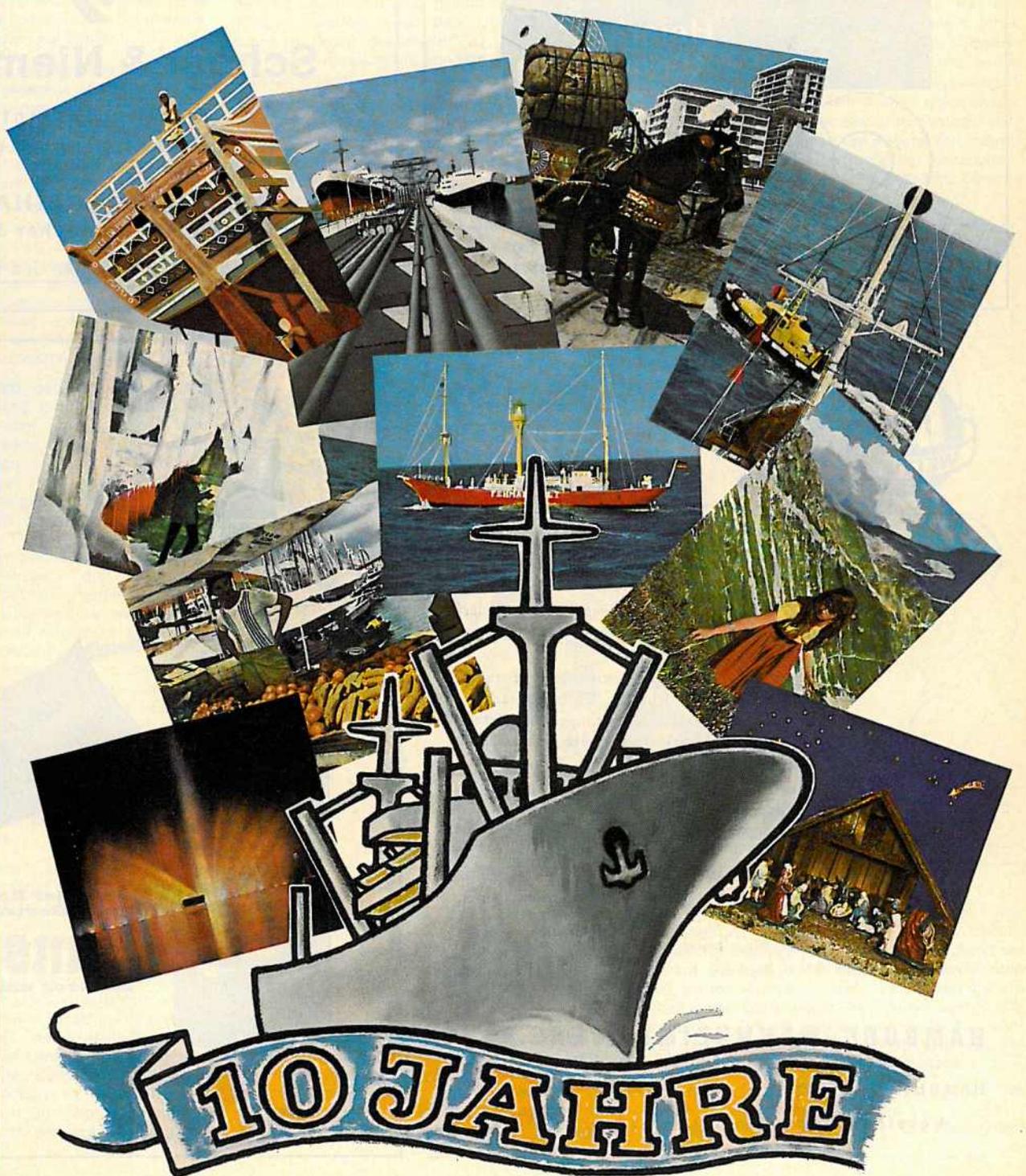


Kehrwieder

Reeder





EMDER SCHIFFSAUSRÜSTUNGS G.M.B.H.

bekannt für schnelle Auslieferung bei Tag und Nacht

ZERSEN & CO Gegr. 1839

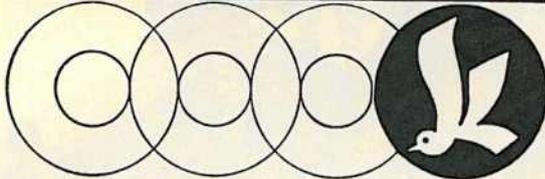
Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTELKOOG
WILHELMSHAVEN

Auslands-
Umzüge

Heinrich
Klingenberg



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

Gegr.



1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG - FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents



VERSICHERUNGSDIENST FÜR DEN SEEFahrER

An alle Seefahrer!

Der Versicherungsdienst für den Seefahrer bietet alle Versicherungsarten, die Sie als Seefahrer benötigen.

Seine Einrichtung entspricht einem echten Bedarf, weil gerade unser Service den besonderen Erfordernissen Ihres Berufes gerecht wird.

Unsere Empfehlung ist die gewissenhafte Beratung und Betreuung unserer Kunden. Unsere Mitarbeiter sind besonders ausgesucht und kennen ihre Verantwortung als Repräsentanten unserer Versicherten-gemeinschaft.

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

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

Wollen Sie Einzelheiten hierüber erfahren, so genügt Ihr Anruf bei uns.

HAMBURG-MANNHEIMER VERS.-AG.

HAMBURG 11, Schaartor 1, Fernsprecher: 36 45 92

Versicherungsdienst für den Seefahrer



Bei jeder Krise
diese Devise:

Hansen
als Grog und pur

S 16/11 H

Kehrwieder

11. Jahrgang

Januar 1967

Nr. 1

Zehn Jahre Wachoffizier

Im Januar vor zehn Jahren erschien die erste Ausgabe der „Kehrwieder“. Seitdem flatterten die Blätter dieser Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesatzungen 120mal an Bord (siehe Titelbild). Am Anfang waren es 3000 Exemplare, heute sind es 12 000. Am Anfang kamen überhaupt keine Leserbriefe, heute kommen sie täglich.

Diese Zahlen sagen aus, daß die Arbeit an „Kehrwieder“ nicht umsonst gewesen ist. Sie sollen jedoch kein Anlaß zur Selbstbeweihräucherung sein. Eher zur Selbstkritik im Rückblick und zu Folgerungen daraus für zukünftige aus der bisherigen Arbeit. Rückblick und Ausblick: Die Leser selbst waren es, die hierfür klare Sicht schufen.

So scheint es vom Schreibtisch aus gelungen zu sein, bei dem großen, buntgewürfelten Leserkreis an Bord, in den Reedereien, an den Küsten und im Binnenlande, „anzukommen“. Beweis dafür sind nicht nur die beinahe täglich eintreffenden Anerkennungen der Redaktionsarbeit, sondern vielmehr noch die genauso verblüffende wie erfreuliche Tatsache, daß alle Kritiken ausnahmslos konstruktiven Charakters waren.

Kapitäne beklagten sich darüber, daß sie bei Schmunzelauge zu häufig herhalten mußten — Reeder waren unzufrieden, weil zu selten zum Ausdruck gekommen wäre, was sie ihren Seeleuten mitzuteilen hätten — die Ingenieure und ihre Männer murrten, weil sie in den 20 Seiten der Zeitschrift zu sehr in Lee geraten wären — die auf die Christliche Seefahrt eingeschworenen Leser konnten nichts mit der Flottenumschau anfangen — die junge Garde wünschte mehr harte Tatsachen anstatt weiche Welle — die Oldtimer erwarteten von „Kehrwieder“ das Festhalten an den Idealen, mit denen sie aufgewachsen waren — die Seemannsfrauen zu Hause wünschten aus „Kehrwieder“ mehr vom Bordleben zu erfahren und die Verheirateten oder Heiratslustigen an Bord wollten mehr Familien- und Eheprobleme behandelt wissen — Pastoren verfolgten die Seite 18 genau daraufhin, ob da nicht etwa zu sehr in ihr Fach übergegriffen würde und von allen Männern auf unseren Schiffen war gelegentlich zwischen den Zeilen und Worten zu lesen und zu hören, daß in der Redaktion vielleicht doch nicht immer ein klares Bild darüber bestanden hätte, wie es heute an Bord wirklich zugehe.

Ohne diese rege Mitarbeit, sei sie nun anerkennend oder kritisch, hätte der Wachoffizier-Schriftleiter schon längst seinen Seesack packen und wieder an Bord gehen können. Denn ohne Leser, die lesen, was er produziert, wäre er auf See ganz sicher besser aufgehoben als an einem Schreibtisch im luftleeren Raum. Doch die erstaunlich lebhaften und bei aller harten Kritik immer wieder wohlwollende Leserreaktion bestätigte in den vergangenen zehn Jahren immer wieder, daß die Schriftleitung, obwohl an Land, trotzdem auf dem „richtigen Dampfer“ ist. Deshalb noch einmal Dank an die Leser. Dank auch an Ludwig Dinklage in sein nasses Grab auf dem Nordseegrund. Er hatte „Kehrwieder“ konstruiert, vom Stapel gelas-

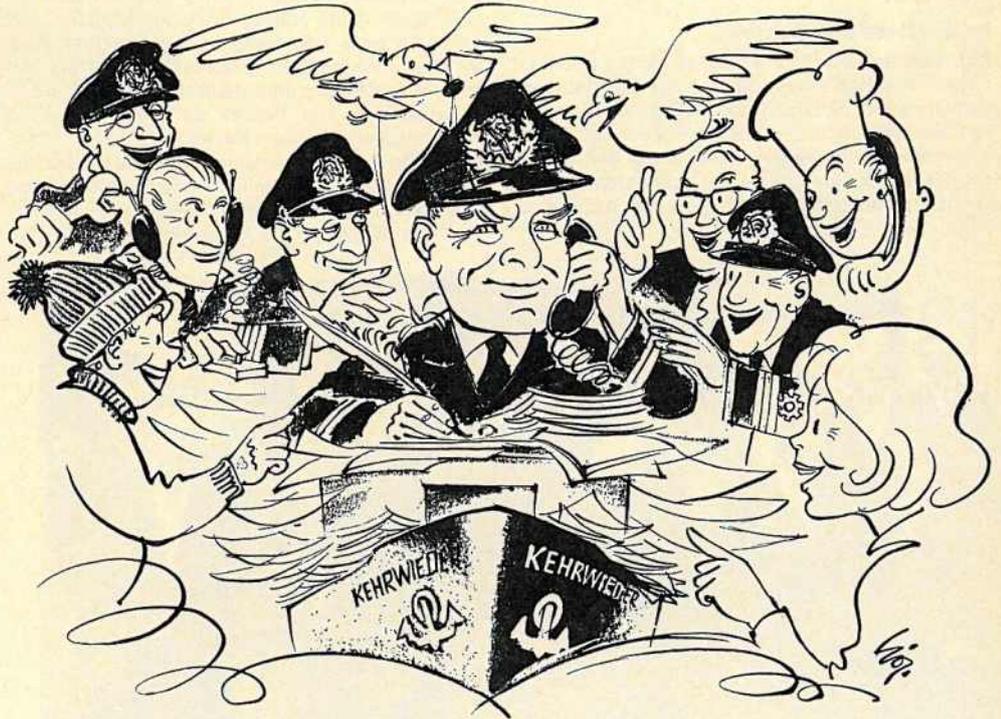
sen und sie dann als erster Kapitän aus dem schwierigen Revier in das freie Fahrwasser geführt.

Hier könnte diese Betrachtung abgeschlossen sein. Es wäre damit alles gesagt, was zum zehnjährigen Jubiläum einer Seemannszeitschrift zu sagen ist. Doch „Kehrwieder“ ist ja nicht irgendeine Seefahrtszeitschrift, sondern sie ist auch ein Blatt der Reeder.

Das führt zu dem Punkt, an dem der Wachoffizier nur zu gern die Gelegenheit des Jubiläums beim Schopfe packt, um hinsichtlich seiner Aufgabe eindeutig und klar Stellung zu beziehen: „Kehrwieder“ ist unter anderem auch ein Ausdruck des

seitiges Verständnis beginnt, haben Vorurteile ausgespielt. Vorurteile sind Brutstätten für Mißverständnisse. Ein Mißverständnis besteht darin, daß manche Leser diesen Brückenbau mit einem Unternehmertrick verwechseln. Doch die Reeder, die „Kehrwieder“ für ihre Seeleute kaufen, vertrauen auf deren Urteilskraft. Sie befürchten daher nicht, daß „Kehrwieder“-Leser auf einen derartig billigen Trick hereinfliegen. Brücken sind schließlich nicht als Fallgruben gedacht.

Brücken bauen, um sich zu begegnen, das will „Kehrwieder“ auch in Zukunft. Sie schließt daher in ihren Dank an ihre aktiven und stillen Mitarbeiter, in den Dank für das lebhafteste Interesse der Leser, im Hinblick auf das zukünftige Gelingen auch die Bitte ein, bei allem Mühen um eine gezielte Zusammenarbeit zwischen Kontoren und Schiffen, bei allem Mühen um engere Verbindung zwischen Schiff und Heimat weiterhin mitzuhelfen. Wenn „Kehrwieder“ zehn Jahre lang trotz Gegen-



Zeichnung und Entwurf der Titelseite: Wolfgang Götze

Bemühens der Reeder um ihre Besatzungen. Am weitesten von ihm entfernt sind seine engsten Mitarbeiter, die Seeleute, mit denen ihr der See verhaftetes Unternehmen steht und fällt.

Hier, zwischen den Reedern an Land und ihren Mitarbeitern auf den Schiffen, liegt der schwerste und zugleich dankbarste Teil aller Redaktionsarbeit: Brücken aufbauen und Vorurteile abbauen! Wer über diese Brücke geht, sei es von See her in Form von Anregungen und Leserbriefen oder von der Heimat her in Richtung See, der begegnet dem anderen und lernt ihn verstehen. Wo gegen-

brisen, Winden und Stürmen seetüchtig und flott geblieben ist, dann nur durch gute, ja freundschaftliche Beziehungen zu allen Menschen, die sie auf den sieben Weltmeeren, an den Küsten und in der Heimat zu lesen bekommen hatten. Diese guten Beziehungen zu unseren Lesern sollen auch in Zukunft gepflegt werden. Nur so können die Blätter unserer Zeitschrift Stätte der Begegnung und Forum für alle Leser bleiben.

Dies soll auch in Zukunft ihr Beitrag zum Gedeihen unserer Seeschifffahrt sein.

Der Wachoffizier

Sicherung der Stabilität im Innern · Verstärkte Aktivität nach außen

Die Bundesrepublik hat eine neue Regierung

Mit dem letzten Novembertag des vergangenen Jahres war auch das Ende der Bonner Regierungskrise gekommen: Das Interregnum der Minderheitsregierung Erhard war vorüber. Am 1. Dezember stellte der dritte bundesdeutsche Nachkriegskanzler, der Schwabe Kurt Georg Kiesinger (62), sein neues Kabinett der Öffentlichkeit vor. Damit folgt auf die 14 konservativen Gründerjahre der Bundesrepublik unter Konrad Adenauer und dem dreijährigen Zwischenspiel unter Ludwig Erhard die schwarz-rote Ära einer großen Koalition unter dem ehemaligen Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg, Kiesinger.

Im Interesse des Ganzen

Das neue Kabinett ist eine Regierung der Kompromisse, eine Koalition nicht aus der Überzeugung gemeinsamer parteipolitischer Gesinnung geboren, sondern mehr getrieben von dem Gebot der Krisenstunde des ganzen Landes und den darauf resultierenden oder zumindest profitierenden Gespenstern radikaler Bewegungen von rechts und links.

In dieser Lage brauchte die Bundesrepublik eine starke Regierung und — sie hat sie in Gestalt der großen Koalition bekommen. Denn das eine steht fest: Die neue Regierung wird unpopuläre Maßnahmen treffen müssen (Steuererhöhungen, Streichung von Subventionen usw.), um die anstehenden Probleme zu lösen. Dafür sind klare Mehrheiten im Bundestag erforderlich. Diese Mehrheiten sind jetzt durch den Zusammenschluß der CDU/CSU und der SPD gegeben.

Was immer man gegen die große Koalition ins Feld führen will — in einem sind sich Freunde und Gegner dieses Bündnisses einig: Seit ihrem Bestehen hat die Bundesrepublik noch kein Kabinett besessen, das so viele fähige Köpfe auf der Regierungsbank vereint sah wie dieses.

Aber es wird Mühe kosten und dem Kanzlergeschick Kurt Georg Kiesingers vorbehalten bleiben, sämtliche Köpfe im Interesse des Ganzen auch unter einen Hut zu bringen. Denn bis jetzt weist die neue Regierung in den Personen ihrer Minister noch manche Gegensätzlichkeit auf. So beispielsweise der ultra-deutschnationale Vertriebenenminister von Hassel, den neutralistischen Justizminister Gustav Heinemann, den Atom-Gaullisten und Finanzminister Strauss und die Pazifistin und Gesundheitsministerin Käte Strobel, den Atlantiker Schröder (Verteidigungsminister) und den Gaullisten Heck (Familienminister), den

Liberalen Schmücker (Schatzminister) sowie die Gewerkschaftler Katzer (Arbeit) und Leber (Verkehr). Zum erstenmal sind auch gleich zwei ordentliche Professoren Mitglieder eines Bundeskabinetts geworden, die Sozialdemokraten Karl Schiller (Wirtschaft) und Carlo Schmid (Bundesrat). Die ersten Regierungstage Bundeskanzler Kiesingers lassen jedoch schon die Hoffnung gerechtfertigt erscheinen, daß in ihm der Mann gefunden ist, dem es gelingen kann, auch scheinbar Unvereinbares miteinander harmonisieren zu lassen.

Bündnis auf Zeit

Von den Gegnern der großen Koalition werden hauptsächlich zwei Punkte genannt, die sie zur Ablehnung dieses Bündnisses veranlassen: 1. Die auf 49 Sitze zusammenschmolzene FDP-Fraktion im Bundestag könne die für eine Demokratie wichtige Rolle der Opposition nicht wirkungsvoll genug ausüben, und 2. Die große Koalition bringe die Gefahr des unumschränkten Proporz-Denkens mit sich (die Kritiker beziehen sich hier vor allem auf das österreichische Beispiel. Bekanntlich hat es dort ebenfalls eine große schwarz-rote Koalition gegeben, in der jeder Partner aus „Proporz-Gründen“ darauf bestand, in allen Ämtern und sonstigen öffentlichen Stellen personalmäßig gleich stark vertreten zu sein. Die Folge war eine für den Staatshaushalt ruinöse Aufblähung des Beamtenapparates und der Anzahl der Bediensteten im gesamten öffentlichen Bereich).

Dem läßt sich jedoch entgegenhalten, daß nicht nur Bundeskanzler Kiesinger, sondern auch andere prominente Mitglieder seines Kabinetts, vor allem auch Vizekanzler und Außenminister Brandt, wiederholt erklärt haben, daß es der feste Wille der Partner der großen Koalition ist, diese nur auf Zeit, also nur bis zum Ende der Legislaturperiode (1969) fortzuführen. Diese relativ enge Begrenzung gemeinsamer Regierungszeit dürfte sowohl eine starke Absicherung gegen einen möglichen Mißbrauch der (Regierungs-)Macht bedeuten als auch gegen eine im Proporz-Sinne völlige Neuorientierung des Beamtenapparates sprechen.

Die Regierungserklärung

In seiner vom In- und Ausland mit Spannung erwarteten Regierungserklärung stellte Kiesinger am 13. Dezember zur Finanzlage des Bundes mit Deutlichkeit fest, daß sich Steuererhöhungen zwar nicht umgehen lassen werden, daß die anfallenden Mehrkosten aber verteilt und besondere Härten für einzelne vermieden werden sollen. Hauptpunkt im außenpolitischen Teil der Regierungserklärung war die Ankündigung, daß diplomatische Beziehungen zu allen osteuropäischen Staaten angestrebt werden, sofern diese Länder keine unannehmbaren Bedingungen stellen. Weiterhin will die neue Bundesregierung enger als bisher mit den USA, den übrigen NATO-Staaten und Frankreich zusammenarbeiten. Der Interzonenhandel soll ausgedehnt, aber keine Anerkennung des Ulbricht-Regimes in Erwägung gezogen werden. Mit Genugtuung wurde vor allem im Ausland Kiesingers eindeutiger Verzicht auf jeglichen Besitz von Atomwaffen aufgenommen.

-ei-



Nach der Überreichung der Ernennungsurkunden an die von Bundeskanzler Kurt Georg Kiesinger vorgeschlagenen neuen Minister in der Villa Hammerschmidt durch Bundespräsident Heinrich Lübke am 1. Dezember 1966 stellten sich der Bundespräsident, der Bundeskanzler und die Minister auf den Stufen der Villa den Pressefotografen. Das Bild zeigt in der ersten Reihe von links Paul Lücke (CDU), Hermann Höcherl (CSU), Käte Strobel (SPD), Bundespräsident Heinrich Lübke, Bundeskanzler Kurt Georg Kiesinger, Willy Brandt (SPD), Georg Leber (SPD). Dahinter von links Bruno Heck (CDU), Herbert Wehner (SPD), Prof. Carlo Schmid (SPD), Werner Dollinger (CSU), Kurt Schmücker (CDU), Kai Uwe von Hassel (CDU), Prof. Karl Schiller (SPD), Hans Katzer (CDU), Gerhard Schröder (CDU). Im Hintergrund von links Gustav Heinemann (SPD), Hans Jürgen Wischnewski (SPD), Lauritz Lauritzen (SPD), Franz Josef Strauß (CSU) und Gerhard Stoltenberg (CDU).

Foto: dpa



DIT UN DAT
 zwischen
ALM UN WATT



1 Zu einem dreitägigen Besuch weilte im Dezember die Lichtkönigin Karin Liner aus der Stadt Kalmar in Südostschweden mit sechs Begleiterinnen in Berlin. — Unser Bild zeigt die Lichtkönigin und ihre Prinzessinnen. Offenbar singen sie gerade ein schwedisches „Ö“.

2 Das Kölner närrische Dreigestirn für die Karnevals-Sessions 1967 wurde im Rathaus dem OB Theo Burauen und damit der Öffentlichkeit vorgestellt. Unser Bild zeigt Kölns OB Burauen (dritter von links) und „Bauer“ mit landwirtschaftlichen Produkten, da das Dreigestirn Landwirtschaftsbetriebe besitzt.

3 MMM = Männer machen Mode. Und das nicht nur zur Sommerzeit... nein... Schlotternd vor Kälte aber up to date zeigten sich diese beiden älteren Twens dem erstaunten Kasseler Publikum. Nach dieser eiskalten mutigen Demonstration waren sie sicher froh, schnellstens in lange Hosen schlüpfen zu können.

4 Zur Wahl der Sportler des Jahres. Den Mannschaftssieg errang mit Abstand unsere Fußball-Nationalelf mit (von links) Höttges, Overath, Heid, Haller, Weber, Emmerich, Schuiz, Beckenbauer, Schnellinger, Tilkowski, Seeler. — In engerer Wahl war unser hervorragender Achter mit (von links) Steuernmann Niehusen, Meyer, Schreyer, Schwan, Luhn, Hertel, Henning, Ulbricht, Kuhn. — Bei der Wahl der Sportlerin des Jahres teilten sich die Weitspringerin Helga Hoffmann und die Gazelle der Aschenbahn, Karin Frisch, den Titel. Bei den Herren errang diesen Titel der Radweltmeister Rudi Altig.

5 Keine abstrakte Plastik, sondern ein von Wind und Wetter in jahrelanger Arbeit geschaffenes 25 cm hohes Kunstwerk aus einer Kiefernwurzel wurde dieser Tage von spielenden Kindern im Ostenholzer Moor bei Hannover gefunden.

6 Diese Aufnahme entstand unmittelbar unter der Flugbahn des Skispringers. Normalerweise ist dieser Standpunkt wegen der Gefährdung von Springer und Reporter gesperrt, so daß diese Bilder, bei denen die Springer auf die Kamera zuffliegen, eine fotografische Rarität bleiben werden. Unser Bild zeigt Günter Göllner im Sprung.

Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
 Handel - Verkehr - Wi REEDERVERSAMMLUNG
 Wirtschaft - Handel - 1966
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel -
 Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Es ist zur Tradition geworden, daß an dieser Stelle der Januar-Nummer der Zeitschrift *Mehrweiser* über die Jahresmitgliederversammlung des Verbandes Deutscher Reeder berichtet wird. Einmal im Jahr treffen sich die deutschen Reeder, um sich über die schiffahrtspolitische Entwicklung der vergangenen 12 Monate klar zu werden. In dieser Versammlung wird auch Stellung genommen zu den wichtigsten aktuellen Fragen und — soweit möglich — ein Ausblick getan auf die Entwicklung, der die Seeschifffahrt in der nächsten Zukunft entgegengeht.

Heuer- und Frachtschere

Die Reederversammlung dieses Jahres stand unter der Erkenntnis, daß sich die günstige Entwicklung der Seefrachtenmärkte, die vor einem Jahre registriert werden konnte, nicht fortgesetzt, sondern leider erheblich — teilweise um über 30 Prozent — abgeschwächt hat. Im Gegensatz dazu standen vor Monaten die zunächst 50 Prozent betragenden Tarifforderungen der beiden Seeleutengewerkschaften und standen zur Zeit der Reederversammlung die inzwischen reduzierten, indessen noch immer 25 Prozent Lohnkostenerhöhung ausmachenden Forderungen auf Einführung der 40-Stunden-Woche einerseits und gleichzeitige Anhebung der Heuern um 10 Prozent andererseits. Die Schere zwischen dem fallenden Frachtenmarkt und den gestiegenen Heuerkosten wird durch derartige Forderungen so vergrößert, daß diese widerspruchsvolle Situation ganz wesentlich die Diskussion auf der Reederversammlung bestimmt hat. Es ist in den Diskussionsbeiträgen darauf hingewiesen worden, daß die im letztjährigen Schlichtungsverfahren angenommenen 18 Prozent Tarifauswirkung sich als zu niedrig erwiesen haben: Die tatsächlichen Auswirkungsergebnisse haben bei den verschiedensten Reedereien 21 Prozent betragen.

Neben diesem Zentralthema, über das, da man sich in Verhandlungen befindet, nichts eingehend berichtet werden soll, stand der seeverkehrspolitische Überblick, den der Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder, Herr Ernst Meier-Hedde, nach verschiedenen Richtungen hin gab. In der Tat mußte eine Standortbestimmung der deutschen Seeschifffahrt zwangsläufig eine Reihe internationaler und nationaler Schiffahrtsgegebenheiten berücksichtigen. So hat zunächst und leider, jedoch den Tatsachen entsprechend, festgestellt werden müssen, daß sich der Konjunkturverlauf für die Seeschifffahrt, der nach sieben Jahren der Depression im Jahre 1965 günstig gewesen war, im Jahre 1966 ausgesprochen verschlechtert hat. Zwar hatten sich Anfang des Jahres aufgrund verschiedenartiger Umstände die Raten einigermaßen halten lassen. Gegen Mitte des Jahres senkte sich jedoch das Rateniveau bedenklich, was beispielsweise in der Getreidefahrt zu folgenden Tiefständen führte: Rate vom US Golf nach dem Kontinent von \$ 6.— auf \$ 3.— und weniger; Rate vom La Plata in der gleichen Relation von sh 90/— auf sh 52/6. Ein verstärktes Tonnageangebot aufgrund der Ratenentwicklung in der Welt führte zu entsprechenden Rückgängen in der Erzfahrt. In der Holzfahrt vom Weißen Meer nach U. K. sanken die Raten von sh 350/— auf sh 280/— und im Ostseeraum von sh 290/— auf sh 250/— per Standard.

Liberia und Sowjetunion verdoppelten ihre Tonnage

Diese — im ganzen gesehen auch in den anderen Fahrtbereichen festzustellende — Abflachung der Auftriebstendenzen vor Jahresfrist war der Hintergrund, vor dem die Reederversammlung die weiteren Themen sehen mußte und gesehen hat. Dabei mußte vor allem der Tatsache Rechnung getragen werden, daß die Welthandelsflotte mit

ihren rund 170 Millionen BRT sich von der Mitte des Jahres 1965 bis zum entsprechenden Zeitpunkt 1966 um 6,7 Prozent vergrößert hat. Das ist ein stärkeres Wachstum als die durchschnittliche Zuwachsrate seit dem Jahre 1960 mit 4,8 Prozent. Bei diesem Wachstumsprozeß ist eine Reihe von Einzelentwicklungen bemerkenswert — so etwa die der liberianischen Flotte. Sie hat sich seit dem Jahre 1962 praktisch verdoppelt — genau so wie die Handelsflotte der Sowjetunion. Ebenfalls große Aufwärtsentwicklungen haben die Flotten Japans, Norwegens und Griechenlands genommen. Dieses Bild des Vordringens erweist sich auch an Hand der Aufträge, bei denen Norwegen und Liberia mit jeweils annähernd 19 Prozent des gesamten Auftragsbestandes an der Spitze lagen. Die Bundesrepublik, deren Reeder wegen der bekannten, nicht ausreichenden Eigenkapitalbasis Zurückhaltung üben müssen, blieb beim Auftragsbestand mit 4 Prozent an der siebenten Stelle.

Tanker und Massengutschiffe schnellten voran

Eine besondere Betrachtung hat im Rahmen Tonnageentwicklung den großen Schiffen gewidmet werden müssen: Von der in Bau und Auftrag befindlichen Tonnage in aller Welt entfallen 48 Prozent auf Tanker, 36 Prozent auf Massengutschiffe und die restlichen 16 Prozent auf andere Trockenfrachter, vornehmlich also Schiffe der Linienfahrt. Tanker und Massengutschiffe haben die rapide Entwicklung zum großen Schiff bestimmt: Im Jahr 1960 hatten nur 60 Schiffe der Welthandelsflotte eine Größe von über 30 000 BRT. 1964 waren es bereits 330 und Mitte des Jahres 1966 590 Schiffe, die größer waren als 30 000 BRT. Im Rahmen der weiteren Entwicklung der Massengutflotte steht die Bundesrepublik Deutschland an siebenter Stelle, genauso also wie im Rahmen der gesamten Aufträge.

Staaten und ihre Flotten

Fragt man sich nach den Ursachen für die teils recht unterschiedliche Entwicklung der einzelnen Flotten, so ist darauf hinzuweisen, daß sich in vielen Ländern der Staat an der Entwicklung der eigenen Handelsflotte beteiligt — sei es durch Haushaltsmittel direkt oder durch steuerliche Erleichterungen indirekt. Wörtlich führte der Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder dazu aus: „Die liberianische Flagge hätte ihre schnelle Entwicklung nicht vollziehen können ohne die ihr gewährte Steuerfreiheit, und auch die griechische Flotte verdankt ihr großes Wachstum wesentlich steuerlichen Konzessionen. Die Flotten der USA, Japans, Frankreichs und Italiens gelangen in den Genuß nennenswerter Betriebs- und Bausubventionen. Besonders bemerkenswert ist der Umstand, daß Großbritannien nunmehr jeden Neubau für seine Flagge mit einem Zuschuß in Höhe von 25 Prozent bedenkt und überdies vollständige Abschreibungsfreiheit gewährt. Es könnten noch andere Länder in diesem Zusammenhang genannt werden. Auch wir empfangen fiskalische Förderung. Sie kann heute nicht mehr nur unter dem Gesichtspunkt der notwendigen Förderung des Wiederaufbaus unserer Flotte nach dem Kriege

gesehen werden, sondern sie muß auch an dem gemessen werden, was um uns herum in der Welt geschieht, steht doch die Wettbewerbsmöglichkeit angesichts dieser Entwicklung auf dem Spiel.“

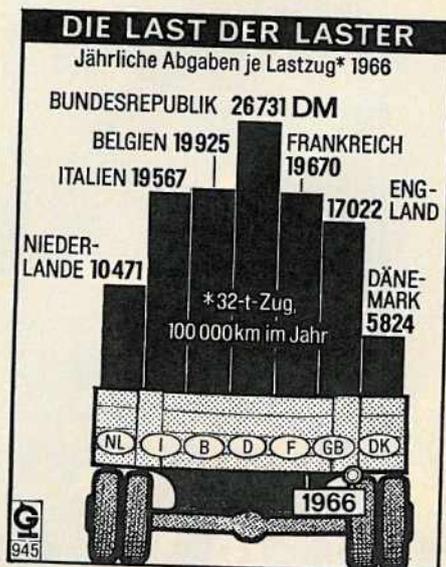
Neue Blockbildungen

Im Rahmen der Behandlung von internationalen Schiffahrtsproblemen nahmen Betrachtungen zur Blockbildung einen großen Raum ein: hier die westlichen Schiffahrtsländer und Japan, dort die Entwicklungsländer und die Flotten der Ostblockländer. Bekanntlich ist nirgends diese Frontstellung so deutlich geworden wie im Schiffahrts-Ausschuß der UNO-Welthandelskonferenz in der UNCTAD. Die Entwicklungsländer fordern eine Beteiligung ihrer Flaggen am Weltseeverkehr, und zwar im Wege protektionistischer Maßnahmen. Das heißt mit anderen Worten: staatliche Kontrolle der Konferenzen, supranationale Lenkung der Preisbildung auf den Frachtenmärkten. Diesen Angriffen auf die privatwirtschaftliche Struktur des Seeverkehrs gilt es zu begegnen, wobei leider die Einheitslichkeit der Blockbildung in der westlichen Welt durch die Schiffahrtsspannungen zwischen den westeuropäischen Ländern und den USA nicht gerade gefördert wird.

Seetransport und Devisen

Zur unübersehbaren Bedeutung der Flotte unseres Landes für die Devisenbilanz führte der Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder aus:

„Unsere im internationalen Verkehr erbrachten Transportdienste sind im vollen Umfang Export und damit geeignet, unsere Devisenbilanz positiv zu beeinflussen. Hierfür besteht eine deutliche
 Lesen Sie bitte weiter auf Seite 5



Die Konkurrenz fährt besser, weil sie billiger fährt. Aber sie fährt nicht billiger, weil sie tüchtiger ist, sondern weil es ihr der Staat leichter macht. Das ist die große Sorge der deutschen Fernlastfahrer, die im internationalen Güterverkehr konkurrieren müssen.

Die deutsche Seeschifffahrt muß ausschließlich im internationalen Wettbewerb bestehen. Nur sind die finanziellen Dimensionen etwa im gleichen Verhältnis größer, als die Frachtschiffe größer als Fernlaster sind.

Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder nehmen Stellung

„Lohnerhöhungen ohne einen entsprechenden Anstieg der Produktivität sind der reinste Hohn. Mehr noch, sie verteuern die Produktionskosten, drängen unsere Exportartikel aus dem Wettbewerb, bedingen höhere Inlandspreise und schaffen Platz für Importe... Wenn unser Volk mehr Freizeit durch Verkürzung der Arbeitszeit fordert und diese Forderung inzwischen erfüllt wurde, dann haben wir das Recht zu verlangen, daß jede Arbeitsstunde aus 60 Minuten gut getaner Arbeit besteht.“

Premierminister Harold Wilson vor dem Labour-Parteitag

Ernst Meier-Hedde erklärte als Vorsitzender des Verbandes Deutscher Reeder am 1. Dezember 1966 anlässlich der Reederversammlung vor Journalisten:

„Die heutige Jahresmitgliederversammlung des Verbandes Deutscher Reeder hat nach gründlicher Aussprache über die Tarifsituation in der deutschen Seeschifffahrt den einstimmigen Beschluß gefaßt, den Sozialpartnern vorzuschlagen, die laufenden Tarifverhandlungen um ein Jahr hinauszuschieben. Dieser Beschluß beruht auf der in letzter Zeit ungewöhnlichen Entwicklung im Schiffahrtsgewerbe. Innerhalb des letzten Jahres hat sich die Frachtratsensituation insgesamt um 30 Prozent verschlechtert. Im gleichen Zeitraum wurde der Tarifabschluß vom 1. Januar dieses Jahres wirksam, der im Durchschnitt eine zusätzliche Personalkostenbelastung von 21 Prozent mit sich brachte. Das sind 3 Prozent mehr als die Sozialpartner in den Tarifverhandlungen beschlossen hatten. Praktisch bedeuten diese 3 Prozent also eine Mehrleistung für 1966 und eine Vorleistung für 1967. Diese Vorleistung entspricht genau dem von berufener Seite angemommenen Produktivitätszuwachs für das Jahr 1967. Dabei sieht es ganz so aus, als ob der Zuwachs an eingefahrenen Frachten 3 Prozent noch nicht einmal erreicht.“

Am 30. November Meier-Hedde im 1. Programm des Norddeutschen Rundfunks „Berichte vom Tage“:

„Die deutsche Seeschifffahrt steht mehr denn je vor der Notwendigkeit, die Flotte der Entwicklung des internationalen Seeverkehrs durch entsprechende Umrüstung anzupassen. Die Situation der Reedereien wird im übrigen erheblich belastet durch die Tarifforderungen. Vor genau elf Monaten haben die Reeder entscheidende Tarifverbesserungen zugestanden; unsere Lohnkosten wurden um ca. 20 Prozent erhöht. Die jetzigen Forderungen würden eine weitere Steigerung der Lohnkosten um etwa 25 Prozent bringen. Derartige Zahlen aber übersteigen unsere wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und stehen nicht im Einklang mit der gesamtwirtschaftlichen Situation in der Bundesrepublik.“

Verantwortung und die gegenseitige Abhängigkeit verpflichtet die Sozialpartner jetzt dazu, das Schiffahrtsgewerbe zu schützen.“

Die Schweden erkannten diese Verpflichtung erst, als es zu spät war. Es gibt so gut wie keine schwedische Küstenschifffahrt mehr. Die Tarifbelastungen waren untragbar.

Auch die Amerikaner bezahlten diese Fehlleistung mit dem Verlust großer Teile ihrer Flotte an billige Flaggen.“

Am 3. Dezember 66 äußerte sich der von der Mitgliederversammlung neugewählte Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder, Harald H. Schuldt in der „Welt“:

„Es geht um Leben und Sterben.“ So begründete er die Ablehnung der Heuerforderungen. Die gesamtwirtschaftliche Lage diene den Reedern, die sich bisher als Ausnahmefall sahen, als weiteres Alibi.

„Das Tramp-Frachteniveau ist in diesem Jahr erheblich gefallen“, fuhr Schuldt fort, „und die Personal- und sonstigen Kosten sind gestiegen. Auch erschwert die gegenwärtige Kapitalmarktmisere die notwendige Erneuerung der deutschen Handelsflotte erheblich, und Staatshilfen und -eingriffe des Auslandes verzerrten den Wettbewerb zu Ungunsten der deutschen Reeder.“

Wirtschaftliche Vernunft und die traditionell anständige Gesinnung der deutschen Seeleute gebieten jetzt nicht ein Mehr an Geld und Freizeit an Bord, sondern eher wieder ein pflichtbewußtes, vernünftiges Verhältnis zwischen Lohn und Leistung.

Wenn bei diesen Tarifverhandlungen ein Fehler gemacht worden ist, dann der, daß man von Anfang an versäumt hat, im Rahmen des gutwillig Möglichen und verantwortlich Tragbaren einen diskutablen Vorschlag zum brennendsten Problem unserer Seeleute vorzulegen:

Wer unsere Seeleute verstehen will, hätte wissen müssen, daß sie jetzt anstatt 50prozentiger Heuerhöhungen nur eine Sorge haben, und das ist die Stabilisierung von Borddienstzeit und Urlaubszeit.

REEDERVERSAMMLUNG 1966

Notwendigkeit, nachdem seit 1964 die Devisenbilanzsalden negativ sind. Die Seetransportbilanz, in der auch die Deviseneinnahmen und -ersparnisse unserer Handelsflotte ermittelt werden, hat zu den negativen Devisenbilanzen leider beigetragen: sie ist gleichfalls bislang stets negativ gewesen, im Jahre 1965 mit 1,3 Mia. DM. Bei einem Gesamtaufwand an Seefrachten für die deutsche Ein- und Ausfuhr im Jahre 1965 von insgesamt rund 5,3 Mia. DM entfielen auf Zahlungen an Ausländer etwa 3,9 Mia., auf solche an inländische Reedereien knapp 1,4 Mia. DM, d. h. rund 26 Prozent. Den genannten Zahlungen an das Ausland standen im Jahre 1965 Gesamteinnahmen deutscher Reedereien vom Ausland und vom Inland in Höhe von etwa 3,3 Mia. DM gegenüber, so daß allein schon bei den Seefrachten ein negativer Saldo besteht. In diesen Ziffern spiegelt sich die vorstehend getroffene Feststellung wider, daß die Entwicklung unserer Handelsflotte mit derjenigen unseres nationalen Außenhandels nicht Schritt gehalten hat.“

Abschließend behandelte Herr Meier-Hedde Fragen der Kredit- und Steuerpolitik, und zwar mit folgenden Worten:

„Alle diese Feststellungen veranlassen mich zu dem Schluß, daß es gute Gründe dafür gibt, die deutsche Handelsflotte nicht nur zu modernisieren, sondern auch auszubauen. Wir werden in diesem Jahr mit Neubaugängen im Umfang von etwa 500 000 BRT rechnen können und im nächsten Jahr vermutlich mit weiteren 450 000 BRT. Dabei spielt der Zugang großer Schiffe eine ständig steigende Rolle.“

Dieses Neubauvolumen bedeutet eine erhebliche Finanzierungslast. Daß uns der Bund bei ihrer Bewältigung geholfen hat und die Fortsetzung seiner Hilfe in Aussicht stellt, soll an dieser Stelle entsprechend gewürdigt werden. Die Probleme der Reedereien sind damit jedoch nicht gelöst: der größere Teil der Mittel, etliche Hunderte von Millionen, muß auf dem Kapitalmarkt beschafft werden, der uns nun schon seit geraumer Zeit nicht mehr oder nur zu prohibitiven Bedingungen zur Verfügung steht. Noch ist eine Lösung dieses Problems nicht gelungen, doch sie muß notwendig gefunden werden.“

Das Echo, das diese programmatischen Ausführungen in der Presse gefunden haben, ist außerordentlich groß und gut gewesen. Die Offenheit der Darlegung wie der Ernst der geschilderten Situation dürften die Verpflichtung der deutschen Reeder herausgestellt haben, die Position ihrer Flagge auf den Weltmeeren zu bewahren.

FLOTTENUMSCHAU Bundesmarine

Die Bundesmarine hat 33 100 uniformierte Soldaten. In der Bundeswehr, die aus Heer, Luftwaffe, Marine und der Territorialen Verteidigungsorganisation besteht, gibt es insgesamt 468 600 Soldaten. Etwa die Hälfte hiervon sind Wehrpflichtige. Die Marine gliedert sich in zwei Säulen, in das Flottenkommando mit den schwimmenden Einheiten sowie den Unterstützungsverbänden und in das Marineamt mit den Ausbildungsstätten und Fachkommandos.

Zum Jahresende 1966 kann über weitere Neubauten der Bundesmarine berichtet werden. Der kleine Versorger „Glücksburg“ machte in der Ostsee seine Abnahmefahrten. Das Schiff ist die vierte Einheit einer Serie von acht Schiffen, die bei der Flensburg Schiffbau-Gesellschaft, bei Blohm+Voss und beim Bremer Vulkan gebaut werden. Sie haben 3145 BRT, sind 104 m lang und sollen 17 Knoten laufen.



Minentransporter „Sachsenwald“, Stapellauf 10. 12. 1966

In Hamburg lief der Minentransporter „Sachsenwald“ vom Stapel. Das Schiff erhält besondere Förderanlagen. Ein zweites Schiff dieser Art soll später folgen.

Der Zerstörer „Hessen“, das vierte und letzte Schiff der „Hamburg“-Klasse, wurde nach den Werftabnahmefahrten an den Auftraggeber übergeben und soll Anfang 1967 in Dienst gestellt werden.

den. — Demnächst wird die umgebaute Fregatte „Köln“ wieder in die Flotte eingereiht. Die Ablieferung des Versorgers „Saarburg“ wird erwartet. — In Rendsburg ist das Küstenwachboot „Diana“ als siebentes Boot der neuen Serie von zehn KW-Booten zu Wasser gelassen worden. Diese Fahrzeuge sind 38 m lang und haben 24 Mann Besatzung.

Der neue Flottenchef, Konteradmiral Hetez, wurde zum Vizeadmiral befördert. Flottillenadmiral wurden Kapitän zur See Jung, Kommandeur der Marineflieger, und Kapitän zur See Klug, Kommandeur der Marineschule Mürwik. Dieser Schule sind jetzt die gesamten Schulschiffe der Bundesmarine zugeteilt worden.

Zum U-Boot-Bauprogramm der Bundesmarine ist zu bemerken, daß die ersten beiden Boote („U 1“ und „U 2“) ganz neue Druckkörper erhalten haben. Sie werden voraussichtlich als Schulboote benutzt. Die Boote „U 3“ bis „U 8“ — alle in Dienst gestellt — sind durch technische Vorsorge nicht korrosionsgefährdet. Die anschließenden Neubauten „U 9“ bis „U 12“ werden aus einem anderen antimagnetischen Stahl hergestellt, als die vorherigen Boote. Die zwölf Boote haben jeweils acht Torpedorohre. Die in der Planung befindlichen Boote „U 13“ bis „U 24“ sind etwas größer und technisch verbessert. Alle Boote werden eine hohe Unterwassergeschwindigkeit aufweisen. Die Endplanung sieht den Bau von insgesamt 30 U-Booten vor. Die letzten sechs sollen größere Jagd-U-Boote werden, für die jedoch Einzelheiten noch nicht festgelegt worden sind. „U 3“ bis „U 24“ werden möglicherweise in der Ostsee stationiert, „U 25“ bis „U 30“ in der Nordsee. —R-

H₂O ist mehr als eine

Undine heißt Welle

von
Heinrich
Schopper

Wasser bedeckt 71 Prozent der Erdoberfläche. Alle Wasser auf unserer Erde stammen aus dem Meer. Die Erde ohne Wasser wäre wie ein Mensch ohne Blut. Wasser ist das Blut der Erde.

Meerwasser, Chlorophyll (Blattgrün) und das Blut in unseren Adern sind chemisch fast der gleiche Stoff. Voller Geheimnis ist das Wasser, aber auch voller Wahrheit und Erkenntnis.

Unsere Schiffe bauen wir für das Wasser. Reeder treiben damit ihre Geschäfte über alle Meere — und Seemänner fahren sie.

Viele viele tausend Männer und ihre Familien leben von, durch, mit und auf dem Wasser: Schiffsausrüster, -Makler, -Versicherer, Hafenbehörden, das Seefahrtsministerium, zahlreiche Seefahrtsbehörden, die für den Schiffbau beschäftigten Industrien, sie alle verdienen ihren Lebensunterhalt durch das Meer. Sie alle bauen mittelbar oder unmittelbar auf dasselbe Fundament, das schwankend ist wie nur irgendeins. Alle ernährt das Wasser und alle spornt es an, unermüdlich alle Kräfte anzuspannen, um den Gefahren des Wassers zu begegnen, um seine Gewalten zu überwinden. So war es seit Anbeginn, als der erste Mensch einen Baum aushöhlte, in dem das Wasser ihn nun tragen mußte, anstatt ihn zu verschlingen. Der Mensch heute hat das Wasser in solch einem hohen Grad überwunden, daß er, auf dem Parkett eines Ozeanriesen tanzend und in auf dem Wasser schwimmendem Wasser badend, beinahe schon vergessen hat, daß es nur ein vervollkommneter Einbaum ist, der ihn auf ungebändigtem Meer über schwindelnde Abgründe trägt. Tiefer sind diese Tiefen als unsere höchsten Gebirge hoch sind.

Die Schiffe, die wir heute vom Stapel lassen, sind nur letztes Glied in einer langen Kette von Siegen über das Wasser. Und die Schiffe auf dem Meeresgrund bei Cap Horn etwa oder bei den Goodwin-Bänken im Englischen Kanal, sie stehen auf der Verlustliste im ewigen Krieg des Menschen gegen das Wasser.

Nur gemeinsamer Wille, Geist, Geschick und Können, Wagemut, Erfindungsgeist und eine ungebrochene Zähigkeit und Ausdauer unzähliger Generationen von Kaufherren, Schiffbauern und Seeleuten haben aus dem

ausgehöhlten Baumstamm das moderne technische Wunder eines Schiffes unserer Tage zu gestalten vermocht. Und alle gingen und gehen heute noch gemeinsam gegen das Wasser an. So rangen sie dem Wasser alle diese Tugenden ab. Diese Tugenden erst setzte sie instand, gegen und mit dem Wasser ihren Lebenskampf zu bestehen.

Alle diese Menschen kennzeichnet, daß sie sich dem Wasser verschrieben haben, mit Herz und Hand und Kopf, mit Haut und Haaren. Ihnen allen ist eigen, daß sie das Wasser lieben, so, wie man einen Menschen liebt, der Letztes und Bestes fordert. Noch keines Reeders, keines Schiffbauers und keines Seemanns Leben war letzten Endes erfolgreich ohne diese Liebe zum Salzwasser.

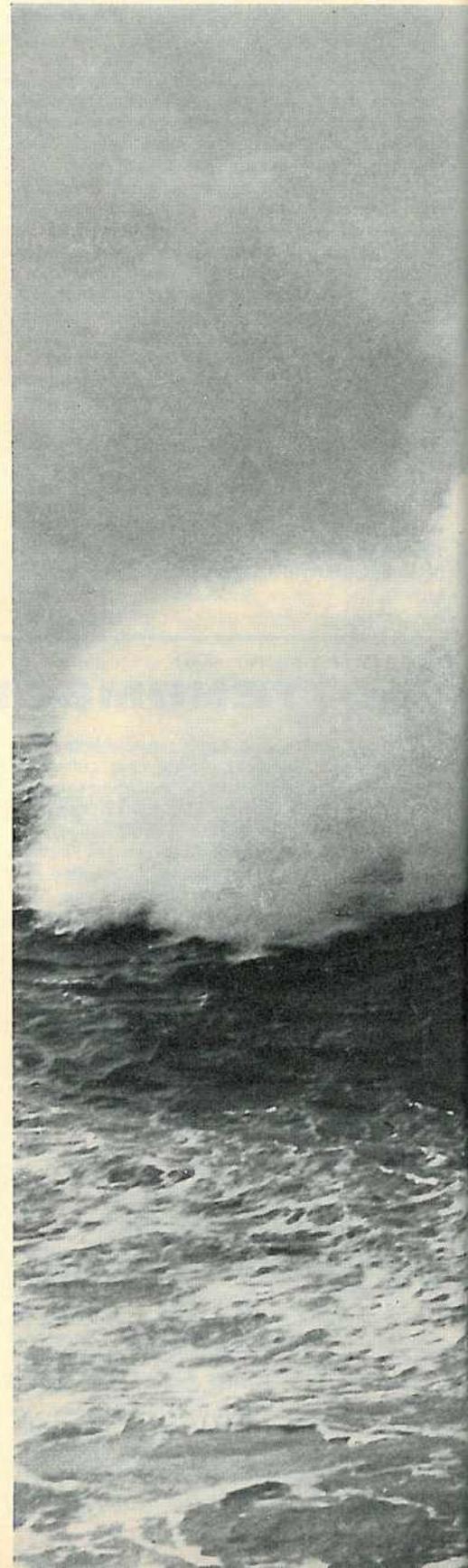
Ja, die Liebe ist im Spiel, wie in allem, was gedeihen soll. Maßgebend im Spiel, entscheidend! Solchermaßen von der Liebe angerührt, offenbart uns das Wasser Wunder über Wunder.

Was ist Wasser?

Nichts als eine chemische Verbindung von einem Atom Sauerstoff und zwei Atomen Wasserstoff. — Zwei Atome Wasserstoff! Was geschähe, wenn alle Wasserstoffatome der Erde gezwungen würden, die Kraft herzugeben, die ihnen innewohnt? Die Erde würde zu einer Sonne explodieren.

Woher nimmt ein Sonnenuntergang seine Schönheit, die jedem Versuch, sie zu beschreiben, Hohn spricht? Woher nimmt ein Sonnenuntergang seinen atemraubenden unwiederholbaren Zauber? Von beleuchteten und durchleuchteten Wasserteilchen und Bläschen, kurz: Von Wasser und Licht.

Nimmt man ein mit Wasser gefülltes Glas und ein leeres zur Hand und schüttet den Inhalt um, so ist an sich weiter nichts geschehen, als daß das Wasser sein Gefäß gewechselt hat. Weiter nichts? Als das Glas geneigt wurde, folgte das Wasser der Neigung nicht, sondern behielt, dem ihm innewohnenden Gesetz gemäß, seine waagerechte Oberfläche bei, bis es an den Glasrand kam. Dann lief es über und fiel von oben nach unten und bildete dabei einen silbrig spiegelnden, orgelpfeifenartig gebogenen Strahl. In seinem neuen Gefäß schlug es zunächst quecksilbrige Blasen, indem es sich trichterförmig einwölbte, warf diese Wölbungen ringförmig an den Glasrand, kam dann schließlich zur Ruhe und bildete einen

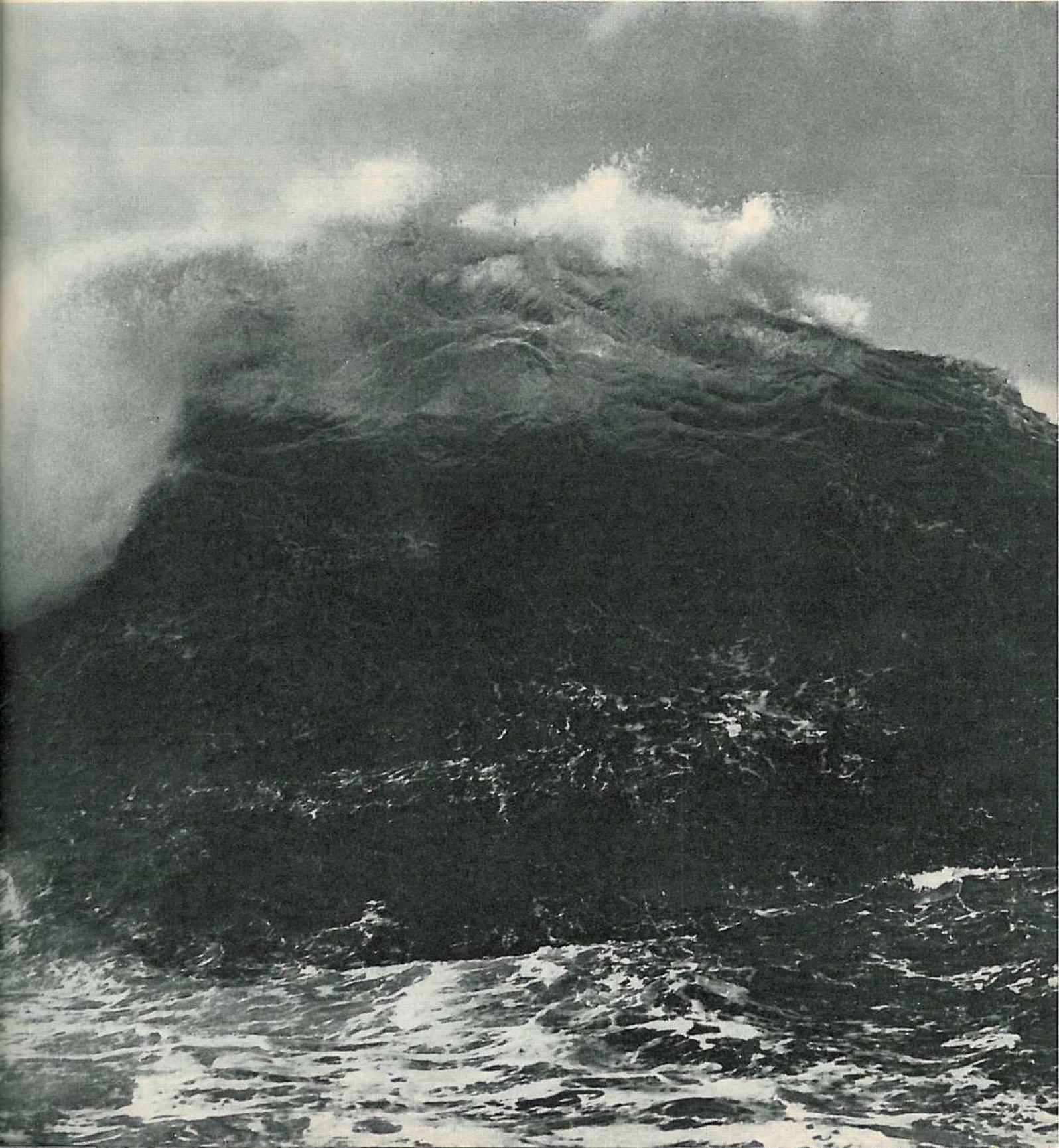


chemische Formel

**Die See ist dem Seemann wohlgesonnen.
Sie trägt ihn. Auch im Sturm und im
tobenden Orkan – wenn sie will –
und er sich ihrer würdig erweist.**

frei nach **JOSEPH CONRAD**

Copyright by Dr. Hellmut Jebens · Foto: Joseph Conrad



neuen Wasserspiegel, dem ersten vollkommen gleich, genauso makellos wie dieser. Es war geflossen zwischen oben und unten. — Ein simpler Vorgang. Oder? Doch Wasser vermag auch zu steigen, schwerelos nach oben zu steigen. Die Sonne bewirkt dieses Wunder. — Verdunstung. —

Dieses Wort enthält einen komplizierten physikalischen Vorgang. Man kann ihn beschreiben. Nichtsdestoweniger bleibt es ein Wunder, daß Wasser mit dem Gewicht von einem Kilo pro Liter unsichtbar nach oben steigt. Kein Mensch kann das bewirken, nur die Sonne. Doch, mit einer Lampe ginge es, mit einer starken Glühlampe. All die anderen Glühlampen in Studierstuben, auf Nachttischen, in Theatern, in Fabrikhallen, über den Helligten? Aufheulende Generatoren, donnernde Lokomotiven? Wo ist die Quelle, der Ursprung ihrer Kraft? In dem simplen Vorgang vom umgeschütteten Glase, von Wasser zwischen oben und unten ist er zu finden. Wasser ist Kraft, Wärme und Licht, wenn es die Spannung entlädt, die zwischen seinem „Oben“ und „Unten“ liegt — wie alles Leben sich zwischen Spannungen von Gegensätzen vollzieht. — Die Wasser des Meeres — Harmonie der Gegensätze.

Bis in seine tiefsten Tiefen hinein durchdrungen vom ewigen Werden und Vergehen ist das Meer. Es birgt in unermesslicher Fülle nie erdenkbare Formen und Farben, Gebilde von phantastischer, unheimlicher Schönheit. Und die kleinen Fische fressen die großen. Dennoch werden sie nicht mehr und nicht weniger, weder die kleinen noch die großen. Sie kommen und vergehen und sind immer wieder andere und doch immer wieder die gleichen.

Das Meer, das ewig jungfräuliche: Der erste Mensch erblickte und erlebte es genauso wie Columbus oder wie ein Astronaut, der wartet, daß er aufgefischt wird. Die Wasser der Erde blieben unverändert, im Grunde unberührt vom Menschen, jung wie am ersten Tag der Schöpfung. Und doch ist jede Sekunde im Meer und auf dem Meer einmalig und unwiederbringlich, anders als alle Sekunden vorher und anders als alle Sekunden, die noch kommen werden.

Die Wasser des Meeres sind lebendig, sind nimmer ruhend in Bewegung. Der Fels, gegen den sie anbranden, ist tot, starr. Das Meer nagt an ihm, frißt sich hinein, unterhöhlt das Gestein, baut, wie es ihm gefällt, Türme damit, Pfeiler, Nadeln. Und schließlich zerbricht es ihn, verschlingt es den Felsen. Es formt mit Granit wie mit Wachs. Das Meer prägt dem Erstarrten seine Lebendigkeit auf. Und dennoch ist es die große Einsamkeit und in seinen Tiefen ist ewige Ruhe, herrscht lautlose Stille.

Das Meer ist weich und zerfließend, es liebkost den Menschen am Strand mit zärtlicher Welle. Es verschönert die Welt.

An der Eleganz, dem Schwung, der kühnen und fließenden Linienführung der Schiffe baute das Meer selbst mit. Das Meer zerschlägt



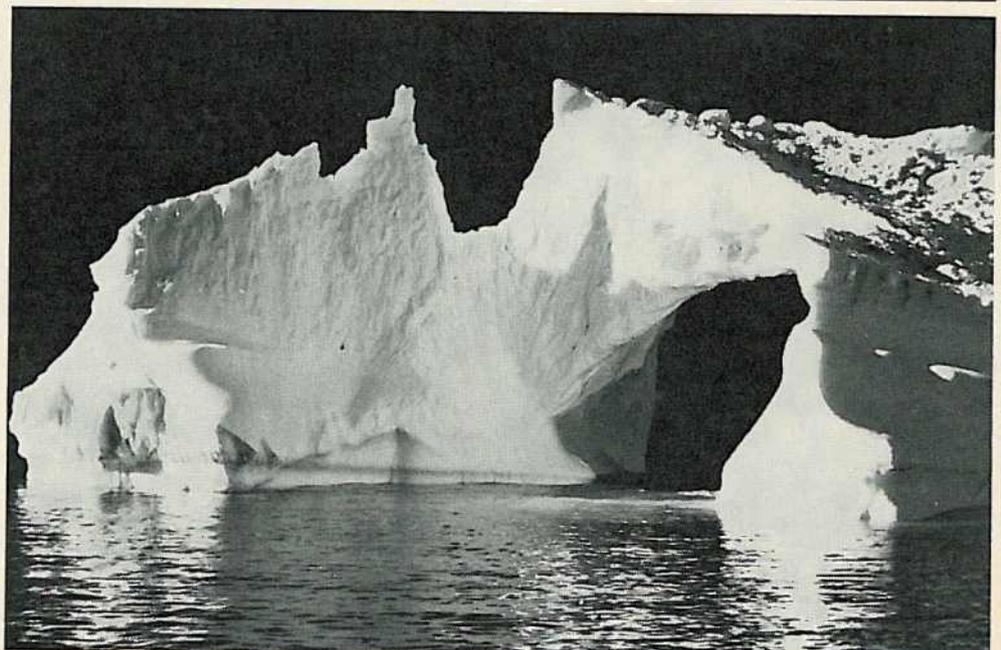
Aus nichts als Sonne und Wasser: Böenwalze über der Nordsee

Foto: Dr. Krügler



Tausend Gesichter hat die See

Foto: Dr. Krügler



Wasser in fester Form: gefährlich und messerscharf

Foto: Dr. Krügler

Schiffe aus Stahl mit donnernder Faust. Diese Faust ist schwerer und härter als Stahl. Leicht wie zarteste Schleier entsteigt es seinen Fluten und schwebt zum Himmel. Wasser des Meeres; selbst durchsichtig wie Glas, vernebelt es das klare Licht zu milchigem Brei. Es schlägt die Menschen auf ihren großartigen Stahlkolossen mit Blindheit. Es schlägt die Menschen auf ihren großartigen Wasser ist schärfer als die schärfste Klinge. Es schneidet den Eisenboden eines Schiffes auf wie Papier. Auch ein Eisberg ist Wasser. Das Wasser verschlingt den Koloß mitsamt seinen Menschen. Ein paar Wrackteile künden für kurze Zeit, was geschah, und dann liegt das Meer wieder da, als wäre nichts geschehen. Das Meerwasser, in Wolken am Himmel segelnd, phantastische gigantische Formen bildend, phantastische Kleinstfiligrane zaubernd, in Regen, Wolkenbrüchen, Hagel und Schnee wieder ins Meer zurückfallend, auf Urwälder, Gebirge, Einöden und Felder, selten auf Menschen. Denn nur Oasen in Wüsteneien sind die Siedlungen der Menschen. Auf seinem Lauf labt es und erquickt es, befruchtet und benetzt, überflutet, ertränkt und zerstört. Es zermahlt Felsen zu Sand, es quillt und tollt und sprudelt, schmeichelt und nagt und frißt und höhlt aus und fließt schließlich zurück ins Meer.

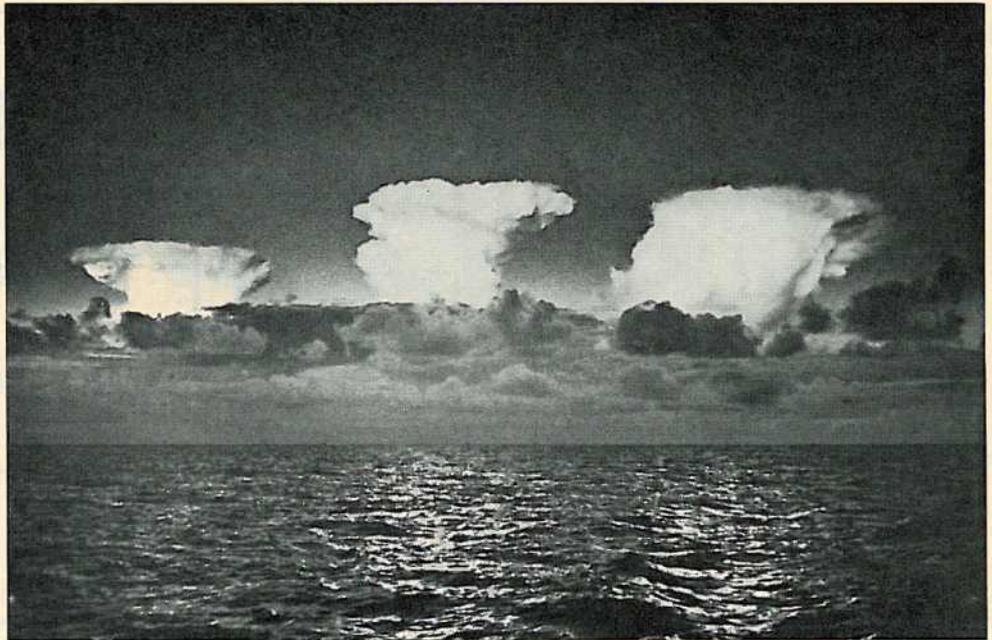
Im Wasser ist Wahrheit.

Es vollbringt tausenderlei Dinge und hat tausend Gesichter, Dinge und Gesichter, die sich alle scharf voneinander unterscheiden, die sich alle gegenseitig widersprechen, sich feindlich sind, ja, die sich gegenseitig auszuschließen scheinen. Kein Stoff auf dieser Erde ist so voller Widersprüche, ja Widersinn, wie das Wasser. Was ist richtig? Hat der Mensch das Wasser überwunden oder triumphiert das Wasser über ihn?

Ist das Wasser nun fest oder flüssig oder gasförmig, ist es durchsichtig oder verhüllend oder spiegelt es wider, schwebt es zu den Wolken oder fällt es herab in Tau und Regen? Tötet es oder erweckt es zum Leben? Wer so fragt, erhält tausend Antworten, die alle für sich richtig sind. Unsere Wahrnehmung liefert uns nur einen Trümmerhaufen von Tatsachen und Scherben und Tand. Eis ist fest, das Meer flüssig und der Dampf gasförmig. Doch alles ist Wasser. Dasselbe Wasser, das zum Leben erweckt und tötet.

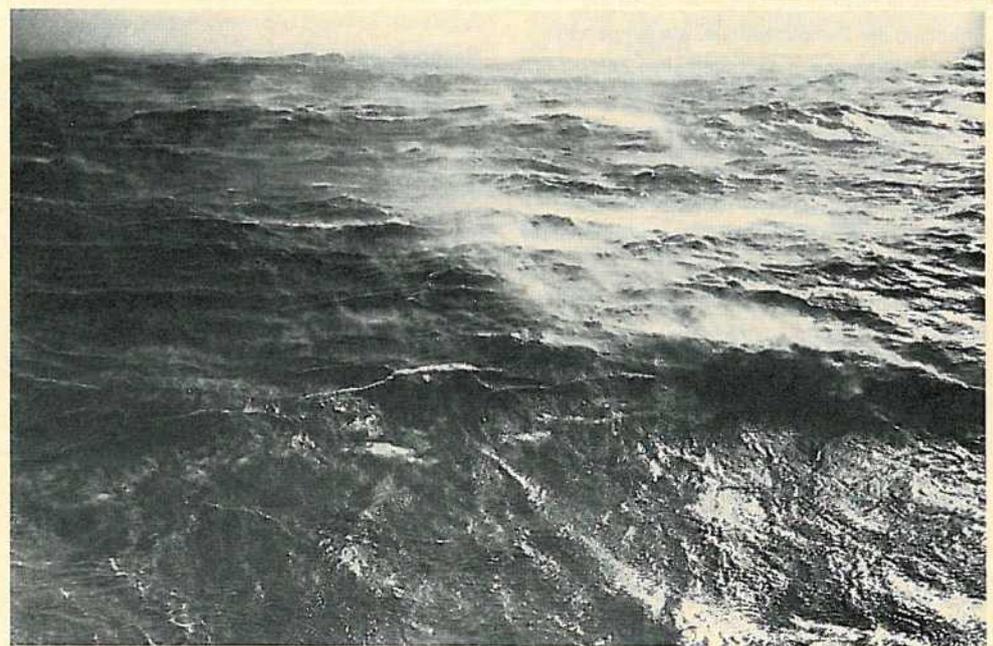
Die Wahrheit, die uns das Wasser lehrt, ist das große „Sowohlalsauch“ — und — das alles ist nichts, wenn es allein ist.

Das Wasser braucht das Gefälle der Berge, braucht das Licht der Sonne, den Wind, bedarf der Menschen, die es nicht nur wahrnehmen, sondern liebend erkennen. Dann plötzlich, wenn das Wasser nicht mehr allein ist, vollbringt es Dinge wie ein Mensch, dann erhält es Eigenschaften wie ein Mensch. Dann ist das Wasser lebendig wie ein Mensch. Doch dazu braucht es den Menschen — wie Undine, das Meerweib, den Erdenmann braucht, um zum Leben zu erwachen.



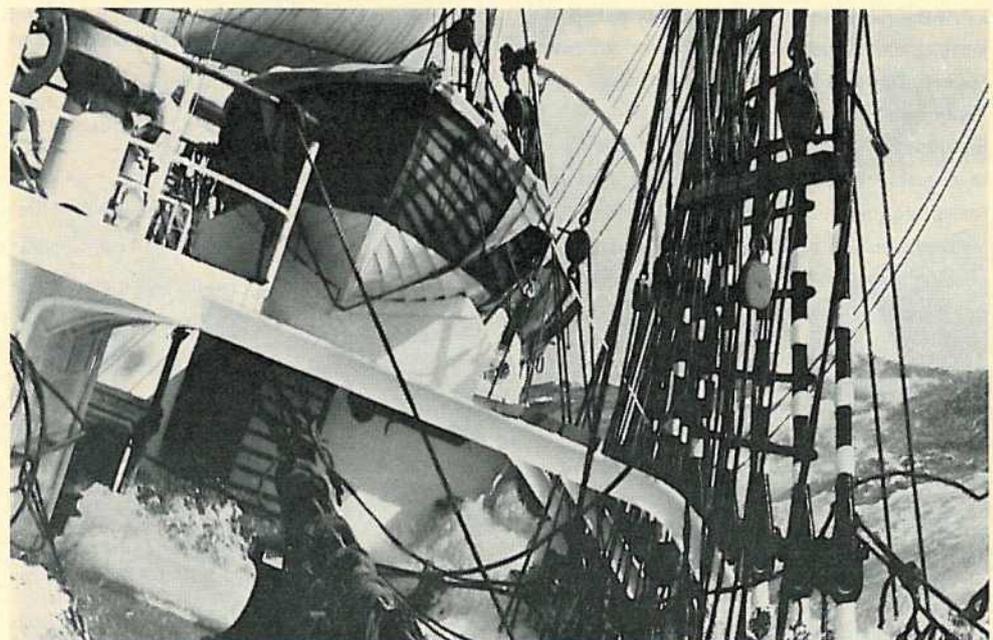
Verdunstetes Wasser zu Wolken formiert: Drei Ambosse

Foto: Dr. Krüger



Die See „dampft“

Foto: Dr. Krüger



... auch im tobenden Orkan

Foto: VDR



CONTAINER der zweiten

Wir leben in einem rasanten Umbruch. Die zweite technische Revolution läuft auf vollen Touren. Was ihr Tempo anbetrifft, so erscheint die erste technische Revolution, ausgelöst durch die Erfindung der Dampfmaschine, wie ein gemächlicher Spaziergang in der guten alten Zeit. Es muß nicht immer nur Automation sein. Was sich bei dem Warentransport auf See vollzieht, ist genauso alarmierend wie der Computer. Seetransport geht über Land. Roll-on-roll-off verbindet nicht mehr nur Länder und Kontinente. Das tat unsere Seeschifffahrt von eh und je. Roll-on-roll-off legt Straßen über Seegebiete und Ozeane. Verbindet Industriezentren unmittelbar über alle Wasser hinweg. Mit Containern haben Straßenfähren die Schienenfähren bereits weit überrundet.

Jede Revolution bedeutet totale Neuorientierung, bringt einen Bruch mit alten, lieb gewordenen Traditionen mit sich, und jede Revolution erfordert Elastizität des Denkens und kluge Vorausplanung zugleich. Containerisierung verlangt von den Reedern an europäischen und amerikanischen Küsten Entschlüsse von unabsehbarer, weitgehender Bedeutung. Die salzwasserverbindenden Unternehmer haben hinsichtlich der Container die Wahl zwischen zwei Risiken: Das eine liegt im „Abwarten und Teetrinken“ beziehungsweise „wait and see“. Ein derartiges Verhalten kann gefährliche Markteinbrüche zur Folge haben. Das andere Risiko: Vorpreschen und mit gewaltigen Investitionen von vornherein einen neuen, noch unbekanntem Markt erobern. Was aber, wenn der Container-Hase anders läuft? Dann drohen Verluste, die tödlich sein können. Eines scheint nach zwei Jahren der Container-Entwicklung sicher. Der Container ist genausowenig aufzuhalten, wie seinerzeit das Dampfschiff. Beobachtet man die Reaktion der Containerisation an unseren Küsten, so zeigt sich ein durchaus hanseatisches Bild: „Vorwärts, aber bedachtsam“. Und das ist gut so. Wie der aktuelle Stand der Dinge ist, zeigt folgender Bericht von Jürgen Dipner.

H. Schopper

In den Kontoren der deutschen und europäischen Reedereien zerbrennen sich die Verantwortlichen die Köpfe. Zu analysieren und gegebenenfalls zu begeben ist einer Entwicklung, die seit knapp einem Jahr auf dem Nordatlantik zu beobachten ist: der Versand von Stückgütern in Großcontainern auf hierfür besonders konstruierten Schiffen.

Nachholbedarf

Die Überlegungen der Reeder werden jedoch nicht aus eigener Initiative angestellt; vielmehr müssen sie berücksichtigen: „die anderen“, d. h. im Moment die Amerikaner, haben mit den ihnen eigenen Methoden diesen Verkehr den europäischen Verladern nähergebracht, und für Europas Reeder gilt es, verlorenen Boden zunächst einmal zurückzugewinnen. Der Vorsprung der Amerikaner ist beachtenswert, und es ist bekanntlich teuer und bedarf größter Anstrengungen, einen Vorsprung aufzuholen und den Konkurrenten zu überflügeln. Zweifellos sind die europäischen Reeder ihren amerikanischen Kollegen gegenüber im Moment in einem beträchtlichen Nachteil.

Auf der Suche nach den DIN-Abmessungen

Das ständig zunehmende Interesse, sowohl der Abladerschaft als auch der verschiedenen Verkehrsträger am Behälterverkehr, hat zunächst dazu geführt, daß eine Vielzahl unterschiedlicher Behälterbauarten und -abmessungen in Umlauf gekommen sind. Die International Organization for Standardization (ISO) hat es sich aus diesem Grunde dankenswerterweise zur Aufgabe gemacht, gewisse Richtlinien für den Bau von Behältern zu erstellen und eine Reihe von besonders zweckmäßig erscheinenden Behälterabmessungen zur Normung vorzuschlagen.

Der am 1. Juni 1964 beschlossene Normungsvorschlag der ISO empfiehlt u. a. folgende Abmessungen:

- 40 Fuß Länge mal 8 Fuß Breite mal 8 Fuß Höhe*
- 30 Fuß Länge mal 8 Fuß Breite mal 8 Fuß Höhe*
- 20 Fuß Länge mal 8 Fuß Breite mal 8 Fuß Höhe*
- 10 Fuß Höhe mal 8 Fuß Breite mal 8 Fuß Höhe
- 6²/₃ Fuß Länge mal 8 Fuß Breite mal 8 Fuß Höhe
- 5 Fuß Länge mal 8 Fuß Breite mal 8 Fuß Höhe

* sogenannte Groß-Container

Die Normungsvorschläge der ISO lassen deutlich ein Interesse am Großbehälter erkennen, dessen Verwendung vornehmlich von amerikanischer Seite immer neue Impulse erhält. Die gewichtsmäßige Auslastung eines Behälters orientiert sich nicht nur an dessen Ladefähigkeit, sondern auch an der Kapazität der für eine Bewegung des Behälters zur Verfügung stehenden Geräte. Behälter,

die in beladenem Zustand ein Gesamtgewicht von 5 tons nicht überschreiten, sind im allgemeinen sowohl mit landseitigem als auch mit schiffseigenem Geschirr ohne Schwierigkeiten zu handhaben. Die Handhabung schwererer Behälter findet ihre Grenzen in der Kapazität des im Lade- bzw. Löschhafen zu benutzenden Umschlaggerätes. Darüber hinaus erfordern die Handhabungsmöglichkeiten im Vor- und Nachlauf besondere Beachtung, obwohl diese Frage in erster Linie die Binnenverkehrsträger und die Ladungsbeteiligten betrifft.

Auch hinsichtlich der Stabilität dürften die von der ISO gegenwärtig erörterten Richtlinien von Interesse sein. In den Richtlinien heißt es, daß ein belasteter Behälter mindestens vierfach gestaut werden können sollte. Der Boden des Behälters soll eine gleichförmig verteilte Last von mindestens seinem maximalen Bruttogewicht tragen können, während das Behälterdach auf einer Fläche von 60 cm mal 30 cm mindestens 300 kg zu tragen in der Lage sein muß.

Neben den Standard-Frachtbehältern befinden sich unter den nachstehend aufgeführten Bezeichnungen eine Reihe von Spezialbehältern im Umlauf:

1. Tankbehälter
2. Kühlbehälter
3. Isolierte Behälter
4. Schüttgutbehälter
5. Flüssiggasbehälter

Spezialbehälter der angeführten Art finden naturgemäß in sehr beschränktem Maß Verwendung, zumal ihre Rückauslastung — wenn überhaupt — nur mit einigen wenigen Güterarten möglich ist. Eine weitere Art von Behältern, auf die an dieser Stelle eingegangen werden soll, stellen die zusammenlegbaren oder sogar zerlegbaren Behälter dar. Die permanente Einführung dieses Behältertyps in den Verkehr — zumindest in den Seeverkehr — hat sich aufgrund seiner ziemlich komplizierten Bedienungsweise noch nicht in wünschenswertem Umfang durchsetzen lassen.

Container erzwingt neue Schiffstypen

Das ständige Anwachsen des Behälterverkehrs wird ohne Zweifel bei den Schiffbauern entsprechende Berücksichtigung finden, insbesondere hinsichtlich der Lukengröße, Fortfall der Lukensülle, ausreichender Belastungsfähigkeit der Decks sowie Höhe zwischen den einzelnen Decks.

ein „schreckliches Kind“ technischen Revolution

von Jürgen Dipner

Container gibt dem Schiffahrtsgewerbe neuen Stil

Wie hatte nun einmal alles begonnen? Am 5. Mai 1966 traf in Bremen das MS „Fairland“ der amerikanischen Sea-Land-Reederei ein und lud dort 100 Großcontainer mit der bordeigenen Ladebrücke. Dieses Schiff hatte in den vorangegangenen 10 Jahren eine Art Pionierarbeit auf dem Gebiet des Großbehältertransportes geleistet, und zwar in der Fahrt zwischen der US-Ostküste, Puerto Rico und den Haupthäfen der US-Westküste einschließlich der Häfen von Alaska.

Sea-Land bot, beginnend mit dieser Abfahrt, einen wöchentlichen Dienst zwischen dem Kontinent und der US-Ostküste und mußte dafür in Europa eine eigene Organisation aufbauen. So entschloß sich Sea-Land, eigene Tochtergesellschaften in Rotterdam für das Gebiet Holland/Belgien/Frankreich/Großbritannien sowie in Bremen für Deutschland, Schweiz und Skandinavien zu errichten.

Es wird von vielen Seiten eingewendet, daß die amerikanische Reederei nur dadurch einen so umfangreichen Dienst bieten und mit einem positiven Ergebnis durchführen kann, weil ein Großteil der Ladung aus Militärgut der amerikanischen Streitkräfte besteht. Es wird dieser Umstand von Sea-Land auch nicht bestritten, aber die Reederei verwehrt sich gegen die Unterstellung, daß diese Waren die Basis ihres Verkehrs seien. Nach ihren eigenen Worten werden auf Sea-Lands „gut ausgelasteten Schiffen nicht Militärladungen durch Handelsgüter, sondern die letzteren durch die ersteren komplettiert“.

Container verändert Häfen

Soweit Sea-Land. Was sagen nun die Häfen zu der rasanten Entwicklung? Für die Abfertigung des ersten Container-Schiffes in Bremen stand eine Freifläche von 14 500 qm zur Verfügung, die als einziges Handicap die Tatsache aufwies, daß die Schiffe nur über bordeigene Ladebrücken beladen werden konnten. In kluger Voraussicht der Entwicklung hatten zu der Zeit die Bremer jedoch bereits damit begonnen, auf dem linken Weserufer spezielle Containeranlagen zu bauen, und sie waren dabei insofern in einer glücklichen Lage, als sie mit Sea-Land einen langjährigen Nutzungsvertrag für ihre neue Anlage geschlossen hatten. Hier wurde eine Containerbrücke mit einer Gesamthöhe von 63 m und einer Tragfähigkeit von 27,6 tons errichtet, der Umschlagsplatz für die Container erreicht bereits eine Größe von 20 000 qm und weist als Besonderheit elektrische Anschlußmöglichkeiten für Container mit Kühlaggregate für Gefrierladung bis -26° C auf. Durch Teilautomatisierung werden 2 Container in 2 bis 3 Minuten umgeschlagen, d. h. einer wird gelöscht

und im folgenden Arbeitsgang ein anderer geladen. Diese weit vorausgreifenden Maßnahmen sorgten dafür, daß zwischenzeitlich eine zweite Linie mit vollcontainerisierten Schiffen Bremen anläuft, die „Container Marine Lines“, eine Tochtergesellschaft der American Express Isbrandtsen Lines Inc., New York. Sie begann ihren Dienst am 4. November ab Bremen, und es ist beabsichtigt, zunächst bis Mitte 1967 einen vierzehntägigen Dienst zu unterhalten. Später soll zu einer wöchentlichen Abfahrtsdichte übergegangen werden.

Bemerkenswert ist die Tatsache, daß von den deutschen Häfen bislang nur Bremen Erwähnung fand; dies allerdings mit gutem Recht. Denn Hamburg, der größte deutsche Seehafen, hielt sich mit der sehr typisch hanseatischen Zurückhaltung lange Jahre zurück. Vor kurzem jedoch veröffentlichte der verantwortliche Senator weitreichende Pläne zum Aufbau eines Container-Zentrums oder, in der Fachsprache gesprochen: eines „Container-Terminals Hamburg“. Im Waltershofer Hafengebiet soll eine riesige Anlage zur Abfertigung von Großcontainern entstehen. Neben der bereits vorhandenen Container-Umschlagsanlage am Burchardkai mit zwei Schiffsliègeplätzen und einer Gesamtfläche von 50 000 qm, davon Schuppenfläche 10 000 qm, soll als nächster Schritt noch in diesem Jahr am Griesenwerder Hafen mit dem Bau einer Kaimauer von zunächst 200 m Länge und Herrichtung einer Fläche von 35 000 qm begonnen werden. Das Endziel sind Landflächen

von 300 000 qm für 8 bis 10 Schiffsliègeplätze für den Container- und den Roll-on-roll-off-Verkehr. Zur technischen Ausrüstung gehören u. a. ein 20-t-Schwerlastkran, 8 Stückgutkräne, diverse 10 tons tragende Gabelstapler sowie Torlader mit 19 tons Tragkraft und eine Container-Ladebrücke von 30 tons Tragkraft.

Nach Meinung des Senats ist Hamburg mit einer Anlage dieses Ausmaßes allen heute überschaubaren Ansprüchen des sich noch entwickelnden Containerverkehrs gewachsen. Die Planung ist so eingerichtet, daß je nach Zweckmäßigkeit die umfangreichen Landflächen ausschließlich zu Container-Lagerplätzen oder teilweise auch zur Errichtung normaler Stückgutshuppen eingerichtet werden können.

Weittragende Reedereientscheidungen

Die deutschen Reeder sind aus wohlfundierten wirtschaftlichen Erwägungen dem Beispiel der Amerikaner bisher nicht gefolgt. Zwar unterhalten zwei deutsche Reedereien einen kombinierten Stückgut-/Container-Verkehr, jedoch sind die Schiffe hierfür nicht speziell ausgerüstet, vielmehr werden die Großcontainer in den normalen Laderäumen oder an Deck gestaut. Das letzte Wort ist aber sicherlich noch nicht gesprochen, und es ist zu erwarten, daß hier noch einige Überraschungen bevorstehen.

Einen Kompromiß zwischen vollcontainerisiertem und konventionellem Linienschiff stellen die kürz-



lich in Dienstgestellten Halbcontainerschiffe der United States Lines dar. Bei ihnen sind die Luken 1, 4 und 5 für den normalen Stückgutverkehr vorgesehen, die Luken 2 und 3 hingegen sind mit Gleitschienen und ähnlichen Einrichtungen für die Aufnahme der Großcontainer ausgerüstet. Ob mit diesem Schiffstyp der vielzitierte Stein des Weisen gefunden wurde, bleibt abzuwarten.

Container provoziert Zusammenschlüsse

Die Anzahl der im Verkehr mit Europa eingesetzten voll- und teilcontainerisierten Schiffe läßt sich heute noch verhältnismäßig leicht überschauen; sie dürfte bei etwa 10 Einheiten liegen (je 4 Sea-Land und United States Lines und 2 der Container Marine Lines). Es ist jedoch damit zu rechnen, daß sich in Kürze diese Zahl beträchtlich erhöhen wird. Eine Anzahl von Reedereien plant den Bau von Spezialschiffen bzw. hat diese bereits in Auftrag gegeben. Als Beispiel ist ein Typ erwähnenswert, der für die neugegründete „Atlantic Container Line“, einem Zusammenschluß der Reedereien Holland Amerika Lijn, Svenska-Amerika Line, Svenska-Transatlantic Line, der Wallenius Line und der Compagnie Générale Transatlantique auf dem Gebiet des Containerverkehrs entwickelt wurde. Diese neue Gesellschaft wird in der zweiten Hälfte des kommenden Jahres vier dieser neuen Schiffe in Fahrt bringen. Sie zeichnen sich aus durch die Möglichkeit, das Schiff über eine Einfahrtsrampe per Traktor oder Lkw zu beladen. Es kann Ladung in drei Arten befördern, und zwar Fahrzeuge nach dem „drive in / drive off“-System, Stückgüter in Containern von 20 und 40 Fuß Länge sowie auf Paletten. Rampen im Innern des Schiffes ermöglichen das Befahren aller Decks mit Fahrzeugen und sogenannten Trailern. Die Container werden hauptsächlich an Deck gestaut, während Paletten etc. auf 4 weiteren Decks untergebracht werden können. Die Kapazität des Schiffes umfaßt die Beförderung von ca. 250 Containern, 115 Trailer-Containern sowie 1400 bis 1500 Pkw. Die Geschwindigkeit des Schiffes beträgt ca. 22 kn.

Container normalisiert Papierkrieg

Diese bereits begonnene und bevorstehende Invasion der Containerschiffe und des Containerverkehrs machte es erforderlich, daß einmal der Lauf eines Containers genau untersucht wird. Aus diesem Grunde ist Anfang 1966 ein Testverkehr zwischen Inlandsplätzen in Großbritannien und den Vereinigten Staaten von Amerika abgewickelt worden. Über diesen Verkehr ist kürzlich ein Bericht veröffentlicht worden, in dem betont wurde, daß die Hauptschwierigkeiten u. a. im „Papierkrieg“ liegt. Die Ladungspapiere müssen unter

allen Umständen gleichzeitig mit dem Container, am besten jedoch vorzeitig, an den einzelnen Stationen des Containers vorliegen, heißt es dort. Wichtigste Erkenntnis aus dem Testverkehr war die Tatsache, daß Container erst dann in all ihren Vorzügen genutzt werden können, wenn Spezialkräne zur Entlochung der Container sowohl im Hafen in ausreichender Anzahl als auch am Schiff zur Verfügung stehen.

Erwähnenswert ist ferner die Zusammensetzung der im Testverkehr gefahrenen Ladung: ca. 30 % der Gesamtladung hatte ein Maß zwischen 80 und 100 cbft, und 43 % maßen zwischen 40 und 80 cbft. Im übrigen soll ein ähnlicher Testverkehr im Januar 1967 zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Deutschland stattfinden.

Wenn sich bisher Gesagtes auch anhört, als sei der Containerverkehr jeglicher Schwierigkeiten enthoben, so muß doch festgestellt werden, daß sich wesentliche Probleme des Containerverkehrs für alle Verkehrsträger und für alle beteiligten Institutionen und Wirtschaftszweige ergeben. Im folgenden soll deshalb versucht werden, diese Schwierigkeiten aufzuzeigen und gegebenenfalls festzustellen, welche Maßnahmen zur Beseitigung getroffen wurden.

Problemanalyse

Da ist zunächst die Frage der Haftung zu untersuchen. Dieses Problem ist auch in dem oben erwähnten Testverkehr angeschnitten worden. Dabei ist darauf hingewiesen worden, daß aus den Containerbegleitpapieren einwandfrei zu entnehmen sein muß, welcher Verkehrsträger für die einzelnen Abschnitte haftungspflichtig ist. Hieraus ergibt sich die Frage, als welche Einheit ein Container anzusehen ist, d. h. im Sinne der Haager Regeln als eine Einheit mit der Höchsthaftungsgrenze von £ 100 per Kollo oder als was sonst. Ferner ist zu klären, welcher Verkehrsträger, namentlich im Durchfrachtverkehr, in welchem Maße an einem Schaden beteiligt werden soll, der sich ja erst beim Entladen des Containers ermitteln läßt und von dem die Ladungsinteressenten nicht wissen können, auf welchem Verkehrsweg (beim Lkw-Transport, auf See, beim Bahntransport o. ä.) er verursacht wurde. Hierüber diskutieren zur Zeit die Juristen, und welches Ergebnis letzten Endes zustande kommt, ist noch nicht abzusehen.

Ein weiteres Problem und mit eines der entscheidendsten, ergibt sich aus dem Umstand, ob und in welchem Umfang eine Ermäßigung der Warenbelastung durch Transportkosten möglich ist. Der Begriff „Kosten“ umfaßt hierbei neben der eigentlichen Fracht auch Zeitvorteile, größere Sicherheit vor Beschädigungen und möglicherweise gerin-

geren Personaleinsatz. In diesem Zusammenhang ist die Frage zu erörtern, wie ein teilweise beladener Behälter tarifarisch zu behandeln ist. Hierbei muß bedacht werden, daß der Leertransport der Container eine wichtige Rolle in der Kalkulation spielt, denn es kann nicht davon ausgegangen werden, daß ein am Inlandsplatz des Empfängers eintreffender beladener Behälter ohne Leerfahrt am selben Platz wieder mit Exportgut gefüllt werden kann. Um dieses Problem zu lösen, sind Gespräche im Gange, ein weltweites Registrierungssystem aufzubauen, um Leerfahrten auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Container im Hindernislauf

Wie im ersten Teil unseres Artikels zum Ausdruck gebracht wurde, ist der Verkehr mit Großcontainern von Amerika nach Europa getragen worden. Das hatte zur Folge, daß hierbei amerikanische Gegebenheiten eine maßgebliche Rolle spielten, was sich wesentlich in den Maßen der Container widerspiegelt. So hat man bereits festgestellt, daß eine Anzahl von Großcontainern wegen der begrenzten Profildicke der Eisenbahntunnel und -brücken sowie der Straßenbrücken nicht ungehindert über Land befördert werden können. Das hat zur Folge, daß der Großcontainer erst im Ladehafen bepackt werden kann, womit allerdings ein großer Teil der Einsparungsmöglichkeiten beim Containerverkehr verlorengeht.

● Sinnvoll ist der Containerverkehr in der Regel nur, wenn außer der Beladung des Containers beim Absender und der Entladung beim Empfänger keine weitere Behandlung der Ware erforderlich wird.

Ein weiteres Hindernis auf dem Wege zum uneingeschränkten weltweiten Containerverkehr sind die gegenwärtig herrschenden Bestimmungen über den Einsatz von Containern zwischen zwei Plätzen in einem Land, wenn der einzusetzende Container nicht aus dem Land stammt, in dem er eingesetzt werden soll (Kabotage). Als Beispiel diene ein Container aus Amerika, der mit Importgut für einen Inlandsplatz in Deutschland bestimmt ist. Es ist möglich, daß sich nach Entlochung des Containers am Inlandsplatz eine Verwendungsmöglichkeit zu einem anderen Inlandsplatz ergibt, an dem der Container mit Exportgut für Amerika gefüllt werden kann. Aufgrund der augenblicklich herrschenden Bestimmungen ist der Einsatz zwischen den beiden Inlandsplätzen nicht erlaubt, sondern der Container muß zwischen den beiden Plätzen leer verkehren. Und zum Schluß dieser Aufzählung: Hat man seitens der Reeder, die ja den Großcontainer zur Verfügung stellen, bedacht, daß man pro Schiff etwa drei vollzählige Behältergarnituren (eine im Ladehafen bzw. den Inlandsplätzen, eine auf dem Schiff und eine im Löschhafen bzw. im Inlandsplatz) benötigt, um eine „runde“ Betriebsführung zu gewährleisten? Damit ist die Frage der sinnvollen Investitionen und — wiederum — der zentralen Registrierung angeschnitten, denn die Registratur würde es unter Umständen ermöglichen, Behälter zu befördern, die nicht dem transportierenden Reeder gehören, und die Verrechnung über einen Pool vorzunehmen. Hier bahnt sich eine Ehe zwischen Container und Computer an.

Es muß bedacht werden, daß ein Containerspezialschiff etwa sechsmal teurer ist als ein konventionelles Schiff und die Zukunft des Verkehrs noch „im Nebel“ liegt. Bis zu diesem Punkt darf unsere Berichterstattung gehen. Der Rest muß vorerst Schweigen sein. (Auch Pressefreiheit muß legitime Interessengrenzen respektieren. Anm. der Redaktion.)

Und um noch einmal auf die Hindernisse zurückzukommen, die einer Entwicklung des Großcontainerverkehrs im Wege stehen könnten: was sagte kürzlich einer der maßgeblich an der Ausweitung dieser Beförderungsart interessierten deutschen Kaufleute? „Es muß bedacht werden, daß gerade ein Großcontainer in einem Entwicklungsland vorzüglich als ‚Eigenheim‘ Verwendung finden kann...“



Container revolutionieren den Umschlag

Kehrwieder stellt zur Diskussion eine interessante soziologische Analyse von cand. rer. pol. et phil. M. L. Zimmer zum Thema Personelle Schwierigkeiten in der Seeschifffahrt oder

Fahren wir heute nur noch mit personellem Ausschuß zur See?

Betrachtet man die Probleme, die die Personalabteilungen fast aller Reedereien in Personalfragen in mehr oder weniger großem Maße haben, so kann man sagen, daß alle diese Schwierigkeiten nicht Erscheinungen sind, die jeweils spezielle Ursachen haben und jeweils in einer bestimmten Reederei wurzeln, sondern daß es sich um eine Art grundsätzlicher Krise handelt.

Diese Krise aber ist eindeutig soziologischen Ursprungs (wie die meisten Krisen in allen Lebensbereichen überhaupt), d. h. die Krise liegt allein in der spezifisch soziologischen Struktur der deutschen Seeschifffahrt begründet.

Was heißt nun Struktur in diesem soziologischen Sinne? Soziale Strukturen sind stets in erster Linie Strukturen sozialer Positionen und Rollen, d. h. verfestigte Formen von Beziehungen, die dem Einzelnen, dem Individuum mit der verbindlichen Kraft sanktionierter Erwartungen gegenübertritt. Auf „gut Deutsch“ heißt dies, daß ich mich innerhalb der vorgegebenen sozialen Strukturen so bewegen muß, daß ich die Spielregeln dieses so strukturierten sozialen Systems nicht verletze, wenn ich nicht Gefahr laufen will, Gegenmaßnahmen ausgesetzt zu werden.

Wie kann nun die zunächst nur als Behauptung aufgestellte These einer allgemeinen Krise in der deutschen Seefahrt durchsichtig gemacht werden; wie kann sie so deutlich dargestellt werden, daß sie unmittelbar einleuchtet?

Die Krise und ihr historischer Hintergrund

Wie konnte es von einer relativen Stabilität in der Seefahrt zu Zeit der Segelschiffe zu dem mehr oder weniger chaotischen Zustand im Personalsektor in den heutigen Tagen kommen? Liegt es daran, daß die heutigen Seeleute weniger taugen

als früher, daß sie heute weniger Betriebsstreu zeigen als noch vor 50 Jahren? Mit anderen Worten, stimmt die Affektbehauptung eines älteren zornigen Kapitäns: „Man fährt heute nur noch mit Idioten zur See, früher war das ganz anders“? Diese Behauptung muß entschieden zurückgewiesen werden, wenn man auch dem zweiten Teil der Behauptung — früher sei alles anders gewesen — ihre Richtigkeit nicht absprechen kann. Die heutige Krise kann ganz eindeutig nicht von den heute beteiligten Personenkreisen allein abgeleitet werden.

Stellen wir zunächst die abstrakte Form des Zustandekommens einer Krise dar und versuchen diese dann mit historischem Fleisch plastisch zu machen.

Man muß sagen, eine Krise erfolgt zwangsläufig dann, wenn in einem primären Sozialgefüge eine neue Ordnung entsteht oder eingeführt wird, d. h. wenn ein Wandel in der soziologischen Struktur auftritt.

Strukturwandel soll also heißen, jede Abweichung der Werte (dies sind Ziele menschlichen Handelns, menschlichen Strebens und menschlicher Verehrung) in der normativen Struktur oder jede Abweichung der Institutionen (dies sind verfestigte Handlungsschemata) in der faktischen Struktur einer sozialen Struktureinheit zu einem gegebenen Zeitpunkt (T+n) von denen eines vorausgegangenen, jeweils als Ausgangspunkt vorausgesetzten Zeitpunktes (T).

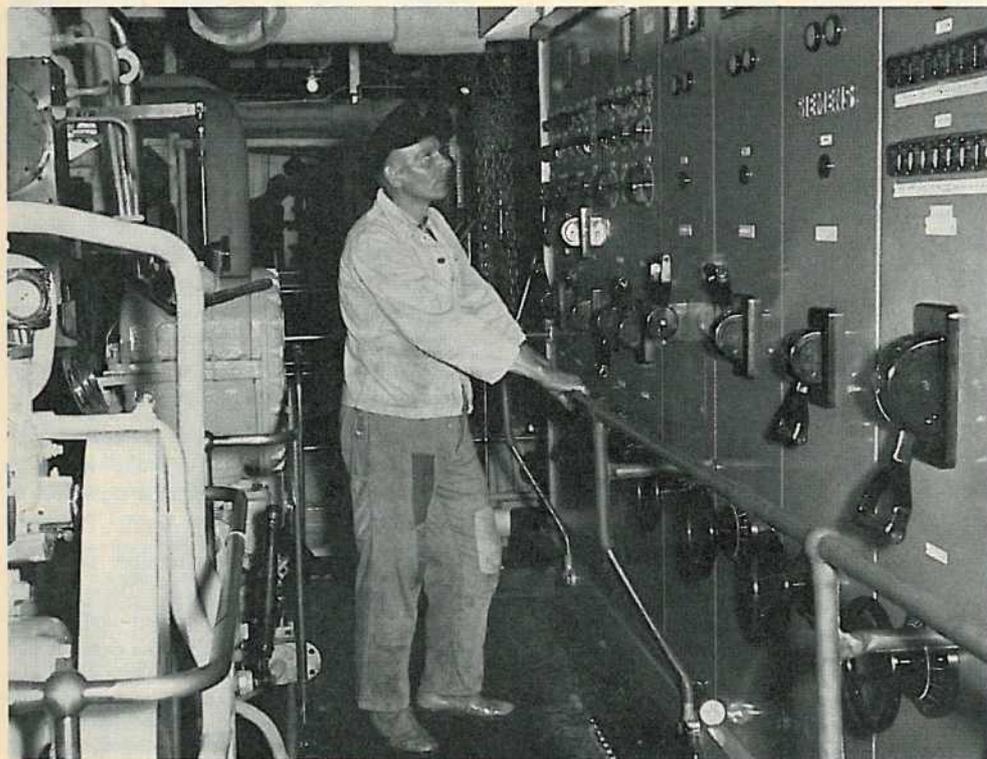
Die Tatsache, daß in den letzten hundert Jahren ein sozialer Wandel stattgefunden hat, kann wohl von niemandem ernstlich geleugnet werden. Man kann diesen Wandel mit den oft gebrauchten Schlagworten vom Wechsel der vorindustriellen, d. h. der agrarischen Ordnung der Gesellschaft zur

industriellen Gesellschaftsordnung umschreiben. Die idealtypische Struktur der vorindustriellen Gesellschaft kann durch die Kriterien „Intimität, Primär-Gruppen, face-to-face-relations“ gekennzeichnet werden. In dieser gesellschaftlichen Ordnung, wo Arbeitswelt, Öffentlichkeit und Staatlichkeit als Abbild der Familie verstanden wurden, d. h. solange diese drei entscheidenden Faktoren des menschlichen Zusammenlebens als familienkonform bezeichnet werden konnten, war es von der Struktur her unwahrscheinlich, daß krisenhafte Zustände entstanden. Das Kind, daß in der Familie die Verhaltensweisen gelernt hatte, konnte diese genauso in der Arbeitswelt, in der Öffentlichkeit und in staatlichen Bereichen anwenden. Alle drei Faktoren gingen konform; dieser Zustand, der natürlich eine relative Statik mit sich brachte, kommt heute noch in dem sehnsüchtigen Zurückschauen vieler nach den „guten alten Zeiten“ zum Vorschein. Daß diesem „harmonischen Zustand“ auch heute noch als einem Ideal nachgeträumt wird, darin zeigt sich eine gewisse Unfähigkeit, sich mit der veränderten Welt zurechtzufinden. Man muß allerdings gerechterweise zugeben, daß unser Zusammenleben heute wesentlich komplizierter geworden ist. Die industrielle Gesellschaftsordnung unserer Tage kann man als diametral entgegengesetzt bezeichnen zu den Ordnungsprinzipien, die vor hundert Jahren herrschten.

Die moderne Gesellschaftsordnung läßt sich durch die Begriffe „Anonymität, funktionale Beziehungen bzw. arbeitsteilige Funktionalität“ kennzeichnen. Man kann also sagen, daß die soziale Umwelt, wozu die Arbeits- und Berufswelt genauso wie die Öffentlichkeit gehören, in Gegensatz stehen zur Struktur der Familie. Die Verhaltensweisen, die ein Kind, heute genauso wie früher, im Kindesalter im Familienverband verinnerlicht, muß es bei Eintritt in die Berufswelt zunächst wieder ablegen; d. h. der Jugendliche, der einen Beruf erlernt, muß begreifen, daß die Verhaltensweisen und -normen im Beruf andere sind als in der Familie. Daß dieser Lernprozeß ein schwieriger ist, liegt auf der Hand.

Dies läßt sich auch illustrieren an der Tatsache, daß eine große Zahl Jugendlicher gerade in der Seefahrt schon nach kurzer Zeit die Seefahrt wieder verlassen, nämlich aus einem Unbehagen, das die meisten nicht beschreiben können. Es gefällt einfach nicht mehr, ist das gängigste Argument. Es ist nicht allzu schwierig einzusehen, daß dieses „Unbehagen an der Kultur“, wie es andererseits schon genannt wurde, das Ergebnis der krisenhaften Umstände ist, die im Zuge des sozialen Wandels auftreten. Es liegt auch auf der Hand, daß gerade in der Seefahrt das Unbehagen viel stärker vom Jugendlichen erlebt wird als von einem Jugendlichen an Land. In der Seefahrt wird der Mensch in einer Totalität erfaßt, wie sonst nirgends in der Arbeitswelt. Hier hat der Jugendliche keine Möglichkeiten, einmal die „Tapeten zu wechseln“, wie es der Jugendliche an Land kann, wenn er seinen Arbeitsplatz am Abend verläßt.

(Fortsetzung folgt)



... innerhalb der vorgesehenen sozialen Strukturen

Das sagt ein Soziologe. Was sagen Seeleute und Kaufleute dazu? Psychologen haben hier sicherlich auch noch ein gewichtiges Wort mitzureden. Oder sind unsere Seemannspastoren der gleichen Meinung wie unser Autor?

Ihre „Kehrwieder“-Redaktion

„VON FREDDY'S ROMANTIK BLEIBT NICHTS“

Aus dem Aufsatzwettbewerb
des Verbandes Deutscher Reeder
für Schiffspraktikanten 1966

Das Schiff, Arbeitsplatz und Lebensraum des Seemanns, ist das bedeutendste und zugleich eines der ältesten Transport- und Verkehrsmittel der Menschheit.



... ist eines der ältesten Transport- und Verkehrsmittel

Nydams-Eichenboot aus dem 4. Jahrhundert

Die Schifffahrt ist daher für ein Land, d. h. für die gesamte Menschheit schlechthin, lebensnotwendig und neben der Luftfahrt zu dem bedeutendsten Transportunternehmen der Welt herangewachsen. Sie verbindet die Kontinente miteinander und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Entfaltung einer weltweiten Wirtschaft und Entwicklung.



... der Menschheit
Columbus geht an Land

Wenn man noch weitere tiefeschürfende Gedanken aufzählen wollte, so gäbe es noch sehr viel, was über die Schifffahrt gesagt werden müßte.

Jedoch als Bayer — und das sagt eigentlich schon alles — habe ich zwar eine Ahnung, wie eine Gemse aussieht, auch weiß ich das Bier von einem anderen Saft zu unterscheiden, aber von der Schifffahrt, diesem wichtigen Wirtschaftszweig, hatte ich keine oder besser gesagt recht vage Vorstellungen.

Da aber bekanntlich Gegensätze sich anziehen und da man ausgerechnet das begehrt, was man nicht besitzt, spielte die Schifffahrt in meinem Leben schon von klein auf eine große Rolle. Dies und der Wunsch nach dem vielzitierten, doch nie verspürten, „Duft der großen weiten Welt“ waren unter anderem die Gründe, warum gerade Hamburg meine Studienstadt werden sollte. Eine Schiffsreise erschien mir jedoch früher als ein viel zu verwegener Wunsch, um überhaupt ernsthaft daran zu denken.

Da hörte ich eines Tages in einem Augsburger Jugendwohnheim von der Möglichkeit, durch den Verband Deutscher Reeder eine Schiffsreise während der Sommerferien mitmachen zu können.

Ich hielt das Ganze für eine Art Preisausschreiben und da ich bei diesen bisher noch nie Glück hatte, glaubte ich auch hier nicht an einen „Gewinn“.

Wie groß daher meine Freude war, als mir dann im Juli eine Postkarte von Kapitän Mahn auf den Tisch flatterte, mit der mir eine Fahrt nach den Großen Seen in Nordamerika angeboten wurde, können Sie sich sicher vorstellen.

Sicherheitshalber machte ich noch schnell einmal eine Hafensrundfahrt, um schon eine kleine Vorstellung von dem zu bekommen, in was ich mich da eingelassen hatte. Auch begann ich, bei den Schlagern von Lale und Freddy genauer hinzuhören.

Und nun werden sicher einige unter Ihnen ein leichtes Grinsen nicht unterdrücken können, im Bewußtsein dessen, was mich dann erwartet hat. Am 16. Juli war es dann auch soweit! Zusammen mit einem 18jährigen Oberschüler aus der Stuttgarter Gegend, der in etwa die selben Vorstellungen hatte, betrat ich das Schiff „Erwin Schröder“.

Für uns ging mit diesem Tag zunächst die Welt unter, für die Matrosen dieses Schiffes begann jedoch gleichzeitig — gewählt ausgedrückt — eine amüsante Zeit.

Wo blieb die Romantik, die mir Freddy eintrichterte? Wo stand der einsame, schifferklavier-spielende Matrose an der Reling?

Überhaupt, die Zitate, die ich mir vorher eingepägt hatte, habe ich nun vergessen und mir ein

Vorstellungen eines bayerischen Studenten vor und nach der ersten Seereise

anderes gemerkt, das lautet: „Trage dein Schicksal mit Geduld, wer zur See fährt ist selber schuld!“

Als ich das schon am ersten Tag an Bord hörte und dann auch noch den Ausruf des Bootsmanns: „Da ham 'se uns heuer wieder 'n paar Blindgänger g'schickt“, da wurde mir schon schlecht und be-



... nicht nur Bayern wissen Bier von einem anderen Saft zu unterscheiden

stimmt nicht allein vom Seegang. Da ich mir aber einbildete, mich allen Situationen schnell anpassen zu können, lebte ich mich auch hier schnell ein, so daß ich der Schifffahrt von heute doch noch eine ganze Menge Romantik abrang.

Die Schiffsbesatzung nahm mich „den Umständen entsprechend“ sehr herzlich auf und ich war schon bald „ihr“ Moses, der bei keinem Landgang fehlen durfte.

Die Reise führte von Hamburg über Göteborg, Montreal, Toronto, Cleveland, Detroit nach Chicago und wieder über Rotterdam und Bremen nach Hamburg zurück. Was ich alles gesehen und erlebt habe, ist so umfangreich, daß es eines Aufsatzes für sich bedarf, um es wiederzugeben.

Am 13. September verließ ich das Schiff bereits in Bremen.

Die Trennung von der Besatzung, mit der ich so manches durchgestanden und vieles erlebt habe, und dem Schiff, das acht Wochen meine Heimat war, fiel mir sehr schwer.

Mein Kollege verließ — um nicht zu sagen, er suchte das Weite — schon in Rotterdam das Schiff. Er war vielleicht noch zu sehr Oberschüler, um einen Übergang in das praktische Leben zu finden. Wenn ich heute an diese Reise zurückdenke, dann kommt es mir vor, als ob es erst gestern war, und doch gehört sie schon längst der Vergangenheit an. Der hektischen Aufeinanderfolge der Erlebnisse sind stille und auch ein wenig sehnsüchtige Erinnerungen gefolgt. Meine Vorstellung von der Schifffahrt sind einer nüchternen Betrachtung gewichen. Ich will damit nicht sagen, daß mir das Wesen der Schifffahrt schon nach meiner ersten Fahrt bekannt sei, doch habe ich wenigstens einen kleinen Einblick erhalten.

Mir ist das harte und entbehrungsreiche Leben der Matrosen aufgefallen, die bei jedem Wind und Wetter, zu jeder Tages- und Jahreszeit und in jeder Situation ihren ganzen Mann stehen müssen.

Von der Arbeit eines Matrosen haben wohl die meisten Menschen die schlechtesten Vorstellungen. Es stimmt, wenn man sagt, daß es ein sehr

Ich bin zwar branchenfremd, was jedoch nicht nur ein Nachteil zu sein braucht, vielmehr in der Beurteilung und im Vergleich seine Vorteile hat, da ich viele Dinge noch nicht für so selbstverständlich halte, wie es Branchenangehörige oft aus Gewohnheit tun.

Wie eben alles auf der Welt seine Vor- und Nachteile besitzt, so hat sie natürlich auch dieser Beruf. Ich habe auch noch nie, in meinem zwar noch recht kurzen Leben, einen Menschen angetroffen, der mit seinen Verhältnissen zufrieden war, ganz gleich, aus welchen Kreisen er kam. Viel zuviel Menschen sind der irrigen Meinung, daß alles Glück der Welt nur immer der andere besitzt und sie allein alles Leid und Pech tragen müssen.

Abschließend möchte ich nun noch sagen, daß ich das Schiffspraktikum für eine sehr gute Einrichtung halte. Sie bietet nicht nur vielen jungen Menschen die Möglichkeit einer großen Reise sowie den Einblick in einen eigentümlichen, interessanten und nicht alltäglichen Beruf, sondern ist auch gleichzeitig ein wirksames Werbemittel, da jeder Beteiligte einer solchen Fahrt, sofern es ihm gefallen hat, in seinem Bekanntenkreis viel eifriger

die Werbetrommel rührt, als es nichtssagende Plakate oder andere Schriften tun können. Sie laufen außerdem auch keine Gefahr, daß diejenigen, die sich dann für diesen Beruf entscheiden, sich durch falsche Vorstellungen, wie ich sie sicher nicht allein hatte, dazu verleiten ließen, sondern wählen automatisch aus dem Kreis der Bewerber den verlässlichen zukünftigen Seemann aus.

Mir persönlich hat es sehr gut gefallen, so daß ich versuchen werde, auch nächstes Jahr wieder dabei zu sein, wenn ich Glück habe, vielleicht als Decksmann, damit nicht nur die angenehme, sondern auch die finanzielle Seite zum Tragen kommt. Ein interessantes Gespräch über die Probleme der Schifffahrt von heute mit dem Reeder meines Ferienschiffes rundete dieses Ereignis, das Erlebnis und zugleich Ausbildung war, in einer sehr netten Form ab.

Auf diesem Wege möchte ich mich daher noch einmal bei dem Verband Deutscher Reeder und im speziellen bei dem verständnisvollen Reeder für diese herrliche Reise bedanken und grüße alle Seeleute mit „Schiff Ahoi!“

Erhard Ledermann



...die meisten Menschen die schlechtesten Vorstellungen

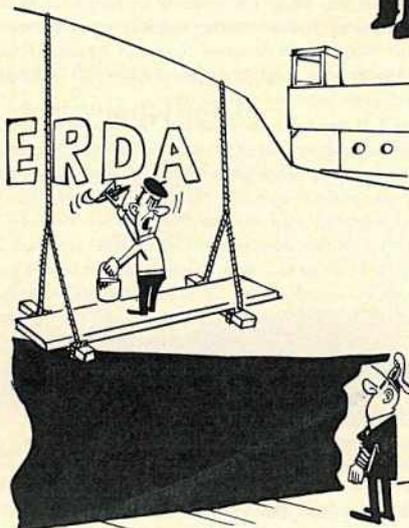
männlicher Beruf ist, denn er verlangt ganze oder, wie man noch so schön sagt, „kernige“ Männer.

Es ist daher auch nur zu verständlich, daß die Schifffahrt Nachwuchsschwierigkeiten hat, obwohl mir auffiel, daß die anderen Lebensbedingungen wie Bezahlung und Verpflegung sehr gut sind.

Dies waren übrigens zwei Diskussionsthemen an Bord, bei denen ich nie Recht bekam: Und doch ließ ich mich nicht bekehren und bin auch heute noch der Meinung, auch auf die Gefahr hin, daß der Leser dem nicht zustimmt, daß ein Matrose recht gut bezahlt wird. Vergleicht man ihn mit einem entsprechenden Verdienner an Land und rechnet diesem Unterkunft und Verpflegung ab, so bleibt ihm nicht annähernd soviel übrig wie einem Matrosen. Dieser führt dann jedoch seine viel schwierigeren und entbehrungsreicheren Lebensbedingungen an, aber eben diese werden doch durch das höhere Einkommen honoriert. Ich halte daher Kritik an Verpflegung und Bezahlung für unberechtigte Unzufriedenheit.



Klar bei Schmunzelaug



A Guten Tag Kapitän, ich soll Sie durch das Schärenfahrwasser bringen.

< Bitte halten Sie mich nicht bei der Arbeit auf. Es stört mich, wenn mir jemand über die Schulter liest.

Leserbrief

Post, wie sie uns
täglich erreicht



Vizeadmiral a. D. Heinrich Gerlach

Foto: Zentrales Marinekommando

Lieber Herr Schopper!

Sehr herzlich zu danken habe ich Ihnen, daß Sie in der Oktober-Ausgabe Ihrer Zeitschrift „Kehrwieder“ meiner Entlassung aus dem aktiven Dienst mit so freundlichen, anerkennenden Worten gedacht und mir diese Ausgabe mit besonderem Anschreiben übersandt haben. Sie haben mir damit eine ganz besondere Freude gemacht. Denn ich sehe darin einen Beweis, den meine Bemühungen um die Förderung des gegenseitigen Verständnisses zwischen Handelsmarine und Bundesmarine und um eine freimütige Zusammenarbeit, wo immer sie möglich und zweckdienlich ist, nicht ohne Frucht geblieben sind.

Freilich bin ich mir darüber klar und freue mich, daß bei dieser Gelegenheit einmal zum Ausdruck bringen zu können, daß unsere Bemühungen nie zu einem derartigen Erfolg hätten führen können, wenn uns nicht die Handelsmarine in dem gleichen Bemühen um mehr als die Hälfte des Weges entgegengekommen wäre. Und einen ganz wesentlichen Beitrag hat dazu die Zeitschrift „Kehrwieder“ geleistet.

Zum Beweis dieser Behauptung verweise ich auf Ihren Bericht über das Unglück mit unserem U-Boot „Hai“. Wieviel törichte und zum Teil sogar böswillige Äußerungen haben wir dazu in der Presse lesen müssen. Wie anders aber schreiben Sie! Aus jeder Zeile spürt man den Kameraden, der an dem Unglück seiner Kameraden Anteil nimmt. Diesen Bericht – und er ist nur ein Beispiel – werden Ihnen die Seeleute von der Bundesmarine nie vergessen.

Wir sind alle Seeleute und befahren alle dieselben Meere. Es ist gut zu wissen, daß wir Kameraden sind, die sich aufeinander verlassen können.

So darf ich meinen Dank schließen, indem ich Ihnen meine besten Wünsche sage – und sie kommen wirklich von Herzen: Frohe Weihnachten allen Männern auf See und ihren Familien daheim! Und ein glückliches neues Jahr allen Seeleuten, den deutschen Reedern und dem Seemannsblatt „Kehrwieder“ und allen, die mit uns auf gleichem Kurs liegen!

Und selbstverständlich gelten diese Wünsche auch für Sie persönlich.

Nochmals meinen Dank! Und herzliche Grüße – Ihr

Heinrich Gerlach

Das darin enthaltene Lob über Berichterstattung gebührt unserem ständigen Mitarbeiter in der Flottenschau, Fregattenkapitän Remien.

„Der Funkarzt bestätigte unsere Diagnose“

Gut gemacht, ihr Seeleute des MS „Magdalene Vinnen“ und gut gemacht, ihr belgischen Kameraden.

Wenn man diesen knappen Bericht im Stile einer Eintragung im Schiffstagebuch liest und auch zwischen der Bescheidenheit der Zeilen zu lesen versteht, dann kann man nur alle Miesmacher, die unsere Seeleute nicht verstehen können oder wollen, herzlich und laut auslachen. Die von der „Magdalene Vinnen“ berichten fast nichts von sich, um so mehr von ihren belgischen Kameraden. Das ehrt sie. Aber der Wachoffizier muß hier sagen: Der heftige Sturm wehte auch auf der „Magdalene Vinnen“ und dort herrschte bester Seemannsgeist. Ohne ärztliche Kunst von Seeleuten, gepaart mit bester Seemannschaft, hätte auch der hilfreiche Hubschrauber nichts mehr genutzt.

Und hier nun der Bericht des Kapitäns und seines II. Offiziers:

Ein kleiner Beitrag zum Thema Zusammenarbeit zwischen Land und See!

Am 30. November 1966 verließen wir mit der „Magdalene Vinnen“ (3430 BRT), von der Reederei F. A. Vinnen & Co., Hamburg, um nach Antwerpen zu verholen. Der Seewetterdienst sagte stürmisches Wetter an, und so hatten wir eine nicht sehr angenehme Zeit auf See zu erwarten. Einige Stunden, nachdem uns der Elblotze verlassen hatte, begann sich das angekündigte Wetter mit heftigen Regenschauern anzumelden. Der anfangs schwache Wind begann sehr schnell zuzunehmen und erreichte innerhalb kurzer Zeit Windstärke 8 bis 9 Beaufort, so daß wir sofort die Fahrt reduzieren mußten, um schwere Schäden zu vermeiden. So schlichen wir nur sehr langsam auf dem Zwangsweg weiter. An den nächsten zwei Tagen nahm der Sturm noch zu, so daß wir gezwungen waren, das Schiff in die See zu legen und gegenanzudampfen. Zu dieser Zeit war schon der gesamte Lotsendienst an der holländisch-belgischen Küste eingestellt; denn wir hatten jetzt Windstärken zwischen 10 und 11 Beaufort. Das Schiff schlingerte sehr heftig in der vorderlichen schweren See und nahm sehr viel Wasser über.

Am 3. Dezember nachts gegen 1 Uhr wurde der Brücke gemeldet, daß ein Reiniger vor der Treppe in den Wohnräumen in einer großen Blutlache besinnungslos liegt. Er war offensichtlich die Treppe heruntergefallen. Als wir den Verunglückten untersuchten, stellten wir fest, daß er sehr stark aus dem linken Ohr blutete, sich von Zeit zu Zeit erbrach und in einer tiefen Bewußtlosigkeit lag. Sein Zustand war sehr ernst, denn der Atem war sehr flach, der Puls ging nur noch sehr schwach, und der Blutkreislauf war stark gestört. Es handelt sich offensichtlich um einen Schädelbasisbruch. Wir begannen sofort mit der ersten Hilfe und verständigten in Anbetracht der ernststen Lage sofort den Funkarzt von Norddeich-Radio.

Dieser bestätigte unsere Diagnose, gab noch einige Anweisungen zur ersten Hilfe und sagte uns, daß der Verletzte so schnell wie möglich in ein Krankenhaus gebracht werden müsse. Die Wetterverhältnisse ließen aber nicht zu, einen Nothafen anzulaufen oder ein Rettungsschiff kommen zu lassen. So blieb nur noch die Möglichkeit

Kapitän Kriewald und der zweite Offizier Krüger nannten ihren Bericht „Kleiner Beitrag zum Thema Zusammenarbeit zwischen Land und See“

offen, einen Hubschrauber anzufordern. Wir konnten uns aber nicht vorstellen, daß es gelingen sollte, den Schwerverletzten bei diesem Sturm an einen Hubschrauber abzugeben. Da uns der Funkarzt geraten hatte, einen Notruf auf 500 kHz abzugeben und gegebenenfalls einen Hubschrauber anzufordern, setzten wir dieses in die Tat um, da sich der Zustand des Kranken immer mehr verschlechterte. Da für uns Ostende am günstigsten lag, wendeten wir uns mit unserem Notruf an diese Station.

Ostende-Radio verständigte sofort den Rettungsdienst der belgischen Luftwaffe in Koksijde, der sofort Hilfe zusagte. Sie versprachen uns, bei Hellwerden einen Hubschrauber zu schicken. Pünktlich um 08.45 Uhr kam der Rettungshubschrauber OTZ KF B 6 in Sicht, dem wir uns mit dem vorher vereinbarten Buchstaben „W“ mit der Morselampe zu erkennen gaben. Wir standen zu dieser Zeit 8 Seemeilen westlich von Nordhinder-Feuerschiff. Zu diesem Zeitpunkt hatten wir Weststurm 9 bis 10 Beaufort. Das Schiff arbeitete heftig in der vorderlichen schweren See. Von dem Rettungskommando an Land bekamen wir die Anweisung, gegen See und Wind anzufahren.

Die Übernahme des Verletzten konnte nur unter den größten Schwierigkeiten durchgeführt werden, denn die aus Baumstämmen bestehende Decksast ließ uns nur eine etwa vier Quadratmeter große Fläche frei, die zur Übergabe des Verunglückten verwendet werden konnte, denn auch der Platz auf den Luken konnte nicht genommen werden, da diese voll Autos standen.

Nach Überprüfen der Lage flog uns der Hubschrauber von hinten langsam an und blieb dann nur wenige Meter über der achteren Mastspitze stehen. Dann wurde ein Froschmann zu uns an Deck gefiert, der die Rettungsaktion an Deck überwachte. Beim zweiten Anflug wurde dann ein Rettungskorb heruntersgeschickt. In diesen legten wir den Verletzten und schnallten ihn unter der Aufsicht des Froschmannes fest. Auf sein Zeichen wurde der Korb nach oben gehievt und verschwand durch eine Luke im Innern des Hubschraubers. Beim dritten Anflug hakte sich der Froschmann an die Rettungsleine, nahm in die eine Hand die Reiselasche, winkte uns mit der anderen Hand noch einmal zu und schwebte dann langsam nach oben.

Die ganze Rettungsoperation dauerte knapp 10 Minuten und war bei diesem heftigen Sturm bestimmt ein sehr großes Wagnis für die belgische Rettungsmannschaft.

Durch diesen mutigen Einsatz der Hubschrauberbesatzung kam der Schwerverletzte ungefähr 12 Stunden eher in fachärztliche Behandlung. Ohne den selbstlosen Einsatz der Rettungsmannschaft wäre es fraglich gewesen, ob der Schwerverletzte mit dem Leben davongekommen wäre.

Wir möchten nicht versäumen, unseren Dank an Kapitän Verbaeys, der die Operation leitete, und an die Hubschrauberbesatzung auszusprechen. Aber unser Dank geht auch an Ostende-Radio, Scheveningen-Radio einschließlich des holländischen Luftrettungsdienstes, die sich anboten, an der Rettung teilzunehmen, sowie Northforeland-Radio, das den Funkverkehr zeitweise unterstützte.

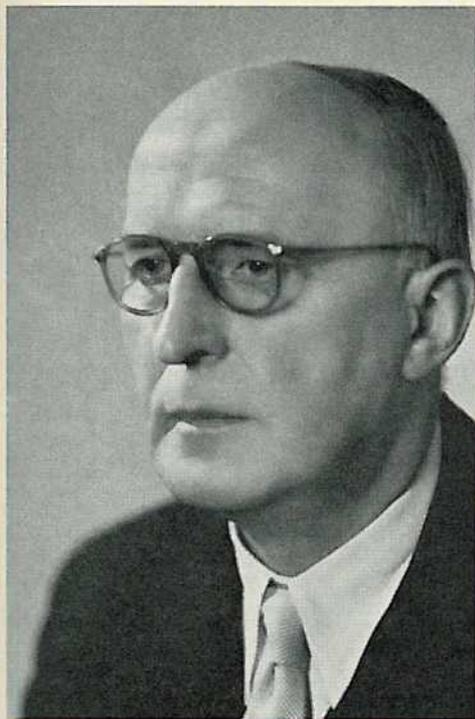
Durch die modernen Hilfsmittel gelingt es immer häufiger, daß verletzte Seeleute schnell und sicher aus oft aussichtslosen Situationen gerettet werden.

Es ist doch ein sicheres Gefühl zu wissen, daß Männer wie Kapitän Verbaeys mit seiner Mannschaft Tag und Nacht bereit sind, unter Einsatz ihres eigenen Lebens anderen Menschen zu helfen.

G. Kriewald (Kapitän), D. Krüger (II. Offizier)

Silberne Seewartmedaillen

Der ehemalige Bundesminister für Verkehr, Dr.-Ing. Hans-Christoph Seebohm, hat drei um die deutsche Seeschiffahrt besonders verdiente Kapitäne mit der silbernen Seewartmedaille ausgezeichnet.



Oberseefahrtsschuldirektor a. D. Martin Berger

Oberseefahrtsschuldirektor a. D. Martin Berger begann seine seemannische Laufbahn auf dem Segelschulschiff „Prinz Eitel Friedrich“. Nach insgesamt 15 Jahren Seefahrtszeit war er ab 1928 als Lehrer an den Seefahrtsschulen Lübeck und Bremen tätig, seit 1951 als Direktor der Bremer Schule. Daneben wirkte Kapitän Berger in der Deutschen Gesellschaft für Ortung und Navigation, im Seeverkehrsbeirat und nicht zuletzt als Vorsitzender des Nautischen Vereins zu Bremen für die Belange der Seefahrt. Ebenso gehört zu seinem Bild die Tätigkeit als Bundesbeauftragter für das Seefahrtsschulwesen und der Herausgabe des Standardwerkes „Müller-Krauß: Handbuch für die Schiffsführung“.



Oberregierungsdirektor a. D. Harries

Regierungsdirektor a. D. Hans-Dietrich Harries fuhr in den zwanziger und dreißiger Jahren als Wachoffizier und Kapitän in der Fracht- und Fahrgastschiffahrt nach Mittel- und Südamerika. In dieser Zeit erschienen in den Fachzeitschriften seine Abhandlungen über Schiffsraum-Meteorologie und Ladungsbehandlung.

Später ging Kapitän Harries als nautischer Referent ins Forschungsamt des Reichsluftfahrtministeriums. Die letzten Jahre des Krieges führten ihn als Seetransportchef in die östliche Ostsee, wo er sich um den Abtransport der deutschen Flüchtlinge aus den Ostgebieten über See verdient gemacht hat. Nach dem Kriege sorgte er als Betriebsdirektor des Nord-Ostsee-Kanals dafür, daß diese Straße des Weltverkehrs wieder ihre alte Bedeutung erlangte. Ab 1949 war er dann Referent in der Abteilung Seeverkehr für Schiffsicherheit und für das Deutsche Hydrographische Institut und trug hier wesentlich zur Mitarbeit der Bundesrepublik in zahlreichen internationalen Gremien bei.



Kapitän Walter v. Zatorski

Kapitän Walter v. Zatorski kam schon im Jahre 1911 zum Norddeutschen Lloyd. Auf dem Schulschiff „Herzogin Sophie Charlotte“ umrundete er sechsmal Kap Horn. Nach vorübergehender Landtätigkeit nach dem Ersten Weltkrieg wurde er 1. Offizier und Kapitän des Segelschulschiffes „Bremen“. Als Kapitän führte er auch mehrere Jahre das Segelschiff „Schulschiff Deutschland“.

Nach dem Zweiten Weltkrieg hat sich Kapitän v. Zatorski auf Schiffen der Schlüssel-Reederei und des Norddeutschen Lloyd der Nutzenwendung der Meteorologie und Ozeanographie sowie der breiten Nutzung des Radargerätes gewidmet.

Kapitän v. Zatorski, der vor 34 Jahren für seine nautische Berichterstattung die Seewartmedaille in Bronze und vor neun Jahren die Wetterdienstplakette erhalten hat, ist mit 72 Jahren noch aktiver Seefahrer. Als Vorsitzender der deutschen Sektion der Cap Horniers hat er sich in den Dienst der Freundschaft und Zusammenarbeit der Nautiker in aller Welt gestellt.

Es gratuliert und grüßt als alter „Schaafskopf“ des „Dreimastwasserzirkus“ „Segelschulschiff Deutschland“ der „Kehrwieder“-Wachoffizier H. Schopper.

Deutsche Eiskatastrophen werden sich nicht wiederholen



Der neue deutsche 7500-WPS-Eisbrecher „Hanse“, der sich im vergangenen Dezember in seinem Heimathafen Kiel vorstellte. „Kehrwieder“ wird im nächsten Heft ausführlich über dieses interessante Schiff berichten.



DER WEG ZUM PATENT

Matrosenprüfungen

Prüfungsstelle Hamburg

Hans-Dieter Ahlburg, Helmut Andresen, Stephen Bracht, Jürgen Braker, Volker Bosse, Bernd Ehrhardt, German Fath, Hans-Jörg Friehe, Roland Fritsche, Hans-Joachim Garbe, Wolf-Dieter Glasow, Werner Hammerschläger, Harry Käs, Wilfried Klaproth, Manfred Kleinschmidt, Ulrich Köhler, Michael Kranefuß v. Dadelszen, Jörn-Hinrich Laue, Peter Lindloff, Rainer Maack, Knut Madsen, Manfred Marczynski, Jürgen Moser, Wolfgang Odrich, Roland Pagels, Heinrich Peill, Heinrich Pekeler, Franz Stenzel, Josee Stingl, Peter Struwe, Helmut Vogel, Rolf Witt, Jürgen Ziebart.

Im November 1966 bestanden folgende Leichtmatrosen ihre Matrosenprüfung:

Prüfungsstelle Travemünde:

Paul-Friedrich Bauch, Michael Birkenbeul, Herbert Eberhardt, Karl-Heinz Giedler, Dietrich Hartmann, Bruno Kenzler, Thomas Klepsch, Wolfgang Knop, Heinz Koch, Klaus-Dieter Köhler, Wolfgang Peters, Wolfgang Pistol, Karl Rosenbaum, Hans Watz, Erwin Wolter.

Prüfungsstelle Bremen

Uwe Albrecht, Udo Dammann, Theodor Domay, Horst-Peter Eisenacht, Wolfgang Engel, Helmer Feuchtenhofer, Roland Förster, Volker Freyenhagen, Dieter Fuchs, Wilhelm Gehnen, Gernoth Gregor, Jürgen Grotegut, Richard Hinterleitner, Herbert Jelten, Lutz Kohne, Manfred Kuntze, Manfred Mazet, Konrad Meyer, Rudolf Möller, Peter Niedrig, Hans-Jürgen Niehe, Reinhard Peer, Manfred Reimann, Waldemar Reimann, Gerhard Schneider, Hans-Wilhelm Schumacher, Moe Shwe, Reelf Trüper, Thomas Waldmann, Hans-Jürgen Wilke, Harry Wolski.

Seefahrtsschule Lübeck

Am 16. Dezember 1966 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:

Dieter Baars, Helge Brandt, Jan Coltau, Heinrich Dölger, Horst Dürrbaum, Horst Giertz, Rolf Haß, Sven Heusinger von Waldegg, Horst Hoffmann, Friedrich Koller, Hartwig Maly, Reinhard Ott, Rüdiger Rehder, Jürgen Schmidt, Wilim Schroeder, Uwe Schütt, Volker Schwesinger, Kurt Siemer, Rolf Stemmler, Dieter Steffens.

Am 17. Dezember 1966 bestanden die Prüfung zum See- steuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren:

Wilhelm Cubasch, Siegfried Ferber, Hans Franke, Werner Goll, Dieter Günther, Norbert Heid, Hans Heuer, Fred Janzen, Hubert Koch, Siegfried Kriebel, Thomas Kühne, Bernd Lenzen, Burkhard Rahn, Helmut Reher, Karsten Sachse, Peter Stöcken, Lutz Winkel.

Am 19. Dezember 1966 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4) folgende Herren:

Hans-Jochen Bose, Dieter Christensen, Hans-Dieter Främs, Bernhard Gerdes, Heinrich Gross, Herbert Hoenatsch, Bernd Holz, Siegfried Kansch, Rüdiger Krafft, Dieter Krause, Uwe Lapp, Martin Looks, Hans Lux, Manfred Mischke, Jens-Peter Rohwer, Hans-Uwe Sönnichsen, Jörg Schneidewind, Manfred Schornack, Jürgen Wiedenburg.

Seefahrtsschule Bremerhaven

Am 19. Dezember 1966 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:

Hellmut Borgwarth, Heinrich Bühring, Albrecht Eisen, Goetz Fiedler, Alexander Ganse, Joachim Geißler, Karl-Heinz Grobe, Gerd Haack, Udo Jacobs, Uwe Köpke, Otto Kopperschmidt, Peter Kratz, Rainer Lankenau, Georg Lubenow, Horst-Dieter Niemann, Klaus Novara, Dieter Pfeifer, Arend von Riegen, Heiko Rose, Siegfried Sauer, Kurt Struwe, Heino de Vries, Volker Zernott.

Die Befähigungszeugnisse wurden den Herren in einer Feierstunde von dem Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Herr Dr. Borttscheller, persönlich überreicht.

Am 1. Dezember 1966 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4) folgende Herren:

Wolfgang Bindel, Gerhard Brümmer, Lothar Dankowski, Wolfgang Dimse, Günter vom Endt, Johann Großmann, Joachim Harmsen, Wilfried Heider, Klaus Jädicke, Peter Krieb, Eckart Mai, Eckehard Manthey, Jürgen Möhring, Horst Schmidt, Klaus Seifarth, Walter Stutz, Ulrich Uebe.

Am 1. Dezember 1966 bestanden die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5) folgende Herren:

Hermann Carstens, Alfred Feuerstein, Wilhelm Schipper, Adolf Schulten, Helmut Wöhlken.

Am 8. Dezember 1966 bestanden die Prüfung zum See- steuermann in großer Hochseefischerei (B 4) die Herren:

Heinz Breda, Dieter Dörbecker, Dittmar Goltermann, Wilfried Hahn, Manfred Horn, Helmut Schiel, Gerwulf Schmidt, Richard Seewaldt, Otto Segert, Heinrich Steen, Eberhard Ufermann, Rolf-Hermann Vierjahn, Alexander Weinoldt.

Am 5. Dezember 1966 bestanden die Prüfung zum See- funker (Seefunksonderzeugnis) folgende Herren:

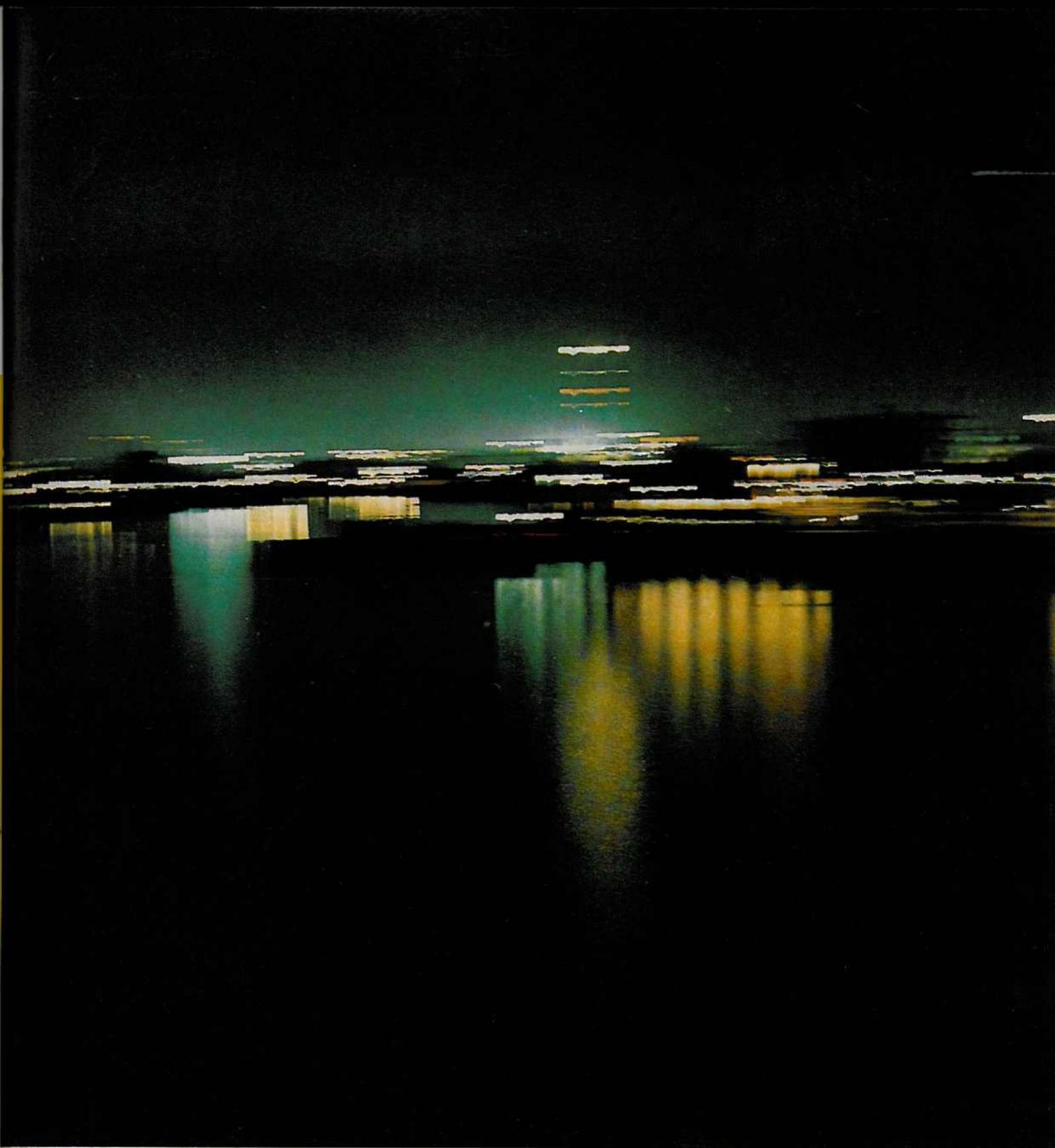
Bernd Adamowsky und Peter Klein.

The four Klabaftermen

Aus unserem in Gemeinschaft mit Famous-Artist-School
veranstalteten Zeichen- und Malwettbewerb.

Von Matrose Udo Dogert





Tokio bei Nacht

Einsendung aus unserem Fotowettbewerb
„Schiffe, Meere, Häfen” — von Funkoffizier F. K. Rausch



Ein „Sport-an-Bord-Pokal“

stiftete der Verband Deutscher Reeder zum zehnjährigen Jubiläum von „Kehrwieder“ für den Schiffsportclub, der innerhalb eines Jahres dem Sportredakteur der „Kehrwieder“ die meisten Berichte über Sportwettkämpfe einschickt. Die Sportarten sind: Fußball, Tischtennis, Schießen, Schach und Skat.

Bei Fußballspielen soll ab 10 Spielen das beste Verhältnis zwischen Liegetagen mit Spielmöglichkeit und tatsächlich ausgetragenen Spielen (bei Fußball gegen eine schiffsfremde Mannschaft) gewertet werden. Bei Verhältnisgleichheit entscheiden die meisten gewonnenen Spiele.

Bei Tischtennis, Schießen, Schach und Skat sollen die Meldungen von einem Wettkampfleiter unterschrieben sein und Zeit, Ort, Spieldauer, Teilnehmer, Wettkampfbedingungen und Ergebnisse enthalten.

Nur reguläre Wettkämpfe zählen, gemütliche Skat-abende hingegen nicht. Alle Meldungen müssen vom Vorsitzenden des Sportclubs und entweder vom Kapitän, I. Offizier oder Chief unterschrieben sein.

Der Pokal soll den Sport an Bord ganz allgemein fördern. Getreu dem olympischen Grundsatz: Wichtig ist die Teilnahme, nicht der Sieg.

Der Pokal soll helfen, über guten Sportgeist den guten Bordgeist zu erhalten. Spielbeginn ist am 1. Juli 1967. Bis zum 1. Mai 1967 sollen die hier vorgeschlagenen Wettkampfbedingungen bei allen Sportfreunden an Bord zur Diskussion gestellt werden. Ihr „Kehrwieder“-Sportredakteur wird Diskussionsbeiträge veröffentlichen und gegebenenfalls die endgültigen Pokalwettkampfbedingungen in der Juni-Ausgabe 1967 bekanntgeben.



Zehn Monate nach der Gründung unserer Sportgemeinschaft können wir auf zehn ausgetragene Spiele zurückblicken. Zehn Begegnungen, die unter sehr schwierigen Verhältnissen stattgefunden haben, da die Liegezeiten eines Volkswagentransporters so kurz sind, daß wir oft nachmittags, wenige Stunden vor Auslaufen des Schiffes, spielen mußten.

Durch Spenden, einem Zuschuß von der Reederei und dem monatlichen Beitrag aller Mitglieder waren wir in der Lage, eine vollständige Ausrüstung mit Schuhen, Trikots, Verinswappen und Bällen zu kaufen. Auch können weite Fahrten bis zu den Sportplätzen aus eigener Kasse bezahlt werden oder einen Gegner zu einem Beisammensein an Bord einladen. Aber auch Skatturniere werden jede Reise veranstaltet und Plätze zu weiteren Verschönerungen des Bordlebens stehen zur Verfügung.

Unsere letzten Spiele: Am 7. Juli traten wir gegen die Landmannschaft „Chicago Rangers“ an. Es war ein hartes und schnelles Spiel. Zu schnell für uns, denn wir mußten fünf Tore hinnehmen, brachten aber den Ehrentreffer mit nach Hause.

In Toledo (Ohio) schlugen wir am 17. August die neu aufgestellte Mannschaft des MS „Magdeburg“ mit 9:0 Toren. Schwerer hatten wir es zwei Tage später gegen das MS „Harpejell“ und konnten erst in der Mitte der zweiten Halbzeit den 4:0-Erfolg sichern.

Eine fast völlig neue Mannschaft mußte sich am 30. September in Toledo gegen „Anna Katharina Fritzen“ nach einem 0:1-Rückstand mit einem 2:2 zufrieden geben.

Nach einer Umstellung unseres Sturmes konnten wir aber dann in Chicago am 30. 9. gegen die Elf von MS „Lealott“ einen 6:1-Sieg erringen. Unser letztes Spiel am 4. Oktober in Duluth war wohl das Schwerste. Die Mannschaft von MS „Susanne Fritzen“ führte schon nach zehn Minuten mit 1:0 und wir brauchten etwa fünfzehn Minuten bis zum Ausgleichstreffer. Das Spiel war völlig offen, beide Mannschaften gleich stark und erst ein Elfmeter, kurz vor Ende der ersten Halbzeit, gab uns einen 2:1-Vorsprung, der aber in der zweiten Spielhälfte noch oft in Gefahr war.

Mit besten Grüßen, besonders an unsere ehemaligen Gegner, verbleiben wir Ihr

FC „Marie Luise Bolten“

„Hanseatic“ und „Berlin“

„Kehrwieder“ sah kürzlich zwei Seefahrtfilme über die Bildschirme des bundesdeutschen Fernsehens laufen. Die Monitor-Film- und Fernseh-Produktion GmbH. & Co. KG, Hamburg, produzierte für das Zweite Deutsche Fernsehen unter der Regie von Carlheinz Hollmann den Bericht vom großen Schlepp der „Hanseatic“ über den Nordatlantik.



„Hanseatic“

Der andere Fernsehfilm kam aus Bremen und wurde im Programm des Zeitgeschehens gezeigt: Reporter und Kameraleute berichteten in Ton und Bild von der letzten Reise des NDL-Musikdampfers „Berlin“. Die letzte Reise zweier weltbekannter stählerner Prominenzen unter deutscher Flagge. Auf beiden Schiffen fuhr die Wehmut mit, auf der „Hanseatic“ stärker als auf der „Berlin“, die völlig intakt ihre letzte Sonnenscheinreise mit full service durchführte. Die Hamburger und Bremer Fernsehleute haben sich mit diesen Filmen als Hanseaten erwiesen, denen die Seefahrt „liegt“, weil sie ihnen kostbarer nationaler Besitz ist. Den Redakteuren ist es gelungen, unsere Seefahrt endlich einmal so darzustellen wie sie ist: schön und hart und schön. Wer diese beiden Filme mit den Augen eines Seemanns gesehen hat, der ist geneigt, festzustellen, daß sich hier eine völlig neue und wohlthuende Art der Seefahrtspublikation abzuzeichnen beginnt: sauber, echt und ehrlich. Da werden auf der „Hanseatic“ Seeleute gezeigt, denen trockene Tränen im Gesicht stehen. Diese Aufnahmen sprechen Bände vom Verhältnis des Seemanns zu seinem Schiff; und dann, auf hoher See im Sturm, bricht eine der Ankerketten der beiden Hahnenpoten. Neues Schleppgeschirr muß ausgebracht werden. Die deutschen Bundesbürger im bequemen Fernsehsessel staunten, was Seemann-Sein heißt.

Im Drehbuch des „Berlin“-Filmes heißt es: „Auf dem Achterdeck versammelten sich die Mannschaft und die Offiziere zu einer Zeremonie, vor der sie sich seit Wochen gefürchtet hatten. „Hol nieder Berlin-Ständer und Lloyd-Flagge“, hieß das letzte Kommando, das der Kapitän auf diesem Schiff zu geben hatte. Auch wenn die Bordkapelle den munteren Marsch von den Alten Kameraden intonierte, blieb es doch ein trauriger Anlaß. Der Kapitän meldete sein Schiff von See ab und gab das Kommando zurück an die Reederei. Kein Wunder, daß selbst hartgesottene Fahrtenleute mit den Tränen zu kämpfen hatten. Ihnen war

das Schiff ans Herz gewachsen, so wie den tausenden von Passagieren, die in den letzten Jahrzehnten mit der „Berlin“ gefahren waren. Ein letzter Händedruck, dann geht die Besatzung von Bord. Eine Besatzung, von der der Kapitän in seiner Abschiedsrede sagte, daß sie einmalig gewesen sei.“

An anderer Stelle heißt es: „Während sich die Passagiere in der Bar oder an Deck einem sorglosen Urlaubsleben hingeben, sorgt die seemannische und technische Besatzung dafür, daß diese Ruhe nicht gestört wird.“ (Das wird gezeigt, an Deck und in der Maschine.) Das ist eben das Besondere an einer Schiffsreise: es gibt kein Anhalten, außer in den Häfen. Tag und Nacht fährt das Schiff sicher geführt vom Kapitän und seiner Besatzung. Das Einlaufen in den Hafen von Gran Canaria wollten wir einmal genauer beobachten. Es ist immer wieder ein besonderes Schauspiel, wie die fast 20 000 Tonnen Stahl von der Schiffsführung sanft an die Anlegestelle dirigiert werden. Natürlich gibt es Schlepper, die die Schiffsmanöver unterstützen. Aber gerade auf dieser Reise hat der Kapitän gezeigt, daß er auch ohne Schlepperhilfe auskommen kann. Als wir in Casablanca einlaufen wollten, streikten gerade die Schlepperbesatzungen, und trotz hoher Dünung bugsierte er die „alte Lady“, wie Kapitän George H. Will sein Schiff nennt, sicher in den Hafen. Der Kapitän gibt



„Berlin“

gern zu, daß eine Kreuzfahrt auch für ihn reizvoller ist, als der Liniendienst zwischen Europa und Amerika. Jeden Tag wird ein anderer Hafen angelaufen und meist sind es kleine Häfen, die viel mehr seemannisches Können verlangen, wenn man schnell und doch sicher einlaufen will. Man kann von der „Berlin“ und ihren Fahrten nicht vollständig berichten, wenn man nicht auch von ihren Kapitänen spricht. Für den Norddeutschen Lloyd war die „Berlin“ immer das Reservoir für ihre anderen Passagierschiffe. Als die Reederei die „Bremen“ und später die „Europa“ in Dienst stellte, konnte sie auf die erfahrenen Kapitäne der „Berlin“ zurückgreifen. George H. Will ist der fünfte Kapitän auf diesem Posten.

Der erste war der Kapitän Heinrich Lorenz, der die „Berlin“ 1954 übernahm. Ihm folgte Günther Rössing, der nach dem Rücktritt von Kapitän Lorenz auf die „Bremen“ überwechselte.

Kapitän Heinz Vollmers war der dritte Kapitän auf der Brücke der „Berlin“. Dann kam Kapitän Carl Otto Efferoth, der heute das zweite Schiff des NDL, die „Europa“, führt. Wir Seeleute gestehen den Bremer und Hamburger Fernsehleuten dankbar das Verdienst zu, den deutschen Seemann, wie er wirklich ist, für das Fernsehen „entdeckt“ zu haben.

Wieder eine neue Salzwasser-Fußballmannschaft

Zufällig bekam ich Ihre Zeitschrift in die Hände und habe mit großem Interesse die Seite des Sportes gelesen. Es freut mich, und das möchte ich hier ganz besonders erwähnen, daß Sie dieser sonst unwichtig erscheinenden Sache soviel Aufmerksamkeit widmen. Leider kommt gerade der Sport bei der Seefahrt zu kurz; wie erfreulich ist es dann doch, wenn sich eine Gemeinschaft bildet, die dem Aufmerksamkeit und Interesse entgegenbringt.

Wir hier an Bord haben es nun geschafft, nach langen Überlegungen, eine Fußballmannschaft auf die Beine zu bringen. Sehr erleichtert wurde uns das durch die Seemannsmission in Montreal, die uns auch unser erstes Spiel vermittelt. Natürlich hatten wir keinerlei Erfahrungen in der Mannschaftsaufstellung, wir mußten die Posten mit den gewünschten Positionen besetzen.

Unser erster Gegner war eine Mannschaft von einem jugoslawischen Schiff. Schon nach einigen Spielminuten spürten wir ihre Überlegenheit, wir waren ja überhaupt nicht eingespielt; das 8:1 für die Jugoslawen machte dies spürbar. Das jedoch bedrückte uns nicht, denn wir waren froh, einmal in das vorhandene Spielmaterial sehen zu können. Leider hatten wir während dieser Reise keine Gelegenheit mehr, ein Spiel auszutragen.

Meine Hoffnung geht nun dahin, daß auch andere Schiffe die Initiative ergreifen und eine Fußballmannschaft aufstellen, so daß wir mehr Gelegenheiten haben, um Spiele auszutragen.

Ihnen möchte ich für die Förderung des Sports meinen Dank sagen und Sie bitten, noch mehr zur Aktivität aufzurufen.

Mit freundlichem Gruß

Hans Hannemann, z. Z. Van Nievelt Goudriaan & Co's

„Kehrwieder“, Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesatzungen. Schriftleitung: Heinrich Schopper, Hamburg 36, Postfach 325, Telefon: 36 32 46.

Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 50 (Altona), Stahlwiete 7, Telefon 4 39 36 41. Druck: Seefahrt-Verlag G. m. b. H.

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

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



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



**Rhein Stahl
Nordseewerke GmbH
Emden**

SCHIFFSWERFT · MASCHINENFABRIK · REPARATURBETRIEB
SCHWIMMDOCKS · TROCKENDOCK · TANKREINIGUNG

297 Emden
Postfach 149

Telefon 851
Telex 02 7802



SCHÄDLINGSBEKÄMPFUNG

- Geruchsbeseitigung (Fischmehl etc.)
- Zuverlässige Mittel zur Schädlingsbekämpfung gegen Kakerlaken OKAY D neu gegen Getreidekäfer OKAY-Konzentrat
- Service in allen deutschen Häfen

CAESAR SIMON & SOHN

2 Hamburg 74, Möllner Landstraße 189, Telefon 73273 14
Hafenbetrieb: Schuppen 52

Alles für den Seemann

Seemannsausrüstung – Maßschneiderei
WILHELM LESCH
Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 313389

Pumpen



für alle Bordverhältnisse sofort ab Lager lieferbar
Reparaturen aller Systeme

ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik

Hamburg - Altona, Schomburgstr. 1, Telefon: 381266, FS. 0213218, Postfach 1240

† Kropp

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

8%

- KEIN DÄNISCHER STEUERABZUG
- KEINE SPESEN
- VOLLE SICHERHEIT UND DISKRETION

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 erbellen

Name _____
Adresse _____

FINANSBANKEN
BANKAKTIENGESELLSCHAFT
VESTER VOLDGADE 94
KOPENHAGEN V - DÄNEMARK

J. M. LINDEMANN

Telefon: 36 52 71 · Tel.-Adr.: Lindham

HAMBURG 11

Admiralitätstraße 58

Freihafenbetrieb:

Veddeler Damm 42 · Gleisanschluss

Schiffszimmerei, Tischlerei

Holzhandel, Holzbearbeitung

Verpallen und Laschen von Ladung

Seemäßige Verpackungen aller Art



Lindolin- SCHIFFSFARBEN

sind das Produkt vieljähriger
Erfahrung und neuzeitlicher
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN



Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

See-Ausrüstung

CARL BOLLWITT Hamburg 11
Vorsitzen 52 (Bei der Oberseebrücke) Tel. 343528
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

Drahtseile

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

Elektrische Schiffsanlagen

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwickellei

HEINRICH G. HOMEYER

HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel.: 312851 · Nachts: 6914952, 295528

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

Gegründet 1855

ROTTERDAM: Hellowastraat 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

Cargocaire



verhindert Schweißwasser-Schäden

in einer Flotte von mehr als

3 000 000 BRT

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

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge

bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

2 Hamburg 11, Ost-West-Str. 56 (gegenüber der Hamburg-Süd), Tel. 364664

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG 11

HAMBURG-ALTONA

Telefon 33 72 45/47 - Telegr.: Rehdership - Fernschr.: 02 161 166

Telefon: 31 12 01/03 - Telegr.: Schiffsrehder - Fernschr.: 02 161 590