

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- 1971 Vierzig-Stunden-Woche
- Militärputsch in Griechenland
- Grüne Front
- Tanker-Titanic
- Verband Deutscher Reeder zum Fall „Torrey Canyon“
- Dankbares Ärgernis
- Wir denken gern an Maxito
- Funktion und Aufbau eines Elektronenrechners
- Schmunzelauge
- Psychologie auf neuen Wegen
- Wenn es um Menschenleben geht
- Seeleute nehmen Stellung zu „Moral über Bord“





CANADA DRY

LIMONADEN UND MIXER

... DER AUSWAHL WEGEN ...

Die international berühmte Getränkefamilie in der Einwegflasche

Limonaden

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

Mixer

GINGER ALE
TONIC WATER Quinine Water
CLUB SODA

Zu beziehen durch:

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

See-Ausrüstung

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

Elektrische Schiffsanlagen

HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel.: 31 15 31 · Nachts: 31 01 17, 29 55 28

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Elektromaschinenbau

HEINRICH G. HOMEYER

Drahtseile

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

Alles für den Seemann

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



Antoni Höen Nchf.
PROVIANT
DECK- U. MASCHINEN-STORES

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

Pumpen



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

ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik

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

GEORG P.

Möller
GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN
BROOK 5-6 · TEL. So-Nr. 36 30 31 Tag und Nacht

Auslands- Umzüge



Heinrich Klingenberg

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

Am Peil-
kompaß



1971 Vierzig-Stunden-Woche Verhandlungen der Superlative gingen voraus

Vom Standpunkt der sozialen Gerechtigkeit ist die Vierzig-Stunden-Woche für den Arbeitnehmer auf See völlig in Ordnung, für den Arbeitgeber jedoch nicht. Insofern nämlich nicht, als sie ihn, seinen Arbeitgebern an Land gegenüber, weder Gleichstellung (wie für seine Seeleute) noch Gerechtigkeit bedeutet. Denn die Vierzig-Stunden-Woche ist nur in solchen Betrieben an Land durchzuführen, die unter Anwendung von technischen, organisatorischen und rationalisierenden Maßnahmen die Kürzung tatsächlich auch an der Arbeitszeit vornehmen können, oder die, wenn dies nicht möglich ist, die entstehenden erhöhten Personalbelastungen mit erhöhten Preisen für ihre Produkte auffangen können.

Wegen der einschneidenden Auflagen aus der Schiffsbesetzungsordnung und den Bemannungsrichtlinien sowie aus den Sicherheitsvorschriften und wegen der nicht aus der Welt zu schaffenden Eigenart der Seeschifffahrt, daß sie gezwungen ist, mitunter monatelang rund um die Uhr zu arbeiten, hat der Reeder im Gegensatz zu seinen Unternehmerkollegen an Land überhaupt keine Möglichkeit, solche Personalkosten aufzufangen.

Eine Gleichstellung der Seeleute kann daher unter Vermeidung einer eklatanten Gefahr für die gesamte bundesdeutsche Seeschifffahrt vernünftigerweise nur betrieben werden, wenn damit auch eine Gleichstellung der Reeder mit den Unternehmern an Land verbunden ist.

Mit Einführung der Vierzig-Stunden-Woche ist es nunmehr absolut unvermeidlich geworden, daß die außergewöhnlichen personellen Belastungen unserer Seeschifffahrt, die Seeleute und Reeder gleichmäßig treffen, vor das Forum unserer bundesdeutschen Politik, Wirtschaft und Gesellschaft gebracht werden. Denn diese Probleme sprengen, wie es ausländische Beispiele zeigen, den Rahmen der Tarifautonomie.

Die außergewöhnlichen Belastungen, zu denen jetzt noch die Vierzig-Stunden-Woche in der Seeschifffahrt kommt, sind, wie im „Peilkompaß“, KEHRWIEDER Nr. 5 / 1967, dargestellt, folgende:

1. 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.
2. **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.**
3. **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.**

Um diese sehr ernste Situation zu demonstrieren: Man stelle sich einen Unternehmer in einem Landbetrieb vor, der seine gesamte Belegschaft für Wochen, ja Monate von der Umwelt und von den Familien hermetisch abschließen muß und dessen Betrieb für Wochen und Monate rund um die Uhr läuft. Die Forderungen aus der üblichen Tarifpraxis, die diese Belegschaft an diesen Unternehmer stellen würde, kann er nicht erfüllen, ohne seinen Betrieb wegen nicht mehr zu erarbeitender Personalkosten schließen zu müssen. Besäße dieser Betrieb die gleiche volkswirtschaftliche Bedeutung wie die Seeschifffahrt oder wie der Bergbau oder die Landwirtschaft, dann wäre es jedermann selbstverständlich, daß Volkswirtschaft und Gesellschaft die Erhaltung dieses Betriebes als eine ihrer existentiell notwendigen Gemeinschaftsaufgaben ansehen würden.

Die Gewerkschaften hatten am 17. und 18. August vorigen Jahres die zur Zeit noch in Kraft befindlichen Heuer- und Manteltarife gekündigt. So schwierig waren die Verhandlungen, daß sie sich bis zum 29. April, nämlich bis vor die Zweite Schlichtungsinstanz, hingen.

Diese Verhandlungsdauer von annähernd einem Dreivierteljahr war die längste, die es je in der Tarifgeschichte unserer Seeschifffahrt gegeben hat.

Während dieser außerordentlich langen Gesprächs- und Verhandlungsdauer gab es zu keinem Zeitpunkt eine Annäherung der Standpunkte, zu keinem Zeitpunkt gelang es, eine Basis des Ausgleichs zu schaffen. Im Gegenteil, die Fronten verhärteten sich zunehmend.

In Anbetracht dieser Entwicklung ist es kaum verwunderlich, daß relativ frühzeitig die Inanspruchnahme der Schlichtungsstelle auf dem Verhandlungstisch auftauchte. Am 2. März 1967 fand folgerichtig eine Sitzung der Ersten Schlichtungsstelle statt. Übereinstimmung wurde ausschließlich darüber erzielt, daß die Zweite Schlichtungsinstanz unter Vorsitz von Professor Krüger (Universität Hamburg) angerufen werden solle.

Diese trat unter Verzögerung wegen Erkrankung des Vorsitzenden am 21. April 1967 erstmalig zusammen. In dem Zeitraum zwischen Zusammen-treten der Ersten und Zweiten Schlichtungsinstanz vom 2. März bis zum 21. April fanden weder Gespräche noch Verhandlungen zwischen den Tarifpartnern statt.

So kam es zu dem hoffentlich einmaligen Novum, daß die endgültigen und entscheidenden Tarifverhandlungen praktisch in Form der Schlichtung stattfanden. Die zweite Schlichtungsstelle, die am Freitag, dem 21. April, am Donnerstag, dem 27. April, sowie am darauffolgenden Freitag und Sonnabend ganztätig arbeitete, setzte sich wie folgt zusammen:

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 9



Militärputsch in Griechenland

Er dauerte zwei Stunden

Die Rolle des Königs undurchsichtig

Undurchsichtig blieb die Rolle, die König Konstantin bei dem Putsch rechtsextremer Offiziere spielte. Anfangs war man geneigt, im König den spiritus rector zu sehen, der sich durch den Staatsstreich seiner politischen Feinde zu entledigen und eine Festigung seines Thrones erhoffte. Aber wahrscheinlich ist der König durch den Putsch selbst überrascht und praktisch ohne eigenes Zutun „auf den Schild gehoben“ worden. Hieß es anfangs, der König habe das Dekret über die Machtübernahme unterzeichnet, rückten die Putschisten später davon ab und erklärten ihre Behauptung mit dem Hinweis auf eine „taktische Erwägung“.

Nach der Machtübernahme durch das Militär wurde noch am gleichen Abend eine neue Regierung gebildet und durch den Erzbischof von Athen vereidigt. Zum Ministerpräsidenten wurde der bisherige Oberste Staatsanwalt beim Obersten Griechischen Gerichtshof (Areopag), Konstantin Kolias, ernannt. Sein Stellvertreter wurde der Stabschef der griechischen Armee, General Gregorios Spandidakis. Der „starke Mann“ und Führer der Putschisten, General Patakos, übernahm das Innenministerium.

Nach nur 36 Stunden konnte der Ministerpräsident bereits verkünden, daß im ganzen Land wieder Ruhe und Ordnung eingekehrt sei. Der Umsturz habe auch keine Menschenleben gefordert. Lediglich zwei Personen seien verletzt worden.

Die Hintergründe des Staatsstreichs

Die Machtergreifung der Militärs kam völlig überraschend. Die nie verstummenden Gerüchte, daß die große Krise zwischen dem König und dem damaligen Ministerpräsidenten Papandreu letzten Endes zu einer Diktatur führen müsse, waren verstimmt. Gerade weil die amtierende Minderheitsregierung des rechtsextremen Kanellopoulos zurückgetreten war und für den 28. Mai Neuwahlen ausgeschrieben worden waren, hatte sich die innenpolitische Lage entspannt. Auch war die Befolgung des Verbots des für den vergangenen Sonntag geplanten „Friedensmarsches nach Marathon“ als Anzeichen dafür gewertet worden, daß auch die extreme Linke jede Verschärfung der Atmosphäre vermeiden wollte.

Scharfe innenpolitische Spannungen zeigten sich im Juli 1965, als König Konstantin in einem ma-

kabren politischen Ränkespiel seinen Gegner, den 79jährigen Ministerpräsidenten George Papandreu, entließ. Damals erwies sich, daß dem König in seinem Kampf um einen starken Thron auch eine parlamentarische Mehrheit nicht viel galt. Damit ist auch schon das Grundproblem Griechenlands berührt. Seit der Erlangung seiner Unabhängigkeit von türkischer Herrschaft besteht in dem Geburtsland der Demokratie eine starke Opposition gegen die Monarchie. Schon Konstantins Vater, König Paul, war vorgeworfen worden, hinter den Kulissen die politische Bühne nach eigenen Zielen lenken zu wollen. So blieb es nicht aus, daß dieser schwelende Streit eines Tages offen ausgegetragen werden mußte.

Auch der Hauptgegner der Monarchie, der Führer der Zentrumsunion — die stärkste Partei des Landes — trägt sein gerüttelt Maß Schuld an der Entwicklung. Ein unerbittlicher Demagoge und zu keiner Konzession dem Königshause gegenüber bereit, versuchte er, die Kontrolle über das Verteidigungsministerium zu erlangen. Damit wollte er jede Untersuchung gegen die kommunistisch inspirierte „Aspida“ („Schild“-)Bewegung in der griechischen Armee, die den Sturz des Königs anstrebte, verhindern. Dabei ging es Papandreu mehr oder weniger selbst um persönliche Motive, denn sein Sohn Andreas war führend in diese Affäre verwickelt. Andreas Papandreu, ein Politiker von großen Fähigkeiten, war gegen eine enge Bindung an die USA und für den Austritt aus der NATO. Sein erklärtes Ziel war die Errichtung eines unabhängigen Griechenlands nach dem Vorbild des Präsidenten der Vereinigten Arabischen Republik (Ägypten), Gamal Abdel Nasser.

Griechenland am Rande des Bürgerkriegs?

Aber auch von außen wird ein starker Druck auf die Militärregierung ausgeübt werden, und zwar sowohl von Seiten des Ostblocks als auch durch die Staaten der freien Welt.

Daß der Sender der „Stimme Amerikas“ in Griechenland seine Sendungen einstellte, weil er sich nicht der Zensur unterwerfen wollte, war ein erstes Anzeichen. Schon härter wird die Militärjunta die Entscheidung der US-Regierung treffen, ihr militärisches und wirtschaftliches Hilfsprogramm für Griechenland zu überprüfen.

Ein Sprecher der NATO betonte, daß es sich um eine rein innergriechische Angelegenheit handele. Das letzte Wort ist aber bestimmt noch nicht gesprochen. Ein dänischer Antrag, den Staatsstreich zu verurteilen, wurde von den Außenministern der NATO-Staaten noch nicht diskutiert. Auch wenn die Schwächung der Südostflanke der NATO schmerzt, die NATO wird und muß die Errichtung dieser Diktatur verurteilen. Geschaffen, die Freiheit und die Menschenwürde zu schützen, sowohl gegen Diktaturen von links als auch von rechts, darf sie nicht untätig bleiben und zusehen, wie mit ihren eigenen Waffen Demokraten fusiliert werden oder sie wird sich selbst untreu.

Auch die rund 500 000 in Europa lebenden griechischen Gastarbeiter — ein Zehntel der wahlberechtigten Bevölkerung — verlangen die Wiederherstellung der Demokratie, Freiheit und Menschenwürde. Der Zentrumsabgeordnete (etwa Sozialdemokrat) Anestis Papadopoulos, der sich zum Zeitpunkt des Putsches in Hamburg aufhielt, erklärte, er hätte während der deutschen Invasion in Griechenland niemals geglaubt, daß er eines Tages nur in Deutschland frei zu seinen Landsleuten sprechen könne.

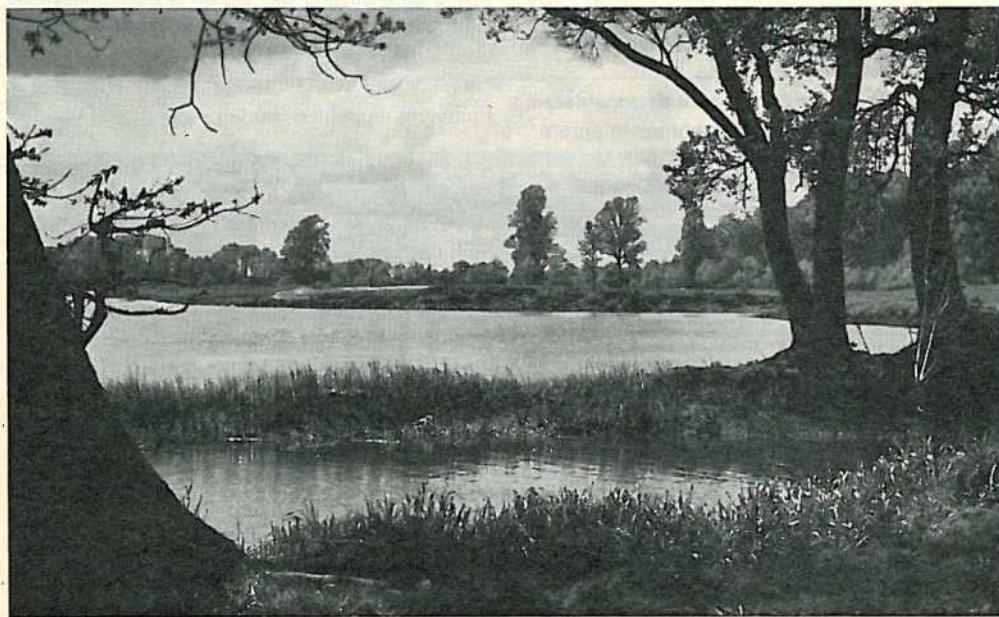
Wie aber auch immer die Entwicklung sein wird, König Konstantin sitzt auf seinem Thron wie auf einem Pulverfaß, dessen Lunte bereits brennt.

In den Abendstunden des Freitag, am 21. April, ließ der Brigadegeneral Stiliakos Patakos seine Panzerdivision nach Athen marschieren, die strategisch wichtigen Punkte der Stadt besetzen, das Parlament, den Königlichen Palast und die Ministerien umstellen und den Regierungschef und andere führende politische Persönlichkeiten verhaften.

In einer generalstabsmäßig durchgeführten Aktion machten sich die putschenden Militärs im ganzen Land zum Herrn der Lage.

Der ganze Staatsstreich dauerte genau zwei Stunden und zehn Minuten und Griechenland hatte aufgehört, eine parlamentarische Demokratie zu sein. Noch am gleichen Abend wurde vom Sender der griechischen Streitkräfte das Kriegsrecht verkündet und die Verfassung in wesentlichen Teilen außer Kraft gesetzt.

Mit dem zehn Punkte enthaltenden Aufruf wurde praktisch der Ausnahmezustand ausgerufen. So können alle Personen ohne Beachtung der gesetzlich vorgeschriebenen Haftfristen verhaftet oder in Schutzhaft genommen werden. Die Stellung einer Kautionsurkunde wird untersagt. Jede Person kann von Sondergerichten oder Militärgerichten abgeurteilt werden. Weiter wurde jede Versammlung, auch private Treffen von mehr als fünf Personen, verboten und mit Gewaltanwendung bedroht. Jede Beteiligung an gewerkschaftlichen Veranstaltungen, insbesondere an Streiks, wurde strikt verboten. Büros und Wohnungen können zu jeder Tages- und Nachtzeit ohne Haussuchungsbefehl durchsucht werden und vor allem wurde eine strenge Zensur sowohl der eigenen Nachrichtensendungen als auch von Berichten ausländischer Korrespondenten angeordnet. Ein Ausgehverbot nach Sonnenuntergang vervollständigt die Liste der Beschränkungen der persönlichen Freiheiten und die Abwürgung jeglicher Opposition.



Der Sommer ist nicht aufzuhalten

Foto: E. de Jong

Nach einem verhältnismäßig milden Winter ließ der Frühling auf sich warten. Am 1. Mai, dem Beginn des vielbesungenen Wonnemonats, war es großenteils recht kühl und windig, und man erfreute sich zu Hause noch der wohligen Wärme, die ein geheiztes Zimmer bescherte. Um Himmelfahrt herum setzte dann die lang ersehnte wärmere Witterung ein. Das erste junge Grün erstrahlte im Sonnenglanz. Die ersten mutigen Wassersportler ließen ihre Boote zu Wasser. Die Binnengewässer waren mit weißen Segeln übersät. Manch einer nahm, wie das der Wassersport so mit sich bringt, das erste unfreiwillige Bad des neuen Jahres. In den Konfektionshäusern herrschte Hochkonjunktur. Die Damen, ob des bisherigen kühlen Wetters lustlos, starteten einen Großeinsatz für die Beschaffung der Frühjahrs- und Sommergarderobe. Der Mai war gekommen.

Über das Verhalten betrunkenen Pferde

im Straßenverkehr mußte sich vor dem Gericht in Offenbach ein Sachverständiger äußern. Ein Fuhrmann war vorgeladen, dessen Fuhrwerk an einem Januartag einen parkenden Wagen gestreift hatte. Der Fuhrmann nahm das nicht zur Kenntnis, fuhr weiter, wurde jedoch angezeigt. Vor Gericht befragt, was er zu seiner Entschuldigung zu sagen hätte, meinte er, „vielleicht war der Gaul schuld, der hatte ja was geöffnet“. Es stellte sich heraus, daß der Fuhrmann an einem Kiosk eine Flasche Bier getrunken und seinem Gaul fürsorglich zwei Flaschen spendiert hatte. Der vom Gericht beorderte Sachverständige äußerte dazu, daß „im allgemeinen Pferde sicher ihren Weg finden. In diesem Fall aber hatte der Gaul Alkohol genossen. Wahrscheinlich konnte er die Abstände zu den parkenden Wagen nicht mehr richtig einschätzen. Das Pferd ist immerhin schon 22 Jahre, da wirkt das Bier schneller.“ Der Fuhrmann wurde zu 50,— DM Geldstrafe verurteilt. Welch ein Glück, daß man von betrunkenen Seepferden noch nichts gehört hat.

Bürokratie hoch C.

Familie B. besitzt seit sechs Jahren in Stuttgart ein Reihenhäuser mit der schönen Nummer 83 c. Zunächst war gegen diese Nummer nichts einzuwenden. Doch eines Tages entdeckte der Ver-



Foto: Conti-Press

Mit einem Scherenschnitt wird künftig jeder Kavalier zum Modeschöpfer. Er braucht nur das Kleid seiner Dame auf die von ihm gewünschte Länge zurechtzustutzen. Dafür gibt es jetzt das Wegwerfkleid aus Vliesstoff zwischen fünf und sieben Mark. Es wird getragen bis es verschmutzt ist und dann einfach weggeworfen. Doch ehe es reif für den Mülleimer ist, kann das Kleid auch in der Waschmaschine gereinigt werden. Interessant ist auch der Lebensweg eines solchen Kleides. Im Abendkleid wird „Sie“ von ihrem Kavalier im Smoking zum großen Sommernachtsball ausgeführt. Unter dem Scherenschnitt ihres Beat-boy-friends verwandelt sich das Modell in ein Mini-Kleid und wird durch den nächsten Schnitt von ihrem Sportfreund zu guter Letzt noch zu einem feschen Strandhemd.

diese unverantwortliche Vergeudung der Staatsgelder wehre ich mich als Steuerzahler.“ Äußerte sich der Bund der Steuerzahler lobend: „Endlich hat sich ein Bürger gegen einen klassischen Fall sinnloser, bürokratischer Umstandskrämerei gewehrt!“

Pantoffelheld auf dem Baum

Sie waren verlobt, der 1,65 m kleine und 60 Kilo leichte Ernst, und die 1,78 m große und 100 Kilo schwere Marianne aus Bad Kreuznach. Sie feierten bis Mitternacht in einer schönen lauen Maien-

Bikiniproblemchen

Eine junge Dame erregte den Unwillen des Lehrerkollegiums in Hannover. Besagte Dame pflegte sich, wann immer die Sonne schien, in ihrer Mini-Bekleidung auf ihrem Balkon zu sonnen. Dagegen wäre nichts einzuwenden gewesen, wenn dieser Balkon nicht gerade dem Gymnasium gegenüber gelegen hätte. Die Schüler stürzten bei Glockenzeichen und Stundenschluß an die Fenster, um ein Auge voll zu nehmen. Sie machten Schwierigkeiten, wenn sie die Pausen, wie allgemein üblich, auf dem Schulhof verbringen sollten, da sie von dort keinen Einblick in den Balkon hatten. Die Lehrer versuchten anzuregen, daß das Bikini-Mädchen sich wenigstens in den Pausen einen Bademantel umhängen solle. Sie zogen den Fachauschuß für Umgangsformen in Frankfurt zu Rate, der jedoch erklärte: „Solange die Dame sich nicht provozierend verhält, kann sie sich so lange im Bikini auf dem Balkon sonnen, wie sie will.“ Das Problem ist nach wie vor ungelöst, wenn man unbedingt ein Problem daraus machen will.

Ein böses Erwachen

gab es für ein verlobtes Paar, das sich nach einer durchbummelten St.-Pauli-Nacht in der Nähe der Autobahn Hamburg-Lübeck ein abgelegenes Plätzchen zum Sonnen und Ruhen gesucht hatte. In einer Bar hatte das Paar bei seinem Reeperbahnbummel einen netten jungen Mann und ein nettes junges Mädchen kennengelernt. Nachdem man ausgiebig zusammen gefeiert hatte, fuhr man gemeinsam vor die Tore der Stadt. Unbesorgt legte man sich hin und schlief bald darauf ein. Der Verlobte und Besitzer des Autos zog wegen der Wärme seine Hosen aus. Besagte Hosen waren jedoch beim Aufwachen verschwunden, mit ihnen das nette junge Paar. Mit „unten ohne“ mußte der Bestohlene zunächst nach Hause fahren, um sich neu einzukleiden und dann die Polizei von seinem Pech zu verständigen. Ein Siebzehnjähriger hatte die Hose mit 960,— DM in den Taschen inzwischen gefunden und bei der Polizei abgeliefert. Ursprünglich waren 14 800,— DM darin gewesen. Von den Dieben, einem Kellner und einer Tänzerin aus St. Pauli, fehlt bisher jede Spur.

Klabauterfrau

DIT UN DAT

zwischen

ALM UN WATT

messungsamt W. eine amtliche Vorschrift, in der es heißt: „Kleine Buchstaben werden nur für Hinterhöfe, Hinterhäuser und Anbauschuppen verwendet.“ Nach dieser Feststellung war es von Amts wegen unmöglich, ein Nummernschild mit einem kleinen c zu dulden, wo ein großes C hingehörte, und man schickte Hausbesitzer B. eine „Mängelanzeige“: „Der Kleinbuchstabe muß durch einen Großbuchstaben ersetzt werden.“ Ein Beamter hatte seine Pflicht getan, weiter nichts. Leider kam seine Tüchtigkeit bei Herrn B. an die falsche Adresse. Er dachte gar nicht daran, das kleine c durch ein großes C zu ersetzen und schrieb dem Stadtvermessungsamt: „Noch niemand hat wegen des kleinen Buchstabens meine Adresse nicht gefunden. Ich bin nicht bereit, Ihrer Aufforderung zu folgen. Trotz Haushaltsdefizits hat die Stadt Stuttgart offensichtlich zuviel Beamte, die sich eine Beschäftigung suchen, um ihre Daseinsberechtigung nachweisen zu können. Gegen-

nacht in einem Lokal, bis die Braut bat: „Laß uns nach Hause gehen, ich muß morgen früh wieder arbeiten.“ Doch davon wollte der ihr Anverlobte nichts wissen. Er protestierte heftig, entsprach zwar ihrer Bitte, das Lokal zu verlassen, war jedoch der Meinung, „es ginge nun erst richtig los“. Marianne drohte, es wäre aus, wenn er sie nicht sofort heimbringen würde. Da wagte Ernst zu sagen, er würde noch ein Glas Bier trinken. Marianne wurde wütend und schwang beängstigend ihren Regenschirm. Es gelang dem flinken Ernst, sich auf dem nächsten Baum in Sicherheit zu bringen, von wo er seine Braut beschimpfte und ihr den Verlobungsring vor die Füße schleuderte. Marianne unten aber blieb standhaft. Nach über einer Stunde erschien die Polizei, beendete das nächtliche Wortgefecht und erlöste Ernst aus seinem sicheren Hort. Auch die Verlobung war damit gelöst. Gegen die Ex-Verlobten wird eine Anzeige wegen groben Unfalls erfolgen.

Grüne Front

Nicht etwa, weil es in diesen Wochen in der Heimat rings um uns grünt und blüht, auch nicht, weil es im Nachkriegs-Deutschland außer der „Grünen Front der Landwirtschaft“ nur noch — gelegentlich — die „Blaue Front der Küste“ gegeben hat, werden diese Gedanken niedergeschrieben. Es geschieht vielmehr, weil einerseits vor wenigen Wochen — genau am 15. März — der neue Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten dem Deutschen Bundestag den Bericht der Bundesregierung über die Lage der Landwirtschaft, den sogenannten Grünen Bericht 1967, vorgelegt hat. Gleichzeitig damit ist, wie es den Bestimmungen des Landwirtschaftsgesetzes vom 5. September 1955 entspricht, der sogenannte Grüne Plan 1967 vorgelegt worden, in dem die Bundesregierung Auskunft gibt über die von ihr zugunsten der Landwirtschaft bereits getroffenen und noch beabsichtigten Maßnahmen. Andererseits ist die Tatsache nicht unerheblicher Kürzungen im Grünen Plan für den Deutschen Bauernverband in den letzten Wochen Veranlassung zu Protesten gewesen, die an Lautstärke und Unzufriedenheit nicht ganz zu vereinbaren waren mit dem, was seit dem ersten Grünen Plan vor über 12 Jahren an Milliarden der deutschen Landwirtschaft insgesamt zugeflossen ist, nämlich 23,5 Milliarden DM aus Steuergeldern. Wir alle sind in diesen Monaten und möglicherweise noch auf Jahre Schuldner der übersetzten politischen Haushaltsversprechungen von gestern und vorgestern. Im Grundsätzlichen hat jedoch auch die neue Bundesregierung die Unterstützung der Landwirtschaft, insbesondere im Hinblick auf den am 1. Juli dieses Jahres wirksam werdenden gemeinsamen Agrarmarkt der EWG-Staaten, beschlossen.

Mechanisierung

„Immer Ärger mit den Bauern“ — „Der einzige ewig unzufriedene Stand“, so hört man es vielfach. Auf der anderen Seite gilt auch heute noch der Satz aus dem Schulgedicht unserer Kindheitstage: ... und wäre nicht der Bauer, so hättest du kein Brot.“ Nicht nur diese simple Erkenntnis, sondern auch einige der folgenden Feststellungen mögen die Bedeutung der Landwirtschaft herausstellen.

11 % aller Einwohner der Bundesrepublik sind im weitesten Sinne der Landwirtschaft zugehörig. Sie erzeugen etwa 6 % des Bruttosozialproduktes, was etwa knapp 30 Milliarden DM entspricht. Etwa den gleichen Umsatz erzielen das Volkswagenwerk, Krupp, Daimler-Benz, Siemens und Mannesmann zusammengerechnet. Dabei ist es interessant, daß die erwähnten Industriekonzerne nur etwa ein Viertel der Arbeitskräfte wie die Landwirtschaft beschäftigen.

Die Landwirtschaft ist als Auftraggeber und Kunde gerade wegen der bei ihr besonders notwendigen Technisierung von großer Bedeutung. An Maschinen, Treibstoffen, Investitionen für Neubauten und Unterhaltungen, Dünger und Futtermittel, Saatgut, Vieh und Pflanzenschutzmittel wurden für das Jahr 1966 15 Milliarden DM angesetzt, zu denen noch etwa 7 Milliarden DM für andere industrielle und gewerbliche Bedarfsgüter der in der Landwirtschaft Tätigen kommen.

Und schließlich nur einige Zahlen, die die jedermann ersichtliche Mechanisierung in der Landwirtschaft erweisen: Im Jahre 1958 gab es 700 000 Ackerschlepper (1938 nur deren 20 000), im Jahre 1966 1,3 Millionen, also fast eine Verdoppelung innerhalb von 8 Jahren! An Mähdreschern hat es vor 8 Jahren 26 000 gegeben, im Jahre 1966 betrug diese Zahl 144 000 — also fast das Sechsfache. Die Zahl der Melkmaschinen schließlich hat sich von 176 000 im Jahre 1958 auf 500 000 im letzten Jahr erhöht, praktisch also verdreifacht.

Schwund an Kleinbetrieben

Mit solchen Zahlen ist nicht nur die Übersicht gegeben, wo ein Teil der Mittel des Grünen Plans verblieben sein dürfte, sondern damit ist auch angezeigt, daß es sich bei den Fragen der Landwirtschaft ganz überwiegend um Strukturprobleme handelt. Auch im Jahre 1966 hat sich die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe weiterhin um 27 000 verringert — das heißt, daß in der Bundesrepublik sich zu Anfang dieses Jahres 1,42 Millionen Betriebe landwirtschaftlicher Art befanden. Inter-

essant ist, daß sich die Abnahme fast ausschließlich auf landwirtschaftliche Betriebe bezieht, die jeweils eine geringere Nutzfläche hatten als zehn Hektar. Es hat sich also die seit Jahren zu beobachtende Tendenz fortgesetzt, wonach sich bei einem Rückgang der Gesamtzahl der landwirtschaftlichen Betriebe eine Umschichtung von den unteren Größenklassen zum mittelbäuerlichen Be-

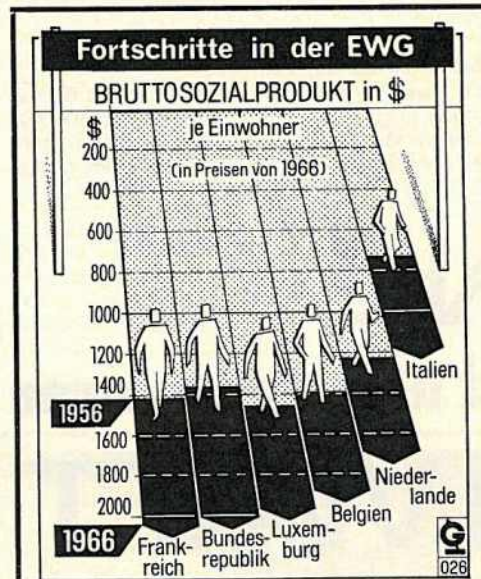
Größe und Beschaffenheit den bäuerlichen Familien ein ausreichendes Einkommen aus der Landwirtschaft sichern. Zur Zeit gibt es etwa 510 000 Vollerwerbsbetriebe, was 35 % aller landwirtschaftlichen Betriebe entspricht. Allerdings werden von diesen etwa 75 % der überhaupt landwirtschaftlich genutzten Fläche bewirtschaftet. Etwa 320 000 — entsprechend 22 % — sind sogenannte Zuerwerbsbetriebe, das heißt, daß es sich um zweihauptberuflich bewirtschaftete Betriebe handelt, die jedoch der bäuerlichen Familie allein kein ausreichendes Einkommen sichern. 16 % der landwirtschaftlich überhaupt genutzten Fläche entfällt auf diese Betriebsform. 43 % aller landwirtschaftlichen Betriebe mit 12 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche sind sogenannte Nebenerwerbsbetriebe. Ihr Betriebsleiter übt seinen Hauptberuf außerhalb des eigenen Betriebes aus. So zeigt sich also, daß die Skala der Landnutzung vielfältig ist und wie in vielen anderen Zweigen unserer Volkswirtschaft die Frage der Betriebsgrößenstruktur offensichtlich eine bedeutende Rolle spielt.

Konzentration heißt in der Landwirtschaft Flurbereinigung

Diesen Gedanken entsprechend hat sich auch der Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten bei der Vorlage des Grünen Berichts 1966/67 geäußert. Unter Hinweis darauf, daß es allgemeine Gründe sind, die eine Kürzung der Mittel für den Grünen Plan 1967 nicht vermeiden ließen, hat er als Ziel der entsprechenden Maßnahmen bezeichnet, die Produktionsvoraussetzungen und auch die Einkommenschancen der landwirtschaftlichen Bevölkerung soweit wie möglich zu verbessern. Schwerpunkt der Agrarpolitik werde auch weiterhin die Verbesserung der Agrarstruktur sein. Dabei werde das sogenannte beschleunigte Zusammenlegungsverfahren stärker in den Vordergrund treten. In den letzten Jahren sind bereits 7,5 Millionen Hektar Wirtschaftsfläche „flurbereinigt“ worden. Die gleiche Wirtschaftsfläche bedarf aber noch der Zusammenlegung. Auch müsse und solle man daran denken, strukturell schwache ländliche Gebiete stärker als bisher mit Gewerbebetrieben zu durchsetzen. Innerhalb der Maßnahmen zur Aussiedlung sowie zur Sanierung der Althöfe und der Aufstockung zu größeren Betrieben sollen bauliche Verbesserungen bei vorhandenen Wirtschaftsgebäuden bevorzugt werden. Diese und andere Schwerpunktprogramme sind ausgerichtet auf die bessere Konkurrenzfähigkeit der deutschen Landwirtschaft im Hinblick auf den Gemeinsamen Markt, bei dem sich „ein mutiger Durchbruch zu neuen Betriebs- und Organisationsformen nicht vermeiden lassen werde“.

61 Millionen mehr für Verbesserung der Marktstruktur

In der Tat sind mit diesen wenigen Strichen schon die Schwerpunkte aufgezeigt, die sich der Grüne Plan 1967 zum Ziel gesetzt hat. Zwar sind unter der Maßnahmengruppe „Verbesserung der Agrarstruktur“ die Mittel insgesamt um über 150 Millionen DM auf 1 146 Millionen DM gekürzt. Innerhalb dieser Summe ist aber der Ansatz für Flurbereinigungszwecke mit 292 Millionen DM unverändert geblieben. Während die Ansätze für Kreditverbilligung und für die Verbesserung der sozialen Lage in der Landwirtschaft nicht unerheblich gekürzt



Das erfolgreichste Jahrzehnt

Das Jahrzehnt, das seit der Unterzeichnung des EWG-Vertrages vergangen ist, kann als erfolgreichste in der Wirtschaftsgeschichte der Partnerstaaten bezeichnet werden. Nie zuvor haben sie in so kurzer Zeit einen so großen Schritt nach vorne getan. Und es war nahezu ein Gleichschritt. Der reale Wert der gesamtwirtschaftlichen Leistung ist, je Einwohner gerechnet, um rund die Hälfte gewachsen. Gewiß geht dieser Erfolg nicht allein auf das Konto der EWG. Aber daß die werdende Wirtschaftsgemeinschaft den Schub nach vorn verstärkte, steht außer Zweifel.

trieb vollzieht. Da die jährliche Abnahme der Kleinbetriebe um etwa 2 % seit dem Jahre 1960 unverändert ist, ist damit zu rechnen, daß sich dieser Umschichtungsprozeß weiterhin fortsetzen wird.

Zu- und Nebenerwerbsbetriebe

Nun ist es nicht etwa so, daß es sich immer um sogenannte Vollerwerbsbetriebe handelt. Als solche werden nur die gezählt, die aufgrund ihrer

wurden, sind die Mittel für die Verbesserung der Marktstruktur wesentlich, nämlich um 61 Millionen DM auf 206 Millionen DM erhöht worden. Begründet wird diese Erhöhung damit, daß im Zuge der Bildung des europäischen Großraums der Vermarktung landwirtschaftlicher Erzeugnisse eine ständig steigende Bedeutung zukommt. Unter dem Begriff Vermarktung ist in erster Linie eine Förderung der Verbundwirtschaft zu verstehen. Das Miteinanderarbeiten beispielsweise in Anbaugemeinschaften für Qualitätsgetreide oder in Erzeugerringen für Mastschweine und Mastrinder, die sogenannte horizontale Verbundwirtschaft, steht dabei nicht so im Vordergrund wie die vertikale Verbundwirtschaft. Unter letzterer ist eine Zusammenlegung unrationell arbeitender Betriebe zu leistungsfähigeren Einheiten zu verstehen. Beispielsweise die Verbesserung der Molkereiwirtschaft durch produktions- und absatzwirtschaftliche Arbeitsteilung oder die Errichtung von Lager-, Sortier- und Absatzeinrichtungen für Obst, Gemüse und Kartoffeln mit dem Ziel, das Angebot an diesen Erzeugnissen stärker zusammenzufassen, zu vereinheitlichen und zu verbessern. In den gleichen Sektor gehören Maßnahmen etwa zur Errichtung von Lager-, Absatz- und Verwertungseinrichtungen für Vieh, Geflügel, Eier und Honig, nicht zuletzt, um eine stärkere Konzentration des Angebots herbeizuführen.

Überleben

Schon diese wenigen Beispiele dürften zeigen, worauf es bei dem neuen Trend im Grünen Plan

ankommt: auf eine Zusammenfassung des Agrarangebots zu großen, standardisierten, qualitativ ausgeglichenen und regelmäßig lieferbaren Warenpositionen. Vielfach wird sich das nur erreichen lassen durch die Bildung von Erzeugergemeinschaften, von denen Kenner der Materie behaupten, daß ohne sie der Marktanteil der deutschen Landwirtschaft auch im Ausland zurückgehen würde.

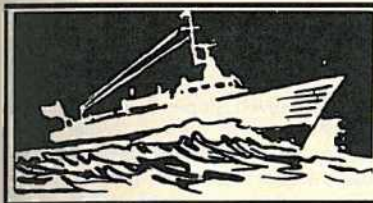
So scheint es in der Tat, daß sich die Landwirtschaft unseres Landes permanent in einem evolutionären Strukturwandel befindet, um überleben zu können. Das Problem der optimalen Betriebsgröße spielt dort wie auch in anderen Wirtschaftszweigen eine Rolle. Aber hier wie dort ist die Frage nicht allgemeingültig zu beantworten. Jede Betriebsgröße hat ihre Daseinsberechtigung, wenn sie richtig genutzt wird. Kleinere Betriebe eignen sich gut für die intensive Veredelungswirtschaft und für Sonderkulturen wie Obst- und Gemüseanbau, Blumenzucht oder auch Tabak- oder Hopfenanbau. Die größeren Betriebe müssen Massenerträge bringen, etwa an Brot- und Futtergetreide, Speise- und Futterkartoffeln, Zuckerrüben und vielem anderen mehr.

Das liebe Brot

Bleibt die Frage nach der Berechtigung der Subventionen oder subventionsähnlichen Maßnahmen für die Landwirtschaft. Zwei Feststellungen sind hier neben der Tatsache, daß die Landwirtschaft schlechthin die Grundlage unseres Lebens ist, maßgeblich. Einmal die besonderen Verhältnisse,

unter denen die Landwirtschaft produziert: Abhängigkeit von Wetter und Klima, Unterschiedlichkeit der Bodenverhältnisse, die Möglichkeit, nur einmal im Jahr ernten zu können, die kurze Benutzungsdauer der Maschinen innerhalb eines Jahres und das Mißverhältnis zwischen investiertem Kapital und den Jahreserträgen. Zum andern die Tatsache — und das ist der entscheidende Unterschied zur marktwirtschaftlichen Generallinie —, daß etwa 70 % der gesamten landwirtschaftlichen Inlandserzeugnisse Marktordnungsprodukte sind. Das heißt, daß für Getreide und Futtermittel, für Zucker, für Milch und Fette, für Vieh und Fleisch eine Vielzahl reglementierender Preisvorschriften gilt, die den Marktmechanismus mehr oder weniger stark nicht zur Geltung kommen lassen. Die Landwirtschaft sagt, sie würde Subventionen kaum benötigen, wenn man ihr erlaubte, für ihre Produkte kostendeckende Preise zu fordern. Sie weist aber auch darauf hin, daß das eine Erhöhung beispielsweise der Brotpreise bedeuten würde, was nicht ohne Gefährdung unserer Innenpolitik vonstatten gehen könnte.

So mag man zur Kenntnis nehmen, daß der Bauer bei seiner Förderung durch die Bundesrepublik, die er pro Kopf der landwirtschaftlichen Arbeitskraft mit DM 250,— angibt, darauf verweist, daß die entsprechende Summe in den USA DM 4000,— ist. Anders gerechnet zahlen die USA an landwirtschaftlicher Subvention pro Kopf der Bevölkerung DM 125,—, die Bundesrepublik DM 51,—, während die Länder wie Großbritannien, Holland und Frankreich dazwischen liegen.



Flottenumschau

Bundesmarine

Die Marineartillerieschule in Kiel-Holtensau gedachte der 60jährigen Artillerieausbildung in der Marine. Die erste Schiffsartillerieschule wurde von der Kaiserlichen Marine im Jahre 1907 in Sonderburg errichtet. Die Reichsmarine besaß ab 1921 eine Schiffsartillerieschule in Kiel-Wik. Die Bundesmarine begann mit ihrer Marineartillerieschule im Jahre 1956 in Kiel-Holtensau. Eine neue Marineartillerieschule entsteht jetzt in Olpenitz nahe der Schlei-Mündung und soll in einigen Monaten bezogen werden.

Der dritte von sechs Marineschleppern des Typs „Wangerooze“ (52 m Länge, 2400 PS) wurde in Bremerhaven zu Wasser gelassen und auf den Namen „Langeoog“ getauft. Das Typschiff „Wangerooze“ führt gegenwärtig die ersten Probefahrten durch. Die Trawler „Hoheweg“ und „Mellum“ (950 BRT) wurden für die Bundesmarine angekauft und sollen im nächsten Jahr nach ihrem Umbau zu Maßbooten unter neuen Namen in Dienst gestellt werden. Diese Boote sollen Messungen aller Art für den Waffeneinsatz durchführen, auch Unterwasserschallmessungen.

Die Marineflieger benutzen für Search-and-Rescue (SAR), also für den Seenotdienst, neben Hubschraubern auch das Amphibienflugzeug vom Typ Albatros, ein Propellerflugzeug. Das Interesse an einem modernen Flugboot, das für Start und Landung bei rauher See sehr gut geeignet ist, wie das Wasserflugzeug DO-24 es Ende der dreißiger Jahre bereits war, wird immer wieder hervorgehoben. Man überlegt die Weiterentwicklung der DO-24 unter der Typbezeichnung DO-324. Bei diesem von Dornier aufgegriffenen Projekt eines neuen Flugbootes würden das Leitwerk und die Triebwerke hoch über dem bootsartigen Schwimm-

körper angesetzt werden; das Flugboot würde nur kurze Start- und Landestrecken benötigen.

Das Flugzeug „Atlantic“, Herstellerfirma Breguet, ist ein Aufklärungs- und U-Boot-Jagd-Flugzeug der Marineflieger. Dieses Flugzeug hat 38 m Spannweite und kann 12 Mann Besatzung führen. Es ist mit einer Elektronikanlage ausgestattet, die alle Informationen zusammenfaßt, auswertet und auf Sichttafeln darstellt. Ein Radargerät kann U-Boote in Überwasserfahrt oder Schnorchel oder ein Seehorizont entdecken. Ein Gerät mit Namen Magnetic Anomalies Detector (MAD) reagiert auf unvorhergesehene Änderungen des erdmagnetischen Feldes, wie sie der Eisenkörper eines U-Bootes verursachen kann. Das Flugzeug hat auch Sonarbojen an Bord, die nach ihrem Abwurf die Schallortung im Wasser vornehmen können. Die Ortungsergebnisse werden vom Flugzeug aufgenommen und ausgewertet.

Die Schulschiffe „Ruhr“ und „Donau“ werden voraussichtlich von Ende Juli bis Mitte Dezember eine Ausbildungsreise in den Indischen Ozean durchführen. Sie werden mehrere Häfen gemeinsam anlaufen, trennen sich aber zeitweise. In Diego Suarez (Madagaskar) werden sie zusammen liegen. Die „Donau“ soll dann Karatschi anlaufen, die „Ruhr“ nach Bombay gehen. Die Schiffe sollen sich später in Abadan wiedertreffen und danach Aden anlaufen. Dann wird die Rückreise angetreten. Eines der Schiffe soll Livorno anlaufen, das andere in Barcelona festmachen.

Zur Weltausstellung in Montreal, der „Expo 67“, sollen zwei Zerstörer der Bundesmarine nach Montreal entsandt werden.

Der „Tag der Flotte“ ist für den 8./9. Juli festgesetzt worden. Schiffe und Boote der Bundesmarine laufen dann unsere Häfen der Nord- und Ostsee oder die Ankerplätze vor den größeren Seebädern an und können dort besichtigt werden.

Fremde Marinen

Die 6. US-Flotte im Mittelmeer, die bisher ihre Basis in Villefranche bei Cannes an der südfranzösischen Küste hatte, hat anlässlich des Abzuges der NATO-Einheiten aus Frankreich ihren Stützpunkt in den italienischen Golf von Gaeta verlegt. Neues Flaggschiff ist der Lenkwaffenkreuzer USS „Little Rock“ (14 000 ts).

Die spanische Marine wird modernisiert. Die spanische Regierung hat mit der US-Regierung ein entsprechendes Abkommen getroffen. Der eingemottete leichte US-Flugzeugträger „Calbot“ (11 000 ts) soll zum Hubschrauberträger umgebaut und dann für fünf Jahre an die spanische Marine verliehen werden. Auf spanischen Werften sollen fünf Lenkwaffenzerstörer gebaut werden, für die die USA solche Anlagen und Geräte liefern wollen, die die spanische Industrie nicht selbst herstellen kann. Diese Schiffe sollen Tartar-Raketen für die Flugabwehr und Asrocs (U-Boot-Abwehr-Raketen) erhalten.

Für die französische Marine ist das Atom-U-Boot „Redoutable“ in Cherbourg zu Wasser gelassen worden. Dieses Unterwasserschiff ist 128 m lang, hat 10 m Tiefgang und verdrängt 7900 ts in Überwasserlage. Es soll eine Besatzung von 135 Mann erhalten. Frankreich sieht in dieser Einheit einen Teil der „Force de Frappe“. Das Schiff soll 16 ballistische Flugkörper französischer Bauart erhalten, die den amerikanischen Polaris-Raketen ähnlich sein werden. Die „Redoutable“ ist das erste französische Schiff mit Kernenergieantrieb. Alle Elemente wurden in Frankreich hergestellt.

Für die schwedische Marine ist das erste von fünf großen U-Booten für die U-Boot-Abwehr in Malmö vom Stapel gelaufen und auf den Namen „Sjöormen“ getauft worden. Dieser neue Typ hat 1100 ts Wasserverdrängung und soll verhältnismäßig lautlos fahren können. Die Besatzungsstärke konnte im Vergleich mit anderen U-Booten dieser Art durch Automation um etwa ein Drittel herabgesetzt werden. — R —



Foto: dpa

Tanker-Titanic

Nachstehend die Übersetzung eines Artikels aus der „New York Herald Tribune“ von Robert C. Toth

Lands End

Das Kielwasser der „Torrey Canyon“

„Wir betrachten sie als ölfreien Schrott“, sagte ein Sprecher der Admiralität und wandte sich von den verbogenen, zerbombten und ausgebrannten Überresten der „Torrey Canyon“, die querab von dem Punkt liegen, wo England endet.

Die See, die um ihre Trümmer spült, die immer noch aus den Wellen über den Seven Stones Klippen ragen, ist wieder grün. Aber die Brandung der Whitesands-Küste bricht sich immer noch schmutzig-braun von ihrem Öl. So war es vor zwei Wochen und so wird es für weitere Wochen sein.

Und noch lange, nachdem die stinkende Pest von den Seen und Küsten Englands und des Kontinents verschwunden sein wird, wird das Öl der „Torrey Canyon“ die Gerichte und Parlamente der ganzen Welt beschäftigen.

Sie war ein Rekordunglück — Tanker plus Ladung waren mit 17,6 Millionen Dollar versichert — mit beispiellosen Folgen. Wer soll die Kosten von jetzt schon drei Millionen Dollar bezahlen, die ausgegeben wurden, um die Verschmutzung der Bäder und Fischfanggebiete Cornwalls zu bekämpfen?

Die Gesetzesklippen um diese Frage sind sogar noch tiefer und quälender als die Wasser des Englischen Kanals um die Seven Stones.

Der Steckbrief der „Torrey Canyon“: Sie wurde in Japan gebaut, gehörte einer Firma in Bermuda, die ein Zweigunternehmen der Union Oil of California ist, war in Monrovia registriert, zeigte die liberianische Flagge, hatte eine italienische Besatzung, war an eine britische Gesellschaft verchartert und lief in internationalen Gewässern auf.

Darüber hinaus ist das Seerecht im allgemeinen veraltet, aber hauptsächlich in bezug auf Tanker. Das anwendbare britische Gesetz wurde 1894 verkündet, noch bevor es überhaupt Tanker gab. Heute stellt Öl ein Drittel aller Schiffsladungen.

Die Unterstellung, daß Schiffe Küsten gefährden können wie auch umgekehrt, auf der die heutigen Gesetze beruhen, wird als Folge der „Torrey Canyon“ wahrscheinlich kodifiziert werden.

Großbritannien hat bereits die Forderung nach einer internationalen Konvention erhoben, die diese Probleme berücksichtigt soll.

Und die „billigen Flaggen“ der Art, wie sie die „Torrey Canyon“ zeigte, werden angegriffen. „Die Meinung, daß man die Kosten des Ölimports senken oder die Gewinne aus dem Öl erhöhen kann, indem man ‚billige Flaggen‘ verwendet, hat einen

schweren Schlag erlitten“, sagte Premierminister Harold Wilson. „Die allgemeine Behauptung, daß solche Schiffe einen niedrigeren Standard als andere haben, ist niemals weit von meiner Meinung entfernt gewesen“, fügte er hinzu. Das Unglück hätte sich überall ereignen können. Die „Torrey Canyon“, benannt nach einem Ölfeld der Union Oil Co., war vor zwei Jahren auf eine Sandbank bei Long Beach in Kalifornien aufgelaufen.

Das Schicksal wählte jedoch wirklich passend diesen Schiffsfriedhof. „Unser Gebiet weist mehr Schiffswracks auf als jeder vergleichbare Küstenstrich der Welt“, prahlt eine Touristenbroschüre. Hunderte von Schiffen sind hier im Lauf der Jahrhunderte gesunken, davon allein 70 an einem Tag im Jahre 1943, als ein Konvoi durch einen Sturm zerfetzt wurde.

Die Piraten von Penzance, weniger freundlich als Gilbert und Sullivan sie gemalt haben, verhalten weiteren Schiffen zu ihren Gräbern. Viele andere wurden durch „Strander“ auf die Felsen gelockt, die die Warnlichtzeichen gegen Sicherheitszeichen austauschten und die „Erfolge“ ausplünderten.

Die Legende sagt, daß die Seven Stones einstmals die Ortschaft Lyonesse war. Diese versank in der See, als der allgegenwärtige König Arthur mit dem verruchten Mordred kämpfte. Traurige Kirchenglocken können auf den Wellen gehört werden, behaupten Gläubige.

Etwas weit weniger Romantisches, ein Navigationsfehler, der sich einige Stunden vorher in die automatische Steueranlage des Schiffes eingeschlichen hatte, hat wahrscheinlich die „Torrey Canyon“ auf die Klippen gelockt an diesem wunderbaren klaren und ungewöhnlich ruhigen Morgen des 18. März.

„Das ist ungefähr so, als würden Sie mit einem Auto mit 70 Meilen die Stunde die Pall Mall entlang rasen und vierkant in den verdammt Buckingham Palast krachen“, erklärte ein wütender Fischer aus Cornwall einem Besucher aus London.

Der Supertanker, das „19. größte Schiff der Welt“, mit einer Länge von 974 Fuß, einer Breite von 125 Fuß und 51 Fuß Tiefgang, befand sich auf der Reise von Kuwait nach den Raffinerien von Milfordhaven in Wales mit einer Ladung von 118 250 Tonnen Rohöl.

Die Standardroute läuft westlich der Scillies, aber ein Sprecher der British Petroleum (BP) sagte, ihre Schiffe können die Abkürzung zwischen den Inseln und Lands End wählen, die vier Meilen spart.

Seeleute aus Penzance erklären, daß Schiffe vier Knoten Geschwindigkeit gewinnen könnten, die an jenem Morgen in nördlicher Richtung mit dem Tidenstrom durch den Kanal liefen. Diese Seeleute vermuten, daß der Tanker Zeit einholen wollte — in Übereinstimmung mit der Erklärung der BP —, um mit der Tide um 11.18 Uhr abends in den Hafen einzulaufen.

Was auch immer die Gründe waren, die „Torrey Canyon“ lief um 08.45 Uhr morgens ihre vollen 17 Knoten, als das Seven Stones Feuerschiff, eines von acht Leuchtleuern in diesem Gebiet, Warnschüsse feuerte und Lichtsignale abgab. Aber der Tanker änderte weder Kurs noch ging er mit der Fahrt herunter, sondern rannte auf die vom Hochwasser verdeckten Klippen.

Mindestens 30 000 Tonnen Öl, vielleicht sogar doppelt soviel, strömten sofort aus. Drei der 18 Ladetanks wurden bestimmt, weitere neun wahrscheinlich aufgerissen. Innerhalb von drei Tagen, während Bergungsfahrzeuge nach dem Wrack eilten, bedeckte ausgelaufenes Öl der „Torrey Canyon“ 100 Quadratmeilen des Englischen Kanals.

Der Tod stellte sich am fünften Tage ein. Ein holländischer Bergungsexperte wurde tödlich verbrannt, als der Maschinenraum des Tankers explodierte, während Druckluft in die geborstenen Ladetanks geleitet wurde, um den Auftrieb des Schiffes zu erhöhen.

Und am letzten Wochenende, als die Schlepper zogen und das Hochwasser gegen das Wrack hämmerte, brach der Tanker entzwei. Mindestens weitere 30 000 Tonnen Öl strömten aus, vergrößerten die riesigen schwarzen Flecken auf 300 Quadratmeilen und zerstörten alle Hoffnungen auf eine Bergung.

Ein Notlagen-Komitee der Regierung befahl britischen Kampfflugzeugen, am Tanker eine „Bombenchirurgie“ vorzunehmen und aus den jetzt drei Teilen des Wracks soviel wie möglich von dem verbliebenen Öl zu entfernen und zu verbrennen, bevor dieser Rest in die See lief.

Als nach drei Tagen 200 000 Pfund Bomben und unzählige Gallonen Napalm und später auch noch Benzin auf den Tanker regneten, wurde dieser als sauber bezeichnet. Dafür waren aber die See und die Küste davon voll.

Riesige Anstrengungen wurden unternommen, um das Öl auf See zu behalten. Ganze Schiffsflotten, darunter 30 Kriegsschiffe und 50 gecharterte kleine Boote, sprühten Reinigungsmittel auf die Öllachen, aber der Wind drehte und das Öl wurde auf die Badestrände der Seebäder geworfen.

Mehr als 5000 Soldaten und örtliche Freiwillige, darunter Kinder mit Gießkannen, sprühten Reinigungsmittel auf die Sände entlang der 120 Meilen langen Küste Cornwalls.

Nahezu 100 000 Gallonen dieser Chemikalie, die das Öl in lösliche Produkte spaltet, wurden verwendet. Aber die Ladung der „Torrey Canyon“ betrug 35 Millionen Gallonen. Mindestens eine gleich große Menge des Reinigungsmittels, und vielleicht sogar zehnmals soviel, werden benötigt, um diese Menge zu neutralisieren.

Gewaltige schwimmende Sperren, zum Teil als Schutz gegen Unterseeboote gedacht, und andere, schnell aus Bootsfendern und der Leinwand von Strandröcken zusammengebaut, wurden vor den Hafeneinfahrten, Flußmündungen und den Zugängen zu den reichen Austernbänken ausgelegt.

Ein Dutzend Notstellen wurden eingerichtet, um Seevögel zu reinigen, denen es trotz ihrer verschmierten Federn gelang, sich in erbarmungswürdigem Zustand an Land zu retten. „Bitte bringen Sie verschmutzte Vögel nach der Barmherzigkeitsstation“ steht auf einem handgeschriebenen Plakat in Prah Sands.

Mehrere tausend Vögel, die zur Zeit ihres Nistens auf dem Wasser waren, sind gerettet worden. Aber es wird geschätzt, daß 10 000 oder noch mehr tot aufgefunden werden oder in einem solchen Zustand an die Küsten angetrieben werden, daß eine schmerzlose Tötung die einzige Möglichkeit bleibt. Das Öl zerstört ihre Federdichte und ihren Auftrieb, vergiftet die Vögel und erstickt sie, wenn sie es während des Plusterns schlucken.

Auch entlang der französischen Küste wurde Alarm gegeben, als die den Kanal entlang treibenden Öllachen von der englischen Küste weg auf die Küste der Bretagne zugetrieben wurden. Eine NATO-„Alarmlinie“ zwischen Penzance und Cherbourg wurde in eine Öl-Alarmlinie umgewandelt.

Die Wissenschaftler haben sich vergebens bemüht, befriedigende Möglichkeiten zur Vernichtung des Öls zu finden. Öllachen auf See sind Gemenge von bis zu vier Teilen Wasser auf jedes Teil Öl und daher unbrennbar. Eine chemische Behandlung, um die Emulsion aufzubrechen, wird als der erste Schritt betrachtet für den Versuch, das treibende Öl zu entzünden.

An den Küsten, im Gegensatz zur See, verlaufen die Reinigungsarbeiten besser, wenn sie auch, zumindest zeitweilig, nach der Einwirkung auf das Öl einen unansehnlichen grauen Rückstand abgeben. Die Zerstörungswirkung des Reinigungsmittels auf das Leben in der See in flachen Gewässern ist denkbar groß.

Die Regierung wurde heftig kritisiert, weil sie den Tanker nicht bereits früher bombardieren ließ. Ganz richtig hatte sie sich jedoch entschlossen, den Bergungsunternehmen eine Chance zu geben, um das Wrack wieder flott machen zu können samt dem restlichen Öl und von der Küste zu entfernen, anstatt das Risiko einzugehen, den Tanker aufzubrechen ohne zu wissen, ob das Restöl aufgebrannt werden könnte. Zum Beispiel verlief der Versuch, einen im vorigen Jahr im Persischen Golf gestrandeten Tanker aufzubrechen, zum größten Teil erfolglos.

In der Rückschau wäre es zweckmäßiger gewesen, wenn das Öl der „Torrey Canyon“ in kleinerer Tanker umgeladen worden wäre, und zwar sofort unmittelbar nachdem sie aufgelaufen war. Ansonsten hat sich die Regierung im Rahmen des Möglichen richtig verhalten. Aber Premierminister Wilson, der politische Kritik nur schwer erträgt, hat auch zeitweise Unsinn geredet. Seine Andeutung, daß die „Torrey Canyon“ wegen ihrer Flagge unter dem Normalstandard war, war augenscheinlich ein Ablenkungsmanöver. Sie besaß die Klasse 100 A 1 der Lloyd's Versicherung, die höchste, die ein Schiff erhalten kann.

Der Kapitän war ein sehr erfahrener Mann, seine Reederei hat einen guten Ruf und wurde durch die

BP zu den geltenden Marktraten gechartert, weil keine britischen Schiffe verfügbar waren, wie das Komitee feststellte. Niemand wollte also einen „schnellen Dollar“ verdienen.

Wer soll jedoch für die Schäden aufkommen? Ein erster Anspruch wird wahrscheinlich gegen den Reeder erhoben werden, obgleich es zum Beispiel für Porthleven schwer sein wird, eine Klage in Kalifornien über die Reinigungskosten ihres einstmals entzückenden kleinen Hafens einzureichen. Großbritannien könnte seine Gerichtsbarkeit und -zuständigkeit für eine Klage im eigenen Land demonstrieren durch die Beschlagnahme eines Schwesterschiffes, falls ein solches England oder

Wales anlaufen sollte. Aber dann müßte dessen Seeuntüchtigkeit bewiesen werden. Ein unvermeidbarer Schaden in der Ruderanlage könnte schon eine angemessene Verteidigung sein.

Falls eine Fahrlässigkeit nachgewiesen werden könnte, wäre nach Großbritanniens Gesetz aus dem Jahre 1894 eine Schadensersatzverpflichtung in Höhe von 4,2 Millionen Dollar die Maximalforderung. Eine Summe, die vielleicht gerade die Kosten für die Reinigungsmittel decken würde, wenn alles vorbei ist. Überdies kommt diese Maximalverpflichtung überhaupt nur in Betracht für Schäden, die das Schiff anrichtet, nicht für die durch seine Ladung verursachten.

Stellungnahme des Verbandes Deutscher Reeder zu dem Fall „Torrey Canyon“

Die Strandung des Tankers „Torrey Canyon“ und die ihr folgende Ölverschmutzung von See und Stränden haben die Weltöffentlichkeit in einem außerordentlichen Maße erregt. Noch heute, zwei Monate nach der Katastrophe, finden sich in den Spalten der Tages-, Wochen- und Fachpresse Erörterungen des Unglücks und seiner Folgen. Fernsehen und Rundfunk sowie Illustrierte haben sich gleichfalls des Themas angenommen. Dabei hat es regelmäßig nicht an heftiger, ja weitgehend aggressiver Kritik gefehlt, der es leider nur allzuoft an der gehörigen Sach- und Fachkenntnis mangelte. Der Verband Deutscher Reeder hat sich nach Kräften bemüht, auf der nationalen Ebene der Öffentlichkeit gegenüber aufklärend zu wirken und der Kritik, soweit sie unsubstantiiert und ungerechtfertigt war, entgegenzutreten. Doch seine Kräfte waren angesichts der Übermacht von kritischen Stimmen nur allzu begrenzt, und ebenso war es in anderen Ländern. Die Erregung der Weltöffentlichkeit dauert fort, und sie verdient auch künftig unsere geschärfte Aufmerksamkeit.

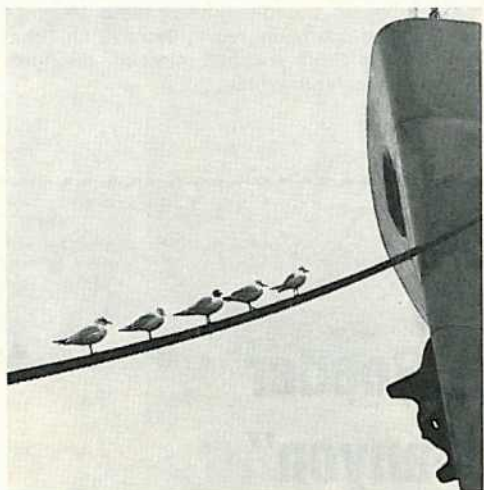
Es ist nicht zu verwundern, daß, nicht zuletzt wegen der in der Öffentlichkeit entstandenen Erregung, die Regierungen vieler Länder sich auf den Plan gerufen fühlten. Auf Antrag der britischen Regierung ist am 4. und 5. Mai in London die Intergovernment Maritime Consultative Organisation (IMCO) in dieser Sache zusammengetreten, und wenige Tage später hat auf deutschen Antrag in Hamburg eine Erörterung der Nordsee-Anliegerstaaten stattgefunden mit dem Ziel, Maßnahmen abzustimmen, die nach Eintritt eines Falles von Ölverschmutzung der See ergriffen werden sollten. Die Erwägungen, die angestellt werden, sind verschiedener Art. Sie betreffen nicht nur die Möglichkeit der Einführung von Zwangsrouten für Tanker und die Verschärfung von Sicherheitsvorschriften für deren Bau, sondern sie erstrecken sich auch auf Haftungssystem und Haftungshöhe für den Betrieb von Tankern und auf eine mögliche Zwangsversicherung. Konkrete Vorstellungen fehlen einstweilen. Doch geht man sicher nicht fehl

in der Annahme, daß diese Erwägungen auf manch fruchtbaren Boden fallen können — man denke lediglich an die beabsichtigte Erstreckung des Wasserhaushaltsgesetzes der Bundesrepublik auf die Küstengewässer mit der Folge, daß auch hier eine Gefährdungshaftung Geltung erlangen würde oder an die Erwägung, die Gefährdungshaftung nach dem Reichshaftpflichtgesetz auch auf Schiffe anzuwenden, die gefährliche Ladungen transportieren. Es ist zu hoffen, ja, es sollte erwartet werden, daß alle diese Erwägungen von seiten der Regierungen mit den Organisationen der Reeder eingehend erörtert werden und danach gestrebt wird, diese Erörterungen sich in den Formen abwickeln zu lassen, die für solche Zwecke etabliert worden sind, wie etwa das Comité Maritime International (CMI) für die Fortentwicklung des internationalen Seerechts.

Die International Chamber of Shipping (ICS) hat anläßlich ihrer Jahresversammlung am 13. April die Katastrophe der „Torrey Canyon“ und deren Folgen zutiefst beklagt, hat ihrer Meinung Ausdruck gegeben, daß alle zu treffenden Maßnahmen Gegenstand internationaler Vereinbarungen sein müßten und hat ihre Unterstützung allen mit solchen Maßnahmen befaßten zuständigen Organen angeboten. Die Erörterungen der ICS werden in deren Tanker-Committee, in dem auch deutsche Reeder Mitglied sind, fortgesetzt werden. Auch das Präsidium des VDR hat seine volle Aufmerksamkeit der fraglichen Entwicklung zugewandt und die Ansicht vertreten, daß bereits im gegenwärtigen Zeitpunkt Anlaß gegeben sei, Ansätze zu einer Meinungsbildung im Reederkreise zu machen. Hierzu sind alle Bereiche der Reederschaft, nicht nur diejenigen, die sich speziell mit der Tankfahrt befassen, aufgerufen, denn es ist kein Zweifel, daß zumindest mittelbar durch eine präjudizielle Wirkung der zu treffenden Maßnahmen alle Reeder von der Entwicklung betroffen sein könnten. Der Fall „Torrey Canyon“ hat deshalb ein neues, bedeutendes Engagement der Reeder und ihres Verbandes im Gefolge.

Dankbares Ärgernis

Mühselige Kleinarbeit für große Aufgaben der Seemannsbetreuung



Auch eine Art Seemannsbetreuer Foto: E. de Jong

„Das Komitee des Handelsministeriums ist der Auffassung — so willkommen auch freiwillig geleistete Hilfe sein mag —, daß nach norwegischer Gesellschaftsauffassung soziale Vorteile Rechte sind, auf die ein Mitglied der Gesellschaft Anspruch hat als Gegenleistung für seinen eigenen Einsatz.“

Nach Ansicht des Ministeriums hat der Seemann einen berechtigten Anspruch darauf, daß die Gemeinschaft ihm eine Gegenleistung für die Vorteile bietet, die er dadurch entbehren muß, daß er nicht wie andere Bürger seiner Arbeit in der Heimat nachgehen kann.“

Dies sind zwei Zitate aus der Begründung zum norwegischen Seemannsbetreuungsgesetz, das seit dem 14. März 1947, also seit über 20 Jahren, in Kraft ist.

„Kehrwieder“ schrieb unter „Peilkompaß“ in ihrer November-Ausgabe:

- „Da auch Seeleute in unserer Demokratie ihre Vertreter in die Parlamente der Städte, Länder und in den Bundestag wählen, sollten diese beauftragt werden, in diese Parlamente eine Große Anfrage einzubringen: Was tut die Hafenstadt, das Land, die Regierung für ihre Seeleute, und zwar im Vergleich zu dem, was sie für ihre Bauern und Bergleute tut, und auch im Vergleich zu dem, was ausländische Städte und Regierungen für ihre Seeleute tun?“

Denn Schiffe und Seeleute erarbeiten bekanntlich ihren Anteil am Sozialprodukt (und Devisen) außerhalb des Leistungsbereichs ihres Steueraufkommens.“

Diese Feststellungen waren der Tatsache gegenübergestellt, daß die fahrenden Seeleute jährlich DM 85 Mio an Lohnsteuern dem Staat und DM 5 Mio an Kirchensteuern den Kirchen einbringen. Pastor B. Krug, Vorsitzender des Generalkomitees der Deutschen Evangelischen Seemannsmission in Großbritannien, wies anlässlich der Jahresversammlung des Komitees am 30./31. März 1967 in London nachdrücklich auf folgendes hin:

- Der Seemann ist durch das ständige Unterwegssein, durch die Trennung von Familie und Heimat besonderen Härten und Gefahren ausgesetzt.

Es gibt auf den Schiffen sehr viele junge Menschen, die nicht alleine gelassen werden sollten. Es gibt viele Schiffsoffiziere, die für ihre schwere Aufgabe, jungen Menschen nicht nur Vorgesetzter, sondern auch Vorbild, Helfer und zum Teil auch noch Erzieher zu sein, von uns

unterstützt werden wollen. Jedes Schiff führt nicht nur Ladung, sondern auch eine Last von menschlichen, sozialen und familiären Problemen und nicht zuletzt Glaubensfragen mit sich.

Wir und unsere Kirche haben darum allen Grund, uns diesen Menschen, die zum großen Teil trotz ihrer Trennung vom geordneten Gemeindeleben treue Kirchensteuerzahler sind, mit besonderer Liebe sowie mit vollem Einsatz der uns gegebenen Kräfte und Mittel zuzuwenden.

Seemannspastor B. Krug aus Cardiff hatte der Hauptversammlung die folgenden Zahlen der einzelnen Deutschen Evangelischen Seemannsmissionen vorzulegen. Sie besagen im Vergleich alle das Gleiche:

Seemannsbetreuung ist mühselige Kleinarbeit. Sie wird von Menschen auf sich genommen, die vom hohen Rang der Seemannsbetreuung und von der Größe dieser Aufgabe erfüllt sind. Mit anderen Worten: Die folgenden Zahlen sagen aus, daß Seemannsbetreuung harte Arbeit voller Ärgernisse und Resignation bedeutet. Ihr Lohn besteht in nichts anderem als in Dankbarkeit für jeden Seemann, der dieses Angebot annimmt.

Und hier die Zahlen der Seemannsbetreuungsarbeit in Großbritannien aus dem Jahre 1966:

	Gemeldete Schiffe	Schiffsbesuche	Heimbesuche* bzw. Besuch des Lesezimmers	Teilnahme an Veranstaltungen und Gottesdiensten*
London	2 817	524	1 956*	—
Humber-District	1 295	255	55	—
Tees-District	465	271	90*	—
Tyne-District	650	391	1 923*	291*
Süd-Wales	702	210	90	134*
Bristol und Avonmouth	ca. 125	10	—	26
Liverpool	650	25	12	—
Glasgow	124	62	87	185
Edinburgh	—	36	—	38
Aberdeen und Dundee	—	6	6	45
Belfast und Londonderry	397	46	—	10

Nur in einem einzigen Fall kommt in den Kommentaren zu diesen Zahlen das Dankbare der Aufgabe zum Ausdruck, und zwar berichtet der Seemannspastor in South Shields: Durch die Stetigkeit der Arbeit konnte das persönliche Verhältnis zu vielen einzelnen Schiffen und ihren Besatzungen weiter erfreulich vertieft werden. Es scheint, als ob das Seemannsheim South Shields fest in das Bewußtsein der hier anlaufenden Seeleute eingedrungen sei. Die Seemannsarbeit im Tyne-District wurde zum großen Teil aus eigenen Mitteln finanziert.

Aus allen anderen Berichten klingt die Mühsal und das Ärgernis heraus. Fast alle haben einen akuten Mangel an Geld, Zeit und Kräften zu beklagen:

London: Ein Defizit in Höhe von £ 486,— ist entstanden. Die für das Jahr 1967 bis jetzt in Aussicht stehenden Mittel reichen nicht aus, um dieses Defizit und die Kosten, die 1967 entstehen werden, zu decken.

Hull: Der Pastor hat die Seemannsarbeit neben einer ausgedehnten Gemeindegemeinschaft in mehreren Bezirken zu leisten. Angesichts der Anzahl der im Humber-District verkehrenden Schiffe und der Ausdehnung des Hafengebietes

ist es dringend erforderlich, daß eine hauptamtliche Kraft für die Seemannsarbeit eingesetzt wird. Auch ein Kleinbus ist für die Station Hull nach Fertigstellung des Gemeindezentrums mit Seemannsheim unerlässlich. Die Intensivierung der Arbeit in unten angeführtem Umfang ist mit den vom Bund in Aussicht stehenden Mitteln nicht möglich. Wir werden neue Finanzierungsquellen erschließen müssen, um die Seemannsbetreuungsarbeit im verkehrsreichen Humber-District sinnvoll aufbauen zu können.

Middlesbrough: Der Hausvater, der hauptamtlich für die Seemannsmission tätig ist, erhält nur eine kleine Unterhaltsbeihilfe aus privater Stiftung. Wir stehen hier vor der traurigen Tatsache, daß wir keine Mittel haben, um einen Mitarbeiter, der mit voller persönlicher Hingabe im Dienst der Seemannsmission steht, auch nur einigermaßen ausreichend bezahlen zu können.

Süd-Wales: Es ist für den Pastor in Cardiff sehr schwierig, die umfangreiche Gemeindearbeit in vier weit auseinander liegenden Predigtstationen mit der erheblich angewachsenen Seemannsarbeit zu verbinden. Für das Jahr 1967 steht ein Vikar zur Verfügung, der im Raum Swansea/Port Talbot Gemeindearbeit und Seemannsbetreuung durchführt, letzteres in enger Verbindung mit der Flying Angel Mission.

Ohne in den Fehler der Verallgemeinerung zu verfallen, kann angenommen werden, daß diese Beispiele über die Verhältnisse in der Seemannsbetreuungsarbeit in Großbritannien — der ältesten deutschen evangelischen überhaupt (Gründung 1885) — als charakteristisch für deutsche kirchliche Seemannsbetreuungsarbeit im Ausland angesehen werden können. Die sehr deutlich sprechenden Zahlen und die Kommentare der Pastoren unterstreichen in ihrem offensichtlichen Mißverhältnis zwischen deutschen Schiffsanläufen, Bordbesuchen und Inanspruchnahme der Betreuungsstationen, welche bewundernswert großes Maß an Unverzagtigkeit dazu gehört, einen seemannsbetreuerischen Beruf auszuüben. Die dauernd entstehenden Probleme und der Kleinkrieg gegen die Ärgernisse sind nach Aussage der Zahlen und Kommentare vielfältiger Art:

1. Die Tatkraft der für die Seemannsbetreuung sich Einsetzenden muß sich auf diese Weise in Bettelgängen beim Staat und bei beklagenswert dezentralisierten kirchlichen Stellen erschöpfen.

2. Seemannspastoren und -diakone haben bei den Seeleuten in gleichem Maße mit Vorurteilen zu kämpfen, wie die Seeleute mit Vorurteilen seitens ihrer Landsleute.
3. Eine bundesdeutsche Gesellschaftsauffassung den Seeleuten gegenüber ist überhaupt noch nicht gebildet, geschweige denn eine derartig positive und gerechte wie beispielsweise in Norwegen (siehe oben).

Nun, ein erster Schritt ist immerhin getan. Ein Deutscher Zentralaussschuß für Seemannsbetreuung unter Federführung des Bundes und unter Beteiligung der evangelischen und katholischen Kirchen sowie der vier Sozialpartner hat sich im vergangenen Herbst konstituiert. In seiner Zusammensetzung bringt er den hohen menschlichen sowie nationalen Rang einer aktivierten deutschen Seemannsbetreuung zum Ausdruck. Dem Zentralaussschuß ist zu wünschen, daß seine Arbeitsweise und seine Erfolge dem hohen Rang dieser Gemeinschaftsaufgabe entsprechen.

1971 Vierzig-Stunden-Woche

Fortsetzung von Seite 1

Vorsitzender:

Professor Herbert Krüger,
Universität Hamburg

Beisitzer der Reederverbände:

Hans-Edwin Reith,
„Orion“ Schiffahrtsgesellschaft Reith & Co.,
Vorsitzender der Sozial-Kommission

Hermann Kempf, Geschäftsführer des
Bremer Rhedervereins

Dr. Werner Schildknecht, Geschäftsführer
des Verbandes Deutscher Reeder

Kapitän Jürgen-Heinrich Breuer,
Vorsitzender des Verbandes Deutscher
Küstenschiffer

Kapitän Gustav Onken, Verband Deutscher
Küstenschiffer

Beisitzer der Gewerkschaften:

Heinrich Wiemers, Sekretär beim Hauptvor-
stand ÖTV, Abteilung Seeschiffahrt

Heinrich Rake, Sekretär bei der Bezirks-
leitung ÖTV, Abteilung Seeschiffahrt

Gerd Gerdes, Sekretär bei der Bezirks-
leitung ÖTV, Abteilung Seeschiffahrt

Gerhard Becker, Leiter der Bundesberufs-
gruppe Schiffahrt der DAG

Ernst Jeschke, Leiter der Landesberufs-
gruppe Schiffahrt der DAG in Nieder-
sachsen, Bremen

Diese viertägige Sitzung der Zweiten Schlichtungs-
stelle endete mit einer Entscheidung folgenden
Inhalts:

**In der Zweiten Schlichtungsinstanz haben sich die
Sozialpartner der deutschen Seeschiffahrt unter
Vorsitz von Professor Krüger, Universität Ham-
burg, dahingehend verständigt, die 40-Stunden-
Woche in drei, am 1. Januar 1968 beginnenden
Jahresstufen bei vollem Lohnausgleich einzu-
führen.**

Diese Arbeitszeitverkürzung bedeutet für die
45 000 deutschen Seeleute zugleich eine Ver-
längerung des Heimaturlaubes.

Ferner ist eine Erhöhung von im Schnitt 3 % vom
1. Juli 1967 bis zum 31. Dezember 1968 vereinbart
worden.

Schließlich haben die Sozialpartner beschlossen,
wichtige neue Probleme der internationalen See-
schiffahrt in gemeinsamen Beratungen einer Lö-
sung entgegenzuführen.

Im Einzelnen einigten sich die Sozialpartner auf
folgende wesentliche Punkte:

1. Die Arbeitszeit wird von 1968 bis 1971 jährlich
um eine Stunde verkürzt, bis im Endstadium
am 1. Januar 1971 die 40-Stunden-Woche ein-
geführt sein wird.

2. Zu diesem Zeitpunkt tritt die Herabsetzung des
Divisors für die Errechnung der Überstunden
von $\frac{1}{200}$ auf $\frac{1}{173}$ in Kraft.

Beispielsweise für Matrosen, die nach dem
alten Tarif je Überstunde 3,40 DM erhielten, be-
deutet das unter Berücksichtigung der neuen
Heuererhöhung ab 1. Juli 1967 eine Gesamt-
erhöhung auf 3,98 DM je Überstunde.

3. Die Sonnabende werden unterschieden in
Sonnabende auf See und solche im Hafen.

Für Sonnabende auf See sieht der neue Tarif
anstatt Arbeitszeitverkürzung einen Frei-
zeitausgleich vor, und zwar für jede
Stunde Arbeitszeitverkürzung ein Achtel freien
Tag. Das bedeutet im Endstadium 1971, also
mit Erreichung der 40-Stunden-Woche, An-
spruch auf einen halben freien Tag ($\frac{1}{2}$) für
jeden auf See verbrachten Sonnabend. Prak-
tisch ergibt das im Jahresdurchschnitt einen
Zuwachs von etwa 14 mit dem Urlaub zu ver-
bindenden freien Tagen.

Für Sonnabende im Hafen wird die Arbeits-
zeit bis zur völligen Arbeitsfreiheit jährlich
um eine Stunde gekürzt. Bei anfallender
Arbeit im Hafen erfolgt die Verkürzung für
Mannschaften in Form von Überstundenbezah-
lung. Offizieren und Assistenten wird die Sonn-
abendarbeit im Hafen pauschal durch Heuer-
erhöhung abgegolten, und zwar im Endstadium
um 4 % der Festheuer (jährl. 1 %) für Offiziere,
und um 6 % der Grundheuer (jährlich 1,5 %) für
Assistenten.

4. Am 1. Juli 1967 tritt eine durchschnittliche
Heuererhöhung um 3 % ein, und zwar um 4 %
für die bei der letzten Erhöhung weniger Be-
günstigten, und um 2 % für die bereits besser
Berücksichtigten.

5. Der am 31. Dezember 1966 abgelaufene Tarif
wird bis zum 30. Juni 1967 verlängert. Die Lauf-
zeit des neuen Heuer- und Manteltarifvertrages
beginnt am 1. Juli 1967. Weitere Tarifverträge
können erstmalig unter Einhaltung der bisher-
rigen Fristen am 31. Dezember 1968 gekündigt
werden. Bei wesentlicher Änderung der Er-
tragslage der Reedereien und/oder der Le-
benshaltungskosten hat jede Seite das Recht,
den Heuertarif früher zu kündigen.

6. In den Tarif eingebaut ist die gegenseitige Ver-
pflichtung der Sozialpartner, binnen einer an-
gemessenen Frist folgende Fragen durch ge-
meinsame Bemühungen zu klären:

- Sicherung der Möglichkeit der Verbringung
eines angemessenen Jahresurlaubs (ein-
schließlich der freien Tage) in der Heimat.
- Ermittlung der von den Offizieren in den
einzelnen Fahrgebieten tatsächlich geleiste-
ten Überstunden.
- Erarbeitung eines Planes für eine struktu-
relle Veränderung der Entgelte für Kapitäne
und Offiziere nach Tonnage und PS.



**Fahr
mit**
Jugendreisen

Flugreisen nach Rhodos schon für DM 477,-

Sonderflüge nach England für DM 59,-!

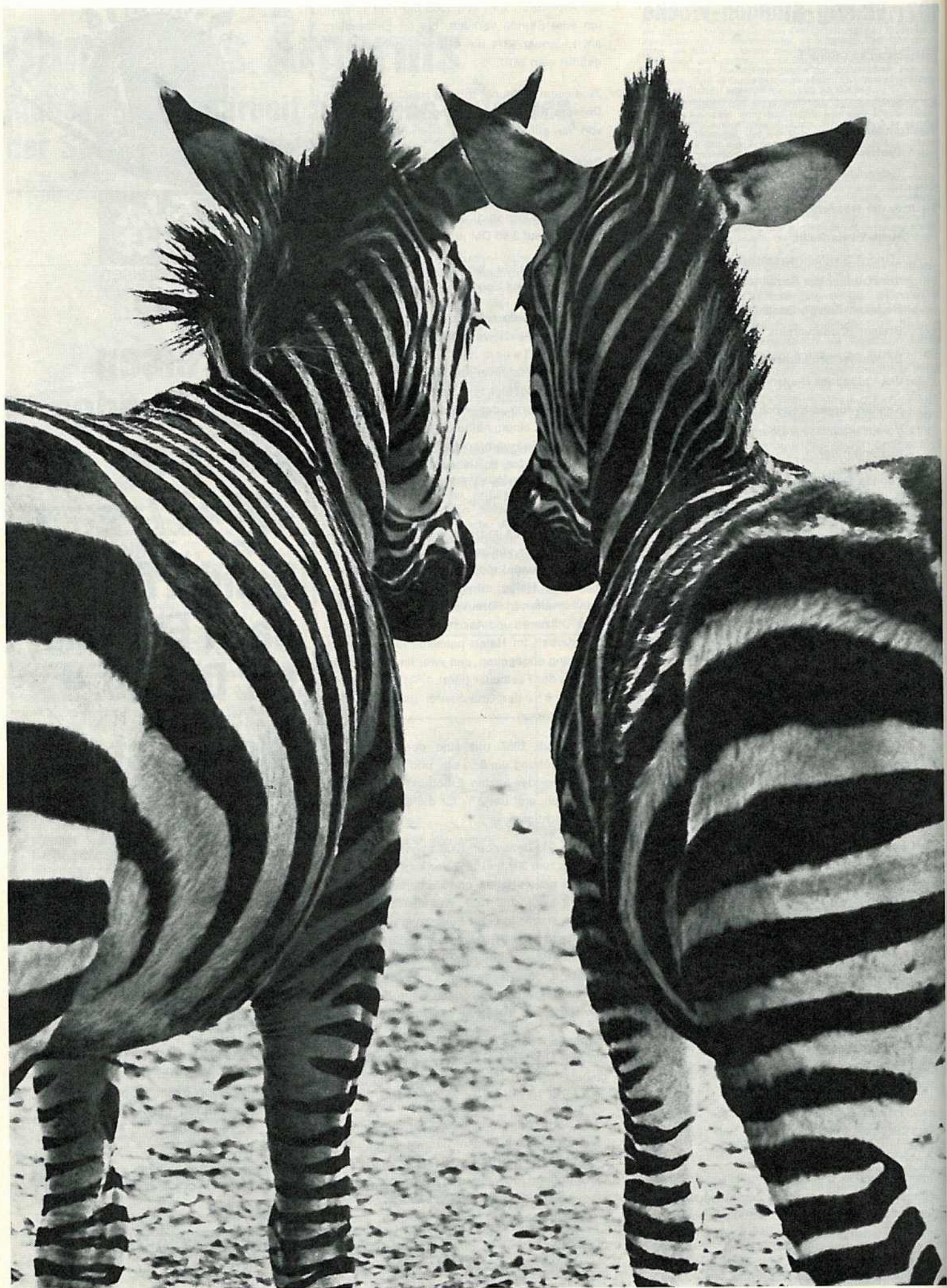
Sicher ist das billig!

Mallorca, Tunesien, Teneriffa —
die Welt steht Ihnen offen. Wir versprechen
Ihnen zwanglos-zünftige Ferien
zusammen mit netten jungen Leuten
in Ihrem Alter — in Feriendörfern und
Jugendhotels rundum in Europa;
Studienfahrten, Feriensprachkurse und
viele andere mehr.

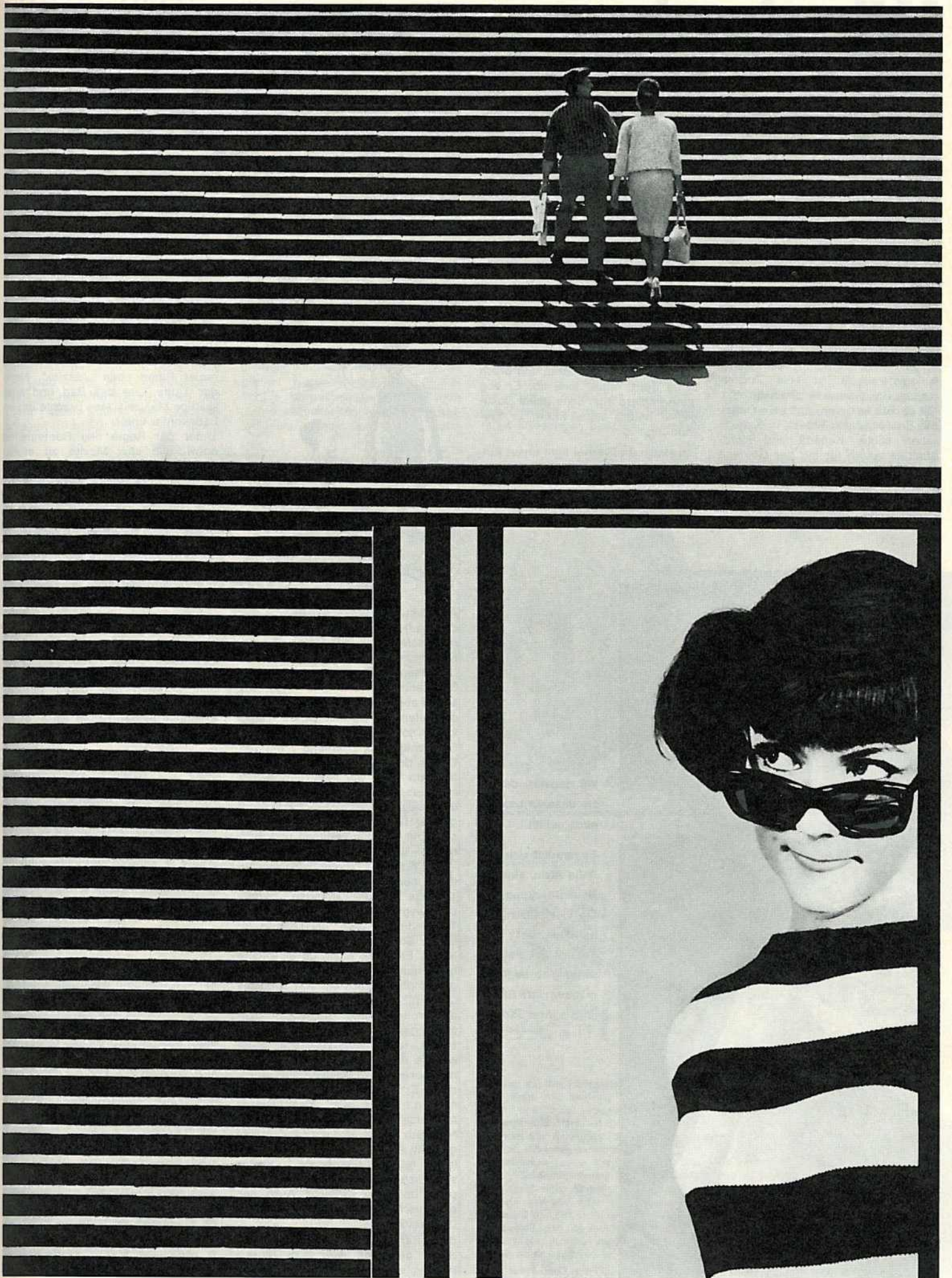
FAHR MIT ist eine große, erfahrene
Jugendkreisorganisation —
überzeugen Sie sich selbst davon.

Unser Ferienprogramm Sommer 1967
senden wir Ihnen gerne kostenlos zu.

FAHR MIT - Jugendreisen
53 Bonn
Viktoriastraße 24



Streifen . . .



Streifen und nochmal Streifen

Fotos: Werner H. Müller

Wir denken gern an Maxito

Von Kapitän Heinz Schumm

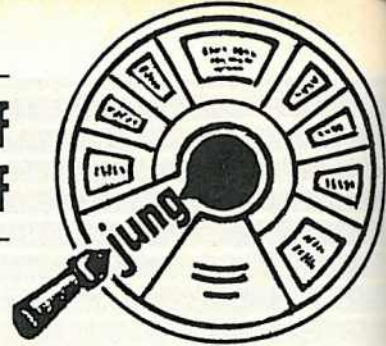
Maxito hieß in Wirklichkeit Lo San Puh und war ein Südkoreaner, neunzehn Jahre jung. Daß er mit seinen Eltern und Geschwistern in Paraguay lebte, verdankte er der Vermittlung einer Auswandererorganisation. Maxito und seine Familie trugen das Los aller Auswanderer. Sie trugen es mit Geduld. Es waren alles andere als Rosen, auf denen sie gebettet waren. Arbeitsleistung und -menge standen für Maxito von Anfang an im umgekehrten Verhältnis zum Lohn. Kolonistenarbeit ist kein Zuckerlecken. Das merkte Maxito sehr bald. Oft dachte er daran, daß sein Onkel, ein Bruder seines Vaters, in Kanada leben sollte. Kanada und Nordamerika waren für ihn der Goldene Norden. Dort gab es gute harte Dollars, während südamerikanisches Geld durch die herrschende Inflation immer weiter abrutschte. Kein Wun-

der, daß der junge Koreaner viel grübelte und manche schlaflose Nacht lang überlegte, wie er sein Schicksal ändern könne. Ihn zog es nach Kanada, aber seine Eltern wollten davon nichts wissen, wollten nicht noch einmal ins Ungewisse ziehen.

So machte sich Lo San Puh selbstständig. Er packte eines nachts seine wenigen Habseligkeiten, es waren kaum mehr als Zahnbürste, Kamm und Rasierapparat, und brach seine Zelte hinter sich ab. Er zog ohne Papiere aus, denn diese Dokumente hatten seine Eltern in Verwahrung.

Bei Nacht und Nebel kam unser junger Freund ungesehen über die brasilianische Grenze. Lo San Puh setzte seine jugendliche Kraft ein und auch sein Köpfchen und fand

Telegraf auf



eines Tages einen Flugzeugpiloten, der seine Maschine mit einer Partie Kaffee nach Santos fliegen sollte. Lo San packte kräftig zu beim Beladen, der Pilot faßte Zutrauen zu ihm und machte ihm den Vorschlag, ihn nach Santos mitzunehmen, damit er dort wieder beim Ausladen helfen könne. Das war genau das Richtige für unseren Koreaner. Nach getaner



Arbeit in Santos machte er sich auf, die Stadt zu besichtigen. Am meisten interessierte ihn der Hafen. Er war für ihn das Tor nach Kanada. Seinen Lebensunterhalt verdiente er sich als Gelegenheitsarbeiter. Er achtete scharf auf die Bestimmungshäfen der auslaufenden Schiffe. Eines Tages war es soweit. Ein schmuckes weißes Schiffchen, die „Ramona“, mit der Flagge der Bundesrepublik Deutschland am Heck, war sein Dampfer. Er sollte nach den USA-Häfen, Kanada und sogar zum St.-Lorenz-Strom gehen. Daß er weder Geld besaß noch die Sprache verstand und auch nicht — und das war das Schlimmste — die richtigen Tickets hatte, machte ihm zunächst wenig aus.

12 Tage war die „Ramona“ bereits unterwegs, als ein schöner blauer Tropenhimmel den III. Offizier zu einem Sonnenbad auf das Peildeck lockte. Er wußte nicht, ob er wachte oder träumte, als wie aus dem Boden gestampft plötzlich ein von oben bis unten ruß- und ölbeschmierter Asiate neben ihm stand. Dieser Schornsteinfeger, gewissermaßen aus dem Nichts, lachte nur. Das war seine einzige Antwort auf die verschiedenen Anreden in verschiedenen Sprachen. Er war dem Schornstein entstieg. Eines war klar: Dieser schwarze Asiate war ein „Blinder“. Natürlich wurde er dem Kapitän vorgestellt. Aber auch da war nichts aus ihm herauszubekommen, weder schriftlich noch mündlich, denn Papiere besaß er ja nicht. Auch der chinesische Wäscher versagte als Dolmetscher.

Dem Kapitän war klar: In keinem Hafen der Welt wird man diesen Asiaten ohne Papiere zur Kenntnis

nehmen. Denn in unserer so wunderschön durchorganisierten Welt ist ein Leben ohne Papiere verboten beziehungsweise gar nicht da. Der Kapitän wußte, was ihm in jedem Hafen blühte. „Bewachen Sie ihn gut“, würde man ihm sagen und anordnen, ihn wieder außer Landes zu nehmen. Bekanntlich heißen auf allen unseren Schiffen chinesische Wäscher „Max“. San Puh jedoch war kein richtiger Chinese, und da er in Brasilien an Bord gekommen war, lautete sein neuer Name eben „Maxito“. Nach der Taufe kam das Bad und eine kräftige Mahlzeit. Man brachte ihn im Ladekontor unter.

Unter der Regie des Bootsmanns entwickelte sich Maxito zu einem fleißigen Schiffsjungen, und bald hatte ihn die ganze Besatzung ins Herz geschlossen. Ihn konnte zwar keiner verstehen, wenn er sprach, doch sein freundliches Lächeln war Verständigung genug. Die Schiffs-offiziere ließen sich sein Versteck zeigen, wo er bald 14 Tage zugebracht hatte. Dort fand man ein reichhaltiges Lager an ausgesucht gutem Schiffsproviant. Sein Menu war so reichhaltig, daß die Schiffsleitung vermutete, Maxito müsse unter der Besatzung einen Helfershelfer gehabt haben. Maxito verriet aber keinen, sondern gab mutig zu verstehen, daß er eigenhändig in die Kombüse eingebrochen sei.

Die Tage bis New York vergingen im Fluge. Der Kapitän mußte Maxito den Behörden in New York melden. Daran führte nichts vorbei. Das weiß jeder, der das Stowaway-Problem kennt. Die amerikanischen Behörden brachten aus Maxito genau so wenig heraus wie der Kapitän. Er hatte richtig vorausgesehen: Maxito mußte streng bewacht werden und bekam striktes Landgangsverbot. Soviel hatte Maxito doch verstanden: Am nächsten Morgen sollten koreanische Dolmetscher an Bord kommen.

In der Nacht schreckte der Kapitän auf von heftigem Lärm am Vorschiff, wo sich das Ladekontor befand. Von seinem Fenster aus sah er, daß sich Maxito mit seinen vergitterten Fenstern beschäftigte. Es sah so aus, als wäre Maxito mit einer Feile dabei, sich zu befreien. Der I. Offizier und die Wache nahmen aber nur einen gewissen menschlichen Wunsch Maxitos zur Kenntnis und fanden keine Feile.

Auch der südamerikanische Dolmetscher hatte wenig Erfolg bei seinen Bemühungen, etwas aus Maxito herauszubekommen. Lo San Puh, so hieß er, sein Alter war 19 Jahre und er stammte aus Südkorea. Seine „Heimatadresse“ in Paraguay hätte er vergessen. Maxito wurde daraufhin als blinder Passagier offiziell



Wir dachten, daß sie unseren Lesern auch gefällt.

Es handelt sich um Phyllis Alvin, eine Neuentdeckung für die TV-Haifischbar-Sendung. Bei Anblick des Fotos sollte man es kaum glauben: ihre Stärke liegt in ihrer Stimme.

Foto: Conti-Press

atenkundig in den Schiffspapieren. Das bedeutete die Verpflichtung für die Schiffsleitung, Maxito gefangen zu halten, da man für ihn haften mußte. So ging es weiter über 5 verschiedene amerikanische Häfen. Auf See lief Maxito frei herum, war fleißig und freundlich bei der Arbeit, und vor dem Festmachen kam er unter Verschluss. Maxito hatte sich so an seinen Tageslauf gewöhnt, daß der Bootsmann abends nur den Schlüssel hochhalten mußte, damit Maxito folgsam angetrabt kam, um sich arretieren zu lassen. Der kleine Koreaner hatte sich inzwischen eingekleidet, daß heißt, die Besatzung hatte ihm Blue Jeans, Hemden und Schuhe geschenkt. Es ging ihm nicht schlecht und offenbar fühlte er sich wohl an Bord. Auf dem St.-Lorenz-Strom dann war es kühl, die Besatzung holte ihr warmes Zeug hervor. Maxito saß jetzt hinter seinen Gittern am Bullauge und betrachtete das Land seiner Sehnsucht aufmerksam. Als die Ufer näherrückten und Dörfer, kleine Städte und Industrieanlagen nachts in heller Erleuchtung

erkennbar wurden, bat er den Bootsmann, ihn in eine Räumlichkeit zu lassen, die auch Maxito, wie jeder andere, von innen abzuschließen pflegt.

Aber nach zehn Minuten kam Maxito noch immer nicht heraus. Der Bootsmann rief ihn durch die verschlossene Tür an. Aber drinnen war es totenstill und das Licht gelöscht. Da schlug der Bootsmann Alarm. Der 1. Offizier ließ die Tür aufbrechen. Man fand keinen Maxito, dafür sein Hemd und seine Schuhe und ein offenes Bullauge. Das Schiff passierte gerade Sorel, eine kleine Stadt am Südufer des St.-Lorenz-Reviers. Das Mann-über-Bord-Manöver lief an. Man ging — bei dem starken Strom und engen Fahrwasser ein schwieriges Manöver — auf Gegenkurs und suchte mit alle Mann und unter Einsatz aller Scheinwerfer und Lichtquellen nach Maxito. Ein Telegramm wurde abgesetzt und alle Schiffe aufgefordert, im fraglichen Gebiet verschärften Ausguck zu halten. „Mann über Bord in der Nähe

von Sorel — bitte mitsuchen!“ Telegramme gingen auch an die Behörden von Montreal und an die Agentur. Über UKW alarmierte man die Küstenstation und die Wasserschutzpolizei. Wegen der Dunkelheit des starken Stromes und unsicherer Wasserverhältnisse riet der Lotse davon ab, ein Boot zu Wasser zu lassen. Die Suche blieb nach 2 Stunden ohne Erfolg und man mußte sich entschließen, die Reise nach Montreal fortzusetzen. Man hoffte, daß Maxito am Ufer angekommen sei, doch man fürchtete auch, daß er in die Schiffschraube gekommen sein könnte.

Als man morgens um 4 Uhr in Montreal festmachte, wartete bereits ein dicker blauer Wagen mit Rotlicht, und der Kapitän mußte Auskunft geben über seinen Stowaway. Der Polizeiwagen hatte noch Order vom Tage vorher, Maxito abzuholen und an Land in Gewahrsam zu nehmen. Der Vormittag verging mit Verhören, Berichten, Protokollen. Als das Schiff auslief, lagen noch keine weiteren Meldungen über den Verbleib

von Maxito vor. Auch in den nächsten vier kanadischen Häfen nicht. Schon freute man sich mit Maxito, daß ihm die Verwirklichung seines Traumes gelungen und er vorerst einmal in Kanada untergetaucht sei. Aber nach sechs Tagen kam dann die Meldung, an die keiner mehr gedacht hatte. Sie traf Kapitän und Besatzung hart. Sie lautete lakonisch, daß man bei Quebec eine Leiche treibend im Fluß gefunden hätte. Einem Leichtmatrosen fiel die traurige Aufgabe zu, hinzureisen und Maxito zu identifizieren. Er war es. Der Totenschein lautete: Gewalt-samer Tod durch Ertrinken.

Die Schiffsleitung — das war alles, was ihr zu tun blieb — beauftragte die Agentur in Montreal über die kanadischen Behörden und das südkoreanische Konsulat für eine ordentliche Bestattung von Maxito zu sorgen.

Maxito war in seinem Traumland angekommen, aber nur, um dort in kanadischer Erde zu ruhen.

Rangliste der deutschen und internationalen Schlager im Monat Mai 1967

1

Puppet On A String

Deutschlands, Englands und Österreichs Nr. 1 wurde der Top-Hit vom Grand Prix Eurovision de la Chanson, der dieses Jahr in Wien ausgetragen wurde. (Der letzte Sieger, Udo Jürgens, ist Österreicher.) Nun hat also Sandie Shaw mit ihrem Hampelmann doch noch alle Favoriten mattgesetzt und für London die Austragung des nächsten Grand-Prix-Wettbewerbes erwirkt. Selbstbewußt hatte sie bereits vor ihrem Auftritt (ohne Schuhe, aber in Strümpfen und im Baby-Doll-Hemdchen) keck behauptet: „Ich komme nur, um zu siegen!“

2

My Friend Jack

Hier ist mal wieder eine Männersache an der Reihe. Ein guter Freund ist nie hoch genug einzuschätzen. Jack brachte jedenfalls seinen Freund, The Smoke, ins Rennen. Wie lange dem „Raucher“ dabei die Puste bleibt, fragt sich. Denn Nichtraucher sollen es beim Höchstleistungssport bekanntlich leichter haben mit dem Durchhalten. (In den USA Nr. 3)

3

Let's Spend The Night Together

The Rolling Stones stiegen von ihrem Piedestal zwei Stufen abwärts. Sie wollen auch mal wieder emporblicken dürfen — und sei es auch nur zu der kleinen zappeligen Sandie mit ihrem imaginären Hampelmann. (In England Nr. 2, in Österreich Nr. 3)

4

Schiwago-Melodie (Lara's Theme)

Ein Film geht um die Welt und seine Melodie wird unvergänglich, wie Pasternaks bedeutendes Lebenswerk, die Trilogie des Dr. Schiwago, ein Leben zwischen zwei Frauen und ihrer großen entsagungsreichen Liebe. Lara's Thema, die Melodie der blonden, zärtlichen Geliebten, bleibt jedem, der sie einmal hört, unvergessen. Eigentlich ist diese Musik vom „Schlager“ im landläufigen Sinne doch weit entfernt.

5

Memories Of Heidelberg

Hier brachte Peggy March ihre Heidelberger Erinnerungen auf Klangwellen — vom Neckar bis in alle sieben Weltmeere. Vielleicht gab ein 20-jähriger, vollblumiger Agamemnon aus Patras in der griechischen Weinstube dazu Anstoß. Oder der „Singende Wirt“ vom Wirtshaus „Zur Alten Brücke“? Ja, Heidelberg hat erstaunlicherweise noch seinen alten guten Klang im Schlagergeschäft behalten.

Bis zum nächsten Mal!

Herzlichst

Ihre Magdalena Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge by Musikmarkt und Public Relations)

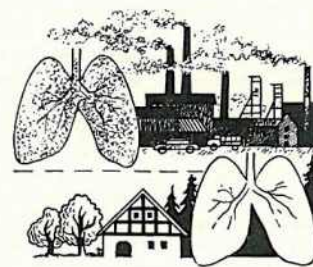


Zum 200. Geburtstag Wilhelm von Humboldt

geboren am 22. 6. 1767 in Potsdam, gest. am 8. 4. 1835 in Tegel / Berlin

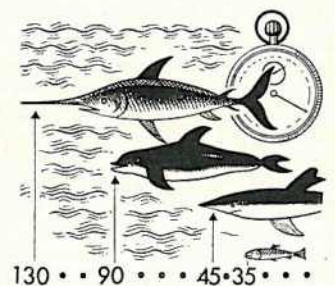
Als Gelehrter, Staatsmann und Freund Goethes und Schillers machte sich Wilhelm von Humboldt einen Namen. Er bleibt der Nachwelt denkwürdig dadurch, daß er gleichmäßig starken Anteil nahm an allen geistigen und politischen Strömungen seines Zeitalters.

Seeleute haben andere Lungen!

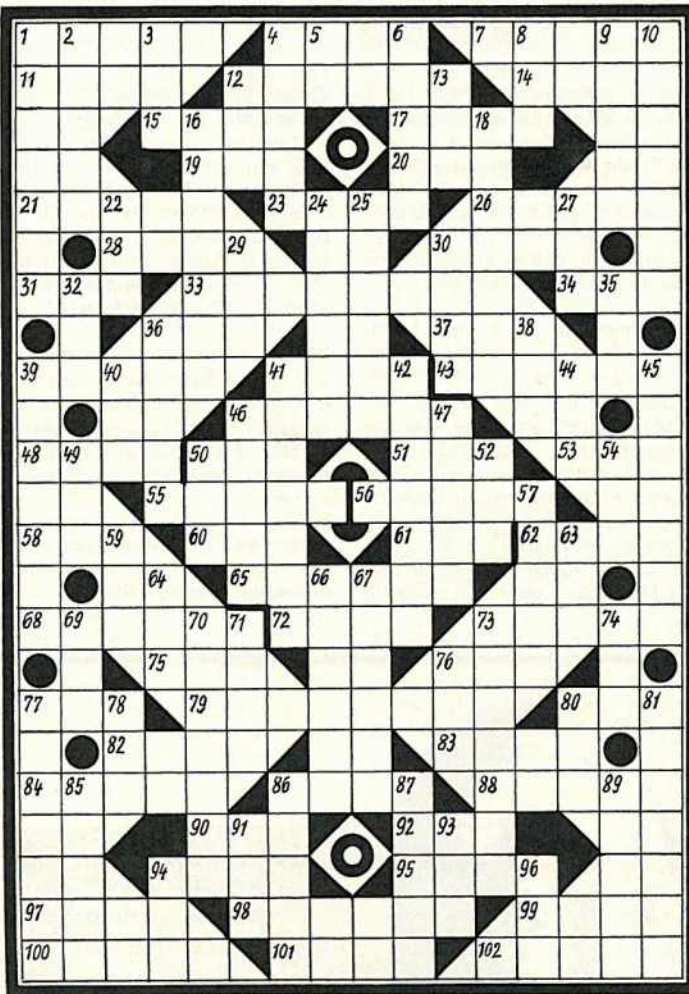


Die Luft auf See ist meistens noch sauber. Die Lunge der Seeleute ist daher noch sauber und besitzt eine helle, rosa Farbe. Im Gegensatz hierzu ist die Lunge von Bewohnern der Industriestädte meist dunkel gefärbt. Obigens haben die Bläschen der menschlichen Lunge, breitet man sie aus, eine Flächenausdehnung von der Größe der Wand eines fünfstöckigen Gebäudes. Ob sie zartrosa oder schwarzgrau aussehen würden, ist nicht nur eine Frage des Wohnortes oder des Berufes, den der Lungenbesitzer ausübt, sondern auch eine Frage, ob er Raucher oder Nichtraucher ist.

Wie schnell schwimmen Fische?



Man erwartet nicht, daß Fische so schnell wie Vögel sein können. Die Geschwindigkeit eines Schwerfisches mit 130 km/Std. ist jedoch schon sehr beachtlich. Delphine und Thunfische liegen zwischen 80 und 90 km/Std. Dagegen kommt sich der Hai mit 45 km/Std. schon wie eine Schnecke vor. Die Forelle steht ihm mit 35 km/Std. nur wenig nach. Gemächliche Fische sind Karpfen und Schleie mit „nur“ 12 km/Std., also fast so schnell wie ein Radfahrer. Hätten wir diese Geschwindigkeiten vermutet?



Retter der Mütter

Waagrecht: 1. Frauenoberbekleidung, 4. Zeitgeschmack, 7. Gesellschaftstanz, 11. Teilzahlung, 12. Offiziersanwärter, 14. hinweisendes Fürwort, 15. Nagetier, 17. Insektenlarve, 19. englischer Artikel, 20. orientalischer Männername, 21. Stadt in der Lüneburger Heide, 23. frühere spanische Hauptstadt, 30. seemannischer Anruf, 31. Maßeinheit der Arbeit, 33. blaßblaue Flämmchen über Sümpfen, 34. Ziegenleder, 36. Honigwein, 37. Frau Jacobs, 39. Bienenzüchter, 41. Kuchengewürz, 43. Bilanzgewinn, 46. norwegische Romanschriftstellerin, 48. erzählende Dichtkunst, 50. Nebenfluß der Donau, 51. Monat, 53. Tonbezeichnung, 55. Teil der Kirche, 56. tierisches Produkt, 58. Tier des Waldes, 60. Zeichen, Fleck, 61. nicht weit, 62. Laubbaum, 65. Foto-Objektiv, 68. chemisches Element mit charakteristischem Glanz, 72. Wasserstrudel, 73. Gegner, 75. Bucht, 76. geistesgestört, 77. mehrmals, 79. Holz eines indischen Baumes, 80. nördlicher Tauchervogel, 82. griechischer Kriegsgott, 83. Farbe, 84. Fischfanggerät, 86. Großmutter, 88. Teufelsname, 90. dichterisch: Löwe, 92. dem Wind abgewandte Schiffseite, 94. Windrichtung, 95. Fluß in Pommern, 97. Tonzeichen, 98. Gartenfrucht, 99. gemahlene Eichenrinde, 100. Tageszeit, 101. altes deutsches Längenmaß, 102. Holzart.

Senkrecht: 1. Vorstecknadel, 2. Stich- und Wurfholz, 3. Sohn Noahs, 4. Zeichnung im Holz, 5. angebliche Ausstrahlung des menschlichen Körpers, 6. Schiffstage-

reise, 8. Abschiedsgruß, 9. Raubvogel, 10. kalte Luftströmung, 12. Wiederkäufer, 13. Bodensenke, 16. Künstlerwerkstatt, 18. Poet, 22. Fahrgeschwindigkeitsmesser eines Schiffes, 24. Insel, 25. Abwesenheitsnachweise, 27. Bergspitze, 29. Ansiedlung, 30. Pfiem, 32. Branntwein aus Zuckerrohr, 35. mohammedanischer Name für Jesus, 36. Geburtsort Mohammeds, 38. griechische Göttin der Verblendung, 39. der Wolf in der Tierfabel, 40. Uferstraße, 41. geschichtliche Jahrbücher, 42. Übungskurs im Hochschulunterricht, 44. Leumund, 45. Koch- und Bratvorrichtung, 46. Verbrechen, 47. Amstracht, 49. amerikanischer Dichter des neunzehnten Jahrhunderts, 50. Nebenfluß der Saale, 52. persönliches Fürwort, 54. Nebenfluß des Rheins, 57. Löhnung der Schiffsmannschaft, 59. Kopfbedeckung, 63. französisch: König, 64. Ferment, 66. Lichtengel, 67. soviel wie anbrennen, 69. Fußballmannschaft, 70. dünnes Blättchen, 71. geologische Formation, 73. westgermanischer Volksstamm, 74. afrikanischer Strom, 76. Abkürzung für Ingenieur, 77. tönernes Blasinstrument, 78. Zeitabschnitt, 80. Klostervorsteher, 81. Leiter der Staatspolitik, 85. Mann von großem Reichtum, 86. Verfasser, 87. Spitzenauswahl, 89. Verbrennungsrückstand, 91. französisch: ist, 93. Lebensbund, 94. Fragewort, 96. englische Biersorte.

Bei richtiger Lösung nennen die Buchstaben der Felder: 39, 83, 97, 84, 102, 42, 62, 79, 36, 6, 37, 94, 93, 50, 3, im Zusammenhang gelesen, einen berühmten Frauenarzt, der den Erreger des Kindbettfiebers entdeckte und die ersten Anleitungen zur Bekämpfung gab. Er trägt den Ehrentitel: „Retter der Mütter“!

Die klassischen Elemente eines Elektronenrechners sind Eingabe, Ausgabe, Speicher, Rechen- und Kommandowerk.

Die Eingabegeräte dienen dazu, den Rechner mit all den Daten und Informationen zu versorgen, die er braucht, um seine Funktion richtig und in der gewünschten Form erfüllen zu können. Dazu gehören nicht nur die Zahlen und Daten, die er zu bearbeiten und zu berechnen hat, sondern auch sein Programm, das in einzelne, wohldefinierte Befehle aufgelöst, die genaue Arbeitsanweisung an den Automaten darstellt.

Umgekehrt teilt der Rechner über seine Ausgabegeräte seiner Umgebung mit, zu welchen Ergebnissen er aufgrund seines Programmes und der eingegebenen Daten gekommen ist.

Es liegt in der Natur eines Automaten, daß er über Einrichtungen verfügt, die ihn in den Stand versetzen, nicht nur Daten und Zahlen, sondern auch die einzelnen Befehle seines Programmes zu speichern. Einrichtungen dieser Art nennt man Speicher. Die in geeigneter Form (Lochkarte) dargestellten Befehle des Programmes werden über die Eingabe an bestimmten, vorher genau festgelegten Stellen des Speichers gespeichert und stehen damit dem Rechner zur Durchführung zur Verfügung. Für neue Aufgaben wird jeweils ein neues Programm eingelesen.

Gleichzeitig nimmt der Speicher noch alle Daten auf, die für die Abwicklung des Problems gebraucht werden. Solche Daten sind von unterschiedlicher Struktur und von unterschiedlichem Volumen. Sie bestehen sowohl aus einzelnen Zahlen und Textfeldern als auch aus dem Inhalt umfangreicher Karteien. Man hat deshalb eine ganze Reihe von Speichertypen entwickelt, die solchen unterschiedlichen Anforderungen und Aufgaben gerecht werden. Je nachdem, ob ein Speichergerät direkt mit den anderen Teilen des Rechners zusammenarbeiten kann

oder nicht, nennt man es einen Arbeitsspeicher oder einen Hilfs- oder Nebenspeicher. Ein Hilfsspeicher steht nur mit dem Arbeitsspeicher selbst in Verbindung.

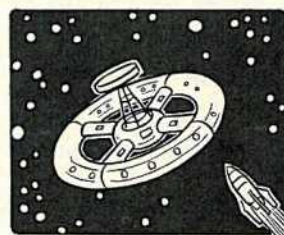
Das Rechenwerk im Rechner hat die Aufgabe, Zahlen, die ihm im Verlauf der Durchführung eines Programmes angeboten werden, nach den Regeln der Arithmetik oder einer sonstigen Zahlenlogik — etwa der Booleschen Algebra — zu verknüpfen.

Ein sehr zentraler Teil im Rechner ist das Kommandowerk, dem es zufällt, die einzelnen Befehle des Programmes aus dem Arbeitsspeicher zu entnehmen, ihre spezielle Funktion zu erkennen und schließlich dafür zu sorgen, daß die zur Abwicklung der einzelnen Befehle erforderlichen Teile des Rechners zurecht und korrekt zusammenarbeiten.

Rechenwerk, Arbeitsspeicher und Kommandowerk faßt man gerne auch zusammen unter dem Begriff „Zentralteil“. Man stellt sich dabei vor, daß im Zentralteil das Programm gespeichert ist, und daß von hier aus alle Teile des Rechners betrieben werden. Entsprechend meint man dann mit „Peripherie“ alle anderen Teile des Rechners, die nicht zum Zentralteil gehören und die an den Rechner angeschlossen sind. Dazu gehören vornehmlich die Eingabegeräte, die Hilfsspeicher (Peripheriespeicher) und die Ausgabegeräte. Ein Rechner besteht also aus Zentralteil und Peripherie. Eine andere Sprachregelung nennt die Peripheriegeräte eines Rechners Ein- und Ausgabe schlechthin. Der Rechner, für den sie aus- und gehen, ist der Zentralteil selbst.

Diese grundsätzlichen Ausführungen sind dem „Rechner-Katalog“ von Theo Lutz entnommen, der in der Franckh'schen Verlagshandlung, Stuttgart, erschienen ist. Ein Werk, das 100 gängige Computer mit ihren Einsatzmöglichkeiten, Leistungen, Arbeitsweise, Struktur und Kosten nennt und vergleicht.

Wo nehmen die Weltraumfahrer die Luft her?



Ohne Luft könnten auch die Weltraumfahrer nicht leben. Die Luft in Behältern mitzunehmen, ist zwar technisch möglich, bedeutet jedoch

zusätzliche Last, die erhebliche Antriebsenergien erfordert. Deshalb suchte die Wissenschaft einen Weg, den erforderlichen Sauerstoff unterwegs zu erzeugen. Erfolgreiche Versuche wurden mit Algen durchgeführt. Das ist eine im Wasser lebende, oft fadenförmig ausgebildete, niedere Pflanzenart. Algen können unter Lichteinwirkung mehr als das 200fache ihres Volumens an Sauerstoff erzeugen. Wenige hundert Liter Algenaufschwemmung würden genügen, um etwa 100 Personen dauernd mit Sauerstoff zu versorgen. Algen besitzen auch einen sehr hohen Vitamin- und Eiweißgehalt. Da sie sich rasch vermehren, liegt nahe, sie auch zu Ernährungszwecken zu verwenden. Natürlich kann man nicht von Algen allein leben.



Klar bei Schmunzelaugen

Mit unserem Schiff lagen wir längere Zeit in Afrika und warteten auf Landung. Nach einem größeren Ausflug in den Urwald erzählt ein Matrose seinen an Bord gebliebenen Makers aufgeregt ein Erlebnis. Er sagt: „Stellt euch vor, ich wäre beinahe von einem Nashorn aufgespießt worden. Es war einfach furchtbar. Ich hatte ganz alleine einen kleinen Spaziergang gemacht. Plötzlich steht ein großes Nashorn vor mir. So schnell bin ich noch nie gelaufen. Das Schlimmste war, das Biest lief dicht hinter mir. Kurz vor unserer Hütte drehe ich mich noch einmal um und sehe wie das Nashorn ausrutscht, und da war ich auch schon in unserm Zelt.“ „Junge, Junge“, sagt einer von seinen Zuhörern, „ich glaube, aus Angst hätte ich die Hosen voll gemacht.“ „Ja“, sagt daraufhin der Erlebnis erzähler, „was meinst du wohl, worauf das Nashorn ausgerutscht ist?“

Seite einen Stock und spannt darüber einen Zwirnsfaden. Seine Frau fragt: „Was soll das eigentlich werden?“ — „Ja“, sagt Kudl, „das ist meine Idee, es wird eine Fliegenfalle. Wenn sich eine Fliege auf den Zwirnsfaden setzt, nehme ich eine Schere und schneide den Faden durch, dann ist die Fliege im Kasten.“ Seine Frau wackelt mit den Ohren. Dann sagt sie: „Du hast aber eine Leiter in den Kasten gestellt.“ „Nicht so laut“, sagt Kudl, „die habe ich doch angesagt.“

Ein feiner Herr lüftet höflich seinen Hut und fragt die beiden Schauerleute, die am Hafen stehen: „Sagen Sie bitte, wie heißt der Dampfer dort drüben?“ Der eine Schaueremann sagt nun: „Du alter Ochse kannst wohl überhaupt nicht mehr gucken.“ Der Herr schüttelt den Kopf und ist augenblicklich verschwunden. „Mensch, Hein“, sagt nun der andere Schaueremann, „wie konntest du so etwas sagen? Weißt du denn nicht, wer das war? Das ist der Direktor hier von dem ganzen Hafenbetrieb.“

Kudl hat zwei Jahre Persischen Golf gefahren. Jetzt im Urlaub bastelt er zu Hause einen Kasten, an jeder

„Oh“, sagt Hein, „das ist ja man ein Glück, daß ich nicht gleich grob geworden bin.“

Ein Matrose erzählt: „Auf einer Indienreise schoß mal ein Falke vom Himmel — und schon waren die Frikandellen fort, die Moses nach vorne tragen wollte. Dann habe ich aber den Vogel gefangen und abgerichtet. Jahrelang hat dieser gezähmte Falke mir immer eine Gans vom Markt geholt. Als dann das Vieh zu alt wurde, nähte ich einen kleinen Rucksack, damit er es etwas leichter hatte.“ Daraufhin sagte sein Maker: „Ich war früher mal auf einem hölzernen Segelschiff. Wir hatten unendlich viele Wanzen an Bord. Ein Seemann hatte aber eine fabelhafte Idee, denn er setzte Glühwürmchen aus. Diese Viecher paarten sich mit den Wanzen, und dann war es nachher eine Kleinigkeit, die Wanzen zu fangen.“

„Frau Warzenzahn“, schrie der Untermieter, „kommen Sie rasch, denn in meinem Zimmer raufen zwei Ratten miteinander!“ — „Ja, glauben Sie denn“, kanzelte da Frau Warzenzahn ihren Untermieter ab, „Sie können für Ihre siebzig Mark Miete, die Sie im Monat bezahlen, einen Stierkampf verlangen?“

Bröserl stand neben einer Dame vor der Auslage. Die Dame hatte ein Hündchen bei sich, das an den Beinen von Bröserl herumzuschneffeln begann. Bröserl schob das Tierchen vorsichtig mit dem Fuß beiseite. „Mein Herr“, entsetzte sich da die Dame, „Sie brauchen doch vor dem kleinen Hund keine Angst zu haben, denn er wird Sie schon nicht beißen!“ — „Ich habe auch keine Angst, daß Ihr Hund mich beißt“, verteidigte sich Bröserl, „aber er hatte schon ein Bein gehoben, und da dachte ich mir, er wollte mir einen Fußtritt geben!“

Hein besucht die Steuermannschule. Beim Arztunterricht in der sechsten Stunde nickt er ein. Plötzlich wird er vom Arzt gefragt: „Was würden Sie zum Gurgeln nehmen bei Halsentzündung?“ Hein, der noch halb schläft, guckt sich hilflos um. Sein Hintermann flüstert ihm etwas zu. Freudestrahlend und mit größter Lautstärke sagt Hein: „Herr Doktor, ich würde Cuprex nehmen.“

Man wunderte sich, daß der junge Schwiebus eine ältere, ebenso häßliche wie steinreiche Witwe geheiratet hatte. „Ja, meine Herren“, meinte Schwiebus, als er nach der Hochzeit wieder einmal an seinem Stammtisch aufkreuzte, „wenn Sie Banknoten bekommen, sehen Sie dann auf das Datum der Ausgabe?“

Großes Geschenk... „Wir haben Federmanns zur Hochzeit ein Gedeck für zwölf Personen geschenkt!“ trumpft Siedezahn auf. „Und wir“, gibt da Bröserl an, „ein Teesieb für 24 Personen!“

Umgekehrt...: „Kitty, Sie stricken Pantoffeln. Die sind doch sicher für den Herrn Bräutigam bestimmt?“ — „Gerade umgekehrt“, lacht da Kitty, „denn mein Bräutigam ist für die Pantoffeln bestimmt!“

Immer...: „Herr Siedezahn, wie alt ist eigentlich Ihre Tochter Gerlinde?“ „Neunundzwanzig Jahre!“ — „Und wann denkt sie ans Heiraten?“ — „Immer!“

Wir fahren durch den Panama-Kanal. Unser Alter ermahnt den III. Offizier, der den Telegraf bedient, mit den Worten: „Passen Sie gut auf, denn eine Schleusenollision kostet bestimmt eine Million Dollar.“ Der III. Offizier sagt: „Herr Kapitän, soviel Geld habe ich aber immer zu Hause...“

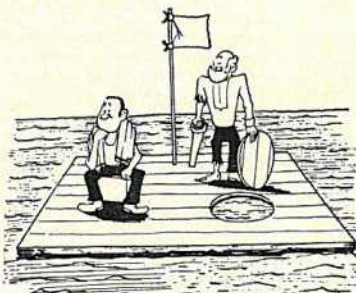
„Finkenspeck, hast du zu Flaschengrün gesagt, ich sei ein Idiot?“ — „Nein, mein lieber Sauermichl, er wußte es bereits!“

Unter Pantoffelhelden: „Nicht wahr, Herr Bröserl, Sie erzählen meiner Frau bitte nichts, daß ich mir zwanzig Mark von Ihnen geborgt habe?“ „Nein, ganz gewiß nicht, wenn Sie mir versprechen, Herr Federmann, meiner Frau nicht zu verraten, daß ich noch soviel bei mir hatte!“

„Herr Finkenrost, Ihre Frau ist krank? Über was klagt sie denn am meisten?“ — „Am meisten“, echote da Finkenrost, „natürlich über mich!“



„Aber nein! Das da ist ihr Mann!“



„Das Bad ist bereitet, Sir Henry!“



Schiffsverkäufe

MS „Hornbay“, 2842 BRT, von der Horn-Linie, Hamburg, an Interessenten auf Formosa.

MS „Horncap“, 2942 BRT, von der Horn-Linie, Hamburg, an Interessenten auf Formosa.

MT „Johan Carel Oelker“, 11 736 BRT, von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg, an Londoner Griechen.

MS „Perikles“, 2721 BRT, von der Reederei F. Laeisz, Hamburg, an die Ulysses Independent Line, London.

MS „Reinhardt-Lorenz Russ“, 2697 BRT, von der Reederei Ernst Russ, Hamburg, an die Goma Compania Naviera S.A., Panama.

DES Catherine Sartori“, 1814 BRT, von Sartori & Berger, Kiel, an die Van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart, Mij (Hamburg) GmbH. Neuer Name „Cursha“.

DES „Alexandra Sartori“, 1687 BRT, von Sartori & Berger, Kiel, an die Van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart, Mij (Hamburg) GmbH. Neuer Name „Ancha“.

DES „Franciska Sartori“, 1588 BRT, von Sartori & Berger, Kiel, an die Van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart, Mij (Hamburg) GmbH. Neuer Name „Kiffa“.

MS „Eise Müller“, 996 BRT, von der Reederei Otto A. Müller, Hamburg, an die Reederei Constantino und Giovanni Attanasio, Neapel. Neuer Name „Mario Attanasio“.

MS „Pickhuben“, 745 BRT, von der Reederei H. M. Gehrckens, Hamburg, an The San Miguel Corp. A. Soriano y Cia., Manila. Neuer Name „San Miguel Maltster“.

MT „Josef Johan“, 1350 BRT, von der VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, Hamburg, K. R. Tankreederei de Vries & Co. KG, Hamburg, an eine Parteneederei, für die die Reederei Lath & Co. Korrespondent-reeder ist. Neuer Name „Scharhorn“.

MS „Maria Althoff“, 999 BRT, von der Hera Schiffahrts- und Transportges. m.b.H., Flensburg, an die Reederei Lonzett Stores & Söhne, Haugesund. Neuer Name „Austvik“.

MS „Annavera“, 919 BRT, von der Walter Sporleder Schiffahrts-Gesellschaft m. b. H., Bremen, nach Jugoslawien. Neuer Name „Orebic“.

Schiffsunfälle

Feuer

Noch einmal brannte es auf der „Hanseatic“. Diesmal an der Abwrackwerft in Hamburg. Für Hamburgs Feuerwehr gab es Großalarm, als aus dem Maschinenraum des schon arg mitgenommenen Schiffes schwarze Rauchwolken quollen. Der Brand konnte schnell gelöscht werden.

Über Bord

Auf der Reise von Bordeaux nach Port Said fiel am 4. Oktober 1966 auf dem MS „Ockenfels“ der Wäscher über Bord. Das Schiff wurde sofort auf Gegenkurs gelegt. Die See wurde mit verstärktem Ausgucks abgesucht. An der Suche, die schließlich erfolglos blieb, beteiligten sich vier weitere Schiffe. Laut Seeamtspruch lag ein Verschulden der Schiffsführung oder Dritter nicht vor.

Von Bord des MS „Learine“ verschwand am 8. März 1967 im westlichen Mittelmeer bei gutem Wetter der Steward. Die Ursache war nicht zu ermitteln. Nach Ansicht des Seeamtes seien zwar keine Anzeichen vorhanden, es muß aber nach der Darstellung der Persönlichkeit des Verschwundenen angenommen werden, daß dieser den Freitod gesucht hat.

Am 20. Dezember 1966 ist der portugiesische Decksarbeiter Parrachi vom MS „Hans Oltmann“ beim Einlaufen in die Kieler Förde in der Nähe der Leuchtonne Kiel 5 bei Decksarbeiten über Bord gefallen und ertrunken. Der Unfall ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß die auf der Holzdecklast angebrachte Notreling nicht zweckentsprechend war. Den Kapitän trifft insofern ein Verschulden, als er nicht die in den UVV geforderten Sicherheitsvorkehrungen getroffen hat. Die unternommenen Rettungsversuche waren sachgemäß.

Über Bord ging auf dem Hamburger MS „Brunsgard“ ein Ingenieur-Assistent auf der Reise von Guayaquil zum Panama-Kanal. An der Suche nach dem Verschwundenen beteiligten sich mehrere Schiffe. Nach fünf Stunden wurde der Assistent schließlich von der „Brunsgard“ wieder aufgefischt. Kapitän Frenzel und seiner Besatzung ist es gelungen, die berühmte „Stecknadel im Heuhaufen“ zu finden.

In der Nacht vom 23. zum 24. Januar 1967 ist der Zimmermann vom Motorschiff „Stuttgart“ bei schwerem Wetter im Atlantischen Ozean von Bord verschwunden. Die Ursache war nicht zu ermitteln. Es besteht die Möglichkeit, daß der Vermißte bei den starken Bewegungen des Schiffes über Bord gefallen ist, als er abends allein Arbeiten auf dem Achterdeck ausführte. Die Schiffsführung trifft kein Verschulden, es sind auch keine Mängel in den Einrichtungen des Schiffes festzustellen. Die von der Schiffsführung unternommene Suchaktion war sachgemäß.

Kollision

Am 27. Januar 1967 kam es bei guter Sicht 2 sm nordwestlich vom Weserfeuerschiff zu einer Kollision zwischen dem zur Lotsenübernahme für die Jade bereitliegenden Hamburger Turbinentankerschiff „Union“, 35 930 BRT, und dem gleichfalls nach Wilhelmshaven bestimmten englischen Turbinentankerschiff „British Ensign“, 43 334 BRT. Beide Schiffe wurden beschädigt. Nach Auffassung des Seeamtes lag kein Verschulden der deutschen Schiffsführung vor. Aus welchen Gründen die „British Ensign“ so nahe an die „Union“ herangefahren war, daß die Kollision unvermeidbar wurde, ließ sich infolge fehlenden Berichtsmaterials seitens des englischen Tankers nicht feststellen.

Am 16. November 1966 ist das MS „Lütjenburg“ beim Ansteuern der Einfahrt von Charleston mit dem Motorboot „Ocean Queen“ zusammengestoßen. Die „Ocean Queen“ ist gesunken, und ein Besatzungsmitglied hat dabei den Tod gefunden. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß die Lichter der „Ocean Queen“ von der „Lütjenburg“ trotz gehörigen Ausgucks erst so spät ausgemacht worden sind, daß kein wirksames Ausweichmanöver mehr ausgeführt werden konnte und auch von dem wendigen Motorboot kein erfolgversprechendes Manöver eingeleitet worden ist. Der Schiffsführung der „Lütjenburg“ ist kein Verschulden nachzuweisen. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden. Nach Ansicht des Seeamtes besteht die hohe Wahrscheinlichkeit, daß die Lichter der „Ocean Queen“ nicht in Ordnung gewesen sind. Der Umstand, daß auf dem Motorboot keine Maßnahmen zur Abwendung der Kollision ergriffen wurden, muß auf die als erwiesen anzusehende Trunkenheit des amerikanischen Kapitäns zurückgeführt werden.

Grundberührung

Am 29. November 1966 hat das MS „Peter Rickmers“ beim Einlaufen nach Alexandria an der nördlichen Begrenzung der Einfahrtslinie Great Pass den felsigen Grund berührt und schweren Bodenschaden erlitten. Das Schiff ist im Vorhafen von Alexandria auf Grund gesetzt worden. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß das Schiff in der Fahrwasserenge bei der Untiefe Northshoal etwas nach Norden geraten ist und nach dem Ruderkommando des Lotsen nicht schnell genug wieder in die Richtfeuerlinie gebracht werden konnte. Ferner hat vermutlich eine Rolle gespielt, daß die in die Fahrinne hereinragende Untiefe nicht bezeichnet ist. Ein Verschulden der Schiffsführung ist nicht festzustellen. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden.

Aufgelaufen

Am 27. Januar 1967 ist das Tankmotorschiff „Esso Bremerhaven“ auf der Fahrt von Emden nach Bremen auf der Ems östlich der Tonne 17 auf Grund gelaufen. Das Schiff ist abends mit eigener Kraft freigekommen und hat die Reise fortgesetzt. Der Unfall ist dadurch zustande gekommen, daß der Rudergänger nach steuerbord vom Kurs abgekommen ist. Der W. O. hat sich insofern schuldhaft verhalten, als er den Kurs nicht genügend kontrolliert hat. Die Maßnahmen nach dem Unfall entsprachen der Lage.

Am 17. April kollidierten vor dem Ärmelkanal auf der Position 51° 53' Nord und 3° 20' Ost das liberianische TMS „Diane“ (33 628 BRT) und das deutsche MS „Annelis Christophersen“ (998 BRT). Der Tanker geriet dabei in Brand, so daß die Besatzung in die Boote gehen mußte. Die „Annelis Christophersen“ benötigte keine Hilfe.



Neubauten

MS „Kollund“

Von der Husumer Schiffwerft in Husum für die Förde-Reederei GmbH, Flensburg: Die „Kollund“ wird im Verkehr in der Flensburger Förde und für kleinere Ausflugsfahrten Verwendung finden. Das ca. 170 BRT große Fahrzeug ist 35,42 m über Alles lang, 6,6 m auf Spanten breit und geht 1,25 m tief. Es ist für die Beförderung von 330 Personen eingerichtet. Als Antriebsmaschine dient ein MAN-Diesel, der bei 1600 UpM 845 PS leistet und dem Neubau eine Geschwindigkeit von 14 kn verleiht.

MS „Marabu Porr“

Von der Werft Nobiskrug GmbH, Rendsburg, an die Reederei Franz Hagen, Hamburg: Der 115,6 m über Alles lange, 15,1 m breite und 6,43 m auf Sommerfreibord tiefgehende Singdeckerschiff ist mit 3636 BRT vermessen und weist eine Tragfähigkeit von 5550 t auf. Als Antriebsmaschine dient ein MAN-Diesel mit Aufladung, der bei 225 UpM 2400 PS und bei 240 UpM 3020 PS leistet und der direkt auf die Schraube wirkt. Hiermit erreicht das Fahrzeug eine Geschwindigkeit von ca. 13,2 kn. Die Luken des Schiffes wer-

den durch MacGregor-Single-Pull-Deckel verschlossen. Zu ihrer Bedienung wurden sechs mit hydraulischen Lade-, Hanger- und Geleiwinden versehene Ladebäume von je 3/5 t Hebefähigkeit getakelt. Einer von ihnen ist für 10 bzw. 30 t und ein weiterer für 10 t Hebefähigkeit herrichtbar.

MS „Falkenfels“

Von der A.G. „Weser“, Bremen, an die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“, Bremen: Wie die beiden Schwesterschiffe „Crostafels“ und „Schönfels“ wird der Neubau als kombinierter Linien- und Schwergutfrachter eingesetzt. Das Fahrzeug wurde nach den neuesten Vorschriften und unter Aufsicht des Germanischen Lloyd für die Klasse + 100 A 4 als Volldecker gebaut. Es hat bei 152,2 m Länge über Alles, 20,4 m Breite auf Spanten und einem Tiefgang auf Sommerfreibord von ca. 9,29 m eine Tragfähigkeit von 12 550 t, während die Vermessung bei 9600 BRT bzw. 5900 NRT liegt. Als Antriebsanlage dient ein MAN-Diesel, der bei 118 UpM eine maximale Dauerleistung von 11 200 PSe entwickelt. Hiermit erreicht das Schiff eine Probefahrtsgeschwindigkeit von ca. 20,5 kn. Die „Falkenfels“ verfügt über fünf Luken, zu deren Bedienung ein umfangreiches Ladegehirn — darunter auch ein 150-t-Baum — getakelt wurde.

MS „Tilly Russ“

Von der Deutschen Werft, Hamburg-Finkenwerder, an die Reederei Ernst Russ, Hamburg: Seine Hauptabmessungen lauten wie folgt: Länge über Alles 135,94 m, Breite auf Spanten 19 m und Tiefgang auf Sommerfreibord 7,35/8,28 m, entsprechend einer Tragfähigkeit von 7000 bzw. 8700 t. Als Antriebsmaschine kam ein MAN-Diesel mit Abgas-Turboaufladung zum Einbau, der bei 135 UpM 7200 PSe leistet und dem Schiff bei 7,35 m Tiefgang eine Probefahrtsgeschwindigkeit von 17,75 kn verleiht. Zur Verbesserung der Manövrierfähigkeit, insbesondere auf dem St.-Lorenz-Seegebiet, ist die „Tilly Russ“ mit einem Bugstrahler ausgerüstet worden. Der Neubau verfügt über vier Lade-räume, von denen drei vor dem Maschinenraum liegen. Darüber hinaus wurden Ladekühlräume mit 440 cbm und Süßöltanks mit 820 cbm Inhalt eingebaut.

MSchl „Janus“

Die Bergungsfirma Ulrich Harms, Hamburg, hat auf ihrem eigenen Gelände einen Schlepper gebaut, der vielfältigen Erprobungen unterworfen worden ist. Der 24 m lange und 8,5 m breite Neubau kann sowohl ziehen als auch schieben. Der Antrieb besteht aus zwei MWM-Dieseln von zusammen 920 PS Leistung, die auf zwei unter dem Schiffsboden angebrachte Schottelpropeller wirken. Diese Propeller sind um 360° schwenkbar, so daß eine große Manövrierfähigkeit erzielt wird.

MS „Inge Krüger“

Von der Werft Jos. L. Meyer, Papenburg, an die Reederei Hans Krüger GmbH, Hamburg: Bei der „Inge Krüger“ handelt es sich um einen Quarterdecker, der mit 4251 BRT vermessen wurde und eine Tragfähigkeit von 6070 t aufweist. Der Neubau ist 110,50 m über Alles lang, 16,20 m auf Spanten breit und erreicht einen Tiefgang von 7,45 m. Die Antriebsanlage besteht aus einem 3900 PS leistenden Borsig/Fiat-Diesel, der dem Schiff eine Geschwindigkeit von 16 kn verleiht. Der Frachter verfügt über drei Luken, von denen zwei durch ein Herit unterteilt sind, so daß der Neubau auch als „Fünl-Luken-Schiff“ angesprochen werden kann.

MS „Horst Bischoff“

Von der Schiffbau-Ges. Unterweser AG, Bremerhaven, an die Reederei Bruno Bischoff, Bremen: Die „Horst Bischoff“ hat eine Tragfähigkeit von 1115 t und ist mit 499 BRT vermessen, während die Hauptabmessungen wie folgt lauten: Länge über Alles 67 m, Breite auf Spanten 10,8 m und Tiefgang 3,76 m. Als Antriebsmaschine kam ein Deutz-Diesel zum Einbau, der bei 380 UpM 1100 PS leistet und dem Neubau eine Geschwindigkeit von 12,2 kn verleiht. Die Maschinenanlage ist weitgehend automatisiert, so daß ein 16stündiger wartungsfreier Betrieb möglich ist.

MS „Hannover“

Von den Howaldtswerken A.-G., Hamburg, an die Hamburg-Amerika Linie: Die „Hannover“ weist folgende Hauptabmessungen auf: Länge über Alles ca. 135,79 m, Breite auf Spanten 19,30 m. Die Tragfähigkeit des Neubaus als Volldecker mit Freibord beträgt ca. 8800 t bei einem Tiefgang von ca. 8,57 m, während das Fahrzeug als Schutzdecker etwa 6700 t laden kann und dann 7,43 m tief geht. Als Antriebsmaschine kam ein Howaldt-MAN-Diesel zum Einbau, der bei 135 UpM 8400 PSe leistet und dem Schiff auf Schutzdeckertiefgang eine Geschwindigkeit von über 18 kn ermöglicht. Die „Hannover“ verfügt über fünf Luken, zu deren Bedienung 14 Bäume mit 5 t ein Mastkran mit 3 t Hebefähigkeit sowie ein 120-t-Schwergutbaum getakelt wurden. Für die Beförderung von Öl wurden mehrere Tanks eingebaut. Ferner wurde das Schiff auch mit vier Kühlkammern von zusammen etwa 10 500 cbf Inhalt ausgestattet.

MS „Rugia“ mit Conflow-Selbstentlader

Von der Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenbau AG., Lübeck, an eine Parteneederei; Korrespondent-reeder Peter Döhle, Hamburg: Der Massengutfrachter weist folgende Hauptabmessungen auf: Länge über Alles 99,30 m, Breite auf Spanten 13,90 m, Tiefgang auf Sommerfreibord angegeben, während die Tragfähigkeit bei etwa 3500 t liegt. Als Antriebsanlage dienen zwei Deutz-Diesel, die zusammen 2640 PS leisten. Die Motoren wirken auf einen Propeller und verleihen dem Fahrzeug eine Geschwindigkeit von ca. 13 kn. Zur Verbesserung der Manövrierfähigkeit wurde die „Rugia“ mit einem Tornado-Querstrahler ausgerüstet, das bei 200 PS einen Schub von mindestens 2,5 t hat. Zur Entöschung wurde auf dem Neubau, dessen Laderauminhalt bei ca. 173 000 cbf liegt, ein sogenanntes „Conflow“-Selbstentladegerät installiert.

Psychologie auf neuen Wegen

Sicherheit und Selbstvertrauen sind beliebte Motive für unsere Werbestrategen. Das bedeutet, daß es mit der Sicherheit und dem Selbstvertrauen eine ganz besondere Bewandnis hat. Es steht nämlich schlecht um unsere Sicherheit und um unser Selbstvertrauen. Das Gegenmittel sollen dann die Verkaufsprodukte sein, für die erworben wird.

Weiter verbreitet als man denkt

Beim Festmachen kam das Festmacherboot über eine steifkommende Leine, kippte um, und als der Festmacher wieder hochkam, rang er mit dem Tode. An der Reling standen zwei Matrosen, die beide Rettungsschwimmer waren. Der eine entledigte sich in Windeseile seiner Schuhe, sprang über Bord und rettete den Ertrinkenden, obwohl er fast alles falsch machte, was er bei der DLRG gelernt hatte. Der andere war gelähmt. Gelähmt von seiner Angst vor dem Versagen. Er empfand sein Verhalten wie eine schwere persönliche Niederlage.

Dieser Mann ist kein Einzelfall. Sprichwörtlich ist das Lampenfieber der Schauspieler, das sie vor jedem Auftritt überfällt. Weit verbreitet ist auch die Mikrofonangst. Wo immer jemand vor ein paar Leuten, und sei es nur im Familienkreise, ein paar Worte zu sprechen hat, wird der weit verbreitete Mangel an Selbstvertrauen ebenfalls offensichtlich. Warum auch wäre es sonst eine so große Kunst für Referenten und Diskussionsleiter, die Leute zum Sprechen zu bringen?

Sogar die Karikatur hat sich dieses lästigen Mangels an Selbstvertrauen angenommen:

Ein Kapitän öffnete jedesmal, bevor er auf die Brücke ging, seine Schreibtischschublade, besah sich darin etwas ganz genau und verschloß sie wieder sorgfältig. Auch lief er oft von der Brücke und tat das gleiche, wobei er immer ängstlich darauf achtete, daß ihn niemand beobachtete. Es fiel aber natürlich doch auf, und die ganze Besatzung rätselte schließlich daran herum, was der Alte wohl Geheimnisvolles in seiner Schreibtischschublade verberge. Man beauftragte den Steward, das zu erforschen. Schließlich gelang es diesem, den Schreibtischschlüssel zu stibitzen. In der Schublade war ein Zettel. Darauf stand:

„Rechts ist Steuerbord = grün, links ist Backbord = rot.“

Es lassen sich viele Gründe für das weit verbreitete menschliche Fehlverhalten aufgrund mangelnden Selbstvertrauens anführen. Als vernünftigste Erklärung erscheint noch die, daß Minderwertigkeitskomplexe die natürliche Bremse für Überheblichkeit und für übersteigertes Selbstbewußtsein sind. Diese Gegengewichtstheorie hat einiges für sich. Jedoch deuten alle Anzeichen darauf hin, daß der Mangel an Selbstvertrauen eines viel größeren Gegengewichts bedarf, als der Überschuß daran.

Gefangene Ratten und Verbrecher

Natürlich haben sich die Psychologen auf diesen seelischen Tatbestand gestürzt. Was sie dabei zunächst zutage brachten, hat viel zu ihrem schlechten Ruf beigetragen und wenig zur Behebung des Übels. Das ist dadurch erklärlich, daß man das Kranke anstatt des Gesunden zum Studienobjekt wählte. Man untersuchte gefangene Ratten, ängst-

liche und mit Blindheit geschlagene Menschen und Verbrecher, nicht aber mutige, kontaktfreudige, gesetzestreue und weitzblickende Menschen. Das Ergebnis war auch danach; ein Strauß welker Sumpfgewächse: die Persönlichkeit des Menschen wird unveränderbar durch Erlebnisse im Babyalter festgelegt — wir sind lebenslanglich Gefangene unserer biologisch-tierischen Vergangenheit — wir sind ausgeliefert unseren Sexual- und Aggressionstrieben — wir sind nichts als zwangsläufig und automatisch auf soziale und wirtschaftliche Verhältnisse Reagierende — wir sind nur das Produkt von Erbanlagen, Erziehung und Umwelt —. Mit einem Wort: wir sind vorausprogrammiert wie ein Computer, aber mit meist negativen Vorzeichen. Oder: wir sind von vornherein Unterworfenen, Verlorene. Keine Chance also für Selbstvertrauen.

Anstatt hilfreiche Wege zu weisen, wie man seiner Minderwertigkeitskomplexe Herr werden könne und wie man den lebensfeindlichen und hemmenden Mangel an Selbstvertrauen beheben könne, hatten die Seelenkundigen bisher nur erläutert, warum dieser Mangel bestehen müsse. Schlimmer noch: daß daran gar nichts zu ändern sei. Das setzt nur den in Erstaunen, der nicht weiß, daß diese Lehren auf Studien am kranken Objekt basieren.

Man kann doch etwas dagegen tun

Zum Glück haben sich die Psychologen neuerdings offensichtlich gemauert.

Ihre Antwort auf die Frage, ob der Mensch aus eigener Kraft etwas Wirkungsvolles gegen sein lähmendes Gefühl der Befangenheit und Minderwertigkeit tun könne, lautet heute uneingeschränkt „ja“.

Die junge Generation der Seelenkundigen hat weiter nichts getan, als die Theorien ihrer Väter über das Krankhafte um die Lehren vom Gesunden zu erweitern. Und sie halten die positiven Kräfte des menschlichen Geistes für wirkungsvoller als die negativen. Beim Studium ausgeglichener und an Leib und Seele gesunder Menschen haben sie die fundamentale Fähigkeit des menschlichen Geistes entdeckt, sich zu entfalten. Mehr noch: Den zerstörerischen, in Fesseln schlagenden Instinkten und Trieben setzen sie die größere Kraft des Wachstums und Werdens, der Entwicklung und des Entfaltens entgegen. Für sie ist das unablässige Streben nach eigener Vervollkommenung die stärkste Realität. In ihr fanden sie eine der tiefsten Sinngebungen des Lebens überhaupt. Im Grunde genommen hatten sie damit nur etwas altes wiederentdeckt. Goethe drückte das nämlich so aus: „Nur wer ständig strebend sich bemüht, den können wir erlösen.“

Jeder ein Individuum

Immerhin ist das Ergebnis der modernen Psychologie, daß ihre Denkweise uns lehrt, daß Gefühlskräfte, wie sie aus Liebe, Hoffnung, Streben, Stauen, Bewundern, Träumen und Glauben erwachsen, lebensbestimmende Realitäten sind. Die Modernen gestehen zu, daß wir in vielem alle einander gleich sind, in einigen Punkten mit manchen gleich. Aber sie haben auch erkannt, daß wir im entscheidenden Punkt einmalig, unwiederholbar, nicht zu vervielfältigen sind.

Niemand anderes außer mir besitzt meine Einmaligkeit, besitzt meine besondere Möglichkeit, das Beste aus meinem Leben zu machen. — Wer von dieser Überzeugung erfüllt ist, kann dann gar nicht mehr anders, als in ganz legitimer Weise sich selbst zu lieben. Wer das aber tut, hat es schon, worum es hier geht, hat Selbstvertrauen. Und er wird es übertragen auf andere, wird seine Mitmenschen ebenfalls lieben — wie sich selbst.

So gesehen bestätigt die moderne Denkweise der Psychologie aufs Neue eine uralte Verhaltensregel, die zu all dem führt, was so viele suchen: größeres Selbstvertrauen, stärkere Kontaktfähigkeit und größere Zuversicht.

- Sp -

Wenn es um Menschenleben geht...

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger legte kürzlich der Öffentlichkeit ihr Jahrbuch 1967 vor, mit dem sie über die im vergangenen Jahr geleistete Arbeit und die erzielten Rettungserfolge berichtet. Durch Seenot- und Gefahrenfälle alarmiert, liefen ihre Rettungsboote und -männer 658mal aus, 814 Schiffbrüchige konnten sie retten und 305mal Schiffen und Booten maßgebliche Hilfe leisten. Das ist eine stolze Bilanz, die sich würdig an die der letzten Jahre reiht — zu danken der selbstlosen Hilfsbereitschaft ungezählter Freunde und Förderer, deren ausschließlich freiwillige Zuwendungen nach wie vor das Rettungswerk tragen.

Diese Spender — an der Küste gibt jeder Einwohner zwischen 16 und 23 Pfennig, im Binnenland etwa 6 und in Süddeutschland immer noch 3 Pfennig in jedem Jahr für den Seenotrettungsdienst — gaben der Gesellschaft die Möglichkeit, rechtzeitig moderne Seenot-Rettungskreuzer an den wichtigsten Gefahrenpunkten der Nord- und Ostsee zu stationieren, einen eigenen Seenotmelde-dienst aufzubauen und jetzt daran zu gehen, ältere und zu langsame Seenotboote durch doppelt so schnelle, mit allen technischen Neuerungen ausgestattete zu ersetzen.

Jedes Wagnis sei gerechtfertigt, kein Einsatz zu hoch, keine Mühe zuviel, wenn es um Menschenleben geht — so heißt es im Vorwort dieses Berichtes der seit über hundert Jahren bewährten Rettungsgesellschaft. Sie weist darauf hin, daß ihre Männer in den ersten sechs Jahrzehnten, mit offenen, gebrechlichen Ruderrettungsbooten in die Brandung hinausfahrend, etwa 5000 Schiffbrüchige an Land brachten, wobei 23 Retter ihr Leben ließen —, daß in den folgenden drei Jahrzehnten der beginnenden Motorisierung wiederum 5000 Menschen gerettet wurden unter Verlust von 14 Rettungsmännern —, daß aber allein im letzten Jahrzehnt, unter Nutzbarmachung aller Errungenschaften moderner Technik, mit schnellen Seenot-Rettungskreuzern, mit Funksprech- und Hilfe-einrichtungen aller Art, über 6000 Menschen aus Seenot und Gefahr befreit wurden. Ohne eigene Verluste — so schien es noch Ende 1966. Dann aber schlug die Nordsee zu: bei dem schweren Orkan am 23. Februar behielt sie die vier Rettungsmänner des Helgoländer Rettungskreuzers „Adolph Bermppohl“ zusammen mit drei holländischen Fischern, die sie gerade von ihrem sinkenden Schiff geborgen hatten. Der Rettungskreuzer selbst konnte beschädigt, aber in seiner Seefähigkeit nicht beeinträchtigt, geborgen werden — die Menschen jedoch hatte eine gewaltige Grundsee in die Tiefe gerissen.

Einmal wieder hat sich gezeigt, daß dem Menschen und der Technik Grenzen gesetzt sind durch die Gewalten der See — Grenzen, um die die Rettungsmänner in ihrem freiwilligen Einsatz um das Leben anderer wohl wissen.

Seeleute nehmen Stellung zu Moral über Bord

Viele KEHRWIEDER-Leser schickten uns Abschriften Ihrer Stellungnahmen zu dem STERN-Artikel „Moral über Bord“. Mit freundlicher Genehmigung der Verfasser bringen wir im folgenden zwei dieser Briefe. Redaktion

Betr.: STERN-Report „Moral über Bord“

Sehr geehrter Herr Nannen!

Da ich gerade vor einigen Tagen in Marseille routinemäßig von Bord der „Esso Frankfurt“ abgelöst wurde, um einen zweieinhalbmonatigen Urlaub anzutreten, möchte ich Ihnen heute für Ihren „recht interessanten und aufklärenden Report“ danken.

Seit neun Jahren fahre ich zur See, um nun aus dem STERN erfahren zu dürfen, daß ich mich die meiste Zeit unter dem „Abschaum der Menschheit“ bewegt habe und laut Äußerung des Leiters der Berufsgruppe Schifffahrt der DAG „als Mensch an Bord deutscher Schiffe nicht mehr viel gelte“. Wo bin ich bloß die ganze Zeit gewesen, daß ich davon gar nichts bemerkt habe?

Meine Beurteilungen von den jeweiligen Schiffsleitungen (13 — dreizehn) über mein Verhalten an Bord lege ich Ihnen gerne vor, damit Sie sehen können, daß ich mir ein Urteil über Zustände an Bord deutscher Schiffe erlauben kann — aus der Sicht eines aktiven Seemanns und nicht urlaubsfahrender „Gärtner“ oder „Notzuchterbrecher“. Oft genug habe ich in Hamburg in einem Reedereikontor gestanden, um meinen Heuerschein abzuholen. Niemals hatte ich den Eindruck, daß man mich angeheuert hatte, weil gerade kein vom Bremer Jugendgericht zur Seefahrt verpflichteter Notzuchterbrecher zur Verfügung stand. Zugegeben: Die Seefahrt ist kein Mädchenpensionat; ein Schiff und seine Besatzung sind eine mehr oder weniger freiwillig zusammengewürfelte Gemeinschaft mit allen positiven und negativen Elementen jeder anderen Gemeinschaft.

Auch wenn der Kapitän die Broschüre „Menschenführung auf glücklichen Schiffen“ von der Reederei an Bord geliefert bekommt, dann sollte man doch nicht vergessen, daß er kein Diplompsychologe und auch kein promovierter Pädagoge ist (ich erinnere mich lebhaft an Studienräte, die nach 25jähriger Tätigkeit als Lehrer immer noch kein Verständnis für ihre Schüler hatten), sondern — neben dem Reklameposieren für eine bestimmte Zigarettenmarke — auch noch ein Schiff führen soll und eine Unzahl von Entscheidungen während der Reise treffen muß.

Schreibt der Ordinarius für Systematische Theologie an der Hamburger Universität, Prof. Helmut Thielicke, daß der oft rüde Ton an Bord während einer Ostasienreise ihn befremdet habe, so dürfte er nicht vergessen, daß eine dreimonatige Westküste-Süd-Reise oder eine viermonatige Ostasienreise keine Exerzitien sind. Möchte ich jemanden hören, wie er mit seiner Kraft und seinem unbestechlichen Charme prahlt, so brauche ich nicht bis Ras Tanura oder Kobe oder Valpo zu fahren; an jedem Tresen kann ich die verkannten oder unerkannten Helden treffen und oft genug bin ich zum unfreiwilligen Zuhörer intimster Abenteuer, die in öffentlichen Verkehrsmitteln erzählt wurden, geworden.

Meiner Meinung nach haben Sie der Seefahrt einen schlechten Dienst erwiesen. Tarifloser Zustand, nicht immer günstige Arbeitsbedingungen usw., darüber ließe sich in Fachkreisen diskutie-

ren; aber von „asozialem Gesindel“ zu schreiben, das ist eine Beleidigung für alle Seeleute, mit denen ich in den vergangenen neun Jahren gefahren bin.

Ich frage mich bloß, was die Eltern dachten, deren Junge einige Stunden vor Auslieferung Ihrer Illustrierten an Bord eines Schiffes Elbe I passierte, um als junger Seemann Ihrem „asozialen Gesindel“ ausgeliefert in die Ferne zu fahren, nachdem sie Ihren Report gelesen hatten.

Eine Kopie dieses Briefes erlaube ich mir an den Verband Deutscher Reeder zu schicken. Der Verband hat sich bestimmt über Ihre „ausgezeichnete und sachliche Werbung“ für den seemännischen Nachwuchs gefreut.

Ich würde mich freuen, wenn Sie den Mut hätten, diese Zeilen zu veröffentlichen.

Hochachtungsvoll **Hajo Schaefer**

DER STERN, Heft 12

An den Chefredakteur Herrn Nannen

Ihr Artikel im oben genannten Heft über den deutschen Seemann enthält Behauptungen, die wohl nicht jeder Grundlage entbehren. Aber in dieser Fassung der Verallgemeinerung haben Sie dem deutschen Seemann ein Denkmal gesetzt, das er nicht verdient. Der STERN, der beliebt ist und viel gelesen wird beim deutschen Seemann, wird es an seiner Auflage spüren.

Jahrzehntelang kämpft der deutsche Seemann um einen anerkannten Platz in der menschlichen Gesellschaft. Seine Bemühungen wurden mit einem Schlag durch Ihren Artikel zunichte gemacht.

Ich erinnere Sie an die STERN-Rundfahrt auf unserer „Hanseatic“ vor zwei Jahren, wo Sie als Gast des Schiffes eine Fahrt machten und wo man des Lobes voll war über das vorbildliche Verhalten und den Service der Besatzung, die alles tat, um die Fahrt als ein Erlebnis zu gestalten.

Der STERN hat es wahrlich nicht nötig, einen solchen Test durchzuführen. Es mag hin und wieder vorkommen, daß durch die gewesene überhitzte Konjunktur der Vergangenheit solche Elemente, wie Sie sie angeführt haben, eingeschleust wurden. Ansonsten wird der Seemann auf Herz und Nieren geprüft, ob er etwas auf dem Kerbholz hat. Hafenspolizei, Interpol und Seeämter, nicht zuletzt die Heuerstellen einer ordentlichen Reederei sorgen für gesunde und ehrlichen Nachwuchs. Wenn deutsche Gerichte Straffreiheit zusicherten, wenn besagter Jugendlicher zur See fahren würde, so zeugt das davon, daß man überzeugt ist von der Manneszucht, die bei uns Seeleuten herrscht; denn Rüpel, Schläger, Säufer oder Verbrecher, wenn sie durch besondere Umstände oder Zufall an Bord kommen, merken bald, wie man sie meidet und ausschließt. In den letzten zehn Jahren bei der Seefahrt sind mir persönlich zwei Fälle bekanntgeworden.

Aber so etwas kann man doch nicht verallgemeinern! Wir sagen doch auch nicht, wenn in der Regierung in Bonn hin und wieder vaterlandslose Gesellen sich eingeschlichen haben, die unsere Staatsgeheimnisse verraten: „Die ganze Bande da oben taugt nichts.“ Oder wenn ein Bauarbeiter den anderen mit dem Hammer vor den Kopf schlägt: „Sie sind alle Verbrecher und asoziale Elemente“, als die man uns hinstellt.

Unsere Reedereien stehen im harten Kampf um Nachwuchs. Welche Eltern werden aber jetzt noch ihren Sohn zur Seefahrt geben, wo er unter Verbrechern, Schlägern, Säufnern dann auf das beste angelehrt werden würde. Nachwuchsausbildung ist stets eine Sache des betreffenden Lehrlings, auch beim Seemann. Da gibt es an Land genauso desinteressierte Lehrlinge wie bei uns, das liegt aber nicht am Unvermögen oder mangelnden In-

teresse der Ausbilder. Was denken Sie, wie die Passagiere, oder die es einmal werden wollen, reagieren, wenn sie den Artikel gelesen haben! Die sind sich ja ihres Lebens nicht mehr sicher auf deutschen Schiffen.

Sie haben den deutschen Reedereien einen schlechten, sehr schlechten Dienst erwiesen, den man von der Seite, sowohl wie von uns nicht so ungestraft hinnimmt und hinnehmen kann. Es nützt nämlich nichts, wenn wir sagen, das trifft uns nicht. Die Jacke wird uns von denen angezogen, die diesen Artikel unwissend gelesen haben und verdauen. Für die sind wir doch jetzt asoziale Elemente, denn ihre Zeitschrift hat es ja geschrieben, und man wird sagen: „Wenn das nicht wahr ist, dürfen die ja so etwas nicht schreiben.“ Also bleibt es hängen und der deutsche Seemann ist mit seinem Ansehen wieder dort, wo er zur Zeit der „Bounty“ war, shanghaiite Gesellen aus aller Herren Länder, Seeräuber und Messerhelden.

Die von Ihnen eingeschleusten Gesellen, die wie Wölfe in Schafspelzen unter den Seeleuten Fahrten mitgemacht haben, sind bestimmt auf den verkehrten Schiffen gewesen, keinesfalls bei der Hapag oder dem Lloyd.

Zu dem gestellten Bild, auf dem der halbangezogene Seemann mit der schwindsüchtigen Bilderbogenbrust seinen Muskelschwund illustriert, kann man nur sagen: Kraftmeier und Angeber gibt es auch an Land, dieses aber ist bestimmt ein Süßwasserrollkragenmatrose, der bestenfalls in der Alsterdampferflotte als Anbinder fahren kann, wenn man ihn dazu nimmt.

Zu dem Säufersbild, auf dem der Seemann angeblich seine Heuer versäuft, kann man nur sagen: Gestalten von der sogenannten Tarragona-Gang, die es aber schon zu Urgröbaters Zeiten gegeben hat, als eine Flasche Brennspiritus 15 Pfennig kostete. Sehen Sie in den Trinkerheilstätten, aus welchen Bevölkerungskreisen sich diese arseligen Menschen rekrutieren! Der deutsche Jungseemann hat ein Bankkonto, wo er per Ziehschein seine Heuer einweisen läßt. Er hat 5000 bis 10 000 Mark auf seinem Konto, denn er will mal weiter oder sich ein Auto kaufen oder eine Unterwassertauchausrüstung, da das Wasser sein Element ist, schöne Musikinstrumente oder Bücher, die ihn weiterbringen. — Das ist das Hobby.

Daß wir natürlich kein Mädchenpensionat sind, ist klar und der Ton rau aber herzlich, meistens ein weicher Kern unter der harten Schale, die der Beruf ihm aufdrückte, denn es ist ein harter Beruf, den Sie in Ihrer Zeitschrift so durch die Gosse schleifen.

Bild 3: Seemännische Heuerstelle, mutet an wie eine Stempelstelle Kohlhöfen Hamburg aus den goldenen Zwanziger Jahren der Vergangenheit. Besuchen Sie unsere Heuerstelle im Hapag-Haus, Ferdinandstraße: helle, lichte Räume, freundliche Angestellte und Besatzungen in sauberer Garderobe, und sollte mal einer dazwischen aus der Reihe tanzen, seien Sie versichert, wir kriegen ihn hin! Ohne Schläge, eben weil solche Leute, wie schon gesagt, sich nicht unter uns wohlfühlen, es sei denn, sie passen sich an.

Es mag wohl vorgekommen sein, daß es Heuerstellen gab, die alles einstellten, was kam, wir nicht! Nur gelerntes, geschultes Personal, ungelernete Decksarbeiter keinesfalls zum Blumen gießen, was wohl ein gutgemeinter Witz des betreffenden Vermittlers war.

Auf jeden Fall, Herr Nannen, wird dieser Artikel dokumentarisch aufbewahrt und wird seine Wellen schlagen!

Lägermeister **Hans Sietz**

2 Hamburg 19, Matthesenstr. 11, III.
Schiff „Weißenburg“, Hapag

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

Tagungen

Jahreshauptversammlung des Generalkomitees für Evangelische Seemannsmission in Großbritannien

Der ehrenamtliche Vorsitzende des Fachverbandes Deutsche Seemannsmission, der Bremer Senatsdirektor Dr. Heinrich Maas, und der Geschäftsführer des Fachverbandes, der Bremer Seemannspastor Erich Haarmann, nahmen am 30. und 31. März dieses Jahres in London an der Jahrestagung des Generalkomitees für Deutsche Evangelische Seemannsmission in Großbritannien teil, dessen Einrichtungskosten in Höhe von ca. 500.000,- DM durch eine hochherzige Dotation des Barons Helmut W. B. Schröder aufgebracht sind und das vor einem Jahr eingeweiht worden ist. Im Mittelpunkt der Tagung, an der auch Herr Dr. Köstenbach als Vertreter der deutschen Botschaft in London teilnahm, stand ein Referat des Schriftleiters der KEHRWIEDER, Heinrich Schopper, über personelle Probleme der deutschen Seeschiffahrt und Aufgaben der Seemannsbetreuung.

In seinem Jahresbericht konnte der Vorsitzende des Generalkomitees, Pastor Bernd Krug, Cardiff, mit Freude feststellen, daß im Jahre 1966 und im letzten Winter außer dem Seemannsheim in London kleine deutsche Seemannsheime in Glasgow (Einweihung am 2. April d. J.) und in Belfast sowie ein Lesezimmer für Seeleute in Newcastle upon Tyne errichtet werden konnten. Alle diese Häfen werden viel von deutschen Schiffen angefahren. Die Errichtung eines deutschen Seemannsheimes in dem Gemeindezentrum in Hull, mit dessen Bau in diesen Tagen begonnen wird, ist vorgesehen. (Siehe auch Seite 8)

Wochenendtagung der Evangelischen Studentengemeinde

Am Sonnabend und Sonntag, dem 7. und 8. April 1967, veranstalteten die Hamburger Evangelische Studentengemeinde und die ASTAs der Hamburger Seefahrt- und Schiffingenieurschulen in Hausbruch eine Wochenendtagung. Die Evangelische Studentengemeinde der Hamburger Landeskirche verfolgt damit den Zweck, Berufsprobleme unter dem Gesichtspunkt des Angebots der Kirchen gemeinsam mit dem Studentenpfarrer zu erörtern.

Es referierten:
Dr. Rüniger, Dozent am pädagogischen Institut der Universität Hamburg: „Die Bedeutung von Freizeit und Urlaub für die Berufswahl und Berufstreu von Seeleuten.“
Der Dozent, der im Verlauf der Erstellung seiner sozialpädagogischen Strukturanalyse in der Handelsschiffahrt (in Zusammenarbeit mit dem V.D.R.) auf mehreren Reisen selbst praxisnahe Studien betreiben konnte, stellte die These auf, daß die Lösung der Personalprobleme in der Seeschiffahrt ihrer Natur nach vornehmlich soziologische und psychologische Methoden erforderten.
Kapitän Tunnemann, Unterweser Reederei GmbH: „Freizeit auf engem Raum, ein Problem der personellen Führung an Bord.“ Auch der Praktiker betonte den menschlich-charakterlichen Schwerpunkt, von dem aus alle Personalprobleme angegangen werden sollten. „Werft Egoismus und Arroganz über Bord“, rief er den jungen Schiffs-offizieren zu.

Schopper, Schriftleiter der KEHRWIEDER: „Fremde Länder, aber keine Zeit — Landgang im Zeitalter der schnellen Häfen.“ Schopper wies eindringlich auf die nicht ernst genug zu nehmende Aufgabe für jede seemannsbetreuerische Tätigkeit von Land aus hin, dem Seemann aus seiner Isolation herauszuheilen, deren psychologische Ursachen er eingehend behandelte.

Studentenpfarrer Finckh hielt am Sonntagmorgen eine Andacht über das Thema „Welche Opfer kann die Allgemeinheit vom Einzelnen verlangen?“ Inhalt und die völlig unkonventionelle weltliche Form dieser besinnlichen Stunde beeindruckten sehr.

Die Veranstaltung hinterließ einen nachhaltigen Eindruck auf den nautischen und technischen Offiziersnachwuchs. Dieser erfreuliche Verlauf der Veranstaltung beruhte zum großen Teil auf der Kontrastreichen und sich dabei ergänzenden Auswahl der Referate. Die Personalprobleme konnten so aus wissenschaftlicher, reedersseitiger und praktischer Sicht erläutert und diskutiert werden. Am erfreulichsten war festzustellen, daß die Widerstände gegen die Fürsorgepflicht seitens der Vorgesetzten an Bord überwunden zu sein scheint. Es wurde nicht mehr darüber diskutiert, ob man sich um die anvertrauten Besatzungsmitglieder kümmern sollte, sondern nur noch wie das zu geschehen habe.

Neue Schiffsbesetzungsordnung

Aufgrund der rasch fortschreitenden technischen Entwicklung in der Seeschiffahrt mit ihrem starken Trend zur Automation ist bereits mehrfach angeregt worden, daß die alte aus dem Jahre 1931 stammende Schiffsbesetzungsordnung geändert werden sollte.

Während die Nautiker für ihren Bereich bereits weitgehende Vorarbeiten geleistet haben, schicken sich jetzt auch die technischen Schiffsoffiziere an, praxisnahe Vorschläge zu erarbeiten. Darauf zielten die Referate ab, die am 25. April 1967 auf einer Veranstaltung der Gewerkschaft OTV in Hamburg von Dipl.-Ing. Biskop von der Schiffingenieurschule Hamburg sowie von Schiffingenieur Kuhn gehalten wurden. Das sehr zahlreiche Auditorium, das sich vornehmlich aus Studierenden der Schiffingenieurschule zusammensetzte, folgte den Referenten in allen Punkten der vorgetragenen Forderungen, die sich vor allem auf die Schaffung eines neuen Patents C 4 mit erweiterter Gewerbebefugnis, auf die Aushandigung der Patente unmittelbar nach erfolgreichem Abschluß der Lehrgänge, sowie auf den Fortfall der Fahrtgrenzen für alle C-Patente und die Dampferfahrzeit konzentrierten.

KEHRWIEDER grüßt DAN zum 60jährigen Jubiläum

In hervorragender Weise hat die Küstenfunkstelle Norddeich Radio in den 60 Jahren ihres Bestehens der internationalen Seeschiffahrt gedient. Norddeich Radio ist unentbehrlicher Mittler zwischen Reederei und Schiff und verbindet das seefahrende Personal mit der Heimat.

Zum DAN-Jubiläum gedenken Seeleute und Reeder mit besonderem Dank der Versorgung unserer Schiffsbesatzungen mit einer Tageszeitung, die beliebt und bekannt unter „PX“, zweimal täglich die Sendemasten verläßt. Seit nunmehr über 13 Jahren hat ein Team beim DAN sich in vorbildlicher Weise dieser seemannsbetreuerischen Aufgabe unterzogen.

Aber nicht nur informativ in Form der Funkpresse setzen sich die Männer bei DAN für die Seeleute ein, sondern monatlich einmal an einem Seemannssonntag schlagen die Funkstrahlen auch eine ganz individuelle Brücke zwischen den Angehörigen daheim und an Bord. Auch für die Durchführung der Seemannsgrußsendungen, populär auf den Sieben Weltmeeren unter dem Namen „Unternehmen Sehnsucht“, hat DAN stets ein Herz und scheut keine Mühe, um jedes dieser Unternehmen zu vollem Erfolg zu führen.

Der Seewetterdienst, die Seewarnmeldungen sowie der stets zuverlässig arbeitende Funkpeildienst helfen der Schifffahrt in aller Welt.

Besonderen Dank schulden Seeleute und Reeder Norddeich Radio für die nachrichtentechnischen Leistungen bei der Verhütung von Seenotfällen. Noch bei der Sturmflut am Nachmittag des 23. Februar 1967 hat Norddeich Radio allein in sechs Seenotfällen hilfreich eingegriffen und gleichzeitig eine Reihe von Suchmeldungen bearbeitet.

Die deutschen Seeleute und Reeder schließen in ihrem Glückwunsch Dank für die bisher geleistete Arbeit und die Hoffnung auf eine weiterhin gedeihliche Zusammenarbeit zwischen Seeleuten, Reedern und Norddeich Radio ein.

Wachwechsel in der Altonaer Seemannsmission

Als neuer Vorsitzender des Vorstandes der Altonaer Seemannsmission wurde Kapitän Gerhard Goldberg (Jahrgang 1928) gewählt. Kapitän Goldberg ist seit einer Reihe von Jahren der Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V. Seit fünf Jahren ist er Mitglied der Altonaer Seemannsmission, Seemannsheim Altona, Große Elbstraße 132, und tritt die Nachfolge des Reeders John Rehder (72) an, der sich aus Altersgründen nicht wieder zur Wahl gestellt hat. John Rehder hatte den Vorsitz in der Altonaer Seemannsmission seit 1937 inne und erinnerte in seiner Abschiedsrede den anwesenden Nestor der Seemannsmission, Pastor Wilhelm Thun, an die Versuche im Dritten Reich, das Altonaer Heim für die nationalsozialistische Partei zu enteignen.

Kapitän Goldberg dankte seinem Vorgänger für sein verdienstvolles Eintreten für die Seemannsmission und überreichte ihm eine zünftige Ankerlaterne als Erinnerungsgabe.

Sport an Bord

TS „Bremen“ Favorit beim Atlantik-Pokal

In ihrem 2. Spiel um den jährlich unter den Ozeanschiffen ausgetragenen Atlantik-Pokal traf die Fußballfelf der „Bremen“ in New York auf die Mannschaft der „Franconia“. Das Spiel war kampfbetont aber fair. Nach einem Halbzeitstand von 0:0 setzte sich in der 2. Spielhälfte die bessere Kondition der „Bremen“-Mannschaft durch. Die Entscheidung fiel jedoch erst in den letzten 10 Minuten, wo es der „Bremen“-Elf gelang, drei Tore zu schießen.

Mit diesem 3:0-Erfolg rückte die „Bremen“ zur Spitzengruppe auf. Sie liegt nach der „Europa“, gleichfalls Norddeutscher Lloyd, und der „Victoria“ (Italien) auf Tabellenplatz 3.

Auflösung unseres Kreuzworträtsels von Seite 14

„Retter der Mütter“:

W a a g e r e c h t : 1. Bluse, 4. Mode, 7. Tango, 11. Rats, 12. Kadett, 14. dies, 15. Maus, 17. Made, 19. the, 20. All, 21. Cello, 23. Real, 26. Capri, 28. Oslo, 30. ahoi, 31. Erg, 33. Irrlicht, 34. Kid, 36. Met, 37. Lea, 39. Imker, 41. Anis, 43. Ertrag, 46. Undset, 48. Epik, 50. Inn, 51. Mai, 53. fis, 55. Altar, 56. Milch, 58. Reh, 60. Mai, 61. nah, 62. Erle, 65. Tassar, 68. Metall, 72. Neer, 73. Feind, 75. Bai, 76. irr, 77. oft, 79. Mahagoni, 80. Alk, 82. Ares, 83. Gelb, 84. Angel, 86. Ahne, 88. Satan, 90. Leu, 92. Lee, 94. West, 95. Ihna, 97. Note, 98. Tomato, 99. Lohe, 100. Abend, 101. Rute, 102. Zeder.

S e n k r e c h t : 1. Brosche, 2. Lanze, 3. Sem, 4. Maser, 5. Od, 6. Elmal, 8. Ade, 9. Geier, 10. Ostwind, 12. Kuh, 13. Tal, 16. Atelier, 18. Dichter, 22. Log, 24. Eiland, 25. Alibis, 27. Pik, 29. Ort, 30. Ahle, 32. Rum, 35. Isa, 36. Mekka, 38. Ate, 39. Isegrim, 40. Kai, 31. Annalen, 42. Seminar, 44. Ruf, 45. Gasherd, 46. Untat, 47. Talar, 49. Poe, 50. Ilm, 52. ich, 54. Jil, 57. Heuer, 59. Hut, 63. roi, 64. Lab, 66. Seraph, 67. sen, 69. Elf, 70. Lamelle, 71. Lias, 73. Friesen, 74. Nil, 76. Ing., 77. Okarina, 78. Tag, 80. Abt, 81. Kanzler, 85. Nabob, 86. Autor, 87. Elite, 89. Asche, 91. est, 93. Ehe, 94. wen, 96. Ale. = „Ignaz Semmelweis“

† Kropp

Beerdigungs - Büro „St. Anskar“
Tag- u. Nachruf 352748/49
Gänsemarkt 19

Seit 1875

Marine-Uniformen
Tropenausrüstung
Segel- u. Arbeitsbekleidung

Steinmetz & Hehl

Hamburg 11 · Rödingsmarkt 43
Ruf 36 46 91



8%

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

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

Bitte ausschneiden
und mit erster Einlage einsenden

Beigefügter Betrag
oder
 Eingezahlt auf Postscheckkonto
2 Hamburg 52288

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

Weitere Einzelheiten erbeten

Name _____
Adresse _____

FINANSBANKEN

BANKAKTIENGESSELLSCHAFT
VESTER VOLDGADE 94
KOPENHAGEN V - DÄNEMARK



POSTSPAREN

**überall Spargeld
immer Bargeld**

„Wie erreiche ich wen?“ Ausgabe 1967

NEU ERSCHIENEN

Gibt Auskunft über Schiffahrtfirmen an der deutschen Nord- und Ostseeküste (außer Hamburg) mit genauen Anschriften, Telefon- bzw. Telexnummern und Telegrammadressen.

Der Preis beträgt für das Einzelexemplar **DM 4,50.**

Erscheint jährlich bei der

SEEFART-VERLAG G. M. B. H. · 2 HAMBURG 50
Stahlwiete 7 · Telefon: 4 39 36 41 / 42

Debeka

- Lebensversicherungsverein a. G.
Koblenz/Rhein — Südallee 15-19
- Sondergruppe »Seeschiffahrt«

Sicherheit zuerst!

Im Beruf! Im Privatleben! Für die Familie!

Wir bieten Ihnen eine Ihren Wünschen und Erfordernissen angepaßte Alters- und Familien-Vorsorge zu günstigen Beiträgen;

Auszahlung der doppelten Versicherungssumme bei Tod durch Unfall;

eine Invaliditäts-Zusatzversicherung mit Rentenanspruch bereits ab 25 % Erwerbsminderung;

Auszahlung der **vollen Rente** bei damit verbundener **Berufsunfähigkeit!**

Auf Wunsch **Barauszahlung** unserer **anerkannt hohen** Überschußanteile. Sie ermäßigen Ihre Prämie oder erhöhen den Versorgungs-Anspruch!

Keine Wartezeit!

Sämtliche Tarife mit absoluter Weltgeltung!

Sie werden nur von Fachleuten beraten! Auf Wunsch kommen wir auch an Bord.

Wenden Sie sich daher vertrauensvoll an uns. Durch eine jahrelange, enge Verbindung zu Schiffsoffizieren aller Patente (Nautiker, Funker und Maschine) wissen wir, was Sie brauchen!

Zu Ihrer Verfügung stehen unsere für die Nord- und Ostseeküste zuständigen Bezirksverwaltungen:

28 **Bremen**
Parkallee 14
Tel.: 30 04 88/9

2 **Hamburg**
Große Allee 33
Tel.: 24 40 45/46

23 **Kiel**
Martensdamm 1
Tel.: 4 72 97 / 5 22 73

314 **Lüneburg**
Am Berge 21-24
Tel.: 4 34 12

sowie unser Sonderbeauftragter für die Seeschiffahrt, Herr **Wilhelm Böhme**, 28 Bremen, Kasseler Straße 54, Tel.: 38 15 23

DE - BE - KA = Dein bester Kamerad!



ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"

bewährt auf Schiffen von 45 Nationen

ANSCHÜTZ

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFAHT

ANSCHÜTZ



Ihr Patent für Kraftfahrzeuge

bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

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



Minikay

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

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

WARUM ENERGIE UND MATERIAL VERGEUDEN ?

NASSE ISOLIERUNGEN SIND KEINE ISOLIERUNGEN!

TROCKENE ISOLIERUNGEN BEDEUTEN FRACHTRAUMZUWACHS!

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

Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 50 (Altona), 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

Verlangen Sie
**ONKO
KAFFEE**
bei Ihrem
Schiffsausrüster

Ob an Bord
ob an Land
ONKO-KAFFEE ist bekannt!

Gegr.



1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG - FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN



REPARIERT TAG UND NACHT



HOWALDTSWERKE HAMBURG A.-G.

SCHIFFSWERFT · MASCHINENFABRIK · DOCK- UND REPARATURBETRIEB
2000 Hamburg 11, Ross · Telefon 84 11 01 · Telex 021 11 01 und 021 44 45