

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Ein Gebiß für 3 000 DM

Neue Erfolge, neue Sorgen

Eine Seite Mini

Sachverständigenrat

Das Schiffspraktikum

Das Schiff als Arbeitsplatz und
Lebensraum des Seemanns

Reeder-Interview

Preisträger des Mal- und
Zeichenwettbewerbs

Ist der Bart
ein Zeichen von Männlichkeit?

Sind Sie beliebt?

Schmunzelauge

Wie sollten Seemannsheime
beschaffen sein?

Chefs lernen um



Victorio, der „Sieger“ auf MS „Anneliese“

Foto: Helmut Ferstel



WIR LIEFERTEN
DIE MOTOR-KÜHLSCHIFFE
»PEKARI« UND »PERSIMMON«



DEUTSCHE WERFT HAMBURG



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

BUGSIER-, REEDEREI- U. BERGUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG 11 Johannisbollwerk 10

Telefon 31 12 81 - 86

Nachruf 6 44 02 84, 5 22 22 66, 86 06 54

Telegr.: BUGSIER-Hamburg

- Telex: 02 11228 und 02 14203

Bergungsstationen

Deutsche Küste

Dover

La Coruna (Spanien)

Las Palmas de Gran Canaria

Schleppassistenz

Hamburg

Brunsbüttelkoog

Kiel-Kanal

Wilhelmshaven

Cuxhaven

Überseeschleppungen

Kehrwieder

11. Jahrgang

März 1967

Nr. 3

Am Peilkompaß

Ein Gebiß für 3000 DM

Aus Heuerbüros liegen der Redaktion Zahlen vor, die einen alarmierenden Anstieg von Krankenkosten im Ausland ausweisen. Es sind sechsstellige DM-Beträge. Sie zeichnen ein mehr als trübes Bild von einem Einbruch in die Gesinnung unserer Seeleute.

Folgendes Beispiel einer Jahresaufstellung über aus dem Ausland eingehende Rechnungen muß heute leider als durchschnittlich und repräsentativ gelten. Bei unserem Beispiel handelt es sich um eine Reederei mittlerer Größenordnung mit einem Personalstand von ca. 280 Mann.

So sieht diese zusätzliche Belastung des Personalkontos über Heuer-, Mantel- und Haustarif hinaus allein für Krankenfürsorge im Ausland aus:

Für Konsultationen	DM 58 900,—
Transportkosten	DM 189 700,—
Gebisse	DM 8 000,—
(davon allein ein Gebiß für DM 1 418,—; die höchste der Redaktion vorliegende Gebißrechnung beläuft sich auf DM 3 000,—)	
Teilgebisse und Zahnbehandlung (acht Personen!)	DM 22 000,—
	DM 278 600,—

Wie die Reaktion eines Reeders auf die Präsentation solcher Rechnungen ist, dürfte jedem Einsichtigen verständlich sein. Bei oben angeführten DM-Beträgen handelt es sich schließlich um Kosten, für die Reeder zusätzlich zu ihrem Unternehmeranteil im Kranken-, Unfall- oder Invaliditätsfall voll und allein aufkommen müssen.

Wir haben einige Reeder gebeten, zu diesem Tatbestand Stellung zu nehmen. Hier die Quintessenz ihrer Meinung.

< Zum Titelbild

„Victorio“ ist ein kleiner niedlicher Ziegenbock, welchen wir in Victoria (Brasilien) erstanden. Mittlerweile hat er sich sehr gut bei uns eingelebt. Er frißt alles, was er erwischt: Bierdeckel, Zeitungen, Briefe und Kalenderblätter. Selbst einen Geldschein wollte er schon in seinem wohlgenährten Leib verschwinden lassen. Ansonsten haben wir mit unserem Bock keinen Ärger. Schade ist nur, daß Victorios Hörner noch nicht an das Tageslicht kamen. Man kann sie aber bereits spüren. Momentan wollen wir ihm noch beibringen, wie er sich einem Vertreter der „Zeche Elend“ (Maschine) gegenüber zu verhalten hat. Unter „beibringen“ verstehen wir Matrosen: Die Hörner in Gefechtsstellung bringen und dann Angriff. Bis wir Victorio aber so weit haben, werden wir noch einige schöne Reisen mit unseren Kumpels aus dem Hammerwerk machen.

Helmut Ferstel, MS „Anneliese“

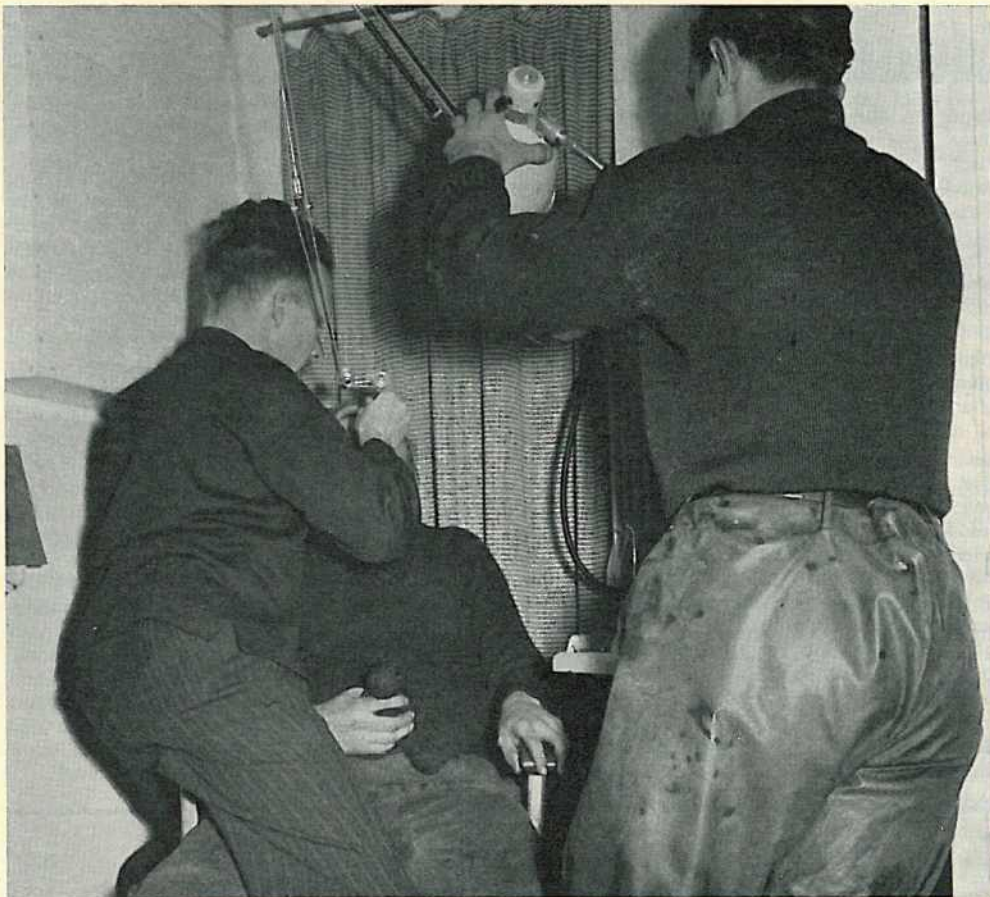


Foto: Karl Bitterling

Ganz sicher kein Fall von „Krankspielen“ ist diese Zahnbehandlung auf hoher See auf Fischereischutzboot „Meerkatze“.

„Daß seitens unserer Seeleute ein legitimer Anspruch auf Krankenfürsorge im Ausland besteht, steht außer allem Zweifel. Hierin zeigt sich wieder einmal nichts anderes als eine der leider immer noch nicht genug bekannten Besonderheiten der Seefahrt. Im Gegensatz zu unseren Unternehmerkollegen an Land sind wir Reeder dazu verpflichtet, bei im Ausland auftretenden Krankheitsfällen unter Verzicht auf die üblichen Arbeitnehmeranteile den Krankenschutz unserer Seeleute allein zu übernehmen und zu tragen.

Man könnte darüber diskutieren, ob unserer Gesellschaft und unserem Sozialwesen, denen unsere Seeleute und wir unter außergewöhnlich erschwerten Bedingungen dienen, nicht auch außergewöhnliche Verpflichtungen erwachsen. Da es aber bei uns nicht einmal Diskussionen über solche gesellschaftsethischen Fragen gibt — im Gegensatz beispielsweise zu Norwegen — erachten es die Reeder als selbstverständlich, die geltende Ordnung zu respektieren.

Das bedeutet jedoch nicht, daß wir gewillt sind, einen Mißbrauch dieser Ordnung seitens unserer auf unseren Schiffen beschäftigten Mitarbeiter hinzunehmen. Vielmehr zwingt uns schon allein unsere Verpflichtung der Mehrzahl unserer See-

leute gegenüber dazu, bössartigen Elementen eines irgeleiteten Anspruchsdenkens energisch entgegenzutreten.“

Die oben genannten Summen weisen nicht etwa einen verschlechterten Gesundheitszustand des fahrenden Personals aus. Die See-BG-Statistik läßt im Vergleich vielmehr erkennen, daß die Rechnungen, die Reedern heute für Krankenfürsorge im Ausland präsentiert werden, deutlich nur einen schlechteren Stand der Berufsauffassung offenlegen.

Die weit verbreitete Meinung, daß die internationale Versicherung auf Gegenseitigkeit, P & I, die Reeder gegen Gebißansprüche in Höhe von DM 3 000 und offensichtliches Krankspielen abdecken würde, ist falsch. Wie jede Versicherung ist auch die P & I satzungsgemäß gehalten, die von ihren Mitgliedern eingezogenen Prämien treuhänderisch zu verwalten. Das bedeutet, daß die Rückversicherungsansprüche schlüssig und nach den Grundsätzen von Recht und Billigkeit begründet sein müssen. Das aber setzt voraus, daß sich die Ansprüche an den Reeder nach den gleichen integren Grundsätzen zu richten haben.

W.O.



UNTER DER LUPE

Neue Erfolge...

hatte die Regierung Kiesinger im Februar in ihrer dynamischen Ostpolitik zu verzeichnen: Nach längeren Verhandlungen, die bereits in der Ära Erhard unter dem damaligen Außenminister Schröder eingeleitet worden waren, konnte jetzt der amtierende Chef des Auswärtigen Amtes und Vizekanzler Willi Brandt seine Unterschrift unter ein Vertragswerk setzen, durch das die Aufnahme diplomatischer Beziehungen zu Rumänien besiegelt wird.

Damit ist ein erster entscheidender Schritt auf dem Wege getan worden, unser Verhältnis vor allem zu den Staaten Südosteuropas auch formell zu normalisieren.

Denn in der Praxis bestehen schon seit geraumer Zeit auf wirtschaftlichem, touristischem und politischem Gebiet Kontakte, die durchaus als freundschaftlich bezeichnet werden können. Trotz aller guten Kontakte schwebt aber immer noch der Geist des Kalten Krieges über dem weiten Feld gegenseitiger Bemühungen, über die Schatten der Vergangenheit hinweg zu besseren gegenseitigen Beziehungen zu kommen.

Das Abkommen über die Aufnahme diplomatischer Beziehungen zwischen der Bundesrepublik und Rumänien und die Tatsache, daß auch mit den anderen Staaten Südosteuropas Gespräche im Gange sind, die das gleiche Ziel verfolgen,

rief erwartungsgemäß Pankows SED-Führung auf den Plan. Zunächst intervenierte man gegen die Bonner Bestrebungen in Moskau, scheute sich aber später auch nicht, im zentralen Partei-Organ „Neues Deutschland“ offen das rumänische Vorgehen zu kritisieren.

Während sich Moskau mit Warschau und Prag hinter Pankow stellte und die diplomatischen Bemühungen Bonns in Südosteuropa als „Manöver zur Tarnung revanchistischer und militaristischer Ziele“ bezeichnete, verbat sich Rumänien in ziemlich barschem Ton die SED-Kritik als „Eingemischung in die inneren Angelegenheiten des Landes“. Um die außenpolitische Einheit des sozialistischen Lagers wiederherzustellen, wurde daraufhin eine Konferenz aller Ostblockstaaten einberufen. Einziger Punkt der Tagesordnung: Bildung einer gemeinsamen Front gegenüber der neuen Bonner Ostpolitik.

Berlin, zunächst als Tagungsort vorgesehen, wurde jedoch von Rumänien abgelehnt (Rumäniens Außenminister zur Presse: „Man geht nicht in ein Haus, von dessen Hausherrn man beleidigt worden ist“), so daß die Konferenz schließlich nach Warschau verlegt wurde. Obwohl greifbare Ergebnisse dieser Warschauer Konferenz noch nicht bekannt sind, muß doch bezweifelt werden, daß die Südosteuropäer auf den harten Kurs von Pankow und Moskau eingeschwenkt sind. Aus der Bundeshauptstadt verlautet jedenfalls, daß die Gespräche um die Aufnahme diplomatischer Beziehungen in Südosteuropa weitergehen.

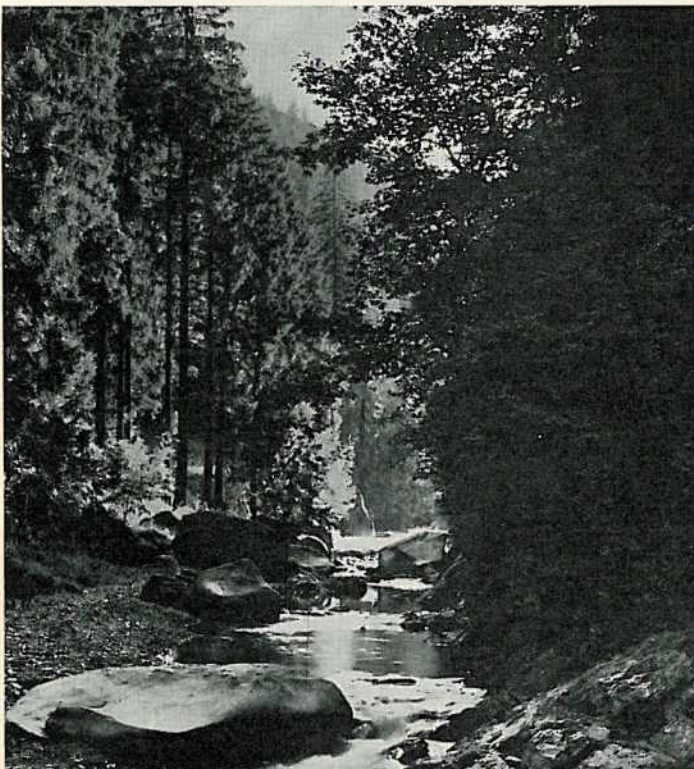
...neue Sorgen

bereiten der Bundesregierung gegenwärtig die heftigen Diskussionen um den Atom-Sperrvertrag (Nonproliferations-Vertrag). Die Absichten der beiden großen Atomkräfte, USA und UdSSR, einen solchen Vertrag ins Leben zu rufen, sind dabei alles andere als neu. Während jedoch unter der Regierung Erhard noch mit einem Mitbesitz an atomaren Waffen geliebäugelt wurde, hat sich die neue Koalitionsregierung entschieden von diesen Absichten distanziert, so daß man in Bonn der Fertigstellung eines Vertrages über die Nichtweitergabe von Atomwaffen zunächst mit völliger Gelassenheit entgegenschaut, nicht zuletzt deshalb, weil die Bundesrepublik bereits 1954 als einziges Land der Erde offiziell auf die Produktion solcher Waffen verzichtet hat. Inzwischen sind jedoch einige Vertragsklauseln bekannt geworden, an denen sich die Gemüter der atomaren Habenichtse entzündet haben. Besonders scharf aber war die Reaktion in der Bundesrepublik, wie die Schlagzeilen der Tagespresse zeigen. Während das „Hamburger Abendblatt“ noch vergleichsweise zaghaft fragte: „Wird Deutschland unterentwickeltes Land?“, drohte die BILD-Zeitung voll in die Kerbe: „So sollen die Kleinen fertiggemacht werden!“ und die „Kölnische Rundschau“ orakelte: „Atomsperrvertrag bringt Industrie-Spionage“. Selbst Altbundeskanzler Adenauer sprach vom „atomaren Todesurteil“ und Bonns neuer Finanzminister schrieb an seinen Kanzler: „Ich beuge mich nicht unter den Atom-Vertrag.“

Was aber ist bis jetzt wirklich geschehen? Zunächst steht fest: Die USA wollen mit der Sowjetunion die Pforte zum Klub der Atomkräfte schließen und durch den Atom-Sperrvertrag neuen Aspiranten die Mitgliedschaft verweigern. Daran ist nichts auszusetzen, denn wenn erst in den Waffenkammern aller möglichen Kleinstaaten auch Atombomben lagern, ist es bis zur Katastrophe bestimmt nicht mehr weit. Kritischer wird es jedoch, wenn — wie erst jetzt bekannt wurde — Vertragsklauseln von den atomaren Habenichtsen nicht nur einen Verzicht auf Atomwaffen verlangen, sondern auch — soweit sie friedliche Atomforschung betreiben — diese zum Beweis ihrer Aufrichtigkeit kontrollieren lassen sollen.

Friedliche und tödliche Verwendung, zivile und militärische Forschung sind unheilvoll miteinander verstrickt. Darum verlangen die Atom-Großmächte die Kontrolle der friedlichen Atomforschung der Kleinen (allerdings ohne die Bereitschaft, sich selbst kontrollieren zu lassen) — zur internationalen Sicherheit, wie sie sagen, zur Industrie-Spionage, wie es aus den Reihen der erbitterten Vertragsgegner tönt. So stehen auf der einen Seite diejenigen Länder, in erster Linie die Bundesrepublik, Japan, Italien, Schweden und Frankreich, die befürchten, daß eine ungünstige Auslegung des Sperrvertrages dereinst ihre Atomforschung blockieren könnte, und auf der anderen Seite die Großmächte, die besorgt sind, daß aus friedlichen Forschungsstätten Waffenschmieden werden könnten.

Unser schönes Deutschland



Okertal im Oberharz

DIT UN DAT

zwischen

ALM UN WATT

Zwischen unseren Almen und Watten tat der Februar diesmal nichts, um seinen schlechten Ruf als kältester Monat des Jahres zu verbessern. Hat er auch gar nicht nötig, denn aufgrund der Phasenverschiebung zwischen niedrigstem Sonnenstand zu Weihnachten und niedrigster Temperatur kann der Februar gar nichts anderes als kalt sein. In Norddeutschland, wo maritimes Klima laufeuchte Sommer und Winter mit sich bringt, freute man sich geradezu über die reelle trockene Kälte. „Das war früher immer so gewesen“, sagten die Alten und hüllten sich befriedigt fester in ihren Wollschal.

Je mehr vom Bein einer Frau

zu sehen ist, desto weniger Sorge brauche man sich um den Fortbestand der Hochkonjunktur zu machen. Diesem verblüffenden Ergebnis amerikanischer Wirtschaftsanalytiker zufolge dürfen wir in der Bundesrepublik Deutschland, unseren Pessimisten zum Trotz — Leute kauft Käme... —, darauf vertrauen, daß uns unsere Bonner Wirtschaftsbesse unverändert großen Zeiten entgegenführen. Zeiten so groß und größer, wie die Röckchen unserer jungen Damen immer kurz und kürzer wurden, während die Mienen der bei uns für Zucht und Sitte Zuständigen immer saurer und saurer werden. Nun, beim Streit der Moralwächter und ihrer tugendsamen Gefolgschaften mit den Modeschaffenden und ihren Getreuen handelt es sich gewissermaßen um ein permanentes „Hornburger Schießen“. Im Endeffekt liegt hier ein jahrtausendealtes Unentschieden vor. Noch etwas beobachtete Klabaubermann: Die Herren, die genauso aussehen wie Prokuristen, Beamte und Kirchenvorsteher, also seriös und untadelig, haben es offenbar am schwersten, ihre Irritiertheit beim Anblick seidenschmeichelnder Knie zu verbergen. Auch die Leute mit dem Radarblick, Psychologen und Psychiater, haben sich bereits zum Miniphänomen geräuspert (Nichts geht mehr ohne sie): Nur den sexuell verkrampften Männern bereite der Minirock Pein, den Gesunden hingegen schenke er einen Zuwachs an freudiger Schaffenskraft.

Mit Mini durch die Geschichte

Mit den Augen des Historikers sieht die Sache so aus: Schon in den Jahren um 1400 vor Christi Geburt schauten die Pharaonen schmunzelnd(?), tolerant(?) oder erhaben(?) auf ihre weiblichen Untertanen herab, denn diese liebten es, ihren nackten, kahlgeschorenen Schädel hoch erhoben über einem Körper im durchsichtigen Gewand zu tragen. Noch früher trugen auf Kreta die Damen ihr berühmtes archaisches Lächeln charmant über langen, wallenden Gewändern, die zwar nicht durchsichtig waren, dafür aber ein Fenster ohne Scheiben für völlig „oben ohne“ eingebaut hatten. Später die Spartaner lebten, entgegen unserer Schulweisheit, bei weitem nicht ausschließlich spartanisch. Als Sparta nämlich wegen der Knaben-

liebe sich in sehr ernste Nachwuchsprobleme versetzt sah, befahlen die Stadtväter ihren Töchtern, ihre Beine bis weit über die Minirockzone hinauf freizumachen. Von den frommen Hellenen waren es die Athener, die sich am meisten darüber mokierten. Was man über die Zustände hinsichtlich der Damenmode aus dem alten Rom weiß, ist auch nicht ohne. Um 100 nach Christus hat dann der alte Cornelius Tacitus bei seinen Lobeshymnen auf die germanischen Sitten offenbar übersehen, was wir heute in einem Museum bewundern können: eine gut konservierte Moorleiche eines altgermanischen Teenagerfräuleins mit der Zierde eines Minirockes aus losen Wollschnüren. Im Mittelalter dann schien es so, als ob es zeitweilig 1:0 für die Puritaner gestanden hätte. Aber es schien nur so.



Foto: Conti-Press

Man pflegte nämlich aus der Überfülle von Textilhüllen in Badehäuser zu fliehen, Männlein und Weiblein. Nicht einmal Bikini gestattete die damalige Damenmode. Übrigens sind die „Damen-

beinkleider“ erst eine Erfindung des letzten Jahrhunderts. Die sogar noch die Fußspitzen verhüllenden Röcke gestatteten diesen souveränen Verzicht auf derartige „Incommoditäten“. Mit Freimut und Raffinesse kultivierte die Damenmode, vor allem das Rokoko, als Blickfang den Ein- und Ausblick über Berg und Tal der oberen Anatomie. Die Goldenen Zwanziger unseres Jahrhunderts verlagerten diesen Blickfang wieder auf die Beine. Die Währungsreform schließlich konzentrierte sich vornehmlich auf die Modellierung der Hüften. Die Textilindustrie erfand den New Look. Das waren wadenlange Röcke. Sie trugen das ihre zum Wirtschaftswunder bei.

Und heute? Hat auf dem weiten Erdenrund der Minirock als erklärte und wohl auch standhafte Gegner nur noch die Rote Garde in China. Radikalist haben noch nie viel von Charme und Liebreiz gehalten. Solche Leute kommen erst dann wieder darauf zurück, wenn sie die Kahlschläge in der Bevölkerung, die sie perfekt betrieben hatten, wieder aufforsten müssen. Sonst kommen zur Zeit nur aus Afrika Informationen über Nachhutgeplänkel gegen den Minirock. Mammies der ehrwürdigen Oben-Ohne-Tradition sollen für ihre Töchter ein Antiminigesetz gefordert haben. Im Norden des schwarzen Kontinents, in Tunis, ist tatsächlich ein solches Gesetz durchgekommen.

Selbstmordversuche hat der Mini in Persien auf dem Kerbholz. Die Teenager unter dem Pfauenthron wollen lieber nicht länger leben als längere Röcke tragen. In Persien verhalf das Weniger an Textil auch dem Geschäft der Scheidungsanwälte zu einem Mehr an Einkünften. Ehemänner glaubten mit ihren Minirockgattinnen nicht länger leben zu können.

Achillesferse der Frau

Und bei uns? Hat sich mit wahrhaft merkantiler Leidenschaft die Kosmetikindustrie der neuen Freihandelszone angenommen, die die Textilindustrie ihr angeboten hat. Das Damenknie inspirierte die Modeschöpfer sogar zu Wortschöpfungen von geradezu literarischem Wert. Der Berliner Modeschöpfer Uli Richter nannte nämlich das freigewordene Knie schlicht und gebildet „Achillesferse der Frau“. Die kann er heilen, die zu dünnen, zu dicken, zu spitzen, zu konturlosen. Mit acht Hautfarben wartet er auf zum Make-up des Knies. Auch „Kniekomplexe“, eine weitere knieinspirierte Wortschöpfung des smarten Mode-Money-Makers überwindet er spielend mit seiner Psychotherapie aus Lippenstiften fürs Knie. Den letzten Pfiff des freien Knies, das gegenwärtig außer der Welt auch unsere brave Bundesrepublik erschüttert, zeigt Klabaubermann aus Anschaulichkeitsgründen lieber im Foto.

Nun, es gibt schlimmere Dinge, die die Welt erschüttern.

Nicht Kiesinger noch Brandt noch Strauß, auch nicht Udo Jürgens oder die Beatles, auch nicht die konjunkturunheilschwangeren schwarzen Berge der Kohlenhalden herrschten im Februar zwischen Alm und Watt. Kein Skandal und keine Kuriosität konnten es mit den heimlichen Herrschern im kältesten Monat aufnehmen: Dit Kneer un Dat Kneer schienen eine ganze Seite wert

Ihrem Klabaubermann

Zur Zeit, da die Gedanken zu diesem Thema geschrieben werden, befindet sich die neue Bundesregierung der großen Koalition zweieinhalb Monate oder 75 Tage im Amt. Der Bundeskanzler selbst hat auf die Frage eines Interviewers, ob er und sein Kabinett nach diesem Zeitabschnitt mit ihrer Leistung zufrieden seien, mit der ihm eigenen schwäbischen Bescheidenheit geantwortet, es sei für ihn sehr schwer, auf diese Frage einzugehen, da er sich naturgemäß befangen fühle. Immerhin aber glaube er, soviel sagen zu können und zu dürfen, daß er und sein Kabinett sich intensiv bemüht hätten, die Dinge in den Griff zu bekommen, was er anschließend an einer Reihe von Beispielen äußerst eindrucksvoll bewies. Von diesen Beispielen seien hier auf dem außenpolitischen Sektor lediglich erwähnt die Belebung des ausgetrockneten Verhältnisses der Bundesrepublik Deutschland zum Nachbarn Frankreich und die bekannten Schritte zur Normalisierung der Beziehungen zu den Ostblockstaaten mit dem Beispiel der Wiederaufnahme diplomatischer Beziehungen zur Volksrepublik Rumänien an der Spitze. Auf die innenpolitischen Fragen über- und eingehend erwähnte Dr. Kiesinger die Beilegung des Streites über die Anteile am Aufkommen aus der Einkommen- und Körperschaftsteuer zwischen Bund und Ländern und die Verabschiedung des außerordentlich schwierigen Bundeshaushalts für das Jahr 1967.

Eine der Erkenntnisquellen über den Kurs der neuen Bundesregierung der großen Koalition auf dem wirtschafts- und finanzpolitischen Gebiet dürfte ihre Stellungnahme sein, die sie zum Jahresgutachten 1966 des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abgegeben hat und die in der zweiten Hälfte des Monats Januar 1967 im Wortlaut bekannt geworden ist. Diese Stellungnahme läßt Schlüsse zu auf den finanz- und wirtschaftspolitischen Kurs, den die Bundesregierung im Jahre 1967 einzuschlagen gedenkt.

Keine Spekulationen

Aus dieser Feststellung heraus verdient der Dialog zwischen dem Sachverständigenrat und der Bundesregierung eine größere Beachtung, als ihm bislang zuteil geworden ist. Deswegen sei zunächst eine neuere Grundlage für diesen Dialog aufgezeigt, der sich seit 1964 alljährlich abgespielt hat. In der zweiten Hälfte des Jahres 1966 bestimmte ein Änderungsgesetz folgendes: Der Sachverständigenrat erstattet ein Gutachten, das er der Bundesregierung bis zum 15. November eines jeden Jahres zuleitet. Die Bundesregierung leitet dieses Gutachten unverzüglich den gesetzgebenden Körperschaften zu, und zum gleichen Zeitpunkt wird das Gutachten vom Sachverständigenrat veröffentlicht. Grund für diese Regelung waren die Erfahrungen, die man mit dem ersten und zweiten Jahresgutachten gemacht hatte dergestalt, daß Indiskretionen und Spekulationen Platz gegriffen hatten im Zeitraum der voneinander abweichenden Abgabe- und Veröffentlichungstermine. Die nunmehr erstmalig am 28. November vergangenen Jahres erfolgte Veröffentlichung des dritten Jahresgutachtens des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Form der Bundestagsdrucksache V/1160 hat dem Gedanken Rechnung getragen, daß eine möglichst rasche Veröffentlichung im Interesse einer Versachlichung der wirtschaftspolitischen Auseinandersetzung ebenso erforderlich wie zweckmäßig ist. Übrigens soll diese umgehende Veröffentlichung auch gelten für die nach eigenem Ermessen des Sachverständigenrates oder im Auftrag der Bundesregierung erstellten zusätzlichen Gutachten.

Die „5 Weisen“ im Kreuzfeuer der Kritik

Überall in der Bundesrepublik ist seinerzeit das Gesetz über den Sachverständigenrat begrüßt worden. Das gleiche gilt auch für die bisher er-

statteten drei Jahresgutachten im grundsätzlichen. Natürlich nimmt es nicht wunder, daß einzelne Feststellungen, Vorschläge oder Zukunftsbeurteilungen der „5 Weisen“ kritisiert werden, sei es nun von der Bundesregierung, vom Bundestag oder vom Bundesrat, von den Sozialpartnern oder von anderen Wissenschaftlern als den fünf Herren Bauer, Binder, Giersch, Koch und Stützel, die das letzte Gutachten vorgelegt haben. Ist es aber nicht gerade ein Vorteil, wenn auf der Grundlage von Tatsachen und Vorschlägen die

alles belebende Diskussion in Gang kommt? Wir sollten erfreut darüber sein, daß mit dem erwähnten Gesetz die Basis für Forderungen unserer Zeit nach „Versachlichung der wirtschaftspolitischen Diskussion“, nach „Orientierungsdaten“ oder nach „Leitlinien für das Verhalten der Sozialpartner“ gelegt ist. Es handelt sich also um ein Gesetz, dem man nach dreijähriger Bewährung erneut zustimmen kann und dessen grundlegende Erwägungen vielleicht wichtiger sind als einzelne Äußerungen aufgrund des gesetzlichen Auftrages.

Aufgaben und Arbeitsweise des Sachverständigenrates

Was ist die Aufgabe des Sachverständigenrates? Er soll, um mit den Worten des gesetzlichen Auftrags zu sprechen, „die jeweilige gesamtwirtschaftliche Lage und deren absehbare Entwicklung darstellen“. Dabei soll er untersuchen, wie im Rahmen der marktwirtschaftlichen Ordnung gleichzeitig

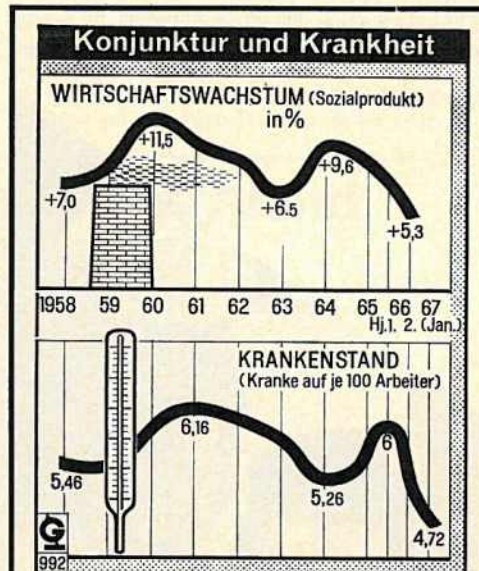
1. Stabilität des Preisniveaus,
2. hoher Beschäftigungsstand und
3. außenwirtschaftliches Gleichgewicht bei
4. stetigem und angemessenem Wachstum

gewährleistet werden können. Diese vier Darstellungs- und Untersuchungsziele, die grundsätzlich gleichrangig sind, bilden auch die Basis für die weiteren Untersuchungen, mit denen der Gesetzgeber den Sachverständigenrat beauftragt hat. Es sind das Untersuchungen über die Bildung und die Verteilung von Einkommen und Vermögen, über die Ursachen von aktuellen und möglichen Spannungen zwischen der gesamtwirtschaftlichen Nachfrage und dem gesamtwirtschaftlichen Angebot und über Fehlentwicklungen und Möglichkeiten zu deren Vermeidung oder Beseitigung. Dabei muß dem konsultativen Charakter des Gremiums der „5 Weisen“ entsprechend betont werden, daß der Rat keine Empfehlungen für bestimmte wirtschafts- und sozialpolitische Maßnahmen aussprechen soll. Mit solcher Abgrenzung ist zum Ausdruck gebracht, daß die politische Verantwortung Sache der nach dem Grundgesetz zuständigen Organe ist und bleiben soll. Aus allem ergibt sich, daß der Sachverständigenrat kein Beratergremium der Bundesregierung ist.

Sachverständigenrat unabhängig wie Richter

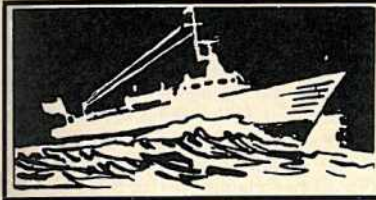
Er ist nach dem Wortlaut des Gesetzes ein Rat von unabhängigen Sachverständigen, die ausdrücklich „nur an den durch dieses Gesetz begründeten Auftrag gebunden sind“. Er soll mit seinen Darlegungen die verbesserten Möglichkeiten schaffen, damit alle wirtschaftspolitisch verantwortlichen Instanzen, aber auch die Öffentlichkeit in die Lage versetzt werden, sich ein fundiertes Urteil über die gesamtwirtschaftliche Entwicklung zu bilden. Verschiedentlich sind Zweifel geäußert worden, ob denn die gewünschte, gleichsam richterliche Unabhängigkeit des Sachverständigenrates angesichts der Tatsache gewährleistet sei, daß einerseits die Bundesregierung die Mitglieder des Sachverständigenrates vorschlägt und sie andererseits auch Adressat der Gutachten ist. Die erste Kritik übersieht, daß, wengleich die Bundesregierung das Vorschlagsrecht hat, der Bundespräsident die Berufung der Mitglieder vornimmt. Einmal wird die Bundes-

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 20



Engel, wo gibt's die?

Die frappierende Parallellität zwischen Konjunktur und Krankenkurven scheint interessante ursächliche Zusammenhänge aufzuzeichnen: Je größer das Angebot an Arbeitsplätzen, desto tiefer sinkt die Arbeitsmoral, was sich unter anderem auch in einem Anwachsen der Zahl von Krankspieler ausdrückt. Geht man der Sache auf den Grund, so stößt man auf ein Phänomen, das man mit Unmündigkeit bezeichnen könnte. Wenn nämlich Arbeitgeber und Arbeitnehmer nicht unzulängliche Menschen wären, sondern Engel des Arbeitsprozesses, dann würden die Arbeitnehmer in guten Zeiten genauso fleißig und pflichtbewußt bleiben wie in schlechten. Auch auf das Verhalten des Arbeitgebers seinem Personal gegenüber blieben dann die Konjunkturschwankungen ohne jeden Einfluß. Doch Engel, wo gibt's die? Obwohl sie auf unserer Erde relativ knapp sind, sollte man aufhören, aus Angst Vorteile herauszuschlagen zu wollen, nämlich aus Angst um Arbeitsplätze in guten Zeiten und aus Angst um Arbeitsplätze in angespannter Lage.



Flottenumschau

Bundesmarine

Mitte Februar wurde in Lübeck der Munitionstransporter „Westerwald“ in Dienst gestellt. Das Schiff (3100 BRT, 105 m Länge ü. A., 17 Knoten) ist die erste Einheit dieses Typs. Ein Schwesterschiff, die „Odenwald“, soll Anfang März abgeliefert werden. Diese militärisch besetzten Einheiten gehören zur Versorgungsflotte, dem bisherigen Kommando der Troßschiffe. Der Name „Westerwald“ erinnert an das Troßschiff gleichen Namens der früheren Kriegsmarine, das 1939 zur Marinewerft in Wilhelmshaven gehörte. Unter Kapitän Peter Grau hatte die alte „Westerwald“ damals viel Glück. Sie wurde in „Nordmark“ umgetauft, war im Zweiten Weltkrieg längere Zeit im Südatlantik als Versorgungsschiff eingesetzt, kehrte von allen Fahrten heil zurück und hat den Krieg überstanden. Der Name „Westerwald“ bzw. „Nordmark“ ist allen bekannt, die mit dem damaligen Troßschiffverband in Berührung gekommen sind.

Satelliten-Wetterberatung

Der Geophysikalische Beratungsdienst der Bundeswehr arbeitet für Heer, Marine und Luftwaffe und gibt auf den Gebieten der Physik der Erde, der Ozeanographie und Meteorologie seine Beratungen. Dieser Dienst hat jetzt eine Automatic Picture Transmission-Empfangsstation erhalten (APT-Station), die Wolkenfotos des amerikanischen Wettersatelliten „Essa 4“ empfangen kann. Die Bilder geben Aufschluß über das Wettergeschehen, wobei die Gebiete des Ostatlantiks und der Nordsee besonders interessieren. Die Wetterberatung für die Fliegerei wird erleichtert. Der genannte Satellit wurde Ende letzten Jahres auf seine Umlaufbahn gebracht.

Besuche

Die Kontakte zwischen der Bundesmarine und der französischen Marine werden weiterhin gepflegt. Im Jahre 1966 besuchten mehr als 70 Einheiten der Bundesmarine einen französischen Hafen. Auch in diesem Jahr werden Fahrzeuge der Bundesmarine in acht französische Häfen einlaufen. Auf dem Schulschiff „Jeanne d'Arc“ sind einige Angehörige der Bundesmarine eingeschiffet. Es gibt auch gemeinsame Seemanöver zwischen der französischen Marine und der Bundesmarine. Im französischen Zentrum für Datenverarbeitung auf Schiffen und Programmierung von taktischen Aufgaben werden Angehörige der Bundesmarine geschult. Die französischen Computer eignen sich auch für die Aufstellung auf Einheiten, wie die Bundesmarine sie hat.

Der Oberbefehlshaber der japanischen Marine, Admiral Takaichi Itaya, besuchte Dienststellen der Bundesmarine an der Küste und den Führungsstab der Marine in Bonn.

Fremde Marinen

Die Insel Malta wurde 1964 unabhängig vom britischen Mutterland. Dieser früher so wichtige britische Flottenstützpunkt hat im Zeitalter der Überschallflugzeuge, der Raketen und der atomaren Bewaffnung der großen Flotten nicht mehr die Bedeutung wie in früheren Jahrzehnten. Die britische Flotte wollte den Maltesern den Übergang zu ihrer Unabhängigkeit erleich-

tern, denn viele tausend Malteser leben direkt oder indirekt von den Besuchen der Schiffe der Royal Navy auf der Insel. Im Zuge der jetzigen Sparmaßnahmen der britischen Marine und Luftwaffe ist geplant, im Laufe der nächsten drei bis vier Jahre Malta als Basis aufzugeben. Das viele Jahrzehnte gewohnte Bild von La Valetta, britische Kriegsschiffe in der Bucht vor weißen Häusern, wird dann verschwinden.



gehört
gesehen
festgehalten

Statt SOS sanfte Blues

werden im Seenotfall amerikanische Kriegsschiffe ausstrahlen. Dies liegt nahe, wenn man einer seriös aufgemachten Meldung aus Washington Glauben schenkt, die besagt, daß künftig statt Alarmglocken und Sirenen Sexy-Frauenstimmen U-Boot-Besatzungen über den Lautsprecher damit vertraut machen sollen, daß das Boot zu sinken beginnt.

Eine Millionen-Schiebung mit Ladung

vermutet die deutsche Kriminalpolizei an Bord des argentinischen MS „Naviero“. Dies sind die mysteriösen Umstände, die dem Verdacht zugrunde liegen: Auf Veranlassung der Schiffsleitung ist kurz vor Auslaufen eine große Partie Putzlappen beim Liegeplatz des Schiffes angeliefert worden. Genau solche Putzlappen befanden sich nach dem Löschen in Buenos Aires in 22 Kisten, die laut Ladezetteln wertvolle Textilien enthalten sollten, die in Hamburg auch tatsächlich geladen worden waren. Hierbei dürfte es sich um eine besondere Art Ladungsdiebstahl handeln. 10 000 Dollar Belohnung hat die betroffene Versicherungsgesellschaft für die lückenlose Aufklärung des Falles ausgesetzt.

200 000,— DM für eine Trillerpfeife mit Kette

gab ein amerikanischer Kunsthändler aus. Allerdings ist diese Trillerpfeife aus purem Gold. Sie gehört zu dem Bergungsgut von Kunstgegenständen im Werte von 4 Millionen DM, das von Tauchern aus den Wracks gesunkener spanischer Segelschiffe geborgen worden ist. Die Armada war im Jahre 1715 vor Kap Kennedy einem Hurrikan zum Opfer gefallen.

Bei „Elbe 3“ war die erste Atlantiküberquerung vorbei

Im Schlepp von Seenotkreuzer „Arwed Emminghaus“ kehrten drei Segler auf einem Katamaran, mit dem sie am 20. Februar bei Duhnen zu einer

Die dänische Marine läßt auf einer Werft in Kopenhagen zwei U-Boote des deutschen Typs „U 4“ herstellen. Die Boote sind 43,5 m lang und haben eine Wasserverdrängung bei Überwasserlage von 370 ts.

Die Seestreitkräfte der Volksrepublik China sind in eine Nordflotte, Ostflotte und Südflotte aufgeteilt. Sie bestehen aus etwa 400 kleinen Einheiten zwischen 500 und 1000 ts Wasserverdrängung, zum Beispiel ältere Fregatten, einige U-Boote, Minensucher, Schnellboote, sowie einigen hundert weiteren noch kleineren Einheiten wie zum Beispiel Landungsboote und Hilfsfahrzeuge. Etwa 200 000 Mann sollen für diese Seestreitkräfte tätig sein. Es gibt auch eine Marinefliegerei und Marineinfanterietruppen. Ein Teil der schwimmenden Einheiten entstammt aus früherem britischen Besitz oder aus der UdSSR.

- R -

Atlantiküberquerung in See gegangen waren, zurück. Das zweite Doppelboot, auf dem sie ihren Proviant mitschleppten, hatte sie beim Segeln behindert. 900 m in der Stunde hatte ihre Reisegeschwindigkeit betragen, während sie bei starkem Südwest in rauher See auf den Großen Vogelsand zugetrieben waren, bevor es für sie mit Übernahme der Schleppleine „Ende der Reise“ hieß. Dann kam die große Sturmflut, doch die Pseudosportler ließen sich davon nicht beeindrucken. Noch einmal stachen sie mit Generalkurs Amerika in See und strandeten vor Scharhörn. Hier hatte der dritte Mann, der 24jährige Schiffskoch Hans Schünemann, die Nase voll und stieg aus. Das war der Stand des fragwürdigen Abenteuers bei Redaktionsschluß.

Daß unsere Hafenviertel

keine Mädchenpensionate oder ähnliches sind, mußten nach den zahlreichen Frontberichten aus dieser Zone u. a. wieder einmal ein Bremer Bürger, ein Schiffskoch, ein Bordelektriker und ein Schiffsführer erfahren. Dem küstenfremden Bürger wurde in einer „gemütlichen“ Hafenkneipe von seinen „friedlichen“ Mitzchern eine Diplomaten tasche mit Wirtschaftspapieren und Scheckheften gestohlen. Der Koch und der Elektriker bekamen vor dem Werktor der Bremer Vulkan wegen eines Mädchens handfesten Streit mit türkischen Gastarbeitern, der nur durch Eingreifen der Polizei geklärt werden konnte. Die Klärung mußte im Gerichtssaal fortgesetzt werden. Der Schiffsführer wurde auf St. Pauli von zwei Ganoven ausgeraubt, die er sich auf der Straße aufgelesen hatte als Verstärkung für eine ihm dringend notwendig erscheinende Abrechnung mit einem Kellner.

Eine schlechte Presse

hat das mit soviel guten Wünschen und gutem Willen nach Vietnam auf die Reise geschickte Lazarettsschiff „Helgoland“. Die Berichte aus Saigon zeichnen ein düsteres Bild von personellen Schwierigkeiten, in denen feuchte Partys, Verlobungsfeiern mit Krankenschwestern sowie schwere Anschuldigungen und Kündigungen die Hauptrolle spielen. Schenkt man diesen Zeitungsberichten Glauben, ist man zu dem Schluß geneigt, daß es sich bei diesen Mißbelligkeiten um einen Mangel an Auslandserfahrung sowohl im heimatischen Kontor als auch bei der sehr ungewöhnlich zusammengesetzten Besatzung handelt. Die Tatsache, daß — aus welchem Grunde auch immer — überhaupt derartige Berichte über ein deutsches, international sehr exponiertes Schiff an die Öffentlichkeit gelangen können, ist zu bedauern. Das Ansehen der deutschen Seeleute und der deutschen Flagge ist dadurch in gleicher Weise stark in Mitleidenschaft gezogen worden.

Das Schiffspraktikum

Eine Hilfe bei der Berufswahl — ein Weg der Nachwuchsgewinnung

Von Ernst Ingenhoven

Für den jungen Menschen in unserer Zeit gehört die Wahl des Berufes zu den wichtigsten Entscheidungen seines Lebens. Fehlentscheidungen, die dabei gemacht werden, können sich bis in das hohe Alter des Berufstätigen auswirken und Unzufriedenheit sowie finanzielle Einbußen hervorrufen. Außerdem sind Menschen mit einem „falschen Beruf“ weniger leistungswillig und neigen zu häufigem Arbeitsplatzwechsel. Die Folgen einer falschen, durch zu geringes oder gar unrichtiges berufskundliches Wissen hervorgerufenen Berufswahl treffen somit gleichermaßen den Berufsanwärter wie die Wirtschaft.

Auf die Seeschifffahrt bezogen bedeutet das nichts anderes, als daß in den ersten 4 bis 5 Jahren vom Zeitpunkt der Erstanmusterung etwa die Hälfte der Nachwuchskräfte wieder in Landberufe abwandert. Gewiß gibt es hierfür weitere gewichtige Gründe als nur das Fehlen berufskundlichen Wissens. Diese sollen aber im Rahmen dieser Erörterungen unberücksichtigt bleiben. Die Seeschifffahrt hat deshalb ein erhebliches Interesse daran, daß junge Menschen kommen, die das berufsspezifische Wissen über die seemännischen Berufe nicht aus dem emotionalen Bereich liegenden Erscheinungen der einschlägigen Schlager- und Filmproduktion erhalten, sondern durch sachliche Information und Kennenlernen der beruflichen Eignungsanforderungen in Form einer Mitarbeit an Bord.

Wenn die übrige Wirtschaft seit langem die Möglichkeit der Berufsorientierung im Wege eines Betriebspraktikums bietet und in zunehmendem Maße an die Schulträger die Förderung stellt, die Teilnahme am Betriebspraktikum allen vor der Schulentlassung stehenden jungen Menschen als Pflicht aufzuerlegen, so hat diese Forderung für die Schifffahrt eine wesentlich größere Bedeutung als für die binnenländische Wirtschaft, fehlt doch unserem Nachwuchs in aller Regel die Gelegenheit, sich für den Seemannsberuf vorzuprüfen und über die Tätigkeitsgebiete sachliche Informationen zu erhalten. Wie soll beispielsweise ein vor der Berufswahl stehender junger Mensch beurteilen können, was sich im Mikrokosmos eines modernen Seeschiffes abspielt? Von wem sollte er objektiv erfahren können, welche körperlichen und seelisch-geistigen Anforderungen der Seemannsberuf an ihn stellt? Niemand kann ihm auch sagen, ob er etwa seekrank wird. Wer wohl sollte und könnte ihm den Rat — fern von der Küste — geben, den Seemannsberuf zu ergreifen. Falsche,

noch heute in weitesten Kreisen der Bevölkerung verhaftete Klischeevorstellungen über den Seemannsberuf, vielfach verbunden mit romantischen Vorstellungen, die nicht mit einem modernen rationalen Schiffsbetrieb in Einklang stehen, erschweren die Berufsentscheidung und führen häufig zu Fehlentscheidungen der nicht in genügendem Maße sachlich orientierten jungen Menschen. Enttäuschung, Resignation und Abwanderung ist dann die unausbleibliche Folge.

Jeder junge Mensch tritt aber mit großen Erwartungen, ja zum Teil mit idealisierten Vorstellungen in den Beruf. Erwartungen kann der erwählte Beruf jedoch nur erfüllen, wenn es der „rechte“ Beruf ist, das heißt der, für den er nach seinen Anlagen, seiner Begabung und seinen Interessen am besten geeignet ist.

Die vom Verband Deutscher Reeder und Verband Deutscher Küstenschiffer seit längerer Zeit eingeleiteten Bemühungen einer objektiven Sachorientierung der Berufsberater, Lehrer und Eltern etwa im Rahmen von Informationstagen an der Küste, der Herausgabe der Broschüre „Die Fahrt ins Leben“, einer Schriftenreihe über zehn verschiedene Bordtätigkeiten sowie der Jugendzeitschrift „Wikinger“ stehen damit im gleichen Zusammenhang wie der erstmalig auf breiter Ebene durchgeführte „Schiffsferiendienst 1965“, der nach Überwindung organisatorischer Schwierigkeiten und nach Richtigestellung der Zielsetzung dieser Aktion in der Öffentlichkeit seit dem letzten Jahr unter dem Begriff „Schiffspraktikum“ große Bedeutung erlangt hat.

Nichts anderes als ein faires Angebot, über den Weg der Mitarbeit an Bord während der großen Sommerferien die körperlichen sowie die seelisch-geistigen Anforderungen des Seemannsberufes kennenzulernen, waren die Überlegungen, die beide Schiffsverbände bewegt haben, als sie mit ihrem Angebot an die Öffentlichkeit herantreten. Beide Schiffsverbände werden das Schiffspraktikum in diesem Jahr zum drittenmal durchführen. Die Erfahrungen der beiden letzten Jahre haben gezeigt, daß mit dieser Aktion sowohl bei den Jugendlichen als auch deren Eltern und Lehrern sowie bei Presse, Rundfunk und Fernsehen ein ausgesprochen positives Echo geweckt wurde.

Trotz erheblicher organisatorischer Schwierigkeiten konnten während der beiden ersten Aktionen rund 3000 Jungen auf Schiffen der Reeder- und Küstenschiffertonnage gemustert werden. Wenn trotz der hohen Zahl der Anmusterungen nur einige wenige ernstliche Unfälle zu verzeichnen waren, so hat dieser Umstand sicherlich im Binnenland die Vorstellung von der besonderen Gefährlichkeit des Seemannsberufes berichtigt. Mit dieser Feststellung wird auch deutlich, in welchem hohen Maße die Sicherheitsvorschriften und -einrichtungen Beachtung finden und die Vorgesetzten an Bord sich der Schiffspraktikanten angenommen haben.

Zahlreiche Briefe der Schiffspraktikanten lassen erkennen, wie sehr sich das in der Erfahrung des täglichen Bordbetriebes gewonnene Bild vom See-

mannsberuf wesentlich abhebt von den bisherigen Vorstellungen.

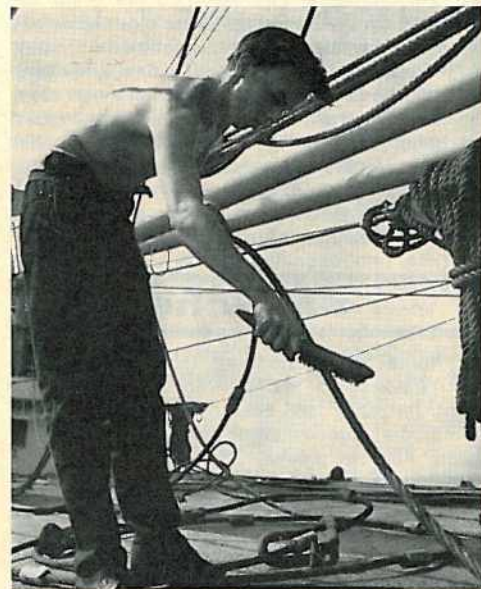
Da schreibt beispielsweise ein süddeutscher Junge: „Wo blieb die Romantik, die mir Freddy einrichtete, wo stand der einsame, schifferklavier-spielende Matrose an der Reling?“ Oder ein anderer: „Ich war erstaunt, daß die Seeleute auch Milch trinken, bisher glaubte ich, daß sie nur Bier und Rum mögen.“

Diese und andere freimütig geäußerten Ansichten lassen erkennen, wie naiv und klischeehaft im allgemeinen immer noch die Vorstellungen über den Seemannsberuf sind. Sie machen aber auch deutlich, wie wichtig gerade auch diese Aktion für eine positive Aufklärungsarbeit auf breiter Ebene des gesamten Bundesgebietes anzusehen ist, um Vorurteile und irrealen Berufsvorstellungen auszuräumen. Das gilt besonders im Blick auf die oftmals gegebenen Ratschläge der Eltern an ihre Söhne, erst einmal einen „ordentlichen“ Beruf zu erlernen, um dann Seemann zu werden. Wenn nach Abschluß des Schiffspraktikums 1966 bei beiden Schiffsverbänden zahlreiche Briefe der Eltern eingingen, die die Möglichkeit des „sich an Bord erproben können“ in hohem Maße begrüßen und ihre Söhne für dieses Jahr erneut vormerken ließen, dann darf man wohl feststellen, daß gerade auch die in diesem Zusammenhang stehenden Überlegungen ihre Bestätigung gefunden haben.

Die in keinem Verhältnis zur Bewerberzahl vorhandenen Bordplätze reichen nicht aus, um allen Anmusterungswünschen gerecht zu werden. So gesehen mußten Wege gefunden werden, um nur die ernstlich an einer beruflichen Vorprüfung interessierten Jugendlichen zu berücksichtigen.



Ihnen bleibt nichts erspart



Ferne Länder sehen ...

Weiterhin war auch die Frage der örtlichen Untersuchung auf Seediensstauglichkeit für diejenigen Bewerber zu klären, deren Wohnsitz nicht in erreichbarer Nähe eines Arztes der See-Berufsgenossenschaft liegt.

Erfreulicherweise hat sich die Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung nunmehr bereit erklärt, nicht nur die im eigenen Dienstbereich tätigen Ärzte, sondern auch die Berufsberater gutachtlich einzuschalten. Durch dieses Verfahren wird sichergestellt, daß

die nicht seediensstauglichen Jungen als Bewerber nicht in Erscheinung treten und nur ernstlich an einer seemännischen Laufbahn Interessierte Berücksichtigung finden. Studenten, Sommerreisende sowie solche, „die Englisch lernen wollen“, bleiben unberücksichtigt.

Von erheblicher Bedeutung für die Fragen der Berufsaufklärung und Nachwuchsgewinnung sind für die veranstaltende Seite die soziologischen Daten der Bewerber. Aus zeitlichen und personellen Gründen ist es jedoch unmöglich, sämtliche Bewerbungsunterlagen einer Analyse zu unterziehen. So mußte dieser Aufsatz sich auf die Untersuchung eines repräsentativen Querschnittes beschränken, der aber immerhin noch 1000 Jungen = 15 % der Bewerber des Jahres 1966 umfaßt.

Die Herkunftsgebiete der Bewerber

- 101 aus dem Postleitzahlgebiet 1 Berlin
- 206 aus dem Postleitzahlgebiet 2 Hamburg
- 126 aus dem Postleitzahlgebiet 3 Hannover
- 140 aus dem Postleitzahlgebiet 4 Düsseldorf
- 90 aus dem Postleitzahlgebiet 5 Köln
- 106 aus dem Postleitzahlgebiet 6 Frankfurt (M.)
- 102 aus dem Postleitzahlgebiet 7 Stuttgart
- 119 aus dem Postleitzahlgebiet 8 München
- 10 Ausländer bzw. wohnhaft im Ausland

1000

Der zum Teil erhebliche Unterschied der Bewerberzahlen innerhalb der einzelnen Postleitzahlgebiete erklärt sich aus dem unterschiedlichen Interesse der örtlichen Presse an dieser Aktion sowie aus der zum Teil völlig falschen Berichterstattung. Artikel wie „Ferien an der Reling“, „Einmal nach Hawaii“ und ähnliche, die nicht der Wirklichkeit entsprachen und somit einer Richtigstellung bedurften, hatten eine Bewerberflut zur Folge. Derartige Artikel weckten bei vielen Jungen irrealistische Vorstellungen, ließen jedoch auch ein Interesse an der Seeschifffahrt im allgemeinen erkennen.

Die Schulbildung der Bewerber

- 28 Studenten
- 78 Volksschüler
- 279 Mittelschüler
- 531 Oberschüler und Handelsschüler
- 84 Lehrlinge und Gesellen

1000

Erfreulich ist die Feststellung zu werten, daß mehr als 75 % der Bewerber die Absicht haben, ihre Schulbildung mit der „mittleren Reife“ zu beenden.

Unter diesen Bewerbern wird der potentielle Nachwuchs für die großen Patente zu sehen sein, so daß es von entscheidender Bedeutung ist, in welchem Maße gerade diese Jungen nicht nur von der Schiffsleitung wahrgenommen, sondern ihnen auch ein Einblick in sämtliche Bordlaufbahnen vermittelt wird.

Als außerordentlich erfreulich ist auch das steigende Interesse der aus handwerklichen Berufen kommenden Lehrlinge zu werten. Wenn auch im

➤ Rede und Antwort ◀

Bundesminister für Verkehr, Georg Leber, und der Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder, Harald H. Schuldt, zur Personalfrage.

Der Bundesverkehrsminister der neuen Bonner Koalitionsregierung aus CDU und SPD, Georg Leber, hat sich anlässlich der Einweihung des Übersee-Zentrums am 14. Februar 1967 in Hamburg auch zu Personalfragen in der Seeschifffahrt geäußert. Einen Auszug aus seiner Rede geben wir hier wieder:

„Wenn ich eingangs von den Hunderttausenden von Menschen sprach, die unmittelbar oder mittelbar von dem Gedeihen der Seeschifffahrt abhängig sind, so muß ich schließlich auch auf die große Bedeutung ihrer personellen Probleme hinweisen.

Das hohe Ansehen, das unsere Handelsflotte in den letzten Jahren genossen hat und auch heute noch genießt, ist nicht zuletzt auf die gute Ausbildung, die großen Erfahrungen und die Zuverlässigkeit unserer Kapitäne, Schiffs-offiziere und Mannschaften zurückzuführen. Es ist in den letzten Jahren immer schwieriger geworden, den notwendigen qualifizierten Nachwuchs zu bekommen und ältere und erfahrene Seeleute an Bord zu halten. Um unserer Handelsschifffahrt das notwendige Personal zuzuführen und zu erhalten, ist ein Zusammenwirken aller an der Schifffahrt interessierten Kreise, also der Verwaltung des Bundes und der Länder, der Gewerkschaften und der Reeder erforderlich.“

Anlässlich einer Pressekonferenz am 20. 2. 1967 nahm Harald H. Schuldt, Vorsitzender des Verbandes Deutscher Reeder, positiv Stellung zu den Hinweisen des Bundesverkehrsministers auf die große Bedeutung der personellen Fragen in der deutschen Seeschifffahrt:

Den Gleichklang der Auffassungen betonte er dabei mit dem Hinweis, daß er persönlich seit Jahrzehnten — so beispielsweise bei einer entsprechenden Tagung im Jahre 1960 in Loccum — sich bekannt habe zu dem Gedanken von Joseph Conrad „Schiffe sind das, wozu sie von Menschen gemacht werden“.

Unablässig sei der Verband Deutscher Reeder seit Jahren bemüht, durch Berufsaufklärung im Binnenland und andere Maßnahmen zur Bestandspflege an Bord das seine zur Lösung dieser Frage zu tun. Er stimme voll und ganz mit dem Bundesverkehrsminister überein, daß eine gute Ausbildung an Bord die beste Menschenführung und die beste Personalpflege sei. Der Verbandsvorsitzende gab der Hoffnung Ausdruck, daß es in Zusammenarbeit zwischen den Ministerien des Bundes und der Länder, den Gewerkschaften und den Verbänden in der nahen Zukunft gelingen wird, die noch offenen personellen Fragen zu lösen, was allerdings unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen technischen Entwicklung geschehen müsse.

allgemeinen die zur Verfügung stehende Urlaubszeit nicht für längere Seereisen ausreicht, so gilt unser besonderes Bemühen den aus Metallberufen kommenden Bewerbern, um ihnen eine Anmusterungsmöglichkeit zu erschließen.

Im Hinblick auf das Lebensalter wird sichtbar, daß der Schwerpunkt der Bewerber bei den 15- bis 17-jährigen liegt. Dies sind Jungen, die in nächster Zeit vor der Schulentlassung und damit vor der Berufswahl stehen. Gerade auch in dieser Hinsicht wird die Bedeutung der Aktion als nachwuchspolitische Maßnahme sichtbar.

Das Schiffspraktikum wird in diesem Jahr erst zum drittenmal durchgeführt. Selbstverständlich können daher zur Zeit noch keine aussagekräftigen und hinweisenden Erfahrungen über den Erfolg

dieser Aktion in der Frage einer zahlenmäßigen Verbesserung der Situation vorliegen. Zu berücksichtigen ist auch, daß nicht alle Schiffspraktikanten unmittelbar vor ihrer Schulentlassung stehen und ein durchschlagender Erfolg erst auf längere Sicht sich auswirken kann.

Immerhin ergab aber eine Analyse im Frühjahr 1966, daß von den Lehrgangsteilnehmern der Seemannsschulen bereits 22 % am Schiffspraktikum teilgenommen haben und Ende 1966 einzelne Kurse mit 30 bis 35 % von ehemaligen Schiffspraktikanten besucht wurden. Mit Sicherheit kann aber schon heute gesagt werden, daß diejenigen Jungen, die sich nach einer Teilnahme am Schiffspraktikum für eine der seemännischen Laufbahnen entschließen, mit einer realen Einstellung in ihren Beruf eintreten.

Wie ein Praktikant die Seefahrt erlebte, wie er den Seemann und seinen Beruf beurteilte und welche Erkenntnisse er auf seiner ersten Seereise gewann, zeigt anschaulich folgender Aufsatz eines Studenten des Westfalen-Kollegs. Er gewann den ersten Preis (DM 350,—) bei einem vom Verband Deutscher Reeder und dem Verband Deutscher Küstenschiffer ausgeschriebenen Aufsatzwettbewerb für Schiffspraktikanten.

Das Schiff als Arbeitsplatz und Lebensraum des Seemanns

Noch vor wenigen Monaten, vor meinem ersten Schiffspraktikum und meiner ersten echten Schiffsreise, hatte ich ein sehr unvollständiges, lückenhaftes Bild von der modernen Seefahrt und dem Beruf des Seemanns. Bis dahin hatte ich als Junge die alten Abenteuerergeschichten gelesen, die von den Fahrten und Entdeckungen der großen Seefahrer im 15., 16. und 17. Jahrhundert erzählten. Dann hatte ich im Dortmunder Hafen immer wieder dem Binnenschiffahrtsbetrieb zugehört und manchmal auch derartige Schiffe besichtigen können. Bei einer Fahrt über den Kanal nach England hatte ich sogar schon einmal Seeluft geschnuppert. Doch all dies konnte mir noch nichts sagen über das Leben eines Seemanns heute auf den modernen Fracht- und Tankschiffen. Der Beruf und das Leben eines Seemanns war für mich durch einen Schleier des Rätselhaften und Geheimnisvollen verhüllt. Die Vorstellung, daß der Seemann ein Romantiker und Abenteurer sei, hatte ich aufgeben müssen, weil sie von allen Selten als naiv und überholt belächelt und verurteilt wurde. Aber was war wirklich los auf den Schiffen? Wie lebten die Menschen dort wirklich? Hörte man mal gelegentlich die Erzählungen von „echten“ Seeleuten, so war man meist in Anbetracht des offensichtlichen „Aufsneiders“ eher geneigt, ihm überhaupt nichts abzunehmen. Die Seefahrt war und blieb für mich etwas Geheimnisvolles. Immer dann, wenn mir zu Haus etwas nicht paßte, mir spießig und kleinbürgerlich erschien, nahm ich mir vor: Du wirst Seemann. Du bleibst nicht zu Haus hinter dem Ofen sitzen und vermoderst.

Später wurde mein Interesse an der Seefahrt schon etwas spezifischer. Nicht mehr der Beruf des Seemanns allein, sondern der des Funkers und des nautischen Offiziers interessierte mich.

Im Jahre 1966 bekam ich Gelegenheit, mein erstes Schiffspraktikum zu absolvieren. Meine erste Fahrt führte von Hamburg nach Roytta in der Nähe von Tornio in Nordfinland. Dort wurde Holz für Lowestoft an der Ostküste Englands geladen. Im Anschluß daran bekamen wir in Rotterdam eine Ladung Glaubersalz für Norrsundet in Schweden. In Skutskär luden wir wieder Holz, das diesmal für Felixton (England) bestimmt war. Da inzwischen meine Ferien vorüber waren, mußte ich auf dieser Reise in Kiel-Holtenau abmüstern.

Ansichten vom Seemannsberuf

In diesen fünfeinhalb Wochen, in denen ich auf dem Schiff als Decksjunge gefahren war, konnte ich mir endlich ein einigermaßen brauchbares Bild vom Beruf des Seemanns machen.

Ich hatte praktisch alle Arbeiten eines Matrosen und Schiffsjungens kennengelernt, vom Handsteuern (als auf See Autopilot ausfiel) bis zum Messingputzen. Nach meinem Schiffspraktikum konnte ich sowohl ältere Bekannte, die mir prophezeit hatten: Du mußt nur putzen und schrubben, als auch jüngere Romantiker eines Besseren belehren in bezug auf ihre Ansichten vom Seemannsberuf. Endlich konnte ich auch dem verbreiteten Gerede von „asozialen Existenzen auf See“ mit häufigsten Argumenten entgegen-treten.

Beeindruckt hat mich vor allem das Verhältnis der Besatzungsmitglieder zueinander und die Art, in der sie mit-

einander leben. Das Wort Kameradschaft reicht nicht aus, um diese eigenartige Beziehung zu kennzeichnen. Die Seeleute müssen ständig auf engstem Raum miteinander leben und auskommen. Die Gemeinschaft der Seeleute könnte man als Staat für sich bezeichnen.

Diese Gemeinschaft kann nicht ohne weiteres mit jeder anderen beliebigen Gemeinschaft oder Gruppe verglichen werden. Alle anderen Gemeinschaften wie Familie oder Verein sind viel stärker an ihre Umgebung und Umwelt gebunden. So muß zum Beispiel ein Familienmitglied Rücksicht auf Verwandte oder Freunde nehmen, ein Vereinsmitglied wiederum Rücksicht auf seine Familie. Bindungen und Verpflichtungen an die Außenwelt sind bei einer Schiffsmannschaft fast nie in dieser Weise ausgeprägt. Die Mannschaft ist viel mehr auf sich selbst gestellt, sich selbst überlassen. Einflüsse und damit auch Störungen von außen fallen fast völlig weg und so gibt es für eine Schiffsmannschaft in diesem Sinne keine Verwandten und keine Schwiegermütter, wie es sie für die Familien gibt.

Die Mannschaft hat ihre eigene Lebens- und Arbeitswelt. Anfallende Probleme und Aufgaben müssen aus eigener Kraft gelöst werden, auch die äußerst schwierige Aufgabe, miteinander auszukommen. Eine solche Mannschaft besteht meist aus einer bunten Mischung von verschiedensten veranlagten und erzogenen Menschen. Raucher und Nichtraucher, Trinker und Abstinenzler, Schwätzer und Schweigsame müssen miteinander auf engstem Raum leben. Die äußeren Verhältnisse zwingen die Seeleute, zusammenzuarbeiten und zusammenzuhalten. Unter Umständen kann die Existenz des Schiffes und ihr Leben von dieser Frage abhängen. Aus der Notwendigkeit des Zusammenstehens heraus ergeben sich drei Grundgesetze für das seemännische Verhalten:

1. unbedingte Toleranz
2. rückhaltlose Offenheit
3. Wissen des Seemanns um seine Aufgabe

Toleranz wird notwendig, sobald mehrere Menschen in engerem Kreis zusammenleben.

Die Offenheit dagegen ist ein Rezept des Seemanns. Sie erleichtert einfach das Zusammenleben. Wenn jemand sich furchtbar über ein Verhalten seines Kollegen grämt, ihm nichts sagt, es ihn nur fühlen läßt, so entsteht damit eine Atmosphäre des Mißtrauens, vielleicht auch des Hasses. Letztere vergiften das gute Zusammenleben. Außerdem wirken sie sich nachteilig auf den aus, der sie hervorrief durch mangelnde Offenheit. Hätte er seinem Kollegen die Meinung offen ins Gesicht gesagt, dann hätte es vielleicht eine Entschuldigung, vielleicht auch einen kurzen Streit gegeben. Dann allerdings wäre das Problem aus der Welt geschafft gewesen. Kein Mensch ist vollkommen, auch kein Seemann. Knurrt und schimpft einer mal, weil man ihn nachts zur Wache aus seiner Koje schmeißt, so sollte man, falls man nicht darüber hinwegsehen kann, ihn später daraufhin ansprechen. Man wird sehen, daß alles halb so schlimm war.

Das gute Verhältnis innerhalb der Mannschaft muß gewahrt bleiben, sonst wird das Leben auf dem Schiff zur Hölle.

Jeder Seemann, der neu auf einem Schiff anheuert, weiß darum. Er weiß auch, was man auf dem Schiff von ihm erwartet und wird sich bemühen, seinen Mann zu stehen.

Zuerst waren wir Fremdkörper

Gegenüber Fremdkörpern, wie wir als Ferienfahrer sie darstellen, verhielt sich die Mannschaft zunächst zurückhaltend. Die kennzeichnende Frage lautete: Auch Student oder sowas? Am Anfang verhöckerte man uns fast bei jeder



„Du mußt nur putzen und schrubben.“

Frage nach Fachausdrücken des Seemanns. Erst nach der zweiten oder dritten Woche hatten wir gelernt, uns einzufügen. Wenn wir hochgenommen wurden, antworteten wir mit den gleichen Mitteln. Als mich zum Beispiel ein Matrose, als ich, krampfhaft meinen Magen haltend, kreidebleich auf der Bank im Ruderhaus saß, mit der Frage: „Was möchtest du denn heute essen, vielleicht Steaks, Koteletts usw.“ neckte, gab ich ihm zur Antwort: „Spaghetti, damit ich länger würgen kann!“

Sie durften nicht sehen, daß bei uns oder mir gewissermaßen Blut floß. Wir konnten nur anerkannt werden, wenn wir uns würdig zeigten, unseren Mann ebenfalls zu stehen. Daß ich von Windstärke 6 an aufwärts stets den Kopf über die Relling hängte, das konnten sie verstehen, aber nicht, wenn ich das nach Luv tat, oder wenn ich mich von der Seekrankheit umwerfen ließ. Zwar waren und blieben wir gewisse Sonderlinge, wurden aber trotzdem in die Gemeinschaft aufgenommen, als wir die Erwartungen, die sie an einen Ferienfahrer gestellt hatten, offenbar erfüllten.

Der Seemann und seine Arbeit

Das Verhältnis des Seemanns zu seiner Arbeit steht im Gegensatz zu dem eines Fließbandarbeiters in der Industrie.

Beim Seemann kann man nicht von verfremdeter Arbeit sprechen. Was er tut, das tut er für das Schiff, von dem er oft auch als von seinem Schiff spricht. Er sieht das Er-

gebnis seiner Arbeit und ist mit ihm verbunden. Wenn er „klar Schiff“ macht, dann macht er das zwar, weil es der Kapitän sagt, meist ist die Anordnung des Kapitäns hier aber nur Formsache. Es ist einfach so üblich und auch notwendig. Der Seemann will ja auch nicht ständig über ein schmutziges Deck laufen müssen. Wenn Rost geklopft und gemalt werden soll, so ist auch das meist ein eigener Antrieb des Seemanns vorhanden. Er will doch nicht auf einem „Rostpedal“ fahren. Im Hafen will auch er stolz sagen können: „Da, sieh mal, das ist unser Schiff.“

Geht es aber in den Laderaum, heißt es: „Klarmachen zum Laden“, so wird sich kaum ein Seemann freuen, denn er weiß, nun geht es rund und innerhalb weniger Stunden muß alles geschafft sein. Das ist eine Plackerei. Aber dafür gibt es dann am Abend Landausgang. Die Vorfreude darauf läßt ihn auch diese Arbeit schnell und leicht erledigen.

Ist dann aber das Laden beendet und muß Deckslast vertäut werden, so ist der Seemann hier zwar besonders bei der Sache, weil eventuell sogar sein Leben davon abhängen kann. Andererseits bedeutet diese Arbeit für ihn daß ausgelassen wird. Es kommen also wieder viele langweilige Tage auf See. Es heißt Abschiednehmen vom Land und vom Hafen. Das fällt oft schwer, aber der Seemann weiß doch, daß es sein muß, daß es in seinem Beruf nun einmal so ist. Vielleicht freut er sich schon auf den nächsten Hafen. Dann werden die Karten hervorgeholt und die Frage gestellt: Wird dort etwas los sein?

Auf See beginnt dann der Wachrhythmus. Für die Matrosen ist dann meist nicht viel zu tun. Kapitän und Steuermann sorgen für den Kurs, der Maschinist für die Maschine und der Koch sorgt für das leibliche Wohl der Mannschaft. In der Freiwoche und in der Freizeit wird gelesen, Karten gespielt, geplaudert, geträumt oder je nach Veranlassung mal eine Budel Bier getrunken oder — geschlafen.

Keine besondere Art von Menschen

Das Leben des Seemanns ist eigentümlich. Dennoch sind Seeleute keine besondere Art von Menschen. Sie sind Menschen, die in der Lage sind, als Seeleute zu leben, sie dürfen nicht zu sehr an ihrer Heimat hängen. Sie dürfen nicht gleich überall Wurzeln schlagen, müssen Gefallen an einem Reiseleben finden. Dann müssen sie Interesse am Seemannsberuf haben, da sie ohne Interesse an der Sache niemals ihren Mann stehen können. Daneben müssen sie es verstehen, mit sich selbst und anderen in Frieden auszukommen. Vorurteile können sie mitbringen, soviel sie haben. Sie sind zwar auch bei einer Schiffsmannschaft moralisch zu verurteilen, aber solange sie sich auf dem Schiff nicht gegen die Kameraden richten, bleiben sie dort wirkungslos. Sie sind dann für das Zusammenleben völlig ungefährlich. Vielleicht dienen sie sogar dazu, den Zusammenhalt der Mannschaft zu festigen.

Wenn man also sagt, die Seeleute seien ein besonderer Menschenschlag, so stimmt das nur dahingehend, daß sie Menschen sind, die sich einer ihnen durch die Eigenart ihre Berufes aufgezwungenen Lebensweise unterworfen oder angepaßt haben.

Kapitän und Offizieren kommt eine große Bedeutung zu. Sie sind Führer und vielleicht manchmal auch Mitglieder der Gemeinschaft der Seeleute. Oft liegt es bei ihnen, wie sich das Arbeits- und Lebensklima an Bord entwickelt. Sie können die Mannschaft tyrannisieren oder Führer einer Seeleutegemeinschaft sein. Entscheiden sie sich für den ersten Weg, so werden sie wohl niemals lange Zeit über die gleiche Mannschaft verfügen können. Sie müssen also Notgedrungen zumindest zum Teil den zweiten Weg beschreiten. Trotzdem aber bleibt der Unsicherheitsfaktor im Leben des Seemanns: Was habe ich für einen Kapitän, was habe ich für Offiziere?

Hilmar Franke

An alle, die wissen möchten, wie man es nicht machen soll

Wenn ein Mann heiratet, übernimmt er eine Verantwortung! Solange der Gegenstand dieser Verantwortung existiert, muß er Sorge tragen, daß alles in geregelten Bahnen verläuft. Die Existenz der Familie hat den Vorrang. Das setzt ein großes Verantwortungsgefühl voraus. Sollte dieses fehlen, so kann er sich dieser Verantwortung für einige Zeit entziehen, indem er — wie wir es von Zeit zu Zeit immer wieder erleben — den Beruf des Seemanns ergreift.

Er ist ein freier Mensch, wie es scheint. Er lebt auf und kauft drauflos und pumpt dann seine Kameraden an. Alles, was er sieht, will er haben. Alles, was die ledigen Kameraden sich erlauben, macht er mit. Für den Rat älterer Kameraden, die ihn vor den Folgen seines jetzigen Lebenswandels warnen, hat er nur ein mitleidiges Lächeln und den zynischen Vers: „Was kümmert mich denn Frau und Kind, laß sie betteln, wenn sie hungrig sind.“ Nein, so geht es nicht! Er hat den Ziehschein so knapp bemessen, daß Frau und Kind nicht mehr aus noch ein wissen.

Die Frau dieses Mannes erscheint dann auf der Reederei und klagt dieser ihr Leid. Aber dort kann man ihr auch nicht helfen, denn sie kann nicht

eigenmächtig handeln. Man berät sie. Die Ehefrau wird dann an die Fürsorge verwiesen und ein Vormund wird bestellt. Eine Verfügung sperrt das Bordkonto des verantwortungslosen Ehemannes. Eine Rückfrage per Funk ergibt, daß dieses Konto für die jetzt auftretenden Forderungen nicht mehr ausreicht. Sämtliche Zahlungen im Ausland und im Heimathafen werden blockiert. Die Frau und Kinder — wenn diese vorhanden, was meistens bei diesen gewissenlosen Elementen der Fall ist — bekommen, um ihr Leben zu fristen, aus der öffentlichen Hand Fürsorgeunterstützung, die als Schuld für den Ehemann gebucht wird. Doch im Heimathafen sind keine Guthaben in der Heuerabrechnung mehr vorhanden, sondern nur Schulden! Die angepumpten Kameraden sind ihr Geld los, wenn sie keinen unterschriebenen Schuldschein haben. Aber auch der Schuldschein ist kein Blankoscheck, mit dem sie, wie viele meinen, zur Reederei gehen können, um ihr Geld zu erhalten. Ein Zahlmeister, der so einen Schuldschein einlöst, ohne den Schuldner davon in Kenntnis zu setzen, macht sich strafbar und haftet für diese Summe. Bei dem Zahlungsvermögen des Schuldners muß der Gläubiger vor einem ordentlichen Gericht die Summe einklagen und könnte — wenn es nicht zu

einem Offenbarungseid kommt — sein Geld eventuell in späterer Zeit markweise wiederbekommen. Vordringlich vor allen Schulden ist aber die Forderung der Ehefrau und ihrer Kinder.

Stellt dieser Freibeuter und gewissenlose Wicht sich aber auf den Standpunkt, er wolle nur soviel arbeiten und verdienen, daß er nur selber davon leben kann, so besitzt unser Staat die Macht, ihn in Gewahrsam zu nehmen, das heißt, er wird in einem Arbeitshaus untergebracht und muß nun unter strenger Aufsicht arbeiten, muß für sich und seine Familie das erarbeiten, was benötigt wird. Wenn er aber dann irgendwo im Ausland aussteigt, um sich der Verantwortung zu entziehen, so haben das die allermeisten schwer bereut. Immer wieder erleben wir in unseren vielen Jahren Seefahrt, daß wir hilfsbedürftige Seeleute an Bord bekamen, die durch eigene Schuld zur Rückreise gezwungen waren. Sie alle erwartet keine Freiheit in der Heimat, sondern eine schwere Zeit. Wer aber von ihnen bei minderwertigen Frauen im Ausland Unterschlupf sucht, sich also nicht scheut, die Laufbahn eines Zuhälters zu ergreifen, ist ein minderwertiges Subjekt und hat in dem ehrbaren Beruf des Seemanns nichts zu suchen. Die große Liebe, die er meinte in den Armen einer Frau, die jeder für einige Dollars oder Rupien erwerben kann, zu finden, entpuppte sich dann als noch größere Last, denn sie, die vorgibt ihn zu lieben, ist genauso gewissenlos wie er selber.

Storekeeper Hans Sietz

„SOS — Deutscher Tanker fährt vorbei“

„Kapitän schwer beschuldigt“

„Kapitän zurückbeordert“

Unter solchen, nach Kriminaleffekt haschenden Überschriften übernahm die deutsche Tagespresse den Aufschrei der israelischen Presse über den Verlust von zwanzig Seeleuten beim Untergang des israelischen MS „Hashlosa“ im Mittelmeer in der Nacht vom 24. zum 25. Januar 1967.

Hier die Stellungnahme der Hamburg-Süd vom 16. Februar 1967:

MT „St. Michaelis“

Angeblich unterlassene Hilfeleistung im Seenotfall israelisches MS „Hashlosa“.

Aufgrund der derzeit in der israelischen Presse erhobenen Vorwürfe gegen die Schiffsführung des 77 000 Tonnen tragenden Motortankers „St. Michaelis“ hatte die Hamburg-Süd den Kapitän des Schiffes, Paul Eggert, nach Hamburg zur Berichterstattung zurückgerufen.

Die Untersuchungen der Reederei haben folgendes ergeben:

Auf dem Wege von Mena al Ahmadi nach Lavera stand MT „St. Michaelis“ am 24. Januar 1967 um 16.50 Uhr gmt auf folgender Position: 39° 34' Nord, 13° 35,5' Ost. Durchschnittsfahrt 14,8 kn, rw Kurs 301°.

Gegen 20.50 Uhr gmt meldet der Ausguck ein rotes Leuchtfeuer 4 Strich an Steuerbord. Dieser Schein, der für ca. 2 Sekunden sichtbar war, wurde auch vom Kapitän und von dem wachhabenden Offizier Sörensen (Patent A 6) wahrgenommen. Die Wetterlage: West-Nordwest 6/7, heller Mondschein, einzelne, schnell ziehende Wolken, klare Sicht.

MT „St. Michaelis“ befand sich zu diesem Zeitpunkt auf der Position 40° Nord, 12° 30' Ost am Südzipfel eines an Steuerbord liegenden Schießgebietes, für welches laut Navigationswarnung für den Zeitraum vom 24. bis 30. Januar Schieß- und Sprengübungen angezeigt waren.

Mit Ausnahme eines an Backbord-Seite passierenden Entgegenkommers (Abstand ca. 7 Meilen) wurde weder im Radar noch optisch etwas wahrgenommen. Der Funkverkehr lief normal.

Um 21.54 Uhr gmt empfing der Funker folgende Meldung von Neapel Radio:

DDD SOS — following received at 2040 gmt on 2182 kcs from israelian ship hashlosa / 4 XVN mayday position 4029 stop without other information please ship in vicinity keep sharp look out on 2182 kcs and report to napoliradio 242145 gm de IOH +

Diese Meldung wurde später sowohl von Neapel als auch von Rom und Marseille Radio mehrfach wiederholt. In allen Meldungen fehlte die Längenangabe.

Um 00.06 Uhr gmt des 25. Januar 1967 gibt Rom Radio folgende DDD SOS-Meldung:

de IAR — received from napoliradio at 2050 gmt following mayday from s/s hashlosa with only lat 40.25 N long nil stop probably ship 23 january

transit messina strait bnd marsiglia stop ships in course advise this center — iar 250000 gmt — col only lat 40.25 north long nil +

Aufgrund dieser Aufforderung von Rom Radio läßt Kapit. Eggert folgende Meldung an Rom Radio absetzen:

SOS DDD — IAR de St. MICHAELIS / DIEP — our position at 2050 gmt at 40 degrees north 12.30 east saw in direction abt 350 degrees far off one red light abt two seconds radar range twelve miles no target — master 250022 +

Diese Wahrnehmung verbreitet Rom Radio um 00.53 Uhr gmt als Ergänzung zu den bisher ausgestrahlten SOS-Meldungen.

Um 02.58 Uhr gmt meldet sich das israelische Schiff „Moledet“ (Rufzeichen 4XXN) bei MT „St. Michaelis“ und bittet um Informationen über die

Wahrnehmungen, welche sofort übermittelt wurden.

MT „St. Michaelis“ erreichte Lavera am 26. Januar um 02.00 Uhr gmt, um dort die aus 67 500 Iqts bestehende Ladung Rohöl zu löschen.

Die weiteren Ermittlungen haben ergeben, daß sich zu der fraglichen Zeit auch der liberianische Tanker „Eugenie“ und der israelische Tanker „Galgas“ in diesem Seegebiet befanden. Ferner wurde der Hilferuf von den israelischen Schiffen „Meriam“, „Eshkol“ und „Jaffa“ aufgenommen. Alle genannten Schiffe konnten jedoch nicht Kurs auf die Unfallstelle nehmen, da die Positionsangabe unvollständig war.

In Schiffsfahrtskreisen wird vermutet, daß die Ladung des MS „Hashlosa“ übergegangen ist. Längsschotten nicht gesetzt waren und dadurch der schnelle Untergang des Schiffes erfolgte.

Unser **Kehrwieder** Reeder-Interview



Ernst Meier-Hedde, Mitinhaber der Bremer Schlüssel-Reederei — fünf Massengutschiffe mit zusammen 60385 BRT, deren Namen auf ... tor enden — ist gebürtiger Hamburger. Ein Jahr vor Beginn des Ersten Weltkrieges erblickte er das Licht einer Welt, die sich anschickte, zusammenzubrechen. Das Gymnasium entließ den Abiturienten in eine Zeit politischer Wirren und trostloser Massenarbeitslosigkeit. In doppelter Hinsicht also ganz von unten begann Meier-Hedde seinen Aufstieg im Schiffsfahrtsberuf zum Reeder und schließlich zum Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Reeder. Dieser Erfolg ist, wie kann es in diesem Gewerbe anders sein, ein Erfolg von zielstrebig geleiteter Arbeit. Dies sind die Stationen des beruflichen Werdeganges:

Schiffsfahrtslehre und anschließend Praxis im In- und Ausland — Nach Ende des Zweiten Weltkrieges Vorstandsmitglied der Unterweser Reederei — 1950 Mitbegründer der Schlüssel-Reederei, deren Mitinhaber er bis heute ist — 1958 kaufmännischer Schaffer in Bremen — In den Jahren darauf Mitglied in verschiedenen Kommissionen und im Verwaltungsrat des Verbandes Deutscher Reeder — 1962 bis heute Mitglied des Präsidiums des Verbandes Deutscher Reeder — 1965 und 1966 Vorsitzender des Verbandes Deutscher Reeder.

Eine derartige Laufbahn bedarf keines Kommentars. Sie spricht für sich, charakterisiert sie doch besser als alle Worte eine der See verhaftete Kaufmannspersönlichkeit, der Zurückhaltung und Bescheidenheit in so hohem Maße zu eigen ist, daß die Redaktion ausdrücklich gebeten wurde, alle Lobhudeleien in „Kehrwieder“ zu unterlassen.

Kehrwieder fragte:

Herr Meier-Hedde, sind Sie trotz der außergewöhnlichen Schwierigkeiten, denen sich das Schiffsfahrts-gewerbe aufgrund seiner Besonderheiten immer, insbesondere aber in unserer Bundesrepublik gegenübersteht, gerne Reeder?

Diese Frage ist schon einmal in einem Rundfunkinterview an mich gestellt worden. Ich habe damals geantwortet: „Wenn ich noch einmal auf die Welt kommen sollte, würde ich wieder Reeder werden.“ Diese Antwort gilt auch heute noch.

Probleme hat schließlich jedes Gewerbe, und meiner Meinung nach werden die Schwierigkeiten in der Seeschifffahrt mehr als kompensiert durch die Reize, die diesem Gewerbe eigen sind. Diese sehe ich beispielsweise in der Tatsache, daß das Betätigungsfeld des Reeders weltweit ist und seine Tätigkeit nicht nur von kaufmännischen Gesichtspunkten bestimmt wird, sondern ebenso durch die Technik und die Nautik.

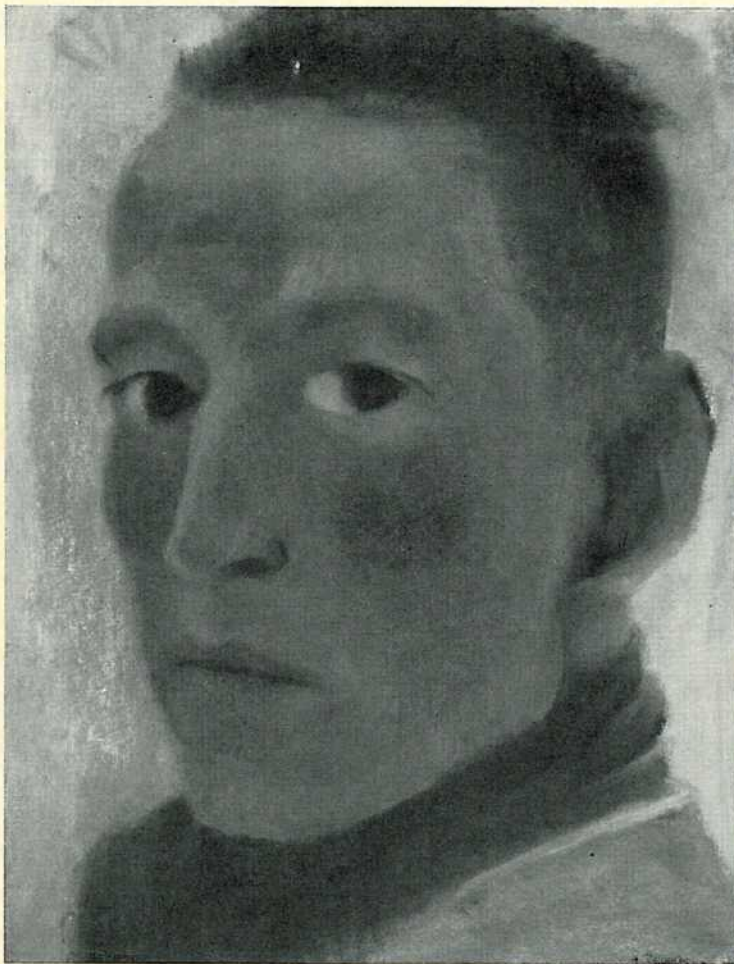
Sind Sie der Meinung, daß die Berufsauffassung bzw. die Arbeitsmoral unserer Seeleute heute schlechter ist als früher?

Aus der Tatsache, daß Sie diese Frage überhaupt an mich stellen, geht schon hervor, daß hier ein Problem liegt, das uns ernstlich beschäftigt. Ich kann diese Frage nicht allgemeingültig mit einem „Ja“ oder mit einem „Nein“ beantworten. Bei dem größten Teil unserer Seeleute stehen jedenfalls die Berufsauffassung und die Arbeitsmoral nicht hinter den früheren Maßstäben zurück. Ohne diese Seeleute würden unsere Schiffe nicht so erfolgreich fahren, wie sie es effektiv tun. Bei einigen aber steht die Arbeitsleistung in keinem Verhältnis zu den verbesserten Arbeitsbedingungen, Unterbringungen und den erheblich gestiegenen, auch real gestiegenen, Heuern. Diese Mitglieder der Besatzung nutzen nicht nur uns aus, sie kassieren ihre Heuer letzten Endes auch zu Lasten ihrer Kameraden, die ihre Arbeit mitmachen müssen.

Hier besteht ein krasses Mißverhältnis zwischen den Leistungen, die wir als Arbeitgeber erbringen, und den Gegenleistungen, die wir erwarten. Bezeichnenderweise nimmt in den letzten Wochen die Zahl dieser Arbeitsunlustigen ab im selben Verhältnis wie die Lage auf dem Arbeitsmarkt sich entspannt. Im übrigen bin ich der Meinung, daß sich die Personalprobleme bei uns in der Seeschifffahrt nicht wesentlich unterscheiden von den diesbezüglichen Problemen in Landbetrieben. Dies gilt sowohl für die Personalknappheit als auch für die Berufsauffassung und die Arbeitsmoral.

Welche Erklärung würden Sie finden als Ursache für Ihren persönlichen Erfolg?

Ich möchte verweisen auf meine Antwort auf Ihre erste Frage. Ich bin gern Reeder und habe so das Glück, mein Geld dort verdienen zu können oder zu dürfen, wo ich mich „berufen“ fühle. Wenn Beruf und Neigungen zusammenfallen, so ist eine wesentliche Basis für den Erfolg gegeben. Zudem habe ich in meinem Leben nicht nur hart gearbeitet, sondern auch viel Glück gehabt.



Einige mit Preisen ausgezeichnete Arbeiten unseres gemeinsam mit der Famous Artists School veranstalteten

Mal- und Zeichenwettbewerbs für Seeleute

Die hier abgebildete Auswahl erfolgte unter dem Gesichtspunkt der Reproduktionsfähigkeit in Schwarz-Weiß

1. Preis DM 500.-

Funkoffizier Heiner Palinkas (Hermann Dauelsberg)

Wir könnten über Jahre hinaus unsere Bildseiten mit den Einsendungen dieses zur See fahrenden Künstlers füllen, so weit reicht der Bogen dieses Talents, das die Jury in Erstaunen setzte. Kein Material, ob Kohle, Kreide, Wasserfarbe, Öl, Tempera, Linoleum oder Kupferplatte, das dieser tastendrückende Musensohn nicht zu handhaben verstünde. Seine Einsendungen — so die einhellige Meinung der Jury — wären allein eine Ausstellung wert. Bei Betrachtung der Karikaturen, von denen wir eine kleine Auswahl bringen (rechte Seite), meint man schmunzelnd, Olav Gulbransson sei wieder auferstanden.

Selbstbildnis (Aquarell) des Gewinners des 1. Preises, F. O. Heiner Palinkas

2. Preis DM 300.-

Zweiter Steward Karl Heißl (Hapag)

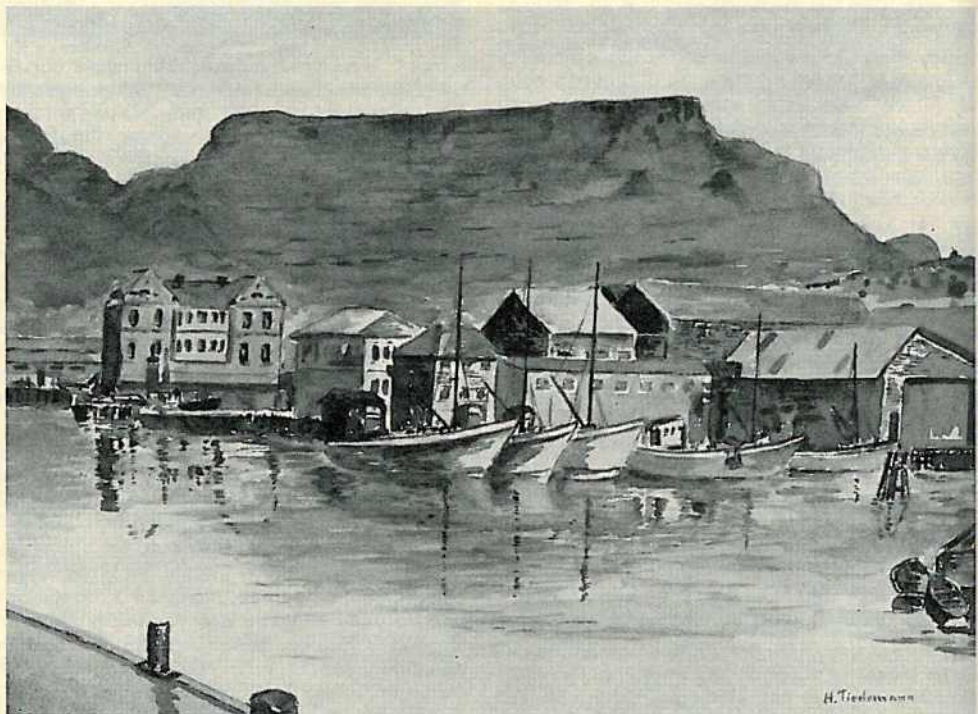
v



3. Preis DM 150.-

Erster Steward Hans Tiedemann (John T. Essberger)

v



In unserer nächsten Ausgabe veröffentlichen wir an dieser Stelle einige Preisträger unseres Fotowettbewerbs für Seeleute: „Schiffe — Meere — Häfen“. Auch unter diesen Einsendungen befinden sich wahre Meisterwerke, die zusammen mit den gemalten und gezeichneten Arbeiten einen

guten Erfolg für die in Vorbereitung befindliche Ausstellung erwarten lassen. *Kehrwieder* hofft auf diesem Wege einen Beitrag zur Richtigstellung des falschen Bildes des Seemanns in der deutschen Öffentlichkeit leisten zu können. *Kehrwieder* wird darüber berichten.

Die See

Von einem Seefahrer-Poeten

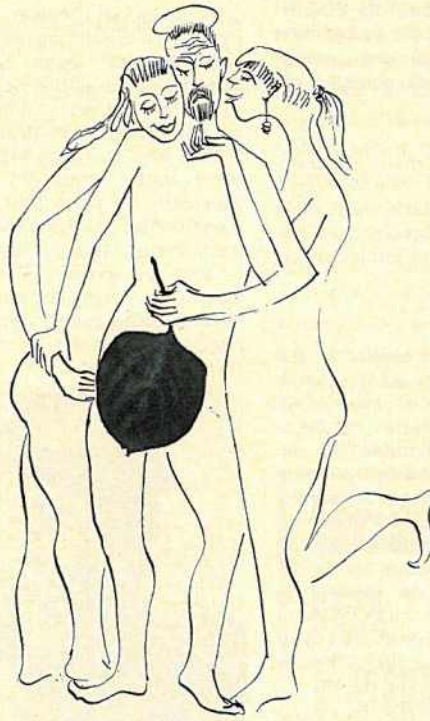
Wat abends lies an Strand ranspölt,
wat rauschen, murmeln, plätschern deit
un jümmers geelen Sand upwöhlt,
wenn sacht de Wind von buten weiht,
dat is de See!

Wat sick so dreist un dull gebärdet,
wenn örndlich mal de Storm loshuht!
Wat jeden Fischersmann gefährdet,
de abends dörch den Strom dörchpullt,
dat is de See!

Wo veel Seelüd dat wör to'n Graff?
Wo mennich Scheep wohl ünner licht?
Dor weet keen Minsch mehr wat vun af,
un de dat weet, de swicht.
Un dat is de See!

Un weil ik di to Hus nich hör,
dien Plätschern un dien Stormgebrus,
deswegen ward mien Hart so swör
un dat treckt mi wech vun't Hus!
To di, mien See.

Steward Joachim Gnutzmann jun.



Die Versuchung des Antonius
Federzeichnung Palinkas

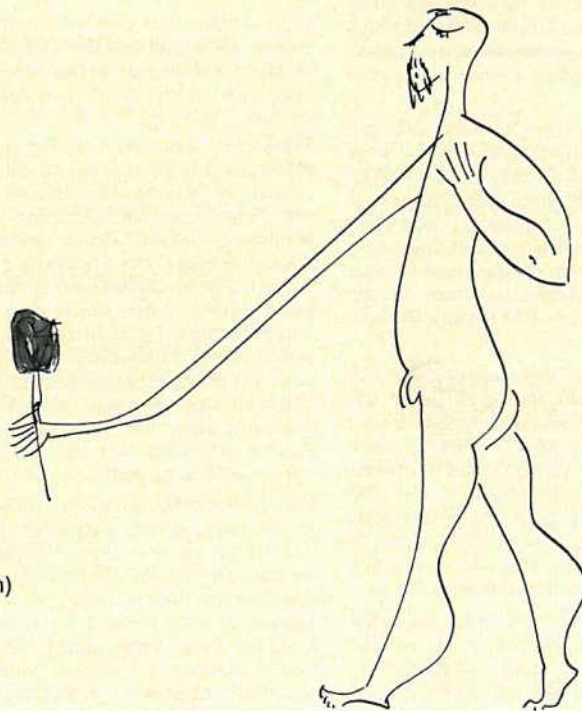
Lieben muß ich Dich

Illustration Palinkas

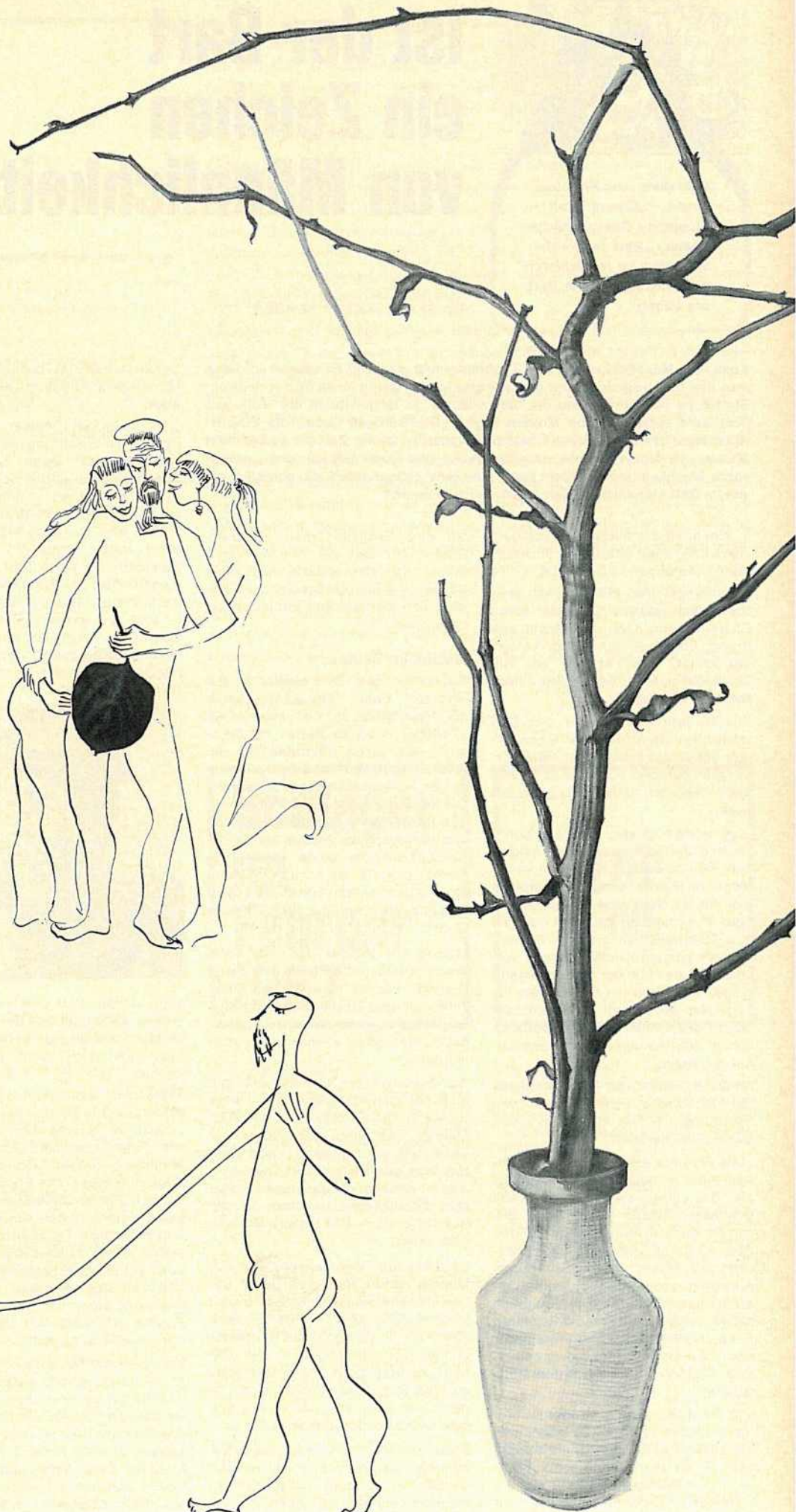
Lieben muß ich Dich, Belinde,
Dich, die Rose dieser Flur!
Dich nicht lieben, wäre Sünde
gegen Schöpfer und Natur!

Lieben muß Du mich, Belinde,
mich, der Dir die Rose gibt;
und zu lieben hast Du Gründe:
Man wird schöner, wenn man liebt.

(Joh. Ludw. Wilh. Gleim)



Bleistiftzeichnung Palinkas





Charakter „von Kraft und Macht“, „Charme“ mit Stoppeln · Der männliche Busen · „Eine männliche Schwäche zu retuschieren“ Siebeneinhalb Meter Bart pro Leben

Ist der Bart ein Zeichen von Männlichkeit?

Ein Bericht von EVA BERGER

Kann man Männlichkeit mit dem Zentimetermaß messen? Es scheint so, wenn man den Stolz registriert, mit dem manche junge Herren ihren Bart vorweisen: Sie fühlen sich umso mehr als Supermänner, je länger ihnen die Wolle aus dem Kinn sprießt. Schon Molière sagte: „Die Bärtigen haben die Macht!“ Allerdings: der französische Komödiendichter, zu seiner Zeit ein gefürchteter Meister der Ironie, meinte zuweilen genau das Gegenteil von dem, was er sagte. Machte er sich zu Recht lustig über jene Zeitgenossen, die glaubten, mit vollem Bart Männlichkeit demonstrieren zu können?

In einem Nachschlagewerk aus dem Jahre 1890 steht unter dem Stichwort „Bart“ die folgende Definition:

„Das Siegel der Männlichkeit, welches dem ganzen Gesichte einen Charakter von Kraft und Macht aufdrückt. Eben weil der Bart den Mann bezeichnet, fehlt er da, wo die Männlichkeit fehlt: bei Weibern, Knaben und Kastraten.“

Vor 75 Jahren mag man den Bart tatsächlich als Attribut der Männlichkeit betrachtet haben. Der New Yorker Motivforscher Hamilton C. DeWitt sieht den Bart jedenfalls ganz anders:

„Die üppige Büste, die zum Kennzeichen der selbstbewußten, modernen Frau geworden ist, löst in vielen Männern Minderwertigkeitskomplexe aus, da sie nicht über ein gleichwertiges Merkmal verfügen, mit dem sie ihre Überlegenheit sichtbar demonstrieren können. Dieser Mangel veranlaßt viele Männer, überwiegend junge, nach einer Art männlichem Ersatzbusen zu suchen. Das heißt: sie lassen sich einen Bart als vermeintliches Zeichen spezieller Männlichkeit wachsen.“

Ähnliche Gedanken veröffentlichte die kanadische Schriftstellerin und Psychologin Gloria Allyson in ihrem Buch „The He-Man“:

„Das Prestige von Mädchen im Teenager-Alter ist heute zweifellos größer als das ihrer männlichen Altersgenossen. Woran liegt das? Bestimmt auch in einem bedeutenden Ausmaß daran, daß viele junge Mädchen mit einem übergroßen Busen Aufsehen erregen. Was bleibt den armen jungen Männern da übrig, um neben ihren kurvenschwingenden Freundinnen zu bestehen? Die Natur hat ihnen keinen Busen gegeben — also flüchten sie sich in den Bartwuchs.“

Das ist nicht gerade schmeichelhaft für die Barträger. Selbst wenn man bis zu den alten Germanen zurückgeht — wie hierzulande sehr beliebt — finden Bärtige keinen Trost. Die Germanen benutzten schon zur Bronzezeit Rasiermesser, mit denen

sie ihre Gesichter glatt schabten. Später, zur Zeit der Römer, waren ihnen zwar starke Bärte auch nicht fremd — aber ein besonderes Zeichen von Männlichkeit erblickten sie darin nicht.

Nachts im Beutel

Gehen wir dem Bart einmal an die „Wurzel“. Unter Heinrich IV. galt er als Hauptstück in der männlichen „Toilette“. Es gab Bärte „en éventail“, „en queue d'hirondelle“, „en feuille d'artichaut“ und Schnurrbärte in den verschiedensten Variationen. Die Kavaliere jener Zeit benutzten für ihre Bärte eigene Färbemittel, Beizen und Wohlgerüche. Nachts wurde die Backenzierde in einen Beutel gesteckt, um sie zu schützen. Wenn eine Dame einem Herrn den Bart bürstete, hielt man das für eine hohe Gunst.

Ludwig XIII. brachte dann die Bärte etwas in Mißkredit. Als er den Thron bestieg, war er nämlich erst neun Jahre alt und deshalb bartlos. Man trug bald nur abgestutzte Knebelbärte, die immer kleiner und kürzer wurden.

Als Synonym für Männlichkeit galt also der Bart damals nicht — eher für männliche Eitelkeit. Und daß auch Männer eitel sind, gilt nachgerade nicht mehr als Neuigkeit: nach einer Umfrage des Instituts für Demoskopie in Allensbach gestanden sogar acht Prozent aller Männer in der Bundesrepublik, daß sie eigentlich zu eitel seien!

Es sind kaum Fälle bekannt, daß sich Männer einen Bart aus purer Bequemlichkeit wachsen ließen. Immer stecken dahinter Motive der Eitelkeit oder der Psychoanalyse. Entweder kommt dem Betreffenden sein Gesicht zu breit oder seine Oberlippe zu lang vor, oder er fühlt sich „so nackt“ im Gesicht, oder er will einfach interessanter aussehen.

Allzu schnell wird man dahinterkommen, daß nicht Männlichkeit der Grund ist, sondern geradezu Unmännlichkeit, die mit eben diesem Bart verborgen werden soll.

Der international bekannte Wiener Modefriseur Friedrich Grohmann erklärt:

„Ich habe in meiner 25jährigen Praxis die Erfahrung gemacht, daß jene Männer Bärte tragen, die irgendeine männliche Schwäche ‚retuschieren‘ wollen — und sei es nur die Schwäche, sich einzubilden, sie hätten eine Schwäche. In ihrer Jugend tragen natürlich auch viele Künstlertypen einen Bart, um zu demonstrieren, daß sie anders sind als die anderen. Das Kavaliärsbärtchen — also die schmale Fliege auf der Oberlippe — typisiert eine ganz bestimmte Kategorie von Männern: nämlich die, die sich nach außen hin



sehr salopp, flott und verführerisch geben. Aber daß sich der Typus des Ur-Mannes einen Bart wachsen läßt, habe ich noch nicht beobachten können.“

Tatsächlich kann man häufig beobachten, daß unter den als besonders „männlich“ eingestuften Berufen — wie Feuerwehrmann, Matrose und ähnliche — viele Männer feminine Züge aufweisen. Die Erklärung dafür ist, daß der feminine Mann versucht, seine Eigenschaften durch eine betont männliche Tätigkeit zu kompensieren. Diese Auffassung ist in etwa auch auf die Barträger anzuwenden. Wie weit sich allerdings vom Äußeren eines Menschen exakt auf seine Psyche schließen läßt, ist natürlich nur schwer zu sagen.

Vom Bart auf Männlichkeit schließen zu wollen, scheint allerdings ein Trugschluß zu sein. Alte Schriftsteller zitieren Kinder, die bärtig waren und Männer, die nie einen Bart bekamen, obwohl ihnen kein anderes Merkmal ihres Mannestums abging. Im 16. Jahrhundert war in Deutschland Ritter Eberhard von Talberg wegen seines überdimensionalen Bar-

tes berühmt: er ging ihm bis an die Füße, reichte von da wieder zurück bis an die Taille und konnte dann noch um einen Stock gewickelt werden. Über eine außergewöhnliche Männlichkeit des Recken ist jedoch nichts bekannt...

Wie konnte dann heute überhaupt wieder die Mär entstehen, der Bart sei ein Zeichen der Männlichkeit? Vermutlich ist die weitgehende Entidolisierung des Mannes dafür verantwortlich. In einer Zeit, da die Männer von ihren Sockeln gestürzt sind, wird flugs jedes männliche Attribut — wie der Bart — zum Symbol der Männlichkeit erhoben.

Nicht jeder kann James Bond sein. Und nicht jedem schlägt die Stunde 007. Aber jeder kann Barträger und dadurch ein „männlicher“ Mann sein. Erfreulicherweise durchschaut die Mehrzahl der Männer die Faden-scheinigkeit dieser Scheinkonsequenz. Solange sie noch im Pubertätsalter sind, versuchen sie zwar gern jede Manipulation, um den ersten Kinnflaum hervorzuzaubern. Heranwachsende pflegen die ersten Bartstoppeln als Zeichen ihres Erwachsenseins zu werten.

Sind sie es dann wirklich, denken nur die wenigsten daran, den stoppeligen „Charme“ zu konservieren. Sie „vergeuden“ lieber insgesamt rund 40 Stunden im Jahr mit Rasieren. In seinem Leben schabt sich der Durchschnittsmann millimeterweise etwa siebeneinhalb Meter Bart ab! Würde er das tun, wenn dabei tatsächlich siebeneinhalb Meter Männlichkeit verloren gingen?

Vermutlich hatte deshalb auch Erzbischof Theoklit von Athen unrecht, als er 1961 seinen Priestern in einem Edikt zur Pflicht machte, sich spätestens in einer Frist von zwei Monaten einen Bart wachsen zu lassen. Der Primas von Griechenland begründete seine Forderung mit den Worten: „Bärte flößen Respekt und Ehrerbietung ein.“

Der überwiegende Teil der griechischen Presse reagierte damals auf Theoklits Anordnung sehr scharf. Wenn erst der Bart einen Priester zur Respektsperson macht, so hieß es in zahlreichen Zeitungsartikeln, dann ist der Respekt wohl ziemlich unverdient...

Was nun die Frauen und Mädchen angeht, die ja mit den Barträgern auskommen und leben müssen, so ist da der Geschmack nicht ganz einheitlich. Renate D., 20 Jahre alt, von Beruf technische Zeichnerin, bekundet Vorliebe für Stoppelkinne. Sie sagt: „Es kitzelt so schön beim Küssen.“

Aber Renate ist in der Minderheit. Die überwiegende Mehrzahl aller Frauen in der Bundesrepublik, in Österreich und der Schweiz lehnt bärtige Männer ab: als unschön, lächerlich, unhygienisch, unmännlich(!).

Christa G., 29jährige Hausfrau, präzisiert diese Aversion so: „Ich weiß nicht, was bei so einem ungewaschenen Adam mit Vorhängebart appetitlich und männlich sein soll!“

Der „männliche Busen“ scheint sich nicht durchzusetzen...

Sind Sie beliebt?

Ja Nein

1. Haben Sie die Gewohnheit, in andere Gespräche hineinzuplatzen und Ihre Ansicht unbedingt zum besten zu geben? 5 12
2. Macht es Ihnen etwas aus, in einer Diskussion oder im Spiel zu unterliegen? Versuchen Sie durch Ausreden, durch Angeben von besonderen Gründen, die Niederlage zu verbergen? 3 15
3. Wenden Sie sich mit Sorgen beruflicher oder familiärer Art an andere und fragen Sie um Rat und Hilfe nach? 6 15
4. Wenn Sie mit den anderen, die Ihnen völlig gleichgestellt oder gleichberechtigt sind, zusammenarbeiten, bekommen Sie mit diesen Streit, fühlen Sie Ihre Kompetenzen verletzt? 1 15
5. Sind Sie spöttisch veranlagt und machen sich gerne über die Kleidung, das Wesen, das Aussehen anderer Menschen lustig? 4 11
6. Können Sie sich in einen anderen Menschen hineinversetzen, um zu verstehen, warum er so oder so handelt? 14 1
7. Mischen Sie sich ungefragt hinein, wenn zwei streiten und wollen Sie Schiedsrichter spielen? 5 15
8. Können Sie sich bestätigen, daß Sie hilfsbereit sind und anderen Menschen gerne Gefälligkeiten erweisen? 15 1
9. Gehört es zu Ihrer Lebensanschauung, immer lustig zu sein, wenn Ihnen andere Menschen zusehen? 12 6
10. Sind Sie bestrebt, mit allen Menschen auf gutem Fuß zu stehen, auch mit denen, die Sie nicht leiden können? 12 1
11. Kann man zu Ihnen leicht „Du“ sagen bzw. bieten Sie leicht das „Du“ an und haben Sie viele Freunde? 13 3
12. Wenn jemand in Gesellschaft der Mittelpunkt ist, Witze macht, Reden hält, Spiele arrangiert, sind Sie derjenige? 14 6
13. Prüfen Sie, ob Sie gern fremde Bücher entleihen, jemand anderen etwas für Sie tun lassen? 2 10
14. Sind Sie ein spontaner Mensch, d. h. halten Sie mit Ihrer Meinung nicht zurück, sondern geben Sie Ihr Urteil ohne Überlegung ab? 6 15
15. Ist es leicht, Ihnen zu nahe zu treten, fühlen Sie sich leicht beleidigt oder zurückgesetzt? 2 12
16. Sind Sie davon überzeugt, daß Sie bei Unterhaltungen nicht mit Ihrer Meinung durchdringen, wollen Sie gerne, daß man Ihre Ausführungen anhört und beachtet? 4 11
17. Glauben Sie, einem anderen auch die Schattenseiten einer Sache klarmachen zu müssen? 4 11
18. Sagen Sie einem Menschen, den Sie zwar nicht ausstehen können, der Ihnen aber bei der Verfolgung Ihrer eigenen Pläne nützlich erscheint, Schmeicheleien, versuchen Sie, ihm einen Gefallen zu tun? 10 5
19. Ist Ihrer Meinung nach nur die Weltanschauung richtig, die Sie sich zurechtgelegt haben, glauben Sie, daß nur die Auffassung von Moral, Beruf und anderen Dingen richtig ist, die Sie haben? 1 15
20. Können Sie es neidlos anhören, wenn man in Ihrer Gegenwart von anderen gut spricht? 5 15

Bitte zusammenzählen:

Summe durch 20 dividieren:

Ihre Endzahl:

Und nun die Antwort auf die Frage: Sind Sie beliebt? Suchen Sie Ihre Endzahl: **Endzahl unter 7:** Leider recht unbeliebt! Wer weniger als sieben hat, ist einer von den ewig Griesgrämigen, den Kratzbürsten, den groben Klötzen. Aber auch die „Besserwisser“, die Pedanten, die Stänkerer, kurz gesagt — die Patent-Ekel müssen sich leider sagen lassen, daß sie schleunigst zusehen sollen, über 7 hinaus zu kommen!

Endzahl höher als 11: Allzu beliebt ist auch bedenklich! Mehr als 11 — das heißt, man ist von einer etwas fragwürdigen Beliebtheit, die nicht durch das freundliche, heitere Gemüt des Betreffenden erzielt wird, sondern der weniger schönen Tatsache zuzuschreiben ist, daß man Sie zu den Schmeichlern, den Strebern zu rechnen hat, die durch Lohhudelei etwas zu erreichen suchen. Auch die Schwächlinge, die kein Rückgrat haben und gerne die Handlanger der anderen machen, gehören hierher.

Zwischen 7 und 11 liegt die gute Bilanz: Sollten Sie nicht manchmal zuviel Verständnis für die Fehler und Schwächen der anderen haben? Wahrscheinlich sind Sie, je näher Sie der 11 kommen, auch desto vertrauensseliger, bis zum schwachen Nachgeben. Sie sollten sich selbst das Rückgrat etwas steifer machen! Wenn Sie mehr zu der 7 herabsteigen, dann empfiehlt es sich für Sie, etwas mehr Psychologie im Verkehr mit den Mitmenschen anzuwenden. Hand aufs Herz! Sie sind — wenn Sie der 7 nahekommen — etwas rechthaberisch.

Allen mit der Zahl 9 gratulieren wir! Denn sie sind die Lebenskünstler, die wissen, daß Beliebtheit vielen Kummer, Ärger und manche Sorge erspart. Ihr Leben verläuft reibungslos, soweit es auf sie selbst ankommt. Ihr Leben ist eine glückliche Mischung aller Kräfte, die bei ihnen harmonisch zusammenwirken, wo sie bei anderen heftig aufeinanderprallen. Diesen Menschen der Zahl 9 ist auch bekannt, daß man nicht allen Mitmenschen gefallen kann. Sie sehen es deshalb als ganz natürlich an, daß man es zur richtigen Zeit verstehen muß, sich unbeliebt zu machen, dann nämlich, wenn einem etwas auf den Hals rücken will, das nicht ganz sauber erscheint. Das Beste, was man von den Menschen mit der Zahl 9 sagen kann, ist, daß sie sich allgemeiner Achtung erfreuen.

Irene Thorell (ici)

**Schlager
im
Februar
1967**

**TOP
FIVE**

1. I'm A Believer

The Monkees haben's nun auch bei uns geschafft! Man muß nur daran glauben, dann kommt das Glück! Wir gratulieren zum Stehvermögen. The Monkees haben überzeugt. Und jetzt „believe“ auch wir ihrem Talent. Denn fast wie die Beatles — über Nacht — haben sie sogar merry old England mit diesem Hit erobert. Ebenso die USA und Holland. In allen drei Ländern ist ihr Schlager zur Zeit ebenfalls der Top-Hit.

2. Save me

Dave Dee, Dozy, Beaky, Mick & Tich beten nicht wie andere Leute: God save the Queen! Sie sind durch und durch subjektiviert. In diesem Geschäft ist das vielleicht ja auch die einzige stets einsatzbereite Waffe zur Verteidigung. Wie dem auch sei, die Compagnie-Gesellschaft wirkt immer wieder recht originell, witzig und einfallsreich. Man muß die Jungens schon ernst nehmen. Sie sind mit Leib und Seele dabei ...

3. Dear Mrs. Applebee

Ja, ja die Bienen ... David Garrick machte nicht nur hier mit der Seinen Furore. Doch

bitte Vorsicht auch vor diesen Äpfeln — denn vielleicht beißt man dabei in eine Biene — surrealistisch gedacht ... Übrigens ein Schlager, der sehr großen Anklang fand und in Belgien noch unter der Nr. 1 rangiert.

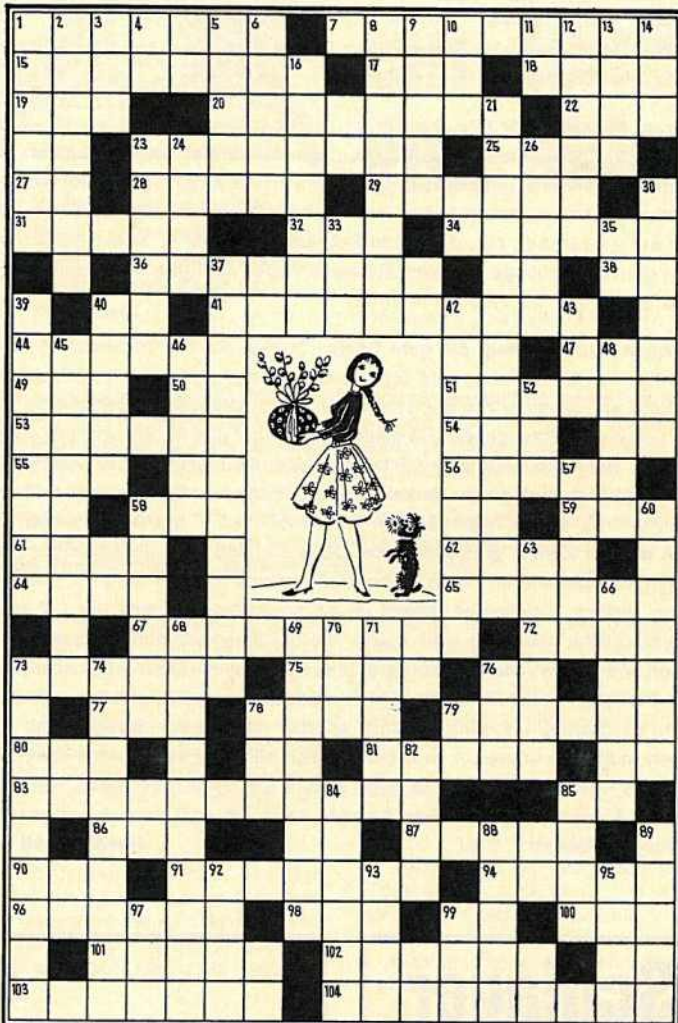
4. Frag nur dein Herz

Und hier fragen wir Roy Black, ob zu diesem netten Song vielleicht (ganz im Geheimen!) das Soldatenlied Nr. 1 Pate gestanden hat? Aber warum auch nicht! „Frage doch das Meer, ob es Lie - be kann scheiden, frage doch das Herz, ob es Treue brechen kann ...“ Immer ein dankbarer Titel und Roy stets der richtige Wellen(pardon) Herzensbrecher dafür!

5. Dead End Street

The Kinks gerieten zwar in eine „Sackgasse“, doch lag an deren Ende die Nr. 5 der Spitzenschlager. Last but not least! Sie kamen immerhin von weit her — von Nr. 15!

Bis zum nächstenmal!
Herzlichst Ihre **Magdalena Ahlers**
(Copyright der Schlagerreihenfolge
by „Musikmarkt“)



Wir wünschen allen Lesern frohe Vierundreißig

Waagrecht: 1. Bergmännisch: senkrecht geführter Grubenbau, 7. Krankenpfleger, 15. Gehilfe des Spielbankhalters, 17. zu keinem Zeitpunkt, 18. Schusterahnen, 19. landwirtschaftliches Anwesen, 20. Nasenlöcher eines Pferdes, 22. elektrisch geladenes Teilchen, 23. Erinnerung, 25. Vorzeichen, 27. Kraftfahrzeug-Kennzeichen von Landau (Pfalz), 28. größte Stadt Afrikas, 29. weiser Ratgeber der Trojasage, 31. Schweifstern, 32. französisch: nein, 34. Frühlingsfest, 36. seemännisch: ausladen, 38. Fürwort, 41. motorsportliche Veranstaltung, 44. Einzelsänger oder Einzelspieler, 47. griechische Göttin der Verblendung, 49. lateinisch: für, je, 50. Fürwort, 51. Hafenstadt in Marokko, 53. gekräuselter Wollstoff, 54. englisch: Eis, 55. deutsche Vorsilbe, 55. Kurzwort für Lichtbild, 58. Abkürzung für Alabama, 59. Gattung, 61. Himmelsrichtung, 62. alte kleine niederländische Kupfermünze, 64. Männername, 65. im großen (franz.), 67. Frühlingsblumen, 72. Nebenfluß des Rheins in der Schweiz, 73. Halsentzündung, 75. portugiesischer Seefahrer, 77. Weltmacht, 78. nordischer Hirsch, 79. Schuldner, 80. Himmelsrichtung, 81. Quellfluß der Weser, 83. Geschehen, das wie ein schlechter Scherz wirkt, 86. in geringer Entfernung, 87. Metall, 90. Kfz.-Kennzeichen von Erbach (Odenwald), 91. häufige Zimmerpflanzen, 94. Europäer, 96. geflochtene Behältnisse, 98. arabisches Segelschiff, 100. Strauß, 101. sächsische Fabrikstadt, 102. die Zähne betreffend, 103. Wettfahrt auf dem Wasser, 104. groß, kein Kind mehr.

Senkrecht: 1. Neckischer Mensch, 2. Stadtgrafschaft in der englischen Grafschaft Surrey, 3. Stadt an der Saale, 4. Flußlandschaft, 5. offizielle Landessprache in Indien, 6. nicht billig, 8. Radiozubehöre, 9. Gesichtsausdruck, 10. lateinisch: Luft, 11. Geliebte des Zeus, 12. Kriegsschiff mit drei Ruderreihen übereinander, im Altertum, 13. englische Schulstadt, 14. arktisches Jagd- und Nutztier, 16. Fehlfarbe im Kartenspiel, 21. erkrankte oder verletzte Tiere töten, 23. Hahnenfußgewächs, 24. politischer Begriff der Gegenwart, 26. Maschine, die Bewegung erzeugt, 30. Unglück, 33. Hörorgan, 35. Skatausdruck, 37. spanische Landschaft, 39. italienische Art der Kaffeezubereitung, 40. schick, 42. bildlich: gegensätzliche Menschen, 43. Zeiteinheit, 45. Menschenaffe, 46. greisenhaft, 48. Fassung, Wortlaut eines Schriftstückes, 52. in Fremdwörtern: neu, 57. Gebirgszug der Karpaten, 58. schöner Jüngling der griechischen Sage, 60. italienischer Komponist, 63. Gebiet in Afrika, 66. von Mörike erdachte Märcheninsel in der Südsee, 68. des Lesens und Schreibens Unkundiger, 69. Zentralf Flughafen von New York, 70. Fürwort, 71. mild, zart, 73. staatlich approbierter Heilmittelbereiter und Heilmittelhändler, 74. Erfinder der Buchdruckerkunst, 76. englisch: rot, 78. unbestimmter Artikel, 82. foppen, 84. Heldengedicht von Homer, 85. schmale Stelle, 88. berühmte indianische Sängerin, 89. Farbe, 92. Überbleibsel, 93. Besitzföhrwort, 95. Nährmutter, 97. Frauenkurzname, 99. Abkürzung für absoluter Druck.



Klar bei Schmunzelaugen

Geographieunterricht auf dem Schulschiff. „Wohin fließt der Rhein?“ fragt der Ausbildungsoffizier. „In die Nordsee, Herr Schulze.“ „Sehr gut. Und wo ist die Quelle?“ „Am anderen Ende, Herr Schulze!“

chen?“ „Ach, Sie sind doch Herr Lustig?“ „Nein, mein Name ist Finkenrost!“ „Ja, stimmt“, lenkte da Frau Pomeisl sofort ein, „von Ihnen hat sie mir auch schon erzählt!“

„Angeklagter, das Gericht hat Sie der Bigamie für nicht schuldig befunden. Sie sind frei und können nach Hause gehen.“ „Danke, Herr Richter, ich würde aber gern erfahren, zu welcher Frau ich ungestraft gehen darf.“



„Ich hab' sie gefunden — ich hab' die versteckten Eier gefunden!“

Unser Paul war an Land geblieben. Er mußte sich einen großartigen Job beschaffen haben, doch keiner wußte, um welche Art Verdienstquelle es sich bei Paul handelte. Als Paul wieder einmal bei Ankunft des Schiffes zur Begrüßung an die Pier kam, fragten ihn seine alten Freunde: „Wovon lebst du eigentlich?“ „Von meinen sieben Brieftauben.“ „Aber Paul, von sieben Brieftauben kann man doch nicht leben!“ „Doch, sehr gut sogar, denn morgens verkaufe ich sie und abends kommen sie wieder zurück.“

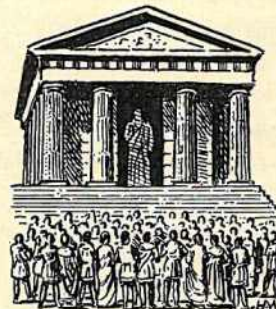
Emil, Nautiker im ersten Semester, rief bei der gutmütigen Zimmervermieterin Frau Pomeisl an: „Entschuldigen Sie, ist meine Braut zu spre-



„Du kannst sagen, was du willst — der Frühling ist heute auch nicht mehr das, was er einmal war!“

„Ich habe gehört, daß du auf die Ingenieurschule gehst. In welchem Semester bis du denn eigentlich?“ „Ich bin genau im dritten Jahr im ersten Semester.“

„Sind Sie der Schiffsingenieur mit 21 Kindern?“ „Nein, ich bin bloß sein Assi!“



Lautsprecher im alten Griechenland

In Theben stand vor rund 4000 Jahren eine Götterstatue, die den Pilgern mit lauter Stimme die Zukunft weissagte. Vor ihren Mund war eine aus Magenhäuten von Kälbern bestehende Schallmembran gespannt. Diese war mit einem feinmaschigen Netz aus dünnen Silberdrähten verbunden, in das ein Priester die orakelhaften Worte sprach. Durch dieses System vielfach verstärkt, tönten die Worte mit überirdischem Klang über die Pilger.



Staub im Weltall?

Eine unendliche Menge Staub befindet sich im Weltraum. Er verdeckt manche helleuchtenden Sterne, deren Licht deshalb nur noch ganz schwach zu uns leuchtet. Das gibt den Wissenschaftlern die Möglichkeit, den Staub zu messen. Er zerstreut das auf ihn fallende Licht. Aus dem Rest des nicht zerstreuten Lichtes kann man die Staubmenge errechnen. Immerhin umfaßt der im Weltall schwebende Staub etwa ein Prozent der Masse aller Sterne.

Schottisch

Von Peter Wald

James Mac Dougall aus Aberdeen hatte beschlossen, nach Australien auszuwandern, um dort als Viehzüchter sein Glück zu machen.

„Vergiß nicht, Jimmy“, sagte sein jüngerer Bruder Freddy, „wenn sich eine fremde Kuh auf deine Felder verläuft, sie zu melken, bevor du sie fortjagst!“

„Eines macht mir Sorge, Jimmy“, sagte Sandy, der andere Bruder, „in Australien sind die Schuhe viel teurer als bei uns hier!“

„Darüber habe ich auch schon nachgedacht“, entgegnete James Mac Dougall, „und ich habe mir vorgenommen, dort eben größere Schritte zu machen, dadurch die Schuhe weniger abzunützen und so die Preisdifferenz auszugleichen...“

Tatsächlich brachte es James Mac Dougall in der neuen Heimat Australien durch Fleiß und Rechtschaffenheit bald zu erheblichem Wohlstand. Aber nach sieben Jahren packte ihn das Heimweh, und weil sich auch die Gelegenheit einer besonders billigen Seereise ergab, beschloß er, der alten Heimat einen Besuch abzustatten.

Daheim, auf dem Bahnhof, erwarteten ihn seine zwei Brüder. Wäre er an einem Sonntag gekommen, so wären sie ihm bis zum Hafen entge-

gengefahren, aber an Wochentagen gab es auf der Bahn keine verbilligten Rückfahrkarten. Freddy und Sandy hatten sich verändert.

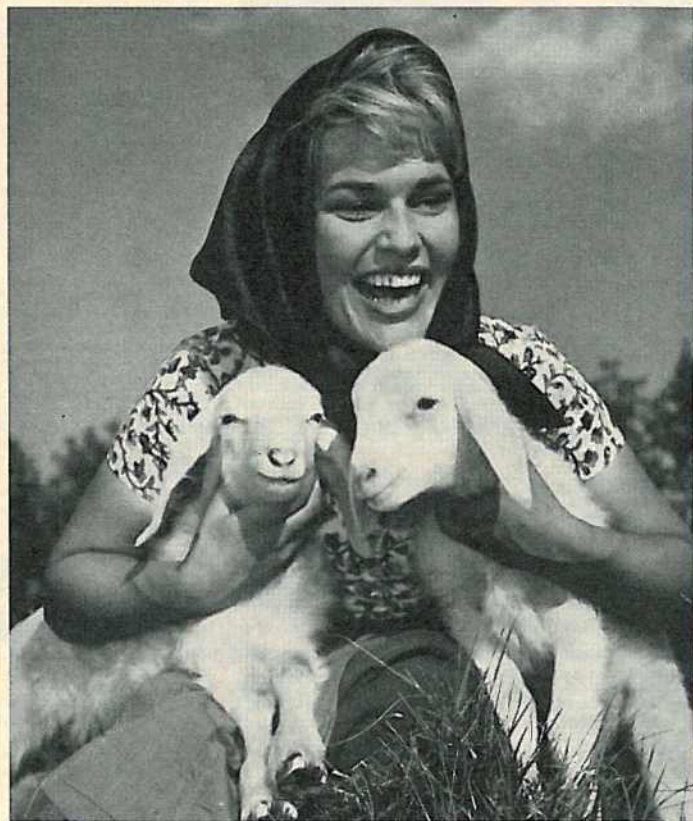
„Warum denn“, fragte James Mac Dougall seine Brüder, „tragt ihr auf einmal Bärte? Und noch dazu so wahnsinnig lange?“

„Ja, weißt du“, antwortete Sandy, „du hast nämlich, als du weggefahren bist, das Familienrasierzeug mitgenommen...“

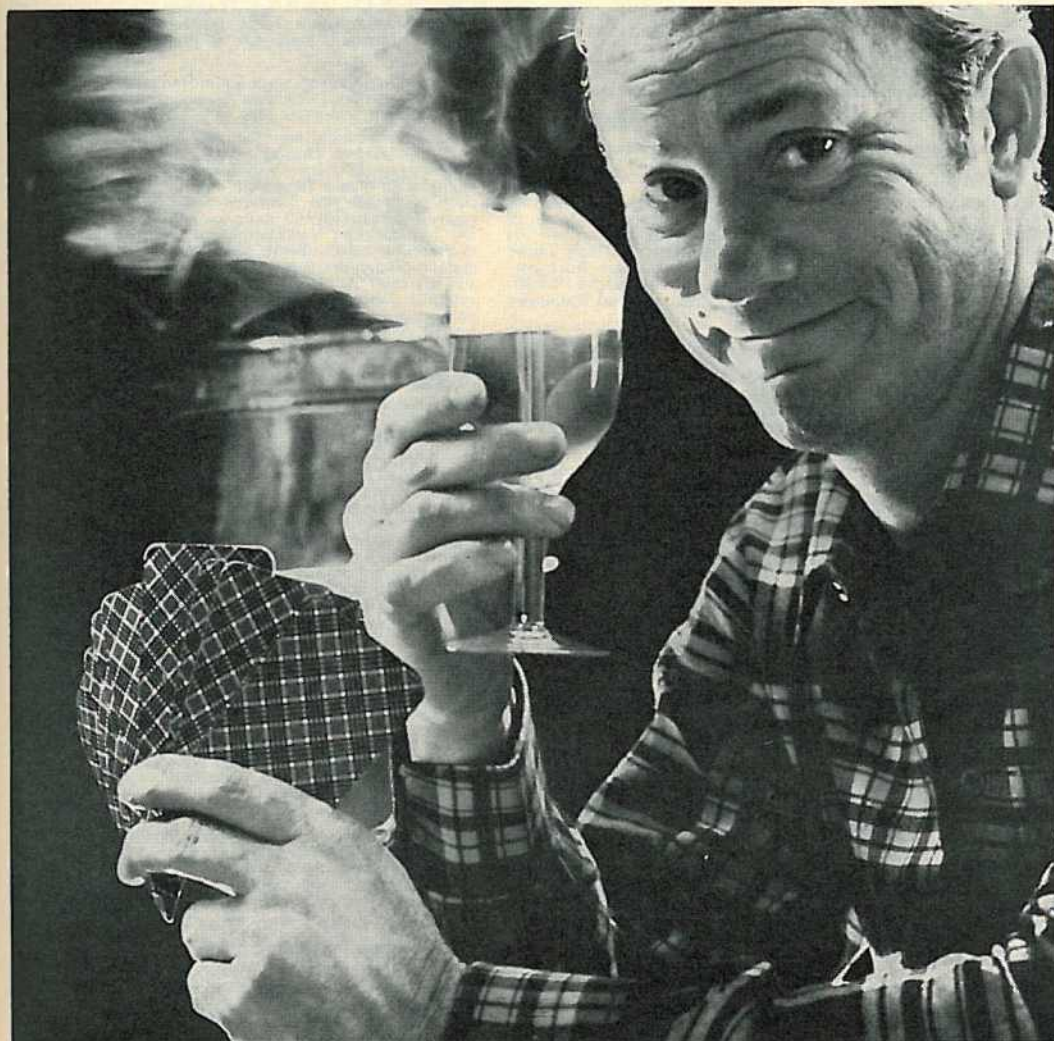
Scheich im alten Rom

Jedes zweite Wort unseres Bootsmannes war: „Haut 'ran“. Grenzt es da an Wunder, daß wir unseren Scheich auch so nannten? Unser Schiff lag gerade mit der richtigen Seite an der Pier, und so konnten wir schön von Land aus malen. Nun waren alle verfügbaren Kräfte dabei, dem Schiff ein neues Kleid zu geben. Wir warteten nur darauf, daß unser Bootsmann sagte: „Haut 'ran“. Und richtig, da fiel auch schon das bestimmte Wörtchen. Diesmal sagte er aber noch dazu: „Die Seite muß unbedingt fertig. Dann ist auch sofort Ausscheiden.“

Wir konnten natürlich keine Minute gewinnen, das wußten wir, darum sagte ein Matrose zum Bootsmann: „Rom wurde auch nicht an einem Tage erbaut.“ Darauf antwortete „Haut 'ran“: „Das stimmt, aber da war ich ja auch nicht Bootsmann.“



Fröhliche Ostern



Balle Grand

**Grand mit fünfen.
Vier Jungs, ein Balle.
Balle Grog.
Kein contra?
Nicht gegen Balle.
Schon gewonnen.
Sonntagskind.
Spielst mit Glück.
Und Balle.
Prost, Skatbrüder.**



Balle



DER WEG ZUM PATENT

Seefahrtschule Hamburg

Am 3. Februar 1967 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4) folgende Herren:

Jochen Alisch, Dieter Augustin, Egon Bohatsch, Werner Boyens, Peter Czesinski, Friedrich Drenkhahn, Günter Feicks, Wilko Gödicke, Hans Höroldt, Gundemar Hube, Hartwig Klüver, Volker Knafia, Wolfgang Komatowski, Werner Längin, Eckhard Lewandowski, Dieter Scheel, Bernd Schulz, Norbert-Otto Sperling, Peter Tarchalski, Holger Timm, Dieter Wittmann.

Die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) bestanden am gleichen Tag folgende Herren:

Jörg Bunde, Peter Corradi, Volker Döring, Jens Ehrich, Axel Golder, Klaus-Peter Hauer, Rainer Hertlein, Uwe Hoche, Jürgen Kiepsch, Wolfram Knittel, Peter Krumm, Jürgen Leonhard, Klaus-Uwe Matthias, Heinz Pallaks, Detlef Reinicke, Horst Reinsch, Arno Rettig, Harri Sandhop, Wolfgang Schaal, Burkhard Schiffke, Heinrich Schulten, Werner Weber.

Matrosenprüfungen

Prüfungsstelle Hamburg

Ingo Beuk, Herbert Boerger, Manfred Chojetzki, Peter Erdsack, Jörn Feldhusen, Frank Franke, Dieter Fröhlich, Hans Hagen, Wolfgang Hammann, Norbert Heuckeroth, Wilhelm Holtz, Herbert Jeßen, Axel Lange, Wolfgang Last, Horst Lemke, Herbert Ludwig, Herbert Osterberg, Paul Schoen, Manfred Schulze, Karl-Heinz Voss.

Prüfungsstelle Bremen

Hans-Herbert Bargmann, Dietmar Becker, Rainer Bullmann, Günter Gaden, Peter-Ernst Gross, Hans Kiepe, Alfred Kirks, Wolfgang Kluth, Günter Krawinkel, Leo Krings, Detlef Martin, Joachim Neuber, Eckhart Nickel, Claus Otto, Peter Persson, Arnold Peters, Jurek Scibor, Arwit Schack, Hermann Schepers, Waldemar Voigt, Werner Wapsas, Gerd Wolken.

Prüfungsstelle Travemünde

Klaus Bunse, Carl v. Canstein, Klaus-Dieter Claussen, Peter Ehmke, Milan Ferlic, Jörg Goldschmidt, Erich Goosen, Dieter Harm, Friedrich Herrmann, Ralf-Bernd Jamke, Bernd Knebel, Hans-Jürgen Kraus, Peter Marsch, Serge Marx, Walter Pautke, Björn Stephan, Hermann Windhausen.

Mit einer Buchprämie wurden wegen besonders guter Leistungen bei der Matrosenprüfung ausgezeichnet:

Carl v. Canstein, Peter Ehmke und Peter Marsch.



Neubauten

MS „Pötenitz“

An die Reederei KG Koehn & Bohlmann, Hamburg, von der Eisflether Werft AG. Dieser Singledecker weist bei 71,5 bzw. 64,6 m Länge, 11,6 m Breite und 4,78 m Tiefgang eine Tragfähigkeit von 1910 t auf. Die beiden Großluken erhielten MacGregor-single-pull-Deckel und werden von vier Bäumen mit entsprechenden Lade- und Geleiwinden bedient. Zur Besatzung zählen 13 Mann. Die weitgehend automatisierte Maschinenanlage besteht aus einem Mak-Diesel mit einer Leistung von 1800 PS. Sie gestattet eine Geschwindigkeit von 13 Knoten. Der Projektentwurf stammt von der Maierform, Bremen, die auch die Linien- und Propeller-Konstruktionen lieferte.

MSchl. „Geeste“

In Bremerhaven fand die Namensgebung des zweiten von der Werft Bodewes am Millingen (Holland) gebauten Motorschleppers der Unterweser Reederei, Bremen, statt. Das 193 BRT große Fahrzeug kommt unter dem Namen „Geeste“ in Fahrt. Die Maschinenleistung liegt bei 1320 PS.

MS „Angelburg“

Von den Kieler Howaldtswerken AG an die Fruchtreederei Harald Schuldt & Co., Hamburg. Der Neubau hat als Volldecker eine Tragfähigkeit von ca. 7130 t und als Schutzdecker eine solche von 3800 t, während die Tragfähigkeit bei Bananenladung mit 3350 t angegeben wird. Seine Hauptdaten lauten wie folgt: Länge über Alles 148 m, Breite auf Spanten 19,20 m, Tiefgang als Volldecker 8,04 m, Tiefgang als Schutzdecker 6,30 m und Tiefgang mit Bananenladung 6,05 m. Als Antrieb dient ein MAN-Diesel, der bei 150 UpM 14 000 PSe leistet. Hiermit erreicht das Schiff bei einem Tiefgang von 6,05 m eine Geschwindigkeit von 23 Knoten. In den sechs Kühladeräumen können Temperaturen von +12° C bis -25° C gehalten werden, so daß die „Angelburg“ sowohl zur Beförderung von Bananen und anderen Früchten als auch zum Gefrierfleischtransport geeignet ist.

MS „Brunstor“

Von den Rheininstahl Nordseewerken GmbH., Emden, an die Reederei W. Bruns & Co. in Hamburg. Die „Brunstor“ hat als Volldecker bei einer Vermessung von 4638 BRT eine Tragfähigkeit von 5060 t, während das Schiff als Schutzdecker bei einer Vermessung von 3268 BRT 3515 t laden kann. Seine Hauptdaten lauten wie folgt: Länge über Alles 135,95 m, Breite auf Spanten 16,80 m, Tiefgang als Volldecker 7,18 m und Tiefgang als Schutzdecker 6,19 m. Als Antriebsmaschine kam ein MAN-Diesel zum Einbau. Der Motor arbeitet mit Aufladung und leistet bei 135 UpM 9600 PS. Hiermit erreicht das Schiff eine Geschwindigkeit von 21 Knoten.

MS „Taveta“

Als dritter Neubau einer Serie wird MS „Taveta“ von der Deutschen Werft AG, Hamburg, an die Deutschen Afrika-Linien abgeliefert. Dieser moderne Linienfrachter hat bei ca. 10 400 BRT eine Tragfähigkeit von 13 550 t. Der Gesamt-laderrauminhalt dieses 156,1 bzw. 144,51 m langen, 20,5 m breiten, 12,1 bzw. 8,9 m hohen und 9,15 m tiefgehenden Schiffes liegt bei etwa 760 000 bzw. 681 000 cbf. Hierin sind ca. 20 000 cbf Kühlraum enthalten. Außerdem kamen Süß-öltanks mit etwa 19 000 cbf Inhalt zum Einbau. Umfangreiches Ladegerüst mit einem Schwergutbaum von 150 t vervollständigen die moderne Einrichtung des Schiffes. Der Antrieb erfolgt durch einen einfach wirkenden MAN-2-Takt-Diesel, der bei 118 UpM 9600 PSe entwickelt und damit dem Schiff eine Geschwindigkeit von 19 Knoten verleiht.

MS „Piro“

Von den Howaldtswerken Hamburg A.-G. für die Reederei F. Laeisz, Hamburg. Die „Piro“ hat bei einem Tiefgang von 6,42 m eine Tragfähigkeit von 4480 t und bei 7,58 m Tiefgang eine solche von ca. 6500 t, während die Hauptabmessungen wie folgt lauten: Länge über Alles ca. 139,10 m, Breite auf Spanten 18 m. Der Ausführung des Schiffes wurden die neuen Vermessungsvorschriften der IMCO zugrunde gelegt, die wahrscheinlich demnächst rechtskräftig werden. Als Antriebsmaschine wurde ein einfachwirkender Howaldt/MAN-Zweitakt-Diesel eingebaut, der mit Aufladung arbeitet und bei 142 UpM eine maximale Dauerleistung von 11 400 PSe aufweist. Hiermit erreicht das Schiff auf Bananentiefgang eine Probefahrtsgeschwindigkeit von 22 kn. Die „Piro“ eignet sich sowohl für die Beförderung von Fleisch als auch von Bananen und anderen Früchten.



Schiffsverkäufe

MS „Ingrid Horn“, 581 BRT, von der Reederei Heinrich Horn, Hamburg, nach dem Westpazifik, wo das Schiff evtl. unter englischer bzw. Panamaflagge fahren soll.

MS „Corona“, 4800 BRT, von der Reederei Robert Bartholomay, Hamburg, an Interessenten auf den Philippinen. Neuer Name: „Philippine Progress“.

MS „Seeclipper“, 1125 BRT, von der Carl Borm-Reederei, Bremen, nach Italien. Neuer Name: „Amelia“.

MT „Inka“, 1405 BRT, K. R. Allantic-Rhederei F. & W. Joch, Hamburg, nach Genua, Italien.

MS „Sioman Messina“, 2214 BRT, von der Reederei Rob. M. Sioman jr., Hamburg, an die Libanese Shipping Co. SAL, Beirut. Neuer Name: „Jebel Lubnan“.

MS „Sioman Valencia“, 2214 BRT, von der Reederei Rob. M. Sioman jr., Hamburg, an die Libanese Shipping Co. SAL, Beirut. Neuer Name: „Jebel Sinneen“.

Schiffsunfälle

Feuer

brach in der Biscaya auf dem MS „Arenberg“ aus. Das aus Rostock stammende MS „Malchow“ nahm die schon in die Boote gegangenen 39 Besatzungsmitglieder bei unruhiger See an Bord. Bundesverkehrsminister Georg Leber hat in einem Telegramm der Besatzung des Rostocker Schiffes seinen Dank für die Rettungstat ausgesprochen. Die „Arenberg“ wurde von dem holländischen Schlepper „Maas“ in Schlepp genommen.

Auf Grund

geriet das MS „Gutenfels“ (6804 BRT) auf der Außenweser westlich der Tonne D/E bei auflaufendem Wasser. Bei Eintritt des nächsten Hochwassers kam das Schiff wieder frei.

Kollision

Auf der Kanalreederei von Brunsbüttelkoog kollidierte das polnische MS „Elblag“ (1285 BRT) mit dem Hamburger MS „Johannes Schupp“ (660 BRT). Während die „Elblag“ ihre Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal fortsetzen konnte, lief die „Johannes Schupp“ Cuxhaven zur Reparatur an. Beide Schiffe wurden leicht beschädigt.

Seeamt

Zu dem Untergang eines japanischen Fischkutters, der von dem MS „Ossian“ im Pazifik gerammt worden war und bei dem vier Japaner ums Leben kamen, stellte das Seeamt folgendes fest: Die Ursache des Unfalles ist nicht mit Sicherheit zu ermitteln, weil sich nicht feststellen läßt, welches der beiden Fahrzeuge ausweichpflichtig war. Selbst wenn der Japaner hätte ausweichen müssen, ist ein gewisses Verschulden des wachhabenden Ersten Offiziers festzustellen, weil dieser sich nicht rechtzeitig entschloß, seinerseits Maßnahmen zur Vermeidung der Kollision zu ergreifen. Außerdem ist zu beanstanden, daß das im letzten Augenblick eingeleitete Backbordmanöver nicht durch das vorgeschriebene Schallsignal angezeigt wurde. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden. Die „Ossian“ nahm die elf überlebenden Japaner an Bord.

Auf der Reise von Rotterdam nach Venedig sprang ein pakistanischer Steward von Bord des MS „Frauenfels“, nachdem er morgens wegen seines Rauschzustandes vom Dienst suspendiert werden mußte. Es ist anzunehmen, daß der Steward den Freitod suchte. Die eingeleitete Rettungsaktion, an der sich mehrere Schiffe beteiligten, blieb erfolglos.

Infolge einer Explosion im Kurbelgehäuse der Backbord-hauptmaschine brach auf dem auf der Reise von Port Said nach Tripoli (Libyen) befindlichen MS „Rabenfels“ ein

Brand aus. Dank der umsichtigen Besatzung konnte das Feuer bereits nach zwei Stunden gelöscht werden. Ein Reiniger erlitt Verbrennungen dritten Grades und erlag später im Krankenhaus seinen Verletzungen. Das Seeamt stellte kein Verschulden der Schiffsführung beziehungsweise der Maschinenleitung fest. Die manövrierunfähige und vor Anker liegende „Rabenfels“ mußte durch das Reedereischiff „Wallenfels“ über 60 sm nach Port Said zurückgeschleppt werden. Dort gelang es, mit Bordmitteln die Maschinenschäden soweit zu beseitigen, daß die „Rabenfels“ am 17. November mit eigener Kraft die Heimreise nach Emden antreten konnte.

Gut gemacht

Das deutsche MS „Osterems“ rettete in der Ostsee neun russische Seeleute des Schleppers „Proliv“. Die „Proliv“ sank bei schwerer See und bei starkem Eisgang vor dem finnischen Hafen Turku in der Nähe der Alands-Inseln. Drei sowjetische Seeleute kamen ums Leben.



Das Bücherbrett

„Kleine Geschichte der deutschen Flotte“ — F. E. Giese. Haude & Spensersche Verlagsbuchhandlung, DM 19,80.

Die Entwicklung der deutschen Marine wird in dem vorliegenden Buch in knapper Form dargestellt. Von der Gründung der ersten deutschen Bundesflotte 1848 über die Preussische und Kaiserliche Marine und die Deutsche Kriegsmarine bis zur heutigen Bundesmarine. Der Autor ist Sachkenner mit eigener aktiver Dienstzeit und Tätigkeit auf dem Gebiet der Marinegeschichte. Die knappe Form läßt das Buch zu einer guten Lektüre für interessierte Laien werden, die sich einen Überblick verschaffen wollen. Damit erfüllt es seinen Zweck. Denjenigen, der sich bereits weiter mit diesem Gebiet der Geschichte befaßt hat, dürfte „Die kleine Geschichte der deutschen Flotte“ kaum befriedigen. Interessant ist die Aufstellung der wesentlichsten Namen in den Spitzengliederungen der deutschen Marinen. — Wth.

„Hamburg von 7 bis 7“ — Walter Stahl und Dieter Wien. Im Seehafen-Verlag Erik Blumenfeld, Hamburg, ist ein ungewöhnliches Buch erschienen, über das schon vor seinem Erscheinen eifrig diskutiert wurde. „Hamburg von 7 bis 7“ ist ein exquisiter „Reiseführer“ durch die Weltstadt Hamburg, der echten Hamburgern ebenso zu empfehlen ist wie Touristen. Manche Gelegenheit eröffnet sich dem Leser, von der ihm vorher nichts bekannt war. Alles wird hier in ansprechender Weise — verschönt mit Zeichnungen — erläutert, von Restaurants bis zu intimen Bars, Theater, Vorträge und Sehenswürdigkeiten, nichts kommt zu kurz. Insgesamt sind 798 Lokale und nützliche Adressen aufgeführt. „Hamburg von 7 bis 7“ kostet DM 14,80 — eine einmalige Ausgabe, die evtl. hilft, Geld zu sparen. Vorgestellt wurde das Buch anlässlich der Ausstellung „Hamburg literarisch“ in Planten un Blomen. — Wth.

„Sternfreunde fragen“ — Joachim Herrmann. Erschienen in der Frank'sche Verlagshandlung W. Keller & Co., Stuttgart, Preis DM 3,80.

Viele Sternfreunde kennen den Autor dieses kleinen, 88 Seiten starken Buches von astronomischen Vorträgen und anderen ähnlichen Veröffentlichungen. Joachim Herrmann ist für dieses Thema ein wahrhaft kompetenter Autor, denn er befaßt sich nicht nur aus Liebhaberei, sondern auch hauptberuflich mit Astronomie. Er ist nämlich Leiter der westfälischen Volkssternwarte und des Planetariums in Recklinghausen. Seine Aufzeichnungen zu den allgemeinen Fragen der Sternkunde wie auch zu den aktuellen, zum Beispiel „Gibt es fliegende Untertassen?“, sind verständlich und einleuchtend. Ein Buch für jeden Sternfreund und vor allem für diejenigen, die es werden wollen. — Wth.

Quer durch die Last

Tiefsee-Tauchboot

Der international bekannte Tiefseeforscher Dr. Jacques Piccard hat in Zusammenarbeit mit einer amerikanischen Firma ein neues Tiefsee-Tauchboot entwickelt. Das Boot „PX 15“ ist für Forschungsaufgaben im Golfstrom bestimmt, läßt sich aber auch ohne Schwierigkeiten für andere Aufgaben verwenden. Noch in Tiefen bis zu 300 m kann der Forscher das Schiff verlassen und wieder betreten. Das 130 t schwere Boot kann neben reinen Forschungsaufgaben auch Unterwasserreparaturen an Schiffen und Bohrinseln ermöglichen.

Historisch bedeutende Schiffswracks

Interessante und für Altertumsforscher höchst bedeutsame Schiffswracks findet man immer wieder in der Zudrüse, die ja bekanntlich allmählich trockengelegt wird. Durch die Zudrüse führten früher bedeutende Schifffahrtswege. Gefährliche Grundseen, die schnell in dem seichten Gewässer entstehen konnten, wurden vielen Schiffen zum Schicksal. Eine Ausstellung mit den Funden der Zudrüse wurde im Museum für Hamburgische Geschichte eröffnet.

Wikinger

Zum gegenwärtigen Grabungsprogramm in Haithabu gehört auch die Erforschung des Hafens mit den dort versenkten Wikingerschiffen. Wie der Leiter der Arbeiten mitteilte, nehmen die offenen und neuen Fragen schneller zu als die durch die Grabungsergebnisse gewonnenen Antworten.

Atomschiff

Nach Angaben der US-amerikanischen Schifffahrtsbehörde soll die mit Nuklearantrieb versehene „Savannah“ im August dieses Jahres außer Dienst gestellt werden. Sie hat ihren Zweck erfüllt und kann wegen der angespannten Finanzlage nicht länger in Fahrt gehalten werden.

Minen

Im Frühjahr will die Bundesmarine damit beginnen, im deutschen Seegebiet für die internationale Schifffahrt zusätzliche minenfreie Wege zu schaffen. Auf dem Termin-kalender stehen neue Wege von der Elbe bis nach England und das Freimachen einer Kabelstraße nach Schweden.

Schwerste Schiffsschraube der Welt

Vier Stunden dauerte in Hamburg der Guß der bisher schwersten Schiffsschraube der Welt. Mehr als 60 Tonnen auf 1000 Grad erhitzter Nickel-Mangan-Aluminium-Bronze strömten in die Form. Die Schraube soll einen Durchmesser von 8,90 Meter haben, 56 Tonnen wiegen und künftig einen 190 000-Tonnen-Tanker antreiben. Vier Wochen dauert es, bis die Masse sich gefestigt hat. Die Temperatur beträgt dann immer noch 100 Grad.

Rationell + speziell

Tausend-Tonnen-Schiffe aus Kunststoff

Britische Wissenschaftler und Techniker haben ein Verfahren zum Bau von Kunststoffschiffen bis zu 1000 t und 60 m Länge entwickelt. Die Baumethode wurde am Mittelstück eines 60-t-Schiffes aus glasfaserverstärktem Kunststoff demonstriert, das auf einer südengelegenen Werft kurz vor der Fertigstellung steht. Das Mittelstück ist um die Hälfte leichter als vergleichbare Stahlkonstruktionen. Die Vorteile von Kunststoffschiffen sind: Serienfertigung zum annähernd gleichen Preis wie bei Schiffen herkömmlicher Konstruktion, hohe Stabilität im Verhältnis zum geringen Eigengewicht, kein Rosten, einfaches Warten und Reparieren, größere Ladefähigkeit, geringere Kraftstoffkosten infolge des geringeren Gewichtes und glatter Schiffsrumpf.

100 Jahre Maierform

Für die „Maierform“ mit ihren Konstruktionsgesellschaften in Genf, Bremen, Triest und New York rundete sich das erste Jahrhundert von der Entdeckung einer besonders strömungsgünstigen Schiffsform bis zur heutigen Geltung

des Unternehmens. 1866 erkannte der Schiffbau-Ingenieur Fritz F. Maier die Bedeutung einer strömungsgünstigen Schiffsform für die Seetüchtigkeit und Wirtschaftlichkeit von Schiffen. Die Tätigkeit der Gesellschaft blieb im Laufe der Jahrzehnte nicht nur auf die Entwicklung der Linienführung im Schiffbau beschränkt, sie dehnte sich auf alle damit zusammenhängenden Gebiete aus.

Zu den neuesten Entwicklungen der Maierform-Forschungsabteilung gehört der Maierform-SV-Bug, durch den die Widerstands- und Propulsionseigenschaften des Schiffskörpers so beeinflusst werden, daß in jedem Beladungszustand von Schiffen höhere Geschwindigkeiten bei gleichbleibender Antriebsleistung möglich werden. Der neue Maierform-SV-Bug bringt Brennstoffersparnisse von 15 bis 25 Prozent bzw. eine Erhöhung der Dienstgeschwindigkeit bis zu 1,2 kn bei unveränderter Maschinenleistung und ohne höheren Brennstoffverbrauch.

Neue Konstruktion von Blohm + Voss

Einen Schiffstyp, dessen Herstellung auf die Verwendung von Einheits-elementen abgestellt ist und der trotzdem mit über hundert Varianten allen Transportaufgaben gerecht werden soll, hat die Hamburger Werft Blohm + Voss AG entwickelt. Mit ihrem „Pioneer Multi-Carrier-System“ will sich die Werft an dem internationalen Wettlauf um einen geeigneten Liberty-Nachfolger beteiligen. Der Typ stellt beinahe eine „technische Provokation“ dar. Der Schiffskörper besteht ausschließlich aus ebenen, viereckigen, teilweise kongruenten Flächen. Auf verformte Platten wurde völlig verzichtet. Der Laderaum ist weitgehend kubisch, absolut ebenflächig und ohne toten Raum. Das Schiff hat ein völlig glattes Deck ohne Lukeneinteilung, so daß eine Oberdeckladefläche von 1600 qm zur Verfügung steht. Variabel sind Rumpflänge, Maschinenstärke und Ladegeschirr.

Größe des „Pioneer“-Typs:

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Tragfähigkeit bei:				
9,6 m Tiefg.	13 600 tdw	16 091 tdw	18 455 tdw	20 809 tdw
Freib.-Tiefg.	15 929 tdw	18 415 tdw	20 674 tdw	22 857 tdw
Länge:				
zw. den Loten	124,8 m	138,1 m	150,7 m	163,1 m
Breite:	21,6 m	21,6 m	21,6 m	21,6 m
Geschwindigkeit:	Wahlweise 13,9 bis 17 Knoten			

Wie sollten Seemannsheime beschaffen sein

Das Ergebnis einer Umfrage

Der Diskussionsaufruf des WO in der November-Ausgabe der „Kehrwieder“: „Wie sollten Seemannsheime beschaffen sein?“ hat ein erfreulich starkes Echo sowohl aus den Reihen der Seeleute als auch bei den Seemannsbetreuern hervorgerufen. Wir danken allen, die uns ihre Beiträge eingesandt haben.

Einer unserer Leser ist in Hamburg dieser Frage nachgegangen und hat vor allem bei Seefahrtsschülern sich erkundigt, wie sie sich ihre Heime wünschen. Das Ergebnis dieser Umfrage kann natürlich keinen Anspruch auf repräsentativen Aussagewert erheben.

Die erste Frage lautete: „Welche Einrichtungen sollten Seemannsheime aufweisen?“

Die Antworten der 375 Studierenden sind in den folgenden Prozentzahlen aufgeschlüsselt und zeigen, wie viele von ihnen die aufgeführten Einrichtungen für sehr wünschenswert halten:

Swimmingpool	85 %	} aller Befragten
Küche im Heim	81 %	
weibliche Gäste	81 %	
Gästezimmer	77 %	
Tischtennis	75 %	
Bar	65 %	
Billard	46 %	
Kirche	23 %	

Bei der zweiten Frage nach der Heimleitung zeigte sich, daß 93 % eine Heimleitung wünschen, die Seefahrtspraxis hat.

Über die sonstige Art der vorausgegangenen Ausbildung ergaben sich allerdings recht unter-

schiedliche Ansichten: So befürworteten 41 % der Befragten Sozialfürsorger, wogegen 28 % gerne erfahrene Kapitäne in diesem Amt wissen würden. 16 % wünschten sich Heimleiterinnen und 10 % Theologen. Andere schlugen auch Pädagogen vor. Originell ist der Vorschlag, der sich für Kapitäne einsetzte, die nebenbei noch Theologie studiert hätten. Bisher ließ sich leider noch kein Patentinhaber dieser Qualifikation ermitteln. 60 % der Fahrensleute, so ermittelten wir durch eine dritte Frage nach der Besucherfrequenz, besuchen bei sich bietender Gelegenheit die Seemannsheime. Nach dem besten Seemannsheim befragt, wurde das deutsche Seemannsheim in Rotterdam am häufigsten genannt. Englische Seemannsheime in Antwerpen, Tema, Eden, London, Singapur wurden als sehr gut bezeichnet. Daneben wurden Flying-Angel-Clubs sowie internationale und deutsche Seemannsheime in Alexandrien, Casablanca, Durban, Togo, New York, Bangkok lobend hervorgehoben. Das Seemannsheim der Deutschen Seemannsmission in Hamburg R. V. am Krayenkamp wurde ebenfalls mehrfach genannt.

Drei Gründe für die Hervorhebungen kehrten immer wieder. Sie geben daher interessante Hinweise auf die Kriterien aus der Sicht der Besucher:

1. Vielseitige, angenehme Freizeitbeschäftigung.
2. Das Haus zeichnet sich durch besonders rege Kontakte zu den Schiffen aus, organisiert Fußballspiele, Tanzveranstaltungen und Ausflüge und pflegt das persönliche Gespräch mit den Seeleuten.

3. Das Seemannsheim ist behaglich eingerichtet, hat eine gepflegte Atmosphäre und ist nicht zu teuer.

Besonders von den englischen Seemannsheimen wird das Letztgenannte behauptet.

Wir haben daraufhin auch den englischen Club an den Landungsbrücken besucht. Chaplain Harry G. Barnes, der englische Seemannspastor, zeigte uns die Clubräume. Wir entdeckten bequeme Sessel in der Bar, einen großen Souvenir-Verkaufsstand, die neuesten Zeitungen im Lesezimmer, einen Tischtennisraum und die Kapelle. Alles verbreitete behaglichen Komfort. Ein Gästezimmer hat das um 1900 gegründete Haus allerdings nicht.

The British Sailors Society, eine 1818 gegründete Vereinigung der englischen Kirchen (außer der Staatskirche), unterhält in aller Welt neben den Seemannsheimen noch Krankenhäuser. Außerdem leitet sie in Dover die „Prince of Wales School“, eine Schule für den nautischen Nachwuchs, und in London Kadettenschulen. Der Hamburger Club kann es sich leisten, auf die Anteile der Hafenabgaben zu verzichten.

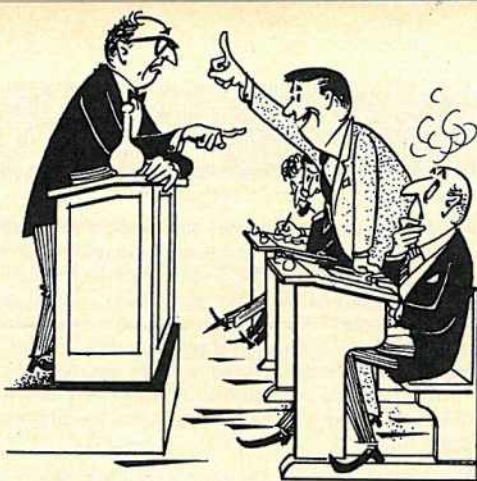
Anders verhält es sich bei den deutschen Seemannsheimen, die einen sehr großen Teil ihrer Unkosten durch Spendengelder bestreiten müssen. Zu den größten von ihnen gehört das 1951 gebaute Heim der Deutschen Seemannsmission in Hamburg R. V. am Krayenkamp. Es hat 129 Betten, wovon das Einzelzimmer 30,— DM pro Woche, das Doppelzimmer 25,— und das Dreimann-Zimmer 23,— DM in der Woche kostet. Neben dem Speisesaal stehen im Heim noch zwei große Aufenthaltsräume zur Verfügung. Natürlich fehlen Fernsehen und Tischtennis nicht. Die Bücherei umfaßt ca. 2000 Bände, die rund 1000 Bücher der Bücherkisten, die an Bord verteilt werden, nicht mitgerechnet. Im letzten Jahr war das Heim ständig voll belegt. Wir fragten den Hausvater, Herrn Bromsched, was er von einem Kapitän-Heimleiter halten würde. Ein junger Seemann gab gerade 1000,— DM bei ihm zur Aufbewahrung ab, wobei wir Gelegenheit hatten, die Bücher einzusehen. Rund 50 000 DM werden hier jährlich hinterlegt und oftmals zu unglaublichen Nacht- und Tagstunden wieder abgeholt. Wir hörten, wie herzlich sich der Heimleiter mit seinem Gast unterhielt. Seit 30 Jahren steht er in dieser Arbeit. Seine Diakon-Ausbildung erhielt er im „Rauhen Haus“. „Unser erstes Anliegen ist, dem jungen Fahrensmann das Elternhaus zu ersetzen“, sagte er. „Das erfordert aber eine große Bereitschaft zum Dienen, wie Diakon ja ‚Diener‘ heißt. Und ob Patentinhaber die immer mitbringen, weiß ich nicht.“

Auch der katholische Seemannspastor Hinsel, der das Seemannsheim „Stella Maris“ im Hafen leitet und zudem Nationaldirektor des Apostolats des Meeres in Deutschland ist, hat zu dieser Frage Stellung genommen. „Nur wenn das Fach Menschenführung in den Seefahrtsschulen ernster genommen wird, kann an eine solche Besetzung gedacht werden.“

Diese kleine, bei weitem nicht vollständige Reportage soll nur gewissermaßen als Illustration für unsere Umfrage dienen. Elbabwärts, an der Großen Elbstraße, werden Seeleute auf die gleiche fürsorgliche Art betreut. An der Altonaer Küste ist das Zentrum des Lutherischen Verbandes der evangelischen Seemannsmission, die den gesamten Ostseeraum betreut. Hier residiert als aktiver Altmeister christlicher Seemannsbetreuung Pastor Kieseritzky und amtiert gleichzeitig in seiner sehr schmucken Kapelle „St. Clemens“ am Hafen, für die Seeleute ein Glockenspiel stifteten.

Einmal im Monat treffen sich alle Seemannspastoren in einer Konferenz zu einem Gedanken- und Erfahrungsaustausch. Sie alle stehen seit Jahren in der Praxis und haben den Wunsch, den Fahrensleuten die Geborgenheit der häuslichen Gemeinschaft anzubieten.

Hans Bäter



Chefs lernen um

Wir stellen zur Diskussion

Alles ist im Fluß — so lautet eine weise antike Feststellung. Sie gilt auch für den Führungsstil. Er ist heute einer raschen Wandlung unterzogen — auch in unserer Seefahrt.

Das wirft eine Reihe von Fragen auf: Ist der neue Führungsstil

- a) auf die Verhältnisse auf deutschen Schiffen,
- b) auf deutsche Reedereien im Verhältnis zwischen Reedereiführung und Schiffsleitung übertragbar?

Bei der Diskussion um diese Fragen pflegen die Auffassungen hart aufeinander zu prallen.

Folgender Bericht, herausgegeben anlässlich des zehnjährigen Bestehens der Akademie für Führungskräfte der Wirtschaft, setzt sachlich und klar die neuen Akzente des Führungsstils.

Die Redaktion

Im Jahre 1956 wurde in Bad Harzburg von der Deutschen Volkswirtschaftlichen Gesellschaft die „Akademie für Führungskräfte der Wirtschaft“ gegründet, die in diesem Jahr auf ein zehnjähriges Bestehen zurückblickt. Rund 70 000 Führungskräfte aller Ebenen haben die Akademie bisher besucht, die sich zu einer bedeutenden Ausbildungsstätte von internationalem Rang mit Zweigstellen in Österreich und der Schweiz entwickeln konnte.

Praxis der Menschenführung und Betriebsorganisation bilden das Kernstück des Führungswissens, das an der Akademie gelehrt wird.

Mitarbeiter so ernst nehmen wie sich selbst

Wenn der Akademieleiter, Professor Dr. R. Höhn, in seinem Festvortrag den „Weg zum neuen Führungsstil in der Wirtschaft“ kennzeichnete, so konnte er dabei an die Eröffnungsansprache des Präsidenten der Deutschen Volkswirtschaftlichen Gesellschaft, Hubert von Katzler, anknüpfen. Dieser hatte die Notwendigkeit einer „geschlossenen Führungskonzeption“ betont, die den neuen Entwicklungen in Wirtschaft und Gesellschaft Rechnung trägt. Im Mittelpunkt einer derartigen Führungskonzeption steht der Mitarbeiter als selbständig denkendes und handelndes Subjekt. Erst allmählich ist man sich der vollen Tragweite bewußt geworden, die sich für die Betriebsführung ergibt, wenn man sich von den **Restbeständen autoritärer Führungsgewohnheiten löst und mit dem Mitarbeiterbegriff ernst macht.**

Selbständig arbeiten lassen

Das grundlegend Neue der Führung im Mitarbeiterverhältnis liegt nach Prof. Höhn darin, daß die betrieblichen Entscheidungen nicht mehr lediglich

von einem oder einigen wenigen Männern an der Spitze des Unternehmens getroffen werden, sondern jeweils von den Mitarbeitern auf den Ebenen, zu denen sie ihrem Wesen nach gehören.

Die Delegation von Verantwortung ist danach das neue Führungsstil prägende Prinzip.

Sie setzt voraus, daß bestimmte Aufgabenbereiche mit den dazu gehörenden Kompetenzen geschaffen werden, in denen der Mitarbeiter selbständig handelt und entscheidet und für sein Vorgehen voll verantwortlich ist. Diese geistige Grundeinstellung zur Delegation von Verantwortung ist von größter praktischer Bedeutung. Ein Unternehmer oder ein Vorgesetzter, der im delegierten Bereich Befugnisse sieht, die nicht die seinen sind, wird die hier tätigen Stelleninhaber selbständig arbeiten lassen, in ihre Entscheidungen nicht eingreifen und sich auf die Kontrolle dieses Bereiches beschränken. Er wird sich also ganz anders verhalten als ein Vorgesetzter, der die Delegation nur als eine Abspaltung von seinen eigenen Befugnissen betrachtet und nur Arbeit delegiert, um sich zu entlasten.

Unternehmer auf der Schulbank

In den ersten Jahren der Akademiearbeit lag das Schwergewicht der Ausbildung auf der unteren und mittleren Führungsebene. Auf diese Weise konnte wohl ein neuer Führungsstil vorbereitet, aber nicht erfolgreich durchgesetzt werden. Es war notwendig, daß sich auch die Unternehmer selbst und die oberen Führungskräfte mit den neuen Führungsprinzipien vertraut machten. Hier hat sich seit dem Jahre 1962 ein entscheidender Wandel vollzogen, indem auch Unternehmer und Spitzenkräfte der Wirtschaft die Akademie zu „Chefseminaren“ besuchen. „Unternehmer“ — so erklärte Prof. Höhn — „gehen nicht nur in Amerika, sie gehen auch in der Bundesrepublik zur Schule, um sich mit den modernen Führungsprinzipien vertraut zu machen.“ Im Jahre 1965 gehörten über 2000 von insgesamt 14 000 Lehrgangsteilnehmern dem oberen Management an.

Elektronik verlangt entscheidungsfähige Mitarbeiter

In Dutzenden von mittleren und großen Unternehmen ist die Führung im Mitarbeiterverhältnis bereits verwirklicht. Eine „Allgemeine Führungsanweisung“ legt hier im einzelnen fest, nach welchen Prinzipien das Unternehmen führt, welche Pflichten Mitarbeiter und Vorgesetzte haben, wie das Zusammenspiel zwischen beiden geregelt ist, die Information von oben nach unten und von unten nach oben verläuft, die Querinformation erfolgt, wie Dienstaufsicht und Erfolgskontrolle vorgenommen werden und Team-Arbeit eingerichtet und durchgeführt wird. Sie regelt weiter, wie Mitarbeitergesprächen stattfinden und wie sich die Zusammenarbeit zwischen Stab und Linie sowie zwischen Stelleninhaber und Stellvertreter vollzieht. Auf der Basis des neuen Führungsstils wird zugleich das Vorfeld der elektronischen Datenverarbeitung bereinigt. Denn die Elektronik verlangt für ihre Anwendbarkeit festgelegte Ar-

beitsabläufe und selbständig entscheidungsfähige Mitarbeiter, die sich der vom Computer gelieferten qualifizierten Informationen zu eigenverantwortlichem unternehmerischen Handeln bedienen.

Bremer Lagerhaus-Gesellschaft begann mit „Hefe im Sauerteig“

Über Erfahrungen, Erfolge und Schwierigkeiten bei der Einführung der neuen Führungsgrundsätze nach „Harzburger Modell“ konnte man im Anschluß an den Festvortrag die Chefs selbst anschaulich berichten hören. Dies geschah in Form einer Podiumsdiskussion, an der sich Unternehmer aus Handel und Industrie von Betrieben mit Belegschaftszahlen von 1200 bis 30 000 Beschäftigten beteiligten. Die Einführung des neuen Führungsstils ist stets von einer geistigen Vorbereitung der Mitarbeiter, Ausbildungsmaßnahmen, Schulungsveranstaltungen und Mitarbeitergesprächen begleitet. Die Wege, die dabei beschritten werden, können nach Größe und Eigenart der Betriebe unterschiedlich sein. In manchen Betrieben, wie z. B. der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, hat man zuerst die jungen aufgeschlossenen Führungskräfte nach Bad Harzburg zur Ausbildung geschickt, um sie als „Hefe im Sauerteig“ wirken zu lassen, ehe man zur Breitenarbeit auf allen Ebenen der Betriebshierarchie übergang. In anderen Unternehmen, wie der Oberösterr. Warenvermittlung und der Karstadt AG, kam es darauf an, zunächst den gesamten Vorstand von der Zweckmäßigkeit der neuen Führungsmethoden zu überzeugen. Für obere Führungskräfte werden vielfach Sonderseminare eingerichtet — so beim Vogel-Verlag, Würzburg. Nach Erfahrungen der Firma Lemcke KG, Herrenkleiderwerke, Minden, kann der Fernunterricht die innerbetriebliche Ausbildung mit gutem Erfolg unterstützen, wenn es sich darum handelt, Führungskräfte der Meisterebene mit Führungswissen vertraut zu machen.

Größte Schwierigkeiten liegen „oben“

In der Podiumsdiskussion stellte man sich auch die Frage: Wie haben die Mitarbeiter reagiert? Das Echo bei den jüngeren Mitarbeitern, besonders der unteren Führungsebene und bei qualifizierten Sachbearbeitern, war fast stets positiv. Schwierigkeiten treten aber zum Teil bei der oberen Führungsebene und bei einigen älteren Mitarbeitern auf. Auch läuft der Prozeß der geistigen Umstellung nicht in einer vorgegebenen Sollzeit ab, sondern bedeutet einen Gärungsprozeß, bei dem man nicht sicher weiß, wann er abgeschlossen ist.

Karstadt erließ die erste allgemeine Führungsanweisung

Ein wichtiger erster Abschnitt ist immer dann erreicht, wenn ein Unternehmen dazu übergeht, eine „Allgemeine Führungsanweisung“ herauszugeben und damit den neuen Führungsstil verbindlich zur Norm erhebt. Seitdem die Karstadt AG im Januar 1963 die erste „Allgemeine Führungsanweisung“ erlassen hat, ist eine Reihe von Unternehmen den gleichen Weg gegangen. Darauf folgt die zweite Phase, in der es notwendig wird, in oft mühsamer Kleinarbeit für jede einzelne Position eine exakte Stellenbeschreibung vorzunehmen. Derartige Stellenbeschreibungen für Aufgabe, Kompetenz und Verantwortung sind organisatorisch notwendig, wenn die Delegation von Verantwortung reibungslos funktionieren soll. Allenthalben wird in den Unternehmen an den „Allgemeinen Führungsanweisungen“ und Stellenbeschreibungen gearbeitet. Die gesamte Umstellung erfordert nach den bisherigen Erfahrungen bei mittleren Unternehmen ein bis eineinhalb Jahre, bei Großbetrieben etwa zwei bis drei Jahre.

In einer Festschrift „Führung in der Wirtschaft“ haben Dozenten der Akademie jeweils von ihrem Fachgebiet aus zu aktuellen Problemen der Unternehmensführung Stellung genommen (Verlag für Wissenschaft, Wirtschaft und Technik, Bad Harzburg, 1966). — rd.

||||| Auf kreuzenden Kursen der Lesermeinungen |||||

Die hier abgedruckten Zuschriften geben ausschließlich die Meinungen der Leser wieder

Sehr geehrte Herren!

Zufällig fiel mir heute eine schon ältere Ausgabe der „Kehrwieder“ in die Hände.

Herrn Karl möchte ich auf seinen in „Kehrwieder“ Nr. 9/1966, Seite 19, abgedruckten Leserbrief folgendes entgegenhalten.

Herr Karl, nach Ihrem Brief zu urteilen, sind Sie einer der wenigen Glücklichen der heutigen Seefahrt, die den Idealfall angetroffen haben. So wie Sie es beschreiben, sollte es sein, so wünscht man es sich. Die Vorstellung vom denkenden, interessierten und verantwortungsfreudigen Mitarbeiter in Schiffsbesatzungen existiert in den Köpfen einiger an Land sitzender Betriebspsychologen. Die Wirklichkeit sieht jedoch ganz anders aus.

Seit der Einführung des Decksarbeiters hat sich die Personallage rapide verschlechtert. Es ist und bleibt eine Neuerung, die auf Quantität abzielt und nicht auf Qualität. Hier wurden Elementen die Türen zur Seefahrt geöffnet, vor denen wir bisher noch einigermaßen verschont geblieben waren. Nach bisheriger Erfahrung sind die Ausdrücke: Gelegenheitsarbeiter, Konjunkturritter und Asoziale bestimmt nicht zu hart gewählt. Hieran, Herr Karl, wird sich der junge intelligente Mensch, der sich der Seefahrt verschrieben hat, und auch der Berufsseemann viel mehr stören als an einer etwas strafferen „Disziplin“, die Sie so sehr in Abrede stellen. Disziplin ist in einem Schiffsbetrieb einmal erforderlich, so un bequem das Wort auch klingen mag. Die Mehrzahl der heutigen Besatzungen muß „die Faust im Nacken“ spüren, nur so wird es Ihnen möglich sein, Ordnung und Sicherheit zu gewährleisten. Die Erkenntnisse moderner Psychologie sind eine große Errungenschaft, aber wo soll man anfangen, psychologisch tätig zu werden? Um säen zu können, bedarf es eines fruchtbaren Bodens; in einer Wüste werden Sie niemals ernten können. Ein Großteil der heutigen Besatzungen weiß mit den Begriffen „persönliche Freiheit“, „Menschenwürde“ etc. nicht umzugehen. Es fehlen vielfach die geistigen Voraussetzungen und die Reife, die Begriffe zu verstehen und abzugrenzen. Für sie ist es vielmehr ein Freibrief zur Bummel und Schlamperie. Selbst z. B. eine Aufforderung (nicht Anordnung, nicht Befehl) zur Sauberhaltung der Wohnräume (es ist bezeichnend, daß dazu überhaupt aufgefordert werden muß) wird als tiefer Eingriff in die „persönliche Freiheit“ gedeutet und dementsprechend befolgt.

Für heutige Verhältnisse sind die Machtbefugnisse des Kapitäns unumstritten zu gering, dies hat doch die Praxis bei den verschiedensten Gelegenheiten immer wieder bewiesen.

Das Grundübel liegt darin, daß versucht wird, uns mit ein paar gutgemeinten Ratschlägen und seitenlangen psychologischen Abhandlungen die gesamte Verantwortung für das gegenwärtige Dilemma aufzubürden. Von anderer Seite wird nichts getan, das uns die Voraussetzungen schaffen könnte, daß wir wirklich konstruktiv tätig werden können. Im Gegenteil, man sieht seine Bemühungen laufend untergraben.

Dies alles ändert nichts daran, daß der Seemannsberuf ein schöner Beruf ist, daß es einzig und allein die Umstände sind, die eines Tages auch den letzten Idealisten zwingen werden, der Seefahrt den Rücken zu kehren.

Mit freundlichen Grüßen **Rolf Benz, 2. Offizier**

Sehr geehrter Herr Schopper!

Ich freue mich immer wieder über Ihre Zeitschrift „Kehrwieder“, weil sie Dinge schreibt, die Seelente zum Nachdenken anregen sollen, folglich zum Widerspruch oder wenigstens zur Bejahung. Ich selbst interessiere mich für Kunst und Musik.

Ich finde die Überschrift Ihres Artikels „Moderne Kunst — barmherzige Peitsche“ nicht zutreffend, „unbarmherzige...“ würde wohl unsere Zeit der modernen Kunst besser treffen. Weiter berufe ich mich in meiner Ansicht besonders auf den Satz: „Dabei ist es nach moderner Auffassung bei weitem nicht so wesentlich für die Kunst, ‚was‘ sie uns sagt, sondern ‚wie‘ sie es sagt; das war nicht immer so.“ Ich frage mich selbst, was würde für Sie ein „Kunstwerk“ darstellen, dessen Sinn Sie nicht verstehen. Sie würden versuchen, einen Sinn hineinzulegen, weil Sie einsehen müssen, daß ein Werk ohne Sinn wertlos ist.

Normalerweise bezieht man geistige Aussagen auf das Leben — was ich richtig finde. Das Leben aber ist problematisch genug. Sollte man nicht wenigstens in der Kunst diese Problematik lösen und nicht ausdehnen, damit alles noch unverständlicher wird?

Hochachtungsvoll
gez. Hans-Georg Herms

Sport an Bord

Wenn deutsche Schiffsmannschaften in Rotterdam Fußball spielen wollen...

bitten wir, folgendes zu beachten:

1. **Frühzeitige** Anmeldung (Telefon, Karte, Telegramm). Möglichst einen Tag vorher.
2. Eventuelle plötzliche Absage **sofort** per Telefon durchgeben!
3. Eine Absprache muß **unbedingt** eingehalten werden! **Pünktlicher Spielbeginn!**
4. Bei Regenwetter ist der Platz nicht bespielbar (da sehr viel Grundwasser, genügt schon geringer Niederschlag).
5. Trikots und Schuhe sind beim Platzwart gegen eine Leihgebühr von 1,55 Gulden zu erhalten. Um die Sache zu erleichtern, sammelt der Spielleiter das Geld ein und gibt es dem Platzwart.

Strümpfe und Stutzen gibt es dort **nicht** zu leihen!

Wichtig: Nach dem Fußballspiel sind Sie im Deutschen Seemannsheim herzlich willkommen!

Ein Programm unseres Hauses können Sie beim Platzwart bekommen.

Unsere Anschrift: Deutsches Seemannsheim, Rotterdam 2, Westzeedijk 94, Telefon 13 39 18 oder 13 39 70, Telegramm-Anschrift: Desemaheim Rotterdam, Anschrift des Fußballplatzes: Seamen's Sportcenter, Schulpweg, Rotterdam.

Mit freundlichen Grüßen, Ihr H. J. Hyballa

Vom Schiff zum Wüstenschiff

Im vergangenen November machten 18 Besatzungsmitglieder des Motorschiffes „**Mal Rickmers**“ eine Fahrt nach Kairo und zu den Pyramiden. Geleitet und organisiert wurde die Fahrt vom Leiter des Deutschen Seemannsheim in Alexandria, Herrn Busch. Da die Fahrtkosten sowie Eintrittsgelder das Mittagessen in Höhe von insgesamt 4 1/2 Pfund je Mann von der Reederei getragen wurden, war der Wunsch zur Teilnahme natürlich besonders groß. Zum Teil mußte deshalb das Los entscheiden, wer teilnehmen konnte. Mit halbstündiger Verspätung begann der Ausflug „pünktlich“ um 6.30 Uhr, mit einem gecharterten Bus von Alex-Tours. Die Fahrt von Alexandria nach Kairo ging über eine autobahnähnliche Straße durch das fruchtbare Nildelta. Unser Fahrer war ein Mann ohne Nerven. Der Passierabstand beim Überholen von anderen Wagen war nie größer als Lackbreite. Außerdem betätigte er beinahe ununterbrochen zwei Hupen. Die Fahrt durch das Nildelta war dabei mehr als interessant.

Zweimal im Jahr wird dort geerntet, und das Gemüse wird unwahrscheinlich groß. Noch nie habe ich so große Radieschen und Kohlköpfe gesehen wie in diesem uralten Kulturland.

In Kairo wurde zuerst das Nationalmuseum besichtigt. Die Führung hatte unser Reiseleiter, Herr Busch, der schon etwa 200 solcher Ausflüge gemacht hat. In 1 1/2 Stunden sahen wir die schönsten und wichtigsten Ausgrabungsstücke aus der Pharaonenzeit. Die Erklärungen von Herrn Busch waren so ausführlich, daß sogar andere deutsche Touristen sich uns anschlossen. Am eindrucksvollsten waren für uns wohl die steinernen Statuen der Pharaonen und die vergoldeten Särge und die goldene Maske des Tut-Ench-Amon. Um alles gebührend zu betrachten, mußte man sicher wochenlang in dem Museum verweilen können.

Das Essen, das wir im „Cleopatra-Palast“ im 14. Stock einnahmen, war gut und sehr reichlich. Am Nachmittag fuhren wir dann zu den Pyramiden von Gizeh. Am Fuße der Cheops-Pyramide beim Mena-House-Hotel stiegen wir vom Bus auf Dromedare um. Der Unterschied zwischen Schiff und Wüstenschiff ist doch beträchtlich. Wir waren alle froh, als wir diesen viertelstündigen Ritt hinter uns hatten.

Bei der Sphinx hatten wir wieder festen Boden unter den Füßen. Die Treiber, bakschischungrig wie jeder normale Ägypter, sind ohne weitere Anweisung in der Lage, jeden beliebigen Fotoapparat genau einzustellen und zu bedienen, um den reitenden Touristen auf dem Dromedar zu fotografieren.

Um 18.30 Uhr traten wir die Heimfahrt an, die über die Wüstenstraße gehen sollte. Nach etwa halbstündiger

Fahrt, während wir die Wüste nur für Bruchteile von Sekunden durch ein starkes Wetterleuchten erhellt sahen, wurden wir von einem wahren Wolkenbruch überrascht. Die Sicht war gleich Null und der Fahrer stoppte den Bus. Dieser Schauer war nur der Anfang der beinahe dramatisch zu nennenden Rückfahrt. Im Verlauf der Fahrt stellten wir fest, daß unser Fahrer nachtblind war. Schon bevor wir an die auf halber Strecke liegende Raststätte kamen, mußten wir öfter durch etwa zwei Fuß tiefes Wasser fahren. Im Rasthaus hörten wir, daß die Strecke in Richtung Alexandria teilweise 1 Meter hoch überspült sei. Wir glaubten zuerst, daß das wohl von den Alis etwas übertrieben wäre. Es kam aber noch ganz anders. Der Überredungskunst unseres Reiseleiters bzw. seinen guten ägyptischen Sprachkenntnissen war es zu verdanken, daß der Fahrer sich zur Weiterfahrt bereit erklärte. Das Gebiet, das wir jetzt durchfuhren, stand, so weit man es beim Wetterleuchten sehen konnte, völlig unter Wasser. Nach 20 km sahen wir den ersten Lkw, der von der Asphaltpiste abgekommen war und in dem zu Schlamm verwandelten Wüstensand steckengeblieben war. Lange Strecken fuhren wir nur im Schritttempo. Der Fahrer mußte von uns, da er ja nachtblind war, genau eingewiesen werden, außerdem fehlte ihm jegliches Orientierungsvermögen. Teilweise konnten wir uns an den beiderseits der Straße festgefahrenen bzw. abgesehenen Autos orientieren. Oft brannten deren Scheinwerfer noch, obwohl sie fast bis an die Dächer im Wasser standen. Wir passierten ein Dorf, in dem das Wasser hüfthoch stand. Mittlerweile standen auch unsere Scheinwerfer unter Wasser, aber der Motor lief noch, und so lange der Wagen nicht stehenblieb, war die Gefahr gering, daß der Motor versagen würde. Trotzdem bekamen wir alle nasse Füße, da die Türen des Busses nicht dicht schlossen. Wir hatten etwa 10 cm Wasser im Bus, das entsprach einer Wassertiefe von 1,60 Meter, aber wir schafften es, durch diese Wasserwüste zu kommen, und unsere Stimmung war einmalig großartig.

Wie wir am nächsten Tag hörten, war unser Bus eines der wenigen Fahrzeuge, das die Strecke glatt passiert hatte. Etwa 50 Pkw und 4 Linienbusse waren in dieser Nacht steckengeblieben.

Mit zweistündiger Verspätung aber guter Laune kamen wir um Mitternacht an Bord an. Der Fahrer bekam einen dicken Bakschisch (einen Rockefeller-Dash), den wir vorher gesammelt hatten. Für alle war die Fahrt ein unvergeßliches Erlebnis.

Unser Dank gehört neben Herrn Busch für seine vorzügliche Leitung auch unserer Reederei für ihre Großzügigkeit.
Rolf Grömmlich, 3. Offiz.

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge

bei der Fahrschule Gerda Marochow

Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrenslente 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 Fahrenslenten zu arbeiten

2 Hamburg 11, Ost-West-Str. 56 (gegenüber der Hamburg-Süd), Tel. 36 46 64

Auf kreuzenden Kursen der Lesermeinungen

An Schriftleitung Kehr wieder

Betr.: Problem „Seemannsbetreuung“ (Kehrwieder Nr. 11/66)

Ich möchte die von Ihnen gebotene Gelegenheit, Verbesserungsvorschläge zum Thema „Seemannsbetreuung“ einzureichen, nicht ohne den Hintergedanken nutzen, daß einige davon bereits dem neuen Seemannszentrum in Rotterdam/Botlek zugute kommen. Vorausschicken muß ich allerdings, daß mein Bericht keinesfalls Anspruch auf Unfehlbarkeit erheben kann, da die Geschmäcker bekanntlich verschieden sind.

Ich spreche nur für einen kleinen Teil unserer Handelsflotte, für die augenblickliche Besatzung des MS „Bornheim“ nämlich, die Botlek als ständigen Löschhafen in Europa hat, welcher immerhin mehr als 25 km von Rotterdam entfernt ist. Ist es doch so, daß wir, bedingt durch den akuten Zeitmangel, wenig und sehr selten Gelegenheit haben, ein Seemannsheim zu besuchen, um wieder einmal ein wenig ins Landleben hineinschnuppern zu können.

Was wir in den Heimen suchen, ist:

Sinnvolle Unterhaltung sowie Abwechslung von der Eintönigkeit des Seetörns und nicht zuletzt die Möglichkeit, wieder unter Menschen zu sein. Wir möchten nicht ein Seemannsheim mit der Gewißheit aufsuchen, dort Seeleute zu treffen, die sich mangels Schiff, Geld oder Arbeitslust auf (Platz)kosten der Angehörigen von Seeleuten „aufschließen“. Das Seemannsheim ist schließlich keine Stellenvermittlung.

● Schließlich wollen wir wieder „dazu“ gehören — zum Leben an Land nämlich.

Das ist um so verständlicher, wenn man sich vor Augen führt, daß wir bis auf die kurzen Stunden an Land über Monate hinweg täglich die gleichen Gesichter sehen, die Gewohnheiten und Fehler der einzelnen bis ins Letzte kennen.

Ohne Frage sollen in einem Seemannsheim Tischtennis- und Billardräume vorhanden sein; doch sollte den Gesellschaftsräumen bei Platzmangel Vorrang gewährt werden. Der Prozentsatz, der ein Seemannsheim aufsucht, um dort Tischtennis oder Billard zu spielen, ist klein.

Auch sollte eine Schwimmöglichkeit vorhanden sein. In einer Leseecke muß eine große und gute Auswahl von Zeitungen, Wochenzeitschriften und kritischen Magazinen vorhanden sein. Auch sollte man diese Schriften käuflich erwerben können, gerade im Ausland.

Filmabende sollen möglichst ohne festen Plan gegeben werden können, dann zum Beispiel, wenn eine oder mehrere Schiffsmannschaften, die nur über eine beschränkte Ausgehzeit verfügen, zusammenkommen und Interesse bekunden.

Es muß ein Raum vorhanden sein, der ausschließlich der guten Musik gewidmet ist; verlangt doch der Seemann nach Entspannung und Kunstgenuß dieser Art häufiger als der Mensch an Land und als man dies allgemein anzunehmen scheint.

● Es soll die Möglichkeit bestehen, Diskussionsabenden und Vorträgen von Fachkräften z. B. aus dem Gebiet der Soziologie und Politik etc. beiwohnen zu können; zumal wir, die wir nicht nach Deutschland kommen, wenig Informationsmöglichkeiten haben.

Das Haus soll über eine gemütliche Bar verfügen und außerdem ein Restaurant besitzen, das nicht nur Seeleuten, sondern auch der Öffentlichkeit zugänglich ist.

Besonderer Wert muß auf das Vorhandensein von ausreichenden und gut eingerichteten Einzel- und Doppelzimmern gelegt werden, die den Angehörigen reserviert sein müssen.

Der Besuch lohnender Ausflugsziele sollte gefördert werden, die Beschaffung von Fahrzeugen soll über das Seemannsheim zu diesem Zweck möglich sein.

Der beste Weg, den Sorgen und Wünschen der Fahrleute auf die Spur zu kommen und somit einen repräsentativen Querschnitt der Meinungen zu erhalten, ist und bleibt der Weg an Bord.

Wer helfen und betreuen will, muß ein fachkundiger Idealist, ein Seemanns-Seelenspezialist sein, der möglichst selbst als Seemann unter Seeleuten gelebt haben sollte.

Und schließlich noch etwas: Frauen gehören auch in ein Seemannsheim, das Anspruch darauf erhebt, den Seemann aus seiner Isolation herauszuführen.

O. A. Hans-W. Schumacher

Sachverständigenrat

Fortsetzung von Seite 4

regierung unanfechtbare Vorschläge schon deswegen unterbreiten, weil sie sonst bereits im Ansatz der Aufgabe heftiger Kritik unterworfen sein würde. Zum anderen haben gerade der erste genauso wie der amtierende Bundespräsident bewiesen, daß sie ihr Amt unabhängig ausüben und nicht jedem Vorschlag der Bundesregierung gleichsam blindlings folgen. Die zweite Kritik übersieht, daß die Bundesregierung Adressat der Gutachten deswegen sein muß, weil nur sie die Gutachten den gesetzgebenden Körperschaften vorlegen kann.

Frei und verschwiegen

Diese sachlich erforderliche und gesetzlich begründete Unabhängigkeit und Objektivität kommt auch dadurch zum Ausdruck, daß die Mitglieder des Sachverständigenrates außer als Hochschul- oder öffentlicher Dienst des Bundes oder eines Landes nicht angehören dürfen und auch nicht in Verbindung zu einer Arbeitgeber- oder Arbeitnehmerorganisation stehen dürfen. Die Freiheit der Meinungsäußerung, die hier besonders garantiert sein muß, ist dadurch berücksichtigt, daß, wenn eine Minderheit der fünf bei der Abfassung des Gutachtens zu einzelnen Fragen eine abweichende Meinung vertritt, die Möglichkeit gegeben ist, das im Gutachten selbst zum Ausdruck zu bringen. Und schließlich dürfte die aus den bisher geschilderten Kautelen deutlich werdende gleichsam richterlich-gutachtliche Position der Mitglieder des Sachverständigenrates durch die Bestimmung des Gesetzes klar werden, daß sie zur Verschwiegenheit über die Beratungen selbst und über die als vertraulich bezeichneten Beratungsunterlagen verpflichtet sind.

Nicht aktuell genug?

Nach allem, so scheint es, eine Institution, die großartig konstruiert ist und segensreich wirken dürfte. Daß es sich aber nicht um leeres Gerede oder graue Theorien handelt, erkennt der Beobachter des Geschehens der drei ersten Jahre an der Art, wie sich der Rat mit der an seiner bisherigen Tätigkeit geübten Kritik auseinandergesetzt hat. Da ist zunächst die Kritik, die Er-

Wichtiger Hinweis

für alle Seeleute, die mit ihrem Schiff in Europoort oder Botlek liegen:

Ab 2. Januar 1967 fährt jeden Abend ein Autobus im Auftrag der „Holländischen Seemannsfürsorge“ von Europoort/Botlek in die Stadt.

Preise: Europoort — Rotterdam (Hin und zurück) f 5,—
Botlek — Rotterdam (Hin und zurück) f 4,— (Einfache Fahrt kostet dasselbe).

Fahrplan:

Europoort: Shell (Pelican Club)	Abfahrt: 18.15 Uhr
Gulf	Abfahrt: 18.25 Uhr
Kong Olavs Kapell	Abfahrt: 18.27 Uhr
Botlek: Müller Hanna	Abfahrt: 18.45 Uhr
Frans Swarttouw	Abfahrt: 18.55 Uhr
G. E. M.	Abfahrt: 19.00 Uhr
Nieuwe Matex	Abfahrt: 19.10 Uhr
Esso	Abfahrt: 19.20 Uhr
DOW/Pakhuismeesteren (Hält jeweils bei den Portiers)	Abfahrt: 19.30 Uhr
Rotterdam: Deutsches Seemannsheim	Ankunft: 19.55 Uhr
Kruisplein (Nähe Central Station)	Ankunft: 20.15 Uhr

Rückfahrt ab Rotterdam, Deutsches Seemannsheim, um 23.00 Uhr, Ankunft Europoort: 00.30 Uhr.

kenntnisse des Gutachtens seien nicht aktuell genug, sie übersähen die jüngsten Ereignisse beispielsweise auf dem Kapital- oder auf dem Arbeitsmarkt wenige Wochen vor der November-Veröffentlichung des Gutachtens. Überzeugend weisen die Sachverständigen derartiges zurück: „Ein größerer Zeitraum im Rückblick und im Ausblick, der das Urteil unabhängig macht von der Nachricht der Stunde, ist den Problemen angemessen, die sich der Wirtschaftspolitik stellen. Denn der zeitliche Zusammenhang von Ursache und Wirkung, von Nebenwirkung und Rückwirkung im Ablauf des Wirtschaftsgeschehens läßt sich nicht in der Bilanz von Wochen und Monaten und auch nicht in der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung eines Kalenderjahres erfassen. Die Zyklen, in denen unsere Wirtschaft wächst und in denen sich der bedauerliche Geldwertschwund vollzieht, dauern immer mehrere Jahre. Somit sind die Preissteigerungen von heute im Grunde das Ergebnis von Fehlhandlungen und Versäumnissen einer Zeit, die mehr als ein Jahr zurückliegt, und so wird heute nicht entschieden über die gesamtwirtschaftliche Lage des nächsten Monats, sondern weitgehend schon über das Geschehen im nächsten und übernächsten Jahr.“ Diese gleichsam ehernen Grundsätze, die hier bewußt wörtlich zitiert sind, sprechen mehr als für sich selbst.

Auflösung unseres Kreuzworträtsels

„Wir wünschen allen Lesern frohe Ostern“

Waagrecht: 1. Schacht, 7. Samariter, 15. Croupier, 17. nie, 18. Orte, 19. Hof, 20. Nuestern, 22. Ion, 23. Andenken, 25. Omen, 27. LD, 28. Kairo, 29. Nestor, 31. Komet, 32. non, 34. Ostern, 36. loeschen, 38. es, 41. Sternfahrt, 44. Solist, 47. Ate, 49. pro, 50. er, 51. Tanger, 53. Ratine, 54. Ice, 55. ent, 56. Photo, 58. Ala, 59. Art, 61. Sued, 62. Deut, 64. Otto, 65. en gros, 67. Narzissen, 72. Aare, 73. Angina, 75. Diaz, 77. USA, 78. Elen, 79. Pedell, 80. Ost, 81. Fulda, 83. Treppenwitz, 86. nah, 87. Eisen, 90. ERB, 91. Aralien, 94. Ungar, 96. Koerbe, 98. Dau, 100. Emu, 101. Riesa, 102. den, 103. Regatta, 104. erwachsen.

Senkrecht: 1. Schalk, 2. Croydon, 3. Hof, 4. Au, 5. Hindi, 6. teuer, 8. Antenne, 9. Miene, 10. aer, 11. Io, 12. Triere, 13. Eton, 14. Ren, 16. Renonce, 21. notschlachten, 23. Akelei, 24. NATO, 26. Motor, 30. Unstern, 33. Ohr, 35. Re, 37. Estremadura, 39. Espresso, 40. flott, 42. Antipoden, 43. Tag, 45. Orang Utan, 46. senil, 48. Tenor, 52. neo, 57. Tatra, 58. Adonis, 60. Toselli, 63. Uganda, 66. Orplid, 68. An, 69. Idlewild, 70. sie, 71. sanft, 73. Apotheke, 74. Gutenberg, 76. red, 78. ein, 82. uzen, 84. Iliade, 85. Enga, 88. Sumac, 89. gruen, 92. Rest, 93. euer, 95. Amme, 97. Ria, 99. ata.

J. M. LINDEMANN

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

HAMBURG 11

Admiralitätsstraße 58

Freihafenbetrieb:

Veddeler Damm 42 · Gleisanschluß

Schiffszimmerei, Tischlerei

Holzhandel, Holzbearbeitung

Verpallen und Laschen von Ladung

Seemäßige Verpackungen aller Art



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 7327314
Hafenbetrieb: Schuppen 52

GEORG P.

Möller

GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

† 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 erbeten

Name _____

Adresse _____

FINANSBANKEN

BANKAKTIENGESELLSCHAFT

VESTER VOLDGADE 94

KOPENHAGEN V - DÄNEMARK

Cargocaire



verhindert Schwitzwasser-Schäden

in einer Flotte von mehr als

3000 000 BRT

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

NORA

hält was es verspricht

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

Modell BERND

Gr. 26-45

DM 7.75
bis 10.75



Modell TONY Gr. 36-45
DM 12.50 bis 13.50

Modell TOM
ölfest

Gr. 36-45
DM 15.75
und 16.75



Keine Fußpilzbildung möglich!

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

Erhältlich im Fachhandel u. a. bei:
2800 Bremen, Schiffsausrüstung von der Aa, Ostlersteinweg 40 (N) - 2800 Bremen, Schiffsausrüstung Thölen, Walter Ring 2 (N) - 2850 Bremerhaven-Fischereihafen, Schiffsausrüstung Varoga, Am Lunedeich 1 (N) - 2 HH-Altona, Schiffsausrüstung Bollwitt, Vorsetzen 52 - 2 HH-Altona, Schiffsausr., Busch, Johannissböllwerk 14/15, (N) - 2 HH-Altona, Schuhhaus Schleicher, Dittmar-Koel-Str. 12 (NR)

Modell THEO
Gr. 36-47 DM 7.90 bis 8.90
Modell OL-THEO
Gr. 40-46
DM 13.50




Halbhoher Stiefel
Modell BOY

Gr. 40-46
DM 16.50



Unverbindliche Richtpreise!
Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

FREUDENBERG & CO.

 Abt. Noroplast

6940 WEINHEIM (Bergstraße)

N-Nachnahmeversand R-Reparaturmöglichkeit

Elektrische Schiffsanlagen

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwickerei

HEINRICH G. HOMEYER

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

See-Ausrüstung

CARL BOLLWITT Hamburg 11

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

BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)

UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

Drahtseile

Tauwerk · Bindfäden · Persenninge

WALTER HERING

Hamburg 1, Gotenstraße 6 „Kabelgatt“

Telefon 24 94 47/49

Alles für den Seemann

Seemannsausrüstung — Maßschneiderei

WILHELM LESCH

Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89

Pumpen



für alle Bordverhältnisse sofort ab Lager lieferbar
Reparaturen aller Systeme

ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik

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



Lindolin- SCHIFFSFARBEN

sind das Produkt vieljähriger
Erfahrung und neuzeitlicher
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN

Gegr.



1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviand
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG - FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

auslands-umzüge



heinrich klingenberg

HAMBURG, WINTERHUDER WEG 6-10, RUF: 22 20 03
BONN, BORNHEIMER STRASSE 131, RKF: 5 09 21

SEIT 80 JAHREN SPEZIALISTEN



SCHIFFSAUSRÜSTUNG
WILHELMSHAVEN G.M.B.H.

Schiffsproviand und Fleischimport, Deck- und Maschinenstores
mit den großen und sortierten Lägern am Platze
bekannt für schnelle Auslieferung bei Tag und Nacht.

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

Schiffsproviand, Deck- und Maschinenausrüstungen,
Spirituosen, Tabakwaren, Freilager, Schlachterei

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

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

„Kehrwieder“, Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesetzungen. Schriftleitung: Heinrich Schopper, Hamburg 36, Postfach 325, Telefon: 36 32 46.
Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 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