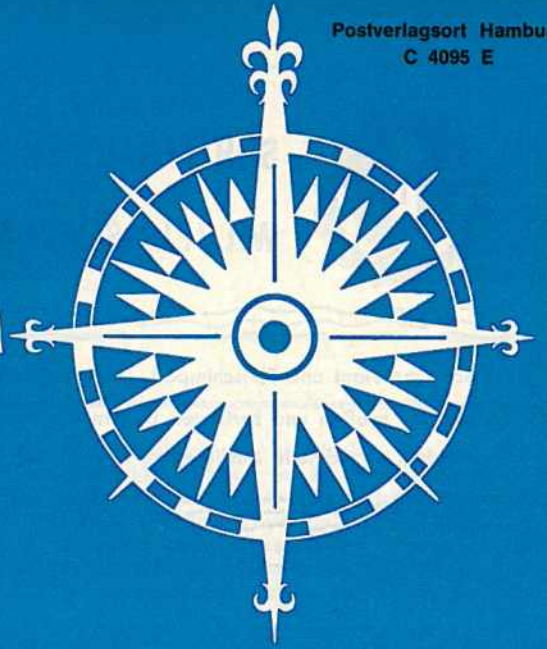


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Personalpolitik

Der Krieg ist aus –
die Krise schwelt weiter

Wirtschaft und Wissenschaft

Zwischen Freiheit und
Verantwortung

Gästefahrt
auf MS „Birkenfels“

Seemannsbetreuung

Porträt einer Werft
Mädchenerlebnis im Hafen

Schwergutfrachter
fuhr als Vermessungsschiff

Schmunzelauge

Der Funkoffizier
als Postangestellter

Sport an Bord



Ansichten und Aussichten

Foto: Haase



SCHIFFSAUSRÜSTUNG WILHELMSHAVEN G.M.B.H.

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



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

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



VERSICHERUNGSDIENST FÜR DEN SEEFahrER

An alle Seefahrer!

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

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

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

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

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

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

HAMBURG-MANNHEIMER VERS.-AG.

HAMBURG 11, Schaartor 1, Fernsprecher: 36 45 92
Versicherungsdienst für den Seefahrer

See-Ausrüstung **CARL BOLLWITT** Hamburg 11
Vorsetzen 52 (Bei der Überseebrücke) Tel. 34 35 28
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

**Elektrische
Schiffsanlagen** Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Elektromaschinenbau
HEINRICH G. HOMEYER
HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel.: 311531, Telex: 02 11674

**Alles
für den Seemann** Seemannsausrüstung — Maßschneiderei
WILHELM LESCH
Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 3389

Pumpen für alle **Bordverhältnisse** sofort ab Lager lieferbar
Reparaturen aller Systeme
ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik
Hamburg - Altona, Schomburgstr. 1, Telefon: 38 12 66, FS. 021 3218, Postfach 1240

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

auslands-umzüge



heinrich klingenberg

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

SEIT 60 JAHREN SPEZIALISTEN

GEORG P.

Möller
GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen
Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

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

Kehrwieder

11. Jahrgang

Juli 1967

Nr. 7

Am Peilkompaß

Personalpolitik

Tugend ist ein individueller Besitz. Tugend ist der Lohn für die Arbeit an sich selbst und für sich selbst. Sie verträgt es nicht, als Kostenfaktor für den Arbeitsprozeß gezüchtet zu werden.

Zur Personalpolitik gehören Begriffe wie Menschenführung, personelle Betriebsführung, personelle Navigation, Bordklima und andere mehr. Es ist ein ganzer Komplex geworden. Weil er alle angeht, steht er zwischen Anerkennung und Ablehnung, zwischen Urteil und Vorurteil. Personalpolitik steht im Brennpunkt des Interesses. Das hat seine Gründe. Der eine ist zeitbedingt. Wir leben im personellen Zeitalter. Der andere hat seine Wurzeln in der Erkenntnis, daß mit Organisation, mit Anordnungen und tariflichen Maßnahmen allein das Problem nicht gelöst werden kann. Es ist das Problem des Menschen im Arbeitsprozeß. Es hat sich nämlich bei sehr intensiver Beschäftigung seitens berufener Fachleute und Wissenschaftler die Erkenntnis durchgesetzt, daß personalpolitische Probleme ihre Wurzeln im menschlichen Bereich haben und infolgedessen auch von dort her angegangen werden müssen. Um des Menschen willen oder um des Betriebes willen, das ist die entscheidende Frage, mit der jede Personalpolitik steht und fällt.

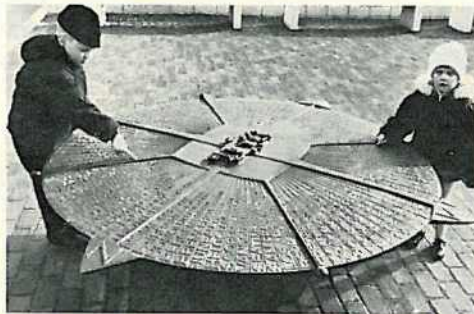
Die erste und die zweite technische Revolution, die beiden Weltkriege und die globale Auseinandersetzung zwischen kommunistischer und demokratischer Ideologie haben wie jede Politik auch die Personalpolitik mitten in ein Hochspannungsfeld gesetzt, in dem sie sich neu orientieren muß. Wurzelnd im geistigen Gut antik-demokratischer Staatsauffassung, durchdrungen von christlicher Ethik, hat die freie westliche Welt den marxistischen Abstrakta „Kapital und Arbeit“ die lebendige Wirklichkeit Mensch entgegengesetzt. Spricht man im östlichen Machtbereich vom sozialistischen Zeitalter, so heißt es bei uns das personelle, das menschliche. Es hat auch unsere Seefahrt erfaßt. Und zwar viel durchdringender und in viel größerem Tempo, als das vor wenigen Jahrzehnten noch denkbar gewesen wäre.

Niemand bezweifelt: Personalpolitik muß betrieben werden, wenn im Arbeitsprozeß Ordnung statt Anarchie herrschen soll. Auf Personalpolitik verzichten hieße, auf Produktivität verzichten, hieße, der Massenarmut Tür und Tor zu öffnen. Um von vornherein allen Mißverständnissen vorzubeugen: Wie unsere Betriebswirtschaft heute nicht ohne Personalpolitik auskommt, so wenig kommt Personalpolitik ohne Persönlichkeiten aus, die Autorität und jene Mischung von Güte und Gerechtigkeit ausstrahlen, die heute sehr zu

Unrecht häufig mit mittelalterlichem Patriarchentum verwechselt und diffamiert werden.

Personalpolitik muß sein, aber wie sie betreiben, das ist die Frage.

Um kurz die Akzente für die gewaltigen Umwälzungen auf dem Sektor Personalpolitik zu setzen: Wir haben heute in der Bundesrepublik Deutschland beispielsweise einen Verband der Arbeitgeberinnen, wir haben in der Industrie Frauen an den Hebeln der Personalpolitik, sei es als Personalchefin oder als Betriebsrätin. Nicht nur als Autobesitzer an der Tankstelle, sondern auch im Betrieb werden unsere Arbeiter heute von ihren Vorgesetzten mit Herr angeredet. Sprach man früher von Vorgesetzten und Untergebenen, so spricht man heute von Führungskräften und Mitarbeitern. Hieß es früher befehlen und gehorchen, so heißt es heute: Mitdenken und Delegation von Verantwortung. War früher der Patron



Von diesem Punkt an der Bürgermeister-Smidt-Brücke in Bremen sind die Entfernungen zu den Häfen der Welt genau abzulesen. Nach San Francisco sind es beispielsweise 8887 km.

und Inhaber zugleich Alleinherrscher mit absolutistischer Machtfülle, so ist er heute in seiner Personalpolitik über seine Vertretung Partner der Vertreter seiner Mitarbeiter. Nach Jahrtausenden Denkens in hierarchisch geordneten Oben- und Unten-Kategorien vollzog sich dieser soziale Prozeß gewissermaßen in den letzten fünf Minuten. Im Lichte dieses Prozesses erscheint Inhalt und Aussage des Begriffes Personalpolitik noch anrühlich. Denn von wem und mit wem wird hier Politik betrieben? Doch von einer Minderheit von Personalpolitikern mit einer Mehrheit von Menschen. Also doch wieder und immer wieder noch das alte Bild in schwarzweiß, in oben und unten? Einzelne über der unter ihnen befindlichen Masse, Führer und Gefolgschaft, Feldwebel vor der Front, wenige Besitzer und viele Habenichtse, Freie und Abhängige, Aufseher und Gefangene.

Wie falsch, überlebt und überholt derartig Klassenkämpferische Vorstellungen sind, die das Wort Personalpolitik heute noch wachrufen, demonstrieren zwei hochaktuelle Kontrapunkte. Ein sozialdemokratischer Bundesminister nennt das Zusammenwirken aller am Sozialprodukt Arbeitenden und Teilhabenden „Sozialisierte Aktion“. Und der 75jährige Ehrenvorsitzende der Bundesvereinigung der Arbeitgeberverbände, Dr. H. C. Paulsen, warnte die Unternehmer, im Zeichen abschwächender Konjunktur und beginnenden Personalüberhangs vor der harten Welle. Er erklärte, daß die Wirtschaftsflaute die Arbeitnehmer

härter trafe als die Arbeitgeber. Das war eine eindeutige Warnung vor Machtmißbrauch in der Personalpolitik. Dieses menschliche Wort einer hochangesehenen Arbeitgeberpersönlichkeit ist dazu angetan, die Fesseln der Kette von Erdulden und Rache, je nach dem, wen die Konjunktur an den längeren Hebel stellt, zu sprengen.

Dirigent und Orchester, verschmolzen zu einem Klangkörper, ist wahrhaftig ein zeitgemäßeres Bild für Personalpolitik als die Vorstellung vom Aufseher und Gefangenen.

Auf den Geist kommt es an, mit dem Personalpolitik betrieben wird. Auf ihn und noch einmal auf ihn. Gefängnisgeist oder Konzertgeist, das ist hier die Frage, die ein sozialdemokratischer Minister und der big old man der bundesdeutschen Arbeitgeber eindeutig und beispielhaft beantwortet haben.

Personalpolitik kann nur – und das ist die fundamentale Grundsatzkenntnis – von Menschen, mit Menschen und für Menschen betrieben werden. In der Personalpolitik wird die Lehre von dem Zweck, der das Mittel heiligen soll, zum Feigenblatt vor dem schlechten Gewissen, das entsteht, wenn Menschen zu irgendeinem Zweck gebraucht oder mißbraucht werden sollen. Mit anderen Worten: Personalpolitik ist nicht das Mittel zum Zweck der Leistungssteigerung im Arbeitsprozeß. Sie darf es nicht sein, wenn man das Gelingen des Großen und Ganzen im Auge behält, in dessen Mittelpunkt der Mensch steht. Personalpolitiker, die beispielsweise Fleiß, Energie, Ausdauer, Verantwortungsfreude und Pflichtbewußtsein getarnt oder offen für Unternehmerinteressen fordern, Personalpolitiker, die soziale Leistungen ausschließlich im Unternehmerinteresse geben, sind keine Personalpolitiker, sondern Personalscharlatane. Personalpolitiker aber, die menschliche Tugenden und soziale Leistungen für die menschlichen Belange des arbeitenden Menschen fordern, die brauchen sich um das Unternehmerinteresse keine Sorgen zu machen. Um es ganz deutlich an einem Beispiel zu demonstrieren: Psychologie, Soziologie, Pädagogik, alles Bestandteile der Personalpolitik, verfehlen ihre Wirkung, ja schlagen in ihr Gegenteil um, wenn sie anstatt des Menschen den Betrieb zum Gegenstand ihrer Bemühungen machen.

Nicht hart genug zu verurteilen sind in der Personalpolitik Effekte, die zu egoistischen Zwecken angestrebt werden. Dann wird das Personal zum Steigbügelhalter für Karrieremacher herabgewürdigt. Zum Beispiel, wenn eine Führungskraft sich mit den Federn der Leistungen seiner Mitarbeiter schmückt, oder wenn ein Sozialpartner in Verhandlungen etwas heraussschinden will, um sich einen weißen Fuß vor seinem übergeordneten Gremium zu machen, oder um einen Köder zum Mitgliederfang auszuwerfen. In solchen Fällen wird Personalpolitik zu einer Catch-as-catch-can-Arena, in der Höchstleistungen nach der Anzahl der Knüppel gewertet werden, die man sich gegenseitig zwischen die Beine wirft. Nein: Personalpolitik darf nur von Menschen für Menschen betrieben werden, denn der Gegenstand der Personalpolitik ist der, den jeder in Selbstbetrachtung für den kostbarsten der Welt hält, ist der Mensch. **W. O.**



Der Krieg ist aus — die Krise schwelt weiter

Nur 60 Stunden lang tobte der Kampf — dann war Nassers „Heiliger Krieg“ gegen Israel praktisch entschieden: Nachdem im Morgengrauen des 5. Juni die ersten Kugelwechsel stattgefunden hatten und Stunden später zentimetergroße Schlagzeilen die Nachricht vom ausgebrochenen Krieg in die Welt hinaustrugen, kapitulierten bereits in den Mittagsstunden des 7. Juni als erste der arabischen Einheiten die Jordanier und boten Waffenstillstand an. Zwei Tage später war der Krieg endgültig aus — Ägypten streckte die Waffen.

Damit endete auch die dritte Schlacht um Israel mit einer verheerenden Niederlage der Araber. Mit noch nicht gezählten Gefallenen, zigtausend Verwundeten und Unmassen an zerstörtem Kriegsmaterial mußten Nasser und seine Gefolgsleute einen ungleich höheren Preis für ihren Versuch, den Judenstaat zu vernichten, bezahlen als ihre Vorgänger in den ebenfalls verlorenen Kriegen von 1948 und 1956.

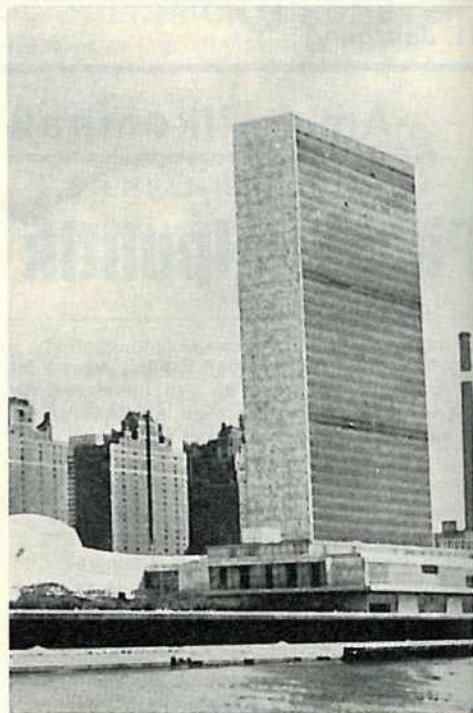
Stunden der Angst

Die blutigen 100 Stunden dieser Juniwoche aber waren mehr als der energische Befreiungsschlag eines kleinen Volkes gegen eine von drei Seiten drohende Übermacht. Es waren ebenso sehr auch 100 Stunden Angst für die gesamte Menschheit,

die darum bangen mußte, daß aus dem begrenzten Konflikt in Sinai-Wüste und Jordantal ein neues weltweites Schlachtfeld entstehen würde. Daß diese Befürchtungen nicht schreckliche Wahrheit geworden sind, dürfte in erster Linie den Großmächten zu danken sein, die in den kritischen Stunden kühlen Kopf bewahrten und statt ihrer Waffensysteme den „Heißen Draht“ benutzten. Besonders für Johnson und Kossygin wird die Entscheidung zur Nichteinmischung ein heikles Problem bedeutet haben, hatten doch beide für Israel bzw. für die VAR Garantie-Erklärungen abgegeben. Im Zeichen des atomaren Patts erwies sich jedoch die Vernunft und damit der gegenseitige Wille zum Überleben stärker als die eingegangenen Verpflichtungen.

Politische Philosophen mag dieser Umstand zum Nachdenken darüber anregen, welchen Wert den jeweiligen Garantieerklärungen der Großmächte für das zweigeteilte Deutschland im Falle eines „begrenzten Konfliktes“ beigemessen werden kann. Allein, die Tatsache, daß — anders als in Berlin oder an der Zonengrenze — sich weder in Vietnam noch in Nahost die Großmächte unmittelbar gegenüberstehen, verweisen solche Parallelen in den gefährlichen Bereich politischer Spekulationen.

Dagegen ist mit Sicherheit anzunehmen, daß auch der schnelle israelische Sieg eine weltweite Ausbreitung des Krieges verhindert hat, denn es dürfte keine Spekulation sein, daß die USA trotz ihrer Neutralitätserklärung die von den Arabern angestrebte Ausrottung der Israelis nicht geduldet hätten, wäre der Krieg anders verlaufen.



Tauziehen um den Frieden in der UNO

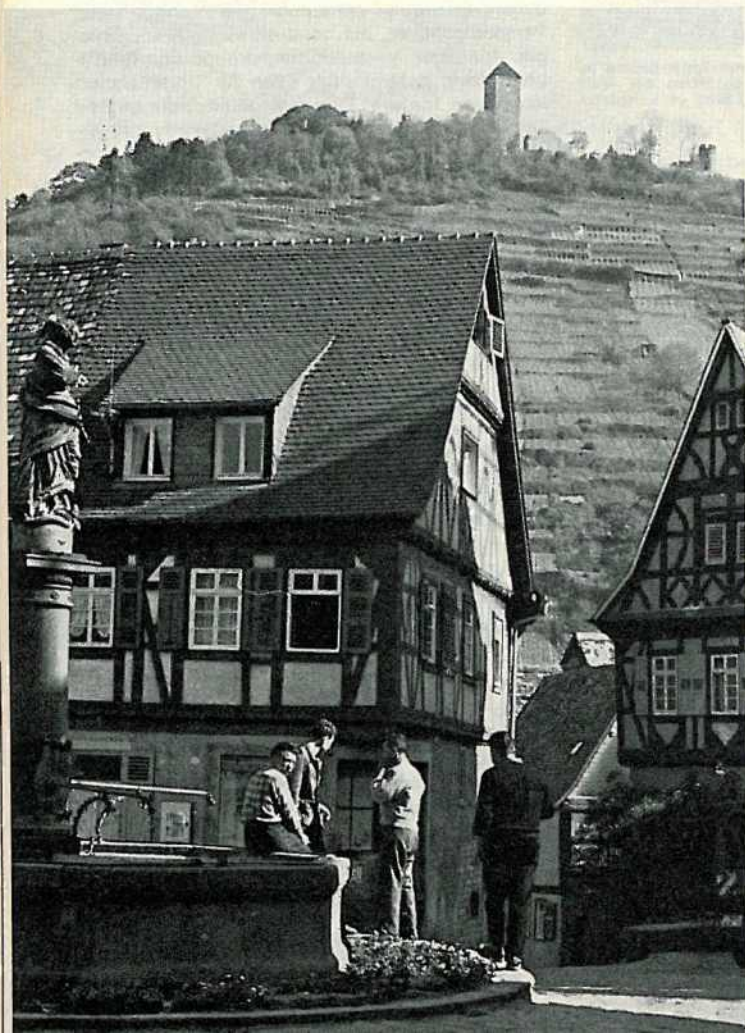
Der hart erkämpfte Blitz-Sieg hat den Israelis wohl die militärische Überlegenheit, nicht aber den Frieden gebracht. Seit der Kanonendonner in der Wüste verstummt ist, hat sich der Kampf um Israel nach New York in die Arena der UNO-Vollversammlung verlagert.

Trotz ihrer eindeutigen Niederlage zeigen sich die Araber weder zu Friedensverhandlungen bereit noch erkennen sie die Existenzberechtigung Israels an. Vor den Schranken der UNO finden sie dabei die volle Unterstützung der Sowjetunion, die ihnen im heißen Kampf versagt blieb. Ministerpräsident Kossygin selbst ist an den East-River geeilt, um den Arabern lautstark zur Seite zu stehen. So beschuldigte er die Israelis nicht nur sämtlicher faschistischer Untugenden, sondern er forderte die Vollversammlung auch auf, Israel als Aggressor zu verurteilen (es kann inzwischen als erwiesen angesehen werden, daß die ersten Schüsse tatsächlich auf israelischer Seite fielen). Außerdem sollen die siegreichen Truppen sämtliche eroberten Gebiete freigeben und sich — ohne Garantien seitens der Araber — auf ihre Ausgangsstellungen zurückziehen, was von den Israelis kompromißlos abgelehnt wurde. Ihnen zur Seite stehen Großbritannien und — mit Vorbehalten — die USA.

Überraschung löste eine Erklärung General de Gaulles aus, der auf der einen Seite einer Verurteilung Israels als Aggressor zustimmte, auf der anderen Seite jedoch auch das arabische Verhalten vor und nach dem Krieg scharf kritisierte.

Während so das politische Tauziehen um einen Frieden in Nahost anhält, geraten die arabischen Staaten, vor allem Ägypten, immer mehr in ernste wirtschaftliche Schwierigkeiten. Durch die Boykottmaßnahmen gegen westliche Staaten gehen täglich wertvolle Devisen verloren, die zur Linderung der Nachkriegsnot unter der schwerkgeprüften Bevölkerung jetzt notwendiger gebraucht würden als je zuvor. Allein der Devisenausfall für Ägypten durch die Sperrung des Suez-Kanals wird auf täglich 3 Millionen DM geschätzt.

— ei —



Unser schönes Deutschland

Hoch über dem
malerischen Marktplatz
von Heppenheim
an der Bergstraße
thront die
mittelalterliche
Feste Starkenburg.

Das Wetter zwischen Alm und Watt war dazu angetan, die Urlaubswelle auf volle Touren anzukurbeln. Die ihren Urlaub jetzt schon hinter sich haben, können zufrieden sein, sie haben ihr Quantum Sonne in der Tasche, oder besser gesagt, auf dem Pelz. Es war ein ziemlich großzügiger Vorschub auf den Sommer, den die Wetterküche bei uns zu Hause bisher bescherte. Alles kam rechtzeitig nach Kalender: die richtige Wassertemperatur zum Baden, die Sonnenbrillen und die hauchdünnen Bekleidungsgegenstände für unsere Damen, die man in der Faust wegtragen kann, ohne daß es jemand sieht. Auch auf den Tisch kam alles, wie es sich gehört: Spargel, Erdbeeren und alle frischen grünen Salate für Feinschmecker.

Die Frau fürs Leben

zu finden, ist schon solange ein berufsbedingtes Dilemma, wie es Seeleute auf Freiersfüßen gibt. Seebeine eignen sich schlecht dazu. Frauen gibt es wie Sand am Meer, und in jedem Hafen eine, wie die Songs zu berichten wissen. Aber da ist selten oder nie die Richtige dazwischen. Und glaubt ein Seemann endlich, er hätte das Glück, eine Gefährtin gefunden zu haben, mit der er bis ans Ende der Welt zu gehen bereit ist, dann stellt sich nur allzu häufig heraus, daß er es ist, der ge-

zeitsbild von sich und seiner Frau genagelt. Er schwor, falls sein Flehen nicht erhört wird, am nächsten Wochenende das Kreuz 100 Kilometer weit zu schleppen.

Wildwest

In Pforzheim wollte sich ein Arbeiter einen Wildwestfilm ansehen. An der Kasse stellte es sich heraus, daß er versehentlich kein Geld bei sich hatte. Spornstreichs zog er sein — wie er sagte — neues Hemd aus und bot es der Kassiererin des Kinos als Pfand an. Die Dame verstand keinen Spaß und rief sofort die Funkstreife zu Hilfe, weil plötzlich ein „Halbnackter“ vor ihr stand. Es erfolgte eine Anzeige wegen groben Unfugs gegen den um seinen Film gebrachten Kinogänger.

Einsatzgruppe Klapperstorch

In einem kleinen Ort in Baden-Württemberg ertönte in einer lauen Maiennacht das schrille Heulen einer Sirene. Erschrocken fuhr ein frisch verheiratetes junges Paar zusammen, das gerade seine Hochzeitsgäste verlassen und sich ins eheliche Gemach zurückgezogen hatte, und stürzte ans Fenster. Der schreckliche Alarmton verstummte. Der junge Ehemann nahm seine kleine

Unter dem Bett des frischgebackenen Paares befand sich ein Kontakt, der den Alarm auslöste. Die Montage eines Storches auf dem Dach mit einer Batterie im Innern war das „Geschenk“ der Freiwilligen Feuerwehr des Ortes für ihren frischverheirateten Kameraden. Vom Bett aus wurde der Sirenton ausgelöst. Man spekulierte so auf „Nachwuchs für die Feuerwehr“. Klar, daß sich die Kameraden draußen beim ersten Heulton vor Lachen bogen, klar, daß es auf der Straße einen Auflauf gab. Unter anderem wurde bei dem gelungenen Spaß das erstmalig die neue 30-Meter-Drehleiter der „Freiwilligen“ ausprobiert. Alles hatte bestens geklappt.

Eine Flasche Rum

entwendete ein junger Mann in einem Geschäft in Geestemünde. Der Diebstahl wurde entdeckt, und die Polizei mußte sich damit befassen. Der Durstige wurde zur Vernehmung vorgeladen, erschien aber zweimal nicht. Doch eines Tages bekam der mit dieser Sache betraute Kriminalbeamte Luftpost aus Porto Cordez, einem Hafen in Mittelamerika. Der Brief stammte von dem reuigen Kleinsünder, einem Seemann, der besagter Flasche Rum nicht hatte widerstehen können, und dem die Vorladungen ins Ausland nachgeschickt worden waren. In seinem Schreiben entschuldigte sich der Missetäter höflich dafür, daß er den Vorladungen keine Folge geleistet hatte und sagte zu, sofort nach Rückkehr seines Schiffes nach Deutschland bei der Polizei vorzusprechen. Sein Verhalten ist dazu angetan, milde Richter zu finden, meint Klabaüterfrau.

Von einem schrecklichen Traum

erwachte der Passagier eines Kümos nachts in den kalten Fluten der Ostsee. Vorher hatte er sich an Bord der „Marie Both“ befunden, mit der er von Glückstadt nach Danzig fahren wollte, als er nachts laute Rufe der Besatzung, schrilles Pfeifen und in das Schiff einbrechende Wassermassen hörte. Er reagierte blitzartig, fuhr aus der Koje hoch und sprang zum Bullauge hinaus. Im Wasser erst erwachte er und nahm wahr, daß er einem scheußlichen Traum zum Opfer gefallen war. An Bord des Schiffes war dieser Vorfall unbemerkt geblieben. Nach ungefähr 45 Minuten fand die Besatzung des Fischkutters „Seiwal“ aus der Zone den unfreiwilligen Schwimmer und konnte ihn bergen. Über die Seefunkstelle Kiel Radio kam die Meldung, daß der Träumer nach Saßnitz auf Rügen gebracht werden würde.

Das rollende Vermögen

Ideen muß man haben. Unter dem Motto „Rationalisierung im Haushalt“ kam der Werbeberater A. aus einem Reihenhauses bei Hamburg auf den Einfall, unter seinem Tresor Rollen anbringen zu lassen, damit seine Frau mühseliger saubermachen und das Ding einfach beiseiterollen konnte. Diese geniale Idee machte sich ein Einbrecher zunutze. Er drückte die Lüftungsklappe der Terrassentür ein, zog den Türriegel hoch und durchsuchte die unteren Räume des Hauses, während die sechsköpfige Familie oben schlief. Er entdeckte den schönen, auf bequemen Einbruch hingetrimmten Tresor und rollte ihn hinaus auf Nimmerwiedersehen. Der kostbare Inhalt des praktischen Dinges bestand aus Sparkassenbüchern, Schmuck und größeren Geldsummen in ausländischer Währung, Gesamtwert ungefähr 75 000 DM. Die bestohlene Familie ist nun vor allem an der Rückgabe der im Tresor enthaltenen Familienpapiere, Pässe und dergleichen interessiert und machte dem Meisterdieb das Angebot, sich telefonisch zu melden und für 1 000 DM die genannten Papiere zurückzugeben. Falls er sich meldet, wird ihm die feste Zusicherung gegeben, daß er nicht der Polizei ausgeliefert wird. Klabaüterfrau

DIT UN DAT zwischen ALM UN WATT

gefunden worden ist. Besser gesagt, geangelt worden ist von einer Ziehscheinbraut. Nun, „Kehrwieder“-Leser kennen das, und es schien bisher, als sei kein Kraut gegen diese Kalamität gewachsen. Man kann über Automation und Computer denken, was man will: Ein Hamburger Seefahrtsschüler jedenfalls hält nun eine ganze Menge davon. Er versuchte es einmal über den Computer. Er vertraute seine Daten und Herzenswünsche so einer elektronischen Eheanbahnungsmaschine an, und was sie auswarf, war ein Mädchen nach Maß. Der Computer jedenfalls behauptete, daß keine besser als die blonde, blauäugige Karin zu dem jungen zukünftigen Schiffsoffizier paßt. Und Karin ihrerseits kann auch noch nichts finden, was nicht stimmt. Im Gegensatz zum Menschen kann sich der Computer eben nicht irren. Er könnte sogar lächeln über das Glück, das er stiftet. Nur sich darüber freuen, das kann er wieder nicht. Aber vielleicht ist er wirklich eine echte Hilfe in den persönlichsten aller berufsbedingten Schwierigkeiten im Seemannsberuf.

Eine Ohrfeige

bekam die lebenslustige junge Frau eines Münchener Hausmeisters eines nachts, als sie gegen 3 Uhr zu Hause erschien. Am anderen Morgen war sie mit ihrem 6 Wochen alten Baby verschwunden. Um seine Frau zur Rückkehr zu bewegen, belud sich der stark gläubige, verlassene Ehemann mit einem zweieinhalb Meter großen schweren Kreuz aus Holz und pilgerte damit zu der ungefähr 15 Kilometer entfernten Wallfahrtskirche „Maria Eich“, um, wie er sagte, die Mutter Gottes demütig um ihre Hilfe für die Rückkehr seiner Frau zu bitten. An das Kreuz hatte der Wallfahrer das Hoch-

Frau zärtlich in den Arm. In dem Moment, wo er sich auf dem Bett niederließ, erklang der scheußliche Sirenton aufs neue. Des Rätsels Lösung:



Der Computer behauptet, sie passen zueinander: der Studierende an der Hamburger Seefahrtsschule und die blonde Karin. Computer pflegen schnell und fehlerfrei die kompliziertesten Berechnungen anzustellen. Das Ergebnis in unserem Falle ist ein doppeltes Lächeln. — 1:0 für die Elektronik.

Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel -
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel -
 Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Wirtschaft und Wissenschaft

Es bedarf eigentlich kaum eines Hinweises, daß das Interesse, dessen sich die Wissenschaft in der deutschen Öffentlichkeit erfreut, ständig im Wachsen begriffen ist. Das gilt zunächst für die augenfälligen Leistungen der mehr technisch orientierten Wissenschaften wie beispielsweise für die letzten Entwicklungen auf dem Gebiet des Fernsehens, der Luft- und der Raumfahrt oder der immer stärker werdenden Automatisierung von Produktionseinrichtungen. Sodann gilt unser aller Interesse der Entwicklung der Wissenschaft, dem Fortschritt also etwa auf den verschiedensten medizinischen Gebieten. Und schließlich — um nur einen weiteren von unzähligen Einzelbereichen zu nennen — bemerken wir Menschen des letzten Drittels dieses Jahrhunderts kaum noch, wie vielfältig und wie temporeich die häufig auch von der Wissenschaft, beispielsweise der Chemie, unser tägliches Leben permanent geändert und verändert wird — Nylon, Perlon, Dralon ... — who knows how it's going on?

Existenzprägender Faktor

Was wäre jedoch die Wissenschaft und was wäre darüber hinaus unser Leben ohne die Wirtschaft? Trotz aller bekannten Misere der öffentlichen Haushalte hat erfreulicherweise die öffentliche Hand erkannt, daß eine Reduzierung von Förderungsmitteln hier ein Sparen am falschen Objekt wäre. So haben sich vor geraumer Zeit die Ministerpräsidenten der deutschen Länder grundsätzlich bereit erklärt, 530 Mio. DM im laufenden Jahr, 630 Mio. DM im Jahre 1968 und 730 Mio. DM im übernächsten Jahr für den Hochschulausbau bereitzustellen, ebenso wie der Bund. Auf der anderen Seite darf nicht übersehen werden, daß der Bund für vielfältige praktische Forschungsaufgaben jährlich Milliarden aufwendet.

Nicht so bekannt ist hingegen, was in diesem Zusammenhang zur Förderung der Wissenschaften die Wirtschaft selbst tut. Dabei soll hier nicht so sehr die Rede sein von den unzähligen Forschungsvorhaben, die nicht nur Großfirmen, sondern auch zahlreiche mittlere Firmen betreiben, soweit die Durchführung solcher Aufgaben mehr oder weniger dem Firmenzweck dient. So ist wenig bekannt, wie groß die Aufwendungen etwa der großen Ölfirmen für diejenigen Forschungen sind, die ihren Produkten gelten, daneben aber auch beispielsweise dem Straßenbau. Von all dem soll hier nicht die Rede sein, vielmehr von den Notwendigkeiten, die allgemeine Wissenschaft zu fördern, auch wenn eine solche Förderung nicht der eigenen Fabrikation zugute kommt. Das sind, um es vorwegzunehmen, in den letzten drei Jahren 102 Millionen D-Mark auf freiwilliger Grundlage gewesen. Dabei handelt es sich nicht mehr und nicht länger um Mäzenatentum. Zur Zeit des römischen Kaisers Augustus lebte jener Maecenas, ein Freund des Vergil, des Horaz und des Propertius, ein großherziger Förderer der Künste. Sein Name und — genauer gesagt — der von seinem Namen abgeleitete Begriff des Mäzenatentums könnte dazu verleiten, die Förderung der Wissenschaft durch materielle Spenden als einen Akt persönlicher — ein wenig von oben herab kommender — Gönnerschaft aufzufassen. So etwa, daß das Wichtigste dabei die erhoffte Nebenwirkung ist, dem Spender selbst Prestige zu verleihen. Für das Zeitalter des Kaisers Augustus und seines Zeitgenossen Maecenas mag durchaus der Wunsch der Leitvater des Gedankens gewesen sein, mit der Förderung der Literatur den Glanz der neuen kaiserlichen Herrschaft zu verstärken und das Bestreben jener Zeit nach der Verwirklichung eines neuen goldenen Zeitalters zu unterstützen. Davon kann heute im technischen Zeitalter keine Rede mehr sein. Wir sind in eine Ära eingetreten, in der die Wissenschaft Ausmaße angenommen hat, die unsere Existenz schlechthin und in ihre ganze Breite und Tiefe

berührt, ja — besser gesagt — bestimmt. Wir alle erleben es täglich, daß immer mehr Lebensbereiche von der Wissenschaft abhängig sind.

Forschung geht alle an

Wie kommt es, daß nicht nur der Forschungsaufwand vieler Unternehmen heute vielfach ihre Dividendenauszahlungen überschreitet, sondern,



Bundesrepublik diesmal letzter

Daß das laufende Jahr den Deutschen in der Bundesrepublik allenfalls einen minimalen Zuwachs des Wirtschaftsproduktes bringen wird, daran ist wohl nicht mehr zu zweifeln. Ganz anders bei den anderen. Die japanische Wirtschaft beispielsweise wird nach den Schätzungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung 1967 fast zehn Prozent Steigerung ihres realen Bruttosozialproduktes erreichen. Und selbst noch das bisher so wachstumslahme England wird diesmal das deutsche Wirtschaftswachstum überbieten. Auch unsere EWG-Partner werden vermutlich schneller vorankommen als die Bundesrepublik.

daß auch die schon erwähnten Summen zur allgemeinen Förderung gewährt werden? Es ist wohl die immer noch sich verstärkende Erkenntnis, daß es in einer freien Gesellschaft nicht richtig wäre, alle Verantwortung für die Förderung der Forschung den Regierungsstellen aufzubürden. Gewiß, der Staat sind wir alle, und wenn über diesen Weg die Wissenschaft und Forschung gefördert wird, dann wäre der einzelne indirekt über die Steuerlast gleichsam automatisch zum Mitträger geworden. Sicher ist es richtig, daß auch die staatlichen Stellen in ganz anderem Umfang als bisher tätig geworden sind mit unzähligen Investitionen im Wissen-

schaftsbereich. Es wäre folglich unklug, wollte die Wirtschaft hier mit den Regierungsstellen Konkurrenz treten. Das Entscheidende ist, daß wir alle die Mitverantwortung haben, zumal wir in jedem Fall die positiven wie die negativen Folgen zu tragen haben. Wenn nämlich die Wirtschaft nicht die Mitverantwortung für eine freiwillige Förderung der freien Wissenschaft in unserem Lande übernimmt, läuft unser Gemeinwesen die Gefahr, daß die Bürokratie über eine dann ausschließlich von ihr gestaltete Wissenschaftsförderung auch bestimmt über Stil und Standard unserer Zukunft. Es mag hinzukommen, daß die Wirtschaft sich von ihrer Förderung das verspricht, was man mit der Wechselwirkung zwischen Aktion und Reaktion bezeichnet.

Verpflichtung der Wirtschaft

Ganz allgemein ist festzustellen, daß das Wissenschaftsbewußtsein in breiten Schichten der Öffentlichkeit von Jahr zu Jahr mehr wächst. Damit stimmt es überein, daß immer mehr große Firmen dazu übergehen, ihre Leistungen direkter und indirekter Art für den wissenschaftlichen Fortschritt hervorzuheben. In solchem Handeln kommt zweifellos die Verpflichtung zum Ausdruck, die gerade in unserem Land häufig die Träger größerer Vermögensmassen empfunden haben. So hat sich — die etwa zwölfprozentige Steigerung der freiwilligen Leistungen der Wirtschaft für die Wissenschaftsförderung in drei Jahren beweist es — die Bereitschaft zur Mitverantwortung für die Belange des Gemeinwesens verstärkt. Auffallend, aber durchaus erklärlich ist die Tendenz, daß mit den Mitteln der Wirtschaft vorwiegend die sogenannte zweckfreie Forschung gefördert wird. Die nicht betriebsbezogene Grundlagenforschung — ein Bemühen also, daß der Erweiterung der wissenschaftlichen Erkenntnisse dienen soll, ohne direkt auf eine spezifische Anwendung gerichtet zu sein — wird wohl auch in der Zukunft mehr von der Wirtschaft zu fördern sein. Bei solchem Bemühen kann sich ihr, der Wirtschaft Weitblick bekunden, hier lassen sich durch die Förderung Ergebnisse erwarten, die die Dinge vorantreiben. Vorausgesetzt werden muß bei solchen Hoffnungen allerdings ein großes Maß von Geduld, wie es einmal der große Aphorist Lichtenberg gesagt hat: „Es gibt kein größeres Hindernis des Fortgangs in den Wissenschaften als das Verlangen, den Erfolg daran zu früh verspüren zu wollen.“

Meeresforschung

Im Rahmen dieser Ausführungen ist es nicht möglich, im einzelnen die Verwendung der Mittel aufzuführen, wie sie vom Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft als der Gemeinschaftsaktion der gewerblichen Wirtschaft zur Förderung von Forschung und Lehre in den letzten drei Jahren erfolgt ist. Der Hauptteil der Mittel — etwa 40 % — ist der Deutschen Forschungsgemeinschaft als der zentralen Selbstverwaltungsorganisation der Wissenschaft zur Verfügung gestellt worden. Stipendien, Forschungs-, Sach-, Reise- und Druckkostenbeihilfen für jährlich etwa 4000 junge Wissenschaftler sind ein Teil des Gesamtverwendungszwecks, gleichsam die persönliche Förderung. Daneben wurden zahlreichen Instituten Zuschüsse gewährt — von der Versuchstierzucht über die Biochemie der Isotope bis zum Meßstellennetz für die Erforschung der

Wirkungen luftverunreinigender Stoffe. Hier darf und muß erwähnt werden, daß die Meeresforschung, die die Leser dieser Zeitschrift interessiert, nach vielen Jahren, in denen sie im Schatten der Weltraumforschung stand, in den letzten zwei Jahren eine große Förderung erhalten hat – auch durch die Wirtschaft. Die Forschungsgemeinschaft trägt gemeinsam mit dem Deutschen Hydrographischen Institut das Forschungsschiff „Meteor“. Die „Meteor“ nahm im Jahre 1965, das heißt noch im Jahre ihrer Indienststellung, an der Internationalen Indischen Ozean-Expedition teil und arbeitete im Jahre 1966 während einer viermonatigen Expedition im Rahmen des „Internationalen Jahres der Ruhigen Sonne“ im Mittleren Atlantik.

35 Millionen DM freiwillig

Einen dritten Sektor der Arbeit der Deutschen Forschungsgemeinschaft stellt die Förderung des wissenschaftlichen Bibliothekswesens dar. Hier kommt es neben der Förderung von Neuanschaffungen sehr wesentlich darauf an, durch einen internationalen Schriftenaustausch und seine Förderung Schritt zu halten mit der Tatsache, daß Länder und Kontinente immer mehr zusammenwachsen.

Neben der Deutschen Forschungsgemeinschaft werden mit Mitteln der Gesamtwirtschaft noch gefördert: die Max-Planck-Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften, die zur Zeit für 52 natur- und geisteswissenschaftliche Institute die wissenschaftliche, organisatorische und finanzielle Verantwortung trägt, die Frauenhofer-Gesellschaft zur Förderung der angewandten Forschung und zahlreiche Wissenschaftliche Akademien und einzelne Institute an den verschiedensten Hochschulen.

Unabhängig von der Förderung einzelner Wissenschaftler durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft werden die Arbeiten ausländischer junger Wissenschaftler durch Stipendien im Rahmen der Alexander-von-Humboldt-Stiftung gefördert. National wird die segensreiche Arbeit der Studienstiftung des deutschen Volkes unterstützt und im Umfang noch stärker der Deutsche Akademische Austauschdienst, letzterer mit 1,5 bis 2 Mio. DM pro Jahr.

So werden alles in allem die etwa 35 Millionen D-Mark jährlich, die freiwillig von der Wirtschaft aufgebracht werden, zweckentsprechend und mit der Ausrichtung auf die Zukunft verwandt. Bleibt die Frage, ob diese nationale Förderung der Wissenschaft und Forschung in unserer Zeit das richtige ist, oder ob es nicht gerade auf diesem Gebiet einer europäischen Integration bedarf.

Vergleich mit USA und UdSSR

Von berufener Seite ist darauf hingewiesen worden, daß, so sehr auch die einzelnen europäischen Länder und die Wirtschaft in diesen Ländern die Forschung und die Wissenschaft fördern mögen, sie nicht mit derartigen Ergebnissen werden aufwarten können wie die Vereinigten Staaten und auf einigen Gebieten die Sowjetunion. Dabei verdanken die Amerikaner ihre größeren Möglichkeiten weder größeren Fähigkeiten noch etwa einer höheren Intelligenz. Auch nicht ihre zahlreichen besser ausgestatteten Forschungsinstitute sind der eigentliche Grund. Ausschlaggebend ist vor allem, daß in den USA praktische Anwendung neuer Forschungsergebnisse in technischen Großprojekten erfolgt wie etwa in der Ausnutzung der Kernenergie und der Raumfahrt. Dort – die finanziellen Verhältnisse gestatten es – kann die Forschung praktisch sogleich angewandt werden. Die praktische Anwendung

wiederum führt nicht nur zur Bestätigung der theoretischen Forschung, sondern auch zu neuen Erkenntnissen; sie stellt der Forschung vor allem neue Aufgaben, aus denen sich erfahrungsgemäß der stärkste Antrieb für weitere Fortschritte ergibt.

Nun ist es eine Tatsache, daß die Ausführung von forschungstechnischen Großprojekten im allgemeinen die finanzielle und wirtschaftliche Leistungskraft eines einzelnen europäischen Landes übersteigt. Wenn sich die Staaten des freien Europas zusammenschließen würden, verfügen sie – wie jedermann weiß – über eine Gesamtwirtschaftskraft, die mit derjenigen der USA vergleichbar wäre und die erheblich größer sein würde als die Wirtschaftskraft der Sowjetunion. Von hier aus verdient es erhebliche Beachtung, daß gerade die französische Regierung es gewesen ist, die im März des Jahres 1965 vorgeschlagen hat, auf dem Sektor der wissenschaftlichen und technischen Forschung eine engere Zusammenarbeit zu schaffen. Im März dieses Jahres hat, nachdem der italienische Außenminister auf einer Ratstagung im Dezember des Vorjahres europäische Initiativen in dieser Richtung gefordert hat, eine Arbeitsgruppe der EWG, der Montanunion und der Euratom-Gemeinschaft die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts beschlossen.

Es mangelt also nicht an Anregungen und Ansatzpunkten für einen gleichsam unpolitischen Beginn eines neuen europäischen Unternehmens; denn eigentlich sollten einer europäischen Gemeinschaft für Wissenschaft und Forschung keine politischen Bedenken entgegenstehen, vielmehr sprechen die Zeichen der Zeit mehr als deutlich für einen Zusammenschluß gerade in dieser lebenswichtigen Frage.



Flottenumschau

Bundesmarine

Das Personal der Bundesmarine besteht zur Zeit aus insgesamt 36 450 Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften. Davon sind jedoch etwa 3300 Marineangehörige außerhalb von Kommandos und Dienststellen der Bundesmarine tätig, z. B. bei integrierten Stäben, im Ausland oder bei der Territorialverteidigung. Eingeschifft auf reinen Kriegsschiffen sind von den verbleibenden 33 150 Soldaten etwa 13 000 Mann, in der Ausbildung auf Schulfahrzeugen und an Land sind weitere 7 200 Mann. Weitere 5 800 Soldaten aller Dienstgrade sind im Bereich der Marineflieger tätig.

Umgruppierungen

In der Bundesmarine sind Umgruppierungen mehrerer Stäbe und Geschwader geplant. Der Stab der Flottille der Minenstreitkräfte soll von Cuxhaven nach Wilhelmshaven verlegt werden. Auch das Geleitgeschwader (Fregatten der „Köln“-Klasse) soll in Wilhelmshaven stationiert werden. In diesem Hafen konzentrieren sich damit Einheiten und Dienststellen der Bundesmarine. Ein Hubschraubergeschwader soll nach Westerland verlegt werden. Mehrere Minensuchboote treten zur Reserve, aus der sie jedoch in kurzer Zeit wieder aktiviert werden können.

Verzögerung

Im Modernisierungsprogramm der Bundesmarine sind Terminverschiebungen eingetreten. Der für April vorgesehene Stapellauf des ersten der drei in den USA im Bau befindlichen Lenkwaffenzerstörer ist auf August verschoben worden.

Später sollen diese drei modernen Einheiten das 1. Zerstörergeschwader bilden und dann die älteren Zerstörer der „Fletcher“-Klasse (Baujahre 1942/43) ablösen. Die modernen Einheiten sollen in Kiel stationiert werden.

Neubauten

Das Küstenwachboot „Minerva“ wurde Mitte Juni als sechstes von zehn Neubauten der „Frauenlob“-Klasse in Dienst gestellt. Das Boot wird dem 7. Minensuchgeschwader zugeteilt. Diese 38 m langen Boote haben 24 Mann Besatzung. Ende Juni wurde das KW-Boot „Atlantis“ zu Wasser gelassen. Wieder in Dienst gestellt wurde das U-Boot „U 1“ (370/450 t). Das 1962 fertiggestellte Boot hat jetzt bei einer Generalüberholung einen neuen Druckkörper erhalten. Bereits vorher wurde „U 2“ auf diese Weise umgebaut. Auf den Namen „Baltrum“ wurde in Bremerhaven der vierte von sechs 2000-PS-Seeschleppern der Bundesmarine getauft. Die Schwesterschiffe sind „Wangeroo“, „Spiekeroo“ und „Langeoo“.

Schulung

Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ hat seine 25. Ausbildungsreise hinter sich. Im August 1959 lief es zur ersten Auslandsreise aus. Inzwischen lief es 130 500 Seemeilen zurück, davon 83 000 Seemeilen unter Segel mit abgestelltem Motor. Der Rest wurde unter Segel mit Zuhilfenahme des Motors zurückgelegt, da dies auf Revieren, in verkehrsreichen Seegebieten und bei Flaute sowie zur Einhaltung der Termine ratsam war. Fast 5000 junge Soldaten sind inzwischen auf der „Gorch Fock“ ausgebildet worden. Bei der Schiffssicherungslehrguppe in Neustadt

werden die Taucher der Marine ausgebildet und geprüft. Diese Dienststelle ist von der Industrie- und Handelskammer als Lehrbetrieb für Taucher anerkannt. Acht Tauchermeister, davon zwei aus der Pioniertruppe, erhielten jetzt ihren Tauchermeisterbrief. An die Taucher und Tauchermeister werden von den Medizinern hohe gesundheitliche Anforderungen gestellt.

Kieler Woche und Besuche

Die 85. Kieler Woche fand vom 18. bis 25. Juni statt. Der Bundespräsident, der Bundesaußenminister und viele hohe Gäste waren bei der Eröffnung anwesend. Mehr als 900 Segelboote starteten in siebzehn Klassen. Im Mittelpunkt standen die olympischen Klassen, die Finndingi, Flying Dutchman, Drachen und Starboote. Zu diesem internationalen Treffen entsandten Belgien, Brasilien, Frankreich, Großbritannien, Niederlande, Norwegen und die USA Kriegs- und Marineschulschiffe, die der Kieler Woche den Rahmen geben. Vor und nach diesem Seglerwettbewerb in Kiel verzeichneten auch andere Häfen einen starken Besuch fremder Kriegsschiffe. Das niederländische Vermessungsschiff „Snellius“ (1540 ts) besuchte Kiel, Flensburg und Hamburg. In Hamburg war der niederländische Admiral Langeraar an Bord. Ein französischer Verband, der aus dem Vermessungsschiff „Rhone“ und den U-Booten „Masouin“ und „Galatee“ bestand, lag Mitte Juni in Hamburg. Vier amerikanische U-Boote machten in Bremerhaven fest. Französische Minensucher liefen in Cuxhaven ein. Der amerikanische Träger „Essex“ (33 100 ts) und die US-Fregatte „Lester“ (1450 ts) kamen Ende Juni nach Hamburg. Der Träger mit seiner Besatzung von 1700 Mann war bereits einige Male in Hamburg.

Vizeadmiral Z e n k e r, der Inspekteur der Bundesmarine, führte einen offiziellen Besuch bei der Königlich Norwegischen Marine durch. Er besuchte die Marinesützpunkte Horten und Haakonsværn und wurde auch zur Audienz beim norwegischen König im Stadtschloß in Oslo empfangen.

— R —

Zwischen Freiheit und Verantwortung

Unsere Schlichtungsvereinbarung

Eine Analyse des Zustandekommens unseres neuen Heuer- und Manteltarifergibt, daß es ohne Anrufung und Inanspruchnahme beider Schlichtungsinstanzen wohl kaum zu einem Abschluß gekommen wäre. Das Schlichtungsverfahren ist ein Produkt unseres demokratischen Prinzips der Selbstverwaltung, speziell der Tarifautonomie. Es ist ein Merkmal unseres liberal-demokratischen Staates, daß er sich tunlichst aller autoritären auslegbaren Eingriffe in unser wirtschaftliches und gesellschaftliches Leben enthält. Die Praktizierung eines demokratischen Staates ist immer auf die tätige Mitarbeit seiner Bürger angewiesen. Insbesondere die Interessengruppen sind aufgerufen, ihre Angelegenheiten im Geiste der Verpflichtung vor dem höheren Gemeinwohl selbstverantwortlich zu regeln.

In diesem Sinne war es nur folgerichtig, daß unsere Tarifpartner sich vor über zehn Jahren schon Instanzen schufen, die dem Zwecke dienen, Streitigkeiten über den Abschluß von Tarifverträgen beizulegen. Sie waren sich bei Abschluß ihrer Schlichtungsvereinbarung des großen Spielraumes ihrer Freiheit genauso bewußt wie der Schwere ihrer volkswirtschaftlichen Verantwortung. Denn mit dem selbst auferlegten Zwang zum Schlichten bauten sie eine letzte wirkungsvolle Bremse vor Streik und Aussperrung, vor den Arbeitskampf mit seinen unabsehbaren Folgen. Die Schlichtungsvereinbarung hat sich, wie die zuweilen ausweglos erscheinenden Situationen in den letzten Tarifverhandlungen deutlich machen, wieder einmal bewährt. Im folgenden sollen die entscheidenden Paragraphen dieser Schlichtungsvereinbarung unseren Lesern in vollem Wortlaut zur Kenntnis gebracht werden.

Schlichtungsvereinbarung

§ 1

Schlichtungsverfahren mit zwei Instanzen

1. Zur Hilfeleistung beim Abschluß (Verlängerung, Änderung, Ergänzung) von Tarifverträgen vereinbaren die Vertragsparteien ein Schlichtungsverfahren, das zur Anwendung kommen soll, wenn die vorerst durchzuführenden freien Tarifvertragsverhandlungen nach mehrfachen Versuchen seitens der Vertragsparteien, über alle Forderungspunkte zu einer Einigung zu kommen, nicht zur Verständigung geführt haben.
2. Zur Durchführung des Schlichtungsverfahrens werden eine erste und eine zweite Schlichtungsstelle errichtet.

§ 2

Zusammensetzung der ersten Schlichtungsstelle

1. Die erste Schlichtungsstelle setzt sich paritätisch aus je drei Beisitzern jeder Vertragsseite zusammen.
2. Jede Vertragspartei bestimmt eine Anzahl von Beisitzern, aus deren Reihe sie von Fall zu Fall ihre Beisitzer benennt. Es soll möglichst

von jeder Vertragspartei mindestens die doppelte Anzahl der von ihr zu stellenden Beisitzer benannt werden. Jede Vertragsseite bestimmt einen Beisitzer als Obmann; die Benennung von Stellvertretern ist zulässig.

3. Die Obmänner sind zugleich die Vorsitzenden der Schlichtungsstelle.
4. Einer der Beisitzer jeder Vertragsseite soll möglichst an den wegen der gleichen Streitfrage vorangegangenen Tarifverhandlungen nicht teilgenommen haben.

§ 3

Tätigwerden der ersten Schlichtungsstelle

1. Sind die Tarifverhandlungen zwischen den Vertragsparteien gescheitert, so sind die Parteien verpflichtet, der ersten Schlichtungsstelle hiervon Mitteilung zu machen. Dies gilt auch dann, wenn die Verhandlungen vor Ablauf der Kündigungsfrist eines bestehenden Vertrages gescheitert sind. Die erste Schlichtungsstelle ist verpflichtet, nach Eingang der Mitteilung einer Vertragspartei unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen zur Durchführung des Schlichtungsverfahrens zu treffen.
2. Die Verhandlungen gelten als gescheitert, wenn eine Vertragspartei dies den anderen Vertragsparteien gegenüber erklärt oder eine Vertragspartei es ablehnt, weiter zu verhandeln.
3. Die Vertragsparteien sind verpflichtet, sich auf das Schlichtungsverfahren einzulassen.

§ 4

Zusammensetzung der zweiten Schlichtungsstelle

1. Die zweite Schlichtungsstelle setzt sich aus je fünf Beisitzern jeder Vertragsseite zusammen.
2. Die Vertragsparteien verständigen sich bei Abschluß dieser Vereinbarung über die Person des neutralen Vorsitzenden.
3. Die Bestimmungen des § 2 Abs. 2 gelten entsprechend. Zwei der Beisitzer jeder Vertragsseite sollen möglichst an den wegen der gleichen Streitfrage vorangegangenen Tarifverhandlungen nicht teilgenommen haben.

§ 5

Erste Schlichtungsstelle

1. Die erste Schlichtungsstelle hat innerhalb einer Frist von 14 Tagen nach Eingang der schriftlichen Mitteilung über das Scheitern der Tarifverhandlungen zusammenzutreten. Die

Frist beginnt mit dem Tage des Eingangs der Mitteilung bei der Geschäftsstelle der Schlichtungsstelle zu laufen.

Einstimmige Entscheidungen der ersten Schlichtungsstelle sind endgültig und für alle Parteien bindend.

Kommt eine einstimmige Entscheidung nicht zustande, so ist die zweite Schlichtungsstelle anzurufen, die innerhalb von zehn Tagen zusammentritt.

2. Die Verhandlungen der Schlichtungsstelle werden von Verfahren zu Verfahren wechselnd von einem der Vorsitzenden geleitet (§ 2 Abs. 3). Der andere Vorsitzende bekleidet jeweils das Amt eines Stellvertreters.

§ 6

Zweite Schlichtungsstelle

1. **Entscheidungen der zweiten Schlichtungsstelle mit qualifizierter Mehrheit (d. h. 8 von 11 Stimmen) sind endgültig und für alle Vertragsparteien bindend.**
2. Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit gelten als Empfehlung und sind den Parteien zur Annahme oder Ablehnung vorzulegen. Nichtannahme innerhalb der von der Schlichtungsstelle zu stellenden Entscheidungsfrist gilt als Ablehnung.

§ 7

Allgemeine Verfahrensvorschriften für beide Schlichtungsstellen

1. Die Verhandlungen der Schlichtungsstellen sind nicht öffentlich.
2. Die Schlichtungsstellen haben durch Anhörung der Vertragsparteien oder ihrer Vertreter die Streitpunkte und die für ihre Beurteilung wesentlichen Verhältnisse klarzustellen. Soweit sie es für erforderlich halten, können sie Auskünfte einholen, den Parteien die Beibringung von Unterlagen aufgeben sowie Auskunftspersonen und Sachverständige hören.
3. **Die Schlichtungsstellen haben in jedem Stadium des Verfahrens zu versuchen, eine Einigung der Vertragsparteien herbeizuführen.** Kommt die Einigung zustande, so ist sie in ihrem Wortlaut niederzuschreiben und von den Vertragsparteien zu unterzeichnen.

§ 8

Kampfmaßnahmen

Kampfmaßnahmen, die dem Zweck des § 1 entgegenstehen, sind während des Schlichtungsverfahrens zu unterlassen (Friedenspflicht). Kampfmaßnahmen dürfen erst ergriffen werden, wenn das Schlichtungsverfahren gescheitert ist.

SVDS - Vorstoß in der Nautikausbildung

Der Dachverband der ASIAs an den Seefahrtsschulen hatte am Sonntag, dem 11. Juni 1967, in Bremerhaven am Bord der „Seuten Deern“ eine Tagung veranstaltet, um über alle vorliegenden Reformpläne für die Nautikausbildung zu diskutieren. Dazu hatte der SVDS Vertreter des Bundesverkehrsministeriums, der Gruppe VDKS/ÖTV, der DAG, der Reedergruppe Hamburg-Süd/Fritzen und des VDR eingeladen. Bis auf das BVM waren alle dem Ruf des SVDS gefolgt.

Der zielstrebig konzentrierten Sachlichkeit der Diskussionsleitung, die beim SVDS lag, war es zu verdanken, daß einerseits eine bemerkenswerte Kompromißbereitschaft erzielt werden

konnte und daß andererseits alle Versuche, aus dem Fenster heraus oder steril polemisierend zu reden, schon im Keim erstickt werden konnten. Anerkennung gebührt weiterhin der Leitung des SVDS und den vollzählig anwesenden ASTA-Vertretern dafür, daß sie mit großem Ernst und ganz auf Sachbezogenheit ausgerichtet die Ausbildungsprobleme zu ihrer eigenen Sache gemacht haben. Dabei ist der SVDS wohlüberlegt und unter verantwortungsbewußter Berücksichtigung aller Interessenten am Wohl unserer Seeschiffahrt vorgegangen. Wenn ein demokratisches Selbstverwaltungsorgan, deren Mitglieder selbst noch in der Ausbildung begriffen sind, sich in

eigener Sache zu Wort melden, so verdient diese Stimme nicht nur gehört zu werden, sondern sie verdient es, zumindest das gleiche Gewicht zu erhalten, wie alle anderen Stimmen im gegenwärtigen Chor der Ausbildungsreformer. Schließlich sind es keine anderen als die zukünftigen jungen Schiffsoffiziere und Kapitäne selbst, die die Auswirkungen einer in die Praxis umgesetzten Ausbildungsreform zu spüren bekommen. Deshalb ist es nur zu begrüßen, daß sie nicht abseits stehen, wenn die alten Hasen des grünen Tisches an Land sich anschießen, für den Bordgebrauch etwas zu konstruieren. Dem grünen Tisch kann dieser frische Wind nur guttun.

Das Tagungsziel, nämlich die Koordinierung aller Reformpläne, konnte bedauerlicherweise schon deshalb nicht erreicht werden, weil einer der wichtigsten und letzten Endes entscheidenden Partner am Gemeinschaftswerk der Ausbildungsreform, das BVM, fehlte. Auch waren die Vertreter, die die wesentlichen Züge ihrer Reformpläne

vortrugen, nicht hinreichend autorisiert, bindende Änderungen ihrer Vorlagen vorzunehmen.

Doch nach vier Stunden ging man mit dem Eindruck auseinander, daß bestehende Differenzen nicht unüberwindlich sind. Vielmehr ermutigte der gute Wille zur Kompromißbereitschaft alle Teilnehmer dazu, kurzfristig einen neuen Koordinierungsvorstoß zu unternehmen. Die Diskussion auf der „Seuten Deern“ hat dazu beigetragen, unsere Ausbildungsprobleme aus den Niederungen emotional angeheizter Einzelinteressen auf eine sachliche Ebene zu erheben, die vom Wohl unserer Seeschiffahrt bestimmt ist. Nach den bisherigen Erfahrungen mit solchen typischen heißen Eisen wie Ausbildung bedeutet das schon sehr viel.

Bleibt nur noch zu hoffen, daß es im weiteren Verlauf der Debatte gelingen möge, gerechtfertigte, vertretbare und vernünftige Gesichtspunkte auch als gerechtfertigt, vertretbar und vernünftig zu akzeptieren. - Sp -



Im Verlaufe der Ausbildungsdebatte auf der „Seuten Deern“ erwies es sich, daß die vom BVM erlassenen Richtlinien für Ausbildungsschiffe noch weitgehend unbekannt waren. „Kehrwieder“ bringt sie daher ihren Lesern im vollen Wortlaut.

Richtlinien zur Anerkennung von Ausbildungsschiffen

im Sinne des § 22 Abs. 1 der Schiffsbesetzungsordnung

Zur Durchführung des § 2 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt vom 24. Mai 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 833) und des § 22 Abs. 3 der Schiffsbesetzungsordnung vom 19. Juni 1931 (Reichsgesetzbl. II S. 517), zuletzt geändert am 8. Januar 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 147), werden für die Anerkennung von Schiffen, die als Ausbildungsschiffe geeignet sind, folgende Richtlinien bekannt gemacht:

I.

(1) Nach § 22 Abs. 1 Buchst. b) und e) der Schiffsbesetzungsordnung müssen Bewerber um ein Befähigungszeugnis zum Seesteuermann auf großer Fahrt und zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt im Rahmen ihrer Seefahrzeit vor dem Besuch der Seefahrtsschule **mindestens 10 Monate auf Schiffen außerhalb der Fischerei gefahren sein, die vom Bundesminister für Verkehr als Ausbildungsschiffe anerkannt sind.**

(2) Als Seefahrzeiten auf Ausbildungsschiffen gelten für Bewerber, die nach dem **1. April 1967** erstmalig anmusteren, nur Seefahrzeiten, die

1. auf Schiffen, die nach den Abschnitten II bis IV als Ausbildungsschiffe anerkannt sind, oder
2. im Rahmen eines vom Verein zur Förderung des seemännischen Nachwuchses, Bremen, anerkannten und vom Bewerber erfüllten Ausbildungsvertrags über mindestens 21 Monate abgeleistet sind.

Der Bundesminister für Verkehr oder die von ihm bestimmte Stelle kann auch Seefahrzeiten in längerer Auslandsfahrt als Seefahrzeiten im Sinne des § 22 Abs. 1 der Schiffsbesetzungsordnung anerkennen, wenn sie zusammenhängend mindestens 15 Monate betragen und den Bewerbern eine zusätzliche intensive Ausbildung zuteil geworden ist, deren Abschluß vom Kapitän mit „Gut“ bescheinigt wird.

(3) Der Bundesminister für Verkehr wird eine Liste der anerkannten Ausbildungsschiffe sowie Änderungen und Ergänzungen der Liste im Verkehrsblatt und sonst in geeigneter Weise bekannt machen.

II.

Als Ausbildungsschiffe im Sinne des § 22 Abs. 1 der Schiffsbesetzungsordnung können nur Schiffe anerkannt werden, auf denen nach Größe und Fahrtbereich eine vollkommene seemännische Ausbildung erworben werden kann. Die Anerkennung nach § 22 Abs. 1 Buchst. e) der Schiffsbesetzungsordnung setzt voraus, daß das Schiff mindestens die Klasse K des Germanischen Lloyd hat und außerhalb des Fahrtgebiets der Küstenfahrt (§ 6 der Schiffsbesetzungsordnung) eingesetzt ist. Die Anerkennung ist davon abhängig, daß

1. der Kapitän oder ein Schiffsoffizier fachlich zur Ausbildung geeignet ist,
2. **eine ausreichende Anzahl von Schiffsoffizieren vorhanden ist, um die Ausbildungszwecke notwendigen Ausmaß von anderen Arbeiten an Bord freizustellen,**
3. die Zahl der Schiffsleute des Decksdienstes so bemessen ist, daß eine Ausbildung nach Abschnitt III Abs. 1 Nrn. 2 und 3 ohne zeitliche Überbeanspruchung erfolgen kann,
4. die erforderlichen Fachbücher für die Bewerber und geeignete Handbücher für die Ausbilder sowie die zur Ausbildung nach III Abs. 1 Nr. 1 benötigten Geräte vorgehalten werden und
5. ein für Unterrichtszwecke geeigneter Raum vorhanden ist.

III.

(1) Die Anerkennung eines Schiffes als Ausbildungsschiff setzt voraus, daß der Reeder durch Anweisungen an die Schiffsleitungen sicherstellt und darüber wacht, daß

1. die berufliche Fortbildung der Bewerber allgemein gefördert wird und die Bewerber dazu angehalten werden, sich auch während der Freizeit mit der Fortbildung für den künftigen Beruf – z. B. durch Erhalten des bisherigen Wissensstandes oder durch Vorbereitung auf eine Fachschulreifeprüfung – zu beschäftigen,
2. die Bewerber nach den Richtlinien für die Ausbildung zum Matrosen in der Seeschiffahrt (Anlage 1 der Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen in der Fassung der Verordnung vom 12. Juli 1960 [Bundesgesetzbl. II S. 1865]) und den vorläufigen Richtlinien zur Regelung der Bordausbildung zum nautischen Schiffsoffizier vom 21. Februar 1956 (Verkehrsblatt S. 117) ausgebildet werden,
3. **die Bewerber mindestens 20 Stunden im Monat theoretisch unterrichtet und innerhalb der restlichen Arbeitszeit mindestens 20 Stunden im Monat mit besonderen Arbeiten und Aufgaben im Sinne der unter Nr. 2 aufgeführten Richtlinien unterwiesen werden,**
4. die in § 3 Abs. 2, § 4 Abs. 2 und § 5 Abs. 2 der Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen geforderten Berichtsbücher von den Bewerbern ordnungsgemäß geführt werden,
5. dem Bewerber nach Beendigung der Fahrzeit ein Zeugnis erteilt wird, das Auskunft über Leistungen und Führung gibt und dem Verein zur Förderung des seemännischen

Lotse durch die Speisekarten

ARGENTINIEN

Argentinien ist das Land der Viehzüchter. Jedenfalls hat dieser Wirtschaftszweig, der heute durch die Industrialisierung immer stärker in den Hintergrund gerückt ist, weitgehend die Zusammensetzung der Landesküche bestimmt. So wie die nordamerikanischen Cowboys am abendlichen Lagerfeuer ihr Barbecue brieren, taten es in der argentinischen Pampas die Gauchos. Ihren Rostbraten nannten sie *Assado*.

Wo immer heute in Argentinien auf dem Lande Gäste bewirtet werden, gibt es als Besonderheit *Assado*. Die großen Fleischstücke werden über der Glut gegart und – wenn man ganz rustikal sein will – aus der Hand gegessen. Reichen die Zähne nicht aus, um ein Stück abzubeißen, so wird das Fleisch kurzerhand mit dem Messer vor dem Munde zerschnitten.

Assado in kultivierter Form findet man auch in den Restaurants in den Hafenstädten. Die Fleischportionen sind für unsere Begriffe immer noch gewaltig.

Argentinien ist ein Rotweinland und entsprechend trinkt man auch zum Essen einen feurigen Tropfen.

Ein anderes wichtiges Gericht, das ein Fremder in Argentinien kosten sollte, nennt sich *Puchero*. Die Ähnlichkeit mit unserem Gemüsetopf ist auffallend. Gekochtes Rindfleisch steht dabei im Mittelpunkt. Dazu werden delikat angerichtete, gekochte Möhren, kleine Kürbisse, Knoblauchwürste und verschiedene Kohlsorten gereicht. Alles wird trocken auf der Platte serviert, die Brühe bekommt der Gast nicht zu sehen. Als füllende Beigabe gibt es Süßkartoffeln.

Wer in ein Restaurant kommt, in dem *Tatu* auf der Speisekarte zu finden ist, sollte nicht verfehlen, dies Gericht zu bestellen. Es ist der Braten des in Argentinien lebenden Gürteltiers. Kenner lassen alle anderen Verlockungen beiseite und stürzen sich auf diese Delikatesse. Geschmacklich besteht eine Ähnlichkeit mit Schweinebraten.

Nachwuchses, Bremen, eine Abschrift dieses Zeugnisses übersandt wird.

(2) Für die Anerkennung eines Schiffes als Ausbildungsschiff hat sich der Reeder zu verpflichten und durch Anweisung an die Schiffsleitungen sicherzustellen, daß den Beauftragten des Bundesministers für Verkehr und des Vereins zur Förderung des seemännischen Nachwuchses jederzeit der Zutritt zu den Ausbildungsschiffen gestattet und diesen Beauftragten die Angaben gemacht und die Unterlagen vorgelegt werden, die zur Beurteilung der Ausbildung und ihres Erfolges notwendig sind.

IV.

(1) Die Anerkennung wird auf Antrag vom Bundesminister für Verkehr schriftlich ausgesprochen. Sie kann bei Wegfall der Voraussetzungen widerrufen werden.

(2) Anträge der Reedereien sind an den Bundesminister für Verkehr, Abteilung Seeverkehr, 2 Hamburg 4, Bernhard-Nocht-Straße 78, zu richten. Dem Antrag sind Angaben zu Abschnitt II Nrn. 1 bis 5 und eine Verpflichtungserklärung zu Abschnitt III Abs. 2 beizufügen.

DDG Hansa lud zu einer Gästefahrt auf MS „Birkenfels“ ein



MS „Birkenfels“ — Bauwerft: AG-Weser, Bremen, Länge über alles: 152,23 m, Breite auf Spanten: 20,40 m, Tiefgang auf Sommerfreibord: 12,20 m, Tragfähigkeit: 12 553 t, Geschwindigkeit: 20,5 kn, Hauptantriebsanlage: MAN, Maschinenleistung: 11 200 Pse.

KEHRWIEDER-Leser mit Borderfahrung werden Wertprobefahrten und Gästefahrten nur gemischte Gefühle entgegenbringen können. Das Schiff ist blitznagelneu, völlig rostfrei und endlich, endlich — vielleicht auch noch nicht einmal ganz — vom Werftwholing und -schmutz befreit. Wie wird es sich fahren lassen, wie instandhalten, wie wird es sich auf See benehmen, wie wird man fertig werden mit seinen Aufgaben an Bord? Ist alles schön handysize oder lauern da Knochenarbeit, Schweiß und verflixte Apparaturen, die im entscheidenden Moment versagen? Welcher Art sind die Kameraden oder Vorgesetzten und wie wird man sich mit ihnen und wie werden sich alle zusammen mit dem Schiff vertragen?

Aber jetzt ist keine Zeit, alle die 1000 Fragen zu beantworten, die ein werftneues Schiff an seine Besatzung stellt. Nach der ersten Reise wird man mehr wissen.

Heute um 10.30 Uhr wird ein Sonderzug mit etwa 300 „Badegästen“ alias Quiddjes erwartet. Reeder senior und junior sind an Bord und einige Herren vom Vorstand dazu. Die Gangway ist klar, das Schiff über die Toppen geflaggt, ein Massenaufgebot an Stewards, doppelt so groß wie die ganze Besatzung, steht stand bei kalten Getränken oben an Deck und unten in Luke 3 bei einer mittleren Kümoladung von Reis mit Curry. So an Bord. —

Beim KEHRWIEDER-Reporter lief die Sache anders. Lief so, wie bei allen 300 geladenen Gästen. Rechtzeitig gelangte die Einladung auf den Schreibtisch: „Die DDG Hansa beehrt sich...“, folgen Datum, Uhrzeit, Programm. Ein Blick auf den Terminkalender, es geht.

Im Sonderzug gibt es für die Herren — traditionellerweise nur Herren, keine einzige Dame —, die noch nicht gefrühstückt haben sollten, zunächst eine freundliche Einladung in die beiden Speisewagen. Die Herren scheinen alle Junggesellen zu sein oder schlecht verheiratet, denn nach dem nun einsetzenden Run zu urteilen, hat kaum einer zu Hause gefrühstückt.

Kaum an Bord, empfängt der Gast bei freundlicher Begrüßung Zigarren, Zigaretten und eine Biographie des Schiffes. Das stimmt freundlich. Die „Fahnen“ knattern in steifer Brise, die Sonne scheint manchmal, Möwen kreischen und achtern auf dem Bootsdeck ist die Bar. Wie Trauben bleiben die meisten daran hängen. Andere versuchen, die Brücke zu stürmen. Verbotsschilder halten nicht alle zurück. Wer sich für eine Prominenz hält, stellt sich in der Nock in Positur. Genießt ein völlig neues Badewannen-Kapitänsgefühl.

Fast lautlos beginnt das Ablegemanöver. Es geht gut, aber die hohe, leere Ballastblase bietet zuviel Windfang für den kleinen Heckschlepper. Er bekommt das Schiff nicht stromgerecht, bekommt das Schiff nicht „schlags“, wie es auf der Weser heißt. Aber es handelt sich hier nicht um die Weser, sondern um die Elbe bei Cuxhaven, und es

handelt sich um einen Neubau unter Bremer Flagge. Vielleicht liegt es daran, daß erst das dritte Drehmanöver mit einem zusätzlichen Schlepper gelingt.

Auf der Brücke bekamen dabei manche kältere Füße als der Kapitän, wie der Reeder selbst später offenerherzig bekannte. Die Gäste, in maritimer Schiffermützenaufmachung und Fernglas um den Hals, merkten nichts davon.

Die Reise ging bis in Sicht von Helgoland und wieder zurück ans Steubenhöft. Der Liegestuhl schien für viele das Beste daran, doch die Reise hatte zwei Höhepunkte: Der eine war die Tisch- und Begrüßungsrede des Reeders Konsul H. C. Helms. Sie war eine perfekte Hochseeschau, bremsch, hanseatisch bescheiden, dabei voller Schmunzelauge, und was aktuelle Schiffsfahrtsprobleme betrifft, traf sie in umwerfend überzeugender Weise allen Nägeln auf den Kopf. Es waren Ablader und Spediteure, also seine Kunden, die der weise grand old man charmant mit den härtesten Argumenten überzeugte, um nicht zu sagen einfach umwarf. Auf die Nahostkrise eingehend, erklärte Konsul Helms beispielsweise seinen Kunden: „Solche politischen Krisen irgendwo in der Welt bekommen wir Reeder natürlich immer aus erster Hand. 3 Millionen kostete die DDG Hansa die zehn Tage der Ereignisse in Nahost. Ich habe ein Schiff im Mittelmeer, das für das Rote Meer bestimmt ist. Ich muß es umdirigieren ganz um Afrika umzu, um es in die Mausefalle Rotes Meer hineinzubekommen. Das sind ca. 30 Tage Umweg. So ein Schiff kostet pro Tag 10 000 DM. Da brauchen wir gar nicht lange zu rechnen, damit Sie einsehen, daß ich das nicht alles alleine bezahlen kann. Da müssen Sie schon auch in die Tasche greifen, meine Herren, das sieht ja jeder ein.“ Ähnlich, geradezu mit Adenauersch-genialer Vereinfachung erläuterte er andere Probleme wie zum Beispiel das Containerproblem oder die Automation. Und die Herren bei ihrem Köm und Bier, vor Bergen von Reis mit Curry, unter flaggengeschmückten, aluminiumglänzenden Decksbalken nickten zustimmend zu allem, was der Seniorchef der DDG Hansa ihnen zu sagen hatte. Denn er nahm die härtesten Tatsachen auf eleganteste Weise auf die Hörner, die bestehenden und die auf uns zukommenden, und selbst aus dem kühlfsten kaufmännischen Kalkül waren noch Herztöne herauszuhören.

Der zweite Höhepunkt: Er bestand in dem Eindruck, den das Funktionieren der automatisierten Systeme hinterließ. Die Manöver mit den Maschinentelegrafen, der gleichzeitig die Maschinensteuerung automatisch betätigte, erinnerten in ihrer Leichtigkeit der Befehlsgabe und in ihrer Schnelligkeit der Befolgung an das Gaspedal eines Autos. Derweil stand unten im klimatisierten, schallabgeschirmten Maschinenleitstand der Wachhabende Ingenieur. Wenn nicht seine Augen, scharf Meßinstrumente beobachtend, gewesen wären, hätte er beim Manövrieren unter der unsichtbaren Überschrift „überflüssig“ gestanden. Einmal leuchtete an seinem Pult eine rote Lampe auf, darauf las er Zahlen von einem mit Geisterhand bedruckten Papierstreifen ab, ging mit diesen Zahlen in eine Suchskala ein, sagte „aha“ und drückte auf die Lampe. Sie erlosch. Ein Mensch hatte auf eine Aktion der Automatik reagiert.

Drei Monate lang soll die Anlage nachts noch mit einem Patentinhaber besetzt sein. Später soll sie in der arbeitsfreien Zeit völlig sich selbst überlassen bleiben. Die Automatik meldet die Störungen akustisch und optisch in die Kammer des Wachingenieurs, optisch auch dem Chief und auf die Brücke. Wie die Maschine gefahren wird, ob von der Brücke, vom Maschinenleitstand aus oder konventionell, das bestimmt jeweils die Maschinenleitung den Umständen entsprechend. Auf

der Brücke leuchtet ein Transparent mit der Fahrweise auf. Sie spielt zwar keine wesentliche Rolle oben, aber man weiß Bescheid, ob man es mit Kollegen oder mit Elektronen zu tun hat.

Man wird sehr nachdenklich bei Betrachtung dieser schemenhaft anmutenden Vorgänge. Bestehend ist die Leichtigkeit, mit der die Automatik die Tausende von PS und die komplizierten, ineinander verzahnten technischen Systeme im Griff hat. Wie sagen die Amerikaner? Mit Automation kann ein Schiff gefahren werden wie ein Auto.

Die erste technische Revolution hat von Muskelarbeit befreit, die zweite befreite den Kopf. Und es erweist sich heute schon als Ballast, w o v o n sie befreit. Aber die entscheidende Frage ist, w o z u die Automatik den Menschen befreit.

Schon vor der „Birkenfels“ haben Schiffe diese Frage an Seeleute und Reeder gestellt. Die Automation selbst schweigt dazu; sie ist überfordert, wenn der Mensch sie danach fragen sollte, was das Bestmögliche ist, das er aus ihr machen kann. Der Mensch wird die Antwort selber finden müssen. — Sp —

Vom Kontor aus gesehen

„Die Situation ist da“, würde Konrad Adenauer in makabrer Kürze gesagt haben, wenn er gehört hätte, daß einer der wichtigsten Schiffsfahrtswege der Welt gesperrt worden ist.

Der Suez-Kanal wirft wieder einmal Probleme für die Reedereien auf, deren Schiffe diesen Kanal regelmäßig passieren. Entscheidungen müssen in den Reeder-Kontoren von heute auf morgen gefällt werden, die Geld kosten, viel Geld sogar.

Es ist nicht damit getan, daß der Kapitän des Schiffes im Ostasiendienst sofort neue Order erhält. Die Kalkulatoren in den Reedereien müssen feststellen, welche Kosten für die Umsegelung des Kaps der Guten Hoffnung anfallen. Wie würden solche Rechnungen schematisch aussehen?

Nehmen wir ein Linienfrachtschiff, das regelmäßig die Route nach Fernost befährt: 12 000 t/dw bei einer Reisegeschwindigkeit von rund 17 Knoten. Das Schiff würde auf der Ostasienroute um das Kap etwa 32 Tage benötigen; 11 Tage mehr als auf der Suez-Kanalroute. Für die Verlängerung von 11 Tagen würden Kosten von rund 110 000,— bis 120 000,— D-Mark entstehen, die sich aus folgenden Bestandteilen zusammensetzen:

Die Kosten — Betriebs- und Kapitalkosten — für ein Schiff mit den genannten technischen Daten dürfen wir mit 10 000,— bis 11 000,— DM pro Tag ansetzen. Das Schiff müßte ferner zusätzliche Bunkerplätze bei der Kapumsegelung anlaufen. Dafür muß die Reederei Hafenkosten zahlen. Der Betriebsstoffverbrauch würde für 11 Tage Kosten in Höhe von rund 22 000,— DM verursachen. Die Kosten für die Suez-Kanalpassage sowie Hafengebühren würden gespart. Sie dürften zusammen nur unwesentlich unter den Kosten für den Mehrverbrauch von Betriebsstoffen liegen. Insgesamt würden nach groben Berechnungen die Mehrkosten die angegebene Höhe haben. Nicht berücksichtigt sind mögliche Verlängerung der Reisedauer durch die Verstopfung der Häfen auf der Kaproute. Wie man hört, wurden schon zwei Wochen nach dem Beginn des Suez-Konfliktes die Anzeichen von „congestions“ in Kapstadt gemeldet. Die politische Krise zwingt, wie das einfache Beispiel schon zeigt, den Reeder, innerhalb von 30 oder mehr Tagen über 100 000,— DM mehr einzunehmen, um die gleichen Dienste zu erbringen.

Seemannsbetreuung

... durch Fernsehfilme

über Funk und Fernsehen

Die Deutsche Welle, Köln, BILD-Zeitung und der Verband Deutscher Reeder bildeten schlagartig ein Betreuungsteam, als bekannt wurde, daß deutsche Seeleute durch die Kampfhandlungen im Suez-Kanal eingeschlossen worden waren. Da zu vermuten war, daß die Funkstationen plombiert worden wären, hat oben genanntes Team sich un-

verzüglich dafür eingesetzt, daß unseren Seeleuten über Hörfunk eine Verbindung mit ihren Angehörigen erschlossen werden konnte.

Neben persönlichen Grüßen ließen die Reedereien Mitteilungen an die Schiffe übermitteln. Der Verband Deutscher Reeder ließ folgende Grüße ausstrahlen:

„Die Reeder und alle mit der Seeschifffahrt verbundenen Menschen in der Heimat denken an die Besatzungen der im Krisengebiet des Nahen Ostens befindlichen deutschen Schiffe und hoffen auf eine baldige, glückliche Weiterfahrt.“

So informierte die BILD-Zeitung über die Aktion:

Die Union Handels- und Schifffahrts GmbH & Co. berichtete uns aus Bremerhaven:

Seit fast einem halben Jahr werden an Bord der Schiffe der Union-Partenreederei 16-mm-Filme während der Reise vorgeführt. Diese Filmabende erfreuen sich bei der Besatzung größter Beliebtheit.

Es werden Fernsehkopien vom Nordwestdeutschen Rundfunk, Abt. Fernsehen, sowie Spielfilme von einer Frankfurter Filmverleihfirma gezeigt. Auch haben wir einige Ansicht- und Kulturfilme von deutschen Firmen unentgeltlich erhalten.

Den größten Anklang fanden, nach den ersten Berichten von Bord, die Spielfilme der Verleihfirma (Filme, wo man herzhaft lachen kann – sowie Kriminalfilme). Leider bestandene man die Qualität des Filmmaterials dieser Leihfilme.

Die Schiffe sind entsprechend der Reisedauer mit Filmen für vier Filmabende ausgerüstet, mit einer Spieldauer von je zwei Stunden. Die Vorführungen finden an einem Abend jeder Woche in der Zeit von 20.30 bis 22.30 Uhr statt. Damit auch die Wachen in den Genuß der Filmvorführungen kommen, werden sie am Sonnabend- oder Sonntagnachmittag wiederholt. Viele Besatzungsmitglieder sehen sich dann den Film auch zweimal an.

Die Vorführungen finden in den für diesen Zweck geschaffenen Gemeinschaftsräumen oder in der Offiziers-Messe statt. Teilnehmen dürfen grundsätzlich alle Besatzungsmitglieder. Die Wartung und Vorführung obliegt dem Bordelektriker, dem zur Unterstützung der Funkoffizier zur Seite steht. Der Austausch der Filme wird unserer Fahrt entsprechend monatlich vorgenommen. Hierfür liegt ein zusätzliches Programm in Bremerhaven vor. Im Falle, daß ein Schiff keinen deutschen Hafen anläuft, verbleiben die Filme für eine weitere Reise an Bord und werden auf Wunsch der Besatzung ein weiteres Mal gespielt. Wir versuchen jedoch, einen Austausch der Filme auch in Rotterdam vornehmen zu können. Das Material soll in einem zollverschlossenen Lkw angeliefert werden und die Rücksendung muß durch einen Spediteur erfolgen.

Zolltechnisch gab es am Anfang Schwierigkeiten bei der Aus- und Einfuhr der Filme an der Zollstelle in Bremerhaven. Das Ausfertigen der Nämlichkeitsscheine, das Prüfen des Materials auf Länge, Inhalt und Kennzeichnung brachten lange Wartezeiten mit sich.

und Filmprobefahrt auch bei der Hamburg-Süd

Im Zuge ihrer erweiterten Personalbetreuung beabsichtigt die Hamburg-Süd, in Zusammenarbeit mit dem Studio Hamburg, an Bord ihrer im weltweiten Einsatz verkehrenden Frachtschiffe Fernsehfilme aus der neuesten Produktion vorzuführen. Die Filme sollen während der Seereisen, etwa einmal in der Woche, den Besatzungen – und sofern Passagiere an Bord sind, auch diesen – gezeigt werden.

Um Erfahrungen hinsichtlich Transport und Eignung des Filmmaterials zu gewinnen, wird die Hamburg-Süd zunächst auf einem Schiff ihrer Flotte mit den Fernsehfilmvorführungen beginnen. MS „Cap Verde“ (7950 tdw) ist am Sonnabend, dem 10. Juni 1967, mit einem Projektor, einer Leinwand und sieben abendfüllenden Fernsehfilmen an Bord nach Sydney ausgelaufen.

Nach positivem Abschluß des Versuchs wird die Hamburg-Süd auf einer größeren Anzahl ihrer Schiffe ein derartiges „Bordfernsehen“ einrichten. Es ist dann geplant, die Programme, die sowohl Unterhaltungs- als auch bildende Filme enthalten, zwischen den Schiffen auszutauschen.

Neue Funkbrücke zu den Hamburgern im Bittersee

gr. Hamburg, 7. Juni
Neue Funkbrücke zu den im Suezkanal eingeschlossenen Hamburgern. So lauten! Als Sonderausgabe strahlt die Deutsche Welle auch heute wieder: Grüße und Mitteilungen von Angehörigen aus drei Männer und

Söhne auf den belagerten Hamburger Schiffen im Bittersee eingeschlossen sind. Gestern war die erste Sendung „Grüße aus der Heimat“ für die „Nordwind“ und „Münsterland“.

Grüße aus dem Heimathafen

Die Deutsche Welle jeden Monat über den Suezkanal hinweg und erreicht die Seeleute in aller Welt. Was die Seeleute in der Heimat hören, das hören sie auch auf dem Schiff. Die Deutsche Welle ist ein unverzichtbares Bindeglied zwischen den Angehörigen der Besatzungen und den Angehörigen der Heimathafen. Die Deutsche Welle ist ein unverzichtbares Bindeglied zwischen den Angehörigen der Besatzungen und den Angehörigen der Heimathafen.

Der Krieg in Nahost Funkbrücke zu den eingeschlossenen Schiffen

„An Bord alles wohl!“ Das war die letzte Nachricht aus dem Kanal

gr. Hamburg, 7. Juni
Das ist der letzte Funkbericht eines Hamburger Schiffes aus dem Bittersee im Suezkanal. Der Hamburger Kapitän Gerd Lauer ließ „Nordwind“ an die Reederei in Hamburg funken: „Alles im Bittersee – im Kanal herrscht stiller. An Bord alles wohl.“

Das Schiff befand sich auf der Reise von Djibouti (Äthiopien) nach England, als es in den Kanal-Krieg geriet. An Bord sind 37 Mann.

Reeder Erich Hachgrang zu BILD: „Wir vermuten alles, was wind- und befehlsmäßig über Erfolg.“

Im Bittersee, der den Kanal in beide Hälften teilt, ankert auch ein anderer Hamburger Schiff, die „Münsterland“, der Hapag. Die Reederei hat nur auf Umwegen Klärung. Besatzung überbringt die „Tantalein“ vom Norddeutschen

Augenzeugen an Bord eines britischen Frachters, der ebenfalls im Bittersee eingeschlossen war, berichteten: Deutsche und britische Seeleute haben vielen ägyptischen Soldaten, die halb verdurstet aus der Wüste Sinai den Kanal erreichen, mit ihren Rettungsbooten in ihr Heimatland befördert.

Die Funkstationen der im Kanal liegenden Schiffe sind wahrscheinlich verlegt oder mit strengem Funkverbot belegt.

Die Funkstationen der im Kanal liegenden Schiffe sind wahrscheinlich verlegt oder mit strengem Funkverbot belegt.

Die Funkstationen der im Kanal liegenden Schiffe sind wahrscheinlich verlegt oder mit strengem Funkverbot belegt.

gr. Hamburg, 8. Juni
Zehn Reederverband in Hamburg stand gestern das Telefon nicht still. Nach dem BILD-Anruf „Funkbrücke zu den eingeschlossenen Schiffen“ riefen viele Angehörige beim Reederverband und bei der „Deutschen Welle“, wo sie alle wollten. Inzwischen sind eingeschlossene Männer und Schiffe Nachricht geben.

Die Funkstationen der im Kanal liegenden Schiffe sind wahrscheinlich verlegt oder mit strengem Funkverbot belegt.

Die Funkstationen der im Kanal liegenden Schiffe sind wahrscheinlich verlegt oder mit strengem Funkverbot belegt.

Die Funkstationen der im Kanal liegenden Schiffe sind wahrscheinlich verlegt oder mit strengem Funkverbot belegt.

Seit zehn Tagen im heißen See eingeschlossen Hamburger Frachter können nicht weiter

gr. Hamburg, 14. Juni
Die Hamburg-Amerika-Linie (Hapag) und die Hamburger Reederei wissen noch nicht, wie und wann ihre im Suezkanal eingeschlossenen Schiffe den Kanal wieder verlassen können.

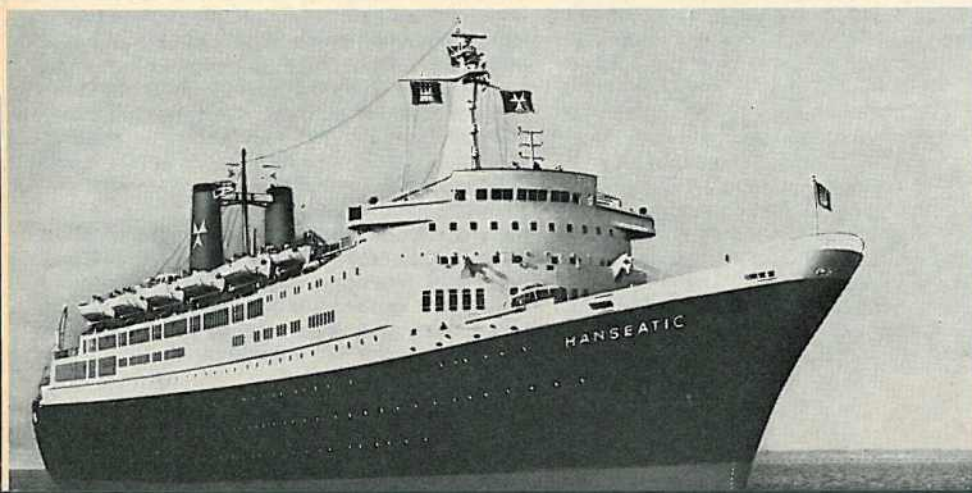
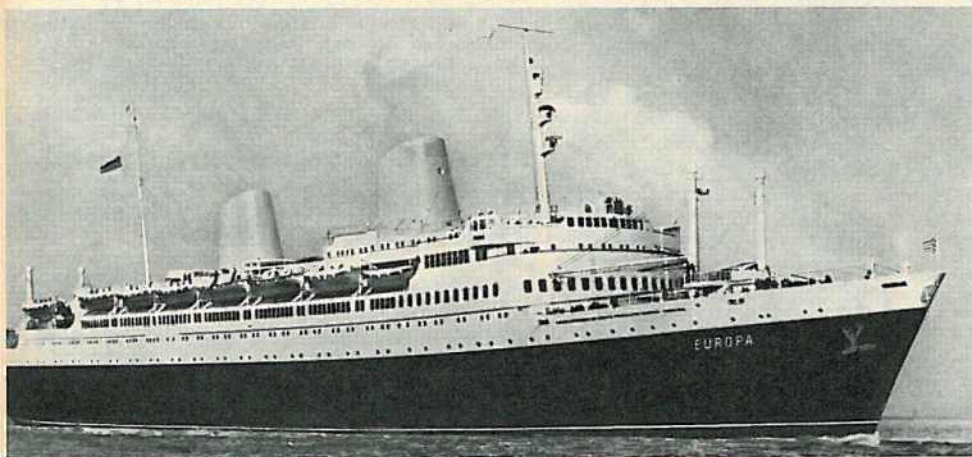
Die Hamburg-Amerika-Linie (Hapag) und die Hamburger Reederei wissen noch nicht, wie und wann ihre im Suezkanal eingeschlossenen Schiffe den Kanal wieder verlassen können.

Die Hamburg-Amerika-Linie (Hapag) und die Hamburger Reederei wissen noch nicht, wie und wann ihre im Suezkanal eingeschlossenen Schiffe den Kanal wieder verlassen können.



Porträt einer Werft — Gesamtansicht der Kieler Howaldtswerke A. G.

Konzertierte Musikdampferaktion



Zwei hanseatische Reedereien, die zu den führenden Unternehmen der internationalen Passagierschifffahrt gehören, haben eine enge Zusammenarbeit beschlossen.

Der Norddeutsche Lloyd und die Deutsche Atlantik Linie werden erstmalig, 1968, ein gemeinsames Jahresprogramm im Liniendienst und für Kreuzfahrten anbieten. Das Resultat: Der gemeinsam herausgebrachte Fahrplan zeigt eine überraschende Vielfältigkeit in den Abfahrtsdaten der größten Ozeanschiffe Deutschlands — TS „Bremen“, TS „Hanseatic“ und MS „Europa“, denen sich 1969 der Neubau TS „Hamburg“ anschließen wird.

Eine entsprechende Grundsatzklärung wurde von beiden Reedereien nach längeren Verhandlungen jetzt in Bremen und Hamburg unterzeichnet und Richard Bertram, Vorstandsmitglied des Norddeutschen Lloyd, und Axel Bitsch-Christensen, Geschäftsführer der Deutschen Atlantik-Linie, an Bord von MS „Europa“ in Bremerhaven anlässlich einer Pressekonferenz bekanntgegeben.

„Die strukturellen Veränderungen im überseeischen Passagierverkehr und die besondere Situation der deutschen Passagierschiffsreedereien machten es mit dem zukünftigen Einsatz von vier großen Passagierschiffen (TS „Bremen“, 32 360 BRT; MS „Europa“, 21 514 BRT; TS „Hanseatic“, 25 300 BRT; und TS „Hamburg“, ca. 23 500 BRT) zu einer Notwendigkeit, alle Möglichkeiten einer Zusammenarbeit zwischen NDL und DAL gewissenhaft zu prüfen“, erklärte Richard Bertram. „Dabei fanden wir viele und gute Gründe, die für ein Zusammengehen sprechen. Gemeinsam werden NDL und DAL:

1. ihren Passagieren ein erweitertes und auf die Kundenwünsche sehr viel besser abgestimmtes Angebot an Seereisen bieten,
2. die Möglichkeiten der Rationalisierung vergrößern, um den Preissteigerungstendenzen entgegenzuwirken.
3. die Erfahrungen beider Unternehmen in den Dienst am Seereisenden stellen,





4. ihre Marktposition im internationalen Wettbewerb verstärken."

Als erstes Ergebnis der Zusammenarbeit Norddeutscher Lloyd und Deutsche Atlantik-Linie präsentierte Bertram den Gemeinschaftsfahrplan 1968 mit 22 Nordatlantikabfahrten ab Europa und 23 ab USA, 28 Kreuzfahrten von New York und Port Everglades (Florida) und 14 europäische Kreuzfahrten.

„Die großen Vorteile des Gemeinschaftsangebotes 1968“, so erläuterte A. Bitsch-Christensen, „sind in der Kontinuität der Atlantikabfahrten sowie der Ausdehnung und Harmonisierung des Kreuzfahrtenangebotes zu sehen.“

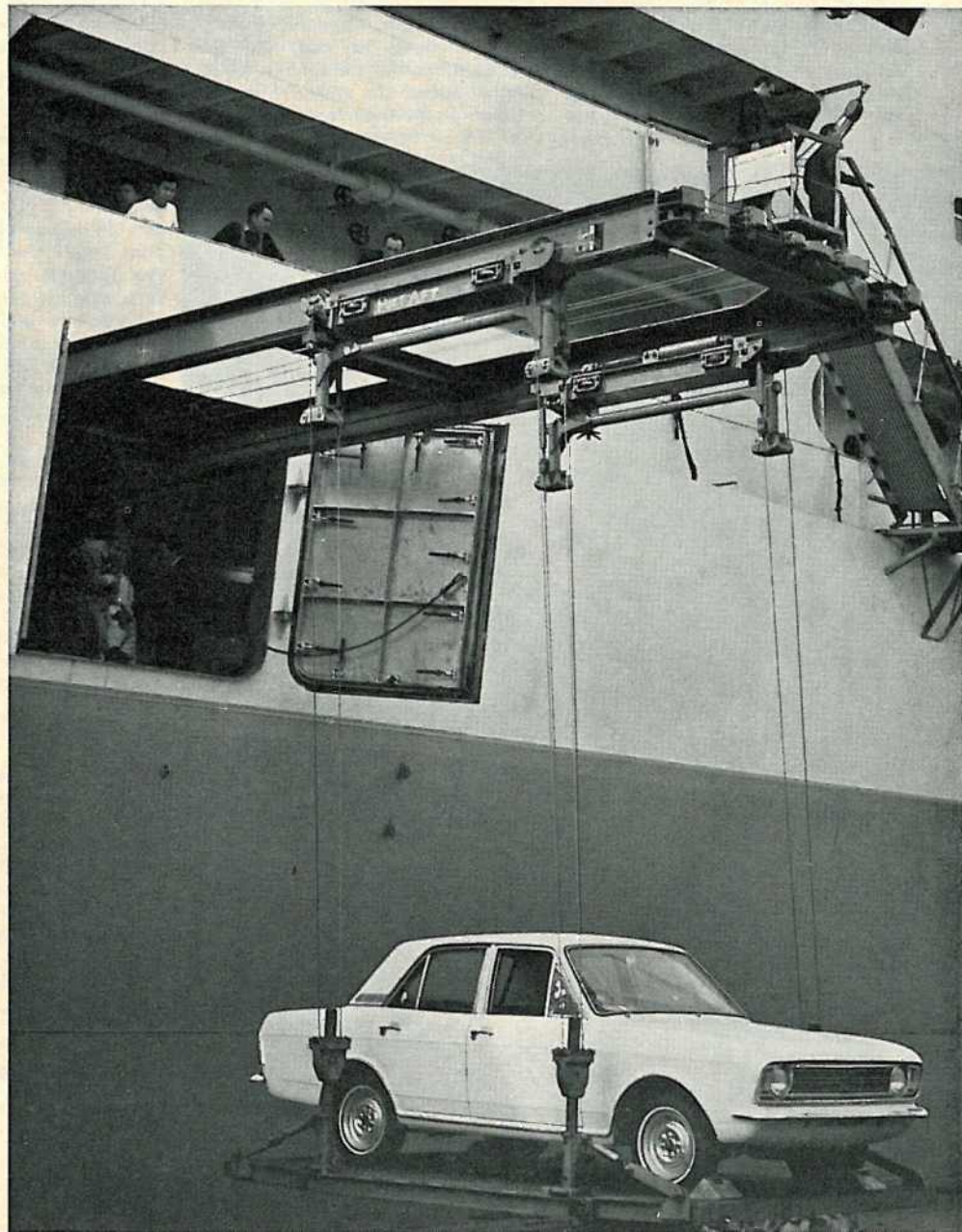
Bei der Planung der Abfahrten 1968 ist ebenfalls bereits berücksichtigt worden, daß im Jahre 1969 mit der Indienstellung des TS „Hamburg“ vier Schiffe im Einsatz sein werden. Damit werden Norddeutscher Lloyd und Deutsche Atlantik-Linie das umfassendste und ausgewogenste Angebot der Nachkriegszeit von Seereisen auf großen deutschen Passagierschiffen vorlegen können.“

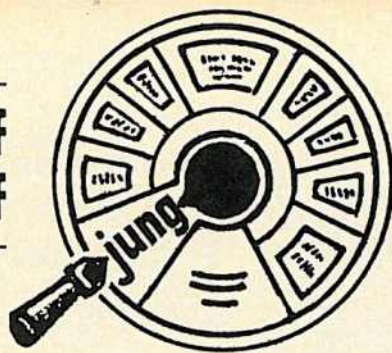
„Es ist beabsichtigt, die Zusammenarbeit, die in dem gemeinsamen Fahrplan ihren Beginn gefunden hat, weiter auszudehnen auf eine gemeinsame Verkaufsorganisation, gemeinsame intensivierte Werbung und auf enge Zusammenarbeit auf den Gebieten der Planung, Reisedurchführung und Verwaltung. Es ist natürlich, daß hier noch viele Einzelfragen zu klären sind.“

Die Sprecher beider Reedereien unterstrichen ihren Optimismus hinsichtlich der Zukunftschancen der deutschen Passagierschiffahrt, die durch das Zusammengehen sich noch erhöht hätten: Der auf den großen deutschen Passagierschiffen gebotene moderne Stil des Seereisens, die vollkommene Verwöhnung und Betreuung der Passagiere durch erstklassigen Service, die exklusive Küche, die internationale Unterhaltung und der Geist der Besatzungen, die sich mit ihrem Schiff identifizieren, werden eine immer höhere Anziehungskraft auf das internationale Reisepublikum ausüben.



Nicht nur containerisierte Ladung trägt dazu bei, die Umschlaggeschwindigkeit zu erhöhen, sondern auch Spezialladegeschirr, wie es zum Beispiel die Ben Line für das Laden und Löschen von Autos benutzt. „Side loader“ werden sie genannt. Sie können bei Bedarf aus den geöffneten Seitenpforten heraus ausgefahren werden; die Hebefähigkeit beträgt zwei Tonnen.





Mädchenerlebnis im Hafen

Von Andrea Lundin

Bleigrau und schmutzig schlagen die Wellen an die Kaianlagen. Dort hebt das Wasser ein paar verfaulte Orangen hoch, hier spült es Kartoffelschalen an, drüben schwimmen Fetzen von Zeitungspapier.

Langsam beginnt es zu dämmern. Die großen Leiber der Schiffe sehen aus, als ob sie mit dem Wasser einwürden. Die gleiche Farbe, dasselbe Grau... Ich habe mich auf einen jener großen runden Steinpflocke gesetzt, an welchen die dicken Schiffstau angebinden werden. Ich warte. Wieder einmal. Wie seit Tagen, Wochen, Monaten... Ich weiß, daß dieses Warten irrsinnig ist. Daß Alexander deswegen nicht früher kommt, weil ich hier sitze. Aber wenn ich die Augen schließe, höre ich noch immer seine Stimme ganz

nahe an meinem Ohr: „Ich komme zurück, Inge. Ich komme zurück und hole dich.“ Vor einem halben Jahr hat er diese Worte gesagt. Vor einem halben Jahr. An dieser Stelle hier am Hafen. Und hier würde ich ihn wiedersehen. Er konnte mich nicht vergessen haben. Er konnte einfach nicht...

Meine Eltern, meine Freunde, meine Verwandten schüttelten entweder teilnahmsvoll den Kopf oder sie lachten mich aus. „Hätte er dir nicht längst geschrieben, wenn er dich noch liebt? Hätte er dich nicht wissen lassen, wie lange es dauern kann, bis du nachkommen kannst?“ Natürlich wußte ich das, aber ich kannte Alexander besser als meine Eltern, besser als meine Freunde, besser als meine Verwandten. Es

war ohne weiteres möglich, daß er eines Tages auf der Landungsbrücke stand und sagte: „Ich wußte, daß du auf mich warten würdest.“

Deshalb saß ich hier. Weil Alexander wissen soll, wie sehr ich ihn liebe. Da sah ich, wie über die Kaianlagen eine Gestalt auf mich zukam. Sie schritt langsam und blieb unter der hohen Bogenlampe einen Augenblick stehen.

Ich kannte ihn. Es war der Mann, der seit vier Tagen meine Einsamkeit am Hafen teilte: ein junger Schiffsoffizier, blond mit guten grauen Augen und einem weichen Mund. Von diesem Mund zog sich eine tiefe Narbe bis zum Kinn herunter. Der Mann war jetzt ganz nahe an mich herangekommen.

„Guten Abend“, sagte er.

„Guten Abend“, erwiderte ich.

Dann bat er mich, wie er es bereits in den vergangenen Tagen getan hatte, mir ein wenig Gesellschaft leisten zu dürfen. Ich muß gestehen, daß mir seine Gegenwart nicht unangenehm war. Er besaß eine zurückhaltende, fast scheue Art. Ich mußte unwillkürlich an Alexander und sein siegesgewisses Lächeln denken. Dieser Mann neben mir war anders. Ganz anders.

„Wir sehen uns heute zum letztenmal“, begann er. „Die ‚Olympia‘ geht morgen in See!“

Ich fühlte plötzlich, daß mir der Abschied von dem Gefährten meiner Einsamkeit ein wenig schwer wurde. „Und wohin fahren Sie?“ fragte ich. „Nach New York. Die übliche Tour. Und dann wieder zurück...“

Nach New York – In New York wollte Alexander bleiben. Er besaß dort weitläufige Verwandte. New York... Wenn dieser junge Offizier an meiner Seite... „Und wie lange werden Sie drüben bleiben?“

„Vier Tage...“

Vier Tage! In vier Tagen mußte es doch möglich sein, die Spur eines Menschen zu finden, der vor einem halben Jahr nach den Staaten gekommen war! Wozu gab es die Einwanderungsbehörden?

„Woran denken Sie?“ fragte er neben mir.

Da sagte ich es ihm. Ich erzählte alles so, wie es tatsächlich war. Daß mir Alexander versprochen hatte, mich nachzuholen. Daß ich von meinen Freunden und Verwandten ausgelacht würde. Aber daß ich unerschütterlich an Alexander und seine Liebe glaubte. Daß ich deswegen hier auf ihn wartete...

Eine Weile blieb es still zwischen uns. Dann fragte der Mann: „Und da möchten Sie wohl gerne, daß ich mit Ihrem Verlobten Verbindung aufnehme?“

„Ich bin nicht verlobt. Ich wollte Alexander nicht an mich binden. Ich glaube, daß man auch ohne Ring treu sein kann... Aber ich wäre glücklich, wenn Sie erfahren könnten, wie es ihm geht...“

Und wieder saß ich auf dem Stein am Hafen und wartete auf den Mann, der mir von einem anderen Nachricht bringen sollte. Bis dann der Tag

kam, an dem ich nicht mehr zu den Schiffen ging. Ich wußte, daß der junge Offizier noch nicht zurück sein konnte. Er würde erst in drei Tagen wiederkommen, und mit ihm die „Olympia“...

An diesem dritten Tag wartete ich wieder im Hafen...

Es dauerte lange, ehe die Passagiere den Dampfer verlassen hatten und die Ladung ausgeladen war. Aber dann kam er. Nicht Alexander, sondern Peter, der Gefährte meiner Einsamkeit.

„Guten Abend“, sagte er.

„Guten Abend“, erwiderte ich. Es war alles wie sonst.

„Ich habe ihn gefunden“, meinte Peter leise. Aber er sah mich dabei nicht an.

„Wen?“

„Ihren Alexander. Er ist in New York. Es geht ihm gut. Er läßt Ihnen sagen. Sie sollen nicht traurig sein. Und...“



Peter zog aus seiner Tasche ein kleines Päckchen hervor. „Und hier habe ich Ihnen etwas mitgeschickt...“

Ich nahm die Schachtel in Empfang. „Und gar keinen Brief dazugegeben?“ fragte ich.

Peter wurde verlegen. „Ach“, meinte er, „wissen Sie, unsere Begegnung ist so schnell verlaufen... Alexander hatte gar keine Zeit mehr, etwas dazu zu schreiben...“

Langsam löste ich den Faden, den um die Schachtel gewickelt war. In ihr lag ein Ring. Ein schmaler, goldener Ring mit einem blauen Stein. „Blau ist die Treue“, sagte Peter. „Sie verdienen diese Farbe...“

Auf einmal konnte ich mich nicht länger beherrschen. Ich fing halblaut zu schluchzen an. All die Sorge, die Kummer, die Verzweiflung der letzten Monate brach aus mir heraus. Ich schluchzte so sehr, daß Peter meinen Kopf an seine Schulter zog und ihn festhielt.

Ich hatte den Brief bekommen. Vor vier Tagen. Und in diesem Brief schrieb mir Alexander, daß er sich mit einer jungen Amerikanerin verheiratet hätte und ich mich nicht auch schon längst über seine Abwesenheit hinwegtrösten hätte. Ich sollte nicht böse auf ihn sein... Vor mir aber stand der Mann, der selbst in New York den Ring gekauft hatte. Einen Ring, den er mir im Namen eines anderen gab.

Ich sitze heute noch auf jenem großen, runden Steinpflock, an dem die Schiffstau angebinden werden. Und wieder warte ich auf einen Mann – auf meinen Mann. Aber ich bin nur dann am Hafen, wenn die „Olympia“ kommt.

Wir dachten, daß sie unseren Lesern auch gefällt.

Foto: Ullmann



Ein Leichtmatrose schrieb für KEHRWIEDER:

Schwertgutfrachter fuhr als Vermessungsschiff

Die DDG „Hansa“ hatte Ladung für eine Reise bekommen, auf der das Schiff einen neuen Fahrwasserweg finden sollte. MS „Neuenfels“ sollte Schwergutteile nach Saudiarabien für einen Staudamm bringen. Der Hafen hat den Namen Gizan und liegt zwischen Saudiarabien und dem Jemen. Der Hafen hat zwar eine Einfahrt vom Jemen her, die aber für uns nicht passierbar war, da sich der Jemen im Konflikt mit Saudiarabien befand.

Laut Seekarte war es also noch unbekanntes Fahrwasser zwischen den Inseln Fassin und Saudiarabien. Als Erleichterung für die Tiefenvermessung bekamen wir ein Motorboot mit Echolot an Bord. Diese wurde eingesetzt, als wir mit der Seekarte nicht mehr navigieren konnten. An diesem Punkt wurde eine Radaronne gelegt, die von unseren Ingenieuren gebaut worden war. Aus Sicherheitsgründen blieben wir dort

über Nacht liegen, um am nächsten Tag die Strecke von 80 Meilen an einem Tag bewältigen zu können. Das war nötig, da auf dieser Strecke felsiger Grund war und keine Ankermöglichkeit bestand. Da wir leichtgehende See hatten, konnten wir das flache Motorboot nicht aussetzen, weil das Echolot nicht genau genug anzeigte.

Nun waren wir also auf unser eigenes Schiff angewiesen. Es wurden gleich mehrere Leute für die Wachen eingeteilt, die Ausguck im Mast, auf dem Peildeck und auf der Back hatten. Sie hatten besonders auf Wasserverfärbungen und Klippen zu achten.

So wurde bei langsamer Fahrt eine neue Seestraße gefunden, aufgezeichnet und international anerkannt.

Ihr Leichtmatrose
Thomas Ungereit



Foto: Conti-Press

„Die Welt“ berichtete am 30. Mai 1967:

Junge Kapitäne im Rathaus

Senator Kern händigte gestern im Rathaus 24 Absolventen der Hamburger Seefahrtsschule die A-6-Patente für Kapitäne auf großer Fahrt aus. In seiner Ansprache wies er auf die großen technologischen Veränderungen hin, die sich gegenwärtig im Warenverkehr vollziehen und von denen auch Schiff und Schiffsführung betroffen werden. „Immer mehr“, sagte Kern, „tritt das individuelle Schiff mit seiner individuellen Gestaltung und Linienführung zurück hinter genormten und einzig nach pragmatischen Gründen der Rentabilität ausgestalteten Transportfahrzeugen.“

Nautisches Können und Beherrschung des seemännischen Handwerkszeuges genügen nach den Worten des Senators heute nicht mehr, um ein Schiff zu führen: „Auch das Schiff der Zukunft ist nicht nur eine nautische Einheit; es ist auch eine betriebswirtschaftliche Größe, ein für die Zeit der Reise völlig auf sich gestellter Betrieb, der selbst unter schwierigsten Bedingungen zuverlässig funktionieren muß. Das setzt voraus, daß der Chef dieses Betriebes, der Kapitän, und

sein Führungsstab nicht nur die sachlichen Dinge wie Maschine, Schiffskörper, Gerät und Ladung im Auge haben müssen, sondern mindestens im gleichen Maße die personellen. Schiffsführung ist auch Menschenführung.“

Senator Kern schloß seine Ansprache mit den Worten: „Es hängt ganz wesentlich von Ihnen ab, ob die deutsche Handelsflotte sich bei der auf uns zukommenden technologischen Veränderung im Transportwesen wird behaupten können. Was an romantischer Erfüllung im Seemannsberuf verloren geht, wird durch die Freude an nüchterner, auf äußerste Präzision und Perfektion abgestellter Arbeit ersetzt.“

Die neuen Kapitäne sind: Winfried Andersen, Dietrich Beck, Gert Dzeick, Klaus Esau, Jürgen Gericke, Claus Grambow, Niels Held, Dietrich Ihms, Jens Jensen, Friedrich Kaufmann, Enno Kramer, Rolf Kronbügel, Peter Lunau, Joachim Meyer, Jürgen Reichard, Marquard Schöttler, Klaus Schütt, Ingo Schulz, Friedrich Seefeld, Jürgen Weiß, Horst Wild, Björn Moritz, Uwe Imbeck und Karl-Heinz Willmann.

Rangliste der deutschen und internationalen Schlager im Monat Juni 1967

1 Puppent On A String

Herzlichen Glückwunsch! „Wie ein Wiedehopf im Mai“, so lautet die deutsche Übersetzung, hat sich mit Sandie Shaw auf der internationalen Sprossenleiter noch tapfer oben gehalten. Dann wollen wir also auf ein fröhliches weiteres Gipfelhüpfen der Unbeschuten hoffen. Die Hillside war jedenfalls kein Hindernislauf, sondern nur eine Bestätigung der Grand-Prix-Siegerin. (In England und Österreich ebenfalls der Top-Hit.)

2 Schiwago-Melodie (Lara's Theme)

Der russische Nobelpreisträger Boris Pasternak hätte es sich wohl nicht träumen lassen, daß sein internationaler Bestseller „Dr. Schiwago“, seine tragische Arztgeschichte, noch einmal in anderer Version durch die ganze Welt gehen würde, nämlich als Melodie, die bei jung und alt durch Mark und Bein geht — sogar die Spitze der Hit-Parade ansteuert. (Oder liegt es vielleicht an der schönen Lara, die die Herzen im Sturm erobert...)

3 Let's Spend The Night Together

Die Ferien-Ausruh-Urlaubs-Reise- und Camping-Zeit gibt diesem Schlager erneut Chancen, oben zu bleiben (einen Sommer lang!). The Rolling Stones, die wieder einmal großes Glück mit ihrem guten Titel hatten,

liegen mit diesem erfolgreichen Hit in den USA und in Deutschland noch in der Gunst der Günstlinge. Klingt ja auch zu schön!

4 Inch' Allah

In Belgien durch Prinzessin Paola zum „Hofsänger“ an allen Fürstenhäusern avanciert, wurde der schmächtige Sizilianer Salvatore Adamo nun durch diesen Song auch noch fromm, oder besser gesagt: wie ein Müsliman Allah ergeben! Denn dieser zwar recht romantisch klingende Ausspruch, der aber so gar nicht in den Rummel einer Hit-Parade paßt, heißt bei den gläubigen Orientalen und Mohammedanern soviel wie bei uns: „So Gott will!“ (In Belgien Nr. 1)

5 Funny Familiars Forgotten Feelings

Tom Jones, Amerikas Schlagerliebling, verzapft hier schon some funny things, wenn er über eine gefühllose, total verrückte Familie singt. Aber so etwas kommt schließlich in den besten Familien vor — zu Wasser und zu Lande —. Und wenn der Sommer heiß bleibt, kommt es bei manchen eben auch vom Sonnenstich. Na, denn — Cheerio!

Mit herzlichen Grüßen bis zum nächsten Mal! Ihre Magdalena Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge by Musikmarkt und Public Relations)

1. Offizier sprang in Vertretung des Kapitäns in voller Uniform in den Swimmingpool

Im Februar 1966 lag unser MS „Talana“ auf ihrer Jungferreise in Daressalaam. Das große Ereignis der Fußballweltmeisterschaft in England lag vor uns. Kapitän E. König schloß mit dem Pater der Seemannsmission in Daressalaam folgende Wette ab: Sollte England Fußballweltmeister werden, so wollte Kapitän König in voller Uniform in den Swimmingpool der Seemannsmission springen, wenn die „Talana“ das nächste Mal in Daressalaam sei. Umgekehrt sollte der Pater ins Bassin springen, sollte Deutschland Weltmeister werden. Als die „Talana“ nun Anfang Oktober 1966 wieder in Daressalaam war, kam Pater Taylor als einer der ersten an Bord, um die Einlösung der Wertschuld zu fordern. Aber Kapitän König hatte inzwischen Urlaub genommen und war nicht mehr an Bord. Unser 1. Offizier E. Holm war jedoch

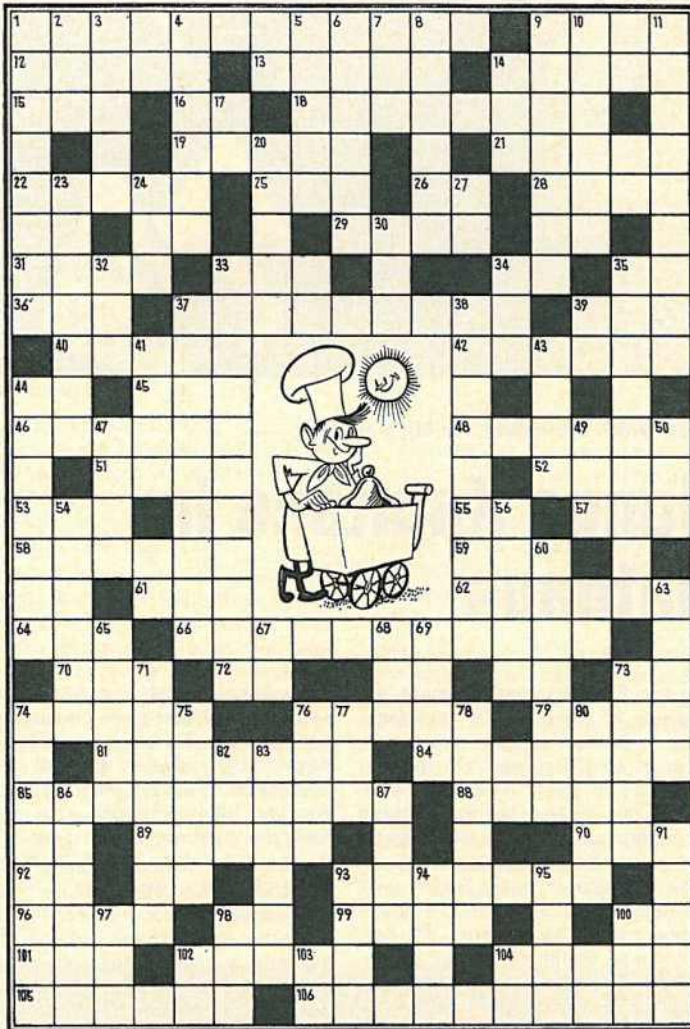
sofort bereit einzuspringen, und die Wertschuld einzulösen. Er sprang in voller Uniform ins Wasser.

Aus „Drei-Flaggen-Post“

Auto contra Schiff

„Kehrwieder“ berichtete über die seltsame Wettfahrt zwischen einem serienmäßigen Zwei-Liter-Auto und der 37 640 BRT großen „Windsor Castle“. Diese Fahrt wurde von dem Auto gewonnen. Die beiden Fahrer erwarteten ihren Gegner schon beim Festmachen in Southampton. Sie waren auf ihrer rund 16 000 km langen Fahrt 1 1/2 Stunden eher am Ziel. Auf ihrer Fahrt von Kapstadt entlang der afrikanischen Ostküste mußten die beiden Rennfahrer unter anderem 37 Reifenpannen beheben, 24 neue Reifen aufziehen sowie zwei Keilriemen und zwei Batterien ersetzen. In Sussex hielt sie außerdem eine Polizeistreife an, weil ihr Nummernschild verschmutzt war.

Unser Kreuzworträtsel



Wer möchte noch ein Zweiundachtzig?

Waagrecht: 1. Vereinbarung zwischen Gewerkschaften und Unternehmern, 9. Gepränge, 12. Hafenstadt in Israel, 13. Edelsteingewicht, 14. Unterschied der beiden Seiten eines Kontos, 15. Zahlwort, 16. chemisches Zeichen für Kalzium, 18. Türvorhang, 19. Gewebe mit krauser Oberfläche, 21. Stadt in der Schweiz, 22. Frauennamen, 25. Segelkommando, 26. Abkürzung für Summa, 28. bergmännisch: festgelegte Fördermenge, 29. gefällig, freundlich, 31. im Islam: Glaube, 33. Wappenvogel, 36. holländisch: eins, 37. ergibt mit Luft gemischt die Schlagwetter, 39. orientalischer Männername, 40. Anlage, Wesen, 42. umgangssprachlich und scherzhaft: Körper, 45. Abkürzung für absolute Atmosphäre, 46. Körperorgane, 48. Titel spanischer Prinzen, 51. nicht kurz, 52. schal, reizlos, 53. Badeort in Belgien, 55. englisch: nein, 57. japanische Münze, 58. Fahrrad für zwei Personen, 59. Papagei, 61. Europäer, 62. Männername, 64. Vorgebirge, 66. giftiger, staudiger Rachenblütler, 70. ausgestorb. Riesenvogel Neuseelands, 72. chemisches Zeichen für Titan, 74. kleines Boot, 76. Nebenfluß der Donau, 79. Mittelmeerinsel, 81. französische Buchdruckerfamilie, 84. chemischer Grundstoff, 85. militärisch grünen, 88. juristischer Beamter, 89. baltischer Staat in der Landessprache, 90. Kraftfahrzeugzeichen von Starnberg, 92. Abkürzung für Anno Domini, 93. römische Handwerks-göttin, 96. tatsächlich, wirklich, 99. ägyptischer Sonnengott, 101. französisch: Schrei, 102. deutscher Dichter, 104. Kurzwort (Kurzwort), 105. Wartezeit, Sperrfrist, 106. nachsehen, ausbessern.

Senkrecht: 1. Krankenbehandlung, 2. schlangenförmiger Speisefisch, 3. Gewehr mit gezogenem Lauf, 4. flammender Leuchtungskörper, 5. schwarzes Pferd, 6. die heiße Erdzone, 7. selten, 8. Bescheinigung, 9. Scharotzer, 10. Insel vor der Küste Südwestfrankreichs, 11. gewerkschaftseigene Reisegesellschaft, 14. englisch: Meer, 17. Flächenmaß, 20. Stadt in Ungarn, 23. Ablehnung, Richtigstellung, 24. Kraftfahrzeugzeichen von Landau, Isar, 27. Abkürzung für Altes Testament, 30. unbestimmter Artikel, 32. Sammlung von Sprüchen, 33. Anordnung, 34. Handelsbrauch, 35. ausrauben, alles wegnehmen, 37. Name einer gewerkschaftseigenen Büchergilde, 38. Besitzer v. Anteilscheinen, 41. Gewicht der Verpackung, 43. seemännische Vorrichtung zum Verkürzen eines Segels, 44. schlechter Tabak in der Umgangssprache, 47. Schwung, Begeisterung, 49. Tierleiche, 50. engl.: zehnte, 54. mittelamerikanische Republik, 56. Gottesurteil, 60. Abwehrzauber, Schutzmünze, 63. Vorsteher einer Fakultät, 65. Geliebte Karls VII. von Frankreich, 67. Faultier, 68. afrikanischer Strom, 69. unterster Längsträger am Schiff, 71. gegenwärtig, wichtig, 73. Untergattung, 74. Name einer Schachtanlage in Gelsenkirchen, 75. Wundabsonderung, 76. Kreuzesinschrift, 77. Schiffsseite, 78. Kletterglieder der Pflanzen, 80. Hauptstadt von Tibet, 82. Gefrorenes, 83. naß machen, befeuchten, 86. antike Schildbürgerstadt, 87. französisch: Nacht, 91. Edelgas, 93. südamerikanisches Getränk, 94. Tonzeichen, 95. Recht, einen Beschluß durch Einspruch unwirksam zu machen, 97. Lied, Melodie (französisch), 98. metallhaltiges Gestein, 100. englisch: eins, 103. Anrede für wort.

Was bedeutet eigentlich „Kaffee“?

Das Wort „Kaffee“ kommt von dem arabischen Wort „qahwa“ und wurde ursprünglich für die Weine verwendet. Genauer gesagt heißt es „Trank aus Beeren“. Als dann Mohammed das Weintrinken verbot, führte sich der Kaffee ein. Die Bezeichnung übertrug sich auf das neue Getränk. Ober das türkische „qahvé“ entwickelte sich in Frankreich der „café“, im Englischen der „coffee“ und in Deutschland der „Kaffee“.



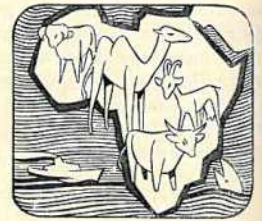
Wo gibt es Sturmvögel?

Nur wer den Pazifischen Ozean befährt, kennt die Sturmvögel. Stundenlang umkreisen sie die großen Schiffe. Ohne Flügelschlag ziehen sie ihre Kreise. Auf bestimmten Inseln legt das Weibchen nur ein Ei ab. Nach 55 Tagen schlüpft das Junge aus und bleibt dann noch 72 Tage im Nest, bevor es sich der Luft über dem Meer anvertraut. Von Australien bis Alaska dehnt sich die Zugstraße aus. Das Meer bietet die Nahrung.



Wußten Sie schon ...?

... daß es in der Sudanesischen Republik in Afrika einen „Tierminister“ gibt? Seine Bedeutung wird jedem klar, wenn er hört, daß auf die zehn Millionen Einwohner 22 Millionen Kamele, Rinder, Ziegen und Schafe kommen. Zu seinen wichtigsten Aufgaben gehört die Wasserbewirtschaftung für die Tiere.



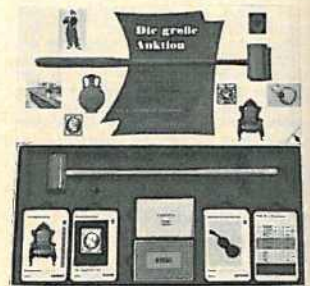
Unser Freizeittip

Schach und Skat sind gut wie alles Altbewährte und erfreuen sich großer Beliebtheit als Zeitvertreiber. Ihr besonderer Reiz liegt wohl darin, daß nicht allein das unzuverlässige Glück entscheidet, sondern daß dabei auch die eigene Köpchen zum Zuge kommt. Was das anbelangt, hat sich inzwischen die Spielzeugindustrie viel Neues und Reizvolles einfallen lassen. Aus der Fülle des Angebots eines außerordentlich gut sortierten Katalogs der „Ravensburger Spiele“ gibt KEHRWIEDER zwei Beispiele, die sich besonders zum Freizeitgebrauch eignen dürften.



Paßwort

Ein anregendes Wörter-Ratespiel nach einer erfolgreichen Fernsehsendung. Zwei Parteien spielen gegeneinander. Einer sagt das Hinweiswort, ein anderer muß das dazugehörige Paßwort finden. Das aber steht — für die übrigen nicht sichtbar — auf einem Kartonstreifen, der in einem Kartenhalter mit Sehschlitz steckt. Hier zeigt es sich, wer gut kombinieren kann! Wer das Paßwort errät, gewinnt die Punktzahl, die der Pfeil anzeigt.



Die große Auktion

Zum ersten — zum zweiten — zum dritten ...! Hier darf jeder einmal mit einer echten Versteigerungshammer die Auktionen leiten. Kostbare Gemälde, Briefmarken, alte Musikinstrumente und Kunstgegenstände werden meistbietend versteigert. Doch erst, wenn man bezahlt hat, erfährt man, ob das eingehandelte Prunkstück auch wirklich echt, beschädigt oder gar eine Fälschung ist! Der Besitzer der wertvollsten Sammlung ist der Gewinner.

Das Gesamtverzeichnis, auch für Hobby und Spielbücher, kann angefordert werden beim **Otto Maier Verlag in 798 Ravensburg.**



Klar bei Schmunzelaugen

Zweimal Betriebsklima

Ein englischer und ein sowjetischer Arbeiter streiten über das Thema Arbeiterdemokratie. Erzählt der Engländer: „Bei uns kommt es vor, daß der Fabrikbesitzer einen von uns von der Arbeit wegholt, mit ihm ins Restaurant fährt und ihn später ins Hotel oder zu sich nach Haus mitnimmt. Am nächsten Morgen bringt er ihn dann wieder mit seinem Auto in die Fabrik. Ist dir das schon einmal mit einem eurer Direktoren passiert?“ fragt der Engländer den Sowjetrussen. „Mir nicht“, erwidert dieser, „aber meiner Schwester.“

Paßt – paßt nicht

Göppingen – Schneidermeister Müller bestellte beim Tischler einen besonders großen Schrank. Gewissenhaft nahm der Tischler auf Treppen und Gängen des Bestellers Maß, damit der große Schrank auch gut und ohne Beschädigung in die Schneiderwerkstatt gebracht werden konnte. Als der Schrank dann abgeliefert werden sollte – ging er nicht zur Tischlerei heraus.

In der Schweiz ...

Bei der Indienststellung eines neuen Feuerwehrlöschzuges in Wattwil in der Schweiz sagte einer der Gemeinderäte: „Möge es dem Feuerlöschzug so ergehen, wie den älteren Mädchen in unserer Gemeinde: Stets bereit und nie gefragt!“ Als der Gemeinderat später in sein Auto stieg, stellte er fest, daß aus allen Reifen die Luft ausgelassen war. An der Windschutzscheibe steckte ein Zettel: Stets bereit, wenn auch nicht gefragt!



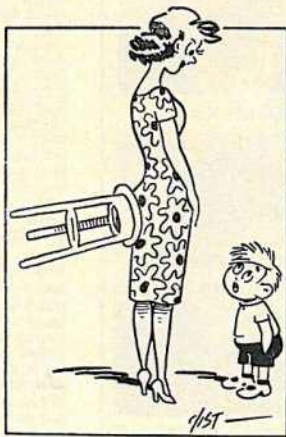
Mißverständnis

... diesmal sind es aber Ameisen, Fräulein Ruth!

Konstant tot

Das Berufungsgericht in Jönköping (Schweden) erhielt eine Zeugenvorladung mit dem postalischen Vermerk „Adressat verstorben“ zurück. Aus Versehen wurde die Vorladung ein zweites Mal verschickt. Diesmal hieß die Rücksendung: „Adressat noch immer tot!“

„Hallo“, schrie Frau Knollenzeh in den Hörer, „ist dort die Kriminalpolizei?“ – „Ja, was können wir für Sie tun?“ – „Ich wollte Ihnen bloß mitteilen“, informierte da Frau Knollenzeh den Beamten am Fernsprecher, „daß Sie meinen Mann nicht mehr zu suchen brauchen. Ich habe ihn selbst gefunden. Er hat vergessen, seinen Mantel auszuziehen, und ich habe ihn deshalb versehentlich in den Kleiderschrank gehängt!“



„Mutti, hast du nicht meinen Kaugummi gesehen?“

„Mein lieber Graf Bobby“, erzählte die Baronin von Schreckenstein, „heute las ich in der Zeitung, daß in New York ein Mann zu Gefängnis verurteilt wurde, weil er drei Frauen hatte!“ – „Gnädige Frau“, erkundigte sich da Graf Bobby spontan, „ist das als Strafe oder als Urlaub zu betrachten?“

„Flaschengrün behauptet, er habe in drei Wochen fließend Französisch sprechen gelernt!“ – „Das verstehe ich nicht!“ – „Ja, die Franzosen auch nicht!“

„Paul, ich habe immer gedacht, du machst einen großen Ziehschein, und jetzt zeigt es sich, daß du gar nichts besitzt!“ – „Aber Paulinchen, ich habe dir doch immer gesagt, du bist mein Alles!“



„Ihr Herz schlägt ganz unregelmäßig – Sie trinken wohl?“
„Ja, Herr Doktor, aber ganz regelmäßig!“

„Paul“, kommt die junge Ehefrau strahlend nach Hause, „mir hat die Handleserin heute geweissagt, daß ich sieben Kinder bekomme!“ – „Komisch, Pauline“, kratzt sich da Paul nachdenklich am Hinterkopf, „und mir hat sie gesagt, ich bekäme nur sechs!“

Geheimnis...: „Was erlauben Sie sich, Herr Lustig“, tobte Federmann, „Sie haben überall erzählt, ich wäre ein Idiot!“ – „Entschuldigen Sie, Herr Federmann“, antwortete da Lustig ganz ernst, „aber ich wußte wirklich nicht, daß Sie daraus ein Geheimnis machen wollen!“

Klawuttke wurde zum Leichtmatrosen befördert. Klawuttke gab eine Runde aus, und dann sagte er markig zu seinen Kameraden: „Ich bin zwar heute zum Leichtmatrosen befördert worden, aber ich verspreche euch, daß ich der schlichte und einfache Mann bleiben werde, der ich schon immer war!“

„Frau Finkenrost“, schwärmte der zukünftige Schwiegersohn, „Ihre Tochter hat ein wundervolles blondes Haar und schöne blaue Augen!“ „Und wie finden Sie ihren Mund?“ – „Ach, den finde ich sogar im Dunklen...“

„Stimmt es, daß du wieder durchs Examen gefallen bist?“ – „Ja, stell dir vor, diese Idioten haben mir doch genau dieselben blöden Fragen wie vor einem Jahr gestellt!“

„Paul, denke dir, als Mama über den Ärmelkanal fuhr, brach die Schraube!“ – „Pauline, du sagtest doch neulich, sie würde nie seekrank!“

Ganz außer Atem und aufgelöst kam Zickfett auf die Polizeiwache: „Herr Wachtmeister, meine Schwiegermutter hat sich aufgehängt!“ – „Haben Sie den Strick gleich abgeschnitten und Ihre Schwiegermutter abgenommen?“ – „Nein“, schlug da Zickfett die Hände überm Kopf zusammen, „denn sie war ja noch lebendig...“

„Fritzchen, hast du deinem Bruder einen Teil deines Apfels gegeben!“ „Ja, Opa!“ – „Und welchen Teil hast du ihm denn gegeben?“ – „Die Kerne, Opa, weil er diese einpflanzen kann und dann ganze Wagenladungen von Äpfeln bekommt!“

Eine junge Henne wird von einem Auto überfahren. Als das Auto schon längst wieder in der Ferne entschwunden war, erwachte die Henne wieder, schüttelte ihr Gefieder und sagte nun: „Nein, das war aber wirklich ein etwas stürmischer Hahn!“

Stilblüten aus Schüleraufsätzen

„Der tapfere, mächtige König zog mit seinen treuen Krieger in das ferne Land, wo er beinahe zehn Jahre wie ein Löwe kämpfte. Seine Gemahlin aber weinte vor lauter Sehnsucht nach ihm Tag für Tag und gebar vor Heimweh nach ihm jedes Jahr einen jungen, strammen Prinzen!“

„Mit ungewöhnlichem Prunk und Jubel wurde die Hochzeit gefeiert. Viele Diener begleiteten das junge Paar in das reich geschmückte Brautgemach und zogen sich dann diskret zurück. Dort sang Lohengrin so wunderbar, daß Elsa jede Neugier vergaß. Als Lohengrin lange gesungen hatte, konnte sich doch die Braut nicht mehr länger bezwingen und fragte ihn trotz des Verbots flehentlich, welchen Geschlechts er sei!“

„So herrlich und hehr das Leben der Jungfrau von Orleans auch war, war es doch kein volles Glück. Alle Wonen einer Jungfrau blieben ihrem heldischen Dasein versagt, nie durfte sie ein geliebtes Kind an die glückliche Mutterbrust drücken, und nie durfte sie einem geliebten Manne angehören!“



Ohne Worte



Seefahrtsschule Lübeck

Am 15. Juni 1967 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:

Klaus Boehe, Uwe Bunsen, Rainer Frase, Holger Funck, Enno Gönitz, Manfred Goese, Lothar Grigunn, Knud-Helmut Grubbe, Hans-Eckehard Harder, Rolf Heinsen, Udo Hintze, Peter Hopp, Franz Kopp, Hermann Levin, Heinrich rane, Harald Schmüser, Michael Schulze, Erwin Schwarz, Möller, Gerhard Nagel, Henning Papenhagen, Jörg Schaff-Gerd Sparfeld, Peter Sternke, Henning Wulff.

Am 14. Juni 1967 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:

„D“-Klasse
Rolf Bieher, Ingo Ehler, Rainer Faust, Wolfram Jäkel, Dirk Langhinrichs, Manfred Müller, Walter Niese, Siegfried Peisker, Joh. Pfefferle, Ingo Romig, Eckard Sanft, Heiko Schulz.

„E“-Klasse
Alexander Boldt, Peter Bradhering, Hans-Rudolf Hetzel, Uwe Leetz, Klaus Lorenz, Adolf Lorenzen, Wolfgang Lucht, Horst Mantel, Helmut Menges, Bernd Röwe, Dietrich Samhammer, Strelthardt Schorn, Rainer Stechert, Jürgen Weigert, Werner Wicht.

Am 16. Juni 1967 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren:

Horst Augat, Heinrich Bartsch, Uwe Beth, Karl Dimsat, Heinrich Doose, Björn Dreyer, Markus Eberhardt, Ulrich Engelhardt, Frank Grohner, Günter Hartmann, Otto Hinz, Rüdiger Kückenmeister, Peter Krüger, Ernst Labuj, Heinz Lohf, Fritz Lüdecke, Dieter Stengel, Jens Thorn, Volker Todt, Peter Wulff.

Am 10. Juni 1967 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann in kleiner Hochseefischerei (B 2) in Eckernförde folgende Herren:

Uwe Ambrosius, Heinz-Jürgen Böhnke, Günther Dagott, Uwe Hamann, Karl-Heinz Jacobsen, Friedrich Jarchau, Karl Jarchau, Peter Jarchau, Heinz-Wilh. Jensen, Dieter Köhn, Rudolf Lieb, Klaus Nagel, Roland Nebelung, Karl-Heinz Rabe, Hans Schuldt, Bertus Smeink, Wolfg. Tantzsch, Reiner Westphal, Klaus Woldmann.

Seefahrtsschule Hamburg

Am 18. Mai 1967 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:

Dieter Braun, Redlef Cornelius, Gustav-Adolf Domke, Dietmar Duda, Gerhard Rudolf Fiedler, Gunter Hildbrand, Hans Kutsch, Rudolf Lerche Ernst-Dieter Lochinger, Jobst Peter Lüttmann, Frank Müller, Eberhard Ortman, Arrien Peters, Peter Schmidt, Jürgen Stemple, Jan Thiel und Jürgen Wienbeck.

Seefahrtsschule Bremerhaven

Am 14. Juni 1967 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:

Hans Albers, Peter Albrecht, Hans-Peter Bayer, Konrad Bechtold, Robert Bigga, Hans-Werner Bremauer, Jürgen Brettin, Peter Dittrich, Helmut Grabowski, Klaus Peter Gröschel, Armin Hasenbein, Peter Henßel, Günter Hubl, Heinz Malchow, Diedrich Meyer, Friedrich Möller, Klaus Plate, Horst Seib, Jürgen Sperber, Volker Spieker, Hans-Gustav Suhr, Rolf Zerressen.

Aufgrund seiner ausgezeichneten Leistungen erhielt Herr Klaus Plate von der Industrie- und Handelskammer eine Buch-Prämie.

Am 3. Juni 1967 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann in kleiner Hochseefischerei (B 2) folgende Herren:

Peter Berger, Walter Büker, Joachim Ehlers, Helmut Gamradt, Walter Gerdes, Werner Golz, Helmut Grotheer, Klaus Grunert, Gerhard Hellwig, Walter Katarus, Hermann Kiss, Jürgen Klotzin, Kingsley Kormey, Bruno Matz, Manfred Mehlich, Heinrich Neddermann, Georg Neelann, Wolfgang Sandhop, Bernhard Siegmund, Helmut Stelljes, Karl Szabowski, Balthasar Weimann, Albertus Wiendstried.

Die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) bestand Herr Michael Klotzbach.

Außerdem erhielten die Herren Hellwig und Weimann das Befähigungszeugnis A 2 zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt.

Seefahrtsschule Bremen

Außenlehrgang Windheim (Weser)

Am 1. Juni 1967 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann in kleiner Hochseefischerei (B 2) und zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren:

Peter Christensen, Georg Janssen, Bernd Kießling, Heinz Lemmes, Jürgen Lewerenz, Karl-Heinz Lindemann, Hans-Dieter Müschen, Norbert Radke, Helmut Büsching, Wilhelm Fehling, Rolf Görtemaker, Heinz Hardt, Karl-Heinz Suppe. Dieser Lehrgang spendete DM 23,55 für die Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

Matrosenprüfungen

Prüfungsstelle Hamburg

Uwe von Ahn, Friedrich Bergmann, Jörg Düken, Kurt Endrikat, Wolfgang Fiedler, Heinz Fricke, Norbert Glaesser, Hans-Peter Groth, Patrick Hall, Hans-Georg Haar, Jürgen Hahn, Peter Hellenbroich, Hans Hofer, Gerd Homeyer, Helmut Höhn, Karl-Heinz Jensen, Herbert Jessen, Werner Kleinlof, Manfred Krinke, Keter Lucas, Bodo Meier, Hartmut Möller, Helmut Munkel, Josef Nörden, Manfred Oetjen, Wolfrath Opitz, Rolf Riemann, Frank Scharffetter, Burkhard Szamer, Wilhelm Schmitt, Rainer Wiese, Bernd Winkler, Heinz Wittkopf.

Horst Christophel, Klaus Diercks, Adalbert Fabek, Uwe-Bernd Griesert, Michael Günther, Heinz-Joachim Haase, Karl-Heinz Hottendorf, Hubert Klawitter, Reimar Kremer, Jürgen Ludwig, Klaus-Peter Lübke, John-Heiner Mähmann, Jörg Möller, Georg Ostwald, Karl-Heinz Schoon, Gerhard Warda, Karl-Heinz Wienold, Hans-Joach. Winkler.

Prüfungsstelle Bremen

Karl-Heinz Beckmann, Ulfried Biedermann, Siegfried Edel, Wilfried Heppner, Ralf Hoffmann, Siegfried Kaminski, Dietmar Kraft, Gerd Leihner, Hans-Jürgen Mludok, Jürgen Mühlhausen, Erhard Nötzel, Claus-Dieter Requart, Gustav Schneck, Udo Stahlschmidt, Holger Thony, Eldert Wybrands.

Rolf Behrens, Jörg Bermes, Jürgen Borries, Hermann Burgwedel, Georg Büchling, Werner Caspers, Eckhard Dzadeck, Peter Grabke, Martin Gradi, Peter Groode, Man-

fred Grübler, Peter Grzesik, Harry Grzella, Herbert Hantke, Paul Heldenreich, Wolfgang Hiller, Hermann Hermes, Wolfgang Hoffmann, Manfred Huber, Karl-Heinz Huth, Theo Janssen, Ulrich Kopp, Reinhard Kraschon, Manfred Lange, Heinz Laue, Burghard Lüke, Heyo Memenga, Bernd Parré, Valentin Requard, Jürgen Schnell, Rolf Schönefeld, Arno Schulz, Bernd Stolz, Theodor Velden, Wolfgang Wilttermann, Klaus Wurzel, Klaus Zurek.

Prüfungsstelle Travemünde

Klaus Blum, Wolfgang Bühler, Uwe Carstens, Wolfgang Feldmann, Klaus Gromoll, Jürgen Hintenburg, Dieter Kabel, Wolfgang Klemann, Bernd Kolodzie, Hans-Joachim Komm, Klaus-Dieter Peters, Ulf Petersen, Horst Reich, Hans-Joachim Reiche, Bruno Schmitz, Holger Stapelfeld, Hans-Leo Voss, Peter Weissenberg.

Reiner Barthel, Hans-Peter Bode, Klaus Ingenhoff, Gustav Jacob, Eckhard Kastenberg, Wilfried Knecht, Dieter Köpke, Stefan Müller, Wolf-Dieter Nowak, Dieter von Reith, Gerhard Schipmann, Walter Schmitz, Ernst-Günther Siever, Bernhard Teichmann, Klaus Unteriner, Klaus Zimmermann.

Wegen hervorragender Leistungen bei der Matrosenprüfung wurden folgende Absolventen mit einer Buchprämie ausgezeichnet:

Herbert Hantke, Ulrich Kopp, Hans-Joachim Winkler, Hans-Jürgen Mludok, Erhard Nötzel, Claus-Dieter Requart.



Herbert W. Hantke



Ulrich Kopp



Claus-Dieter Requart



Erhard Nötzel



Schiffsverkäufe

Schiffsverkäufe

MS „Cairo“, 2699 BRT, von der Reederei Bock, Godefroy & Co., Hamburg, an New Yorker Griechen.

MT „Ernst G. Russ“, 12 877 BRT, von der Reederei Ernst Russ, Hamburg, an die N. & J. Viassopolis Gruppe, London. Neuer Name „Telemachus“.

MS „Niedersachsen“, 3100 BRT, von der Kommanditgesellschaft MONSUN Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co., Hamburg, an die Reederei Klaus E. Oldendorff K.G., Hamburg.

MS „Inge Leonhardt“, 994 BRT, von der Reederei Leonhardt & Blumberg, Hamburg, an die Firma Schulz Schullauer Schifffahrtskontor, Hamburg. Neuer Name „Brise“.

D „Frisia“, 504 BRT, von der AG Reederei Norden-Frisia, Norderney, zum Abbruch nach Holland.

MS „Nordfriesland“, 285 BRT, von der AG Reederei Norden-Frisia, Norderney, zum Abbruch nach Holland.

MS „Mellum“, 4980/3401 BRT, von der Reederei Ernst Glässel & Co., Bremen, an die National Shipping Corp., Karachi. Neuer Name „Panjinad“.

MT „Hinrich“, 1808 BRT, von der Reederei J. A. Reinecke GmbH, Bremen, an die Caine Compagnie di Navigazione S.p.A., Augusta/Sizilien. Neuer Name „Augustana“.

MS „Widar“, 6051 BRT, von der Seereederei „Frigga“ AG, Hamburg, an Londoner Griechen. Neuer Name „Nefeli“.

MS „Friedel“, 425 BRT, von der Vega Reederei Friedrich Dauber, Hamburg, an die Partenreederei MS „Friedel“, K.-R. Peter Döhle.

MS „Morsum“, 1720 BRT, von der Thomas Entz Tanker GmbH, Rendsburg, nach Panama. Neuer Name „Roxana“.



Das Bücherbrett

Karibische Odyssee

Harry H. Herriau, Diana Verlag, Konstanz.
Das 175 Seiten starke Buch erzählt von einer Westindienreise des Autors. Dieser in munterem Plauderton gehaltene Band führt den Leser über den Atlantik nach der von inneren Unruhen erschütterten Republik Dominika, nach dem Neger-Freistaat Haiti und dem blaugebirgigen Jamaika. Dann kreuz und quer durch die Karibische See nach den tropisch heißen Häfen von Guatemala, Honduras und Nikaragua. Dem Leser scheint es, als reise er mit dem Verfasser durch die bunte lateinamerikanische Welt, in der man heute noch Zustände wie vor hundert Jahren antrifft. Herriau, selbst Seemann und Fachjournalist, ist ein überaus guter Beobachter und dazu ein qualifizierter Chronist. Die oft mit sarkastischem Humor gewürzten Zeilen runden das mit 45 Fotografien illustrierte Buch zu einem interessanten, leicht zu lesenden und zu verdauenden Erlebnisbericht ab.

„Jagd auf die Wölfe“

von T. Robertson. Stalling Verlag, 14,80 DM.
Über U-Boote ist schon sehr viel geschrieben worden. Über ihre großen Erfolge im Verlauf des harten Ringens und über ihre schweren Verluste. Die Schlacht um den Atlantik ist durch sie zu einem festen Begriff geworden. Sie ist zum Schluß in zäh und erbittert geführtem Kampf von den Briten gewonnen worden. Einen nicht unerheblichen Anteil an diesem Sieg kann der legendäre Captain Walker mit seinen berühmten Sloops für sich buchen. Dieses Buch ist ihm und seinen Männern gewidmet. Es ist der erste Bericht von der anderen Seite. Hier wird geschildert, wie es gelang, der U-Boot-Gefahr zu begegnen. 21 deutsche

DEUTSCHE SCHIFFSBELEIHUNGS-BANK

A K T I E N - G E S E L L S C H A F T

HAMBURG

2 Hamburg 11 • Katharinenstraße 13 • Fernruf 36 25 66 • FS. 02 14029



	Zahlen aus den Bilanzen:	
	31. 12. 1966 Mill. DM	31. 12. 1965 Mill. DM
Bilanzsumme	449,6	428,3
Schiffshypotheken	413,1	400,2
Inhaber-Schiffspfandbriefe	166,0	158,0
Namens-Schiffspfandbriefe	223,6	213,3
Flüssige Mittel	17,7	13,7
Eingezahltes Grundkapital	9,0	8,5
Rücklagen, Wertberichtigungen etc.	17,5	17,0

In der Hauptversammlung vom 2. Juni 1967 wurde beschlossen, für das Geschäftsjahr 1966 eine Dividende von unverändert 10% auszuschütten.

Boote wurden allein von den von Captain Walker geführten U-Jagdgruppen vernichtet. Seine Taktik, seine unerermüdete Energie verdient Bewunderung. Das sind ihm auch die ehemaligen Gegner schuldig, die ihm nichts geschenkt haben. Die deutsche Ausgabe ist vor Dr. Jürgen Rohwer sorgfältig durchgesehen und durch Fußnoten ergänzt worden. Wth

Der Wolf im Atlantik

Terence Robertson, Verlag Welschmühl, 19,80 DM.

Dieses ist ein außergewöhnliches Buch, das in der Marine-Literatur über das Geschehen während des letzten großen Krieges kaum seinesgleichen findet. Hier schreibt ein englischer Marineoffizier über den erfolgreichsten Kommandanten der deutschen U-Boot-Waffe: Otto Kreschmer. Es ist ein faires Buch über einen ehemaligen Gegner. Der Autor Terence Robertson war selbst dabei, als die Schiffe und Boote der Royal Navy Jagd machten auf die „Wölfe im Atlantik“, auf die U-Boote. Ganz besonders zu schaffen machte ihnen ein Boot, das eine außergewöhnliche Erfolgsrate aufweisen konnte. Es wurde ebenso kühn und entschlossen wie ritterlich geführt. Fast immer war noch Zeit, neben dem Booten des versenkten Handelsschiffes aufzutauchen und den so durch die widrigen Ereignisse des Krieges zu Schiffbrüchigen gewordenen Proviant und Medikamente herbeizureichen. Kreschmer überlebte als einer der wenige deutschen U-Boot-Asse den Krieg. Nach der Versenkung seines Bootes geriet er mit einem Teil seiner Männer in englische Kriegsgefangenschaft. Nicht nur von den Kriegstaten des Soldaten, sondern auch von der Persönlichkeit ihres ehemaligen Gefangenen sprechen englische Historiker, so auch Robertson, mit Hochachtung. 372 Seiten, 21 Abbildungen. Wth

Schiffsunfälle

Explosion

Auf der Reise von Rotterdam nach Trinidad brach nach einer Explosion der 12 838 BRT große Tanker „Essberger Chemist“ auseinander. Das Unglück geschah etwa 200 sm südlich der Azoren. Die gesamte Besatzung wurde – teilweise verletzt – gerettet.

Kollision

In der Nähe der Tonne JE 6 nördlich von Borkum kollidierten das deutsche MS „Cap San Lorenzo“ (9998 BRT) mit dem schwedischen MS „Sudan“. Das schwedische Schiff meldete Wassereinbruch in Luke 3, während die „Cap San Lorenzo“ lediglich Schäden am Vorschiff erlitt.

Südwestlich der Tonne J/E 12 stießen bei dichtem Nebel das deutsche MS „Aldenburg“ und das amerikanische SS „Hastings“ zusammen. Beide Schiffe haben Schäden oberhalb der Wasserlinie erlitten. Mit ursächlich für die Kollision ist gewesen, daß das deutsche Schiff bis zur Kollision mit „voll voraus“ gefahren ist und keinerlei Maßnahmen eingeleitet hat, nachdem in den letzten zehn Minuten vor der Kollision das amerikanische Schiff sowohl im Radar geortet worden, als auch dessen Nebelsignale in vorderlicher Richtung gehört worden waren. Den Kapitän von MS „Aldenburg“, der das Kommando an Bord seines Schiffes hatte, trifft deswegen ein Verschulden.

Aufgelaufen

Das MS „Gloria“ lief im Parvifjord/Norwegen auf Felsen der Untiefe Untarven und kam fest. Das Schiff hat dabei Bodenschäden im Bereich der vorderen Tanks erlitten. Da es mit eigener Kraft nicht wieder frei kam, mußte es ein Bergungsschlepper am nächsten Tag freischleppen. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß der Kapitän nicht den an Bord befindlichen norwegischen Lotsen zur Unterstützung bei der schwierigen Durchfahrt durch den Parvifjord hinzugezogen hat. Außerdem hat er, als der weiße Sektor des Feuers Vissholm nicht in Sicht kam, weder rechtzeitig die Fahrt vermindert, noch das Radargerät eingeschaltet, noch den Lotsen auf die Brücke geholt. Vielmehr fuhr er 20 Minuten „voll voraus“ ohne das Feuer in Sicht zu bekommen. Den Kapitän trifft deswegen ein Verschulden.

Das deutsche MS „Athene“ (648 BRT), das sich mit 400 Kühen auf der Reise von Derba (Westaustralien) nach Manila befand, geriet in der Straße von Macassar auf Grund. Der Havarist konnte von einem holländischen Schlepper freigeschleppt werden und seine Reste fortsetzen. Diesem schnellen Gelingen der Bergung verdanken die Kühe ihr Leben, da nur noch für einen Tag Futter vorhanden war. Auch das Wasser ging zur Neige, doch konnte der Schlepper 12 t an die „Athene“ übergeben.

Beim Einlaufen in Abidjan an der Westseite des Vridi-Kanals hat das MS „Atlantik“ den Grund berührt und erheblichen Bodenschaden erlitten. Das Schiff ist wegen starken Wassereinbruchs in der Lagune von Abidjan mit dem Vorschiff auf Grund gesetzt worden. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß das Schiff in der Kanaleinfahrt wegen der Einwirkung von Strom und Dünnung nicht genügend auf das Ruder reagierte. Ein schuldhaftes Verhalten der Schiffsführung war nicht festzustellen, da sie weitgehend auf die Ortskenntnisse des Lotsen angewiesen war. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden.

Feuer

Auf dem MS „Caldas“ brach am 27. Februar 1967, vermutlich im Mannschaftsdeck, ein Feuer aus, das sich schnell auf das ganze Achterschiff ausbreitete. Die Besatzung mußte in die Boote gehen. Der Kapitän blieb mit zwei Offizieren und zwei Freiwilligen an Bord zurück, um vom Vorschiff aus Löschmaßnahmen durchzuführen, die jedoch keinen Erfolg hatten. Das Schiff stand zu diesem Zeitpunkt etwa 60 sm ostwärts Norfolk/Virginia. Die Besatzung wurde von in der Nähe befindlichen Schiffen aufgenommen. Der Brand ist vermutlich in der Kammer des kolumbianischen Matrosen Mejia ausgebrochen, der dort unter Bewachung stand, weil er Anzeichen von Geisteskrankheit gezeigt hatte. Mejia ist bei Ausbruch des Brandes aus der Kammer herausgelassen und zuletzt in der Mannschaftsmesse gesehen worden. Man hat später keine Spur mehr von ihm gefunden. Weder die Ursache des Brandes noch die Umstände, die zu seinem schnellen Ausbreiten geführt haben, konnten mit hinreichender Sicherheit geklärt werden. Die an Bord eingeleiteten Brandbekämpfungs- und Rettungsmaßnahmen waren sachgemäß.

Über Bord

Auf der Reise von Tripoli nach Port Said ging auf dem MS „Wartenfels“ ein pakistanischer Wäscher über Bord. Eine sofort eingeleitete Suchaktion blieb ohne Erfolg. Die Ursache des Verschwindens konnte vom Seeamt nicht geklärt werden. Ein Verschulden der Schiffsführung oder dritter Personen lag nicht vor.

Durch eine überkommene See ging auf dem MS „Neuharlingsriese“ der Bootsmann über Bord. Es wurde sofort ein Rettungsring mit Rauchsignal geworfen. Durch ein Drehmanöver erreichte das Schiff in kurzer Zeit die Unfallstelle, die 5 1/2 Stunden lang, leider ohne Erfolg, abgesehen wurde. Das Seeamt stellte kein Verschulden der Schiffsleitung fest, kritisierte jedoch, daß bei Antritt der Atlantikfahrt nicht die vorgeschriebenen Strecktaue gespannt wurden, so daß nur behelfsmäßige Haltevorrichtungen benutzt werden konnten.

Während der Fahrt auf dem Neuen Wasserweg nach Rotterdam ging auf dem MS „Ansgarier“ der Funker über Bord. Nach dem Festmachen wurde sein Fehlen bemerkt. Das Seeamt konnte nicht klären, ob ein Freitod oder ein Unfallfall vorlag. Ein Verschulden der Schiffsführung oder dritter Personen ließ sich nicht feststellen. Die Leiche des Funkers wurde später gefunden.

Auf dem MS „Julius Hugo Stinnes“ verschwand ein heimzuschaffender Reiniger auf der Reise von Las Palmas nach Bremen. Der Mann ist vermutlich in einem Anfall von geistiger Umnachtung über Bord gegangen. Die nach dem Verschwinden getroffenen Maßnahmen waren sachgemäß. Wegen des Verschwindens kann niemand ein Vorwurf gemacht werden.

Im Hafen von Newport News fiel bei Außenbordanarbeiten auf dem MS „Nürnberg“ ein Jungmann infolge Bruchs eines Stellingtampens ins Wasser. Der Jungmann hatte zwar einen Sicherheitsgürtel angelegt, diesen jedoch nicht an einer gesonderten Sicherungsleine befestigt, sondern an einem Stellingtampen, der später gebrochen ist. Nach dem Unfall ist sofort ein Rettungsring geworfen worden; außerdem sind mehrere Besatzungsmitglieder ins Wasser gesprungen, um zu helfen. Auch ein Boot wurde zu Wasser gelassen. Ein Schuldvorwurf kann niemandem gemacht werden. Die Maßnahmen nach dem Unfall waren sachgemäß, jedoch leider ohne Erfolg. Die Leiche des Jungmanns wurde eine halbe Stunde später gefunden.



Neubauten

MS „Trier“

Von Blohm & Voss, Hamburg, an die Hamburg-Amerika Linie: Die „Trier“ kann sowohl als Volleeder mit 7393 BRT und einer Tragfähigkeit von 9000 t wie auch als Schutzdecker mit 5669 BRT und 6690 tldw fahren. Der Neubau erreicht bei 135,79 m Länge über Alles, 19,3 m Breite einer Tieftang von 8,65 bzw. 7,44 m. Als Antriebsmaschine kam ein MAN-Diesel zum Einbau. Dieser leistet 8400 PSe und läßt das Schiff auf Schutzdeckertiefgang 18,5 km laufen. Das Fahrzeug zeichnet sich im Verhältnis zu seinen Hauptabmessungen durch ein großes Fassungsvermögen der Laderäume aus, was einmal durch die Hinterschiffsform und zum anderen durch die Aufbauten erreicht wurde. Weitere interessante Einzelheiten des Frachters sind die Auslegung der Zwischendecks für die Belastung durch Gabelstapler und die Wahl der Lukenabmessungen für den Containertransport gemäß den ISO-Richtlinien.

MT „Bern“

Von der Bayerischen Schiffbauges. mbH., Erlenbach am Main, an die Reederei Diersch & Schröder, Bremen: Breite auf Spanten 8,3 m und Tieftang 3,44 m. Die Vermessung des Neubaus beträgt 424 BRT, während die Tragfähigkeit mit 829 t angegeben wird. Als Antriebsmaschine kam ein 550 PS leistender Mak-Diesel zum Einbau, der dem Fahrzeug eine Geschwindigkeit von etwa 11 kn verleiht. Die „Bern“ verfügt über sechs Ladetanks mit einem Gesamtfassungsvermögen von 890 cbm.

MT „Lucy Essberger“

Von der Werft J. G. Hitzler, Lauenburg, an die Reederei John T. Essberger: Die „Lucy Essberger“ ist mit 999 BRT vermessen und weist eine Tragfähigkeit von 1520 t auf, während ihre Hauptdaten wie folgt lauten: Länge über Alles 67,45 m, Breite 10,7 m und Tieftang 4,65 m. Als Antriebsmaschine kam eine achtzylinderige Deutz-Diesel zum Einbau, die bei 380 UpM 1320 PS leistet und dem Schiff eine Geschwindigkeit von etwa 12 kn verleiht. Der Tanker ist speziell für den Transport von Solvens vorgesehen und wurde aus diesem Grunde mit gesonderten Ballasttanks von 580 cbm Inhalt ausgerüstet, damit die Solvenstanks nicht mit Seewasser in Berührung kommen.

MS „Nils Holgersson“

Von den Lübecker Flenderwerken AG an die Travemünde-Trelleborg Linie: Dieses neue Auto- und Fahrgastfäherschiff gehört mit seiner technischen Konzeption zu den modernsten Fähren im Ostseeraum. Die „Nils Holgersson“ weist bei einer Vermessung von ca. 7150 BRT bzw. 4070 BRT und einer Tragfähigkeit von 11 000 t folgende Hauptabmes-

sungen auf: Länge über Alles 123,25 m, Breite im Autodeck 18 m, Seitenhöhe 10,6 m und Tieftang 4,7 m. Als Antriebsanlage dienen zwei Pielstick-Lizenz-OEW-Motoren, die zusammen 10 000 PSe leisten und dem Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 21 kn verleihen. Um die mehrmals täglich erforderlichen schwierigen Ab- und Anlegemanöver zu erleichtern, ist das Schiff mit einem Doppel-Heckruder und einer Tornado-Querschubanlage ausgerüstet worden. In der Wagenhalle können 20 Lastzüge mit Anhängern bis zu 18 m Gesamtlänge und 30 Pkw oder aber 230 Pkw, die die Fähre nach dem „roll-on/roll-off“-Prinzip befahren, befördert werden. Die Personenwagen werden auf zwei Decks abgestellt, von denen das obere Deck beim Transport von Lkw hochgezogen wird. Für die 815 Fahrgäste steht ein großzügiges Salondeck zur Verfügung. Unterhalb des Salondecks ist das Kabinendeck mit Luxus-, Zwei- und Vierbettkabinen angeordnet, in denen 274 Fahrgäste untergebracht werden können.

Rationell + speziell

Endlich Seeverkehrsregelung in der Straße von Dover

In der Ausgabe 21 der „Nachrichten für Seefahrer“ vom 27. Mai 1967 (Straße von Dover. Trennung des Schiffsverkehrs) sind die neuen Schiffswege in der Straße von Dover bekanntgegeben worden.

Ergänzend hierzu teilt das Deutsche Hydrographische Institut mit, daß im Laufe des Juni bereits zwei deutsche Karten mit den eingedruckten Kollisionsschutzwegen erscheinen und weitere deutsche Karten noch in Arbeit sind. Es handelt sich um die Karten D 261 und D 53.

Das Bundesverkehrsministerium ist an Erfahrungsberichten aus der Praxis interessiert. Daher bitten alle Reedereien ihre Kapitäne um Berichte darüber, wie sich die neuen Schiffswege im Kanal bewähren.

Kapitäne auf die Schulbank

Heute fahren auf den Weltmeeren derartig große Schiffe, wie man sie vor 10 Jahren noch für utopisch gehalten hat. Tanker sind es, die in dieser Hinsicht besonders von sich reden machen. Aber wird der Mensch, der ein Schiff von 100 000 Tonnen und mehr führen soll, nicht überfordert? Diese Frage scheint gerade nach dem Unglück der „Torrey Canyon“ aktuell. Aber auch schon vorher hat man sich darüber Gedanken gemacht.

Von der Standard Oil Company (N. J.), der Muttergesellschaft der Esso Organisation, wird in Grenoble ein Schiffsforschungs- und Trainingszentrum gebaut, das der Ausbildung von Tankerkapitänen im Umgang mit den immer größer werdenden Tankern dienen soll. Die Investitionen belaufen sich auf 2,8 Millionen DM.

Pro Jahr sollen dort 150 Kapitäne und Lotsen in jeweils acht Mann starken Kursen ausgebildet werden.

Das Forschungszentrum liegt 65 km von Grenoble entfernt. Auf einem 3,2 Hektar großen See wurde mit den Arbeiten für die Herstellung der erforderlichen Wassertiefen begonnen. Die Einrichtungen umfassen maßstabsgerechte Anlagebrücken, konventionelle Meerbojenfestmachtonnen, drehbare Anlegestellen, typische Kanäle, ein Kurventeil des Suez-Kanals und eine Wellenerzeugungsmaschine, alles in entsprechenden Maßstäben. Selbstfahrende Modelle von Tankern mit 38 000 dwt, 80 000 dwt und 190 000 dwt werden verwendet. Das auszubildende Personal wird die Modelle fahren und manövrieren, um so die tatsächliche Fahrweise zu simulieren. Das größte Modell, die Nachbildung eines 190 000-tdw-Tankers, ist 13 m lang und hat eine Wasserverdrängung von 15 Tonnen. Zu seiner Besatzung zählen fünf Personen: Kapitän, Steuermann, ein Matrose für das An- und Ablegen sowie zwei Beobachter. Der Kapitän hat ein Blickfeld wie von der Brücke eines großen Schiffes. Selbst die Ankerkette ist im Maßstab und Reißfestigkeit der normalen Ankerkette angepaßt.

Rationeller Umschlag

Einen interessanten Versuch zur Rationalisierung des Umschlags unternimmt die Hamburg-Süd. Auf dem MS „Cap San Antonio“ wurden zwei schwimmfähige Container von je ca. 70 Tonnen Tragfähigkeit verladen. Mit je 65 Tonnen Stahlblechen beladen waren die Container für Buenos Aires bestimmt, wo sie mittels Schwimmkran von Bord gehoben wurden. Auf dem nächsten Hamburg-Süd-Schiff werden sie mit Ladung aus Argentinien nach Hamburg befördert. Die Verschiffung zweier weiterer Container dieser Größe ist geplant. Nach Beendigung dieser Versuche sollen die vier Schwimmcontainer zu zwei modernen Typschuten zusammengefügt und im Hamburger Hafen eingesetzt werden.

Gut gemacht

Zwei niederländischen Seeleuten übermittelte der Hamburger Bürgermeister den Dank und die Anerkennung des Senats. Die beiden Niederländer waren Ende März in das Wasser des Kaiser-Wilhelm-Hafens gesprungen, um zwei deutsche Seeleute zu retten, die beim Verholten einer Barkasse in das Hafenbecken gestürzt waren. Das Bremer MS „Uhenfels“ rettete im Englischen Kanal drei Londoner Amateuraucher, die bei Tauchversuchen nach einem gesunkenen Schiff abgetrieben waren.

An Neptuns Untertanen

Wer liebt Natur, Wanderungen, Bücher, Musik, hat Humor, Tiere und trotz Seefahrerberuf Heiratsabsichten, traut sich, eine impulsive, freiheitsliebende Hexe zu zählen, der schreibe mir. Bin 25, 1,60, leider nicht spindeldürr, mit viel Herz, Romantik, Toleranz und Hund.

Unsere Kunst- betrachtung

Gedanken zu einem Bild von Murillo

Ein schmausender Grandseigneur — ein Fürst in Lumpen, der gelassen auf sein ebenfalls schlemmendes Pendant, das unser Bildausschnitt leider vorenthält, herabblickt, so erfaßte der spanische Maler Murillo den kleinen Bettelungen als typischen Vertreter seines Heimatlandes. Der ungewungen-derbe Realismus seiner Genrebilder aus den Straßen und Gassen Sevillas, wo er um 1660 Präsident der Malerakademie war, sagt uns mehr als der bestechend schöne, idealisierende Malstil der zahlreichen Madonnenbilder, die Murillo den Ruhm in seinem Vaterlande eingebracht haben. Voll Andacht und inniger Verzückung, aber doch mit einer gewissen Reserve in der Farbgebung gestaltete er seine lichten, zarttonigen Madonnen, die er am liebsten in der Gestalt der Immaculata zeigte. Später, als seine Palette neben dem Himmelsblau und Weiß noch weiche Helldunkeltöne fand, wurde seine Aussage intimer und wärmer.

Als ersten großen Auftrag hat Murillo, dessen Tauftag mit dem 1. Januar des Jahres 1618 in Sevilla vermerkt wurde und der dort am 3. April 1682 starb, eine Reihe von Legenden aus dem Leben der Franziskaner für das Kloster S. Francisco in Sevilla gemalt. Auch als sehr realistischer Porträtist hat sich der Meister, den die Kunstgeschichte als den bedeutendsten spanischen Barockmaler neben Velasquez nennt, einen Namen gemacht. Die heitere Unbekümmertheit des schwarzäugigen Melonenessers, der in schmutziger Hand graziös und manierlich die Fruchtscheibe zu halten weiß, ist wirklichkeitsnah und frisch bis auf den heutigen Tag. Sie begegnet dem Touristen allerorts in den Gassen Spaniens. Sie ist ein Wesensteil des Spaniers, dessen trockene Sachlichkeit für den Mitteleuropäer einen überraschenden Gegensatz zu der ekstatischen Begeisterungsfähigkeit und verzückten Hingabefreudigkeit innerhalb des spanischen Glaubenslebens darstellt.

Dr. U. B.



Melonenesser — Ausschnitt aus einem Gemälde von Murillo

Eine Kunstbetrachtung eigener Art wird die Ausstellung

Seemann, Palette und Kamera

bieten

Zwei vom Verband Deutscher Reeder in Zusammenarbeit mit der „Fachstelle für Jugendphotographie“ und der „International Famous Artists Schools“ über „Kehrwieder“ gelaufene Wettbewerbe für zeichnende, malende und fotografierende Seeleute haben zu einem überraschenden Ergebnis geführt: eine Flut von Fotos, Gemälden und Bleistiftzeichnungen, die nach Meinung der Veranstalter in vielen Fällen weit über das Niveau des Amateurs hinausragen, sind eingereicht worden und haben zu dem Entschluß geführt, die Arbeiten, die neben bildnerischer Darstellungskraft und Originalität nicht selten unverfälschten Humor ausstrahlen, einer breiten Öffentlichkeit nicht vorenthalten zu sollen.

Die „Galerie Mensch“, das verhältnismäßig junge Atelier am St. Pauli Fischmarkt 12, das nicht nur wegen seiner Lage und Ausstattung unter

Deutschlands Privatgalerien eine Besonderheit darstellt und längst — auch in internationalen Künstlerkreisen — bekannt und begehrt ist, und der Verband Deutscher Reeder eröffneten am 5. Juli im Beisein zahlreicher geladener Gäste eine Ausstellung mit den etwa 500 ausgesuchten Arbeiten fahrender Offiziere und Mannschaftsgrade der deutschen Handelsflotte. Die Ausstellung wird bis zum 26. Juli 1967 zu besichtigen sein. Sie hat zum Ziel, mit den gezeigten Arbeiten an die bereits bekannten früheren Veranstaltungen dieser Galerie anzuknüpfen und Neues, nicht Bekanntes, das vielleicht Aussicht hat, ins Gespräch zu kommen, in der amüsantesten Ausstellungshalle Hamburgs einem interessierten Publikum vorzustellen. Auch soll sie dazu dienen, das Bild des Seemannes in der Öffentlichkeit zu objektivieren.

Der Funkoffizier als Postangestellter?

Lieber Leser mittschiffs, auch wenn Sie kein Funkoffizier sind, bilden Sie sich bitte eine Meinung zu diesem Beitrag.

Neben der Entscheidung der eigenen Berufsangehörigen soll auch die Meinung der Herren Nautiker gehört werden, weil beide Berufszweige sich in verschiedenen Punkten überschneiden und ergänzen, aufeinander angewiesen sind und gedehlich zum Wohl des Schiffes zusammenarbeiten sollen.

Seefunker und Küstenfunker gemeinsame Laufbahn der Post

Ausgehend von der Überlegung, daß der Beruf des Seefunkers aus dem Öffentlichen Dienst stammt — Einstellungsbedingungen, Ausbildung,

Prüfungen, Dienstaufsicht und Aufgaben des Berufes der Seefunker stimmen mit denen der Fernmeldebeamten der Laufbahn Küstenfunk voll und ganz überein — wird vorgeschlagen, von einem Stichtag ab die Berufsanwärter nach Ablegung ihrer Prüfung als Postangestellte in eine neu zu schaffende gemeinsame Laufbahn der See- und Küstenfunker der Deutschen Bundespost zu übernehmen.

Mit diesem Stichtag werden auch die bereits fahrenden Kollegen aus der Reedereianstellung entlassen und von der DBP als Postangestellte übernommen.

Überalterte Berufsangehörige, für die in der Gehaltsskala der TV Ang (Tarifvertrag für Angestellte der DBP — entspricht dem Bundesangestelltentarif BAT) dem Lebensalter nach keine Einreihungs-

gruppe mehr vorgesehen ist, könnten als Härteausgleich ihre Berufsjahre angerechnet bekommen und damit sofort mit dem Endgehalt eingestellt werden. Denkbar wäre auch als Härteausgleich die sofortige Einweisung in die Bewährungsaufstiegsgruppe des jeweiligen Patentes.

Von dieser Regelung bleiben ausgenommen die auf Fischereifahrzeugen beschäftigten Seefunker und die Sonderzeugnisinhaber auf nichtausrüstungspflichtigen Schiffen. Diese werden auch weiterhin von ihren Reedereien oder Schiffseignern angestellt.

Ebenfalls in ihrem bestehenden Dienstverhältnis verbleiben die auf Behördenfahrzeugen beschäftigten Seefunker.

Seefunksonderzeugnis aus Ausnahmegenehmigung

Seefunker mit Seefunksonderzeugnis, die mit einer Ausnahmegenehmigung des BVM ausrüstungspflichtige Schiffe besetzen, erhalten eine ausreichende Frist gestellt, binnen derer sie das FSZ 2. Klasse erwerben müssen. Bis dahin bleiben sie im Dienst ihrer bisherigen Reederei, könnten aber auch als Angestellter auf Zeit in die Verg.-Gr. VII TV Ang eingewiesen werden. Wer aus selbst zu vertretenden Gründen bis Ablauf dieser Frist nicht das SFZ 2. Klasse erworben hat, wird abgemustert und bleibt auf die nichtausrüstungspflichtigen Schiffe verwiesen.

Seefunkzeugnis 2. Klasse

Diese Funkoffiziere werden zunächst in die mittlere Laufbahn der DBP mit der Verg.-Gr. VIa TV Ang eingestellt mit späterer Übernahme in die gehobene Laufbahn durch den Bewährungsaufstieg nach Verg.-Gr. Va.

Sie sind Schiffsoffiziere im Sinne der Seemannsordnung und Messemittglieder. Eingestuft in Verg.-Gr. VIa tragen sie einen, nach vollzogenem Bewährungsaufstieg in Verg.-Gr. Va zwei Ärmelstreifen.

Seefunkzeugnis 1. Klasse

Diese Funkoffiziere werden in die gehobene Laufbahn eingewiesen, mit Verg.-Gr. Va eingestellt und erfahren den Bewährungsaufstieg nach Verg.-Gr. IVb.

Sie sind Schiffsoffiziere im Sinne der Seemannsordnung. Eingestuft in die Verg.-Gr. Va tragen sie als Messemittglied zwei, nach vollzogenem Bewährungsaufstieg in Verg.-Gr. IVb drei Ärmelstreifen und erhalten die Salonberechtigung.

Funkoffiziere, die als Funkleiter auf Fahrgastschiffen mit mindestens zwei nachgeordneten Funkoffizieren eingesetzt sind, werden nach Verg.-Gr. IVa höhergestuft.

Sie erhalten die Aufenthaltsgenehmigung für die 1. Klasse.

Nach Erreichen einer bestimmten Altersgrenze — etwa zwischen 35 und 45 Jahren (in der Übergangszeit wird die Altersgrenze flexibel gehalten sein müssen unter Beachtung der Anzahl der verfügbaren See- und Küstenfunker und deren Al-



Sport an Bord



„Margarethe Bolten“ gewann den Wanderpokal Rotterdam

Deutsche Seeleute hinterließen einen tadellosen Eindruck. Dieser Wettstreit fand statt auf den Sportfeldern für Seeleute in Rotterdam unter der Leitung der Stiftung Seemannsfürsorge Rijnmond.

Anzahl der Schiffsmannschaften: 28; folgende 11 Nationalitäten waren vertreten: Bulgarien 1, Frankreich 1, England 4, Marokko 1, Ost-Deutschland 2, West-Deutschland 7, Pakistan 1, Rumänien 1, Norwegen 6, Süd-Afrika 2, Schweden 2.

Die Spiele — 1. Runde:

Mulde (Ost-Deutsch) — Schwarzenfels (West-Deutsch)	5:0
Condor (Ost-Deutsch) — Santa Isabel (West-Deutsch)	1:2
Salvina (englisch) — Sovereign Clipper (schwedisch)	1:0
Munstansir (pakistan.) — Argentan (französisch)	0:3
Libreville (norwegisch) — Deva (rumänisch)	2:4
Oslofjord (norwegisch) — Lütjenburg (West-Deutsch)	0:3
Hokkaido (schwedisch) — Vesthav (norwegisch)	2:1
S. A. van der Stel (Süd-Afrika) — Gerwi (norwegisch)	2:1
Walvis Bay (Süd-Afrika) — Suncivtor (norwegisch)	2:3
Kariba (W.-Deutsch) — Margarethe Bolten (W.-Deutsch)	0:1
Langelshelm (West-Deutsch) — Mäkefjell (norwegisch)	1:2
Atlas (Marokko) — Sofia (Bulgarien)	2:1
Amberton (englisch) — Salambria (englisch)	5:1
Benloyal (englisch) — Alsterufer (West-Deutsch)	2:3

2. Runde:

Mulde — Argentan	2:0
Salvina — Santa Isabel	2:1
Deva — Lütjenburg	1:0
Hokkaido — S. A. van der Stel	1:0
Margarethe Bolten — Suncivtor	2:1
Amberton — Mäkefjell	1:0
Alsterufer — Atlas	3:2

3. Runde:

Mulde — Deva	1:0
Salvina — Hokkaido	1:0
Alsterufer — Amberton	3:1
Margarethe Bolten — Atlas	2:1

4. Runde:

Mulde — Salvina	2:0
Margarethe Bolten — Alsterufer	1:0

Finale:

Margarethe Bolten — Mulde 2:1

Diese im höchsten Maße gelungene Fußballveranstaltung ist zu danken der aufopfernden Mitarbeit der acht Schiedsrichter, der guten Zusammenarbeit aller Seemannsheim und Seemannskirchen und dem Einsatz aller Mitarbeiter des Büros „Sociale Zorg voor Zee-Rijn-en binnenvaart“.

Dankbar wurde auch anerkannt, daß die „Stichting Zee-mannswelveren Rijnmond“ gratis einen Bus zur Verfügung stellte, der die beteiligten Fußballspieler abholte und auch wieder an Bord zurückbrachte. Außer den Spielern waren auch sehr viele Zuschauer von den verschiedenen Schiffen anwesend.

Zum Schluß dieser Übersicht weisen wir auf folgendes hin: Die Finalspieler („Margarethe Bolten“ und „Mulde“) haben bei fünf Kämpfen zwei Stunden und vierzig Minuten insgesamt Fußball gespielt, Seebeine wolgemerkt!

Rotterdam, 17. Mai 1967

Liebe Freunde!

Ich danke allen beteiligten deutschen Schiffsmannschaften, daß sie mitgemacht haben und auch für ihre tadellose sportliche Haltung. Sie haben einen außerordentlich guten Eindruck hinterlassen.

Ich gratuliere an dieser Stelle noch einmal dem Sieger „Margarethe Bolten“. Der Pokal steht bei uns im Deutschen Seemannsheim bis zum nächsten Jahr, dann wird wieder um diesen Wanderpokal am 2. Pfingsttag (3. 6. 1968) gespielt.

Herzlichst Ihr H. J. Hyballa

MS „Goldenfels“

Reger Sport an Bord und Touristik im Hafen

In Jacksonville (Florida) konnte mit freundlicher Unterstützung des dortigen Seemannspastors ein Ausflug nach St. Augustin und Marine Land unternommen werden. In New York war Gelegenheit, das UNO-Gebäude zu besichtigen. Ferner wurde für einen Tag ein Ausflug in das Bear-Mountain-Gebirge arrangiert.

Folgende Fußballspiele, in denen sich fast alle Junggrade besonders hervortaten, konnten in dem Ablauf von neun Monaten gespielt werden:

Houston/Texas: „Goldenfels“ — „Atlantic Fury“ (Liberianer)	7:0
New York: „Goldenfels“ — „Cap Verde“	3:4
Khorramshahr: „Goldenfels“ — „Nicolaj Teslija“ (Jugoslawien)	3:2
Karachi: „Goldenfels“ — „Bernhard Bestlein“ (DDR)	1:1
Houston/Texas: „Goldenfels“ — „Korenjyk“ (Holländer)	2:3
Houston/Texas: „Goldenfels“ — „Wilfred“ (Norweger)	10:1
New York: „Goldenfels“ — „Cap Verde“	3:2
Khorramshahr: „Goldenfels“ — „Spitzfels“	8:0
Karachi: „Goldenfels“ — Siemens Landmannschaft	1:8

An beiden Tischtennisplatten auf dem Bootsdeck war während der Liegezeit im Persischen Golf reger Spielbetrieb. Es fand ein internes Turnier statt. Ein Wettbewerb beim Lieben von Schiffsmodellbaubogen wurde prämiert.

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

tersstruktur) — hat der Seefunker einen Anspruch auf eine dauernde Landverwendung im Küstenfunkbetriebsdienst oder in der allgemeinen Fernmeldeverwaltung der DBP.

Die ebenfalls denkbare Möglichkeit der Übernahme als Fernmeldebeamter ist mit voller Absicht angedeutet worden, weil sich die DBP mit absoluter Sicherheit einem solchen Antrag widersetzen würde. Überdies sollte das zu gegebener Zeit der eigenen Entscheidung der Verwaltung überlassen bleiben.

Es ist alles schon einmal dagewesen

Mancher „Oldtimer“ wird nicht zu Unrecht sagen: „Das hatten wir doch in ungefähr schon einmal vor dem Kriege, als wir noch bei der DEBEG angestellt waren.“ Ja und nein. Die Grundidee ist zweifellos die gleiche, und doch ist ein gewaltiger Unterschied zwischen gestern und heute.

Vor dem Krieg gab es eigentlich nur das SFZ 1. Klasse und das Sonderzeugnis für Berufsfunker. Das SFZ 2. Klasse war nebenberuflich tätigen Nautikern vorbehalten. Daher war die Verwendung des DEBEG-Funkers mit wenigen Ausnahmen auf die Fahrgastschiffe beschränkt, während der Funkdienst auf Frachtschiffen nebenamtlich von Nautikern versehen wurde. Deshalb war der Personalbestand der DEBEG mit rund 300 Funkoffizieren ausreichend. Diese nach Erreichung einer Dienstaltersgrenze unter Wahrung der Besitzverhältnisse im eigenen Betrieb unterzubringen, bot keine großen Schwierigkeiten.

Mit Einführung des SFZ 2. Klasse für Berufsfunker nach dem Kriege und Besetzung auch der Frachtschiffe durch Berufsfunker erscheint es zweifelhaft, daß die DEBEG dem Hauptanliegen dieses Vorschlages, nämlich in älteren Jahren geeignete Landstellungen bereitzustellen, wegen der großen Zahl der Berufsfunker gerecht werden könnte.

Warum überhaupt eine Neuregelung?

Eine sehr berechtigte Frage, wird mancher feststellen. Der junge Kollege, mit einem kleineren Patent frisch von der Schule und im Genuß eines hohen Gehaltes, wird sein Berufsbild anders ansehen als der „Oldtimer“, der einmal bessere Tage gesehen hat. Der „Oldtimer“ nämlich, der bereits vor dem Kriege als Funkleiter drei Ärmelstreifen trug, in der 1. Klasse saß und jetzt wieder mit zwei Streifen, womöglich bei der gleichen Reederei, die harte Bank der Messe drückt.

Die Nautiker, die Ingenieure und die Zahlmeister haben ihre Laufbahnen, die sie bis in die Spitzenstellungen ihrer Berufe führt. Der Funker hat sie nicht. Hat sie nicht mehr. Früher, vor dem Kriege bei der DEBEG, hatte er sie auch. Heute ist seine Stellung als „Alleinfunker“ an Deck ähnlich der des Elektrikers in der Maschine. Und das ist auf die Dauer unbefriedigend, denn Anfang gleich Ende ist Stillstand.

Deck und Maschine werden zur Bewegung des Schiffes gebraucht und sind daher unentbehrlich. Die Funkstation, rein der Schiffssicherheit dienend, hat direkt mit der Aufgabe des Schiffes, seine Fracht von einem Hafen zum anderen zu bringen, nichts zu tun. Die stillschweigende Umwandlung des Funkoffiziers in einen Verwalter mit Funkpatent was daher nur ein naheliegender und kurzer Schritt, um den „Fremdkörper an Bord“ kommerziell in den Schiffsbetrieb zu integrieren.

Diese Darstellung sei übertrieben? Nun, rund 350 Ausnahmegenehmigungen sprechen ihre eigene Sprache. Eine größere Abwanderung aus der Seefahrt als Neuzugänge durch die Seefahrtsschulen ist auch eine Aussage. Zieht man als Indiz noch die Tarifpolitik heran und stellt fest, daß die Heuern für Seefunker 2. Klasse und Sonderzeugnisinhaber gleich hoch sind und sich beide von der eines Funkleiters an Bord größter Fahrgastschiffe nur unwesentlich unterscheiden, so kann der Ruf nach einer grundlegenden Neuregelung des Funkerberufes doch wirklich nicht überraschen. Denn hat der Sonderfunker irgendeine Veranlassung, sich finanziell durch den Erwerb des erforderlichen höheren Patentes zu belasten, da doch Ausnahmegenehmigungen so leicht zu erhalten sind und sich der Schulbesuch für ihn anschließend nicht einmal bezahlt macht?

Für eine neue Personalplanung wäre es daneben sicherlich interessant zu erfahren, wie viele der in Landstellungen abgewanderten Kollegen bei Neuregelung der Laufbahn nach Übernahme durch die DBP wieder in ihren erlernten Beruf zurückkehren würden.

Aus der Sicht der Seefunker

Als Vorteil kann hier bestimmt gesagt werden, daß besagter Vorschlag eine wie in jedem anderen Beruf vorhandene Aufstiegsleiter von unten nach oben vorsieht. Auch das sichere Auslaufen in eine Landstellung bei gleichem Gehalt dürfte Anklang finden.

Nachteilig wird sich besonders für die jüngeren Kollegen die Gehaltsfrage auswirken.

Die Bewertung der Angestellten im Vergleich zum Beamten ist:

Ang in Verg.-Gr. VIa	=	Obersekretär
Va	=	Inspektor
IVb	=	Oberinspektor
IVa	=	Amtmann

Aus der Sicht der Reeder

Sollte die DBP die Übernahme der Seefunkeraufbahn genehmigen, erwiese sich diese ganz zweifellos als ein enormer Vorteil für den Reeder. Für ihn wäre praktisch der Vorkriegszustand wieder hergestellt. Ohne Personalorgen könnte er dann von der Post die Besetzung seiner Schiffe zu jedem gewünschten Zeitpunkt fordern, und zwar mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Personal. Eine Gehaltsablösung des Postangestellten durch den Reeder — ähnlich der DEBEG-Regelung vor dem Kriege — wäre dabei Gegenstand von Verhandlungen zwischen der DBP und dem VDR.

Aus der Sicht der DBP

Ohne Kenntnis amtlicher Stellungnahmen, lediglich durch objektives Abwägen der Vor- und Nachteile, müßte die Personalstelle des Funkamtes Hamburg (zu dessen Personal die Seefunker mit dienstlichem Wohnsitz Hamburg gehören könnten) imstande sein, die personelle Steuerung vorzunehmen. Die Verschmelzung der Laufbahnen der Küsten- und Seefunker gestattete der Post auch, zwischen Fahrt und KüFuSt je nach Eigenbedarf zu verfahren und personelle Engpässe im Küstenfunk — wie an den Festtagen — auszugleichen.

Auch entfielen die lästigen Ausnahmegenehmigungen sowie die formlosen Nachprüfungen der

Patentinhaber, die längere Zeit nicht im Seefunk tätig waren, da es sich dann nur noch um eigenes Personal handelte.

Dabei ist der Postbeamte an Bord keine Neuheit, da zu seiner Ausbildung eine sechsmonatige Funkdienstzeit an Bord gefordert wurde und gefordert wird.

Natürlich darf nicht übersehen werden, daß es sich bei diesem Vorschlag um völliges Neuland handelt, denn die Übernahme einer ganzen Berufsgruppe in den Öffentlichen Dienst hat es bislang noch nicht gegeben. Daher dürfte ein ganzer Katalog von ungelösten Rechtsfragen aufgeworfen werden, sollte es zu entsprechenden Verhandlungen kommen. Auch die augenblickliche Haushaltslage des Bundes könnte eine Rolle spielen. Allerdings scheint gerade jetzt der Augenblick, ein entsprechendes Verhandlungsangebot an die DBP zu richten, günstig gewählt zu sein.

Jetzt haben die Berufsorganisationen das Wort

Lieber Berufskollege, aber auch die Herren Nautiker, wenn Sie sich Ihre eigene Meinung gebildet haben, erwartet „Kehrwieder“ gern Ihre Stellungnahmen.

Und an die Berufsorganisationen ergeht die Bitte — wenn dieser Vorschlag für brauchbar gehalten werden sollte —, sich von ihren Mitgliedern ein Verhandlungsmandat erteilen zu lassen und anschließend einen Verhandlungsantrag an die DBP zu richten. (Verfasser der Redaktion bekannt.)

Auflösung unseres Kreuzworträtsels von Seite 14:

Waagrecht: 1. Tarifvertrag, 9. Pomp, 12. Haifa, 13. Karat, 14. Saldo, 15. elf, 16. Ca, 18. Portiere, 19. Krepp, 21. Aarau, 22. Adele, 25. Ree, 26. Sa., 28. Soll, 29. nett, 31. Iman, 33. Aar, 36. een, 37. Grubengang, 39. Ali, 40. Natur, 42. Korpus, 45. ata, 46. Nieren, 48. Infant, 51. lang, 52. fada, 53. Spa, 55. no, 57. Sen, 58. Tandem, 59. Ara, 61. Ire, 62. Edmund, 64. Ras, 66. Gnadenkraut, 70. Moa, 72. Ti, 74. Barke, 76. Iller, 79. Elba, 81. Etienne, 84. Lanthan, 85. salutar, 88. Notar, 89. Eesti, 90. STA, 92. A. D., 93. Minerva, 96. real, 99. Aton, 101. cri, 102. Arndt, 104. Steno, 105. Karenz, 106. ueberholen.

Senkrecht: 1. Therapie, 2. Aal, 3. Rifle, 4. Fabel, 5. Rappe, 6. Tropen, 7. rar, 8. Attest, 9. Parasit, 10. Oleron, 11. Popularis, 14. sea, 17. Ar, 20. Erlau, 23. Dementi, 24. LAN, 27. A. T., 30. ein, 32. Ana, 33. Arrangement, 34. Uso, 35. pluendern, 37. Gutenberg, 38. Aktionär, 41. Tara, 43. Reff, 44. Knaster, 47. Elan, 49. Aas, 50. ten, 54. Panama, 56. Ordal, 60. Amulett, 63. Dekan, 65. Sorel, 67. Al, 68. Nil, 69. Kiel, 71. aktuell, 73. Abart, 74. Bismarck, 75. Eiter, 76. INRI, 77. Lee, 78. Ranken, 80. Lhasa, 82. Eis, 83. netzen, 86. Abdera, 87. nuit, 91. Argon, 93. Mate, 94. Note, 95. Veto, 97. Air, 98. Erz, 100. one, 103. du.



SCHÄDLINGSBEKÄMPFUNG

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

CAESAR SIMON & SOHN
2 Hamburg 74, Möllner Landstraße 189, Telefon 732 73 14
Hafenbetrieb: Schuppen 52

† Kropp

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

8%

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

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

Bitte ausschneiden
und mit erster Einlage einsenden

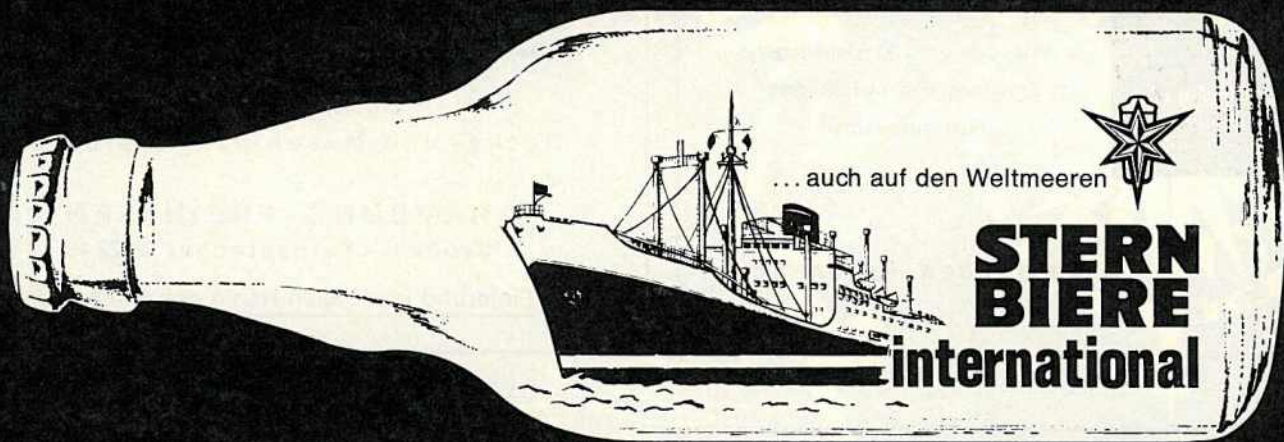
Beigelegter Betrag _____
oder
 Eingezahlt auf Postscheckkonto
2 Hamburg 52288 _____

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

Weitere Einzelheiten erbeten

Name _____
Adresse _____

FINANSBANKEN
BANKAKTIENGESellschaft
VESTER VOLDGADE 94
KOPENHAGEN V - DÄNEMARK



Ein Stück Heimat auf großer Fahrt

ist Ihr deutsches Markenbier STERN-EXPORT in der praktischen Einwegflasche. Kräftig und haltbar eingebraut, schmeckt es so gut wie zu Hause. Stern-Bier ist nicht pasteurisiert und deshalb ursprünglich in seinem Wohlgeschmack. Vergleichen Sie es mit den besten Bieren, die Sie kennen.

STERN-BRAUEREI CARL FUNKE AG, ESSEN ■ Größte Brauerei der Ruhrmetropole

HAMBURG - THE QUICK PORT

Tariffs — Expenses

Ausgabe 1967 — neu erschienen!

Dieses Buch enthält u. a. alle dem Schiff im Hamburger Hafen entstehenden Kosten, die zur Verfügung stehenden Reparatur- und Dockmöglichkeiten sowie viele andere für die Schifffahrt wichtigen Angaben wie zum Beispiel Hafener-, Lade- und Löscher- bzw. Stauerer- oder Schleppkosten. Entfernungen von Hamburg nach den verschiedenen europäischen Häfen und anderes.

Der Preis beträgt für das Einzel exemplar DM 5,— (bei größeren Abnahmen ist der Preis gestaffelt).

Erscheint bei der

SEEFART-VERLAG G. M. B. H.

2 Hamburg 50 (Altona) · Stahlwiete 7

Telefon 4 39 36 41 / 42



VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFTEN

AUSSENSTELLE SEEFART

HAMBURG 11 · OST-WEST-STR. 61

Telefon 36 45 93 / 36 13 92 17

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

Wir bieten

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

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

Seefahrer wählen Schutz bei der
CONDOR Außenstelle Seefahrt



Lindolin- SCHIFFSFARBEN

sind das Produkt vieljähriger
Erfahrung und neuzeitlicher
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN

Gegr.



1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG - FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

Gegründet 1855

ROTTERDAM: Hellouwstraat 11, Ruf: Sa. - Nr. 29 48 50 29 48 57
29 48 54 29 48 61
Waalhaven Pier 6, Ruf: 7 80 31, 17 62 67 (Lager), nach
18 Uhr: Ruf: 12 05 35, 12 17 84 • Telegr.: JECEEFES

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

Führender Lieferant deutscher Seeschiffe

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

Cargocaire

verhindert Schweißwasser-Schäden

in einer Flotte von mehr als

3 000 000 BRT

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

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge — bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

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

„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