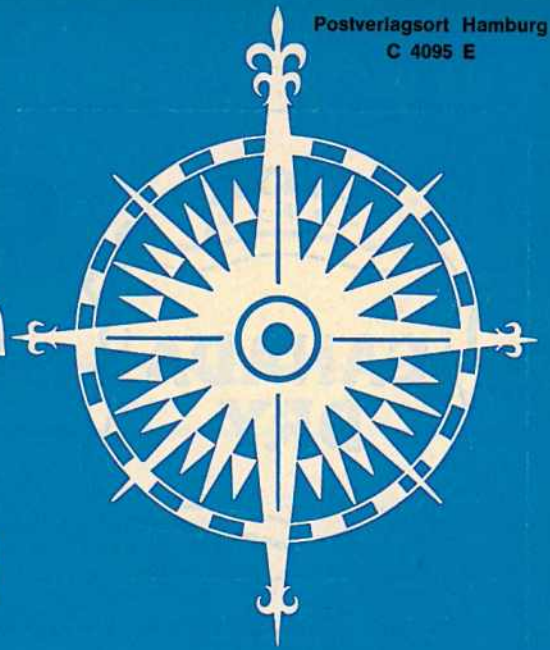


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Mokt wi!
- De Gaulle bleibt
Frankreichs Staatspräsident
- Dit un Dat
- Dialog Rat/Regierung
- Konzentration
in der Seeschifffahrt
- „Sternstunde“ der Seefahrt
- Preisträger des
Seeleute-Fotowettbewerbs
- Flaggenwechsel auf St. Lucia
- Philatelie zur See
- Schmunzelauge
- Seemannsehe und -liebe
- Salonjunge auf großer Fahrt
nach Kanada
- Überlegungen zum Bau eines
500 000-ldw-Tankers



Foto: Bäter



CANADA DRY

LIMONADEN UND MIXER

...DER AUSWAHL WEGEN...

Die international berühmte Getränkefamilie in der Einwegflasche

Limonaden

CANADA DRY COLA
ESKY, Grapefruit
FABULA Orange Soda
HI-SPOT Lemon Soda

Mixer

GINGER ALE
TONIC WATER Quinine Water
CLUB SODA

Zu beziehen durch:

CANADA DRY NORD, 2000 Hamburg 11
Kehrwieder 4, Telefon 36 61 90
oder durch Ihren Schiffsausrüster



Antoni Höen Nchf.

PROVIANT
DECK- U. MASCHINEN-STORES

Hamburg 11, Sandtorquai 32 · Telefon: 36 57 93/36 57 95
Telex: 021 4705

See-Ausrüstung

CARL BOLLWITT Hamburg 11
Vorsetzen 52 (Bei der Überseebrücke) 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

Pumpen



Lenz-, Ballast-, Keller-, Garagen-, Schwimm-
becken-, Schmutzwasserpumpen mit Unterwas-
ser-Tauchmotor — 10 cbm/h nur DM 260,—
Schuten-Lenzpumpen mit Unterwassermotor,
mit Kabel und Stecker, tragbar,
5 000 l/h DM 190,— — 10 000 l/h DM 260,—
Springbrunnenpumpen mit Motor ab DM 40,—
Schiffspumpen für alle Verwendungszwecke
Reparaturen aller Systeme

ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik

Hambg.-Alltona, Schomburgstr. 1, Tel. 38 12 66, FS. 021 3218, Postf. 1240

Elektrische Schiffsanlagen

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Elekromaschinenbau
HEINRICH G. HOMEYER

HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel.: 311531, Telex: 0211674

Alles für den Seemann

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

GEORG P.

GEGR.
1881
Möller

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

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

Seit 1875

Marine-Uniformen
Tropenausrüstung
Segel- u. Arbeitsbekleidung

Steinmetz & Hehl

Hamburg 11 · Rödingsmarkt 43
Ruf 36 46 91



Kehrwieder

11. Jahrgang

April 1967

Nr. 4

Am Peilkompaß

Mokt wi!

Wenn an Land die Krokusse blühen . . .

Wenn an Land die Krokusse blühen und die Schneeglöckchen ihr tapferes Einläuten des noch fernen Frühlings schon beendet haben, wenn die Blumenläden daheim schon mit der bunten Pracht der Osterblüten aufwarten und wenn unsere Frauen und Mädchen Forsythienzweige voller Ungeduld in Vasen stellen — dann denkt niemand an Trauerweiden und an die Gebinde für Grabkränze. So ist es alle Jahre wieder. Das Graugrün der aufgewühlten See hat nichts mit dem zaghaften Knospengrün an Land zu tun. Nie so groß wie im Frühling ist der Gegensatz zwischen Land und See. Freudiges Erwarten diesseits der Deiche und Landunter jenseits. Hoffnungsfrohes Keimen hier, grausige Ernte da.

Pauken, dumpfer Trommelwirbel und klagender Aufschrei bestimmen die Frühlingsmelodie auf See. Auch in diesem Jahre wieder wurde sie für Seeleute vieler Nationen zu einer Schicksalsmelodie, die nichts als Schweigen hinterläßt. Schweigen vor der Majestät des Todes, Schweigen vor der ungebändigten Gewalt der See, die niemals Antwort gibt.

So hat das Deutsche Hydrographische Institut die beiden Frühlingsorkane über der Nordsee registriert:

Sturmflut am 1. März

(Die eingeklammerten Werte sind die Hochwasser der Sturmflut vom 23./24. Februar 1967.)

1. Eingetretenes Hochwasser

Emden	2.40 Uhr 2,45 (2,50) m ü. M. H.
Wilhelmshaven	3.15 Uhr 2,50 (2,20) m ü. M. H.
Bremerhaven	3.30 Uhr 2,40 (2,50) m ü. M. H.
Cuxhaven	3.30 Uhr 2,60 (2,65) m ü. M. H.
Husum	4.00 Uhr 2,75 (2,75) m ü. M. H.
Hamburg	7.30 Uhr 2,70 (3,25) m ü. M. H.

Das Hochwasser setzte sich zusammen aus einem Gezeitenanteil von 0,3 m, einer Schwingung in der Nordsee von 0,6 m und dem durch den Wind verursachten örtlichen Stau des Wassers.

2. Sturmflutwarnungen des Deutschen Hydrographischen Instituts in der Nacht vom 28. Februar zum 1. März 1967

Ostfriesische Küste, Emden, Bremerhaven:
20.30 Uhr etwa 1,50 m über Mittl. Hochwasser
22.35 Uhr etwa 2,00 m über Mittl. Hochwasser
00.15 Uhr etwa 2,50 m über Mittl. Hochwasser
Nordfriesische Küste, Elbgebiet, Hamburg:
20.30 Uhr etwa 2,00 m über Mittl. Hochwasser
22.35 Uhr etwa 2,50 m über Mittl. Hochwasser
00.30 Uhr etwa 3,00 m über Mittl. Hochwasser

Das sind schwarze Zahlen, zwischen ihnen rinnen Tränen, stehen Seemannsangehörige in Trauerkleidern, Kränze liegen da und ihre Schleifen sprechen in vielen Sprachen und doch nur in der einen einzigen, die die See diktiert.

„Mokt wi“ waren die letzten Worte der vier Männer des Seenotrettungskreuzers „Adolph Berm-pohl“, als sie von Helgoland ausliefen, um ihre Kameraden des sinkenden holländischen Fischkutters „Burgemeester van Kampen“ zu bergen. Dies sind ihre Namen:

Vormann Hans-Jürgen Kratschke, 28 J.
Vormann Paul Denker, 55 J.
Rettungsmann Otto Schülke, 52 J.
Rettungsmann Günter Kuchenbäcker, 39 J.

Der Telegraf hatte geklingelt, sie hatten quittiert: „Mokt wi“. Mit Selbstverständlichkeit quittiert. Welch eine Selbstverständlichkeit! Es ist jene, mit der unsere Rettungsmänner dem sich freiwillig auferlegten Gesetz gehorchen. Es ist jene Selbstverständlichkeit, in der wir „ein großes Beispiel von Mannespflicht, Nächstenliebe und Humanität auf See erkennen“, wie der Vorsitzende der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Konsul Herm. Helms, bei der Trauerfeier auf Helgoland erklärte.

Die Männer vollbrachten ihr Rettungswerk. Sie holten die drei holländischen Fischermänner mit ihrem Beiboot, der „Vege sack“, ab. Beim Versuch, sie an Bord des Rettungskreuzers zu bringen, riß eine Grundsee alle mit sich. Die See gab nur die Boote wieder her, das Leben der Männer nicht. Zwei von ihnen waren ohne ein einziges Wort für ihre Kameraden eingesprungen, denn sie hatten ihren Wachdienst bereits beendet. — „Mokt wi“.

Am Sonntag, dem 6. März 1967, läutete das von Seeleuten gestiftete Glockenspiel in der Seemannskirche „St. Clemens am Hafen“ an der Altonaer Küste. Es rief die Kameradschaft der Lebensretter, die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und die Deutsche Lebensrettungsgesellschaft und versammelte eine Gemeinde von Trauernden vor dem Altar, wo sie sich in Dank und Ehrerweisung zu ihren auf See gebliebenen Kameraden bekannten. Seemannspastor Kieseritzky hielt die Trauerrede und der Vorsitzende der Kameradschaft der Lebensretter, Harry Gondi, dankte ihm im Namen aller Lebensrettungsgesellschaften. Es fiel ihm sichtlich schwer zu sprechen. Jeder verstand ihn, fern aller Rührseligkeit, doch überwältigt von der Treue auf See, die der Seemannspastor heraufbeschworen hatte. W. O.



Nur die Boote gab die See wieder her. Seenotrettungskreuzer „Adolph Berm-pohl“ und sein Tochterboot „Vege sack“ nach dem Einschleppen auf die Werft.

Foto: dpa



De Gaulle bleibt Frankreichs Staatspräsident

Rege außenpolitische Aktivität beeinflusst Wahlen

Die Stichwahlen für die französische Nationalversammlung am 12. März 1967 fanden in einer Zeit lebhafter außenpolitischer Aktivität statt. Zwischen den beiden Weltgiganten USA und UdSSR vollzieht sich eine langsame Annäherung in wichtigen internationalen Fragen wie Abrüstung, Kontrolle über die vorhandenen Kernwaffen und Verhinderung von deren Überlassung an Nicht-Atommächte. Die Übernahme der Entspannungspolitik durch die Einzelstaaten der beiden Machtblöcke begann zunehmend, das Eis des „Kalten Krieges“ zu schmelzen. Auch die aus der „Großen Koalition“ bestehende neue Bundesregierung paßte sich dieser Entwicklung durch stärkere Anlehnung an Frankreich und eine aktivierte Ostpolitik an. Beherrscht wurden die letzten Wochen durch Staatsbesuche der sowjetischen Führungs-„Troika“ in ost- und westeuropäischen Ländern, der Besuch des polnischen Außenministers Rapacki in Paris und die Goodwill-Reisen des britischen Premiers Wilson durch die EWG-Hauptstädte.

Das Interesse konzentrierte sich daher angesichts der Annäherung zwischen Ost und West auf die Frage, ob die starke Rechtsregierung de Gaulles ihre Position erfolgreich behaupten würde.

Knappste absolute Mehrheit für die Gaullisten

Mit nur einer Stimme Mehrheit erzielten die Gaullisten die denkbar knappste absolute Mehrheit in der Nationalversammlung. Damit hat die Regierungskoalition der „5. Republik“ 244 der insgesamt 486 Sitze errungen. Mit dem Verlust von 38 Mandaten mußte sie jedoch eine empfindliche Schlappe einstecken. Überrascht hat der starke Mandatsgewinn der Kommunisten, die statt bisher 41 nunmehr 73 Mandate erzielten. Auch die aus Sozialisten und Radikalsozialisten bestehende Linksföderation Francois Mitterands verbesserte ihre Parlamentsvertretung von 90 auf 116 Sitze. Der Anteil der demokratischen Mitte Jean Lecanuels sank von 56 auf 27 Sitze. Verschiedene Splittergruppen kamen auf 25 Mandate.

Für die Gaullisten war es besonders schmerzlich, daß die erlittenen Verluste vor allem auf ihre Kosten gingen, während ihr Bündnispartner, die Rechtsunabhängigen des ehemaligen Finanzministers Giscard d'Estaing, ihren Mandatsanteil innerhalb der Koalition der „5. Republik“ um acht Abgeordnete vermehren und damit ihren Einfluß verstärken konnten. Als sehr peinlich empfanden es die Gaullisten auch, daß vier ihrer insgesamt 26 Ministerkandidaten, unter ihnen Außenminister Couve de Murville und Verteidigungsminister Pierre Messmer, nicht durchkamen.

Das Wahlergebnis lautete im Einzelnen:

„5. Republik“ (Gaullisten)	244 Sitze
Linksföderation (Mitterand)	116 Sitze
Kommunisten	73 Sitze
Demokratische Mitte (Lecanuet)	27 Sitze
Verschiedene Splittergruppen	25 Sitze
Zusammen	485 Sitze

Über den 486. Sitz für Französisch-Polynesien wird erst am 19. März 1967 entschieden.

Keine Probleme im Parlament

Trotz der Wahlschlappe der Gaullisten wird das Endergebnis des Votums für die Regierungskoalition der „5. Republik“ im Parlament keine Mehrheits- oder Verfassungsprobleme aufwerfen. Die vom gaullistischen Lager erzielte äußerst knappe Mehrheit wird leicht ergänzt durch den bereits so gut wie sicheren Anschluß einer Anzahl von Liberalen und gemäßigten Abgeordneten, die den Splittergruppen angehören. Eine besondere Rolle könnte dabei den „Lecanuetisten“ als Zünglein an der Waage zufallen. Am Abend des ersten Wahlsonntags beinahe totgesagt, nehmen sie trotz veringert Mandatszahl eine entscheidende Position ein, da sie in wichtigen Fragen mit den Gaullisten und nicht mit der Linken stimmen dürften.

Mit Spannung wird der Rückkehr des ehemaligen Ministerpräsidenten Mendes-France im Parlament entgegengesehen. Obwohl selbst nur als Kandidat für die kleine Gruppe der unabhängigen Sozialisten gewählt, wird er der Linksoption ein starkes Gewicht verleihen.

Soziale Erneuerung Frankreichs erforderlich

Der starke Linkstrend, der bei den Wahlen sichtbar wurde, dürfte de Gaulle auf jeden Fall zwingen, bei der Bildung der neuen Regierung gewisse Gesten nach links zu machen und das neue Kabinett auf ein kühnes Sozialprogramm festzulegen. „Die Regierungskoalition erhielt von den Wählern eine ernste Warnung und muß aus dem Wahlergebnis die nötigen Schlußfolgerungen ziehen“, war der Tenor vieler Kommentare. De Gaulles außenpolitische Zielsetzungen dagegen bleiben von den Kommunisten, die diese weitgehend unterstützen, praktisch unangetastet.

Daher überrascht auch der Kommentar der amtlichen sowjetischen Nachrichtenagentur TASS nicht, die den „Ruck nach Links“ feiert und meinte, die meisten Franzosen hätten eine Politik befürwortet, „die die Unabhängigkeit des Landes, die Lösung von der NATO und die Normalisierung der Beziehungen zwischen West und Ost sicherstelle.“

In EWG-Kreisen in Belgien hat dagegen der Stimmengewinn der Linken und die damit verbundene parlamentarische Schwächung der Gaullisten stark überrascht. In Brüssel wird es nun nicht für ausgeschlossen gehalten, daß die französische Europa-Politik — vor allem in der Frage eines britischen EWG-Beitritts — elastischer werden könnte.

Der Sprecher der Bundesregierung sah im Wahlausgang eine gute Basis für die Fortsetzung einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen Bonn und Paris.



Unser schönes Deutschland

Tauwetter

Vorfrühlingsstimmung in Oberbayern

Foto: Eilers

DIT UN DAT zwischen ALM UN WATT

Der März stand in der Heimat auf Sturm. Ganze Zyklonenserien fegten über die Tiefebene und regneten sich in höheren Lagen ab. Weiter nach Süden zu und weiter nach oben gab es Schnee. In den Wintersportgebieten herrschte noch Hochbetrieb. Wie es in der Natur von wandernden Tiefdruckgebieten liegt, bringen sie in rascher Aufeinanderfolge beinahe jede Art von Wetter mit sich. In den warmen Sektoren roch es nach Frühling, und die Krokusse lösten die Schneeglöckchen ab, Forsythienzweige gab es für die Ungeduligen zu kaufen.

Eine sportliche Höchstleistung

vollbrachte ein Kater. Darüber hinaus stellte er unter Beweis, zu welchen mörderischen Strapazen Anhänglichkeit und Sehnsucht ein Katzentier treiben können. Menschenverstand übersteigt es entschieden, wie instinktmäßiger Orientierungssinn eines Haustieres es fertigbringt, ohne Wegweiser, Karte und Kompaß, und ohne den Weg zu kennen, von Flensburg nach Aachen zu finden. Das sind schließlich 700 Kilometer über Stock und Stein und Flüsse. Das war die Strecke, die der siebenjährige Kater Mohrle in drei Wochen zurücklegte, um nach einer Autoreise in den Norden heruntergekommen und abgemagert und mit wundgelaufenen Füßen, aber offenbar glücklich und zufrieden, wieder zu Hause in Aachen anzukommen. Kein Wunder, daß dieser Supermarathonkater, Etmal 35 Kilometer, zum Zeitungsstar des Tages wurde. Wenn es eine Tierbibel gäbe, so hätte Mohrle Unsterblichkeit als verlorener Kater darin erlangt.

Die stattliche Summe von 7,8 Millionen Mark

weist eine Bilanz auf, die geradezu als symptomatisch für die Schattenseiten unseres Wirtschaftswunderlandes angesehen werden kann. 7,8 Millionen Mark wurden in den drei Jahren, von 1964 bis 1966, von „Gentlemen“ kassiert, die an Kassen mit der Pistole in der Hand zur Kasse baten. Diese Summe verteilt sich auf 806 Raubüberfälle, im vergangenen Jahr allein 375. Der Abfluß von Geldern in Gangsterkreise zeigte eine bei weitem steiler anwachsende Zuwachsrate als das mit ehrlicher Arbeit verdiente Sozialprodukt. Auf diesem Zickzackweg kreuz und quer durch die ganze Bundesrepublik von Bank zu Bank, von Sparkasse zu Sparkasse, blieben drei Menschen auf der Strecke und 91 wurden verletzt. Nur 54 Prozent von den Überfällen des Jahres 1966 konnten bisher aufgeklärt werden. Das geht aus einer Auskunft der Bundesregierung als Antwort auf eine „Kleine Anfrage“ hervor. Das Schlimme ist, daß die hohe Quote der untergetauchten Räuber immer neue Gangster, darunter auch Frauen, vor erschrockenen Kassierern auftauchen läßt. Bankraub grasiert, Bankraub ist schick, ist zur großen Mode einschlägiger Kreise geworden. Nur zu oft gleichen Methode und Handschrift der einzelnen Beutezüge wie ein Ei dem anderen, obwohl durchaus nicht sicher ist, daß es sich um die gleichen Akteure handelt. Erfolg macht Schule, leider auch im Kriminellen.

Nackte Männer in Damen Händen

wird es in nächster Zukunft in Bad Oldesloe geben. Dann nämlich, wenn der Sitzungssaal des Kreistages fertig gebaut ist. Die Damenhände sind aus Fleisch und Blut und werden Besucherinnen des Amtsgebäudes gehören. Die nackten Männer werden aus Bronze sein und gerade so groß, daß sie unten mit den Beinen und oben mit der Brust aus

den Händen herausragen. Die Männer stellen Kreisabgeordnete dar und dienen als Türgriff. Sinnigerweise sind sie in Diskussion begriffen. Zu politischen Gesprächen braucht man den Mund, allenfalls noch den Kopf. Der ganze, detailliert ausgeführte nackte Körper sei, um Diskussion in Bronze darzustellen, überflüssig, meinte die sittsame Partei des Städtchens. Heftigste Debatten führten die Abgeordneten, die sich unbedeckt in Bronze verewigen lassen sollten, mit dem Landrat, dem Kreispräsidenten und im Kultur Ausschuß. Moral focht gegen die Freiheit der Kunst, und ganz Oldesloe beteiligte sich daran.



Foto: Conti-Press

Supertrosse von der „Reeperbahn“

Einmalig in der Welt ist eine Spezialmaschine, die so gewaltige Trossen mit einem Nennumfang von fast 40 Zentimetern und einer Länge von 420 Metern herstellen kann. Die „Reeperbahn“, so wird sie von ihrem Erfinder genannt, ist die eigene Konstruktion einer Tauwerkfabrik in Hamburg-Neu-Wulmstorf. Mit ihr gelang es jetzt zum erstenmal, diese Supertrosse aus über 50 000 Einzeldrähten einer Polyprop-Kunstfaser in einem Gang zu flechten. Zwei davon sind für eine italienische Werft in Genua bestimmt. Sie sind zugfest wie Stahlrossen und vor allem schwimmfähig, so daß es keine Schraubenschäden mehr geben kann. Sie werden für die großen Tanker zum Festmachen gebraucht, wenn sie an der nordafrikanischen Küste Öl übernehmen.

Es war ein richtiger kleiner Sittensturm im Wasserglas. Schließlich kosteten die beiden Nackten das Stadtsäckel 5830,— Mark. Nicht zu viel für einen Spaß, bei dem Originalität und Humor dem Amtsschimmel um eine Nasenlänge vorausblieben. Das ist ein schöner Sieg, meint Klabaüterfrau. 1:0 für die Nackten.

Die Pechzahl

Viele Menschen haben eine Glückszahl und glauben fest daran. Andere wieder fürchten sich etwa vor der bösen Sieben oder bösen Dreizehn. Einem „Gentleman“, es war heute schon einmal von ihnen die Rede, von den unechten Gentleman nämlich, wird offenbar die Zahl 50 zum Verhängnis. Das zweitemal bereits wurde er nach dem 50. Einbruch geschlappt. Er scheint ein tüchtiger Einbrecher zu sein, denn nach seiner Entlassung aus dem Gefängnis, wo er nach seiner ersten „Fünfzig“ vier Jahre absitzen mußte, beging er in der Zeit vom 12. Februar bis 14. März so viele Einbrüche, bis er wieder bei seiner Pechzahl angelangt war. Er pflegt den Kitt zwischen Fensterscheibe und Fensterrahmen aufzubohren und die Riegel zu lösen. Aus Risikogründen suchte er sich vorwiegend Einzelhäuser aus. Er nahm nur bares Geld, das er aus Schreibtischen und Kassetten in den unteren Räumen entwendete, während die Bewohner der Häuser in den oberen Räumen schliefen. Da er ein bestimmtes Stadtgebiet bevorzugte, war man ihm bereits seit Tagen auf der Spur. Schließlich gelang es einem Zivilfahnder der Polizei, ihn zu schnappen, als er gerade auf einem gestohlenen Fahrrad das Weite suchen wollte. Bis zu seinem nächsten „Fünfzigsten“ wird er nun wieder längere Zeit warten müssen.

Sein Hobby

Der eine sammelt Briefmarken, der andere Streichholzschachteln oder Bierdeckel. Wieder andere sammeln dies und das und jenes und haben ihre Freude daran. Das Ganze nennt man Hobby. Wir freuen uns, von einem Steward des Norddeutschen Lloyd berichten zu können, dessen Hobby es ist, Unterschriften von prominenten Passagieren zu sammeln. Eigens dafür hat er ein in Leder gebundenes Buch. Die Kameraden lachten ihn aus. Für dieses Buch, mit Eintragungen von vielen prominenten Namen, wurden dem Steward von einem Amerikaner bereits DM 2000,— geboten. Er lehnte dieses Angebot ab. Die Erinnerungen an die Menschen, die sich in seinem Buch verewigten, und an die vielen Schiffsreisen, auf denen er seiner Sammlerleidenschaft frönte, sind ihm zu wertvoll, um sie zu verkaufen. Es finden sich darin Namen wie Kronprinz Wilhelm, Max Schmeling, Hanna Reitsch, Harold Lloyd, Manfred Schmidt, Magda Schneider, Bernd Rosemeyer, Otto Gebühr, Dr. Eckener und viele andere, die uns bestens bekannt sind.

Die Konkurrenz marschiert

in Berlin auf dem Kurfürstendamm, die Konkurrenz der käuflichen Damen. Auf den ersten Blick sieht diese Konkurrenz liebrend aus, gut gekleidet, eben sexy, wie sich das für eine Weltstadt gehört, wie es die Touristen anzieht und die Eingewessenen, die ein vorübergehendes Abenteuer suchen. Doch ach, wenn man der Sache auf den Grund geht! Dann muß man, es ist schrecklich zu sagen, feststellen, daß unter einer wunderschönen weiblichen Lockenpracht beispielsweise sich eine Glatze verbirgt oder manch hübsches Damenbein zu einem, diesmal wieder anders gearteten, Gentleman gehört. Die betrogenen abenteuerlustigen Herren sehen meistens von einer Anzeige ab, weil sie Scheu vor einem Skandal oder Angst vor ihren häuslichen vier Wänden haben. Kommentar überflüssig. Jedoch sorgen die echten Konkurrentinnen dieser Gentleman dafür, daß die Sittenpolizei davon Wind bekommt.

Klabaüterfrau

Rat und Regierung

Die Kurzform der obigen Überschrift soll die Fortsetzung der Darstellung ankündigen, die an gleicher Stelle in der letzten Ausgabe der „Kehrwieder“ erschienen ist. Dort waren die Motive und gesetzlichen Grundlagen dargestellt worden, die gleichsam zur Institutionalisierung des Dialogs geführt haben. Im vollen Wortlaut müßte das Thema der folgenden Abhandlung allerdings heißen: „Drittes Jahresgutachten des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung gemäß § 6 Abs. 1 des Gesetzes über die Bildung eines Sachverständigenrates vom 14. 8. 1963 in der Fassung des Änderungsgesetzes vom 8. 11. 1966 und Stellungnahme der Bundesregierung gemäß Art. 1 des Änderungsgesetzes.“

So müde indessen, wie man beim Lesen des vollen Titels werden könnte, wird man keineswegs beim Studieren von Gutachten und Stellungnahme: Was hier auf 150 Seiten einer Bundestagsdrucksache — ganz zu schweigen über die weiteren 117 Seiten der Einführung und der Anlagen — von den fünf Sachverständigen ausgeführt wird, liest sich wie ein Spiegelbild unserer Tage und Lage. Was die Bundesregierung in weit knapperen Ausführungen, nämlich auf neun Seiten, dazu als Stellungnahme sagt, ist im wesentlichen zustimmend, in der Form zudem äußerst prägnant. So kann und darf gesagt werden, daß beide Verlautbarungen auf einem hohen Niveau stehen und — was entscheidend für das Bemühen von Regierung und Parlament in diesen Monaten ist — von dem ersten Willen getragen sind, **Stabilität und Wachstum dadurch zu garantieren, daß versucht wird, dem einen wie dem anderen Erfordernis gerecht zu werden.**

Das ist die Leitlinie aller Bemühungen, das ist das erklärte Ziel der neuen Wirtschafts- und Sozialpolitik der neuen Bundesregierung. Diese Grundgedanken können kaum besser formuliert werden als durch die Einleitung, die der Bundesminister für Wirtschaft, Herr Professor Dr. Karl Schiller, vor einigen Wochen seinem Vortrag im Schweizerischen Institut für Auslandsforschung in Zürich gegeben hat:

„Für viele Betrachter stellt die Kombination der Ziele ‚Stabilität und Wachstum‘ die Wirtschaftspolitik vor eine ähnliche Aufgabe wie die antiken *Seelente*, die zwischen Scylla und Charybdis hindurchsegeln mußten, um ihre große Prüfung zu bestehen. Für die moderne Wirtschaftspolitik heißt das demnach, wenn sie ihren großen Test bestehen will: Das *Schiff* der Volkswirtschaft muß so gesteuert werden, daß es weder hineingerät in den Abwärtssog einer ‚Stabilisierung um jeden Preis‘ noch in den Strudel einer ‚unkontrollierten Expansion‘. Und das alles bei freier Lohn- und Preisbildung und ohne Gefährdung eines hohen Beschäftigungsstandes und des außenwirtschaftlichen Gleichgewichts. Dabei müssen wir sogleich feststellen: Beide Ziele, Stabilität und Wachstum, sind eine ständige und unausweichliche Herausforderung unserer modernen Gesellschaft. Es führt kein Weg an ihnen vorbei.“

Der lesende Seemann wird sich zunächst daran erinnern fühlen, daß Professor Schiller — ein gebürtiger Kieler — in der ersten Nachkriegszeit und bis zum Jahre 1953 hamburgischer Wirtschaftssenator gewesen ist, und wird sich darüber freuen, daß er sich als damaliger Mitverantwortlicher auch für die Schiffsfragen heute noch tief im Schweizer Binnenland der Schifffahrt freundlich erinnert! Vor allem aber und in der Sache selbst erhält jeder Einsichtige hier die Bestätigung, daß die wirtschaftspolitische Aufgabe unserer Zeit heißt: **Stabilität und Wachstum.**

Im folgenden soll versucht werden, einige wenige, jedoch entscheidende Abschnitte des Dialogs darzustellen. Da ist zunächst die Übereinstimmung zwischen dem Sachverständigenrat und der neuen Bundesregierung hinsichtlich der Wirtschaftsentwicklung im Jahre 1966. Beide betonen, daß die Restriktionspolitik der Deutschen Bundesbank in der Vergangenheit unvermeidbar gewesen ist, allein schon, um in der zurückliegenden Konjunkturphase eine befriedigende Preisentwicklung zu erwirken. Angesichts der Tatsache jedoch, daß mit einer weiteren Abschwächung der Konjunktur das wirtschaftliche Wachstum gefährdet und möglicherweise ein gesamtwirtschaftlicher Rückschlag verbunden ist, **unterstützt die Bundesregierung die Bedeutung und die Notwendigkeit von Investitionen gerade jetzt:** Das sachliche Ringen der Bundesregierung mit der Bundesbank muß in diesem Zusammenhang besonders bewertet werden, dergestalt nämlich, daß die Bundesregierung es nicht bei schönen Worten belassen hat, sondern ihnen sogleich Taten hat folgen lassen. So verständlich die Politik der hohen Zinsen und damit einer wirksamen Kreditbremsung der Bundesbank gewesen ist (ohne sie wäre alles noch weit schlimmer geworden!), so klar war es, daß bei der kontrollierten Expansion alles ohne eine beginnende Normalisierung des Kapitalmarktes ein Bemühen in einem Teufelskreis geblieben wäre. Nachdem jedoch zu Anfang dieses Jahres die Deutsche Bundesbank zu erkennen gegeben hatte, daß sie aus konjunkturpolitischen Gründen eine weitere Lockerung der Kreditrestriktionen ins Auge fassen würde — wenn nur hieraus keine Gefahren für die Geldwertstabilität erwachsen —, hat die Bundesregierung eine Lockerung der Kreditrestriktionen für sachlich erforderlich und als Initialzündung geradezu zwingend geboten gehalten. Folgerichtig — und nachdem die Bundesbank als Hüterin unserer Währung von dem ebenso ehrlichen wie unbedingt konsequenten Willen der neuen Bundesregierung überzeugt gewesen ist — hat sie erste Schritte in der von der Bundesregierung erbetenen Richtung getan, den Diskontsatz gesenkt und entsprechende Erleichterungen für den Geld- und Kapitalmarkt eingeleitet.

Genauso wie bei diesem zentralen Thema, dessen Bewältigung — neben dem Investitions- oder

Eventualhaushalt von 2,5 Milliarden DM — den „Aufschwung nach Maß“ fördern soll, folgt die Bundesregierung dem Sachverständigenrat in seinen Vorschlägen zur Schwerpunktbildung oder -verlagerung im Bereich der öffentlichen Haushalte. Die Devise ist hier: Mehraufwendungen für Investitionen zu Lasten der konsumtiven Ausgaben. Zugegeben ist, daß an der bisherigen Entwicklung der Ausgabenstruktur die Tatsache schuld ist, daß es sich um rechtlich fixierte Ausgaben handelt — nicht selten also der die Bundesregierung mit Gesetzen verpflichtende Deutsche Bundestag der eigentlich ursächliche Teil ist. Immerhin dürfte auch auf den Bänken der ausgabenfreudigen Parlamentarier die Einsicht wachsen, daß dem in früheren Jahren so oft gepredigten Begriff vom Maßhalten nicht nur Lippenbekenntnisse entsprechen, sondern eher die Einsetzung eines Rechenstiftes — gerade wenn es um die sogenannten rechtlich fixierten Ausgaben geht.

In der Frage einer aktiven sektoralen und regionalen Strukturpolitik folgt die Bundesregierung wohl allein schon deswegen dem Sachverständigenrat, weil auch sie der Auffassung ist, daß hier nicht starres Festhalten am Althergebrachten, sondern Unterstützung des wirtschaftlichen Fortschritts, wo immer er sich anbietet, ein Gebot der Stunde ist. Ausdrücklich hat die Bundesregierung in diesem Punkt erklärt, daß nach ihrer Auffassung das Ziel aller strukturpolitischen Maßnahmen die Verbesserung der Produktivität und der Fähigkeit aller Produktionsfaktoren sein muß, sich den wandelnden Verhältnissen anzupassen, **wobei soziale Härten vermieden werden müssen.** In diesem Zusammenhang kommt wohl der Gewährung von Anpassungshilfen für Kapital und Arbeit, der Schaffung optimaler Bedingungen für eine ausgewogene regionale Wirtschaftsstruktur und daneben der Förderung der beruflichen und regionalen Beweglichkeit der Arbeitskräfte besondere Bedeutung zu. Dafür aber werden weitestgehend durch gesetzgeberische Maßnahmen Fortbildungsmöglichkeiten geschaffen werden müssen. So kann in einer sich ständig wandelnden Wirtschaft seitens der Regierungsstellen Vorsorge dafür getroffen werden, daß Arbeitnehmer nicht Opfer von Strukturveränderungen zu werden brauchen.

Die erste größere **Nicht-Übereinstimmung** zwischen Sachverständigenrat und Bundesregierung ergibt sich bei der Analyse der konjunkturellen Lage im Herbst des Jahres 1966 und der Vorausschau, die die fünf Sachverständigen auf dieser Grundlage für das Jahr 1967 glauben geben zu können. Hier vertritt die Bundesregierung die Auffassung, daß die nach Abschluß des Gutachtens zutragene Entwicklung, die sich in über einer halben Million Arbeitslosen Mitte Januar 1967 (als die Bundesregierung sich äußerte) manifestierte, die Prognosen des Rates als zu günstig erscheinen läßt. So hatte der Sachverständigenrat für das Jahr 1966 geglaubt, noch eine Steigerung des Sozialproduktes um 6 1/2 % annehmen zu können; dagegen steht nunmehr fest, daß die reale

Zuwachsrate mit 3% zu veranschlagen ist! Jedermann weiß heute, daß sich für das erste Halbjahr 1967 die Wirtschaftstätigkeit erheblich mehr abgeschwächt hat, als der Sachverständigenrat angenommen hatte, dem allerdings einige Daten des Jahresendes 1966 nicht bekannt sein konnten, weil er sein Gutachten am 18. November 1966 unterzeichnet hat, mithin seine Untersuchungen bereits mehrere Wochen vorher hat abgeschlossen haben müssen. So führt die Bundesregierung aus, daß selbst bei Lockerung der Kreditpolitik nicht mit einer Zuwachsrate von 2 1/2% für das Sozialprodukt gerechnet werden könne, soweit das erste Halbjahr 1967 in Betracht kommt. Unterstellt, daß die von der Bundesregierung in ihrer Regierungserklärung dargelegten Maßnahmen wirksam würden, könnte man für das zweite Halbjahr 1967 mit einer Steigerung der realen Zuwachsrate über die vom Sachverständigenrat erwähnte Ziffer hinaus rechnen.

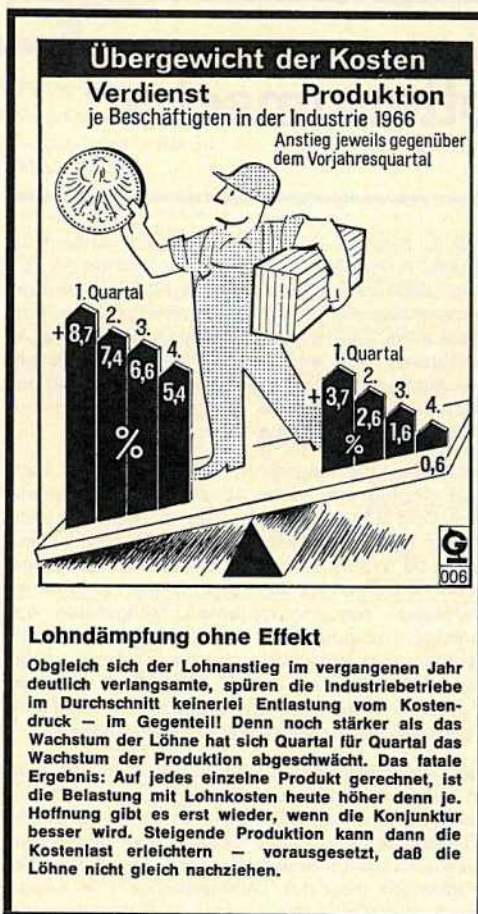
Am weitesten auseinander klaffen die Auffassungen zwischen Rat und Regierung hinsichtlich des Vorschlages der Sachverständigen für eine Politik der „Stabilisierung um jeden Preis“. Das ist eine von drei Alternativprojektionen des Rates gewesen, die unter anderen auf der Annahme aufgebaut war, daß Steuererhöhungen beschlossen würden, um 2,8 Milliarden DM mehr Haushaltseinnahmen zu haben. Weiter und vor allem sollte bei diesem Vorschlag die Bundesbank an ihrem restriktiven Kurs festhalten und die Mindestreserven erhöhen in dem Maße, in dem die Liquidität aus dem Ausland zufließt. Falls das nicht ausreicht, so sollte an eine Begrenzung (Plafondierung) der Kredite gedacht werden.

Es liegt auf der Hand, daß derartige belastende (Steuererhöhungen!) und sterile (Geldverknappung!) Vorschläge von der mehr auf dynamische Vorwärtsentwicklung ausgerichteten Bundesregierung nicht befolgt werden konnten. So hat sie sich denn auch mit bemerkenswerter Entschiedenheit dahin erklärt, daß dieser Weg den gesamtwirtschaftlichen Rückschlag bedeuten würde, den es gerade zu vermeiden gelte. Weiter sei höchst zweifelhaft, ob bei Befolgung dieses Weges eine irgendwie geartete Sicherheit dafür gegeben sei, daß das Preisniveau stabil bleibe. Bei rückläufiger Investitionstätigkeit und bei verringerter Kapazitätsausnutzung würde zwangsläufig die gesamtwirtschaftliche Produktivität beeinträchtigt, so daß selbst bei gemäßigter Lohnentwicklung der Kostendruck zunähme. Diese Auffassung und Einstellung stimmt voll und ganz überein mit einem entscheidenden Passus in der Regierungserklärung vom 13. Dezember 1966, wo es wörtlich heißt: „Bei unserer Ausgangslage ist daher eine expansive und stabilitätskonzentrierte Wirtschaftspolitik das Gebot der Stunde.“

Der Rat der fünf Sachverständigen hat dann weiter eine Alternative vorgeschlagen, die darin gipfelt, daß zum Beispiel Bundesregierung und Bundesbank mit Jahresbeginn 1967 eine expansive Politik einleiten und bereit sind, einen Geldwertchwund bis zu 3% zu tolerieren. Maßnahmen dazu wären etwa: Mehrinvestitionen der öffentlichen Hand in einer Höhe von 10%, Finanzierung dieser Mehrausgaben durch Staatsverschuldung und erhebliche Investitionsanreicherung der privaten Wirtschaft unter anderem durch weitgehende Darlehen und Bürgschaften des Staates. Diese „ungezügelter Expansion“ hat die Bundesregierung abgelehnt, weil sie der Auffassung ist, daß eine solche Politik sehr schnell die Gefahr eines erneuten Ungleichgewichtes mit sich bringen würde: Nach einer gewissen Zeit des „schönen Scheins“ wäre von uns allen eine um so höhere preis-, lohn- und zahlungsbilanzpolitische Rechnung zu begleit-

chen. **Der Mut dieser Bundesregierung kommt — übrigens in voller Übereinstimmung insoweit mit dem Sachverständigenrat — zum Ausdruck, wenn sie dessen Feststellung zitiert: „Die landläufigen Vorstellungen über die Ursachen der Inflation versagen, wenn sich die Gesellschaft daran gewöhnt hat, daß das Preisniveau um 3% im Jahre steigt“ und dann hinzufügt: „Die Bundesregierung wird mit ihrer Wirtschaftspolitik nicht nur einer etwaigen Gewöhnung an Inflation, sondern auch deren Ursachen entgegenwirken.“**

So bleibt der Bundesregierung im Grunde nur die Befolgung der dritten Alternative, nämlich der „kontrollierten Expansion“. Mit geeigneten wirtschaftspolitischen Maßnahmen eine Entwicklung einzuleiten, die diesem Leitbild folgt, eine Wirtschaftspolitik zu betreiben, die zu einem Aufschwung ohne Überhitzungserscheinungen führen wird — das ist die erklärte Politik der Regierung unter Bundeskanzler Kiesinger. Und schon sind den Worten einige Taten gefolgt: Kreditpolitische Maßnahmen in der Hoffnung, damit einer weiteren



Abschwächung der Wirtschaftstätigkeit entgegenzuwirken — Verabschiedung eines Eventualhaushaltes — Beschleunigte Inkraftsetzung des Gesetzes zur Förderung der Stabilität und des Wachstums der Wirtschaft.

Im Rahmen dieser dritten Alternative der Sachverständigen, der die Bundesregierung weitestgehend gefolgt ist, spielt allerdings eine Voraussetzung eine **entscheidende Rolle**: das Erfordernis einer **kostenniveau-neutralen Lohnpolitik 1967**, d. h. in den Worten der Ziffer 301 des Gutachtens: „Im Ergebnis bedeutet das alles eine Leitlinie für den Anstieg des Tariflohn- und Gehaltsniveaus in der Gesamtwirtschaft (auf Stundenbasis) von 3,5% im Jahresdurchschnitt 1966. Dies wäre mit der Stabilität des Kostenniveaus vereinbar. Damit sich der Anstieg des Tariflohniveaus in diesem Rah-

men hält, dürften — und hierbei sind die bereits vereinbarten Stufenerhöhungen vorab berücksichtigt — die 1967 fälligen Neuabschlüsse im Durchschnitt nur Erhöhungen um 4% gegenüber dem letzten Tarifstand vorsehen.“

Gerade und besonders zu diesem Abschnitt des Gutachtens hat die Bundesregierung ihre Übereinstimmung mit den Sachverständigen erklärt. Eine Politik der kontrollierten Expansion, die Wachstum und Stabilität verbindet, kann nur möglich sein, wenn sie „lohnpolitisch abgesichert“ ist. Dazu ist nach der Auffassung der Bundesregierung ein enges Zusammenwirken zwischen den für die Wirtschaftspolitik verantwortlichen Instanzen des Staates und den Tarifvertragsparteien notwendig. Es ist kein Widerspruch dazu, wenn die Bundesregierung in diesem Zusammenhang ausdrücklich erklärt, sie respektiere und verteidige die Tarifautonomie. **Freiheit verpflichtet — auch und gerade die Sozialpartner.** Wenn die Bundesregierung in diesem Zusammenhang erklärt, sie wolle in Zusammenarbeit mit dem Sachverständigenrat und auf der Grundlage seines Gutachtens den Sozialpartnern Informationen zur Verfügung stellen, damit sich alle Beteiligten über bestimmte Orientierungsdaten verständigen können, so ist damit ein ganz entscheidender Beitrag zu der seit Jahren — auch in dieser Zeitschrift — geforderten **Versachlichung der lohnpolitischen Diskussion** geleistet! Dieser **Versachlichung** dient es, wenn nicht immer nur über Nominalloohnerhöhungen gesprochen wird, sondern auch über andere Fragen, die den Beschäftigungsstand, die Investitionspolitik, die Wettbewerbspolitik und das außenwirtschaftliche Gleichgewicht betreffen.

Am Ende ihrer 15 Punkte umfassenden Stellungnahme geht die Bundesregierung auf gewisse Überlegungen des Sachverständigenrates ein, die sich beziehen auf Gedanken einer wechselkurspolitischen Absicherung. Unmißverständlich weist die Bundesregierung darauf hin, daß ein autonomes Abgehen von dem bestehenden Wechselkurssystem unser Land in Widerspruch bringen würde zu internationalen Verträgen, was zwangsläufig Rückwirkungen auf die internationale Zusammenarbeit haben müßte. Im Gegensatz zum Sachverständigenrat schätzt die Bundesregierung die Risiken, die mit einem neuartigen Wechselkurssystem verbunden sein könnten, nicht gering ein. Sie äußert sich für das laufende Jahr **kategorisch gegen jegliche Änderung der Wechselkurspolitik** und stellt lediglich in Aussicht, daß, falls sich im Jahre 1968 ernste Gefahren für die Preisstabilität durch außenwirtschaftliche Einflüsse anbahnen sollten, Entscheidungen nach Maßgabe der dann herrschenden Umstände überlegt werden müßten.

Man wird es der deutschen **Seeschifffahrt**, die durch die Aufwertung der Deutschen Mark im März 1961 einen Jahr für Jahr erneut wirksam werdenden Umrechnungsausfall von 70 bis 80 Millionen DM gehabt hat, nicht verübeln können, wenn sie auch ihrerseits Stellung bezogen hat gegen derartige Vorschläge. Die Vorschläge des Sachverständigenrates, die auf eine Aufwertung der D-Mark hinauslaufen, sind: entweder ein mittelfristig garantierter Paritätsanstieg von etwa 2,5% im Jahr oder eine Bandbreitenerweiterung mit begrenzter Paritätsanpassung nach oben (bis zu 2% gegenüber dem jeweiligen Vorjahresstand). Genauso wie die deutsche Außenwirtschaft hat sich auch die deutsche Seeschifffahrt gegen derartige Vorschläge gewandt. Der Verband Deutscher Reeder hat dazu kürzlich folgende Erklärung abgegeben:

„Für die deutsche Seeschifffahrt sind die Vorschläge des Sachverständigenrates von vitaler Bedeutung: kein anderer Wirtschaftszweig ist wie sie ausschließlich auf den Welt-

markt angewiesen. Die deutschen Reedereien befinden sich in uneingeschränktem Wettbewerb mit ausländischen Schiffahrtsunternehmen, und zwar nicht nur auf ausländischen Seefrachtmärkten, sondern wegen seiner vollständigen Liberalisierung auch auf dem inländischen Markt. Der weltweite Marktmechanismus entscheidet über die Höhe der Frachtraten. Deshalb auch bilden sich diese ausschließlich auf £- und \$-Basis, so daß auch D-Mark-Frachten, soweit sie von deutschen Reedereien eingefahren werden, lediglich das Spiegelbild der auf Fremdwährungsbasis gebildeten Raten darstellen. Was für die Seefrachten gilt, das gilt ebenso für die Schiffswerte: auch die Schiffsverkaufsmärkte sind Weltmärkte, und deren Preisbildung vollzieht sich gleichfalls nur in Fremdwährung. Somit ist klar, daß jegliche Wechselkursänderung im Sinne einer Aufwertung der D-Mark zu unmittelbaren Einbußen der deutschen Reedereien führen muß.

Geht man von den von der Bundesbank für die letzten Jahre errechneten Gesamteinnahmen und Devisenausgaben der deutschen Reedereien aus und nimmt an, daß diese pro Jahr um 6,5 bzw. 7 % steigen, dann würde eine jährliche Aufwertung der D-Mark um 2,5 % in den Jahren 1968 bis 1971 zu Ertragseinbußen von jährlich zwischen 70 und 80 Millionen führen. Außerdem würde sich bei den Schiffswerten eine sofortige Substanzeinbuße in Höhe des Aufwertungsprozentsatzes ergeben. Die Ertragseinbußen würden in voller Höhe auf die Rohüberschüsse durchschlagen und damit nicht nur die Einkünfte, sondern auch die Liquidität in erheblichem Maße belasten. Es ist kein Zweifel,

daß diese Folgewirkungen angesichts des stark gedrückten Seefrachtenniveaus und der erheblichen aus Neubauvorhaben resultierenden D-Mark-Verpflichtungen der Reedereien für diese große Schwierigkeiten mit sich bringen würden. Wie groß diese im Einzelfall sein werden, kann generell nicht festgestellt werden, weil sie insbesondere abhängig sind vom Verhältnis der Gesamteinnahmen zu den Devisenausgaben jeder Reederei.

Die deutsche Seeschifffahrt begegnet den Vorschlägen des Sachverständigenrats zur außenwirtschaftlichen Absicherung der Stabilitätspolitik mit starken Bedenken. Sie ist prinzipiell schon der Meinung, daß Wechselkursänderungen als Maßnahmen währungspolitischer Art ein fragwürdiges Mittel zur Beeinflussung der binnenwirtschaftlichen Konjunktur darstellen. Sie stellt überdies fest, daß jede höhere Bewertung der D-Mark unmittelbar und unabweislich zu Ertrags-, Substanz- und Liquiditätseinbußen der Reedereien führen müssen, weil sie ausschließlich auf internationale, in Fremdwährung rechnende Absatzmärkte angewiesen sind. Die deutschen Reedereien sind wie keine andere Wirtschaftsgruppe auf konstante Währungsparitäten angewiesen. Eine Aufwertung der eigenen Währung führt, ebenso wie die der D-Mark im Jahre 1961, zu Einbußen, die mangels eines Ausgleichs auf den Weltmärkten bleibenden Charakter tragen."

Nur einige, indessen wohl die wichtigsten Problembereiche aus dem Dialog konnten hier gestreift

werden. Und doch scheint uns über alle aktuellen Fragen — so bedeutend sie auch für das Wohl unseres Volkes sein werden — hinweg fast noch wichtiger zu sein der Stil und die Ernsthaftigkeit der Argumente beider Seiten, ja nicht zuletzt auch die Selbsteinsicht der Bundesregierung, die aus manchen Abschnitten spricht. So etwa, wenn darauf verwiesen wird, daß die Bundesregierung ihre politische Führungs- und Entscheidungsaufgabe zugleich als Pflicht zu politischem Handeln und Vorgehen ansieht. Sie betont, daß sie in diesem Sinne dem Deutschen Bundestag ihre Wirtschafts- und Finanzprobleme vorgelegt hat. Damit aber richtet sie sich nicht an andere, sondern in erster Linie an sich selbst und an die übrigen staatlichen Stellen! Das gute Beispiel, das diese Regierung der Großen Koalition geben will, gipfelt in dem Satz: „Sie hofft, damit eine Grundlage dafür zu schaffen, daß alle wirtschaftlichen und sozialen Gruppen, insbesondere die Unternehmerverbände und die Gewerkschaften, freiwillig und gemeinsam mitwirken können an einem wirtschaftlichen Wachstum nach Maß.“



Flottenumschau

Bundesmarine

Freiwillig in den Orkan geflogen, um zu retten

Am 23. Februar 1967 konnte ein Hubschrauber des Marinelliegerschwaders 5, das auf Borkum stationiert ist, bei orkanartigem Sturm vor der Westereis die gesamte elfköpfige Besatzung des Küstenmotorschiffes „Gemma“ (Lübeck) retten. Die Aktion konnte in 80 Minuten durchgeführt werden. Die Besatzung des Hubschraubers, vier Unteroffiziere, hatten den Einsatz freiwillig geflogen. Der Flugzeugführer, Oberbootsmann Struck, ist damit bereits an der Rettung von 35 Seeleuten aus Seenot beteiligt. Er brachte im Februar 1965 die neunköpfige Besatzung des norwegischen Küstenmotorschiffes „Jodelta“ an Land und war an der Rettung von 15 Seeleuten des griechischen Frachters „Pannagoras“ beteiligt. Bei den schweren Stürmen Ende Februar dieses Jahres waren Piloten der Marine und Luftwaffe mit Hubschraubern und Maschinen vom Typ „Breguet Atlantic“, „Albatros“ und „Pembroke“ aus Borkum, Westerland, Husum, Holtenua, Jever und Ahlhorn aufgestiegen, um nach Überlebenden des Seenotkreuzers „Adolph Bermppohl“, des Kümos „Ruhr“ und des Fischkutters „Gertrud“ zu suchen. Auch dänische Flugzeuge beteiligten sich an den Suchaktionen.

Keine Rettung für die Retter

Mitte März ging ein Hubschrauber des Marinefliegergeschwaders 5 aus Westerland bei Windstärke 7 im Seegebiet von Amrum verloren. Der Hubschrauber hatte Maschinenschaden. Trotz sofortiger Suche durch Schiffe sowie deutsche und dänische Flugzeuge konnte kein Mann der vierköpfigen Besatzung gerettet werden.

Neustadt in Holstein ist der Heimathafen des 7. Minensuchgeschwaders, mit dessen Aufbau im Januar dieses Jahres begonnen wurde, geworden. Die Boote „Frauenlob“, „Nautilus“, „Gefion“ und „Medusa“ sind bereits in Neustadt eingetroffen. Im Laufe dieses Jahres werden noch sechs weitere Boote erwartet. Die „Loreley“ wurde Mitte März zu Wasser gelassen. Diese Einheiten sind Hilfsminensuchboote und Wachboote. Sie sind 38 m lang, laufen 14 Knoten und haben eine Besatzung von 24 Mann.

Das 1. Schnellbootgeschwader wurde Mitte März in Kiel außer Dienst gestellt. Die fünf Boote vom Typ „Silbermöwe“, die 1951 bis 1954 für den Bundesgrenzschutz gebaut und später von der Bundesmarine übernommen wurden, haben ihre Altersgrenze jetzt erreicht. Sie wurden vorwiegend zur Ausbildung von Schnellbootleuten für den modernen S-Boot-Typ 55 („Jaguar“) benutzt und kommen jetzt endgültig außer Dienst.

Das Wehrforschungsschiff „Planet“ (81 m Länge, 13,5 Knoten) hat seine Abnahmefahrten beendet und wird am 22. April in Kiel in Dienst gestellt. Neben der Stammbesatzung von 39 Mann können etwa 20 Wissenschaftler oder Techniker eingeschifft werden. Das weiß gestrichene Schiff ist mit modernen ozeanographischen Meßgeräten und Anlagen ausgestattet. Die beweglichen Geräte werden vom Vorschiff aus oder am Heck ausgesetzt. Ein Hangar auf dem Achterschiff dient der Aufnahme eines Hubschraubers oder zum Füllen von Ballons für meteorologische Messungen.

Der Minentransporter „Steigerwald“ lief im März in Hamburg vom Stapel. Er ist ein Schwesterschiff der „Sachsenwald“. Die Schiffe können als Minentransporter oder für die Beförderung militärischer Nachschubgüter benutzt werden. Der kleine Betriebsstofftransporter „Ammersee“ (71 m Länge) wurde in Dienst gestellt und soll in Olpenitz stationiert werden. Das Schwesterschiff, die „Tegernsee“, befindet sich noch in der Ausrüstung.

Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ kehrte nach fünfmonatiger Abwesenheit und von einer Reise nach Brasilien wieder nach Kiel zurück. Im Ostatlantik war bei schlechtem Wetter der Besanbaum gebrochen. Das Schiff trat 1959 seine erste Reise an, hat fast alle europäischen Länder besucht, es war im Mittelmeer, mehrfach in isländischen Gewässern und auch einmal in New York. An Bord sind elf Offiziere, ein Meteorologe, ein Arzt, 37 Unteroffiziere und 23 Mannschaften als Stammbesatzung. Zusätzlich werden jeweils etwa 180 Lehrgangsteilnehmer eingeschifft. Jeder Unteroffiziers- und Offiziersanwärter der Bundesmarine muß eine Ausbildungszeit auf diesem Segelschulschiff nachweisen.

Als Nachfolger des im Oktober dieses Jahres in den Ruhestand tretenden Inspektors der Bundes-

marine, Vizeadmiral Karl-Adolf Zenker, ist Vizeadmiral Gert Jeschonnek vorgesehen. Er ist Stellvertretender Befehlshaber der Alliierten Streitkräfte der Ostseeingänge in Karup (Dänemark) und in der Zusammenarbeit mit den befreundeten Marinen gut geschult. Konteradmiral Albrecht Obermaier soll Chef des Stabes der Abteilung Streitkräfte im Bundesverteidigungsministerium in Bonn werden.

Besuche

Mit dem Einzug des Frühlings verstärken sich auch die Besuche fremder Kriegsschiffe in unseren Häfen. Mitte März lag ein französischer Flottenverband an den St.-Pauli-Landungsbrücken in Hamburg. Auf den fünf Fregatten der 7. Division d'Escorteurs Rapides waren zusätzlich 146 Reserveoffiziersanwärter der französischen Marine eingeschifft. Der Verband kam aus Kopenhagen. Für drei Tage konnten rund tausend französische Mariner Hamburg und Umgebung sehen. Ende März besuchte ein gemischter Flottenverband den Hamburger Hafen. Dieser Verband bestand aus einem niederländischen, einem britischen und zwei amerikanischen Zerstörern und stand unter dem Befehl eines niederländischen Kapitäns zur See. In der ersten Aprilhälfte wird der Besuch des amerikanischen Zerstörers „Mills“ in Hamburg erwartet. Die Vorbereitungen für die Kriegsschiffbesuche anlässlich der Kieler Woche im Juni laufen bereits an.

Fremde Marinen

Ende Februar lief für die britische Marine das etwa 8000 ts große Polar-U-Boot „Renown“ vom Stapel.

Die amerikanische Marine will die Rettungsmittel für in Not geratene U-Boote weiterentwickeln. Bei den Lockheed-Werken sollen sechs Rettungs-U-Boote gebaut werden, die bis zu einer Tiefe von etwa 1000 m tauchen und Besatzungen gesunkener U-Boote aufnehmen können. Diese 15 m langen Deep Submerge Rescue Vehicles sollen mit Transportflugzeugen an jeden Unfallort befördert werden. Die US Navy hat große Anstrengungen unternommen, um Forschungs- und Tauch-U-Boote zu entwickeln und zu bauen, um Menschen und Geräte zu bergen, Mineralien vom Meeresboden zu sammeln, den Meeresboden zu fotografieren oder sonstige Untersuchungen vorzunehmen.

Konzentration in der Seeschifffahrt

Von Dipl.-Kfm. Peter Broers

Professor A. Kruse

in der „Volkswirtschaftlichen Korrespondenz“:

„Die Konzentrationsvorgänge werden von manchen als die Sozialkrankheit unserer Zeit, von anderen wieder als notwendiger Prozeß zum Wohle der gesamten Volkswirtschaft gesehen. Was ist richtig?“

Dieser Frage soll im folgenden nachgegangen werden, denn auch in der Öffentlichkeit ist die Forderung nach einer weitergehenden Konzentration in der deutschen Seeschifffahrt vorgebracht worden. Es heißt, die Struktur unserer Handelsflotte müsse künftig den sich ständig ändernden Verhältnissen in der internationalen Seeschifffahrt angepaßt werden. Eine gewisse Konzentration sei unvermeidlich — so der ehemalige Bundesminister für Verkehr, Dr. Ing. Seebohm, in der Bundestagsdebatte vom 10. Juni 1964 — „weil in Zukunft nur noch kapitalstarke Unternehmen in der Lage sein werden, die immer größer und schneller und damit immer teurer werdenden Schiffe anzuschaffen und zu betreiben.“ „Manchmal kann es zweckmäßig oder sogar notwendig sein“, sagte der Minister an anderer Stelle, „daß mehrere Unternehmen geeignete Betriebsfunktionen gemeinsam wahrnehmen oder schließlich durch einen mehr oder weniger engen Zusammenschluß größere und damit leistungsstärkere Reedereien bilden.“ Andererseits wird davor gewarnt, bei dem Bemühen um eine verbesserte Kapitalstruktur für deutsche Reedereien „allein die Parole von der Konzentration in der deutschen Seeschifffahrt zu vertreten.“ Die Grenzen für eine staatliche Schifffahrtshilfe bestimmen sich nicht — so wird gesagt — nach der Größe der Reedereien, obwohl die Zusammenarbeit dort, wo es entsprechend den Fahrtgebieten notwendig ist, zu fördern ist.¹⁾

Die vorgebrachten Forderungen nach einer Konzentration in der Seeschifffahrt sind nicht eindeutig umrissen. Es ist von einer gewissen Konzentration ebenso die Rede wie von einer Zusammenarbeit innerhalb der Fahrtgebiete.

Die Unterschiedlichkeit der Beschäftigungsbereiche, der Schiffstypen und der Fahrtgebiete macht die Beurteilung der Konzentration in der deutschen Seeschifffahrt besonders schwierig. Die betriebswirtschaftlichen Bedingungen für den Zusammenschluß von Unternehmen der Nord-Ostsee-

Schifffahrt sind beispielsweise wesentlich andere als diejenigen, die für die große Massengutfahrt gelten würden.

Unter Konzentration wird „die Anhäufung“ von Leistungsanteilen eines Wirtschaftszweiges in den oberen Unternehmensgrößeklassen verstanden. Mit anderen Worten: Je größer der Umsatz in Geld beispielsweise bei den größeren Unternehmen einer Branche oder einer Volkswirtschaft ist, um so höher ist der Konzentrationsgrad. Es empfiehlt sich, bei dieser Messung des Konzentrationsgrades den sogenannten repräsentativen „Produktionsfaktor“ zugrunde zu legen. Der repräsentative Produktionsfaktor ist diejenige Anlageeinrichtung oder Investition, die typisch für das Unternehmen ist. Bei Reedereien ist das Seeschiff repräsentativer Produktionsfaktor. So ist es also gerechtfertigt, wenn man von einem hohen Konzen-

trationsgrad in der Seeschifffahrt dann spricht, wenn in den größeren Unternehmensklassen ein großer Teil der gesamten Tonnage der deutschen Seeschifffahrt zusammengefaßt ist.

Um ein Bild von dem gegenwärtigen Konzentrationsgrad der deutschen Seeschifffahrt zu geben, sei auf folgende Zusammenhänge verwiesen: Geht man von der Verteilung der Tonnage auf die Größenklassen aus, so ist festzustellen, daß ein erheblicher Teil der Schiffstonnage, die als reprä-

sentativer Produktionsfaktor ein Maßstab für die Reedereileistung ist, von größeren Unternehmen eingesetzt wird. Unsere Tabelle gibt die Gliederung der deutschen Reedereien nach Größenklassen wieder, der die Reedereien einmal der Zahl ihrer Schiffe nach und andererseits ihrem Tonnageumfang nach angehören.

Die Verteilung der Tonnage auf die großen Unternehmen (Konzentrationsgrad nach der Tonnage) hat nicht die Höhe erreicht, wie sie vor dem Zweiten Weltkrieg bestanden hat. In den vergangenen Jahren ist eine Tendenz zu höheren Konzentrationsgraden erkennbar geworden. Der gegenwärtige Konzentrationsgrad ist — verglichen mit dem der japanischen Handelsflotte — gering. Auch in der französischen Handelsflotte scheint das Verhältnis der Tonnage in größeren Unternehmen zu kleineren höher zu sein, denn die vier größten Reedereien verfügen bereits über rund 2 Mill. BRT, und die Reedereien mit einer Tonnage zwischen 0,1 und 0,5 Mill. BRT haben zusammen rund 1,8 Mill. BRT. In der niederländischen Seeschifffahrt war der Konzentrationsgrad der Tonnage nur geringfügig größer. Am 1. Januar 1965 hatte nahezu ein Drittel (32,2%) der niederländischen Reedereien einen Anteil von 81,6% der Tonnage. Diesen Angaben wurde nur die im holländischen Reederverband zusammengeschlossene Tonnage, wozu fast alle Seeschiffe mit Ausnahme der Küstenschiffe gehören, zugrunde gelegt.

Der Konzentrationsgrad in der deutschen Seeschifffahrt wäre höher, wenn die Tonnage miteinander verbundener Reedereien, und hier vor allem der Partenreedereien, der Aufstellung zugrunde gelegt worden wäre. Der Grad der Zusammenarbeit und die Bedeutung der Unternehmensverbindungen ließen sich aufgrund des vorliegenden statistischen Merkmals nicht in ausreichendem Maße bestimmen. Vor allem wird die Zusammenarbeit der Reedereien sowohl untereinander als auch mit Kreditinstituten in Form von Partenreedereien nicht ersichtlich. Diese Gesellschafts-

Größengliederung der deutschen Reedereien

(Stand vom 1. Oktober 1966)

Nach der Zahl der Schiffe

Schiffszahl	Zahl der Reedereien	% Reedereien	BRT in 1 000	% BRT
1	38	20,0	117	2,1
2 bis 5	78	41,0	750	13,6
6 bis 10	45	23,7	1 441	26,0
11 und mehr	29	15,3	3 228	58,3
Gesamt	190	100,0	5 536	100,0

Nach dem Tonnageumfang

Tonnagegruppen BRT	Zahl der Reedereien	% Reedereien	BRT in 1 000	% BRT
bis 1 000	25	13,2	17	0,3
1 001 — 5 000	61	32,1	165	3,0
5 001 — 50 000	74	38,9	1 411	25,5
50 001 — 100 000	17	9,0	1 125	20,3
über 100 000	13	6,8	2 818	50,9
Gesamt	190	100,0	5 536	100,0

form hat für die Organisation der deutschen Seeschifffahrt eine große Bedeutung. Die Partenreedereien ermöglichen eine wirksame Streuung des vergleichsweise hohen Risikos in der Seeschifffahrt, so daß darüber hinausreichende Zusammenlegungen deutscher Reedereien nicht erforderlich geworden sind.

In welchem Umfang eine weitere Konzentration in der deutschen Seeschifffahrt möglich und zweck-

¹⁾ H. S. Seifriz: vgl. Dokumentation des Verbandes Deutscher Reeder, Seite 15.

mäßig wäre, ist nur schwer feststellbar. Antworten auf diese Frage können gegebenenfalls aus einzel- und gesamtwirtschaftlicher Sicht gewonnen werden. Gesamtwirtschaftlich betrachtet läßt sich die Frage nach Sinn und Zweck der Konzentration beispielsweise dahingehend präzisieren, daß gefragt wird, wie sich verstärkte Konzentration auf den Wettbewerb auswirkt. Ein großes Unternehmen steht im Wettbewerb mit anderen Unternehmen auf einem günstigeren Ausgangspunkt. Dann aber müßte man genau feststellen, für welchen Markt diese Aussage getroffen wird.

Ein großes Unternehmen in einem kleinen Markt kann ein kleines Unternehmen in einem großen Markt sein.

Das Volkswagenwerk steht beispielsweise in der Bundesrepublik dem Umsatz nach an 1. Stelle der Unternehmen mit dem höchsten Umsatz. In dem größeren Markt Europas findet man das VW-Werk aber erst an 4. Stelle der größten Unternehmen. Royal Dutch, Shell, Unilever und BP haben jeweils einen größeren Umsatz als das VW-Werk. Eine kleine Reederei hat im Vergleich mit allen ande-

schiffahrt notwendig wäre. Die günstigste Betriebs- oder Unternehmensgröße in der Seeschiffahrt ist jedoch von einer Fülle von Faktoren abhängig, die in den meisten Fällen nur schwer quantifiziert werden kann. Mit Sicherheit gelten für die deutschen Verhältnisse andere Voraussetzungen als für die japanische und vielleicht für die französische Seeschiffahrt.

Nur einige wenige Fakten seien kurz erwähnt. Im Gegensatz zur Seeschiffahrt Japans können in der deutschen Seeschiffahrt bestimmte Transportaufgaben von kleineren Reedereien wahrgenommen werden. Kleinere Schiffahrtsgesellschaften sind nämlich durchaus in der Lage, die vielfältigen Zubringer- und Verteilfunktionen im europäischen Seeverkehrsraum zu übernehmen. Diese Aufgaben können vielfach nur mit kleineren Einheiten durchgeführt werden. Das hat wiederum zur Folge, daß für einen kostengünstigen Transport die Großunternehmung nicht vorausgesetzt werden muß, denn das nötige Kapital für den Bau und Betrieb kleinerer Schiffe kann auch von kleineren Unternehmen aufgebracht werden. In der Großunter-

Fixkostenanteil an den Gesamtkosten ihre Ursache hat.

Die Vorteile der kleineren Unternehmen ergeben sich zum Teil aus ihrer größeren Überschaubarkeit und Flexibilität, die im europäischen Seeverkehr in besonderem Maße notwendig ist. Zudem weist die Nachfrage nach Seetransportleistungen eine stark differenzierte Struktur auf, die bestimmt wird durch den intensiven Außenhandel der hochindustrialisierten Länder in Europa.

Hingegen ließen sich die Kooperationsmöglichkeiten in der deutschen Seeschiffahrt in begrenztem Umfang erweitern, wie es in der Öffentlichkeit in Form von Zusammenfassungen einzelner Betriebsfunktionen verlangt wurde. Es sei nochmals betont, daß es sich dabei nicht um eine verstärkte Konzentration handelt. Durch gemeinsame Erledigung bestimmter Teilfunktionen des Reedereibetriebes werden zwar Kosten gespart, jedoch folgt daraus noch nicht, daß der Leistungsanteil oberer Unternehmensgrößenklassen erhöht wird.

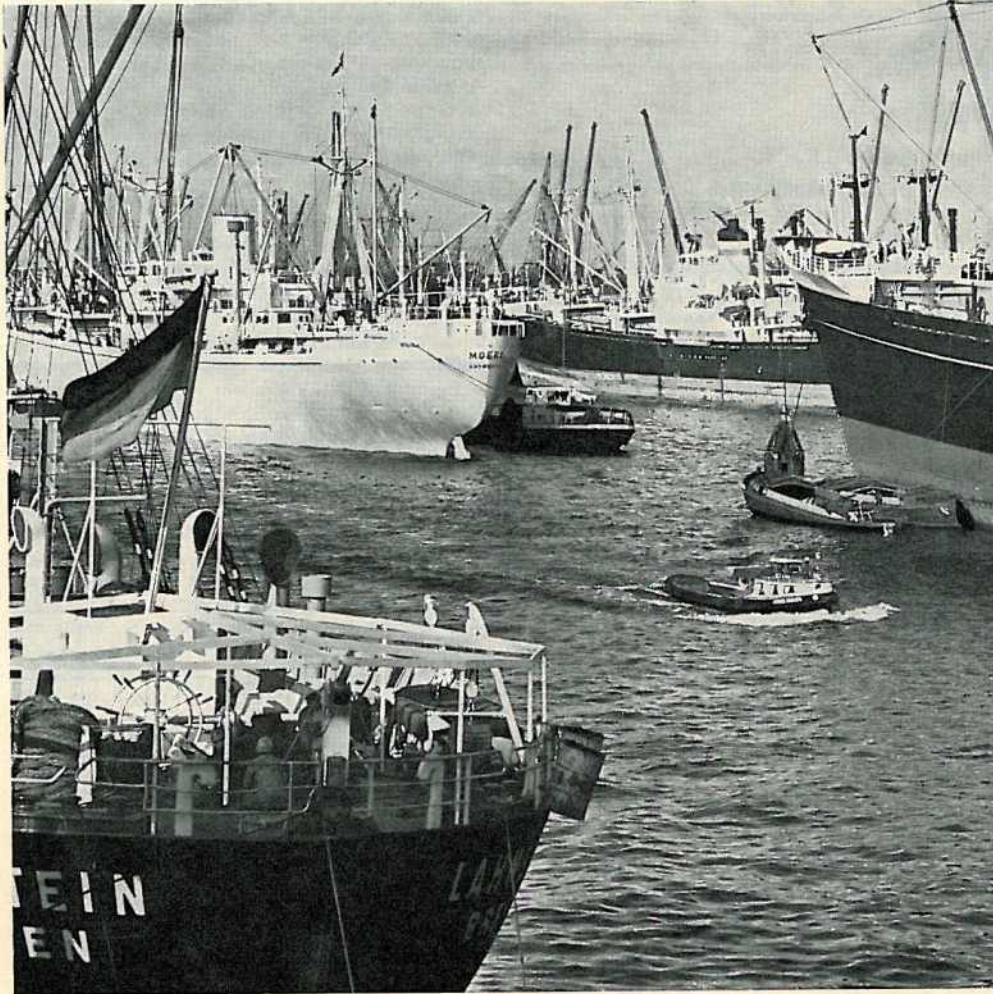
Die bisher bekannt gewordene Zusammenarbeit einzelner Reedereien erstreckt sich auf die Organisation der Liniendienste innerhalb von Gemeinschaftsdiensten (Nah-Ost-Gemeinschaft) sowie auf Teile des Rechnungswesens (Heuerabrechnung) und des Einkaufs. Dazu sind etwa vierzig weitere Gemeinschaftsdienste zu zählen, die sich jeweils auf die Koordinierung der Fahrpläne in den Fahrtgebieten beziehen. In den genannten Fällen scheint die Kooperation lohnend zu sein. Weitere Möglichkeiten der Koordination betrieblicher Teilfunktionen liegen im Rahmen der Beschaffung von Personal und sachlichen Hilfsmitteln zur Leistungserstellung. Eine Reihe weiterer Möglichkeiten der zwischenbetrieblichen Zusammenarbeit liegt auch auf der Absatzseite vor.

Zum Beispiel ließe sich die Werbung mehrerer Reedereien in stärkerem Maße zusammenfassen. Dies scheint mit den von der Öffentlichkeit vorgebrachten Forderungen weitgehend übereinstimmen.

Kooperation wird dann unzweckmäßig, wenn dadurch zu hohe Kosten entstehen. Die Grenzen für die Kooperation bestehen in der Seeschiffahrt dort, wo aufgrund der Struktur der Reedereien für die verstärkte Zusammenarbeit zusätzlicher Aufwand anfällt, der die Ersparnisse der Kooperation übersteigt. Solche Grenzen praktisch zu bestimmen, ist schwierig und nur für Einzelfälle möglich. Die Tätigkeiten der Reedereien weisen zu große Unterschiede in ihrer Kosten- und Ertragsstruktur je nach Fahrtgebiet und Beschäftigungsbereich auf. Obwohl keine Berechnungen darüber vorliegen, in welchem Maße die Zusammenlegung betrieblicher Teilfunktionen kostensparend wirkt, kann angenommen werden, daß die Kostenersparnis durch Zusammenarbeit bei betrieblichen Teilfunktionen im Vergleich zur Höhe der Gesamtkosten des Reedereibetriebes zunächst nur geringe Bedeutung haben kann.

Bei der Planung, die beiden größten halbstaatlichen Liniereedereien in Frankreich zusammenzulegen, hat sich gezeigt, daß die Kostenersparnis die Konzentration in diesem Falle nicht lohnend erscheinen läßt. Zudem würde der „good will“ beider Gesellschaften nicht mehr in gleichem Umfang genutzt werden können. Ähnliches gilt sicher auch für die größeren deutschen Liniereedereien, die bekanntlich in verschiedenen Fahrtgebieten eng zusammenarbeiten.

Abschließend sei noch die Internationale Transportzeitschrift erwähnt. Allegorisch hieß es dort vom Mammut in der Nr. 16 des Jahres 1965 etwa so: „Aus kleinsten Lebewesen entstanden einst immer größere und gewaltigere Geschöpfe. Zuletzt gab es das Mammut. Da erst zeigte sich, daß es für die Größenentwicklung Grenzen gibt, die nicht ungestraft überschritten werden können. Zu groß heißt auch zu verwundbar und zu unbeweglich. Und so mußte das Mammut aussterben.“



ren Liniereedereien der Bundesrepublik keine Bedeutung für den Wettbewerb, wenn diese Liniereederei auf dem Teilmarkt zwischen Washbay und Hamburg tätig ist und andere Wettbewerber kleinere bzw. weniger Schiffe haben. Dann ist diese kleine Liniereederei im Teilmarkt Hamburg/Washbay das größte Unternehmen. Diese Beispiele zeigen also, daß die Konzentration im Hinblick auf ihre Bedeutung für den Wettbewerb nur auf Teilmärkten beurteilt werden kann.

Über die gesamte wirtschaftliche Betrachtungsweise hinaus lassen sich auch einige betriebswirtschaftliche Aussagen über Vor- und Nachteile der Konzentration machen, die beispielsweise auf die Frage nach der günstigen Betriebsgröße hinzielen. Diese Betriebsgröße ist für deutsche Reedereien — und nicht nur für deutsche — nur schwer bestimmbar. Wenn diese für deutsche Reedereien festgelegt werden könnte, ließe sich feststellen, ob eine weitere Konzentration in der deutschen See-

nehmung könnten im Rahmen des Einsatzes kleinerer Einheiten günstigere Dispositionsmöglichkeiten ausgenutzt und gegebenenfalls die Verwaltungskosten gesenkt werden. Bestimmte Aufwandseinsparungen sind möglicherweise auch im Bereich der Beschaffung denkbar. Diese Vorteile der Großunternehmung können zwar langfristig bedeutsam sein, der Wettbewerb im europäischen Seeverkehr und die höhere Konjunkturanfälligkeit der Großunternehmung scheinen jedoch einen Teil dieser Vorzüge wieder auszugleichen. Die Bedeutung kleinerer Reedereien wird in diesem Zusammenhang daraus ersichtlich, daß ein Anteil von 40 % allein des deutschen Seehafenumschlags im europäischen Seeverkehr erzielt wird. Der größte Teil dieser Gütermengen wird wahrscheinlich mit kleineren Schiffen transportiert.

Ein Nachteil des Großunternehmens liegt in seiner geringeren Anpassungsfähigkeit an veränderte Nachfragesituationen, die in einem höheren



über Bord“ hält heute noch unsere Seeleute für ein geeignetes Objekt für diese Crime- und Sex-Masche. Den Seemann — nicht den Gastarbeiter, nicht den Bauarbeiter oder Autoschlosser! Sie sind vom Namen her nicht so gut verkäuflich wie der Seemann, obwohl sie von der negativen Substanz her keinesfalls unergiebigere wären. Dem „Stern“ ist es offenbar entgangen, daß das Gros unserer bundesdeutschen Presse sich in Sachen Seemann besser informiert hat als er und sich endlich zur Sauberkeit in der Berichterstattung über diesen Beruf bekannt hat.

deutschen Öffentlichkeit skrupellos verallgemeinernd eine Katastrophenstimmung über unsere gesamte deutsche Seeschifffahrt anzuheizen. Daß es dennoch geschehen konnte, kann er sich nur damit erklären, daß der Sternredakteur das Berufsethos der Verantwortlichkeit für die Macht des gedruckten Wortes über Bord geworfen hat.

Das starke Engagement an der im fraglichen „Stern“ angezogenen sozialpädagogischen Analyse ist es, das den „Kehrwieder“-Schriftleiter nunmehr in der Ich-Form weiterschreiben läßt: Ich habe nämlich die Fragen zur Erstellung dieser

„Sternstunde“ der Seefahrt

Ein „erstklassiger“ Artikel aus dem Hause Henri Nannen

Dies ist der Brief des Verbandes Deutscher Reeder an den Stern-Verlag betreffend einen Seefahrtsartikel, dessen hier abgebildete Überschriften und Illustrationen hundertprozentig halten, was sie versprechen:

„Sehr geehrter Herr Nannen!

Wir erlauben uns, Ihnen mitzuteilen, daß der in der Nummer 12 des „Stern“ veröffentlichte Bericht „SOS — Moral über Bord“ die Situation an Bord deutscher Schiffe unsachlich wiedergibt. Die wenigen herausgegriffenen Einzelfälle sind nach Meinung des Verbandes Deutscher Reeder für das Verhalten der deutschen Seeleute nicht repräsentativ.

Mit vorzüglicher Hochachtung
VERBAND DEUTSCHER REEDER
i. A. gez. Broers“

Kehrwieder bemerkt dazu: Mehr Worte wären zuviel Worte für ein Illustriertenmachwerk, das unsere Seeleute, unsere Reeder, unsere Justiz und Behörden und die gesamte Seeschifffahrt unter bundesdeutscher Flagge diffamiert.

Oben abgedruckter Brief bringt in seiner lapidaren Formulierung hinreichend zum Ausdruck, was man an der Küste über den Mißbrauch journalistischer Freiheit, über Machtmißbrauch des gedruckten Wortes und über einen Journalismus denkt, der, anstatt von hoher Verantwortung getragen zu sein, von einem perfiden Merkantilismus getrieben ist. Und was man an der Küste denkt, geht völlig konform mit dem, was die bundesdeutsche Presse über diesen „Stern“-Artikel vielfach zum Ausdruck gebracht hat: „Unfair und unqualifiziert“.

Die „Frankfurter Allgemeine“ schrieb am 16. März 1967, die Bundesbürger seien ganz generell schiffahrtsbewußter geworden und hätten ein engeres Verhältnis zur Seefahrt gewonnen. Derartige scheint der Hamburger Sternredaktion unbekannt zu sein oder ihr nicht zu passen.

Der *Kehrwieder*-Schriftleiter würde es bei dem Brief an den „Stern“-Verlag bewenden lassen, wenn er sich nicht seinen Lesern, nämlich Seeleuten und ihren Angehörigen, verpflichtet fühlte. Denn nur unter Verdunkelung des Ansehens der Seeleute und ihrer Angehörigen konnte der „Stern“ sein fragwürdiges Licht leuchten lassen.

Doch in diesem Lichte der anscheinend einzig maßgeblichen Verkaufbarkeit von Reporterprodukten ist „SOS — Moral über Bord“ ein geradezu glänzender Artikel, denn

● er trifft nach „Stern“-Überzeugung genau in die leserspsychologisch richtig aufgespürte Kerbe der herrschenden Volksmeinung über den Seemann. Nach „Stern“-Überzeugung ist dieser Seemann verkommen, lasterhaft und abenteuerlich, ein Außenseiter der Gesellschaft. „Stern“ folgte dem nachgemachten US-Erfolgsrezept: Druckt Kriminalität und Sexualität und ihr braucht euch um eure Auflagen keine Sorgen zu machen. „SOS — Moral

Der hier zur Debatte stehende „Stern“-Artikel ist in „Stern“-Beurteilung auch deshalb glänzend gelungen,

● weil er ein weiteres Primitivgesetz eines dekadenten Journalismus befolgt: Erfindet Zwingburgen der Macht in unserer Demokratie, ganz gleich ob in Politik, Geistlichkeit oder Wirtschaft, hetzt die Lesermassen dagegen auf und sie werden es auch mit Aufлагenerhöhung honorieren. Der beabsichtigte publizistische Effekt, politische, wirtschaftliche oder unternehmerische Arbeit und Autorität mit Unterdrückung, Korruption und Machtmißbrauch gleichzusetzen, ist dann von vornherein sichergestellt. Diesmal waren es Schifffahrtsbehörden, Reeder und ihr Verband, die zu einem Tiefschlag gegen den Aufbau eines Seefahrtsbildes mißbraucht worden sind, das einer seefahrenden Nation angemessen ist. Tiefschläge sitzen immer, und für Zerstörung findet man mehr Leserinteresse als für Aufbau.

Analyse zum Teil selbst formuliert und wie alle daran Beteiligten mich dabei einzig und allein von dem Gedanken leiten lassen, einen hilfreichen Beitrag zu einem unserer wesentlichsten personellen Schifffahrtsprobleme leisten zu können. Tausende von Seeleuten, denen diese Fragen vorgelegt worden sind, haben bezeugt:

● Jetzt geht man unter Leitung eines Dozenten der Hamburger Universität methodisch wissenschaftlich unserem Problem auf den Grund.

● Tausende von Seeleuten haben diese Maßnahme begrüßt.

● Tausende von Seeleuten wissen bereits: Noch nie und in keinem anderen Land ist mit solcher Entschlossenheit, mit soviel Sorgfalt und mit soviel Ernst an ernste Seefahrtsprobleme herangegangen worden.

Was bei dieser Umfrage, wie „Stern“ behauptet, getarnt sein soll, das kann nur der Mißmut der „Stern“-Reporter darüber sein, daß ihnen das Er-



Tätowierte Sexprotze

Foto: Lebeck/„Stern“



Betrunkene

Foto: Heggemann/„Stern“

Noch eine weitere gute Seite hat der „Stern“-SOS-Alarm:

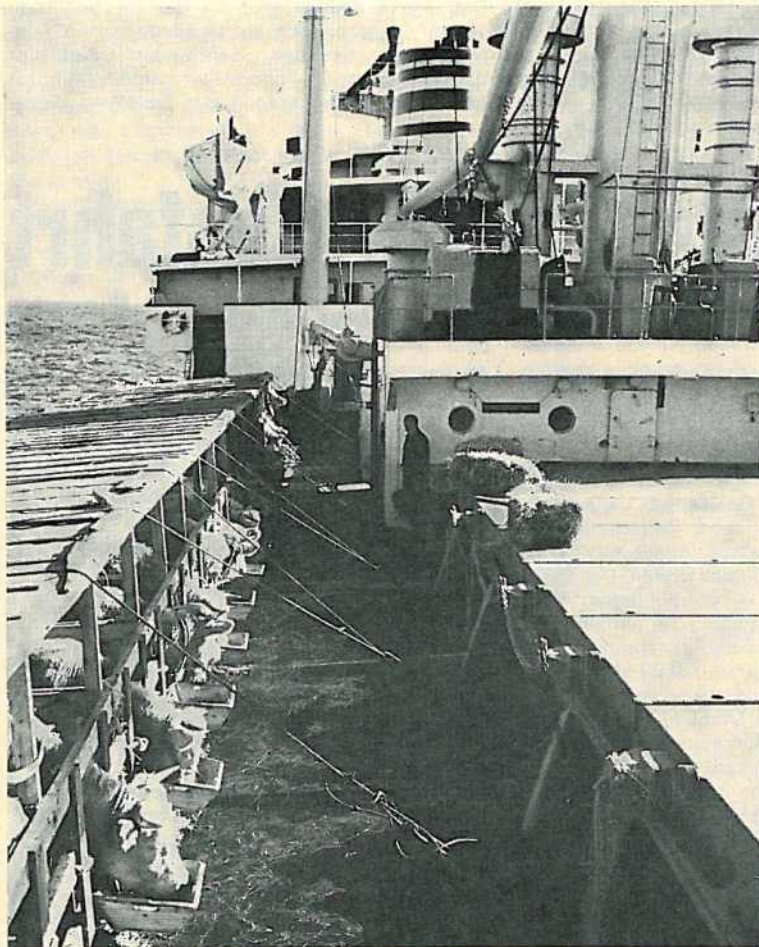
● Wenn der „Stern“ die Moral von unseren Schiffen, auf denen der Teufel los ist, in den Augen der Öffentlichkeit über Bord geworfen hat, dann sind alle Angegriffenen, Diffamierten und in ein sehr fragwürdiges Licht Gerückten in dankenswerter Weise auf die Tatsache hingewiesen worden, daß sie alle in einem Boot sitzen.

Zu den einzelnen Fällen aus der Bordpraxis — wohlgemerkt nicht aus der Bau- oder sonst einer Landberufspraxis — die der „Stern“ aufführt, um die deutsche Öffentlichkeit von der Wahrheit der hier abgedruckten Überschriften und Illustrationen zu überzeugen, bemerkt der „Kehrwieder“-Schriftleiter: Er hat am allerwenigsten Grund, in Abrede zu stellen, daß es mit diesen Fällen menschlichen Versagens an Bord seine Richtigkeit hat. „Kehrwieder“-Schriftleiter hat genug Zuschriften, auch veröffentlichte, aus der Feder fahrender Seeleute. Er ist aber nicht davon überzeugt, daß es zulässig ist, mit solchen Aussagen in der

gebnis der Aktion noch nicht zugänglich gemacht werden konnte, weil es noch nicht abgeschlossen ist. Wie könnte sich auch jemand tarnen, der Fragebogen zur Beantwortung vorlegt und die einzelnen Fragen interpretiert. Weder vor der Reederei noch vor der Schiffsleitung konnte und wollte man irgend etwas tarnen. Aber der „Stern“ behauptet es. Richtig ist nur, daß die Befragten von der Universität, bis auf eine Ausnahme, alle schon zur See gefahren hatten, ordentlich gemustert waren und an Bord auch arbeiten mußten, um durch eigene Erfahrung ein Höchstmaß an Realistik und Wahrhaftigkeit der Grundlagen-sammlung zu erreichen.

● Ein Höchstmaß an Wahrhaftigkeit und Realistik mit dem Ziel, ehrlich zu bessern und zu helfen, anstatt ein Mindestmaß an Sachkenntnis und publizistischer Fairneß mit dem Ziel, Crime und Sex an die Flagge unserer bundesdeutschen Schiffe zu heften, das ist, was ich Journalisten empfehle, bevor sie über uns schreiben.

Heinrich Schopper



Preisträger (Schwarz-Weiß) unseres gemeinsam mit der Fachstelle für Jugendphotographie veranstalteten Fotowettbewerbs für Seeleute „Schiffe-Meere-Häfen“

>

1. Preis F. K. Rausch

Funkoffizier bei der Hamburg-Süd DM 500,—

<

2. Preis H. P. Göltzer

Studierender an der Schiffingenieurschule DM 400,—

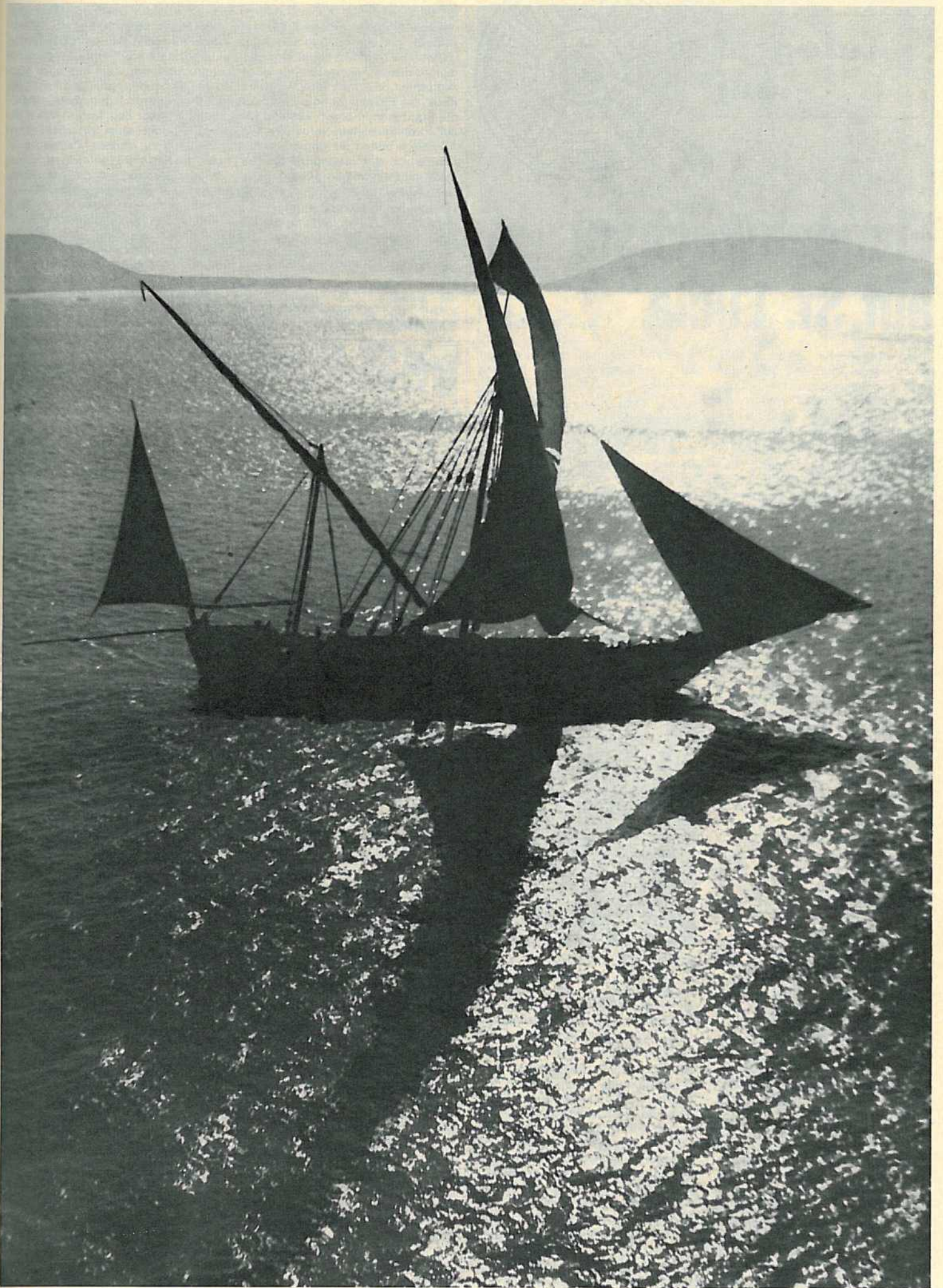
>

3. Preis Detlef Reichenpfader

Jungmann bei Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger DM 250,—

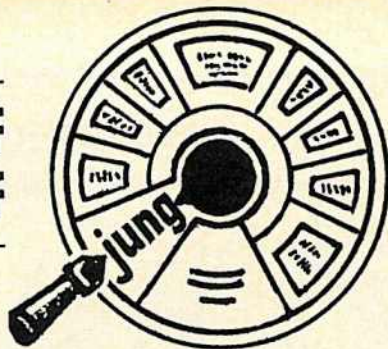
Der 1. Preis für Farbdias, ein wahres Kunstwerk, erscheint auf der Titelseite unserer nächsten Ausgabe. Nach einhelliger Meinung der Jury waren die eingesandten Arbeiten zum großen Teil von einem Niveau, das professionellen Fotografen alle Ehre gemacht hätte. Eine Auswahl aus diesem Wettbewerb ebenso wie aus dem Mal- und Zeichenwettbewerb für Seeleute wird demnächst in einer Ausstellung von vier Wochen Dauer in Hamburg der Öffentlichkeit vorgestellt werden.





Indischer Monsunsegler vor Bombay

**Telegraf
auf**



Flaggenwechsel auf St. Lucia

Von V. Melzer

„Wir würden uns außerordentlich freuen, wenn Sie heute um Mitternacht Raketen abbrennen würden und ordentlich Getöse machen mit Ihrem Tyfon und der Schiffsglocke. Damit wollen wir die Unabhängigkeit von St. Lucia einläuten...“

Dieser etwas ungewöhnliche Vorschlag wurde mir bei der Einklarierung unterbreitet. Wir befanden uns auf der „Brunsberg“, einem deutschen Kühlschiff, das für einen englischen Charterer Bananen zwischen den westindischen Inseln und England befördert.

Mein Gast machte eine weit ausholende Bewegung, so als wolle er die ganze Insel damit umspannen. Er war Mitglied des Stadtrates von Vieux Fort. Ein Neger von mächtiger Statur mit einem wohlwollenden Lächeln auf den breiten Lippen.

Vieux Fort war unser Verladeplatz für Bananen aus dem südlichen Teil der Insel San Lucia. Nein — nicht Santa Lucia. Zwischen dieser, seit Benjamin Giglis Volksarien unsterblich gewordenen Trauminsel der singenden, schwarzgelockten Fischerleute und unserer Insel liegen 5000 Meilen Atlantik.

„San Luschjah“, wie man hier sagt, gehört zu den westindischen Inseln. Oder genauer noch zu den „Windward Islands“. Zum Zeitpunkt unserer Verhandlungen über das Feuerwerk noch eine Kolonie Großbritanniens.

Die Fülle der geographischen Begriffe ist verwirrend: Ein italienisch klingender Inselname, die Ortsbezeichnung französisch, die Bevölkerung aus Afrika stammend und die Bezeichnung „westindische Insel“ trägt auch nicht gerade zur Klärung bei. Sie erinnert noch an Columbus' Zeiten, als dieser glaubte, er habe den Seeweg nach Indien entdeckt.

Man beließ es auch später, nachdem man den Irrtum erkannt hatte, dabei, obwohl eine Umfirmierung in „Caribische Inseln“ sinnvoller gewesen wäre. Denn sie bilden eine natürliche Begrenzung der Karibischen See gegen den Atlantik und die Urbevölkerung bestand aus Indios vom Stamme der „Cariben“. Davon gibt es heute aber nur noch wenige Familien, die in einer Reservation auf Dominica, nördlich von Martinique, leben. Die Bevölkerung besteht, abgesehen von

einer kleinen Minderheit von Weißen, aus den Nachkommen früherer Sklaven.

An der Kolonialisierung und Vertreibung der Indios beteiligten sich im Laufe der Geschichte Spanier, Franzosen und Engländer. Ja selbst die Dänen, Amerikaner und Holländer mischten mit und solch klingvolle Namen wie „Saba“, „St. Eustatius“ und „St. Martin“ zeugen von dem Wirken des damaligen holländischen Gouverneurs von Curacao, Peter Stuyvesant. Sein Name ist ja, wenn auch in einem anderen Zusammenhang, inzwischen in Europa weithin bekannt.

Doch zurück zu Vieux Fort.

Der Name dieses kleinen Fischerdorfes stammt noch aus der Zeit der



Calypstötänzerinnen

Foto: Greta Robok

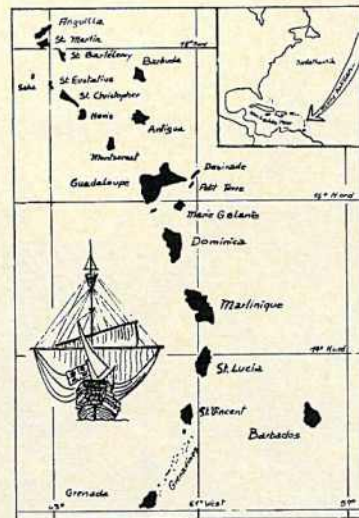
französischen Kolonialherrschaft. Ein anderes Überbleibsel aus dieser Zeit ist die Sprache der Eingeborenen, das „Patois“. Ein Gemisch aus afrikanischen Dialekten und Französisch.

Während der napoleonischen Kriege wechselten die Inseln vielfach den Besitzer, da das Mutterland nicht mehr die Kraft besaß, seine überseeischen Besitztümer zu verteidigen. Damals fanden hier erbitterte und listenreiche Machtkämpfe statt, die unter großen Opfern von den Flotten und den Landungskorps ausgetragen wurden. Zahlreiche Forts und Batterien, teilweise von tropischer Vegetation überwuchert, legen davon Zeugnis ab.

Auf St. Lucia gibt es eine malerische Lagune, „Marigot Bay“, wo sich da-

mals der englische Admiral Rodney mit seiner Flotte vor den Franzosen verbarg, die ihm taktisch überlegen waren. Die Bucht ist heute einer der malerischsten Ankerplätze für Hochseeyachten, die man sich vorstellen kann. Die Einfahrt ist so schmal, daß die Franzosen in einem Abstand von nur zwei Seemeilen vorbeisegelten. Allerdings hatten die Engländer ihre Schiffe von der Mastspitze bis zum Deck mit Palmwedeln getarnt.

Die Inselbevölkerung besteht heute vornehmlich aus den Nachkommen der Sklaven, die im Verlaufe der Kolonialisierung aus Afrika importiert wurden. Curacao war damals der Umschlagplatz für diese makabre Menschenfracht. Heute nennen sich die Bewohner der Insel „Westindier“. Und die erste Staatengründung sollte den Namen „Federation



of the West Indies“ erhalten. 1957 wurden auf den einzelnen Inseln Interimsregierungen gebildet. Diese Föderation sollte die britischen Kolonien dieser Ära umfassen: Jamaica, die Leeward und die Windward Inseln, Trinidad und Tobago sowie Barbados. Aber es erwies sich, daß der Gedanke eines gemeinsamen Staates der Westindier der ehemaligen englischen Kolonien doch wohl zu idealistisch konstruiert war. Immerhin breitet sich zwischen Trinidad und Jamaica die Karibische See aus und die Entfernung beträgt nahezu 2000 Kilometer. So machte sich zunächst Jamaica selbständig. Es folgte Trinidad und schließlich im vergangenen November Barbados. Also die wohlhabenderen Mitglieder der geplanten Föderation. Zurück blieben die armen Brüder: Die Windward- und die Leeward-Inseln. Sollten sie nun für alle Zeiten englische Kolonie bleiben und von der Unterstützung des englischen Steuerzahlers leben?

Über dieses Problem hatten die Männer aus dem Dorf Vieux Fort eine erstaunlich aufgeschlossene und realistische Meinung.

„Sehen Sie, Captain“, sagte der „Chairman of the Town Council“ — also etwa der Bürgermeister — zu mir, „natürlich gibt es hier Leute, die glauben, daß ab morgen alles anders aussieht. Alle Weißen werden verjagt, das Vermögen aufgeteilt und wir werden alle wohlhabend und reich werden. — Das ist natürlich bodenlos dumm. Wir wissen sehr

wohl, daß die Unabhängigkeit mehr ein idealistischer Begriff ist. Wir werden auf jeden Fall für die nächsten Jahre noch auf Hilfe angewiesen sein. Aber man muß uns auch glauben, daß zumindest die einsichtigen und verantwortungsbewußten Politiker der Insel den festen Willen haben, die Insel auch wirtschaftlich unabhängig zu machen. Deshalb müssen wir unseren Leuten auch immer wieder klarmachen, daß die Unabhängigkeit nicht vom Himmel fällt, sondern erarbeitet werden muß...“ Einige Zeit später befand sich die Besatzung als Gast unter den Zuschauern einer kleinen Feier, die man schnell zusammengestellt hatte. Wir sahen Tänzerinnen in den malerischen Trachten der Eingeborenen, hörten Sänger und Kinderchöre. Drei Kapellen zeugten von der Musikalität der Westindier. Und gleichviel ob Walzer, Beat oder Merengue — meist endete das Musikstück im Calypso-Rhythmus. Nicht umsonst ist Westindien die Heimat des Calypso, der in Europa zuerst durch Harry Belafonte „Banana Song“ bekannt wurde. Und dazu gehört unabdingbar eine Steelband. Auch Vieux Fort hatte natürlich eine Steelband.

Ich finde immer wieder, daß nur mit der Untermauerung von Brandung und Palmenrauschen in einer tropischen Nacht der Klang der Oildrums voll sein melancholisches Timbre entfalten kann. Und wie diese dunkelhäutigen, hüftenschwingenden Westindier die Töne aus diesen Ölfässern heraustrommeln, in deren Böden sie für die einzelnen Tonabstufungen Segmente eingestanz haben — das ist schon ein Erlebnis.

Und wenn die Calypsorhythmen erklingen, gibt es auch in der Festgemeinde kein Halten mehr. Zweitausend Dorfeinwohner von der Oma bis zum Baby verfallen dann in schwingenden Rhythmus.

Und wenn erst der Calypso-König des Dorfes seinen neuen Unabhängigkeitssong kreiert, schlägt die Begeisterung hohe Wellen. Er nennt sich „Mighty Terror“ — mächtiger Terror — und hofft womöglich durch phonetische Angleichung seines Künstlernamens an dem Ruhm seines weltberühmten Kollegen aus der „Welthauptstadt des Calypso“, Port of Spain (Trinidad), „Mighty Sparrow“, also dem „mächtigen Spatz“, teilzuhaben.

Und dann ist der historische Augenblick herangereift: Kurz vor Mitternacht wird der Union Jack, der nun seit 1803 über der Insel wehte, niedergeholt. Der Priester weicht die neue Flagge, und begleitet von Feuerwerk und bengalischer Beleuchtung (aus Bordbeständen), begleitet vom Sirenengeheul des Feuerwehrautos, dem Tuten des Schiffstyfons geht die Flagge des kleinen Inselstaates St. Lucia in die Höhe. Eine schöne Geste: Auch die englische Flagge wird daneben wieder vorgeheißt. Denn St. Lucia bleibt auch weiterhin dem United Kingdom assoziiert. Darüber hinaus soll diese Geste zeigen, daß die Zeiten, da die Vorfahren als Sklaven auf die Inseln kamen, vergessen sind und man in Freundschaft nebeneinander leben will.



UNSER FREIZEIT TIP:

Philatelie zur See

Als die 264 Einwohner der kleinen Atlantik-Insel Tristan da Cunha im Oktober 1961 ihre einsame Heimat verlassen mußten, da schien auch die noch recht junge philatelistische Geschichte der Insel ihr Ende gefunden zu haben. Doch der 2400 m hohe Vulkan, dessen Ausbruch die Bewohner von Tristan vertrieben hatte, beruhigte sich wieder, und im Oktober 1963 konnten die von der Zivilisation der großen Welt enttäuschten Insulaner auf ihr Eiland zurückkehren. Am 17. Februar 1965 erschien sogar eine völlig neugestaltete Serie von Briefmarken, auf denen neben der Königin von England Schiffe aus verschiedenen Jahrhunderten zu sehen sind. Die Annahme, daß man sich bei der Gestaltung dieser Marken nur von dem Gedanken leiten ließ, daß Schiffsabbildungen ein Motivgebiet darstellen, das an Beliebtheit gewinnt, erweist sich bei näherer Betrachtung der dargestellten Schiffe als nicht zutreffend.

Zeigt die 1/2-Penny-Marke die Lage der Insel im Südatlantik, so sehen wir auf dem 1-Penny-Wert das erste Schiff. Es ist der Segler, mit dem der portugiesische Seefahrer Tristan da Cunha unterwegs war, als er 1506 das 116 qkm große Eiland entdeckte, ohne es genauer inspizieren zu können: Ein Sturm, der plötzlich aufkam, hinderte ihn daran.

Lange Zeit war die sogenannte „Erfrischungsinself“ Station der holländischen Ostindienfahrer — die 1 1/2-d-Marke zeigt die „Heemstede“, die auf dieser Route fuhr — und später der Walfänger aus New England, d. h. den sechs USA-Staaten Maine, New Hampshire, Vermont, Massachusetts, Rhode Island und Connecticut. Diese Segler — einer ist auf der 2-d-Marke zu sehen — trugen zwar die Bezeichnung „Whaling Boat“, waren aber keineswegs Walfangboote, sondern deren Mutterschiffe. Die eigentlichen Fangboote trugen sie außenbords an Bug und Heck. Das Ende der Walfangflotte kam während des amerikanischen Bürgerkrieges: Die Walfänger der Nordstaaten der USA wurden schnell Beute eines Schiffes der Südstaaten, der „Shenandoah“, die auf dem Wert zu 3 d dargestellt ist.

Dieser „Handelskreuzer“ der Konföderierten Staaten von Amerika wurde am 18. August 1863 als „Sea King“ in England vom Stapel gelassen und erregte bei ersten Probefahrten beträchtliches Aufsehen: Mit einer 200-PS-Dampfmaschine, die durch Segel unterstützt wurde, erreichte das Schiff 11 kn. Doch bevor die interessierten Sachverständigen der amerikanischen Nordstaaten die „Sea King“ erwerben konnten, wurde sie von der englischen Regierung als Truppentransporter gechartert. Sie brachte Truppen nach Neuseeland, wo ein Maori-Aufstand bekämpft werden mußte. Auf der Rückreise war ein Agent der Konföderierten an Bord, ihm gelang es, das Schiff nach seiner Ankunft in England zu kaufen.

Mit einer neuen Besatzung unter Offizieren der Südstaaten an Bord führte die „Shenandoah“ Handelskrieg im Südatlantik. Später wurde das Schiff Privatjacht des Sultans von Sansibar und sank 1879 vor Afrika.

Nächstes Schiff der Serie (4 1/2 d) ist H.M.S. „Galatea“, eine Segel-Dampf-Fregatte der Royal Navy, die 1859 in Dienst gestellt wurde. Sie verdrängte 3227 tons, war 96,7 m lang und 15 m breit. Mit diesem Schiff machte der damalige Herzog von Edinburgh (2. Sohn von Königin Victoria) und spätere Herzog Alfred Ernst Albrecht von Sachsen-Coburg-Gotha 1867/68 eine Weltreise und lief dabei auch Tristan da Cunha an.

An die Weltreise des heutigen Herzogs von Edinburgh und Gemahls der englischen Königin, Prinz Philip, im Jahre 1957 erinnert die Marke mit der königlichen Jacht „Britannia“ (7 d). Sie verdrängt 3990 tons, ist 117 m lang und 17,1 m breit. Die 270 Mann Besatzung stehen — was bei der Royal Navy einmalig ist — unter dem Kommando eines Konteradmirals.

H.M.S. „Cicilia“ (6 d) war 1938 als Passagierschiff für die Anchor-Line gebaut worden (11 172 BRT, 300 Passagiere 1. Klasse). Am 31. Aug. 1939 wurde sie von der Admiralität übernommen und zum Hilfskreuzer umgerüstet. Das Schiff erhielt Geschütze verschiedener Kaliber und zwei See-



Foto: Ullmann

Wir dachten, daß dieser Frühlingsgruß aus Deutschland bei unseren Lesern auf See und in fernen Ländern gut ankommt

Rangliste der deutschen und internationalen Schlager im März 1967

1. Dear Mrs. Applebee

Unseren Glückwunsch zum Top-Hit, David Garrick! Das „Apfelbienenchen“ hat's also jetzt auch in Deutschland geschafft.

2. I'm A Believer

The Monkees, mit diesem Song auch in Österreich auf Nr. 2, träumen noch von ihrem England-Besuch, der ihnen zu noch größerer Popularität verhalf. Man erwartet nun, daß sie noch bis Ende 1967 in England auf Tournee gehen werden. Ihre neueste Platte „A little bit me — a little bit you“ — wurde am 17. März gestartet. Sie ist ebenfalls vom Komponisten dieses Schlagers: Neil Diamond. Doch The Monkees haben in ihrer Mitte sogar einen eigenen Komponisten, ihren Micky Dolenz, der in Amerika — noch bevor er der Gruppe beitrug — das seit der ersten Märzwoche in London so beliebte „Don't do it“ schrieb.

3. Let's Spend The Night Together

Mit diesem Traumtitel aller Verliebten und Verlobten kamen die Rolling Stones von Platz 27 über Nr. 6 wieder mal an die Oberfläche des Schlagermeeres.

4. Penny Lane

Und hiermit stellen sich erneut die unermüdlichen Beatles wieder ihrem getreuen Publikum.

5. Happy Jack

Der Union-Jack ist es bestimmt nicht (um Irrtümer zu vermeiden!), mit dem The Who unser Fünfer-Treffen beschließen. (In Belgien liegt John William mit dem „Glücklichen Jack“ bereits ganz vorn.)

Herzlichst
Ihre Magdalena Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge
by „Musikmarkt“)

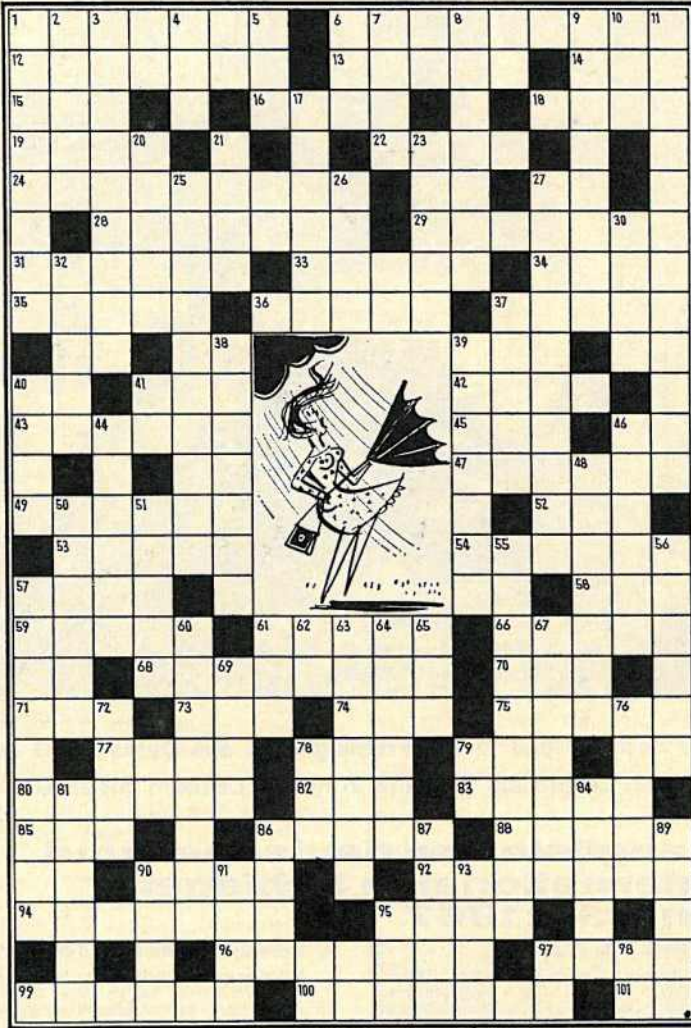
flugzeuge für Aufklärungszwecke. Viereinhalb Jahre fuhr die „Cicilia“ im Dienst der Royal Navy und war Versorger der Wetterstation auf Tristan da Cunha. Nach dem Kriege wurde das Schiff wieder zur Indienstfahrt der Anchor-Line eingesetzt. Als diese Reederei verkauft wurde und den Indien-Dienst einstellte, verkaufte man das Schiff Anfang dieses Jahres nach Rotterdam. Dort ist es jetzt Trainingsschiff für Stauer.

Bei der Räumung der Insel im Oktober 1961 wurden die „Tristania“ (Sh. 1/6) und ein Schwesterschiff eingesetzt. Diese Fischdampfer (628 BRT, rund 50 m lang und 10 m breit) dienen dem Hummerfang; denn die Verarbeitung und der Export von Hummern ist der einzige Fabrikations- und Handelszweig auf der einsamen Insel. Auf die Nachricht von

dem Ausbruch des Vulkans kam auch die britische Fregatte „Leopard“ (10 d) zur Insel, um bei der Evakuierung der Bevölkerung zu helfen.

Die ebenfalls holländische „Boissevain“ (14 271 BRT, 1937 bei der Hamburger Werft Blohm + Voss gebaut — Sh. 2/6) und die dänische „Bornholm“ (4895 BRT, 1961 gebaut, rund 100 m lang und 16 m breit — Sh. 5) brachten die Bewohner im Oktober 1963 in ihre Heimat zurück.

Die Betrachtung dieses Satzes zeigt, daß die Wahl der Motive doch nicht immer nur darauf abzielt, einer gerade günstigen Strömung in der Philatelie zu folgen. Gelegentlich steckt mehr dahinter, als sich auf den ersten Blick erkennen läßt. Allerdings kostet es nicht geringe Mühe, herauszufinden, was es ist. (jwö)



Die Dame stört der Dreiundachtzig!

Waagrecht: 1. Kleinste deutsche Münze, 6. Ankündigungen, Preislisten, 12. lange, heiltönende Naturtrompete, 13. Stadt in der Schweiz, 14. Speisefisch, 15. innerpersische Wüste, 16. Teil des Fußes, 18. Körperflüssigkeit, 19. bayerische Künstlerfamilie d. 17./18. Jahrhunderts, 22. biblische Männergestalt, 24. italienischer Sänger und Komponist, 28. wer Menschen oder Tiere auf Wettkämpfe vorbereitet, 29. Hochtal in der Schweiz, 31. französischer Lyriker und Essayist, 33. Lebewesen (Mehrzahl), 34. grob, 35. Altersversorgung, 36. Mineral, 37. Reihe, Folge, 39. Bankpanik, 41. nordische Gottheit, 42. Nadelbaum, 43. Brautwerbung, 45. Kfz.-Kennzeichen von Starnberg, 47. kleinlicher Mensch, 49. Fallengebirge in Bulgarien, 52. dichtgedrängt, 53. tropische Harzart, 54. Gliedstaat der Schweiz, 57. Holzmaß, 58. finnische Hafenstadt, 59. Zeitmesser (Mehrzahl), 61. Berggasthof im Riesengebirge, 66. Hörorgane, 68. Zwergwuchs, 70. amerikanischer Dichter, 71. metallhaltiges Gestein, 73. Begriff der chinesischen Philosophie, 74. Tennisausdruck, 75. Trinkgefäß, 77. arabischer Fürstentitel, 78. chemisches Element, 79. unbestimmter Artikel, 80. Leiter der Kirchenchors, 82. englisch: eins, 83. Niederschlag, 85. Männername, 86. Hafenstadt im Irak, 88. Fluß in der Schweiz und Frankreichs, 90. Zeitalter, 92. See in Oberitalien, 94. Ahrenborsten, 95. englische Schulstadt, 96. Bedenken, hemmende Zweifel, 97. französischer Schriftsteller, 99. von einer Form Umschlossenes, 100. kurzer Dolch, 101. Kfz.-Kennzeichen von Rinteln.

Senkrecht: 1. Klebendes Verbandmittel, 2. geballte Hand, 3. Degeneration, 4. Kfz.-Kennzeichen von Nabburg, 5. germanische Wurfwaffe, 6. französisch: Schritt, 7. Teilzahlungsbetrag, 8. Hochgrassteppe, 9. Zeiteinteilung, 10. Niederschlag, 11. Schulpflegschaft, 17. Stoff für Bettfedernhüllen, 20. französischer Revolutionär, 21. Kummer, Gram, 23. Himmelskörper, 25. Hauptstadt von Tanganjika, 26. Opernlied, 27. Mineralbad im Schwarzwaldtal der Oos, 30. Schwertlilie, 32. Daseinsform, 37. Gefolge von Fürslichkeiten, 38. beliebte Zierpflanze, 39. Achtung, Ehrfurcht, 40. Blattwerk der Bäume, 41. Flächenmaß, 44. Eßgeschirr, 46. keramische Oberzugsmasse, 48. Stern im Skorpion, 50. Narkosemittel, 51. griechische Schicksalsgöttinnen, 55. an Kindes Statt annehmen, 56. Klosterfrauen, 57. Übergescheit, 60. Staaten, 61. in Fremdwörtern: leben, 62. Spielkarte, 63. kostenlos, 64. berühmter deutscher Maler, 65. französisch: Osten, 67. zweitgrößter Strom Chinas, 69. Dummkopf, 72. griechischer Philosoph, 76. Hauptkörper unseres Planetensystems, 78. Riesenschlange, 79. Fürwort, 81. Blüten- und Fruchtstände, 84. Farbstoff, 86. Geldinstitut, 87. Speisefisch, 89. baltischer Staat in der Landessprache, 90. Frauenname, 91. Rückstand, 93. salzhaltiges Wasser, 95. griechische Vorsilbe, 97. Abkürzung für Altes Testament, 98. chemisches Zeichen für Erbium.

Scheiben-Billard

Ein Geschicklichkeitsspiel zum Basteln

Geschicklichkeitsspiele finden überall Anklang. Besonders wenn sie Gelegenheit bieten, an Bord Wettkämpfe auszutragen, erfreuen sie sich großer Beliebtheit. Ein einfach zu bauendes Spiel sei im folgenden beschrieben.

1. Bau-Anleitung

Benötigtes Material: 1 Platte aus Sperrholz oder Preßfaser 60 cm mal 180 cm, ca. 6,50 m Holzleiste 1 cm stark, 6 cm breit, ca. 60 passende Schrauben mit Flachkopf; 1 Rundholz ca. 40 cm lang, Durchmesser 37 mm.

In Abbildung 1a ist das Spiel mit den dazugehörigen Maßen im Schrägbild dargestellt. Die Grundflächen kann

Die Größe dieser Toröffnungen richtet sich nach der Größe der Scheiben. Da man als Scheiben auch fertig gekaufte bzw. bei einem Mühle- und Damespiel schon vorhandene Scheiben verwenden kann, müßte man die Tore für andere Scheibengrößen in entsprechendem Verhältnis verändern, wobei es sich empfiehlt, bei wesentlich kleineren Scheiben das ganze Spiel in kleinerer Größe anzulegen.

Die Stabilisierungsleiste A (60 cm) wird zweckmäßigerweise an den Querkanten 1 cm weit 5 mm tief eingestuft, um einen besseren Halt zu gewährleisten (Abbildung 1c).

Man baut jetzt die Zielkästen, wobei

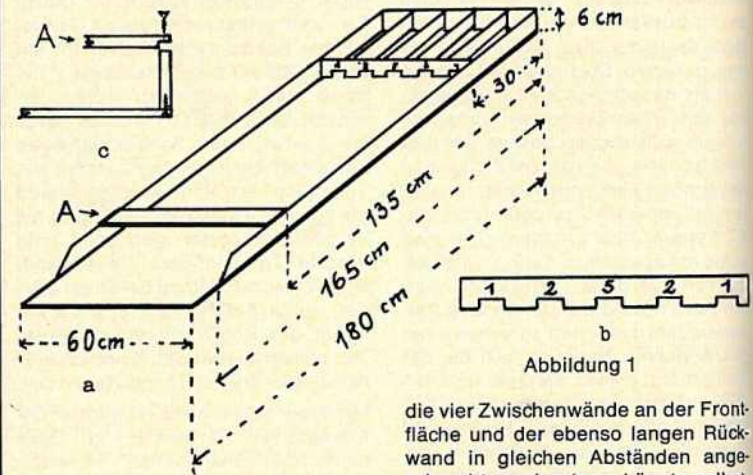


Abbildung 1

die vier Zwischenwände an der Frontfläche und der ebenso langen Rückwand in gleichen Abständen angeschraubt werden (man könnte selbstverständlich auch leimen). Anschließend werden die langen Seitenleisten daran befestigt und das Ganze auf der Grundplatte verschraubt.

Es empfiehlt sich, die Schrauben in Abständen von höchstens 10 cm an den Seitenwänden und der Rückwand anzusetzen, auch die Zwischenwände mit mindestens je einer

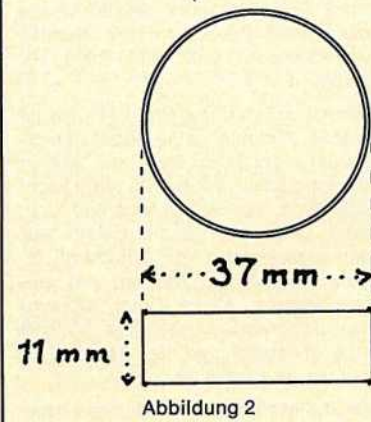


Abbildung 2

man beim Einkauf gleich passend rechteckig zuschneiden lassen: 60 mal 180 cm.

Man schneidet dann zunächst die Leiste in folgende Stücke: Zweimal 165 cm für die Seitenkanten, deren vordere Kanten man praktischerweise etwas abschrägt, wie aus Abbildung 1a ersichtlich, ein Stück 60 cm, zwei Stücke je 58 cm, 4 Stücke je 30 cm lang. Ein Stück zu 58 cm, das als Frontplatte der Zielkästen dienen soll, wird entsprechend Abbildung 1b mit 5 gleich großen Toren versehen, die eine lichte Weite von 50 mm haben und 18 mm hoch sein sollen.

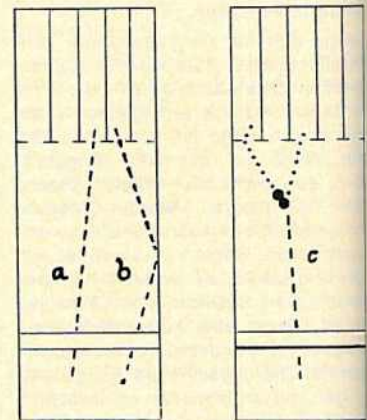


Abbildung 3

Schraube am Boden von unten her zu befestigen.

Zuletzt wird die Stabilisierungsleiste A aufgesetzt und an jeder Seite mit



Klar bei Schmunzelauge

So ein Pech

Der 2. Steward suchte einen Landjob. Er ist ein gutaussehender Junge, aber er stottert ziemlich. Eines Tages kommt er völlig zerknirscht an Bord zurück. „Was ist denn los?“, will der Zahlmeister wissen. „Ach, ich habe heute vi-vielleicht ein Pe-Pech gehabt. Ich hatte mi-mich nä-nämlich beim Run-Rundfunk beworben.“ Der Zahlmeister staunte: „Als was denn?“ „Als Na-Nachrichtensprecher, a-aber die ha-haben mich nicht genommen.“ „Und warum nicht?“ „A-Ach, die ham' rausgekrigelt, daß ich früher b-bei der HJ war.“

Schottenwitz Nr. 3007

McBillig sagt zu seiner Frau: „Wollen wir in die Stadt gehen und uns die Läden ansehen?“ — „Heute am Sonntag, da ist doch alles geschlossen.“ — „Eben.“

Medizin

Fiete war schon seit einem Semester „stud. naut.“, aber bei weitem nicht der Klügste. Eines Tages brach er sich das Bein. Als er wieder gesund

war, meldete er sich bei seinem Klassenlehrer mit der Behauptung zurück, er könne jetzt besser laufen als zuvor. Da nickte sein Lehrer erfreut und sagte: „Jetzt fehlt Ihnen noch eine kräftige Gehirnerschütterung.“

Verrückte unter sich

Im Wartezimmer des Psychiaters führt sich einer dauernd wie Napoleon auf. Fragt ein anderer: „Wer hat Ihnen eigentlich gesagt, daß Sie Napoleon sind?“ Antwortet „Napoleon“ überzeugt: „Der liebe Gott!“ Da steht in der Ecke des Zimmers ein anderer auf und wütet: „Was soll ich gesagt haben?“

Wunder-Preis

Ein Amerikaner kommt an den See Genezareth und will ein Ruderboot mieten. „Zwanzig Dollar die Stunde und nicht darunter“, sagt der Bootsverleiher, „schließlich ist dies der berühmte See, über den Jesus zu Fuß gewandelt ist!“ — Darauf der Amerikaner: „Weil, bei diesen Preisen ist das auch gar kein Wunder!“

Berliner

„Also, da steh' ick uff der Jalopprennbahn un schnüre mir den rechten Schuh zu, ne wa. Da kommt eener von hinten, vastehste un legt mir 'n Sattel auf.“ — „Na, und?“ — „Wat heest da ‚na, und‘? Zweeter bin ick jeworn.“

Bitter

Der Bootsmann fühlte sein Ende kommen. Seine Frau saß an seinem Bett. „Emma“, flüsterte er mit schwerer Stimme, „ich möchte mein Gewissen erleichtern. Vor einem Monat, als ich auf der Zwischenreise in Bremen geblieben bin, habe ich dir erzählt, ich müßte Wache schieben. In Wirklichkeit war ich aber bei meiner langjährigen Freundin, und nun...“ Da strich ihm seine Frau über die



„Nein, danke, im Augenblick brauche ich keinen Staubsauger!“

fieberheiße Stirn und sagte: „Still, Liebling, ich wußte es... Deshalb habe ich dich doch vergiftet...“

Eheglück

„Weißt du schon, daß dem Zweiten die Frau durchgebrannt ist?“ — „Das erste, was ich höre. Wie erträgt es denn der arme Kerl?“ — „Ach, jetzt geht es schon wieder, aber in den ersten Tagen dachte ich, er wird vor Freude verrückt.“

Wissenschaft

Ein Geflügelzüchter schrieb an eine landwirtschaftliche Forschungsstelle: „Es geht um meine Hühner. Jeden Tag finde ich einige mit dem Kopf im Sand und den Beinen nach oben. Was ist mit ihnen?“ — 14 Tage später kam die Antwort: „Ihre Hühner sind tot.“

Tierisch

Ein Bauer mit seiner Kuh steht als Anhalter auf der Autobahn. Ein großer Personenwagen hält an. Der Fahrer sagt: „Sie kann ich ja mitnehmen, aber Ihre Kuh müssen Sie hinten anbinden.“ Sie fahren los, erst mit 100, dann mit 120 Sachen. Als sie 150 fahren, sagt der Fahrer: „Was ist mit Ihrer Kuh los? Die hat ja ganz rotunterlaufene Augen und Schaum vor dem Maul?“ Sagt der Bauer: „Das macht nichts, das hat sie immer, wenn sie überholen will.“

Peinlich

Eine junge Dame kommt zum Arzt: „Seit ich aus dem Urlaub zurück bin, werde ich immerzu rot. Selbst, wenn ich alleine bin. Was soll ich tun?“ Lächelt der Arzt: „Mein liebes Fräulein, denken Sie mal an etwas anderes!“

Gemütsmensch

Der Feldwebel ist als Grobian bekannt. Eines Tages erhält er die Mitteilung, daß der Vater des Schützen Hamann einen tödlichen Unfall erlitten hat. Er wird gebeten, dies dem Schützen mitzuteilen. Der Feldwebel läßt die Kompanie antreten und brüllt über den Kasernenhof: „Schütze Hamann vortreten. Gestern morgen um acht Uhr ist Ihr Vater tödlich verunglückt. Wegtreten!“ Schütze Hamann bekommt darauf einen Herzanfall und bricht ohnmächtig zusammen. Es gibt einen Skandal und der Feldwebel wird von seinem Vorgesetzten fürchterlich zusammengestaucht.

14 Tage später stirbt auch die Mutter des Schützen Hamann. Der Feldwebel wird dringend ermahnt, diese neue Hiobsbotschaft dem Schützen schonend beizubringen. Am anderen Morgen läßt der die Kompanie wieder antreten. „Alle Vollwaisen drei Schritt vortreten!“ dröhnt seine Stimme die Soldaten an. Einige Männer spritzen vor. Schütze Hamann natürlich nicht. Da richtet der Feldwebel seinen Zeigefinger auf ihn und schreit: „Du auch, Hamännchen, komm — komm!“

Scheiben-Billard

2 Schrauben befestigt. Sie dient zugleich als Grenze der Startfläche.

Auf der Grundplatte werden jetzt noch unter der den Zielkästen zugewandten Seite der Leiste A und in den Toren (abschließend mit der zum offenen Feld hin liegenden Wandseite) 0,5 mm breite Grenzstriche gezogen.

Zum Spiel gehören 30 gleich große Scheiben nach Abbildung 2, die man aus dem Rundholz mit parallelen Schnitten aussägt: Höhe 11 mm, Durchmesser 37 mm. Wer geschickt genug ist oder über eine Drehbank verfügt, kann das Innere der Scheiben etwas vertiefen und nur einen schmalen Rand stehen lassen, um die Reibung beim Gleiten zu vermindern.

Sofern man keine Hartfaserplatte, sondern Sperrholz als Grundplatte verwendet hat, empfiehlt es sich, die Poren mit einem geeigneten Mittel (Wachs oder Porenschließer) zu verschließen und die Platte eventuell zu lackieren, um sie möglichst glatt zu machen. Auch die Scheiben sind zu lackieren. Je besser sie gleiten, desto mehr Spaß wird man nachher haben.

2. Spielregeln:

Zuerst wird die Reihenfolge der Spieler ausgelost (Teilnehmerzahl beliebig). Jeder Spieler hat die 30 Scheiben nacheinander von der Startfläche aus abzuschießen. Das Spiel steht dabei auf einem Tisch

(oder auf 2 gleich hohen, kleineren Tischen bzw. 2 geeigneten Böcken). Der Spieler sitzt an der den Zielkästen gegenüberliegenden Schmalseite davor. Er legt die erste Scheibe auf die Startfläche und schiebt sie in Richtung auf die Zielkästen, wobei darauf zu achten ist, daß die Scheibe flach aufliegend gleitet. Jede Scheibe, die ganz in einen Zielkasten gelangt ist, zählt so viele Punkte, wie über dem jeweiligen Tor vermerkt sind: Am Randkasten als 1, in der Mitte 5 und dazwischen 2 Punkte.

Die Scheiben können direkt (vgl. Abbildung 3a) oder über Bande (Abbildung 3b) ins Ziel geschossen werden. Scheiben, die das Ziel verfehlen, bleiben dort liegen, wo sie zum Stillstand kommen. Fliegt eine an der Frontplatte der Zielkästen abgeprallte Scheibe soweit zurück, daß sie den Startstrich berührt oder überschreitet, darf sie noch einmal verwendet werden.

Scheiben, die über die Seitenwand fliegen oder über die Frontplatte hinweg in einen Zielkasten geraten, sind ausgeschieden. Sie dürfen vom gleichen Spieler in diesem Durchgang weder erneut verwendet noch bei der Auszählung gewertet werden. Da es nicht gelingt, jede Scheibe immer gleich ins Ziel zu bringen, sammeln sich auf der Spielfläche nach und nach immer mehr Scheiben an. Dann erfordert es besondere Geschicklichkeit, sie durch richtiges

Treffen mit der folgenden Scheibe ins Ziel oder wenigstens in günstigere Lage für einen Treffer zu bringen. Geübte Spieler können es erreichen, daß nicht nur die angeschossene, sondern zugleich auch die abgeschobene Scheibe ins Ziel gelangt (Abbildung 3c).

Hat der Spieler seine 30 Scheiben verschossen, werden die erzielten Punkte zusammengezählt und in eine Liste eingetragen. Jede Scheibe in einem Zielkasten zählt die entsprechende Punktzahl. Dabei zählen Scheiben, die die Torlinie gerade berühren, mit, während Scheiben, die die Torlinie — wenn auch nur in einem kleinen Stück — bedecken, punktflos bleiben.

Es folgt dann der nächste Spieler usw. Waren alle Teilnehmer einmal dran, ist der erste Durchgang beendet. Ein Spiel besteht aus zehn Durchgängen. Es dauert bei 3 Teilnehmern etwa eine halbe Stunde.

Gewertet wird die Gesamtzahl der erzielten Punkte. Man schreibt am besten in jedem Durchgang die Summe der bisherigen und der im letzten Durchgang erzielten Punkte auf und hat damit jederzeit einen Überblick über den Stand des Spiels.

In Sonderwertung kann man jeweils die höchste Punktzahl, die ein Spieler in einem Durchgang erreicht hat, prämiieren. Sieger ist der Teilnehmer mit der höchsten Gesamtpunktzahl.

Dr. Prügel



DER WEG
ZUM PATENT



Neubauten



Schiffsverkäufe

Seefahrtschule Lübeck

Am 31. Januar 1967 bestanden die Prüfung zum **Seefunkzeugnis 2. Klasse** folgende Herren:

Rolf Becker, Hans Berg, Rolf Bookstaller, Werner Diehl, Klaus Hempel, Jürgen Hockerup, Alfred Horn, Manfred Jahnke, Günter Klepke, Joachim Permien, Kaspar Prim, Detlev Roloff, Reimar Schlie, Norbert Sellin, Hartmut Siebert, Hubert Straube, Jürgen Sweers, Franz Viebrans, Günter Wahmann.

Seefahrtschule Bremerhaven

Am 3. März 1967 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** die Herren:

Heino Bauer, Ulrich Böhlert, Uwe de Buhr, Bernd Deppler, Meinhard Deters, Uwe Elfenbein, Rolf-Peter Grienke, Herbert Grönweg, Rainer Harms, Ekkehard Homann, Siegfried Jacksteit, Rüdiger Kemper, Bernd-Arnulf Kirsch, Hartmut Kühnreich, Oskar Kuhn, Lothar Naumann, Dieter Pfaff, Peter Rieckenberg, Georg Rieß, Udo Schübler, Borwin Schulze, Holger Stahl, Hans-Joachim Trampenau, Hinrich Witte, Peter-Michael Zeddies.

Die Prüfung zum **Seefunker (Seefunksonderzeugnis)** bestanden die Dame und die Herren:

Ruth Brettschneider, Wolfgang Grimm, Kurt Manfred Köber, Helmut Kohlhauser, Siegfried Lindert, Günter Litwuschuh, Wilfried Neumann, Harri Nicolaou, Werner Pohl, Klaus Przygode, Karl Werner Roth, Gernot Seywald, Eberhard Trippens.

Seefahrtschule Leer

Am 17. März 1967 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** folgende Herren:

Alexander Bartlakowsky, Reinhold Börg, Horst Burmester, Helmut Buß, Willi Füllbrunn, Ekkehard Guhn, Winrich Heyduck, Wilhelm Hinrichs, Peter Menssen, Hans Neumann, Bernhard Oldigs, Horst Schönberg, Jörg Trapp, Enno Wilken, Georg Wilms.

Am 20. März 1967 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren:

Jochen Böning, Dieter Brehmen, Egon Brinkmann, Gottfried Hahn, Kurt-Joachim Jänicke, Dieter Jaklin, Georg Klein, Rainer Krause, Werner-Joachim Müller, Heinrich Neemann, Wolfgang Palenga, Holger Radlof, Eike Retzow, Holger Salsmann, Hermann Scheen, Wolfgang Steinmetz, Hermann Wessels.

Am 28. Februar 1967 bestanden die Prüfung für das **Seefunkzeugnis 2. Klasse** die Herren:

Hans-Dieter Alffing, Werner Schäfer, Horst Borchers.

Matrosenprüfungen

Prüfungsstelle Hamburg:

Wolfgang Alich, Rolf Anstadt, Hans-Gustav Boos, Klaus Cors, Franz Emedi, Christoph Glowienka, Siegfried Gronert, Hartmut Hartwig, Manfred Henschke, Edgar Hickethier, Karl Holke, Ronald Kellner, Franz Klimm, Franz Lechner, Hans Liebschner, Gilbert Maurer, Bodo Müller, Klaus Reiter, Ralf Tietze, Günther Weithart, Hans-Peter Weyer.

Prüfungsstelle Bremen:

Wolfgang Bendick, Johann Busker, Karl-Heinz Eimann, Manfred Gaborsch, Wolfgang Haselau, Klaus-Dieter Heidemann, Klaus Hofmann, Gerold Jepsen, Hinrich Jungenkrüger, Peter Krüppel, Lin Kyi, Albrecht Lohse, Hans-Wolfgang Paul, Frank Reimann, Günter Renselmann, Karl-Heinz Romoth, Manfred Sack, Bodo Sebald, Ulrich Sender, Jochen Suhr, Georg Schedlin-Garlenski, Franz Schleicher, Uwe Schmidt, Heinz Stenzel, Rainer Stöver, Wilhelm Veen, Hans Weidmann.

Prüfungsstelle Travemünde:

Dieter Adam, Friedrich Claus, Peter Hanssen, Helmut Jordt, Heinz-Werner Kamrath, Karl Kröger, Klaus Mai, Hans-Joachim Mielke, Georg Neuhaus, Rolf-Dieter Nittka, Döring Petersen, Hans-Dieter Plechinger, Gerd Schmidt, Reinhard Schümann, Joachim Stöffesand, Heinz Wiltner, Karl-Heinz Zalewski.

Als Anerkennung für weit über dem Durchschnitt liegende Leistungen erhielten eine Buchprämie:

Wolfgang Bendick, Manfred Gaborsch, Heinz-Werner Kamrath und Heinz Wittern.



Wolfgang Bendick



Heinz-Werner Kamrath

MS „Bremer Saturn“

Von der Schiffbaugesellschaft Unterweser AG, Bremerhaven, an die Reederei Bruno Bischoff, Bremen.

Bei der Vermessung von 499 BRT hat die „Bremer Saturn“ eine Tragfähigkeit von 115 t dw, während die Hauptabmessungen wie folgt lauten: Länge über Alles 67 m, Breite auf Spanten 10,80 m und Tiefgang 3,76 m. Als Antriebsmaschine kam ein Deutz-Diesel zum Einbau, der bei 380 UpM 1100 PS leistet und dem Schiff eine Geschwindigkeit von 12,2 kn ermöglicht. Die Maschinenanlage wurde weitgehend automatisiert, so daß ein 16stündiger wartungsfreier Betrieb gewährleistet ist. Der Neubau wurde mit zwei Luken von 19,8x7 m und 12x7 m ausgerüstet. Das Ladegeschiß des Schiffes besteht aus zwei Bordkränen mit 3 t und 5 t Tragkraft.

MS „Persimmon“

Von der Deutschen Werft, Hamburg-Finkenwerder, an die Reederei F. Laeisz, Hamburg.

Die „Persimmon“ ist das 15. Kühlschiff, das die Deutsche Werft für Laeisz baut. Das Fahrzeug hat bei einem Tiefgang von 6,42 m eine Tragfähigkeit von 4500 t. Seine übrigen Hauptdaten lauten wie folgt: Länge über Alles 139 m, Breite auf Spanten 18 m, Seitenhöhe bis zum I. Deck 9,23 m, Seitenhöhe bis zum II. Deck 6,75 m und Vermessung ca. 6500 BRT. Als Antriebsmaschine dient ein MAN-Diesel, der bei 142 UpM 11 400 PSe leistet und dem Neubau eine Geschwindigkeit von 22 kn verleiht. Bei 85prozentiger Leistung der Maschine wird das Schiff noch 21,25 kn laufen. Die „Persimmon“ ist für die Beförderung von Kühlgut im Temperaturbereich von -20° bis +12° C geeignet und kann demnach sowohl Bananen und andere Früchte als auch Fleisch in ihren 298 000 cbf fassenden Laderäumen transportieren.

MS „Saturn“

Von der Werft Nobiskrug GmbH, Rendsburg, an die Flensburger Schiffsparten-Vereinigung AG, Flensburg.

Bei der „Saturn“ handelt es sich um einen Singledecker von 3300 t dw, der mit 2123 BRT bzw. mit 1900 NRT vermessen ist und der folgende Hauptabmessungen aufweist: Länge über Alles 89,90 m, Breite auf Spanten 13,50 m, Seitenhöhe 6,75 m und Tiefgang 5,72 m. Als Antriebsmaschine dient ein MAN-Diesel mit Aufladung, der bei 300 UpM 1870 PS leistet und dem Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 13,2 kn verleiht. Das Schiff verfügt über zwei nach dem MacGregor-System verschlossenen Doppelluken von je 18,1x7 m. Zu ihrer Bedienung wurden acht Bäume mit einer Hebefähigkeit von je 3/5 t und ein Baum von 15 t Tragkraft, der versetzbar und daher für beide Luken zu verwenden ist, getakelt.

MT „Helga Essberger“

Von den Kieler Howaldtswerken AG an die Reederei John T. Essberger, Hamburg.

Die „Helga Essberger“ ist mit 44 600 BRT vermessen und weist folgende Hauptabmessungen auf: Länge über Alles 253,10 m, Breite auf Spanten 37,70 m und Tiefgang auf Sommerflorbord 12,27 m. Die Antriebsmaschine des Tankers besteht aus einem Howaldt-MAN-Diesel, der 23 000 PS leistet und dem Schiff eine Geschwindigkeit von 17 kn verleiht. Die Maschinenanlage ist vollautomatisiert, und zwar wurden die dazu erforderlichen Einrichtungen in enger Zusammenarbeit zwischen Reederei, Werft und der Siemens AG entwickelt. Die Ladung wird in fünf Mittel- und je vier Seitentanks gefahren, die einen Gesamtinhalt von ca. 93 000 cbm haben. Zum Laden und Löschen wurden drei Pumpen mit einer Leistung von je 2200 t pro Stunde installiert. Die bisher auf Tankern üblichen Spezialpumpen und Leitungen für das Löschen der Reste sind weggelassen, da die Tanks durch Kreiselpumpen in Verbindung mit einem Vakuumsystem entleert werden.

Versorgungsschiff „Fangturm“

Von der Werft J. G. Hitzler, Lauenburg, an die DDG „Hansa“, Bremen.

Der Neubau hat bei 499 BRT eine Tragfähigkeit von 810 t und weist folgende Hauptabmessungen auf: Länge über Alles 52,6 m, Breite 11 m und Tiefgang 3,35 m. Als Antriebsanlage dienen zwei MAN-Diesel von jeweils 960 PS Leistung, die dem Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 12,5 kn ermöglichen. Die „Fangturm“ besitzt Einrichtungen, um Versorgungsgüter jeder Art zu befördern, und zwar angefangen bei Trinkwasser über Speisewasser, Öl und losen Zement bis zu Maschinen, Bohrgeräten, Röhren usw. Die Ladefähigkeit an Deck beträgt etwa 400 t.

MS „Thuringia“

Von der Werft Blohm+Voss AG, Hamburg, an die Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

Die „Thuringia“ unterscheidet sich von ihren Vorgängerinnen durch eine veränderte Bugwulstkonstruktion, wodurch eine noch höhere Geschwindigkeit erzielt wird. Der Neubau hat als Volldecker bei einem Tiefgang von 9,75 m eine Tragfähigkeit von 12 618 t, während das Schiff als Schutzdecker bei 8,69 m Tiefgang 9974 t laden kann. Länge über Alles 164,31 m, Breite auf Spanten 22 m. Als Antriebsmaschine kam ein MAN-Diesel mit Aufladung zum Einbau, der bei 118 UpM 18 900 PSe leistet und dem Fahrzeug eine Diegeschwindigkeit von 21 kn ermöglicht. Das umfangreiche Ladegeschiß besteht aus 16 Bäumen à 5/10 t, sechs Bäumen à 3/5 t, einem Maskirak von 3 t und einem Schwergutbaum mit 80 t Hebefähigkeit.

MS „Aries“, 2227 BRT, von der Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen, an ausländische Interessenten.

MT „Marie Boeltger“, 1411 BRT, von der Ernst Schliemann's Tankschiff Reederei, Hamburg, an die CO.NA.SA, Ravenna. Neuer Name: „Esmeralda“.

MS „Arctus“, 1566 BRT, von der Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen, an die „SI.TRA.MAR“, Compagnia Siciliana de Transporti Marittimi S.p.A., Messina.

Hebeschiff „Energie“ von der Bugsier-, Reederei- und Bergungs AG, Hamburg, an die US-Marine. Zuvor auf Kosten der Käufer Umstellung auf Ölfeuerung.

Hebeschiff „Ausdauer“ von der Bugsier-, Reederei- und Bergungs AG, Hamburg, an die US-Marine. Zuvor auf Kosten der Käufer Umstellung auf Ölfeuerung.

Das an die Tung-Gruppe verkaufte MS „Hessenstein“ des Norddeutschen Lloyd (8929 BRT, Baujahr 1954) erhielt den Namen „Oriental Mician“.

Die „Bayernstein“ wurde bereits in „Oriental Lady“ und die „Hannover“ der Hamburg-Amerika Linie in „Oriental Inventor“ umbenannt. Das seinerzeit von DDG „Hansa“, Bremen, verkaufte Motorschiff „Roseneck“ (777 BRT, Baujahr 1951) führt jetzt den Namen „Tasyca“.

Quer durch die Last

Der 50. Neubau

Mit einem Festakt wurde am 11. März 1967 im Hamburger Hafen die Ablieferung des 50. Neubaus der Werft Blohm+Voss an die Hamburg-Amerika Linie begangen. Auch das Fernsehen war dabei, als die „Thuringia“ dem Eigentümer übergeben wurde. Feuerlöschboote verschönten das Bild des im Glanz von Hunderten von Glühbirnen liegenden Schiffes mit haushohen Wasserfontänen aus ihren Feuerlöschkanonen.

Vermessungsschiffe

Am 1. März 1967 liefen die Vermessungsschiffe des Deutschen Hydrographischen Instituts aus ihrem Heimathafen Hamburg aus. Nach den vorschrittmäßigen Schiffsproben in der Kieler Bucht beginnen die eigentlichen Arbeiten. Das Vermessungs- und Forschungsschiff „Gauß“ hat ein umfangreiches Programm. Neben verschiedenen Vermessungsaufgaben sind ozeanographische Untersuchungen vorgesehen. Eine wichtige Aufgabe, die der Sicherheit der Schifffahrt dient, ist die Typenprüfung von Ortungsfunkanlagen. Außerdem werden an der Küste der Bretagne gemeinsam mit der französischen Seezeichenverwaltung Seefunkfeuer funktentechnisch überprüft.

Die Vermessungsschiffe „Hooge“ und „Ruden“ vermessen gemeinsam an den schleswig-holsteinischen Küsten und bei den ostfriesischen Inseln. Das Vermessungsschiff „Süderog“ lotet zusammen mit dem Vermessungs- und Wrackschiff „Atair“ auch an der Nord- und Ostseeküste, auf der Reede von Helgoland und vor der Elbmündung.

Das Vermessungs- und Wrackschiff „Wega“ wird in der Nord- und Ostsee zum Absuchen des Seeraumes nach Unterwasserhindernissen eingesetzt. Von besonderer Bedeutung ist dabei das Absuchen der Trasse für ein neues Unterwasserkabel nach Schweden und der Gebiete in der Nordsee, in denen die Schiffswege verbreitert werden sollen.

Bremen Port Radio

Die vom Hafentam Bremen seit 1962 als Versuchsstation betriebene Küstenfunkstelle „Bremen Port Radio“ hat sich bewährt. Sie wurde jetzt in eine endgültige Einrichtung umgewandelt und auf 24-Stunden-Betrieb gestellt. Die Funkstelle, die sich im Hafenviertel des Hafenamtes befindet, hat eine Reichweite von 70 Kilometern. Damit können auch Schiffe erfaßt werden, die bei Bremerhaven auf Reede liegen.

Meeresforschung

In Bremen ist der Schlüssel für den Erweiterungsbau des Instituts für Meeresforschung übergeben worden. Obersechzig Wissenschaftler und Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens nahmen an der Eröffnung teil. Das Institut wurde 1919 gegründet.

Kostbare Schiffsmodelle

in der Jugendherberge Kiel

Eine außerordentlich interessante Sehenswürdigkeit bietet die Jugendherberge in Kiel ihren Besuchern. Unter ihrem Dach birgt sie Originalmodelle alter chinesischer Teeschiffe, vergoldete französische Schiffsmodelle aus der 16. Jahrhundert, seltene Miniaturstücke venezianischer Flotten, alte deutsche Schiffsveranoren und vieles andere mehr. Hier wird Seegeschichte liebevoll gepflegt. Der Ausstellungsraum steht jedem offen. Er ist einen Besuch wert.

„Meteor“

Von seiner ersten diesjährigen Expedition aus dem Seegebiet westlich der Straße von Gibraltar zwischen Marokko und Portugal ist das Forschungsschiff „Meteor“ nach Ham-

burg zurückgekehrt. Die Forscher verschiedener Wissenschaftszweige haben wertvolle neue Erkenntnisse gewinnen können. Nach Ostern beginnt die zweite Etappe der atlantischen Kuppenfahrt.

Bekanntmachung der See-Berufsgenossenschaft

Stabilität

Am 20. Dez. 1966 hat der Vorstand der See-Berufsgenossenschaft eine Neufassung des Merkblattes für die Anwendung der Stabilitätsunterlagen auf Seeschiffen beschlossen. Hierin sind außer den aus den Stabilitätsunfällen der letzten Jahre gewonnenen Erfahrungen weitgehend die Anregungen berücksichtigt, die seit der ersten Herausgabe des Merkblattes im Jahre 1960 von Seeämtern, Stabilitätsfachleuten und Kapitänen gegeben wurden. Insbesondere war es dank eingehenden Versuchen, die von Herrn Schiffbau-Ingenieur Thode durchgeführt worden sind, möglich, den Beiwert f der Rollzeitformel in Abhängigkeit vom Beladungszustand des Schiffes genauer anzugeben als im bisherigen Merkblatt.

Ferner wurde dem Merkblatt ein Nomogramm beigegeben, mit dessen Hilfe der gesuchte Wert für die metazentrische Höhe der Rechnung aus der gemessenen Rollzeit bestimmt werden kann.

Auch sonst wurde das Merkblatt modernisiert und ergänzt, so vor allem durch den Teil A, in dem die Mindestwerte für Anfangsstabilität und Hebelarme angegeben und erläutert sind, die von der See-Berufsgenossenschaft bei der Beurteilung der Stabilitätsunterlagen von Neu- und Umbauten angewendet werden.

Das Merkblatt kann für den Bedarf an Bord, bei Werften, Reedereien und Seefahrtschulen von der See-Berufsgenossenschaft - Schiffssicherheitsabteilung - Hamburg 11, Reimerstraße 2, oder den Bezirksverwaltungen kostenlos bezogen werden. Um baldigen Austausch der alten Merkblätter von 1960 gegen die Neufassung wird gebeten.

Als Leichtmatrose 14 Tage auf dem Priwall

Priwall - man denkt gleich an sonnigen Strand, hübsche Mädchen und Urlaub, wenn man es liest oder hört. Wenn aber ein Leichtmatrose von Travemünde nach Priwall fährt, um sich 14 Tage lang auf seine Matrosenprüfung vorzubereiten, dann sind seine Gefühle gemischt. Wir waren 11 Mann, von Kúmos, von der Hapag, von Bolten, von der Fischerei und der Bundesmarine, wir waren bunt gewürfelt, und jeder war Fachmann auf seinem Gebiet.

Zunächst bekamen wir unsere Quartiere, Vier-Mann-Kammern, schön hell und geräumig. Dann versammelten wir uns, um die Spielregeln der Schule kennenzulernen. Wir waren nachher selbst verblüfft, wie schmackhaft uns die gewisse Zucht und Ordnung - zwar ganz selbstverständlich in einer Schule für seemannischen Nachwuchs - gemacht wurde. Bis 12 Uhr „Landgang“ oder 6 Uhr „Hoch das Galje“ störte unsere bisherigen Schlafgewohnheiten, war jedoch mit ein Grund dafür, daß wir dem Unterricht immer gut folgen konnten in diesen 14 Tagen. Wir verloren in dieser Spanne nichts von der kostbaren Schulzeit - noch einen unserer Kollegen.

Kostbar war die Schulzeit in jeder Hinsicht, auch ohne Matrosenprüfung, denn was auf der „Mosesfabrik“ damals eingepaukt worden war, hatte sich größtenteils aus den Hirnen verflüchtigt und anderen Dingen Platz gemacht. Es wäre nicht übel, wenn man den Schiffsjungen in zwei Monaten alles praktisch Wissenswerte vermitteln würde und in den letzten drei Pflichtmonaten auf kurz vor die Matrosenprüfung verschiebt. 14 Tage Vorbereitung auf die Matrosenprüfung genügen zwar meist, um die Prüfung zu bestehen, aber was man auswendig lernt, ist schnell wieder vergessen, während Dinge, die man auch begrifflich, nicht so schnell entfliehen. Und bei der Vielseitigkeit des Lehrstoffes bleibt in dieser kurzen Zeit nichts anderes übrig, als auswendig zu lernen, besonders denen, die es sehr nötig haben. Auf dem Priwall hatten wir das Gefühl, daß man sich ernsthaft mit diesem Problem befaßt, und es ist nur zu hoffen, daß Priwall sich in dieser Hinsicht mit gutem Beispiel durchsetzen kann. Besonders bei dem ausgezeichneten Lehrmaterial, welches den Ausbildern zur Verfügung steht, ist es besonders schade, daß ihnen zeitlich gesehen die Hände gebunden sind. Aber trotzdem wurde alles getan, um uns diese 14 Tage nicht zu vergeuden Zeit zu machen. Sogar von privater Seite! Von der Wirtin des Neptunkellers bekamen einige von uns ein Abschiedsschnäpschen. So denkt man doch sehr gerne an diese Zeit zurück und kommt auch mal zu Besuch vorbei, denn Priwall hat noch etwas für sich, es gibt dort massenweise Krankenschwestern und hübsche Mädchen, die nur darauf warten, die angehenden Matrosen von ihrem Ausbildungsziel abzulenken.
Carl v. Amstein

Schiffsunfälle

Über Bord

Der Steuermand des 9361 BRT großen Motorschiffes „Carola Schulte“ fiel in der Ostsee südlich von Trelleborg über Bord und wird seitdem vermißt. Die „Carola Schulte“ befand sich auf dem Wege von Oxelösund nach Emden.

MS „Moselstein“

Der Norddeutsche Lloyd will sein MS „Moselstein“, das am 28. Dezember 1966 nach einer Explosion in der Luke 1 im Hafen von Antwerpen in Brand geriet, reparieren lassen. Die Untersuchungen durch Fachleute der Reederei und von Werften ergaben, daß die Durchbohrung durch die anschließende Flutung entstandenen Schäden geringer waren als zunächst angenommen. Die Ursache der Explosion ist bisher noch nicht geklärt.

Seeamt

Am 23. Februar 1967 geriet der 530 tdw große Viehtransporter „Gemma“ in See. Die elfköpfige Besatzung konnte von einem Seenotrettungshubschrauber der Bundesmarine gerettet werden. Das verlassene Schiff trieb mit laufender Maschine innerhalb von zwei Tagen 220 km weit ab und wurde dann fast unbeschädigt aufgefunden. Das Seeamt entschied, daß der Kapitän die „Gemma“ aus berechtigten Gründen aufgegeben habe. Die Schiffsführung habe bei Erkennen der Gefahr alles Erdenkliche versucht, um das Schiff in einen Schutzhafen in der Emsmündung zu führen. Dies sei jedoch wegen des schlechten Wetters nicht möglich gewesen. Auch sei es der Schiffsführung nicht gelungen, das bedrohte Schiff aus dem gefährlichen Bereich der Grundseen in Küstennähe zu manövrieren und die offene See zu erreichen. Die „Gemma“ habe bereits quer zur See getrieben. Der akute Seenotfall habe deshalb nach Auffassung des Seeamtes vorgelegen. Inzwischen ist die „Gemma“ wieder an ihre Reederei übergeben worden.

Im östlichen Mittelmeer wurden vom MS „Borussia“ bei schwerem Wetter ein Leichtmatrose und ein Jungmann von einer überkommenden See über Bord gerissen. Sie waren dabei, Strecktaue zu spannen. Ein Decksmann wurde an Deck geschleudert und schwer verletzt. Der Unfall ist auf höhere Gewalt zurückzuführen. Die unternommenen Rettungsversuche entsprachen der Lage. Gegen die Schiffsleitung konnte kein Vorwurf wegen mangelnder Sicherheit erhoben werden.

Am 16. Dezember 1966 wurde auf dem MS „Pollux“ ein Ladungskontrollierer durch einen niederfallenden Ladebaum tödlich verletzt. Wie das Seeamt feststellen konnte, war die Sperrklinke der Winde - die im Sperrrad den Ladebaum arretiert - nach dem Fieren des Ladebaumes und der Umschaltung der Winde von Hanger- auf Windenbetrieb nicht eingerastet. Ein Bedienungsfehler des II. Offiziers lag nicht vor, so daß ein Verschulden nicht festgestellt werden konnte. Um künftig derartige Unfälle zu vermeiden, wurde vom Seeamt eine Änderung der Sperrvorrichtung empfohlen.

Eine plötzlich auftretende Nebelwand und eine Steuerbordkursänderung des französischen MS „Ville de Bordeaux“ (9769 BRT) führten am 6. Oktober 1966 ca. 5 sm westlich von Hoek van Holland zu einer Kollision mit dem MS „Treuenfels“ (9381 BRT), bei der beide Schiffe so schwer beschädigt wurden, daß sie Rotterdam zur Reparatur anlaufen mußten. Das Seeamt stellt zwar kein Verschulden der Schiffsführung der „Treuenfels“ fest, beanstandete jedoch, daß auf „Treuenfels“ bei der Ortung des Gegners in 2 sm Abstand die Geschwindigkeit nicht herabgesetzt worden war.

Gut gemacht

Für ihren hervorragenden wagemutigen Einsatz bei der Rettung von elf Seeleuten des Küstenmotorschiffes „Gemma“ wurden vier Angehörige der Seenotrettungsstaffel Borkum der Bundesmarine ausgezeichnet. Sie erhielten Sonderurlaub und wurden vorzeitig auf Anordnung des Verteidigungsministers zum nächsthöheren Dienstgrad befördert. Die Hubschrauberbesatzung war während der Bergung bei Windstärken um 12 und schäumender Gisch selbst ständig in Lebensgefahr gewesen.

Einen Leichtmatrosen, der nach einem Ohnmachtsanfall während Außenbordsarbeiten in Sundsvall ins Wasser fiel, rettete der I. Offizier Franz Riebold des MS „Uranus“. Ohne das tatkräftige Eingreifen des I. Offiziers wäre der Mann wahrscheinlich in dem kalten Wasser ertrunken.

Ehrung für Funker, die mit ihren Schiffen untergingen

Posthum wurden zwei deutsche Funkoffiziere in New York geehrt. Es handelt sich um die Funker der „Pamir“, W. S i e m e r s, und um den des FD „München“, die beide mit ihren Schiffen untergegangen sind, weil sie bis zuletzt Notrufe ausstrahlten. Ihre Namen wurden auf einer Ehrentafel verewigt. Die Ehrenurkunden nahm ein Vertreter des deutschen Generalkonsulats in New York in Empfang. Sie werden an die Witwen weitergeleitet.

Rationell + speziell

Mehrzweckbesatzungen

Zwischen der Shell Tankers (UK), Ltd., und der Gewerkschaft National Union of Seamen wurde kürzlich ein Abkommen getroffen, das für einen Probezeitraum von sechs Monaten den Einsatz von Mehrzweckbesatzungen auf zwei Tankerneubauten der Reederei ermöglicht. Die Gewerkschaft hat allerdings der Probezeit nur unter gewissen Vorbehalten zugestimmt; so wurde ihr z. B. das Recht zugeteilt, jederzeit einen Beobachter an Bord zu entsenden und außerdem wurde vereinbart, nach Ende der sechs Monate erneut in Verhandlungen einzutreten. Bei den beiden Versuchsschiffen handelt es sich um die „Donax“ sowie um die „Donacia“. Beide Schiffe wurden weitgehend automatisiert, und zwar sowohl an Deck als auch im Maschinenraum. Außerdem werden sie „pflegearm“ durch Verwendung von Epicote-Farben sein.

Die Besatzung der Schiffe wird von einem „Management-Team“, das sich aus dem Kapitän, dem I. Offizier sowie dem I. und II. Ingenieur zusammensetzt, zur Arbeit einge-

teilt, und zwar je nach Bedarf in der Maschine oder an Deck. Während der ersten Zeit wird dem Team auch noch ein Ausbildungsoffizier zur Seite stehen. Ausgenommen von dem Mehrzweckinsatz werden nur die Decksoffiziere und die Bedienungsmanschaften sein.

Tragflächenboote

Eine norwegische Reederei hat vor kurzem Pläne bekanntgegeben, die den Bau eines neuen Tragflächenbootes mit einer Tragfähigkeit von 350 t und Platz für 400 Passagiere sowie 50 Personenautos vorsehen. Aber auch bei diesem Typ will man nicht stehen bleiben, vielmehr ist, wenn man den Worten des Sprechers glauben darf, in naher Zukunft mit dem Bau von Booten von 1000 t Tragfähigkeit zu rechnen. Eine Werft hat bereits ein neues Stabilisierungssystem für derartig große Fahrzeuge konstruiert.

In Deutschland sieht es bei der Entwicklung von Tragflächenbooten nicht so günstig aus. Das bei der Schlichting-Werft in Travemünde in Bau befindliche Boot für die Bundesmarine wird wegen der angespannten Haushaltslage vorerst nicht weitergebaut. Ursprünglich sollten schon im Frühjahr 1967 Probefahrten durchgeführt werden. Der Antrieb besteht aus Dieselmotoren und Gasturbinen. Die damit geplanten Versuche sollten neue Erkenntnisse in der U-Boot-Bekämpfung und Küstenüberwachung bringen.



Das Bücherbrett

„Ritter der Tiefe und Graue Wölfe“ - von B. Herzog und G. Schomaekers. Verlag Welsermühl, München - Wels. Preis DM 58,-.

Dieser Großband hat 564 Seiten und ist mit 51 Fotos, 12 Bootsskizzen, 7 Zeichnungen und 26 Faksimiles versehen. Man kann dieses Buch getrost als großartigen Beitrag zur Zeitgeschichte bezeichnen mit der Besonderheit, daß es sich nicht wie allgemein üblich auf eine Nation beschränkt. Es behandelt das Schicksal von 23 der erfolgreichsten U-Boot-Kommandanten, ihrer Boote und der Besatzungen. Sechs Länder sind vertreten. Auf Kommandanten sowjetischer Boote wurde bewußt nicht etwa aus politischen Gründen verzichtet, sondern weil man von dort nicht genügend stichhaltiges Material zur wissenschaftlichen Auswertung erhalten hat. Diese bisher wohl einzigartige Dokumentation entstand mit Unterstützung offizieller Stellen, Bibliotheken, Museen und Privatpersonen aus Deutschland, England, USA, Italien, Österreich, Schweden, Holland und Japan. Eine umfassende Darstellung über den U-Boot-Krieg mit über 1000 weiterweisenden Quellen macht das Buch außerdem zu einem gewissen Nachschlagewerk. Mit diesem Band, an dem die beiden Autoren sechs Jahre gearbeitet haben, wird neben der Oberlieferung von Tatsachenmaterial auch so manches verzerrte Urteil über die U-Boot-Fahrer richtiggestellt. Der interessierte Laie, der Historiker und natürlich ganz besonders diejenigen, die dabei waren, werden dieses Buch mit Sicherheit begrüßen. Sachlichkeit und Objektivität zeichnen den vorliegenden Band aus, der dabei trotz allem voller Dramatik ist.

Wth

„Geschichte der Seefahrt“ - Schuler Verlags-Gesellschaft mbH. Preis DM 84,-.

Dieses ausgezeichnete Werk der beiden Autoren Admiral Barjot und Jean Savant wurde von Dr. Hans Kaltenhäuser aus dem Französischen übertragen. In dem 430 Seiten starken Buch sind fast 1000 zum Teil sehr seltene Abbildungen und 18 Farbtafeln enthalten. Die „Geschichte der Seefahrt“ ist in erster Linie ein Bildband, der für die große Zahl von Marine- und Schiffsfahrern bestimmt ist. Der Text ist zwar knapp gehalten, jedoch nicht minder instruktiv als die Fotografien, mit denen er sich gut ergänzt. Als Mangel ist anzusehen, daß dieses aus dem Französischen übersetzte Buch wesentliche Kapitel der deutschen Seeschiffahrtsgeschichte übergeht. Dafür um so ausführlicher ist die ausländische Entwicklung aufgezeigt, über die man in dieser Form sonst kaum etwas zu lesen findet. Die „Geschichte der Seefahrt“ ist nicht nur für Laien, sondern gerade auch für die Seeleute interessant, weil hier die Entwicklung der Geschichte von der Urzeit an beschrieben wird. Nicht zu vergessen sind die vielen Persönlichkeiten der Seefahrtsgeschichte, die sich über Jahrhunderte hinweg einen Namen erhalten haben.

Wth

„Weyers Flotten-Taschenbuch 1966/67“ - J. F. Lehmann-Verlag. Preis DM 48,-.

Der wie stets mit Spannung erwartete neue „Weyer“ ist erschienen. Jahrgang 1966/67 ist 412 Seiten stark mit insgesamt 268 Fotografien sowie 1356 Schiffsskizzen und Decksplänen. Wie seit längerer Zeit ist das Buch mit einem dauerhaften Plastik-Einband versehen. Dieser nunmehr 48. Jahrgang des Flottentaschenbuches ist wie seine Vorgänger auf den neuesten Stand gebracht. Der Bildskizzen-Teil ist entsprechend den In- und Außenberichtsstellungen berücksichtigt und ergänzt. Die bewährte klare Gliederung des vorliegenden Buches und damit garantiertes müheloses schnelles Finden machen einen guten Teil des Wertes für den Interessenten aus. Die Auszeichnungen verschaffen ein konkretes Bild über das Potential einer Flotte und lassen Vergleiche einzelner Flotten untereinander zu. Die jüngsten Entwicklungen sind sorgfältig registriert, sei es die Wandlung der Kriegsschiff-Formen oder die Umrüstung auf Raketenbewaffnung. Der „Weyer“ ist ein interessantes Nachschlagewerk für alle, die zur See fahren. Er bietet immer noch die sicherste Auflösung des Rätsels, wenn man passierende Kriegsschiffe, egal welcher Nationalität, identifizieren will.

Wth

Seemannsehe und -liebe

Den folgenden Betrachtungen zu einem derartig problematischen Thema, wie die Ehe und die Liebe des Seemanns, erfordern vorweg kategorisch eine grundsätzliche Feststellung:

Die Einstellung des Seemanns zu Ehe und Liebe unterscheidet sich in nichts von der Einstellung anderer Männer zu diesem privatesten und intimsten Bereich ihres Lebens.

Dies zu leugnen hieße, Männer, die zur See fahren, zu Außenseitern zu stempeln. Das aber ist unzulässig. Kein Beruf ist imstande, den Menschen in seiner biologischen und psychologischen Anlage zu ändern. Wenn der Seemann gezwungen ist, anders zu leben als andere, so ist es ein Fehlschluß zu behaupten, der Seemann sei anders. Auch seine Anlage ist von der Natur unveränderbar festgelegt, so wie die jedes anderen Menschen auch.

Stärker als Zerstörungswut

Dies gilt besonders für das Verhalten des Menschen dem anderen Geschlecht gegenüber. In den Beziehungen der Geschlechter zueinander stellen wir inmitten aller Turbulenz der Menschheitsgeschichte eine höchst erstaunliche Permanenz fest. Ein Rückblick bis zu den Anfängen der Menschheitsgeschichte lehrt uns: Seit den Neandertalern oder seit dem noch im Dunkel der Forschung befindlichen Sprung vom Menschenaffen zum homo sapiens — für die Anhänger der Mutationstheorie — oder seit Adam und Eva, die sich von dem Augenblick an liebten, an dem sie sich erkannten — für diejenigen, denen sich im Mythos die Wahrheit offenbart — also solange, wie Männer und Frauen um das wissen, was zwischen ihnen geschieht, ist eben dieses Liebes- und Geschlechtsleben bis heutigen Tags im Kern und seinem Wesen nach, von einigen kulturellen Varianten abgesehen, unverändert geblieben. Wenn wir fragen, was es denn gewesen ist, was alle wütenden Angriffe gegen das Menschengeschlecht überstanden hat, Angriffe der Naturgewalten und Seuchen, Angriffe von selbstzerstörerischen Kriegen, Hunger und blutigen Revolten, dann stehen wir angesichts derartig überwältigender Zerstörungswut vor einem wahren Wunder. Wir nennen es Liebe.

Die drei Bestandteile

Ohne den triebhaften Bestandteil der Liebe, den Sexus, wäre die Menschheit schon lange, lange ausgerottet. Ohne ihre Kraft in seelischen Bereichen, den Eros, wäre unsere Kultur und unsere Kunst ein Tand. Und ohne die Verkündigung von der Liebe Gottes zu den Menschen, ohne Agape, würden wir nur die blanke Angst kennen, Angst vor dem Leben, vor dem Tod und vor der Schuld. Aber auch kein Vertrauen. Anstatt geborgen wären wir verloren und anstatt in Ordnung leben zu können, wären wir dem Chaos ausgeliefert.

Der Selbsterhaltungstrieb in der Liebe packte römische Männer und ließ sie mit unwiderstehlicher Gewalt aufbrechen zum Raub der Sabinerinnen. Das war sehr crime und sehr sexy. Die Liebe, die die Seele des Menschen die Ewigkeit berühren läßt, schuf Kunstwerke von einer Schönheit, die alle Zeiten überdauert. Nur für Sekunden beim Anblick eines vorübergehenden Mädchens vom Eros angerührt, schuf Dante seine Göttliche Komödie. Und jene andere Liebe, die keinen Gegenstand braucht, den sie sehen, den sie fassen kann, sie ist die zarteste, zerbrechlichste und unschein-

barste, von der dennoch gesagt ist, daß sie alles, alles zu ertragen, zu verzeihen und zu überwinden imstande ist.

Grenzenlos

Wenn dieses Dreigestirn der Liebe aus Sexus, Eros und Agape es war, das mit seiner Kraft, seinem Licht und seiner Wärme die Menschen leben, überdauern und über sich selbst hinauswachsen ließ, alle zerstörerischen Gewalten überwindend, dann kann es gar nicht anders sein, als daß dieses Dreigestirn allen Männern und Frauen leuchten muß, wenn sie nicht in der Finsternis, in Kälte und im absoluten Nichts zugrunde gehen wollen. Dieses Dreigestirn kennt keine Grenzen,



keine Rassen, keine Völker und schon gar nicht Berufe. Es leuchtet allen Menschen, auch den Menschen, die zur See fahren und deren Angehörigen daheim.

Tatsachen

Das ist ein großes Wort, und die Tatsachen auf See und daheim scheinen ihm Hohn zu lachen. Die Tatsachen sind wohlbekannt. Sie heißen Trennung von Frau und Kind anstatt Zusammensein — Zwangsjacke eines berufsbedingten Zölibats auf Zeit — ohnmächtiger Versuch, die Zwangsjacke mittels sexueller und alkoholischer Exzesse abzuschütteln — permanenter Treue- und Ehebruch — Lavieren zwischen dem Gewissen und dem Pochen auf das Recht der Liebe — mühseliges dem Spott ausgesetztes Ertragen von Trennung und Verzicht, gefolgt von einem stets kurzen, häufig noch unterbrochenen Zusammensein und schmerzliche Trennung am Ende —. Das sind die harten Tatsachen. Sind sie aber Beweis dafür, daß Seeleute dazu verurteilt sein sollen, ständig wie auf der dunklen, kalten Mondseite ohne Liebe leben zu müssen?

Tatsachen

So hart die Tatsachen sind und so sorgfältig wir uns davor hüten wollen, sie zu bagatellisieren, so stehen doch auch andere Tatsachen dagegen: Es sind die glücklichen Seemannsehen und -familien, es sind die glücklichen Liebespaare, denen wäh-

rend der Durststrecke der Trennung die Treue keine hohle Phrase, kein leeres Versprechen ist.

Fragt man diese Männer und Frauen, wie sie es fertigbringen, trotz der langen Trennung glücklich zu sein, so bringen sie verlegen meistens nur ein einziges, allerdings umwerfend überzeugendes Argument hervor: „Wir lieben uns eben.“ Häufig kommt dann auch zutage, daß sie gelernt und begriffen haben, Glück nicht mit einer Dauerpacht auf Freude zu verwechseln. Doch eines zeichnet sie alle aus: gereifte Herzensbildung als Ergebnis dauernder Arbeit an sich selbst und stets wacher Selbstkontrolle.

Von innen her

Um bei unserem Bild zu bleiben: Das Dreigestirn der Liebe läßt keinen im kalten Dunkel und Trostlosigkeit verkommen, der sich die Mühe macht und die Kraft aufbringt, die Verdunkelungswände beiseite zu räumen oder zu durchbrechen, die sich zwischen ihn und das Licht schieben wollen. Beiseite räumen, das mag noch angehen, wenn auch nur mit übermenschlich anmutender Kraft: Dem Alkohol widerstehen und dem gleißnerischen Angebot auf den Sexmärkten der Häfen.

Doch nun beginnt unser Vergleich zu hinken, unser Bild falsch zu werden. Für ein Ehe- oder Liebespaar an Land mag das schöne Bild des Dreigestirns an ihrem Himmel genügen. Für den Seemann nicht. Insofern nicht, als es die Vorstellung weckt, von oben herab zu strahlen und zu wärmen. Genauer betrachtet ist nämlich die Liebe wie eine Kugel mit unendlichem Durchmesser und mit ihrem Mittelpunkt im eigenen Ich. Sie ist groß genug für jede räumliche und zeitliche Entfernung, in der sich zwei Liebende befinden können. Von ihr umhüllt sind sie sich immer nah, wie weit sie auch entfernt voneinander sein mögen und wie lange sie auch aufeinander warten müssen. So ist es möglich, daß die Liebe, da sie auch von innen wärmt und leuchtet, die Mauer der Trennung aus Zeit und Raum von innen durchbricht und dann den gesamten Lebensraum der in Liebe Verbundenen erfüllt. Eros und Agape sind es dann, die das quälende Drängen des Sexus mit sanfter Gewalt überwinden, bis die Trennung zu Ende ist, bis wieder das volle Dreigestirn aufleuchten kann.

Tatsächlich aber unlogisch

Auch die Liebe ist eine Tatsache, eine biologische, seelische und religiöse. Sie ist nicht an die Gesetze der Physik, nicht an die der Logik gebunden. Denn Liebe in der Einheit von Körper, Seele und Geist ist stärkste Bindung und größte Freiheit zugleich. Freiheit auch von Raum und Zeit und Trennung, Freiheit von der Geißel des Alkohols und von den Fesseln biologischer Triebe. Diese werden immer dann zu Fesseln, wenn man glaubt, Sexualität aus dem Dreigestirn der Liebe herausbrechen und ihr ein Eigenleben zugestehen zu können.

Dies alles mag für viele abstrakt klingen, um Wert für praktische Hilfe zu besitzen. Wenn es trotzdem gelungen sein sollte, mit diesen wenigen grundsätzlichen Erörterungen das sehr vielschichtige Problem der Seemannslove in den Komplex aus Sexualität, Erotik und Religiosität einzuordnen — und zwar mitten hinein, wo er hingehört, und nicht außerhalb — dann würde dieser Beitrag zu einem der größten Probleme des Seemannslebens seinen Sinn erfüllen.

Wie das Problem im Lichte der Urlaubsregelung oder aus dem Gesichtspunkt der Seemannsbetreuung im In- und Ausland aussieht, das sei hiermit zur Diskussion gestellt. Wie immer drückt *Kochmeister* gern Beiträge, Lösungsvorschläge, Hilfen oder Kritiken ab. Ganz besonders würde sich die Redaktion darüber freuen, auch die eine oder andere Stellungnahme einer Seemannsfrau oder -braut zu diesem Thema veröffentlichen zu können.

Salonjunge auf großer Fahrt nach Kanada



In der „Saarbrücker Zeitung“ fanden wir folgenden Bericht eines Untersekundaners, der zur See gefahren war. Wir sind der Meinung, daß es für unsere beruflich zur See fahrenden Leser von einigem Reiz sein könnte, sich im Binnenland in einem Zeitungsartikel porträtiert zu sehen. Für den jungen Autor möchten wir um Nachsicht bitten, wenn er vielleicht nicht alles an Bord fachlich richtig gesehen und beurteilt hat. Wenn wir diese Schilderung dennoch ungekürzt abdrucken, so nicht zuletzt deshalb, weil sie bei aller ehrlichen Realistik doch deutlich zum Ausdruck bringt, daß sich der Schüler aus Saarbrücken unter seinen Kameraden an Bord sehr wohlgeföhlt hat. Wenn er zum Beispiel schreibt, daß er nach acht Wochen sein Schiff als sein Zuhause angesehen hat, obwohl ihm nichts erspart geblieben ist, so scheint uns das auf ein berufstypisches Phänomen hinzudeuten. Das ist auch gewissermaßen wie ein Leitmotiv hinter den mehr als sechzig Reiseberichten erkennbar geworden, die dem Verband vorliegen:

Dieser Beruf hat viel mehr Härten mannigfacher Art als andere Berufe, aber er gewöhrt auch mehr Befriedigung als andere Berufe. Nämlich darüber, daß man damit fertig wird und sich behauptet und bewährt.

Hier nun die Erlebnisse und Eindrücke von der ersten Schiffsreise eines binnendeutschen Sekundaners.

Von Jürgen Köster

Mit einem Blick auf die Uhr stelle ich wütend fest, daß mich Carlos, der Spanier, schon wieder einmal zehn Minuten zu früh geweckt hat. 5.35 Uhr! Ich wälze ich mich in meinem „Kahn“. Peter, der Kochsmaat, der unter mir schläft und mit mir die Kammer teilt, mußte schon um 5.00 Uhr mit dem Brotbacken beginnen. Jetzt bin ich, der „Salonjunge“, an der Reihe.

Vor zwei Jahren hatte ich zum erstenmal gelesen,

sich nicht vorstellen, wieviel des glänzenden Metalls es an Bord gibt!

Unsere zehn Passagiere: Ein älteres Ehepaar und ein Schiffsingenieur — sie machen von Hamburg aus die ganze Rundreise mit —. Zwei junge Damen, die eine Krankenschwester, die andere Kinderpflegerin, die in die „Neue Welt“ auswandern wollen, ein Jordanier, ein Flame und ein deutscher Maschinenschlosser — auch sie hoffen, in Amerika eine neue Existenz zu finden. Schließlich haben

matrose, erzählt, wie er zur Seefahrt kam. Von den kalten Wintern im Hohen Atlas, die er bei der Fremdenlegion verbracht hat, berichtet Storki, einer aus der Maschine — wenn er genug Rum bekommt.

Am besten stehe ich mit dem Funkoffizier, dem eigentlich wichtigsten Mann an Bord. Er hält die Verbindung mit dem Land aufrecht und vor allem: er ist für den Vorschub zuständig. Meine beiden Chefs, der 1. und 2. Steward, behaupten zwar immer, der Funke würde nichts arbeiten, aber er ist der Mann, der auf unserem Pott die Zollangelegenheiten, die Einklarierung, überhaupt den ganzen Papierkram regelt.

Nach zwölfstägiger ruhiger Überfahrt — einen Tag trieben wir wegen Maschinenschadens hilflos auf dem Atlantischen Ozean — legen wir in Montreal an. Die für diesen Hafen bestimmte Ladung wird aus dem riesigen Bauch des fast 150 m langen Schiffes, begleitet von Lärmen und Flügen, an Land gehievt. Und was wir alles geladen haben: Plüschtiere, Münchener Bier, Riesenmengen Stacheldraht, Autos, Pulver, Häute, Maschinenteile, Post für Kanada, Eisenstangen und Träger, Ersatzteile für VW und noch viele Kisten mit mir unbekanntem Inhalt. Drei Tage wird hier entladen, dann geht es über Toronto nach Hamilton.

„Du, Moses, fährst du mit uns zu den Niagara-Fällen? Der Seemannspastor will die Fahrt organisieren.“ — „Aber klar, wann geht's denn los?“ — Mittags um 13.00 Uhr fahren wir mit zwei Bussen zu den Fällen. Autoschlängen — Menschenmassen — in der Ferne ein Donnern und Brausen — wir sind da. Tausende säumen das Ufer des Niagaras. Auch deutsche Stimmen hört man. Das ganze ist ein riesiger Rummelplatz.

Als nächsten Hafen laufen wir nach Passieren des Wellandkanals, der mit seinen acht Schleusen einen Höhenunterschied von ungefähr 100 m überwindet, Cleveland (den ersten amerikanischen Hafen), Toledo, Detroit und Milwaukee an.

Jetzt arbeite ich schon länger als einen Monat an Bord des Motorschiffes „Poseidon“. Durch Vermittlung des Verbandes Deutscher Reeder, Hamburg, war ich für ein Grundgehalt von 100 DM angeheuert worden. Nachdem die notwendigen Formalitäten und die Untersuchung auf Seediens-



... denn ich sehe die „Poseidon“ schon als Zuhause an

daß Schüler als Schiffsjungen gemustert werden. „Das wär 'ne kernige Sache!“ dachte ich mir und schickte meine Bewerbung ein. 1965 — ein Fehlschlag. 1966 — große Fahrt nach Kanada.

Auf der „Poseidon“, die auf dem Weg zu den Großen Seen mit den Endhäfen Milwaukee und Chicago ist, bin ich nun „Salonjunge, der Passagierkammern aufräumt, Geschirr spült, die ‚Brücke‘ bedient, Gänge feudelt, Teppiche klopft, Essen aus der Kombüse holt, Waschwäuser reinigt, Farbe wäscht, Bier von Achtern nach Mittschiffs bringt und vor allem: Messing, Messing putzt.“ Man kann

wir noch zwei deutsche Omis an Bord, die ihre amerikanischen Enkelchen kennenlernen wollen.

Abends nach 19.00 Uhr stelle ich mich unter die Dusche — wie ist das Wasser kalt — ziehe mich schick an und trolle dann mit meinen drei Flaschen Bier (mehr gibt es nach Auslaufen Hamburgs nicht) von Mittschiffs, wo ich wohne, nach Achtern zum Logis der Matrosen.

Bei Bier und Schnaps werden hier die tollsten Geschichten — aber kein „Seemannsgarn“ — erzählt. „Ike“, der Berliner, der fünf Jahre in Kanada gelebt hat und es nicht mehr länger an Land aushielt, gibt mit seinen „Frauen“ an. Klaus, der Kabelgatt-

tauglichkeit abgeschlossen waren, erhielt ich mein Seefahrtsbuch. Es ist wohl mein kostbarstes Souvenir, da ich damit die Möglichkeit habe, jederzeit wieder anzumustern. Die „Poseidon“, ein 146 m langes Frachtschiff mit etwa 6000 BRT und einer Ladefähigkeit von 10 550 Tonnen. Das Schiff, das 1952 auf der Lübecker Flenderwerft gebaut wurde, hat 6-Zylinder-MAN-Diesel-Motoren, die mit 4000 PS eine Reisegeschwindigkeit von 13 Knoten erzielen. Die „Poseidon“ kann 11 Passagiere befördern und befährt, wenn die Häfen am St.-Lorenz-Strom eisfrei sind, im Liniendienst die Strecke zwischen Hamburg und den „Großen Seen“.

15. August — Chicago: Ich liege mit leerem Magen und Kopfschmerzen in meinem „Kahn“.

Jetzt legen wir sicher an, denke ich, und ich muß hier schwitzen und stöhnen, denn schon seit zwei Tagen komme ich, sowie noch einige andere, nicht mehr aus meiner Koje, da ich mir eine Infektionskrankheit zugezogen habe. Aber am nächsten Tag sieht alles schon freundlicher aus. Am Abend verlasse ich mit dem Funker das Schiff und kaufe in „Mexico-Town“, einer Vorstadt Chicagos, eine Riesentüte Obst ein.

Chicago ... Ich verlasse die „Subway“, steige gemächlich die Treppen zur State-Street empor, blicke plötzlich in die Höhe — und halte die Luft an. Vor mir türmen sich zwei Riesenrundbauten, die „Twins“, zwei nebeneinanderstehende, völlig gleich aussehende 60stöckige Hochhäuser, auf. Erst dann nehme ich den atemberaubenden Verkehr wahr. Auf vier Fahrbahnen rollen dicht gedrängt die chromblitzenden Straßenkreuzer vorüber. Auf den breiten Gehwegen schieben und stoßen sich die Fußgänger vorwärts.

Ich mische mich unter die Menge und bummele kreuz und quer durch die Innenstadt. Alles in Amerika hat Riesenausmaße. Nur der lärmende, vorbeiflutende Verkehr und das Pfeifen der Polizisten verwischen den Eindruck der Eintönigkeit. In heißer Mittagsglut lasse ich mich zu Füßen der „Twins“ auf eine Mauer nieder und ziehe ein Paket Ansichtskarten hervor, um Grüße heimzuschicken.

Bis in die Nacht hinein werden die Laderäume unseres Schiffes mit Mais gefüllt. Als ich morgens meine Arbeit wieder aufnehme, befinden wir uns bereits auf dem Michigan-See. Im Gegensatz zu dem schmutzigen Hafenwasser Chicagos durch-

pflügen wir hier wieder das blaue und unwahrscheinlich klare Wasser der Großen Seen. Den Schiffen ist es bei 1000 Dollar Strafe verboten, Abfälle in die Seen zu werfen. Auch ich muß mich an das Verbot halten und den Müll in große Tonnen schütten.

Auf dem Rückweg laufen wir noch Toledo, Toronto und Trois Rivières an. Hier geschieht etwas Ungeheuerliches. Der erste Steward geht an Land. Das ist auf der ganzen Reise noch nicht passiert; denn die Stewards leben immer in der ständigen Gefahr, von einem Matrosen, wenn er ihn an Land trifft, vertrimmt zu werden. Todesmutig begibt sich mein Chef trotzdem an Land. Wie ich später von ihm erfahre — er trifft unverletzt wieder an Bord ein — war hier vor zwei Jahren das Haarschneiden so billig. Und das muß man doch ausnutzen!

Mit neun Passagieren laufen wir dann noch am selben Tag zur Überfahrt aus. Im St.-Lorenz-Strom werden wir durch einen erneuten Maschinenschaden einen halben Tag aufgehalten. Am nächsten Tag veranstaltet die Schiffsleitung ein Bootsmanöver. Die ganze wachfreie Mannschaft tritt in Schwimmwesten an, und dann schwingen wir das Steuerbordrettungsboot aus. Im Ernstfall würde meine Aufgabe darin bestehen, Decken ins Boot zu bringen.

Einen Tag bevor wir in Bremen, dem Ende meiner Reise, eintreffen, lädt Jose, ein Spanier, zu seinem Geburtstag ein. Kaffee und Kuchen gibt es zwar keinen, aber dafür Bier und Schnaps und vor allem: gute Stimmung. Zu später Stunde, das Kapitänsdinner in den oberen Räumen hat mich so lange in Anspruch genommen, platze ich in die muntere Gesellschaft. Bevor ich mich auf dem Boden niederlassen kann, die wenigen Sitzgelegenheiten sind schon besetzt, bekomme ich schon

eine Flasche Bier angeboten. Bei dem Gedanken, daß dieser Abend mein letzter an Bord ist, wird es mir ganz komisch; denn ich sehe die „Poseidon“ schon als mein Zuhause an.

Als Carlos und Jose singen, wird alles ruhig. Sie tragen spanische Volksweisen vor und begleiten sie mit Gitarren, von der die eine drei, die andere nur zwei Saiten hat. Nachdem sie ein paar ihrer temperamentvollen Lieder gesungen haben, fängt einer plötzlich an zu erzählen. Wie er in Südamerika mit seiner ganzen Heuer an Land ging und nur noch mit dem, was er auf dem Leibe trug, zurückkam. Und dann gibt jeder ein paar „Stories“ zum besten.

Meine Ferien überzog ich übrigens um zwei Wochen. Ergebnis: 2 Fünfer. „Köster, ich glaube, du hast deine Mathematik nach Kanada exportiert!“ So kann man eine „Große Fahrt“ auch betrachten.

Germanischer Lloyd und Automation

Unsere deutsche Klassifikationsgesellschaft, die im vergangenen Monat ihr hundertjähriges Bestehen feierlich begehen konnte, zeigt mit einer sehr aktuellen Maßnahme, daß sie, wie in den vergangenen hundert Jahren, so auch heute, sich jedem schiffbautechnischen Fortschritt anzupassen versteht.

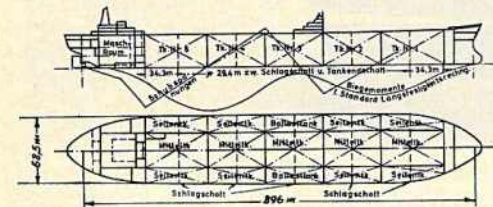
Der Germanische Lloyd hat nämlich kürzlich mitgeteilt, daß von ihm die

„Richtlinien für den Umfang der Bedienungs- und Überwachungsanlagen ferngesteuerter und automatischer Anlagen an Bord von Seeschiffen 1967“

herausgegeben worden sind. Diese Richtlinien sind am 1. Februar 1967 in Kraft getreten.

Lloyd's Register führte Überlegungen zum Bau eines 500 000-tdw-Tankers

Wie weit ist der Bau eines Tankers von 500 000 tdw heute im Rahmen der Klassifikationsvorschriften realisierbar? Diese Untersuchungen stellte unlängst Lloyd's Register of Shipping für Gutachter-Zwecke an. Bei diesen Überlegungen wurde von einem Schiff mit 18 kn Geschwindigkeit ausgegangen, dessen wichtige Entwurfcharakteristiken Tiefgang und verfügbarer Laderaum den zu erwartenden Reeder-Forderungen und herkömmlichen Fertigungsmöglichkeiten der Werften angepaßt sind. Diese Berechnungen mit einem positiven Ergebnis sollten die zu erwartenden Eigenschaften wie Schwimmfähigkeit, Stabilität, Festigkeit, Schiffswiderstand usw. des Großtankers prüfen.



Das konstruierte Schiff wird eine große Breite besitzen und dennoch den geringsten Schiffswiderstand aufweisen bei günstigsten Baukosten. Das Verhältnis Tragfähigkeit/Verdrängung wurde bei dieser Studie mit 0,86 eingesetzt, im weiteren Verlauf der Berechnungen zeigte sich jedoch, daß das

Gewicht des leeren Schiffes vermutlich noch geringer gehalten werden kann.

Die technischen Hauptdaten des Entwurfes sind (siehe auch Skizze):

Länge zwischen den Loten	396,0 m
Breite	68,5 m
Seitenhöhe	34,2 m
Tiefgang	24,2 m
Ladetankinhalt	630 000 m ³

Nach der neuen Ladelinienkonvention 1966 kann noch ein größerer Tiefgang genutzt werden. Das Deck und der Boden des Mammutschiffes würden über einen größeren Teil des Tankbereichs aus hochfestem Stahl von 35 kp/mm² Streckgrenze entsprechend 54 kp/mm² Bruchfestigkeit gebaut. Bei Verwendung von Stahl höherer Festigkeit über die ganze Tanklänge könnten noch weitere Gewichtseinsparungen erzielt werden, die sich mit den dadurch höheren Materialkosten bezahlt machen müßten. Auch die Verwendung von Stählen mit 59 kp/mm² Bruchfestigkeit hat Grenzen, da wegen der Beulbeanspruchungen eine Mindestplattenstärke eingehalten werden muß. Das gilt nur für die 34,2 m große Seitenhöhe, weil die eintretenden Knick- und Beulbeanspruchungen von erheblichem Einfluß sind. Die Tanks werden durch zwei Längsschotte unterteilt, die in der Mittschiffsebene noch fünf Schlagsschotte besitzen. Der größte zulässige Abstand der Querschotte bestimmt die Tank-

längen. Die fünf Tankgruppen besitzen je rund 100 000 t Inhalt, wobei eine weitere Unterteilung der Tanks im Hinblick auf den Ladebetrieb und den Trimm zweckmäßig sein könnte.

Die „Clean-Ballast“-Tanks wurden wegen der Längsfestigkeit in den Seitentanks Nr. 3 angeordnet. Nach den Berechnungsergebnissen müßte eine andere Placierung der Bunker vorgenommen werden, da im Bereich des Maschinenraumschotts sehr hohe Schubspannungen auftreten.

Über die Zweischrauben-Antriebsanlage, deren Maschinengewicht zu 2000 t angenommen wurde, sind noch keine weitgehenden Überlegungen angestellt.

Ing. E. de Jong (VDI)

Auflösung unseres Kreuzworträtsels von Seite 14

„Die Dame stört der Regen“:

Waagrecht: 1. Pfennig, 6. Prospekte, 12. Fanfare, 13. Aarau, 14. Aal, 15. Lut, 16. Rist, 18. Blut, 19. Asam, 22. Esau, 24. Stradella, 28. Trainer, 29. Engadin, 31. Eluard, 32. Tiere, 34. derb, 35. Rente, 36. Stein, 37. Serie, 39. Rur, 41. Ase, 42. Eibe, 43. Antrag, 45. STA, 47. Pedant, 49. Balkan, 52. eng, 53. Elami, 54. Kanton, 57. Ster, 58. Abo, 59. Uhren, 61. Baude, 66. Ohren, 68. Nanismus, 70. Poe, 71. Er, 73. Tao, 74. Set, 75. Tasse, 77. Emir, 78. Bor, 79. ein, 80. Kantor, 82. one, 83. Regen, 85. Leo, 86. Basra, 88. Rhone, 90. Aera, 92. Iseosee, 94. Grannen, 95. Eton, 96. Skrupe, 97. Anel, 99. Inhalt, 100. Stilet, 101. RI.

Senkrecht: 1. Pflaster, 2. Faust, 3. Entartung, 4. NAB, 5. Ger, 6. Pas, 7. Rate, 8. Savanne, 9. Kalender, 10. Tau, 11. Elternbeirat, 17. Inlett, 20. Marat, 21. Leid, 23. Stern, 25. Daressalam, 26. Arie, 27. Baden-Baden, 30. Iris, 32. Leben, 37. Suite, 38. Begonie, 39. Respekt, 40. Laub, 41. Ar, 44. Teller, 46. Engobe, 48. Antares, 50. Aether, 51. Keren, 55. adoptieren, 56. Nonnen, 57. superklug, 60. Nationen, 61. bio, 62. As, 63. umsonst, 64. Duerer, 65. est, 67. Hoanghu, 69. Narr, 72. Zeno, 76. Sonne, 78. Boa, 79. er, 81. Aehrer, 84. Eosin, 86. Bank, 87. Aitel, 89. Eestl, 90. Anna, 91. Rest, 93. Sole, 95. epi, 97. A. T., 98. Er.

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



Zillertal
bleibt
Zillertal



Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG - FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

† Kropp

Beerdigungs - Büro „Str. Anschar“
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



ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"

bewährt auf Schiffen von 45 Nationen

ANSCHÜTZ

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFFAHRT

ANSCHÜTZ



NORA

hält was es verspricht

Diese Schuhe bieten gerade in der **Schiffahrt** 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 Sohlenbett verhindert Ermüdungen. Besonders elastisch! Im In- und Ausland millionenfach bewährt!

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



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


Halbhoher Stiefel
Modell **BOY**

Gr. 40-46
DM 16.50



Unverbindliche Richtpreise!
Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

FREUDENBERG & CO.

 **Abt. Noraplast**

6940 WEINHEIM (Bergstraße)



VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFTEN

AUSSENSTELLE SEEFAHRT

HAMBURG 11 · OST-WEST-STR. 61

Telefon 36 45 93 / 36 13 92 17

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

Wir bieten

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

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

Seefahrer wählen Schutz bei der
CONDOR Außenstelle Seefahrt

N - Nachnahmeversand R - Reparaturmöglichkeit



Lindolin- SCHIFFSFARBEN

sind das Produkt vieljähriger
Erfahrung und neuzeitlicher
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN



Verlangen Sie
**ONKO
KAFFEE**
bei Ihrem
Schiffsausrüster

Ob an Bord
ob an Land

ONKO-KAFFEE ist bekannt!

PREISSÜNSTIG

Auslands- Umzüge

Hamburg, Tel. 22 20 03
Winterhuder Weg 6-10

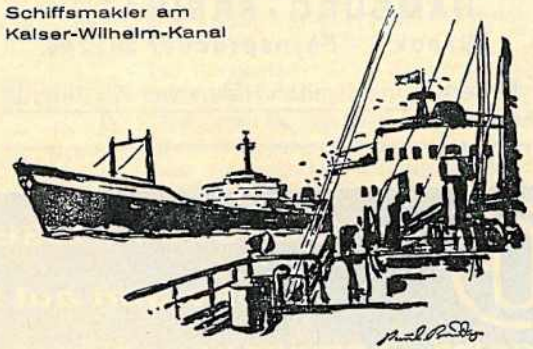
Bonn, Tel. 5 09 21
Bornheimer Straße 131

Heinrich Klingenberg



ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge — bei der Fahrschule Gerda Marochow

Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrenleute 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 Fahrenleuten zu arbeiten

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



Minikay

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

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

WARUM ENERGIE UND MATERIAL VERGEUDEN ?

NASSE ISOLIERUNGEN SIND KEINE ISOLIERUNGEN!

TROCKENE ISOLIERUNGEN BEDEUTEN FRACHTRAUMZUWACHS!

„Kehrwieder“, Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesatzungen. Schriftleitung: Heinrich Schopper, Hamburg 36, Postfach 325, Telefon: 36 32 46.
Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 50 (Altona), Stahlvierte 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