

# *Kehrwieder*



## **Aus dem Inhalt:**

Unser Problem Nummer Eins  
Das europäische  
Sicherheitsproblem  
Dit un Dat  
zwischen Alm un Watt  
Haushalt und Kontrolle  
Schiffe  
die Geschichte machten  
Die Seefahrt im Funk  
Bratkartoffeln für Elefanten  
Philatelie zur See  
Gorch Fock  
macht sein Einjähriges  
Schmunzelauge  
Moderne Kunst –  
Barmherzige Peitsche  
Mach' mehr aus Deinem Geld  
Sport an Bord



Nächtlicher Hafenumschlag im Zauber der Lichter



## 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

## Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

Schiffsproviant, Deck- und Maschinenausrüstungen,  
Spirituosen, Tabakwaren, Freilager, Schlachtereie

Gegründet 1855

ROTTERDAM: Hellowstraat 11, Ruf: Sa. - Nr. 29 48 50 29 48 57  
29 48 54 29 48 61

Waalhaven Pier 6, Ruf: 7 80 31, 17 62 67 (Lager), nach  
18 Uhr: Ruf: 12 05 35, 12 17 84 · Telegr.: JECEEFES

AMSTERDAM: Prins Hendrikkade 57, Ruf: 4 94 10, nach 18 Uhr  
Ruf 5 89 84, 71 35 33 · Telegramme: SCHMIDSTORES

Führender Lieferant deutscher Seeschiffe

Gegr.



1851

## Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant  
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG - FREIHAFEN  
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents



Landradaranlagen gehören zu den modernsten Einrichtungen, die neben den Leuchttürmen und Fahrwasserzeichen der internationalen Schifffahrt jederzeit eine sichere Zufahrt zum Hamburger Hafen ermöglichen. Jährlich laufen rund 20 000 Seeschiffe, darunter voll beladene 45 000-t-Schiffe, mit einer Gesamttonnage von 34 Millionen NRT den Hamburger Hafen an. Das Fahrwasser der Untereibe wird weiter vertieft, so daß künftig auch 65 000-t-Schiffe Hamburg, „Hafen im Schnittpunkt der europäischen Märkte“, anlaufen können.

## HAFEN HAMBURG

SCHNELLER, RATIONELLER UMSCHLAG ALLER WAREN DES WELTHANDELS AN MODERNEN HAFENANLAGEN

# Kehrwieder

10. Jahrgang

Juli 1966

Nr. 7

AM PEILKOMPASS:

## Unser Problem Nummer Eins

Im vergangenen Monat setzten sich unsere Tramp- und Massengutreedere zusammen, um zu beraten, in welcher Form und Höhe sie das neue Seemannszentrum in Europoort deutscherseits unterstützen sollten.

Dieses großzügig angelegte und sorgfältig durchdachte Projekt ist mit 3,5 Mio. hfl veranschlagt. Nachdem die Gemeinde Rotterdam und die holländische Seemanns-Wohlfahrtsorganisation den Löwenanteil übernommen hatten, blieb noch eine Finanzierungslücke zu schließen.

100 000 hfl hatte bereits das britische Navy-Welfare-Board übernommen und von skandinavischer Seite lagen feste Zusagen vor. Ohne Diskussion waren sich von vornherein alle deutschen Europoort anlaufenden Reedereien darüber einig, daß man durch entsprechende Unterstützung auch unseren deutschen Seeleuten das Recht verschaffen müsse, an diesem ebenfalls ohne Debatte als notwendig errichteten Seemannszentrum teilzuhaben. Und zwar nicht am Rande mitlaufend, gewissermaßen als billige Kostgänger, sondern als Seeleute, deren Verantwortliche und Zuständige sich an Kosten und Unterhalt angemessen beteiligen.

Wer sind die Verantwortlichen und Zuständigen bei uns? Es sind Reedereien. Die anderen an Europoort beteiligten Länder erklärten sich durchschnittlich zu 50 % staatlicherseits als zuständig, etwas für ihre Seeleute zu tun. Das ganze Land für seine Seeleute. Unser großes Handicap in unserer gesamten Schifffahrtspolitik macht sich also auch hier in der Seemannsbetreuung bemerkbar. Es führt immer wieder dazu, daß man bei uns weder der unvergleichbaren außerordentlichen Situation der Reeder noch ihrer Seeleute gerecht wird. Nicht aus Böswilligkeit und Ungleichgültigkeit, sondern aus Unkenntnis. Das sei betont. Dieser Mißstand ist Angelpunkt aller unserer typisch deutschen Seefahrts- und Berufsprobleme.

Doch bei dieser Besprechung um die Seemannsbetreuung in Europoort stießen die Reeder noch auf ein anderes Kardinalproblem. Das ist bezeichnend für die heutige Situation. Es betrifft die Seeleute unmittelbar und seine Auswirkungen bekommen die Reedereien in Form von Fluktuation zu spüren. Es wurde von den geplanten Einrichtungen des neuen Seemannszentrums gesprochen. Einkaufsmöglichkeit — sehr gut; Tapetenwechsel mit gepflegter ganz der Entspannung dienender Atmosphäre, Cafe, Billiard, Tischtennis,

Fußball — sehr gut; Räume für Sprechstunden und Büros für die Wohlfahrts-, Missions- und sonstige betreuung — sehr gut. Trotzdem, so stellten unsere Massengut- und Trampreedere fest, werden viele, vor allem junge Seeleute, unter allen Umständen versuchen, nach Rotterdam zu kommen. Warum? Weil das Menschlichste aller Männerprobleme selbst mit einem so perfekten Seemannszentrum, wie das geplante in Europoort, nicht gelöst werden kann. Eher schon in unserem vorbildlichen alten Rotterdam Seemannsheim, wo man wenigstens offen darüber spricht und sich bemüht, vom Geistigen her Hilfe anzubieten.

Das Problematischste an Problemen besteht in ihrer Lösung, und das Wesen von Problemen besteht darin, daß ihre Lösung noch nicht gefunden worden ist. Nur weltferne Träumer glauben, die Welt verbessern zu können, indem sie Einzelprobleme lösen. Selbst wenn es sich um so grundlegende und schwerwiegende handelt, wie das fehlende weibliche Moment im Seemannsleben.

Dafür nur ein Beispiel: Im Kampf gegen die Arbeitslosigkeit und Armut haben wir die Vollbeschäftigung mit Wohlstand errungen, doch die Folge ist nicht das Paradies auf Erden, sondern neue Probleme, Wohlstandsprobleme: Die innere Leere, das große Unbehagen, fehlende Ideale, Verlust übergeordneter Werte, steigende Kriminalität usw.

Doch trotzdem und trotzdem wird der Mensch nicht nachlassen, um die Lösung seiner Probleme zu ringen. Und das ist gut so. Denn der Fortschrittsglaube ist der Wind in unseren Segeln und selbst widrige Winde sind besser als Flaute.

So ist also jetzt unser menschlichstes Seemannsproblem dran. Die Frau steht in seinem Mittelpunkt. Es könnte auch so formuliert werden: Wie kann der Seemann aus seiner Isolation in der Männergesellschaft befreit werden zur Teilnahme an unserer natürlichen männlich-weiblich gemischten Gesellschaftsform? Denn diese allein ist der Boden, auf dem der Mensch seiner natürlichen Veranlagung entsprechend sein Leben zu gestalten und zu erfüllen, das heißt sein Leben zu leben vermag. Darauf stößt heute jeder, der sich verantwortungsbewußt mit Seefahrt und ihren Seeleuten befaßt. So auch unsere Reeder bei der Besprechung über das geplante Seemannszentrum.

Angesichts des Ersten Weltkrieges hat der letzte deutsche Kaiser einmal das Wort geprägt: „Ich kenne keine Parteien mehr, ich kenne nur noch Deutsche.“ Wenn man die Überlegungen verfolgt, die heute alle an unserer Seefahrt interessierten Gruppen hinsichtlich unseres Problems Nummer Eins anstellen, so könnte man abwandeln: Sie kennen keine egoistischen Interessen mehr, sie kennen nur noch Seeleute.

Diese Überlegungen zur Eröffnung der männlich-weiblich gemischten Gesellschaftsform auch für Seeleute zielen darauf ab, den Seemannsberuf als Lebensberuf zu erhalten. Sie sind konstruktiv und haben echte Chancen, in absehbarer Zeit realisiert zu werden. Das kann man nicht von allen Vorschlägen sagen, die zur Lösung unseres Kardinalproblems darüber hinaus diskutiert werden. Alle seemännischen Berufe schlicht und ergreifend zu Durchgangsberufen zu erklären, das steht auf einem anderen Blatt. Vorher sollten alle beruferhaltenden Möglichkeiten ausgeschöpft werden.



Zum Überseetag 1966 veranstaltete der Schiffsmodellbau-Club Hamburg am 21. und 22. 5. 1966 seinen dritten Freundschaftswettbewerb für ferngesteuerte Modelle. Dem Sieger winkte der Wanderpreis des Hamburger Hafens und zwei Wanderpokale der Behörde für Wirtschaft und Verkehr, außerdem waren viele Ehrenpreise und Urkunden zu vergeben. Soll mal einer sagen, unsere Jugend sei nicht seebegeistert. Foto: Conti-Press

Auch haben alle Lösungsmöglichkeiten unseres Kardinalproblems 4 Dinge zur Voraussetzung:

1. Daß das Nachwuchsproblem gelöst ist und genügend Personal zur Verfügung steht. Sonst kann zum Beispiel vom Urlaub her gar nichts zur Lösung unseres Problems beigetragen werden, weil nämlich nicht genügend Ablösung vorhanden ist,
2. daß unsere Seeschifffahrt wirtschaftlich gesund ist und es den Reedern gelingt, ihre speziellen Probleme zu lösen,
3. daß der Staat und die gesamte Bevölkerung zu aktiven Förderern unserer Seefahrt und ihrer Seefahrer werden,
4. daß Reeder und Seeleute in klarer Erkenntnis ihrer gegenseitigen Abhängigkeit in gegenseitigem Verständnis und Vertrauen ihr gemeinsames Problem gemeinsam angehen.

Diese Voraussetzungen gelten auch zur Lösung aller anderen Probleme, das der Seedienstuntauglichkeit beispielsweise oder der Automation. Doch sie alle steuern im Kielwasser unseres Kardinalproblems.

Der Wachoffizier



## UNTER DER LUPE

### Das Europäische Sicherheitsproblem

#### Sowjetische Expansion führte zur Blockbildung

Um die nach der Niederlage Deutschlands einsetzende sowjetische Expansion einzudämmen, wurde die Atlantische Allianz des freien Westens geschaffen. Die westeuropäischen Staaten sahen sich in ihrer Existenz bedroht, als offensichtlich wurde, daß die Sowjetunion keineswegs gewillt war, die von der Roten Armee „befreiten“ osteuropäischen Staaten zu räumen. Die drei baltischen Staaten wurden ohne viel Federlesens ihrer Selbstständigkeit beraubt und in die Sowjetunion eingegliedert. Durch Einsetzung von kommunistischen Regierungen in Polen, der Tschechoslowakei und in den Balkanstaaten wurden sowjetische Kolonien auf europäischem Boden geschaffen. Doch diese „Kriegsbeute“ genügte Moskau noch nicht. Eine in Griechenland angezettelte Revolution wurde erst in langen, blutigen Kämpfen niedergeschlagen und von Mitteldeutschland aus versuchten die Sowjets, ihre Grenzen bis an den Rhein vorzuschieben.

„Bis hierher und nicht weiter“ war nun die Devise, unter der sich die freie Welt gegen weitere sowjetische Übergriffe zur Wehr setzte und sich militärisch in der Nato zusammenschloß.

#### Ko-Existenz durch atomares Patt

Die gewaltige atomare Rüstung der beiden Weltmächte USA und UdSSR schloß in der Folge jedes militärische Abenteuer der einen oder anderen Seite aus. Ein „rolling back“ des sowjetischen Einflusses in Europa erwies sich zunehmend als eben-

so unmöglich, wie ein weiteres Vordringen der Sowjets. Ein sowjetischer „Übergriff“ in Kuba wurde durch die Drohung eines Atomkrieges sofort zurückgenommen und führte letztlich zur Absetzung des damaligen sowjetischen Ministerpräsidenten, Nikita Chruschtschow. Auch das aggressive Nord-Vietnam muß es sich gefallen lassen, den US-amerikanischen Bombenhagel ohne substantielle sowjetische Hilfe hinzunehmen. Und mit dem „direkten Draht“ zwischen Moskau und Washington war die Möglichkeit eines unbeabsichtigten Atomkrieges beseitigt worden. Die Notwendigkeit, mit der Bombe zu leben, brachte Europa eine bis jetzt 20jährige friedliche Entwicklung und gearbete die Forderung nach Verminderung der zwischen den beiden Machtblöcken bestehenden Spannung.

Angesichts dieser massiven Unterstützung verfolgt die sowjetische Außenpolitik das Ziel, das Schreckgespenst einer neuen deutschen Gefahr an die Wand zu malen. Die Deutschen seien kriegs- und revanchelüstern, weil sie sich nicht mit den Gebietsverlusten und der deutschen Teilung abfinden wollen. „Verewigt die deutsche Teilung und behandelt die Bundesrepublik als besiegt Land und nicht als Bundesgenossen“ ist der Tenor der sowjetischen Propaganda.

Solch starre und unnachgiebige Haltung der Sowjets birgt selbstverständlich die Gefahr in sich, daß unsere westlichen Verbündeten der anscheinend unerfüllbaren Wünsche Bonns müde werden und sich über unseren Kopf hinweg mit dem Osten arrangieren. Dieser sowjetischen Propaganda wesentlich aktiver entgegenzuwirken, sollte daher die Hauptaufgabe des Gesamtdeutschen Ministeriums sein und unsere Regierung tut gut daran, sich auf stürmische Zeiten vorzubereiten.

#### Risse in den Machtblöcken

Die Abnutzungserscheinungen der Machtblöcke sind im Westen wie im Osten festzustellen. Frankreich bezweifelte mehr und mehr die Vormachtstellung der USA und glaubt Ansatzpunkte dafür zu sehen, daß das Europäische Sicherheitsproblem nur von den europäischen Nationalstaaten selbst gelöst werden könne. Sein Austritt aus der Nato soll ein Anfang sein, die Machtblöcke überhaupt aufzulösen und dadurch eine Entspannung einzuleiten. Paris hält die Sowjetunion nach Konsolidierung ihres Imperiums auch nicht mehr für aggressiv. Die sowjetische Rolle des „ehrliehen Maklers“ bei der Kaschmir-Konferenz im Februar in Teheran scheint die französische Ansicht sogar zu unterstützen.

Am „roten“ Block hat der Zahn der Zeit dagegen wesentlich stärker gegnagt. Die Bereitschaft der UdSSR zur Ko-Existenz führte zum ideologischen Bruch mit Rot-China. Jugoslawien und Albanien lösten sich aus dem sozialistischen Lager heraus und schließlich erschütterten die Volksaufstände in Ungarn und in

der sowjetisch besetzten Zone Deutschlands die herrschenden kommunistischen Diktaturen. Auch das traditionell freiheitliche und nationalbewußte Polen verlangte eine größere Unabhängigkeit von Moskau. Rumänien bezog eine neutrale Haltung im ideologischen Konflikt zwischen Peking und Moskau und forderte nach Frankreichs Bruch mit der Nato die Auflösung des Warschauer Paktes. Seine Bestrebungen wiederum, sich von den Sowjets noch weiter zu lösen, wurden von Tschu En-lai während seines im Juni stattgefundenen Staatsbesuchs in Rumänien nachdrücklich unterstützt.

Der veränderten Lage im Ostblock trugen die Westmächte insgesamt durch eine verstärkte Entspannungspolitik und regeren Handelsaustausch Rechnung. Natürlich darf nicht übersehen werden, daß der Liberalisierung im Ostblock Grenzen gesetzt sind. Die Regierungen der Satellitenstaaten sind kommunistische Diktaturen, die sich in der Mehrzahl nur durch die sowjetischen Bajonette an der Macht halten. Trotz allem verdient diese Aufweichung aufmerksam beobachtet und politisch vom Westen genutzt zu werden.

#### Entspannung — auf Kosten Gesamtdeutschlands?

Die relative Sicherheit der Mitgliedsstaaten der beiden Blöcke ging weitgehend von der stillschweigenden Anerkennung des status quo in Europa aus. Allen Entspannungsbestrebungen mußte sich daher die ungelöste Deutschland-Frage als größtes Hindernis in den Weg stellen. Der sicherlich ernst zu nehmende polnische Rapacki-Plan — Schaffung einer atomwaffenfreien Zone in Mitteleuropa — mußte naturgemäß an der Spaltung Deutschlands scheitern.

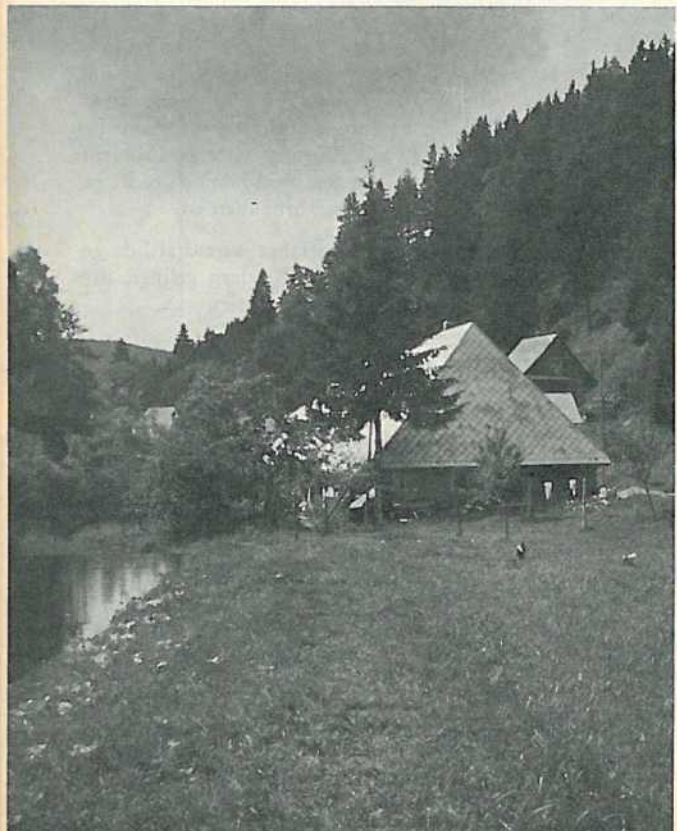
Aber eine Lösung der Deutschland-Frage bei und durch die bestehenden Machtblöcke erscheint völlig unmöglich. Gewährten die Sowjets dem deutschen Volk das Recht auf Selbstbestimmung, so überließen sie einen Teil „ihres“ Territoriums und „ihrer“ Wirtschaftskapazität ohne zwingenden Grund — wie eine verlorene Schlacht — der feindlichen Nato.

Andererseits ist auch der Westen nicht bereit, einer Wiedervereinigung nach sowjetischen Vorstellungen aus dem gleichen Grund zuzustimmen. Auch eine Lösung nach dem „Modell Österreich“ wird von der Sowjetunion nicht akzeptiert. Die Bundesrepublik ist heute neben den USA der wirtschaftlich und konventionell-militärisch stärkste Staat der freien Welt und die Sowjetzone hat sich inzwischen einen sehr beachtlichen siebten Platz in der Weltwirtschaftsliste errungen. Ein derartig starkes wiedervereinigtes Deutschland könnte sich leicht — gerade weil neutralisiert — wegen seiner verlorenen Ostgebiete zu einer ernststen Bedrohung der UdSSR entwickeln.

Doch nicht nur in Moskau, auch in der Tschechoslowakei und in Polen stößt eine Wiedervereinigung Deutschlands auf Widerstand. Die Tschechoslowakei hat entgegen dem auch heute noch völkerrechtlich gültigen Münchner Abkommen das deutsche Sudetenland okkupiert und Polen hat sich große Teile des Deutschen Reiches einverleibt. Ihr sogenannter „geschichtlicher Anspruch“ steht dabei auf sehr schwachen Füßen, denn im Laufe der Geschichte haben viele Völker auf dem gleichen Boden gelebt, ohne daraus Besitzansprüche abzuleiten. Andererseits hat man in diesen Staaten nicht vergessen, daß letztlich der zweite Weltkrieg ausbrach wegen 1918 gewaltsam abgetrennter deutscher Gebiete.

#### Unser schönes Deutschland

#### Haus im Schwarzwald



## Rekordmonat

war in vieler Hinsicht der vergangene Juni. Rekorde an trockenen Tagen, Temperaturen, Freibadbesuchern und Autobahnverstopfungen, das brachte ein fortdauernder Zustrom subtropischer Luft. Glücklicherweise, wer in diesen Superhundertstagen im Urlaub nichts weiter zu tun hatte, als zu braten und sich zu kühlen. Klabautermann kann nur wiederholen, was er schon über den Mai sagte. Hoffentlich wird dieser Vorschuß auf den Sommer nicht dem richtigen in der Haupturlaubszeit abgezogen. Natürlich gab es auch Gewitter und Unwetter. Es riß Bäume aus und versperrte in den mittleren und südlichen Teilen Deutschlands viele Straßen. Norddeutschland blieb davon verschont und man sah auch hier zu, ins Grüne, an die Luft und ins Wasser zu kommen. Das aber war nicht immer leicht, da es manchmal von den Städten bis zu der Küste auf den Straßen nur eine einzige Autoschlange gab.

## Korruption ist, wenn

der Staat große Aufträge erteilt, an denen sich einzelne staatliche Persönlichkeiten, die hohes Vertrauen genießen, bereichern. Wir Seeleute kennen das aus gar manchen Ländern, in denen zum Beispiel die Zollbeamten ihren Anteil am Schmuggel verlangen und kassieren. In unserer Bundesrepublik Deutschland sind wir weitgehend verschont davon, und wenn es anlässlich von fetten Bundeswehraufträgen trotzdem zu solchen Unterschleifen kommt, dann stehen einige hohe Beamte und Offiziere auch sofort inmitten eines großen Skandals. Daß dem so ist, kann nur als beruhigendes Zeichen dafür gewertet werden, daß Korruption bei uns die Ausnahme ist. Es handelt sich gegenwärtig genaugenommen um einen Doppelskandal. Denn

Reihe von Paten- und Partnerstädten verbindet, alle in sportlichem Geist. Rekordhöhe erreichte in diesem Jahr die Teilnehmerzahl der Segelsportler, nämlich 832 Nennungen für genau 600 Boote, das sind je 100 mehr als im Vorjahr. Über einen Gast freute sich Kiel und die maritime Sportwelt ganz besonders, das ist Prinz Philip, der Deutschlands Sympathien genießt. An der Kieler Waterkant wurde er ganz besonders herzlich willkommen geheißen, weil die Königliche Hoheit ein mit vielen Pokalen ausgezeichneter Segler ist. Seine Gespräche mit dem prominentesten deutschen Ehrengast, dem Bundespräsidenten Heinrich Lübke, waren gekennzeichnet von jener herzerfrischenden Offenheit, mit der beim Segeln das Gesicht dem Meer zugewandt ist.

Noch ein anderes denkwürdiges Ereignis hatte Kiel zu verzeichnen. Das waren gleich zwei Jubiläen, nämlich das 30jährige des Marine-Ehrenmals in Laboe und des Deutschen Marine-Bundes, der vor 75 Jahren in Kiel gegründet wurde. Diese kameradschaftliche Vereinigung unter der Präsidentschaft des Konteradmirals a.D. Ernst Lucht, ist in den Nachkriegsjahren wieder zu einer festgefühten Kameradschaft zusammengeschweißt worden, zu einer großen Marinefamilie. Kiel war für diesen Bund schon immer ein beliebter Standort gewesen, fand doch vor 75 Jahren in ihren Mauern seine Gründung statt.

## Unser Star vom letzten Monat

hat nun, wenn er eins hätte, folgende Eintragung in seinem Tagebuch zu verzeichnen: 16. Juni 1966, 19.45 Uhr, passiere Hook van Holland, Ende der Rheinreise, Beginn der Seereise. Das ist genau das, was alle Tierfreunde schon seit langem erhofft haben. Hier bin ich Wal, hier darf ich es sein, wird er sich gesagt haben, als die Fluten endlich



Zeigt her eure Füßchen an der Waterkant, spielte diese französische Teenager-Auslese am Brunnen im Innenhof des Hamburger Rathauses. Wer möchte da nicht mitspielen! Diesen charmanten Besuch verdankt die Waterkant dem deutsch-französischen Jugendwerk.

Foto: Conti - Press

# DIT UN DAT zwischen ALM UN WATT

der sowieso schon viel umstrittene Abfangjäger Starfighter, der immerhin schon jahrelang die Gemüter wegen seiner hohen Absturzziffer bewegt, steht im Mittelpunkt. Das undurchsichtige Geschehen um ihn herum belastet das Verteidigungsministerium in Bonn und das Bundeswehrbeschaffungsamt in Koblenz in einem Ausmaß, das noch gar nicht völlig überschaubar ist. Ein vergeblicher Versuch, diese skandalösen Vorfälle vor der Öffentlichkeit zu verbergen, bestand darin, daß man einen kleineren Bestechungskomplex vorgeschoben hatte, um von laufenden Ermittlungen über eine weit größere Affäre abzulenken. Aber das gelingt eben bei unserer gut funktionierenden Pressefreiheit und bei der manchmal über die Stränge schlagenden, aber dennoch unbestechlichen Kontrolle, die sie ausübt, nicht.

## Brücke der Völker aus weißen Segeln

war diesmal im wahrsten Sinne des Wortes die über das internationale sportliche Ereignis hinaus bekannte Kieler Woche. An der Förde sind stets politische Gespräche und kultureller Wettstreit vertieft worden. Kiel hat viele Freunde, nicht nur bei seinen nächsten Nachbarn an Nord- und Ostsee, sondern auch in der weiten Welt, die Kiel und dieses imponierende Seglerereignis über eine große

wieder sauber und salzig waren, die Fische wieder reichlich und das Gejage ein Ende hatte. Man hatte es vorher schon aufgegeben, ihn zu jagen, denn der deutsche Direktor des Delphinariums hatte bekanntgegeben: „Wir ringen nicht mehr mit dem Wal, sondern mit Bergen von Protestbriefen der Tierfreunde.“ Die Holländer hatten dem weißen Meeressäugtier dann nur das Geleit gegeben, damit er sich nicht noch im weitverzweigten Rheindelta verirrt. Moby Dick hat also nun der abenteuerlichsten Phase seines Lebens seinen breiten Rücken zugekehrt.

## Rasante Gäste aus der Luft

fanden sich auf der blitznagelneuen aber für den Autoverkehr noch nicht freigegebenen Autobahnstrecke zwischen Groß-Mackenstedt und Wildeshausen ein. Es waren 3 Düsenflugzeuge, eine schwere Transportmaschine und ein leichter Hochdecker, die die Autobahn als Start- und Landebahn erprobten. Das ganze war klariert als Landeübung auf Notlandeplätzen. Es war die erste dieser Art. Autobahnabschnitte sollen indes nur im Verteidigungsfall der Luftwaffe als Notlandeplatz dienen. Man weiß jetzt jedenfalls, daß solche Notlandungen unter einigermaßen günstigen Umständen überhaupt möglich sind, und das war der Zweck der Übung.

## Als alte Herren nicht gefragt

sind Studenten an unseren sowieso schon überfüllten Universitäten. Es gibt sogar jetzt ein Mittel gegen diese alten Semester, die studieren und studieren und sich so wohl dabei befinden, daß sie nie zu einem Abschluß kommen. Das Bundesverwaltungsgericht in Berlin hat kürzlich entschieden, daß ungeeignete Studenten vom Studium an der Universität ausgeschlossen werden können. Ein Student der Medizin hatte sich gegen seinen Ausschluß gewehrt, doch vor dem Bundesverwaltungsgericht wurde er abgewiesen, er hatte bereits 15 Semester auf dem Buckel. Klabautermann meint, recht so.

## Zwei Nackte,

einmal handelt es sich um einen Mann im Schweinestall und zum anderen um eine Frau auf der Straße, die an diesen einigermaßen ungewöhnlichen Orten ihre Kleidung offenbar zu lästig fanden, um sie noch zu tragen. Das mit der Frau passierte in Hamburg. Dort kam in der Funkzentrale eine Alarmpmeldung, sie lautete: Hier zieht sich eine Frau auf offener Straße aus. Es ist natürlich klar, daß solch Striptease am helllichten Tage die Einwohner und Passanten einigermaßen auf Touren bringt. Aber auch die Polizei reagierte ziemlich elektrisiert. Das war einmal ein Einsatz! 5 Peterwagen rissen sich darum, doch nur einer konnte der Auserwählte sein. So lautete auch der Befehl der Zentrale eisenhart: Nur einer fährt, doch der meldete später: Es hat sich nicht gelohnt. Anders lag der Fall in Nienburg/Weser im Schweinestall. Dort traute eine Bauersfrau ihren Augen nicht, als sie zwischen 8 friedlich grunzenden Borstentieren einen schnarrenden Mann entdeckte, splitterfasernackt. Bei diesem holden Schläfer handelte es sich offenbar um einen Gemütsmenschen, denn geweckt von der Polizei erklärte er, sich noch zwischen den Schweinen die Augen reibend, daß er sich, als er sich hinlegte, daheim bei seiner Frau wähte. „Da habe ich mich eben ausgezogen und schlafengelegt.“ Natürlich war er einigermaßen alkoholisiert gewesen, aber Klabautermann meint, daß eine solche Verwechslung einigermaßen tief blicken läßt.

Klabautermann

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

# HAUSHALT UND KONTROLLE

Mit solcher lapidaren Überschrift ist nicht etwa die Tätigkeit der „drinnen waltenden züchtigen Hausfrau“ (wie Goethe sie in Herrmann und Dorothea schildert) gemeint oder etwa ihr je nach Temperament häufigeres oder selteneres Gespräch über die Höhe des Hausstandsgeldes mit dem Herrn Haushaltungsvorstand. Vielmehr sollen angesprochen sein die Finanzplanungen des Bundes in seinem Haushalt einerseits und die im Gegensatz dazu sich nicht so in der Öffentlichkeit und in Parlamentsitzungen abspielenden mehr oder minder lautstarken Debatten sowie die in aller Stille alljährlich durchgeführten Nachprüfungen des Haushalts andererseits.

## Echte parlamentarische Kontrolle

Seit es Regierungen gibt, ist neben der Innen- und Außenpolitik die Finanzpolitik derjenige Sektor, der die meiste Arbeit und Beachtung findet. Und das jedes Jahr wieder, während in den anderen mehr sachlich als finanziell bezogenen politischen Bereichen je nach Aktualität und Lage der Probleme Häufigkeit und Intensität wechseln. Auch kann es kaum Wunder nehmen, daß — „am Gelde hängt, zum Gelde drängt doch alles“ — die alljährlichen Haushaltsdebatten den mit Recht ergriffenen Anlaß geben, um über 60 Einzelpläne der 21 Bundesministerien im Deutschen Bundestag gesamtpolitisch zu diskutieren.

Nun hat die Ende des Monats Mai im Deutschen Bundestag abgeschlossene Behandlung des Bundeshaushalts 1966 zwei auffällige und, wie wir meinen, erfreuliche Tatsachen mit sich gebracht. Erstmals, hoffentlich nicht einmalig, ist es, nachdem bereits die Beratungen im Bundeskabinett erhebliche Streichungen der Anmeldungen fast aller Ressorts mit sich gebracht haben, daß es der Deutsche Bundestag gewesen ist, der im Sinne einer echten parlamentarischen Kontrolle einige Veränderungen des Etats beschlossen hat, die immerhin einer Kürzung von 250 Millionen DM entsprachen. Damit hat der Bundeshaushalt 1966 eine Gesamthöhe von 68,9 Milliarden DM erhalten.

## Keine Geldausgabemaschine

Nicht ganz unabhängig von den großzügigen Wahlbeschlüssen der Parlamentarier am Schluß der vierten Wahlperiode des Deutschen Bundestags vor etwas mehr als einem Jahr muß man die Ausführungen mancher Abgeordneter sehen, die zum Ausdruck brachten, daß es „nach der Wahl“ anders hieß. So sagte in der großen Haushaltsdebatte gelegentlich der dritten Lesung des Bundeshaushalts 1966 beispielsweise der Abgeordnete Dr. Emde: „Das Parlament hat in der jetzigen Phase seiner Arbeit seine Aufgabe voll erfüllt. Erstmals ist ein Haushalt im Haushaltsausschuß nicht erweitert, sondern mit einer ganz entscheidenden Kürzung dem Plenum zurückgeleitet worden. Wir haben an 1100 verschiedenen Haushaltspositionen Veränderungen in einem Volumen von 1,5 Milliarden DM vorgenommen. Auch in der Vergangenheit haben wir in unseren Haushaltsplänen erhebliche Umstellungen und Veränderungen erreicht. Aber dies ist tatsächlich der erste Vorgang, bei dem ein Entwurf der Regierung durch die Arbeit des Haushaltsausschusses verringert wurde, und diese Verringerung hat hier im Plenum nunmehr ihre Bestätigung erfahren. Ich glaube, das Parlament hat sich damit von dem Vorwurf befreit, der ihm in der Vergangenheit in der Öffentlichkeit gemacht wurde, nämlich nichts weiter, als eine Geldausgabemaschine zu sein, deren höchstes Ziel es sei, Wahlgeschenke zu verteilen; die Parlamentarier hätten keine andere Absicht, als auf ihre Wahlkreise zu schießen. Hier ist eine Fülle von unpopulären Entscheidungen getroffen wor-

den. Das Parlament hat seinen Ruf wiederhergestellt, und ich glaube, daß wir unsere Politik auch in Zukunft in dieser Form weiterbetreiben sollten.“

In ähnlicher Form hat sich bei gleicher Gelegenheit der Abgeordnete Dr. Althammer geäußert, wenn er sagte: „Ich möchte mit allem Nachdruck hier feststellen: Dieses Parlament hat der Versuchung widerstanden, mit zur Verfügung stehenden Geldern weitere Ausgaben zu beschließen. Dieses Parlament hat — ich betone das noch einmal — den Haushalt zum ersten Mal gegenüber der Regierungsvorlage weiterhin gekürzt. Ich meine, diese nicht immer populäre Verhaltensweise, die eine Reihe von sehr schmerzlichen Abstrichen einschließt, hat wiederum gezeigt, daß dieses Parlament besser ist als der Ruf, der ihm mancherorts angehängt wird.“

## Staat und Inflation

Das zweite auffällige und von der Gesamtbetrachtung her ebenfalls erfreuliche Ereignis ist die Tatsache gewesen, daß der gleiche Bundeshaushalt 1966 Anfang des Monats Juni den Bundesrat paspiert hat, ohne daß dieser Korrekturen angebracht hat. Wäre das der Fall gewesen, hätte es schwieriger und zeitverzögernder Bemühungen des Vermittlungsausschusses bedurft, um einen Kompromiß zu finden. So aber ist dieser Bundeshaushalt offensichtlich auf allgemeine Zustimmung gestoßen. Kritiker sagen, daß das auch Zeit wurde und weisen in diesem Zusammenhang auf das Gutachten des Sachverständigenrates hin, der bekanntlich die Ausgabenpolitik des Bundes als zu spendierfreudig lebhaft kritisiert hatte. Dieses Gutachten sagt wörtlich, daß die Ausgabenpolitik der öffentlichen Hand (also übrigens auch die der Länder und Gemeinden) in letzter Zeit dadurch gekennzeichnet war, daß die tatsächlichen Ausgaben weit stärker gestiegen sind als die geplanten, daß die geplanten Ausgaben größer sind als die veranschlagten laufenden Einnahmen, daß die tatsächlichen Einnahmen zwar über die veranschlagten hinausgehen, aber sehr viel weniger als sonst in Aufschwungsjahren, und daß mithin das Kassendefizit weit größer ist als erwartet. Bezogen auf das Jahr 1965 ist vom Sachverständigenrat festgestellt worden, daß das Ausmaß der staatlichen Ausgabensteigerung mit rund 10 Prozent im Vergleich zum Wachstum des realen Bruttosozialproduktes mit 5 Prozent ein Ausdruck dafür ist, wie stark der Staat 1965 zum Fortgang der schleichenden Inflation in der Bundesrepublik beigetragen hat.

Wenn beispielsweise der mit 63,9 Milliarden DM schon nicht echt ausgeglichene Bundesetat 1965 tatsächlich auf 65,8 Milliarden DM heraufgegangen ist, so waren damit alle guten Vorsätze vereitelt, und es konnte kaum die Rede davon sein, die Haushaltspolitik in den Dienst der Stabilität der Währung zu stellen. Soweit für 1965.

## 1966 von vornherein maßgehalten

In diesem Jahr jedoch hat sich die Bundesregierung erfolgreich bemüht, die Kirche im Dorf zu

lassen. Anforderungen an den Haushalt lagen in einer Höhe von 76 Milliarden DM vor. Durch drastische Einsparungen, nicht zuletzt auch mit Hilfe des Haushaltssicherungsgesetzes, ist seitens der Bundesregierung bereits eine Begrenzung auf 69,15 Milliarden DM erfolgt. Die Bundesregierung hat, wie es ihr mehr als häufig von der Wirtschaft und deren so oft gescholtenen Kammern und Verbänden nahegelegt wurde, zum streichenden Rotstift gegriffen. Sie hat damit einen ersten, aber sehr bedeutsamen Schritt getan, um das Haushaltsvolumen in Übereinstimmung zu bringen mit der realen Steigerung des Sozialproduktes. Wenn letztere von Sachverständigen mit 4—5 Prozent angenommen wird, so ist die Steigerung des Haushaltsvolumens um etwa 7 Prozent zwar relativ höher, aber doch nicht so hoch, wie vor den drastischen Streichungen, die, wie gesagt, im Gesamtinteresse nur zu begrüßen sind.

Das alles sind politische, ein wenig hausbacken klingende Gedanken, deren Befolgung aber im Zusammenhang mit der restriktiven Konjunkturpolitik der Deutschen Bundesbank dazu führen soll, daß wir alle die Früchte des erstaunlichen Wiederaufbaus nicht damit in Gefahr bringen, daß wir über unsere Verhältnisse leben. Dafür ist leider die erstmalige Passivität unserer Zahlungsbilanz ein warnendes Zeichen, genauso wie der Kursverfall am Rentenmarkt.

## Wächter über Wächter

Nicht vorwärts gerichtet auf Rhythmus und Gestaltung des Haushaltes, sondern genau umgekehrt auf abgelebte Haushalte abgestellt, ist die Tätigkeit des Bundesrechnungshofes. Wenn er hier erwähnt wird, so deshalb, weil neben dem politischen auch das verwaltungsmäßige Verhalten Einfluß auf die Haushaltsgebarung hat. Hat sich, wie oben ausgeführt, die Erkenntnis zu gesunder Beschränkung allgemein durchgesetzt, so will der Bundesrechnungshof mit seinen Prüfungen und Bemerkungen helfen, ein verhältnismäßig normales Ausgabengebaren sicherzustellen, und zwar im Interesse der dem Bund anvertrauten Milliarden von Steuergeldern. Nachlässigkeit und Versäumnisse werden von ihm festgestellt. Sein jährlicher Bericht weist schonungslos die erfreulicherweise seltenen behördlichen Fehlleistungen aus. So beispielsweise den Weiterbau von Forschungseinrichtungen, obwohl inzwischen in befreundeten Staaten der Bundesrepublik Deutschland der entsprechende Informationszugang eröffnet worden war. Oder es werden etwa Preiserhöhungen bei Bauvorhaben um 1400 Prozent festgestellt. Für 1963 beispielsweise hat der Bundesrechnungshof moniert, daß für die Reinigung von Kasernen mit 53 Millionen DM etwa 15 Prozent aller Betriebskosten für Kasernen ausgegeben wurden — ein Anteil, dessen Unverhältnismäßigkeit jedermann offensichtlich ist. Es sind aber nicht diese Einzelfeststellungen des „Wächters, der die Wächter bewacht“, die allein die Wirkung des Bundesrechnungshofes — und entsprechendes gilt für die Landesrechnungshöfe — ausmachen. Mindestens ebenso wichtig ist seine Funktion gleichsam als eine „Fleet in being“ durch seine bloße Existenz, und die Wahrscheinlichkeit, daß er prüfen und finden wird, erfüllt er eine vorsorgende und damit wirksame Funktion zum Wohle der öffentlichen Finanzgebarung in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft.



# Flottenumschau

## Bundesmarine

Das Personal der Bundesmarine besteht jetzt aus insgesamt 36 000 Soldaten. Die endgültige Planung sieht einen Personalbestand von etwa 40 000 Soldaten (Mannschaften, Unteroffiziere, Offiziere) vor. Dieses Ziel wird in einigen Jahren erreicht werden können. Es gibt jetzt 270 Kriegsschiffe und Hilfsschiffe der Bundesmarine. Davon rechnen 75 Einheiten als Hilfsschiffe. In diesem Sommer wird sich diese Zahl durch Indienstellung von Neubauten noch etwas erhöhen. Es sollen neue Landungsboote und Hilfsfahrzeuge in die Flotte eingereiht werden.

Anfang Juni übernahm die Schwere Amphibische Transport-Kompanie in Hamburg das Mehrzwecklandungsboot „Forelle“. Das Fahrzeug gehört zu der Serie von 22 Landungsbooten mittlerer Größe (Länge 41 m, 12 Knoten), von denen jetzt bereits elf Einheiten im Dienst sind. Der 105 m lange Versorger „Glücksburg“ lief in Flensburg vom Stapel. Das Schiff ist für die Versorgung von Kriegsschiffen mit Material verschiedener Art in See vorgesehen und erhält dementsprechendes Löschgeschirr. In Lübeck lief der Munitionstransporter „Odenwald“ vom Stapel, ein Schwesterschiff der bereits im Februar zu Wasser gelassenen „Westerwald“. Die mehr als 100 m langen Schiffe können in ihren Spezialräumen etwa 1000 t Munition befördern. Für die Übergabe der Munition an Kriegsschiffe auf See und in Fahrt erhalten sie besondere Einrichtungen. Die außer Dienst gestellten Schulfregatten „Graf Spee“ und „Hipper“ sollen zu Flugsicherungsschiffen umgebaut werden und ab etwa 1968 für den Flugsicherungsdienst in der Nordsee bereitstehen. Es ist beabsichtigt, diesen Schiffen Hubschrauber an Bord zu geben. Für die neue Aufgabe sollen die Einheiten moderne Fernmelde- und Navigationsanlagen erhalten; sie werden mit einem Lazarett ausgestattet. Diese früheren Fregatten wurden 1958 in England gekauft. Viele junge Soldaten haben auf diesen Schiffen ihre erste Ausbildung erhalten. Die Maschinenanlagen dieser mehr als 30 Jahre alten Schiffe (Turbinen mit 4300 PS) brauchen nicht erneuert zu werden. Daher ist der Umbau zu Flugsicherungsschiffen rationeller, als die Vergabe von Neubauten.

Für die Bewaffnung von Schnellbooten wird voraussichtlich die britische Flugabwehrrakete „Seacat“ in Betracht kommen. Diese kleine See-Luft-Rakete (Sea-Air-Missile = SAM) ist in der britischen Marine auf verschiedenen Schiffstypen eingebaut. Sie wird auch in der niederländischen und kanadischen Marine benutzt. Diese kleine Rakete ist etwa 1,5 m lang, hat eine hohe Geschwindigkeit und eine Reichweite von etwa 10 Kilometern.

Die Schulschiffe „Deutschland“ und „Ruhr“ sind von ihrer 4<sup>1/2</sup>monatigen Auslandsreise rund um Südamerika rechtzeitig zur Kieler Woche zurückgekehrt. Den letzten Abschnitt der Reise legten sie gemeinsam zurück. Hierbei hatten sie Gelegenheit, seemännische Übungen durchzuführen, wie Schlepp-Manöver oder Übergabe von Material in Parallelfahrt, das sogenannte High-Line-Manöver.

## Flottenbesuche

Zur Kieler Woche war der Besuch von Kriegsschiffen aus Belgien, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Italien, Schweden und den USA zu verzeichnen. Darunter waren Zerstörer, Fre-

gatten, Minensucher und Begleitschiffe. Einige dieser Einheiten waren sehr moderne Schiffe. Die Bundesmarine verlegte den Zerstörer „Bayern“, die „Gorch Fock“ und mehrere andere Schiffe für diese Tage nach Kiel. Der Bundespräsident und Prinz Philip waren die prominentesten Gäste.

## Fremde Marinen

Für die türkische Marine wurde bei der Lürssen-Werft das dritte von vier bestellten Schnellbooten zu Wasser gelassen. Der Neubau erhielt den Namen „Atmaca“; er hat 160 ts Wasserverdrängung, Dieselmotoren von 12 000 PS und soll 42 Knoten laufen. Diese Serie entspricht weitgehend dem S-Boots-Typ „Jaguar“ der Bundesmarine.

Die britische Marine hat das erste Landungsunterstützungsschiff in Dienst gestellt und erprobt. Es ist den amerikanischen Landungsdockschiffen ähnlich. Mit diesen Einheiten wurde ein neuer Kriegsschiffstyp entwickelt. Die etwa 160 m langen britischen Fahrzeuge tragen alle Aufbauten auf dem Vorschiff, dahinter liegt ein großes Hubschrauberdeck. Das Heck ist eine Dockkammer zur Aufnahme kleiner Landungsboote. Wenn diese kleinen Boote das Landungsunterstützungsschiff verlassen wollen, wird das Heck des Mutterschiffes

durch Fluten von Ballasttanks tiefer getrimmt, bis die kleinen Boote aufschwimmen und die Heckklappe mit eigener Kraft verlassen können. Es handelt sich hier um Mutterschiffe für amphibische Unternehmen, die in diesen Ländern im allgemeinen von der Marineinfanterie durchgeführt werden sollen. Die Schiffe können zusätzlich Kraftwagen und sonstiges Gerät befördern. Die britischen Landungsunterstützungsschiffe haben 24 000 PS und laufen 23 Knoten. Die britische Marine beabsichtigt den Bau eines weiteren kernenergieangetriebenen Ubootes, das später den Namen „Churchill“ tragen soll. Im Flottenbauprogramm ist bis Anfang der siebziger Jahre die Indienstellung von insgesamt acht Ubooten mit Kernenergieantrieb vorgesehen. Davon sollen vier Boote für die Uboots-Jagd ausgestattet werden, die anderen vier Reaktorboote sollen Polaris-Raketen erhalten. Der größere Teil der britischen Uboote hat jedoch konventionellen Antrieb und dient der Aufklärung.

Bereits seit einigen Jahren haben Zerstörer die Abmessungen und die Kampfkraft früherer Kreuzer erreicht. Im britischen Kriegsschiffbau zeichnet sich die Entwicklung ab, daß die Korvetten unter Beibehaltung ihrer bisherigen Kampfkraft kleinere Abmessungen erhalten können. In der Planung ist der Typ einer Korvette von nur 60 m Länge, die mit Schnellfeuerkanonen, radargesteuerter Feuerleitanlage, Seacat-Raketen, Wasserbombenwerfer usw. ausgestattet ist, und damit als Mehrzweckfahrzeug (Geleitdienst, Uboots-Jagd, Hilfsschiff bei amphibischen Unternehmen usw.) eingesetzt werden kann. Für einen derartigen Kriegsschiffstyp werden sich auch diejenigen Marinen interessieren, die ihre neuen kleineren Kriegsschiffe bei den leistungsfähigen Werften der großen Seenationen bestellen. —R—



gehört  
gesehen  
festgehalten

### Meuterei

gab es auf einem alten englischen Seelenverkäufer in Cuxhaven. Der Dolch eines betrunkenen Besatzungsmitgliedes funkelte in beängstigender Schärfe am Halse des Kapitäns, der der Mannschaft den Landgang aus rechtlichen Gründen nicht gestatten konnte. Außerdem war er nicht in der Lage, die Heuer zu zahlen.

Das war der Grund zur Revolte, die zunächst dem Kapitän einen Nervenzusammenbruch mit anschließendem Herzinfarkt einbrachte. Die Wasserschutzpolizei mußte das Schiff regelrecht entern, um den Messerhelden in Gewahrsam nehmen zu können. Trotzdem gingen die Leute über schmale Leitern an Land, randalierten und ließen einige mehr oder minder wertvolle Gegenstände mitgehen. Der mit der Führung des Schiffes beauftragte I. Offizier zog es vor, in einem Hotel zu übernachten. Sein Stellvertreter nahm — so erzählt man es sich — an Bord vorsichtshalber ein scharf geschliffenes Beil mit ins Bett, um sich notfalls gegen seine Leute verteidigen zu können. Nach einigen Tagen, die nicht ohne weitere Zwischenfälle verliefen, ging die Fahrt des Schiffes mit reduzierter Besatzung weiter nach Leningrad.

### Die Weltflotten in Schublade

besitzt ein 35jähriger Hamburger. Er nennt Europas größte Schiffsmodellsammlung sein eigen. Rund 8000 Nachbildungen sind es. Vom alten

Windjammer bis zum Supertanker; vom Konvoischiff „Wappen von Hamburg“ bis zum hochmodernen US-Raketenzerstörer. In 60 Schubladen und 30 Kästen ist die Sammlung untergebracht. Der Eigner behauptet stolz, daß er in der Lage ist, alle Seeschlachten des 20. Jahrhunderts mit sämtlichen daran beteiligten Schiffen darzustellen.

### Seine Einberufung

verschlief ein Hamburger Schiffszimmermann. Nach einer durchzechten Nacht wollte er sich vor dem nun beginnenden anstrengenden Dienst im „Grauen Rock“ noch etwas erholen. Er dachte dabei nicht an das pünktliche Aufstehen, das er mit Sicherheit in den nächsten 18 Monaten erlernen wird. Aus Angst, wegen seines Zuspätkommens bestraft zu werden, blieb der junge Mann gleich ganz zu Hause, bis ihn die Feldjäger holten. Die vom Kieler Schöffengericht verhängte Strafe wurde zur Bewährung ausgesetzt.

### Eine leichte Dame

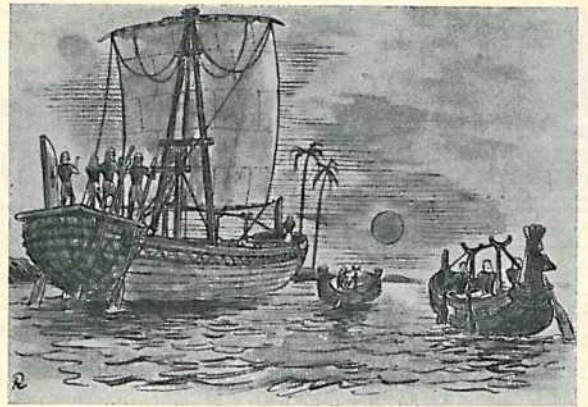
brachte einen schweren Tanker zum Halten. Die Dame, die als Beruf „Animiermädchen“ angab, versäumte nach einem Zechgelage an Bord des dänischen Tankers „Esso Aalborg“ das rechtzeitige Vonbordgehen und fuhr bis kurz hinter Feuerschiff Elbe I mit. Der Kapitän, der mit diesem zwar nicht blinden, aber dafür recht verkaterten Fahrgast nicht einverstanden war, setzte die Frau mit Hilfe des Lotsenversetzbootes und der Wasserschutzpolizei in Cuxhaven an Land. Die Rückfahrt nach Hamburg mußte sie selbst bezahlen.

### Ein Film

der für Heranwachsende unter 21 Jahren verboten war, hatte es einem noch zu jungen Seemann angetan. Um sich die begehrte Kinokarte zu verschaffen, fälschte er kurzerhand seinen Personalausweis und wurde dabei prompt erwischt. Mit DM 50,— büßte er sein Begehren, leicht oder fast überhaupt nicht bekleidete Damen auf der Leinwand bewundern zu dürfen. Nun, da er inzwischen das erforderliche Alter erreicht hat, wird es ihm gelingen, ungehindert alle Kinosperrern zu passieren.

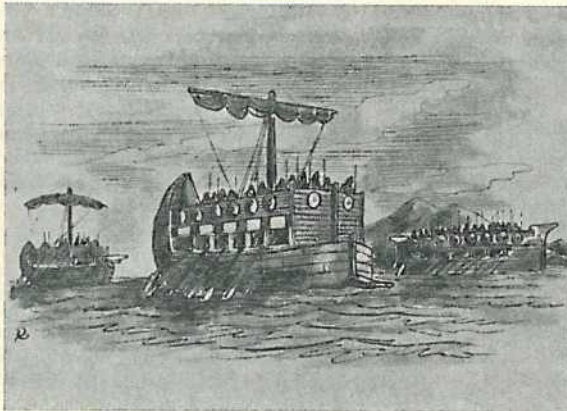
# Schiffe, die Geschichte machten

1



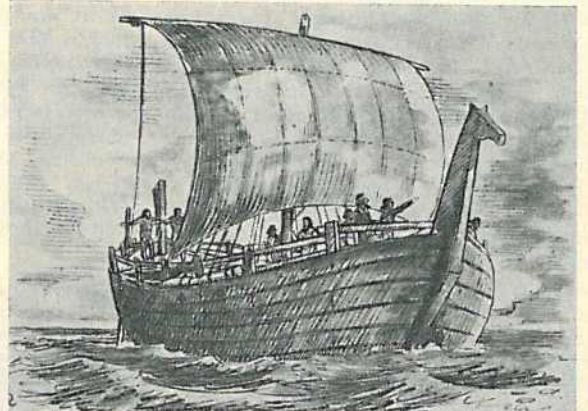
Mit Bockmast und Segel befuhr dieses ägyptische Schiff den unteren Nil und die Küstengewässer bereits im Jahre 3500 vor der christlichen Zeitrechnung. Der zweibeinige Bockmast, an dem ein mit Rahstangen befestigtes Segel hing, stand mittschiffs. Das Segel konnte jedoch nicht gebraust werden. Eine starke Trosse, um Bug und Heck geschoren, mittschiffs über Holzgabeln geführt, hielt den Schiffskörper fest zusammen. Ein netzartiges Geflecht an Bug und Heck verstärkte ebenfalls die Konstruktion. Das erste uns bekannte Wasserfahrzeug, das alt ägyptische Papyrusboot, wurde aus Papyrusstauden gebunden.

2



Charter-Schiffe aus Phönizien wurden bereits 2500 Jahre vor der christlichen Zeitrechnung von den Ägyptern gemietet. Die Phönizier kamen aus dem Osten und siedelten an den Gestaden des heutigen Syriens. Sie waren hervorragende Seeleute und stellten für ihre Charter-Schiffe auch die Matrosen. Gebaut waren ihre Schiffe aus Zedernholz. Ihre robusten Kriegsschiffe fuhrten nicht nur im Dienste der Ägypter, sondern auch der Assyrer, und ihre Handelsschiffe befuhrten alle Meere der Welt des Altertums. Sie sollen sogar bis ins heutige England und Norwegen vorgedrungen sein.

3



Abenteuerlust und kaufmännischer Geist trieben die Phönizier immer weiter über die Grenzen der „Alten Welt“ hinaus. Sie gründeten Karthago, Tartessos (Cadix/Spanien). Kiel und Spanten gaben ihren Schiffen besondere Stabilität. Ihre Handelsschiffe hatten eine Länge von 30 Metern, eine Breite von 10 Metern und einen Tiefgang von 2,5 Metern. Man nimmt sogar an, daß die geschnitzten Pferdeköpfe am Vordersteven ihrer Schiffe die skandinavischen Völker zu den Drachenköpfen der späteren Wikingerschiffe angeregt haben. 600 v. Chr. umschifften die Phönizier Afrika.

4



Odysseus' Schiff. Mit diesem Fahrzeug soll Odysseus, der sagenhafte Held Homers, seine abenteuerliche Reise unternommen haben. Der Schiffbau der Griechen wurde von den Phöniziern als Lehrmeister beeinflusst. Die griechische Sagenwelt berichtet schon von sehr frühzeitigen Seefahrten, aber erst der deutsche Forscher Heinrich Schliemann hat in der Mitte des vergangenen Jahrhunderts die Existenz Trojas durch seine Ausgrabungen nachgewiesen und damit den gewaltigen Erzählungen Homers eine wissenschaftliche Grundlage gegeben.

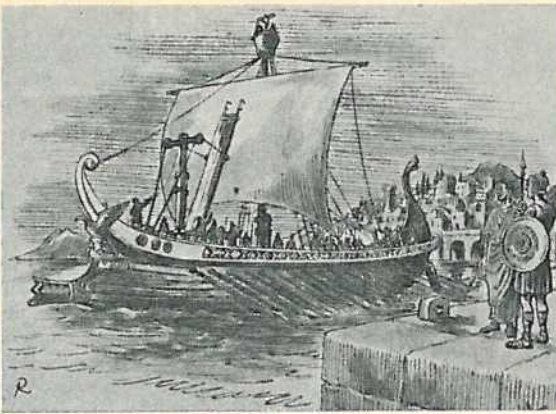
5



Der Kampf im Mittelmeer entbrannte um die Vorherrschaft zwischen Griechen und Persern. Er wurde von den Persern ausschließlich auf phönizischen Schiffen geführt. Später erzitterte Rom unter den Schlägen der Karthager, die einst eine phönizische Kolonie, mit ihren Flotten das Mittelmeer kontrollierten und die römische Seemacht an den Rand der Vernichtung brachten. Die karthagischen „Fünfreier“ (fünf Reihen Ruderer an jeder Bordseite) waren die Schrecken der Römer. Man nimmt an, daß an jedem Riemen unten zwei und oben drei Mann saßen.

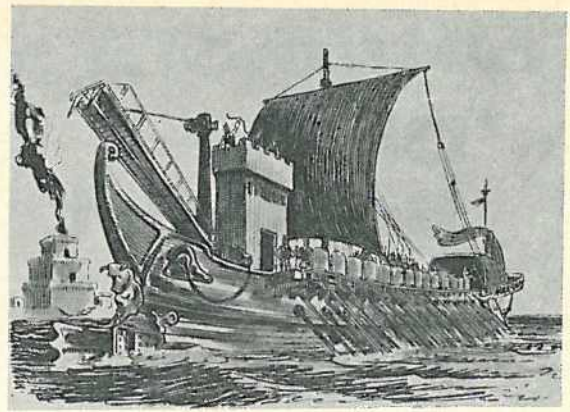


6



Das Piratenschiff. Das Mittelmeer war als viel befahrenes Gewässer Tummelplatz der Piraten. Vor allem das Ostufer war gefährdet. Hier wohnten die Illyrier, verwegene Seeleute, die römische Handelsschiffe und einzelne Kriegsfahrzeuge überfielen und ausraubten. Die leichtgebauten illyrischen Ruderschiffe waren an Schnelligkeit und Wendigkeit den Römern überlegen und zwangen sie schließlich, den Schiffstyp der Seeräuber nachzubauen. Es war der „Liburne“-Typ, der 31 v. Chr. in der Seeschlacht von Aktium im Bürgerkrieg zwischen Oktavian Augustus und Antonius den „Fünfhörnern“ überlegen war.

7



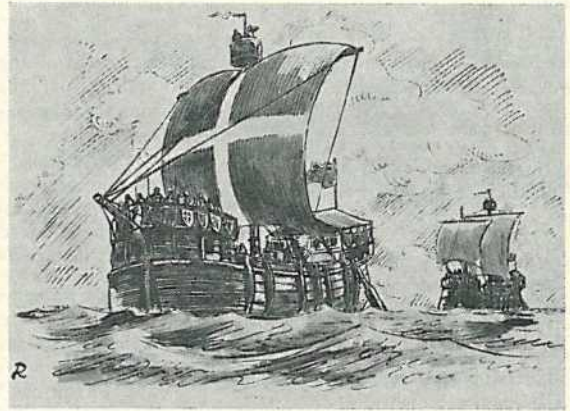
In der Entwicklung der Kriege mit den Karthagern konstruierten die Römer immer größere Kriegsfahrzeuge, besonders solche mit drei Ruderreihen. Neu war der acht bis zehn Meter hohe Pfahl mit einer schwenkbaren Enterbrücke auf dem Vorderschiff. Die Höchstgeschwindigkeit dieser Schiffe betrug etwa fünf, die Reisegeschwindigkeit indessen lag wesentlich niedriger: Etwa 50 sm. An Bord der Schiffe waren bis zu 300 Ruderer und 120 Soldaten. Ein Schiff hatte nach heutigen Begriffen etwa die Größe von 500 Bruttoregistertonnen.

8



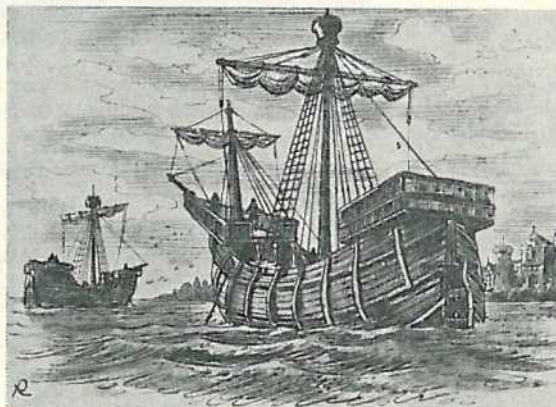
Das Schiff der Wikinger tauchte zur Zeit des Frankenkaisers Karls des Großen erstmalig in größeren Verbänden auf. Aber von römischen Darstellungen weiß man, daß sie nicht die ersten germanischen Schiffe waren. Schon 400 v. Chr. entstand das „Hirschsprung-Koppelboot“, das man auf der Insel Alsen gefunden hat. Es zeigt in seinem Klinkerbau, bei dem Planken „aneinandergelagert“ sind, eine erstaunliche Festigkeit. Das Nydam-Schiff (250 bis 220 v. Chr.), das Gokstad-Schiff und das Oseberg-Schiff (900 n. Chr.) waren bis zu 24 Meter lang.

9



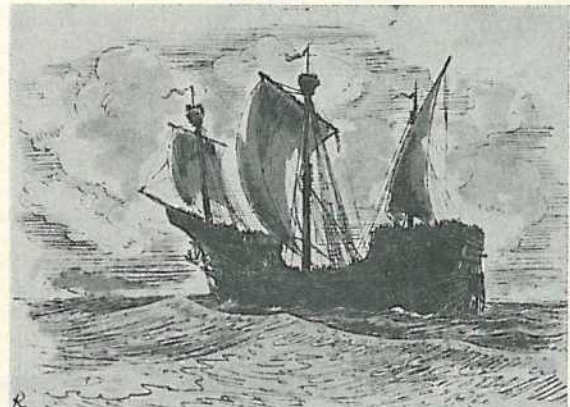
Mit zunehmendem Warenverkehr in den nordischen Gewässern wurde das leichte Wikingerschiff sehr bald durch schwerere, für Lasten geeignetere Schiffe verdrängt. Das „Normannenschiff“, breiter und mit Vorder- und Hinterkastell versehen, war wesentlich ein Segelfahrzeug. Während der Kreuzzüge (1096–1270) segelten bereits breite, schwerfällige Fahrzeuge mit Kriegern, Pferden, Proviant und schwerem Belagerungsgerät nach dem Heiligen Land. Gesteuert wurden diese Schiffe jedoch immer noch von seitlichen Steuerrudern.

10



Die Kogge der Hanse gilt als die Quelle der hansischen Macht. Es war ein breites, seetüchtiges Fahrzeug, das zunächst von den Friesen entwickelt, bald an der Nord- und Ostseeküste, später auch in England und Frankreich gebaut wurde. Die Friesen nahmen um 1400 das Heckruder in Gebrauch, das die Seitenruder endgültig verdrängte. An der deutschen Küste wurde allgemein die „Danziger Roggenlast“ (etwa 2000 kg) als Maß verwendet, um die Größe eines Schiffes an Hand der mitgeführten Tonnen zu bestimmen. Die größeren Typen der Kogge waren 400 Tonnen groß.

11



Im Jahre 1462 kam von La Rochelle ein Schiff nach Danzig, das einen Markstein in der Geschichte der Schiffbaukunst bildet und unter dem Namen „Peter von La Rochelle“ berühmt wurde. Später hieß es „Peter von Danzig“, denn die Danziger übernahmen das Schiff. Es blieb das mächtigste Kriegs- und Handelsschiff des Nordens. 1471 segelte es mit einer Besatzung von 350 Mann nach Westen und verschaffte der Hanse Geltung gegen die englische Seemacht. Bei 43 Meter Länge maß die „Peter von Danzig“ 12,5 Meter in der Breite und hatte über 800 Tonnen Ladefähigkeit.

Wird fortgesetzt

# Die Seefahrt im Funk

fahrt im Funk - stop - die Seefahrt im Funk - stop - die Seefahrt

Zwischen den drei Punkten des Morsezeichens „S“, die der Italiener Guglielmo Marconi am 12. Dezember 1901 um 12.30 Uhr von Cornwall in England nach St. Johns auf Neu-Fundland 3500 Kilometer „funkentelegraphisch“ über den Nordatlantik schickte und der Sendung „Gruß an Bord“, die der Norddeutsche Rundfunk alljährlich am 24. Dezember in der Zeit von 19.00 bis 19.45 Uhr ausstrahlt, liegen rund 65 Jahre.

In diesen sechseinhalb Jahrzehnten spielte sich das „drahtlose Abenteuer“ unseres Jahrhunderts ab.

Dieses Abenteuer geht weiter!

Die Funkentelegraphie des Altmeisters aller „Sparkse“ dient der Sicherheit von Menschenleben und Gütern auf See.

Das jüngere Kind dieses Mediums unseres Jahrhunderts, der sogenannte „drahtlose Hörrundfunk“, macht Programme!

Der Rundfunksender in der größten Hafenstadt Deutschlands, Hamburg, hat sich schon sehr früh mit den Belangen der Seefahrt befaßt.

Am 9. Juni des Jahres 1929 wurde von Bord des Hamburg-Süd-Passagierdampfers „Antonio Del-fino“ das erste Hafenkonzert im Programm der damaligen Norag ausgestrahlt. Das sonntägliche Hafenkonzert steht heute noch alle 14 Tage auf dem Programm des Norddeutschen Rundfunks, dem Nachfolger der alten Norag.

Eng verknüpft mit dem Begriff „Hafenkonzert aus Hamburg“ ist der Name Kurt Esmarch, der vor drei Jahren als Siebzjähriger das Ruder seiner Sendung, die er über 35 Jahre lang bewährte, in die Hände jüngerer Kollegen legte.

Das Hafenkonzert ist ein Kind des Hamburger Rundfunks. Es hat im Laufe der Jahre in Ost und West viele ähnliche und auch nachempfundene Sendungen entstehen lassen.

In den verschiedenen Rundfunk-Anstalten an der Küste und in den Ländern, in denen die Christliche Seefahrt zu Hause ist, steht die Welt der Seeleute in vielfältiger Form auf den Programmen. So ist es auch beim Norddeutschen Rundfunk der Fall.

Nennen wir nur die Seewetter-Berichte, die in einem 12-Stunden-Intervall, mittags und um Mitternacht über das erste Programm (Mittelwelle) ausgestrahlt werden. Dieser Seewetterbericht ist für diejenigen Schiffe bestimmt, die die „Telefonzentrale der Christlichen Seefahrt“, die Küstenfunk-Stationen Norddeich-Radio und Kiel-Radio, nicht empfangen können. Es sind dies die vielen, vielen sehr kleinen Schiffe, die keinen Grenzwellenempfänger, sondern nur einen regulären Rundfunk-Empfänger an Bord haben und sich im Sendebereich des Norddeutschen Rundfunks, also in Nord- und Ostsee befinden.

Im zweiten Programm des Norddeutschen Rundfunks (Hörfunk) wird täglich außer sonnabends und sonntags am frühen Nachmittag die 5-Minuten-Sendung „Aus der Schifffahrt“ ausgestrahlt. Hierbei lösen sich der Sender Hamburg und die Studios des Norddeutschen Rundfunks in Oldenburg, Flensburg und Kiel täglich ab. Die Sendung „Aus der Schifffahrt“ untersteht redaktionell dem Wirtschaftsfunk.

Im Schulfunk des NDR befaßt man sich seit Jahrzehnten mit der Seefahrt. Genannt seien in diesem Zusammenhang die Sendereihen: „Auf neuen Wegen“, „Naturwissenschaft und Technik“ und „Wege des Welthandels“. Gesendet wird der Schulfunk des NDR über die Wellen des 1. Programms (Mittelwelle) sowie des 2. Programms (UKW) des Hörfunks. Die aktuellen Ereignisse aus der Schifffahrt werden im NDR in den Sendungen „Echo des Tages“, „Umschau am Abend“, „Berichte von heute“ und sonnabends im „Kurier am Mittag“ wahrgenommen. Dieses geschieht in Form von Reportagen, Interviews und verlesenen Berichten, wie z. B. Kommentaren.

Auch für Informationen über personal- und sozialpolitische Fragen der Seefahrt hat der Rundfunk eine wöchentliche Sendereihe unter dem Titel „Welt der Arbeit“ bereit.

Selbstverständlich darf der Nachrichtendienst nicht vergessen werden, in dem ständig über das Geschehen in der Schifffahrt berichtet wird.

Seit zwölf Jahren hat die Sendung „Gruß an Bord“, die am Heiligen Abend für die Seeleute in aller Welt vom 1. Programm des Norddeutschen Rundfunks ausgestrahlt wird, eine besondere Bedeutung für sehr viele Familien im Hörerkreis des Hamburger Senders.

In den 45 Minuten am Heiligen Abend werden Übersee-Gespräche, die mit Schiffen geführt worden sind, gesendet und Weihnachtsgrüße zwischen Seemannsfamilien von der Küste und aus dem Binnenlande an ihre Fahrtenleute an Bord übermittelt. Außerdem werden Grüße von Seeleuten aus aller Welt für ihre Angehörigen in der Heimat verlesen. Leider ist es unmöglich, alle Grußwünsche, die Jahr für Jahr aus allen Teilen Deutschlands und aus Übersee in der Redaktion der Weihnachtssendung für Seeleute landen, zu berücksichtigen, da die zur Verfügung stehende Sendezeit nicht ausreicht.

Es tauchte im Hörerkreis mehrfach die Bitte auf, aus dieser einen Grußendung für Seeleute im Jahr, die fünfundvierzig Minuten lang ist, eine 60-Minutensendung zu machen, oder mehrere Grußsendungen für Seeleute im Laufe des Jahres im Programm des Norddeutschen Rundfunks zu bringen.

Die Deutsche Welle in Köln strahlt für die Seeleute, die sich in außereuropäischen Gewässern befinden, seit neun Jahren alle vier Wochen ihre Sendung „Grüße aus dem Heimathafen“ nach Übersee aus. Die redaktionelle Bearbeitung dieser Kurzwellensendung „Grüße aus dem Heimathafen“ wird ebenfalls im Norddeutschen Rundfunk durchgeführt und auch für die Deutsche Welle produziert. Die Sendungen „Gruß an Bord“ und die Weihnachtsausgabe der „Grüße aus dem Heimathafen“ entstehen praktisch in einer Redaktion.

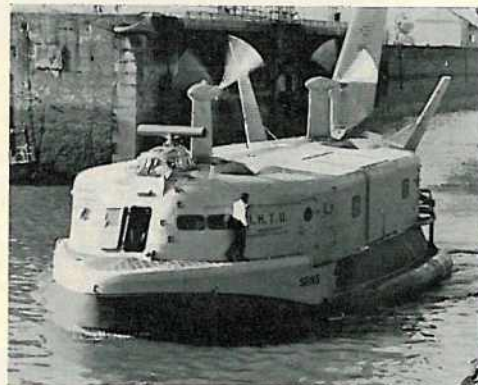
„Leinen los“, das ist der Titel der Sendung, die alljährlich im Rahmen des traditionellen „Fest Seefahrt“ vor einem begeisterten Publikum von Land- und Seeratten aufgenommen wird.

Die Vorbereitungsarbeiten für dieses Programm werden von den Mitarbeitern des Norddeutschen Rundfunks — genannt sei nur der Name Hans Freese, der mit seinem Hamburger Blasorchester im Hafenkonzert ein Begriff ist — und der Nautischen Kameradschaft „HANSEA“ von 1896 e.V. ausgeführt.

„Leinen los“ ist ein Beweis dafür, daß die Christliche Seefahrt auch im Unterhaltungs-Programm des Norddeutschen Rundfunks ihren festen Platz hat.

Hans Hermann Schlünz

## Das größte Luftkissenboot der Welt auf der Weser



Mit eigener Kraft und hoher Fahrt — 70 kn auf der Weser — verließ das größte Luftkissenfahrzeug der Welt „SRN 3“ der Interservice Hoverkraft Trial Unit, kürzlich die Bremerhavener Kaiserschleuse. Die 26 Tonnen schwere „SRN 3“ ist 21,3 m lang und 9,4 m breit und 9,1 m hoch. Das Fahrzeug kann neben der zehnköpfigen Besatzung entweder 50 t Last, beispielsweise Torpedos aufnehmen oder hundert Soldaten oder vier komplette Jeeps. Für den Luftstrom zum Abheben vom Untergrund mit Hilfe der „flexiblen Schürze“ bis zu 1,5 m sorgen die zum Antriebssystem gehörenden, leistungsstarken Düsenaggregate, deren Leistung um ein Vielfaches höher ist, als die zum Vorwärtstreiben mit beiden Luftschrauben. Die Möglichkeiten für die Entwicklung eines „Hovership“ mit 400 Tonnen, dem Modelle mit bis zu 1000 und mehr Tonnen folgen sollen, werden gegenwärtig von der British Hovercraft Corporation untersucht.

# Bratkartoffeln für Elefanten

Ein Bericht  
über einen Tiertransport  
für den Bremer Zoo

Wir liegen mit dem Schwergutfrachter MS „Rabenfels“ der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“ in Kalkutta. Ausnahmsweise hat Petrus in den letzten Tagen ein Einsehen mit uns gehabt und es ist jetzt nicht mehr so warm des Abends, sondern angenehm kühl nach der Tageshitze. Die Ladungsarbeiten — Übernahme von Stahl für Rijeka in Jugoslawien — sind abgeschlossen, wir warten nur noch auf die Verladung von vier Elefanten für den Bremer Zoo.

Gestern schon haben wir eine große Anzahl exotischer Vögel wie Marabus, Kraniche, Flamingos und Störche übernommen. Dazu vier Tiere einer in Indien heimischen Rehsorte, deren Vertreter aussehen wie das typische Bambi in Walt Disney's Zeichentrickfilmen. Und nicht zu vergessen ein junges Exemplar einer Elchart, das ich zusammen mit dem Bordelektriker wegen des struppigen Felles sofort auf den Namen „Struppi“ taufte. Struppi streckt als erstes Tier seinen Kopf aus der viel zu engen Transportkiste und frisst uns auch sofort den in aller Eile beim Koch in der Kombüse „gefundenen“ Salat aus der Hand.

Anschließend sehen wir uns die Vögel an und entscheiden wegen des herrlich bunten Gefieders und der stolzen Haltung, daß sie für einen Sonntagsbraten zu schade sind. Außerdem sind die meisten der „Miniaturlflugzeuge“ weit über einen Meter groß und es dürfte gar nicht einfach sein, solch einen Apparat in die Pfanne zu bekommen. Hinzu kommt noch, daß die Marabus (im Englischen secretary-bird = Sekretärsvogel genannt) uns mit einer solch überlegenen Miene und kaltem Lächeln ansehen, daß wir uns schleunigst aus der Reichweite begeben.

Heute nun gegen 22 Uhr sollen die Elefanten kommen. Zusammen mit dem Bordelektriker bleibe ich an Deck und warte. Gegen 23 Uhr wird es uns zu bunt (wir lernen nie mehr, daß man es in diesen tropischen Ländern mit der Zeit nicht so genau nimmt) und wir gehen langsam in Richtung auf das Zolltor am Hafenausgang. Und gerade dort kommen uns zwei der hier üblichen, schreiend bunt angemalten Lastwagen entgegen: Einer mit den vier Elefanten und der andere mit Futter vollgepackt bis obenhin. Eigentlich sind wir von der Größe der Tiere ein wenig enttäuscht; wir hatten sie uns größer vorgestellt. Doch dann sagen wir uns, daß die kleinen Riesen ja noch lange Zeit im Bremer Zoo leben sollen und es keinen Zweck hat, ausgewachsenen Tieren in Deutschland eine neue Heimat geben zu wollen.

Wir gehen zum Liegeplatz der „Rabenfels“ zurück, wo auch die beiden Lastwagen schon angekommen sind. Die Begleitmannschaft besteht aus vier rauen Gesellen, denen es auf dem windigen Wagen während der Fahrt offenbar recht kalt geworden ist. Sie haben sich in dicke Jacken aus Pelz eingewickelt.

Und jetzt geht das los, was man in Indien immer wieder beobachten kann: Wohl an die fünfzig in malerische Lumpen gehüllte Hafenarbeiter schnattern in den höchsten Tonalagen und mit größter Lautstärke aufeinander ein, um ihre Ansicht zur zweckmäßigsten Verladungsart beizutragen. Erst

die gerade eingetroffene Verladerin der Tiere, Frau Munro, schlichtet den Streit und nun wird ein Elefant nach dem anderen vom Kran an Bord gehievt. Das allerdings geht nicht ohne Angstschreie der Dickhäuter ab, und so mancher Elefantensapfel fällt vor Angst auf den Kai.

An Deck beruhigen sich die Tiere langsam, der Kleinste, von Frau Munro „Mina“ genannt und von uns auf „Fräulein Gaby“ umgetauft, frisst mir nach zehn Minuten schon Zuckerrohr aus der Hand. Alle vier sind Damen; die Namen der anderen lauten „Dany“, „Chambe“ und „Shoba“.

„Fräulein Gaby“ alias Mina entwickelt sofort den Hang zu kleinen Eskapaden, wie alle jungen Mädchen. Das besteht darin, daß sie sich füttern läßt, vertrauensvoll an die Leute herankommt und sie dann blitzschnell durch einen kleinen Stoß von den Beinen fegt.

Schon in den nächsten Tagen beginnen die beiden Schiffszimmerleute, an Deck wetterfeste Häuser aus Holzbohlen mit Segeltuchbespannung herzustellen; wir müssen ja noch durch den um diese Jahreszeit recht kalten Golf von Biscaya. Und in Deutschland ist es auch noch kühl für diese, tropisches Klima gewöhnten Tiere.

Bis Colombo bleiben die Dickhäuter frei an Deck, nur mit einem entsprechenden Strick daran gehindert, über das Schiff zu toben.

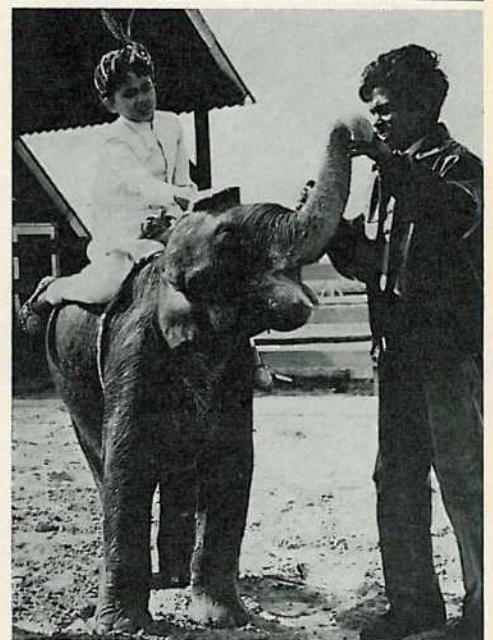
Hier in Colombo auf Ceylon kommen auch die indischen Tierpfleger an Bord. Ich darf sie Ihnen, verehrter Leser, mit Namen vorstellen: Peter Buttler, ein Anglo-Inder, der auch die Leitung über die Pflege der Tiere übernommen hat, und die beiden waschechten Inder Mohamed Yakub und Mohamed Jassin. Mohamed I und II sind die ersten Tage infolge des ungewohnten Bordbetriebs sehr schüchtern und sprechen kaum ein Wort; in den nächsten Tagen aber tauen auch sie auf und werden gesprächig.

Während der Überfahrt nach Rijeka werden dann die Gerätschaften für die Pfleger und die Tiere vervollständigt. Da die Inder eine eigene Unterkunft erhalten und sich auch selbst ihre gewohnten Reisgerichte bereiten wollen, werden vom Decks- und Maschinenpersonal alle erdenklichen Sachen zur Verfügung gestellt. Die Pfleger sollen einen großen elektrischen Kocher erhalten. Zu diesem Zweck richtet sich der Kapitän mit einer entsprechenden Bitte an den „Chief“, den Leitenden Ingenieur. Dieser wiederum gibt die Bitte an den „Arbeitsminister“ für das Maschinenpersonal, den II. Ingenieur, weiter, wobei sich folgendes Gespräch entwickelt: „Zweiter, der Elektriker muß für die Elefanten eine große Heizplatte bauen!“ Ratloses Gesicht beim II. und die Frage: „Wofür das denn?“ Dem Chief fällt prompt die richtige Antwort ein: „Einmal in der Woche bekommen die Elefanten Bratkartoffeln!“ — Verblüfftes Gesicht beim II. Ingenieur, dann atemloses Schweigen. Ob er das wohl geschluckt hat? Er hat! Fünf Minuten später verkündet er mit hochwichtiger Miene dem fassungslosen Elektriker: „Sie müssen eine große Heizplatte für die Elefanten bauen, die kriegen nämlich einmal in der Woche Bratkartoffeln.“

Nach dem Suez-Kanal wird es in Port Said schon recht kalt, die Dickhäuter siedeln in ihre neue, nochmals gegen Wind und Wetter verstärkte Behausung über. Später werden dann sogar schon die in aller Eile installierten Heizungen in Betrieb genommen. Die Rehe und die Vögel sind schon unter Deck im Vorschiff untergebracht worden. Kurz vor Rijeka bekommt der Elefant „Shoba“ Koliken, mit äußerster Maschinenleistung laufen wir den Hafen an. Aber weder die aufopfernde Pflege der Tierwärter und des Schiffspersonals, noch der über Funk benachrichtigte und sofort im Hafen an Bord kommende Tierarzt können dem Jumbo helfen. Noch am gleichen Tage stirbt sie und wird abgeholt. Wie sich später herausstellte, litt sie unter einer angeborenen Verwachsung innerer Organe; die Koliken waren der sekundäre Grund für ihren Tod. Den folgenden Tag über ist die Stimmung an Bord sehr gedrückt, doch der abendliche Landgang in Verbindung mit dem einheimischen Pflaumenbranntwein, dem Slivovica, läßt bald wieder die Heimreise-Stimmung aufkommen.

Und so geht es zwei Tage später durch das frühlingshafte Mittelmeer und den kalten Golf von Biscaya der Nordsee und damit dem Heimathafen Bremen zu, wo wir von den uns liebgewordenen Tieren Abschied nehmen müssen. Gerne würden wir „Struppi“ mit dem zotteligen Fell als Maskottchen an Bord behalten, aber es gibt natürlich keine Möglichkeit. Doch es bleibt uns ein Trost: Im Bremer Zoo, wo die Tiere ihre neue Heimat gefunden haben, können wir eines Tages wieder die Geschöpfe besuchen, die uns auf unserer modernen „Arche Noah“ eine lange Reise Arbeit und Mühe, aber auch viel Freude brachten.

Klaus-Peter Meyer



George Munro, Sohn des indischen Großwildjägers, in seiner Landestracht auf einem jungen Elefanten, der kürzlich mit einigen Artgenossen im neuen Bremer Zoo eintraf. Die Elefanten waren mit dem „Hansa“-Frachter MS „Rabenfels“ nach Deutschland befördert worden.

## Junge, Junge!

Junge, Junge, wird der Laie nur sagen, wenn er das hier sieht. Wie der Schwan unten rechts, der es vorzieht, lieber gar nichts mehr zu sehen. Aber der Fachmann von der Waterkant wird einen wesentlichen Unterschied zwischen den beiden Malern feststellen. Nämlich den, daß der japanische Akrobat an dem über 350 Meter hohen Fernsehturm vermutlich Kamikazeflieger war, weil er ja offenbar nichts mehr von seinem Leben hält und natürlich unsere UVV nicht kennt. Ganz anders unsere seemannischen Akrobaten links. Wer genau hinschaut, erkennt, daß sie den Unterschied zwischen Wagemut und Tollkühnheit kennen, denn sie haben sich durch Gurt und Leine vorschriftsmäßig gesichert. Und so haarsträubend das unten auch aussehen mag, das Foto hält nur fest, wie Werft- und Bugsierexperten es in Bremerhaven fertigbrachten, ein viel zu großes Dock durch ein viel zu kleines Schleusentor zu manövrieren. Sie bewiesen wieder einmal, daß aus dem Wörterbuch der Männer an der Waterkant die Vokabeln „es geht nicht“ gestrichen sind.

Fotos : dpa - Pressedienst, Koschwitz, Archiv VDR





# Philatelie zur See



**nach Rio  
und nach  
Montreal**



**E**inhundertfünf Jahre und elf Monate liegen zwischen den ersten Fahrten der beiden Schiffe, die auf diesen Briefmarken zu sehen sind. Schon ihr Äußeres dokumentiert den technischen Fortschritt dieses einen Jahrhunderts ganz augenfällig.

Der Tag der Briefmarke 1965 war der Anlaß für die Ausgabe der französischen Marke. Sie zeigt den Postschnelldampfer „La Guienne“ des Jahres 1860.

Am 15. Oktober 1859 war das 96 m lange 1200-BRT-Schiff in La Ciotat (zwischen Marseille und Toulon) vom Stapel gelaufen. Eine große Menschenmenge hatte an diesem Ereignis teilgenommen; denn als der eiserne Rumpf des Schiffes in

sein Element rauschte, da war in der Geschichte der Postbeförderung zwischen Frankreich und der Neuen Welt ein Meilenstein gesetzt worden.

Schon zwei Jahre vorher, im Juni 1857, war die Entscheidung gefallen: Für die Postbeförderung nach Nord-, Mittel- und Südamerika sollten bevorzugt regelmäßige Verbindungen geschaffen werden.

Ein Erlaß des Kaisers Napoleon III. vom 16. 9. 1857 bestimmte, daß besonders die Route nach Südamerika schnell ausgebaut werden sollte. Deshalb wurden vier Schiffe für die Relation Bordeaux – Rio de Janeiro in Auftrag gegeben. Eines von ihnen war „La Guienne“.

Als erstes der vier nahm sie am 24. Mai 1860 den Liniendienst nach Rio auf. Neun Jahre lang lief sie ständig zwischen diesen beiden Häfen hin und her, dann wurde sie zurückgezogen und umfangreichen Umbauten unterzogen. Der Rumpf wurde verlängert, an Stelle der recht schwachen – von Segeln unterstützten – 460-PS-Maschine wurde eine Dampfmaschine von 2400 PS eingebaut. Ab 1871 fuhr das Schiff dann unter dem Namen „Gambie“ weiter auf der Route Bordeaux – Rio. Im März 1873 sank der Dampfer vor der brasilianischen Küste. Die französische Post hat den Freunden der maritimen Philatelie mit dieser Marke die Möglichkeit gegeben, das Schiff in die Sammlung aufzunehmen.

Hatte „La Guienne“ einen Meilenstein in der Postbeförderung zwischen Frankreich und Brasilien gesetzt, so hat in diesen Tagen ein „Musikdampfer“ Quebec und Montreal erstmalig angelaufen, der in der Geschichte der Nordatlantikfahrt seinen Platz finden wird. Dieses Schiff ist weder erwähnenswert groß, noch legte es seine Reise über die Maßen schnell zurück. Es ist nagelneu – und es ist das erste Passagierschiff der Sowjetunion, das im Liniendienst zwischen der UdSSR und der Neuen Welt eingesetzt wird: die „Alexander Puschkin“.

Am 13. April 1966 war das knapp 20 000 BRT große Schiff zu seiner Jungfernfahrt von Leningrad ausgelaufen, am 26. April erreichte es Quebec und einen Tag später Montreal. Dort wurde an Bord der „Alexander Puschkin“ der Vertrag unterzeichnet, der die Beteiligung der Sowjetunion an der „Expo 67“ dokumentiert. Die russische Post hat aus Anlaß dieser ersten Fahrt eines sowjetischen Passagierschiffes zur Neuen Welt zwei Sondermarken zu 12 und 16 Kopeken herausgegeben. Diese beiden Marken kamen schon vier Wochen vor der Ankunft des Schiffes in Montreal an die Schalter, am 25. März nämlich. Für die Freunde der Seefahrt im Markenbild ist es sicherlich nicht uninteressant, zu erfahren, daß die „Alexander Puschkin“ auf einer deutschen Werft entstanden ist. Sie ist eines von drei Schiffen gleicher Größe, die bei der Matthias-Thesen-Werft in Wismar für russische Rechnung gebaut wurden bzw. werden.

Typschiff dieser größten Neubauten, die bisher auf mitteleuropäischen Werften gebaut wurden, war die „Iwan Franko“ (176,3 m lang, 26,3 m breit, 7,8 m tief, 750 Passagiere, 220 Mann Besatzung, knapp 20 000 BRT, 2 Sulzer-Dieselmotoren mit zusammen 21 000 PS für 20,3 Knoten). Dieses Schiff,

das nach einem ukrainischen Dichter des 19. Jahrhundert benannt ist, machte im November 1964 seine Jungfernfahrt und besuchte die Häfen von 14 Ländern. Während der Sommersaison 1965 lief die „Iwan Franko“ unter französischer Charter. Die Sowjets sollen aber Pläne für einen Linienverkehr Odessa (Heimathafen der „Iwan Franko“) – New York haben. Sollte dieser Dienst eröffnet werden, so gibt es bestimmt weitere Sondermarken. Außerdem kann man wohl auch noch mit interessanten Schiffspost-Belegen rechnen. (jwö)

## Rangliste der deutschen Schlager – Juni 1966

### 1. Sloop John B.

Herzlichen Glückwunsch für The Beach Boys. Sie hatten einen guten Stern, der ihnen so schnell den Sieg einbrachte. Hoffen wir, daß er ihnen treu bleibt.

### 2. Hundert Mann und ein Befehl

Freddy – hart wie Stahl – behauptet sich auf seinem vorigen Platz. Was man Barry Sadler in den USA glaubt, nimmt man ohne weiteres auch ihm noch lange ab!...

### 3. Sombody Help Me

Der „Hilferuf“ aus „den hintersten Reihen“ der Schlager-Parade (nämlich von Platz 26) wurde schlagartig erfüllt für die Spencer Davis Groups. Denn everybody helped them – alle halfen mit bei der Wahl ihres Liedes ins Spitzenteam.

### 4. These Boots Are Made For Walking

Noch am Zuge ist Nancy Sinatra. Zwar kann sie den Hit nicht mehr ausstehen, wenn sie an den Schabernak denkt, den ihr – wie sie glaubt – neidische Kollegen spielen. Denn täglich bringt ihr die Post Pakete mit alten Schuhen. An die 18 000 Paar sind es bis jetzt. Doch allem zum Trotz singt sie „demnächst in diesem Theater“ ihren neuen Titel, übersetzt etwa: „Wie findest du das, Liebling!“ Warten wir also auf die neue Sinatra-Masche...

### 5. The Sun Ain't Gonna Shine Any More

Die Walker-Brothers (zu gut deutsch: Tippelbrüder!) haben sich nun auch hochgearbeitet. Bald werden sie wohl kaum noch behaupten können, daß ihnen die Sonne nirgends lacht...

Bis demnächst

Ihre Magdalena Ahlers

(Copyright der Schlager-Reihenfolge  
by „Musikmarkt“)



Wir dachten, daß sie unseren Lesern auch gefällt

# Gorch Fock macht sein Einjähriges

Von Emil Sandt

Emil Sandt, Romanschriftsteller (1864–1938) lebte 50 Jahre ohne Unterbrechung in Hamburg. In den Mauern dieser Stadt vollzog sich das weite literarische Schaffen, das mit einem weltanschaulichen Werk abschloß und sich seit dem Tode dieses Autors in der Obhut der Hamburger Staats- und Universitätsbibliothek befindet.

Es lag nahe, daß sich ihm, selbst kein Niederdeutscher und des Plattdeutschen im Sprechen mächtig, hier auch Bindungen und Zusammenhänge aufschlossen, die der niederdeutschen Art und Sprache geistig-schöpferisch dienten. Stand auch die Wiege von Sandt im Schlesierland, so war er allem Niederdeutschen sehr zugetan.

So waren ihm in den Jahren 1908 und 1909 vornehmlich in Hamburger Zeitungen Skizzen und Erzählungen in Plattdeutsch aufgefallen, die eine besondere Note hatten und den Könner verrieten, verschaffte sich die Anschrift des damals noch unter dem Pseudonym schreibenden Hans Kinau, um ihm am 31. Dezember 1910 u. a. zu schreiben: "... es liegt nahe, sich bei besonderen Leistungen mit den Aussichten zu beschäftigen, die ein Mann wie Sie für die Literatur bietet und ich bin der sicheren Überzeugung, daß ich genügend Fähigkeiten besitze, in die Psyche von Leistungen zu tauchen, um hier zu sagen: schaffen Sie den niederdeutschen Roman, schreiben Sie das niederdeutsche große Drama. ..." Und Kinau, der spätere Gorch Fock, schreibt sofort zurück: "... ich frage mich, wie kommt du Schreiber dazu, einen so köstlichen, großen Brief auf dich zu beziehen ... Sie haben Ihr großes herrliches und gewaltiges Reich gefunden und machen mir nun Beine, daß ich daran gehe, meins zu suchen. Ich will es Ihnen danken mit der Tat. ..." Und dann stieg „Seefahrt ist not“ ans Licht.

Emil Sandt und Gorch Fock, der bedeutend jüngere, wurden Freunde. Briefe und persönliches Zusammensein fanden später in dem kleinen Büchlein „Gorch Fock und ich“ ihren bleibenden Niederschlag. Dann kam 1916, der Krieg tobte. Das Lied des eigenen Lebens mußte schweigen vor dem großen Gesang der Gemeinsamkeit. Diesen erschütternden Choral hat auch Gorch Fock mitgesungen. Es kam die Seeschlacht am Skagerak und für den großen Niederdeutschen hallte der letzte Orgelton ins nasse Sterben. Erika Valeska Sandt

Im Januar 1916 klingelte es an meiner Tür. Ich öffne. Draußen steht Gorch Fock in Feldgrau.

„Moin, Emmil Sandt.“

„Hurra, Gorch Fock! Gott grüß Euch. Also herein!“

Kaum hatte er Platz genommen, die Mütze in eine Ecke gefeuert, und das Koppel abgeschnallt, da dreht er seine Daumen umeinander. „Emmil Sandt, Sie müssen mir helfen!“

„Los!“ sage ich.

„Also ... direkt vom Balkan. Aber ich will doch auf die Kähne! Ich muß doch auf die Kähne. Was soll ich da unten, was hat ein Mensch wie ich überhaupt an Land zu suchen! Ran und rauf auf die Kähne! Und man will doch auch sonst vorwärts. Aber da bin ich nicht „gebildet“ genug, schloß er mit seinem lustigen, listigen Lachen, wobei er die Augen halb zusammenkniff.

„Wieso ... gebildet?“

„Tja, ich will nun meinen „Einjährigen“ machen.“

„Einjährigen? ... Wie alt sind Sie denn?“

„Min Mudder meent, sössundörtig.“ „Ja und wer verlangt denn den Unsinn von Ihnen?“

„Wi lewt in Dütschland. Dor mutt allens affstempelt sin, het Bismarck seggt. Dor lew he noch.“

„Aber es gibt doch den Künstlerparagrafen ...!“ Er fegte mit der Hand durch die Luft. „Hebht wi affschafft. Ward nu woll ook Munit-schon von mukt.“

„Das ist doch unerhört. Und lächerlich ist es auch. Von Ihnen, just Ihnen den Nachweis der Einjährigen Bildung zu verlangen.“

„För wat is wat, Emmil Sandt. Ick will jo höjer rupp! An Tirpitz hett min Hauptmann schreben un an Prinz Heinrich ... Ich muß doch weg vom Balkan. Ich muß auf die Kähne. Komm ich nu auch. Is all in de Reeg. Aber Bildung, Bildung! ... Relli-gi-on ... will'ck nich seggen. Dor will ick si woll wat vertellen. Und Geschichte? Von Korl den Großen bis Pipin den Lütten ... all'ns in de Reeg. Und Deutsch? — Ha! — Oohrto-ggraphie freilich — aber dat ännern se ja sülm alle Veerteljahr; man nich bange! denn kommt dor aber ... er zog die Augenbrauen hoch „Schemie un Physik!“ Er lehnte sich zurück. „Da wissen Sie ja so'n büschen. So'n Ahnung hab ich natürlich auch. Süh ...“ Sein Finger tippte an drei verschiedenen Stellen an der Wand über dem Sofa. „Wenn dor dree Hohns indreih sind un achter den ersten is Syrup un ick dreih em up, so kommt dor Syrup rut. Nich?“

„Stimmt!“ sagte ich.

„Un wenn achter den annern Köm is un ick dreih em up, denn so kommt dor Köm rut. Nich?“

„Zweifellos!“

„Un achter den dritten, wenn dor Schiet is, denn so kommt ...“

„Nicht ausgeschlossen!“ lachte ich, ihn unterbrechend, wieviel Zeit haben wir denn überhaupt? Wann ist denn dieses Examen?“

„Moin frö! Klock neegen!“

Ich riß die Augen auf „Morgen früh? Neun Uhr?“

„Tja, wie könnt uns nich lang upholln. Het allens III!“

Ich entschloß mich schnell. „Schön — also dann wird vor allen Dingen garnichts mehr gelernt. Garnichts. In den 24 Stunden werden Sie nur dösig davon. Da kann morgen nur Geistesgegenwart helfen.“

„Gegenwart des Geistes? Hab ich,“ unterbrach er mich bedeutsam. „Wie jener olle Großvadder. Klein Heini fragt: „Großvadder, wie schreibst man Soße?“ De Ohl het sin Leewdag nich Soße schreeben, weil he überhaupt nich schriewen kunn und het jümmers Tunke seggt. Aber Gegenwart des Geistes! — „Tja“, seggt he, „das ward ganz verschieden geschrieven. Wenn das Zippelsoße is, sodenn wird das mit einem Z geschrieven; und wenn das Senfsoße is, denn wird das mit einem S geschrieven. Wenn das aber Meerrettichsoße is, denn so wird das natürlich mit einem M geschrieven.“ — Man jo nich blameern! — Tja, aber so'n büschen möcht ich doch noch hören. Womit können sie einen denn da quälen?“ „Nun, da gibt es spezifisches Gewicht — und Hebelgesetze —“

„Hebel?“ Er lachte. „Gegenwart des Geistes! Emmil Sandt. Auf dat drütte Ohr bin ick man'n büschen sswerhörig. Hebel? Ist geboren am 18. März 1813 zu Wesselburen; war der größte Dramatiker seines Jahrhunderts. Un denn vertell ick von Judith un Gyge un von Maria Magdalena un Elise Lensing bis ran an die Christine un ...“

„Der Mann wird Sie sofort unterbrechen“, schob ich ein.

„Unterbrechen? Mich? Ick hebb doch den Hohn updreih! Dor mött he mi erst den Dumen int Mul steken. Wissen Sie, wie bei Kaufmann Kurzen bei Reutern. In de Stromtid. Daß die Sirupstonne nicht ausläuft. Aber das tut er nicht. Er ist ja gebildet.“

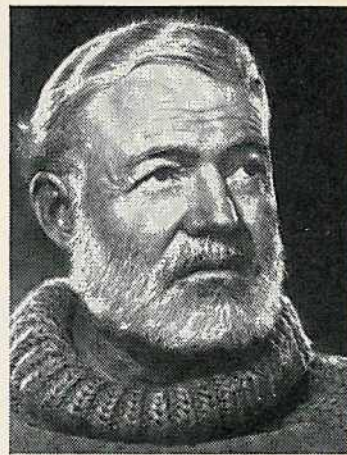
Wir überlegten. Zuletzt sagte ich: „Steigen Sie getrost in dieses Theater. Das ist auch von den Herren aus nur eine Formsache. Wie viele sind Sie denn?“

„Für das Gefecht bin ich alleine angesetzt.“

„Um so besser. Nun lassen Sie uns von was Vernünftigem schnackern. Kümmern Sie sich nicht mehr um diese Sache.“

Wir unterhielten uns noch wunder-volle anderthalb Stunden. Er sicherte mir freudig zu, gleich nach der Prüfung wieder zu mir zu komen. — Genau zur selben Zeit am nächsten Tage saß er wieder vor mir. Preis und Lob flossen aus seinem Munde und frohes Staunen lag in seinen Augen. Nicht über sich und das Gelingen, nein, über die Menschen, die einen Spruch gefällt hatten. Er war ihnen nichts schuldig geblieben, aber es waren auch Männer gewesen, die ihn nur da gesucht hatten, wo er zu finden sein mußte. Männer, die wußten, daß er ein tiefer Denker war, den das Studium der Geschichte der Menschheit reif ge-

ZUM 5. TODESTAG



Ernest Hemingway

Geboren am 21. Juli 1899  
in Oak Park,  
gestorben am 2. Juli 1961  
in Ketchum

Der amerikanische Schriftsteller, schon seit seiner Jugend ein Seebär und Abenteurer, ist Träger des Nobelpreises für Literatur und des Pulitzerpreises. Der harte Stil, der sich in der Erzählung „Der alte Mann und das Meer“ zur Meisterschaft entwickelt hat, kennzeichnet den rauen Realismus aller seiner Romane und Erzählungen.

macht und aufgeschlossen hatte für alle Bildung; und die keine Nebensache für wichtig genug gehalten hatten, um das Hauptbild zu stören. „Tja“, sagte er, „da heiß es: Herr Kandidat, gehen Sie mal auf einige Minuten hinaus. Wir werden uns beraten. Ich war ganz ruhig, Emil Sandt. Wonach man sich immer sehnt, nach der Güte im Menschen-gesicht, hier war es. Wir werden doch alle mal nackt und bloß einen Richterspruch erwarten. Und wenn einer doch nur Mensch ist — und richten soll! Die Güte im Gesicht.“ Er atmete tief. „Ich habe manchmal eine Viertelstunde hintereinander geredet und sie haben sinnend mit den Köpfen genickt. Ich war keine fünf Minuten draußen, da ließen sie mich holen. Und reichten mir die Hände. Ich hätte bestanden und das Zeugnis werde mir in 8 bis 14 Tagen zugeschickt.“ Er lachte plötzlich. „Damit war ich aber nicht einverstanden. Mein Urlaub wäre abgelaufen und ich möchte doch gern ... Sie sahen einander an. Die Güte! Die Güte! Nach einer Viertelstunde hatte ich mein feingeschriebenes Zeugnis.“ Gorch Fock, der nie für Zärtlichkeiten war, legte mir die Arme um den Hals. „Und jetzt bin ich gebildet! Und nun geht's — rauf auf die Kähne! Immer höjer rup!“

Dann gab's noch einen mannhaften Druck von Hand zu Hand und ein Tauchen Auge in Auge.

Ich habe ihn nicht wiedergesehen. Seine letzte Karte kam aus Flandern. Er schrieb, er sehne sich nach meiner faustischen Klausur; aber erst ... rauf auf die Kähne.

Der Kahn war die „Wiesbaden“. Es sind die großen Schwingungen des Alls. Er hockte im Mastkorb und sank in die Wellen. Und stieg zu den Sternen.



## **Kehrwieder- PHOTO- INFORMATIONEN**

### **Eine Serie vom Alltag an Bord**

Der photographierende Seemann wird schwerlich immer nur die See knipsen wollen, das eigene Schiff und die anderen, das Land von See aus gesehen. Er macht das natürlich auch, solange die Kamera als Bordgefährte noch den Reiz der Neuheit hat, er photographiert dann auch noch nicht anders als der Passagier, dem sich eine neue Photowelt auftut. Nach einiger Zeit aber entdeckt auch seine Kamera den Bord-Alltag, das Bildhafte der Seemannsarbeit, des schwimmenden Arbeitsplatzes, der beruflichen Atmosphäre, die – Romantik hin, Romantik her – so grundverschieden ist von der des Landes. Ein unerschöpfliches Bildthema!

Die Begegnung der Kamera mit dem Bord-Alltag erreicht einen Höhepunkt, wenn sie sich dem Menschen selbst zuwendet, dem Seemann bei seiner Alltagsverrichtung, dem Alltagsgesicht des Kameraden. Auf den Schiffsplanken ist man einander näher als in der übrigen Welt. Man hat ein sicheres Gefühl für das Wesen des anderen. Man macht von ihm mehr als nur ein Knipsbild. Und man hat es wiederum auch leicht, hinter die Fassade des Menschen zu kommen, weil er keine hat. Die Menschen auf See machen sich nichts vor. Sie sehen nicht so aus, wie sie aussehen möchten. Sie sehen so aus, wie sie sind, und wie der Beruf sie geprägt hat. Der Mann am Ruder macht keinen hellen Blick, frei nach Hans Albers, er hat ihn wirklich. Man braucht sein Bild nicht zu „stellen“, die Kamera

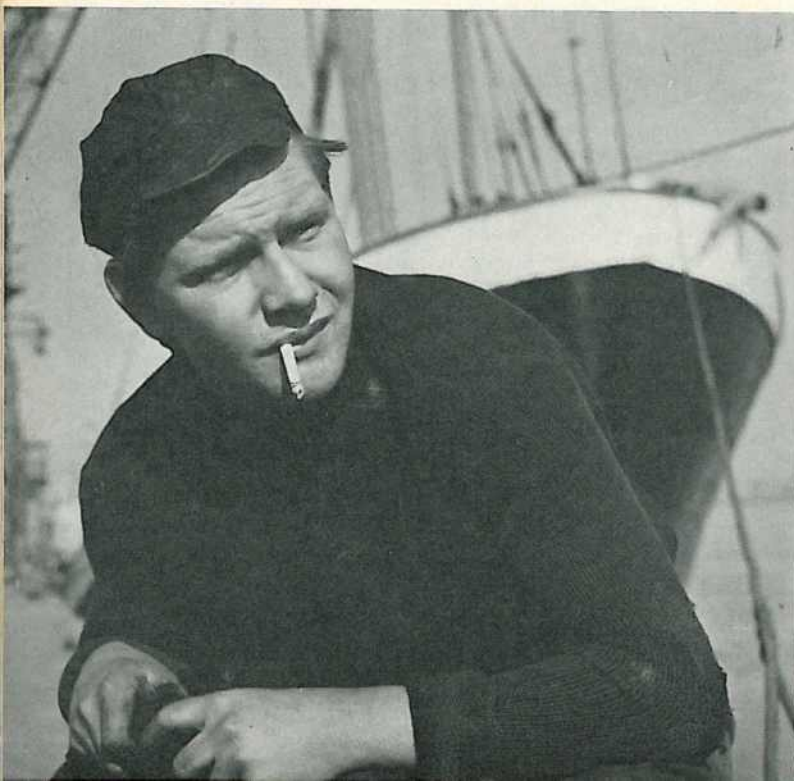
braucht ihn nur bei der Arbeit zu belauschen. Das wird immer ein Bild – ein Mannsbild.

Der Maschinist an seinem Stand – das ist auch nicht der Typ eines Menschen, dem man ein „bitte recht freundlich“ zurufen könnte, er kann aus dem Pflichtenkreis und der Härte seines Daseins nicht heraus, und gerade deshalb wird ein Bild aus seinem Alltag immer auch sein bestes sein.

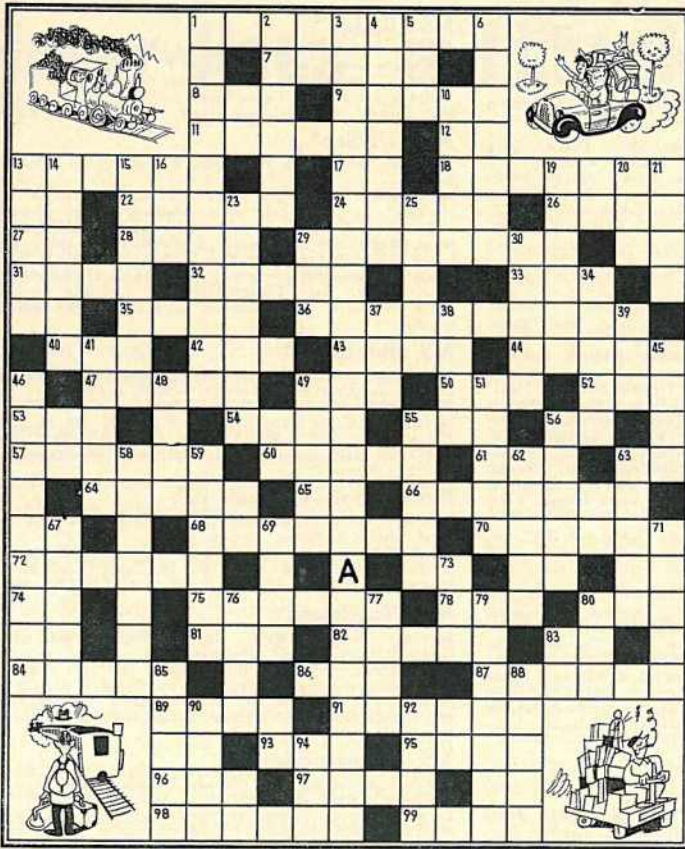
Den jungen Matrosen könnte man sich am ehesten noch in der Heiterkeit des Landurlaubs und fein in Schale vorstellen, ihm ist der Alltag noch Zwang, aber die See hat doch schon begonnen, sein Gesicht zu formen und ihm die Sicherheit zu geben, die auch vor der Kamera nicht umkippt. Nur Smutje, „unseren Smutje“, muß man durchs Bullauge anpeilen, weil er sich gegen Eindringlinge in sein Reich mit Bärbeißigkeit wappnet. Wer ihn sich echt ins Bild wünscht, muß ihn überraschen. Und so erzählt auch dieses Bild eine Alltagsgeschichte.

Alltäglich wie der Inhalt unserer Photos ist auch ihre Entstehungsweise. Photographische Kunstgriffe würden sie nur verfälschen. Das Licht im Gesicht des Mannes am Ruder ist echtes Brückenlicht. Schiene die Sonne nicht von Back-, sondern von Steuerbord, wäre es auch recht. Das Bild des Matrosen ist ebenfalls sonnenklar und ganz unproblematisch. Beim Maschinisten hat wohl ein Blitz von rechts nachhelfen müssen. An seinem Arbeitsplatz scheint keine Sonne, und im Vibrieren der Maschinen sind Aufnahmen mit mehr als  $\frac{1}{100}$  Sekunde nicht eben ratsam. Ein höchstempfindlicher Film mit 30 Grad DIN käme aber auch mit dem vorhandenen Kunstlicht aus. Das gleiche gilt für Smutjes Porträt. Seine Kombüse wäre für einen Höchstempfindlichen genügend erhellt. So aber hat ein Blitz herhalten müssen.

Wer ganz sicher gehen will, nimmt beides an Bord, den Blitz für die eindeutig dunklen Motive, den höchstempfindlichen Film für die zweifelhaften Fälle, wenn es für den Blitz eigentlich noch zu hell, für den Normalfilm aber zu dunkel ist.







### Senkrecht Drei ergibt ein Sprichwort

Waagrecht: 1. Aufruhr, 7. Bodenfläche, 8. geistesgestört, 9. arabisches Grußwort, 11. Taudreher, 12. an dieser Stelle, 13. Kleider- oder Schuhschließe, 17. Kfz.-Zeichen: Nürtingen, 18. Ausgabe (von Büchern), 22. niederträchtig, 24. Fluß in Afrika, 26. Nebenfluß des Pregels, 27. Flächenmaß, 28. geschäftlicher Zusammenbruch, 29. töricht, 31. Hauptstadt der Ukraine, 32. schlimme Lage, 33. Fuge, längliche Vertiefung, 35. berüchtigter Statthalter der Niederlande, 36. Dolomitengruppe, 40. Nebenfluß der Weichsel, 42. lateinisch: ich, 43. Schwimmvogel, 44. landwirtschaftliche Geräte, 47. Trockenvorrichtung, 49. Frauenname, 50. Kfz.-

Zeichen: Landau, 52. Nebenfluß des Arno, 53. Gebirge auf Kreta, 54. mehr als feucht, 55. griechische Göttin der Verblendung, 57. Hauptreisezeit, 60. Schneidegerät mit Zähnen, 61. Bankpanik, 64. Inselgruppe östlich der Fidji-Inseln, 65. Kfz.-Zeichen: Limburg/Lahn, 66. chinesischer Strom, 68. Befestigungsgerät für Wäsche, 70. übergroße Menschen, 72. Sunda-Insel, 74. Kfz.-Zeichen: Arnsberg/Westfalen, 75. wird häufig als Reiseandenken mit nach Hause gebracht, 78. Nebenfluß der Donau, 80. Tennisausdruck, 81. lateinisch: bele, 82. mit Zwergsträuchern, Gras und Kräutern bestandene Landschaft, 83. italienischer Strom, 84. skandinavischer Staat in der Landessprache, 86. Abkürzung für Straße, 87. grasähnliche, an Seenrändern stehende Pflanzen, 89. Dramengestalt bei Shakespeare, 91. abschließbares Behältnis, bes. für die Reise, 93. die Welt, 95. Farbe, 96. ungebraucht, 97. Fahrzeug, 98. Lift, 99. Wut, Raserei.

Senkrecht: 1. Bekommen manche Leute, bevor sie in den Urlaub fahren, 2. chemisches Element, 3. Sprichwort, 4. Vater des Odysseus, 5. Nebenfluß des Rheins, 6. Wanderhirten, 10. in den Adelstand erheben, 13. mundartlich: Stange zum Schieben von Flößen, 14. kastenlose Inder, 15. völlige, selige Ruhe als Endzustand des gläubigen Buddhisten, 16. afrikanische Kuhantilope, 19. Sitzung, Versammlung, 20. Schwanzlurch, 21. Mißgunst, 23. Begabungen, Fähigkeiten, 25. Preisgrenze, 29. Bindewort, 30. nicht außen, 34. Stadtteil von Berlin, 37. spanische Königin, 38. leichte Stoffbehaarung, 39. Nebenfluß der Warthe, 41. ehemaliger USA-Präsident, 45. Bezeichnung, 46. Verkehrsmittel, 48. Flughafen von München, 49. religiöses Lied, 51. Staatschatz, 55. Blüten- und Fruchtstand, 56. Fischfanggerät, 58. Aufforderung an Säumige, 59. Kunststil, 62. Verbindung, Vereinigung, 63. Tierkreiszeichen, auch ein Raubtier, 67. allein erhalten gebliebener Rumpf einer Statue, 69. Frauenname, 71. die Tonzeichen, 73. Augendeckel, 76. Frauenname, 77. Venuspriesterin, Geliebte des Leander, 79. unsichtig, getrübt (Luft), 80. internationaler Hilferuf, 85. spanischer Frauenname, 88. früher: ein Erlaß des Sultans, 90. immergrüne Kletterpflanze, 92. Trauerband, 94. mäßig warm.

## 8%

- KEIN DANISCHER STEUERABZUG
- KEINE SPESEN
- VOLLE SICHERHEIT UND DISKRETIION

SPARKONTEN ZU 8% p. a.:  
9-MONATIGE KÜNDIGUNG  
ODER ZINSFEST BIS 5 JAHRE

Bitte ausschneiden  
und mit erster Einlage einsenden

Beigefügter Betrag  
oder  
 Eingezahlt auf Postscheckkonto  
2 Hamburg 52288

9-monatige Kündigung  
oder  
 Zinsfest bis: \_\_\_\_\_ max. 5 Jahre

Weitere Einzelheiten erbeten

Name \_\_\_\_\_  
Adresse \_\_\_\_\_

**FINANSBANKEN**  
 BANKAKTIENGESELLSCHAFT  
 VESTER VOLDGADE 94  
 KOPENHAGEN V - DÄNEMARK

### Liebe und Gleichberechtigung Von Studienrat Becker

Ein Aal, der schlängelt sich bergab den Fluß bis in das Meer hinab, traf dorten in der Ostensee ne allerliebste Sprottenfee.

Sie schwamm so keck und so wegen, da spürt er ein gewaltig Regen, das doch nicht eher fällig wär, als in dem Saragossameer, denn dort nur blühet ihm die Lieb — daher der Meereswandertrieb.

Der Aal umaalte Fräulein Sprotte. Doch das war eine kesse Motte. Sie gluckst im Wasser vor Vergnügen und dachte an das Kinderkriegen. Der Aal stellte sich auf Schwanzspitze, verbat sich solche Sprottenwitze, bis beide waren doll im Schwung: Es ging um Gleichberechtigung.

Ob man sich schlängelt oder schwimmt, in keinem Fall nach Pappritz sich benimmt, wer glaubt, daß so ein großes Meer, für runden, platten Krach da wär.

Schimpfend in der Fische Weise waren plötzlich sie in Reuse gefangen in Vereinigung totaler Gleichberechtigung.

Ob einer hier hat Milch ob Rogen, sie wurden an die Luft gehoben und mit runden und mit spitzen Bauch ganz schnell gehängt in Rauch. Als Delkateß im eigenen Fett erfüllen beide ihren Zweck.

Im Magen dann gehts drunter, drüber. Das Liebespaar kennt sich kaum wieder. Geräuchert hat 'ne Mesalliance des Meeres eben wenig Chance.

Was ist hier noch zu sagen? So oder so geht Liebe durch den Magen.

### Landjob mit Erfindung

Kurz vor Ende der Reise erklärte Klaus stolz in der Messe, wenn er jetzt von Bord ginge, käme er nicht wieder, denn er habe einen Landjob. „Was für einen denn?“ wollten die anderen wissen. „Friseur“ erläuterte Klaus großartig.

„Hast du denn gelernt?“ wollten die anderen wissen? „Brauch' ich nicht, denn ich habe eine Erfindung gemacht.“ „Was für eine Erfindung?“ „Eine Haarschneidemaschine. Das ist eine Art Helm. Der wird auf den Kopf gestülpt. Darin befinden sich routierende Messer, die den Haarschnitt in zwei Minuten besorgen.“ „Aber die Leute haben doch verschieden große Köpfe“, gaben die anderen zu bedenken. „Blots to Anfang...“, sagte Klaus.

Adenauer sagte auf einem CDU-Parteitag: „Da habe ich dann gesagt: ‚Meine Herren, entweder wir trinken alle Wasser oder wir trinken alle Wein‘. Das haben wir dann auch getan.“

### Teure Junggesellen

Im Schaufenster einer Berliner Buchhandlung stehen zwei Bücher friedlich nebeneinander: Die Kunst zu heiraten (DM 1,50) — Die Kunst, Junggeselle zu bleiben (DM 5,—).

### Nicht aus der Ruhe zu bringen

Lothar kam durch den Zoll. Was er in seiner Aktentasche habe, wollte der Zöllner wissen. Hühnerfutter, erklärte Lothar beiläufig. Er mußte die Tasche öffnen und der Zoll meinte, daß das ungeröstete Kaffeebohnen seien. Lothar sagte nur, „so?“ Er war nicht aus der Ruhe zu bringen. „Wenn sie das nicht mögen, was anderes kriegen sie nicht.“

### Logisch

„Wenn ich abends Kaffee trinke“, erklärte die nette Passageuse, „dann kann ich die ganze Nacht nicht schlafen.“ „Bei mir ist das genau umgekehrt“, erklärte der Chief, der gerne noch etwas mit ihr klönen wollte. „Wenn ich schlafe, dann kann ich keinen Kaffee trinken.“



Ohne Worte



## Seefahrtsschule Hamburg

Am 24. Mai 1966 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:

Peter Bargmann, Peter Blatt, Karl-Heinz Böttcher, Arif Bohn, Uwe Grell, John Hencke, Olaf Hubatsch, Rolf-Gerhard Hukriede, Herbert Kais, Peter Keim, Paul Koschinski, Raimund Krüger, Peter Mohrdieck, Lotar Müller, Kurt Osthoff, Harald Paetow, Werner Partsch, Horst Röhrig, Karsten Rolfs, Axel Schmidt, Ernst Sowa, Dietrich Stabe, Wilhelm Vardimin.

Am 1. Juni 1966 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:

Hans Jörg Behnecke, Ingo Ehmer, Udo Flick, Anselm Göbbel, Rudolf Joachim Gröger, Uwe Kaufmann, Rüdiger Kohlhaus, Eberhard Mälzer, Uwe Martens, Uwe Michael Scherz, Heiner Schmidt, Henning Schmidt, Bodo Scholl, Dietrich Schüller, Herbert Stroff, Herbert Joh. Stolley, Hans-Joachim Syring, Klaus Peter Trinks, Axel Trummer, Klaus Warmbold, Peter Westphal, Johannes Zehner.

Außerdem bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt die Herren Rüdiger von dem Hagen, Michael Meyer.

## Seefahrtsschule Leer

Am 2. und 3. Juni 1966 bestanden die Prüfung zum Sporthochseeschiffer folgende Herren:

Martin Braun, Fokko Büttner, Dr. Rudolf Dohn, Klaus Dönneweg, Enno Hinrichs, Hannelore Lehde (erhielt Zeugnis zum Sportschiffer), Dr. Arthur Petersen, Immo Freiherr von Schnurbein, Johannes Schumacher, Ludwig Schumacher, Anita Schrader, Dr. Uwe Schrader, Dr. Erwin Skernewitz, Franz-Karl Stark, Georg Weers, Wilhelm Wittkamp, Reinhart Wruck.

## Seefahrtsschule Lübeck

Am 10. Juni 1966 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren:

Peter Dreyer, Vollrath Dühring, Joachim Fester, Dietrich Furmanek, Klaus Gebert, Wolfgang Gronert, Frank Guttschmidt, Günter Haselbach, Uwe Hoffmann, Klaus Kober, Karl-August Müller, Horst Nothnagel, Heino Schmickler, Norbert Schwarz, Alfons Schwarzbauer, Gunnar Sörensen, Andreas Thordsen, Helmut Timm, Joachim Töllner, Claus Ulmer, Peter Walden, Ferdinand Weiß, Wolfgang Werner.

Am 11. Juni 1966 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) die Herren:

Hartmut Asmus, Lutz Basedow, Hans-Jürgen Bohnsack, Hans-Georg Borgwardt, Günter Dumann, Winfried Groth, Eberhard Hoffmann, Hans Honnens, Franz-Rüdiger Larisch, Helmut Meiers, Peter Meyburg, Winfried Nabefeld, Manfred Obels, Walter Petersen, Peter Rasch, Hans-Erwin Richter, Hans-Jürgen Ruddies, Axel Rüdiger, Wolfgang Sander, Holger Schröder, Dieter Staack, Rüdiger Thiem, Eckehard Stein.



## Schiffsverkäufe

MS „Troyburg“, 4215 BRT, von der Reederei H. Schuldt, Hamburg, an die Reederei F. A. Vinnen & Co., Bremen. Neuer Name „Christel Vinnen“.

MS „Sottorf“, 1238 BRT, Reederei Erich Drescher, Hamburg, an die französische Reederei Soc. Locafrance. Neuer Name „Burdiglia“.

MS „Hohenfels“, 6704 BRT, von der DDG „Hansa“, Bremen, an die Schweizer Keller Shipping AG, Basel. Neuer Name „Arolla“.

MS „Griesheim“, 4472 BRT, von der Unterweser Reederei GmbH, Bremen, zum Abbruch nach Hamburg an die Eisen & Metall AG.

MS „Warendorp“, 945 BRT, von der Lübeck Linie AG an die US-Firma Florida Panama Lines Inc., die das Schiff unter Panamaflagge fahren lassen wird. Neuer Name „Chiricano“.

D „Ellerbek“, 1900 BRT, von der Reederei Knöhr & Burckhard NfL., Hamburg, an eine liberianische Reederei, die das Schiff unter griechische Flagge brachte. Neuer Name „Castalia“.

Am 9. Juni 1966 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:

Holger Berndt, Rainer Blotenberg, Klaus Bruhn, Carl-Friedrich Clausen, Klaus Claußen, Hans Gähje, Lutz Hankel, Peter Hecht, Hans Heinrich, Gunther Kahns, Karl-Heinz Kohrt, Peter Kuppig, Rolf Lange, Hans Lorenz, Wolfgang Lorenz, Herbert Peters, Gero Platz, Wolfgang Retzig, Stefan Schmidt, Michael Stöber, Eberhard Tack, Eberhard Wendt, Wilhelm Wiebling.

Am 8. Juni 1966 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:

Hans-Dieter Böckmann, Jens Drescher, Horst Dücker, Dirk Groncki, Dieter Harnisch, Hartwig Henke, Wolfgang Hilbrich, Klaus Klare, Heiner Malessa, Harald Mayer, Bruhard Prang, Peter Rindfleisch, Hans-Rudolf Roth, Reiner Schäfer, Heinz Schön, Sönke Stegmann, Eckhard Voigt.

## Bestandene Matrosenprüfungen

Prüfungsstelle Hamburg:

Ulrich Aissen, Bernd Auerbach, Alfred Behr, Harry Behr, Elmar Brück, Rainer Burbulla, Peter-Uwe Callsen, Hans Dieckhoff, Peter Faroß, Johannes Focke, Hermann Franken, Heinrich Franzen, Günter Glatz, Klaus-Dieter Grage, Klaus-Hermann Hagenah, Fritz Hagmayer, Helmut Heinrich, Hans-Georg Herms, Manfred Heisterkamp, Peter Holzschuh, Wolfgang Heyde, Bernd Jacob, Volker Junge, Nikolaus Kartalakis, Manfred Korda, Peter Krisel, Werner Kultrier, Eckehard Mielke, Detmar Muschik, Armin Maywald, Tassilo Njemz, Detlef Obst, Horst Rüdell, Heinrich Siehr, Wilfried Sänger, Engelbert Schepers, Lothar Schmidt, Hans-Christian Schmidt, Jan Schriber, Thomas Ulrich, Peter Unger, Karl-Heinz Wanner, Karl-Heinz Weisflog, Peter Wentzlaff, Ulrich Wibbelt.

Prüfungsstelle Bremen:

Hans-Otto Bartz, Kurt Bernleitner, Roland Bienmüller, Manfred Bober, Arnhold Böttger, Edger Bruhns, Christian Cordsen, Ulrich Drengemann, Ulrich Elze, Theodor Even, Lothar Galetzka, Werner Göhringer, Frithjof Jahnke, Gunter Klemm, Dieter Koppmann, Manfred Krischunas, Hans-Peter Labourie, Gerd Langhorst, Eberhard Lixfeld, Günther Löwe, Volker Massolies, Dieter Möhlmann, Helmut Sikora, Manfred Tambor, Harald de Vries, Henry Weinbecker, Ludwig Wirrer, Bodo Wirth, Ulrich Zintarra.

Prüfungsstelle Travemünde:

Harry Buddelmann, Günter Buth, Gerhard Engler, Hans-Jens Hamper, Bernd Heesch, Gert Hellmann, Manfred Hiebert, Reinhard Kahnau, Rudolf Kruska, Harald Roessel, Uwe Sieck, Jürgen Steckelberg, Bernd Steinkraus, Olaf Storm, Dietmar Voswinkel.

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

Klaus-Dieter Grage.



## MS „Barken“

Von der Kröger-Werft GmbH, Rendsburg, an die Ahlmann Schiffahrts-Gesellschaft, Rendsburg. 645 BRT Tragfähigkeit, 1300 t, Länge 74,8 m, Breite 11,3 m, Tiefgang 3,8 m. Ein Deutz-Diesel mit 1320 PS verleiht der MS „Barken“ eine Geschwindigkeit von etwa 12,3 Knoten.

## MS „Undine“

Von der Werft Johs. L. Meyer, Papenburg, an Wallenius, Bremen.

Spezialschiff für den Auto- bzw. Container-Transport. Die „Undine“ ist nach dem roll-on-roll-off-System entworfen und mit zwei Seitenpforten sowie einer Heckklappe versehen. Technische Daten sind: 1950 BRT, 3800 tdw, 87 m Länge, 15 m Breite und 6,1 m Tiefgang. Mit einer Deutz-Maschine von 2950 PS erreicht das Schiff 13 Knoten Geschwindigkeit. Kein Ladegeschirr, nur Ladeluke im Vorschiff. Auf drei Decks können etwa 350 PKW befördert werden.

## MS „Bornheim“

Abgeliefert von den Rhein Stahl-Nordseewerke GmbH, Emden, an die Unterweser Reederei GmbH, Bremen. Die „Bornheim“ ist ein Massengutfrachter von 38 300 tdw. Weitere technische Daten sind: 23 675 BRT, 205 m Länge, 27,2 m Breite und 10,5 m Tiefgang. Der MAN-Diesel leistet 11 200 PS und verleiht dem Schiff eine Geschwindigkeit von 15,4 Knoten.

## Bunkerboot „Emstank 10“

Von der Werft Julius Diederich in Oldersum an die Reederei Schulte & Bruns, Emden. 146 BRT, 27,5 tdw, 32 m Länge und 6,2 m Breite. Der Antrieb erfolgt durch einen 290 PS Deutz-Diesel für 9,5 Knoten Geschwindigkeit.

## MS „Tugeland“

Von der Deutschen Werft, Hamburg-Finkenwerder, an die Globus-Reederei GmbH, Hamburg. Tragfähigkeit 13 400 t. Einrichtungen für 12 Passagiere. 22 Ladebäume mit einer Tragkraft von 3–10 t. Als Schwergutgeschirr je ein 25-t- und ein 150-t-Baum. Ladekühlräume und Süßöltanks. Breite 20,5 m, Länge 156,1 m, ein MAN-Diesel mit 9600 PS für 19 Knoten.

## MS „Transmichigan“

Von der Mitsui-Werft in Tamano (Japan) an die Posidon-Schiffahrt GmbH, Hamburg. Letztes Schiff einer Serie von drei Schiffen. Technische Daten: 6425 BRT, Tragfähigkeit 8067 t, Länge 131 m, Breite 17,6 m, Tiefgang 7,9 m. Die großen Luken sind außer für die Beladung von Containern auch für die Verladung von Trailern geeignet. Dazu Kühlraum und Süßöltanks. Geschwindigkeit 17 Knoten.

## Hubschrauber auf der „Kommodore Ruser“



Zum ersten Mal hat das 1964 gebaute Cuxhavener Lotsenversetzschiff „Kommodore Ruser“ Ostseewasser unter dem Kiel. Es ist am 6. 8. 1966 zu einer Good-Will-Reise nach Helsinki ausgelaufen, wo es finnischen Schiffahrtskreisen seine modernen technischen Einrichtungen vorstellen wird. Im Blickpunkt des Interesses steht ein Hubschrauber, der auf dem Deck der „Kommodore Ruser“ starten und landen soll. Von komplizierten Meßinstrumenten werden Windgeschwindigkeiten im Mittelwert und anfallende Böen sowie die Sichtweite in vertikaler und horizontaler Richtung gemessen, ebenso die Roll-, Stampf- und Schlingerbewegungen des Schiffes, denn die Auswertung dieser Ergebnisse kann Aufschluß darüber geben, inwieweit der Einsatz eines Hubschraubers von dem in der Elbmündung stationierten Lotsenschiff im Laufe eines Jahres möglich ist. Photo: dpa

## Schiffsunfälle

### Tankerzusammenstoß

Das schwerste Schiffsunglück seit 1904 erlebte der New Yorker Hafen, als der britische Tanker „Alva Cape“ mit einem US-Tanker zusammenstieß. Dadurch entstand ein Riesenfeuer, das 32 Todeskopfer, darunter mehrere deutsche Seeleute, forderte.

### Elektrischer Schlag

Infolge eines elektrischen Schlages starb auf einem Bremer Motorschiff ein pakistanisches Besatzungsmitglied. Das Unglück geschah beim Reinigen der Hilfsmotoren. Wie das Secamt feststellte, war das Besatzungsmitglied ohne Auftrag unter eine Schalttafel gekrochen — dort sollten keine Reinigungsarbeiten durchgeführt werden — und war mit den Stromschienen in Berührung gekommen. Ein Verschulden der Schiffsführung oder dritter Personen lag nicht vor.

### Kollisionen

Bei dichtem Nebel kollidierte auf der Westerschelde das Lübecker Motorschiff „Ursula Heinemeyer“ mit einem 5000 t großen polnischen Schiff. Auf dem Lübecker Schiff verloren zwei Mann der Besatzung das Leben. Die „Ursula Heinemeyer“, die zu sinken drohte, wurde von Schleppern auf Land gesetzt. An dem Polen entstand nur leichter Schaden am Bug.

Kein Verschulden traf die Schiffsführung des MS „Tübingen“, das auf dem Terschelling-Weg bei dichtem Nebel mit dem griechischen MS „Sophia“ kollidierte. Der Grieche tauchte plötzlich von Backbord kommend aus dem Nebel auf und rampte die „Tübingen“ fast im rechten Winkel.

*Cargocaire*

verhindert Schwitzwasser-Schäden

in einer Flotte von mehr als

3 000 000 BRT

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

# Die Einweihung des „Sweder-Hoyer-Haus“ in Lübeck



Das Bücherbrett

Das neue Seemanns- und Seefahrtsschülerheim trägt den Namen „Sweder-Hoyer-Haus“ und wurde nach einer zweijährigen Bauzeit fertiggestellt.

Mit dem Namen Sweder Hoyer knüpft die Lübecker Seemannsmission an die große Geschichte ihrer Heimatstadt an, die einst die Krone der Hanse war. An dieser Stelle sei ein geschichtlicher Rückblick gestattet, um einmal aufzuzeigen, welche soziologischen Wandlungen auch in der Seefahrt erfolgt sind.

Im Mittelalter sah die Fürsorge für den Seemann wesentlich anders aus als in unseren Tagen. Die Kaufleute waren zugleich Reeder und fuhren mit ihren Waren auf eigenen Schiffen zu den Handelsplätzen. Der Seemann, übrigens damals noch Schiffsknecht genannt, stand in einem patriarchalischen Verhältnis zu seinem Kaufherrn, der auch die leibliche und geistliche Fürsorge ausübte. So war es eine selbstverständliche Übung, daß der Kapitän eines jeden Schiffes „alle Morgen und Abend auf seinem Schiff Gott dem Allmächtigen sein Gebet zu tun“ und „jeder sich dazu zu bestimmter Zeit bereitzuhalten“ hatte.

Gegen Ende des 13. Jahrhunderts bildeten sich einzelne Bruderschaften, so unter anderem eine „Ewige Bruderschaft-Gilde zur Ehre Gottes, namentlich des Heiligen Nicolaus“ und etwa 100 Jahre später die der Heiligen Anna. Wenn auch für die Bruderschaften vornehmlich Gebet und Fürsorge für die Männer draußen auf See und für die Witwen und Waisen der auf See Gebliebenen im Vordergrund stand, so wurde doch die praktische Fürsorge für den Menschen bei Not und Krankheit nicht vernachlässigt. Etwa 1531 vereinigten sich beide Bruderschaften zur „Schiffergesellschaft zu Lübeck“, die sich im Laufe der Zeit mehr und mehr zu einer Art Berufsgenossenschaft entwickelte und deren Tätigkeit schwerpunktmäßig im Bereich der sozialen Fürsorge lag.

Während des von 1563 bis 1570 dauernden Siebenjährigen Krieges versah Sweder Hoyer als Schiffsprediger auf einer Lübecker Kogge seinen seelsorgerischen Dienst und bereits 1565 verstarb er an den Folgen einer damals in der Flotte wütenden Seuche. Das von seiner Mutter gestiftete Bild hat noch heute in der Gedenkkapelle von St. Jacobi, einer ehrwürdigen Schifferkirche zu Lübeck, seinen Ehrenplatz. Sweder Hoyer, der gleichsam Symbol ist für die Sorge der Kirche um den Menschen auf See, der in Not und Gefahr der Hilfe und Unterstützung bedarf, steht auch als Vorbild für das neue Seemanns- und Seefahrtsschülerheim der Deutschen Seemannsmission in Lübeck.

Das alte Seemannsheim entsprach nicht mehr den heutigen Vorstellungen einer modernen sozialen Betreuungsarbeit für den Seemann. Wenn der Vorstand der Deutschen Seemannsmission sich zu einem völligen Um- und Neubau bei einem veranschlagten Kostenaufwand von 1,3 Mill. DM entschloß, dieses Wagnis auf sich zu nehmen, dann gilt ihm der besondere Dank aller Seeleute.

Gelegentlich der Einweihung des „Sweder-Hoyer-Hauses“ übermittelte der Schleswig-Holsteinische Ministerpräsident Dr. H. Lemke dem neuen Seemannsheim folgende Geleitworte:

„Zur Einweihung des neuen Seemannsheimes in Lübeck und zum 60jährigen Jubiläum der Deutschen Seemannsmission in Lübeck e.V. spreche ich meine besten Glückwünsche aus. Die segensreiche Tätigkeit der Seemannsmission wird am besten von jenen Männern geschätzt, die das harte Leben an Bord der Schiffe kennen. Wer wie ich selber zur See gefahren ist, weiß, daß jeder, der in einen fremden Hafen kommt, im Heim der Seemannsmission einen Ort der Einkehr und Besinnung findet. Ich wünsche dem Sweder-Hoyer-Haus, seinen geistlichen Betreuern und seinen Gästen aus aller Welt eine glückliche Zukunft.“ — Jg —

Schiffsliste 1966. Im Eckhardt & Messtorf Verlag, Hamburg, ist die „Schiffsliste 1966“ erschienen. Sie kann für 15,— DM vom Verlag bezogen werden. Dieses Verzeichnis der deutschen Reedereien und Schiffe über 100 BRT wurde nach dem Stand vom 1. Januar 1966 zusammengestellt und bearbeitet. Der umfangreiche Inhalt setzt sich zusammen aus:

Liste der Bauwerften, mit Anschrift und Telefonnummer / Alphabetische Liste der Schiffe, getrennt nach Dampfern, Motorschiffen, Tankschiffen, Fischerei- und Schleppfahrzeugen mit folgenden Einzelheiten: Unterscheidungssignal, Schiffsname, Exname, Baujahr, Bauwerft, Verdrängung, Tragfähigkeit, Abmessungen, Kubikraum (Schüttgut), Reederei, Ausrüstung mit Radar, Schwergutladegerüst, Ladekühlraum / Alphabetische Liste der Reedereien mit ihren Schiffen, unter Angabe der Anschrift, Telefon- und Fernschreibanschlüsse. Wh

Brevier für Vorgesetzte und solche, die es werden wollen. Von Hans Kilian. 236 Seiten mit 32 Illustrationen von E. Döbereiner, 16,80 DM. Hans Holpmann Verlag, 8937 Bad Wörishofen.

Von Führungskräften wird mit Recht viel erwartet: Fachliche Qualifikation ebenso wie Ideen, Tatkraft, Verantwortungsbewußtsein, Verhandlungsgeschick und selbstverständlich die Kunst der Menschenführung. Wer sich das notwendige Wissen aneignen will, ohne hartes Lehrgeld zu bezahlen, oder wer seine eigenen Fähigkeiten überprüfen möchte, ist mit dem „Brevier für Vorgesetzte“ bestens beraten. Das Buch enthält eine Fülle zeitloser Wahrheiten; sie gründlich zu kennen ist wichtig — in einer Zeit, in der die Lage des Arbeitsmarktes es zum zwingenden Gebot macht, sich selbst und jeden Mitarbeiter zur vollen Entfaltung seiner Kräfte zu führen. Das Buch ist mit größtem Vergnügen zu lesen. Wh

Von Pearl Harbour nach Midway. Von Egbert Thomer. Wilhelm Köhler Verlag, Minden. 5,80 DM.

Dieses 176 Seiten starke Buch ist ein Dokumentarbericht über den Kampf und den Untergang der japanischen Trägerflotte im Zweiten Weltkrieg. Die Auswertung bisher unveröffentlichter Quellen macht den Bericht der Kampfhandlungen zwischen den beiden Großmächten Japan und den USA vom Paukenschlag Pearl Harbour im Dezember 1941 bis zum tragischen Ende der japanischen Trägerflotte bei Midway im Mai und Juni 1942 außerordentlich interessant. Gleichzeitig aktuell wird das Buch dadurch, daß die Flugzeugträger zu den schärfsten Waffen der westlichen Flotten gerade heute zählen. Den Ursprung dieser These läßt das vorliegende Buch erkennen. Der Einsatz der Flugzeugträger auf dem fernöstlichen Kriegsschauplatz verwandelte das Gesicht des modernen Seekrieges grundlegend. Die Zeit der großen Schlachtschiffe ist vorbei. Wh

## gut gemacht

### Seeleute der „Frank Leonhardt“ ausgezeichnet

Für die am 22. Dezember 1965 durchgeführte Rettung von 28 griechischen Seeleuten des an der Steilküste der Azoreninsel Flores in schwerer Brandung gestrandeten TS „Papadiamandes“ erhielten die Goldene Medaille für Rettung aus Seenot am Bande der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger: Kapitän Drees, 2. Offz. Niels Held; die Silberne Medaille: 2. Ing. Dietrich Sander, Matrose Peter Möller, Matrose Werner Buss, Matrose Helmut Ferstl, Matrose José Castillejo, Reiniger Paul Memminger.

† **Kropp**

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

**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 Löschen von Ladung

Seemäßige Verpackungen aller Art

# moderne Kunst — barmherzige Peitsche

Wir haben diese Seite bisher Betrachtungen über Philosophie, Religion und Kunst gewidmet. Wir taten das, weil wir um die große Chance in der Seefahrt wußten, die Chance nämlich, anstatt sich andauernd nervenzerfetzenden Reizimpulsen des modernen Großstadtlebens ausgesetzt zu sehen, sich sammeln zu können, sich mit Dingen zu beschäftigen, die über diesem hektischen Alltagsgetriebe stehen. Dinge, von denen wir nur wissen, weil sie auf uns einwirken. Sie wirken in der Stille und nur, wenn wir selbst still sind. Sie sind so stark, daß sie darauf verzichten können, ihrem Inhalt nach dargestellt zu werden. Wenn sie uns anrühren, dann verstummt die ewig quälende Frage nach dem Sinn des Lebens. Dann erfüllt uns dieser Sinn, läßt uns voll kommen, läßt uns der Vollkommenheit näher sein, läßt uns wissen, daß wir von ihr sind, zu ihr gehören. Wenn uns diese stillen Dinge anrühren, dann wünschen wir, daß es so bleiben möge, bis zum Ende unserer Tage. Dann wünschen wir, daß wir ganz bis in unsere Tiefe von ihnen angefüllt bleiben mögen, weil wir wissen, daß wir nur so ausschöpfend unser Leben leben können. Und alle seine Weiten, Höhen und Tiefen auszuloten, das ist schon Antwort auf die Frage nach dem Sinn des Lebens. Die Vollkommenheit rührt uns an mit Liebe und Tod. Darüber ist an dieser Stelle schon geschrieben. Doch Liebe und Tod, das sind die Lieblingsgegenstände von Kunst, Philosophie und Religion.

Nun zeigt sich die Kunst in heutigen Tagen bei weitem nicht einheitlich, nicht klar und schön und transparent. Vielmehr verwirrend vielschichtig und scheinbar voller Widersprüche, wie übrigens Religion und Philosophie auch. Wir hören von gegenständlicher Kunst und von abstrakter, von einer unüberschaubaren Vielzahl von Kunstrichtungen und Ismen. Deshalb sei hier versucht, ein paar grundsätzliche Betrachtungen über die Kunst unserer Zeit anzustellen.

Unter Kunst verstehen wir alles, womit uns Dichtung, Musik, Malerei, Skulptur und Architektur etwas aussagen. Dabei ist es nach moderner Auffassung bei weitem nicht so wesentlich für Kunst, was ihre Werke uns sagen, sondern wie sie es sagen. Das war nicht immer so. In der Kunstbetrachtungsart, die wir die romantische nennen, war es umgekehrt. Da fragte man nach dem Was, nach dem Inhalt der Aussage eines Kunstwerkes. Es wurde danach beurteilt, ob es einen tiefen philosophischen Sinn besaß, ob es eine religiöse Wahrheit offenbarte oder ein moralisches Prinzip gestaltete. Somit hatte ein Kunstwerk schön zu sein. Man erwartete Erhebung und Erbauung vom Kunstwerk. Es sollte die Vollkommenheit aus den Sternen herabholen, es sollte das Paradies der Verlorenheit entreißen. Es sollte den überirdischen Glanz all dessen schenken, was man selbst verloren hatte; in dieser Welt verloren an die Satttheit und an das materielle Beha-

gen. So verlangte man von der Kunst die Lieferung von Vollkommenheit unmittelbar, die Vermittlung tiefer innerer Werte. Und wenn sie diese Wünsche der Verlorenen nicht erfüllte, traf sie schnell das vernichtende Urteil der Entartung. Dann wurde die Kunst des Nihilismus und des sterilen Intellektualismus bezichtigt.

Wenn man aber derartig von der Kunst ein schönes Kleid für die eigene innere Leere und Angst erwartete, wenn man sich auf ihre Aussage, anstatt auf ihr Wie konzentrierte, dann minderte man sie herab zu reiner Dekoration. Man verwechselte sie einfach mit Philosophie, die das Was der Dinge erklären soll und ihren Standort im Universum. Man verwechselte sie mit Religion, die uns eine Wahrheit kündigt, die nicht von dieser Welt ist. Jedoch die Kunst lebt vom Wie: Wie sie den Menschen darstellt, die Liebe und den Tod. Es kommt ihr darauf an, allen Dingen durch die ganz individuelle nicht nachahmbare Dreingabe des Künstlers eine Gestaltung zu geben, die sie erlebbar machen. Alle Dinge, und nicht nur die schönen, erhabenen und erbauenden, auch die häßlichen, gräßlichen, furchtbaren. Schon die Art und der Stil der Darstellung drücken das aus. Selbstverständlich muß sie sich dabei Mittel bedienen, die der Zeit angemessen sind. Nun gibt es sehr homogene Zeitalter, die gleichsam alles mit gleichem Stempel prägten, auch in der Kunst. Das war noch zur Zeit des Humanismus der Fall, der die Renaissance prägte. Doch es gibt auch Krisen, Zeiten des ethischen Verfalls, der Entwertung aller Werte, Zeiten, in denen Gegensätze unversöhnlich mit ungeheurer Wucht aufeinanderprallen. In solchen Zeiten leben wir heute. Und gerade in unserer Zeit tritt das Dargestellte in den Hintergrund und der Stil, eben das Wie der Darstellung, sind schon Ausdruck dieses ethischen Zerfalls, sind selbst Ausdruck der Um- und Entwertung alter Werte. Sie sind daher schockierend, befremdend, ja oft sogar unverständlich. Müssen es sein. Die Sprache des zeitgenössischen Dichters nimmt oft rohe, abstoßende Züge an. In diesem Wie drückt sich Protest aus gegen hohle Phrase, gegen abgestorbene Ideale und falschen Flitter. Nach unserer Kunst-auffassung reagieren zum Beispiel die Dichter des absurden Theaters richtig, wenn sie mit absurden Mitteln das Unwirkliche darstellen. Sie reagieren damit nur auf die Zerstörung des Menschenbildes nach zwei Weltkriegen. Ist da nicht aus einer einmaligen individuellen Person voller Würde eine tote Sache geworden? Der Mensch wird doch manipuliert, wird zum anonymen Rädchen in einem unüberschaubaren Getriebe. Man kann heute den Menschen, psychologisch durchleuchtet, soziologisch durchforscht, in seiner Verhaltensweise vorausberechnen, man kann ihn wie Marionetten bewegen und ihn dazu bringen zu tun, was gewisse Mächte von ihm wollen, zum Beispiel zu konsumieren. In Zeiten, wo dieses Ebenbild Gottes durch Unmenschlich-

keit und Versachlichung zerstört wird, kann und darf man von Künstlern nicht verlangen, daß sie den Menschen als harmonisches Ganzes in seiner Vollkommenheit darstellen. Man kann von einem Maler nicht mehr verlangen, daß er die ganze Menschenseele auf die Leinwand bringt, wie beispielsweise Feuerbach es mit seiner Iphigenie versucht hat. Im Gegenteil, man sollte den Künstlern dankbar sein, daß sie schonungslos mit schonungslosen Mitteln darstellen, was geschieht, ehrlich selbst im Unverständlichen oder im Gemeinen. So nur können sie warnen und aufrütteln zur Suche nach neuen Ufern.

Dem Menschen ist es ja aufgegeben, sich dem Verfall entgegenzustemmen, sich gegenüber dem Absurden zu behaupten und in dieser Bewahrung seine Würde wiederzufinden. An diese seine Pflicht, an seine vornehme Menschenpflicht, mahnen ihn absurde, abstrakte, ja schmerzhafteste Kunstmittel. Camus und Anouilh zum Beispiel sagen sehr Schlimmes und sie sagen es mit sehr schlimmen Mitteln. Aber sie und alle Modernen, angefangen bei Spengler (Untergang des Abendlandes) über Grosz mit seinem Christus mit Gasmaske und Stacheldrahtkrone bis hin zu Barlach und S. Becket, sagen sie das Schlimme und Wahwitzige nicht aus perverser Lust am Schlimmen und Wahwitzigen, sondern weil sie dennoch glauben; an den Menschen glauben und an das Menschliche. Becket's Figuren zum Beispiel reden auf der Bühne sinnloses Zeug. Es sind Symbole des ich- und selbstverlorenen, zerstörten Menschen. Sie zeigen mit drastischen Mitteln, was aus dem Menschen werden würde, bevor es gelingt, ihn zum wissenschaftlichen Objekt, zur manipulierten Sache zu machen.

Unsere zeitgenössische Kunst spiegelt also allein schon durch ihre Mittel die allgemeinen Tendenzen und charakteristischen Züge unserer Zeit wider. Sie reißt uns, dem Vogel Strauß, den Kopf aus dem Sand. Diese moderne Kunst will ja nicht nur das Sichtbare darstellen, sondern, wie zum Beispiel auch Paul Klee und viele andere, ein ganz Neues sichtbar machen.

Abschließend ein Zitat aus berufenem Munde (Dr. Schümmer):

„Eine schlimme Zeit kann unmenschlich sein, ihre Kunst aber kann immer nur menschlich sein; und wo ihr das Menschliche fehlt, hat sie aufgehört, Kunst zu sein.“

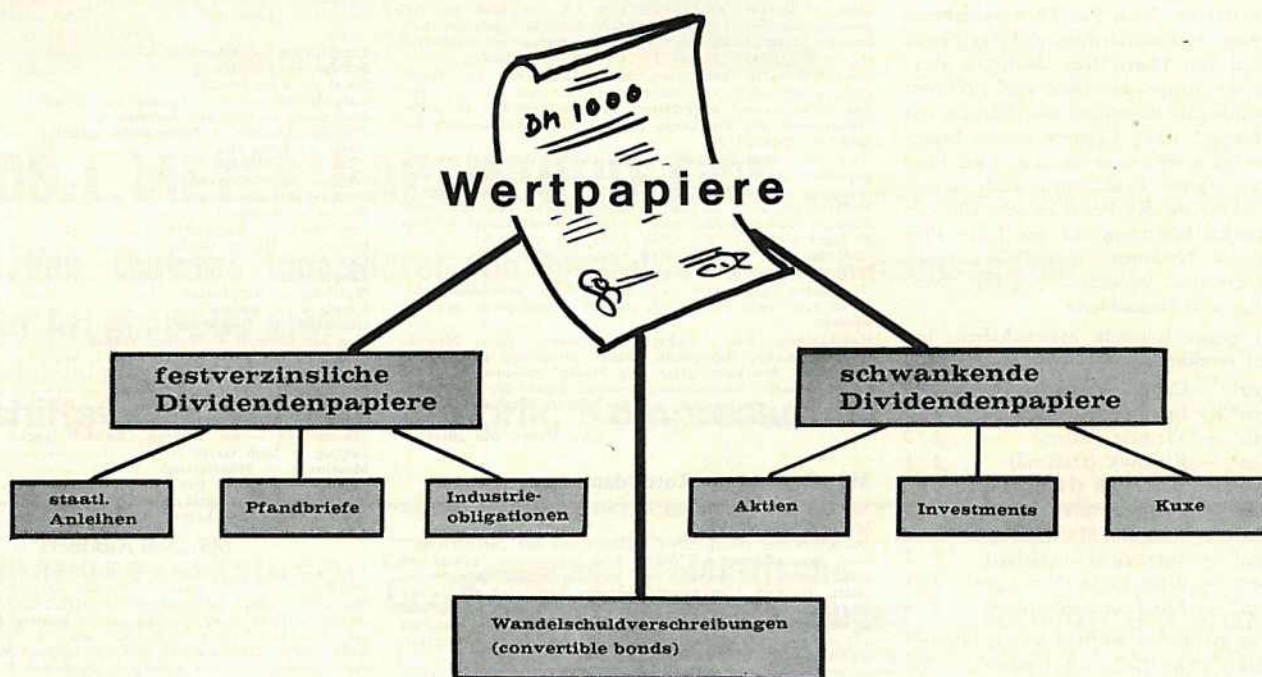
Die moderne Kunst, sei es in Dichtung, Musik, Malerei, Skulptur oder Architektur, ist deshalb menschlich, weil sie uns barmherzig zur Flucht nach vorn peitscht. Dorthin, wo das Bild mit noch nicht entdeckten Schatten, Lichtern und Konturen noch wahrer und deutlicher hervortreten soll: Das Bild des Menschen, des Ebenbildes Gottes. Mit neuen Lichtern, Schatten und Konturen, die nur unsere Zeit ihm verleihen konnten, aufgezeigt durch die Darstellungskraft der Künstler.

— Sp —



## AUF PRIVATKURS

# MACH MEHR AUS DEINEM GELD



Wir setzen unsere Serie über den Umgang mit Wertpapieren heute mit einem Bericht über die schwankenden Dividendenpapiere fort.

Eine Fülle von Wertpapieren bietet sich demjenigen an, der mit ihrer Hilfe mehr aus seinem Geld machen will. Trotzdem braucht heute niemand mehr die Qual zu haben, weil er die reichliche Wahl hat. Banken und andere Geldinstitute haben längst den Wert des privaten Investitionswillens erkannt und geben dem Unkundigen in den meisten Fällen gern Auskunft. Es ist aber nur gut, wenn man schon vorher über die wichtigsten Arten der Wertpapiere Bescheid weiß, ihre Funktionen versteht und einiges über Grenzen und Möglichkeiten der Gewinnvermehrung kennt. Die Bank kann dann leichter beraten und man selber hat nicht das unangenehme Gefühl, sich auf allzu unsicherem Boden zu bewegen.

**Aktien** und der Handel mit ihnen — das Spekulieren — sollte in der Regel dem Fachmann überlassen bleiben. Im Gegensatz nämlich zur landläufigen Meinung braucht man dazu wesentlich mehr als nur eine gute Nase für günstige Gelegenheiten. So zum Beispiel auch ein gewisses Stammkapital, daß es gestattet, unvermeidliche Verluste bei Kursrückgängen u. dergl. zu „überleben“. Allein aus diesem Grunde schon wird der Personenkreis immer beschränkt bleiben, der sich mit

Spekulationen seinen Lebensunterhalt — und einiges dazu — verdient.

Dennoch ist — erstmals ausgelöst durch die Privatisierung des Volkswagenwerkes — ein Interesse am Aktienkauf heute auch in breiten Bevölkerungskreisen vorhanden. Die auf kleine und kleinste Beträge lautenden „Volksaktien“ lassen zwar trotz oft beachtlicher Gewinne bei niemandem den Wohlstand ausbrechen, halten aber andererseits auch mögliche Verluste in ertragbaren Grenzen.

Grundsätzlich gesehen stellt eine Aktie einen ihrem Nennwert entsprechenden Anteil an einer (Aktien)Gesellschaft mit all ihrem Besitz — Gebäude, Maschinen, Fuhrpark etc. — dar. Sie ist darum von Geldentwertungen weniger bedroht als andere Wertpapiere. Ein wichtiger Passus des deutschen Aktienrechts besagt, daß der Aktionär (Aktienbesitzer) persönlich nicht für die Verbindlichkeiten seiner Gesellschaft haftet, was beispielsweise im Falle eines Konkurses von einigem Interesse ist.

Im Gegensatz zu den festverzinslichen Wertpapieren (siehe „Kehrwieder“ Mai 1966) berechtigt eine Aktie nicht zum Bezug eines in seiner Höhe festgelegten Zinses, sondern zum Bezug eines Anteils am Gewinn der AG, der sog. Dividende. Die jeweilige Dividende wird in Prozent des Nennwertes der Aktie ausgedrückt. Ihre Höhe ist von der

Ertragslage der jeweiligen Gesellschaft abhängig und damit natürlichen Schwankungen unterworfen. Man unterscheidet mehrere Arten von Aktien, nämlich zunächst **Inhaber-** und **Namensaktien**. Bei der Inhaberaktie als dem Regelfall kann der jeweilige Besitzer die Ansprüche, die aus der Aktie abgeleitet werden, geltend machen. Die Aktiengesellschaft hat im allgemeinen kaum eine Kontrolle darüber, wer ihr Aktionär ist. Bei Namensaktien dagegen sind die Aktienbesitzer in einem bei der Gesellschaft geführten Aktienbuch eingetragen. Diese Aktienform ist besonders bei Versicherungsgesellschaften üblich, deren Satzungen oft bestimmen, daß ein Aktienwechsel nur mit Genehmigung der Gesellschaft erfolgen darf.

Man unterscheidet ferner **Stammaktien** und **Vorzugsaktien**. Stammaktien geben dem Besitzer (Inhaber) die normalen im Aktiengesetz und der betreffenden Gesellschaftssatzung vorgeschriebenen Rechte. Die wertvolleren Vorzugsaktien geben, wie ihr Name sagt, ihren Inhabern einen Vorteil gegenüber den Stammaktionären, sei es durch ein im Verhältnis zum Wert höheres Stimmrecht oder auch durch die Einräumung eines festen Dividendenanspruches.

Über **Investments**, als der nächsten Gruppe der schwankenden Dividendenpapiere, haben wir bereits ausführlich in „Kehrwieder“ April 1966 gesprochen.

Weihnachten 1965 begann für die gesamte Besatzung der „Tübingen“ bereits im November in New York. Als wir auf dieser Reise in New York einliefen, wurde uns vom Seaman's Church Institute mitgeteilt, daß die „Tübingen“ mit weitem Punktvorsprung vor ihrem nächsten Verfolger den Nordatlantikpokal für Frachtschiffe 1965 gewonnen habe. Zuerst wollten wir unser Glück gar nicht glauben, aber am 8. Dezember war es soweit. Nach Feierabend versammelte sich die derzeitige Fußballmannschaft unseres Schiffes im Salon, den Herr Kapitän Schöning extra aus diesem Anlaß dekorieren ließ, um den Pokal entgegenzunehmen. Das Seaman's Church Institute, das den Pokal verleiht, war durch seinen Präsidenten Reverend Mulligan und seinen beiden Assistenten vertreten. Die „Tübingen“ wurde durch Herrn Kapitän Schöning als Repräsentant der Hapag und der „Tübingen“, durch Herrn II. Offizier Reinert als Mannschaftsbetreuer und durch die Fußballmannschaft vertreten. Nach den Presseaufnahmen wurde unserem Mannschaftsführer Hans-Jürgen Hof der Pokal von Herrn Rev. Mulligan überreicht. In seiner Ansprache lobte der Präsident die ungewöhnlich gute Kondition und Fairneß, mit der die „Tübingen“ ihren Gegnern immer begegnet ist. Weiterhin erwähnte er den fast einmaligen Siegeszug, den unsere Fußballmannschaft hinter sich brachte, bevor sie den Pokal erhielt. Um den Nordatlantikpokal bemühten sich im Jahre 1965 Schiffe folgender Nationen: Argentinien, Chile, Holland, Columbien, Schweden, England, Norwegen, Brasilien und Deutschland.

Wir spielten gegen folgende Mannschaften, um unser Ziel zu erreichen:

- MS „Tübingen“ — Cap Colorado (Dtschl.) 8 : 1
MS „Tübingen“ — Erlangen (Deutschland) 4 : 2
MS „Tübingen“ — Victoria (Italien) 2 : 0
MS „Tübingen“ — Kerdyk (Holland) 2 : 1
MS „Tübingen“ — Statendam (Holland) 0 : 0
MS „Tübingen“ — Cali (Panama) 5 : 2
MS „Tübingen“ — Vina del Mar (Chile) 3 : 2
MS „Tübingen“ — Torstein (Deutschland) 8 : 0
MS „Tübingen“ — Black Eagle (Norwegen) 2 : 1
MS „Tübingen“ — Rio Blanco (Brasilien) 0 : 4

Von den oben genannten Schiffen waren folgende Passagierschiffe: „Victoria“, „Statendam“, „Rio Blanco“. Nebenbei bemerkt soll die „Victoria“ dieses Jahr sogar den Pokal für Passagierschiffe erhalten haben.

Wir glauben, daß wir den Pokal verdient gewonnen haben und sind sehr stolz auf unsere Mannschaft. Im Anschluß an die Verleihung lud Herr Kapitän Schöning zu einem Pokal-Bordfest ein. Das war eine runde Sache. Es feiert sich herrlich im Schmuck verdienter Lorbeeren. In diesem Zusammenhang möchten wir uns alle für die großzügige Unterstützung unserer Fußballmannschaft durch die Schiffsleitung, besonders aber durch unseren Kapitän bedanken.

ZE MELDUNG — LETZTE MELDUNG — LE

Den Aufstieg in die Bundesliga schafften Fortuna Düsseldorf und Rot-Weiß Essen.

Auflösung von Seite 15

„Unser großes Kreuzwort-Rätsel“:

Waagerecht: 1. Rebellion, 7. Areal, 8. irr, 9. Selam, 11. Seiler, 12. da, 13. Spange, 17. NT, 18. Edition, 22. infam, 24. Uelle, 26. Alle, 27. Ar, 28. Ruin, 29. unsinnig, 31. Kiev, 32. Elend, 33. Nut, 35. Alba, 36. Drei Zinnen, 40. San, 42. ego, 43. Ente, 44. Eggen, 47. Darre, 49. Pia, 50. LAN, 52. Era, 53. Ida, 54. nass, 55. Ate, 57. Sommer, 60. Saage, 61. Run, 64. Samoa, 65. LN, 66. Hoang-ho, 68. Klammer, 70. Riesen, 72. Borneo, 74. AR, 75. Kitch, 78. Inn, 80. Set, 81. ora, 82. Heide, 83. Po, 84. Norge, 86. Str., 87. Binsen, 89. Lear, 91. Koffer, 93. All, 95. Lila, 96. neu, 97. Auto, 98. Aufzug, 99. Rage.

Senkrecht: 1. Reiselieber, 2. Barium, 3. „Lesen und Reisen macht klug“, 4. Laertes, 5. Ill, 6. Nomaden, 10. adeln, 13. Stake, 14. Parias, 15. Nirwana, 16. Gnu, 19. Tagung, 20. Olm, 21. Neid, 23. Anlagen, 25. Limit, 29. und, 30. innen, 34. Tegel, 37. Ena, 38. Zelt, 39. Ner, 41. Adams, 45. Name, 46. Eisenbahn, 48. Riem, 49. Psalm, 51. Aerar, 55. Aehre, 56. Angel, 58. Mahnung, 59. Rokoko, 62. Union, 63. Loewe, 67. Torso, 69. Asta, 71. Noten, 73. Lid, 76. Irma, 77. Hero, 79. nebelig, 80. SOS, 85. Elena, 88. Irade, 90. Efeu, 92. Fior, 94. lau.



Sport an Bord

MS „Balkan“ Favoritenschreck!

Am 14. April spielten wir in Dar-es-Salaam gegen die kombinierte Mannschaft der englischen Schiffe MV „Chailia“ und MV „River Bank“. Am Vortage präsentierten uns der Seemannspastor ein starkes Team, das hier schon vier Spiele ungeschlagen ausgetragen hatte.

Falls wir durch unsere letzten Spiele vielleicht etwas respektlos geworden waren, geboten die Worte des Seemannspastors über gerade diese Mannschaft zur Vorsicht. Wir konnten jedoch nicht umhin, uns vor Augen zu führen, daß wir immernin bisser (bei der augenblicklichen Mannschaftszusammensetzung) ungeschlagen geblieben waren: fünf Spiele, fünf Siege mit 20:7 Toren! Der Anstoß für den Gegner wurde abgefangen, und es hieß nach den ersten vierzig Sekunden 1:0 durch einen Fladenschuß unseres Mittelstürmers. Die gegnerische Mannschaft hatte sich kaum von diesem Schrecken erholt, als es drei Minuten später, wieder war unser Mittelstürmer der Torschütze, 2:0 hieß. In der 15. Spielminute kam ein Ball hoch auf den gegnerischen 11-m-Raum, der wiederum durch unseren Mittelstürmer durch einen aus der Luft abgetangenen Drehschuß in ein unnahbares drittes Tor umgewandelt wurde. Ganz unerwartet kam dann die Wendung mit der Glanzleistung des englischen Mittelalters. Er ließ 4 Mann von uns stecken, leitete im richtigen Moment den Ball an seinen Halbtoren, der das Leder glashart ins rechte Dreieck bedrohte. Ergebnis 3:1.

Nach fünf Minuten hatte sich das Bild für uns gewaltig gewendet. Jetzt waren wir es, die mit 8 Mann eine Verteidigung aufbauen und die sich jetzt ihre Mittelmäßigkeit besorgen lassen mußten. — Dank unseres ausgezeichneten Torwarts konnte jedoch eine Katastrophe verhindert werden. Es blieb beim 3:1. Wie schon so oft, bekam er viel Beifall, und man trägt sich, wie viele Spiele er wohl schon für uns in ähnlicher Weise gewonnen hatte. Da unsere Mannschaft nach dieser Reise auseinandergeht, sollen hier noch die Namen unserer Stammspieler erwähnt werden:

Haushammer (Radl), Habermeier, Knauer, Jahn, Nerlich, Güntner, Kuhn, Habermann, Weber, Mohr und Rohwedder. Mit einem dreitägigen „Hip Hip Hurah“ möchten wir zum Schluß unserer Schiffsleitung unseren Dank für das große Verständnis, welches sie für alle unsere Fußballunternehmungen entgegenbrachte, ausdrücken.

Uwe Weber, MS „Balkan“

MS „Balkan“ in Rotterdam

Am 2. 3. 1966 suchten wir in Rotterdam einen Gegner und Spielmöglichkeiten. Als Mitspieler stellte sich die Mannschaft der „Breitenstein“. Nun, Mannschaften mit Stein- und Städtenamen gaben uns bisher immer zu denken; aber was macht das einer Mannschaft, die nach 10wöchiger Spielpause bereit ist, das Letzte herzugeben, schon aus. Zumal in den vorhergehenden Spielen es sich gezeigt hatte, daß auch Mannschaften von Schiffen mit mehr als 100 Mann Besetzung unserem Team sich beugen mußten.

Nach dem Anstoß, der uns sogleich den schweren und nassen Ball fühlen ließ, drängte wir 10 Minuten bis in den gegnerischen Strafraum vor. Doch fast jeder Vorstoß blieb in der Verteidigung stecken. Dieser Riegel mußte geknackt werden. Die nächsten 10 Minuten gehörten ganz der Mannschaft der „Breitenstein“. Unsere Läuterreihe und Verteidigung wurde oftmals ausgespielt. Dann aber ging über drei Stationen der Ball bis zu unserem Mittelstürmer, der diesmal die Verteidigung stehen ließ und endlich das so sehr ersehnte Tor schuß. Bis zum Ende der ersten Halbzeit änderte sich am bisherigen Resultat nichts mehr.

Der Anstoß der Gegenseite nach der Pause wurde abgefangen und wir drängten wieder wie in der ersten Spielhälfte. Diesmal hatten wir bald Erfolg, so daß es verhältnismäßig früh — wieder war unser Mittelstürmer der Torschütze — 2:0 hieß.

Der Ball wechselte öfter zur gegnerischen Hälfte und unsere Angriffe wurden gefährlicher. Wir wurden schneller und schußfreudiger. Als der Schlußpfeif die Partie beendete, waren wir gerade richtig eingespielt.

Trotz dieses 2:0-Erfolges war es eines unserer schwächsten Spiele. Uwe Weber, MS „Balkan“

So spielten sie in Rotterdam

Table with match results for March and April. Columns: Date, Opponent, Score.

Table with match results for May. Columns: Opponent, Score.

MS „Mai Rickmers“

Nachdem auf der ersten Reise das Spiel gegen den R. C. Rickmers mit 0:7 verloren wurde, bereitete sich unsere Mannschaft schon während der Überfahrt nach China durch intensives Unterraum-Training auf die kommenden Begegnungen vor. Der Erfolg blieb nicht aus. In Tsingtao konnte nach einem Trainingspiel Offiziere gegen Mannschaft die beste Mannschaft zum Rückspiel gegen den R. C. auf den Platz laufen. Das von einem chinesischen Schiedsrichterteam geleitete, sehr faire Spiel wurde nach 90 Minuten mit einer dramatischen 1. Halbzeit (1:0) mit 4:0 Toren von uns gewonnen. Zuschauer: etwas über 1000 Personen. Daß trotz des harten Kampfes auf dem Fußballplatz bestes Einvernehmen zwischen beiden Reederei-Schiffen herrschte, konnte man später auf der gemeinsamen Sieger- und Besiegten-Feier an einer enormen Umsatzsteigerung an Tsingtao-Bier erkennen.

Nach dem hervorragenden Spiel unserer Mannschaft bot der Seemannsclub ein Spiel gegen eine chinesische Werkmannschaft an. Wie sich aber beim Spiel herausstellte, war es eine eingespielte Armee-Mannschaft. Trotz allem Einsatzes, Halbzeitergebnis 0:1, mußte sich unsere Mannschaft mit einer 0:10-Niederlage zufriedengeben.

In Shanghai wurde vom Seemannsclub ein Spiel gegen die Mannschaft des griechischen Schiffes „Diamantis“ arrangiert. Auch in diesem Spiel, das von griechischer Seite aus sehr unfair geführt wurde — Rippenbrüche unseres Rechtsaußen und Prellungen fast aller unserer Spieler — konnte unsere Mannschaft nicht gewinnen und mußte sich mit einer 0:4-Niederlage (Halbzeit 0:1) geschlagen geben.

Der Sportausschuß MS „Mai Rickmers“

Kehrwieder - Sportrundschau

In der Bundesliga sind die Würfel gefallen: Aus den zahlreichen mitreißenden Fußballschlachten der Saison 65/66 ging 1860 München als strahlender Sieger hervor. Borussia Dortmund erkämpfte sich den zweiten Platz, dicht gefolgt von Bayern Münchens schußstarken Mannen auf Platz drei.

Das Mittelfeld bot auch in der Schlußphase keine Überraschungen mehr, und selbst das vielbeachtete 1:1 des HSV gegen 1860 München am letzten Spieltag vermochte nichts mehr an dem wenig ruhmvollen 9. Tabellenplatz des einstigen Nordfavoriten zu ändern.

Dagegen blieb der Kampf um den Meistertitel praktisch bis zum Schluß offen und spannend.

Erst nachdem am vorletzten Spieltag die mit Spannung erwartete Begegnung zwischen 1860 München und Borussia Dortmund überraschend mit 2:0 zugunsten der Löwen ausging, war die Vorentscheidung gefallen. Am letzten Spieltag verlor Borussia nochmals hoch mit 1:4 gegen Eintracht Frankfurt, so daß sich 1860 München trotz des 1:1-Spiels gegen den HSV mit drei Punkten Vorsprung den Titel holen konnte. Für Borussia Dortmund ist der zweite Platz genau genommen nur von Vorteil. Neben den kommenden harten Kämpfen um die Titelverteidigung im Europa-Cup wäre den Dortmundern sonst noch die Rolle des Titelver-

teidigers in den Pokalspielen der Pokalsieger zugefallen, was nach Ansicht vieler Experten sicher über die Kräfte der jungen Mannschaft gegangen wäre.

Am Tabellenende hatte sich auch in den letzten Spielen nichts mehr geändert. Wie seit Anfang des Jahres bereits vorauszu sehen war, mußten die beiden Schlusslichter, Tasmania Berlin und Borussia Neunkirchen, den bitteren aber auf Grund der gezeigten Leistungen verdienten Abstieg in die Regionalliga antreten.

Jetzt konzentriert sich das Interesse aller Fußballfreunde auf die Aufstiegsämpfe für die Bundesliga.

Hier steht es schon so gut wie fest, daß der Hamburger Wunschtraum, mit dem FC St. Pauli eine zweite Bundesligamannschaft in die Hansestadt zu bekommen, für die nächste Saison wohl ein Traum bleiben wird: Nach vier Spieltagen liegen die Braunhosen vom Hamburger Millerntor auf dem vorletzten Tabellenplatz in Gruppe 2.

Enttäuschung dürfte sich auch in Berlin breit machen. Nach Tasmanias Abstieg hatte man auf den erneuten Einzug von Hertha BSC in die Bundesliga gehofft. Noch ist die Entscheidung zwar nicht gefallen, aber Herthas Aussichten vom jetzigen dritten Platz in Gruppe 1 noch die Tabellenführung zu erreichen, sind äußerst spärlich geworden.

Beste Chancen bieten sich dagegen den derzeitigen Tabellenführern, FK Pirmasens in Gruppe 1 und Rotweiß Essen in Gruppe 2, die, wenn nicht alles täuscht, in der nächsten Saison ihr Debüt als neue Bundesligamannschaften geben dürften.



## Passagier- und Autofähre „HAMMERHUS“,

erbaut für A/S Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866

Länge über alles	86,9 m
Länge zwischen Loten	79,4 m
Breite auf Spanten	14,4 m
Seitenhöhe bis Wagendeck	5,3 m
Tiefg. auf Sommerfreibord	4,0 m
BRT	2938
1000 Passagiere	
109 Pkw	

## JOS. L. MEYER, PAPENBURG-EMS

Gegründet 1795 · Telefon 741 · Telex 027118

**Neubau · Umbau · Reparaturen von Spezial-, See- und Binnenschiffen  
aller Art bis 6500 tdw.**

**Schiffswerft, Maschinenfabrik, Kompressorenbau**

### Seemannsausrüstung

UNIFORMEN FÜR SCHIFFSOFFIZIERE  
BREMEN, Ostertorsteinweg 40/41

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

Heinrich  
**von der Fla**

### Elektrische Schiffsanlagen

Neubau · Reparatur · Ausrüstung  
Ankerwickellei

**HEINRICH G. HOMEYER**

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

### See-Ausrüstung

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

### Alles für den Seemann

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

### Drahtseile

Tauwerk · Bindfäden · Persenninge  
**WALTER HERING**  
Hamburg 1, Göttenstraße 6 „Kabelgatt“  
Telefon 24 94 47/49

### Pumpen



für alle **Bordverhältnisse** sofort ab Lager lieferbar  
Reparaturen aller Systeme

**ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik**

Hamburg - Altona, Schomburgstr. 1, Telefon: 38 12 66, FS. 021 32 18, Postfach 1240

## Ihr Patent für Kraftfahrzeuge — bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

**Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96**

„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), Stahltwiete 7, Telefon 4 39 36 41. Druck: Seefahrt-Verlag G. m. b. H.

Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden.

Einzelbezug ab Januar 1964 DM 1,40 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 1,—.



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

*Lindolin-*  
**SCHIFFSFARBEN**

sind das Produkt vieljähriger  
Erfahrung und neuzeitlicher  
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN

**Auslands-  
Umzüge**



**Heinrich  
Klingenberg**

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

**GEORG P. Möller**

GEGR.  
1881

**Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen**

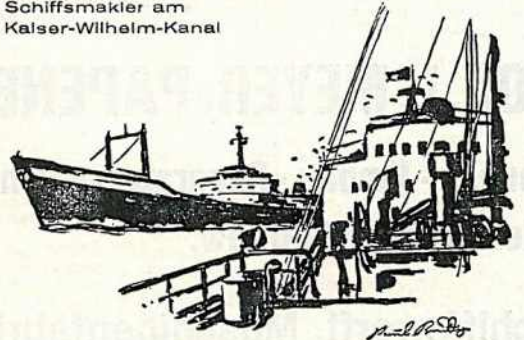
*Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen*

**HAMBURG-FREIHAFEN**

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

**ZERSSEN & CO** Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG  
WILHELMSHAVEN



**WH**

**SHIPBUILDERS · MARINE ENGINEERS · SHIP AND ENGINE REPAIRERS**  
2000 Hamburg 11, Ross · Telephone 84 11 01 · Telex 02 11101 and 02 14445