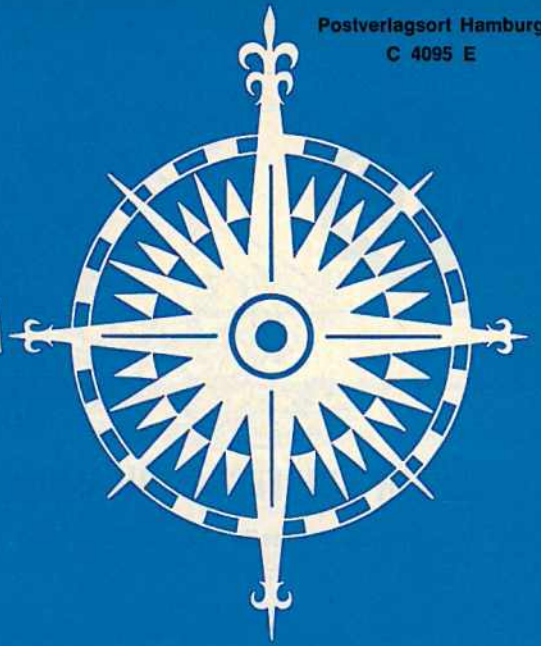


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Reeder und ihre Mitarbeiter
an Bord

Nassers Griff nach dem Osten

Als Adenauer
zu uns an die Küste kam

Unsere Werften

Gefährliche
„Außenbordskameraden“

Im Lande der Papua

Mit der Linie 14
zu den Pyramiden

Eignungsprüfung für die Ehe

Fliegende Untertassen

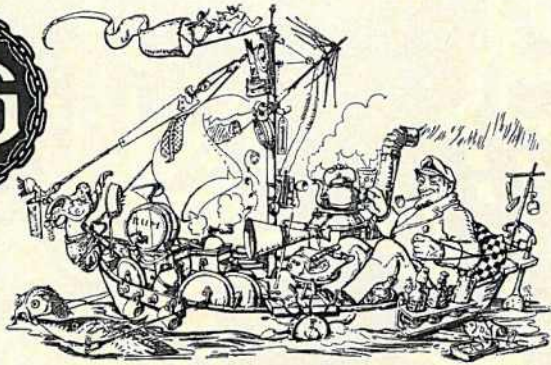
Schmuntzelaube

Zehn Jahre

Seemannsgrußsendungen

Sport an Bord





EMDER SCHIFFSAUSRÜSTUNGS G.M.B.H.

bekannt für schnelle Auslieferung bei Tag und Nacht



**VERSICHERUNGSDIENST
FÜR DEN SEEFAHRER**

An alle Seefahrer!

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

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

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

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

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

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

HAMBURG-MANNHEIMER VERS.-AG.

HAMBURG 11, Schaartor 1, Fernsprecher: 36 45 92

Versicherungsdienst für den Seefahrer

See-Ausrüstung

CARL BOLLWITT Hamburg 11
Vorsitzen 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

**Elektrische
Schiffsanlagen**

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Elektromaschinenbau
HEINRICH G. HOMEYER

HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel.: 31 15 31, Telex: 02 11 674

**Alles
für den Seemann**

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

Pumpen



für alle Bordverhältnisse sofort ab Lager lieferbar
Reparaturen aller Systeme

ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik

Hamburg - Altona, Schomburgstr. 1, Telefon: 38 12 66, FS. 021 3218, Postfach 1240



Antoni Höen Nchf.

PROVIANT

DECK- U. MASCHINEN-STORES

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

Telex: 021 4705

GEORG P.

Möller

GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

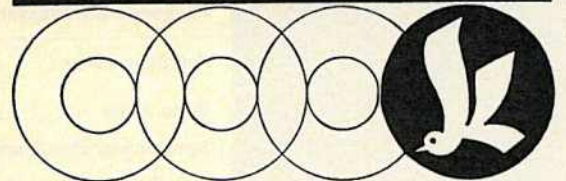
Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

BROOK 5-6 · TEL. Sa-Nr. 36 30 31 Tag und Nacht

**Auslands-
Umzüge**

**Heinrich
Klingenberg**



Hamburg, Winterhuder Weg 6-10, Tel. 22 2003

Bonn, Bornheimer Straße 131, Tel. 50 921

Kehrwieder

11. Jahrgang

Mai 1967

Nr. 5

Am Peilkompaß Reeder und ihre Mitarbeiter an Bord

Der Reeder ist... und dann rollt regelmäßig immer, wo von ihm die Rede ist, eine Spule von verallgemeinernden Urteilen ab. Es ist der Teufel drin, denn es sind in Wirklichkeit gar keine Urteile. Was da abraspelt, ist ein ganzer Katalog mehr oder weniger gedankenlos nachgesprochener Vorurteile. Genaugenommen sind es Vorwürfe. Vorwürfe gegen die Reeder.

Es ist erschütternd festzustellen, wie wenige der fahrenden Mitarbeiter ihre Reeder persönlich kennen. Und es ist verblüffend, wie himmelweit die Urteile der wenigen, die ihre Reeder persönlich kennengelernt haben, von den Vorurteilen der allzuvielen entfernt sind, die ihre Reeder niemals zu Gesicht bekommen haben.

Es dürfte bei dem Verhältnis der Reeder zu ihrem fahrenden Personal kaum eine Tatsache geben, die mehr des Nachdenkens wert wäre und die lauter nach Aktion rief, als die Tatsache des Gegensatzes zwischen den Massenvorurteilen und den wenigen echten selbstgebildeten Urteilen.

Vorurteile und Vorwürfe haben Schlagzeilen gemacht, die Spalten von Illustrierten gefüllt, Flugblätter zu den Seeleuten an Bord und an Land geschickt. Vorwürfe gegen die Reeder gehen leichter über die Lippen, in die Federn und in die Druckerschwärze als objektive Urteile aufgrund persönlichen Eindrucks. Vorurteile werden schnell und leicht zur herrschenden Meinung. Echte Urteilsbildung tut sich schwer und kann sich nur selten Gehör verschaffen.

Die Eigentümlichkeit der Seeschifffahrt konserviert mehr als nur gute alte Tradition. Sie konserviert Zustände, die aus der Sicht des Personals an Bord schon längst als überholt gelten. Die Eigentümlichkeit der Seefahrt konserviert jedoch auch das Mißverhältnis zwischen Vorurteilen und Urteilen, konserviert auch das Denken in Klassenkategorien.

Die Eigentümlichkeiten der Seeschifffahrt wirken häufig wie eine große Bremse für den Fortschritt. Man mag über den Fortschritt denken wie man will, nüchtern gesehen und ohne ihn mit Bewertungen zu belasten ist Fortschritt einfach unumgänglich, weil sich das Rad der Entwicklung nun einmal vorwärts und nicht rückwärts dreht.

Die Eigentümlichkeiten der Seeschifffahrt: sattem bekannt, berüchtigt, — Fortschritt: unumgänglich, doch aus Scheuklappenperspektive noch mitunter mit sozialen Träumereien verwechselt. Was hier davon behandelt werden soll, sind jene Eigentümlichkeiten der Seefahrt, die dem Reeder unter vielem anderen den Fortschritt in seiner persönlichen Betriebsführung ganz außerordentlich erschwert.

Warum tun sie das?

Unverzüglich tönen die Antworten aus dem Chor der Vorurteiler: „Wir bekommen unsere Reeder

ja nie zu Gesicht. Sie verkehren, wenn überhaupt, nur schriftlich mit uns. Und dann noch zensiert über Kapitän oder Chief. Unsere Reeder kennen wir nur in der Person überforderter Inspektoren oder in Form eines behördenartigen Schalters auf den Heuerbüros. Wenn die Reeder Schwierigkeiten haben mit uns oder wir mit ihnen, so sind sie selber daran schuld.“ Schluß und fertig.

Von einigen, die schon als sehr interessiert und aufgeschlossen zu bezeichnen sind, wird vielleicht hinzugefügt: „Wir kennen unsere Reeder nur aus den Zeitungen. Dort werden sie beschrieben wie die Bauern: notleidend aus Beruf.“

Es ist wahr. Tatsächlich standen unsere Reeder in den vergangenen schweren Jahren des Wiederaufbaues aus dem Nichts vor der Klage-mauer. Sie mußten es tun. Und es ist ihnen



Foto: de Jong

Zwei Fragen: Was tun diese drei Herren und welchen Beruf üben sie aus? Die erste Frage ist schnell beantwortet: sie spielen Skat. Koffer dienen als Tisch und Stuhl. Das deutet darauf hin, daß sie „reizvoll“ mit achtzehn... zwanzig... eine Wartezeit mit einem zünftigen Skat ausfüllen. Und nun die Beantwortung der zweiten Frage, die sicher nicht in das Bild paßt, das gewisse Betrachter unseres Fotos von einem gewissen Beruf haben: Es handelt sich um Seeleute, die nach dem Urlaub auf dem Columbus-Bahnhof in Bremerhaven auf ihr Schiff warten.

durchaus gelungen, sich Gehör zu verschaffen. Bei Regierung, Parlament und in den Küstenländern. Mit wachsendem Erfolg setzten sie sich zur Wehr gegen Flaggendiskriminierung, Wettbewerbsverzerrung, Konkurrenz der Entwicklungsländer, gegen Markteinbrüche und gegen viele nur für die Schifffahrt geltenden Widerwärtigkeiten mehr. Sie bewährten sich als gute seeverbundene Kaufleute, zäh, bedachtsam und mutig zugleich, im nationalen Bereich genauso

wie in der großen internationalen Schifffahrtspolitik. Und die öffentliche Meinung, wie sie sich in Rundfunk, Presse und Fernsehen widerspiegelt, beginnt ihre Leistungen für die Volkswirtschaft, ihre Erfolge in der Schifffahrtspolitik anzuerkennen. Und die öffentliche Meinung beginnt zu erkennen die besonderen Eigentümlichkeiten der Seeschifffahrt, die das Reedereigewerbe außerordentlich erschweren.

Doch weder der Regierung noch dem Parlament, Küstenländern und Behörden, geschweige denn der öffentlichen Meinung ist es bisher ins Bewußtsein gedungen, daß die besonderen Eigentümlichkeiten der Seeschifffahrt im „personellen Zeitalter“ die wohl schwerwiegendsten Folgen im personellen Bereich nach sich ziehen. Ihre Folgen sind unseren Lesern hinlänglich bekannt. Und nicht nur unseren Lesern. Doch alle Anstrengungen, ihrer Herr zu werden, decken in ihrer Unzulänglichkeit immer offensichtlicher die völlige Außerachtlassung ihrer spezifisch seefahrtsbedingten Ursache auf.

Es sind dies:

1. Des Reeders Mitarbeiter auf See arbeiten nicht, wie in Landbetrieben, mit ihm unter einem Dach, sondern sie befinden sich in der Regel weit von ihm entfernt auf seinen Schiffen.
2. Des Reeders Mitarbeiter auf See bilden nicht eine einzige homogene Arbeits- und Lebensgemeinschaft, sondern sind zersplittert in einzelne kleine Besatzungen. Diese haben weder eine kontinuierliche Verbindung untereinander noch zu ihrem Reeder.
- Aus diesen beiden Punkten allein schon dürfte sich eine sachliche Antwort auf unsere Frage ergeben, warum der Reeder nicht in der Lage ist, in die erforderliche persönliche Verbindung zu seinem Personal zu treten. Nur in beschränktem Maße ist es ihm möglich, beispielsweise Mitarbeitergespräche an Bord seiner Schiffe zu veranstalten.
3. Da es sich beim fahrenden Reederpersonal nicht nur um einzelne weit entfernte und verstreute Arbeitsgruppen handelt, sondern genauso auch um Lebensgemeinschaften, hat der Reeder als Arbeitgeber ungemein viel weitgehendere Personalaufgaben zu erfüllen als seine Arbeitgeberkollegen in einem stationären Betrieb an Land.
4. Für jede einzelne seiner Besatzungen ist dem Reeder sein Personal nach Anzahl und beruflicher Spezialausbildung genau vorgeschrieben. Ausfälle muß er sofort, meistens auf dem Luftwege, ersetzen.

Bei allen zur Zeit laufenden Anstrengungen und Maßnahmen zur Lösung der Personalprobleme in der Seeschifffahrt mußte einmal ausdrücklich auch auf diese vier Eigentümlichkeiten der Seeschifffahrt hingewiesen werden.

Die Frage, die hier dringend erhoben werden muß und die Antwort heischt, lautet:

Wie stellen sich Staat, Volkswirtschaft und Gesellschaft zu diesen außerordentlichen Personalproblemen in unserer Seeschifffahrt, wenn es klar ersichtlich ist, daß sie mit den an Land üblichen und möglichen sozialen und tariflichen Methoden gar nicht zu lösen sind?

W. O.



Nassers Griff nach dem Osten

Unabhängigkeit für Südarabische Föderation

Die Südarabische Föderation, zwischen dem Jemen und dem Golf von Aden gelegen, soll im nächsten Jahr von Großbritannien ihre Unabhängigkeit erhalten. Doch mit der Zuerkennung der politischen Unabhängigkeit an die aus der Kronkolonie Aden und 16 Sultanaten und Scheichtümern willkürlich und zusammenhanglos gebildete Südarabische Föderation wird keine gefestigte politische Zukunft geschaffen. Großbritannien will dann auch den Flotten- und Luftwaffenstützpunkt in Aden auflösen. Bislang ist die britische Labour-Regierung auch nicht bereit, mit dem künftigen südarabischen Staat einen Verteidigungspakt abzuschließen, der diesem einen Schutz gegen ägyptische Übergriffe bieten könnte.

Dabei stellt die Anwesenheit britischer Truppen die einzige Konstante in diesem Staatsgebilde dar und die Araber betrachten den Entschluß der

britischen Regierung, in aller Eile auch militärisch das Feld zu räumen, als bedingungslose Kapitulation vor Ägypten. Denn die täglich in Aden und Umgebung verübten Sprengstoffanschläge und Überfälle finden auf Geheiß des ägyptischen Staatsoberhauptes statt. Weil es dem sich als super-arabischen Nationalisten gebärdenden Nasser nicht gelungen ist, als „Führer“ der Arabischen Liga, die ihren Sitz in Kairo hat, von den anderen arabischen Staaten anerkannt zu werden, und nachdem seine Vereinigte Arabische Republik mit Syrien — gedacht als Auffangstadium eines pan-arabischen Staates — gescheitert ist, hat er sich der arabischen Halbinsel zugewandt.

Dort hatte Nasser mit der Entsendung eines starken Truppenkontingentes, das den Aufstand Abdullah Sallals gegen den Imam unterstützte, einen besseren Erfolg. Nachdem seine Truppen den größten Teil des Jemen unter ihre Kontrolle gebracht — und dabei auch vor der Verwendung von Giftgas gegen die Royalisten nicht zurückgeschreckt hatten —, konnte Sallal eine „sozialistische Republik Jemen“ nach ägyptischem Vorbild ausgerufen. Nach Konsolidierung der Lage schickt sich Nasser jetzt an, auch in Aden Fuß zu fassen und seinen Einfluß nach Süden und Osten auszudehnen.

Abdel Kawi Mekkawee Chef der Exilregierung

Dem stets korrekt nach der letzten Mode der Londoner Bond Street gekleideten Abdel Kawi Mekkawee kann man kaum zutrauen, daß er mit einem wilden Fanatismus Mord und Verbrechen, Gewalttat und Aufruhr verbreitet. Und doch ist der ehemalige Chefminister (Bürgermeister) von Aden, dessen drei Söhne kürzlich bei einem Terroranschlag ums Leben kamen, der jetzt im Exil in der Hauptstadt des Jemen, in Taiz, lebende Führer der Befreiungsfront für den besetzten Südjemen (FLOSY = Front for the Liberation of South Yemen). Mit der Bildung einer Exilregierung hat er sich nicht nur zum Gegner der britischen Truppen in der Föderation, sondern auch zum politischen Gegenspieler des „Obersten Rates“ der Föderation in der von den Briten in der Nähe Adens angelegten Hauptstadt al Ittihad gemacht.

Auf den ersten Blick erscheint die Terrortätigkeit der FLOSY geradezu unsinnig, denn warum sollten Menschen gegen eine fremde Besetzung kämpfen, wenn diese ohnehin entschlossen und bereit ist, das Land ohne jede Vorbedingung zu verlassen. Außerdem sind die im Kleinkrieg erfahrenen Briten durchaus in der Lage, sich gegen Mekkawee im Auftrag Nassers erworbenen und von Ägypten bezahlten Terroristen zu schützen. So richtet sich denn auch die FLOSY tatsächlich weniger gegen die ohnehin nicht zu treffenden Briten als vielmehr gegen die arabische Zivilbevölkerung selbst, um jeden Widerstand gegen Nasser und seine propagierte „sozialistische arabische Republik“ zu brechen. Die Wirtschaft Adens hat der Terror der FLOSY bereits gelähmt und die Zweifelnden noch wankelmütiger gemacht. Für ein Weltreich ist Aden zwar ein wichtiger strategischer Eckpfeiler, als Hafen für sich selbst und eine Handvoll Wüstenscheichtümer ist es jedoch ohne wirtschaftliche Zukunft und unfähig, sich zu verteidigen und zu ernähren, wenn die Schifffahrt wegen herrschender politischer Unruhen und Spannungen diesen Hafen meidet.

Nasser „ante portas“ der Ölscheichtümer

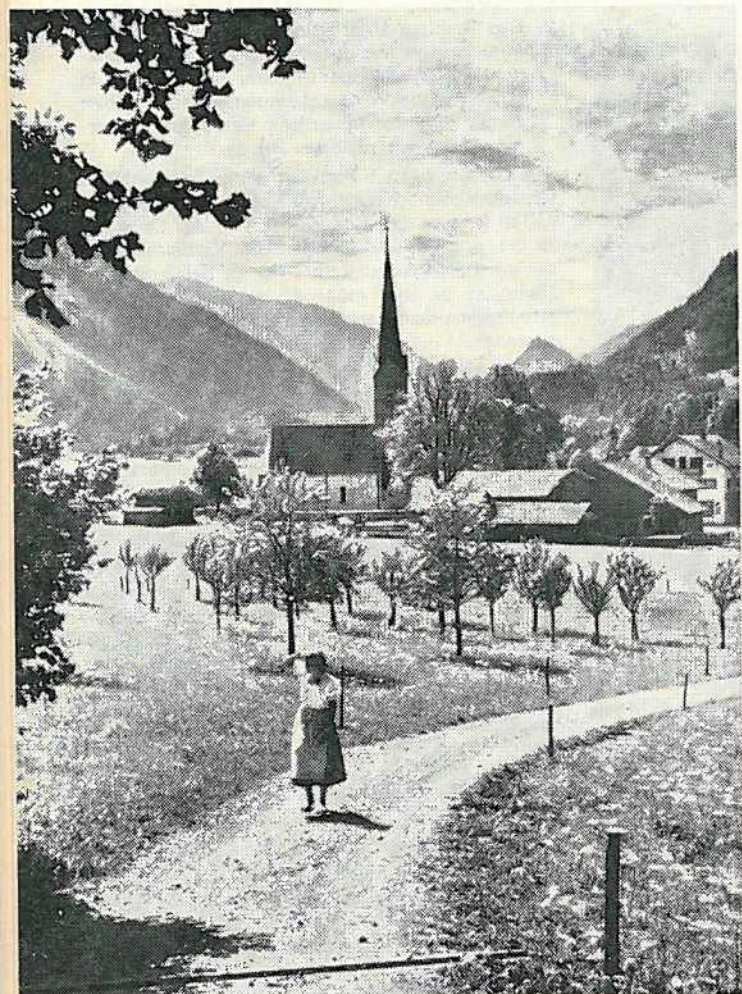
Wenn die vom ägyptischen Staatspräsidenten angestellte Rechnung aufgeht, dann wird sich nach dem Abzug der Briten im Südjemen eine von ihm eingerichtete und kontrollierte Republik etablieren und sein Lehnsmann Mekkawee in al Ittihad die Regierung übernehmen. Widerstand leisten könnten ihm höchstens einige der autoritär patriarchalisch regierten Wüstenscheichtümer. In den Wüsten und Bergen des Hinterlandes wäre durchaus ein Zentrum eines Widerstandes gegen eine ägyptische Besetzung aufzubauen. Von dort aus operierende Guerillas könnten, wie die Royalisten im Jemen, dem Diktator am Nil erhebliche Sorgen bereiten. Auch eine direkte Konfrontation mit Saudi-Arabien könnte nicht ausgeschlossen werden. Aber den größten Teil der Föderation müßte Nasser leicht unter seine Kontrolle bringen können.

Damit klopfte Nasser unmittelbar an die Tür der kleinen Ölscheichtümer am Persischen Golf. Diese zwar nur kleinen, aber außerordentlich einflußreichen Ölscheichtümer sahen sich dann der direkten Bedrohung durch Nassers Propaganda, die dortigen Herrscher zu beseitigen, ausgesetzt. Gelänge Nasser die Ausdehnung seines Machtbereiches gerade auf diese kleinen Fürstentümer, so wäre der politische Erfolg auch nicht im mindesten abzuschätzen. Damit erhielte er einen Daumen auf die Erdöllieferungen für die gesamte westliche Welt und könnte deren Ölzufuhr sperren, wann immer es ihm aus politischen oder taktischen Gründen opportun erschiene. Eine Möglichkeit, die sicherlich nicht nur in Großbritannien in ihren Auswirkungen überdacht werden muß.

Ob eine neue Krise im vorderen Orient im Interesse der Weltmächte liegt, ist zu bezweifeln. Nicht zu bezweifeln aber ist, daß mit Großbritanniens Auszug aus der Südarabischen Föderation im nächsten Jahr neue Probleme entstehen werden, deren Auswirkungen weder voraussehbar noch vorausdenkbar sind.

Unser schönes Deutschland

Pfingstwetter in Zell bei Traunstein (Oberbayern) (Foto: W. & Tr.)



Nach einem von rastloser Arbeit für sein Volk erfüllten Leben ist der erste Bundeskanzler der Bundesrepublik Deutschland

Konrad Adenauer

heimgegangen.

Fast ein Jahrhundert hindurch hat er Höhen und Tiefen deutscher Geschichte erlebt. In schwerer und dunkler Zeit übernahm er sein hohes Amt. Als er es nach 14 Jahren verließ, war unser Vaterland, vor allem dank seines Wirkens, wieder ein geachteter Partner freier Völker.

Wir nehmen von einem großen Staatsmann Abschied, dem die Achtung der Welt und die Verehrung seines Volkes gehören.

Die Bundesregierung
Kurt Georg Kiesinger
Bundeskanzler

Diese Todesanzeige der Bundesregierung erschien in der „WELT“ am Freitag, dem 21. April 1967

Als Adenauer zu uns an die Küste kam

war das eine Begegnung der Ära Adenauer mit dem Seewind. Ära und Wind paßten gut zueinander. Der Kanzler unserer jungen Bundesrepublik Deutschland und die Männer, die sich angeschickt hatten, ihrer Flagge mit ihren Seeleuten und ihren Schiffen wieder Achtung in der Welt zu verschaffen, brauchten nicht lange nach einem gemeinsamen Nenner zu suchen. Ihr gemeinsames Feld war die Welt. Jede gute Staatspolitik ist Außenpolitik. Sie war Adenauers Feld, das er, verwüstet wie es war, beackerte, auf dem er säte und auf dem er eine reiche Ernte einbringen sollte. Es ist das gleiche Feld, auf dem seit eh und je die besten Köpfe unserer Seeschifffahrt wirkten. Denn auch Schiffahrtspolitik muß immer in erster Linie wirtschaftlich praktizierte Außenpolitik sein. So kam es, daß Konrad Adenauer bei seinem Besuch auf einem deutschen Frachtschiff und der damalige und jetzige Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder, Harald H. Schuldt, sich nicht lange mit Vorreden aufzuhalten brauchten. Mit der kargen, immer nur auf die Sache bezogenen Sprache, unverblümt aussprechend, was er dachte, gab es zwischen Adenauer und der Art, wie Reeder sprechen, keine Verständigungsschwierigkeiten. Und dies ist das Ergebnis der Begegnung der Ära Adenauer mit unserem Salzwasserwind: Der Auftakt zu einer gesunden, seeverständigen Schiffahrtspolitik in unserer Bundesrepublik Deutschland. Das ist Adenauers Vermächtnis an uns, die wir in und mit unserer Seeschifffahrt leben.

Sehr geehrter Herr Schuldt!
Für die freundliche Aufnahme und Bewirtung, die Sie und die Herren des Verbandes Deutscher Reeder mir gestern in Hamburg haben zuteil werden lassen, danke ich Ihnen herzlich. Das freimütige Gespräch, das ich in Ihrem Kreis über die Sorgen und Wünsche der deutschen Schifffahrt führen durfte, war für mich sehr aufschlußreich.



28. Mai 1961: Auftakt zu einer gesunden seeverständigen Schiffahrtspolitik. Unser Bild zeigt von rechts nach links: Bundeskanzler Dr. Konrad Adenauer; A. Münchmeyer, Präsident des Industrie- und Handelstages (Profil); Harald H. Schuldt, Vorsitzender des Verbandes Deutscher Reeder; daneben im Vordergrund Direktor W. Traber, Hapag; dahinter Direktor R. Bertram, NDL; Professor Dr. R. Stödter, Mitinhaber der Reederei J. T. Essberger; II. Offz. Segarra; I. Offz. Wendt.

Besonders habe ich mich über das Modell des Schiffes gefreut, das als erstes größeres Handelsschiff nach dem Petersberger Abkommen gebaut werden konnte. Auch dafür danke ich Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen

Dies ist ein Auszug aus dem Brief, den der Bundeskanzler Dr. Konrad Adenauer einen Tag nach seinem Besuch auf dem im Hamburger Hafen liegenden Frachtschiff SM „Aldenburg“ am 29. Mai 1961 an den damaligen und heutigen Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Reeder schrieb.



19. April 1967: Adenauer ist tot. Unsere Flaggen gehen auf Halbstock.

Unsere Werften

Vor einigen Wochen meldete Lloyd's Register of Shipping in seinem Jahresregister 1966, daß die Neubautonnage der Welt, gemessen an den Stapelläufen im vergangenen Jahr, den **Rekordumfang von 14,3 Millionen BRT** erreicht hatte. Damit hat sie den bisher höchsten Nachkriegsstand, nämlich den des Jahres 1965, um 2,1 Millionen Tonnen überstiegen und zudem den größten Welt-Jahres-Ausstoß überhaupt vom Jahre 1943 um 0,4 Millionen BRT übertroffen. Was wohl noch erstaunlicher sein dürfte bei dieser Rekordzahl des vergangenen Jahres, ist die Zahl des Auftragsbestandes von insgesamt 33,7 Millionen BRT; sie gliedert sich nach Ablieferungsjahren auf in 15 Millionen im laufenden Jahr, 11 Millionen im Jahre 1968 und über 7 Millionen im Jahre 1969. Aus solchen Zahlen ergibt sich zwangsläufig, daß ein Ende des Booms für den Bau insbesondere schnellerer und größerer Schiffe nicht abzusehen ist, obwohl im vergangenen Jahr bereits ein preisdrückendes Übergangangebot von Frachtraum zu verzeichnen gewesen ist. Wie es in diesem Zusammenhang mit der **deutschen Werftindustrie** aussieht, soll im folgenden darzustellen versucht werden.

Alarm auf deutschen Helgen

Bezeichnend dafür dürfte sein, daß im Jahre 1966 zum erstenmal seit dem Jahre 1963 in der deutschen Werftindustrie die Auftragsbestände zurückgegangen sind. Der Auftragszugang hat 1966 nicht einmal ein Drittel des Auftragszugangs 1965 erreicht. Wenn auch die sogenannte Rangordnung der Werften nach Neubaualieferungen ein wenig problematisch deswegen ist, weil sich dabei Zufälligkeiten vom Ablieferungstermin zum Jahresende beziehungsweise Jahresanfang niederschlagen, so ist es doch interessant, die Werke in der Reihenfolge zu wissen (wobei die Zahl in Klammern Schiffszahl und BRT für das vergangene Jahr angeben):

Kieler Howaldtswerke A. G.	(11/317 000)
A. G. Weser	(14/224 000)
Bremer Vulkan	(9/130 000)
Rheinstahl Nordseewerke GmbH	(8/120 000)
Deutsche Werft A. G.	(8/119 000)
Howaldtswerke Hamburg A. G.	(4/80 000)
Lübecker Flenderwerke A. G.	(5/48 000)
Blohm + Voss A. G., einschließl. Stübben-Werft	(6/40 000)

Nach diesen acht Großwerften folgen 39 mittlere, angeführt von der Rickmers Werft, Bremerhaven, mit 6/15 000 BRT und der Werft **J. J. Sietas**, die mit **25 Schiffen der Schiffszahl nach die größte Werft der Welt ist**, und kleinere Werften. Ein bedeutender Wirtschaftszweig der Küste mit 80 000 direkt Beschäftigten und eine Schlüsselindustrie insofern, als das Vielfache dieser Arbeitnehmerzahl in der Zulieferindustrie der Küste und des Binnenlandes arbeitet. Das erklärt wohl auch, weshalb die Ministerpräsidenten beziehungsweise Bürgermeister der vier Küstenländer Anfang November des vergangenen Jahres dem Bundeswirtschaftsminister ein Memorandum überreicht haben, das mit aller Deutlichkeit auf die ernste Lage dieses bedeutsamen Wirtschaftszweiges der Küste hinweist. Das erklärt auch, warum seitens des Verbandes Deutscher Schiffswerften in einer außerordentlichen Mitgliederversammlung vor fünf Monaten „Alarm geschlagen“ wurde.

Werften und Staaten

Im Mittelpunkt solcher Memoranden und Appelle steht die **Wettbewerbsverzerrung auf dem internationalen Schiffbaumarkt**. Es sollen hier nur einige Maßnahmen des Auslands angeführt werden, um diese wachsende Verzerrung zu verdeutlichen. So läßt ein Bericht der OECD, der vor etwa eineinhalb Jahren erschienen ist, erkennen, mit welchen Maßnahmen Werften, die im Grunde nicht wettbewerbsfähig sind, erhalten werden, was in fast allen Fällen zu einer eigentlich nicht vertretbaren Ausweitung der Kapazität führt. Es sind im wesentlichen die folgenden fünf Wege der Unterstützung, die praktiziert werden: steuerliche Erleichterungen, unmittelbare Subventionen, Maßnahmen zum abschirmenden Schutz des Inlandsmarktes, Krediterleichterungen und sonstige Hilfsmaßnahmen. Die deutsche Werftindustrie wird am meisten betroffen durch direkte Baukostensubventionen und staatliche Maßnahmen zur Exportförderung. Derartige direkte Baukostenzuschüsse werden den amerikanischen Werften bis zu 50 Prozent, den kanadischen zu 35 Prozent, den französischen zu 17 Prozent, den italienischen zu 15 Prozent und den spanischen zu 6 Prozent gewährt, wobei im Falle Italiens und Frankreichs die Zuschüsse auch für Exportbauten gewährt werden. Die Folge derartiger Subventionen ist gewesen, daß die italienischen und die französischen Werften trotz standortbedingter Nachteile ihre Produktion seit zehn Jahren halten können, während im gleichen Zeitraum die deutschen Werften — an deren hohem Leistungsniveau niemand zweifelt — ihre Produktion verringern mußten.

Fünf Schiffbauländer im Kreditwettbewerb

Die Verzerrung des Wettbewerbs wird indessen noch kräftiger bewirkt durch die enorme **Unter-**

schiedlichkeit in den Finanzierungsbedingungen beim Schiffbau-Export. Hier ist zunächst darauf hinzuweisen, daß 50 Prozent der Gesamtproduktion auf Exporte entfallen. Andererseits wiederum sind es nur fünf Schiffbauländer, auf die über 80 Prozent dieser Gesamt-Exportquote entfallen, nämlich Japan, Deutschland, Schweden, Großbritannien und Frankreich. Es ist das wirtschaftlich steil aufstrebende **Japan** gewesen, das vor knapp zehn Jahren das Kreditwettrennen eröffnet hat. Vom Jahre 1960 ab sind 80 bis 90 Prozent aller japanischen Schiffbauexporte durch langfristige Finanzierungshilfen begünstigt. Durch hier nicht näher zu beschreibende staatliche oder staatlich geförderte Maßnahmen wird bewirkt, daß japanische Werften für ein Kreditvolumen von 80 Prozent Kredite zu 5,5 Prozent über 8 Jahre offerieren können. Die japanische Regierung legt zwar Wert auf die Feststellung, daß derartige Schiffbauhilfen nur ein Teil einer allgemeinen Exportförderung sind. Dazu ist allerdings darauf hinzuweisen, daß bei einem Anteil der Schiffbauexporte von 10 Prozent am allgemeinen japanischen Export 70 Prozent aller Kredite der japanischen Im- und Export-Bank an die Werften gehen, mit anderen Worten: Nach Auffassung der japanischen Regierung ist unter allen Exportzweigen des Landes unter der aufgehenden Sonne der Schiffbau siebenmal so stark zu fördern als durchschnittlich die andere Export-Industrie!

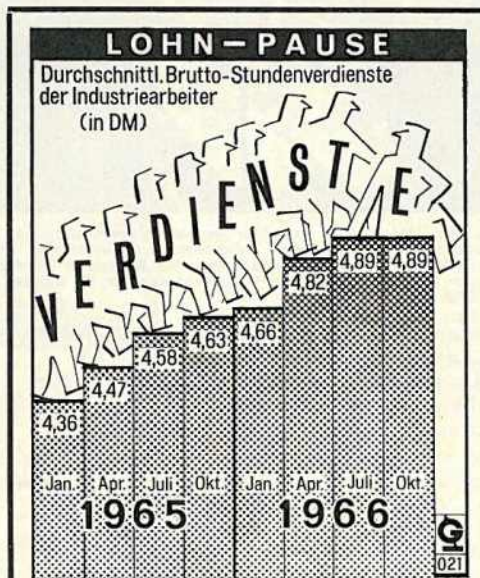
Was **Schweden** anlangt, so ist hier durch eine staatlich geförderte Exportkreditbank bewirkt, daß die Werften dieses Landes Exportkredite bis zu 50 Prozent mit einer Maximallaufzeit von zehn Jahren zu einem Zinssatz zwischen 6 und 7,5 Prozent anbieten können. **Großbritannien** hat seit über zwei Jahren seine Werften in den Stand gesetzt, Schiffbauexport-Kredite zu 80 Prozent und 5,5 Prozent Zinsen bis zu höchstens zehn Jahren Laufzeit anzubieten. Ähnliche Bedingungen gelten für **Frankreich, Italien** und für **Spanien**, das im Rahmen der mittleren und kleineren Werften sich zu einer beachtlichen Konkurrenz für entsprechende deutsche Werften entwickelt hat. Um das Bild im Sektor Exportschiffbau abzurunden, sei darauf hingewiesen, daß die **Werften unseres Landes** durch das V. Werfthilfeprogramm und durch ERP-Mittel in der Lage waren, die Kapitalmarktmittel um etwa 2,5 Prozent im Zins zu senken. Da aber im Jahre 1966 bei uns infolge der bekannten Maßnahmen der Bundesbank eine Kapitalmarktrate von über 10 Prozent angenommen werden muß, haben deutsche Werften Kredite für den Exportschiffbau allenfalls zu 7,5 Prozent anbieten können.

Werftleistungen?

An eine solche Betrachtung müssen zwei Feststellungen geknüpft werden:

1. Das Ergebnis der Wettbewerbsverzerrung im allgemeinen ist, daß an die Stelle eines echten und fairen Leistungswettbewerbs ein **künstlicher Konditionenwettbewerb** getreten ist.
2. Die Folge der ungleichen Wettbewerbsvoraussetzungen ist in Zahlen: Die deutsche Werftindustrie, die früher einen Weltanteil von 17,3 Prozent gehalten hat, ist heute auf einen entsprechenden **Anteil von 8,3 Prozent zurückgefallen!**

Ganz wesentlich hat die schon erwähnte japanische Schiffbaupolitik zu diesem Ergebnis bei-



Erster Stillstand seit acht Jahren

Das hat es seit acht Jahren nicht mehr gegeben, nämlich einen Stillstand der Verdienstenwicklung bei den Industriearbeitern. Wie das Statistische Bundesamt mitteilte, blieben die durchschnittlichen Bruttostundenverdienste im Oktober 66 mit 4,89 DM gegenüber dem Juli-Stand 66 unverändert. Natürlich beruht diese Stagnation nicht auf tariflichen Vereinbarungen. Was sich hier zeigt, ist ausschließlich der Einfluß der schlechten Konjunktur.

getragen: Dort sind im Jahre 1966 767 Schiffe vom Stapel gelaufen mit zusammen etwa 6,7 Millionen BRT. Das sind 47 Prozent der Weltneubautonnage. Japans Anteil an den bestellten, indessen noch nicht begonnenen Neubauten beträgt über 50 Prozent. Natürlich spricht dabei mit die in Japan forcierte Hinwendung zum Großschiffbau, die schlagartig erkennbar wird, wenn man weiß, daß kürzlich japanische Werften den Auftrag zum Bau von sechs Mammut-Tankern von je 160 000 BRT erhalten haben. Das allein ist mehr als der gesamte Auftragsbestand aller englischen Werften.

Wie reagieren deutsche Werften?

Hier und da kann man angesichts dieser Lage und ihrer wahrscheinlich sich fortsetzenden Entwicklung die Frage hören, was denn die deutschen Werften täten, um dem entgegenzuwirken? „Allerhand“ lautet die Antwort. Für sich allein hat die Werftindustrie auf den verschiedensten Wegen an die Bundesregierung appelliert, drei Wege zu beschreiten:

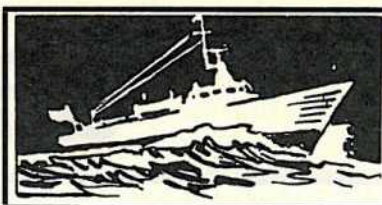
1. Marktgerechte Finanzierungsmittel für Exportaufträge und für Aufträge deutscher Reeder zu ermöglichen;
2. Die Anpassungsinvestitionen der Werften an die veränderten Marktverhältnisse zu fördern;
3. Die Abwehr künstlicher Wettbewerbsvorteile anderer Länder vorzunehmen durch die Verwirklichung der von der EWG-Kommission vorgeschlagenen Schiffbauhilfen.

Zum dritten Punkt sei darauf hingewiesen, daß sich die EWG-Kommission vor längerer Zeit schon dazu entschlossen hat vorzuschlagen, daß für drei Jahre Schiffbauzuschüsse in Höhe von 10 Prozent der Auftragswerte gewährt werden und daneben Umstellungs- und Rationalisierungshilfen zugunsten der Werften verwirklicht werden.

Bei dem zweiten Punkt muß deutlich hervorgehoben werden, daß die deutschen Werften keineswegs nach öffentlicher Hilfe rufen, ohne selbst etwas zu tun. Im Gegenteil — genauso wie die deutsche Seeschiffahrt haben die Werften seit Jahren kooperativ zusammengearbeitet. Zahlreiche derartige Möglichkeiten sind auf dem Gebiet der Konstruktion, des Einkaufs und der Produktion kostensparend angewandt worden. Natürlich hat der Umfang solcher Maßnahmen dann größer sein können, wenn von den Reedern als Auftraggebern die Vorteile gleichartiger Schiffstypen genutzt wurden. Manche Aufträge oder Auftragsserien der letzten Jahre haben bewiesen, daß hier ein ökonomisch zukunftsweisender Weg beschritten wurde. Auch die Bundesregierung hat durch ihren Wirtschaftsminister, Herrn Professor Schiller, in seiner Erklärung zur Lage der Werftindustrie zum Ausdruck gebracht, daß die Bundesregierung es begrüßen würde, wenn die Werften sich in Zukunft aus eigener Kraft durch Fusionen zu optimalen Unternehmensgrößen zusammenschließen würden, um im internationalen Wettbewerb besser bestehen zu können. Zwei derartige Zusammenschlüsse sind erfolgt, wenngleich die Wege zum Endziel grundverschieden sind. Blohm+Voss fusionierte erst mit der Stülcken-Werft und koordinierte dann die Arbeitsweise der einzelnen Abteilungen beider Unternehmen. Den anderen Weg — zunächst Kooperation, dann später und unter Berücksichtigung der in ein bis zwei Jahren gewonnenen Erfahrungen Fusion — hat die Gruppe Howaldt-Kiel, Howaldt-Hamburg und Deutsche Werft beschritten: eine Gruppe, die 40 Prozent der deutschen Schiffbaukapazität umfaßt. Im Endziel aber sind sich beide Fusionen einig: Durch Rationalisierung Kostensenkungen und damit eine weitere Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit!

Geschäftsfreunde

Was die notwendigen Finanzierungsmittel betrifft, so ist dabei die Gleichbehandlung ausländischer und deutscher Auftraggeber hervorzuheben.



Flottenumschau



Foto: E. de Jong (VDI)

Schwimmender Nachrichtensatellit schlägt weltweite Funkbrücken

Die neueste und größte schwimmende drahtlose Übertragungsstation der Welt, das Fernmeldeschiff USS „Arlington“ (14 500 t, ex Flugzeugträger „Saipan“, 14 500/18 760 t), besuchte kürzlich Bremerhaven. Die „Arlington“ ist die schwimmende, 3000 Meilen weitreichende Fernmelderelaisstation für den gesamten US-Navy-Funk- und Nachrichtenübermittlungsverkehr zwischen kleineren Schiffseinheiten und der Hauptkommandozentrale. Auf dem Deck des 208 m langen, 23,3/35,5 m breiten, 7,6 m tiefgehenden und 33 Knoten (61 km/Std.) laufenden Fernmeldeschiffes steht ein Wald mit 36 riesigen Sende- und Empfangsantennen, unter Deck reihen sich Sendesaal an Empfangssaal und Chiffrierräume an Rechenzentren.

Im März und April wurden mehrere Versorgungsschiffe zu Wasser gelassen oder in Dienst gestellt. Die Modernisierung des Troßschiffparks der Bundesmarine wird sichtbar. Die Werft Blohm+Voss hat den Kleinen Versorger „Offenburg“ (3146 BRT, 104 m Länge, 17 Knoten) abgeliefert. Diese Werft baute drei solcher Einheiten. Insgesamt wurden von diesem Typ acht Schiffe bei B+V, bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft und beim Bremer Vulkan bestellt. Diese Schiffe sollen die anderen Einheiten der Bundesmarine mit Brennstoffen, Frischwasser, Munition, Proviant und sonstigem Material versorgen. Sie laufen 17 Knoten.

Der in Lübeck gebaute Munitionstransporter „Odenwald“ (105 m Länge) wurde ebenfalls Ende März in Dienst gestellt. Er kann etwa 1000 ts Munition aufnehmen und hat ein Hochleinen-geschirr zur Abgabe seiner Ladung auf See.

Sicher ist die deutsche Werftindustrie im Schnitt der Nachkriegszeit zu etwa zwei Dritteln für ausländische Rechnung und zu etwa einem Drittel für deutsche Reederaufträge ausgelastet gewesen. Die Bedeutung der deutschen Auftraggeber ist aber mit weit über 50 Prozent für die deutschen Werften nicht zu niedrig angesetzt, weil erfahrungsgemäß die Anteile bezüglich des Reparaturgeschäftes eher zwei Drittel deutsche zu einem Drittel ausländische sind.

So ist es ebenso erklärlich wie aus einer Reihe von Gründen lebhaft zu begrüßen, daß vor einigen Wochen Schiffbauer und Reeder beschlossen haben, in Zukunft enger zusammenzuarbeiten, um die schwierige Lage von Seeschiffahrt und Schiffbau entscheidend zu verbessern. Beide Verbände haben in einem außerordentlich stark beachteten gemeinsamen Schreiben an die Bundesminister für Wirtschaft, der Finanzen, für Verkehr und den Bundesschatzminister vom 28. Februar ihre Vorstellungen über die Wettbewerbsvoraussetzungen dieser beiden als Schlüsselindustrien der Küstenländer bezeichneten Wirtschaftszweige dargelegt. Sie haben dabei betont, daß der Bau von Schiffen mehr ist als die Leistung nur eines Industriezweiges, nämlich der Werften: Mehr als 70 Prozent des Produktionswertes der Werften entfallen auf breit gestreute binnenländische Lieferungen. Sie weisen darauf hin, daß, obwohl die deutschen Werften wie auch die deutschen Reeder von sich aus bereits große Anstrengungen ge-

Damit erhält der Flottenstoß geeignete Hilfsschiffe, die die Kriegsschiffe hafenumhängiger machen und eine schnelle Ergänzung ermöglichen.

Das Wehrforschungsschiff „Planet“ wurde bereits am 15. April in Hamburg am Kai seiner Bauwerft in Anwesenheit des Staatssekretärs im Bundesverteidigungsministerium, Prof. Karl Carstens, in Dienst gestellt. Die „Planet“ wurde der Ozeanographischen Forschungsanstalt der Bundeswehr in Kiel zugeteilt, um meereskundliche und meteorologische Forschungen zu betreiben. Der Name des Schiffes soll an das Vermessungs- und Forschungsschiff „Planet“ erinnern, das in der Kaiserlichen Marine ab 1905 wichtige Beiträge zur Erforschung ferner Seegebiete leistete.

Das 1. U-Boot-Geschwader in Kiel stellte Mitte April das U-Boot „U 9“ in Dienst. Das Boot ist 44 m lang und hat eine Unterwasserverdrängung von 450 t. Es gehört zu den vier Booten, deren Druckkörper aus neuem unmagnetischen Stahl hergestellt wurde. Diese Einheiten laufen über Wasser etwa 10 Knoten, unter Wasser etwa 17 Knoten. Vertreter der Stadt Herford nahmen an der Indienstellung teil, da der Kommandant der ersten „U 9“, Kapitänleutnant Weddigen, aus Herford stammte. Weddigen hat im September 1914 mit seinem Tauchboot der Kaiserlichen Marine drei britische Panzerkreuzer versenkt und die Blicke aller Marineleute damals auf diese neue Waffe gerichtet. Die erste „U 9“ wurde nach dem Ersten Weltkrieg in Scapa Flow abgeliefert. Die zweite „U 9“, die 1935 vom Stapel lief, wurde im Zweiten Weltkrieg auf dem Landweg und über die Donau in das Schwarze Meer gebracht und ist dort 1944 gesunken.

Das Küstenwachboot „Undine“ wurde in Rendsburg für das 7. Minensuchgeschwader in Dienst gestellt.

Die Minenräumeinheiten der Nordsee sind weitgehend in das Programm zur Vorbereitung des geplanten Kollisionsschutzweges von Texel zu den Mündungen der Jade/Weser/Eibe eingespant, der später aus einer drei Seemeilen breiten Bahn für den ostwärts laufenden Seeverkehr, einer zwei Seemeilen breiten Sicherheitszone und einer drei Seemeilen breiten Bahn für den westwärts gehenden Verkehr bestehen soll. Die M-Boote räumen somit einen breiten Teil des heutigen minengefährdeten Gebiets nördlich des bisherigen Borkum-Wegs. Diese Arbeiten werden sich bis Ende 1968 hinziehen, denn es sind viele Quadratseemeilen nach einem festen Programm abzusuchen. (Siehe auch Seite 17.)

macht haben, um ihren Anteil am wirtschaftlichen Weltgeschehen zu erhalten, alle diese Anstrengungen vergebens sein werden, wenn es darum geht, „wirtschafts- und finanzpolitische Hilfen anderer Staaten mit privatwirtschaftlichen Mitteln zu bekämpfen“.

Aus diesen und anderen ähnlichen Erwägungen wird — unter voller Anerkennung des Bemühens der Bundesregierung in früherer Zeit — betont, daß es jetzt darauf ankomme, eine einheitliche und zielbewußte Schiffbau- und Schifffahrtspolitik zu verwirklichen, wozu eine Reihe von konkreten Vorschlägen unterbreitet worden ist.

Küstenländer, Werftverband und der Verband Deutscher Reeder hatten eine besondere Aktivität entfaltet, obwohl sie wie alle anderen wissen, wie die Haushaltslage des Bundes ist. Nach der Lage der Dinge und vor allem angesichts der Beschäftigungslage der Werften, die zu massiven Entlassungen von Arbeitskräften führen kann, blieb jedoch kein anderer Weg als der der sachlichen Darlegung der Fakten und Zusammenhänge. Denn hier handelt es sich, wie es der Präses der Handelskammer Hamburg, Herr Professor Stödter, in seiner letzten Ansprache vor der Versammlung eines Ehrbaren Kaufmanns formuliert hat, darum, daß „Wettbewerbsverzerrungen, die durch Maßnahmen ausländischer Regierungen ausgelöst sind, nur durch entsprechende Maßnahmen auf unserer Seite neutralisiert werden können“.

Gefährliche

Fortsetzung

Von Werner Musch

Das Meer und die Meeresbewohner haben seit jeher die Phantasie des Menschen erregt. Dazu trugen nicht wenig die Greuelthaten bei, die den Meeresungeheuern nachgesagt wurden. Noch vor wenigen Jahrzehnten gab es Schriften, die von Lebewesen zu berichten wußten, die fähig waren, Schiffe zu zerstören. Dank der im vorigen Jahrhundert begonnenen systematischen Erforschung der Meeresbewohner würde solchen Berichten heute kaum noch jemand Glauben schenken. Man ist jetzt vielmehr geneigt, die Lebewesen des Meeres zu unterschätzen. Schwimmer fürchten in tropischen Gewässern lediglich Hai- und Barracuda-Angriffe; mit schwerwiegenden Verletzungen durch andere Fische rechnen sie kaum. Vielen Schwimmern sind andere Fische, die ebenfalls tödliche Wunden zufügen können, nicht einmal bekannt.

Die in „Kehrwieder“, Novemberausgabe 1966, begonnene Abhandlung schilderte Gewohnheiten der gefährlichen Haie, ihr Aussehen und die bei einem Angriff bzw. bei einer Verletzung eines Schwimmers zu ergreifenden Maßnahmen.

Barracudas

Der große Barracuda ist im Indischen und Pazifischen Ozean vom Roten Meer bis zu den Hawaii-Inseln bekannt. Andere Arten sind weitverbreitet in den tropischen und subtropischen Gewässern der Erde. Zwischen diesen Arten gibt es einige, die in Wesen und Größe stark abweichen und von denen man nie gehört hat, daß sie Menschen angegriffen haben. Keine Barracuda-Art scheint jedoch übermäßig Furcht vor Menschen zu haben.

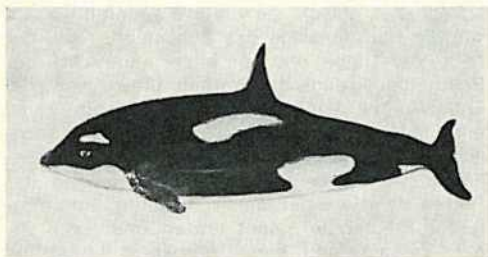
Barracudas werden durch leuchtende oder farbige Objekte angelockt und zu wahllosem Angriff animiert. Dies ist hauptsächlich in trübem Wasser der Fall, wo die Barracudas in der Sicht behindert werden.

Die durch Barracudas zugefügten Wunden unterscheiden sich von Haiwunden durch ihre Form. Barracuda-Bisse hinterlassen zwei annähernd gerade Zahnabdruck-Reihen, während Haibisse U-förmig aussehen. Barracuda-Wunden sollten mit gleicher Sorgfalt wie Haibisse behandelt werden. Ärztliche Behandlung ist erforderlich.

Beim Aufenthalt in Gewässern, in denen Barracudas anzunehmen sind, sind Schutzmaßnahmen angebracht. Jedes helle oder leuchtende Objekt im Wasser erregt ihr Interesse und ihr Angriff kann schnell folgen.

Schwertwale

Schwertwale jagen gewöhnlich in Rudeln zu 3 bis 30 Stück. Der Schwertwal — ein gezahnter Wal —



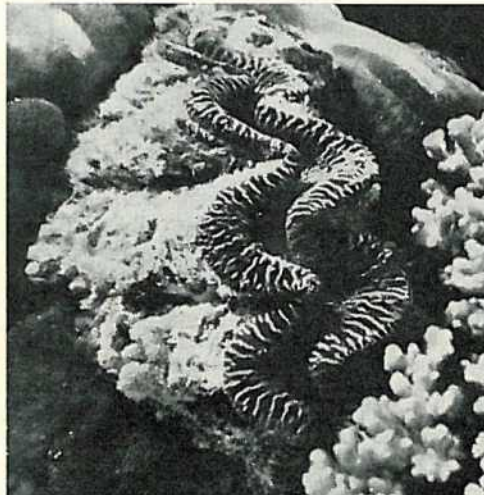
Schwertwal

ist ein gefräßiger Feind aller Lebewesen des Meeres, seine eigenen Artverwandten nicht ausgenommen. Obgleich Schwertwale nur 4,5 bis 9 m

lang werden, können sie doch, indem sie die Wolfsrudel-Taktik anwenden, viel größeren Walen gefährlich werden. Das Charakteristische an Schwertwalen ist die plumpe runde Schnauze, eine hohe schwarze Rückenflosse, ein weißer Fleck eben hinter dem Auge und auffallend pechschwarze Farbe auf dem Rücken, während der Bauch kontrastierend schneeweiß ist. Sie haben lange konische Zähne, die beim Maulschließen ineinandergreifen. Schwertwale sind schnelle Schwimmer und unerbittliche Feinde der Seehunde, Walrosse und selbst der Pinguine. Tierpsychologen haben festgestellt, daß die Intelligenz eines Schwertwals mit der eines Haushundes verglichen werden kann. So wurde zum Beispiel berichtet, daß sie beim Walejagen regelrecht mit Walfängern zusammenarbeiteten, indem sie große Wale in flaches Wasser trieben, wo sie sie leicht töten konnten.

Den Schwertwal, *Grampus oca*, gibt es in allen Ozeanen und Meeren, von der Barents-See oder Beringstraße bis zur Antarktis. Taucher und Schwimmer sollten schleunigst das Wasser verlassen, wenn diese grausamen und bissigen Mörder beobachtet werden. Schnelle Flucht ist die einzige Abwehrmaßnahme.

Riesenschnecke der Gattung Tridacna



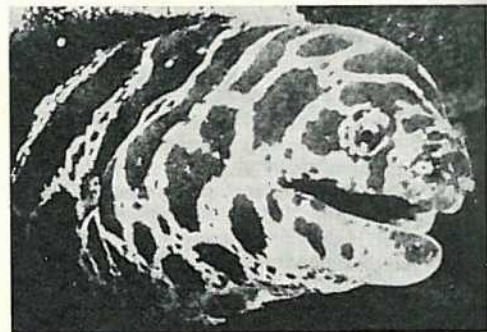
Riesenschnecke

Riesenschnecken der Gattung *Tridacna* gibt es im Überfluß in den Riffen der tropischen Gewässer im Pazifik, besonders im Großen Barriereriff, das der nordaustralischen Küste vorgelagert ist. Diese Muscheln werden 250 kg schwer und 1,2 m breit.

Hat die *Tridacna gigas* ihre Schalen geöffnet, so kann es vorkommen, daß Schwimmer oder Taucher auf das Muscheltier treten. In so einem Falle schließt die Muschel ihre Schalen; der Schwimmer wird von den zuklappenden Schalen festgehalten und muß elend ertrinken. Er kann sich befreien, indem er die beiden Schließmuskeln, die die Schalen zusammenhalten, durchschneidet.

Muränen

Muränen haben einen kräftigen, muskulösen Körper. Bis 3 m lang, können sie mit ihren messerscharfen Zähnen ernste Schäden verursachen oder mit einem Griff gleich einer Bulldogge ihre Beute bis zum Tod festhalten. Muränen sind sehr schlüpfrig und schwierig zu fassen. Sie hausen unter Felsen oder in Korallen, in Spalten und Löchern und lauern dort auf ihre Beute, greifen aber auch Menschen an, die in ihre Nähe kommen.



Muräne

Von Muränen der Familie *Muraenidae* gibt es etwa 20 Arten. Sie sind hauptsächlich in tropischen und subtropischen Gewässern vertreten. Mehrere Arten — nach Temperaturzonen verschieden — leben an der kalifornischen Küste und in europäischen Gewässern.

Vom Biß eines Muränen herrührende Verletzungen zeigen ähnliche Merkmale wie Barracuda-Wunden, darum sollten dieselben Behandlungspraktiken angewendet werden.

Beim Untersuchen von Spalten und Löchern unter Felsen oder Korallen, wo sich Muränen verborgen halten können, ist Vorsicht angebracht. Hände und Füße müssen aus Felsspalten herausgehalten werden.

Muränen sind böse Beißer, doch greifen sie im allgemeinen nur dann an, wenn sie gereizt werden.

Andere gefährliche Seetiere

Es gibt viele andere aggressive und gefährliche Seetiere, die fähig sind, den Menschen ernste Wunden oder Hautabschürfungen zuzufügen. Ein niedergegangener Flieger, ein schiffbrüchiger Seemann oder ein Taucher muß vermeiden, das Angriffsziel der folgenden Tiere zu werden, bzw. körperlichen Kontakt mit ihnen zu bekommen:

„Außenbordskameraden“

1. Riesen-Teufelsrochen (Manta birostris)

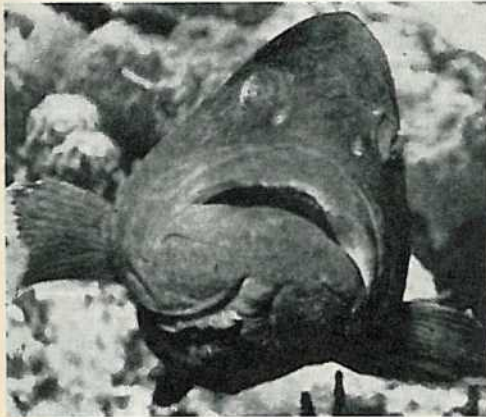
Die Manta kann eine Spannweite von 6 m und ein Gewicht von 1500 kg erreichen. Sie ist wegen ihrer Größe gefährlich; ferner ihrer Kopfflossen wegen, die mit sehr grobkörniger Haut bedeckt sind. Sie können bei Berührung zu starker Hautabschürfung führen. Bei Taucherarbeiten zeigt die Manta an den Luftblasen insofern neugieriges Interesse, als sie die Ursache der Blasen zu erforschen versucht. Dabei kann es zu Verwicklungen mit den Luftschläuchen kommen. Normalerweise schwimmt die Manta oder sonnt sich an der Wasseroberfläche. Gern springt sie aus dem Wasser, in das sie mit donnerndem Aufklatschen zurückfällt. Die Manta ernährt sich von Plankton, kleinen Fischen und Krustentieren. Ihre Farbe ist rötlich-braun bis schwarz oben und heller unten.

2. Seelöwen

Seelöwen sind gewöhnlich friedliche Tiere. Nur während der Paarungszeit sind die größeren Bullen reizbar und aggressiv. Taucher und Schwimmer werden dann unter Umständen von ihnen gebissen, während sie sonst nur neugierig sind. Seelöwen halten ihr Paarungsgeschäft in den Sommermonaten in der erwärmten Küstenregion ab.

3. Riesen-Zackenbarsch (Serranidae)

Der Zackenbarsch, auch „Grouper“ genannt, erreicht 2,5 m Länge und 300 kg Gewicht. Er ist ungewöhnlich neugierig und kühn, darum sind große „Grouper“ für Taucher und Schwimmer recht ge-



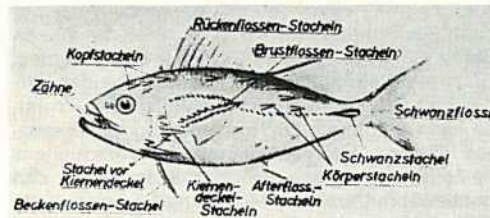
Zackenbarsch

fährlich, und zwar weniger ihrer Veranlagung nach als durch ihre Größe, ihren mächtigen Hunger und ihr furchtloses Benehmen. „Grouper“ halten sich gewöhnlich in Felsen, Höhlen oder alten Wracks verborgen.

Stechende Seetiere

Die Fähigkeit der Stechrochen, andere Lebewesen durch ihren Stich tödlich zu verletzen, wurde schon in früher griechischer Literatur beschrieben. Viele Autoren der vorigen Jahrhunderte, wie auch Berichte der jüngsten Vergangenheit, wiesen wiederholt auf das Unheil hin, das stechende Seetiere den Menschen zugefügt hatten. Während Fisch-

stiche also schon vor Jahrhunderten als Gefahr erkannt wurden, blieb die Ursache vieler Krankheiten, die oft zur Arbeitsunfähigkeit des Verletzten führte, bis vor wenigen Jahren verborgen. So wurde zum Beispiel festgestellt, daß die Schwamm-Fischermannskrankheit nicht durch den Schwamm verursacht wird, sondern durch die stechenden Tentakeln (Fühler) sehr kleiner Seeanemonen, die am Schwamm haften.



Das Bild zeigt die Waffen der Fische, mit denen sie sich verteidigen bzw. angreifen können

A. Wirbellose Tiere

Die giftigen, wirbellosen Tiere, die Verletzungen durch Stechen zufügen, können in vier Hauptgruppen eingeteilt werden, und zwar in:

1. Die Hohl- oder Sacktiere, einschließlich der Korallen, Seeanemonen, Quallen, Polypen und Schwämme.
2. Die Weichtiere (Mollusca), einschließlich der Manteltiere und Kopffüßer (Kraken, Tintenfische).
3. Die Ringelwürmer, einschließlich Blutwürmer und Borstenwürmer.
4. Die Stachelhäuter oder Seeigel.

Hohltiere (Coelenteraten)

Korallenpolypen und Seeanemonen der Coelenterate-Gruppe werden vielfach für Schwämme gehalten, während sie in Wirklichkeit eine höher entwickelte Tiergruppe darstellen.

Der Name HohlTier wird von den beiden griechischen Worten „koilos“ (hohl) und „enteron“ (Eingeweide) abgeleitet. Die Coelenteraten sind also hohlbäuchige Tiere. Das besagt, daß diese „Hohltiere“ im wesentlichen aus den Hohlräumen



des Darmsystems bestehen. Ein Beispiel dafür ist die Seeanemone. Sie stellt ein sackähnliches Gebilde mit einer Öffnung, dem Mund, dar, der von einem konzentrischen Kreis ausdehn- und zusammenziehbarer hohler, gestreckt kegelförmiger Tentakeln (Fangarme) umgeben ist. Interessant sind die mikroskopisch kleinen Nesselzellen, die zum Futterfangen und zur Verteidigung dienen. Die Nesselzellen, auch Nematocyst, Stechzellen und Stechkapseln genannt, bestehen aus langen Tentakeln, die bei Berührung einen Stachel in Bewegung setzen, der von einem Hohlfaß gefolgt wird. Durch diesen Faß wird eine lähmende Droge in das Opfer eingespritzt. Die Nesselzellen sind Ursache vieler Krankheiten bei Tauchern ohne Schutzanzug, Schwammfischern und sonstigen im Wasser tätigen Arbeitern.

Die Hohltiere setzen sich aus drei Unterstämmen zusammen. Einige Exemplare werden im folgenden beschrieben:

1. Hydratieri

Die am häufigsten anzutreffenden Hydratieri, die alle Nesselzellen besitzen, sind:

a) Die Feuerkoralle (*Millepora alcornis*), eine unechte Koralle, die manchmal auch Stechkoralle genannt wird. Feuerkorallen gibt es zwischen den echten Korallen in den warmen Gewässern des tropischen Stillen und Indischen Ozeans, im Roten und Karibischen Meer.



b) Die „Portugiesische Galeere“ (*Physalia physalis*), der „Segler vor dem Winde“, wird oft fälschlich für eine Qualle gehalten. Diese Hydra lebt im Mittelmeer und in allen tropischen Ozeanen. Sie schwimmt an der Oberfläche des Wassers. Ihre Nesselfäden können metertief im Wasser nachschleppen.

2. Quallen (Medusen)

Es gibt viele Quallenarten. Als besonders gefährlich angesehen werden:



a) Die Seewespe, *Carybdea alata* (Bild), die die tropischen Gebiete aller Ozeane bewohnt.

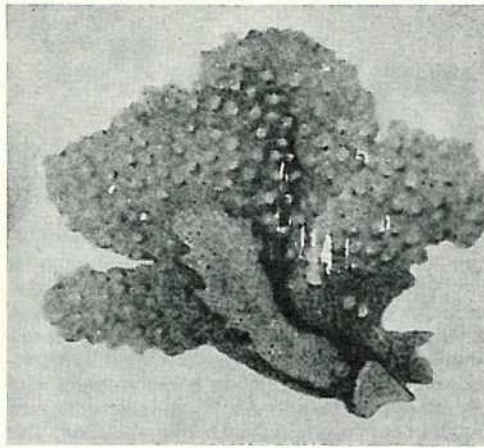
b) Die Seewespe (*Chiropsalmus quadrigatus*) ist ein besonders gefährlicher Bewohner von australischen und philippinischen Gebieten und des Indischen Ozeans. Eine weniger gefährliche, aber verwandte Art gibt es im Atlantischen Ozean.

c) Die Seenessel (*Dactylometra quinquecirrha*) ist eine weitverbreitete Art, die es nördlich in den Küstengewässern von Neu England, aber auch in allen tropischen Gebieten gibt.

3. Seeanemonen und Korallen

Von den Seeanemonen und Korallen sind folgende Arten giftig:

a) Die Eichhornkoralle, *Acropora palmata* (Bild). Sie bewohnt die Halbinsel Florida, die Bahama-Inseln und Westindien.



Eichhornkoralle

b) Die Seeanemone (*Actinia equina*). Sie bewohnt den Atlantik vom Golf von Guinea bis zur Arktis, das Mittelmeer, das Schwarze und Asowsche Meer.

c) Die Rosenanemone (*Sagartia elegans*). Sie bewohnt das Mittelmeer und den östlichen Atlantik von Island bis zur afrikanischen Küste.

Die Tentakeln (Fangarme) der Hohltiere können zum Halten oder Verwickeln der Beute ausgebildet sein. Im ersten Fall sind sie klebrig, im zweiten ziemlich lang. Die Nesselzellen befinden sich in der äußeren Gewebeschicht der Fangarme. Sie können mit unter der Haut versteckten Giftspritzen verglichen werden. Es sind kunstvolle Waffen, die bei Berührung des Tierchens sofort abgeschossen werden. Ein Schwimmer, der eine Qualle streift, kann durch buchstäblich tausend winzige Giftwaffen oder kurze Zeit stechende Organe verletzt werden.

Die Folgeerscheinungen von Hohltierstichen variieren gemäß der Hohltierart und örtlichen Lage der Verletzung. Auch reagieren die verletzten Personen verschieden. Im allgemeinen verursacht die Berührung eines Hohltieres lediglich ein Brennen der Haut, das mit Eiterung und Anschwellung verbunden sein kann. Die Seewespe (*Chiropsalmus*) ist dagegen ein höchst giftiges Lebewesen und kann den Tod eines Menschen in drei bis acht Minuten verursachen.

Die Stechsymptome variieren von einem leichten Brennen oder Stechgefühl bis zu einem klopfenden Schmerz, der die Bewußtlosigkeit des Gestochenen zur Folge haben kann. Der Schmerz kann örtlich begrenzt sein oder zur Achselhöhle, Leistengegend oder Unterleib ausstrahlen. Einer zunächst örtlichen Rötung kann Schwellung, Blasenwerfen oder kurzfristige Hautblutung folgen. Eintreten können Nervenschock, Muskelkrampf, Bewußtlosigkeit, Übelkeit, Erbrechen, starke Rückenschmerzen, Schäumen des Mundes, Zusammenziehen der Kehle, Verlust der Sprache, Atemnot, Lähmung, Delirium, Krämpfe und schließlich der Tod.

Durch sofortige Behandlung müssen die Schmerzen gelindert, die Giftwirkung gemildert und der Schock unter Kontrolle gebracht werden. Zur Schmerzerleichterung kann Morphium angewandt werden. Durch den Mund eingegebene Arzneimittel oder örtlich aufgetragene Salben können wertvoll sein. Die verletzte Haut wurde mit Erfolg mit Olivenöl, Äthylalkohol, doppelkohlensaurem Natron und verdünntem Ammonium-Hydroxyd behandelt. Künstliche Atmung, Reizmittel und andere Maßnahmen können nötig werden. Ein spezielles Gegengift ist bisher nicht bekannt.

Man sollte sich hüten, mit den Tentakeln der Hohltiere direkten Kontakt zu bekommen. Die Ten-

takeln können 15 m nachschleppen, darum muß Quallen in großem Bogen ausgewichen werden. Gummianzüge oder dicke wollene Unterwäsche haben sich als nützlicher Schutz erwiesen. Auch tote Quallen, die am Strand gefunden werden, sind gefährlich, da die Nesselzellen wirksam bleiben. Wassermassen, die vom Sturm gegen die Küste getrieben wurden, enthalten viele Tentakel-Fetzen. Jeder Fetzen kann eine Wunde zufügen. Schwimmer, die mit Quallen in Berührung kamen, sollten das Wasser verlassen und sich in Behandlung begeben. Das sofortige Waschen der Kontakt-Hautfläche mit verdünntem Ammonium oder Alkohol ist angebracht. Mineral- oder Babyöl kann die Stechempfindung lindern.

Korallenschnitte

Häufig kommt es vor, daß Arbeiter, die in tropischen Gebieten im Wasser arbeiten müssen, sich an den steinigen Korallen verletzen. Die kalkhaltigen, rasiermesserscharfen Kanten verursachen Wunden, die im allgemeinen nur langsam heilen. Läßt man Korallenschnitte unbehandelt, so können sie in eitrige Entzündungen übergehen. Stechzellen, ähnlich denen der Quallen, können den Heilungsprozeß erschweren. Rote Ränder und Jucken sind oft die erste Reaktion auf gewöhnliche Korallenschnitte.

Nach Verletzungen an Korallen sollte die Wunde sofort gereinigt, die Korallenteile entfernt werden. Nach der Reinigung sollte ein keimtötender Verband angelegt werden. Ist die Verletzung schwer, so kann Bettruhe oder Hochlagerung des verletzten Gliedes erforderlich werden. Verschiedene heiße Breiumschläge und Verbände haben sich gut bewährt. Durch den Mund eingenommene oder örtlich angewandte Antihistamin-Arzneien können das Los des Patienten erleichtern.

Eine Tätigkeit in der Nähe von Korallen erfordert das Tragen von zweckmäßiger Schutzkleidung. Schwere Schuhe, Handschuhe und Arbeitskleidung werden helfen, direkten Kontakt mit Korallen zu vermeiden.

Weichtiere (Mollusken)

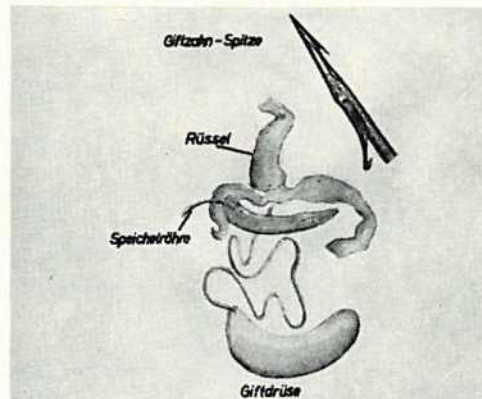
Das Wort Mollusken leitet sich von dem lateinischen Wort „mollis“ = weich ab. Der Ausdruck Weichtiere bezieht sich darauf, daß der Körper im Vergleich zur Schale weich ist.

Es gibt zwei Weichtier-Gruppen, die durch ihren giftigen Stich oder Biß dem Menschen gefährlich werden können:

1. Weichtiere mit einem spiralförmig gewundenen Kalkgehäuse, den Schnecken (Gastropods), auch Bauchfüßer genannt.
2. Weichtiere ohne Gehäuse, wie Krake oder Tintenschnecke, den Cephalopods, auch Kopf-füßer genannt.

Schnecken (Gastropods)

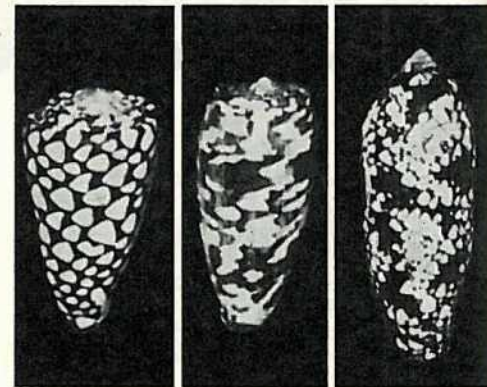
Zu den Gastropods gehören alle Land-, Frischwasser- und Meeresschnecken. Das Charakteristische an ihnen ist das einschalige Kalkgehäuse, das nur bei den Wegschnecken fehlt, der ausgeprägte Kopf mit ein oder zwei einstülpbaren Fühlerpaaren („Hörnern“) und die langgestreckte Kriechsohle.



Giftzahn-Spitze

Kegelschnecken werden seit langer Zeit wegen ihres hübschen Gehäuses gesammelt. Es gibt mehr als 400 Arten. Mehr als die Hälfte besitzen rinnen- oder röhrenförmige Zähne, die Ausführungsgänge einer großen Giftdrüse sind (Bild). Der Biß kann beim Menschen tödlich wirken.

Man kann die Schnecken am Strand kriechen sehen oder unter Felsen oder in der Nähe von Korallen finden.



Coronaxis marmoreus

Dendroconus stiatius

Regiconus aulicus

Zu den gefährlichsten Schnecken gehören folgende Arten:

1. *Regiconus aulicus*. Die *Regiconus aulicus* bewohnt den Pazifik von Polynesien bis zum Indischen Ozean.
2. *Rollus geographus* bewohnt den Indischen und Pazifischen Ozean von Polynesien bis Ostafrika.
3. *Coronaxis marmoreus* bewohnt den Pazifik von Polynesien bis zum Indischen Ozean.
4. *Dendroconus stiatius* bewohnt den Indischen Ozean von Australien bis Ostafrika.
5. *Darioconus textile* bewohnt den Stillen und Indischen Ozean von Polynesien bis zum Roten Meer.
6. *Tuliparia tulipa* bewohnt den Stillen und Indischen Ozean von Polynesien bis zum Roten Meer.

Die Giftorgane der Kegelschnecken befinden sich in der Nähe der Schneckenhausöffnung. Der Giftzahn wird in das Opfer hineingestoßen, und das Gift — so glaubt man — unter Druck in die Wundenöffnung hineingedrückt.

Der Stich einer Kegelschnecke äußert sich gewöhnlich durch Hautbrennen; ferner erstarrt die Umgebung der Wunde. Das Erstarren und die pickelnde Empfindung können sich schnell ausbreiten und sich in einzelnen Fällen bis zum Mund ausdehnen. Lähmung und Bewußtlosigkeit können folgen. Schließlich kann das Herz aussetzen und der Tod eintreten.

Spezielle Gegenmittel für Kegelschnecken-Stiche gibt es bis jetzt noch nicht. Beim Behandeln sollte man den Schmerz zu mildern, die Giftwirkung abzuschwächen und Nebeninfektionen zu verhindern suchen. Die Wunde sollte sofort ausgespült und mit keimfreier Saline gewaschen werden. Das Gift versuche man durch sofortiges Ausaugen zu entfernen. Oft ist es angebracht, vorher die Wunde durch einen kleinen Schnitt zu vergrößern. Ist ein Arm oder ein Bein verletzt, so ist ein halbstündiges Bad in heißem Wasser zu empfehlen; sind andere Körperteile verwundet, so sind heiße Kompressen vorzuziehen. Kann mit der Behandlung erst später begonnen werden, so sollte Antibiotikum (zum Beispiel Aureomycin) verabreicht werden. Der Verletzte sollte warm gehalten werden. Möglichst schnelle ärztliche Behandlung ist anzustreben. Im übrigen ist wie bei Fischstichen im allgemeinen zu verfahren. Kegelschnecken, die noch leben, sollten stets vorsichtig gehandhabt werden.

Wird fortgesetzt

Im Lande der Papua

Wer nach Neuguinea, der zweitgrößten Insel der Erde, kommt, sieht sich einem riesigen Land mit gewaltigen Entfernungen gegenüber. Bis vor kurzem gab es dort keine Straßen und Wege, sondern nur schmale Buschpfade, die oft unvermittelt im Urwald endeten. Der größte Teil der Insel ist von Gebirgen bedeckt, deren Gipfel sich bis über 5000 m erheben. Bis etwa 3000 m sind die Berge mit dichtem, tropischem Regenwald bedeckt.

Die Papua, wie die Bewohner Neuguineas allgemein genannt werden, zählen zu den rückständigsten Völkern der Erde. Aber obwohl sie keine Schrift kennen, haben sie einen reichen Schatz an mündlichen Überlieferungen. Ihre „politische“ Zersplitterung ist groß. Oft bestehen die Stämme nur aus wenigen hundert Seelen. Selbst im relativ dichtbevölkerten Hochland gehören nicht mehr als 3000 Menschen zu einem Stamm. Die Häuptlinge sind lediglich Vertreter der Gemeinschaft; sie dürfen nur zusammen mit den älteren Männern den Stamm führen. Diese Zersplitterung ist vor allem die Folge zahlloser Stammesfehden, die die Menschen veranlaßten, schwer zugängliche Wohnplätze aufzusuchen. Infolge der jahrhundertelangen Isolierung entwickelten sich die einzelnen Dialekte zu — einigen hundert! — Sprachen. Auch das ist mit ein Grund dafür, daß es in der Regel keinen Frieden zwischen den Dörfern gibt. Die weitere Folge davon ist, daß die Dorfbewohner nur ihre unmittelbare Umgebung kennen. Der Fremde ist bei ihnen rechtlos; er genießt nicht den Schutz von Gesetzen.

In der Vergangenheit verbanden viele Stämme mit ihrer Kriegsführung einen Kannibalismus, der allerdings nicht im Charakter der Menschen, sondern in ihrer Religion begründet liegt. Es gibt Beispiele genug dafür, daß es den Papua selbst oft vor ihren Grausamkeiten schauderte. Sie glaubten, daß in allen Dingen eine Macht ihren Sitz hat, durch die man das Leben bewahren kann. Zudem ist es Pflicht jedes einzelnen, seine Lebenskraft zu mehren. Das kann er erreichen, indem er sich fremde Macht aneignet. Neben dieser Kraft verehren die Papua Dämonen und Geister. Die Dämonen sind meist feindliche Mächte, die man fürchtet, die Geister die Seelen der Verstorbenen. Von ihnen verspricht man sich Hilfe, doch besteht kein echtes Vertrauensverhältnis.

Viele Stämme kennen kaum noch Opfer und Gebet; denn fast überall hat die Magie — insbesondere die schwarze Magie — das Religiöse verdrängt. Um sich gegen die Mächte zu schüt-



Foto: Greta Robok

Bei den Papuas kann man mit Strip-tease niemand aus dem Urwald locken.

zen, müssen die Papua die genauen Verhaltensmaßregeln ihrer Tradition einhalten, die den großen Erfahrungsschatz der Verstorbenen in sich aufgenommen hat. Die Tradition bindet den einzelnen so fest an seinen Blutsverband, seine Sippe oder seinen Stamm, daß er keinerlei Freiheit mehr besitzt. So versteht sich der Papua ganz als Glied einer Gemeinschaft, die ihm äußere Sicherheit und innere Geborgenheit gibt. Verläßt er diese Gemeinschaft, dann verliert er jede Existenzmöglichkeit.

Mit dem Einbruch der Technik während des 2. Weltkrieges und dem zähen Vordringen der Zivilisation nach Kriegsende in ihr Land sind die Papua völlig verwirrt worden. Ein Beispiel dafür ist die „Cargo-Bewegung“, die seit dem Krieg — die Ansätze dazu liegen allerdings weiter zurück — auf Neuguinea und auf vielen anderen Südseeinseln die Bevölkerung in ihren Bann gezogen hat. Das Hauptproblem der Papuas ist nicht die Bewältigung der Vergangenheit, sondern die der Zukunft.

Diesen Beitrag über Neuguinea zwischen Steinzeit und Industriekultur entnahmen wir dem Novemberheft 1966 der Zeitschrift „KOSMOS“.

Lotse durch die Speisekarten

Südafrika

Mehrere Jahrhunderte sind notwendig gewesen, um die Einwandererströme verschiedener europäischer Staaten zu einer gemeinsamen Nation zu verschmelzen. Engländer und Franzosen, Holländer und Deutsche, alle haben irgendwo einen Teil dazu beigetragen, den Charakter dieses Landes zu formen und zu etwas Neuem, Gemeinsamem wachsen zu lassen. Dieser Verschmelzungsprozeß spiegelt sich auch in der südafrikanischen Küche wider.

Mehrere Komponenten spielen hierbei eine Rolle. Aus den Auswandererländern wurden beliebte Rezepte mitgebracht, die im Lande erhältlichen Zutaten erforderten häufig eine Abänderung, und die Unabhängigkeit in der Versorgung der einzelnen Siedlerfamilien führte zur Bevorzugung solcher Lebensmittel, die sich auch über Wochen und Monate hielten. Das Gewürz der Speisen schließlich brachten die malaiischen Köche, die auf den Spuren der Holländer von den Sundainseln in die Kapprovins verschlagen wurden. Die Speisekarte Südafrikas ist daher für den Feinschmecker ein geopolitischer Geschichtsatlas.

Zu den beliebtesten Gerichten Südafrikas gehört Bobotie. Es ist ein Hackfleischauflauf mit Zwiebeln und in Milch eingeweichem Weißbrot. Den Geschmack erhält es durch Curry, Pfeffer, Safran, Lorbeerblätter und Mangochutney.

Eine andere Spezialität nennt sich Sosaties. Wer sie im Restaurant bestellt, erhält ein Fleischgericht, das an Schaschlik erinnert. Nimmt man dann jedoch die einzelnen Häppchen Hammel- oder Schweinefleisch vom Spießchen, so schmeckt man schnell, daß hier auch das indonesische Saté Pate gestanden hat.

Wer sich weiter auf den Pfaden des Lukull vorwagen möchte, kann es mit einem Cap-Seerosen-Ragout versuchen. Bestandteile sind hierbei Hammelfleisch, Seerosen und Sauerampfer. Zum Garen wird ausnahmsweise etwas Wein hinzugenommen. Das ist insofern ungewöhnlich, als die malaiischen Köche nie Wein zu Speisen nehmen und sich mit dieser Gewohnheit bei den meisten Gerichten sogar gegen den Einfluß französischer Rezepturen durchsetzen konnten.

Europäisch blieb dagegen die Sitte, zum Essen Wein zu trinken. Hierzu sollte man sich in Südafrika genügend Zeit nehmen, denn es gibt wenig Plätze auf der Welt, an denen ein so guter und so gepflegter Wein wächst. Wer allerdings zur Kaffeezeit auf einen Tropfen Alkohol Appetit verspürt, wählt den Likör, der Südafrika in allen internationalen Bars vertritt, den „van der Hum“. Sein geistiger Urgroßvater war der Curacao, doch hat er es zu einer eigenständigen Art gebracht. Man sollte das Land nicht verlassen, ohne auch ihn gekostet zu haben.

Goldfischchen und Lilian II

Von Süstu

Siebzehn Jahre alt war dieses reizende Geschöpf und hieß Lilian. Mit ihren Eltern machte sie eine Vergnügungsreise nach Ostasien. Wir hatten sie Goldfischchen getauft nach ihrem roten Badeanzug. Sie war der Traum unserer schlaflosen Matrosennachmittage.

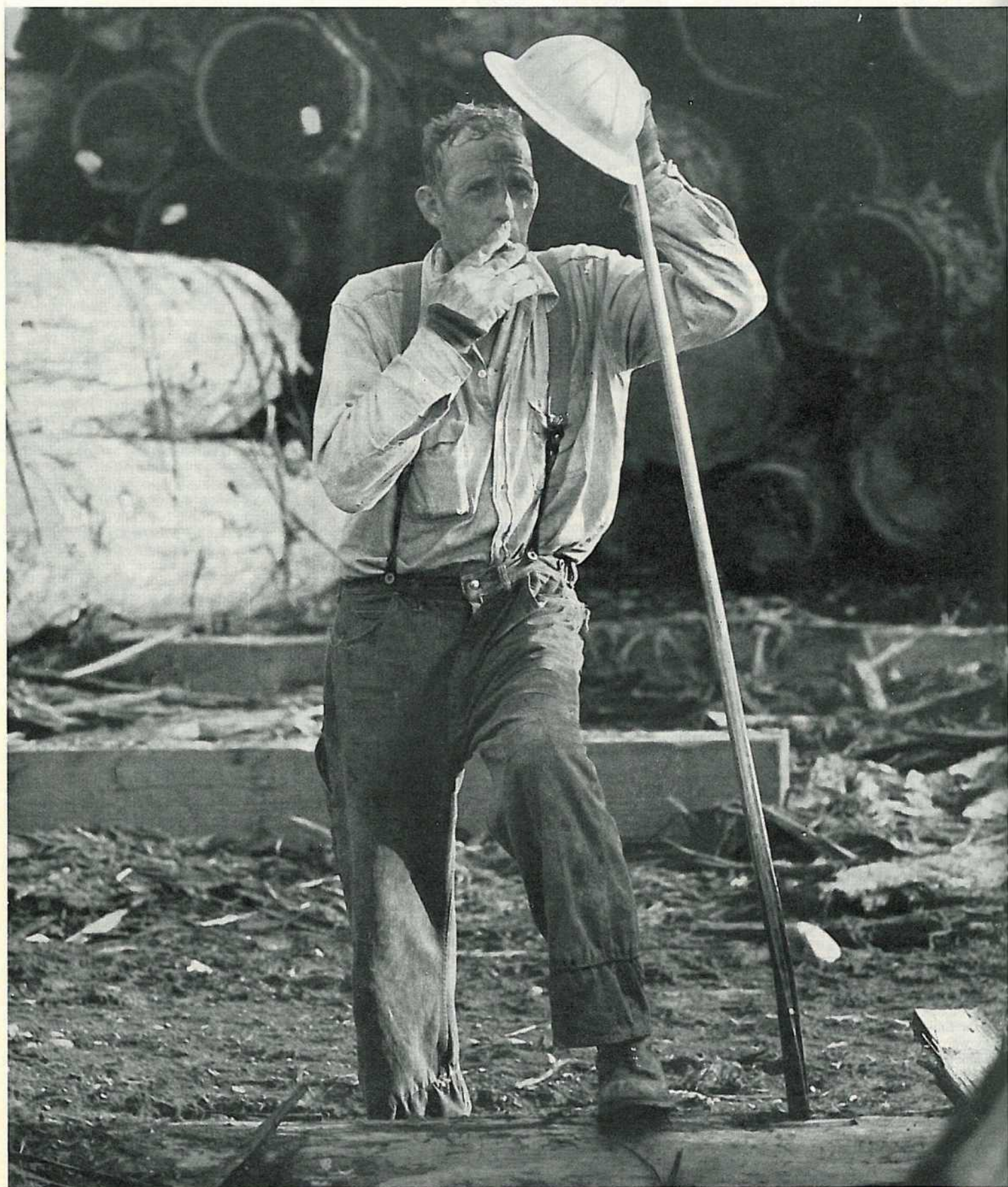
Das von uns selbst gebaute Schwimmbad stand auf dem Achterdeck. Jeden Morgen hatten wir nun von der Mannschaftsmesse aus einen herrlichen Anblick, wenn das süße Mädchel über Deck kam. Ihr Bademantel glitt von den Schultern und schon war Goldfischchen fertig zum Sprung ins Schwimmbad. Die weiße Badekappe leuchtete noch einmal auf in der Sonne und dann war es erstmal wieder vorbei mit unserem Fernsehen durchs Bullauge. Später kletterte die kleine Nixe wieder aus dem Bad. Die Kappe wurde abgenommen, das hübsche Köpfchen geschüttelt und schon ringelten sich die hellblonden Locken wieder über den Ohren. Wir vergaßen bei dem

schönen Fernsehprogramm ganz die Frühstückszeit und auf einmal stand der Bootsmann in der Tür und sagte: „Törn to!“ Eines schönen Tages, als wir nach Feierabend noch bei einer Flasche Bier zusammensaßen, gesellte sich Oliva, unsere Stewardess, zu uns. Sie war bestimmt keine Schönheitskönigin, aber wir mochten sie alle sehr gern, denn sie hatte ein gutes Herz. Oliva erzählte uns, daß ein Kammersteward hinter Goldfischchen her sei. Er opferte viel von seiner Freizeit, um schön zu sein und den Charmeur zu spielen. Obwohl wir noch kein Wort mit Goldfischchen gesprochen hatten, wollten wir doch nicht, daß sie in diese ausgelegten Liebesnetze ging.

Wir waren beim dritten Kasten Bier angelangt, da hatten wir einen Plan zurechtgelegt und Oliva war nun voll und ganz unsere Verbündete geworden. Mit deutschen und englischen Worten wurde ein Liebesbrief geschrieben. Dieser Brief

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 14

**Preisträger unseres Fotowettbewerbes für Seeleute
Smoktime für das Schiff (rechts)
und für einen Schaueremann (links).**





Ich stand an der zugigen Ecke Fruchtallee/Eppendorfer Weg, wo die 14 über den Pferdemarkt zur Reeperbahn rollt. Neben mir der prallgefüllte Seesack, treuer praktischer Begleiter auf meinen Reisen und durch keinen Koffer aus der Favoritenstellung zu verdrängen. Sie kam auch, wie immer mit ein paar Minuten Verspätung, heftig klingelnd angebraust, und ich stieg in den Sambawagen ein.

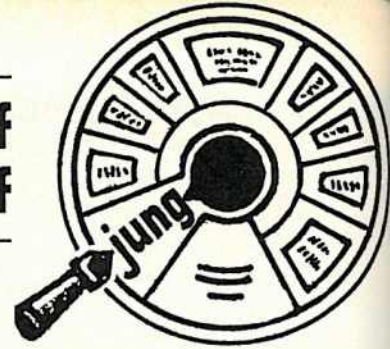
Aus stieg ich in Gizeh und stand vor den drei Pyramiden. Dazwischen lag eine eintönige Schiffsreise auf der „Gdynia“ vom Svenska Lloyd von Hamburg nach Port Said.

Es gibt fast tausend Gründe, um ein Schiff zu wechseln. Ich wollte nur meine schwedischen Sprachkenntnisse erweitern, die so miserabel waren, daß ich mich selbst nicht verstand. Zwar hatte ich gewisse

der Schule zum Leidwesen meiner Lehrer vermissen ließ. Allein der Wortreichtum vermehrte sich, aber mit den dazugelernten Wörtern konnte ich höchstens einem betrunkenen Hafenarbeiter imponieren. In Port Said wurden wir aufgehalten, weil unsere Maschine nicht mehr so wollte, wie die Maschinisten es erwarteten, die keine Rücksicht auf ihr Alter nahmen.

Ich aber nutzte die Gelegenheit und erbettelte mir von einem Hamburger Frachter eine dicke Schwarzbrotsschnitte. Ich aß sie trocken wie sie war, und sie schmeckte köstlich nach dem süßen Brot, daß ich meinem Magen sonst zuführen mußte. Das Essen an Bord war tadelloos, aber mein deutsch aufgezogener Magen zeigte sich nationalistisch. Dagegen kann man nichts machen. Mit der frischen Schwarzbrotsschnitte

Telegraf auf



station hinter mir herrante und was von Monney, Geld und Plaster schrie. Diese „Bakschischiten“ lassen einen wirklich nicht in Ruhe und verderben einem jeden Kunstgenuß. Aber ich hatte meine selbstentwickelte Spezialmethode, die zwar nicht gerade christlich aber wirksam war.

Ich baute mich vor ihm auf und drohte energisch mit der Polizei — er mir auch. Das ging so hin und

den Teufel verschachert. Mein Hemd war pitschnaß und meine Kehle pulvertrocken.

Mit letzter Kraft raffte ich mich auf und stürzte ins „Mena-House“, um mich in eisgekühltem Zitronenwasser zu ertränken.

Selbst die Pyramiden kamen mir von hier aus betrachtet sehr eindrucksvoll und schön vor. Sogar mein Verstand regte sich wieder zaghaft. „Wonderful, very nice!“ hörte ich eine Touristin ausrufen. Sie hatte nicht so unrecht, aber welch eine Kraftverschwendung um den Unsterblichkeitsglauben! Ich zahlte und ging mir die Sphinx ansehen, um später zu Hause vor der Mattscheibe so ganz nebenbei sagen zu können:

„War schon mal da, weiß nicht, was die Leute daran finden.“ Vor der Riesenstatue stand eine alte Bekannte, die junge Engländerin vom Begrüßungskomitee, die erschauernd den Menschenkopf auf dem Löwenleib betrachtete.

Ich schritt weiter. Über 4000 Jahre stand das Fabelgeschöpf schon ohne eine Miene zu verziehen da und keiner weiß wie lange es noch muß. Als ich zurückkam, stand die Engländerin immer noch unbeweglich auf der gleichen Stelle, während ihr ein „Klauschischite“ aus der Handtasche die Geldbörse herausphixte.

Es wurde Zeit, daß ich mich auf den Heimweg machte. Ich war von dem anstrengenden Ausflug nicht enttäuscht, aber vielleicht hatte ich zuviel davon gelesen. Das war ein Fehler. Man sollte sich nicht jeden Traum erfüllen. Als ich eine Taxe herbeiwinkte, stand plötzlich die Engländerin neben mir, deren Taschengeld jetzt ein kleiner Fellache verjubilte. Ich nahm sie mit nach Kairo.

Als ich ganz früh am Morgen in Port Said aufkreuzte, war von der „Gdynia“ kein Schraubenwasser und keine Rauchwolke mehr zu sehen. Selbst einen Abschiedsbrief hatten sie vergessen zu schreiben. Auf nichts in der Welt kann man sich mehr verlassen. Ich hatte eine Wut im Bauch, auf die Pyramiden, auf die Schwarzbrotsschnitte, auf den Kapitän, auf die Maschine, auf Ann, nur nicht auf mich.

Zum Teufel mit dem alten Pott.

Als ich ihn in Ismaila erwischte, hatte ich noch genau einen Plaster in der Hosentasche. An Bord aber hatte man mich noch gar nicht vermißt. So wichtig war ich!

Es dauerte sehr lange, bis ich über das Abenteuer wieder lächeln konnte. War doch sehr schön, als Seemann muß man die Feste eben feiern, wie sie fallen.

Mit der Linie 14 zu den Pyramiden

Von Kapt. Kurt Gerdau

Bedenken, wie es mir auf dem fremden Pott ergehen würde, denn außer dem dritten Ingenieur war ich der einzige Deutsche unter den rauhen Nordländern. Die anderen waren eine Reise vorher alle ausgestiegen. Zum Glück hat man ja Hände, die, richtig geschwungen, eine wertvolle Sprachhilfe ergeben. Um es vorwegzunehmen, meine Sprachkenntnisse blieben wie sie waren. Vielleicht fehlte mir auch der richtige Lernerifer, den ich schon in

im Magen erwachten auch meine anderen Lebensgeister wieder. Ich fuhr nach Kairo, um die Pyramiden in der Gegend näher zu untersuchen.

Dort angekommen, sprang ich in die Linie 14, sie hatte keine verglasten Fenster, und das Ein- und Aussteigen war dadurch viel bequemer. Außerdem brauchte man nicht zu bezahlen. Das nennt man Kundendienst! Um so mehr wunderte ich mich über den Kerl, der an der End-

her. Keiner gab nach, bis die Straßenbahn klingelte und er davonrannte. Um uns herum hatte sich schon eine größere Gruppe von Touristen versammelt, die eifrig die Auslöser an ihren Kameras spielen ließen, darunter auch eine junge Engländerin, die ihren Fotoapparat wie einen Busen trug.

Als ich später zurückfahren wollte, mußte ich mir eine Taxe nehmen, denn als ich in die Tram einstieg, stand vor mir der Bursche, der mich vor zwei Stunden belästigt hatte. Es war der Schaffner.

Das aber war viel später, und davon ahnte ich noch nichts, als ich endlich vor den alten Pyramiden stand. Um mich herum ein Treiben und Lärmen wie auf dem Bremer Freimarkt.

Die Dinger waren ja ganz schön hoch, und mich reizte die Panoramaaussicht, die man von oben haben würde. Mit dem Mut eines Alpinisten und der Ausdauer eines Flachländers begann ich den Aufstieg. Je höher ich gelangte, desto unsinniger kam mir mein Begehren vor. Ich schüttelte den schweißnassen Kopf, brummte etwas von „gibt ja doch nichts zu sehen“, um mich selbst zu entschuldigen, was vollkommen gelang, und kletterte wieder hinab.

Von hier unten sahen die Weltwunder auch imponierender aus. Ich setzte mich in den Schatten, verschmähte das Kamel, das man mir anbot, weil ich Angst hatte, da ganz oben wüstenkrank zu werden und stierte auf die Cheopspyramide. Sie ist fast so hoch wie der Kölner Dom und sehr eindrucksvoll, aber wenn sich jeder so einen Grabstein baut, dann würde kein ebenes Land übrig bleiben, außerdem sind die Baupreise auch so schon hoch genug. Ich kannte die wichtigsten Theorien, wie die alten Ägypter die Pyramiden erbaut haben, doch in diesem Augenblick war es mir völlig egal. Für ein Glas kühles Bier hätte ich meine Urgroßmutter an

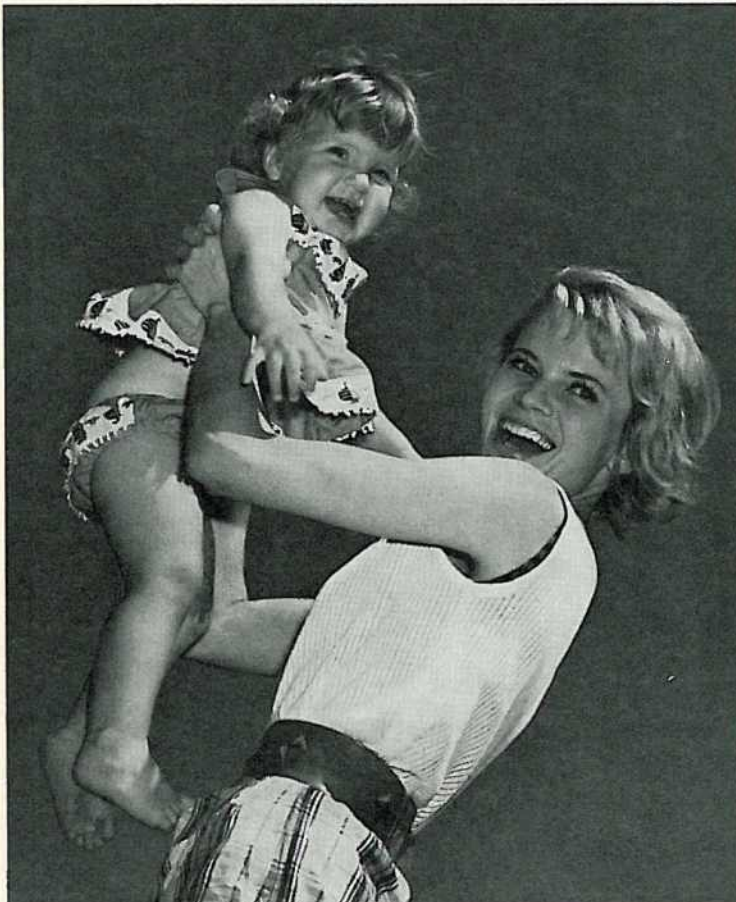


Foto: Ullmann

Wir dachten, daß dieses „strahlend junge Paar“ unsere Leser in sympathischer Weise an den Muttertag erinnert.

Eignungsprüfung für die Ehe

Hüten Sie sich vor einem unüberlegten Schritt:

	Ja	Nein
1. Ist „er“ (sie) jene Person, die Sie schon immer zu heiraten wünschten?
2. Ist er wie Ihr Vater? Ist sie wie Ihre Mutter?
3. Sind Ihre Eltern glücklich verheiratet?
4. Lieben Sie Ihre Eltern?
5. Stört es Sie sehr, wenn die Wohnung nicht stets tadellos sauber und aufgeräumt ist?
6. Fühlen Sie sich sehr unabhängig und selbständig? Glauben Sie, ohne fremde Hilfe jederzeit allein „kämpfen“ zu können?
7. Sind Sie geistig und körperlich völlig gesund (frei von nervösen Leiden etc.)?
8. Sind Sie wenigstens zwanzig Jahre alt?
9. Verfügen Sie über ein regelmäßiges Einkommen?
10. Besitzen Sie gemeinsame Interessen und Steckenpferde?
11. Kommen Sie aus demselben Milieu und haben Sie eine ähnliche Schule besucht bzw. Erziehung genossen?
12. Gehören Sie derselben Religionsgemeinschaft an und ist ihre Ansicht über Religion die gleiche?
13. Sind Sie am Haushalt interessiert? Freut es Sie, für das spätere gemeinsame Heim beizutragen, es zu schmücken?
14. Lachen Sie über dieselben Späße?
15. Haben Sie in Musik, Theater- und Kinostücken den gleichen Geschmack?
16. Begünstigen Ihre Eltern die von Ihnen geplante Ehe?
17. Spielt Geld eine untergeordnete Rolle für Sie?
18. Sprechen Sie gerne über seinen (ihren) Beruf?
19. Möchten Sie, daß er seinen (sie den ihren) Charakter niemals ändert, daß er (sie) immer so bleibt wie heute?
20. Können Sie sich vorstellen, mit ihm (ihr) jahrzehntelang in wirklicher Harmonie zusammenzuleben?

Antworten:

16 bis 18 Ja-Punkte: Sie zählen zu den (leider!) seltenen Menschen, die — falls Sie sich nicht ändern! — eine perfekt glückliche Ehe vor sich haben! Dem Mann (der Frau), die Sie heiraten, ist von Herzen zu gratulieren!

14 bis 15 Ja-Punkte: Es braucht Ihnen nicht bange zu sein: eine überdurchschnittlich glückliche Ehe liegt vor Ihnen! Ihr Reifezeugnis trägt die Nummer „sehr gut“!

12 bis 13 Ja-Punkte: Leider müssen wir Ihnen sagen, daß Ihre Voraussetzungen, eine gute Ehe zu führen, nur durchschnittlich sind. Doch mit gutem Willen können Sie vieles verbessern.

11 Ja-Punkte und darunter: Das Leben muß Sie noch ein wenig in die Schule nehmen. Dann erst werden Sie reif für die Ehe sein!

Irene Thorell (ici)

Zum 50. Geburtstag John F. Kennedy

geb. am 29. 5. 1917 in Brooklyn
gest. am 22. 11. 1963 in Dallas
Der 35. Präsident der USA wuchs mit acht Geschwistern in einem Hause auf, in dem Politik buchstäblich zum täglichen Brot gehörte. Kennedy studierte in Harvard und zeichnete sich im Krieg als Marineoffizier aus. Ab Januar 1961 war er Präsident der USA, 1963 wurde er bei einem Besuch in Dallas durch Gewehrschüsse ermordet. Der Jugend der Welt wurde er zum Idol. Seine Lehre von der Zivilcourage war seinem Leben gleich.



Schlager im April 1967

- Let's Spend The Night Together**
The Rolling Stones, „die härteste Beatgruppe der Welt“, schaffte es auf Anhieb. Wir gratulieren, vor allem zur „Goldenen“ für den 3-Millionen-Plattenverkauf in Deutschland. Das Thema ist dankbar, weil es den meisten „zeitgemäß“ scheinen mag. (Nr. 1 in England, Nr. 4 in Österreich)
- Dear Mrs. Applebee**
David Garrick kam vom Top aufs A-Deck herunter, zum Ausruhen oder Abstieg — das ist hier die Frage. 4 Monate ist das „Apfelbienenchen“ bereits im Gerede, d. h. in Beaters mouth. Wirklich, eine fleißige Biene. Sie brachte dem internationalen Schlagergeschäft reichlich Honig... (Nr. 3 in Österreich)
- Penny Lane**
The Beatles rutschten einen Platz wieder 'rauf, nachdem sogar Ex-Kaiserin Soraya bekundete, daß die Lieder der Pilzkopf-Jungens

zu ihren nettesten Unterhaltungssongs gehören. (Nr. 2 in den USA)

- I'm A Believer**
Auch The Monkees sind noch unter uns. Auf die Bäume also — um sie besser hören zu können (oder in diesem Fall besser „sehen“ zu können!). Noch ist es Zeit, sonst muß man ihnen in England vielleicht hinterherreisen, wo sie sich bald überall präsentieren werden, oder? ... Ja, oder wird das der Prozeß verhindern, nachdem die „nur“-Schauspieler weder singen noch spielen können und diese „Nebensache“ für sie bisher Berufsmusiker gegen Barzahlung leisteten. Die Musiker meutern jedenfalls... (Nr. 1 in USA und in Österreich)

- Frag' nur dein Herz**
Ja, Roy Black, nachdem der März dich vermissen ließ, bist du jetzt wieder dabei. Frag' nur unser Herz, wie sehr es sich darüber freut.

Ihre Magdalena Ahlers

Schmirkelleinen aus Texas

Unser letzter Hafen vor der Überfahrt nach Hamburg war Pasadena.

Während wir Pottasche luden, machten sich der Ltd. Ing., der 2. Ing. und ich landfein, um nach Houston zu fahren, Schmirkelleinen einzukaufen. An Bord war alles verbraucht und der „Dampfer“ sollte in Hamburg wieder glänzen. Nach dem Mittagessen zogen wir los.

Am Tor zu den „John Masterson-Docks“, völlig abseits von den Verkehrsstraßen, standen wir dann und beratschlagten, was zu tun sei. Nach Houston sollten es über 12 Meilen sein. Ein Taxi würde ca. 6 Dollar kosten. Wir hatten nur 10! So beschlossen wir, unser Glück „per Anhalter“ zu versuchen. Nach 15 Minuten kam ein Truck. Ich winkte und er hielt. Obwohl wir Englisch sprachen, wurde uns doch bald klar, daß wir mit dieser Art Englisch noch Schwierigkeiten haben würden. Unser Fah-

rer nahm uns dann bis Pasadena mit. Dort auf dem Farway verließ uns dann das Glück, so daß die 10 Dollar für ein Taxi angebrochen wurden. Der Taxifahrer sprach einen Slang, daß wir manchmal nur „yes, yes“ murmelten, weil wir kaum etwas verstanden. Wir kamen nach Houston.

Schon auf dem Wege zur Stadt hatten wir überlegt, wie wohl Schmirkelleinen auf englisch hieße. Statt eines Spezialausdrucks hieß es schlicht und einfach „Sand paper“! Doch einen Laden zu finden, der so etwas führte, schien ein Unding zu sein. Sämtliche Geschäfte, die danach aussahen, Sandpapier zu haben, wurden kontrolliert.

Endlich machten wir eine Werkstatt ausfindig, die so etwas hatte. Leider nur für den eigenen Gebrauch. Doch mit einem Tip versehen fanden wir nach längerem Fußmarsch unser Schmirkelleinen. Stolz auf unsere

Zähigkeit, trug der Ltd. Ing. die Bogen unter dem Arm wie einen Friedensvertrag nach einem gewonnenen Krieg. Nun konnten wir noch etwas herumbummeln.

Nach einigen Kaufhausbesuchen wurde es Zeit für die Rückfahrt. Wir fragten uns zu einer Bushaltestelle nach Pasadena durch. Wie es nun einmal so ist, erst kamen alle anderen Linien. Dann unsere. Durchgefroren enterten wir den Bus als erste. Beim Bezahlen hielten wir durch des Fahrers undeutliche Aussprache den Betrieb auf und zogen uns den Unwillen der Draußenstehenden zu. Auch dieses ging vorüber!

Jetzt war es schon dunkel geworden und wir verfolgten gespannt, wo die Fahrt enden sollte.

Doch kamen wir fast zur selben Stelle, wo wir unser Taxi genommen hatten. Hier kannten wir uns aus! Da der Liegeplatz des Schiffes völlig abseits lag, telefonierten wir kurzerhand nach einem „cab“. Es sollte in 15 Minuten kommen. Vor einem All-

round-Shop warteten wir. Eine, zwei, drei Viertelstunden. Dann endlich kam der Wagen. — Abendbrotzeit war schon lange vorbei. —

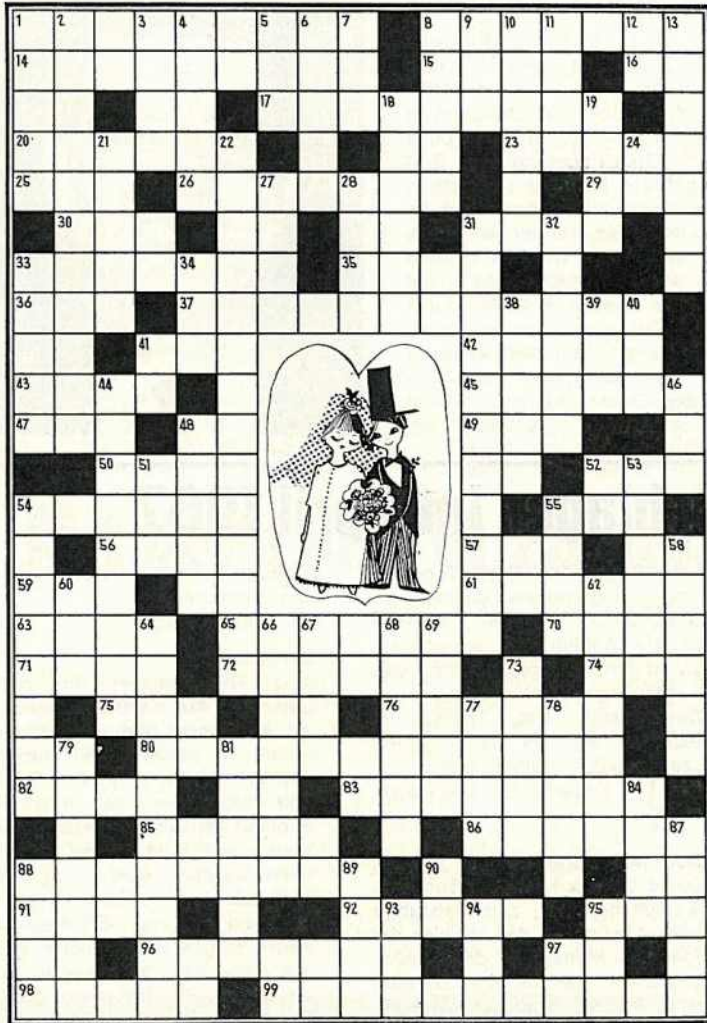
Wir waren hungrig, durstig und vergrätzt. Aufatmend ließen wir uns in die Sitze zurückfallen! Doch lange sollte das Vergnügen nicht dauern. Nach wenigen Augenblicken war die Fahrt schon beendet. Achsschenkelbolzenbruch!

Jetzt hieß es wieder warten! Mit dem Ersatztaxi fuhren wir dann einen Weg! „Viel Steine gabs und wenig Brot.“ Zeitweise wußte der Fahrer selbst nicht richtig, wo er war. Nur durch unsere guten Ratschläge fand er dann endlich die Kaianlagen. — Endlich zurück!

Zu allem Übel sollte gerade verholt werden, so daß wir uns über die Reiling schwingen mußten.

Von Pasadena und Houston waren wir für die nächsten 100 Jahre reichlich bedient!

Immerhin hatten wir nun Schmirkelleinen aus Texas. 3. Ing. M. Riech



Mit Liebe in die Vierundneunzig

Waagrecht: 1. Werkzeug der Knapen, 8. englischer Entdeckungsreisender, 14. einschließlich, 15. in Fremdwörtern: fern, 16. kurzer Augenblick, 17. indische Pflanze, die zur Herstellung blutdrucksenkender Mittel verwendet wird, 20. Kraut mit Brennhaaren, 23. See in Karelien, 25. Nebenfluß des Arno, 26. Ulmenholz, 29. Farbe, 30. rein, unvermischt, 31. Frauenname, 33. Schutzbinde, 35. Angehöriger des hohen englischen Adels, 36. mohammedanischer Name Jesu, 37. ältester künstlicher Farbstoff, 41. Bankpanik, 42. Stadt am Beginn des Rhone-Deltas, 43. Schuhmacherwerkzeug, 45. Nervenzelle, 47. Uferstraße, 49. fertig gekocht, 50. Haushaltsplan, 52. englisch: Alter, 54. Wasserjungfrau, 55. norwegischer Staatsmann, 56. Ritter der Artus-Runde, 57. Adams Gefährtin im Paradies, 59. Wappenvogel, 61. die hintere Halsgegend, 63. römische Naturgottheit, 65. das Wunderhorn des Sagenhelden Roland, 70. Malaiendolch, 71. Farbe, 72. Frauenname, 74. noch ein Frauenname, 75. in Fremdwörtern: neu, 76. Augenarzt, Begründer der neueren Augenheilkunde, 80. in gleichen Abständen wiederkehrend, 82. im Jahre, 83. Halbkanton der Schweiz, 85. Glaubensbekenntnis, 86. Erzählungen, Kunden, 88. Kalkmassiv in Österreich, 91. griechischer Kriegsgott, 92. Vegetationsinseln der Wüsten, 95. Schall, 96. Mediziner, Begründer der modernen Chemotherapie, 97. italienisch: ja, 98. Fluß in Italien, 99. höchster Berg des Riesengebirges.

Senkrecht: 1. Glühlampe, 2. türkischer Staatsmann, 3. Sinnbild der Zerbrechlichkeit, 4. tierische Milchdrüse, 5. englische Anrede, 6. ehemaliger Generaldirektor der UNESCO, 7. ungebraucht, 8. Handwerksarbeit im Haus des Kunden, 9. Abkürzung für Telefon, 10. Männername, 11. abschlägige Antwort, 12. französisch: in, 13. Halbinsel in Mittelamerika, 18. Grünflächen, 19. Zeitalter, 21. Heißluftbad, 22. Gerät zur Prüfung der Wahrheit, von Aussagen, 24. japanisches Brettspiel, 27. Nebenfluß der Fulda, 28. Indianervolk, im mittleren Brasilien, 31. Anordnung, Übereinkunft, 32. chemisches Element, 33. Truppenlager im Freien, 34. arabisch: Vater, 38. leichter, offener Wagen (engl.), 39. lateinisch; Luft, 40. Handelsbrauch, 44. schlampiger Mensch, 46. zu keinem Zeitpunkt, 48. mundartlich: rote Rüben, 51. Kfz.-Zeichen von Tirschenreuth, 52. Faultier, 53. dichterisch: Knochengestüt, 54. afrikanische Landschaft, 55. harter, glänzender Überzug, 58. Ankündigung einer Darbietung, 60. schlangenförmiger Fisch, 62. Soldat, 64. ausgestorbene europäische Wildrinder, 66. Beschriftung auf Münzen, 67. Stacheltier, 68. Behauptung, 69. Nebenfluß des Bug, 73. kroatischer Physiker, Erfinder eines nach ihm benannten Transformators, 77. bayerische Künstlerfamilie des Spätbarocks, 78. vergnügt, lustig, 79. Stern im Skorpion, 81. versandfertige Waren, 84. römischer Kaiser, 87. Klosterfrau, 88. Schachfigur, 89. außerdem, weiter, 90. Spielkarte, 93. Vorfahr, 94. Lebensbund, 95. Wink, Hinweis, 97. Abkürzung für Südosten.

UFO-Sichtungen aus aller Welt sind Grundlage der Untertassen-Forschung. In vielen Ländern auf der ganzen Erde existieren UFO-Klubs und -Vereinigungen. Sie sammeln eifrig Berichte über UFO-Beobachtungen.

Aber alle Angaben über Größe, Flughöhe, Geschwindigkeit solcher Objekte sind unzuverlässig und unzureichend. Wie jeder bei unvoreingenommener Überlegung sofort einsehen wird, sind Schätzungen solcher Werte nur möglich, wenn wenigstens eine dieser Angaben von vornherein bekannt ist. Wer wollte es z. B. wagen, Größe oder Entfernung von Mond und Sonne nach ihrem Anblick zu schätzen? Wer könnte nach bloßer Schätzung ahnen, daß die Sonne, die zufälligerweise dieselbe Scheibengröße wie der Mond hat, in Wirklichkeit rund 400mal weiter von uns entfernt ist und rund 400mal größer ist als der Mond?

Indessen weist Joachim Herrmann in dem KOSMOS-Buch „Das falsche Weltbild“ darauf hin, daß viele Berichte der UFO-Forschung ganz elementare Voraussetzungen exakter Beobachtung vermissen lassen. Er weiß von Fällen, in denen Sternschnuppen und Meteore, Zodiakal- und Nordlichter oder Flugzeuge, Raketen, Satelliten als Fliegende Untertassen angesehen wurden. Er berichtet ein eigenes Erlebnis: Von einer hochgelegenen Stelle aus beobachtete er in der Nacht einen merkwürdigen, schwankenden Lichtpunkt, der die kuriossten Bewegungen ausführte und minutenlang sogar vollständig verschwand. Auch die Helligkeit des Objekts schwankte, so daß alles einen sehr geheimnisvollen Eindruck machte. Ein Untertassen-Jünger hätte bestimmt auf ein besonders interessantes UFO getippt. Ein Blick durch ein Fernrohr

mit rund 100facher Vergrößerung zeigte aber durch weitere Einzelheiten, daß es sich um einen Ballon handelte.

Auch die oft wiederholte Behauptung, daß die Regierungen der Großmächte über die Existenz einer interplanetarischen Invasion genau Bescheid wüßten, es aber aus Furcht vor einer Massenpanik nicht öffentlich zugeben würden, weiß J. Herrmann exakt zu widerlegen. Vom Juni 1947 bis Anfang 1962 hat die amerikanische Luftwaffe insgesamt 7369 Berichte über seltsame Himmelserscheinungen und Fliegende Untertassen geprüft und in keinem Fall einen Beweis für deren außerirdische Herkunft gefunden. Fast alle Objekte waren natürlich zu erklären. Ein kleiner Teil entpuppte sich als Schwindel, und ein letzter, unerklärbarer Rest geht nicht auf das Konto der Planetarier, sondern beruht einfach darauf, daß die vorliegenden Berichte viel zu unvollkommen waren.

Das Schlagwort von der „Geheimhaltung“ überzeugt umso weniger, weil in den Vereinigten Staaten selbst ausgesprochen militärische Geheimnisse in aller Öffentlichkeit erörtert werden.

Dies gilt noch viel mehr für die Wissenschaft der Astronomie, und obwohl es Tausende von Zufallsaufnahmen von Meteoren in den Archiven der Sternwarten gibt, ist kein einziges UFO-Bild darunter! Gegenteilige Berichte der UFO-Literatur beruhen auf falschen Informationen, Mißverständnissen oder bewußter Irreführung.

Fortsetzung von Seite 9

mußte auch eine Zeichnung enthalten mit einem Stelldichentreffpunkt. Oliva mußte ihn mit zarter Frauenhand noch einmal abschreiben und dann wurde er über den Bordfriseur direkt an den Kammersteward weitergeleitet.

Jetzt mußte eine zweite Lilian beschafft werden. Leider war Oliva trotz ihrer schönen weiblichen Kurven völlig ungeeignet, denn so einigermaßen mußte es ja mit der Figur hinhalten. — Was blieb uns weiter übrig? Ein junger Leichtmatrose wurde als Lilian II zurechtgemacht. Unsere Phantasie kannte darin keine Grenzen. Das schöne Vorbild sahen wir ja jeden Morgen. Ein paar niedliche Kleidungsstücke wurden noch von Oliva ausgeliehen. Die Tropensonne war schon längst hinter dem Horizont verschwunden, da wurde Lilian II wiegenden Schrittes von uns nach vorne zum Kabelgatt in Marsch gesetzt. Unser Steward stand oben im Salon am Bullauge und bekam wohl Herzklopfen bei soviel weiblicher Schönheit.

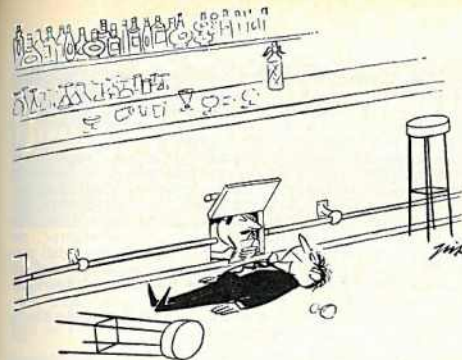
Wir Janmaatzen lagen klar hinter der vorher herausgezogenen Persenning von Luke 1.

Lilian II stand verführerisch am Eingang des Kabelgattes und erwartete ihren Liebsten, der auch Minuten später erschien.

Plötzlich wurde ein lauter Schrei ausgestoßen und das hübsche Mädel lief davon. Verdutzt blieb ihr Verehrer stehen und dann hieß es bei uns „Wasser marsch“ und wir spielten da vorne Äquatortaufe.

Ein paar Minuten später wußten es alle an Bord, was sich dort abgespielt hatte. Die Beteiligten wurden dann höflichst zum Kapitän gebeten. Da entlud sich ein fürchterliches Tropengewitter. So lächerlich war uns jetzt gar nicht zumute, aber so weinerlich auch wieder nicht, denn ich mußte immer nach Lilian II hinüberschauen, die rührend aussah, noch mit den Schminckflecken im Gesicht. Nachdem uns der Kapitän alle ordentlich angespitzt hatte, ließen wir erstmal unsere Dackelohren hängen.

Oliva war es, die uns tröstete. Sie sagte: „Eben habe ich mit Goldfischchen gesprochen, sie bedauert es, daß sie nicht mitspielen durfte.“ Unser Steward aber segelte im nächsten Hafen achteraus.



„Der Herr hatten
7 Whisky,
9 Martini,
6 Manhattan
und 8 Wodka!“



Klar bei Schmunzelaug

Aus West Palm Beach, Florida, bekam Schmunzelaug von MS „Stadt Schleswig“ folgende drei Bordbegebenheiten. Kapitän E. Weinreich verbürgt sich ausdrücklich für ihre Wahrheit:

Reisender in ...

In Cuxhaven sitzen zwei Seeleute in einer Bar. Sagt die eine Bardame zu ihrer Kollegin: „Nicht wahr, der Jonny erinnert dich doch auch an den einen jungen Mann, der vor ein paar Tagen hier war?“

„Mensch!“ ruft Jonny, „das habe ich in den letzten Tagen schon mehrmals in Bremen und Hamburg gehört, daß ich verschiedene Doppelgänger haben soll. Mein Vater muß ja früher in Norddeutschland verdammt viel 'rumgekommen sein.“

Cubalibrefische

Progreso ist ein Schwellhafen, daher die Gangway nur mit Netz. Der Kapitän äußert trotzdem Bedenken,

denn er kennt die Wirkung von Cubalibre.

„Ja, Kapitän“, knurrt der Bootsmann, „morgen großer Fischzug, denn heute Nacht wird das Netz bestimmt voll.“

Teamwork

Jonny's Frau steht kurz vor ihrer Entbindung. — Trotzdem ruft die Pflicht ihn wieder nach draußen. Bevor er abfährt, beauftragt er seinen Freund, sich doch seiner Frau anzunehmen. Nach vierzehn Tagen erhält er das verwirrende Telegramm: „Lieber Jonny, wir haben einen Sohn bekommen! Paul.“

* * *

„Gerda, wenn dich die bösen Buben locken, so folge ihnen nicht!“ — „Mama, und wenn mich die braven Buben locken?“ (rsh)

„Paul, wie ich die Arbeit hasse! Ich wünschte mir, das Jahr hätte 365 Ruhetage!“ — „Emil, bist du denn ganz verrückt, dann müßten wir ja

alle vier Jahre einen vollen Tag arbeiten!“ (rsh)

„Oh —“, rief Fräulein Salvermoser zum zwanzigsten Male verzückt dem Bergführer zu, „hier oben ist es so schön; hier möchte ich sterben!“ Endlich nimmt der in Ehren ergraute Bergführer seine Stummelpfeife aus dem Mund und macht folgenden Vorschlag zur Güte: „Fräulein, schenken Sie mir bloß tausend Mark, und ich werfe sie dafür so zwanzig Meter da hinunter!“ (rsh)

„Mutti, warum hat den Papi fast keine Haare mehr auf dem Kopf?“ „Kindchen, Vati muß soviel nachdenken!“ — „Ja, Mutti, warum hast du dann noch so viele Haare auf dem Kopf?“ (rsh)

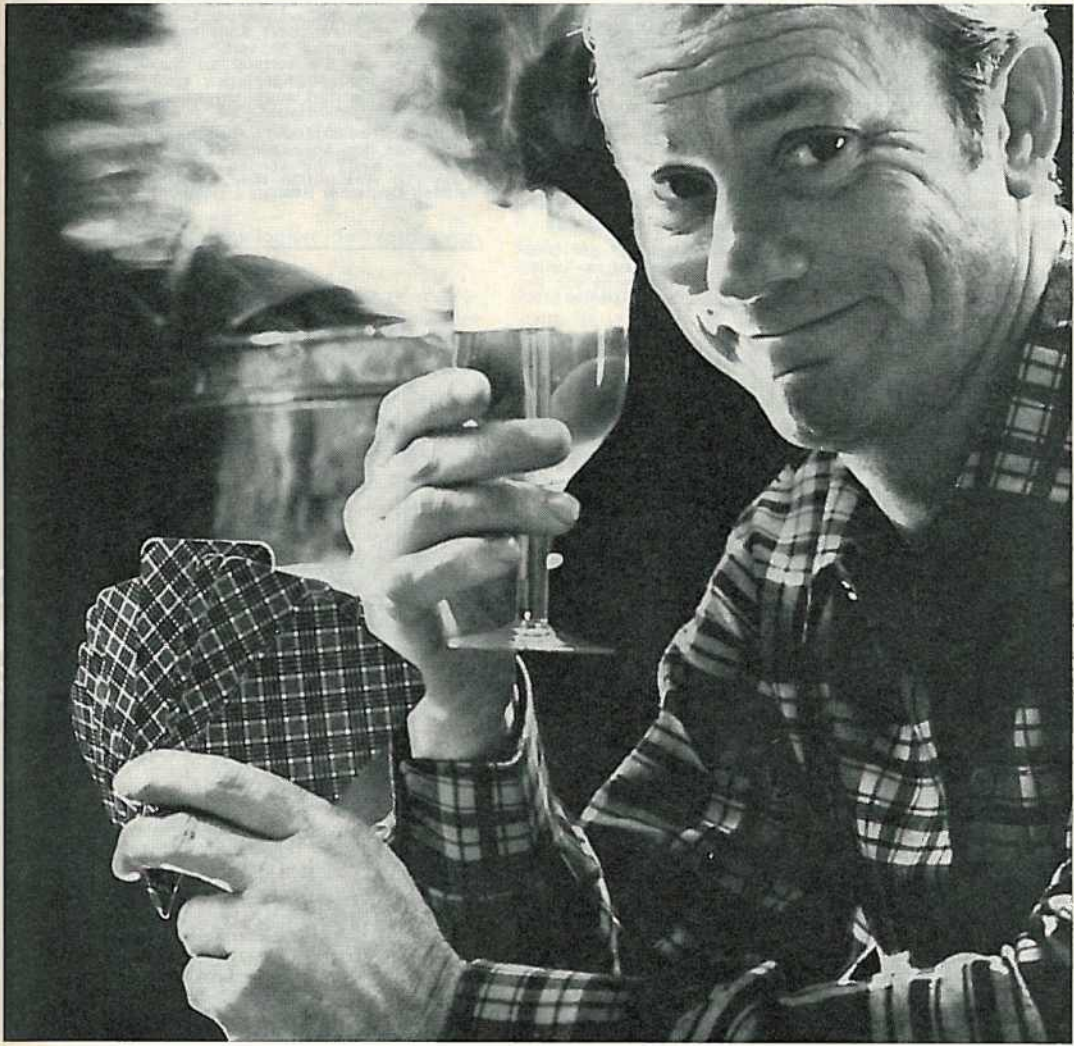
Gut...: „Na, Mäxchen, zeige mir mal dein Zeugnis. Ist es denn auch gut?“ — „Ja, Papa, aber ich habe mich trotzdem entschlossen, noch-

mals in derselben Klasse zu bleiben!“ (rsh)

„Pauline“, bettelte der alte Schwerenöter Paul, „ach, könnten Sie mich wohl auch ein wenig lieben?“ „Nein, Paul“, funkelte da Pauline, „mit wenig fange ich erst gar nicht an!“ (rsh)

Der flotte Gustav steigt einem Mädchen nach. „Fräulein“, lüftet der flotte Gustav seinen Hut, „glauben Sie an Liebe auf den ersten Blick?“ „Nein!“ — „Gut“, strahlte da der flotte Gustav unverfroren, „dann sehen wir uns also morgen wieder!“ (rsh)

„Pauline“, erkundigte sich die beste Freundin, „du streitest jetzt schon wenige Wochen nach deiner Hochzeit mit deinem Mann?“ — „Ja“, nickte da die junge Ehefrau, „und dabei lieben wir die gleiche Sache, nur spart er sie gerne, und ich gebe sie gerne aus!“ (rsh)



Balle Grand

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



Balle

50jähriges Dienstjubiläum



Am 1. April 1967 kann Kapitän Johannes Schülzky auf seine 50jährige Seeschiffahrt mit Übergabe seines letzten Kommandos auf MS „Gunda“ der Reederei Transmarin Hamburg GmbH zurückblicken. Der Lebenslauf dieses verdienten Kapitäns liest sich wie ein halbes Jahrhundert Schiffahrtsgeschichte. Nach Erlangung der Sekundarstufe in Rathenow an der Havel begann Kapitän Schülzky seine Laufbahn auf der Deutschen Seemannsschule auf Finkenwerder. Von seiner Zeit vor dem Mast als Matrose auf dem Zweimastschoner „Hohe Weg“ berichtet der Kapitän in seinem Lebenslauf: „Das Schiff war von der Hamburg-Süd gechartert, die damit nach dem Ersten Weltkrieg ihren ersten Dienst nach Südamerika wieder aufnahm. Der Segler lud etwa 210 tons. Ausreiseleradung war Salz in Säcken. Auf der Heimreise hatten wir gepökelte Felle geladen. Die Besatzung bestand aus einem Kapitän, einem Steuermann, zwei Matrosen und zwei Leichtmatrosen. Koch und Steward spielte der jeweilige Leichtmatrose der Wache. Die Ausreise von Cuxhaven nach Rio Grande betrug 87 Tage. Auf der Heimreise, kurz nach Auslaufen von Rio Grande, brach bei schlechtem Wetter der Fockmast, Nohthafen Rio de Janeiro; anschließend von Rio de Janeiro nach Falmouth für Order = 105 Tage.“

Das Steuermanns-Examen bestand Kapitän Schülzky in Altona mit Auszeichnung und erwarb kurz darauf das Bordfunkerzeugnis II. Klasse. Es folgten Fahrzeiten als IV. Offizier und Funker bei den Afrika-Linien und als III. Offizier bei der Seereederei „Frigga“. Das Kapitänspatent erwarb J. Schülzky mit der Note „gut“ im Jahre 1928. Damals brauchte man nur sechs Monate dazu. Aber die Zeiten waren schlecht, mit dem Patent war nichts anzufangen. Nur das Funkpatent konnte auf kleinen Passagierdampfern und später auf Postdampfern „Wadai“ ausgenutzt werden. Erst im Jahre 1934 konnte der Nautiker die Funkstation verlassen und als II. Offizier auf Schiffen der Afrika-Linien Dienst tun.

Der Zweite Weltkrieg sah den Kapitän als Führer des Truppentransporters „Tübingen“ im Norwegenraum. Dort erwarb er sich das EK I. und II. Klasse, das Kriegsverdienstkreuz und das Blockadebrecherabzeichen. Vom Ende dieses Kommandos heißt es im Lebenslauf: „Dieses Schiff ging mir am 24. April 1944 durch Angriff feindlicher Flugzeuge auf der Fahrt von Frederikshavn nach Flensburg bei der Insel Låso verloren. Hierbei ein Mann der Besatzung tot, zwei Mann verletzt. Bordflak drei Mann verletzt. 37 Mann Restbesatzung und 45 Mann Bordflak nach Versenkung geborgen.“ Nach 1945 mußte wieder eine Durststrecke für den Seemann durchlaufen werden. Hafengebiete und Bagger waren die Notstationen. Erst im Jahre 1952 konnte die ordentliche Laufbahn als I. Offizier fortgesetzt werden. 1953 erreichte Kapitän J. Schülzky sein Berufsziel mit Übernahme der Führung auf MS „St. Katharina“.

Quer durch die Last

Werftfusion in der Praxis

Werftfusion in der Praxis konnten auch Außenstehende im April erleben. Schlepper brachten die 143 m lange, 28,50 m breite und 4,50 m hohe Doppelbodensektion eine 36 000 Tonnen großen Massengutschiffes von Hamburg nach Kiel, wo der Fertigbau folgen soll. Das Rumpfstück hat ein Gewicht von 2900 Tonnen. Es war bei Howaldt in Hamburg erbaut. Diese Zusammenarbeit ist das sichtbarste Zeichen der fortschreitenden Fusion der Hamburger und der Kieler Werft, an der auch die Deutsche Werft, Hamburg, beteiligt ist. In Hamburg werden noch zwei weitere Doppelböden für in Kiel fertigzustellende Schiffe entstehen.

Seeamt für Nord-Ostsee-Kanal

Das Vorstandsmitglied des Nautischen Vereins zu Kiel, Rechtsanwalt Dr. G. Lauprecht, schlug vor, für den Nord-Ostsee-Kanal ein Seeamt einzurichten. Der Bereich dieses Seeamtes soll sich vom Feuerschiff Kiel bis einschließlich Brunsbüttelkoog Reede erstrecken.

Das endgültig letzte Kombischiff

die „Schwabenstein“ des NDL, machte, so schien es, alle Anstrengungen, das Ende der Kombischiffära hinauszuzögern. Auf der letzten Heimreise unter deutscher Flagge verlor dieses letzte der zu langsam gewordenen

Schiffe zwei Tage wegen Streiks. Im Nordatlantik zwang ein krankes Baby Kapitän Galster Lissabon als Nothafen anzulaufen. Vor der holländischen Küste gab es noch einmal eine unfreiwillige Fahrtverminderung. Das fast in Ballast fahrende Kombischiff mußte vor der holländischen Küste gegen Nord-West Windstärke 11 anboxen. Doch dann, in Bremerhaven, gab es kein zurück mehr vor dem Namenswechsel. Die „Schwabenstein“ schwimmt jetzt bereits wieder als „Oriental Ruler“, allerdings nur mit Platz für 12 anstatt für 80 Passagiere. Die letzte Reise war noch mit 73 Passagieren fast voll ausgebucht.

Seeleute gegen Gammler

So hießen die Frontberichte von regelrechten Straßenschlachten kürzlich in Amsterdam. Eine Trillerpeife schritt auf dem Hauptbahnhof und nur fünf Minuten dauerte es, bis die Matrosen Amsterdam von der Stadt-Plage der Straßenspross befreit hatten. Die Großmäuligkeiten, die sich die Gammler gegenüber der Polizei erlaubt hatten, verging ihnen beim Anblick der mit Scheren bewaffneten Matrosen gründlich und schnell. Genauso schnell waren ihnen mit geübten Händen ihre Mähnen gestutzt. Vom Äquator her haben ja bekanntlich Matrosen Erfahrung in der Herstellung hervorragender Aquatorialfrisuren.

Ein Wochenbett

stellte der Kapitän des nordamerikanischen MS „Trans Michigan“ zur Verfügung, nachdem eine junge Hafendame bei einem ihrer Bordbesuche unvorhergesehen und unpassend Mutter geworden war.

Auf der Elbchaussee

taten ihnen die Beine weh. Deshalb verzichteten sie weise auf das Ende der Reise. So heißt es bei Ringelitz von Ameisen. Den beiden Katamaransegelern Rüdiger Vogler und Martin Röhrig geht diese Ameisenweisheit offenbar völlig ab. Auf ihrer Reise nach Amerika liefen sie mit ihrem Boot bereits mindestens ein halbes Dutzend Mal auf Sandbänke. Das letztmal vor Norderney. Die Wasserschutzpolizei hat jedenfalls erklärt, daß dieser Unfug aufhören soll. Er hat aufgehört. Die „Atlantiksegler“ haben aufgegeben.

Gut gemacht

Die Bremische Rettungsmedaille in Silber wurde dem 21jährigen Matrosen Egon Kilch überreicht. Kilch war im Dezember vergangenen Jahres einem über Bord gefallenen Kameraden ins eiskalte Wasser nachgesprungen und hatte ihn so lange über Wasser gehalten, bis ein Schlauchboot heran war. Leider war die Rettungstat vergebens.

Matrose erhielt Fernglas als Anerkennung

Sehr gut gemacht hatte auch, wie wir in unserer letzten Ausgabe berichteten, der Leichtmatrose Heinz-Werner Kamrath seine Matrosenprüfung. Zur Zeit fährt er bereits wieder als Matrose auf der „Christoffer Oldendorff“. Wie wir kürzlich erfuhren, hat ihm die Reederei Egon Oldendorff in Anerkennung seiner überdurchschnittlichen Leistung bei der Matrosenprüfung ein Fernglas geschenkt. Kurz vor dem Sinken hat das Flensburger MS „Ernst Mittmann“ 800 sm von Guayaquil entfernt die dreiköpfige Besatzung des Floßes „Pacifica“ vor dem Ertrinken retten können. Mit dem aus Balsaholz hergestellten Floß wollte eine Gruppe von ursprünglich sieben Personen unter Leitung des spanischen Professors Alzar eine Fahrt zur Südsee durchführen, um zu beweisen, daß ecuadorianische Huancavilca-Indianer vor 2000 Jahren die Südsee-Inseln besiedeln konnten.

Kapitän und Besatzung des MS „Oldenburg“ der OPDR hat die siebenköpfige Besatzung des britischen Küstenmotorschiffes „Elma“ gerettet, das in der Höhe von Kap Sao Vincente vor der südpazifischen Küste im Sturm gesunken ist.

Der Bremerhavener Trawler „Schellfisch“ hat vor den Faröer-Inseln die Besatzungsmitglieder des dänischen Fischereifahrzeugs „Asur“ gerettet. Kurze Zeit später sank die „Asur“.

Rationell + speziell

Konkurrenzfähiges Atomschiff „Otto Hahn“

Zu Beginn der siebziger Jahre wird es dem europäischen Schiffbau möglich sein, ein Nuklear-Schiff zu bauen, das gegenüber konventionellen Fahrzeugen konkurrenzfähig ist. Die Prognose wurde in einer Pressekonferenz gestellt, die aus Anlaß eines Besuchs des deutschen Mitglieds der Euratom-Kommission in Kiel abgehalten wurde. Der Besucher informierte sich dort über den Stand der Bauarbeiten an dem deutschen Atomschiff „Otto Hahn“, das im Juni 1964 vom Stapel gelaufen war und nach verschiedenen Verzögerungen demnächst sein

Reaktordruckgefäß erhalten soll. Als Termin der Fertigstellung nannten Vertreter der Gesellschaft für Kernenergieverwertung für Schiffbau und Schifffahrt mbH (GKSS) den Anfang des Jahres 1968. Das Schiff, das mit einer Leistung von 10 000 WPS eine Geschwindigkeit von 15,75 kn erreichen soll, wird nach etwa einjähriger Erprobung im Erzttransport beschäftigt. Seine Tragfähigkeit beträgt 15 000 t, die Besatzung besteht aus 73 Seeleuten und 36 Wissenschaftlern. Die jährlichen Betriebskosten werden von der GKSS mit 3,5 Mill. DM angegeben. Davon hofft man 2 Mill. DM aus Transporterlösen bestreiten zu können. Der kaufmännische Geschäftsführer der GKSS, Dr. Manfred von zur Mühlen, teilte mit, daß man die 1963 mit 45,4 Mill. DM veranschlagten Baukosten mit Abweichungen von 2 Prozent nach oben oder unten einhalten wird. Gesellschafter der GKSS, deren Sitz Hamburg ist, sind der Bund, die vier deutschen Küstenländer und etwa 40 Industrieunternehmen.

Zweibahnverkehr

Im englischen Kanal wird für die Passage von Dover der Zweibahnverkehr eingeführt werden. Das erklärte in London der französische Generalsekretär der IMCO, Jean Roullier. Die letzten Markierungsbojen zur Kennzeichnung der Fahrbahnen sind gesetzt worden. In diesen Bahnen sollen sich die 300 000 Schiffe bewegen, die jährlich den Kanal passieren. Man hofft, durch diese Zweibahn-Regelung die Kollisionsquote zu senken. Fast die Hälfte aller Kollisionen finden auf dieser viel befahrenen Wasserstrecke statt. Westgehend beginnt die „Fahrbahn“ beim Sandettié-Feuerschiff und endet etwa bei Dungeness. Ostgehend sollen dem Rechtsverkehr entsprechend die Schiffe ab etwa Bassurelle-Bank von der rechten (der französischen) Seite fahren bis kurz nach Calais. Die Abgrenzung dieser ersten Zweibahn auf See besteht aus den natürlichen Sänden und Bänken. Die Länge dieser Fahrbahn beträgt etwa 39 Seemeilen. Roullier gab kürzlich noch bekannt, daß der IMCO im Oktober der Fertigstellung für ein Regelbuch der Tankfahrt vorgelegt werden soll. Es wird in Kraft treten, wenn es von zwei Dritteln der Unterzeichner ratifiziert wird.

Laden und Löschen vollautomatisiert

Ein Conflow Selbstenladergerät hat eine kanadische Reederei für einen 25 000-tdw-Große-Seen-Bulkfrachter bei der Orenstein-Koppel & Lübecker Masch. Bau A.G. bestellt. Es soll stündlich rund 4000 Tonnen Pellets sowie Erzkonzentrate oder rund 3000 Tonnen Getreide oder etwa 2500 Tonnen Kohle löschen und über ein schwenkbares Auslegerband bis zu 18 m Entfernung von der Bordwand an landseitige Einrichtungen übergeben. Sein Energiebedarf beträgt 1200 KW.

Information

Vordrucke für verbilligte Flugreisen

Häufig treten bei Inanspruchnahme verbilligter Flugreisen Schwierigkeiten auf, weil weder bei den Schiffsleitungen noch bei Agenturen oder Konsulaten Vordrucke für Berechnungsnachweise für verbilligte Flugreisen zur Verfügung stehen. Sie vorrätig zu halten ist Sache der Schiffsleitungen und Agenturen, nicht aber der Konsulate. Wenn sie dort zuweilen vorliegen, so beruht das nur auf Entgegenkommen.

„Kehrwieder“ weist deshalb darauf hin, daß diese Vordrucke von den Agenturen und Schiffsleitungen vorrätig zu halten sind. Sie können angefordert werden vom

Verband Deutscher Reeder, 2 Hamburg 36, Neuer Wall 6

8%

- KEIN DANISCHER 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 Postcheckkonto
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

SCHÄDLINGSBEKÄMPFUNG

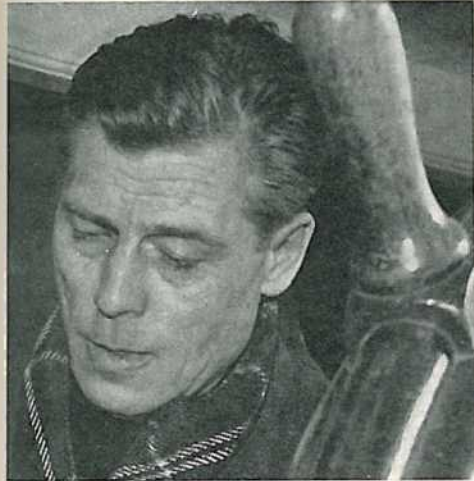
- Geruchsbeseitigung (Fischmehl etc.)
- Zuverlässige Mittel zur Schädlingsbekämpfung gegen Kakerlaken OKAY D neu gegen Getreidekäfer OKAY-Konzentrat
- Service in allen deutschen Häfen

CAESAR SIMON & SOHN

2 Hamburg 74, Möllner Landstraße 189, Telefon 732 73 14
Hafenbetrieb: Schuppen 52

Unser **Kehrwieder** Interview

10 Jahre Seemannsgrußendungen



H. H. Schlünz ist mit seinem Herzen immer an Bord.
Foto: Rolf Behne

„Kehrwieder“: „Herr Schlünz, wir möchten Ihnen recht herzlich gratulieren zum zehnjährigen Bestehen Ihres erfolgreichen „Unternehmens Seehsucht“. Wie wir wissen, sind Sie seit zehn Jahren mit ganzem Herzen bei dieser guten Sache.“

H. H. Schlünz: „Herzlichen Dank“

„Kehrwieder“: „Wer kam als erster auf den Gedanken, Heimat und Schiff, also Besatzungen mit ihren Angehörigen per Funk miteinander zu verbinden?“

H. H. Schlünz: „Das waren die Seeleute selbst. Sie schrieben viele Briefe mit dem Wunsch nach Seemannsgrußendungen an den Intendanten Dr. Otto Wesemann. Die Angelegenheit wurde zu einer Aktion, derer sich schließlich der NDR annahm.“

„Kehrwieder“: „Wie funktioniert das jetzt beim NDR?“

H. H. Schlünz: „Die Sendung wird alle vier Wochen jeweils an einem Seemannssonntag, dem Donnerstag, in einem Studio des NDR produziert.“

„Kehrwieder“: „Was heißt bei Ihnen produzieren?“

H. H. Schlünz: „Das geht so vor sich: Zunächst werden die auf Band aufgenommenen Familien-

grüße zusammengestellt. Hinzu kommen aufgenommene Reportagen über aktuelle Ereignisse in der Seeschifffahrt. Auch Meldungen aus der Schifffahrt und dem Berufsleben nehmen wir auf. Gern erfüllen wir auch die Musikwünsche der Hörer.“

„Kehrwieder“: Die Zusammenstellung der Familiengrüße muß doch ziemlich kompliziert sein. Wie machen Sie das?“

H. H. Schlünz: „Das Seemannsgrußteam ist deshalb viel auf Reisen. Es nimmt nämlich die GrüÙe alle vier Wochen in einer anderen Stadt der Bundesrepublik auf. Acht bis zehn Tage vor der Aufnahme verschicken wir Einladungen an die Familien. Die Anschriften bekommen wir von den Heuerbüros, den Reedereien sowie von den Seeleuten und ihren Angehörigen unmittelbar. Das ist dann immer eine gemütliche Veranstaltung mit Kaffee und Kuchen. Auch Stadtväter laden wir ein; sie kommen gern.“

„Kehrwieder“: „Wie stellen Sie sicher, daß die Seeleute, die begrüßt werden sollen, die GrüÙe auch hören?“

H. H. Schlünz: „Sie erhalten über Norddeich bzw. Kiel-Radio von uns eine persönliche Benachrichtigung. Darüber hinaus weist die Funkpresse ankündigend immer auf die jeweilige Sendung hin.“

„Kehrwieder“: Wie wir von den Seeleuten und ihren Angehörigen wissen, lohnen sich diese schwierigen Vorbereitungen immer wieder. Wir könnten uns denken, daß nicht immer alles so glatt über die Bühne geht.“

H. H. Schlünz: „Durchaus nicht. Vor zehn Jahren mußten wir erst einmal bei allen Mitarbeitern und Helfern, ohne die wir nicht auskommen, harte Abfahren einstecken. Man hatte zunächst auch in den Reedereikontoren wenig Verständnis für unsere gute Absicht. Doch heute brauchen wir nur anzutippen und freuen uns über Aufgeschlossenheit und Entgegenkommen. Es hat sich überall die Überzeugung durchgesetzt, daß es eine ausgesprochen gute Sache ist, die Funktechnik in den Dienst des Heimatkontaktes von Seeleuten zu stellen. Natürlich haben wir bei den gemütlichen Kaffeetafeln immer wieder mit Mikrofongangst zu kämpfen. Jedoch haben wir inzwischen genug Routine darin, die Angehörigen zum Sprechen zu bringen, und zwar so, daß es an Bord „life“ ankommt und nicht als gesprochene Postkarten. Schreibe ist ja keine Sprechere. Äußerst delikat ist manchmal, wenn wir Zieh-scheinbräute und andere „Seemannsbetreuerinnen“ aussortieren müssen. Bei uns kommen nur echte Verwandte und Verlobte ans Mikrofon.“

„Kehrwieder“: „Vielen Dank, Herr Schlünz, so bleibt es Ihnen also nicht immer erspart, zuweilen in seemännisches Privatleben einzugreifen.“

H. H. Schlünz: „Sicher nicht. Aber das ist letztlich doch ein dankbarer Job.“

Ludwig, Günter Maly, Reinhard Möller, Jürgen Myk, Frank Neugebauer, Rudolf Ostermann, Klaus Petrusch, Joachim Reich, Eckhardt Schön, Jörg Schöntaube, Peter Schulze, Asmus Schumacher, Uwe Sörmichsen, Bernd Stoboy, Joachim Wegner, Bernd Weitschat, Rolf-Dieter Werner, Franz Wissing, Peter Zylmann.

Prüfungsstelle Bremen:

Horst Behrje, Gerrit von den Berg, Peter Bretfeld, Peter Buck, Karl-Heinz Brüning, Karl-Heinz David, Günter Dübrock, Hans-Jürgen Fieger, Ulf Friemann, Rainer Gans, Horst Gaese, Roland Gerhold, Wilfried Heimken, Alfred Kohn, Hermann Köster, Wolfgang Leunig, Alfred Marquard, Juan-Pedro Marx, Peter Nagel, Karl Ortner, Hermann Rhode, Jan Ricklefs, Heinrich Roth, Klaus-Dieter Sander, Winfried Sachs, Dieter Stein, Karl-August Tapken, Werner Trost, Heiner Urbaneit, Norbert Weigelt, Frieder Windel, Albert Zebrowski.

Prüfungsstelle Travemünde:

Bernhard Bauch, Reinhard Braun, Herbert Fischenich, Jürgen Feist, Lothar Gulau, Ernst Haberl, Gebhard Helbock, Egon Itau, Uwe Jensen, Werner Kimpfner, Ernst-Wilhi Kührt, Peter Martens, Heinz Moje, Karl-Heinz Rauschendorf, Heinz Westphal.

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

Gerrit von den Berg



MS „Auriga“

Von der Wärtsilä Werft, Turku, an die Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen: Die „Auriga“ kann sowohl als Voll- als auch als Schutzdecker eingesetzt werden, und zwar hat das Fahrzeug eine Tragfähigkeit von 3550 t bzw. 2540 t, während die Vermessung bei 2777 bzw. 1599 BRT liegt. Der 91,55 m über Alles lange und 14 m breite Neubau erreicht als Volldecker einen Tiefgang von 6,50 m und als Schutzdecker 5,40 m. Die Antriebsmaschine besteht aus einem Wärtsilä/Sulzer-Diesel, der bei 155 UpM 2400 PS leistet und dem Schiff eine Geschwindigkeit von 14 kn verleiht.

Die Anlage ist weitgehend automatisiert, so daß sämtliche Maschinenmanöver von der Brücke aus gefahren werden können.

Zur Bedienung der Luken wurden zwei Deckskräne mit einer Hebefähigkeit von je 5 t aufgestellt. Zwei Seitenpforten ermöglichen zudem den Umschlag mit Hilfe von Gabelstaplern.

MS „Ursula Schulte“

Von den Lübecker Flender Werken A.G. an eine Partenerederei, für die die Firma Schulte & Bruns, Emden, Korrespondentreederei ist.

Mit über 80 000 t Tragfähigkeit gehört die „Ursula Schulte“ zu den größten Massengutschiffen der Welt und ist gleichzeitig die größte derartige Einheit der deutschen Handelsflotte.

Sie weist bei 253 m Länge, 35 m Breite und 18,40 m Seitenhöhe einen Tiefgang von 13,70 m auf. Die Antriebsanlage besteht aus einem aufgeladenen Borsig-Fiat-Diesel, der 16 100 PSe leistet und mit Schweröl betrieben wird.

MS „Ahrensburg“

Von den Kieler Howaldtswerken A.G. an die Fruchtreederei Harald Schuldt & Co., Hamburg. Der als Volldecker mit 5531 BRT vermessene Neubau hat eine Tragfähigkeit von 7500 t und weist folgende Hauptabmessungen auf: Länge über Alles 148 m, Länge zwischen den Loten 135 m, Breite auf Spanten 19,20 m und Tiefgang 8,04 m.

MS „Hanseatic“

Unter diesem Namen soll die von der israelischen Staatsreederei Zim Israel Navigation Ltd. angekaufte „Shalom“ unter deutscher Flagge fahren. Das Schiff soll im November dieses Jahres übergeben werden. Vor der ersten Fahrt unter der neuen Flagge soll das 25 300 BRT große und 21 kn schnelle Schiff auf deutsche Verhältnisse und spezielle deutsche Vorschriften umgerüstet werden. Bauort war die Werft Chantiers de l'Atlantique. **Die Beschaffung des Eigenkapitals soll auf ähnliche Weise erfolgen, wie sie bereits vor 15 Monaten im Zusammenhang mit dem neuen Passagierschiff „Hamburg“ erfolgreich praktiziert worden war. Damals hatten 230 Gesellschafter binnen weniger Stunden 35 Mill. DM aufgebracht.**



Foto: Contipress

Wie für die „Hamburg“ soll auch für die neue „Hanseatic“ eine eigene Reederei gegründet werden. Diese führt den Namen Hanseatic-Schiffahrts-Gesellschaft mbH. Die neue „Hanseatic“ hat eine Kapazität von 1090 Passagieren im Nordatlantikdienst. Auf Kreuzfahrten können bis zu 700 Passagiere befördert werden. Fast alle Kabinen besitzen ein eigenes Bad. Die Besatzung zählt 400 Mann. Ein Teil der früheren „Hanseatic“-Besatzung wartet bereits jetzt schon darauf, auf dem neuerworbenen Schiff anzumustern. Die erste Ausreise wird am 27. Dezember 1967 von Cuxhaven aus nach den Kanarischen Inseln und Nordafrika erfolgen.

MS „Tete Oldendorff“

Von der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft an die Reederei Egon Oldendorff in Lübeck. Es handelt sich um einen 38 100 t/dw großen Massengutfrachter, der folgende Hauptabmessungen aufweist: Länge über Alles 201,65 m, Breite auf Spanten 26 m, Tiefgang 11,52 m. Als Antriebsmaschine kam ein Bremer Vulkan/MAN-Diesel zum Einbau, der bei 122 UpM 12 250 PSe leistet und dem Fahrzeug eine Geschwindigkeit von etwa 16 kn verleiht. Der Neubau verfügt über neun Laderäume, die durch eine entsprechende Anzahl nach dem MacGregor-System verschlossener Luken zugänglich sind.



Seefahrtsschule Hamburg

Am 11. April 1967 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:

Hans Börm, Jürgen Dürrling, Hartmut Fantasny, Wilhelm Finck, Jürgen Fritzenwalder, Karl Heinz Habermann, Dankwart Heidemann, Wolfgang Hesse, Klaus Hill, Günter Hohler, Klaus Höll, Jochen Johannböke, Roland Keltler, Peter Meyer, Peter Moehle von Hoffmannswaldau, Horst Nowak, Edgar Graf von Perponcher, Hans Heinrich Pingel, Klaus-Peter Rahlf, Dieter Schardt, Peter Starcke, Klaus Tappe, Henner Täuber, Jürgen Wiese, Wolfgang Wittmann.

Matrosenprüfungen

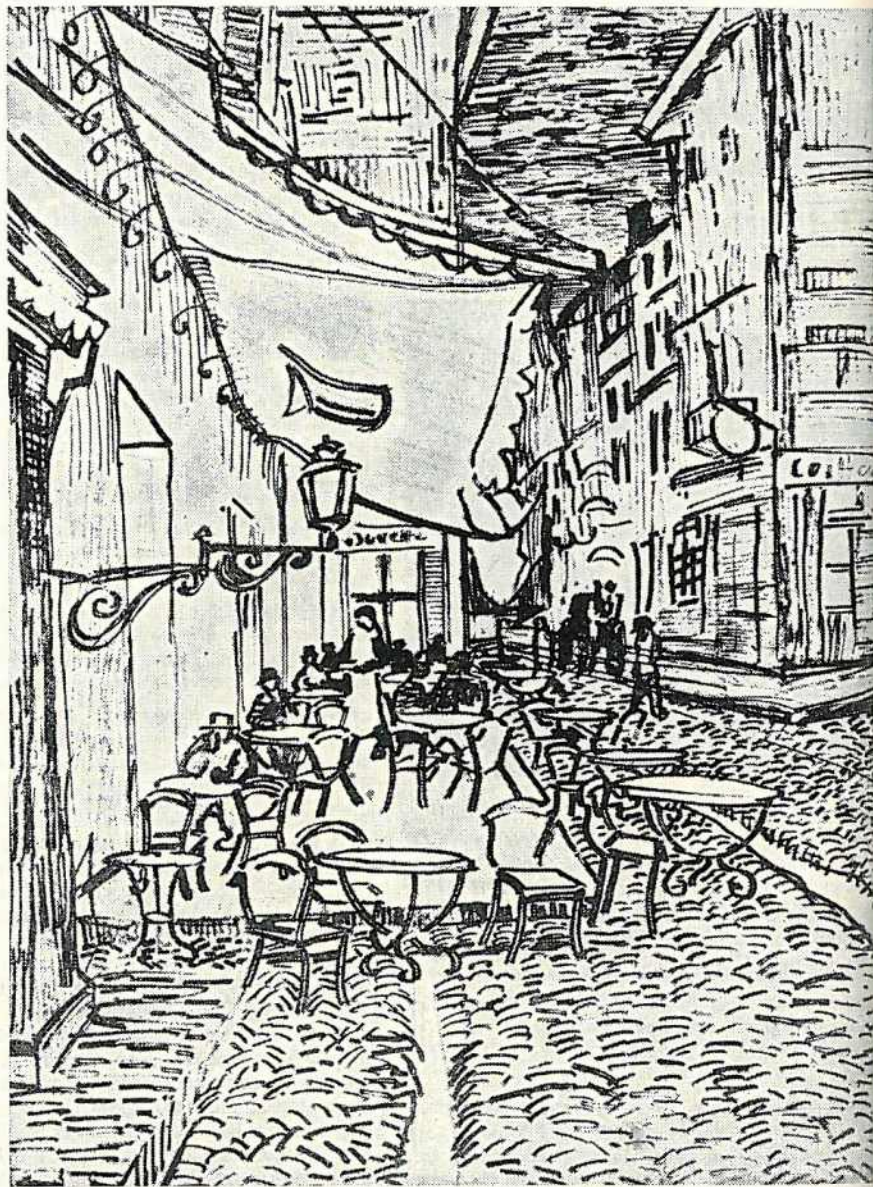
Prüfungsstelle Hamburg:

Klaus-Dieter Becker, Joachim Bley, Manfred Bufe, Heinrich Folgmann, Hans-J. Grasshoff, Hanspeter Gröber, Hans-Werner Hamm, Hans-J. Hein, Lothar Heise, Hans Hoffmann, Dietmar Kleiner, Peter Köpcke, Hans-Peter Kurpanik, Hans-Jürgen Lang, Karl-Heinz Lauer, Norbert

† Kropp

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

Unsere Kunst- betrachtung



Caféhaus in Arles

In Arles schuf van Gogh seine Unsterblichkeit

Vielleicht waren es die glücklichsten Monate seines Lebens, die Vincent van Gogh in Arles verbrachte. Nachdem er im Februar 1888 Paris verlassen hatte, das ihm Begegnung und Auseinandersetzung mit dem Impressionismus ermöglichte, in der Anschauung der japanischen Kunst seine Palette lichter werden ließ, seine Kontur rein, hatte er genug von anderen gelernt. In Arles suchte und fand er endlich sich selbst. Alle Unruhe seines glühenden Geistes, alle Leidenschaft, Verzweiflung und Trauer zwang er in Hunderten von Bildern mit Farbe und Stift auf Leinwand und Papier. Er lebte, litt, gestaltete und erlöste sich. Das Caféhaus in Arles, von dessen Hotelzimmern er ein bescheidenes bewohnte, kennen wir von innen und außen. Er hat es gemalt und gezeichnet. Diese Zeichnung gehört zu seinen schönsten. Sie umschließt sein ureigenstes Wesen. Die kraftvolle Klarheit des Strichs deutet auf Ungestüm wie auf die Unbe-

stechlichkeit seines Charakters. Das kühne Segel der Markise über der Caféterrasse schiebt wie eine unwirsche Hand das enge Gewinkel der Gassen in den Hintergrund und öffnet somit den Blick auf ein bühnenartiges Podium, auf dem sich Menschen begegnen. Wie sehr ist diese Takelage Symbol für van Goghs abrupte Art sich zu äußern, für das Spontane seiner Reaktionen, die ihm so manche Freundschaft kosteten, zu gleich aber auch erscheint sie als aufgestecktes Segel seiner nie gelöschten Sehnsucht nach menschlicher Nähe und Geborgenheit. So ist beides eingefangen in dieser meisterlich erfaßten Kleinstadtszenerie, was sein Leben erfüllte: die sich in der Bewegung des Straßenpflasters, in der abwehrenden Steilheit der Häuserzeilen ausdrückende Unruhe und Fremdheit und der Drang nach mitmenschlicher Begegnung, das Suchen nach Helle und Umsorgtsein, das den Platz unter der erleuchteten Plane zu bieten scheint.

Dr. U. B.

Auf kreuzenden Kursen der Lesermeinungen

Die hier abgedruckten Zuschriften geben ausschließlich die Meinungen der Leser wieder

Berufsauffassung für 3000 DM Betrifft Leitartikel „Kehrwieder“ 3/1967

Kein Redakteur begibt sich gerne der anheizen- den und Leser werbenden Reklame der Schlag- zeile. Aber der Leser verlangt vom seriösen Journalismus folgerichtige Entwicklung des Themas und am Ende den Beweis für die im Fettdruck aufgestellte Behauptung.

Im vorliegenden Falle wäre vielleicht eine Auf- zählung der Fakten am Platze gewesen, die zur Entstehung der beanstandeten Prothesenrech- nung von DM 3000,— geführt haben, dann die Gegenüberstellung der Arztkosten im In- und Ausland unter Berücksichtigung der Devisen- kurse, und zum Schluß, als warnendes Beispiel, Maßnahmen, die Unternehmer und Versicherer zur Abwendung ungerechtfertigter Ansprüche an- gestrengt haben und deren Erfolge an Hand von Beispielen. Stattdessen sieht sich der Leser mit Schlüssen konfrontiert, die „Kehrwieder“ aus einer Arztrechnung im besonderen auf die Be- rufsauffassung der Seeleute im allgemeinen zieht. — „Thema nicht behandelt“, hätte mein Deutschlehrer kalt geurteilt.

Die Zahlen, die hier kommentarlos im Raume stehen, sagen wenig aus. Entnehmen kann man ihnen, daß die hier nicht genannte Reederei pro Seemann und Bezugsjahr DM 210,— für ärzt- liche Konsultationen ausgegeben hat. Es ist an- zunehmen, daß in diesem Betrag auch Medizinern und Heilbehandlungen enthalten sind. Um aus dieser Summe Schlüsse zu ziehen, müßte man sie aufschlüsseln. Dazu müßte man wissen, in welchem Fahrtgebiet (Dollar-, Sterlingbereich usw.) die Schiffe besagter Reederei eingesetzt sind; ob sie oft oder nie bundesdeutsche Häfen anlaufen, ob sie in den Tropen oder anderen klimatisch ungünstigen Gebieten fahren, von welcher Art die Krankheiten sind, derentwegen der Arzt aufgesucht wurde und wieviel Unfallver- letzungen in dieser Zeit ärztlich behandelt wur- den. Auch wäre aufschlußreich zu erfahren, wie- viele Besatzungsmitglieder mit krankheitsähn- lichen Symptomen in verantwortungsbewußter Voraussicht vor Antritt längerer Seereisen zum Arzt geschickt wurden, um dem Reeder später hohe Folgekosten zu ersparen.

Der zweite in diesem Zusammenhang genannte Posten von nahezu DM 190 000,— Reisekosten gibt allerdings Anlaß zu der Annahme, daß es, entgegen der Auffassung der offiziellen Statistik, um die Gesundheit der Betroffenen nicht allzu gut gestanden hat. Vorausgesetzt, daß die Zah- len ausschließlich von Krankentransport und Er- satz herrühren, sind entweder sehr viele See- leute auf kurze Entfernungen ausgetauscht wor- den, was Anlaß zu Bedenken gibt und unter- sucht werden sollte (evtl. mangelnde Menschen- führung, nachlässige Auswahl der Besatzungs- mitglieder durch das Heuerbüro), oder der Standort der Schiffe liegt so weit entfernt, daß Ablösungsreisen sehr teuer werden.

Aber nun zum Paradestück, zum Anlaß unserer Schlagzeile! Die Rechnung weist insgesamt 30 000 D-Mark für Dentalversorgung aus. Soweit ersicht- lich, wurde diese Zahnarztrechnung von erstaun- lich wenigen Personen verursacht, genau ist das dem sparsamen Text zwar nicht zu entnehmen, aber immerhin ein Grund mehr, mit Pauschal- urteilen über Verhaltensweisen des Seemanns zu- zeigen.

Hier drückt sich mit Sicherheit auch der chroni- sche Zeitmangel unserer Berufsgruppe aus, der bezahlt werden muß. — Da unser Patient in kei- nem Falle zur Kasse gebeten wird, kann er nicht wissen, was er angerichtet hat. Es täte also Auf- klärung Not, um Auswüchse, gewollt oder unge- wollt, zu verhindern. Daß Beutelschneider im Arzt- mittel den Fremden, der immer als Privatpatient

auftritt, gehörig rupfen, ist nichts Neues, aber auch nicht die Schuld des Kranken, der dazu oft genug ungenügend und oberflächlich versorgt wird. Auswüchse kann man bekämpfen und sie bestätigen im Grunde nur die Regel; die Regel nämlich, daß unser Seemann unter guter Füh- rung nach wie vor loyal und ordentlich seinen Heuervertrag erfüllt. Drees-Hammje, 1. Offz.

Diskussionsbeitrag „Personelle Schwierigkeiten“

Niemand wird in Abrede stellen wollen, daß das Wohl und die Zukunft der deutschen Seeschiff- fahrt auch weiterhin mit dem Personalproblem (sowohl in qualitativer als auch in quantitativer Hinsicht) eng verbunden bleiben wird. „Der Mensch an Bord“ steht daher im Vordergrund vieler Diskussionen und Broschüren.

Den Verfassern der Schrift „Führungskräfte und Mitarbeiter in der Schifffahrt“ gebührt Dank und Anerkennung für das so idealistische Bemühen, Bordpraxis und theoretische Menschenführung auf einen Nenner zu bringen. Entsteht hier aber nicht neben den z. T. zweifellos wertvollen An- regungen ein völlig verzerrtes Bild, und geht man nicht an der wirklichen, tiefen Problematik vorbei? Ist man sich überhaupt der Ungeheuer- lichkeit des Vorwurfs bewußt, die „Flucht von der See“ so einfach u. a. mit dem Versagen der Führungskräfte in der Menschenführung zu be- gründen? Erscheint es uns nicht so furchtbar bordfremd und gewinnt es nicht dem letzten Fahrersmann ein Lächeln ab, bei von hartem Dienst täglich geforderten Männern „Wolf und Schäfchen“ spielen und einen „Halmameister“ ermitteln zu wollen, Bordfeste mit Gesang und Gedichten zu organisieren?

Wir zollen dennoch Ihrem Idealismus volle An- erkennung, rufen Ihnen aber zugleich zu: „Wir stehen Ihrem Idealismus nicht nach! Auch wir sind bemüht, eine glückliche Lösung zu finden!“ Doch sehe ich in einer einseitigen Verlagerung der Akzente keine erfolgversprechende Mög- lichkeit.

Die Reaktionen der Kapitäne und Führungskräfte in der Schifffahrt sind allgemein bekannt. Sie stehen z. T., und meist zu recht, im Bewußtsein, es eben besser zu wissen, über der Sache und fühlen sich mit diesen Bevormundungen und in- direkten Vorwürfen nicht angesprochen. Sie tref- fen weiterhin in Personalfragen ihre Entschei- dungen aufgrund eigener Erfahrungen und in langer Seefahrtzeit gewonnenen Menschen- kenntnisse.

Ich glaube, wir Seefahrer dürfen uns auch glück- lich preisen, vom allgemeinen Trend der Zeit, der Umbewertung der Begriffe und des oft über- triebenen sozialen Getues z. T. noch verschont zu sein.

Steht hinter dem Schlagwort „modern“, Herr P. Karl, auf Ihren Leserbrief („Kehrwieder Nr. 9, Seite 19, Antwortschreiben auf die Lesermeinung des Herrn Kapitän Klünder, „Kehrwieder“ Nr. 6 1966, Seite 20) eingehend, nicht manchmal nur leeres Gerede, mit dem man glaubt, alles zu sa- gen und doch nichts sagt? Wird der Begriff „Autorität“ nicht etwas verwässert und der Be- griff „persönliche Freiheit“ etwas abgenutzt? Ist die berühmte Flasche Bier des I. Offiziers mit seinen Matrosen nicht schon legendär geworden? Liegt nicht in den Vokabeln des Herrn Kapitän Klünder, dem ich für seinen Bericht meine per- sönliche Anerkennung ausspreche, „Arbeit“, „Fleiß“, „Pflechtereifung“ und „Disziplin“ mehr als in rechthaberischem, anspruchsvollem Ge- rede von „arbeitsscheuen Elementen“ oder ver- schwommenen Vorstellungen moderner Sozial- rechtler? Sind jene Begriffe, auch wenn uns Jün- geren der Pathos jener Zeit etwas fremd erschei- nen mag, nicht klarer, sauberer, einfacher, für alle verständlich — ja, elementarste Vorausset- zung für einen gesunden Schiffsbetrieb?

Jedes Extrem ist schlecht; es wäre wohl grund- falsch, an alten, überholten Zöpfen krampfhaft festzuhalten und sich gesunden, fortschrittlichen Gedanken verschließen zu wollen. Aber es könnte auch verheerende Folgen haben, Dinge einfach über Bord zu werfen, die sich in jahr- zehntelanger Praxis an Bord bewährt und über- liefert haben und nicht unbegründet auf eine Tradition zurückblicken.

Es bleibt nun allen an der Seefahrt Beteiligten überlassen, in diesen Fragen, zu denen sich übrigens auch im politischen, kulturellen und ge- sellschaftlichen Leben an Land erschreckende Parallelen zeigen, den gesunden Mittelweg zu finden — zum Wohle der deutschen Seeschiff- fahrt!

Johannes March, III. Offz. MS „Saarstein“

128.323 DM Buß- und Straf gelder

Seeamt Hamburg

Die Verhängung von Bußgeld- und Ordnungsstrafen hat seit Inkrafttreten des Seemannsgesetzes aus mehreren Gründen Anlaß zu Ärgernissen gegeben. Am verbreitetsten ist wohl die teils resignierte, teils gleichgültige Auffas- sung, Strafanträge seien unwirksam, „es komme ja doch nichts danach“.

Im Jahre 1966 wurden nämlich DM 128 323,— an Buß- und Straf geldern von Seeleuten bezahlt. Beim Lesen dieser sehr nachdenklich stimmenden Statistik ist zu berücksich- tigen, daß das starke Anwachsen der DM-Beträge nicht etwa auf Erhöhung des Buß- und Straf geldmaßes zurück- zuführen ist, sondern ausschließlich auf das starke An- wachsen der Fälle.

Unten aufgeführte Statistik des Seeamtes Hamburg spricht eine ganz andere Sprache, eine sehr ernst zu nehmende.

SEEMANNSAMT HAMBURG

Bußgeld- und Ordnungsstrafverfahren 1958 bis 1966

	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
A. Anzahl der Verfahren (ab 1. 4.)									
Neueingang	332	475	605	706	745	830	949	1 349	1 613
Verfahren aus dem Vorjahr	—	36	85	166	281	393	581	655	1 013
Insgesamt im Geschäftsgang:	332	511	690	872	1 026	1 226	1 530	2 005	2 626
B. Abgeschlossene Verfahren									
a) durch Bußgeldbescheid	152	281	350	373	420	386	633	698	862
b) durch Ordnungsstrafbescheid	—	—	5	12	8	7	10	40	8
c) durch Einstellungsverfügung	29	40	40	35	15	15	33	23	64
Insgesamt:	181	321	395	420	443	408	676	761	934
C. Auferlegte Buß- und Straf gelder DM									
D. Abgabe wegen Unzuständigkeit	20 848,—	24 327,—	29 279,—	37 222,—	54 119,—	61 477,—	72 447,—	98 477,—	128 323,—
1. an Staatsanwaltschaft	113	97	125	149	168	202	167	215	219
2. an andere SMA	2	8	4	22	19	35	31	16	25
Insgesamt:	115	105	129	171	187	237	198	231	244
E. Stand am 2. Januar 1967									
Schwebende Verfahren: 1448									
Stand am 2. 1. 1966: 1013									

Internationale Sportwoche 1967 für Seeleute im Antwerpener Hafen

In der Zeit vom 9. bis 15. Juni dieses Jahres soll eine Sportwoche für Seeleute der während dieser Zeit im Hafen von Antwerpen liegenden Schiffe durchgeführt werden. Daran sollen die Besatzungsmitglieder der deutschen, belgischen, britischen und skandinavischen Schiffe teilnehmen. Für die Veranstaltungen stehen drei größere Sportplätze mit Aschenbahn zur Verfügung. Die Wettkämpfe finden abends statt.

Während der Veranstaltungswoche sollen die Schiffe unter den vorbezeichneten Flaggen von besonders dafür bestimmten Personen, z. B. Seemannsparrern, Sportleuten der belgischen Hafenz Polizei, Welfare-Offizieren besucht werden, um gegebenenfalls an den Sportveranstaltungen interessierte Besatzungsmitglieder zu beraten und ihre Teilnahme an den Wettkämpfen zu organisieren.

Es handelt sich um Leichtathletikwettkämpfe wie 100-m-Lauf, Kugelstoßen, Hochsprung, Weit-sprung und Staffellauf (4 mal 100 m).

Das schließt aber nicht aus, daß auch im Bedarfsfall Mannschaftswettkämpfe (Fuß-, Hand-Base-Ball) durchgeführt werden können.

Die deutsche Flagge rangiert in Antwerpen an erster Stelle. Unser „Sport an Bord“ sollte nicht nachstehen. Wir wünschen unseren Sportfreunden in Antwerpen viel Freude und Glück!

Ihre „Kehrwieder“-Sportredaktion



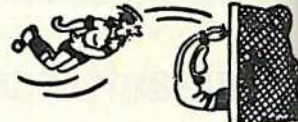
Auflösung unseres Kreuzworträtsels

Waagrecht: 1. Bergeisen, 8. Stanley, 14. inklusive, 15. tele, 16. Nu, 17. Rauwolfia, 20. Nessel, 23. Onega, 25. Era, 26. Ruester, 29. Rot, 30. pur, 31. Asta, 33. Bandage, 35. Peer, 36. Isa, 37. Berlinerblau, 41. Run, 42. Arles, 43. Ahle, 45. Neuron, 47. Kai, 49. gar, 50. Etat, 52. age, 54. Undine, 55. Lie, 56. Erek, 57. Eva, 59. Aar, 61. Nacken, 63. Maja, 65. Olifant, 70. Kris, 71. Blau, 72. Regina, 74. Ina, 75. neo, 76. Graefe, 80. regelmäßig, 82. anno, 83. Obwalden, 85. Credo, 86. Maeren, 88. Dachstein, 91. Ares, 92. Oasen, 95. Ton, 96. Ehrlich, 97. si, 98. Esino, 99. Schneekoppe.

Senkrecht: 1. Birne, 2. Enver Pascha, 3. Glas, 4. Euter, 5. Sir, 6. Evans, 7. neu, 8. Stoer, 9. Tel., 10. Alfons, 11. Nein, 12. en, 13. Yucatan, 18. Wiesen, 19. Aera, 21. Sauna, 22. Luegendetektor, 24. Go, 27. Eder, 28. Tupi, 31. Arrangement, 32. Tellur, 33. Biwak, 34. Abu, 38. Break, 39. aer, 40. Uso, 44. Liederjan, 46. nie, 48. Ranen, 51. TIR, 52. Ai, 53. Gebein, 54. Usambara, 55. Lack, 58. Ansage, 60. Aal, 62. Krieger, 64. Auerochsen, 66. Legende, 67. Igel, 68. Angabe, 69. Narew, 73. Tesla, 77. Asam, 78. fidel, 79. Antares, 81. Gueter, 84. Nero, 87. Nonne, 88. Dame, 89. noch, 90. As, 93. Ahn, 94. Ehe, 95. Tip, 97. SO.



Sport an Bord



Wieder eine neue Fußballmannschaft!

Seit dem 21. 1. 1967 besteht auf dem MS „Fritz Thyssen“ eine Fußballmannschaft. Durch Spenden, einem Zuschuß der Reederei und dem monatlichen Beitrag aller Mitglieder waren wir in der Lage, eine vollständige Sport-ausrüstung zu kaufen. Wir danken der Reederei und der Schiffsleitung für ihre Unterstützung.

Mit sportlichen Grüßen MS „Fritz Thyssen“
i. A. O. Nehlsen

Sehr geehrte Sportredaktion,

hiermit möchte ich Ihnen und den „Kehrwieder“-Lesern mitteilen, daß auch auf dem MS „Leada“ der Sport wieder eine große Rolle spielt. Nachdem im Oktober des vergangenen Jahres die gesamte Sportausrüstung der „Leada“ ein Raub der Flammen wurde, konnte sie jetzt wieder durch eine großzügige Geste unserer Reederei, der LEA Schifffahrtsgesellschaft, erneuert werden. Dafür sei an dieser Stelle noch vielmals gedankt. Unser erstes und leider bisher auch einziges Spiel bestritten wir am 5. Februar 1967 in Antwerpen gegen die Mannschaft der „Hasselburg“. Da wir eine vollkommen neue Mannschaft hatten, war es wohl nicht verwunderlich, daß es am Ende des Spiels 1:2 für die „Hasselburg“ stand. Nun, dieses Ergebnis ging vollkommen in Ordnung. Es war ja auch unser erstes Spiel. Allerdings wurde unser linker Verteidiger fünf Minuten vor Spielende hart attackiert und mußte mit einem gebrochenen Knöchel krankheitshalber in Antwerpen abmustern.

Nun, leider gelang es uns nicht, in der Mittelmeerfahrt weitere Spiele zu bestreiten, da meist sehr wenig Zeit war. Aber das soll anders werden. Ich hoffe, Ihnen bald mehr von der „Leada“ berichten zu können.

Mit freundlichen Grüßen
Jens Wichmann, 2. Offz., Vorsitzender

FC „Rothenstein“ steuert auf den Welt-Kicker-Pokal der Deutschen Welle zu

Am 23. Dezember 1966 trat die „Rothenstein“ von Malaga aus ihre Reise nach Australien an. Bereits wenige Tage später wurde die schon traditionelle „Fußballversammlung“ einberufen, auf der zu Beginn jeder Reise die Richtlinien für die neue „Fußballsaison“ festgelegt werden. Die neuen Mitglieder werden aufgenommen, der Vorstand, der Kassenwart und der Mannschaftsbetreuer gewählt, sowie der Vereinsbeitrag für die kommende Reise festgelegt. Angespornt durch die Erfolge der letzten Reise und mit dem festen Vorsatz, im „Welt-Kicker-Pokal“ der „Deutschen Welle“ einen guten Platz zu belegen, war die Begeisterung für die Sache groß. Lange bevor wir den ersten australischen Hafen erreichten, stand die Mannschaft für das erste Kräftemessen fest. Gemeinsames gymnastisches Training auf dem Bootsdeck sollte die Kondition fördern.

1. Spiel:

15. 1. 1967 „Rothenstein“ — „Alfredo Primo“ 10:0 (5:0)
In Fremantle kam dann die große Bewährungsprobe. Bei drückender Hitze verlief das Spiel zunächst nicht ganz nach unseren Wünschen. Zwanzig Minuten lang waren die Italiener ein gleichwertiger Gegner. Erst nach unserem Führungstor brach ihr Widerstand zusammen und die Tore fielen in gleichmäßigen Abständen für uns. Das hohe Endergebnis läuscht allerdings ein wenig über den wahren Spielverlauf, denn die Italiener waren jederzeit ein ernstzunehmender Gegner. — Einen besseren Auftakt hätte man sich nicht wünschen können, und noch am gleichen Abend wurde ein Spiel für den nächsten Tag abgemacht.

2. Spiel:

16. 1. 1967 „Rothenstein“ — „Tjinegara“ 2:1 (2:0)
Das Spiel begann mit viel Elan. Mit dem Wind im Rücken hatten wir zunächst leichte Vorteile und konnten bis zur Halbzeit eine 2:0-Führung für uns buchen. Nach dem Seitenwechsel kamen dann die körperlich sehr starken Holländer stark auf und erzwangen den Anschlußtreffer. Dabei blieb es bis zum Schlußpfiff, so daß wir mit dem 2:1 beide Punkte mit an Bord bringen konnten.

3. Spiel:

26. 1. 1967 „Rothenstein“ — „Mystic“ 2:2 (0:1)
Dieses Spiel in Melbourne sollte unser bisher schwerstes werden. Mit Windunterstützung kam unser Gegner mächtig auf und erzielte kurz vor Ende der 1. Halbzeit das 1:0. Die zweite Halbzeit begann für uns wesentlich günstiger und schon nach kurzer Zeit lagen wir mit 2:1 vorn. Weitere Tore ließ die ausgezeichnete gegnerische Hintermannschaft allerdings nicht zu, und kurz vor Spielende fiel sogar noch der Ausgleich für die Engländer.

4. Spiel:

7. 2. 1967 „Rothenstein“ — „Cedric“ 5:1 (2:1)
Im „Hamilton Soccer Ground“ in Brisbane fand das nächste Kräftemessen statt. Knieltiefes Gras machte ein zügiges Spiel nahezu unmöglich. Unsere Mannschaft stellte sich schneller und besser auf die schlechten Platzverhältnisse ein und war ihrem Gegner jederzeit überlegen. Beim Schlußpfiff hieß es dann auch eindeutig 5:1 für die „Rothenstein“.

5. Spiel:

20. 2. 1967 „Rothenstein“ — „Cornwall“ 1:3 (0:2)
In Melbourne sollte unsere Erfolgsserie vorerst ein Ende finden. Die Mannschaft der „Cornwall“ war uns während des gesamten Spiels sowohl technisch als auch körperlich überlegen, und so mußten unsere sieggewohnten Kämpfer erstmals während dieser Reise den Platz als Verlierer verlassen. Selbst ein Generalangriff in der zweiten Halbzeit wurde von den Engländern mit Glück und Können überstanden, und wir zogen mit einer bitteren aber nicht unverdienten 1:3-Niederlage an Bord zurück.

6. Spiel:

21. 2. 1967 „Rothenstein“ — „Cap Verde“ 1:4 (1:0)
Bereits einen Tag später wollten wir unsere Niederlage vergessen machen. Die Mannschaft der „Cap Verde“ zeigte sich jedoch als ein ausgesprochen gut eingespielter und schneller Gegner. Zunächst hielt unsere Hintermannschaft den ständigen Angriffen stand und wir konnten sogar kurz vor Ende der ersten Halbzeit in Führung gehen. Während der 2. Spielhälfte kam der Gegner aber mehr und mehr auf und buchte schließlich einen klaren 4:1-Erfolg für sich.

7. Spiel:

2. 3. 1967 „Rothenstein“ — „Ellin Hope“ 5:2 (1:2)
Das letzte Spiel dieser Reise fand in Fremantle statt. Mit starker Windunterstützung spielte der Gegner in der 1. Halbzeit leicht überlegen und ging mit 2:1 in Führung. Nach dem Wechsel jedoch hatten die „Rothensteiner“ eindeutig mehr vom Spiel, zumal die Norweger in der 2. Halbzeit Konditionsschwierigkeiten bekamen. 4 Tore konnten unsere Stürmer noch im gegnerischen Gehäuse unterbringen, so daß wir nach langer Zeit wieder einen klaren Sieg verbuchen konnten.

In sieben Spielen gegen in- und ausländische Schiffsmannschaften brachte es der FC „Rothenstein“ auf 28 Tore und 9,5 Punkte. Ein schöner Erfolg für unsere Spieler, die stets mit Begeisterung bei der Sache waren.

Mit sportlichem Gruß, die Fußballmannschaft FC „Rothenstein“

Knevelkamp (Kapitän) Lampe (2. Offz., Manager)

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



**Rhein Stahl
Nordseewerke GmbH
Emden**

SCHIFFSWERFT · MASCHINENFABRIK · REPARATURBETRIEB
SCHWIMMDOCKS · TROCKENDOCK · TANKREINIGUNG

297 Emden
Postfach 149

Telefon 851
Telex 02 7802

Cargocaire

verhindert Schweißwasser-Schäden

in einer Flotte von mehr als

3 000 000 BRT



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

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge

bei der Fahrschule Gerda Marochow

Die Fahrschule, die das Vertrauen der 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

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG 11

HAMBURG-ALTONA

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

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

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

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

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

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



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



Lindolin- SCHIFFSFARBEN

sind das Produkt vieljähriger
Erfahrung und neuzeitlicher
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN

Gegr.



1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG - FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

Gegründet 1855

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

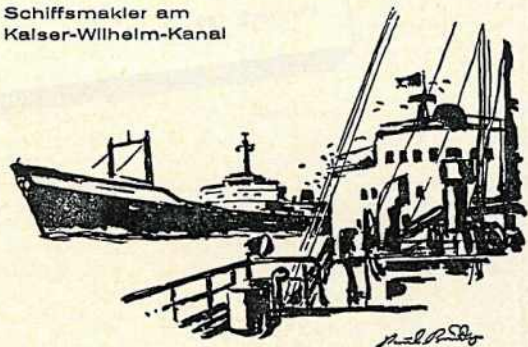
Waalhaven Pier 6, Ruf: 7 80 31, 17 62 67 (Lager), nach
18 Uhr: Ruf: 12 05 35, 12 17 84 • Telegr.: JECEEFES

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

Führender Lieferant deutscher Seeschiffe

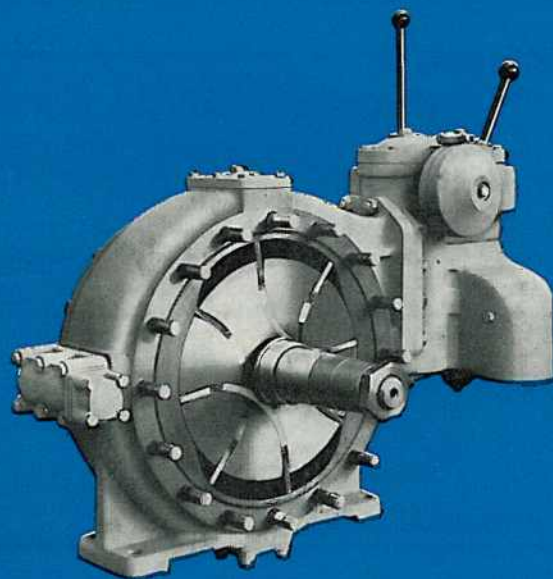
ZERSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

Klare Vorteile für HATLAPA-Hydraulik



- einfache, robuste Konstruktion
- betriebssicher bei geringster Wartung
- einfache, leichte Bedienung
- geräuschloser Lauf
- große Wirtschaftlichkeit
- zwei stufenlos regelbare Geschwindigkeiten
- geringer Verschleiß
- bewegliche Teile laufen in Öl
- lastabhängiger Kraftverbrauch
- hohe Beschleunigung
- sicherer Überlastschutz
- unempfindlich gegen Feuchtigkeit

UETERSENER MASCHINENFABRIK **HATLAPA**

2082 UETERSEN BEI HAMBURG

Fernsprecher: Uetersen Sammel-Nummer 2766 · Telegr: Hatlapa Uetersen · Fernschreiber: 0218510