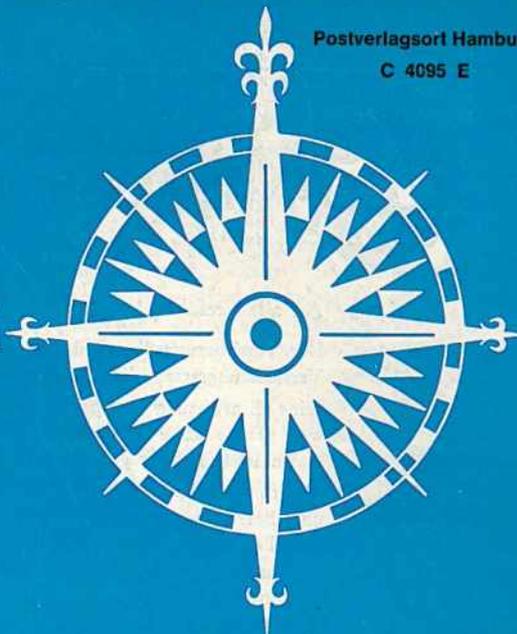


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Unsere Schiffe in der deutschen Öffentlichkeit

Groß und Klein auch in der Wirtschaft

Menschlich-soziale Probleme an Bord

Unser Bordbetrieb gesehen mit den Augen einer Mutter

Fernunterricht für die Seefahrt

Das Spiel aller Spiele

Ein ganz seltener äquatorialer Vogel

Schmunzelauge

Ein Assi betätigte ein falsches Ventil



Ein Tag versinkt, eine Reise beginnt . . .



VERSICHERUNGSDIENST FÜR DEN SEEFÄHRER

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.

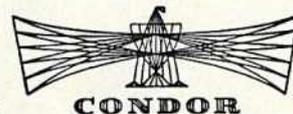
Wir empfehlen Ihnen den Abschluß einer Invaliditäts-Zusatzversicherung. Sie ist die Versicherung nach Maß als notwendige Ergänzung zu den Leistungen der Seekasse.

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



VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFTEN AUSSENSTELLE SEEFÄHRT

HAMBURG 11 · OST-WEST-STR. 61
Telefon 36 45 93 / 36 13 92 17

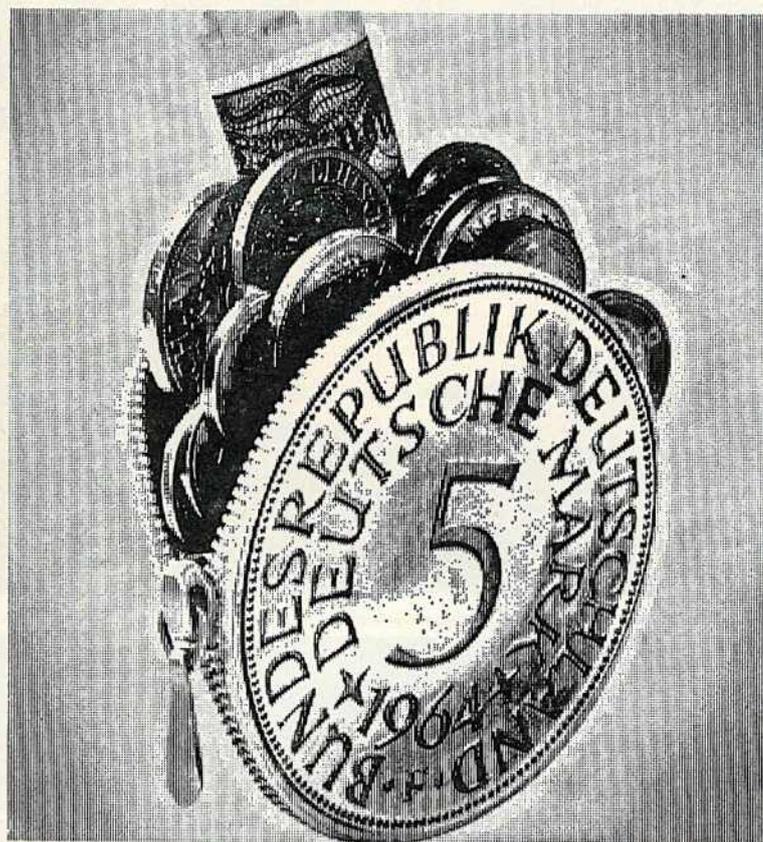
Seit Jahren steht die Außenstelle Seefahrt in allen Versicherungsfragen ganz im Dienste des Seefahrers

Wir bieten

eingehende **INFORMATION**
unverbindliche **BERATUNG**
einen guten **SERVICE**

für ALLE und für SIE,
für die gesamte Mannschaft,
für Kapitäne, Offiziere und Steuerleute,
für Ingenieure, Maschinisten und Funker

Seefahrer wählen Schutz bei der
CONDOR Außenstelle Seefahrt



In Ihrem Geld steckt ein Vermögen

Wenn Sie sparen, Ihr Geld richtig anlegen, dann bringt es Ihnen mit der Zeit ein kleines oder größeres Vermögen. Nur Geld, das »arbeitet«, wirft Gewinn ab. Spargeld hat es eben »in sich«, besonders beim langfristigen und beim prämienbegünstigten Sparen. Legen Sie Ihr Geld gut an: auf dem Sparkonto, in Wertpapieren oder durch Bausparen.

20 bis 30 Prozent Sparprämie

Beim prämienbegünstigten Sparen erhalten Sie eine Sparprämie von 20-30%, je nach Familienstand. Überdies die normalen Zinsen und Zinseszinsen. Und bei »vermögenswirksamer« Anlage gewinnen Sie noch mehr.

Sie werden individuell und sachkundig beraten bei den...

Sparkassen, Landesbanken und öffentlichen Bausparkassen in den Ländern Hamburg und Bremen

Kehrwieder

10. Jahrgang

Juni 1966

Nr. 6

AM PEILKOMPASS:

Unsere Schiffe in der deutschen Öffentlichkeit

Eine Bandwurmfrage voran: Wieviel Göttinger wissen wieviel von der „Göttingen“ (6348 BRT) und wie viele Seeleute auf der „Göttingen“ wissen wieviel von Göttingen und seinen Einwohnern? Kennen sich eigentlich die Göttinger an Land und auf See? Haben sie Kontakt miteinander, schreiben sie sich? Laden sie sich gegenseitig ein und machen sich kleine Geschenke?

Wie viele Göttinger kennen Freddy und wie viele das realistische Berufsbild eines Besatzungsmitgliedes der „Göttingen“? Abgesehen von dem Schnulzenklischee, das den Göttingern ihr Bild von den Seeleuten auf der „Göttingen“ prägt, sei durchaus unterstellt, daß der Durchschnittsgöttinger den Seemann mit einem gewissen Nimbus umgibt. Es ist die gleiche festverwurzelte Wertschätzung, deren sich alle Berufe erfreuen, die den klassischen vier Elementen zugeordnet sind: Der Seemann dem Wasser, der Schmied dem Feuer, Jäger, Hirten und Bauern der Erde und Flieger und Raumfahrer der Luft. Außer den Astronauten sind das alles Gestalten der ältesten Ursagen und Märchen der Menschheit. In diesen Mythen sind sie geradezu von religiöser, mystischer Symbolkraft, wie Kain und Abel, Ikarus, Odysseus, um nur einige Beispiele zu nennen. — Sicherlich hat demzufolge der Seemann auch heute noch für eine Göttinger Stenotypistin einen etwas mythisch-märchenhaften Nimbus, wenn er auch überwuchert ist von süßlicher Romantik und industrieller Verschnulzung.

Noch etwas: Für den Durchschnittsgöttinger und für die Durchschnittsgöttingerin ist der Seemann auch ein Produkt ihrer Träume von der großen Freiheit, nicht zuletzt in Liebesdingen.

Dem könnte abgeholfen werden, wenn in einer Göttinger Zeitung auch einmal etwas darüber zu lesen wäre, wie einem Assi bei Windstärke acht zumute ist, tage- und nächtelang, in der Maschine, in der Messe und in der Koje. Oder wenn ein Leichtmatrose den Göttingern in ihrer Tageszeitung zu lesen gäbe, wie es wirklich ist, bei Windstärke acht die Deckslast nachzuzurren.

Ja, ihr Freunde auf der „Göttingen“: Der Nimbus, den euer Beruf bei den Göttingern genießt, ist ursprünglich nichts anderes, als

uralte, tief im Bewußtsein verwurzelte Wertschätzung. Heute klammert sie sich nur noch an den Begriff „Kapitän“. Aber leider, leider: Ansonsten ist diese Wertschätzung sehr nebelhaft. Heute sind die Argonauten, die Phönizier, Odysseus, die Wikinger, die großen Weltumsegler und Entdecker, die Hanseaten bis hin zu den Ziegenbeins, Hilgendorffs oder Rusers nichts in der Vorstellung der Göttinger, dafür die Produkte der Schallplattenindustrie alles.

Wenn das schon so ist, wenn in Göttingen das Bild des Seemannes auf der „Göttingen“ von einem nebelhaften Nimbus geprägt ist, der nie vertieft, nie kultiviert wurde, dafür aber überwuchert von einer entfesselten Schauindustrie, warum ist dann in Göttingen nicht einmal bekannt, daß der Seemannsberuf in dieser modernen Welt, in der wir leben, zu den unentbehrlichen, zu den notwendigen Berufen gehört. Unentbehrlich und notwendig auch für die Göttinger. Unentbehrlicher und notwendiger beispielsweise als die Göttinger Barmixer, Tanzlehrer oder Schallplattenverkäufer.

Wer in Göttingen ist sich bewußt, daß ihnen weder die Produktion von Rohstoffen in Übersee noch die heimischen Industrieprodukte viel nützen würden, wenn es nicht auch einen Verkehrsberuf gäbe, wie den des Seemannes. Sie könnten dann selbst bei Rekordern in Übersee keine einzige Tasse Kaffee trinken, kein einziges Auto kaufen, geschweige denn es fahren. Und wie sähe es in der Göttinger Stadtkasse aus, und wie wäre es um die Portemonnaies der Göttinger bestellt, wenn es keinen gäbe, der den deutschen Export nach Übersee transportieren würde. Wie viele der Göttinger Bürger, die ihre Importen rauchen, Bananen und Schokolade essen, Kaffee trinken, weiß, wieviel Mühe, Kopfzerbrechen und Papierkrieg es deutsche Seeleute gekostet hat, damit sie all dies genießen können. Und wer an den Göttinger Tankstellen hat wohl eine Ahnung von der Gluthitze im Persischen Golf oder auf dem Maracaibo-See?

Wenn es darum geht, das wahre Bild des Seemannes im Binnenlande zu zeigen, nämlich als einen der Urberufe der Menschheit, als elementaren und notwendigen Beruf und als einen, der im Ausland im ganz besonderen

Maße der Flagge verpflichtet ist, unter der er ausgeübt wird, dann sollten die Seeleute auf Schiffen mit deutschen Städte- und Landschaftsnamen alle Möglichkeiten ausschöpfen, die sich ihnen allein durch ihren Schiffsnamen in überwältigender Fülle bieten.

Das Ziel aller Bemühungen um public relations ist ja, bekannt und beliebt zu machen. Dazu muß man unablässig auf jede nur erdenkliche Weise mit der Öffentlichkeit in Beziehung treten, um ihre Meinung, ihre Auffassung, ihr Bild mit dem eigenen gewünschten zu integrieren, ja zu identifizieren. Denn davon, ob die deutsche Öffentlichkeit das richtige Bild vom deutschen Seemann hat, hängt schließlich auch ab, ob die staatlichen Institutionen den seemännischen Belangen gerecht werden.

So könnten, um nur ein Beispiel zu geben, die Göttinger mindestens einmal wöchentlich erfahren, wo sich „ihr Schiff“ befindet und womit ihre Seeleute beschäftigt sind. Den Sportfreunden in Göttingen wäre es sicherlich auch hochinteressant zu wissen, daß eine Göttinger Fußballmannschaft jenseits des Atlantik über eine amerikanische einen Sieg errungen hat. —

Wo in Göttingen stehen Modelle der „Göttingen“? Wo sind bildliche Darstellung von ihrem Schiff? Wie oft und auf welche Weise und wie viele Göttinger erfahren etwas von der „Göttingen“ und ihren Seeleuten? Ist zum Beispiel schon einmal ein Redakteur einer Göttinger Zeitung an Bord eingeladen worden? Hat die Besatzung der „Göttingen“ schon einmal einer Göttinger Schule einen



Begegnung am Strand

Ebenholzelefanten, einen Hornreier, einen ausgestopften Alligator oder auch nur einen Kartengruß mit einer UNO-Marke zukommen lassen?

Diese Fragen sind nur Anregungen, und die „Göttingen“ steht hier für 360 Schiffe mit Städte- oder Landschaftsnamen. Doch die anderen Schiffe brauchten nicht ausgenommen zu sein. Jedes Schiff könnte irgendwo im Binnenland „seine“ Stadt haben, wo jedermann weiß, das ist „unser“ Schiff, wo jedermann mehr Richtigeres und Wahreres von den deutschen Seeleuten weiß, als sie für gewöhnlich erfahren können. Das läßt sich organisieren. Mühe, Kosten und Aufwand wären gering. Und der Lohn — wäre ein deutsches Volk, das weiß, was es an seinen Seeleuten, so wie sie wirklich sind, hat.

Der Wachoffizier



UNTER DER LUPE

Hoffnung oder Illusion

Selten hat im Nachkriegsdeutschland ein politisches Ereignis — und noch dazu eines, das erst stattfinden soll — die Gemüter diesseits und jenseits der Zonengrenze so bewegt, wie die geplanten Deutschlandgespräche zwischen Funktionären der SPD und der SED. Natürlich sind die Meinungen über Sinn, Durchführung und mögliche Erfolge des Redneraustausches sehr geteilt — wie könnte es auch anders sein. Während aus den Lagern der kalten Krieger in Ost und West sture Ablehnung kommt, ist besonders bei der jüngeren Generation eine positive Einstellung zu beobachten.

Auf alle Fälle ist die Deutschlandpolitik — wenn es in den vergangenen 20 Jahren überhaupt etwas gegeben hat, das diesen Ausdruck verdient — in Bewegung geraten. Man spricht wieder über ein gemeinsames Deutschland, diskutiert die Aussichten und bedenkt die Folgen eines möglichen Zusammenschlusses. Die Frage aber ist, ob die geplanten Gespräche den gesamtdeutschen Stein wirklich ins Rollen bringen können, ob sie nutzlos oder fruchtbar sein werden.

Zunächst die Tatsachen. Die deutsche Einheit endete mit dem Deutschen Reich im Mai 1945 nach der bedingungslosen Kapitulation. Die Siegermächte teilten das Reich unter sich auf und richteten sogenannte Besatzungszonen ein. Aber auch

die während der Kampfhandlungen praktizierte Einheit der Alliierten überstand das Kriegsende nicht lange. Die drei Westmächte gerieten sich mit ihrem ehemaligen Verbündeten Rußland ideologisch in die Haare. Als Folgeerscheinung kapselten sie ihre Herrschaftsbereiche in Deutschland voneinander ab. Die im westlichen Teil Deutschlands bestehenden Zonengrenzen wurden dagegen schon bald praktisch aufgehoben. Aus den ehemals vier Zonengrenzen wurde die Zonengrenze, aus Strichen auf der Landkarte wurden Stacheldrahtverhaue und scharf bewachte „Todesstreifen“. Die verhängnisvolle Teilung Deutschlands war vollzogen — der kalte Krieg begann. Da sowohl Sowjets wie Westmächte alles unternahmen, um in ihrem Einflußgebiet ihre stark abweichenden Auffassungen von Demokratie durchzusetzen, konnte es nicht ausbleiben, daß die Deutschen in diese Auseinandersetzung einbezogen wurden. Die Hauptkampflinie des Kalten Krieges spaltete vom Jahre 1949 an Deutschland.

Diese Tatsachen sind wichtig. Sie beweisen, daß die gegensätzlichen Auffassungen zu beiden Seiten der Zonengrenze, genau genommen, direkte Folgen der militärischen Niederlage sind. Die Trennung ist künstlich und die ideologischen Barrieren zwischen den Deutschen sind bei Licht besehen nicht halb so stark wie sie manche Leute gern sehen würden.

Oder — um es deutlicher zu sagen: Es gibt im Grunde nichts, was einen Leipziger daran hindern sollte, einen Hamburger heute anders zu sehen als vor 20 Jahren, es gibt aber eine ganze Menge, das Bonn hindert, sich mit Pankow an einen Tisch zu setzen — und umgekehrt.

Trotzdem gibt es seit jüngster Zeit neue Kontakte zwischen den deutschen Teilstaaten. Sie sind nicht — wie zu erwarten war — von den amtierenden Regierungen ausgegangen, sondern kamen aus den Reihen der mitgliederstärksten deutschen Parteien, der SPD (710 000) im Westen und der SED (1,7 Mill.) im Osten (die dort allerdings Regierungspartei ist). Um weiter bei den Tatsachen zu bleiben, muß festgestellt werden, daß die Initiative von der SED ausging: Am Abend des 8. Februar wurde ein von Ulbricht unterzeichneter offener Brief per Boten dem SPD-Vorsitzenden Willy Brandt in Westberlin zugestellt. Seine Kernsätze: „Wir geben zu, daß die SED allein die Deutschlandfrage auch nicht lösen kann. Aber die beiden größten deutschen Parteien könnten gemeinsam den entscheidenden Beitrag zur Lösung der Deutschlandfrage leisten. Eine Zusammenkunft von Vertretern der SED und der SPD sollte zu diesem Zweck möglichst bald stattfinden.“ Intern — und wie es heißt auf Initiative von Herbert Wehner — reagierte die SPD sofort — ihre Antwort wurde jedoch erst am 18. März veröffentlicht und der Zonenregierung übergeben. Obwohl der SPD-Brief an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig ließ und (außer dem Vorschlag, daß Vertreter der im Bundestag und in der Volkskammer vertretenen Parteien offen ihre Auffassungen über die Deutschlandfrage darlegen sollten) die Dinge um Schießbefehl,

Mauer, Reiseverkehr und Informationsfreiheit schonungslos beim Namen nannte, erlaubte die SED in einer Art Selbstüberwindung die ungekürzte Veröffentlichung des Schreibens im „Neues Deutschland“ am 26. März.

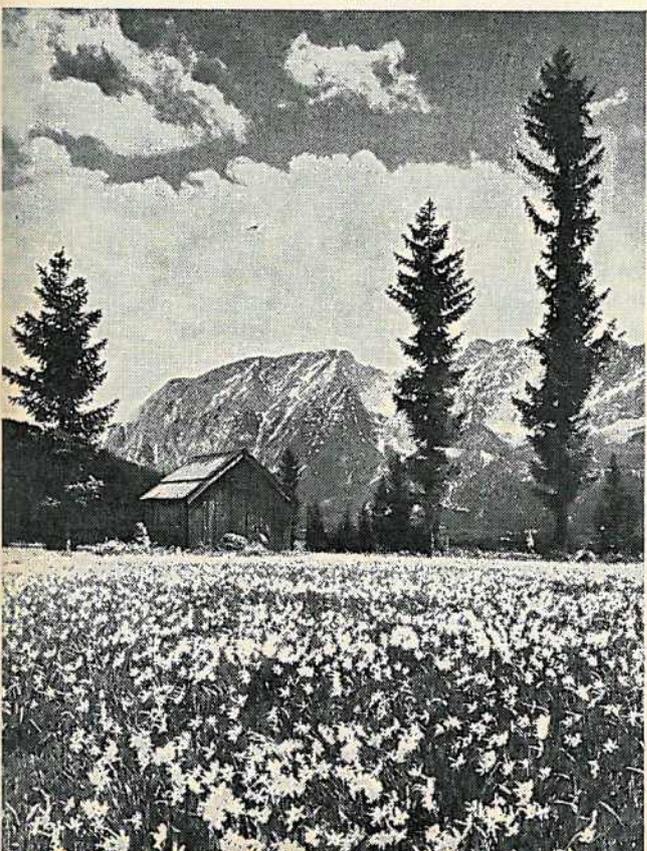
Die Folge war, daß das sonst üppig verteilte und kaum gekaufte Blatt (Auflage 850 000, freier Verkauf 20 000 Exemplare) bis zu Schwarzmarktpreisen von 80 Mark pro Stück (!) gehandelt wurde.

Die Sache kam in Gang. Nochmals wurden Briefe gewechselt (in der Zone allerdings nie wieder ungekürzt veröffentlicht), erste Termine im Mai genannt, Bedingungen (freies Geleit) gestellt und ein anderer Tagungsort im Westen (Hannover) vorgeschlagen. SPD-Redner sollten Brandt, Wehner und Erler sein, für die SED wollten Ulbricht, Norden und Verner oder Ebert ins Wortgefecht ziehen.

Dann aber kam Sand — roter und schwarzer — ins gesamtdeutsche Rednergetriebe. In Pankow alarmierte Honecker — in der Parteiführung für Sicherheitsfragen zuständig — das Politbüro: Nicht nur die Generalität der Volksarmee, sondern auch das sowjetische Oberkommando in der Zone sei beunruhigt. Dossiers des Staatssicherheitsdienstes ließen erkennen, daß die sich in der DDR anbahnende „Versöhnungswelle“ die Moral der Volksarmee und der Grenztruppe zu gefährden drohe. Es werde Wochen dauern, bis man die Bevölkerung wieder zur Ruhe bringen könne, wenn man Leute wie Brandt und Wehner frei reden lasse. Aber auch in Bonn war inzwischen allerlei geschehen. Der CDU schmeckte die auf SPD-Feuer kochende Deutschlandsuppe überhaupt nicht, und obwohl der Koalitionspartner FDP den Sozialdemokraten volle Unterstützung versprach, wettete Bundeskanzler Erhard über den „Alleingang der SPD“, die besser abgewartet hätte, wie der Ostblock auf die jüngste Bonner Friedensnote reagieren würde. Nun, die Reaktion kam sehr bald und sehr negativ. Aber die CDU, vor allem der Kreis um Dufhues und Gerstenmaier, sah ein neues Haar in der Suppe: das geforderte freie Geleit für die SED-Redner, so fand man heraus, kollidiere mit dem westdeutschen Strafgesetzbuch. Die Zonen-Funktionäre mußten in der Bundesrepublik mit ihrer Verhaftung rechnen. Dazu hieß es ziemlich emphatisch in einer Erklärung vom 3. Mai: „Es darf nicht sein, daß Mord nicht mehr Mord und Freiheitsberaubung nicht mehr Freiheitsberaubung ist — auch nicht zeitweise.“ Das aber hatte auch niemand verlangt. Freies Geleit gewähren, heißt schließlich nicht eine Generalamnestie aussprechen. Aus den SED-Führern werden keine Ehrenmänner, weil man mit ihnen spricht, und sie werden ihre Verantwortung für Schießbefehl und Mauer nicht los, weil sie bei uns für eine begrenzte Zeit ihre Meinung sagen dürfen. Die Bundesregierung hatte ja auch keine Hemmungen, mit Chruschtschow zu sprechen (und der war kaum harmloser als es Ulbricht ist).

So besteht berechtigte Hoffnung, daß beide Veranstaltungen über die gesamtdeutsche Bühne gehen werden. Zweifeln muß man allerdings daran, daß die ersten Gespräche bereits greifbare Ergebnisse bringen werden. Wichtig aber ist, daß man überhaupt etwas tut, um die Dinge in Fluß zu bringen. Es kann als sicher gelten, daß die deutsche Sache nur mit Billigung und Unterstützung der Großmächte geregelt werden kann. Wir aber müssen glaubhaft machen, daß ein dauerhafter Frieden in Europa Illusion bleibt, wenn aus der deutschen Teilung nicht eine Wiedervereinigung in Freiheit wird.

Unser schönes Deutschland Tausendfacher Frühling



Als Wetterfrosch hat sich Klabaufmann nicht bewährt, wie Klabaufmann in unserer vorigen Ausgabe an dieser Stelle kund und zu wissen tat. Also beschränkt er sich auf den Blick zurück, was das Mai-Wetter in Deutschland betrifft. Der vergangene Sommer war bei uns ja bestenfalls nur ein milder Winter. An echter knalliger Sommersonne hatte er ungefähr soviel wie der diesjährige Mai. Er kam mit einer Hitzewelle, die unsere Damen in no time vom Pelz bis zum Bikini entblätterte. Hoffentlich, hoffentlich war dieser so überaus lebenswürdige Vorschuß auf den Sommer wirklich nur ein kleiner Vorschuß und nicht schon eine Vorwegnahme.

Star des Monats

Der große Star des Wonne-Monats präsentierte sich alabasterweiß, kurvenreich, elegant und schön. Kometenhaft stieg er auf. Aus den Rubriken wie „was sonst noch geschah“ bis zu den ganzseitigen großen Aufmachungen mit Schlagzeilen. Auch den Fernsehschirm eroberte sich die Schönheit mit der schneeweißen Haut im Fluge. Im Gegensatz zu den üblichen Playboy-Stars, die ja so oft und soviel wie möglich zu zeigen bestrebt sind, was sie haben, verbarg und verhüllte sich unser Mai-Star schamhaft, erwies sich als ausgesprochen öffentlichkeits-scheu, und das bei blendendweißer Haut und fünf Meter Länge! Denn dieser Star war ein weißer Wal, der am 18. Mai plötzlich bei Strom-Kilometer 77,5 in Duisburg-Neuenkamp aus dem Rhein auftauchte. Von da ab begann eine tolle Jagd auf diesen Beluga-Wal im Rhein: Mit Foto- und Filmkameras, unter Einsatz von Wissenschaftlern, Wasserschutzpolizisten, Feuerwehrmännern und Zoodirektoren. Die wilde Jagd zog sich auf Booten mit

um die Eroberung von 4000 Trophäen. Das sind die Eintrittskarten für das Beatle-Fest. Sie sollten an einem schönen Mai-Montagsmorgen ab 9 Uhr an acht Kassen des St.-Pauli-Sportplatzes verkauft werden. Schon um 10.30 Uhr zogen 1000 Beatle-Fans mit durchschnittlich vier Karten ab. Damit sind sie Teilnehmer an der Hartwellenschau der Weltmodemacher, Teilnehmer an der „Großkundgebung“ der Teenager-Lady-Killers. Sie soll erst Ende Juni die drei Wappentürme der Hansestadt zum Wanken bringen. Man hatte eine Verkaufsschlacht erwartet. Aber es wurde daraus nicht einmal ein Getümmel, nur ein Gedränge. Veranstalter und die Mannen der Davidswache hatten Großes geleistet, obwohl die ersten Fans und Anti-Beatles sich schon am vorangegangenen Sonntagnachmittag vor den Kassen postiert hatten und obwohl bereits morgens um 5 Uhr das Gros der Gammler angerückt war. Kurz darauf schon hatten die Veranstalter nummerierte Gewissheitsscheine ausgeben lassen und auf dem Dach der Hauptkasse stand ein Freund und Helfer von der Davidswache und unterhielt die Beatle-Fans wie ein Undertainer. Lachend ließen sie sich so dirigieren.

Bundeswehr bewältigte Vergangenheit nicht

Einem frontalen Großangriff von Bundeswehropionieren trotzten fünf Märzfeldtürme auf dem ehemaligen Reichsparteitagsgelände in Nürnberg. Vier von ihnen blieben bei der sorgfältig vorbereiteten Sprengung stehen. Drei wurden nur leicht beschädigt und ein weiterer rührte sich überhaupt nicht. Es schien ganz so, als wollten die 16 mal 16 m starken und 36 m hohen Türme mit ihrem meterdicken Travertinmauerwerk ihre befohlenen 1000 Jahre um jeden Preis vollmachen. Von einem



In der Tracht ihrer Heimat brachten Morlet, Martinez und Rolando auf der Alster ein Ständchen. Es galt ihrer reizenden Begleiterin, der Sabena-Stewardess Anke. Viel sicherer fühlen sich die drei auf einem Pferderücken, als auf den schwankenden Planken eines Ruderbootes. Doch was tut ein Gaucho nicht, um Mädchen zu imponieren?
Conti-Press

DIT UN DAT zwischen ALM UN WATT

Harpunen und Fangnetze tage- und nächtelang hin. Der Duisburger Zoodirektor wollte das aus dem Nördlichen Eismeer in den Rhein verirrte Wassersäugetier mit Kußhand in sein Salzwasser-Delphinarium aufnehmen. In den schmutzigen, fischarmen Fluten des Rheins müßte das schöne Tier eingehen, befürchtete er. Aber die Rheinländer packen keinen weißen Beluga-Wal in ein Aquarium, sie hätten ihn denn. Aber sie kriegten ihn nicht. Der weißen Lady gelang es vielmehr, sich nach Holland abzusetzen, in den eingedämmten Zuider-See. Dort war er noch bei Redaktions-schluß. Dort fand er zunächst Zuflucht. Die holländische Polizei verhinderte jede Jagd. Der Wal sollte sich erst einmal erholen und sattfressen. Die weiße Sensation wurde nun zum Objekt deutsch-holländischen Gelehrtenstreites. Der Kurator des holländischen Delphinariums von Harderwijk hält im Gegensatz zu seinen deutschen Kollegen gar nichts von einem Aquarium-Dasein des riesigen Tiefwassertieres. Er will ihm die Freiheit schenken.

Gammler und Anti-Beatles

das sind Kahlgeschorene und ein 77-jähriges Mütterchen, eröffneten die Hamburger Beatle-Schlacht. Davon kann Klabaufmann in dieser Ausgabe leider nur über das Vorgeficht berichten. Es ging

Dienstagvormittag, die Nacht hindurch bis zum nächsten Mittwoch mußte die Bundeswehr gegen die steinerne Nazivergangenheit kämpfen, dann erst fiel der letzte Turm. Auf dem Gelände martialischer Demonstrationen, deren letzte „Reichsparteitag des Friedens“ heißen sollte und wegen Krieg ausfiel, soll nun eine friedliche Nürnberger Trabantenstadt entstehen.

Mit Blaulicht und blau

donnerte am Sonntag, dem 23. Mai, ein Feuerwehrwagen auf der linken Seite der Bundesstraße Nr. 4 durch den verstopften Sonntagnachmittagsverkehr und verursachte einen Unfall, bei dem eine Frau eine Gehirnerschütterung erlitt. Der wildgewordene Feuerwehrwagen war in eine Lücke der rechten Fahrseite gepresst und hatte das scharfe Bremsen des Wagens mit der Verunglückten verursacht. Doch auch das konnte den rasenden Blaulichtwagen nicht aufhalten — bis er schließlich vor dem Stammlokal der Feuerwehrleute hielt. Die zwölf Insassen ließen sich nieder zu einer Nachfeier eines Feuerwehrwettbewerbes, an dem sie teilgenommen hatten. Und nun, als die Polizei die gemütliche Runde störte, zeigte sich, was Feuerwehrkameradschaft ist. Dem Freund und Helfer in der anderen Uniform gelang es nicht,

herauszubekommen, wer von den zwölf der Fahrer gewesen war. Auch einer Verstärkung von sechs Polizisten nicht. Die Feuerwehrkameraden hielten eisern dicht. Selbst nach Sicherstellung des Korns und nach einem Polizeigroßangriff mit Kaffee und Würstchen verriet die zwölf Blaulichtfahrer nichts. So mußte ein Obermedizinalrat herbeigeholt werden, um allen zwölf Feuerwehrkameraden die Blutprobe zu entnehmen. Der Gemeindevorstand über seine Feuerwehrmänner: „Vielleicht waren die Männer, alles gute und tüchtige Leute, von dem Wettkampf und der Hitze so sehr erschöpft, daß sie den Alkohol nicht mehr vertragen konnten.“ Klabaufmann meint: Die sollten mit einem Brand doch mindestens genau so gut umgehen können, wie mit Blaulicht und mit ihrer Kameradschaft.

Ein Männlein sitzt am Schreibtisch

und wartet darauf, daß ein Briefftaubenzüchter komme und laut Briefftaubengesetz aus dem Jahre 1938 eine Genehmigung dafür beantragt, daß er eine aus Dänemark gekommene Briefftaube wieder nach Hause schicken darf. Das Gesetz hatte die Naziregierung aus Spionageangst erlassen. Der Mann sitzt in der Hamburger Innenbehörde. Der Innensenator dazu: „Wenn der statt da herumzusitzen und auf Briefftauben zu warten, mit zwei anderen Skat spielen würde, dann hätte wenigstens einer dabei Geld verdient.“

Lieber in eine Jungenklasse

ließ sich ein Lehrer einer Kaiserslauterner Mädchenklasse versetzen. Die jungen Damen hatten dem schüchternen Junggesellen allzu hart zugesetzt. Es fiel den Eltern auf, daß die Mädchen plötzlich keine Schularbeiten mehr aufhatten und außerordentlich gute Zensuren heimbrachten. Den Müttern fiel aber noch mehr auf: Das merkwürdige Make-up ihrer Töchter, das bis zum Weglassen des BH's ging. Die Rechtfertigung der Mädchen ries dann sogar die Kriminalpolizei auf den Plan. Für ein Küßchen täte der Lehrer alles für seine Schülerinnen. Sexy-Make-up und das Weglassen sei nur ihm zuliebe geschehen. Das gab wieder einmal einen ganz schönen Sturm im Wasserglas. Er flaute ab, als nach den Verhören der Mädchen von aller Sündigkeit nur ein einziges Küßchen — mehr oder weniger in Ehren — übrig blieb.

Klabaufmann

Groß und Klein auch in der Wirtschaft

Von Zeit zu Zeit wiederholen sich sowohl im Bundestag als auch in der Öffentlichkeit die Debatten um zwei große Bevölkerungsgruppen: um die Bauern und um den Mittelstand. Man kann sich dabei des Eindrucks nicht ganz erwehren, als ginge es manchmal den Politikern neben der Sache auch darum, mehr oder minder lautstark für große Wählermassen einzutreten. Doch abgesehen davon liegen hinter der Frage nach der Situation des Mittelstandes in Deutschland einige bezeichnende Erscheinungen unserer Zeit, ein Wandel in der Verflechtung einzelner Wirtschaftsbereiche und eine immer größer werdende Abhängigkeit zwischen Groß- und Kleinbetrieben. Von Machtmißbrauch der Großen kann keine Rede sein.

Mittelstand zwischen Mühlsteinen?

Es scheint so, als werde und wolle die Debatte über den Mittelstand nie verstummen. Das hat zum Teil wohl auch seinen Grund darin, daß seit den Zeiten der Antike dem Mittelstand im Staatswesen eine tragende Rolle zuerkannt war. Die französische Revolution hat die Herrschaft des Mittelstandes ganz wesentlich herausgestellt, sowohl in Frankreich, wie im 18. Jahrhundert dann auch in ganz Europa und in Nordamerika. Diese Entwicklung ist ganz wesentlich begünstigt worden durch die technische und industrielle Revolution, die den Mittelstand wirtschaftlich emporhob. Je mehr sich aber Technik und Industrialisierung voranbewegten, desto mehr verschoben sich die Probleme in eine neue Richtung. Vor sechzig bis siebenzig Jahren etwa entstanden die großen Existenzbefürchtungen der modernen Industriegesellschaft vor dem Machtzuwachs der Konzerne und Trusts. Allüberall wurden Stimmen gegen zu große Machtzusammenballungen laut. Das war die gleiche Gedankenrichtung, die fürchtete, daß der Mittelstand zwischen den Großunternehmen einerseits und den Gewerkschaften andererseits wie zwischen Mühlsteinen zermahlen werden wird — alles Befürchtungen, die solche geblieben sind und sich durch nichts bewahrt haben.

Nicht gegen Windmühlen kämpfen

Am Beispiel der Industrie — also des Bereiches, der von seiner Modernisierung und Technisierung her eigentlich am mittelstandsfeindlichsten ist — soll verdeutlicht werden, daß die Bedeutung des Mittelstandes in unserer Volkswirtschaft unverändert groß ist.

So entfallen von den etwa 105 000 Industriebetrieben in unserem Land 93 Prozent auf Betriebe bis zu 200 Beschäftigten. 4,6 Prozent der Unternehmen beschäftigen zwischen 200 und 500 Arbeitnehmer. Die Zahl derjenigen Firmen, die mehr als 500 Beschäftigte ausweisen, macht sogar nur 2,7 Prozent aus. Diese Zahlen ergeben also eindeutig, daß über 90 Prozent der Unternehmen selbst in der Industrie als kleinere oder mittlere Betriebe anzusprechen sind — eine Zahl, die einem klar wird, wenn man beispielsweise an die zahlreichen metallverarbeitenden Betriebe etwa im Siegerland oder im Raum Stuttgart denkt. Allerdings sollte man nicht den Fehler begehen, sich lediglich auf die zahlenmäßige Bedeutung der Klein- und Mittelbetriebe zu beziehen. Das Bild der Umsatzzahlen muß bei objektiver Betrachtung hinzugezogen werden.

Die schon erwähnte prozentual kleinere Gruppe von 2,7 Prozent der Industrieunternehmen mit mehr als 500 Beschäftigten weist allerdings einen Industriesatz von 55 Prozent aus und hält ungefähr die gleiche Zahl an Arbeitsplätzen. Aber auch so betrachtet, muß man feststellen, daß die Großen so groß, so zahlreich, so bedeutend nicht sind, als daß die mittleren und kleinen Betriebe nicht auch ihren Raum hätten. Der Kruppkonzern

hat einmal eine eindrucksvolle Statistik veröffentlicht. Daraus geht hervor, daß mit ihm etwa 22 000 andere selbständige Firmen zusammenarbeiten, meist kleinerer und mittlerer Größenordnung. Das sind Zulieferer, Spezialfabrikanten, Bearbeiter, Agenturen und vieles andere mehr. Gerade an diesem Beispiel läßt sich diese Haupterkenntnis demonstrieren: Die Konzentration und die Bildung von größeren Unternehmungen oder Konzernen scheint eine Folge unserer Zeit zu sein. Ihr ist die Aufgabe gestellt, immer größere Menschenmassen mit immer größeren Ansprüchen zu versorgen.

In der ersten Phase der zwanziger Jahre geschah dies durch Mechanisierung und Rationalisierung, für die das Fließband der sichtbarste Ausdruck war. In der zweiten Phase der industriellen Revolution, in der wir uns jetzt befinden, kommt die Automation hinzu. Beide Entwicklungsstufen bedeuten eine größere Zusammenfassung wirtschaftlicher Kräfte, eine Bildung größerer Produktionseinheiten, nicht zuletzt, um gegen die steigenden Kosten, insbesondere vom Lohnsektor her, anzukommen. Hinzu kommt noch die Zusammenfassung im Verkaufssektor, also die Einrichtung von Kettenläden oder Supermärkten. Diese Entwicklung mit mittelständischen Forderungen aufhalten zu wollen, wäre einem Kampf gegen Windmühlenflügel vergleichbar. Auf der anderen Seite bedeutet das alles nicht, daß mit der geschilderten Entwicklung etwa der Mittelstand beeinträchtigt oder gar ausgelöscht würde. Es ist eine Erfahrungstatsache, daß Großkonzern — wie zahlenmäßig oben am Kruppkonzern dargelegt — einen nicht unerheblichen Teil ihrer Spezialfertigungen an mittlere und kleinere Betriebe weitergeben, an die beispielsweise gerade im Schiffbau so gut bekannten und eminent wichtigen Zulieferfirmen. So nimmt sogar der Mittelstand prozentualen Anteil am Wachstum großer Industrieunternehmen. Es ergibt sich somit in unserer modernen Industriegesellschaft das Bild einer pyramidenförmig aufgebauten Struktur: Vom Arbeiter, für den der Klassenkampf längst überholt ist, über eine breite Schicht von mittelständischen Unternehmen, bis hin zu den großen Konzernen. Letztere werden übrigens zunehmend von Aktionären beeinflusst, die dem Mittelstand angehören.

Kein Machtmißbrauch

Wie schon diese Gedanken zeigten, wäre es verfehlt, die Frage Groß und Klein im Sinne einer Schwarzweißzeichnung zu sehen. Kleine, mittlere und große Unternehmungen haben im Rahmen unserer Volkswirtschaft verschiedene Funktionen zu erfüllen. Dennoch haben sie Aufgaben zu bewältigen, die sich gegenseitig ergänzen. Unsere Zeit schreibt die Konzentration groß. Der Weg dahin geht aber über die Kooperation, die, wenn sie sich bewährt, nicht etwa die Vorstufe der Konzentration wäre, sondern die bessere, weil breitere Lösung ist. Von dieser Erkenntnis aus ist die Mittelstandspolitik der Bundesregierung ein sehr

wesentlicher Teil unserer gesamten Wirtschaftspolitik, was die Bundesregierung in ihrer Regierungserklärung vom 10. November des vergangenen Jahres mit folgenden Gedanken zum Ausdruck gebracht hat. Man könnte sie genau so gut als Kern-, wie als Leitsätze bezeichnen: „Die Bundesregierung wird aus gesellschaftspolitischen Gründen darum bemüht bleiben, die Wettbewerbsfähigkeit der Mittel- und Kleinbetriebe gegenüber den Großunternehmen zu stärken und die Gründung selbständiger wirtschaftlicher Existenzen zu fördern. Es bleibt das unablässige Bemühen der Wirtschaftspolitik, mißbräuchlich-wirtschaftliche Machtausnutzung zu verhindern.“ Das sind keine Lippenbekenntnisse, sondern Programmsätze, die beispielsweise im vergangenen Jahr unter anderem durch folgende Maßnahme konkretisiert sind:

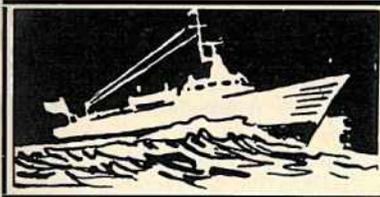
1. Zuschüsse für Maßnahmen der Gewerbeförderung in Handwerk, Handel, Hotel- und Gaststättengewerbe 15,5 Millionen DM;
2. Produktivitätszuschüsse zur Förderung der Rationalisierung, insbesondere in Mittel- und Kleinbetrieben 10 Millionen DM;
3. Kredite zu günstigen Konditionen (aus dem ERP-Wirtschaftsplan) 204 Millionen DM.

Weiter wurden mit dem Ziel der Verbesserung der Wettbewerbssituation in den letzten Jahren rund 60 Forschungsvereinigungen der mittelständischen Industrie durch Zuwendungen von mehr als 14 Millionen DM unterstützt. Durch die Tarifreform der Steuergesetzgebung und durch die Novellierung der Handwerksordnung im Wege der Anpassung an die technische und wirtschaftliche Entwicklung wurde den Interessen der mittelständischen Unternehmen ebenfalls Rechnung getragen.

Mittelstand bejaht Marktfreiheit

Auch von diesen Tatsachen her ergibt sich, daß in der modernen Industriegesellschaft der Mittelstand nach Auffassung der Bundesregierung und aller politischen Parteien weder an Bedeutung noch an funktioneller Notwendigkeit verloren hat. Man kann auch nicht übersehen, daß die Ideen der Marktfreiheit von jeher aus dem Mittelstand wirksam unterstützt, ja propagiert worden sind. Leider ist es eine nicht gerade gutwillige Verallgemeinerung, daß es gerade die kleinen Gewerbetreibenden, die Handwerker, die Kaufleute seien, die unbeweglich, im Grunde konservativ im Sinne eines Festhaltens am Althergebrachten um jeden Preis, mithin fortschrittsfeindlich seien. Daß dem nicht so ist, geht daraus hervor, daß gerade aus dem gewerblichen Mittelstand die Ideen des Wettbewerbs nach Ende des Zweiten Weltkrieges stärkstens bejaht werden. Gewiß — und leider —, heute stöhnt jeder in unserem Staatswesen leichter, als früher. Leider auch von Seiten des Handwerks als einer der wichtigsten Gruppen des Mittelstandes — wird lieber mit Worten, als durch den Hinweis auf Leistung versucht, die öffentliche Meinung für sich zu gewinnen. Dabei hätte es gerade die Berufsgruppe Handwerk, also ein Teilbereich unserer Wirtschaft, der nur geringfügig von Großformen der Industrie überlagert wird, so leicht, mit Zahlen seine Bedeutung zu beweisen. Der Jahresumsatz des deutschen Handwerks ist nämlich von 13 Milliarden DM im Jahre 1950 auf weit über 100 Milliarden im Jahre 1965 gestiegen! Gibt es einen schlagenderen Beweis dafür, daß auch für

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 20



Flottenumschau

Bundesmarine

Minenleger

Ein Kriegsschiff, das am Bug und am Heck den Buchstaben N und eine dreistellige Zahl trägt, ist ein Minenleger. Von diesen Fahrzeugen hat die Bundesmarine drei Einheiten. Das Typschiff ist die „Bamberg“. Diese Minenschiffe sind Umbauten früherer amerikanischer Landungsschiffe. Sie haben als Minenleger noch stark das frühere Aussehen behalten. Der Rumpf ist kastenartig, das Heck ist ein Spiegelheck. Die Brücke ist achtern. Auffällig sind die Kräne auf dem Vorschiff und vor dem Brückenaufbau. Die etwa 100 m langen Schiffe tragen eine leichte Bewaffnung und laufen etwa 11 Knoten.

Tragflügelboote

Tragflügelboote sind in mehreren Ländern seit vielen Jahren auf Flüssen, Binnenseen und auch im Küstenvorfeld für den Fahrgastverkehr eingesetzt. Die Marinen verschiedener Nationen erproben diesen Bootstyp für ihre Zwecke. Die Bundesmarine läßt jetzt ein Testboot bauen, das im Herbst zur Verfügung stehen soll. Das Boot soll dann auf seine Verwendbarkeit für militärische Zwecke in unserem Seegebiet eingehend geprüft werden. Wenn die Erprobungsergebnisse befriedigend ausfallen, ist damit zu rechnen, daß später mehrere dieser Fahrzeuge bestellt werden. Die Untersuchung und Erprobung neuartiger Fahrzeuge, Geräte und Waffen obliegt dem Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung sowie den diesem Amt unterstellten Erprobungsstellen. Da der Lizenznachbau ausländischer Geräte vielfach kostspielig ist, wird in vernünftiger Maß auch eine Eigenentwicklung betrieben, natürlich in Zusammenarbeit mit den befreundeten Marinen.

Versorgungspersonal

Die Marineversorgungsschule ist jetzt seit acht Jahren in List auf Sylt untergebracht. Sie dient der Ausbildung des Versorgungspersonals und eines Teils des Sanitätspersonals der Bundesmarine. Außerdem erhalten Offiziere und Unteroffiziere anderer Dienstzweige der Marine dort eine zusätzliche Schulung. Für das Versorgungspersonal gibt es vier Fachrichtungen, das sind der Stabsdienst (Schreiber), Verpflegungsdienst (Köche), Sachverwalterdienst und Rechnungsführerdienst. In diesen vier Fachrichtungen gibt es Dienstgrade vom Matrosen bis zum Hauptbootsmann. Der Stabsbootsmann und Oberstabsbootsmann muß das Fachwissen aller vier Fachrichtungen besitzen. Den Unteroffizieren, die als Unterabschnittsleiter an Bord oder an Land eingesetzt werden sollen, werden auf der Marineversorgungsschule die nötigen Kenntnisse der Materialverwaltung und Materialversorgung vermittelt. Die jungen Offiziere, die später als Schiffsversorgungsoffiziere tätig werden sollen oder entsprechende Aufgaben im Landdienst erhalten, werden in Fragen der Versorgungsführung und der Logistik ausgebildet. Die Schule verfügt über Lehranstalten, Feldküchen, Kleinbootküchen usw. In der Schwimmhalle erhalten die Rettungsschwimmer, Tauchschwimmer und die Taucherarztgehilfen der Marine ihre Grundausbildung.

Regatta

Die 6. Internationale Segelschulschiffsregatta soll am 9. Juli vor Falmouth beginnen und nach Skagen-Feuerschiff führen. Die Strecke ist etwa 800 Seemeilen lang. Die Ankunft der verschiedenartigen Segelschiffe vor Skagen wird in den Tagen zwischen dem 15. und 20. Juli zu erwarten sein. Die Teilnehmer sammeln sich später im Sund vor

Helsingör und segeln dann nach Kopenhagen. Der Königlich Dänische Yacht-Club in Kopenhagen feiert in diesem Sommer sein 100jähriges Bestehen. Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ wird sich an dieser Regatta beteiligen. Das Schiff soll anschließend nach Reykjavik segeln und über Stavanger zurückkehren. Zu den Teilnehmern an dieser Regatta wird auch das britische Schulschiff „Winston Churchill“ gehören, das mit Hilfe von Spenden gebaut wurde und jungen Leuten in Großbritannien einen Seetörn ermöglichen soll.

Fremde Marinen

Die griechische Marine wurde in den letzten zwölf Jahren zielbewußt aufgebaut. Hierfür wurde finanzielle Hilfe durch die USA und Großbritannien gewährt. Die griechische Marine hat etwa 18 000 Mann Personal. Sie besteht aus etwa

17 Zerstörern und Fregatten, zwei Unterseebooten, etwa 45 kleinen Kriegsschiffen, rund 40 Landungsfahrzeugen und einigen Hilfsschiffen. Ein älterer Kreuzer ist in der Reserve. Die im Dienst befindlichen Fahrzeuge stammen vorwiegend aus britischem und amerikanischem Besitz. Da Griechenland eine lange Küste hat, ist diese Marine nicht besonders groß für die Verhältnisse des Landes.

Die japanische Marine bezeichnet sich als Selbstverteidigungstreitkraft. Sie umfaßt etwa 35 000 Mann. Zu den zur Verfügung stehenden Schiffen zählen mehr als 50 Zerstörer, Fregatten und Geleitboote, sieben U-Boote, eine Anzahl von Schnellbooten, Minensuchern und Landungsbooten. Ein neuer Zerstörer hat Tatar-Raketen erhalten. Viele Einheiten sind modern. Der Ausbau dieser Marine ist vorwiegend auf die Aufgaben der Geleitsicherung, der U-Boot-Abwehr und des Küstenschutzes ausgerichtet worden.

Die norwegische Marine wird mit finanzieller Hilfe der USA modernisiert. Bis 1968 sollen mehrere Neubauten in diese Marine eingereicht werden, darunter Geleitboote, Schnellboote und U-Boote. Dann soll die norwegische Marine eine Personalstärke von mehr als 8000 Mann haben und rund 100 schwimmende Einheiten umfassen.

-R-

Der Tanker „Anne Mildred Brøvig“

der als Wrack seit dem 20. Februar 1966 in der Nordsee lag, ist gesprengt worden. Die haargenau placierten Ladungen trennten das auf dem Grund liegende Achterschiff von dem übrigen Schiffskörper. Das zum Teil mit Preßluft gefüllte Vorschiff schwamm auf und wurde von holländischen Bergungsschleppern nach Helgoland und später nach Wilhelmshaven geschleppt. Der Bürgermeister der Nordseeinsel, Herr Rickmers, zeigte sich wenig erfreut darüber, er fürchtete um seinen Badestrand. Jedoch kann generell gesagt werden, daß die drohende Ölpest durch diese Meisterleistung holländischer Bergungsfachleute gebannt wurde.

Tugend

gilt noch etwas in Sizilien. Das bewies ein besorgter Vater, als er die Tugend seiner 16jährigen Tochter, die als Serviererin nach Deutschland ging, versichern wollte. Selbst Lloyd's, die britische Weltfirma, bei der Bauchtänzerinnen ihren Bauchnabel, Sänger ihre Stimme und Musiker ihre Hände versichern lassen können, lehnte den Antrag des Sizilianers ab, da hier das Risiko für den Versicherungsträger doch zu groß ist. Auch andere Firmen konnten sich nicht zur Übernahme dieses heiklen Falles entschließen.

Ein Steward

aus Lübeck verhalf zwei jungen Leuten aus Mitteldeutschland zur Flucht in die Freiheit, indem er sie ohne Wissen des Kapitäns auf seinem Schiff aus dem jugoslawischen Hafen Rijeka schmuggelte. Im Hafen von Venedig lieferte er die beiden beim deutschen Wahlkonsul ab, der ihnen umgehend die Ausreise in die Bundesrepublik ermöglichte. Der Steward wurde, als er nachträglich den Vorfall meldete, fristlos entlassen, weil er Schiff und Ladung in Gefahr gebracht hatte. Die italienische Hafenpolizei kassierte 100,— DM Strafe. Nach dem Gesetzesparagrafen geschah beides zu Recht, und doch hat hier die Menschlichkeit über die Gesetze gesiegt.

Drei Tote

gab es bei einem Schiffsbrand in Kiel. Der Fischdampfer „Kiel“ war nach einer 60tägigen Fangreise von Labrador zurückgekehrt, und die Besatzungsmitglieder, die nicht gleich nach Hause fahren konnten, feierten zusammen mit einigen Mädchen an Bord eine Party. Wie das Feuer ausgebrochen ist, wurde nicht bekannt. Es entstand in den Kammern, in denen die jungen Leute schliefen. Unter den Toten befand sich auch ein etwa 20jähriges Mädchen, was die einschlägige Tagespresse gleich zum Anlaß nahm, von einer „Sex-party auf Fischdampfer“ zu berichten.

Weltrekordler

sind nach Ansicht der tschechoslowakischen Nachrichtenagentur Ceteka die Einwohner der CSSR, und zwar im Biertrinken. Jeder Tscheche hat jährlich durchschnittlich 130,4 Liter des begehrten Gerstensaftes getrunken; in Böhmen, dem Sitz der berühmten Pilsener Brauerei, waren es sogar 191,4 Liter. Damit wurde das bisher Bierfreudigste Land Belgien überflügelt. Im klassischen Bierland Deutschland wurden zur gleichen Zeit „nur“ 122 Liter pro Kopf konsumiert.



gehört
gesehen
festgehalten

Wie eine Arche Noah

verließ ein Hamburger Frachter Südafrika. In Rhodesien nahm er vier Elefanten und ein Zebra an Bord. In Kapstadt kamen Pinguine dazu, und in der Walfischbai nahm der 11 300-Tonner noch weitere Tiere verschiedener Gattungen für europäische Häfen an Bord.

Wie berichtet

segelten vier Besatzungsmitglieder des MS „Cadix“ in Lissabon auf einem aus Bordbeständen zusammengebauten Floß achteraus. Wie wir von der Reederei erfuhren, hat inzwischen die Schiffsleitung gegen diese Seeleute Strafanzeige gestellt. Sie haben sich mehrerer Vergehen schuldig gemacht, unter anderem Desertion, Diebstahl, Gefährdung der Besatzungsmitglieder und des Schiffes, Vergehen gegen das Paßgesetz, unerlaubter Grenzübertritt und unnötige Auslösung einer Großfahndung. Wes Geistes Kind die vier waren, kann man der Begründung ihrer Tat entnehmen: „Der Whisky auf der Geburtstagsfeier war alle, und weiterer befand sich nicht an Bord, da sind wir abgehauen.“ Schade ist nur, daß solche Dummejungenstreiche dem Ansehen aller Seeleute schaden.

Menschlich-soziale Probleme an Bord

Vortrag anlässlich der Arbeitstagung

„Menschenführung an Bord“

am 31. März 66 in Sankelmark

Von E. Ingenhoven

Was heißt „menschlich-sozial“? Menschlich, mitmenschlich, Mitarbeiter, Menschenführung, soziale Haltung, Sozialprestige und ähnliche Begriffe sind Schlagworte unserer Zeit geworden. Es scheint jedoch nicht gelungen zu sein, diese Begriffe zu einer wirklichen Hilfe, zu einer Lösung aller sozialen und menschlichen Probleme und zum praktischen Gebrauch an Bord werden zu lassen. Mit „menschlich-sozial“ können wir alle Folgeerscheinungen bezeichnen, die sich aus dem Zusammenleben von Menschen mit ihren Stärken und Schwächen, ihren Lebensgewohnheiten, ihrer charakterlichen Veranlagung, gleichermaßen aber auch aus ihren materiellen Bedürfnissen ergeben. Diese Folgeerscheinungen werden besonders dort zu Problemen, wo Menschen auf engstem Raum zusammen leben und arbeiten und nach Dienstschiuß keine Möglichkeit haben, ihre angestauten Probleme zu lösen und Affekte zu ventilieren. Während in Landberufen der Mensch nach der täglichen Arbeit seine Sorgen und Nöte, seine Freuden und beruflichen Erfolge seinen Angehörigen mitteilen kann, hier fast immer Rat und Hilfe findet, fehlt ihm an Bord in aller Regel hierzu die Gelegenheit. Vom Alter und Rang her gesehen findet er kaum seinesgleichen, dem er sich anvertrauen kann, ja, der letztlich auch bereit ist, seine Sorgen anzuhören und in der Lage ist, zu helfen. Dies gilt vor allem für junge Menschen.

Zur Zeit fahren etwa 4500 Jugendliche im Sinne des § 8 des Seemannsgesetzes auf deutschen Frachtschiffen zur See. Das ist die Zahl derjenigen jungen Menschen, die unter 18 Jahre alt sind. Etwa 10 000 sind „Heranwachsende“, das sind die 19- bis 21jährigen. Insgesamt also fahren rund 14 000 Minderjährige zur See. Zählen wir die rund 11 000 22- bis 25jährigen dazu, kommen wir auf rund 26 000 Seeleute, die unter 25 Jahre alt sind. Das bedeutet schlechthin, daß dieser Anteil etwa 60% im Verhältnis zum gesamten seefahrenden Personal beträgt.

Die deutsche Seeschifffahrt ist also vom Personal her gesehen ein „junger Beruf“, d. h. der Prozentsatz der jungen Leute bis zum 25. Lebensjahr ist in diesem Beruf besonders hoch gegenüber vergleichbaren Prozentsätzen in Landberufen.

Diese Feststellung ist einerseits außerordentlich erfreulich, ergeben sich doch aus der viel schlechteren Altersgliederung in manchen Landberufen ungelöste Probleme vielfältiger Art. Andererseits erwachsen hieraus den Führungskräften an Bord und in den Reedereien besondere Verpflichtungen.

In dem Leitfaden „Führungskräfte und Mitarbeiter in der Schifffahrt“ habe ich dazu in dem Abschnitt „An den Reeder“ u. a. folgende Ausführungen gemacht:

„In Wirklichkeit ist eine gute Menschenführung eine ernstzunehmende und verantwortungsvolle Aufgabe, ebenso wichtig wie Sozialversicherung und Altersversorgung, wie Tarife und andere Sozialleistungen. Sie ist der entscheidende Faktor Ihrer sozialen Verantwortung als Unternehmer. Menschenführung bedeutet nichts anderes, als dem Menschen, besonders aber dem jungen Menschen, in Ihrer Reederei die Möglichkeit zur Entfaltung seiner Persönlichkeit zu geben, ihn nicht als Objekt, das heißt nur als Arbeitskraft, zu betrachten, sondern auch seine menschlichen Seiten, seine Wünsche, Hoffnungen und Erwartungen wahrzunehmen, zu lenken und zu fördern. Gemeint ist die Ausbildung und Erziehung zum verantwortungsbewußten Mitarbeiter. Wie

notwendig aber gerade Sie als Reeder diese verantwortungsbewußten Mitarbeiter an Bord gebrauchen, das wissen Sie selbst. Der wichtigste dieser Mitarbeiter ist der Kapitän. Er wird einen Teil Ihrer grundsätzlichen Verantwortung übernehmen und sie gemeinsam mit Ihnen tragen müssen. Damit sind Sie aber nicht aus der Verpflichtung entlassen, zur Lösung der menschlichen Probleme an Bord Ihrer Schiffe entscheidend beizutragen.“

„Immer wieder wird von Schiffsoffizieren aller Grade über die mangelnde Unterstützung und Kontaktpflege von seiten der Reedereileitung geklagt. Sicherlich gilt es hier sowohl Vorurteile, die aus Unkenntnis der Sachlage entstanden sind, abzubauen, als auch im Gespräch mit allen Mitarbeitern Wege und Möglichkeiten zur Lösung der menschlichen Probleme zu suchen und zu finden.“

Diesen Punkt, nämlich die Führung, Betreuung und menschliche Anerkennung der Führungskräfte (Offiziere) an Bord in den Kontoren bezeichnete Diplom-Psychologe Dr. Sorge, bisher Leiter des Bremer Instituts für Schifffahrtssoziologie, als entscheidend für die menschlichen Verhältnisse an Bord. Führungskräfte an Bord stehen ohne qualifizierte Führung in den Kontoren auf verlorenem Posten. (Anmerkung der Redaktion.)

Jugend von heute

„Wir müssen mißfällig wahrnehmen, daß die heutige Jugend... sich häufigweise zusammenrottet und mit Schreien, Rennen und Fluchen nicht nur Lärm und Tumult erzeugt, sondern auch Frauen und Mädchen antastet...“

„Unsere Jugend liebt den Luxus, hat schlechte Manieren, mißachtet die Autorität und hat keinen Respekt vor dem Alter. Die Kinder sind Tyrannen, sie stehen nicht auf, wenn ein Älterer das Zimmer betritt, widersprechen ihren Eltern, schwätzen in Gesellschaft anderer... tyrannisieren ihre Lehrer...“

„Ich habe keine Hoffnung mehr für die Zukunft unseres Volkes, wenn sie von der leichtsinnigen Jugend von heute abhängig sein soll. Denn diese Jugend ist ohne Zweifel unerträglich rücksichtslos... Als ich jung war, lehrte man uns gutes Benehmen und Respekt vor den Eltern; aber diese Jugend von heute will alles besser wissen und ist immer mit dem Munde voran...“

Unsere Erde ist heruntergekommen in diesen Tagen, Kinder gehören den Eltern nicht mehr... Das Ende der Welt ist nahe.“

Die Klagen, die aus aktuellen Zeitungsberichten oder Leserbriefen zu stammen scheinen, sind schon sehr alt! Das erste Zitat ist einer Verordnung des Konsistoriums Wiesbaden aus dem Jahre 1749 entnommen.

Das zweite stammt von Sokrates, der immerhin schon um 400 vor Christus lebte.

Das dritte ist noch 300 Jahre älter und stammt von dem griechischen Dichter Hesiod.

Das letzte ist die bewegte Klage eines ägyptischen Priesters, der um 2000 vor Christus lebte.

Über kein anderes Lebensalter ist soviel Widersprüchliches geredet und geschrieben worden wie über die Jugendzeit. Der Jugendliche befindet sich in der Beurteilung durch die „Öffentlichkeit“ etwa in der gleichen Lage wie der Seemann durch die Schnulzen! Und die „Jugend von heute ist ???“

Zwei scheinbar gegensätzliche Aspekte müssen beachtet werden: Der junge Mensch von heute ist in vieler Hinsicht dem um zwei Jahre älteren Jugendlichen aus dem Jahre 1920 gleichzustellen. Dies trifft für die körperliche Entwicklung, aber auch für das seelisch-geistige Verhältnis zu den Eltern und zum weiblichen Geschlecht zu. Gleichzeitig aber steht der junge Mensch um durchschnittlich zwei Jahre zurück. Dieser Rückstand bezieht sich besonders auf das kulturelle Niveau, vor allem aber auch auf die Bindung an gültige Normen der Gesellschaft.

Aus dieser Situation kommt also auch unser seemannischer Nachwuchs — der durchschnittlich im Alter von 15 bis 16 Jahren an Bord kommt — mit Hoffnungen und Erwartungen, gespannt auf das Abenteuer eines von ihm frei gewählten Berufes. Oftmals mit widerstrebbender Zustimmung der Eltern, ohne gesellschaftliche Anerkennung seiner gewohnten Umgebung hat unser junger Seemann sich für einen Beruf entschieden, von dem er alles erwartet, was sein junges Leben ihm bisher vorenthalten hat. Er will sich bewähren, er will raus aus der Enge des Alltags, nicht eingeschlossen sein in Büro- oder Fabrikräumen. Kurz gesagt, er will ein ganzer Kerl werden.

Aus dem Bewerberbrief eines Seemannsschülers:

„Ich hatte die Schule so satt, ich wollte hinaus, wollte endlich einmal das Leben kennenlernen, das Leben einmal wirklich spüren.“

Ich wollte richtige echte Kameradschaft kennenlernen und mich in eine Ordnung gestellt sehen, die den Einsatz des ganzen Menschen verlangt, die aber auch als Ordnung Hilfe zu einem ehrlichen, aufrichtigen Leben gibt. Ich wollte endlich einmal arbeiten, mir und den anderen beweisen, daß ich etwas leisten kann.“

Wir wissen, wie positiv die Meinungen, besonders der qualifizierten Jungen, über die nautische und technische Offizierslaufbahn sind. Wir wissen aber auch, wie groß der Widerstand der Eltern gegen die Ergreifung eines seemannischen Berufes von seiten ihres Jungen ist.

Mit dieser Feststellung möchte ich Ihnen verdeutlichen, wie schwer es für die Verantwortlichen in den Schifffahrtsverbänden ist, mit Erfolg im Binnenland eine objektive Berufsaufklärung für die Schifffahrtsberufe zu betreiben.

Lassen Sie mich Ihnen bitte in aller Deutlichkeit sagen, daß Sie mit der Verleihung des Offizierspatentes auch ein hohes Maß von gesetzlicher und humanitärer Verpflichtung übernehmen, die Ihnen anvertrauten Jugendlichen zu leiten, zu erziehen und auszubilden. Ich meine hiermit nicht, daß Sie sie in Watte einpacken sollen. Auch die Eltern erwarten das von Ihnen, genauso wie Sie es später von den Vorgesetzten erwarten, denen Sie Ihre eigenen Kinder anvertrauen. Am 19. November 1960 hat Herr Harald H. Schuldt, damals noch Vorsitzender des Verbandes Deutscher Reeder, in seinem Vortrag „Die deutsche Seeschifffahrt heute“ auf die Bedeutung der menschlich-sozialen Probleme an Bord in aller Deutlichkeit hingewiesen. Hier einige Sätze aus diesem Vortrag:

„Wir wissen um die eminente Bedeutung der menschlichen und Nachwuchsfragen.“

Wir wissen weiter, daß der Erfolg eines Schiffes von den Menschen getragen wird, die durch ihre Arbeit und ihren Einsatz erst jede Leistung ermöglichen.

Auch in der Seeschifffahrt wird der technische Fortschritt noch manche Wandlung eintreten lassen. Trotz aller technischen Hilfsmittel werden jedoch die Besatzungen unserer Schiffe letzten Endes auf sich und ihre Tüchtigkeit angewiesen sein, wenn es heißt, schwierige Situationen an Bord durchzustehen. Aus solchen Überlegungen heraus werden wir jede praxisnahe Verbesserung der Ausbildung mitmachen. Wir sind uns aber auch darüber im klaren, daß die beste Ausbildung nur dann gegeben sein kann, wenn Kapitäne, Nautische und Technische Schiffsoffiziere, Bootsleute und andere Vorgesetzte sich persönlich und intensiv um die Heranbildung ihres eigenen Nachwuchses kümmern. Alles bleibt hier Theorie, wenn nicht an Bord selbst dieser wohl wichtigsten Aufgabe mehr Beachtung geschenkt wird.

Es genügt nicht, ein guter Schiffsoffizier für die Reederei und für das Objekt „Schiff“ zu sein. Zum guten Schiffsoffizier gehört die Eigenschaft, ein guter Vorgesetzter der unter ihm arbeitenden Menschen, und besonders der Jugendlichen, zu sein, und zwar in jeder Lage der Wohn-, Lebens- und Arbeitsgemeinschaft, die ein Schiff nun einmal ist.“

Der Jugendliche kommt in der Regel aus einer kleinen vertrauten Gruppe, wie Familie, Jugendgruppe, Sportverein, Freundeskreis in die ungewohnte, fremde und zunächst unpersönliche Arbeitswelt des Bordbetriebes. Jede Verbindung und damit jeder Rückhalt, jede Stärkung, jeder Trost und jede Aufmunterung, die er bisher aus dieser kleinen Welt erhalten hat, wird an Bord plötzlich abgerissen. Damit verliert er das bisher ihm unbewußte, aber für seine Entwicklung so entscheidende pädagogische Geleit, das ihn an Land bis zu seiner Reife begleitet. Hier, in der Aufgabe, den „Neuen“ wahrzunehmen, scheint mir ein wichtiger Ansatzpunkt zur Verbesserung des Bordklimas zu liegen. Die ersten Eindrücke, die der Jugendliche in seiner neuen Umgebung erfährt, sind normalerweise die nachhaltigsten. Sie entscheiden über die Einstellung zum Schiff und zum Vorgesetzten. Das Urteil, das er sich in den ersten Stunden und Tagen an Bord bildet, bestimmt während der nächsten Zeit die Arbeitshaltung und die Bereitschaft zur Zusammenarbeit. Was mit dem „Neuen“ geschehen und wie eine Einführung in die Bordgemeinschaft aussehen kann, ist in den Briefen 3, 4 und 5 der „Personellen Navigation“ ausführlich beschrieben worden. Es erscheint mir wesentlich, sich der Ziele bewußt zu sein, die Sie in dem so dringend notwendigen Einführungsgespräch anstreben sollten.

- Mit dem „Neuen“ Kontakt herstellen,
- Aufschlüsse über seine soziale, d. h. familiäre, schulische und berufliche Herkunft gewinnen, die für die Schiffsleitung wichtig sind.
- Informationen geben über das Schiff selbst, seine Fahrtgebiete, die Besatzung und die Besonderheiten des Bordgeschehens.

Die Isolierung von den selbstverständlichen sozialen Einrichtungen unserer Zeit, den Angeboten der

Freizeitindustrie wird heute von Jugendlichen stark empfunden. Viele Jugendliche äußern sich darüber, an Bord zu wenig zu lernen. Auch fehlt ihnen hierzu die Anleitung und vielfach auch die Möglichkeit. In keiner Generation war die Inanspruchnahme der zahlreichen Bildungsangebote so groß wie heute. Diese Angebote fehlen an Bord in aller Regel, und mit zunehmender Fahrtdauer wird der Wille zur Weiterbildung durch eine immer wieder zu beobachtende Trägheit verschüttet. Wird auch noch durch eine mangelhafte Ausbildung das Gefühl des beruflichen „Nichtvorwärtskommens“ hervorgerufen, verstärkt sich die Sorge, bei der Seefahrt den Anschluß an die Landberufe zu verpassen. Auch zu diesem Problem einige Auszüge aus einem Brief:

„Ich war damals in dem Glauben, vor dem Beginn einer interessanten Laufbahn zu stehen und die ersten Schritte in einem Beruf getan zu haben, der neben gutem Verdien eine umfassende Schulung der Persönlichkeit und sowohl körperliche Erziehung als auch geistige Bildung mit sich bringt und zudem seiner Konzeption nach welttoffen und — für den Binnenländer etwas ungewöhnlich — eine echte Lebensaufgabe bereit zu haben schien. Nun, inzwischen ist trotz oder gerade wegen dieser Vorstellungen nicht etwa ein eifriger Jungmann aus mir geworden, sondern ein Student der Rechtswissenschaft in Marburg.

Ich gehöre zu den Abiturienten, die für einen Schreibtischberuf oder ein Studium körperlich zu rege sind und die deshalb einen Beruf anstreben, der nicht allein auf geistige Leistung ausgerichtet ist. Nach dem Abitur kam ich dann in die Seemannsschule. Als die übliche kurze Eingewöhnungszeit vorüber war, fand ich großen Gefallen an der Lebensführung in der neuen Umgebung. Arbeiten und Lernen machten mir Freude. Ich konnte mich leicht unter die zwar strenge, aber natürliche Autorität der Offiziere unterordnen. Die Vielfalt des Lehrstoffes war von hohem Niveau; Ordnung und Sauberkeit bestimmten die Atmosphäre.

Wahrscheinlich lebte ich noch ganz unter den Maßstäben, die mir in der Seemannsschule gesetzt worden waren. Vielleicht war aber auch die Qualität der Schule gegenüber dem Dienst an Bord allzu groß. Jedenfalls waren mir die ersten Tage wie eine „kalte Dusche“. Meine Erwartungen, Hoffnungen, Vorsätze und Ideale schwanden innerhalb einer Woche. Ich hatte wohl damit gerechnet, daß es an Bord harte und schmutzige Arbeiten geben würde. Daß jedoch das Niveau der Tätigkeit ebenso wie das der gesamten Umgebung auf eine Stufe mit dem geistigen Potential in einem Steinbruch zu stellen ist, übertraf meine Vorstellungen.“

Der junge Mann schließt seinen Brief mit einer bemerkenswerten Feststellung: „Ich kann mich heute des Eindrucks nicht erwehren, daß die Handelsmarine trotz ihres Rufes nach interessiertem und qualifiziertem Nachwuchs gar nicht an Absolventen der höheren Schulen interessiert ist.“

Dieser Brief führt drastisch vor Augen, welche Bedeutung Ihrer Hilfe beizumessen ist, die Sie bei den Eingewöhnungsschwierigkeiten den jungen Menschen gerade in der ersten Zeit an Bord geben können.

Sicherlich ist es möglich, daß auch der jüngere Mitarbeiter durch eine bessere Schulbildung, durch einen bereits ausgearbeiteten Beruf oder auch aus anderen Gründen seinem Vorgesetzten auf diesem Sektor überlegen ist. Ganz falsch wäre es in diesem Fall, beweisen zu wollen, daß man ihm doch überlegen ist, etwa nach dem Motto: „Dem werde ich es aber einmal zeigen.“ Wer seine Führungsstellung dazu mißbraucht, durch eine verliehene Macht Unterschiede der persönlichen Reife auszugleichen, indem er den Mitarbeiter immer wieder „herunterdrückt“, gesteht damit seine Unfähigkeit ein, einen Menschen zu führen, das heißt Vorgesetzter sein zu können. Der Vorgesetzte muß durchaus nicht total, das heißt auf allen nur denkbaren Gebieten überlegen sein. Überlegenheit, nicht nur an Rang und Berufserfahrung, sondern auch an Intelligenz, menschlicher Reife und Bildung ist ein Idealfall. Jeder jüngere Vorgesetzte der ohne Anleitung und allein auf sich gestellt seine neue Aufgabe beginnt, wird sich zuerst unsicher fühlen und merken, daß die Autorität nur in seltenen Ausnahmefällen von Anfang an da ist. Normalerweise wächst sie erst nach und nach. Falsch wäre es, Unsicherheit und mangelnde Autorität durch besondere Strenge und Lautstärke, durch gewaltsames Sich-durchsetzen-Wollen, aber auch durch Anbiederei mit den Mitarbeitern auszugleichen. Damit drückt man sich nur um das Problem der noch nicht vorhandenen Autorität herum, löst es aber nicht. Der Schreier wird nicht anerkannt, sondern von seinem Gegenüber innerlich nur ausgelacht, weil er sich in einer freiwilligen Gemeinschaft eines unpassenden Mittels bedient und sich damit laufend vorbeibenimmt. Der

jüngere Vorgesetzte verißt oftmals auch, daß zu jeder Vorgesetztenstellung ein Gefälle gehört, ohne das sich nicht führen läßt. Diese notwendige Distanz aber ist eine Aufgabe, die der Vorgesetzte zusammen mit seinen anderen Aufgaben übernimmt. Diese Distanz, die sich zwangsläufig aus den verschiedenartigen Aufgabenstellungen innerhalb des Bordbetriebes ergibt, bedeutet jedoch andererseits nicht ein bewußtes Abstandhalten um jeden Preis.

Glücklicherweise ist man ja am Anfang seiner Berufslaufbahn nicht gleich für alles und für jeden verantwortlich. In dem kleinen Bereich, in dem man eine verantwortliche Autorität besitzt, steht der junge Vorgesetzte zunächst nur einigen wenigen Mitarbeitern gegenüber. Hier kann er sachlich erfahren, daß zu einer ordentlichen Durchführung eines Arbeitsauftrages der Zusammenhang von Anordnung und Ausführung gesichert sein muß. Hier aber wächst auch seine persönliche Autorität und sie wächst nie. Dieser eben gezeigte Weg zur Autorität im kleinen Verantwortungsbereich wirkt sich aber auch positiv im Bordbetrieb aus, sei es nur, daß man sich auf seine Wache verlassen kann. Ein auf gegenseitiger Achtung aufgebautes Verhältnis führt zu einer freiwilligen Anerkennung des Vorgesetzten von seiten seiner Mitarbeiter.

Zu den Lehrberufen zählt seit Einführung der Eignungsverordnung von 1956 auch der Beruf „Matrose in der Seeschiffahrt“. Fast zehn Jahre nach Erlaß dieser Eignungsverordnung gibt es trotz der erfreulichen Zunahme der Bereitschaft und positiven Einstellung zu der Ausbildung der Junggrade und einer ständig wachsenden Zahl von besonderen Ausbildungsschiffen immer noch Schiffe, auf denen die Eignungsverordnung offenbar unbekannt ist, eine Ausbildung der Junggrade abgelehnt oder zu lasch gehandhabt wird. Aussagen von Schiffsoffizieren, wie „wir wurden früher auch nicht ausgebildet. Um uns hat sich früher auch keiner gekümmert“ lassen in erschreckendem Maße nicht nur das Desinteresse an ihren Mitarbeitern, sondern auch die Unfähigkeit, ihrer Aufgabenstellung gerecht zu werden, deutlich werden. Immer wieder hört man Klagen darüber, daß die Leistungen bei den Matrosenprüfungen oft nicht einmal das Niveau der Abschlußprüfungen der Seemannsschulen erreichen. Immer noch ist die Ausbildung an Bord das schwächste Glied der Kette: Seemannsschule — Bordausbildung — Matrosenprüfung. Die Gründe dafür sind bekannt und werden immer wieder bestätigt:

Es fehlt an geeigneten Ausbildern, Die Führungskräfte an Bord sind häufig überlastet,

Sie sind für diese Ausbildung nicht immer genügend vorgebildet,

Die Fluktuation und die sich dadurch ständig neu formierenden Besatzungen erschweren die Ausbildung, (umgekehrt begünstigt mangelnde Ausbildung die Fluktuation)

Oftmals fehlen geeignete Ausbildungsmittel, wie Anschauungsmaterial, Übungsgegenstände etc.

Zu diesen grundsätzlich anzuerkennenden, aber auch überwindbaren Gründen tritt leider — und das ist entscheidend — oft genug auch noch die negative Einstellung gegenüber einer bewußten und systematischen Ausbildung der Junggrade an Bord. Die Konsequenzen auf diese Ausbildungssituation zehn Jahre nach Erlaß der Eignungsverordnung wären etwa folgende:

- Die Anwendung der Bestimmung der Eignungsverordnung, die Ausbildungsbefugnis abzuerkennen, wenn die Ausbildungspflicht verletzt werden
- Die Ausbildung zunehmend nur auf geeigneten Ausbildungsschiffen stattfinden zu lassen
- Die Bildung von Reedereigruppen, wie sie sich erfreulicherweise schon in der Praxis bewährt hat.

Gelingt es nicht, die Verbesserungsvorschläge zu verwirklichen, ist mit einer weiteren Personalabwanderung von qualifizierten Junggraden zu rechnen. Diejenigen Reedereien und Schiffe jedoch, die eine planmäßige Ausbildung durchführen, werden mehr denn je von den Junggraden bevorzugt, genauso wie es bei vergleichbaren Landberufen der Fall ist. Das trifft selbstverständlich auch zu für die Nachwuchskräfte im Bereich der Verpflegung und Bedienung, genauso wie für den Maschinen-sektor.

Das Mißbehagen und die ganze Antipathie gegen die vorgeschriebene systematische Ausbildung der Junggrade an Bord haben ihren Grund in einer sachlich falschen Gleichsetzung von Ausbildung und theoretischem Unterricht. Ausbildung, so wie sie von der Eignungsverordnung verstanden wird, bedeutet auf keinen Fall „nur Unterricht“. Diese in den „Richtlinien für die Ausbildung zum Matrosen“ zu Papier gebrachte Ausbildungsvorschrift umfaßt und betont nur das, was eigentlich schon immer auf vielen Schiffen getan wurde. Der Berufsanfänger wird durch Erklären, Vormachen, Nachmachen, Verbessern und Üben in die Arbeit und in den Beruf hineingeführt. „Lehren und Lernen an Deck“ hat der V. D. R. hierfür jedem Schiff zur Verfügung gestellt.

Voraussetzungen für diese unterrichtslose Ausbildung sind:

- Die Zeit, die man sich dafür nimmt
- Eigenes Können, Wissen, Willen das man weitergeben kann,
- Bereitschaft zu dieser Ausbildung.

Wir wissen sehr wohl, daß im Bordbetrieb zuweilen die Zeit für eine geregelte und systematische Ausbildung fehlt. Auf keinen Fall aber ist es notwendig, daß mit der Ausbildung nur ein Unterrichtsoffizier beauftragt wird. Hier müssen alle Führungskräfte an Bord in gemeinsamer Verantwortung für die Ausbildung — nicht nur im Decks-, sondern auch im Maschinendienst und in der Kombüse und Bedienung — die Bordgemeinschaft sichtbar werden lassen. Eine Unterrichtsgestaltung dieser Art mit technischer Durchsetzung findet das besondere Interesse der Junggrade, wie vorliegende Kapitänberichte beweisen. Kommen zu diesem Unterricht regelmäßig Bootsmanöver und Feuerschutzübungen hinzu, ist mit Sicherheit eine qualitative Steigerung des Ergebnisses der Matrosenprüfungen zu erwarten.

Auch aus „Freizeit an Bord und an Land“ ergeben sich wesentliche Aufgaben aller Führungskräfte an Bord und in den Reedereien, alles zu tun, um Anregungen und Hilfestellung für eine sinnvolle Gestaltung der Freizeit zu geben. Sicherlich werden sich mancherlei menschlich-soziale Probleme leichter lösen lassen oder erst gar nicht auftreten, wenn es gelingt, auf diesem Sektor eine zufriedenstellende Lösung zu erreichen.

Drei Aufgabenrichtungen für die Schiffsführung und Reedereileitung sollen angedeutet werden:

- Hilfestellung bei der Organisation und sachgerechten Durchführung der Vorschläge von seiten der Besatzung,
- Material zur Verfügung stellen
- Zeit zur Verfügung stellen.

Eine positiv gestaltete Freizeit soll Erholung, Ausspannung, Muße und Freude bringen. Das Ziel jeder Freizeitgestaltung ist auch der sinnvolle Umgang der Mannschaft mit ihrer eigenen Zeit. Über das Angebot, die Anleitung und Unterstützung des Vorgesetzten sollte sie bald ihren eigenen Weg zur Freizeit finden, die ihr am meisten zusagt.

Gegängelte Freizeit jedoch durch Druck oder Überredung ist weder wirkliche Freizeit noch sinnvoll.

Gewarnt sei allerdings vor einer Überbewertung dieser Freizeitgestaltung. Die Gleichung: gestaltete, sinnvoll ausgefüllte Freizeit = Zufriedenheit = bessere Arbeitsleistung geht nie auf. Freizeitangebote werden zwar dankbar, aber doch auch selbstverständlich angenommen, die niemals zu einer besonderen Haltung verpflichten. Je absichts-

loser der Vorgesetzte selbst der Freizeit an Bord gegenübersteht, sie selbst bejaht und mitmacht, um so mehr kann mit erfreulichen Nebenwirkungen gerechnet werden:

- Gefühl der Zusammengehörigkeit einzelner Gruppen,
- Beginn einer echten Bordgemeinschaft,
- Positive Einstellung zum Vorgesetzten,
- Aufgeschlossenheit gegenüber Problemen der Schiffsleitung,
- Verbleiben auf einem Schiff.

Zahlreiche Aussagen der abgemusterten Seeleute lassen erkennen, daß sie eine Weiterbildungsmöglichkeit an Bord vermißt haben. Aus diesen Aussagen ist zu schließen, daß die oft zum Ausdruck gebrachte Ansicht, daß nur die geistig Trägen zur See fahren, unrichtig ist. Es versteht sich von selbst, daß eine regelrechte Weiterbildung nicht in jedem Einzelfall an Bord möglich ist. Das schließt nicht aus, daß Anregungen gegeben werden können und Möglichkeiten zur Durchführung geschaffen werden. Das trifft besonders zu für die Einrichtung von Bordbüchereien, die ein aktuelles Angebot der heute gewünschten Literatur enthalten müssen. Hierzu sollte auch Fachliteratur zählen und solche, die einer allgemeinen Weiterbildung dienlich ist. Bücher sind eine große Kraftquelle, die helfen, die seelischen und geistigen Energien aufzufüllen und eine Brücke zur Heimat zu schlagen.

Der Landgang sollte schon auf See geplant und vorbereitet werden. Hierbei kann der Vorgesetzte helfen, indem er sich durch die Agenten Prospekte und Stadtpläne der Hafenstädte schicken läßt. Auch die Mitarbeiter der deutschen Seemannsmissionen sind sicherlich gern bereit, Rat und Hilfe zu erteilen sowie Sportmöglichkeiten zu erschließen. Warum eigentlich besteht immer noch die Vorstellung, in einem Heim der Seemannsmission durch eine christliche Mühle gedreht zu werden? Wir wissen aus Erfahrungen, daß diese Zeit längst vorbei ist, und sowohl die Diakone als auch die Pastoren selbst aufgeschlossen gegenüber den Fragen unserer Zeit sind.

Natürlich kann man niemanden auf den Händen in ein Bachkonzert tragen. Niemand sollte Vorschriften machen, wie der Seemann seinen Landgang einrichten soll. Aber von vornherein den Versuch eines sinnvollen Landganges aufzugeben, scheint besonders im Hinblick auf die Verantwortung den jungen Menschen gegenüber verantwortungslos zu sein. Auch hier liegt eine wesentliche Aufgabe der Menschenführung an Bord vor.

Wo entstehen die Schwierigkeiten, die den jungen Menschen immer wieder bewegen, der Seefahrt den Rücken zu kehren? Manche Gründe für den hohen Personalverlust sind zweifelsohne bekannt. Leider besitzen wir jedoch keinen komplexen Überblick, der aussagekräftig genug ist, um Fragen der Nachwuchsgewinnung, Nachwuchsförderung und Bestandspflege im Sinne einer anzustrebenden Personalstabilisierung beantworten zu können. Die zuständigen Verbandsorgane beider Schiffsverkehrsverbände haben sich daher kürzlich entschlossen, in Zusammenarbeit mit dem Sozialpädagogischen Institut der Universität Hamburg eine sozialpädagogische Strukturanalyse zur Situation des seemannischen Nachwuchses in der deutschen Handelsschiffahrt zu erarbeiten. Vom Ergebnis dieser Untersuchung, die auf empirischem Wege, das heißt unter Berücksichtigung der praktischen Erfahrungen erfolgen wird, erhoffen die beiden Schiffsverkehrsverbände neue Erkenntnisquellen zur Lösung bestehender menschlich-sozialer Probleme an Bord zu gewinnen. Diese Untersuchung wird sich über etwa ein Jahr erstrecken und den Schulbereich, das heißt Seemannsschulen, Seefahrts- und Schiffsingenieurschulen genauso erfassen, wie die Betriebsteile Schiff und Reederei.

Unser Bordbetrieb gesehen mit den Augen einer Mutter

Einer Mutter von zwei Schiffspraktikanten des Vorjahres, Frau Jutta Burhardt, verdanken wir folgenden Bericht über die Seereise ihrer beiden Söhne im Vorjahr. Sie nannte ihn: „Einmal noch nach Rio — Seereise für harte Arbeit — Schiffsjungen auf Ferienzeit haben es nicht leicht.“ Unseren Bordbetrieb mit den Augen einer Mutter gesehen, scheint uns aus mehreren Gründen wert, in KEHRWIEDER abgedruckt zu werden. Die Sache einmal anders zu sehen, ist immer ein gutes Mittel, um sich vor einem Scheuklappenurteil über ureigenste Angelegenheiten zu schützen. Für unsere Besatzungen, die in diesem Jahr wieder Praktikanten an Bord bekommen werden, mag dieser Bericht darüberhinaus manch wertvollen Hinweis enthalten.

Redaktion

„Ich würde die gleiche Reise noch einmal machen...“ Tom, fast 16, ist einer der Schiffsjungen „auf Ferienzeit“, die im letzten Sommer zwar nicht um die Welt, aber immerhin bis nach Anatolien, Syrien und dem Libanon kamen.

Tausende hatten sich spontan gemeldet, als der Verband Deutscher Reeder seine Werbekampagne für den Kapitänberuf startete, und viele stehen bereits für nächsten Sommer wieder auf der Warteliste. Hunderte waren 1965 persönlich nach Hamburg gekommen, nur etwa jeder zehnte wurde angenommen — aus allen Teilen der Bundesrepublik übrigens, nicht nur von der Küste, meist Schüler zwischen 16 und 18 Jahren.

Zählte Tom die Stationen seiner Fahrt in einem buntbebilderten Prospekt auf... es wäre das, was man eine Traumreise nennt: Tunis, Beirut, Alexandria, Kreta. Tom fotografierte einen Sonnenuntergang in der Sahara, Stacheldrahtverhaue auf Zypern und feilschte in orientalischen Bazaren um ein besonders schönes Stück Brokat, das er seiner Mutter mitbrachte. Er weiß jetzt, wie ein türkischer Mokka gebraut wird, und daß es Seeleute gibt, die an Bord „ganz vernünftig“ sind, aber dann im Hafen erschreckend unvernünftig. Tom bekam ebenfalls Heuer, etwa 300,— DM für sieben Wochen, außer der Traumreise natürlich und der erstklassigen Verpflegung, aber alles war keineswegs geschenkt, sondern mußte hart, härter als mancher wohl dachte, erarbeitet werden.

Tom schrieb Ansichtskarten mit blauem Himmel und weißen Häusern, aber auf diesen Karten stand nicht, daß er bei 40 Grad im Schatten einen schweren Magenkatarrh hatte, daß er trotzdem seinen Dienst versah — ohne Wissen der anderen natürlich, man hätte ihn sofort ins Bett gesteckt —, daß er täglich mindestens acht Stunden arbeitete — als Messejunge in stickigen Kombüsen — daß er Berge von Geschirr spülte, daß er den Küchendunst oft nicht mehr riechen konnte, und daß er manchmal am liebsten ausgestiegen wäre. Aber auf See kann man nicht aussteigen, wie das auch manchmal im Leben nicht so einfach ist, und im Ernst hätte er es auch nicht getan.

Karl-Ludwig fuhr nach Spanien und Portugal, eine der kürzesten Reisen. Da er sie aber gleich zweimal machte und außerdem, ebenso wie Tom zu sehen versteht, erlebte er in den drei Städten Porto, Huelva und Sevilla mehr als andere in vierwöchiger Spanienrundfahrt. Da er Glück hatte und einen Sonntag erwischte, konnte er sogar einen Stierkampf sehen, machte ein „Columbusfest“ mit, aber in den Gärten des Alkazar war er so müde, daß er unter einem Baum einschlief. Denn an Bord mußte er Tag für Tag um halb sechs aufstehen, war er doch wie die meisten Schiffsjungen auf Zeit für die Decksarbeit eingeteilt worden, was offenbar nichts für Leute ist, die sich nicht gern die Hände schmutzig machen. Seine Mutter sagte nachher, daß die Blue Jeans später nicht mehr blau, sondern nur noch black gewesen seien. Karl-Ludwig lernte sämtliche Arten von Schifferknoten zu machen, und das war einfach und ungefähr das, was er sich vorgestellt hatte, aber außerdem mußte er täglich viele Stunden schrubbeln, Rost klopfen, Leinen ölen, Ladebäume abwaschen, und das war weder einfach noch angenehm, und das Beste war noch, wenn er vor einer Landung die Leinen klarlegen durfte...

Trotzdem — als er nach der ersten Reise in Rotterdam wieder an Land ging, telegraphierte er seinen Eltern: „Möchte gleiche Reise nochmal machen“, denn er gehört wie Tom zu den Glücklichen, die mehr als acht Wochen Sommerferien haben, da sie eine deutsche Schule im Ausland besuchen. Seine Eltern kamen nach Rotterdam, sahen, daß ihr Junge zwar etwas magerer, sonst aber o. k. war, und sagten ja — wenn auch die Seekrankheit in der Biscaya wohl nicht das Angenehmste gewesen war.

Tom sah neun Länder, Karl-Ludwig nur zwei. Beide kamen mit unverminderter Begeisterung für die Seefahrt zurück, obgleich sie wahrhaftig gemerkt haben, daß Schiffsarbeit kein Honigschlecken ist und daß auf viele sture Arbeitsstunden nur selten mal eine mit Harmonika-Romantik und Shanties an Deck im Mondschein kommt — aber sie kam auch, und daran denken die Jungen noch heute. Sie wissen jetzt über Radar und Navigation Bescheid, man gab sich viel Mühe, sie möglichst viel lernen zu lassen, aber sie lernten vor allem, daß man schöne Dinge im Leben ziemlich teuer bezahlen muß, daß man zum Beispiel sieben Wochen lang Messejunge sein muß, um mit fünfzehn schon die Pyramiden zu sehen... Für beide kam der Startschuß — wenn auch seit Wochen erwartet — völlig überraschend. „Ein Telegramm...“ und 24 Stunden später mußten wir in Hamburg sein.“ Zuerst für eine Nacht im Jugendseemannsheim an der Großen Elbstraße und dann an Bord.

Auf beiden Schiffen waren die Kapitäne nicht älter als 40 und kümmerten sich persönlich um die Jungen, ohne sie jedoch irgendwie vor den „Professionellen“ zu bevorzugen. Wenn sie an Land gingen, kümmerte sich die zuständige Seemannsmission um sie, organisierte Ausflüge und Besichtigungen. Zu festgesetzter Stunde mußte man wieder an Bord sein, auch wenn das Schiff — wie in Alexandria — mehrere Tage im Hafen lag. Es gab kaum Vergünstigungen, und die vorher berechnete Freizeit wurde ziemlich genau eingehalten, aber wenn der Kapitän wollte, was die Jungen sich ansehen wollten, war er etwas großzügiger. Offiziell waren auf sechs Wochen drei Tage Urlaub veranschlagt. Nicht überall war es so interessant wie etwa in Tunis oder Karthago. Fünf Tage lang lud Toms Schiff zypriisches Erz, und in der kleinen Marphay Bay war es mehr heiß als abwechslungsreich, obgleich man zum Schwimmen direkt von der Reling ins Meer springen konnte, wobei sich allerdings einer der Schiffsjungen an einem Felsen den Rücken aufschlitzte! Die Disziplin an Bord wurde als notwendig und selbstverständlich anerkannt, aber in der Freizeit konnte man natürlich tun, was man wollte, und wenn nachts in der Kammer immer noch über 30 Grad waren, so konnte man sich auf Deck auf die Planken legen und „unter dem Kreuz des Südens“ schlafen, wie man es sich gewünscht hatte und wie es nun tatsächlich Wirklichkeit wurde.

Wer den Jungen die Reise vorher vermiesen wollte mit Sprüden wie... ist ja keine Romantik mehr bei der modernen Seefahrt! hatte jedenfalls nicht Recht behalten. Mit der „schlechten Gesellschaft“, in die sie angeblich kommen würden, war es auch nicht so schlimm gewesen. Zwar wunderten sie sich, daß es Leute gab, die offensichtlich an einem einzigen Abend ihre mühsam erarbeitete Heuer auf den Kopf hauen konnten und das ausschließlich in verräucherten Hafenspelunken. Aber wenn sie nachher sahen, daß so einer in der Nacht betrunken von der Polizei aufs Schiff gebracht wurde, bar aller seiner Mittel; wenn sie am nächsten Morgen seinen Katzenjammer erlebten, so war das eine bessere Lektion fürs Leben, als sie Vater und Mutter jemals geben könnten! Der Ton an Bord war das, was man „rauh, aber herzlich“ nennt — ... man war eben unter Männern! — rauchen durfte man, tat es aber kaum, und Alkohol gab es nur nach Unterschrift des Kapitäns, eigentlich nur zur Abschiedsfeier. Die schönste Erinnerung: die Freude aufs Nachhausekommen, als die Luft im Kanal wieder frischer und kühler wurde, als man sich Hamburg näherte und die deutschen Rundfunkstationen im Radio erschienen. Als man an „Elbe I“ und an „Elbe II“ und am Schulauer Fährhaus vorbeikam...

Das wertvollste „Souvenir“: das Seefahrtsbuch, mit dem man sich nun jederzeit wieder „für große Fahrt“ anheuern lassen kann.

Was Tom auch tun will — in den nächsten Ferien und wieder zwei Monate, nach Südamerika... am liebsten nach Rio!

Fernunterricht für die Seefahrt

Oberschulrat Dr. H. Kruhme

Vorsitzender der Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrt-, Schiffsingenieur- und Seemaschinen-Schulwesen, Bremen

Ein halbes Jahr der Landausbildung kann gespart werden

Es dürfte jetzt allgemein bekannt sein, daß die Neuordnung der Ausbildung zum Seesteuermann auf großer Fahrt, Kapitän auf großer Fahrt, Schiffsingenieur II und Schiffsingenieur I mit erhöhten Anforderungen verbunden ist. Man verlangt für die großen Patente die Fachschulreife oder die Mittlere Reife oder vergleichbares Bildungsniveau.

Die Begründung für solche Steigerung mag jedem einleuchtend sein, der sich vergegenwärtigt, daß die technische Entwicklung an Bord, die Unterhaltung und Abwicklung des Bord-, Lade- und Fahrtbetriebes immer besser vorgebildete Offiziere verlangt. Doch problematisch bleibt für manchen strebsamen und begabten Jungen der Sprung von der Volksschulbildung zur gehobenen Allgemeinbildung.

Es besteht auch die sichere Erfahrung, daß unter den Volksschülern eine Reihe förderungswürdiger Nachwuchskräfte vorhanden ist, die der Offizierslaufbahn der großen Patente nicht verloren gehen sollten. Hier muß also geholfen werden.

Es lag der Gedanke nahe, eine Möglichkeit zu finden, für die Aneignung des notwendigen Lehrstoffes zur Aufnahme des Studiums die Seefahrtzeit auszunutzen. Als geeignet bietet sich die Methode des Fernunterrichts an.

Die Ständige Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer hat mit dem Hamburger Fernlehrinstitut eine Form entwickelt, die es möglich machen soll, ein halbes Jahr der Landausbildung zum Erwerb der Fachschulreife einzusparen.

Allerdings kann die in einem Lehrgang zur Fachschulreife zu verlangende Lernarbeit nicht vermindert werden. Die Lernarbeit muß so oder so aufgebracht werden, damit jeder später zum Studium aufgenommene Bewerber auch dem Unterricht mindestens ausreichend folgen kann.

Nur eins scheint als Erleichterung durchführbar zu sein: Die Verlagerung eines Teiles des Lehrstoffes, gedacht ist an die Hälfte, in die Zeit auf See und damit Abkürzung des abschließenden Landlehrganges auf ein halbes Jahr. Fernlehrgänge für Seefahrer sind übrigens keine Neuheit. In England und in den skandinavischen Ländern bestehen sie seit etwa 50 Jahren und haben sich gut bewährt.

Die Lehrhefte

Die mit den Kultusministerien der Küstenländer und dem Hamburger Fernlehrinstitut entwickelten 32 Lehrhefte berücksichtigen die Stoffgebiete der amtlichen Lehrpläne für das erste Halbjahr eines Tageslehrganges an Land für den Erwerb der Fachschulreife. Sie umfassen zur Zeit im einzelnen

folgende Fächer:

1. Deutsch und Literaturkunde 8 Hefte
2. Englisch — Grundlehrgang
„Calling all beginners“
mit 4 Langspielplatten
3. Geschichte mit Gemeinschaftskunde 5 Hefte
4. Wirtschaftsgeographie 1 Heft
5. Mathematik (Arithmetik, Geometrie, Algebra) 7 Hefte
6. Chemie 2 Hefte
7. Physik (Strömungslehre, Elektrotechnik, Mechanik, Dynamik, Wärmelehre, Optik) 7 Hefte
8. Technisches Zeichnen mit darstellender Geometrie 1 Heft

Zu diesen Heften wird noch ein Einführungsheft geliefert.

Die Anschrift des Fernlehrinstituts lautet:

Hamburger Fernlehrinstitut
2000 Hamburg-Rahlstedt, Postfach 14 082

Dem Senator für das Bildungswesen der Freien Hansestadt Bremen, der Schulbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg, dem Niedersächsischen Kultusministerium Hannover und dem Bundesminister für Verkehr, Abt. Seeverkehr, Hamburg, haben die Lehrpläne und die Lehrhefte des Hamburger Fernlehrinstituts vorgelegen. Alle diese Dienststellen haben ihre Zustimmung für den hier beschriebenen Fernlehrgang gegeben.

Die Reedereiverbände sowie die DAG und ÖTV begrüßen die Einführung dieses Fernlehrganges sehr. Die Kosten für den Fernlehrgang verteilen sich und sind durchaus zumutbar und erträglich. Sie belaufen sich auf 500,00 DM einschließlich Versandkosten.

Die Arbeitsweise mit den Fernlehrheften

Der Fernlehrgang wird bewußt mit überschaubaren Fernlehrheften durchgeführt, die dem Teilnehmer Stück für Stück nacheinander zugesandt werden. Dadurch will man die „Angst vor dem Berg“ nehmen und zur Konzentration auf die gerade vorliegenden Aufgaben lenken. Die Darstellungen und Erläuterungen sind so gehalten, daß jeder, der mit Erfolg die Volksschule durchlaufen hat, folgen kann. Die gelösten Aufgaben werden dem Fernlehrinstitut zur Korrektur eingesandt. Von dort erhalten die Teilnehmer das Ergebnis, weitere Anweisungen, Ratschläge und neue Aufgaben.

Zu Beginn des Fernstudiums bekommt jeder Teilnehmer eine Studienanleitung, die viele unbedingt zu befolgende Ratschläge enthält. Hat dann jemand keinen Lehrbrief überschlagen, alle mit Hilfe des Schriftwechsels mit dem Fernlehrinstitut durchgearbeiteten Aufgaben zur Zufriedenheit der Betreuer im Fernlehrinstitut gelöst, kann er sich getrost zu einer Aufnahmeprüfung für die Oberstufe eines Fachschulreifelehrganges an Land an einer Berufsaufbauschule melden.

Solche Aufbaulehrgänge befinden sich insbesondere in Bremen, Bremerhaven, Hamburg, Flensburg, Kiel, Lübeck und Elsfleth, aber auch in anderen Orten sind Aufbaulehrgänge eingerichtet. Auskunft erteilt das Fernlehrinstitut Hamburg.

Ein Wort an die Reeder und Schiffsoffiziere

Alle Beteiligten, die an den Beratungen und Überlegungen für die Neuordnung des Studiums der Schiffsoffiziere teilgenommen haben, waren und sind sich auch heute noch darüber im klaren, daß die Neuordnung nicht allein darin bestehen kann, daß neue Aufnahmebedingungen und Studienanforderungen zu Papier gebracht werden. Den entscheidenden Anteil an der Reform müssen die unmittelbar Beteiligten leisten. An Land können die notwendigen Hilfen in Einrichtungen bereitgehalten werden, der Nachwuchs muß aber auch bereit sein, sie zu benutzen.

Daß man sich auf einen Schulbesuch auch auf See planmäßig und in Korrespondenz mit einem Landinstitut vorbereiten kann, bedarf der Eingewöhnung.

Wo die Welt am schönsten ist

heißt ein Wettbewerb, den "Kehrwieder" gemeinsam mit der größten Zeichenschule der Welt, Famous Artists Schools, Amsterdam, unter seinen Lesern veranstaltet.

Ein dankbares Thema, glauben wir, und einige der Arbeiten, die uns inzwischen zugesandt wurden, sprechen dafür.

Sie wissen ja, Preise im Wert von insgesamt **1300 DM** sind dabei zu gewinnen. Die zehn besten Arbeiten werden ausgezeichnet. Eine Jury wird die Einsendungen Ende dieses Jahres fachgerecht begutachten.

Viel Spaß und Entspannung beim Malen wünscht Ihnen *Kehrwieder*

Hier geht nun die Bitte an alle Reeder und Schiffsoffiziere mitzuhelfen.

Es wird zweckmäßig sein, wenn Reeder und Schiffsoffiziere die Lehrhefte zur Kenntnis nehmen und sich einen Einblick in Stoffumfang und Art sowie in die Arbeitsweise des Hamburger Fernlehrinstituts verschaffen. Diese Bitte wird nicht ohne Nützlichkeitsgedanken ausgesprochen. Der Fernlehrgang in der vorliegenden Form ist ein erster Versuch. Es liegt sicher noch nicht die endgültige Lösung dieses Problems vor. Je mehr sich aber mit dem Inhalt und der Form befassen, je mehr Erfahrungen zur Kenntnis der Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer oder auch des Hamburger Fernlehrinstituts kommen, desto eher besteht die Möglichkeit der Verbesserung.

Aber das ist nur die eine Seite. Zum anderen stehen die betroffenen Junggrade vor einer schwierigen Aufgabe, sich mit dieser neuen Möglichkeit vertraut zu machen und die in einem solchen Lehrgang gestellten Aufgaben zu bewältigen. Hier ist Verständnis, Anregung und Unterstützung vonnöten.

Es wäre schon interessant zu wissen, wer von den Junggraden sich mit Lehrheften befaßt und befasnen will. Mitunter hilft ein ermunterndes Wort über die Hemmungsschwelle. Auch eine gelegentliche Unterhaltung über den Fortgang des Unternehmens gibt neue Impulse, die gerade im Tagesablauf des Bordlebens von an sich zielstrebigen, jungen Leuten sicher begrüßt werden.

Nicht jeder bringt von sich aus die laufende Energie für regelmäßige, geistige Beschäftigung und Arbeit auf, besonders bei ungünstigen klimatischen Verhältnissen. Eine interessierte Unterhaltung in dieser Richtung kann sicher fördernd wirken. Der Betreffende registriert und weiß, daß man ihn beachtet und sich um seinen Fortschritt kümmert. Das Hamburger Fernlehrinstitut ist zum erstenmal mit dem entsprechenden Informationsmaterial an die Öffentlichkeit getreten.

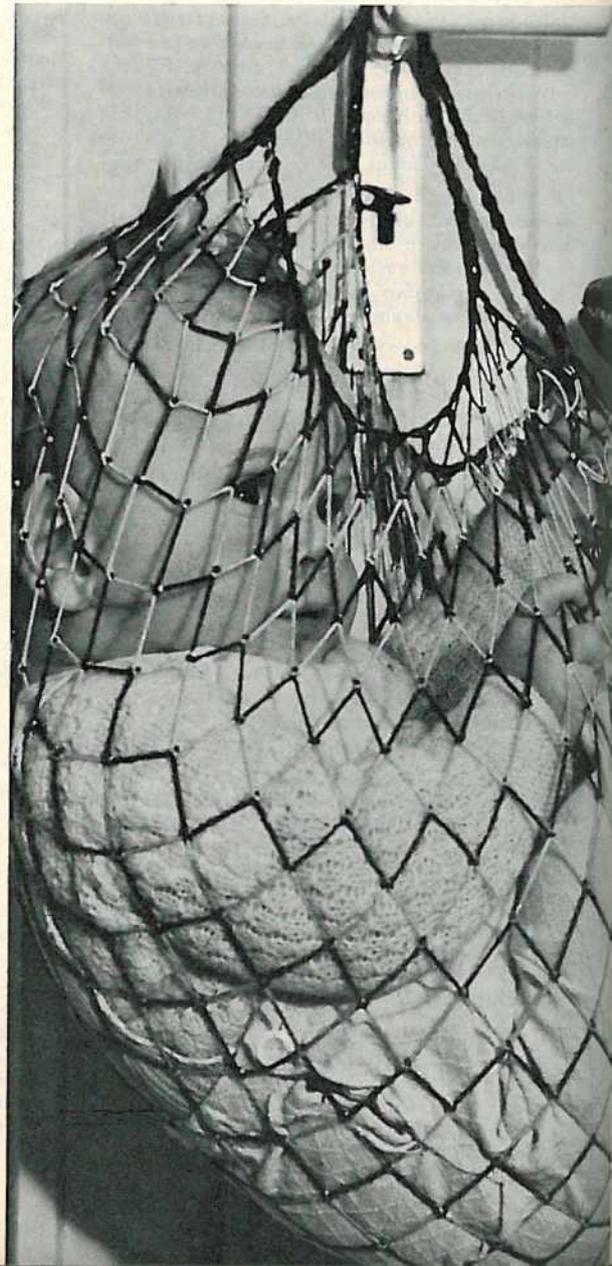
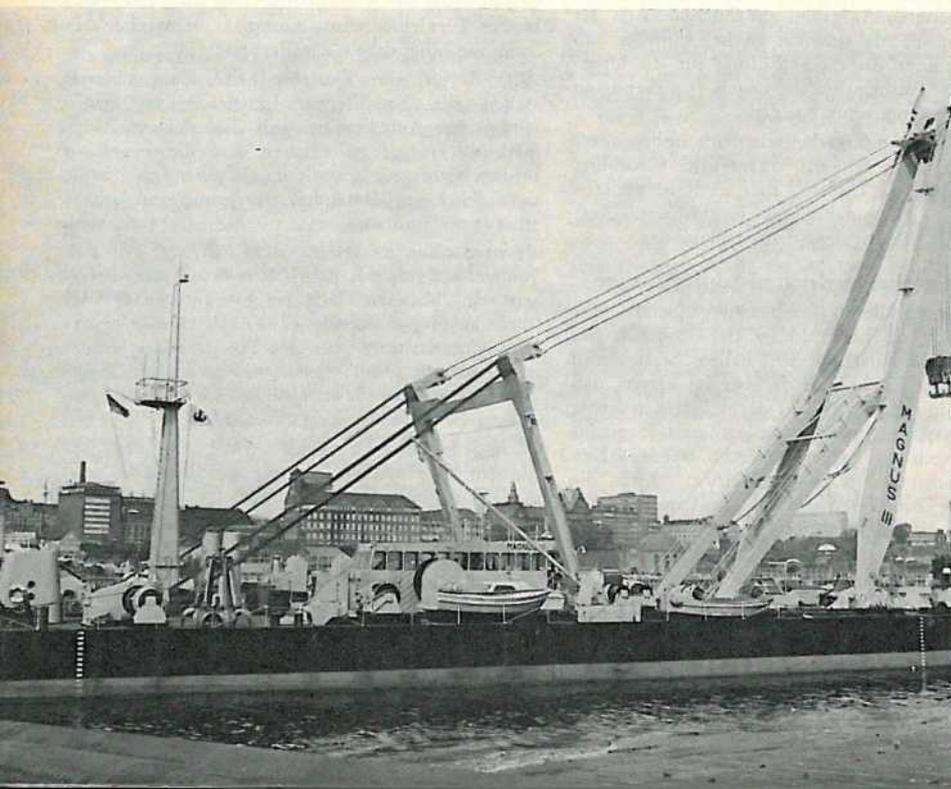


Oder sollte man da nicht alle drei „Magnusse“ ansetzen? Diese Mammutschwimmkräne haben sich doch bei Wrackbergungen schon erstaunlich gut bewährt. Zum Beispiel bei dem mittel-deutschen MS „Magdeburg“, das in der Themsemündung platt auf der Seite lag. Ein Magnus hat sie ohne Schwierigkeiten „gemuddelt“ Unser Foto zeigt unten das Porträt des 850-t-Riesen „Magnus III“, der im Mai an der Küste vorgestellt wurde. Im Foto rechts zeigt „Magnus III“ etwas, was jeder Seemann kennt, jedoch in solchen Dimensionen noch nicht gesehen haben dürfte: Die „Runnertalje“ vom Topp seines „Ladebaums“ aus gesehen. Vermutlich werden die Hieven, die er damit „wuppt“, ebenfalls von noch nie dagewesenen Gewichten und Ausmaßen sein. Für solch eine Hiev in der Netzbrook, wie wir sie unten abgebildet haben, dürfte ein Magnus allerdings nur ein verlegenes Lächeln haben.

Fotos: CONTI-PRESS, Walter Werner

Viermal mußten sie schon neu anfangen und es scheint, als ob die Bergungsfachleute an der deutschen Nordseeküste mit ihrer Skepsis recht behalten. Doch die Männer des Wilhelmshavener Bergungsunternehmens Wulf geben nicht auf. Sie rüsten jetzt zum fünften Anlauf, den Kakao-Frachter „Ondo“ in der Deutschen Bucht vom tückischen Vogelsand zu befreien. Sie sind Optimisten und hoffen, daß es diesmal klappt. Notfalls wird das Wrack auf hoher See einfach abgewrackt. Das wäre allerdings ein Erfolg und eine Sensation im Bergungsgeschäft. Hellmut Wulf kaufte vor drei Jahren der Reederei für 50 000 Mark das Schiff ab.

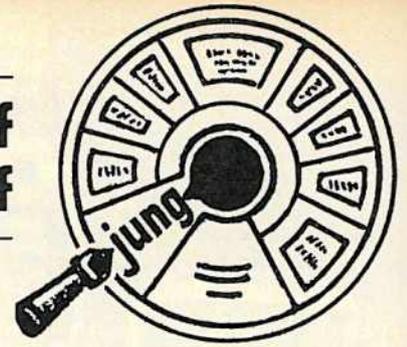
Zuerst glaubte die Konkurrenz, ihr sei das Geschäft des Lebens entgangen. Aber Frühlings-, Herbst- und Winterstürme gingen über das Wrack des 5435 BRT großen Schiffes hinweg. Sie zwangen die Berger immer wieder, die schwierige Arbeit abzubrechen. Schon jetzt sind die Kosten der Bergungsversuche höher, als für den „Pott“ aufzubringen waren. Nun rüsten die Männer für einen neuen Versuch. Die „Aktion Ondo“ ist für sie zu einer Ehrensache geworden. Sie glauben an ihr Glück: „1968 fährt die ‚Ondo‘ wieder auf den Weltmeeren.“ Unser Bild zeigt den britischen Kakao-Frachter. So liegt er schon seit vier Jahren auf dem Vogelsand in der Deutschen Bucht.





Das Spiel aller Spiele

Telegraf
auf



Kein Sportereignis in diesem Jahr wird mehr Zuschauer in seinen Bann ziehen als die Fußballweltmeisterschaft in England – dem Mutterland dieses Sports. Sie beginnt am 11. Juli in London mit dem Spiel England gegen Uruguay und endet am 30. Juli im berühmten Wembley-Stadion, das Platz für 97 000 Zuschauer hat. Verständlich, daß die Engländer voller Zuversicht hoffen, die Weltmeisterschaft zu erringen; ist es doch eine Tatsache, daß sie im eigenen Land noch gegen keinen der früheren Weltmeister – Uruguay (1930), Italien (1934 und 1938), Uruguay (1950), Deutschland (1954), Brasilien (1958 und 1962) – verloren haben.

Welch ein bedeutendes Ereignis diese Weltmeisterschaft ist, geht wohl am besten schon daraus hervor, daß dem englischen Fußballverband aus der Staatskasse 400 000 Pfund Sterling vorgestreckt worden sind, damit die großen, meist Vereinen gehörenden Stadien ausgebaut und „aufpoliert“ werden konnten.

Der Staat kann diese Summe im blinden Vertrauen auf die Anziehungskraft König Fußballs verschießen, denn die 2 500 000 Karten, die zu den Spielen verkauft werden, sollen 1 750 000 Pfund Sterling in die Kassen bringen. 60 000 Besucher aus dem Ausland, hauptsächlich aus Brasilien und Deutschland, erwartet man auf der Insel, darunter sage und schreibe 1600 Journalisten von Presse und Funk. Bevor der Ball in England rollt, waren bereits 127 Spiele erforderlich, um die „letzten 16 Mannschaften“ zu ermitteln. Vier Spiele davon bewegten ganz Deutschland. Erinnern Sie sich noch an die große Enttäuschung, als die deutsche Nationalelf in Berlin nur 1:1 gegen Schweden spielte. Wie schwarz sah man da in die (Fußball-)Zukunft! Um so größer war dann der Jubel, als in Stockholm ein 2:1-Sieg über die Schweden gelang. „Uns Uwe“, wie die Hamburger den volkstümlichen Mittelstürmer der Nationalelf Uwe Seeler nennen, hatte das Siegtor für Deutschland geschossen. Das war die Entscheidung, denn gegen Zypern, den zweiten Gegner, wurde einmal 5:0 und beim zweitenmal so-

gar 6:0 gewonnen. Deutschland ist also in England dabei, wenn es um die achte Weltmeisterschaft geht.

1930 wurde die erste Weltmeisterschaft in Uruguay ausgetragen, und man darf es gleich sagen: viel bescheidener und ohne Deutschland, denn da hatte man andere Sorgen, als eine Fußballmannschaft über den großen Teich zu schicken. Ganze 13 Nationalmannschaften bewarben sich damals in Montevideo um den begehrten Titel. Aber schon 1934, als sich 25 Nationen beteiligen wollten, mußten zum erstenmal Ausscheidungsspiele ausgetragen werden, weil es eine feststehende Regel ist, daß 16 Mannschaften ins Endturnier einziehen. Und seitdem ist es nicht mehr ohne Qualifikationsspiele abgegangen, denn 1938 in Frankreich waren es wieder 25 Mannschaften, 1950 in Brasilien 22, 1954 in der Schweiz 34, 1958 in Schweden 47, 1962 in Chile 54 und 1966 72 Nationen, die um den Ruf kämpfen wollten, den besten Fußball in der Welt zu spielen.

Bis von diesen 72 Nationen nur noch 16 übrigblieben, hat es viel Aufregungen, noch mehr Enttäuschungen und auch böses Blut gegeben. Das alles ist nicht in einem Satz zu erzählen, sondern nur der Reihe nach. Vorerst einmal ist es wichtig zu wissen, daß zwei Nationalmannschaften ohne Qualifikation an der Weltmeisterschaft teilnehmen dürfen. Der Veranstalter – in diesem Falle also England – und der Titelverteidiger, diesmal Brasilien. Als die Weltmeisterschaft 1958 in Schweden ausgespielt wurde, war Deutschland als Gewinner der Weltmeisterschaft 1954 mit einer solchen „Freikarte“ zum Endturnier gefahren.

Meinungsverschiedenheiten gab es dann über die Verteilung der 16 Plätze im Endturnier, denn zehn Plätze waren europäischen und fünf amerikanischen Nationen zugesprochen worden. Ein Platz blieb „dem Rest der Welt“, der geographisch – aus Asien, Afrika und Australien besteht. Für diesen Qualifikationsraum waren vom Welt-Fußballverband sechs Afrika-Gruppen – 1: Ghana und Guinea, 2: Sudan, Kamerun, 3: Tunesien, Algerien, Liberia, 4: Marokko, Senegal, Mali, 5:

Äthiopien, Gabun, 6: Ägypten, Libyen, Nigeria, und eine Asiengruppe – mit Australien, Südkorea, Südafrika und Nordkorea – zusammengestellt worden. Der Welt-Fußballverband ließ sich dabei von der Tatsache leiten, daß der Fußballsport in vielen dieser Länder noch jung und entwicklungsfähig ist. Sicherlich war man sich darüber einig, daß es in nicht allzu ferner Zukunft kaum noch möglich sein wird, aus dem „Rest der Welt“ nur eine Nation zuzulassen. Aber für England, so meinte man, sei diese Lösung aufgrund der unterschiedlichen Spielstärke noch zu vertreten. Doch die afrikanischen Länder waren anderer Meinung und zogen nach und nach ihre Meldungen zurück. Als dann auch noch Südafrika – aus politischen Gründen – gestrichen wurde, blieben nur noch zwei Nationen übrig, die sich darum bewarben, den „Rest der Welt“ in England vertreten zu wollen: Australien und Nordkorea. Aber auch hier warf die Politik ihre Schatten. Wegen der Kriegslage trugen beide Nationen ihre Spiele im neutralen Kambodscha aus. Nordkorea, das täglich im Blickpunkt der Welt steht, besiegte die Australier beide Male und vertritt jetzt im Fußball den „Rest der Welt“.

Aber die Einteilung ist nicht nur revisionsbedürftig, weil die jungen Nationen in Afrika, Asien und Australien es wünschen. Sie ist es aus Gründen, die im Mutterland des Fußballs zu suchen sind. Bevor das Qualifikationsturnier begann, hatte England nämlich die Chance, mit vier Mannschaften bei der Weltmeisterschaft vertreten zu sein. Durch die Mannschaft des englischen Fußballverbandes, der als Veranstalter sofort teilnahmeberechtigt war, sowie durch die Mannschaften des schottischen, des wallisischen und des irischen Fußballverbandes, die sich erst noch qualifizieren mußten. Diese vier britischen Verbände sind Mitglied des Welt-Fußballverbandes (FIFA) – das ist ein alter Zopf, der, viel-

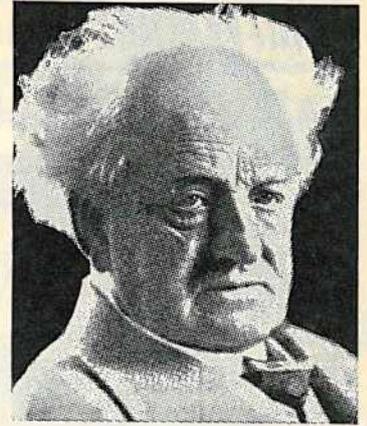
leicht weil der Siegeszug des Fußballs in England begann, noch nicht abgeschnitten worden ist. Daß er noch länger gepflegt wird, ist kaum anzunehmen, denn ebensogut könnte die Sowjetunion fordern, daß die Ukraine oder gar eine der anderen riesigen Republiken direktes Mitglied im Welt-Fußballverband würden – nur, um die Chance zu erhalten, mit mehr als nur einer Mannschaft in alle großen Fußballwettbewerbe – einschließlich der Weltmeisterschaft – zu ziehen. Nun, weder Schottland noch Wales noch Nordirland erreichten das Endturnier, da sie in den Qualifikationsspielen auf der Strecke blieben. So stand es schon vor dem Beginn der achten Fußball-Weltmeisterschaft in England fest, daß ein Herzenswunsch der Engländer nicht in Erfüllung gehen kann. Es wird kein Endspiel zwischen England und Schottland geben! -B-



Es muß nicht immer auf See sein, an der See ist es mitunter auch ganz nett

Ein ganz seltener äquatorialer Vogel

ZUM 20. TODESTAG



Gerhart Hauptmann

Geboren am 15. November 1862
in Obersalzbrunn,

gestorben am 6. Juni 1946
in Agnetendorf (Schlesien)

Der führende deutsche Bühnendichter der Jahrhundertwende war auf literarischem Gebiet ein Bahnbrecher des Naturalismus. Über alle politischen Umstände hinweg hat sich sein Name als der des größten Menschengestalters der letzten Generationen erhalten. Seine bekanntesten Schauspiele sind: „Die Weber“, „Rose Bernd“ und „Der Biberpelz“. 1912 erhielt Hauptmann den Nobelpreis für Literatur.

H. BÖTTGER

Nicht zum erstenmal fuhr MS „Tilo von Wilmowsky“ nach Victória in Brasilien und überquerte damit den Äquator. Jedesmal wurde die zur Seefahrtstradition gehörende Äquatortaufe gebührend gefeiert. Aber zum erstenmal auf dieser Reise bot die Taufe einen besonderen Gag. Der Funker begann nämlich schon Tage vorher Bedenken gegen die Taufe anzumelden. Unter anderem sprachen religiöse Gründe gegen den Taufakt, der doch in seiner Urform sehr heilig sei und deshalb nicht auf so barbarische Weise entwürdigt werden dürfe, meinte er. Als die üblichen insgeheimen Belustigungen der schon Getauften nicht weniger, sondern mehr wurden, je näher der große Tag kam, machte der Funker einigen Besatzungsmitgliedern, die als Täufer agieren sollten, unmißverständlich klar, daß er nicht gewillt sei, sich seine seit Jahren angestrebte und nun mühevoll erreichte Karriere durch leichtfertige Handlungen der Täufer zerstören zu lassen. So ungefähr drückte er sich aus. Von Kindheit an kranke der an Bord so wichtige Mann an einem Ohrenleiden, von dem er nach jahrelangen Behandlungen gerade genesen sei. Das Argument der Täufer, daß er bei guter Zahlungswilligkeit in Form von Bier mit ihrer Humanität

rechnen könne, wies er mit der Begründung ab: „Das allein sei es ja gar nicht. Er habe doch Wache und zwischen den Wachen noch andere Aufgaben zu erfüllen, wie Mannschaftslisten schreiben u. ä.“

Das Taufgremium sah der Sache nun mit gemischten Gefühlen entgegen. Tags darauf kam dann die Äquatorpolizei, um den Funker im Verein mit den anderen Täuflingen einzusperren. Das lehnte er strikt ab. Taufen ja, aber ohne Einsperren. Schließlich ist ein Funker ja den ganzen Tag wie eingesperrt in seiner Funkbude, meinte er. Wegen der nahenden Wache entschied der Pastor, ihn davon zu befreien. Die Leidensgenossen meuterten natürlich, als die Taufe ohne Funker begann. Lustig und zügig gingen die „rituellen“ Handlungen vorstatten. Über die „Gegenleistungen“ der Täuflinge konnte sich niemand beklagen.

Nun fehlte nur noch der Funker. Seine Wache war seit 30 Minuten zu Ende. Dienstbeflissen und mit Amtsmiene erschien dann die Äquatorpolizei erneut in der Funkbude. Oh, welche Fügung des Schicksals! Vor wenigen Minuten hatte der Seenotautoalarm angeschlagen. Nun war man ja wirklich unabhömmlich. Es war zwar noch nicht sicher, ob da

jemand unserer Hilfe bedurfte. Vielmehr schien es, als ob es sich hier um einen ganz persönlichen Notruf des Funkers handelte. Er verzichtete auf die Äquatortaufe, erklärte er großartig. Falls es trotzdem jemand wagen sollte, ihn, den Funker, auch nur anzufassen, so würde er es als tätlichen Angriff auffassen und mit Strafantrag antworten, was eine gleichzeitige Kündigung nach sich ziehe. „Ich habe gesprochen“, waren die letzten Worte des Karl-May-Verehrers über diesen Fall. Neptun sah wegen der zu befürchteten Krankheitsanfälligkeit und totaler Humorlosigkeit des Funkers von einer Zwangsvorführung ab.

Die Besatzung war um ein herrliches Schauspiel betrogen. Dafür hatte sie aber tagelang ein belustigendes Gesprächsthema. Und wir sind sicher, daß auch andere Schiffsbesatzungen diesen Funker für einen der seltensten Vögel halten, der je die Linie passiert hat.

† **Kropp**

Beerdigungs-Büro „St. Anskar“
Tag- u. Nachruf 35 27 48/49
Gänsemarkt 19

Rangliste der deutschen Schlager — Mai 1966

1. These Boots are made for walking

Wir gratulieren Nancy Sinatra zu den dauerhaften Wanderschuhen. Ein Erfolgshit, der gut ankam und sich oben hält. Wie wird sich Papa Frankie-Boy darüber freuen. Vielleicht erlaubt er nun seiner berühmten Tochter auch bald das so heiß ersehnte „öffentliche“ Debut.

2. Hundert Mann und ein Befehl

Im Wettsingen mit Heidi Brühl siegte Freddy! Ein stärkerer Vertrag garantiert eben von vornherein den Sieg! Außerdem hört sich ein Soldatenlied wirklich besser an, wenn es ein Mann singt.

3. Nowhere Man

Von Platz 13 kamen The Beatles auch mit diesem Hit jetzt in die Auslese. Sie bleiben eben immer noch gefragt, selbst wenn — wie sie befürchten — der „Barras“ ihnen die Perücken-Show stehlen sollte... (Aber Hauptsache, die Pilzköpfe holen sich dann keinen Schnupfen!)

4. The Ballad of the Green Berets

Der Trend nach Soldaten-Fluidum im Schlagerlied kommt diesmal als Doublette zu uns. Hier wird Freddy's Lied von den hundert Mann in amerikanischer Fassung vom Grünen-Baret-Träger Stoff Sergeant Barry Sadler interpretiert, wie er es in stiller Stunde in Vietnam übersetzte.

5. Barbara Ann

Und wo Soldaten sind, geht's auch um Mädchen! Barbara Ann ist ein hübscher Name, den uns die pfiffigen Beach-Boys jetzt bereits zum drittenmal mit Erfolg präsentieren.

Bis zum nächstenmal
Ihre Magdalena Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge
by „Musikmarkt“)

Nimm mich mit Kapitän...

Blonde Hamburgerin (52/1,68), schlank und gut aussehend, lebensfroh, sehr naturverbunden, die See, musik- u. tierliebend, mit kleinem gemüt. Landhaus, wünscht sich gleichgesinnten, feingebildeten Lebensgefährten, groß und stattlich.

Bildzuschriften erbeten unter
K 123 — Seefahrt Verlag

MEIDEN SIE MADAME NICOTIANA

— machen Sie die Antiraucherbewegung mit: Mundspülen mit der
SILBERLÖSUNG

und es gelingt, sich das Rauchen abzugewöhnen. Nachnahmepreis der kleinen Kurpackung **DM 16.90**

Wir liefern Ihnen für wenig Geld ein neues Lebensgefühl

COSMETIK-VERSAND, 86 BAMBERG
Obere Mühlbrücke 2



LAND IN SICHT

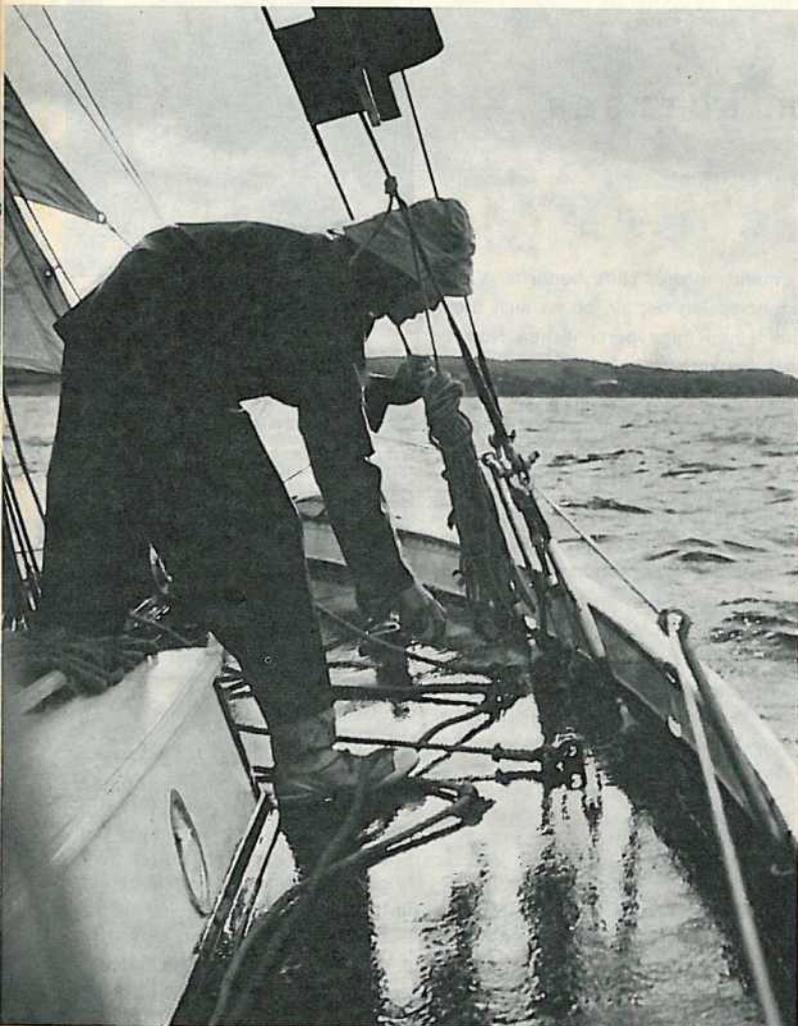


Photo: Günter Krumme

Nur ein Schiff auf kleiner Fahrt – aber die Atmosphäre des Bildes hat hochprozentigen Salzgehalt und ist so erfreulich echt, wie man es sich auch von Aufnahmen, die „bei besserer Gelegenheit“ entstanden, nur wünschen kann. Bei dem Versuch, das hübsche Photo auszudeuten, mag einiges abfallen, was praktische Nutzenanwendung verdient.

Woher kommt eigentlich der unverkennbare Seegeruch ins Bild? Zweifellos auch von dem, was in ihm seemännisch „zünftig“ ist, vom Habitus des jungen Fahrensmanes, von der glaubhaften Seetüchtigkeit seines Bootes und davon, wie sie zueinander stehen, nicht in Sonntagsnachmittagspose, sondern in handfester Verbundenheit. Da ist aber noch etwas anderes. Von der See ist eigentlich nicht viel zu sehen; so wie sie sich nur mäßig bewegt ins Bild schiebt, könnte sie auch ein friedliches Binnengewässer sein. Sie kommt uns nahe, sie rührt uns an erst auf dem Deck in seiner tiefenden Nässe. Das ist also nicht das gewienerte Mahagonideck einer Ausstellungsjacht, das hat mit der See, ehe das Boot unter Land kam, schon nähere Bekanntschaft gemacht. Um das deutlich zu machen, braucht man die Spiegelung auf

dem blanken Eisendeck, und die Spiegelung kommt vom Gegenlicht. Keine andere Aufnahmeart wird allem, was Wasser und Nässe ist, in solchem Maße gerecht wie die Gegenlichtaufnahme. Und Gegenlicht muß, das zeigt unser Bild, nicht unmittelbar von der Sonne kommen. Der Himmel ist bedeckt, die Sonne verrät sich nur in seiner allgemeinen Helligkeit, aber die genügt durchaus für den gewünschten Effekt, die Vertiefung der Schatten, die Steigerung der Schwarzweiß-Kontraste. Die Aufnahme ist gewiß nicht gestellt, aber sie ist im rechten Augenblick gemacht, der bei Gegenlicht entscheidend ist. Menschen müssen der Kamera dann ihr Profil zeigen, weil sie nur dann als Schattenriß bestehen können. Ein anderes Muß: man muß kräftiger belichten als bei gleichem Licht aus anderer Richtung, weil andernfalls die Schatten gar zu dicht geraten und das „Atmosphärische“ verlorengeht.

So wie der Photograph sich zur Aufnahme postierte, hat er sich selbst den Blick auf die See gestellt; das ist nur ein Durchblick zur See und auf das Land im Hintergrund durch Mann und Boot und Leinen. Ein Fehler? Manch einer

hätte jetzt See und Land wichtiger genommen. Wir haben es hier aber offenbar mit einem schon erfahrenen See-Photographen zu tun. Er weiß, daß sich die See vor der Kamera wie eine Frau gebärdet, die sich nicht für photogen hält. Wer da meint, man könne ihre Schönheit einfach ins Bild fangen, möglichst ganz, möglichst raumfüllend, wird enttäuscht. Die Weite gibt sich nur langweilig, das im Photo erstarrte Wogenspiel wirkt monoton, der Horizont ist nicht gesehene Un-

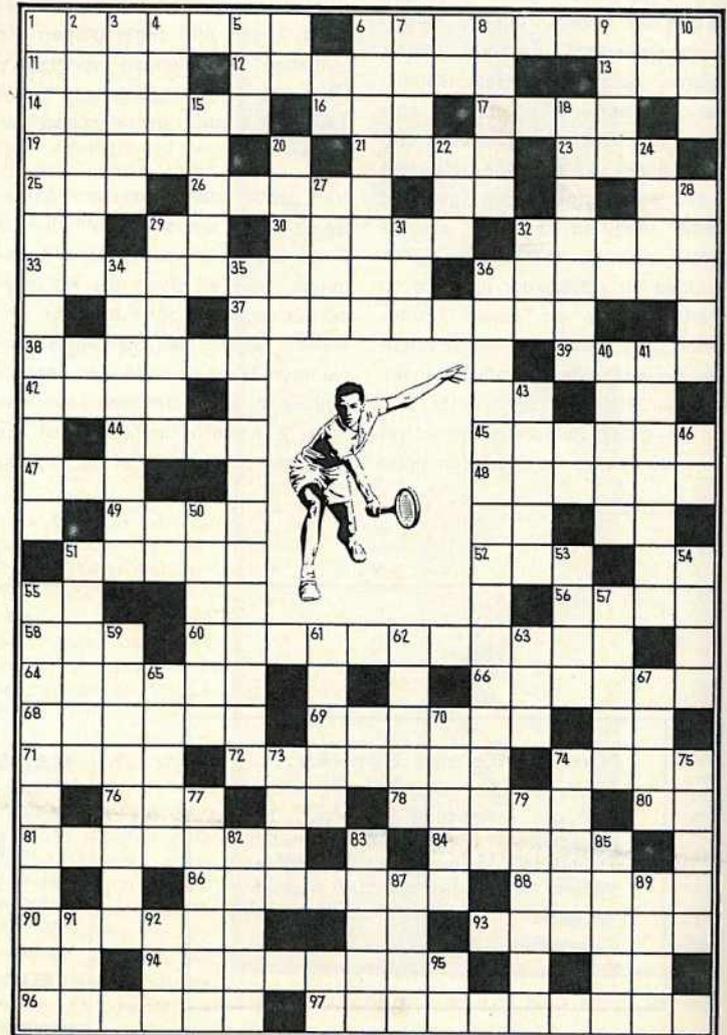
endlichkeit, sondern nur ein belangloser Strich. Zu einem nur etwas dickeren Strich schrumpft auch das Land zusammen, selbst wenn es für Seefahrer Augen schon sehr nahe ist. Die See schenkt ihre Schönheit nur dem, der sie in eine Beziehung zu Gegenteiligem setzt, zu den festen, den begrenzten, den greifbar nahen Dingen. Das heißt ins Photographische übersetzt: Nimm viel Vordergrund ins Bild, damit die Ferne durch das Nahe deutlich wird!

Unser Kreuzworträtsel

Hier wird Neunundsiebzig gespielt

Waagrecht: 1. Kleinstes einheimischer Hühnervogel, 6. Traghimmel, Schirmdach, 11. altgriechische Stadt in Unteritalien, 12. Radiozubehör, 13. Abschiedsgruß, 14. Eßgeschirr, 16. häufig, mehrfach, 17. Mineral, schwefelsaurer Kalk, 19. Stadt im USA-Staat Oklahoma, 21. Nebenfluß der Seine, 23. Fell des sibirischen Eichhörnchens, 25. französisch: Sommer, 26. stiller Haß, 30. ungezwungen, 32. Fätschen an Kleid oder Bluse, 33. Nebenfluß des Columbia (USA), 36. Laubbäume, 37. Hauptstadt von Schottland, 38. klassischer Name für Griechenland, 39. Pferdegangart, 42. afrikanisches Lilien-gewächs, 44. Lebewesen, 45. Insel im Indischen Ozean, 47. Kfz.-Kennzeichen von Herne, 48. ehemalige Kupfermünze, 49. Herrscherkaste im alten Peru, 51. bereit, 52. holländisch: eins, 56. Zahlwort, 58. Nebenfluß des Arno, 60. süßes Backwerk, 64. leichte Bauhölzer, 66. deutscher Theologe u. Schriftsteller, 68. verwirklicht gedachte Zielvorstellungen, Wunschbilder, 69. Reitersitz, 71. vorgeschichtliches Beil, 72. Anwendung eines rechtswärtigen Angriffs, 74. Nebenfluß der Saale, 76. europäischer Inselbewohner, 78. schlimme Lage, Bedrängnis (Mehrzahl), 80. persönliches Fürwort, 81. Schauspielhaus, 84. Märchengestalt, 86. russische Primaballerina, 88. Blume, 90. Sitzgelegenheit, 93. römischer Dichter, 94. Gebirge zwischen Rheinebene und Main, 96. Stockwerke, 97. Stadt in Ostpreußen.

Senkrecht: 1. Durch ihn wird allen Teilen eines Bergwerkes frische Luft zugeführt, 2. Inselkette zwischen Alaska und Kamtschatka, 3. Stadt in der Lüneburger Heide, 4. holländischer Bildnismaler, 5. englisch: Ohr, 6. danach handeln, 7. in Fremdwörtern: gegen, 8. Fechtwaffe, 9. Nagetier, 10. unbenutzt, 15. nordamerikanische Goldmünze, 18. Obiliegenheit, 20. anständig, hübsch, 22. englische Anrede, 24. Kleidungsstück, 27. italienischer Schriftsteller und Maler, 28. Stern im Schwan, 29. Hahnenfußgewächs, 31. Kfz.-Kennzeichen von Erbach (Odenwald), 32. englisch: groß, dick, 34. Unfug, 35. Indianer-Territorien, 36. sitten- oder rechtswidrige Beeinflussung eines Erblassers, 40. Sumpfhuhn, 41. Wechseltierchen, 43. das Unsterbliche, 46. Abkürzung für Nummer, 50. Platte aus gebranntem, meist glasiertem Ton, 51. Heerschau, Vorbeimarsch, 53. Wasserstrudel, 54. Nebenfluß der Donau, 55. Leckerbissen, 57. Asiat, 59. Künstlerwerkstätten, 61. mundartlich: zur Miete wohnende Landarbeiter, 62. Häuslerwohnungen, 63. nordische Totengöttin, 65. Parallellzüge der Karpaten, 67. altes Längemaß, 70. das jüdische Gesetzbuch Mosis, 73. Nebenfluß der Warthe, 74. Metallschlingen, 75. Stadt in Frankreich, 77. musikalisches Übungsstück, 79. Ballspiel, 82. beide Unterarmknochen, 83. Sittlichkeit, 85. Auswahl der Besten, 87. Erdaufschüttung, 89. chinesischer Tagelöhner, 91. deutsche Vorsilbe, 92. saugende Strömung, 95. französisches Adelsprädikat.





Klar bei Schmunzelaug

Labskaus

Von Gertrud Hinrichs

Was wär, am Ende, lieber Gott,
die ganze Seefahrt wert,
stünd nicht zuweilen so ein Pott
mit Labskaus auf dem Herd.

Und fragt man einen Seemann mal,
ob Labskaus oder Kuß,
ruft er: „Hier gibt es keine Wahl,
ich bin für beides. Schluß!“

Erst kippt er einen scharfen
Schnaps,
noch besser kippt er zwei,
dann folgt mit einem einzigen Happs
das ganze Spiegelei.

Und wenn es von den Lippen leckt,
das ist ihm völlig wurscht,
Hauptsache, daß es richtig schmeckt.
Und dann — zum Schluß —
der Durscht!

Und während er das Kinn abwischt,
sind alle Sorgen fern.
Zufrieden denkt er, wenn es zischt:
„Jetzt leb ich wieder gern.“

Was sagt der Arzt? Der Bauch muß
weg,
das Herz ist überlastet.
Das schert mich heute einen Dreck,
ab morgen wird gefastet!“ —

Dem Laien ist das Labskaus fremd,
weshalb er ihm mißtraut.
Sein Aussehn ist es, das ihn hemmt,
es scheint so vorgekauft.

Er ahnt nicht, was sich drin verbirgt,
und wittert allerlei.
Heimtückisch schießt, indem er würgt,
das fette Spiegelei.

Das Ganze schmückt ein dichter
Kranz
von Rotebeetsalat.
Was ist denn das? Ein Herings-
schwanz!
Verdächtig in der Tat!

Doch läßt er, aquavitgestärkt,
dem Schicksal seinen Lauf,
und zwischendurch, wenn's keiner
merkt,
stößt er mal kräftig auf.

Die Schüssel wandert hin und her,
und munter wird gezechet,
und hat man keine Zähne mehr,
dann schätzt man es erst recht.

Es schmeckt sogar bei Stärke 10
auf wildbewegter See,
und fängt es an sich umzudrehn,
geht man mal schnell nach Lee.

Und wenn man es dann wiedersieht
genau so, wie es war,
dann ruft man bloß:
„Ach, laß man, Schiet,
es schmeckt doch wunderbar!“

Wo kommen die Möwen her?

Eine ältere Dame umlagerte die
Brücke und fragte ihm das be-
rühmte Loch in den Bauch, mit dem
alle Kapitäne bekanntlich gesegnet
sind.

Einmal überfiel sie ihn: „Wo kom-
men eigentlich diese vielen Möwen
her, Herr Kapitän?“ Der preßte die
Lippen aufeinander, denn es war so
ungefähr die tausendste Frage
gleich geistreicher Art auf dieser
Reise.

Er wandte sich an den Ersten:
„Wissen Sie, woher diese Vögel
kommen?“
Der Erste wandte sich höflich an die
Fragedame.
„Natürlich“, nickte er, „aus Eiern,
nur aus Eiern.“

Meisterzapfer

Deutsche Kapitäne müssen bekannt-
lich sparsam mit ihren Getränke-
geldern umgehen. Deshalb kontrolli-
erte mal einer das Wirtschaftsbuch
seines Stewards. Plötzlich stutzte er.
Tag für Tag fand er verzeichnet:
„Ein Fäßchen Pilsner für den Kap-
itän.“ Der ließ den Steward kom-
men und meinte mit umwölkter
Stirn:

„Sie werden mir doch nicht ein-
reden wollen, daß ich täglich ein
Faß Bier trinke.“

„Nein, höchstens ein Glas.“
„Na also, warum notieren Sie dann
ein Faß?“
„Weil, weil“, wand sich der Steward,
„weil ich das eine Glas immer mit-
ten herauszapfe.“

Heiraten

Herr Meier ging aufs Kontor. Es
handelte sich um Beförderung, da
er zu heiraten gedachte. Als er das
dem Inspektor vorgetragen hatte,
brummte dieser:

„Herr Meier, für Unglücksfälle an
Land braucht die Reederei nicht
aufzukommen.“

Wie Frauen uns Männer sehen

Eine Frau, die erkannt hat, daß
schöne Männer dumm sind, heiratet
lieber einen häßlichen und erkennt,
daß die häßlichen auch nicht intel-
ligenter sind.

Zwanzig D-Mark sind eine Kleinig-
keit, wenn ein Mann sie beim Skat
verliert, aber ein Vermögen, wenn
er sie seiner Frau geben soll.

Eine Schäferstunde ist eine Stunde,
in der sich ein Mann wie ein Schaf
benimmt, und in der sie schon ge-
nau weiß, daß er Wolle lassen muß.

Lügen haben kurze Beine. Ehelügen
haben haarige.

Männer bringen die erste Hälfte
ihres Lebens damit zu, daß sie sich
einreden, sie wären Helden. Die an-
dere Hälfte bringen sie damit zu,
mit der Tatsache, daß sie keine
sind, fertig zu werden.

Es ist bezeichnend, daß Eva dem
Adam den Apfel gab. Auf alles muß
man die Männer mit der Nase
stoßen. (ici)



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



Seefahrtschule Hamburg

Die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) bestanden am 26. 4. 66 folgende Herren an der Seefahrtschule Hamburg: Gert von Appen, Adolf Adrian, Alfred Aschick, Joachim Barnbrook, Hans-Jürgen Borgfeld, Hartmut Czechowsky, Dieter Edom, Peter Elsnar, Eckard Graf, Bernd Hesel, Gerhard Hoffelner, Joachim Joerand, Hubert Kuschel, Lütje Michelsen, Claus Moldenhauer, Dierk Nagel, Wolfgang Rüster, Klaus Schade, Klaus Stock, Ulrich Thiede, Jürgen Thomas, Udo Wahlen, Horst Willers.

Am 4. Mai 1966 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:

Heinz-Ulrich Becker, Wilhelm Breitschopf, Roland Fischer, Horst Henkelmann, Uwe Heyl, Günther Hübsch, Gernot Körner, Hans-Joachim Kröger, Klaus-Peter Wilhelm Maier, Ulrich Nüß, Uwe Oden, Klaus-Dieter Ortmann, Wolfgang Petri, Rolf Pielh, Peter Rademacher, Hartmut Rameil, Dierk Reinecke, Hans-Uwe Rehwer, Konrad Sänger, Hans-Joachim Schriewer, Karl-Heinz Skopp, Bernhard Teipel, Rainer Varchmin, Hans-Joachim Wallis.

Außerdem bestand die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt Herr Jobst Peter Lüttmann.

Seefahrtschule Bremen

Am 12. Mai 1966 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:

Bernd Bechte, Fritz Behnsen, Peter Bentz, Helmut Blanken, Bajo Boten, Wulf Clemens, Uwe Danielsen, Detlef Dethlefs, Gerd Driemeyer, Peter Friedrich, Manfred Kurts, Manfred Menzel, Heinrich Niggemann, Siegmund Nill, Heiko Rohlfing, Dietrich Rose, Klaus Schliemann, Klaus-Roger Schneider, Kurt Stolz, Horst Tessenow, Horst Trümper, Jörg-Dietrich Walczak, Rudolf Weichert, Heinrich Wetschewald, Siegmund Wise, Peter Zbinden.

Seefahrtschule Bremerhaven

An der Seefahrtschule Bremerhaven bestanden am 18. 5. 1966 die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:

Jan von Atens, Heinz-Dieter Bankert, Hauke Basarke, Georg Block, Klaus Freiherr Bock v. Wolfingen, Paul Brinkmann, Klaus Friedrichs, Albrecht Fuchs, Peter Haak, Erk Jacobsen, Hans-Joachim Kellner, Uwe Kummerfeldt, Dieter Lehmann, Dieter Loytved, Wolfram Moll, Hagen Nahrath, Klaus Petersen, Jürgen Rosenhagen, Eckhard Roth, Rainer Thomfährde, Heiner Tienken, Horst Ulich, Rolf Veith.

Aufgrund seiner ausgezeichneten Leistung erhielt Herr Jürgen Rosenhagen von der Industrie- und Handelskammer eine Buch-Prämie.

Am 7. Mai 1966 bestanden die Prüfung zum Sportseeschiffer folgende Herren:

Jürgen Hampe, Dieter Linneweber, Ernst August Lückert, Jürgen Neumann, Karl-Heinz Schaak.

Am 30. April 1966 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:

Peter Arriens, Gerd Broens, Frank Broßmann, Wilfried Bünseler, Hans-Jürgen Feldmann, Joachim Gerlach, Hajo Grote, Gerhard Jäger, Eicke Knüppel, Hans-Holger Lilie, Jörg Lück, Curt Malotki v. Trzebiatowski, Hans-Joachim Möller, Klaus Schlingpläßer, Siegfried Schmidt, Klaus Schumacher, Jürgen Schwarzer, Rainer Wedel, Uwe Weithe, Heinz Wetzell.



Motortanker „St. Michaelis“

Von der AG Weser, Bremen, übernahm die Hamburg-Süd den 75 000 tdw großen Motortanker „St. Michaelis“. Es ist das erste deutsche Seeschiff, auf dem in der Maschine keine Nachwachen mehr gegangen werden und das nach einer Übergangszeit von etwa einem halben Jahr mit nur 31 Mann Besatzung gefahren wird. Die Hauptmaschine wird mittels einer Fernsteuerungsautomatik direkt von der Brücke gefahren, wobei die für den Maschinenbetrieb erforderlichen Kühlkreise sowie die Stromversorgung automatisch geregelt werden. Die Überwachung der Haupt- und Hilfsmaschinen erfolgt durch eine AEG-Datentanz-Anlage, die technische Betriebswerte von 172 Stellen des Maschinenbereichs, die im Leitstand laufend durch einen Journalschreiber selbsttätig aufgezeichnet werden, überwacht. Bei Störungen erfolgt automatisch Alarm auf der Brücke, in der Offiziersmesse, in der Kammer des Leitenden Ingenieurs und des Bereitschaftsingenieurs. Die Alarmanlage vermittelt gleichzeitig genaue Angaben, wo die Störung liegt, so daß das Bordpersonal sofort an der richtigen Stelle eingreifen kann.

Die „St. Michaelis“ verfügt bei 250,52 m bzw. 239 m Länge, 37,75 m Breite, 16,9 m Seitenhöhe und 12,38 m Tiefgang über einen Tankinhalt von 96 650 cbm, während in den Ballaststrunks 19 000 cbm untergebracht werden können. Die Besatzung ist ausschließlich in Einzelkammern untergebracht, wobei die Offiziere und Unteroffiziere Privatbäder zum Teil

Bestandene Matrosenprüfungen

Prüfungsstelle Hamburg:

Bernd Appel, Klaus Bachmann, Heinz Uwe Bähring, Karl-Heinz Beermann, Edwin Bierbaumer, Horst Block, Klaus Wilhelm Borkholder, Uwe Büchschütz, Helmut Cors, Peter Christoph, Frank Dauskardt, Manfred Drost, Karl Wulf Engel, Hans Peter Gerstner, Martin Gluth, Michael Goertz, Martin Götz, Hans-Joachim Heintel, Bernhard Herker, Ged Hermann, Carsten Herold, Claus Dieter Irisch, Hilmar Kitzelmann, Axel Klein, Detlev Kreuder, Hans Lemke, Wolfgang Linge, Georg Lührs, Volker Markowski, Thomas Marquard, Erwin Martin, Volker Martin, Peter Meyer, Armin Parnemann, Peter Michael Prieß, Hemann Reckfuß, Reinhard Reinke, Brunon Sambill, Uwe Schmelzer, Lutz Schnause, Johann Schomaker, Peter Schröter, Robertie Stern, Wilhelm Tändler, Jürgen Uhl, Michael Vosgerau, Helmut-Peter Wilms, Udo Zschernig.

Prüfungsstelle Bremen:

Bernd Baumann, Gerhard Berz, Hans-Joachim Bob, Gerhard Botter, Hans Walter Böhnke, Siegfried Erdmann, Heinz Freese, Klaus-Dieter Giese, Hartmut Graf, Michael Heymann, Alexander Kolendowitsch, Manfred Kopf, Sigurd Kortmann, Kurt Kosina, Hans Peter Körffer, Heinz Ladnith, Eberhard Linde, Walter Lochmann, Harro Lücken, Torsten Milsch, Claus Pfützer, Reinhard Riehl, Lothar Rümmler, Werner Schneider, Jens-Walter Schütte, Hartmut Strenge, Helmut Swinkels, Hans Ulrich Teuber, Arne Thielen, Udo Wilters, Hartmut Wernich, Jürgen Wippich, Klaus Peter Witt.

Prüfungsstelle Travemünde:

Hermann Barkmann, Horst Baumgarten, Uwe Becker, Bäbel Benz, Gerd Biethahn, Dirs Brand, Wolf-Rüdiger Brand, Peter Funk, Horst Geestmann, Hubert Glindemann, Jürgen Grund, Hans Peter Hanck, Hans-Joachim Knittel, Herwig Kühr, Gerhard Magel, Wilhelm Malerius, Hans Peter Munderdorf, Dietrich Müller, Peter Peters, Dietmar Pfohe, Burghard Pieske, Arnold Postel, Fritz Rusterholz, Klaus Peter Severin, Peter Schümann, Wolf Peter Thode, Friedrich Warda, Henning Weiert, Hans Werner Winkler, Jörn Zeissler.

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

Klaus-Wilhelm Borkholder, Volker Martin, Harro Lücken.



Harro Lücken

gemeinsam für je zwei Personen haben. Alle Wohn- und Aufenthaltsräume sind an eine Klimaanlage angeschlossen. Das Schwimmbad befindet sich auf dem Brückendeck.

Der Antrieb des Schiffes erfolgt durch einen von Krupp gebauten Burmeister- & Wain-Diesel der Type 984 — VT 2 BF — 180 mit einer Leistung von 18 900 PSe bei 110 Upm und 20 700 PSe bei 114 Upm. Hiermit erreicht das Schiff eine Reisegeschwindigkeit von 16,8 Kn.

Zur Ladeölpumpenrüstung gehören 3 durch AG-„Weser“-Getriebeturbinen angetriebene Kreiselpumpen mit einer Leistung von je 2100 cbm pro Stunde. Da die Ladeölpumpen mit einem Vac-Strip-System ausgerüstet sind, konnte auf ein separates Nachlagesystem verzichtet werden. Eine Groom-Separator-Anlage sorgt dafür, daß kein ölverschmutztes Wasser nach außenbords gepumpt wird.

MS „Regina Maris“

für die Lübeck-Linie AG von den Lübecker Flender Werken. Die „Regina Maris“ ist der erste deutsche Nachkriegs-Passagierschiffneubau. Das Schiff ist nicht für den Massentourismus gebaut, es kann nur 276 Fahrgäste in Ein-, Zwei- und Dreibettkabinen befördern. 6000 BRT, Geschwindigkeit: 20 Knoten.

MS „Bavaria“

für die Hamburg-Amerika Linie von der Werft Blohm & Voss, Hamburg, 10 915 BRT, Tragfähigkeit 12 544 t. Fünftes Schiff einer Serie von sieben Schiffen, die im Ostasien-Dienst der Reederei eingesetzt werden.

MS „Transontario“

für die Poseidon-Linien, Hamburg, von der Mitsui-Werft in Japan. Tragfähigkeit 8072 t, 12 Passagiere. Die „Trans-



Schiffsverkäufe

MS „Nigeria“, 3970 BRT, von der DAL Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co., Hamburg, an die Pinasec Steamship Corporation, Panama. Zunächst keine Namensänderung.

D „E. Russ“, 1472 BRT, von der Schifffahrt- und Assekuranz-Ges. E. Russ & Co., Hamburg, an die Gebrüder Lalis, Athen. Neuer Name „Theodoros L.“

MS „Aphania“, 780 BRT, von der Reederei Ferdinand Müller, Bremen, an Rudolf Schepers, Haren/Ems.

MS „Garnes“, 2475 BRT, von der A/S Kristian Jepsens Rederi, Bergen, an die Reederei „Nord“, Klaus E. Oldendorff, Hamburg.

MS „Raknes“, 3150 BRT, von der A/S Kristian Jepsens Rederi, Bergen, an die Reederei „Nord“, Klaus E. Oldendorff, Hamburg.

MS „Perseverance Bay“, 1173 BRT, von der Reederei Minerva GmbH, Bremen, ins Ausland.

MS „Bischofstor“, 8487 BRT, von der Schlüssel Reederei oHG, Bremen, an griechische Interessenten in London. Neuer Name „Cleaki“.

Schiffsunfälle

Schuldprüche

Wegen der im Februar stattgefundenen Kollision zwischen den Motorschiffen „Herta Giese“ und „Mossel Bay“ auf der Schelde trifft laut Seeamt Hamburg sowohl den Kapitän der „Herta Giese“ als auch den wachhabenden 1. Offizier der „Mossel Bay“ ein Verschulden, weil beide die gebotene Vorsicht nicht beachtet haben. Ein Teil der Verantwortung für den Unfall lag auch bei den Schelde-Lotsen.

Ungenügender Ausguck

Mangelhafter Ausguck und ein falsch gewählter Auslaufkurs auf dem Bremer Motorschiff „Ganter“ (1260 BRT) führten vor der Einfahrt zum Wendebcken des Bremer Überseehafens zu einer Kollision mit dem westerabwärts laufenden Binnenmotorschiff „Lippstadt“. Beide Schiffe wurden beschädigt. Das Seeamt sprach gegen den beratenden Lotsen und den wachhabenden 1. Offizier der „Ganter“ ein Verschulden aus, weil diese vor dem Auslaufen aus dem Wendebcken den Kurs des Schiffes nicht so eingerichtet hatten, daß sie die Fahrwasserverhältnisse auf der Weser rechtzeitig überblicken konnten.

Über Bord

In der Ostsee verschwand der Koch des Hamburger Küstenfrachters „Reimbek“ (499 BRT). Er wurde nachts gegen 2 Uhr zum letzten Male an Bord gesehen. Drei Stunden später beim Wecken fehlte von ihm jede Spur. Vermutlich ist er querab der Insel Bornholm über Bord gefallen.

ontario“ ist das zweite Schiff einer Serie von drei in Japan gebauten Spezial-Schnellfrachtern.

MS „Main Ore“

für die Fried. Krupp Reederei und Brennstoffhandel, Hamburg, von der Werft Burmeister & Wain, Kopenhagen. Mit fast 70 000 t Tragfähigkeit ist die „Main Ore“ der zur Zeit größte unter deutscher Flagge fahrende Trockenfrachter. Er ist für die Beförderung von Kohle, Getreide und Erz eingerichtet.

MS „Ingrid Retzlaff“

für die Retzlaff-Reederei in Bremen und Dortmund von der Elsflether Werft AG. 1600 BRT, Tragfähigkeit 2790 t. Die Maschinenanlage ist weitgehend automatisiert, so daß sie wartungsfrei 16 Stunden lang gefahren werden kann. Dadurch entfällt die Nachtwache.

MS „Fortuna“

für die DG „Neptun“, Bremen, von der Schiffsbaugesellschaft Unterweser. 1444 BRT, Tragfähigkeit 2350 t. Die vollautomatisierte Steuerung macht es möglich, daß die Maschinenanlage 16 Stunden lang ohne Wartung gefahren werden kann. Die Nachtwache entfällt also.

MS „Ili“

für die Reederei Barthold Richters, Hamburg, von der VEB Schiffswerft „Neptun“, Rostock. 2990 BRT, Tragfähigkeit 4600 Tonnen.

MS „Langballigau“

für die Förde-Reederei GmbH, Flensburg, von der Husumer Schiffswerft. 147 BRT, Platz für ca. 335 Fahrgäste.

WARUM ENERGIE UND MATERIAL VERGEUDEN ?

NASSE ISOLIERUNGEN SIND KEINE ISOLIERUNGEN!

TROCKENE ISOLIERUNGEN BEDEUTEN FRACHTRAUMZUWACHS!



Minikay

hält bereits die Kühlraumisolierungen auf mehr als 600 Schiffen trocken und schützt wertvolles Kühlgut vor Verderb.

MINIKAY GMBH., Hamburg 39, Blumenstraße 37, Telefon-Sammel-Nr. 47 18 27



Das Bücherbrett

„Vasa — das königliche Schiff“, von Bengt Ohrelius. Verlag: Delius Klasing & Co. Preis 14,80 DM.

330 Jahre lang lag die „Vasa“ nach dem unglücklichen Ausgang ihrer Jungfernfahrt auf dem Grund des Stockholmer Hafens. Ziel spekulierender Abenteurer, die wußten, daß sich auf dem Schiff eine wohl gefüllte Kasse befunden hatte. Jedoch im Laufe der Zeit ließ das Interesse nach, die „Vasa“ sank tiefer in den Sand und wurde immer mehr vom Schlamm überdeckt. Ein geheimnisvoller Hügel bis zu der Wiederentdeckung. Kapitän Ohrelius, der Verfasser des 126 Seiten starken Buches, war während der Bergungsarbeiten Verbindungsmann zur Presse. Er ist also mit einzelnen Fakten genau vertraut. Darüber hinaus hat er verstanden, den Bericht anschaulich und in spannender Form niederzuschreiben. 48 Fotos sowie Zeichnungen und Tafeln ergänzen den Text.

Im Februar 1957 wurde die Hebung des Kriegsschiffes endgültig beschlossen. Tausend Probleme galt es zu beseitigen. Das ganze schwedische Volk und viele Menschen in der übrigen Welt nahmen an dem Ereignis teil. Presseberichte zeichneten den Verlauf der interessanten Bergung auf. Das wiedergefundene Schiff bringt Aufschluß über manche bisher im Dunkel liegende Dinge. Das vorliegende Buch erzählt davon.

-wth-

„Segel durch Jahrhunderte“, Verlag Delius Klasing & Co. Preis 24,80 DM.

Ein außerordentlich bemerkenswertes Buch, sowohl vom Inhalt als auch von der Gestaltung her gesehen, ist der 107 Seiten starke Band „Segel durch Jahrhunderte“. Angefangen vom römischen Handelsschiff wird die Entwicklung der Segelschiffe in der ganzen Welt durch Jahrhunderte hindurch verfolgt und erläutert. Das geschieht zu etwa gleichen Teilen in Text und Bild. Die ansprechenden Zeichnungen auf hervorragendem Papier geben dem Werk einen gewissen extravaganzen Reiz. Der Verfasser der Texte ist ein Schiffshistoriker, die Abbildungen schuf ein Künstler, der selbst zur Zeit der Segelschiffe noch zur See gefahren ist. Als Vorlagen für die Zeichnungen dienten Konstruktionszeichnungen von Werften und aus Archiven, Museumsmodelle, Ullbilder, alte Stiche und Fotografien.

Die Zeit der Segelschiffe, die zur Vergangenheit gewordene Epoche, wird wieder lebendig beim Studieren dieses Buches. Denn studieren muß man es schon, mit dem bloßen Lesen ist es nicht getan. Man wird es auch, denn der Reiz, der von ihm ausgeht, fasziniert. Nicht nur den Binnenländer sondern auch den erfahrenen Seemann.

-wth-

Bekanntmachung

der See-Berufsgenossenschaft

Besetzung von Ruder und Ausguck

§ 25 der Unfallverhütungsvorschriften für Kauffahrteischiffe und für Fischereifahrzeuge schreibt vor, daß Ruder und Ausguck ordnungsmäßig besetzt sein müssen. Mehrere Seemansprüche der letzten Zeit, in denen das Fehlen des Ausgucks beanstandet wurde, geben Veranlassung, erneut auf § 25 UVV hinzuweisen. Bei Verstößen gegen diese Vorschrift muß der Kapitän mit einer Ordnungsstrafe rechnen. Darüber hinaus wird das Seeamt, wenn es zu einer Kollision kommt, mit Sicherheit ein Verschulden der verantwortlichen Patentinhaber, insbesondere des Wachhabenden, feststellen.

Die See-Berufsgenossenschaft weist darauf hin, daß

1. auf dem Revier und auf stark befahrenen Gewässern,
2. bei Nebel und unsichtigem Wetter,
3. von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang und
4. darüber hinaus zu jeder Tageszeit, wenn es die Bauart des Schiffes oder die Umstände erfordern (Eisberge, Wracks usw.),

ein Mann der Decksbesatzung eigens als Ausguck aufgestellt werden muß. Tagsüber ist auf offener See bei klarer Sicht, abgesehen von Nummer 4, kein besonderer Ausguck erforderlich.

Auf dem Revier und bei Nebel oder unsichtigem Wetter muß der Ausguck auf der Back oder im Mast gegangen werden.

Auf dem Revier und stark befahrenen Gewässern, bei Nebel, unsichtigem Wetter und nachts muß ein Mann der Decksbesatzung das Ruder bedienen. Das gilt auch, wenn das Schiff eine Selbststeueranlage besitzt. Soweit danach kein Ruderführer erforderlich ist und mit Selbststeuer gefahren werden darf, muß sich ein Mann der Decksbesatzung ständig in der Nähe der Brücke bereithalten, um nötigenfalls ohne Verzug das Ruder übernehmen zu können.

Die „Helgoland“ — deutsches Hospitalschiff für Süd-Vietnam

Ende Juni soll die „Helgoland“ unter der Flagge des Deutschen Roten Kreuzes nach Saigon auslaufen. Mit einer „Marschgeschwindigkeit“ von rund 16 Knoten wird die „Helgoland“ — die zur Zeit bei den Hamburger Howaldts-Werken von einem „Musikdampfer“ zum Lazarettsschiff umgebaut wird — Saigon in etwa 25 Tagen erreichen.

Das Schiff wird über eine Kapazität von 150 Betten verfügen. Damit wird es fünf Prozent der gesamten Krankenbetten Saigons (3000) stellen. 40 Mann Besatzung sowie 50 Ärzte und Schwestern werden an Bord sein. Außerdem wird an Land eine Ambulanz für leichte Fälle eingerichtet werden.

Der Kapitän des Hospitalschiffes ist Rolf Heese (Jahrgang 1916).

gut gemacht

Niederländisches Fischereischutzboot rettete Hamburger Seeleute

Anlässlich des Besuches des niederländischen Fischereischutzbootes „Jaguar“ im Hamburger Hafen am Freitag, 15. April, hat der Senat Kapitän und Besatzung für die am 1. März in der Nordsee mit großer Einsatzbereitschaft und seemännischem Können durchgeführte Rettung von sieben Schiffbrüchigen des Hamburger Küstenmotorschiffes „Amor“ gedankt. Oberregierungsrat Niedersteberg vom Amt für Hafen und Schifffahrt überreichte die von Bürgermeister Prof. Dr. Weichmann unterschriebene Urkunde Korvettenkapitän Wentholt vom Fischereischutzboot „Jaguar“.

Das Küstenmotorschiff „Amor“ (Baujahr 1965, 499,3 BRT, Heimathafen Hamburg) befand sich am 1. März mit einer im wesentlichen aus Nickelbarren bestehenden Ladung auf der Reise von Le Havre nach Göteborg. Gegen 2.30 Uhr holte das Schiff ruckartig nach Steuerbord über und bekam Schlagseite, die sich mehr und mehr vergrößerte. Um etwa 2.50 Uhr mußte SOS gegeben und die Rettungsinsel über Bord geworfen werden. Gegen 3.00 Uhr wurde die Schiffsbesatzung in die Rettungsinsel beordert und etwa 10 Minuten später ging MS „Amor“ etwa auf halbem Weg zwischen den Westfriesischen Inseln und Helgoland unter. Die Schiffsbesatzung brannte in regelmäßigen Abständen Notsignale ab. Kurz nach 6.00 Uhr näherte sich das niederländische Fischereischutzboot „Jaguar“ und nach etwa einer halben Stunde war die aus sieben Mann bestehende Besatzung von MS „Amor“ von „Jaguar“ übernommen und gerettet. Die Schiffbrüchigen wurden hervorragend versorgt und mit Kleidung versehen, später einem deutschen Rettungskreuzer übergeben und dann in Cuxhaven an Land gebracht.

„Quer durch die Last“

Schiffsdiesel

regierten in der Motorenhalle der diesjährigen Hannover-Messe. Den größten bisher in Hannover ausgestellten Diesel präsentierte die MAN. Es handelte sich um einen 16-Zylinder-Viertakt-Motor in V-Bauart, der 8690 PS bei 400 UpM leistet und für den Antrieb eines Fährschiffes bestimmt ist. Wesentliche technische Neuerungen hatte man auf der Messe nicht erwartet und waren auch nicht zu sehen. Der modernste Standard der Schifffahrt wird dort sichtbar, wo sie sich mit der Elektronik einläßt. Automatische Schiffssteuerungen standen, wie auch auf der letzten Messe, im Blickpunkt.

John Alfred Edye †

Im Alter von 83 Jahren ist der Seniorchef der Reederei Rob. M. Sloman jr., John Alfred Edye gestorben. Nicht nur in der harmonischen Gemeinschaft seiner eigenen Firma, sondern an der ganzen Küste, auf der Kommandobrücke unserer Seeschifffahrt, hinterläßt John Alfred Edye eine Lücke, in der seine Weisheit und von Herzen kommende Hilfsbereitschaft unersetzbar sind. Nach seiner Lehrzeit bei der Firma Wachsmuth & Krogmann, nach Ausbildungsjahren in Amerika, Frankreich und Norwegen, trat Edye am 1. Januar 1908 als Teilhaber in die bekannte Hamburger Reederei ein. Mehr als ein halbes Jahrhundert stellte der Verstorbene sein reiches Wissen und Können nicht nur seiner traditionsreichen Firma zur Verfügung.

Ob im Verein Hamburger Rheder, dessen Vorsitzender und Verwaltungsratsmitglied er war, ob im Verwaltungsrat des Verbandes Deutscher Reeder oder des Hafenerbetriebsvereins, ob im Vorstand des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht oder der Schiffbautechnischen Gesellschaft, überall hinterläßt diese große Reederpersönlichkeit das bestürzende Gefühl der Unersetzbarkeit dieses väterlichen Freundes.

Edye's entscheidende Mitwirkung am Wiederaufbau unserer deutschen Handelsschifffahrt fand im Jahre 1959 ihre Würdigung durch die Verleihung des Großen Verdienstkreuzes des Verdienstordens.

Seemannspastor Rössing †

Es scheint eine besondere Tragik darin zu liegen, daß Seemannspastor Rössing sich der von ihm 1958 übernommenen Aufgabe als Seemannspastor und als Leiter des Hamburger Seemannshaus am Krayenkamp nur einige Jahre hat widmen können. In dieser seiner letzten Tätigkeit seit dem Jahre 1958 hat er seine Aufgaben mit nie erlassender Einsatzbereitschaft und in einer stets hilfsbereiten Gesinnung durchgeführt. Herr Pastor Rössing hat, was ihm allseitige Achtung, Liebe und Anerkennung eingebracht hat, stets vorbildlich zum Wohle der deutschen Seeschifffahrt und der in ihr tätigen Seeleute gewirkt.

Abschied von Graf Luckner



So nahm Hamburg, so nahm Deutschland Abschied von Graf Luckner, dem ritterlichen Piraten. Eine große Trauergemeinde nahm am 29. 4. 1966 in der Hauptkirche St. Michaelis in Hamburg Abschied von Felix Graf von Luckner. Der Sarg stand in einem Blumenmeer, davor die engsten Angehörigen der großen Luckner-Familie, Abordnungen der Seefahrt und der Bundesmarine. Auf dem Friedhof in Hamburg-Ohlsdorf fand der „Seeteufel“ die ewige Ruhe. Conti-Press

HAARE RAUFEN HAT WENIG ZWECK

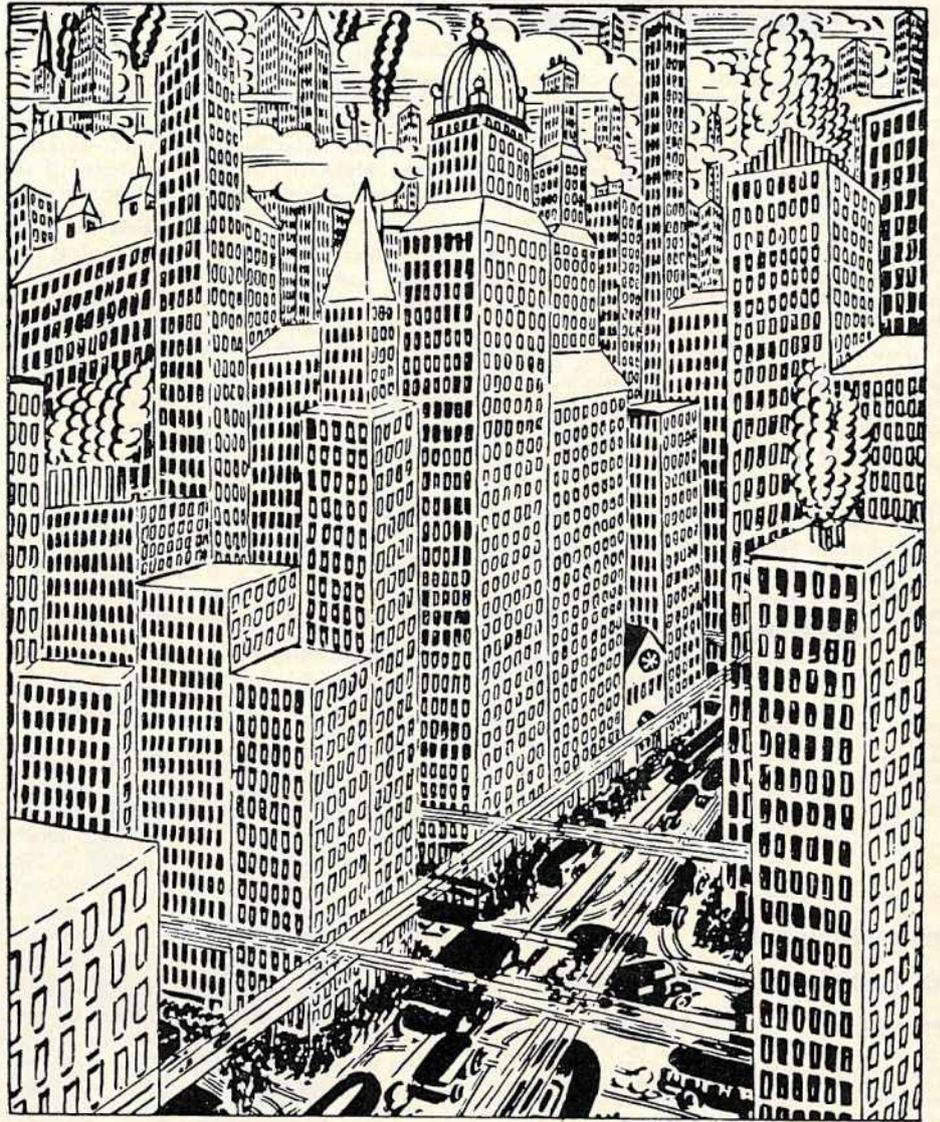
— aber das tägliche Massieren der Kopfhaut mit **COSMEBA**

Die Sorgen mit dem Haarwuchs schwinden. Nachnahmepreis für die Kurpackung **DM 26.50**

Wir liefern Ihnen für wenig Geld ein neues Lebensgefühl
COSMETIK-VERSAND, 86 BAMBERG
Obere Mühlbrücke 2



Unsere Kunst- betrachtung



Apokalypse unserer Zeit

„Großstadt“ nennt Frans Masereel, der flämische Illustrator de Costers, Romain Rollands, Thomas Manns, Zweigs und weiterer großer literarischer Zeitgenossen, der Streiter für einen wirklichen, würdigen Frieden und echte Freiheit des Menschen, die vorliegende Zeichnung. Vielleicht denkt man bei ihrem Anblick an New York, das erdrückende Häusergebirge, das für uns schlechthin zum Inbegriff der Großstadt wurde. Wo ist darin aber der Mensch, dem sie Behausung, Heimat, Zuflucht sein sollte, der Bürger, dem seine Stadt einmal Burg war gegen das Heer der Feinde? Wie zäher Schlamm schiebt er sich in der Masse seinesgleichen durch die Klüfte der Straßen, ein Anonymus, dessen lenkende Hand selbst die Steuer der Autos und Trambahnen zu entbehren scheinen. Wo ist der Mensch? Masereels stete Frage wird auch auf diesem Blatt gestellt, das dem Auge fast nichts bietet als wesenlose Türme, Stapel von Fenstern, leer und ohne Beziehung, Wände, Dächer, Schlotte, die wie

Orgelpfeifen den unbarmherzigen Gesang der Großstadt anstimmen, die heulende Melodie von der Fron der schuftenden, hastenden Menschen, der ganz unten, ganz tief auf den Fließbändern der Straßen dahinjagt, eingeklemmt in die Front der Steinfassaden, gedrängt und geschoben vom Hinter- und Nebenmann und dennoch ohne Nachbarschaft, ohne den Nächsten, der vielleicht auf der anderen Seite in entgegengesetzter Richtung davonläuft, durch Schienenstränge und Autoströme getrennt, wenn schon oft nur ein Ruf von ihm entfernt. Und der Himmel? Selbst Gott ist er zu weit entfernt. Im dürftigen Kirchlein, eingengt von Steingiganten, hält man ihn gefangen für ein paar, die seiner noch bedürfen.

Ein erschütterndes Bild unseres modernen Lebens, diese auf den ersten Blick so dilettantisch und pedantisch anmutende Zeichnung, nicht wahr? Die Apokalypse unserer Tage, wenn wir nicht wachsam sind.

Dr. U. B.

Vierte Fahrt der „Meteor“

Im Juni kehrte das Forschungsschiff „Meteor“ von seiner vierten Fahrt zurück. Das Schiff, das von der Deutschen Forschungsgemeinschaft und dem Deutschen Hydrographischen Institut gemeinsam betrieben wird, fuhr wie bei allen Reisen in diesem Jahr allein im Auftrage des Deutschen Hydrographischen Instituts. Hauptzweck der Fahrt war es, eine geologische, morphologische und geophysikalische Untersuchung des Mittelatlantischen Rückens sowie ozeanographische Messungen im nordatlantischen Ozean vorzunehmen. Der Mittelatlantische Rücken — er übertrifft in seinen Dimensionen jedes kontinentale Gebirge und reicht von Island im Norden bis zur Bouvet Insel im Südpolarmeer — gibt noch manche Rätsel auf: In seiner Kammregion liegen die Herde zahlreicher flacher Erdbeben. Der Wärmefluß aus dem Erdinneren durch die Kruste ist etwa sechsmal so groß wie unter den Kontinenten und den Tiefseebecken. Die Mohorovicic-Diskontinuität, diese scharf ausgeprägte Grenze zwischen Erdkruste und Erdmantel, scheint unter dem Rücken verwischt zu sein. Das einheitliche, symmetrisch gebaute Gebirge löst sich in 49° N, wo es aus der Nord- in die Nordwest-Richtung umbiegt, in einzelne Bruchstücke auf. Hier ist ein ungehinderter Wasseraustausch zwischen dem östlichen Atlantischen Ozean und der Irminger See, d. i. das Meeresgebiet zwischen Island und Südgrönland, möglich. Als geschlossener, nun aber schmaler Gebirgszug taucht der Rücken erst wieder bei 55° N auf und setzt sich im Reykjanes-Rücken bis Island fort. Zu jener Bruchzone und zum Reykjanes-Rücken führte die Forschungsfahrt der „Meteor“.

Der Reykjanes-Rücken ist bei den Fahrten des (alten) Vermessungsschiffes „Meteor“ in den Jahren 1929 und 1930 entdeckt worden. Damit war bewiesen, daß der Mittelatlantische Rücken bis Island reicht. Im Internationalen Geophysikalischen Jahr 1957/58 haben das Vermessungs- und Forschungsschiff „Gauß“ und das Fischer-Forschungsschiff „Anton Dohrn“ hier weitere Messungen vorgenommen. Die jetzige „Meteor“-Fahrt führte also in ein Gebiet, in dem die deutsche Meeresforschung intensiv tätig war und knüpft damit an eine alte Tradition an.

Folgende Untersuchungen wurden vorgenommen: Während der ganzen Fahrt wurden die Meerestiefen gemessen. Im Untersuchungsgebiet wurde als Beitrag zum Weltschwerenetz die Schwere kontinuierlich registriert. Dazu kam die Messung der Totalintensität des Erdmagnetfeldes. Ergänzt wurden diese geophysikalischen Messungen durch reflexionsseismische Untersuchungen des Meeresbodens. An Bodenproben sollten Sedimentationsvorgänge näher bestimmt werden. Ozeanographische Messungen sollten klären, wie stark sich das atlantische Wasser mit relativ hohem Salzgehalt (größer als 34,96 ‰), durch die Bruchstelle im Mittelatlantischen Rücken in die Irminger See ausbreitet und sich dort vermischt. Nach Möglichkeit sollte auch eine quantitative Aussage über das Ausmaß des Wassertransportes gemacht werden. Die meteorologischen Arbeiten sollen klären, ob sich in Gebieten mit stark unterschiedlichen Wassertemperaturen Beziehungen zwischen Niederschlags- und Wassertemperatur-Verteilung feststellen lassen und ob mittels Radar Aussagen über Niederschlagsintensität gemacht werden können. Die kosmische Ultrastrahlung ist kontinuierlich registriert worden, um ihre Abhängigkeit von Länge und Breite zu erkennen. Außerdem sollte die durch den Seegang am Schiffskörper hervorgerufene Fahrtverminderung gemessen werden. Diese Untersuchungen wurden von Wissenschaft-

lern verschiedener Institute ausgeführt. Außer dem Deutschen Hydrographischen Institut waren das Institut für die Physik des festen Erdkörpers der Universität Hamburg, das Institut für Angewandte Geophysik der Universität München, das Seewetteramt des Deutschen Wetterdienstes in Ham-

burg und das Institut für Reine und Angewandte Kernphysik der Universität Kiel beteiligt. Die Fahrt wurde von Regierungsrat Dietrich Voppel (38 Jahre), Observator des Erdmagnetischen Observatoriums des DHI, geleitet. Kapitän der „Meteor“ ist Ernst Lemke (55 Jahre).

Ein Assi betätigte ein falsches Ventil

Seit fünf Jahren ist zu erkennen: Die Entwicklung zu größeren Schiffseinheiten zeichnet sich recht deutlich ab. Wenn man weiß, daß sich die Zahl der Schiffe in der Bundesrepublik um 28 Einheiten verringerte, während die Tonnage um 25 000 BRT anstieg, dann ist in Fachkreisen klar, daß dieser Trend auch für die Zukunft anhalten wird. Die besten Erfahrungen auf diesem Gebiet haben die Japaner gemacht. Nachdem sie bereits Schiffe mit 100 000 t dw vom Stapel laufen ließen, planen sie nunmehr 300 000-Tonner! Schiffe, die in der Tat keinen in der Welt bestehenden Hafen anlaufen können. Nicht nur das. Die Besatzung auf diesen Riesen ist im Verhältnis erstaunlich niedrig: mehr als 100 Mann sind nicht vorgesehen! Dafür steigt aber die Verantwortung. Mit der Präzision der Technik, die gerade auf diesen Mammutschiffen zur Geltung kommt, wird von dem einzelnen Besatzungsmitglied ein Höchstmaß von Konzentration verlangt.

Ein Offizier eines Tankers formulierte es sehr überspitzt so: „Die 50 000-Tons-Tanker sind im Gegensatz zu den geplanten japanischen Super-schiffen alte Koggen! Die Technik wird so ausgereift sein, daß — ich übertreibe ein bißchen — für die Bedienung Professoren angestellt werden müssen.“

Mit der Ausweitung der Technik erhöhen sich die Baukosten. So werden die von den Japanern geplanten Tanker um ein Vielfaches teurer werden. Jetzt stellt sich ein entscheidender Faktor ein: die Versicherung. Kein Reeder wird jemals das Risiko eines Verlorengehens eingehen wollen. Er wird immer sein Schiff versichern lassen, um so sicher gehen zu können, daß er für einen eventuellen Schaden nicht aufzukommen braucht. Tritt tatsächlich einmal ein Totalverlust ein, so muß die Versicherungsgesellschaft den Schaden ersetzen. Dies kann sie jedoch nicht allein. Daher wird ein solches Schiff bei vielen Versicherungsgesellschaften versichert.

In der Praxis sieht die Versicherung eines Schiffes etwa so aus: Die Versicherungsgesellschaft A trägt 25 Prozent, B ebenfalls 25 Prozent, C schon 30 Prozent und D 20 Prozent. Wenn die Gesellschaft C der Meinung ist, das Risiko von 30 Prozent sei zu hoch, so gibt C ihren Risikoanteil an andere Gesellschaften weiter. Das nennt man dann „Rückversicherung“.

Ferdinand Laeisz und sein Sohn Carl gründeten im 19. Jahrhundert eine Privat-Assekuranz. Sie konnten die schlaflosen Nächte, die ihre Schiffe ihnen regelmäßig brachten. Niemals wußte man, ob ein Schiff heil zurückkommen würde. Besonders schlimm wurde es, wenn an einem Platz in

der Welt ein Unwetter tobte, wo gerade eines der Laeisz'schen Schiffe schwamm. Man tat sich zusammen, um den Verlust eines Schiffes nicht selbst tragen zu müssen.

Gerade Carl Laeisz wußte, was es bedeutete, die Versicherungsgesellschaften als Rückendeckung zu besitzen. So holte man ihn als Aufsichtsratsvorsitzenden in die Nord-Deutsche Versicherungsgesellschaft, wo er tatkräftig mitarbeitete. Albert Ballin, der einst die HAPAG zur größten Reederei der Erde werden ließ, wirkte ebenfalls in der aus Reederkreisen hervorgegangenen Versicherungsgesellschaft, die noch heute besteht.

Diese Männer, eng mit der Seefahrt verbunden, wußten, was sie taten. Sie wußten, daß es ein Ding der Unmöglichkeit ist, ein Schiff unversichert auf den Ozean dampfen oder segeln zu lassen. Durch den Fehlgriff eines Besatzungsmitgliedes kann die gesamte Existenz einer Reederei gefährdet werden — wäre sie nicht versichert.

Ein Fall unter vielen: Auf einem 18 000-Tonner betätigte ein Ingenieur-Assistent ein falsches Ventil. Das Fazit war erdenklich einfach: in die Maschine drang langsam aber sicher Seewasser. Die Kolben vertrugen dies nicht. Daher mußten die Maschinen abgestellt werden. Der Nachteil an dieser Geschichte war der, daß das Herz eines Schiffes — nämlich die Maschine — auf See nicht zu reparieren war. Da man sich fast mitten auf dem Atlantik befand, mußte ein Schlepper angefordert werden, der allerdings erst nach vier Tagen eintraf. Weitere fünf Tage vergingen, bevor der nächste Hafen zu sehen war. Die Reparatur dauerte vier Tage. So waren dreizehn Tage „im Eimer“.

Und die Versicherungsgesellschaft? Sie hielt sich an ihren Vertrag und zahlte.

Der Urheber dieses Schadens war der Assistent. Ob es Leichtfertigkeit war, kann schlecht beurteilt werden. Eines aber ist sicher: Wo die Neubauten immer komplizierter werden, erhöht sich die Gefahr, durch Unachtsamkeit einen großen Schaden anzurichten. pfk.

STREICHELN SIE IHREN SPECK

— Sie können schlanker werden mit unserem **STREICH-BALSAM**



Machen Sie eine Kur ohne Diät und Hungern. Nachnahmepreis der kleinen Kurpackung **DM 16.90**

Wir liefern Ihnen für wenig Geld ein neues Lebensgefühl!

COSMETIK-VERSAND, 86 BAMBERG
Obere Mühlbrücke 2

Ferien am Wasser (Dänemark)

Neubau-Appartement an der Flensburger Förde. Ab 1. Juni bis 15. Sept.: 2-Zimmer-Wohnung mit Bad. 50 Dän. Kr. pro Tag. Doppelzimmer mit gemeins. Küche und Bad 20–30 Dän. Kr. pro Tag. Mindest-Mietdauer: eine Woche. 50 % Vorauszahlung bei Vertrag.

Vom 16. September bis 31. Mai: 20 % Ermäßigung.

C. Elsen, Sandager pr. Rinkenäs, Dänemark, Tel. 046-51763

J. M. LINDEMANN

Telefon: 343866-67 • Tel.-Adr.: Lindham

HAMBURG 11

Stubbenhuk 35-38

Freihafenbetrieb:

Veddeler Damm 42 • Gleisanschluß

Schiffszimmerei, Tischlerei

Holzhandel, Holzbearbeitung

Verpallen und Löschchen von Ladung

Seemäßige Verpackungen aller Art

den Mittelstand das Zusammenwirken von unternehmerischer Anstrengung und wirtschaftlichem Erfolg gilt? Von diesen Leistungen aus sollte die Hoffnung berechtigt sein, daß im Wege der Selbsthilfe bei aller notwendigen Anpassung und Umstellung ein wichtiger Schlüssel dafür zu suchen und zu finden ist, daß der Mittelstand sich selbst behaupten kann und wird.

Hilfe zur Selbsthilfe und Kooperation

Eines nämlich wird man von der Mittelstandspolitik der Bundesregierung schwerlich verlangen können: Daß sie das organische Wachstum von Großunternehmen gewaltsam oder künstlich verhindert. Es ist eine Tatsache, daß sich zwangsläufig wirtschaftliche Entwicklungen bestenfalls eine kurze Zeit aufhalten lassen. Wirksamer dürfte es daher sein, daß Klein- und Mittelbetriebe auf verschiedenen Wegen so gefördert werden, daß sie mit wesentlicher Hilfe ihrer eigenen Bemühungen im verschärften Wettbewerb mithalten können und in die Lage versetzt werden, konjunkturell ungünstige Zeiten zu überstehen. Mittelstandspolitik in der freien Marktwirtschaft wird daher immer nur subsidiären Charakter haben können und dürfen.

In den Erörterungen um eine deutsche Mittelstandspolitik spielt nicht selten die Frage der Betriebsgröße eine Rolle. Das hängt zusammen mit dem schnellen technischen Fortschritt einerseits, der Bildung größerer Märkte und den damit verbundenen Wandlungen andererseits. Wie immer ist es auch bei der Frage der Mittelstandsförderung schwer, die optimale Betriebsgröße fixieren zu wollen. Sowohl die Branchenverhältnisse, wie die zeitlich schnelle Entwicklung, lassen keine gültigen Aussagen zu. Eines aber wird man sicher sagen können, daß nämlich die unserer Wirtschaft gestellten und vor allem durch die europäische Integration auf uns zukommenden Aufgaben schwerlich in einem Gegeneinander der verschiedenen Betriebsgrößen, sondern nur auf dem Wege eines guten Mit- und Nebeneinanders bewältigt werden können. So scheint es nicht unwesentlich darauf anzukommen, die mittelständischen Betriebe zu ermuntern, sich durch Inanspruchnahme von Umstellungs- und Anpassungshilfen zu konsolidieren und vor allem zu verstärkter zwischenbetrieblicher Kooperation untereinander und auch mit Großbetrieben bereit zu sein.

Groß und Klein sind voneinander abhängig

Um es noch einmal sehr deutlich zu sagen: Es ist nicht wahr, daß der Mittelstand aus unserer Wirtschaftslandschaft verschwindet. Neben den Warenhäusern hat die Zahl der Einzelhandelsgeschäfte zugenommen. Neben den Großunternehmungen der Industrie gibt es immer mehr Handwerksbetriebe. Daneben hat die Zahl mittlerer und kleinerer Industrieunternehmen zugenommen, die als Zulieferer oder Hersteller von Spezialteilen nicht schlecht liegen. Wenn es also einfach falsch ist, von der Schrumpfung des Mittelstandes zu reden, so ist auf der anderen Seite eine gewisse Minderung der Selbständigkeit der mittelständischen — aber auch der anderen Betriebe nicht zu verkennen. Das aber ist weder eine Folge irgendeiner Politik oder einer Industrieballung, sondern einfach eine Folgeerscheinung der immer stärkeren wirtschaftlichen Verzahnung. Sie ist bezeichnend für die heutige Industriegesellschaft.

Auf kreuzenden Kursen der Lesermeinungen

Die hier abgedruckten Zuschriften geben ausschließlich die Meinungen der Leser wieder

Bertritt: „Kehrwieder“ Nr. 10, 1965, Seite 20, Artikel „Automation“, und betrifft Wachoffizier-Artikel „Der Ast und das Faß“, Stellungnahme von Storekeeper Hanz Lietz und von Herrn Kapitän J. E. Plath.

Sehr geehrte Herren!

Mit großem Interesse habe ich die beiden Artikel gelesen! Ich kann und muß bestätigen, daß es leider auf sehr vielen Schiffen unserer Deutschen Handelsflotte so ist, wie in beiden Artikeln so treffend geschildert wurde. „Leider, leider, leider!“ Es ist nur schade, daß Sie in Ihrer „Kehrwieder“ so wenig Platz für die Bekanntgabe solcher Artikel verwenden und sie so „klein“ drucken. — Das „Übel“ für die „Deutsche Seeschiffahrt“, welches sich in den geschilderten „wahren Umständen“ widerspiegelt, ist nämlich sehr groß und sollte in keiner Weise unterschätzt werden! Es ist, wenn ich so sagen darf, das „Grundübel“, an dem unsere ganze Seeschiffahrt krankt!

Alle wollen „mehr Geld“ haben! Sie beanspruchen eine „hohe Entlohnung“, sind aber zu „faul“, ihren Dienst so zu versehen, daß sie diese auch wirklich verdienen! — Meist haben sie nur die Paragraphen ihrer Rechte, nicht aber die ihrer Pflichten im Kopfe! — Erinnert man sie daran, dann ist man der „böse Mann“. Die Herren schalten auf „stur“! Leider auch viele unserer Patentinhaber!

Es wird unserer „Deutschen Seeschiffahrt“ voraussichtlich auch so ergehen, wie einem Krebskranken, dessen Leiden man „zu spät“ erkannt hat!

Schuld an der ganzen Entwicklung ist der Segen unseres „Wirtschaftswunders“, die falsche Erziehung und Verhättschelung unserer Jugend, sowie die „Humanitätsduselei“ gewisser Kreise in „Regierung“, den „Gewerkschaften“, den Reedereien und anderen Institutionen, die glauben, alten erfahrenen und bewährten Kapitänen und sonstigen „Leitenden Herren“ an Bord zeigen und belehren zu müssen, „wie Menschen zu führen sind“!

Ein Bordbetrieb ist nun mal eine Einrichtung, in der alle verfügbaren Hände voll und ganz eingesetzt werden müssen, wenn er laufen und seinen Zweck erfüllen soll.

Ein großer Teil der Schuld, daß „Sitte und Moral“ in dienstlicher Hinsicht und Pflichterfüllung so gesunken sind, ist auch darin zu suchen, daß unseren angehenden Seeleuten von so vielen Seiten nur vorgogaukelt wird, wie schön es doch wäre, „Seemann zu sein“! In den meisten Schriften, die sich mit diesem Thema befassen, selbst in „Rundfunk“ und „Fernsehen“, wird den jungen Leuten geschildert, wie schön die Seefahrt ist!

Ich habe aber noch nirgends gehört, gesehen oder gelesen, daß man sich bemüht hat, diesen jungen Menschen zu erzählen, welche „Verpflichtungen“ sie mit ihrer Anmusterung übernehmen.

Daß man aus den „Seefahrtsbüchern“ auch noch den Abdruck der „Seemannsordnung“ entfernt hat, trägt viel mit dazu bei, daß neue Besatzungsmitglieder sich ein vollkommen falsches Bild von dem machen, was sie an Bord erwartet; welche Verpflichtungen sie zu übernehmen haben! — Dieses um so mehr, wenn die jungen Leute aus dem Binnenlande kommen und von der Seefahrt keine Ahnung haben; wie es heutzutage ja meistens der Fall ist!

Zwar steht in den neuen Seefahrtsbüchern, aus denen man u. a. auch den Namen des Kapitäns verbannt hat, zu lesen, daß ein Abdruck des „Seemannsgesetzes“ an geeigneter Stelle an Bord zur Einsicht ausliegen muß!

Sehr schön! — Wie sieht es aber in der Bordpraxis damit aus? Die Reederei schickt einige Exemplare des Seemannsgesetzes an Bord. Die Schiffsleitung sorgt pflichtgemäß dafür, daß in jeder Messe eines dieser Exemplare zur Einsichtnahme ausgehängt wird. — Es dauert aber meist nicht lange, so ist dieses Exemplar verschwunden. Keiner will es aber genommen oder gesehen haben!

Man fragt sich also, was die Geister dieser „Neunmalklugen“ damit bezwecken wollten, die Umgestaltung der Seefahrtsbücher in diese Form zu befürworten! — Wenn schon, dann hätte man zumindest festlegen sollen, daß dem angehenden jungen Seemann bei der Anmusterung eine „Seemannsordnung“ ausgehändigt wird, damit er sich informieren kann, zu welchen Dienstleistungen er sich zu verpflichten hat! — Oder, hat man das absichtlich unterlassen, um dem jungen Mann nicht gleich alle Illusionen zu rauben?

Zu einem geordneten Bordbetrieb gehört nun einmal eine straffe Disziplin, wenn das Schiff seinen Zweck erfüllen und Geld verdienen soll; von dem letzten Endes auch die Besatzung nur leben kann! Wer sich dieser Ordnung zu unterwerfen nicht gewillt ist, der bleibe lieber an Land; er würde der „Seeschiffahrt“ nur einen schlechten Dienst erweisen! — Mit anspruchsvollen, rechthaberischen und „arbeitscheuen Elementen“ ist ihr in keiner Weise gedient. Solche Geister sind nur dazu angetan, die Ordnung an Bord zu stören und unser Ansehen im Ausland zu untergraben!

Nur durch „Arbeit“, „Fleiß“ und „Pflichterfüllung“ sind seinerzeit „Preußen“ und „Deutschland“ groß, stark und angesehen in der Welt geworden! — Weil Regierung und Volk in dieser Richtung bestrebt, ausgerichtet und erzogen waren und wurden, kam „Deutschland“ zur Blüte und erwarb sich Ansehen in der Welt. — So wie der König sich als ersten Diener seines Staates betrachtete, sollte jeder auf seinem Posten erst an die Erfüllung seiner Pflichten denken und ihnen nachkommen, bevor er mit der Forderung „das habe ich zu verlangen“ an die Öffentlichkeit tritt!

Je weiter und schneller wir uns von diesen elementaren Grundbedingungen für ein gesundes Wachsen und Gedeihen unseres Volkes entfernen, um so schneller wird auch die Blüte des Wirtschaftswunders in sich zusammensinken und alle Beteiligten in Mitleidenschaft ziehen! — Dieses sollte sich jeder vor Augen halten und danach streben, solches so weit und solange wie möglich zu verhindern!

Kapitän Ernst Klünder

Auflösung von Seite 14

„Hier wird Tennis gespielt“:

Waagerecht: 1. Wachtel, 6. Baldachin, 11. Elea, 12. Antenne, 13. Ade, 14. Teller, 16. oft, 17. Gips, 19. Tula, 21. Oise, 23. Feb, 25. été, 26. Groll, 30. leger, 32. Biese, 33. Snake River, 36. Eichen, 37. Edinburgh, 38. Hellas, 39. Trab, 42. Aloe, 44. Tier, 45. Ceylon, 47. HER, 48. Heller, 49. Inka, 51. parat, 52. cen, 56. eins, 58. Era, 60. Honigkuchen, 64. Latten, 66. Herder, 68. Ideale, 69. Sattel, 71. Kelt, 72. Notwehr, 74. Orla, 76. Ire, 78. Noete, 80. er, 81. Theater, 84. Riese, 86. Ulanowa, 88. Nelke, 90. Sessel, 93. Ennius, 94. Odenwald, 96. Etagen, 97. Allenstein.

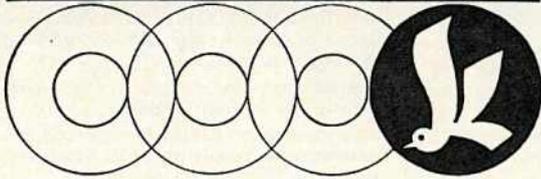
Senkrecht: 1. Wetterschicht, 2. Aleuten, 3. Celle, 4. Hals, 5. car, 6. befolgen, 7. anti, 8. Degen, 9. Hase, 10. neu, 15. Eagle, 18. Pflicht, 20. solid, 22. Sir, 24. Hose, 27. Levi, 28. Deneb, 29. Akelei, 31. ERB, 32. big, 34. Allotria, 35. Reservationen, 36. Erbschleidererei, 40. Ralle, 41. Amoeben, 43. Seele, 46. Nr., 50. Kachel, 51. Parade, 53. Neer, 54. Isar, 55. Delikatesse, 57. Inder, 59. Areliers, 61. Inste, 62. Katen, 63. Hel, 65. Tatra, 67. Elle, 70. Thora, 73. Obra, 74. Oesen, 75. Arles, 77. Eruede, 79. Tennis, 82. Ellen, 83. Moral, 85. Elite, 87. Wall, 89. Kuli, 91. ent, 92. Sog, 95. de.



ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"
bewährt auf Schiffen von 45 Nationen
SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFAHT



**Auslands-
Umzüge**
**Heinrich
Klingenberg**



Hamburg, Winterhuder Weg 6-10, Tel. 22 2003
Bonn, Bornheimer Straße 131, Tel. 50 921



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

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

Gegr.



1851

Schaar & Niemeyer

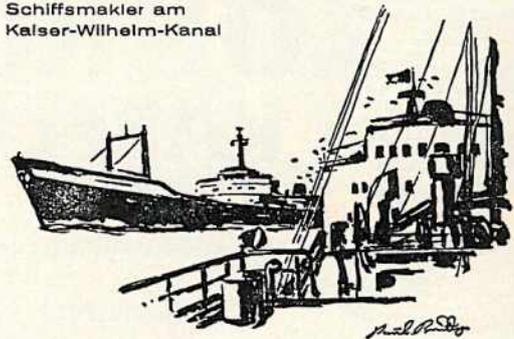
Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG - FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

ZERSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

Seemannsausrüstung

UNIFORMEN FÜR SCHIFFSOFFIZIERE
BREMEN, Ostertorsteinweg 40 / 41

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

Heinrich
von der Aa

Drahtseile

Tauwerk · Bindfäden · Persenninge

WALTER HERING

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

See-Ausrüstung

CARL BOLLWITT Hamburg 11
Vorsetzen 52 (Bei der Überseebrücke) Tel. 34 35 28
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

**Elektrische
Schiffsanlagen**

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwickellei

HEINRICH G. HOMEYER

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

**Alles
für den Seemann**

Seemannsausrüstung — Maßschneiderei
WILHELM LESCH

Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89

Seit 1875

Marine-Uniformen
Tropenausrüstung
Segel- u. Arbeitsbekleidung

Steinmetz & Hehl

Hamburg 11 · Rödingsmarkt 43
Ruf 36 46 91



**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 *



„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 LM 1,40 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 1,—.



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

Lindolin-
SCHIFFSFARBEN

sind das Produkt vieljähriger
Erfahrung und neuzeitlicher
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN

Debeka

-Lebensversicherungsverein a. G.
Koblenz/Rhein - Südallee 15-19
-Sondergruppe »Seeschiffahrt«

Sicherheit zuerst!

Im Beruf! Im Privatleben! Für die Familie!

Wir bieten Ihnen
eine Ihren Wünschen und Erfordernissen an-
gepaßte Alters- und Familien-Vorsorge zu
günstigen Beiträgen;

Auszahlung der doppelten Versicherungs-
summe bei Tod durch Unfall;

eine Invaliditäts-Zusatzversicherung mit Ren-
tenanspruch bereits ab 25 % Erwerbsminde-
rung;

Auszahlung der vollen Rente bei damit ver-
bundener **Berufsunfähigkeit!**

Auf Wunsch **Barauszahlung** unserer **aner-
kannt hohen** Überschußanteile. Sie ermäñi-
gen Ihre Prämie oder erhöhen den Versor-
gungs-Anspruch!

Keine Wartezeit!

Sämtliche Tarife mit absoluter Weltgeltung!

Sie werden nur von Fachleuten beraten! Auf Wunsch kommen
wir auch an Bord.

Wenden Sie sich daher vertrauensvoll an uns. Durch eine jahre-
lange, enge Verbindung zu Schiffsoffizieren aller Patente (Nauti-
ker, Funker und Maschine) wissen wir, was Sie brauchen!

Zu Ihrer Verfügung stehen unsere für die Nord- und Ostseeküste
zuständigen Bezirksverwaltungen:

28 **Bremen**
Parkallee 14
Tel.: 30 04 88/9

2 **Hamburg**
Große Allee 33
Tel.: 24 40 45/46

23 **Kiel**
Martensdamm 1
Tel.: 4 72 97 / 5 22 73

314 **Lüneburg**
Grapengießer Str. 45/1
Tel.: 4 34 12

sowie unser Sonderbeauftragter für die Seeschiffahrt,
Herr **Wilhelm Böhme**, 28 Bremen, Kasseler Straße 54, Tel.: 38 15 23

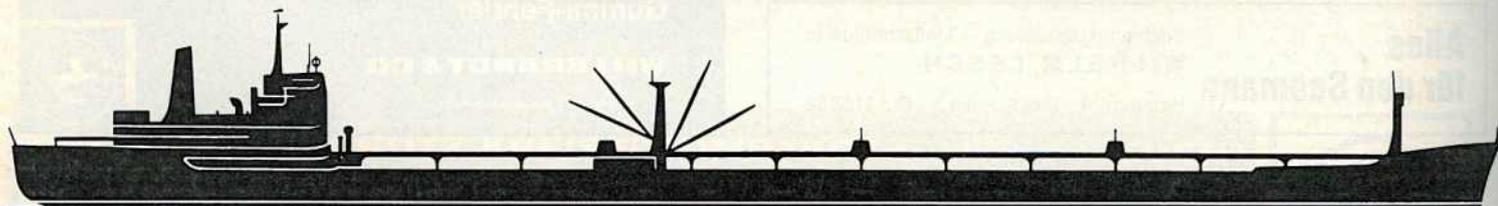
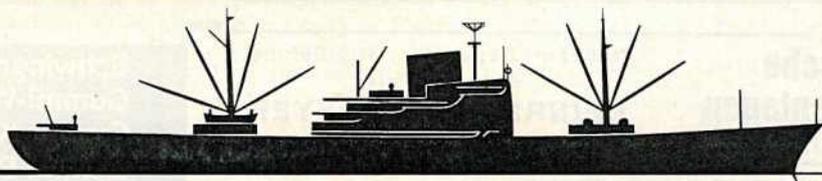
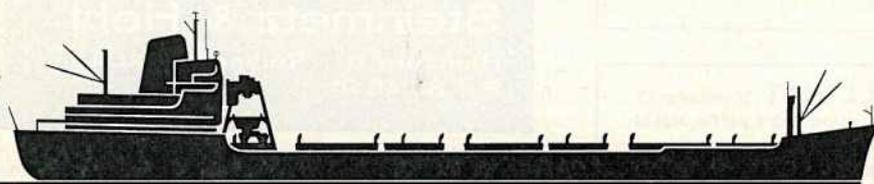
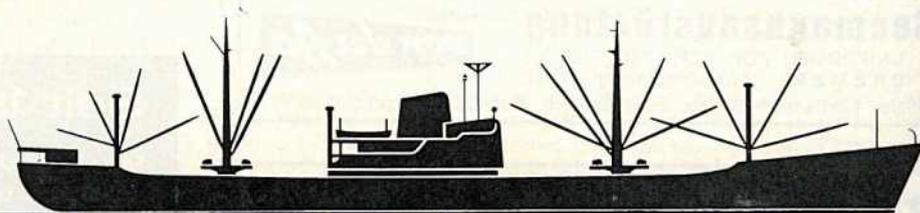
DE - BE - KA = Dein bester Kamerad!



Verlangen Sie
**ONKO
KAFFEE**
bei Ihrem
Schiffsausrüster

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

PREISGÜNSTIG



DEUTSCHE WERFT HAMBURG
SCHIFFBAU · MASCHINENBAU · REPARATURBETRIEB · SONDERERZEUGNISSE