

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Ausbildung – Information –
Kooperation

Zu Kaffee bei Moshe Dajan

Ein Leben

für den Hafen Hamburg

Die Ströme des Öls

Roll-on/roll-off

Bericht zur Ausbildung
an Bord 1967

Das braune Gold Perus

Der Gast aus Ohio

Macker, Miezzen,

Babybrummen

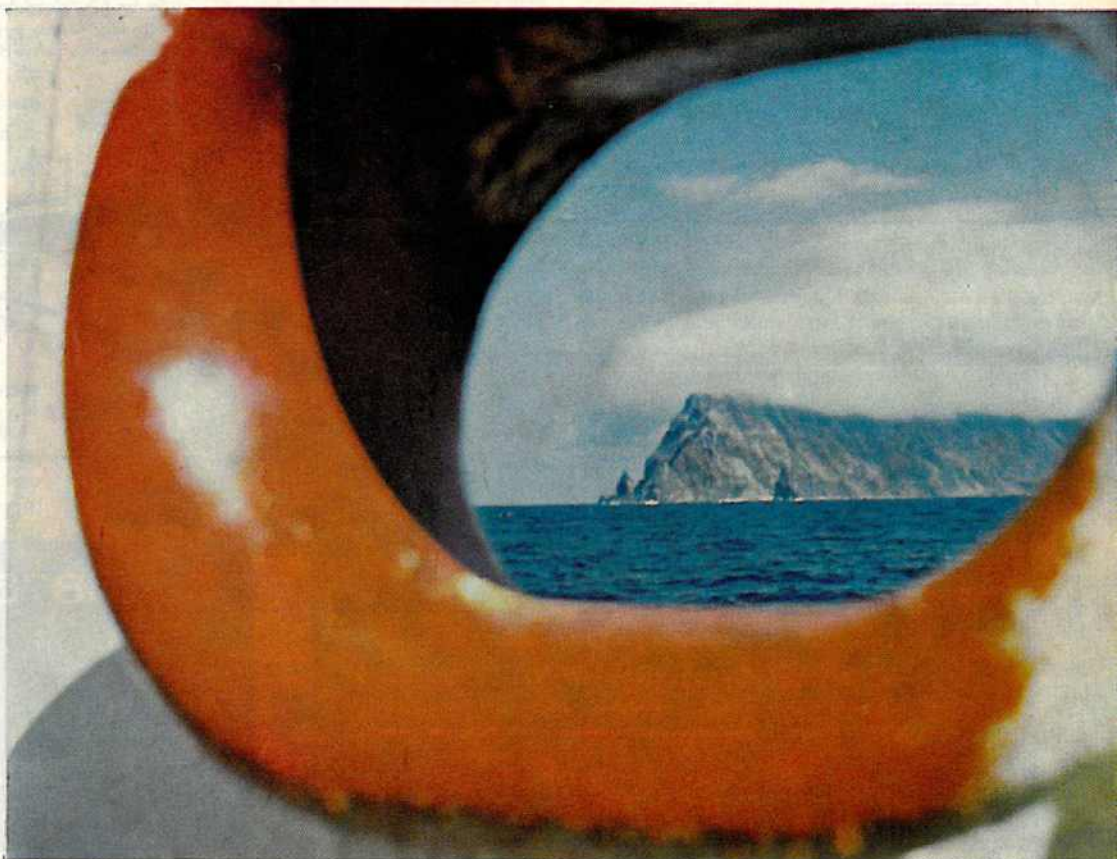
Schmunzelauge

Nackenschläge

In Stralsund von Bord

Sport an Bord

Dürfen wir denn auch
ins Seemannsheim?



Bordkontraste

Foto: Wolff Marhenke



CANADA DRY

LIMONADEN UND MIXER

...DER AUSWAHL WEGEN...

Die international berühmte Getränkefamilie in der Einwegflasche

Limonaden

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

Mixer

GINGER ALE
TONIC WATER Quinine Water
CLUB SODA

Zu beziehen durch:

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



**Zillertal
bleibt
Zillertal**

ZERSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN



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

Seit 1875

Marine-Uniformen
Tropenausrüstung
Segel- u. Arbeitsbekleidung

Steinmetz & Hehl

Hamburg 11 · Rödingsmarkt 43
Ruf 36 46 91



ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"

bewährt auf Schiffen von 45 Nationen

ANSCHÜTZ

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFFAHRT

ANSCHÜTZ



Am Peilkompaß

Ausbildung — Information — Kooperation

Zum morgendlichen Pensum eines Reeders gehört neben dem Studium des Posteinganges und wichtiger Meldungen aus den Abteilungen seines Hauses, die seine sofortige Entscheidung verlangen, auch das Studium der Presse. In den letzten Wochen ging es nun allzuviel Reedern so, daß sie beim Überfliegen der Presse stutzten und an Überschriften hängen blieben, die ihr berufliches Interesse aufs höchste in Anspruch nahmen. Denn schon die Überschriften sagten in mehr oder weniger reißerischer Form aus, daß neben den Behörden auch er, der Reeder, gemeint war. Und da lasen die Reeder die Artikel und erfuhren, daß ihre Personalpolitik in Sachen Ausbildung auf vollen Touren läuft, angetrieben von einer ganzen Reihe von Vereinen, Gremien, Instanzen und deren Interessenten.

Dieser Vorgang läßt sich in seiner Absurdität, übertragen auf den Bordbetrieb, etwa damit vergleichen, daß ein Kapitän zufällig aus einer Rundfunksendung erfährt, daß sein Schiff anstatt nach Südafrika nach Alaska bestimmt ist. Hinzu kommt noch, daß die Presseinformationen und Artikel über Ausbildungsreformen in der Seeschifffahrt ja nicht für ihn, den Arbeitgeber des Personals, um das es geht, bestimmt sind, sondern vielmehr gedacht sind als Angebot auf dem großen täglichen Nachrichtenmarkt. Von unsachlicher Polemik ganz abgesehen. Die Reeder stellen also anhand von lückenhaften Pressemitteilungen fest, daß ihr Personal in den Brennpunkt des öffentlichen Interesses gerückt ist. Dabei bringt es die Art des von der Notwendigkeit zum Verkauf bestimmten Informationsmarktes mit sich, daß sich die Reeder einer leidenschaftlichen Diskussion über ihre Ausbildungspolitik gegenübersehen, bevor sie überhaupt selbst informiert worden sind. So wird dann ein Zustand erreicht, der dem gemeinsamen Dienst an gemeinsamen Aufgaben in höchstem Maße abträglich ist. Der Zustand nämlich, daß die Reeder sich bereits massiven öffentlichen Meinungen gegenüber sehen, bevor sie überhaupt Gelegenheit hatten, mit den Reformern ins Gespräch zu kommen oder die Reformpläne mit ihrem eigenen Ausbildungskonzept abzustimmen.



Auch ein Fortschritt in seegemäßer Ausbildung.

Foto: Brinzer/Kranich

Wer sich ohne Rücksicht auf seine Partner in der Personalpolitik mit großer Hast der Presse bedient, setzt sich zwangsläufig einer ganzen Reihe von Fragwürdigkeiten und Verdächtigungen aus. Von ihnen ist die geringste die, daß der Presseinformant den Partner unter Druck setzen will, anstatt rechtzeitig das vernünftige Gespräch mit ihm zu suchen. Genau das aber muß — ohne verallgemeinern zu wollen — eine Analyse der Entwicklung in Sachen Ausbildung und ihrer Publizierung ergeben. Man fragt sich unwillkürlich, ob es vielen überhaupt um Sachlichkeit und verständnisvolle Partnerschaft in dieser sehr ernsten und wichtigen Frage geht, oder um jene Art von Pseudo- und Interessenpolitik, der eine Presse-Resonanz wichtiger ist als der objektive Dienst an der Sache.

Solche Zweifel müssen entstehen, wenn — wie geschehen — BVM, Reeder und ihr Verband

gleichzeitig mit Eintreffen eines Original-Reformplanes Stückwerk davon bereits aus der Presse zur Kenntnis nehmen mußten. Eine rühmliche Ausnahme, das sei hier betont, bildete hierbei der Studentenverband Deutscher Seefahrtsschulen (SVDS), der sich von Anfang an bemüht hat, seine Ausbildungsprobleme mit den Reedereien und dem Bundesverkehrsministerium gemeinsam voranzubringen.

Die Ursache ist klar. Es soll hier nicht gegen die Informationsfreiheit und -pflicht der Presse gewettert werden, aber eins muß in aller Deutlichkeit gesagt werden: Wer sich der Mühe unterzieht und aus Sorge und in Verantwortung für das Wohl unserer Seeschifffahrt Reformpläne von derartiger Tragweite wie solche für die Ausbildung des seemannischen Personals ausarbeitet, der sollte die Aufrichtigkeit seines ernsthaften Dienstes an einer notwendigen Sache dadurch beweisen, daß er die Adressaten, nämlich das Bundesverkehrsministerium und die Reeder, zuerst unterrichtet und mit ihnen Kontakt aufnimmt, damit sie von vornherein Gelegenheit zur Stellungnahme und zur Bearbeitung eines koordinierbaren Konzeptes haben. Die Praxis aber, das Bundesverkehrsministerium und die Reeder über die Presse zu informieren, oder nach Entfaltung eines Meinungs- und Interessenstreites in breiter Öffentlichkeit mit fertigen Fakten zu konfrontieren, ist alles andere als sach- und zweckdienlich. Diese Praxis muß, wenn nicht schwerwiegenderes, zunächst eine genauso erhebliche wie vermeidbare Verzögerung bei der Konkretisierung und Realisierung aller Konstruktionen zur Folge haben. Damit dürfte jedoch unter den obwaltenden technologischen Umständen keinem gedient sein, weder den Reedern, noch ihren Seeleuten, noch dem Wohl der Seefahrt.

Inzwischen liegt ein ganzes Paket von Reformvorschlägen vor. Ehe sie nicht sorgfältig auch unter dem Gesichtspunkt der gegenwärtigen und zukünftigen Erfordernisse und Zweckdienlichkeiten des Reedereigewerbes geprüft sind und ehe nicht alle Interessen aufeinander abgestimmt sind, kann unter den geschilderten Umständen kaum mit der Aufstellung einer allgemeinverbindlichen Ausbildungs- und Schiffsbesetzungsreform gerechnet werden.

W. O.



Zu Kaffee bei Moshe Dajan

Der Kriegsheld von Israel — zu Hause aufmerksamer Ehemann

Ich glaube, für ihn war es leichter, den 100-Stunden-Feldzug im Nahen Osten zu gewinnen, als für mich, in sein Wohnzimmer vorzudringen.

Es bedurfte zahlreicher Telefongespräche. Immer wieder wählte ich die Nummer Zaala 724318. Ich fürchtete, wenn er mich überhaupt vorlassen würde, würde er ein paar Granaten zerbeißen und meine Fragen allenfalls durch säbelrasselnde Adjutanten beantworten zu lassen.

Stattdessen lud er mich zum Kaffee ein. Ohne Säbel. Ohne Adjutanten. — „Kommen Sie nach Zaala, Yoabstreet Nr. 11.“ Der Imperator aus der Wüste Sinai entpuppte sich als normaler Mensch, Ehemann und Familienvater.

Der Anfangsfünfziger trug eine ausgebeulte helle Hose. Sein Khakihemd war am Hals geöffnet, die Ärmel waren leger hochgekrempelt.

Wenn ich nicht gewußt hätte, wer vor mir saß — nur an den Schulterstücken mit den zwei stilisierten goldenen Blättern als Sterne sowie dem gekreuzten Schwert und Palmenzweig hätte ich erkannt, daß mein jovialer Gastgeber Israels ranghöchster Militär ist: Brigadegeneral Moshe Dajan, Chef des Generalstabs der israelischen Armee und, seit Beginn der Krise in Nahost, Verteidigungsminister des kleinen Landes im Westteil des ehemaligen Palästina.

„Bei uns können selbst Minister und Abgeordnete im Parlament ohne Krawatte und steifen Kragen erscheinen“, sagte Moshe Dajan, als ich durchblicken ließ, daß er für einen hohen Politiker und General höchst unkonventionell gekleidet sei. „Bei der Hitze hier!“

„Ziehen Sie doch Ihr Jackett aus“, forderte mich Ruth Schwarz, Dajans Frau, freundlich auf. Sie selbst trug ein ärmelloses helles Leinenkleid, ungemustert, mit luftigem V-Ausschnitt. Eine sympathische Frau, schätzungsweise Mitte 40, dichte schwarze Locken, die kräftigen dunklen Augenbrauen nicht nachgezogen, nur wenig geschminkt.

„Schön, daß Sie ausnahmsweise nicht über Krieg mit mir sprechen wollen“, sagte General Dajan. „Sicher, bei uns gibt es augenblicklich kaum ein anderes Thema als den Konflikt mit den Arabern. Aber wissen Sie: in den letzten Wochen habe ich nicht viel von meiner Familie gehabt. Ruhig Kaffeetrinken wie jetzt? Fiel leider aus...“ — Moshe Dajan lachte sarkastisch. „Sie verstehen, daß...“

Was ich verstehen sollte war, daß er ganz gerne einmal abschaltete, wenn seine Aufgaben ihm Zeit dazu lassen.

„Diese wenigen Stunden bei meiner Familie sind eine richtige Erholung für mich. Wieder in der vertrauten Umgebung... die Gespräche mit meiner Frau, meinen Kindern...“

Er schweig einen Augenblick, nahm einen Schluck aus seiner Kaffeetasse und fragte dann, offensichtlich aufrichtig interessiert: „Haben Sie auch Kinder?“

„Drei“, antwortete ich ihm. „Na ja“, lächelte er, „dann wissen Sie ja, welche Gefühle man so als Vater hat. Übrigens: Ich habe auch drei. Zwei Söhne, Ehud und Assaf, eine Tochter.“

„Ich habe Ihre Tochter Yael vor drei Tagen in Tel Aviv getroffen. Sie schwärmte sehr von Ihnen.“

Der Mann mit dem runden Gesicht, dessen Gutmütigkeit nur durch die schwarze Augenklappe über dem fehlenden linken Auge gestört wird, lachte lauthals.

„Ich weiß nicht, ob sie da ganz ehrlich war. Mir schien eher, als ob sie von der Richtigkeit meiner Erziehungsversuche nicht immer ganz überzeugt gewesen wäre. Wie Kinder so sind...“
 „Wie alt ist Ihre Tochter?“
 „28. Sie ist Leutnant in der israelischen Armee. Im Sinai-Feldzug war sie als Berichtserstatlerin dabei. Aber sie kann auch mit der Waffe umgehen. Sie wissen, daß bei uns auch die Frauen für die Armee ausgebildet werden.“
 Ich wußte es. Als ich Yael Dajan traf, trug sie Uniform. Sie ist ein apartes Mädchen, schwarze Haare wie die Mutter, nur ganz glatt, in der Mitte gescheitelt und im Nacken zusammengebunden zu einem Pferdeschwanz, der

bis zwischen die Schulterblätter herunterfällt. Über diese Haarpracht hatte sie keck ihre dunkelgrüne Militärmütze gestülpt.

„Fragen Sie mich nur nicht, was ich von ihren Büchern halte“, sagte der Vater, als wir beim Kaffeetrinken über seine Tochter, die in weniger kriegerischen Zeiten als Schriftstellerin tätig ist, sprachen. „Ich kenne keins! Ich weiß nicht einmal genau, wie viele sie inzwischen geschrieben hat. Ich glaube fünf...“

„Sie will, wie sie mir sagte, über diesen letzten Krieg ein weiteres Buch schreiben. Darin dürften Sie ja wohl eine der Hauptfiguren sein. Werden Sie das nicht wenigstens lesen wollen?“

„Wenn ich mal Zeit habe.“

Frau Dajan mischte sich in das Gespräch ein. Für die Lektüre von Romanen habe er nur selten Zeit, meinte sie, er lese mehr Fachbücher. In seinem privaten Arbeitszimmer, in das ich kurz hineinschaute, konnte ich mich davon überzeugen. Bücher stapelten sich an allen Wänden. Viele mit hebräischem Umschlagtext, den ich nicht entziffern konnte; viele aber auch in englischer Sprache. Die Titel ließen auf militärischen, teilweise auch auf landwirtschaftlichen Inhalt schließen. Kein Wunder, Moshe Dajan war nach dem Sinai-Krieg von 1956 israelischer Landwirtschaftsminister.

„Haben Sie eigentlich Ahnung von Landwirtschaft?“

„Und ob! Ich sollte ja selbst einmal Landwirt werden, habe die landwirtschaftliche Schule in Nahalal besucht und anschließend auch in der Landwirtschaft gearbeitet. Schon mein Vater, ein russischer Emigrant, war Farmer.“

In Daganja übrigens, der ersten jüdischen Kibbuz-Siedlung in Palästina. In Daganja wurde Moshe Dajan auch geboren: am 20. Mai 1915. „Einfache Abstammung“, lachte Dajan, „ich bin ein einfacher Mann geblieben.“

Die Wohnung des Verteidigungsministers bestätigte, daß er für Pomp keinen Sinn hat. Einfache, glatte Wandschränke an der Schmalseite des Zimmers. Auf dem rechteckigen Tisch mit der dunklen Platte lag keine Decke. Einfaches Kaffeegeschirr aus weißem Porzellan, sachliche, moderne Form, nur die Kuchenteller mit einem farbigen Schmuckrand. Kaffee- und Milchkanne aus glattem Metall. Dazu billige Papierservietten. Die Sessel, auf denen wir saßen: alles andere als luxuriös. Das Gestell aus dunkel gemasertem Holz, die Bezüge aus derbem Stoff mit Pepitamuster. Alles in allem: eine Einrichtung, wie man sie hierzulande in jedem mittelprächtigen Warenhaus bekommt; nicht das Mobiliar, wie man es bei einem Minister erwarten würde.

Ist er, da er Minister des jüdischen Staates ist, fromm?

„Nicht strenggläubig, orthodox, wenn Sie das meinen“, antwortete Ruth Dajan für ihren Mann. Immerhin hatte er, nach der Eroberung der vorher jordanisch verwalteten Altstadt von Jerusalem, ein Gebet auf einen Zettel geschrieben und es in eine Ritze der Klagemauer gesteckt. Ich frage Frau Dajan: „Wissen Sie, was darauf stand?“ — „Lu yehi shalom al kol Israel.“ Das heißt: Möge für ganz Israel Friede sein.

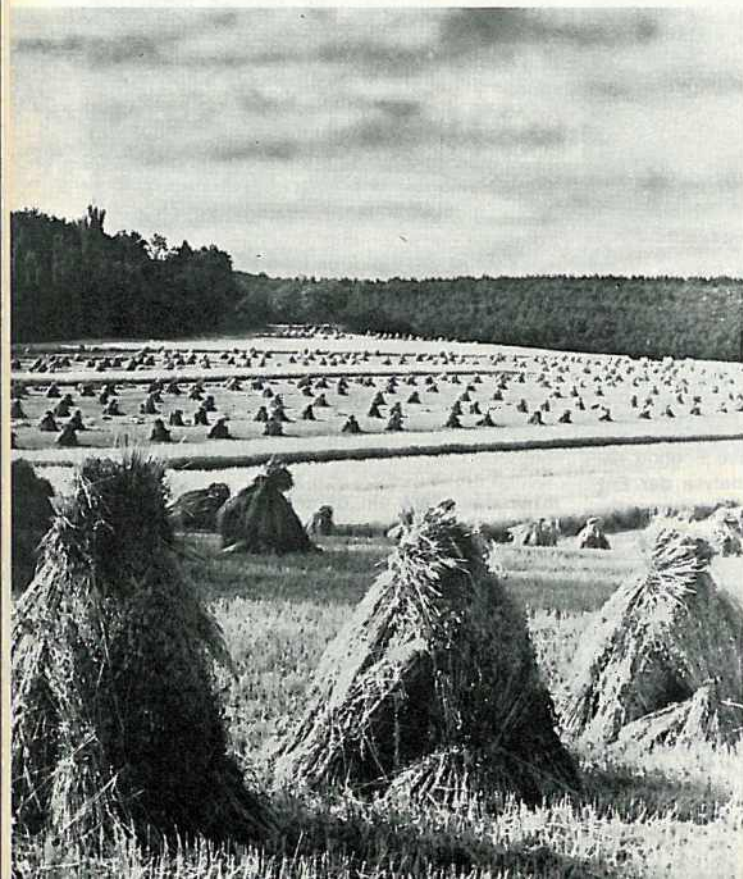
„Shalom“, sagte er, als er mir in der Yoabstreet zum Abschied herzlich, vor allem auch kräftig, die Hand drückte. Das heißt „guten Tag“ oder „auf Wiedersehen“, je nach Gelegenheit. Vor allem aber heißt es „Friede“. Ich hatte das Gefühl, Moshe Dajan meinte letzteres.

Louis J. Hyer (H. M.)

World Copyright: SPEZIALBERICHTE
Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.

Unser schönes
Deutschland
zur Erntezeit

Foto: roebild Röhrig





Ein Leben für den Hafen Hamburg

Aus der Tageszeitung „Die Welt“ entnehmen wir folgende ausgezeichnete Würdigung des aus seinem Amt scheidenden Hamburger „Hafensensors“ Ernst Plate. Diese Kurzbiographie ist zugleich ein Schlaglicht auf die bewegte Nachkriegsgeschichte des Tors zur Welt, das zugleich Heimathafen für die meisten unserer Seeleute ist.

Im Hafen ist dieser 30. Juni sozusagen ein „historischer“ Termin. Ein Mann zieht sich aus der aktiven Tätigkeit zurück, dessen Name für viele ein Synonym für unseren Hafen überhaupt ist: Senator a. D. Ernst Plate. Über vierzig Jahre war er „mit dem Hafen verheiratet“, mehr als drei Jahrzehnte – seit 1934 – gehörte er dem Vorstand der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (oder ihrer Vorgängerin) an – jetzt gibt er, 67 Jahre alt, den Vorsitz im Vorstand ab und tritt in den Ruhestand.

Man darf in diesem Falle wohl mit Recht sagen, daß eine Ära zu Ende geht. Denn in der Nachkriegszeit ist Plate der Mann gewesen, ohne dessen Wissen, ohne dessen Zustimmung im Hafen nichts Entscheidendes geschah und der gut zwanzig Jahre lang die Richtlinien der Hafenpolitik maßgeblich mitbestimmte.

Ob er – genaugenommen und streng juristisch betrachtet – immer dafür „zuständig“ war, hat ihn nie sonderlich bekümmert. Wenn er eine Sache für den Hafen als wichtig ansah, dann fühlte er sich angesprochen. Er zog sich die Schuhe an, die her umstanden und wuchs in sie hinein – auch wenn sie größer waren als diejenigen, die man eigentlich für den Vorstandsvorsitzenden einer staatlichen Hafenbetriebesgesellschaft vorgesehen hatte.

Plate war da, als 1945 der Krieg zu Ende ging; die Engländer akzeptierten ihn; er sah die Berge von Trümmern, die Wracks, die abgerissenen Verbindungen nach „draußen“; er erkannte die riesige Aufgabe, die es zu bewältigen galt – und er stürzte sich in die Arbeit. Dabei blieb es dann, mehr als zwei Jahrzehnte lang.

Wer sich so mit seiner Arbeit identifiziert, wird, ob er es will oder nicht, zu einer Institution. Auch Ernst Plate ist zu einer Institution geworden: innerhalb des Hafens, im öffentlichen und wirtschaftlichen Leben seiner Vaterstadt, im großen Hinterland des Hafens zwischen Helsinki und Basel, in Hannover wie in Prag, in Wien oder Budapest wie in Düsseldorf.

Überall kennt man „Hamburgs Hafensensor“, obwohl er dieses Amt nur vier Jahre lang bekleidete und seine Senatorenzeit nun schon fast ein Jahrzehnt zurückliegt. Man weiß, daß er wahrhaftig kein „bequemer“ Mann ist, aber man sieht in ihm den hanseatischen Kaufmann, wie er im Buche steht, und dazu einen Mann mit Charme, Witz, Humor.

Aber das alles reicht noch nicht als Erklärung. Ich glaube, der entscheidende Punkt, das spezifische Charakteristikum Plates, liegt darin, daß er von Anfang an die Funktion der Seehäfen im großen Rahmen der Weltwirtschaft gesehen hat; als dienende Glieder zwar, aber doch zugleich als Instrumente, die ihrerseits erst die einzelnen Völker in den Stand setzen, sich mit Hilfe des weltweiten Güteraustausches ihre Existenzgrundlage zu schaffen.

Diese – auf den ersten Blick fast philosophisch anmutende – Betrachtungsweise hat Plate sicherlich davor bewahrt, sich im bloß organisatorisch-technisch-kaufmännischen Alltagsgeschäft des Güterumschlages zu verlieren, und sie hat ihn be-



Aus Wracks, Schutt und Trümmern entstand in der Ära Plate ein neuer, schneller und wettbewerbsfähiger Hafen. Links die Sprengung des alten, ehrwürdigen Zeitballturms auf der Kehrwieterspitze im Jahre 1963. Heute steht auf dem enttrümmerten Gelände der Kaispeicher A, die größte Lagerstätte für Überseetabake in der Bundesrepublik Deutschland. Rechts das neue Überseezentrum, der größte Verteilerschuppen der Welt, rationale Drehscheibe für sämtliche Verkehrsträger auf See, auf Binnenwasserstraßen und an Land. Im Hintergrund links auf der Kehrwieterspitze der massive Dreiecksblock des Kaispeichers A.

Foto: Hanseatische Luftfoto Gesellschaft mbH.

fähigt, die großen Entwicklungen zu verfolgen, die für das Schicksal eines Hafens bedeutsamer sind als allein die ordnungsgemäße Abwicklung einzelner Verladungen (die natürlich auch gewährleistet sein muß). Und sie hat ihm schließlich in all den schweren Jahren den Optimismus gegeben, unbeirrt an die Zukunft unseres Hafens zu glauben.

Er ist zutiefst davon überzeugt, und hat es oft ausgesprochen, daß dieser „am weitesten östlich gelegene Hafen der westeuropäischen Küste“ schon aufgrund seiner geographischen Lage eine Aufgabe zu erfüllen hat, die ihm kein Konkurrent (weder im Westen noch im Osten) auf die Dauer streitig machen kann.

Hier, so will mir scheinen, liegt die Wurzel für Plates fast nachtwandlerische Sicherheit, mit der er nach dem Tage Null daran ging, die Beziehungen des Hafens zu seinem Hinterland wieder aufzubauen, zerrissene Fäden erneut zu knüpfen, politische Hürden zu überspringen. So wird vielleicht auch verständlich, daß er oft schon früher als andere aufziehende Gefahren für die Funktionen der Seehäfen – speziell natürlich „seines“ Hafens – witterte und sich ihnen mit allen Kräften entgegenstellte.

Man braucht nur daran zu denken, wie er sich ungezählte Male exponiert hat, als der Ausstrahlungsbereich des Hafens nach dem Osten auf die politische Demarkationslinie begrenzt werden sollte. Es focht ihn wenig an, daß er dabei – hier wie drüben – gegen den Strom der allgemeinen öffentlichen Meinung schwimmen mußte, daß er mißverstanden und mißdeutet wurde.

Er kannte das nicht ungefährliche Wort vom „roten Senator“ und fuhr trotzdem zur Leipziger Messe, nach Prag, Posen, Budapest und Leningrad – zu einer Zeit, da dies noch keineswegs als hoffähig galt. Er tat es in der Überzeugung, daß hier eine Lebensfrage des Hafens, ja Hamburgs, auf dem Spiel stand.

Das Wort von der „Politik der Elbe“, das in diesem Zusammenhang angeführt werden muß, ist im übrigen ein Begriff ganz nach Plates Geschmack. Für ihn erschöpft sich die Bedeutung des Elbstroms nicht in seiner Eigenschaft als Binnenwasserstraße (so wichtig dies auch sein mag), sondern er wertet den Fluß als ein Bindeglied zwischen allen seinen

Anliegern – politisch, wirtschaftlich und sogar kulturell.

Desgleichen muß man ihm zugestehen, daß er von Anfang an eine ganz klare, eindeutige Einstellung zur Schaffung eines größeren, über die nationalen Grenzen hinausgehenden Wirtschaftsraumes in Europa gehabt hat. Leidenschaftlich hat er sich für die EWG eingesetzt, weil er sie im Interesse des Bestandes und der Weiterentwicklung unseres Kontinents für unumgänglich notwendig hält.

Aber mit dem gleichen Nachdruck hat er davor gewarnt, die Gemeinschaft der Sechs als eine endgültige Lösung anzusehen; für ihn ist die EWG nach wie vor nur der erste Schritt zu einer größeren Einheit, die einmal ganz Europa umschließen soll. Und besonders intensiv ist er stets jenen Tendenzen entgegengetreten, die auf eine selbstgenügsame Abkapselung der Gemeinschaft von der übrigen Welt, auf eine Vernachlässigung des Handels mit den Ländern außerhalb der EWG, abzielen.

Es ließen sich unschwer noch mehr Beispiele anführen. Sie würden immer wieder das eine bestätigen: Ernst Plate dachte, handelte, lebte in den Kategorien des Seeverkehrs – und trotzdem war er mehr als einfach nur ein „Hafen-Experte“. Daß er es vermochte, über den Alltag des Verkehrs und seine Grenzen hinauszusehen, die großen Zusammenhänge zwischen Weltwirtschaft und Weltpolitik zu erkennen – das eben ist es wohl, was ihn heraushebt aus dem Kreis der anderen, was ihn über die engeren Aufgaben im Management des Hafens hinauswachsen ließ und im europäischen Binnenland schlechthin zu einem Repräsentanten der Küste, zu einem Sprecher aller deutschen Seehäfen, gemacht hat.

Und nun soll das alles zu Ende sein? Man wird sich daran gewöhnen müssen, daß der große Schreibtisch im Eckzimmer des zweiten Stocks Bei St. Annen 1 im Freihafen, an dem der Senator a. D. stets in Hemdsärmeln zu arbeiten pflegte, hinfort unbesetzt bleibt.

Sollen wir Ernst Plate also jetzt den „grand old man“ des Hafens nennen? Ich weiß gar nicht, ob er dazu schon alt genug ist.

Werner Klugmann

Die Ströme des Öls

Als vor Wochen die blitzartigen Geschehnisse um den Staat Israel und die ihn umgebenden arabischen Staaten die Welt in Atem hielten, stand für die Energieversorgung dieser Welt, insbesondere aber Europas, die Ölfrage sehr bald im Vordergrund. Daneben richtete sich der Blick auch auf die Seeschifffahrt: Einmal durch die Sperrung des Suez-Kanals, der sich zum zweitenmal in elf Jahren als ein gewisser Unsicherheitsfaktor erwiesen hat. Das ließ in der Schifffahrt bereits die Frage aufkommen, ob man sich nicht langsam auf eine „Situation ohne Suez-Kanal“ einstellen müsse und solle. Zum anderen rückte die Bedeutung der Tankschifffahrt plötzlich stark ins Blickfeld der Weltöffentlichkeit. Für die Wirtschaft allgemein gesprochen hat das Öl als Energieträger nach der Kohle und – wenn man so will – vor der Atomenergie für unsere Jahrzehnte die Rolle der wichtigsten Energiequelle übernommen. Auch deswegen sollen hier im Zusammenhang mit der – wenn diese Zahlen erscheinen, hoffentlich entspannteren – Nah-Ost-Lage einige Betrachtungen über das Öl angestellt werden.

Öl schoß an die Spitze

Der Energieverbrauch in der Bundesrepublik hat sich im Laufe der letzten 17 Jahre nicht nur laufend erhöht, sondern im gleichen Zeitraum hat sich auch seine Struktur stark verändert. Im Jahre 1950 – man erinnere sich nur der damaligen Förderungsmaßnahmen für die Kohle etwa in Gestalt der Bergmannsprämien – war die Kohle mit einem Anteil von über 90 Prozent der unstreitig dominierende Energieträger in der Bundesrepublik. Der damalige Mineralölverbrauch von jährlich lediglich vier Millionen Tonnen entsprach der Leistung einer nach heutigen Maßstäben mittelgroßen Raffinerie. 17 Jahre später, im Jahre 1966, hat der Anteil des Mineralöls innerhalb der festen (Kohle), flüssigen (Öl) und gasförmigen (Erdgas) Primärenergieträger über 46 Prozent erreicht. Damit hat sich das Öl an die Spitze aller Energieträger gesetzt, wobei auch betont werden muß, daß der absolute Verbrauch beim Öl im Jahre 1966 etwa dem Zwanzigfachen des Jahres 1950 entsprach, genau 88,8 Millionen Tonnen!

Eigene Erdölförderung deckte 1954 Bedarf

Nun verfügt die Bundesrepublik über eine, wenn auch relativ geringe, eigene Erdölförderung, die allerdings zum erstenmal seit 20 Jahren nicht mehr gestiegen ist und im Jahre 1966 genau wie im Jahre 1965 7,9 Millionen Tonnen betragen hat. Der weitaus größte Teil des deutschen Erdöls wurde mit 2,55 Millionen Tonnen bei der Deurag-Nerag in Misburg (zwischen Hannover und Lehrte) gefördert, der die Emsland-Raffinerie in Lingen mit 1,83 Millionen Tonnen und die DEA in Heide mit 1,25 Millionen Tonnen folgen. Wer von Hamburg auf der Autobahn nach Süden fährt, wird die Ölbohrungen zwischen Harburg und dem Horster Dreieck erinnern, die sich auf den bei Meckelfeld und Sinstorf gelegenen Feldern um 40 000 Tonnen beziehungsweise 30 000 Tonnen im letzten Jahr ergiebiger erwiesen haben. Immerhin aber ist die bei 10 Prozent des Gesamtverbrauchs liegende eigene Bodenförderung relativ gering. Die Bundesrepublik hat zwar von allen westeuropäischen Ländern die höchste Förderquote. Man muß auch rückschauend betrachten feststellen, daß diese Menge von knapp 8 Millionen Tonnen im Jahre 1954 noch ausgereicht hätte, den gesamten damaligen Bedarf der Bundesrepublik zu decken. Die Erklärung für den Stillstand dürfte zum Teil in der Tatsache begründet liegen, daß ältere Lagerstätten erschöpft sind, zum Teil darin, daß in den letzten Jahren nur wenige neue Felder hinzugekommen sind. Es ist aber, obgleich 7 Millionen Tonnen von insgesamt nur 13 namhaften Gesellschaften gefördert werden, fraglich, ob sich die eigene Landesproduktion erheblich wird steigern lassen können.

Neben der erwähnten Eigenproduktion von zehn Prozent kommen in die Bundesrepublik:

5 Prozent	aus Venezuela
4,5 Prozent	aus der UdSSR
4 Prozent	aus Nigeria
und	
35 Prozent	aus Libyen
12 Prozent	aus Saudi-Arabien
10 Prozent	aus dem Iran
6 Prozent	aus Algerien
5,5 Prozent	aus dem Irak
5 Prozent	aus Maskat/Oman
3 Prozent	aus Kuwait

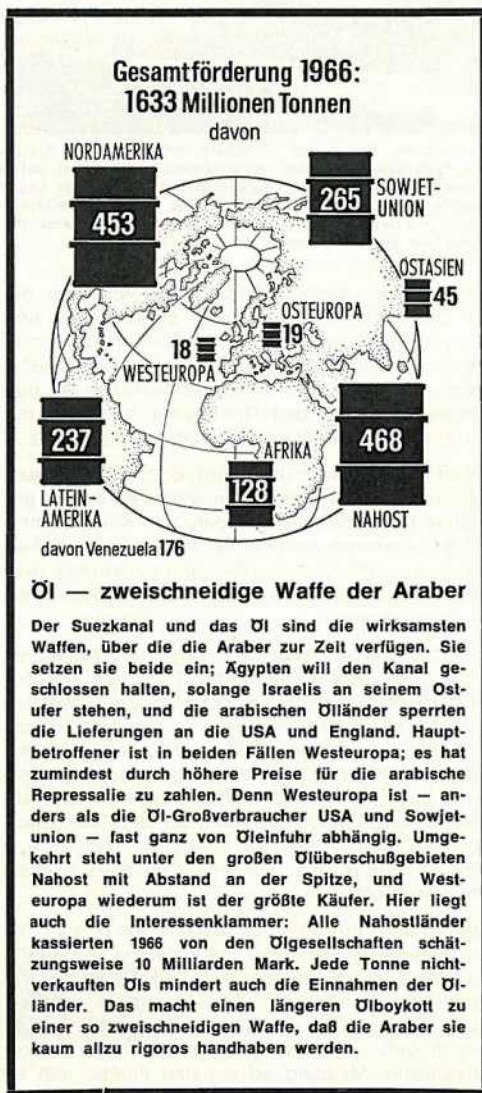
Der stärkste Strom kommt aus Libyen

Die deutsch-arabischen Wirtschaftsbeziehungen stehen weitgehend im Zeichen der Öllieferungen. Zwar belief sich der Warenaustausch zwischen der Bundesrepublik und den arabischen Ländern im vergangenen Jahr auf lediglich 5 bis 6 Prozent des gesamten deutschen Außenhandelsvolumens. Als eine Folge der relativ starken arabischen Öllieferungen schließt unsere Handelsbilanz gegenüber den arabischen Ländern jedoch insgesamt mit einem Passivsaldo ab. Dabei besteht das stärkste Ungleichgewicht im Handelsverkehr mit Libyen, das im Jahre 1966 Öl im Werte von 1611 Millionen DM an uns exportierte, während wir Waren im Werte von nur 169 Millionen DM dorthin exportiert haben. In den letzten Jahren hat sich Libyen aber zum bedeutendsten Erdöl-Lieferanten der Bundesrepublik entwickelt, obwohl es zu den noch im Pionierstadium der Ausbeutung befindlichen jungen Ölländern zu zählen ist. Libyen steht mit einer Förderleistung von im vergangenen Jahr 72 Millionen Tonnen bereits an 7. Stelle der Ölländer. Wie stark seine Öl-Handelsbeziehungen zu uns sind, folgt aus der Tatsache, daß 26 Millionen Tonnen, also mehr als ein Drittel seiner Ölförderung, im letzten Jahr an die Bundesrepublik geliefert wurden!

Weitverstreute neue Versorgungsquellen

Aus diesen wenigen Gedanken wird klar, daß die Hauptbetroffenen, soweit das Nah-Ost-Öl in Betracht kommt, die westeuropäischen Länder sind, wobei insofern auf Großbritannien hinzuweisen ist, als es dort überhaupt keine nationale Rohölproduktion gibt. Auf der anderen Seite ist die Versorgungssituation eine vollkommen andere, als sie zur Zeit der Suez-Krise vor über zehn Jahren gewesen ist: Grundlegend hat sich seit dieser Zeit das Ölversorgungsbild der Welt geändert. Ganz allgemein läßt sich sagen, daß die Versorgungsquellen heute wesentlich weiter gestreut sind als früher. Wer hat schon vor vier, fünf Jahren daran gedacht, daß beispielsweise Libyen ein bedeutendes Öl-Exportland werden könnte? Im einzelnen schlägt sich die Verlagerung der Ölströme als Folge der über die Welt verteilten Ölförderungsgebiete in der nachfolgenden Übersicht nieder:

Im Jahre 1966 wurden 1 633 Millionen Tonnen Erdöl gefördert. Damit sind im vergangenen Jahr 129 Millionen Tonnen oder 8,6 Prozent mehr gefördert als im Vorjahr. Fast 40 Prozent dieses Zuwachses stammen aus den Ländern des Nahen Ostens, 21 aus Afrika, wo nun auch Tunesien erstmals die Förderung aufnahm. Die USA – an der Spitze der Förderländer – steigerten ihre Förderung um 20 Prozent und kamen auf 410 Millionen Tonnen, die Sowjet-Union desgleichen um 17 Prozent auf 265 Millionen Tonnen. Das drittgrößte Ölförderungsland Venezuela behielt zwar den dritten Rang, ging aber in seiner För-



Öl — zweischneidige Waffe der Araber

Der Suezkanal und das Öl sind die wirksamsten Waffen, über die die Araber zur Zeit verfügen. Sie setzen sie beide ein; Ägypten will den Kanal geschlossen halten, solange Israel an seinem Ostufer stehen, und die arabischen Ölländer sperrten die Lieferungen an die USA und England. Hauptbetroffener ist in beiden Fällen Westeuropa; es hat zumindest durch höhere Preise für die arabische Repressalie zu zahlen. Denn Westeuropa ist – anders als die Öl-Großverbraucher USA und Sowjetunion – fast ganz von Öleinfuhr abhängig. Umgekehrt steht unter den großen Ölüberschußgebieten Nahost mit Abstand an der Spitze, und Westeuropa wiederum ist der größte Käufer. Hier liegt auch die Interessenskammer: Alle Nahostländer kassierten 1966 von den Ölgesellschaften schätzungsweise 10 Milliarden Mark. Jede Tonne nicht-verkauften Öls mindert auch die Einnahmen der Ölländer. Das macht einen längeren Ölboykott zu einer so zweischneidigen Waffe, daß die Araber sie kaum allzu rigoros handhaben werden.

75 Prozent aus dem Nahen Osten

So kommt auch vom Standpunkt der Inlandsproduktion in Verbindung mit den fraglos von Jahr zu Jahr steigenden Bedarfzahlen für die Versorgung mit Rohöl der Entwicklung, aber auch der Gefährdung der Ölströme der Welt erhebliche Bedeutung zu. Bleiben wir zunächst einmal bei den Ölversorgungsbahnen für die Bundesrepublik. Da ist es wohl doch nicht so bekannt, wie es aufgrund der kürzeren Transportwege und damit geringeren Kosten erklärlich ist, daß über 75 Prozent des deutschen Verbrauchs aus dem Nahen Osten kommen beziehungsweise kamen.

derung von 181 Millionen Tonnen auf 167 Millionen zurück. Es folgen Saudi-Arabien mit 117, Kuwait mit 114, der Iran mit 105, Libyen(!) mit 72 und der Irak mit 67 Millionen Tonnen.

Unsicheres Nah-Ost-Öl ließ neue Quellen suchen

Vergleicht man regional gesehen den Ölverbrauch mit der Produktion, so geben sieben Regionen klare Antworten auf die Frage der Abhängigkeit. Für die letzten fünf Jahre gibt dieser Vergleich Verbrauch-Förderung auch Aufschluß über einen Ausgleich, den man nach der Suez-Krise 1956 außerhalb des Nahen Ostens suchte und fand.

Es haben — in Millionen Tonnen — im Jahre 1966 gefördert beziehungsweise verbraucht:

(Die eingeklammerten Zahlen geben die Förderung vom Jahre 1962 wieder, des Jahres also, das genau zwischen der ersten Suez-Krise und der jetzigen Schließung des Kanals liegt):

	Förderung 1966	Verbrauch 1966
1. Westeuropa	17 (15)	408
2. Naher Osten	461 (308)	43
3. Afrika	134(!) (38!)	33
4. Nordamerika	452(!) (393)	649
5. Mittel- und Südamerika	237 (220)	110
6. Mittlerer und Ferner Osten, Australien	35 (29)	169
7. Osteuropa, Sowjet-Union, China	293 (230)	240

Es zeigt sich also, daß die Erdölsuche sich auf andere Kontinente mit Erfolg ausgeweitet hat. Die Ölblockade des Nahen Ostens bestätigt — leider —, wie notwendig im wörtlichen Sinne des Wortes das gewesen ist. Das vorhandene Übergewicht des Nahen Ostens in der Rohölversorgung und die politische Unsicherheit in diesem Raum gaben zu Überlegungen Anlaß, das Risiko, in dem sich die Welt vor über zehn Jahren befunden hat, zu verkleinern.

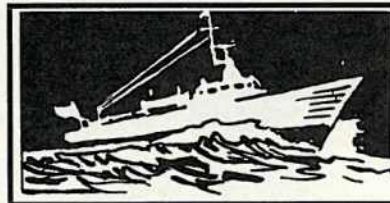
Unabhängig vom Nah-Ost-Öl

Im gleichen Sinne einer Verkleinerung des Ausfallrisikos liegen die Sicherungen, die aus einer Reihe von Gründen staatlicherseits zur Sicherstellung der Ölversorgung eingebaut sind. Die Mineralölindustrie hat die Verpflichtung zu einer Vorratshaltung von eineinhalb bis zwei Monaten. Für den Monat Juli, den ersten nach der Sperrung des Suez-Kanals und der Lieferungsverweigerung arabischer Staaten, ist der Bedarf aus laufenden Beständen gedeckt. Erst im August könnte es möglicherweise zu einer teilweisen Freigabe der Vorratsreserven kommen. Inzwischen aber — immer unterstellt, die arabischen Länder würden nicht einlenken — hat sich die Versorgung auf andere Lieferungsgebiete umgestellt. Das ergibt sich aus folgenden Überlegungen: Der Bedarf Westeuropas beläuft sich auf etwa 400 Millionen Tonnen. Diese Menge kommt, wie oben geschildert, ganz überwiegend aus dem Nahen Osten. Persien hat und wird seine 90 Millionen Tonnen weiter liefern, so daß unter Einrechnung der außer-arabischen Lieferungen die Fehlmenge etwa 200 Millionen Tonnen betragen wird. Diese Lücke kann geschlossen werden, — etwa dadurch, daß Persien seine Produktion um 30 Prozent erhöht, also um 27 Millionen Tonnen; weiter dadurch, daß andere Förderländer Westeuropa helfen werden. So können die USA im Notfall ihre Förderung um 20 Prozent heraufsetzen und damit ein Volumen von zusätzlich 100 Millionen Tonnen erreichen. Auch Mittel- und Südamerika können mit einer Erhöhung der Förderung weitere 40 Millionen Tonnen stellen. So wird sich — immer unterstellt, daß die Weigerung der arabischen Ölländer längeren Bestand haben könnte — im Laufe der Zeit die Lücke schließen lassen. Freilich werden sich die Kosten allein schon aufgrund der erheblich längeren Transportwege nicht unerheblich erhöhen, zumal das Nah-Ost-Öl wegen der dort reichlichen Quellen immer das billigste der Welt für den westeuropäischen Verbraucherkreis war. Es ist kein Geheimnis, daß die Ölgesellschaften mit dem Nah-Ost-Öl den Preis für das Öl aus anderen Regionen heruntergeschleust haben.

Die Waffe Arabiens ist ein Skorpion

Eine andere Frage, genauer gesagt die Kehrseite der Versorgungsüberlegungen für Westeuropa ist die, ob diejenigen arabischen Länder, die Öllieferungen verweigern, auf die Dauer auf die normalen Einnahmen verzichten können. Geht man davon aus, daß die Länder im Nahen Osten pro Tonne geförderten Öls durchschnittlich DM 20,— einnehmen, so bedeutet eine Sperre von etwa 300 Millionen Tonnen Öl einen jähr-

lichen Einnahmeausfall von etwa 6 Milliarden DM. Um nur einige Länder zu nennen, Saudi-Arabien nimmt aus den Öllieferungen etwa 2,8 Milliarden, Kuwait 2,4 Milliarden und der Irak 0,6 Milliarden — gerechnet in DM — aus den Öllieferungen ein. Solche Größenordnungen lassen es als unwahrscheinlich erscheinen, daß diese Länder, die sehr stark vom Verkauf ihres Öls abhängig sind, den zu ihren Gunsten laufenden Ölstrom langfristig werden versiegen lassen.



Flottenumschau

Bundesmarine

Das Marinefliegergeschwader 3 in Nordholz hat die Tradition der Luftschiffahrt der Marine im Ersten Weltkrieg und das Fahnenband „Graf Zeppelin“ übernommen. Viele ehemalige Marine-Luftschiffer nahmen an dem Festakt in Nordholz, wo im Ersten Weltkrieg die Zeppelin-Hallen standen, teil. Der Kommandeur der Marineflieger, Konteradmiral Jung, sowie ein Enkel des alten Grafen Zeppelin aus Ulm und weitere Gäste schritten die Front von etwa 900 Soldaten der Marineflieger ab. Ein Luftschiff-Museum wird in Nordholz aufgebaut. Der Gedanke, daß eines Tages kernenergieangetriebene Luftschiffe für die Passagierluftfahrt gebaut werden, wird im Ausland von einigen Ingenieuren verfolgt.

Das neunte von zehn Küstenwachbooten der Frauenlob-Klasse, das KW-Boot „Atlantis“ (215 ts, 24 Mann Besatzung) ist Ende Juni in Rendsburg zu Wasser gelassen worden. Der erste der sechs 2000-PS-Seeschlepper, die alle Namen der Ostfriesischen Inseln tragen, die „Wangerooze“, wurde an die Bundesmarine abgeliefert. Drei weitere sind in der Ausrüstung, die beiden letzten werden 1968 übernommen. Die Fahrzeuge können für vielerlei Zwecke eingesetzt werden, neben Bergungs- und Scheibenschleppdienst können sie auch zu Taucheraufgaben, zur Torpedosuche und für Feuerlöschzwecke benutzt werden. Die im Dienst befindlichen 3000-PS-Schlepper „Fehmarn“ und „Helgoland“ haben ebenfalls vielseitige Verwendungsmöglichkeiten.

Für die Sperrwaffenversuchsstelle wurde das Versuchsboot „SP 1“ in Dienst gestellt. Das Boot ist ein Schwesterschiff des in der Ausrüstung befindlichen Versuchsfahrzeuges „Wilhelm Puller“. Die etwa 30 m langen Fahrzeuge sind weitgehend unmagnetisch. — Das Öltankreinigungsfahrzeug „Förde“ (55 m Länge) wurde in Hamburg abgeliefert. Es soll von den Kriegsschiffen das Ballastwasser übernehmen und entölen sowie Tankreinigungsarbeiten ausführen. Ein Schwesterschiff lief Ende Juli vom Stapel. Mit diesen kleinen Fahrzeugen wird der Hilfsschiffpark der Bundesmarine verbessert.

Fremde Marinen

Für die japanische Marine wurde ein neues 5-Jahres-Neubauprogramm genehmigt. Die Flotte ist ausgerichtet auf Geleiddienst und Küstenschutz, sie verfügt heute bereits über 27 Zerstörer und Fregatten sowie ausreichend Minensucher, Schnellboote und Hilfsschiffe. Zum Neubauprogramm gehören ein weiterer Lenkwaffenzerstörer (3500 ts) mit Tartaraketen, zwei Führungsschiffe (zugleich Hubschrauberträger) von etwa 4500 ts mit modernster elektronischer Ausrüstung sowie zehn Fregatten von 1500 ts und zehn Schnellboote. Die norwegische Marine ist jetzt mit den anderen Teilstreitkräften (Heer und Luftwaffe)

einem Oberkommando der Verteidigung unterstellt. Chef der Gesamtverteidigung ist Vizeadmiral Johannesson. Das gegenwärtige Neubauprogramm umfaßt fünf Zerstörer der „Oslo“-Klasse (davon 3 fertig), zwei Patrouillenboote (1 fertig), zwanzig Artillerieschnellboote der „Storm“-Klasse (10 fertig) und acht Torpedoschnellboote der „Tjeld“-Klasse (alle 1967 fertig). Diese Einheiten werden alle in Norwegen gebaut. Das norwegische U-Boot-Neubauprogramm wurde Mitte Juni mit der Indienststellung des fünfzehnten Bootes in Emden, das den Namen „Svenner“ (370/470 ts) erhielt, abgeschlossen. Nachdem die norwegische Marine auf langen Probefahrten mit dem ausgeliehenen U-Boot „U 3“, das in Norwegen den Namen „Kobben“ erhielt, gute Erfahrungen gemacht hatte, gab sie den Auftrag für den Bau von 15 U-Booten dieses Typs an eine Werft in Emden. Zur Indienststellung der „Svenner“ kamen der Oberbefehlshaber der norwegischen Marine, Vizeadmiral Sörensen, und der Inspekteur der Bundesmarine, Vizeadmiral Zenker, nach Emden.

Die amerikanische Marine hat mit der Indienststellung des 41. Polaris-U-Bootes das Bauprogramm der atomar angetriebenen U-Bootflotte mit Polaris-Raketen zunächst abgeschlossen. Das Programm wurde fast zwei Jahre früher beendet als es ursprünglich in der Planung vorgesehen war. Von diesen Unterwasserschiffen sind 13 mit der Polaris A2 und 28 mit der Polaris A3 ausgerüstet. Später will man etwa dreißig Boote auf die weiterreichende Rakete „Poseidon“ umrüsten. Für jedes dieser 41 Boote stehen zwei Besatzungen zur Verfügung. Der 1964 bestellte zweite Träger der „America“-Klasse wurde durch Frau Jacqueline Kennedy auf den Namen „John F. Kennedy“ getauft. Das Schiff ist 336 m lang und 40,5 m breit. Es soll im Frühjahr 1968 in die US-Flotte eingereiht werden. Der Träger soll 90 Flugzeuge mitführen. Die Stammbesatzung wird aus etwa 150 Offizieren und 2550 Unteroffizieren und Mannschaften bestehen. Unter Einschluß des fliegenden Personals und der Flugzeugspezialisten können bis zu etwa 4900 Mann eingeschifft werden. Zwei amerikanische Hubschrauber haben erstmalig den Atlantik überquert. Die Sikorski-Hubschrauber gehörten zur US-Luftwaffe. Nach etwa dreißigstündigem Flug landeten sie in Le Bourget bei Paris. Sie wurden unterwegs in der Luft mehrmals aufgetankt. Jede Maschine hat fünf Mann Besatzung.

Besuche

Alle unsere größeren Häfen hatten im Juli und August Besuche ausländischer Kriegsschiffe, darunter U-Boote, Flottentanker und Schulschiffe. Für Orte wie Cuxhaven waren diese Schiffe eine Attraktion für die Kurgäste. Das britische Kommandoschiff HMS „Albion“ (1450 Mann Besatzung) besuchte Ende Juli den Hafen Hamburg. Das 1947 vom Stapel gelaufene 225 m lange Schiff war zuerst Flugzeugträger, es wurde 1960 bis 1962 zum Command Ship (Führungsschiff) umgebaut. — R —

Roll-on/roll-off verwirklicht eine Idee, die in ihrer verblüffenden Einfachheit geradezu als genial zu bezeichnen ist. Das Wiegenlied dieser Idee war das Brummen der Automotoren, denn Autos rückten Produktionsstätten und Märkte noch enger zusammen, als es an Schienen gebundene Fahrzeuge vermochten. Autos verbanden Produktionsstätten und Märkte unmittelbar von Tür zu Tür. Das allein schon gab dem Handel einen gewaltigen Aufschwung. Doch diese Verbindungen, die das Auto schuf, waren an das Land gebunden. Wie kann man Industrieballungen und Marktzentren über die Gewässer, ja über die Weltmeere hinweg genauso eng miteinander koppeln? Das war die Frage, die das Auto dem rastlosen Menschengestalt vorlegte. Roll-on/roll-off ist die Antwort darauf.



- Sp -

Die Ladung geht mit eigener Kraft an Bord, braucht weder Kräne noch Ladegeschirr.

Roll - on / roll - off

Ein Netz von Fahren über alle Weltmeere Von Jürgen Dipner

Wenn sich heute zwei Schiffsfachleute — bei welcher Gelegenheit auch immer — treffen, so kann man fast sicher sein, daß nach spätestens zehn Minuten ihr Gespräch auf den Container kommt. Dieses ist kaum verwunderlich, wenn man auf die ungezählten Veröffentlichungen, Meinungen, Stellungnahmen und sonstigen Äußerungen zurückblickt, die — erstaunlicherweise — fast ausschließlich innerhalb der letzten 12 Monate gemacht wurden, seitdem nämlich der Großcontainerverkehr mit Spezialschiffen zwischen Nordamerika und Europa aufgenommen wurde.

Fast nebenher und viel weniger spektakulär vollzieht sich eine Entwicklung, die vom gleichen Prinzip bestimmt ist: Die Vermeidung teurer Hafenliegezeiten durch Beschleunigung des Umschlages. Dieses kann entweder nach dem Container-Prinzip erreicht werden oder dadurch, daß Landfahrzeuge im Hafen nicht entladen werden, sondern direkt auf das Schiff fahren und später im Bestimmungshafen wieder von Bord abrollen. Der Spezialausdruck für diese zweite Art des Verkehrs ist „roll-on/roll-off“.

Nun ist der Begriff des roll-on/roll-off zwar neu, der Verkehr hingegen so alt wie die Schifffahrt selbst, denn unter roll-on/roll-off-Verkehr versteht man letzten Endes nichts anderes als den Fährverkehr. Die Aufgaben einer Fähre oder — modern ausgedrückt — eines roll-on/roll-off-Schiffes gleichen im Prinzip denen einfacher Fahren über Flüsse und Binnenseen, was bestimmt nicht als neue Entwicklung angesehen werden kann, wurden doch schon vor Jahrhunderten Pferdefuhrwerke über ein den durchlaufenden Landverkehr hinderndes Gewässer befördert.

Brücken über die Meeresengen

Diesen Verkehren zugrunde lag das Prinzip des umschlaglosen, damit schnelleren und billigeren Transports, so daß es auf der Hand lag, daß diese Verkehrsart bald immer mehr Freunde gewinnen würde. Das Prinzip dieser über Gewässer gelegten Brücken breitete sich immer mehr aus, ohne daß man heutzutage genau sagen kann, wann mit einem roll-on/roll-off-Verkehr begonnen wurde. Anfänge lassen sich zurückverfolgen bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts, als

Eisenbahnwaggons über den Bodensee auf Fährschiffen befördert wurden. Konnte durch die fortschreitende Ausbreitung des Eisenbahnnetzes der Verkehr über den Bodensee nicht von langer Dauer bleiben, so begann sich in einem anderen Teil Europas der Fährverkehr rapide zu entwickeln, und zwar im Gebiet der Ostsee. Ende des letzten und Anfang dieses Jahrhunderts wurden die ersten Fährdienste zwischen Dänemark und Schweden und bald auch zwischen Deutschland und Dänemark eröffnet. Zwar waren diese sogenannten Trajekt-Schiffe so ausgelegt, daß sie nur Eisenbahnwaggons befördern konnten, jedoch erkannte man sehr bald, daß auch das Auto und der Lastkraftwagen für diesen Verkehr gewonnen werden mußten.

Eine andere Strecke bot sich für den roll-on/roll-off-Verkehr geradezu an, und zwar diejenige zwischen England und dem Kontinent. Der seinerzeit schon beachtliche Güterumschlag zwischen beiden Handelspartnern wurde dadurch wesentlich beeinträchtigt, daß durch den sehr lohnintensiven Güterumschlag die Waren ungebührlich verteuert wurden. Es wurde zunächst im Jahre 1924 ein Fährdienst zwischen Zeebrügge und Harwich — allerdings nur für Eisenbahnverkehr — eröffnet, wozu im Jahre 1927 eine neue Linie zwischen Dünkirchen und Dover hinzukam, die bereits auch für den Transport von Kraftfahrzeugen vorgesehen war.

In den folgenden Jahren wurden auf kurzen Seestrecken immer mehr Fahren eingerichtet. Der Hinweis auf „kurze“ Seestrecken ist durchaus absichtlich gewählt, denn bis zum Zweiten Weltkrieg hat sich der Fährverkehr nur in der Ostsee, der Nordsee und zu sehr geringen Teilen im Mittelmeer abgespielt.

Brücken über Weltmeere

Vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg setzte sich immer mehr die Erkenntnis durch, daß auch im Schiffsverkehr eine Rationalisierung unumgänglich werden müsse. Im Jahr 1958 erscheint der schwedische Reeder Olaf Wallenius mit Frachtschiffen in Europa, die nicht mehr herkömmlich über Krananlagen beladen werden, sondern bei denen die Ladung direkt in das Schiff hineinrollt. Als Vorläufer dieses Prinzips kann der Dienst einer Hamburger Reederei zwi-

schen dem Ersten und Zweiten Weltkrieg bezeichnet werden, als mit ca. 10 bis 12 Spezialschiffen ein Autotransportdienst im roll-on/roll-off-Verfahren zwischen USA und Europa unterhalten wurde. Unter Ladung muß man in diesem Fall Personenkraftwagen verstehen, die für den Export in die Vereinigten Staaten von Amerika bestimmt waren.

Außerdem führte eine amerikanische Reederei etwa um die gleiche Zeit das sogenannte TMT-System ein (Tomorrow-Transport). Zwar hinterließen die Vorführungen am Kontinent durchaus einen positiven Eindruck, jedoch ließ sich nicht verbergen, daß nautische Schwierigkeiten dem roll-on/roll-off-Verkehr, vor allen Dingen den Transport herkömmlichen Stückguts über den Nordatlantik, empfindlich behindern würden. Die Schiffe, die seinerzeit eingesetzt waren, verkehrten vorher mehrere Jahre in einem relativ ruhigen Seegebiet zwischen der amerikanischen Ostküste und Inseln im westindischen Raum, ein Gebiet, in dem derartige Schwierigkeiten nicht in dem gleichen Maße zu befürchten sind wie auf dem Nordatlantik. So blieb es damals auch bei dem Versuch, das TMT-System in Europa einzuführen. Hinzu kam eine Schwierigkeit, die sich auch zum Teil beim Container-Verkehr zeigt, nämlich die Beschränkung des Einsatzes des rollenden Materials durch nationale Gesetze. Das heißt mit anderen Worten, amerikanische Zugmaschinen und Sattelaufleger konnten seinerzeit nur mit Hilfe einer Sondergenehmigung in Deutschland verkehren, da sie nicht den Bestimmungen der Straßenverkehrszulassungsordnung gerecht wurden.

Brückenpfeiler Lübeck-Travemünde und Kiel

Eine sprunghafte Ausdehnung fand jedoch der roll-on/roll-off-Verkehr im Gebiet der Nord- und Ostsee. Die relativ kurzen Seestrecken zwischen den einzelnen Ländern boten sich geradezu für diese Art des Verkehrs an. Durch den immer intensiver werdenden Güteraustausch zwischen skandinavischen Ländern und Westeuropa wuchs das Bedürfnis nach schneller Transportleistung. Sie konnte nur dadurch erreicht werden, daß die Waren auf ihrem Wege vom Hersteller zum Empfänger in einem Transportmittel verblieben und nicht umgeladen werden mußten. So schälten sich in Deutschland für den Verkehr zwischen

Mittel- und Südeuropa und Skandinavien zwei Häfen heraus, über die fast der gesamte (Fähr-) Verkehr mit Skandinavien abgewickelt wurde, nämlich Lübeck-Travemünde und Kiel. Die Schiffe, die heute von Lübeck-Travemünde in Richtung Skandinavien fahren, sind fast ausnahmslos Fährschiffe, die sowohl Passagiere als auch Pkw und Lkw transportieren. Während zugegebenermaßen der Transport von Passagieren und Privat-Pkw nicht zum Prinzip eines roll-on/roll-off-Verkehrs gerechnet werden kann, so spielt er gerade im Ostseeverkehr eine sehr bedeutende Rolle und kann bei den Kalkulationen jeder Reederei nicht außer acht gelassen werden. Dennoch mußte das Aufkommen an Lkw und Sattelauflegern den entscheidenden Ausschlag für die Durchsetzung dieses Prinzips geben.

Ladung lädt und löscht mit eigener Kraft

Die Entwicklung zwischen 1963 und 1965 zeigt, daß in dieser Zeit das Verkehrsaufkommen in Travemünde von 5000 auf 22 000 Lkw oder Sattelauflegern gestiegen ist. Gleichzeitig ist erkennbar, daß im traditionellen Stückgutverkehr zwischen den anderen deutschen und den skandinavischen Häfen eine Stagnation, wenn nicht sogar ein geringer Rückgang zu verzeichnen war. Während früher z. B. Lkw aus dem süddeutschen Raum ihre Ladung in Hamburg am Seeschiff abliefern, rollen sie heute an Hamburg vorbei nach Travemünde — wobei ein guter Autoanschluß sein übriges tut — und dort direkt auf ein fast immer bereitstehendes Fährschiff. Diesen Verkehr über die Ostsee kann man zweifellos als echten roll-on/roll-off-Verkehr bezeichnen, denn im Ladehafen rollen die Fahrzeuge auf das Schiff mit eigener Kraft hinauf und im Bestimmungshafen verlassen sie das Schiff ebenfalls mit eigener Kraft. Ein Umschlag der Güter mit Kränen oder mit Ladegeschirren ist gänzlich fortgefallen.

Stückgut rollt mit Gabelstaplern

Es wurde bereits erwähnt, daß der Verkehr von Deutschland über die Ostsee augenblicklich mit Schiffen bewältigt wird, die in gleichem Maße dem Personenverkehr wie dem Frachtverkehr zur Verfügung stehen. Anders ist es mit einem Verkehr, der Ende 1966 zwischen Hamburg und England aufgenommen wurde. Im Rahmen eines Gemeinschaftsdienstes verließ am 19. 12. 1966 von der neuen roll-on/roll-off-Anlage des Hamburger Hafens am Schuppen 10 das MS „Alster“ den Hafen Hamburg, um den Hafen King's Lynn, an der englischen Ostküste zwischen dem Humber und der Themse gelegen, anzulaufen. Auch hier war speziell für diesen Dienst eine roll-on/roll-off-Anlage errichtet worden. Im Gegensatz zum Ostseeverkehr ist diese ausschließlich für den Transport von rollenden Einheiten, wie z. B. landwirtschaftlichen Maschinen, Sattelauflegern, Pkw, Baumaschinen, Wohnwagen usw., aber auch für konventionelles Stückgut bestimmt. Das konventionelle Stückgut wird nicht mehr wie vorher mit Kränen an Bord gebracht, sondern nunmehr mittels Gabelstaplern direkt vom Schuppen in das Schiff gefahren und dort verstaut.

Das MS „Alster“, das das erste deutsche Schiff dieser Art darstellt, hat eine Vermessung von 499 BRT bei 1140 t d.w. Beladen wird das Schiff, das eine Großluke von 30,6×7,50 m besitzt, über eine Heckpforte, die Abmessungen von 3,60 m Breite und 4,20 m Höhe aufweist. Verschlossen wird diese durch eine Klappe, die gleichzeitig als Einfahrtrampe für den Ober- und Unterraum dient. Im Schiff selbst besteht eine Verbindung zwischen beiden Decks durch Rampen.

Weitere Dienste dieser Art sind in Aussicht genommen. Es wurde am 1. Juli dieses Jahres ein roll-on/roll-off-Verkehr zwischen Hamburg/Kiel und Stockholm aufgenommen, der ebenfalls mit Spezialschiffen abgewickelt wird. Über weitere Pläne ist ebenfalls bereits vieles verlautet worden.



Das deutsche roll-on/roll-off-Pionierschiff „Alster“.

Erste kombinierte roll-on/roll-off-Atlantikflotte

Diesem Verkehr über relativ kurze Strecken steht ein beachtenswertes Projekt großen Ausmaßes für die große Schifffahrt gegenüber. Ein Konsortium, bestehend aus der Holland-Amerika Linie, Svenska-Amerika Linie, der Wallenius Line, der Svenska Transatlantik Linie, der Compagnie General Transatlantique und der Cunard Line, beabsichtigt, insgesamt 10 kombinierte Container- und roll-on/roll-off-Schiffe im Verkehr zwischen dem Nordkontinent und der US-Ostküste in den Verkehr zu bringen. Die neue Gesellschaft, die ihren Dienst unter der Bezeichnung „Atlantic Container Line“ (ACL) abwickeln wird, wird in der zweiten Hälfte 1967 vier neue Containerschiffe in Fahrt bringen, um Ende dieses Jahres einen wöchentlichen Dienst zwischen Gothenburg, Bremerhaven, Rotterdam und Le Havre auf der einen und New York und Baltimore auf der anderen Seite zu eröffnen. Diese sogenannten „Kombi“-Schiffe werden 22 Knoten laufen und Ladung in drei Arten befördern können: roll-on/roll-off, in Containern und auf Paletten. Im Schiff liegen insgesamt vier Decks zur Unterbringung der Fahrzeuge. Die Decks sind durch Rampen miteinander verbunden und ermöglichen somit das Verfahren von Fahrzeugen und Trailern innerhalb des Schiffes. Die Schiffe werden über das Heck und durch Seitenpforten beladen und entlädt. Ladegeschirr ist bei diesen Schiffen nicht vorgesehen. Insgesamt kann das Schiff 15 Sattelaufleger und 250 20-Fuß-Container befördern. Außerdem ist Platz für 1400 bis 1500 Pkw bzw. eine entsprechend niedrigere Anzahl von Traktoren und Lkw.

Hürden der Wirtschaftlichkeit und des Zolls

Inwieweit dieses Projekt erfolgreich sein wird, läßt sich im Moment schwerlich sagen. Bedacht werden sollte nämlich, daß gerade im roll-on/roll-off-Verkehr über weite Strecken rollendes Material für längere Zeit stillliegt. So können die hohen Anschaffungskosten für einen Container-Sattelaufleger nur dann hereingefahren werden, wenn mit dem Sattelaufleger möglichst ununterbrochen Container transportiert werden. Außerdem ist Amerika im Augenblick noch nicht der Genfer Zollkonvention, dem sogenannten TIR-Abkommen, beigetreten, das u. a. die zollfreie Einfuhr von Behältern und Waren vorsieht. Im Augenblick ist es vielmehr so, daß Container, wenn sie z. B. französischen oder deutschen Gesellschaften gehören, nur dann zollfrei in Amerika eingeführt werden können, wenn sie aus amerikanischem Material hergestellt sind.

Voraussetzungen für roll-on/roll-off

Ebenso wie beim Container-Verkehr bedarf der roll-on/roll-off-Verkehr umfangreicher Anlagen in den jeweiligen Häfen. Zunächst muß ein gut funktionierender Anschluß zum Hinterland geschaffen werden, denn auch der roll-on/roll-off-Verkehr wird sich den Weg des „geringsten Widerstandes“ suchen. Außerdem müssen die eigentlichen roll-on/roll-off-Anlagen platzmäßig so ausgebaut sein, daß ein ungehindertes Bewegen der Güter und der Fahrzeuge möglich ist. Zum anderen muß auf einer Einfahrtrampe ein

Vom Kontor aus gesehen

Was ist BIMCO?

In der Seeschifffahrt gibt es viele Zusammenschlüsse, Vereinigungen und Verbände, die über die nationalen Grenzen hinaus gebildet worden sind. Zusammenschlüsse bilden sich überall in der Wirtschaft: Arbeitnehmer schließen sich in Gewerkschaften und Arbeitgeber in ihren Verbänden zusammen. Die Zementhersteller bilden Kartelle, die Landwirte Absatzgenossenschaften usw.

Unter den vielen Vereinigungen nimmt die Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) eine bedeutende Stellung ein. Ihre Mitglieder sind Reeder, Makler und Verbände aus 73 Ländern. Sowjetische und polnische Reedereien gehören ebenso zu ihrem Kreis wie britische, französische und deutsche Reeder.

Rund 50 Millionen Bruttoregistertonnen, ein knappes Drittel der Welthandelsflotte, werden von ihren Mitgliedern bereedert. Man hat sie schon als Prototyp der supranationalen Zusammenschlüsse in der Schifffahrt bezeichnet. Enge Zusammenarbeit zwischen Reedern und der verladenden Wirtschaft in allen Teilen der Welt hat die angesehene Institution beispielhaft gefördert. Ihr Hauptaugenmerk legen die Delegierten auf die Ausarbeitung von Charterpartien, den Verschiffsungsverträgen.

Alle zwei Jahre tritt die Baltic zu einem General Meeting zusammen. Die Gremien (Board of Directors, Executive Committee und Documentary Council) beraten über die aktuellen und weltweiten Probleme des praktischen Schifffahrtsgeschäftes. Die entscheidenden Beschlüsse dieser Schifffahrtsorganisation werden jeweils auf diesen Hauptversammlungen gefaßt. Die letzten Tagungsorte waren: 1963 Lissabon, 1965 Madrid und 1967 Oslo.

Zum ersten Male in der Geschichte dieser Organisation wurde ein Deutscher zum Präsidenten gewählt: Gerhard Hansen-Stahl. Der Reeder aus Bremen hat die Repräsentanten der Baltic zu ihrer Generalversammlung im Jahre 1969 nach München eingeladen.

zweiseitiger Verkehr möglich sein, denn viele Stückgüter werden im roll-on/roll-off-Verkehr mittels Gabelstapler ins Schiff gefahren und dort verstaut. Damit nun der Verkehr über die Rampe nicht unnötig aufgehalten und damit die Abfertigung des Schiffes verzögert wird, muß es möglich sein, daß ein Gabelstapler auf der einen Seite der Rampe hineinfährt, während ein anderer ihm auf der Rampe ungehindert begegnen kann.

Probleme

Für die Hafenverwaltungen selbst ergibt sich die Frage, wie man Anschluß an diesen neuen Transportweg gewinnen kann. Hierbei ist das Dilemma besonders groß. Zum einen bedarf es für die Einrichtungen eines guten roll-on/roll-off-Verkehrs umfangreicher Investitionen, zum anderen argumentieren die Ablader mit Recht, daß dem Hafen durch den vereinfachten Umschlag des Fahrzeuges sehr viel weniger Kosten entstehen und deshalb die Belastungen im roll-on/roll-off-Verkehr entgegen den gegenwärtigen Stückgutumschlagssätzen beträchtlich sinken müßten. Das gleiche gilt im übrigen auch für den Container-Verkehr.

Ob sich diese neue Verkehrsart letztlich weltweit durchsetzen wird, läßt sich im Moment noch nicht sagen. Es scheint jedoch nicht vermessen zu sein, die Prognose zu wagen, daß im Kurzstreckenverkehr das roll-on/roll-off-Spezialschiff das konventionelle Linienschiff weitgehend verdrängen wird. Für den Reeder heißt es, sich rechtzeitig auf diese sich überall abzeichnende neue Entwicklung einzustellen.

Bericht zur Ausbildung an Bord 1967

Das Interesse, das unsere Berichte über die Ausbildung an Bord gefunden haben, veranlaßt uns, auch die Erfahrungen bekanntzugeben, die im Jahre 1966 gemacht worden sind. Im einzelnen möchten wir auf folgendes hinweisen:

1. Es hat sich gezeigt, daß bei den Matrosenprüfungen der Ausbildungsstand in der deutschen Seeschifffahrt besonders gut festgestellt und als befriedigend angesehen werden kann. Im Jahre 1966 haben 1267 Leichtmatrosen an einer Matrosenprüfung teilgenommen. Davon haben 10 Prozent die Prüfung nicht bestanden. Dieser Prozentsatz ist als normal anzusehen, doch sind die Prüfer der Auffassung, daß eine ganze Reihe der Prüflinge die Sicherheit bei den meisten seemännischen Arbeiten vermissen läßt, die nach einer dreijährigen Ausbildungszeit erwartet werden kann.

Es ist bekannt, daß der Ausbildung an Bord, insbesondere im Rettungsboots- und im Feuerschutzdienst, Grenzen gesetzt sind, die kaum überschritten werden können. Es muß aber versucht werden, die bestmögliche Ausbildung durchzuführen. Die Schiffsleitungen werden deshalb wiederum gebeten, alles ihnen mögliche zu tun, um dieses Ziel zu erreichen.

2. Aus den uns eingereichten Berichten über die Ausbildung an Bord, die wir von den verschiedensten Schiffen aus den unterschiedlichsten Fahrtgebieten bekommen haben, ist zu ersehen, daß auch unter schwierigen Verhältnissen eine laufende Unterweisung der Junggrade erfolgen kann. So wurde auf einer Dreimonatsreise auf einem mit drei nautischen Offizieren besetzten Stückgutschiff an 18 Tagen je zwei Stunden Unterricht gegeben. Der Unterricht wurde von allen Offizieren erteilt und dabei folgende Themen behandelt:

I. An fünf Tagen Feuerschutzdienst

1. Tag: Entstehen eines Brandes, Löschmittel, die uns an Bord zur Verfügung stehen, deren Vor- und Nachteile.
2. Tag: Wasserlöschanlage; CO₂-Anlage.
3. Tag: Sprinkleranlage, Schaumgenerator, insbesondere Arbeitsweise und Einsatz des Gerätes.
4. Tag: Einsatz und Instandhaltung von Handfeuerlöschern.
5. Tag: Praktische Übungen mit dem Drägergerät, Einsatz des Schaumgenerators.

II. An drei Tagen Rettungsbootsdienst

1. Tag: Kenntnis und Ausrüstung sowie Instandhaltung der Rettungsboote.

2. u. 3. Tag: Bootsmanöver u. Ruderübungen.

III. An vier Tagen Unterricht über die Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft

1. Tag: Zweck der Unfallverhütung, Pflichten des Unternehmers, Pflichten des Versicherten, gefährliche Arbeiten.
2. Tag: Gefährliche Arbeiten beim Lade- und Löschbetrieb.
3. Tag: Gefährliche Arbeiten in Tanks (Sicherheitslampe).
4. Tag: Wiederholung.

IV. An drei Tagen Brücken-, Wach- und Signaldienst

1. Tag: Englische Ruderkommandos, einfachste Lichterführung und Ausweichregeln, Morsebuchstaben.
2. Tag: Aufgaben des Lukengastes und des Nachtwächters, Morsebuchstaben.
3. Tag: Wiederholung der Morsebuchstaben.

V. An einem Tag Wetterkunde

Grundbegriffe der Wetterkunde, Zweck der Wetterbeobachtungen.

VI. An einem Tag Schiffskunde

Schiffstypen nach Verwendungszweck, Maßeinheiten, Tiefgangskala.

VII. An einem Tag Rechtskunde

Einführung in das Seemannsgesetz und in den Tarifvertrag.

Während der Reise wurde außerdem durch den Bootsmann Unterricht in allen seemännischen Arbeiten erteilt.

3. Die enge Bindung zwischen Reederei und Junggrad, die durch den Abschluß von Ausbildungsvereinbarungen erzielt wird, hat sich auch im Berichtsjahr bewährt. Die Reedereien konnten die Verweildauer der Junggrade auf den einzelnen Schiffen wesentlich beeinflussen und erreichten dadurch auch eine intensivere Ausbildung. Nach wie vor werden von einigen Reedergruppen mit Junggraden Ausbildungsvereinbarungen abgeschlossen, um eine möglichst umfassende Ausbildung auf verschiedenen Schiffstypen sicherzustellen, eine Maßnahme, die sich gut bewährt hat.

4. Die Führung der Berichtsbücher hat auf einer größeren Anzahl von Schiffen stärkere Beachtung als früher gefunden, weil man den erzieherischen Wert dieser Bücher erkannt hat. Es kann nur wiederum empfohlen werden, den Junggraden Themen für Aufsätze zu stellen, die den an Bord befindlichen Fachbüchern und dem täglichen Dienstbetrieb entnommen werden können. Es hat sich bisher eigentlich immer gezeigt, daß die Berichtsbücher von den Junggraden dann mit Interesse geführt werden, wenn sie richtig und energisch dazu angehalten werden. Dabei ist es von besonderer Bedeutung, daß die Berichtsbücher verständnisvoll korrigiert und mit zweck- und sinnvollen Ratschlägen versehen werden.

5. Es zeigt sich immer wieder, daß die Junggrade nur geringe Kenntnisse von der EignungsVO, den Ausnahmegerichtlinien, den Ausbildungsvereinbarungen und den Bedingungen für die Zulassung zur Matrosenprüfung haben. Die Schiffsleitungen werden deshalb gebeten, im Unterricht auf diese Fragen einzugehen.

Die Ausbildungsinspektion ist immer bereit, Reedereien und Schiffsleitungen in allen Fragen von Junggraden zu beraten.

Was verstehen wir unter „Führung“?

Von Kapitän H. Elson

Unlängst hörte ich einen Leitsatz, was Führung bedeutet. Er lautet: „Führung bedeutet, andere in ihrem Wirkungskreis erfolgreich zu machen.“

Über das Thema Führung ist viel geschrieben und viel geredet worden. Gerade in letzter Zeit ist speziell für die Seefahrt so mancher Leitsatz aufgestellt worden, der den Führungskräften an Bord ihre Aufgabe erleichtern soll. Dennoch hört man immer wieder Stimmen aus der Praxis, die in etwa sagen: „Was sollen wir damit; darüber ist früher überhaupt nicht geredet worden und es ist trotzdem gegangen. Das brauchen wir nicht.“

Auf den Schiffen, auf denen letzteres die herrschende Meinung ist, herrscht auch keine gute Atmosphäre, die gute Atmosphäre, die wir benötigen, um unseren schweren Aufgaben an Bord gerecht zu werden. Die Führungsaufgaben an Bord erstrecken sich nicht nur auf die fachliche Führung und Anleitung der „Mitarbeiter“, son-

dern auch auf die menschliche Führung der gesamten Besatzung. Der vorangestellte Leitsatz umfaßt die gesamte Führung, sowohl die fachliche als auch die menschliche Führung. Beide Richtungen müssen wir verfolgen.

Gewiß ist es manchmal in fachlicher Hinsicht bequem zu sagen, ich mache eine betreffende Sache lieber selber, dann weiß ich wenigstens, daß sie richtig und in meinem Sinne gemacht wird. Erziehe ich mir damit aber einen selbständig denkenden Nachwuchs? Sicher kostet es manchmal mehr Nervenkraft, seinen jungen Mitarbeiter selbständig arbeiten und seinen eigenen Weg zum Ziel einschlagen zu lassen, als wenn man die Dinge in vielleicht kürzerer Zeit selber erledigt und seinen jungen Mitarbeiter zuschauen läßt. Mit letzterer Art erziehen wir keine selbständig denkenden Menschen, die wir in der Schifffahrt so dringend notwendig brauchen. In der echten Delegation von Verantwortung müssen wir wohl noch einiges lernen. Sie besteht nämlich nicht in der bloßen Abwälzung von Arbeiten.

„Viele Wege führen nach Rom“, das ist eine alte Weisheit. Es ist nicht immer gesagt, ob mein Weg, den ich aufgrund meiner Erfahrung gehe, immer und ausschließlich der richtige ist, aber ich soll ihn verantworten. Geht mein Mitarbeiter einen anderen Weg und erreicht er so sein Ziel, so sollte man ihn gewähren lassen, damit er lernt, selbständig zu denken und zu handeln. Wir dürfen nie vergessen, daß jeder Mensch eine Persönlichkeit sein soll und wir ihm zu dieser Persönlichkeit verhelfen müssen als Ältere (als Schiffsleitung).

Der zukünftige junge Offizier wird meines Erachtens schulisch noch viel zu wenig auf diese Dinge hingewiesen. Es gibt auch gewisse ehrenwerte Kollegen, die ein selbständiges Denken von jüngeren Mitarbeitern ablehnen. Es ist nicht unsere Aufgabe von der Schiffsleitung her gesehen, jeden Mitarbeiter an Bord – ich sage absichtlich nicht Besatzung, denn die gesamte Besatzung besteht aus Mitarbeitern des Kapitäns! – „in seinem Wirkungskreis erfolgreich zu machen!“, damit das Beste für die Bordgemeinschaft dabei herauskommt. Wir müssen also die schlummernden Kräfte unserer Mitarbeiter mobilisieren und zwar in erster Linie im Interesse unserer Mitarbeiter selbst. Das Schiffs- und das Reedereiinteresse ist dann von ganz allein in besten Händen. Nur so gelingt es uns, Mitarbeiter zu bekommen, die mit Freude ihre Arbeit verrichten, die guter Stimmung sind und dazu beitragen, auf einem „happy ship“ zu fahren.

Es wird immer Quertreiber und Rabauken geben, die das Seemannsgesetz und ihr Recht besser kennen als ihre Arbeit, der sie sich verpflichtet haben. Diese aber können, da sie in einer Schiffsgemeinschaft störend wirken, durch die andere positive Art der Mitarbeitererziehung ausgeschaltet werden.

Wir sind in den letzten Jahren in der Seeschifffahrt in manchen Dingen einen guten Schritt vorangekommen. Wir wären bereits weiter in unserer inneren Entwicklung an Bord, würden alle den Wahlspruch beherzigen: „Führung bedeutet, andere in ihrem Wirkungskreis erfolgreich zu machen.“

Möge diese Erinnerung an unsere Pflicht als Schiffsleitung dazu beitragen, schneller voranzukommen.

Ausbildung an der Seemannsschule Bremen zieht Ausländer an

Am 1. April 1967 sind es 15 Jahre, seitdem der Deutsche Schiffschiff-Verein Bremen seine seemännische Vorausbildung auf dem Schulschiff

„Deutschland“ betreibt. Am 1. April 1952 wurde mit einem ersten 20 Jungen starken Lehrgang mit zunächst 8-Wochen-Kursen die freiwillige Vorausbildung des seemännischen Nachwuchses begonnen bzw. wieder aufgenommen. Bekanntlich diente Schulschiff „Deutschland“ vor dem Kriege ausschließlich der Ausbildung des nautischen Nachwuchses. Durch die Einführung der „Eignungsverordnung“ wurde die Seemannsschulzeit mit einem 3 Monate dauernden Lehrgang als Ersatz-Berufsschule anerkannt.

4900 Jungen sind in dieser Zeit an Bord der „Deutschland“ ausgebildet worden und haben hier ihre ersten Kenntnisse von ihrem Beruf erhalten.

Aber nicht nur westdeutsche Eltern schickten ihre Jungen nach Bremen, auch Jungen aus allen Teilen der Welt bemühten sich um Ausbildungsplätze. 130 Ausländer und Auslandsdeutsche lebten in dieser Zeit an Bord.

Es begann 1953 mit einer Gruppe von 20 Indonesiern, die für die Übernahme des indonesi-

schen Segelschulschiffes „Djivarutji“, welches bei Blohm+Voss in Hamburg gebaut wurde, eingeübt werden sollten.

Die stärkste Gruppe bilden die Österreicher mit 41 Jungen, gleich darauf folgt die Schweiz mit 20 Jungen. Dies ist die stattliche Liste der Länder, aus denen Jungen zur seemännischen Vorausbildung auf Segelschulschiff „Deutschland“ kamen: Liechtenstein, Frankreich, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Spanien, Portugal, Kanada, USA, Mexiko, Kuba, Trinidad, Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Tunesien, Ägypten, Südafrikanische Republik, Südwestafrika, Saudi-Arabien, Irak, Kuwait, Syrien, Iran, Korea.

Aus aller Herren Länder also finden sich junge Männer auch an anderen westdeutschen Seemannsschulen ein, um hier eine gute Ausbildung zu erhalten.

Fast alle diese Jungen schlossen Ausbildungsvereinbarungen ab und setzten ihre Ausbildung auf Schulschiffen fort, um an einer gezielten Ausbildung bis zur Matrosenprüfung teilzunehmen.

G. Eckardt, A. O.

Unsere Ladung: Fischmehl

Das braune Gold Perus

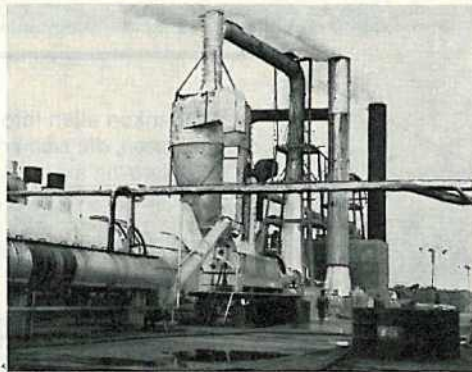
Vielen sind die zahlreichen Fischkutter an der peruanischen Küste seit langem ein vertrautes Bild. Nachts erkennt man sie an ihren hellen Arbeitslichtern, und oft genug erwecken sie den Eindruck, als hätte man eine Ortschaft vor sich. Die etwa zwanzig Meter langen Fangfahrzeuge machen Jagd auf einen nur 10 bis 16 cm großen Fisch. Die Peruaner nennen ihn „Anchoveta“ (engraulis ringens). Er gehört zur Familie der Sardinen. In den kühlen Wassern des in Küstennähe nach Norden fließenden Humboldtstromes lebt er in riesigen Schwärmen.

Zu Beginn der fünfziger Jahre wurde erkannt, daß es der damals schwach gestellten Wirtschaft des Kupfer- und Silberlandes nicht schaden könnte, diese gewaltigen Fischbestände als Rohstoff für die Herstellung von Fischmehl zu verwerten. Das Geschäft mit dem eiweißhaltigen Geflügel- und Schweinefutter schien sich zu lohnen, denn die Nachfrage auf dem Weltmarkt war von Jahr zu Jahr größer geworden.

In den Jahren 1953 und 1954 hatte die peruanische Fischmehlindustrie ihren bescheidenen Anfang mit fünfzig Tonnen Export im Jahr. Zehn Jahre später wurde die Ausfuhr des proteinhaltigen Mehls mit 1,6 Millionen Tonnen notiert. 1965 waren fast 60 Prozent des Fischmehls auf dem Weltmarkt peruanischen Ursprungs. Es schlug Perus klassische Exportgüter, wie Kupfer, Silber, Baumwolle, Zucker und Eisenerze, aus dem Feld und setzte sich an die Spitze. Über 700 Millionen Mark brachte die kleine „Anchoveta“ dem Land im Jahre 1965 ein. Das ließ die Wirtschaft des Andenstaates aufblühen und hat zum Devisenüberschuß beigetragen.

So ertragbringend das Fischmehl ist, so gering ist der Herstellungsaufwand. Der küstennahe Aufenthalt der Schwärme erlaubt es den insgesamt 1650 Booten, sozusagen vor der Haustür der an der ganzen Küste verteilten Fischmehlfabriken zu fischen. Das trockene Wüstenklima gestattet die Aufstellung der Fabrikationsanlagen unter freiem Himmel. Lagerhallen für die abgefüllten Jute- und Papiersäcke sind unnötig: Der Küstenstrich des Landes kennt so gut wie keinen Regen. Kostensparend kann das Mehl nach Übersee in Frachter verladen werden. Offene Leichter bringen die Ladung längsseits der unweit der Fabrik vor Anker liegenden Schiffe.

Nur wenige Stunden liegen die Fische in den Laderäumen der Fischkutter. Kaum im Basishafen angekommen, wird das Fanggut mit dicken Schläuchen wieder aus den Luken herausgepumpt. Durch Pipelines wandert es weiter in die Fabrik. Dort wird der Anchovis zum Dünsten in einen Dampfkessel gegeben. Danach folgt das



Fabrikationsanlagen für Fischmehl in Peru.

Pressen der garen Fische. Die herauslaufende Flüssigkeit wird zentrifugiert, und als willkommenes Nebenprodukt fällt Fischöl ab, fast 70 000 Tonnen im Jahr. Der feste Preßrückstand nimmt seinen Weg durch einen Drehrohrofen und tritt pulverförmig wieder ans Tageslicht. Aus sechs Zentnern Frischfisch ist ein Zentner Fischmehl geworden. Das ganze wird gemahlen und das Endprodukt kann in Säcke abgefüllt auf dem Lagerplatz gestapelt werden.

Hier muß es während einer Mindestdauer von 21 Tagen „nachreifen“, da Fischmehl – bedingt durch biologische Vorgänge und einen geringen Rest an Feuchtigkeit und Fettgehalt – zur Selbstentzündung neigt, wenn nicht für ausreichende Ventilation gesorgt wird. Zahlreiche Frachter hatten mit schwelenden Luken den Bestimmungshafen erreicht, bevor die 21-Tage-Reife gesetzlich vorgeschrieben wurde.

Das Geschäft mit Fischmehl ist gut. Ernsthafte Sorgen werden den Fabrikanten des braunen Goldes eigentlich nur durch die Gefahr des Abnehmens oder Abwanderns der Anchovis-Schwärme bereitet, denn in zunehmendem Maße warnen Wissenschaftler vor einer Überfischung der Bestände. Jedoch sind ihre Prognosen bis heute noch nicht bestätigt worden. Für die am 1. Juni abgelaufene Fangsaison des letzten Jahres wurde wissenschaftlich vorausgesagt, daß mit den bisher schlechtesten Fangergebnissen zu rechnen sei. Tatsache ist aber, daß die festgelegte Fanggrenze von 7 Millionen Tonnen Fisch pro Jahr und Saison schon Anfang Mai letzten Jahres wieder erreicht wurde. Die Fabriken meldeten Rekordfänge. Anzeichen einer Überfischung zeigen sich demnach noch nicht.

Bedrohlicher dagegen ist der sogenannte „Corriente del Niño“, eine von Ecuadors Küste nach

Lotse durch die Speisekarten

Brasilien

Wer je mit einem Brasilianer über die Küche seines Landes diskutiert, wird stets vor die Frage gestellt: „Haben Sie schon eine Feijoada gegessen?“ (gesprochen Feschuada). Feijoada ist ein ausgesprochen rustikales Gericht und stellt in gewisser Weise eine Weiterentwicklung der täglichen Nationalspeise, nämlich schwarze Bohnen und Reis, dar. Schwarze Bohnen und Reis gehört zu jedem Essen wie bei uns Kartoffeln oder Brot. Man kann sie morgens, mittags oder abends essen. Die Feijoada ist jedoch sehr viel reichhaltiger und schwerer, so daß sie im allgemeinen das Gericht für Sonnabendmittag darstellt. Man hat danach die nötige Bettschwere und kann sich in Ruhe wieder erholen. Auch hierbei ist der wichtigste Bestandteil schwarze Bohnen. Je nach den finanziellen Möglichkeiten kommt dazu das landesübliche Trockenfleisch Xarque (gesprochen: Scharke) und Knoblauchwurst. Da Feijoada ein ehemaliges Sklavengericht ist, gibt es hierzu die Teile vom Schwein, die einstmal von den Herren nicht geschätzt wurden. Es sind dies Ohren, Füße, Zunge, Schwanz und große Mengen Bauchspeck. Alles ist sehr stark gesalzen. Um das Fett etwas zu binden, kommt ein Teller mit Maniokamehl auf den Tisch, das roh überstreut wird. Bestellt man die Feijoada in einem Restaurant, so ist der Teller meistens mit Orangenscheiben umlegt. Die feine Fruchtsäure verbindet sich angenehm mit dem Geschmack der Bohnen und neutralisiert das Fett. In häuslichen Kreisen werden die Zitrusfrüchte nicht erst geschnitten, sondern ihr Saft darüber gegossen oder dazu geschlürft. Das klassische Getränk zu der schweren Feijoada ist der Cachacha, ein klarer Schnaps, der unserem Korn entspricht. Er wird im allgemeinen aus Zuckerrohr, in manchen Gegenden auch aus Kokus- oder Erdnüssen hergestellt. Schnaps ist in Brasilien sehr billig, da es weder Steuer noch Monopol gibt. Im allgemeinen trinkt man einige Martelinho dazu, zu denen wir kurz „Klare“ sagen würden. Bestellt man einen Batida, so erhält man etwas Limonensaft, Zucker und Eiswürfel, worauf dann der Cachacha gegossen wird. Ähnlich ist der Caipirinha, zu deutsch: eine kleine Bäuerin. Hierbei wird eine halbe Limone mit Zucker im Glas zerstampft und dann mit Cachacha übergossen. Statt Limonen werden auch gelegentlich Caju- oder andere Früchte genommen.

Man sollte nicht versäumen, das zweite brasilianische Nationalgetränk, den Mate, zu trinken. Er kommt in einem Gefäß, das sich Cuja nennt, auf den Tisch und wird aus einem Trinkstab, der Bombilla, geschlürft.

Süden setzende warme Meeresströmung, der die Sardine ausweicht. Ihr Lebensraum muß ein bestimmtes Gleichgewicht zwischen Wassertemperatur, Salzgehalt, Sauerstoff und Plankton aufweisen. Wird dies durch den unbeständigen und überraschend einsetzenden „Niño“ gestört, flieht der Fisch in größere Tiefen oder wandert nach noch unbekannten Gebieten in den Pazifik hinaus. Er entfernt sich zumindest so weit von der Küste, daß der Weg vom Fangplatz zur Fabrik zu weit wird: Der Fang verdirbt in den ungekühlten Fischluken.

Erreicht die gefürchtete, oft für Monate setzende Strömung im Oktober – zu Beginn des süd-sommerlichen achtmonatigen Fangjahres – die peruanische Küste, so wird der gewohnte finanzielle Ertrag mit Sicherheit ausbleiben. Zur nächsten Saison wird der Fisch aber wieder zurückgekehrt sein und 16 000 Fischerleuten harte Arbeit bringen, Tag und Nacht.

Bernd Hodenberg (II. Offz.)

Talente zwischen Luv und Lee

Große Bilderschau deutscher Seeleute hat künstlerisches Format

Von unserem Mitarbeiter
Wolfgang Feucht

Hamburg. Zwischen Fischgeruch und altersgrauen Lagerhäusern am Hamburger Hafen legt Walter Mensch letzte Hand an eine ungewöhnliche Ausstellung. Die 500 fotografischen Arbeiten, Zeichnungen und Gemälde, die im Juli in dem bei Kunstfreunden renommierten „Atelier Mensch“ am Fischmarkt gezeigt werden sollen, stammen ausschließlich von deutschen Seeleuten, die auf ihren Schiffen über alle Meere verstreut sind.

Den Grundstein zu der Bilderschau hatte Ende 1965 die deutsche Sektion der „International Famous Artists Schools“ mit der Anregung gelegt, die deutschen Seeleute mit zwei Wettbewerben um Fotos und Malereien anzugehen. Der Gedanke fand spontanen Wohlgefallen bei den Reedern, die darin zwei Möglichkeiten entdeckten: Einmal versprachen die Wettbewerbe willkommenen Hilfe für das ständige Bemühen, die Freizeit der Männer an Bord in langen Wochen auf See vernünftig zu gestalten. Zum anderen schienen sie auch geeignet, das Ansehen des Seemanns zu heben, das den Reedern nicht erst seit den Alarmsrufen über angeblich sinkende Moral an Bord am Herzen liegt. „Das falsche Image von Sex und Suff sollte endlich zerstört werden“, wünscht sich Kapitän Heinrich Schopper beim Verband deutscher Reeder.

Der Kapitän übernahm denn auch die wohl schwierigste Aufgabe, die stillen Talente in Kapitänskajüte und Mannschaftslogis rund um den Erdball aufzustöbern. Mit der von ihm redigierten Seemannszeitung „Kehrwieder“ und dem täglichen Funk-Press-



Kapitän Caman von der früheren „Hanseatic“ malte dieses Bild.

dienst für die Schiffe über Norddeich-Radio erreichte er im Laufe der Zeit rund 40 000 Seeleute auf 1600 Schiffen zwischen Eismeer und Tahiti mit der Kunde von den Wettbewerben, für die zwei Themen gestellt waren: Die Köpfer der Kamera sollten „Schiffe, Meere, Häfen“ ins Objektiv nehmen, während die Jünger von Pinsel und Palette sich an einem eher lyrischen Thema versuchen sollten: „Wo die Welt am schönsten ist“.

Schon die ersten Arbeiten, die während des vergangenen Jahres beim Reederverband eintrafen, verrieten den erstaunten Initiatoren, auf welche Talentader sie an Deck und in den Maschinenräumen der Schiffe gestoßen sein mußten. Mehr als 100 Seeleute vom Kapitän bis zum Schiffsjungen sandten aus nahezu allen Häfen der Welt die Früchte ihrer langen Freiwachen ein. Die größte Distanz überwand dabei das Pastellporträt eines kleinen japanischen

Mädchens, für das ein Funkoffizier in Yokohama mehr an Porto ausgeben mußte, als er später als Preis erhalten sollte. Mit Ortsgebühren kamen dagegen die Veteranen in Hamburger Seemannsheimen aus, die sich mit den Arbeiten ihrer geruchsam alten Tage beteiligten.

Mehr als ein Drittel aller Bilder sprengt die Grenzen des Dilettantismus“, urteilt Walter Mensch heute über die Ergebnisse der beiden Wettbewerbe in seiner Galerie. So verblüfften bei der Auswahl der Preisträger die kunstverständige Jury die Arbeiten des aus Bremerhaven stammenden Funkoffiziers Heiner Palinkas, der sich nicht nur durch die Vielzahl seiner Werke in allen Techniken zwischen Bleistift und Holzschnitt als Besessener seiner Kunst auswies. Palinkas, der für ein Aquarell-Selbstbildnis den ersten Preis mit 500 DM erhielt, war fünf volle Jahre ohne Urlaub auf See geblieben, um nun ein ganzes Jahr bei seiner Familie in Bremerhaven ungestört an der Staffelei arbeiten zu können.

Eine Sonderstellung unter den malenden Fahrleuten hat sich ein Kapitän mit der Wahl seines Handwerkszeuges gesichert. Das faszinierende Bild eines abendlichen Hafens im Lichterglanz malte er auf Persenning, die als wasserdicke Leinwand auf Schiffen zum Abdecken der Luken dient. An Farbe benutzte er ausschließlich, was er an Bord für Schornstein, Masten und Reeling vorfand. Seefahrtbezogene Originalität bewies auch ein Seemann, der nachträglich zur Ausstellung noch Holzplastiken beisteuerte. Die Büste einer Frau gestaltete er aus dem Holz von Pfählen, die als sogenannte Duckdalben zum Festmachen der Schiffe 40 Jahre lang im Wasser der Elbe gestanden hatten.

„Hamburger Abendblatt“ vom 6. 7. 1967

Ein Schuß Sentiment

Fahrleute als Künstler

Unter dem Motto „Seemann, Palette und Kamera“ wird am Samstagabend unter großem Andrang der Besucher die Ausstellung „Seemann, Palette und Kamera“ (St. Pauli-Fischmarkt 12) eine originelle Bilderschau von deutschen Seeleuten, die durch Dr. Eberhard Rogge, den Geschäftsführer des Seemannsclubs, eröffnet.

Diese Ausstellung ist das Ergebnis eines Wettbewerbs, den der Verband Deutscher Reeder in Zusammenarbeit mit der Fachstelle für Jugendfotografie und den International Famous Artists Schools (Amsterdam) veranstaltete. 500 Fotos, Gemälde und Zeichnungen wurden für diese Ausstellung ausgewählt. In ihnen spiegelt sich auf originelle Weise das oft harte Leben auf See, die Liebe zum Schiff und die Sehnsucht einsamer Männer.

Die meisten dieser Bilder kennzeichnen den Drang, Gesehenes im Spiegel eigener Empfindung wiederzugeben. Gilt es doch, die Einförmigkeit des Lebens auf See zu überwinden, mit der Einsamkeit fertigzuwerden. Ob Kapitän, Funkoffizier, Steuermann oder Matrose:

Sie greifen Kamera, Bleistift, Pinsel, haben ein mittleres Niveau erreicht, ist wie der dazu gehörige

Diese Männer besuchen ihr Atelier, sondern in karger Persenning eine kleine Welt erreicht, unsere Bilder, sterblichen Sünden Nacht



Wir danken allen fotografierenden, zeichnenden und malenden Seeleuten, die sich so fleißig an den beiden Wettbewerben „Wo die Welt am schönsten ist“ und „Schiffe, Meere, Häfen“, die im vergangenen Jahr über „Kehrwieder“ und den Funkpressdienst gelaufen sind, beteiligt haben. Ohne die außerordentlich reiche Auswahl an Einsendungen hätte die Ausstellung

„Seemann, Palette und Kamera“

in der amüsantesten Kunstgalerie Deutschlands am St. Pauli Fischmarkt in Hamburg nicht stattfinden können. Daß diese Ausstellung zu einem großartigen Publikumserfolg werden konnte, davon soll diese Seite an Hand von Fotos und dem nachhaltigen Presseecho zu unseren Lesern auf See sprechen. Mit großer Genugtuung hat der Verband Deutscher Reeder registrieren können, daß es mit der Ausstellung gelungen ist, einen wesentlichen Beitrag zur Korrektur der falschen, landläufigen Vorstellung vom deutschen Seemann leisten zu können. Am erfreulichsten dabei ist, daß unsere Seeleute selbst es waren, die durch ihren Hobbyfleiß diesen Schritt ermöglicht haben.

Dank gebührt auch der Fachstelle für Jugendphotographie und der Famous Artists Schools für die Durchführung der beiden Wettbewerbe, und Dank gebührt auch der „Galerie Mensch“, deren Inhaber sich mit großem Idealismus der guten Sache für unsere Seeleute angenommen hat. Redaktion

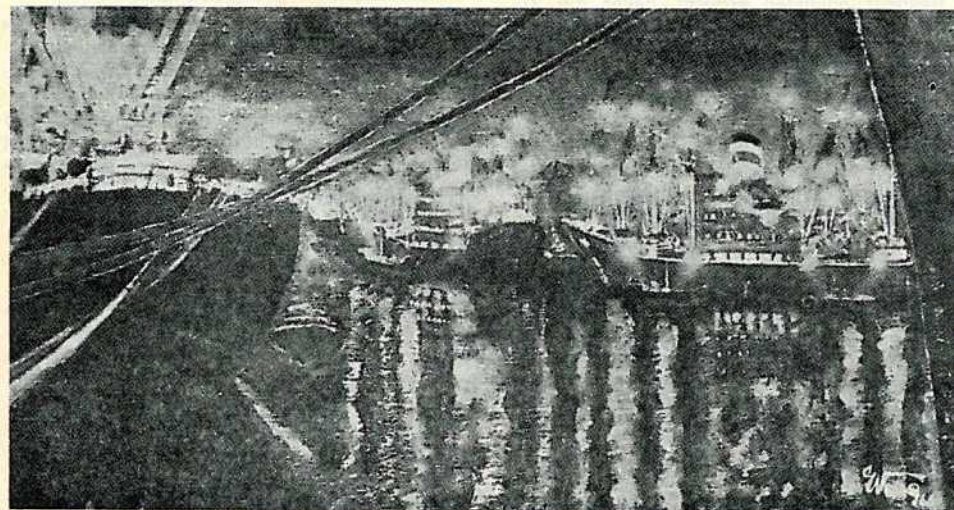
Links Mitte: Eines der besten von den 500 eingesandten Fotos. Das oft meisterhaft eingefangene Arbeitsleben an Bord setzte die Besucher in Erstaunen.

Rechts: Der Maschinist Bruno Tetzlaff nennt seine von Kunstkritikern ausgezeichnet beurteilte Holzplastik „Frau aus der Elbe“. Das Werk ist aus einem Duckdalben gearbeitet, der 40 Jahre im Elbgrund eingemurrt gewesen war.

Rechts Mitte: Schon am ersten Tag nach der Eröffnung setzte der Besucherstrom ein.

Rechts unten: Filmoperateure des Fernsehens bei der Arbeit.

Fotos: G. Eilers



G. Weiss: „Abend im Hafen“ (Schiffsfarben auf Persenning)

Realität gehört dazu

ung in der „Galerie Mensch“

Seemann, Palette und Kamera

Gestern gestern

Die stärkste Realität besitzen die Fotos. In ihnen ist das Leben an Bord moderner Frachter recht anschaulich festgehalten, manchmal auch etwas vom Zauber des Exotischen, dem der Seemann an entlegenen Küsten auch heute noch zuweilen begegnet.

Fischdampfer vor dunklem Himmel, an dem das Sternbild des „Großen Bären“ leuchtet — ein unvergeßliches Bild! Es fehlt nicht die Fünfmastbark im Sturm oder der stolze Musikdampfer, der das Meer durchpflügt; aber auch die Hellenen Drei Könige beschäftigen die Phantasie in der Weihnachtsnacht in der Karibischen See. Oder ein Schiffsingenieur formt mit dem Schnitzmesser weibliche Figuren als Holzplastiken.

Ganz unmittelbar geben die Fotos verlässliche Kunde vom Leben und Erleben: elegante Delphine oder aber, ein humorvoller Schnappschuß, der „Alte“ auf der Brücke als einziges belebendes Element bei der Fahrt vor den öden Ufern des Suez-Kanals.

Das sind nur einige Beispiele, die für die Vielfalt des Ganzen stehen. Im übrigen: das Milieu der „Galerie Mensch“ am Fischmarkt ist der rechte Ort für diese sehenswerte Ausstellung, die bis zum 26. Juli dauert.

CHR. OTTO FRENZEL

Originelle Ausstellung am Fischmarkt:

Seemann, Palette und Kamera

Gestern abend wurde in den Räumen der Galerie Mensch am St.-Pauli-Fischmarkt unter dem Motto „Seemann, Palette und Kamera“ eine Ausstellung ungewöhnlicher Art eröffnet. Sie umfaßt etwa 300 Bilder, Plastiken, Grafiken und Farbaufnahmen von malenden, zeichnenden, schnitzenden oder fotografierenden Seeleuten.

Die originelle Schau ist das Ergebnis eines Wettbewerbs, den der Verband Deutscher Reeder im Zusammenwirken mit der Fachstelle für Jugend fotografie in Frankfurt und den Famous Art Schools in Amsterdam im vergangenen Jahr ausgeschrieben hatte. Das Echo war überraschend stark, aus allen Teilen der Welt schickten deutsche Seeleute, vom Schiffsjungen bis zum Kapitän, ihre Arbeiten nach Hamburg. Aus einer Fülle von 700 Einsendungen wurden die gezeigten Werke ausgewählt. In Anbetracht der Tatsache, daß es

nicht leicht ist, an Bord eines Schiffes eine Staffelei aufzustellen, ist die Zahl der Olgemälde erstaunlich groß. Zu den Kuriosa zählt ein Bild, das ganz aus Bordmitteln gefertigt ist. Sein Urheber malte mit Schiffslackfarbe auf Persenning.

Was den Stil anbetrifft, so bewegt sich das Dargebotene zwischen Naturalismus und Expressionismus, zwischen Postkartenansicht und Sonntagsmalerei. Als Motive dominieren naturgemäß die Bereiche Schiff, Meer und Hafen.

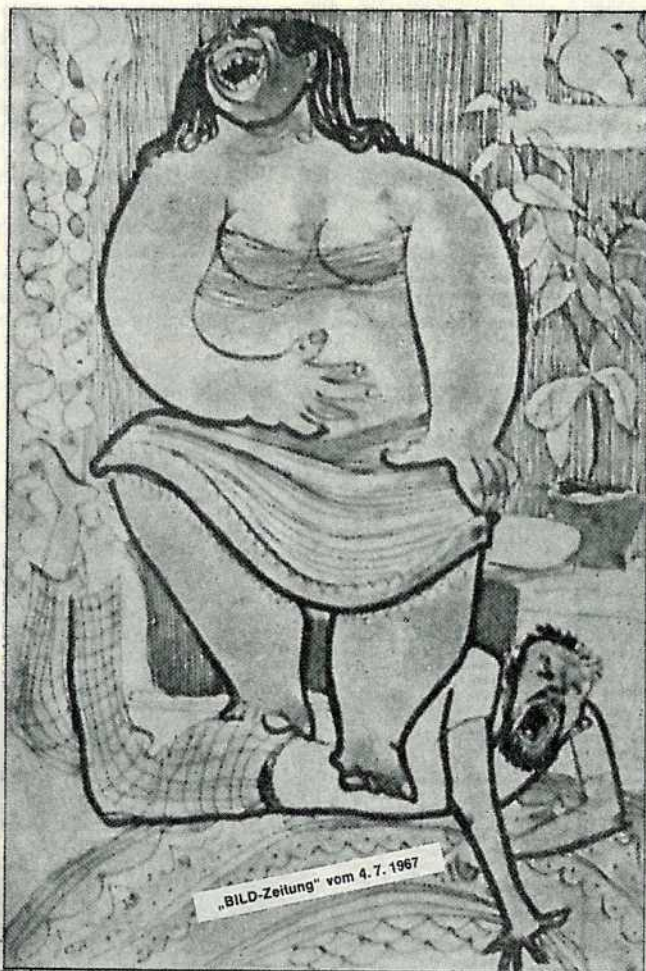
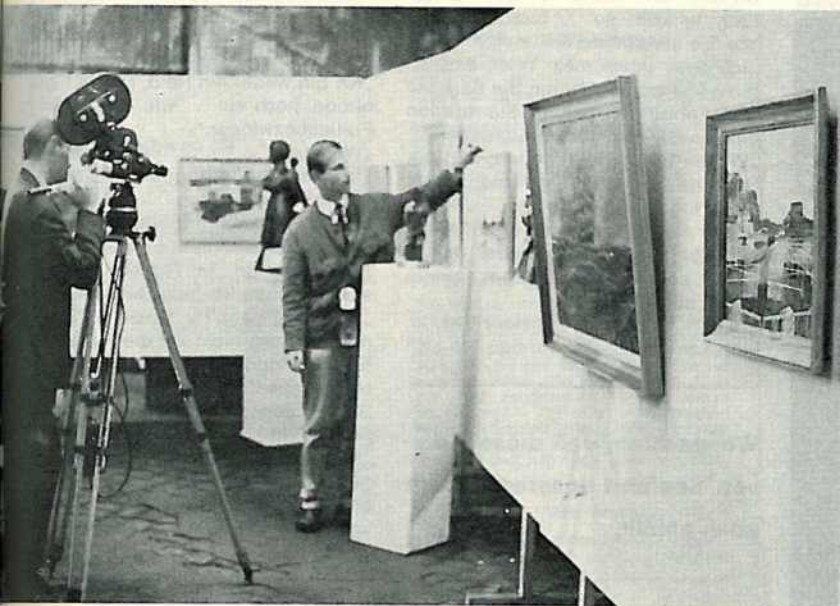
Da gibt es zahlreiche konventionelle „Seestücke“ mit altertümlichen Windjammern oder Musikdampfern in schaumköpfigen Meereswogen, aber auch mancherlei realistisch zupackende oder naiv detaillierte Schilderungen wirklicher Eindrücke und Erlebnisse auf der Linien- oder Trampfahrt in ferne Länder.

Die stärkste Realität besitzen die Fotos. In ihnen ist das Leben an Bord moderner Frachter recht anschaulich festgehalten, manchmal auch etwas vom Zauber des Exotischen, dem der Seemann an entlegenen Küsten auch heute noch zuweilen begegnet.

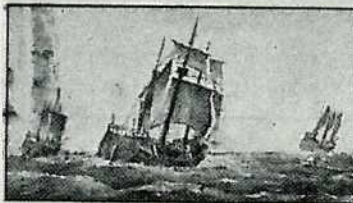
Unter den Plastiken befindet sich die expressive Figur eines Frauenaktes, die aus einem Dackdalben aus Eichenholz geschnitzt ist, der 40 Jahre in der Elbe stand. Eine weitere Kuriosität bildet ein Buddelschiff, das ein Kapitän, der 35mal um Kap Hoorn segelte, 1967 als originalgetreues Modell zusammenbastelte.

Unter soziologischen und psychologischen Aspekten bietet die Schau sicherlich mancherlei Aufschlußreiches, künstlerisch hingegen sind keine „Entdeckungen“ zu machen. Als Ganzes aber ist sie in der unverfälschten St.-Pauli-Atmosphäre im Atelier Mensch durchaus sehenswert.

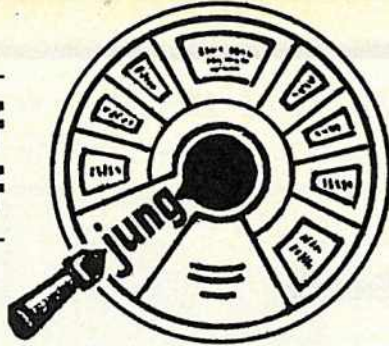
bif



Das schmiß den Seemann um!



So sieht der Funkoffizier Heiner Palinkas den Landgang an fernen Küsten: Die Abenteuer schmeiden sogar den stärksten Seemann um (Foto oben). Das humorvolle Bild, in der Funkebude auf See entstanden, ist zusammen mit rund 300 anderen Gemälden (Foto links: Ein Seestück von Kapitän Fritz Witt) ab morgen im „Atelier Mensch“ am St.-Pauli-Fischmarkt zu sehen. Dort zeigen Seeleute ganz ausgezeichnete Proben ihrer Hobby-Arbeiten mit Pinsel und Schnitzmesser. Daß Buddelschiffe nicht fehlen, ist klar.



Der Gast aus Ohio

Von Otto Violan

Don Manoel Ignacio José de Figueirode al Aranha — seine übrigen Vor- und Zunamen sind mir entfallen — hatte Besuch aus Ohio.

Ein Gast aus Ohio ist, auch für einen Spanier aus edlem Geblüt, eine schwierige Angelegenheit. Amerikaner sind verwöhnt. Und was sollte er hier, in Catalao, einem Menschen bieten, der Paris, London, New York und gut vier Fünftel der Erde, soweit sie sonst für einen Gent in Betracht kam, kannte? — Schmutzige, enge Gassen? Eine verwahrloste Hacienda? Lemas?

Don Manoel schleifte den Mann aus Ohio über das holperige Pflaster des kleinen Platzes, der von Verkaufsbuden und riesenhaften Körben eingesäumt war, hinter denen sagenhaft bejahrte und märchenhaft häßliche Weiber hockten; und zermarterte sich sein Gehirn.

Zu einem Teil darüber, wo er in Catalao eine Sehenswürdigkeit für Mister Hawkins aufreiben könnte; zum anderen: wie er ihm das We-

nige, das seine Heimatstadt bot, mit den geringen Mitteln seiner englischen Sprachkenntnisse näher bringen sollte.

„Das hier...“ Don Manoel blieb stehen und wischte sich den Schweiß von seiner edelgeformten, bronzebraunen Stirn, „... ist die älteste Kirche der Stadt. Sie wurde auf den Trümmern eines Heiligtums der Tapayas erbaut und ist im Jahre 1792 durch Brand...“

Don Manoel brach ab, da Mister Hawkins den verschleierte Blick seiner hellgrauen Augen auf ihn richtete. Über das Gesicht des Spaniers kroch ein dunkler, empörter Schatten. Er sah, daß der Amerikaner die Zähne aufeinander preßte, um solcherart ein herzhaftes Gähnen im Keime zu ersticken.

„Yes...“ nickte der Mann aus USA seinem Freunde zu.

Eine Weile schritten sie schweigend nebeneinander her. Dann begann Don Manoel von den Weibern. Wovon sollte er denn reden, da Kirchen seinen Gast nicht interessierten?

Er erzählte Mister Hawkins in Sonderheit einiges von Fernanda y Palmas, der Blüte Catalaos. Der Amerikaner hörte ihm aber auch jetzt nur mit einem halben Ohr zu.

„Sie ist schöner als die aufgehende Sonne und das Licht der Sterne...“ ergoß es sich von den Lippen Figueirodes, „aber wehe dem Unglücklichen, der es wagen wollte, sich ihr zu nähern...“

Mister Hawkins aus Ohio lächelte ungläubig.

„Wieso?“

Der Spanier deutete auf einen Mann, der sich eben umständlich von einem der Tische des Cafes, an dem sie gerade vorüberkamen, erhob.

„Sehen Sie sich diesen Menschen an, Mister Hawkins! — Das ist Francisco Barboza. Ihm fehlt das rechte Bein. Er brach es beim Sturz vor Donna Fernandas Fenster. Sie selbst stieß ihn in die Tiefe, als er sich eines Nachts erkühnte, in dem Gerank vor ihrem Haus zum Schlafzimmer der Senorita zu klettern. Und dort...“ Don Manoel wies auf einen zweiten jungen Mann, der in Gesellschaft Barbozas das Cafe verlassen hatte, „... dort geht Alfonso Ferreira. Einstmals waren die beiden erbitterte Feinde. Jetzt tragen sie gemeinsam gemeinsames Leid: Die Erinnerung an eine Stunde, da sie den Weg zum Herzen Donna Fernandas suchten. Ferreira trägt über dem linken Auge, wie sie sehen, eine Binde. Er hat sich erdreistet, beim Tanze Fernandas Haar mit den Lippen zu berühren. Als er den Saal verließ, schoß sie auf ihn. Ihre Hand zitterte noch, so sehr hatte sie Ferreras Wagemut empört, daher verfehlte sie sein Herz und traf nur das linke Auge!“

Der Spanier hielt erschöpft inne. Nach einer langen Pause bemerkte Mister Hawkins: „Very interesting. — Könnte ich die Bekanntschaft der Lady machen?“ „Sie, Mister Hawkins? — Was wollen Sie von Fernanda y Palmas?“ „Ich möchte eine Nacht in ihrer Wohnung verbringen!“ „Sind Sie des Teufels? — Wer hat Ihnen diesen unglücklichen Gedanken eingegeben?“

Der Amerikaner lachte. „Sie, Mister Figueirode. Sie haben mir doch soeben von Barboza und diesem... wie heißt es nur? — erzählt. Ich möchte sehen, ob die Lady wirklich so... blutrünstig ist, wie Sie sie schildern.“

„Ich gebe Ihnen mein Wort, daß ich nicht übertreibe! Fragen Sie Barboza und Ferreira selbst. — Sie würden eine solche Nacht nicht überleben!“ „Wollen Sie mit mir wetten, daß mir Senorita Fernanda nicht einen Nagel vom Finger bricht?“

Mister Hawkins sah dabei auf seine sorgsam gepflegten Hände, die in lange, spitze und glänzend polierte Nägel ausliefen.

„Sie sind mein Gast, Mister Hawkins, ich kann nicht zugeben, daß Sie sich

in ein solches Abenteuer einlassen.“

„Ich biete Ihnen 200 Pfund.“

„Was Sie vorhaben, ist Wahnsinn!“

„Ist Ihnen zweihundert zu wenig? — Gut. — Wir wollen um dreihundert wetten. — Ich werde Ihnen morgen früh, um 7 Uhr, wenn Ihnen das nicht zu zeitig ist, aus dem Fenster von Donna Fernanda zuwinken. — Werden Sie zur Stelle sein?“

„Sie spielen mit Ihrem Leben, Mister Hawkins! — Wenn Ihnen etwas zustößt — ich trage keine Verantwortung!“

„Also — einverstanden? — Dann geben Sie mir bitte endlich die Adresse der Senorita“, meinte der Amerikaner ungeduldig.

Don Manoel begleitete ihn bis zum Hause Donna Fernandas, das ziemlich am Rande der Stadt lag. Er war bleich bis zu den Haarwurzeln. Aber er hielt als echter Spanier die Wette, die ihm sein Gast vorschlug.

Schlag 7 Uhr am Morgen des nächsten Tages beugte sich Hawkins, noch ein wenig vom Schlaf benommen, aber schon mit einer Pfeife im Mundwinkel, aus dem Fenster Donna Fernandas und winkte dem Gastgeber, der wartend auf der gegenüberliegenden Straßenseite stand, lächelnd zu. Wenige Minuten später trat er aus dem Haus der Spanierin. „Good morning...“, gurgelte er durch die Zähne. Und dann räusperte er sich so laut, daß Don Manoel die Knie schlotteten, wiewohl von der Senorita weit und breit nichts zu sehen war.

„Sie sind ein Held...!“ wandte er sich an den Mann aus Ohio, als sie nach einiger Zeit im Cafe Nacional einander gegenüber saßen.

„No...“, lehnte der Amerikaner scheiden ab.

„Doch...“, beharrte Don Manoel auf seinem Standpunkt. „Sie sind der kühnste Frauenbezwiner, der mir in meinem ganzen Leben begegnet ist!“

„No...“, wehrte der andere ab, ermahnte die Schmeicheleien des Spaniers ab.

„Und nun erzählen Sie bitte...“, bedrängte ihn Don Manoel.

„Erst geben Sie mir die 300 Pfund.“ Figueirode legte schweigend und mit gerunzelter Stirn die Scheine auf den Tisch. Mister Hawkins prüfte den Betrag, schob die Banknoten langsam in seine Brieftasche und trank seinen Mokka zu Ende.

„Ich bin weder ein Held, Mister Figueirode, noch ein... wie sagten Sie? Frauenbezwiner.“

„Was dann...?“

„Ich bin nur ein guter Geschäftsmann.“

Mister Hawkins lächelte. Er schien sich zum erstenmal in Catalao nicht zu langweilen. In Figueirodes Gesicht straffte sich jeder Muskel.

„Geschäftsmann? — Wieso? — Spannen Sie mich nicht auf die Folter. Ich habe Sie doch am Fenster der Senorita gesehen. Wie, zum Teufel, haben Sie es angestellt, die Dame derart gefügig zu machen?“

„Ich habe Ihr ganz einfach...“ entgegnete der Mann aus Ohio, „100 englische Pfund dafür geboten, daß sie eine Nacht — außer Haus schläft...“

**Wir dachten, daß diese Art
von Seefahrt unseren Lesern
auch gefällt.**

Foto: Illa Roeder



„Macker, Miezen, Babybrummen“

Die folgenden beiden Druckwerke sind in deutsch abgefaßt. Dennoch ist zu bezweifeln, ob alle Leser — mögen sie im Deutschunterricht noch so gut aufgepaßt haben — beide Schriftwerke verstehen werden. Vielmehr werden diejenigen, die das Oldtimer-Salz-wasser-Messingsch des „Revolver-Schütt“ verstehen, vermutlich einen Dolmetscher in Anspruch nehmen müssen, wenn sie etwas von „Mackern, Miezen und Babybrummen“ begreifen wollen und umgekehrt. „Revolver-Schütt“ und „Macker, Miezen, Babybrummen“ eröffnen der Philologie ein neues Wirkungsfeld. Obwohl es genauso fruchtbar wie amüsant wäre, kann kaum angenommen werden, daß es auf unseren Universitäten schon gelehrt wird.

„Macker, Miezen, Babybrummen“

Der Himbeerheini war böse. Ein Reporter hatte wissen wollen, was eine Babybrumme ist. Und nun war die Mieze weg. Wütend drückte er sein Lungenbrötchen aus, griff sich an den Strick und ließ seinen Feuerstuhl aufheulen. Zwei Platinzähne sahen prompt herüber. Doch wie soll man mit einer Babybrumme konkurrieren können, wenn da eine Natze von Fassaden-Picassos in einer Asphaltblase vorfährt und mit den beiden Zähnen in einer Gammeltimpe verschwindet?

Ärgerlich brummte er los, immer hinter einem Gebiß her. Wäre ein toller Auspuffzahn, denkt er, während er nun bei einer Flüstermaschine warten muß. Ob sie einen Macker hat? Etwa einen mit Blechdampfer? — dann geht es weiter in Richtung Illusionsbunker. Da wollen aber auch alle Miezen hin. Ein uriges Gedränge an der Kasse. Fast wie beim Germanenschwoof auf der Schüttelente gestern.

Er will gerade der duften Brumme zupfeifen, da sieht er wieder diesen Reporter. Was will der Dicke denn nun schon wieder? Etwa wissen, was ein Pennerkissen ist? Oder eine Lulle? Soll er doch lieber die DEUTSCHE WELLE hören, da kann

er sich mal über unsere Sprache informieren. Finde ich duft, 'ne Sendung über Macker, Miezen und Babybrummen. Würde ich mir auch anhören, wenn ich nicht gerade zu meiner Ische müßte. Aber vielleicht hat sie dann ja schon 'nen neuen Macker. Warum auch nicht? Dann höre ich mir eben die Sendung an.

Aus einem Programminweis der DEUTSCHEN WELLE

Revolver-Schütt

Von Andreas Hops

Es war einmal! Anfang der dreißiger Jahre. Schwarzer Erdteil. Elfenbeinküste. Sonne überall. Die flirrende, sirrende Luft steht über Hütten und bunten Booten. Hohe Dünen donnern gegen die unzugängliche Küste und zerbricht zu Sprühwasser. Einige Kabellängen vor den armseligen Hütten liegt die „Durban“ vor Anker. Von Land her kommt mit dem Wind neben dem Duft von Urwald und verwesenen Fischen das aufreizende Gewummel des Tamtam herüber, das schon im Stile einer viel späteren Zeit die Story von Hein Schütt von Ort zu Ort trommelt. Immer nach dem Grundsatz: „Tote beleben die Nachrichten!“ wird das Neueste vom Neuesten weitergehämmert: „Heimtückischer Mord auf

hoher See! German Sailor (33) killt Braut (27). TAM-TAM sprach als erstes mit der Toten!“ Diese Nachrichtenübermittlung mit dem Tamtam ist ihrer Zeit weit voraus; denn Sekunden bevor der erste dumpe Trommelschlag die Ohren auf der „Durban“ erreicht, hat Hein Schütt an Bord just eine Show abgezogen. Die Schlagzeile des TAM-TAM überträgt wieder einmal, denn außer 'n büschen Piff-Paff-Puff ist mit und durch Hein Schütt, den Blaubüdel auf der „Durban“, rein gar nix passiert.

Er, der Zimmermann, kommt aus Zingst und Darß und fährt selbstverständlich wie alle seine Landsleute auf Afrika. Und wie alle Zingstunddarßer kommt auch er jede Reise mit 'nem winzigputzigen kleinen Zampelbüdel an Bord und geht nach jeder Reise mit selbstgenähten, pralldicken Seesäcken wieder an Land. So entstand in Jahrenden mühseliger Kleinarbeit in sein vorpommersche Heimat ein wunderherrliches Häuschen. Vom Flaggenmast über Bulleye bis zur Markise und Liegestuhl alles „zusammengefahren“.

Nun ist Hein Schütt in Kontrast zu sein Landsleuten auch noch so'n klein Poussierstengel. Sein Fräulein Braut, die blonde Inge, wohnt in der Seilerstraße. Fix was verknallt ist er in ihr und fühlt sich in Inges' wie in Abrahams Schoß. Um sie bei der Stange zu halten schickt der Dussel ihr 'nen saftigen Ziehschein und dann und wann per Post tausend liebe Küsse. Und statt 'n Pinupgirl hat Hein Inges Konterfei in sein Koje hängen. Kein Zweifel an, ist 'n schniekes Mädchen, sweet und mit 'n sehr gut besuchten Pullover.

Auf der Reis von Old Germany bis zur Elfenbeinküste war all'ns Oke. Der olle Kasten pütscherte so peu à peu von einem Hafen zum annern. Es wurde warm und wärmer. Dieser und jener kriegte den üblichen Koller und allhands wie auch fünfzigtausend annere deutsche Seeleute sonntags und donnerstags Schweinebraten und Rotkohl. Damit war all'ns in bester Butter! Bis... ja bis der Blaubüdel hier in dieser gottverlassenen Gegend 'nen Schreibbrief bekam. Aber nicht von der geliebten Inge, nee, von 'nem guten Macker, der ihm in die fremde Ferne mitteilte, daß sein süße Inge ging in der Ferne fremd. Wen wunnert's, daß es dem Hein Schütt böß gegen den Strich ging, auf dem die blonde Inge lustwandelte, und er zum Purser stürmte, um den Ziehschein zu stoppen.

So weit, so gut, doch die ewigen Nassauer finden zu jeder Zeit und an jedem Ort ihre Opfer. Für den Smarting und den Storekeeper war es wahrlich nicht schwierig, dem angeschlagenen Hein Schütt einige kühle Blonde zu entlocken. Als die beiden Filous dann noch mit 'n büschen Geschick über die Weiber, die komische, verkehrtrumknöpfende Nation, herzogen, lagen sie goldrichtig. Es kam, wie es kommen mußte: der Angemeierte ließ sich nicht lumpen und bald lag nicht nur über den Ufern in der Ferne, sondern auch über den Köpfen der drei blauer Dunst. Durch diesen Dunst

Zum 100. Geburtstag



John Galsworthy

geb. am 14. August 1867 in Surrey gest. am 31. Januar 1933 in London

Der englische Erzähler und Dramatiker war ein realistischer Schilderter des englischen Bürgertums um die Jahrhundertwende. Auf einer Weltreise sammelte der ehemalige Jurist Anregungen und Eindrücke für sein späteres schriftstellerisches Schaffen, dessen Krönung der dreibändige Generationsroman „Forsyte Saga“ wurde, für welchen Galsworthy im Jahre 1932 den Nobelpreis für Literatur erhielt.

lächelte immer noch von der Kojenwand die vollbusige Inge auf die drei Reespinnen herab, als Hein Schütt sie in sein schon reichlich verschwommenes Blickfeld bekam. Statt blau, sah er nu in nullkommamix rot und wollte in sein Duhnas der Olsch jetzt partout ans Leder. Kann ja jederein verstehn!

Abrakadabra, bumms hatte der Timmann ein rostiges Schießbeisen in der Hand und fuchtelte damit der Inge vor ihrer hübschen Visage herum. Er hatte nun wirklich die Nase und die Mackers, die sich beim Anblick des Revolvers unter die Back fallen ließen, die Büxen voll. Mit dem Schlachtruf: „Ich leg dich um, du Biest!“ riß der Schießwütige das Bild von der Wand, stürmte zum Achterdeck, stellte das Püppchen auf'n Poller, trat zurück, nahm stramme Haltung an, visierte über Kimme und Korn, zog durch und schoß vorbei! Als der zweite Schuß und mit ihm Hein in die Luft ging, lächelte Inge immer noch spöttisch. Schritt für Schritt herantastend, knallte es lustig weiter in die Luft. Dem Helden ging schon der Hut hoch, als er beim letzten Schuß der Inge den Schießprügel an die Schläfe setzte. Das half, die Ungetreue war dahin! Als Lohn für diesen Meisterschuß brach aus der Deckung von Wünschen und Luken ein brausendes Hurra hervor. Mit stolzgeschwollener Männerbrust — wat bin ick doch für'n fixen Kerl! — warf der Rachege sättigte die Reste der blonden Inge den Haien zum Fraß vor.

Bevor der erste Hai sich an der blonden Inge den Magen verderben konnte, wehte der Wind aus dem Busch das Tamtam herüber, das nu in no time ganz Afrika die Story vom „Revolver-Schütt“ zur Kenntnis brachte. Durch TAM-TAM kam der Blaubüdel nicht nur in Afrika, sondern auch in Hamburg, Bremen und Zingst und Darß zu seinem Ökelnamen, auf den er, wenn er nicht gestorben ist, noch heute hört.

Rangliste der deutschen und internationalen Schlager im Monat August 1967

1

Ha, Ha said the Clown

Herzlichen Glückwunsch, Manfred Mann! Ja, ja, erst der Clown macht den ganz großen Köhner — oder wie hier: Treffer! Ein Zeichen, daß die Schlagerwelt ein wenig nach Unsinn lechzt. Und das ist der „Urlaub des Geistes“. Warum soll er nicht auch mal... (Schweiz und Dänemark an 2. Stelle)

2

Meine Liebe zu dir

Die erst vor kurzem veröffentlichte Single mit Roy Black — Publikumsliebling Nr. 1 — hat's in sich (Auflage von einer Viertelmillion überschritten). Ob's das kleine Wort „Liebe“ macht? Jedenfalls brachte der „faule Zauber“ den Song schon fast on top der Parade. Doch nun ohne Lästern: „Meine Liebe zu dir“ hat Durchhaltechancen und dürfte zu den ganz großen Schwerpunkten in diesem Geschäft zählen.

3

Puppet on a String

Ohne Kommentar, Sandie Shaw! Wir haben dich inzwischen schon so oft gegossen, daß wir dich bald in- und auswendig kennen. (Darum kam der Hit im Heimatland England wohl auch schon an die 20. Stelle) Doch Puppet... fesselt! Man muß manchmal stundenlang darüber nachdenken, hat die Melodie dauernd im Kopf und — bekommt

sie doch nicht makellos heraus. Man ist bei ihr ganz schön am string, wie der Hampelmann. Und das nennt man ja wohl „Faszination“ oder...? (An 1. Stelle in Spanien und in der Schweiz, Belgien auf dem 2. Platz)

4

I was Kaiser Bill's Batman

„Kammerdiener“ Whistling Jack Smith von der Whistling Band serviert flüsternd seinen toilen Blödsinn, der so gefällt, daß er nicht nur in die Hitbestenwahl kam, sondern auch noch ein Gegenstück heraufbeschwor: „Ich war Königin Viktorias Kammerzofe.“ Soll man nun sagen: Das gibt es nur in Texas... pardon me, England(!) natürlich.

5

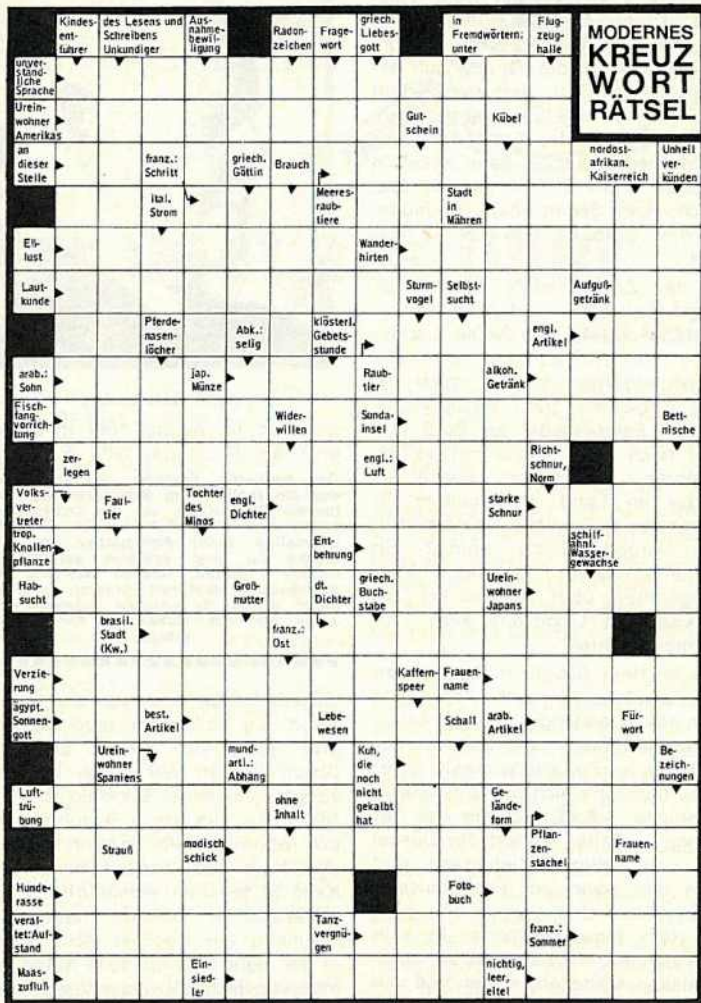
Pictures of Lily

The Who arrangiert sich in der Parade der Schlagerfreunde mit Fotos von Lily! Ob sie nun aus dem „Quartier Latin“ in Paris stammen oder von der „Reeperbahn bei Nacht“ spielt hierbei ja keine Rolle. Sie führten zum Sieg von vier (englischen) gegen einen (deutschen). — Da nützt kein Stechen mehr, die Equipe ist englisch — bei der Reiterei oder im Geschäft mit Hits und Hots... (wo wir doch gerade Derbyzeit haben).

Herzlichst
Ihre Magdalena Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge
by Musikmarkt und Public Relations)

Unser Kreuzworträtsel



Was wiegt das Licht?

Um die Masse anzugeben, die eine in einem bestimmten Volumen enthaltene Lichtstrahlung besitzt, oder die Masse des Lichtes, das eine Lichtquelle in einer bestimmten Zeit ausstrahlt, brauchen wir nicht auf die Photonen dieser Lichtstrahlung zurückzugehen. Man kann diese Masse einfach aus der bekannten Energie der Strahlung nach der Äquivalenzformel ausrechnen.

Führt man dies durch, so findet man, daß die Massen, die zu Lichtstrahlungen normaler Intensität gehören, außerordentlich gering sind. Schon die Energiedichte in einer Lichtstrahlung gewöhnlicher Stärke ist ja sehr niedrig. Ein Kubikmeter voller Sonnenstrahlung enthält hier auf der Erde ungefähr eine Energie von einer billionstel Kilowattstunde. Die in diesem Kubikmeter enthaltene Sonnenstrahlung hat demnach eine Masse von nur vier hunderttausendbillionstel Milligramm.

Nicht ganz so winzige Zahlen bekommt man, wenn man die pro Stunde auf einen Quadratmeter senkrecht auftreffende Sonnenstrahlung betrachtet, schreibt Prof. Dr. W. Braunbek im Juliheft des „Kosmos“ (KOSMOS-Verlag, Stuttgart). Sie hat eine Energie von rund einer Kilowattstunde, eine Masse also von

0,00004 Milligramm. 25 Millionen Stunden, fast 3000 Jahre lang (ohne die Nächte gerechnet) muß die Sonne den Quadratmeter bestrahlen, bis er ein Gramm Strahlung (Licht-plus Wärmestrahlung) empfangen hat.

Ganz andere Größen erhalten wir freilich, wenn wir in astronomische Dimensionen gehen. Direkt an der Oberfläche der Sonne ist die Intensität ihrer Strahlung rund 50 000mal stärker als bei uns auf der Erde, und insgesamt strahlt die Sonne in jeder Sekunde rund 4 Millionen Tonnen Licht- und Wärmestrahlung in den Weltraum, die ihr natürlich endgültig verlorengehen.

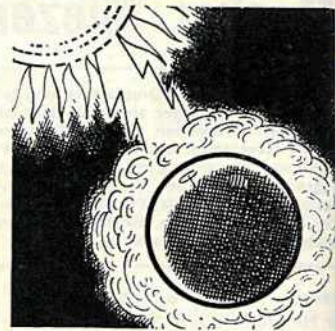
Meßbar äußert sich die Masse einer Lichtstrahlung dadurch, daß diese auf jeden Körper, auf den sie fällt und von dem sie absorbiert oder reflektiert wird, einen Druck ausübt, den sogenannten Strahlungsdruck. Die mit Masse behafteten Photonen prasseln nämlich auf den Körper wie die Sandkörner aus einem Sandstrahlgebläse und üben wie diese durch den Impuls, den sie übertragen, einen Druck aus. Doch der Strahlungsdruck einer Lichtstrahlung normaler Intensität ist sehr schwach. Er beträgt bei der Sonnenstrahlung auf der Erde einige

Magnetische Stürme

Nicht nur die Lufthülle der Erde gerät gelegentlich in Bewegung, auch das Magnetfeld kommt von Zeit zu Zeit in Turbulenz. Sie stören ganz empfindlich den Kurzwellenfunkverkehr und die Magnetkompassse der Flugzeuge. Schuld daran sind immer gewaltige Ausbrüche auf der Sonnenoberfläche, die wir als schwarze Flecken, die sogenannten Sonnenflecken, mit einem rußgeschwärzten Glas und oft mit unbewaffneten Augen sehen können.

Die Milchstraße im Radio?

Die Milchstraße, zu der auch unsere Sonne und mit ihr die Erde und die anderen Planeten gehören, ist nicht nur sichtbar. Unaufhörlich sendet sie Radiowellen aus, die mit geeigneten Spezialempfängern aufgenommen werden können. Ihre Wellenlänge, ihre Energie, ihre Verteilung und ihre Veränderung geben dem Astronomen wichtige Aufschlüsse über den Aufbau der Milchstraße als riesiger Spiralnebel und helfen mit, die Geschichte und die Entstehung der Milchstraße aufzudecken.



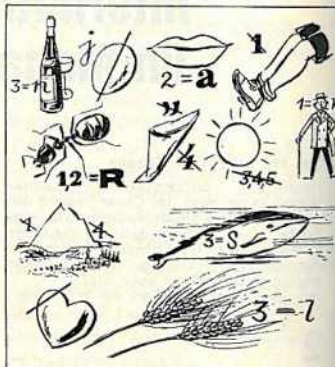
hundertmilliardstel Atmosphären, konnte aber immerhin mit äußerst empfindlichen Apparaturen experimentell nachgewiesen werden. Im Innern der Sterne jedoch spielt der Strahlungsdruck wegen der dort enormen Strahlungsintensität neben dem Gravitationsdruck eine erhebliche Rolle.

Beim Strahlungsdruck wirkt die träge Masse des Lichtes, das auf einen Körper fällt. Es ist nun eine interessante Frage, ob das Licht, wie materielle Stoffe, auch „schwere“ Masse besitzt, d. h. der Gravitationsanziehung unterliegt, ob also, kurz gesagt, das Licht etwas wiegt. Da bei materiellen Stoffen träge und schwere Masse durchweg parallel gehen, liegt es nahe, etwas Entsprechendes auch beim Licht zu vermuten.

Energie und Frequenz jeder Lichtstrahlung einander proportional sind.

In besonders schöner Weise hat sich eine derartige Energieänderung der Photonen in neuerer Zeit bei Gammastrahlen im irdischen Schwerfeld mit Hilfe des Mößbauer-Effekts nachweisen lassen, der eine extrem geringfügige Frequenzänderung zu messen gestattet. Gammaquanten eines radioaktiven Stoffes, die nach oben gestrahlt werden, kommen dort mit erniedrigter, nach unten gestrahlte Gammaquanten kommen mit erhöhter Frequenz an. Freilich beträgt bei 20 m Steig- oder Fallhöhe die Frequenzänderung nur ein Vierhundertbillionstel der ursprünglichen Frequenz.

Raten Sie mit!



Bei richtiger Lösung dieses Bilder-Rätsels sagt uns der sich ergebende Spruch, was Matthias Claudius zur Ferienfahrt meint.

An Neptuns Untertanen

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

Zuschriften erbeten an: Seefahrt-Verlag GmbH., K 136



Klar bei Schmunzelaugen

Kleine Schiffe, große Schiffe

Wir fahren nun einmal auf einem kleinen Schiff, aber deshalb haben wir noch lange keine Minderwertigkeitskomplexe, wenn wir mal hinter einem großen an der Pier liegen. Es stimmt, der Unterschied fällt dann besonders auf. Ist die Kaimauer dann noch übernormal hoch, muß man schon mit seltsamen Fragen der Besucher rechnen. Deutsche Touristen aus dem Binnenland, in welcher Ecke der Erde trifft man sie nicht, stellen immer wieder die komischsten Fragen.

Ich stand auf der Pier und sah mir den Ladebetrieb von oben an, da man tatsächlich eine bessere Aussicht hatte.

Mit einem fröhlichen „guten Morgen“ wurde ich von hinten angesprochen und sah mich einem älteren Ehepaar gegenüber.

„Wir sind auf Weltreise und gestern bei den Ruinen von Chitzen Itza gewesen. In Merida hörten wir dann, daß hier zwei deutsche Schiffe liegen. Bei dem einen kann man ja lesen, daß es aus Hamburg kommt, aber hier ist es unmöglich, da es so tief liegt. — Sind Sie auch aus Deutschland?“

„Ja, natürlich, Hamburg.“

„Sind Sie der Kapitän? Ich habe mir immer die Kapitäne alt und grauhaarig vorgestellt“, fragte sie.

„Sehen Sie, alte Schiffe, große Schiffe, alte Kapitäne“, ich deutete auf den anderen, „kleine und neue Schiffe, junge Kapitäne.“

„Sind Sie alleine über den Atlantik gekommen?“

„Nein, ein Hansadampfer hat uns mit seinem Schwergutbaum aufgepickt. Auf dessen Deck haben wir dann die weite Reise hierher gemacht.“

„Ja, von den Hansaschiffen haben wir auch schon soviel gehört. Bei uns in Frankfurt machen sie ja viel Reklame. Es ist ja wohl auch unmöglich, so eine weite Reise alleine zu machen, nicht wahr?“

„Fast unmöglich. In diesen Gewässern ist es ja ruhig, hm, hier fahren wir mit Sondergenehmigung.“

„Aha, mit Sondergenehmigung?“

„Tja, es gibt für alles Ausnahmen in Deutschland. Ausnahmegenehmigung für Steuerleute, Ingenieure, Rettungsboote, Lukendeckel, Funkstationen, wir haben sie alle.“

Er klammerte sich an das Wort „Funkstation“, da die Aufzählung wohl zu unverständlich war.

„Funkstation? Haben Sie eine Station mit Funker?“

„Eine Station mit Ausnahmegenehmigung haben wir schon, einen Funker haben wir nicht.“

„Wie bekommen Sie dann die Telegramme weg, z. B. zu Ostern?“

„Eigentlich ist der II. Offizier der Funker, aber der hat jetzt vor Ostern für die ganze Mannschaft Osterkarten gekauft und sie verteilt. Es ist einfacher für ihn.“

„Aha, und wenn Sie ein dringendes Telegramm haben? Ich verstehe etwas davon, ich war früher bei der Luftwaffe.“

„Sehen Sie die Fässer dort? Da an Deck? Wir zünden darin ein Feuer an und geben Rauchsignale nach Indianercode, die kennt man noch in USA und sie sind auf See auch sehr weit zu sehen.“

„Das ist mir ganz neu.“

D. E. Weinreich

Die Lehrerin erklärt den Kindern, was der Wind ist, woher er kommt und was für mächtige Wirkungen er entfalten kann.

„Denkt euch“, so sagte sie, „als ich heute morgen im Autobus in die Schule fuhr, kam etwas weich und lind und streichelte mir die Wangen. Was meint ihr wohl, wer das war?“ „Der Schaffner“, riefen schnell die Mädchen.

Paul und Pauline sind beim Pfarrer, um das Aufgebot zu bestellen. „Ja, wenn die Braut unbescholten ist, dann ist es bei uns üblich, bei der Hochzeit die große Glocke läuten zu lassen und im anderen Falle das kleine Glöckchen!“

„Bei unserer Hochzeit trifft selbstverständlich das erstere zu“, wirft sich da Paul in die Brust, „und deshalb soll an unserem Hochzeitstag die große Glocke läuten!“

„Aber“, piepst da leicht verlegen Pauline, „Sie können auch mit dem kleinen Glöckchen dazwischen bimmeln...“



„Ich sagte zu ihm: ‚Zwischen uns ist alles aus — ich gehe ins Wasser!‘, und dann bin ich hierher gefahren.“

Aus Angst vor einem neuen Weltkrieg, in dem die Archive der Behörden in Flammen aufgehen könnten, hat sich ein Australier sein Testament auf den Rücken tätowieren lassen. Wie groß aber war seine Enttäuschung, als ein Jurist ihn darüber aufklärte, daß das Testament ungültig ist, da er es nicht eigenhändig unterschrieben hat.

Fritzchen Grünhut mußte einen Hausaufsatz schreiben über das Thema: „Die Herkunft der Familie.“ Fritzchen Grünhut dachte nach, und dann ging er zu seiner Mutti: „Mama, weißt du, woher die Großmutter gekommen ist?“ — „Fritzchen, die Großmutter hat der Storch ge-

bracht!“ — „Und Mutti, woher kommst du?“ — „Mich hat auch der Storch gebracht!“ — „Und ich, woher komme ich?“ — „Fritzchen, dich hat natürlich auch der Storch gebracht!“ Betreten schlich sich Fritzchen wieder auf sein Zimmer und schrieb in sein Aufsatzheft: „Seit drei Generationen sind in unserer Familie schon keine natürlichen Geburten mehr erfolgt!“

Wer ändert eine Grube gräbt ...

Die Sekte der „Mitternachtsanbeterrinnen“ in Springfield (USA) hatte beschlossen, jedem ungetreuen Ehemann ein Ständchen auf Blech-eimern zu bringen. Ein Garagenbesitzer mußte als erster daran glauben, als man ihn auf Abwegen entdeckte. Wahrscheinlich ist er auch der letzte — die Dame, mit der man ihn bei seinem nächtlichen Rendezvous erwischte, war die Vorsitzende der Sekte.

Tierisch

Zur Publikumswerbung veröffentlicht der Zirkus im Lokalanzeiger folgendes Inserat: „1000 DM in bar erhält derjenige, der es fertigbringt, unseren Elefanten-Bullen Jumbo in die Knie zu zwingen.“ Das zieht. Abend für Abend ist der Zirkus nun voller Menschen, die vergnügt mit ansehen, wie sich die Halb- und ganz Starken an dem Elefanten-bullen abmühen, der unerschüttert allen Versuchen standhält. Eines Abends erscheint ein kleines unscheinbares Männchen beim Zirkusdirektor. „Herr Direktor, darf ich auch mal?“ — „Aber gewiß doch“, meint der gönnerhaft. „Darf ich auch mein kleines Hämmerchen hier mitnehmen?“ — „Nur zu!“ — Der Kleine wetzt in die Manege und huscht unter den Elefantenbullen. Dort unten holt er aus und versetzt dem Elefanten mit seinem Hammer einen Volltreffer. Unverzüglich geht der Dickhäuter in die Knie. Das Publikum jubelt und der Direktor muß dem Kleinen knurrend die 1000 DM auszahlen. Um aber auch weiterhin volle Zirkuskassen zu haben, denkt er sich schnell eine neue Attraktion aus. „1000 DM in bar erhält derjenige“, heißt es nun, „der unseren Elefantenbullen Jumbo dazu bringt, mit dem Kopf zu schütteln.“ Und wieder ist es ein großer Erfolg: Jeden Abend volles Haus, zufriedenes Publikum und ein Elefantenbulle, dessen Kopf allen Versuchen standhält, ihn zu bewegen. Bis eines Abends der Kleine wieder auftaucht. „Na“, argwöhnt ihn der Direktor an, „was willst du denn diesmal mit in die Manege nehmen?“ — „Nur ein Leiterchen.“ Das kann nicht schlimm werden, denkt der Direktor und gibt ihm Erlaubnis und Leiter. Der Kleine saust damit in die Manege, legt die Leiter am Kopf des Elefanten an, hebt eins der riesigen Ohren hoch

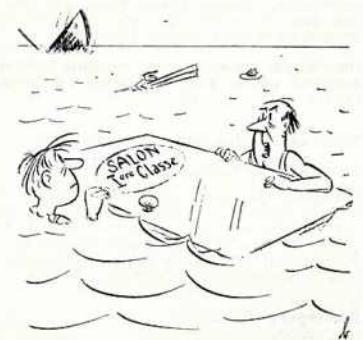
und flüstert etwas hinein. Gleich darauf fängt Jumbo an, ganz entschieden mit dem Kopf zu wackeln. Toller Beifall und wieder muß der Direktor 1000 DM blechen. — „Sag mal“, meint er schließlich, „was hast du dem Tier eigentlich ins Ohr geflüstert?“ Darauf der Kleine: „Ach, das ist doch ganz einfach. Ich habe nur gefragt, ob ich das Hämmerchen wieder holen soll!“

Klarer Fall

Patient zum Arzt: „Herr Doktor, ich leide so furchtbar unter Gedächtnisschwund.“

Arzt: „Na, dann wollen wir mal sehen, was wir dabei machen können.“

Patient: „Wobei?“



„Hatten Sie nicht zweiter Klasse?“

Dolmetscher gesucht

Heike liebt einen englischen Seemann. Aber: Sie spricht kein Wort englisch und er versteht kein deutsch. Als sie wieder einmal heftig Zärtlichkeiten austauschen, will Heike ihrem Seemann etwas nettes sagen und flüstert: „Du... du... ach du...“ Darauf knurrt der Tommy nach einer Weile des Schweigens: „Goddam, I do what I can!“

Liebeserklärung

Ein Liebespaar sitzt eng umschlungen auf einer Parkbank am Ufer der Spree. Sagt sie: „Weeste, du erinnerst mir so an een Torero.“ Er: „Wieso denn det, bin ick so feurig?“

Sie: „Nee, aba du stierst so!“

Makaber

Ein Neger klopft an die Himmelstür. „Was willst du denn hier?“ fragt ihn Petrus. — „Ich will in den Himmel!“ „Das ist für Schwarze aber gar nicht so einfach“, sagt Petrus, „hast du denn in deinem Leben etwas Besonderes geleistet?“ — „Ja, also“, drückt der Neger herum, „ich habe eine Weiße geheiratet.“ — „Und wie war das?“ will Petrus wissen. „Das war das schönste Erlebnis meines Erdendaseins“, schwärmt der Neger, „als die Orgel so feierlich spielte und wir Hand in Hand aus der Kirche schritten. Wir waren so glücklich, die Sonne schien und der Platz vor der Kirche war so voller Menschen, besonders viele Weiße waren da...“ — „Und wo war das?“ forscht Petrus weiter. — „In Louisiana, USA.“ — „Und wann war das?“ — Da sieht der Neger auf seine Uhr und sagt: „Na, so vor knapp fünf Minuten.“



Seefahrtsschule Bremen

Die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) bestanden folgende Herren:

Walter Bahr, Rudolf Bittkau, Dieter Engelmann, Klaus Evermann, Bernd Hählig, Jürgen Hoffmann, Reiner Klüglein, Jost Knoblauch, Fritz Krämer, Uwe Mahn, Bernd Metelmann, Bernd Metz, Dieter Mix, Rolf Möllers, Günther Neuen, Lutz Neumann, Wolfgang Rauch, Rüdiger Schätzl, Hjalmar Styra, Fritz-Helmut Wille, Klaus Zobel.

In Vertretung des Senators für Häfen, Schifffahrt und Verkehr überreichte Senatsdirektor Dr. Maas die Befähigungszeugnisse.

Seefahrtsschule Bremerhaven

Am 30. Juni 1967 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:

Jochen Austel, Hans-Georg Bottler (mit Auszeichnung), Hartwig Buck, Ulf Bustorff, Jörg-Walter Döpke, Hagen vom Felde, Jürgen Friedrich, Günther Goedecke, Rolf Haasemann, Hans Hunger, Eckart Kuhs, Thorvald Lüdte, Volker Mehlau, Peter Minde, Olaf Osterdorf, Günter Peters, Hans-Werner Suhr, Jürgen Trinkies.

Herr Bottler erhielt von der Industrie- und Handelskammer aufgrund seiner ausgezeichneten Leistungen eine Buchprämie.

Matrosenprüfungen

Prüfungsstelle Travemünde

Wolfgang Barkmann, Karl-Heinz Brunner, Dirk Groß, Peter Harms, Gerhard Holzappel, Karl-Heinz Labusch, Gernot Leffler, Helmut Lückhof, Bernd-Joachim Messow, Hans-Joachim Pöper, Günther Peters, Klaus-Dieter Ratai, Werner Robbe, Gotthard Sachsenberg, Gert Schäfer, Lothar Schlabach, Dietmar Schulz, Ernst-Erich Wiehe.

Prüfungsstelle Hamburg

Udo Anders, Volker Assmussen, Herbert Becker, Drews Beckmann, Rudolf Bernhardt, Günter Ehmann, Rainer Gessmann, Gerhard Heymann, Wolfgang Jurk, Wolfgang Kubetschek, Georg Kroter, Wolf-Hartwig Kröhan, Klaus Krüger, Peer Lamp, Bernhard Matthies, Detlef Möller, Friedrich Müller, Alfred Perner, Peter Rostek, Karsten Schnabel, Wolfgang Schnegelsberg, Claus Schmidtke, Klaus Schönerstedt, Wolf-Peter Szepansky, Josef Thumherr, Hans-Jürgen Tonn, Hans-Georg Wawer, Uwe Wedemann, Harald Wehde, Jochen Wendorf, Hans-Peter Wulff.

Prüfungsstelle Bremen

Hermann Böye, Holger Brückner, Rolf Dampier, Herbert Dwellow, Gerhard Ficken, Norbert Haenlein, Hans-Otto Haels, Ingo Hansjürgens, Dieter Hilke, Hans-Peter Jäckels, Franz Kempa, Rolf-Waldemar Kellner, Bernhard Ketels, Bernd Kienzl, Cornelius Lohmann, Detlef Menzer, Klaus Müller, Wilfried Roth, Ulrich Rothenmel, Eduard Rzoncda, Hans-Jürgen Schröder, Hans-Georg Schulz, Hartmut Seidack, Dietrich Stegen, Ingomar Wehrenberg, Klaus-J. Zoll.

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

Ingo Hansjürgens, Klaus-Jürgen Zoll, Ernst-Erich Wiehe.



Ernst-Erich Wiehe

Rationell + speziell

Satellitenavigation

Nach Ansicht der Teilnehmer der in Hamburg stattgefundenen Tagung für Satellitenavigation werden Satelliten in Zukunft auch für die Schifffahrt unentbehrlich sein. Allerdings werden nach Ansicht dieser Fachleute noch zehn bis fünfzehn Jahre vergehen, bis ein entsprechendes Netz aufgebaut ist und die notwendigen Empfangsgeräte vorhanden sind. Satelliten können das Standortbestimmungsverfahren wesentlich vereinfachen und präzisieren sowie die Nachrichtenübermittlung über weite Entfernungen durch Verwendung von Ultraschallwellen stabiler und störungsfreier machen. Dr. Freiesleben vom Deutschen Hydrographischen Institut meinte, daß auf diese Weise der Standort des Schiffes bis auf 200 m genau bestimmt werden kann.

Dampfantrieb wieder im Kommen

Wie den Ausführungen der 61. Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft zu entnehmen ist, wird dem Schiffs-Dampfantrieb, der in den letzten Jahrzehnten stark vom Dieselmotor verdrängt worden ist, ein größeres Comeback möglich sein. Es wurde darauf hingewiesen, daß seit 1965/66 eine nicht unbedeutende Erhöhung der Bestellung von Dampfmaschinen erfolgt sei. Den größten Bedarf haben die sogenannten Mammutanker, die gegenwärtig alle Dampfantriebe erhalten. Die erforderliche Schraubendrehzahl von 80 bis 85 Umdrehungen in der Minute, die sich wegen ihres besseren Wirkungsgrades durchgesetzt hat, ist für den direkt mit der Schraube gekuppelten Dieselmotor nicht erreichbar.

Breitester Schleppkanal der Welt

Mit der Verlängerung ihres großen Versuchs- und Schleppkanals von 200 auf 300 m hat sich die Hamburgische Schiffbauversuchsanstalt GmbH dem allgemeinen Trend zum Großraumschiff angepaßt. Aus Japan, dem Dorado der Schiffbauer, winkt schon ein Großauftrag für Modellversuche für einen geplanten 350 000-Tonner. Der Schleppkanal ist 18 m breit und damit der breiteste in der Welt überhaupt. Die durchschnittlichen Kosten einer Versuchsreihe für einen 10 000-Tonner betragen etwa 30 000 DM.



Neubauten

MS „Marie Reith“

Von der Schiffbau-Gesellschaft Unterweser AG, Bremerhaven, an die „Orion“ Schiffahrtsgesellschaft Reith & Co., Hamburg. Der Laderauminhalt dieses 88,5 m langen, 13,6 m breiten und 5,2 m tiefgehenden Schiffes liegt bei 137 220 bzw. 130 060 cbf, während als Ladegeschirr für die beiden 18x7 m messenden Luken acht Bäume à 3 bis 5 t vorgesehen sind. Außerdem kommt ein 25-t-Schwergutbaum zum Einsatz. Der Antrieb erfolgt durch einen Deutz-Diesel, der bei 320 UpM 2140 PS leistet und eine Geschwindigkeit von ca. 14 kn gestattet.

Die Umdrehungszahl des Motors, der für einen 16stündigen wartungsfreien Betrieb eingerichtet ist, wird mittels eines Wülfel-Untersetzungsgetriebes auf 165 UpM am Propeller reduziert.

MS „Wasa“ und MS „Hansa“

Von der Sietas-Werft, Hamburg-Neuenfelde, an eine gleichnamige Partenreederei. Korrespondentreederei für MS „Wasa“ ist die Firma H. M. Gehrckens, Hamburg. Die „Hansa“ gehört zu einer gleichnamigen Partenreederei, für die die Mathies-Reederei KG, Hamburg, als Korrespondentreederei tätig sein wird. Diese Spezialitäten werden bei 87,1 m Länge, 13,8 m Breite und ca. 4,17 m Tiefgang mit etwa 999 BRT vermessen und eine Tragfähigkeit von 1275 t haben. Die beiden 14,4x10,3 m messenden Luken werden durch MacGregor-Deckel verschlossen, während im Zwischendeck Glatteckel vorgesehen sind. Die Beladung des Schiffes erfolgt außerdem über eine Bugklappe. Als Ladegeschirr kommt ein Gemini-Kran zum Einbau, der die beiden Luken mit je einem 10-t-Kran bedient und gekoppelt Kolli bis zu 20 t bearbeiten kann. Die sowohl für Container- als auch für normale Stückgutfahrt vorgesehenen Neubauten erhalten die höchste finnische Eisklasse. Ein 2000 PS leistender MAK-Diesel wird eine Geschwindigkeit von 14 kn ermöglichen.

MS „Nordstern“ hatte zwei Stapelläufe

Von den Kieler Howaldtswerken AG an die Reederei C. Mackprang jr., Hamburg. Das Schiff ist das erste einer Serie von drei gleichen Massengutfrachtern für verschiedene deutsche Reedereien. Es wurde aus Gründen der besseren Kapazitätsausnutzung in zwei Teilen gebaut.

Der Stapellauf des ca. 80 m langen Hinterschiffes fand am 19. Mai statt. Das am 5. April auf Kiel gelegte etwa 105 m lange Vorschiff wurde am 27. Juni zu Wasser gebracht und am 30. Juni im Schwimmdock mit dem inzwischen mit Brückenaufbauten und Maschinenanlage ausgestatteten Hinterschiff zusammengeschwommen, sodann aufgedockt und zusammengeschweißt.

Das 186,9 m lange, 27,7 m breite und 10,58 m tiefgehende Schiff, das langfristig an das VW-Werk verchartert ist, kann 595 VW-Transporter und 1155 VW-Käfer-Limousinen transportieren.

MS „Hanau“

Von den Rheinstahl Nordseewerken GmbH, Emden, an die Hamburg-Amerika Linie. Die „Hanau“ gehört zu einer Serie von 10 Frachtmotorschiffen von je ca. 6700/8800 t, die die HAPAG bekanntlich bei deutschen Werften in Auftrag gab. Sie sind für den Westindiendienst bestimmt. Die Auslegung des Zwischendecks für die Beladung durch Gabelstapler und die Wahl der Lukenabmessungen für den Container-Transport gemäß den ISO-Richtlinien ist erwähnenswert. Der Antrieb erfolgt durch einen Original-MAN-Diesel der Type K 7 Z 70/120 D und einer Leistung von 8400 PS bei 135 UpM. Hiermit erreicht das Schiff eine Reisegeschwindigkeit von ca. 17,5 kn.



Schiffsverkäufe

MS „Cordoba“, 3669 BRT, von der Reederei Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger, Hamburg, an die Compagnie SGTM, Marseille.

MS „Wesertal“. 3289 BRT, von der gleichnamigen Partenreederei, an die Firma Baltic Traders Inc., Monrovia. — Neuer Name: „Karina“.

MS „Sanaga“, 3921 BRT, von den Deutschen Afrika-Linien GmbH & Co., Hamburg, an eine Gesellschaft in Panama, die das Schiff unter liberianischer oder griechischer Flagge in Fahrt setzen wird.

MS „Nerissa“, 766 BRT, von der Hamburg London Linie A. Kirsten & Co., Hamburg, an eine panamesische Gesellschaft. — Neuer Name: „Viking“.

MS „Brunneck“, 780 BRT, von der DDG „Hansa“, Bremen, an die Emeraude Maritime S.A., Concarneau.

MS „Kamerun“, 3924 BRT, von den Deutschen Afrika-Linien GmbH & Co., Hamburg, an italienische Interessenten, die das Schiff unter Panama-Flagge in Fahrt setzen werden.

Schiffsunfälle

Über Bord

Auf dem Bremer MS „Silvia“ verschwand in den frühen Morgenstunden ein 26-jähriger Ingenieur-Assistent. Eine halbe Stunde, bevor das Verschwinden bemerkt wurde, hatte man ihn noch in der Nähe der Offiziersmesse gesehen. Das Schiff wurde sofort auf Gegenkurs gelegt und bis zum Nachmittag wurde — leider ohne Erfolg — die See abgesucht. Das Seeamt kam zu dem Schluß, daß der Ingenieur-Assistent über Bord gesprungen ist, um den Freitod zu suchen. Ein Verschulden der Schiffsführung oder dritter Personen lag nicht vor. Die Suchaktion wurde sehr umsichtig geführt.

Tödlicher Unfall

Der Schmierer Juarez von dem MS „Cap Castillo“ ist im Hafen von St. John (Kanada) beim Auswechseln des Brennstoffventils am Zylinder 8 des Steuerbordhauptmotors so schwer verletzt worden, daß er am nächsten Tag gestorben ist. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß am Steuerbordmotor Druckluft anstand, die auf nicht völlig geklärte Weise in den Zylinder gedrungen ist und das Brennstoffventil herausgeschleudert hat, das den Verunglückten an der Stirn traf. Der Leitende Ingenieur hat sich schuldig gehalten, weil er nicht sofort Sicherheitsmaßnahmen ergriffen hat, als er aufgrund aufgetretener Geräusche damit rechnen mußte, daß in dem Motor, an dem gearbeitet wurde, Druckluft entstand. Die zur Versorgung des Verunglückten ergriffenen Maßnahmen waren sachgemäß.

In der Berufung

Alle Schuld an der Kollision zwischen dem Bremer MS „Birkenfels“ und dem Hamburger MS „Marie Luise Bolten“ trifft den Kapitän der „Birkenfels“. Diese Feststellung traf die Zweigstelle des Bundesoberseesamtes in Bremerhaven, als es die Berufung des Bremer Kapitäns gegen den Spruch des Seesamtes Bremerhaven verhandelte. Es verwarf damit die Berufung des Kapitäns, der ein Mitverschulden der Schiffsführung der „Marie Luise Bolten“ erreichen wollte, da auch dieses Schiff nach seiner Auffassung zu schnell gefahren ist. — Die Kollision ereignete sich am 7. April eine Seemeile westlich des Feuerschiffs „Noord Hinder“ im Nebel. Beide Schiffe hatten ihre Gegner rechtzeitig im Radar geortet. Trotzdem ist die „Birkenfels“ mit 12 Knoten weitergefahren. Die geringe Geschwindigkeit der „Marie Luise Bolten“ hielt das Bundesoberseesamt für erwiesen, weil diese trotz „hart Steuerbord“ nicht mehr erheblich nach Steuerbord gekommen war und durch das eineinhalb Minuten vor der Kollision eingeleitete „Vollrückwärts-Manöver“ noch fast zum Stehen gebracht wurde.

Versenkt

Auf Wunsch der Reederei erfolgte unweit der Azoren die Versenkung des treibenden Vorschiffs des TMS „Esberger Chemist“ durch Torpedos des britischen Atom-U-Bootes „Dreadnought“ und Artillerie der Fregatte „Salisbury“. Das Hamburger Schiff war am 2. Juni nach einer Explosion auseinandergebrochen. Während das Heckteil mit Schleppern nach den Azoren eingebracht werden konnte, trieb das Vorschiff ab und gefährdete die Schifffahrt.

Totalverlust

Im Atlantik sank das deutsche MS „Haining“ nach einem Wassereintritt im Maschinenraum. Trotz des Einsatzes aller an Bord befindlichen Pumpen konnte der Maschinenraum nicht lenz gehalten werden. Das Wasser stieg so schnell, daß der Versuch, die Ursache des Wassereintritts zu ergründen, aufgegeben werden mußte. Nachdem die Hauptmaschine ausgefallen war, mußten bald die beiden Boote zu Wasser gelassen werden, da das Schiff achtern schnell absank. Im Verlauf des Vortriebs wurde dann die Besatzung durch den zur Hilfe herbeigeeilten Tanker „Munttoren“ übernommen und nach Ponta del Gada gebracht. Ein herbeigerufener Bergungsschlepper hat die „Haining“ später nicht mehr entdeckt. Die Ursache des Wassereintritts konnte nicht geklärt werden. Das Schiff, das unmittelbar vor dieser Reise umfangreiche Klassenarbeiten durchgeführt hatte, war offensichtlich vorher in einem seetüchtigen Zustand. Die Schiffsbesatzung hat alles getan, um den Wassereintritt zu meistern. Es kann niemand ein Verschulden hinsichtlich des Unfalls gemacht werden.

Aufgelaufen wegen Mißverständnis

Ein Mißverständnis zwischen dem Lotsen und dem Rudergänger bei einer Kursänderung führte zum Auflaufen des Bremer MS „Gutenfels“ in der Außenweser. Die „Gutenfels“ befand sich bei gutem Wetter auf der Fahrt westerwärts nach Bremerhaven. Mit voller Fahrt hatte die „Gutenfels“ die Tonne „D“ passiert, wo der Kurs von 120° auf 130° geändert werden mußte. Als der Lotsen seine Kursanweisung gab, steuerte der Rudergänger aber 230° am Kompaß. Die „Gutenfels“ lief sofort aus dem Fahrwasser. Infolge der schnellen Steuerborddrehung gelang es weder durch „hart Backbord“ Ruder noch durch „Voll rückwärts“, das Festkommen zu verhindern. Das Seeamt stellte kein Verschulden des beratenden Lotsen und des wachhabenden III. Offiziers — dieser befand sich gerade im Kartenhaus — fest, weil nicht mit Sicherheit ermittelt werden konnte, ob dem Lotsen ein Sprechfehler unterlaufen war oder der Rudergänger sich verhöhrt hatte. Die mangelhafte Kontrolle des Rudergängers wurde vom Seeamt beanstandet. Beim nächsten Hochwasser kam die „Gutenfels“ mit eigener Kraft frei und konnte ihre Reise fortsetzen. Bodenschäden waren nicht eingetreten.

Quer durch die Last

Verkehrsregelung in der Nordsee

Der sogenannte „Borkumweg“ wird im Zusammenhang mit der Einrichtung eines Kollisionsschutzweges von und zu den deutschen Nordseehäfen verlegt und verbreitert. Die etwa um eineinhalb Meilen nördlich versetzten Seeweichen werden nach Beendigung des Ausbauprogrammes die Mittellinie der Wassersäule darstellen. Mit dem autobahnmäßigen Ausbau der Zwangswege hofft man den immer weiter zunehmenden Verkehr in der Nordsee zu entzerren.

Wracksprengung

In der Außenweser sollen von Tauchern drei Schiffswracks beseitigt werden. Zwei davon sollen als Schiffsständer nisse gesprengt werden, von dem dritten befürchtet man eine Ölpest. Gesprengt werden sollen ein Schlepper unbekannter Größe, der 1944 infolge Kriegereignisse sank, und der Hamburger Frachter „Pileäl“, der 1949 im Sturm verlorenging. Bei dem dritten Wrack handelt es sich um den im März gestrandeten libanesischen Frachter „Balmoral“, auf dem sich noch 120 Tonnen Öl befinden, die bis zu einer festgesetzten Frist herausgepumpt werden müssen.

Wieder ein Feuerschiff weniger

Mit großem Zeremoniell wurde der in der Kieler Förde neuerbaute Leuchtturm „Kiel“ in Betrieb genommen. Der parlamentarische Staatssekretär des Bundesministers für Verkehr, Holger Börner, entzündete durch Knopfdruck das Leuchtf Feuer. Damit wurde das dritte deutsche Feuerschiff durch einen Leuchtturm ersetzt. Der neue Leuchtturm dient auch als Lotsenstation.

Gefährlicher Seemannsberuf?

Der Seemannsberuf ist weniger gefährlich als häufig angenommen wird. Eine jetzt fertiggestellte Analyse der Häufigkeit von Arbeitsunfällen in den 36 Berufsgenossenschaften zeigt, daß die Seeschifffahrt fast am Ende, nämlich auf Platz 31, hinsichtlich der Unfallhäufigkeit steht. Bei den Versicherten der SBG entfielen für den Zeitraum 1965/66 nur 76 Arbeitsunfälle ohne Berufskrankheiten auf je 1000 Versicherte. Insgesamt hat die SBG 62 825 Versicherte erfaßt. In den letzten drei Monaten des vergangenen Jahres verlor die Welthandelsflotte 89 Hochseeschiffe mit 161 705 BRT. Das entspricht einem Prozentsatz von 0,09 Prozent. Die Verlustliste wird angeführt von Griechenland mit 11 Totalverlusten.

Neue Matrosenprüfstelle

Auf Beschluß des Landkreises Wesermarsch wird an der Seemannischen Berufsschule in Elsfleth eine Matrosenprüfstelle eingerichtet, um damit eine Lücke zu schließen.

Elbe-Tiefwasserhafen

Mit einem Festakt, an dem über 500 Ehrengäste teilnahmen, eröffnete der Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein den in 28 Monaten gebauten neuen Elbe-Tiefwasser-Hafen von Brunsbüttelkoog. Mit seiner 1100 m langen Längsmauer wird er vorläufig als Ölhafen, ab Ende 1968 auch als Umschlaghafen für Schütt- und Massengüter, in Betrieb genommen. Als erstes Schiff legte der 44 000 tdtw große Tanker „Naess Leader“ an.

Ungewöhnliche Bergung

In schwedischen Gewässern hoben die fünf „Magnus“-Krane einer Hamburger Bergungsfirma in knapp zwei Tagen den schwedischen Frachter „Alabama“ (6309 BRT). Das 143 m lange Schiff lag mit 100° Schlagseite vorn auf 7 m, achtern auf 32 m Wassertiefe. Im letzten Akt der Bergung arbeiteten die fünf Schwimmkrane, die zusammen eine Hebefähigkeit von 2400 t aufweisen, gemeinsam. In der angegebenen Zeit war der Frachter gehoben, gelenzt und wieder schwimmfähig. Zwei schwedische Schlepper brachten ihn nach Stockholm.

Wieder einmal Loch Ness

Mr. J. Hacksbary, ein pensionierter Kapitän, der fünfzig Jahre zur See fuhr, hat alles Für und Wider um das berühmte „Ungeheuer von Loch Ness“ in einem Werk zusammengefaßt und will nunmehr eine Aktiengesellschaft zur Erforschung des geheimnisvollen Tieres gründen. Eine Überwachung durch Flugzeuge oder Unterseeboote lehnte der Kapitän strikt ab, weil sich das Ungeheuer zu sehr aufregen würde, meint er.

Zehn Millionen Bierflaschen über Bord

Gerümpel auf Straßen bereitet nicht nur den städtischen Behörden Sorgen. Auch auf See beginnt man sich Sorgen zu machen. Dabei geht es nicht um Reste des Mittagessens und auch nicht um leere Pappkartons, die über Bord fliegen. Kummer bereiten die Konservendosen, die in ganzen Schwärmen auf den Meeresgrund sinken, ebenso die Millionen Bierdosen und Abermillionen Einwegflaschen, die jetzt den Krebsen den Wohnraum wegnehmen. Nach vorsichtiger Schätzung sollen in den letzten fünf Jahren allein zehn Millionen Bier- und Getränkeflaschen ins Meer geworfen sein. In Japan und USA haben sich bereits Meeresbodenpflege diesem Problem angenommen. Wie wird das weitergehen?

Information

Seemannsmission

Die evangelische Seemannsmission richtet im Juli und August unter dem Motto „Sommerabend im Hafen“ regelmäßige Sonntagabendkurzandachten ein. Sie finden in der Zeit von 18 bis 18.30 Uhr in der Seemannskirche St. Clemens am Hafen, Große Elbstraße 132, statt. Die Ansprachen werden von verschiedenen Pastoren gehalten.

Personelles im Verband Deutscher Reeder

Mit Wirkung vom 1. Juni 1967 ist Kapitän Elson als neuer nautischer Referent in die Dienste des Verbandes getreten. Im wesentlichen wird sich Kapitän Elson mit Fragen der Berufsausbildung, der Schiffsbesetzungsordnung, der Schiffsicherheit und des Seefunkdienstes beschäftigen. Kapitän Elson ist außerdem Geschäftsführer des Verwaltungsrats der seemannischen Heuerstellen und des Deutschen Nautischen Vereins. Er wird die Berufsausbildungskommission und die Nautisch-Technische Kommission des Verbandes betreuen.

Arbeiten an den Haupt- und Hilfsmotoren

Die Freie und Hansestadt Hamburg, Arbeits- und Sozialbehörde, Amt für Arbeitsschutz, Gewerbeaufsicht gibt bekannt:

„Bei jeglichen Arbeiten an den Haupt- und Hilfsmotoren, insbesondere wenn Einlaß-, Auslaß- und Brennstoffeinspritzventile gewechselt oder Triebwerkskontrollen durchgeführt werden müssen, sind die Anfahrleitungen an den Luftflaschen zu schließen.“

Es muß gewährleistet sein, daß ein versehentliches, irrtümliches oder unbefugtes Anfahren der Motoren ausgeschlossen ist. Die Indizientile sowie gegebenenfalls die Sicherheitsventile sind möglichst während der Reparaturarbeiten zu öffnen.“



Das Bücherbrett

Wetterführer

H. Prügel, See-Selbstverlag Wilhelm Koch, Hamburg, DM 16,—

Wer sich über das Wetter und die Wettervorhersagen informieren will, ohne dabei mit schwierigen wissenschaftlichen Ausführungen überfordert zu werden, greife zu diesem Buch. Es bringt in klarer Sprache die Grundlagen für das Wettergeschehen, gibt Einblick in die Arbeit des Wetterdienstes und führt so den Leser zum Verständnis der Vorgänge in der Atmosphäre. Mehr noch, es führt ihn zu einer eigenen Vorhersagefähigkeit hin, die sich auf eigene Beobachtungen gründet und auf die richtige Auswertung der Wetternachrichten.

83 Figuren im Text ermöglichen es dem Leser, sich die behandelten Erscheinungen anschaulich einzuprägen. Dabei geben einige Folgen von Wetterkarten Einblicke in das großräumige Wettergeschehen.

Jeder, der am Wetter interessiert ist und sich nicht mit dem reinen Abhören der Wetterberichte begnügen will, findet hier eine Fülle von Anregungen und Informationen, die insbesondere auch Berufseleuten von großem Nutzen sein können.

- Wth -

„Am Rande der See“

Verlag die Brigantine, Hamburg, DM 24,—

Unter diesem Titel erschienen im bewährten Verlag die schönsten Wasserkanten-Geschichten von Hans Leip, dessen Name allein schon für die Freude beim Lesen des Buches bürgt. Die insgesamt dreißig Erzählungen spielen an verschiedenen Küsten. Hauptsächlich aber bildet die Nordsee den Hintergrund; hier war der Verfasser zu Hause, dort kennt er sich aus. Hier liegt das weite Feld seines dichterischen Schaffens, das von merkwürdigen und einfachen Menschen handelt, das von bewegenden und erhellenden Begebenheiten erzählt ebenso wie von großen und kleinen Schicksalen am Rande des großen Weltgeschehens, am Rande der See. Jeder der liebenswerten Sätze hat seinen Wert für den Leser. Sie bezaubern, weil mit ihnen die stimmungsvollen Farben und Töne sichtbar gemacht werden, die den sanften Glanz erkennen lassen, der über allen Menschen und Dingen liegt, dort wo die Weite des Meeres beginnt. — Das Buch hat 383 Seiten.

- Wth -

Architektur der Moleküle

Franch'sche Verlagshandlung W. Keller & Co., Stuttgart, DM 3,80

Dieses kleine 80 Seiten starke Buch ist herausgegeben von der Kosmos Gesellschaft der Naturfreunde. Es ist verfaßt von Professor Dr. Josef Schurz, der sich damit bemüht, naturwissenschaftliche Erkenntnisse allgemein verständlich darzustellen. Hier ist es die Welt des Mikrokosmos, die er interessierten Laien näherzubringen versteht. — Aus dem Inhalt: Die Moleküle, Riesenmoleküle, Strukturformeln, vom Molekül zum Lebewesen usw.

- Wth -

Das achte Weltmeer

Rudolf Braunburg, Stalling Verlag, Oldenburg, DM 18,50

Rudolf Braunburg, der Autor dieses vorliegenden Buches, ist selbst erfahrener Pilot, Techniker und Meteorologe. Wie er das achte Weltmeer, das Luftmeer der Flieger, beschreibt, so hat er es tagtäglich selbst erlebt. Es wurde daraus ein spannender, humorvoller Bericht voller Erlebnisse bei Start und Landung und beim Flug auf den Luftstraßen der Welt. Luft, Wind und Wolken haben seit jeher die menschliche Phantasie beflügelt. Fliegen können, das war schon der Traum der Menschen der Antike. Heute ist er großartiger erfüllt als man vor einigen Jahrzehnten auch nur ahnen konnte. Der Mensch hat sich den Luftraum erobert. Mit höchster Geschwindigkeit werden Meere und Kontinente überquert. Der Flug in den Wolken scheint zur Routine geworden zu sein. Jedoch schaffen Wetter, Luftströme, Stürme und Turbulenzen immer wieder Situationen, mit denen der Mensch fertig werden muß. Sie machen auch heute noch den Flug in den riesigsten Verkehrsmaschinen zu einem Abenteuer, besonders für den Piloten, der damit fertig zu werden hat.

- Wth -

Gut gemacht

Schwester Freda

Als die „Europa“ des Norddeutschen Lloyd nach einer siebenmonatigen Kreuzfahrt an der Columbuskaje in Bremerhaven festmachte, ging mit den Fahrgästen auch Schwester Freda von Anrep (65) nach 25jähriger Tätigkeit als Krankenschwester auf deutschen Fahrgastschiffen von Bord. Davon fuhr sie allein 22 Jahre lang auf den Schiffen des Norddeutschen Lloyd. Allen, die sie kannten, fiel der Abschied von dieser liebenswerten Frau schwer. Schwester Freda wurde in Lettland geboren. 1919 mußte sie mit ihren Eltern das Baltikum verlassen. In Berlin bestand sie das Säuglingspflege-Examen. Bevor sie an Bord einstieg, war sie als Rote-Kreuz-Schwester an einem mecklenburgischen Krankenhaus beschäftigt. „Kehrwieder“ darf sich den Gratulanten anschließen und alles Gute wünschen.

TS „Bremen“ bringt Hilfe

Auf dem Atlantik übernahm das Flaggschiff des Norddeutschen Lloyd den erkrankten Koch des ebenfalls dem NDL gehörenden MS „Spreestein“. Elf Stunden nachdem die „Spreestein“ den Notruf ausgestrahlt hatte, trafen sich die beiden Schiffe. Während dieser Zeit stand Dr. Plum, der Arzt der „Bremen“, ständig in Verbindung mit dem Frachtschiff. Ein Rettungsboot der „Bremen“ übernahm den Kranken, der schon 22 Minuten später auf dem Operationstisch lag. Beide Schiffe setzten die Reise fort, und die „Bremen“ erreichte trotz des Umweges von 240 Seemeilen New York noch pünktlich. Zur großen Erleichterung der „Spreestein“-Besatzung brachte die Reise des Schiffes nicht ohne Koch weiter fortgesetzt werden. Ein Anrichter der „Bremen“ nahm den Platz des Erkrankten ein.

Aquatortaufe einmal anders



Lobens- und nachahmenswert ist der Einfall des Offiziersnachwuchses auf MS „Thuringia“, der bei der Aquatortaufe Geld für einen guten Zweck sammelte. Das auf diese Weise nicht durch die Kehle geronnene Geld übergaben sie in Hamburg einem Beauftragten (unser Foto) der Aktion „Delphin“, die contergangeschädigten Kindern hilft. Auch die Offiziere des Schulschiffes hatten sich rege an der Sammlung beteiligt.

★

Deutsche Flagge in ägyptischem Hafen zerrissen

Besatzung verhielt sich einwandfrei

Hafenarbeiter im ägyptischen Hafen Alexandrien haben die Flagge des deutschen Schiffes „Ellen Klausche“ der Hamburger Reederei Bernhard Schulte heruntergerissen, betramptet und zerrissen. Das Motorschiff „Ellen Klausche“ (3163 BRT) traf am 3. Juli in Alexandrien ein, um über 3000 t Mehl zu löschen. Der Agent der Reederei in Alexandrien hatte bestätigt, daß das Schiff den Hafen anlaufen könne. Am 3. Juli jedoch kam die telegrafische Mitteilung, daß das Schiff in Alexandrien nicht entladen werden könne und noch am gleichen Tag den Hafen verlassen habe.

Im Kapitänsbericht heißt es unter anderem, daß das Schiff um 3.00 Uhr morgens am Löschrastplatz gelegen habe und auf Löschrastbeginn um 16.00 Uhr am 3. Juli gewartet habe. Wörtlich heißt es im Kapitänsbericht weiter:

„12.45 Uhr: Schiff und Besatzung wird von schreienden Hafenarbeitern mit Steinen beworfen. Zwei Ägypter überrennen den Wachposten an Bord und reißen die deutsche Flagge herunter. An Land wird sie betramptet, zerrissen und noch in anderer Weise unflätig behandelt. Mit den Fetzen säuberten die Ägypter ihr Fußzeug.“

Um 15.20 Uhr des gleichen Tages gingen zwei Schlepper längsseits und der Lotse kam mit dem Befehl, den Liegeplatz zu räumen, an Bord. Bei dem Ablegemanöver liefen einige hundert Hafenarbeiter auf der Pier zusammen und nahmen eine drohende Haltung ein. Sie bewarfen den Kapitän auf der Brücke, die Offiziere auf ihren Positionen und die Mannschaft auf Manöverstation mit Steinen. Etwa eine Viertelstunde später lag das Schiff auf einem neuen Ankerplatz und trotz des Protestes der an Bord befindlichen ägyptischen Polizei wurde die deutsche Flagge erneut gesetzt. Abschließend heißt es in dem Bericht der Schiffsleitung:

„Die Besatzung verhielt sich einwandfrei und gab keinerlei Anlaß zu Ausschreitungen.“

Keines der an Bord befindlichen Besatzungsmitglieder wurde verletzt. Der Verband Deutscher Reeder hat das auswärtige Amt in Bonn unverzüglich über die Vorfälle benachrichtigt.

Nackenschläge

„Was uns nicht umbringt, macht uns nur härter.“

„Vergangene Qualen sind ein Gut.“

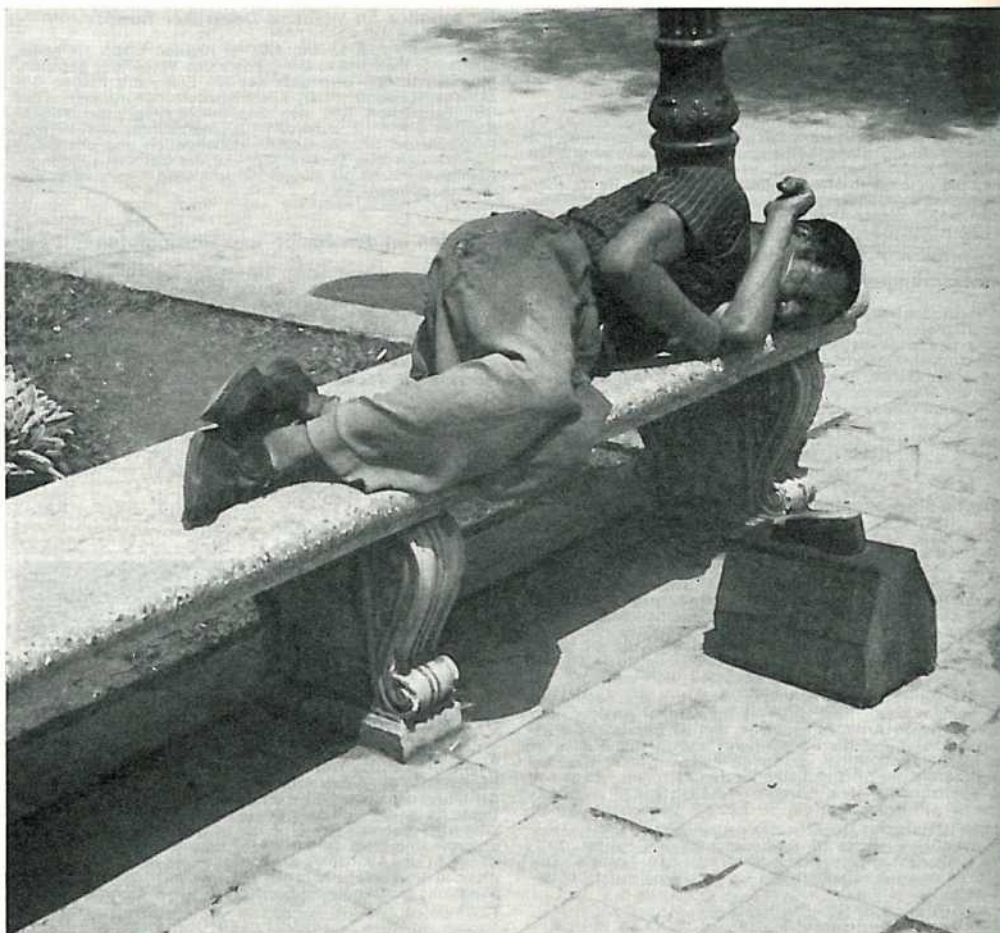
„Gibt dir das Schicksal einen Puff, mach kein Geweine.
Lach dir 'nen Ast und setz' dir druff, und baumel mit die Beine.“

„Widerstände sind dazu da, um überwunden zu werden.“

„Schicksalsschläge sind für jedermann Stufen. Ob er darauf hinauf- oder hinabsteigt, das entscheidet er selbst.“

„Der Mensch ist zum Unglück geboren, wie die Vögel dazu, emporzuschweben.“

„Selig sind, die Verfolgung leiden, um der Gerechtigkeit willen.“



Take it easy?

Foto: Brinzer

Wir haben mit voller Absicht einige Sprüche vorgelesen, von Klassikern und Nichtklassikern und aus der Bibel, die sich zwar alle mit dem Unglück befassen, aber keinesfalls auf einen Nenner zu bringen sind. Vielmehr sind sie in ihrer Widersprüchlichkeit nach Form und Aussage eher dazu geeignet, Verwirrung zu stiften, als etwa ein Rezept dafür zu bieten, wie man mit Unglück und Schicksalsschlägen fertig wird.

Das soll besagen, daß man auf der Suche nach dem Sinn von Unglück und Schicksalsschlägen zunächst ganz zwangsläufig auf Widersprüche stößt, die unvereinbar erscheinen. Trotzdem sollte man sich gerade um diesen Sinn bemühen, denn Widerstände, Schicksalsschläge und Unglück sind ja etwas, was keinem Menschen auf seinem Lebensweg erspart bleibt.

Um diesen erregenden Widersinn in der Betrachtung des Unglücks auf die Spitze zu treiben, sei folgender Vers aus einem alten Negerspiritual zitiert: „Nobody knows the trouble I've seen: Glory Hallelujah!“ — Niemand kennt das Leid, das ich gesehen habe: Gloria Halleluja!

Das schlägt aller Logik ins Gesicht, das ist auf den ersten Blick völlig unglaublich, ist ein Widerspruch in sich selbst. Oberflächlich betrachtet ist das sogar barer Unsinn. Wie kann sich ein vernünftiger Mensch in Lobpreisungen über all das Leid ergehen, das er in dieser Welt gesehen hat!

Er tut es, er tut es immer wieder und nicht nur so, wie es in dem klassischen Spiritual zum Ausdruck kommt. Menschen, die Leid und Unglück überstanden und Widerstände überwunden haben, haben Leid und Unglück zu allen Zeiten gelobt. Die da durchgegangen sind, die gewogen worden sind und nicht zu leicht befunden, denen ist das, was anderen Unsinn ist, die Erkenntnis des tiefen Sinns des Unglücks. Ihnen hat die Leiderfahrung eines der erregendsten und be-

glückendsten Erlebnisse des Lebens überhaupt gebracht: Prüfung und Hilfe zu höherer Entwicklung, zur Entfaltung der vollen Persönlichkeit. Dazu sagt N. V. Pade, Verfasser des weltberühmten Buches „Die Kraft positiven Denkens“, er hätte beobachtet, daß Schicksalsschläge einen Menschen entweder größer oder kleiner machen. Nie bleibt man derselbe, der man gewesen sei.

Das bedeutet, daß die Prüfung durch das Leid einen Menschen auch zu leicht befinden kann. Solche Menschen passen dann, resignieren und stürzen so immer tiefer ins Unglück. Solche Menschen reagieren negativ auf das Unglück. Das aber kann ein Mensch verhindern, wenn er sich von vornherein positiv zu Leid und Unglück stellt. — Gloria und Halleluja! —

Die Wahrheit über das Leid ist, daß es uns nicht weg von den geistigen Quellen des Lebens führen will, sondern zu ihnen hin. Die Wahrheit über das Leid ist, daß es die Wurzeln des Lebens nicht lockert, sondern sie tiefer dringen läßt. Das ist ganz die Art, die einem Menschen das Glück widerfahren läßt, über sich selbst hinauszuwachsen, Größe zu erlangen, über seinen Schatten zu springen und eben doch aus seiner Haut zu können.

Darüber hinaus sind Unglück und Leid wie Warnungsschilder auf unserem Lebensweg, wie Schutzwälle vor Abgründen, in die wir ohne die Erfahrung des Leids und des Schmerzes immer wieder blindlings taumeln würden. Seelisches Leid ist für unsere Lebenserhaltung genauso wichtig wie körperlicher Schmerz. Uns sind Erziehungsmethoden bei Indianerstämmen bekannt, die ihre Babys ins Lagerfeuer krabbeln lassen. Das tun diese Babys nur einmal und dann nie wieder.

Wer Schmerz und Leid nicht am eigenen Leib und Seele erfährt, oder wer sich davor zu drücken versucht, der wird leichtsinnig, überheb-

lich, arrogant. Es steckt nichts dahinter, solche Menschen werden zu Versagern oder tauben Nüssen.

Wir können der Gefahr, die Prüfung, die uns Schicksalsschläge und Leid auferlegen, nicht zu bestehen, nur dadurch entgehen, daß wir sie erdulden, und zwar in der festen Überzeugung, daß kein Unglück so groß sein kann, daß nicht doch noch etwas Gutes daraus entstehen könnte. Wie Engländer haben diesen Gedanken nach ihrer Art, trocken und lapidar, mit drei Worten formuliert: „Make the best of it.“ Diese Einstellung zu Leid und Unglück scheint uns weit besser als der amerikanische achselzuckende Ausspruch: „Take it easy.“

„Make the best of it“ setzt das Erleiden voraus. „Take it easy“ will es abschütteln. Das überzeugendste Beispiel für die magische Kraft dieser drei Worte bietet wohl Beethoven. Seine größten Werke hat er geschaffen, nachdem ihn das Schicksal mit dem Furchtbarsten geschlagen hatte, mit dem ein Komponist überhaupt geschlagen werden kann, nämlich mit Taubheit. Die Neunte Symphonie ist das Werk eines Tauben.

Make, mache, mache dich auf, tue etwas, handle, das könnte nun doch etwas wie ein Rezept gegen das Leid, gegen Schicksalsschläge sein. Mache dich auf und handle, das ist genau die richtige Verhaltensweise, wenn wir geschlagen sind. Ein sehr weiser Mann hat einmal eine Definition der Dichtung gegeben, die genau auf der Ebene des mit Halleluja besungenen Leides liegt. Die Definition lautet: „Dichtung ist, was Milton sah, als er erblindete.“ Der Blinde hatte sich aufgemacht zu sehen.

Ja, das Leid zu glorifizieren ist paradox. Aber in diesem Paradoxon ist die ganze, unermeßlich tiefe Wahrheit über das Leid beschlossen.

— Sp —

In Stralsund von Bord

Wie ein Seemann die deutsche Teilung erlebt

Von Konrad Leisten

Unser Schiff, ein Kümo von 500 BRT, das einer Hamburger Reederei gehört, hat in Schweden Erz geladen. Es befindet sich auf dem Wege nach dem ostdeutschen Hafen Stralsund. Er liegt ein Stück landeinwärts in einer Bucht, dem „Froher Wiek“, und er stellt einen bedeutenden Umschlagplatz und Verkehrsknotenpunkt Mitteldeutschlands dar.

Unser Einlaufen in den Hafen von Stralsund ist der Schiffs-makerei, einem ebenfalls staatlich gelenkten Unternehmen, gemeldet. Noch draußen auf See, annähernd drei Wegstunden vom Liegeplatz entfernt, kommt ein Lose an Bord. Er bringt für uns Post aus der Heimat. Dadurch erfahre ich, daß ich abgelöst und meinen Jahresurlaub antreten werde.

Da wir Hamburg vorerst nicht anlaufen, steht mir bevor, in Stralsund das Schiff zu verlassen und die Heimreise nach Hamburg mit der Bahn anzutreten.

An der Pier helfen uns Festmacher, das Schiff zu vertauen. Wie auch sonst in anderen Häfen üblich, nimmt man eine Hafenpolizeiliche und zollseitige Abfertigung vor. Der Makler kommt an Bord.

Die Hafenanlagen sind in ihrer Gesamtheit von Kriegseinwirkungen verschont geblieben. Neue Bauten und Aus-rüstungen lassen sich kaum feststellen.

Der Hafen ist Zollgebiet und als solches von der übrigen Stadt abgegrenzt. Fremde Seeleute, zur Hauptsache kommen sie aus Skandinavien, der Bundesrepublik, vereinzelt aus den Niederlanden und aus anderen seefahrenden Nationen, können innerhalb der Zollgrenze in sogenannten „Intershop-Läden“ zu Vorzugspreisen (außerhalb dieser Grenze liegen die Preise manchmal um das Vier- bis Fünf-fache höher) einkaufen. Als Verrechnungsbasis für die ver-schiedenen Währungen dient der US-Dollar.

Für uns westdeutsche Seeleute gilt das Umtauschverhältnis von eins zu eins, d. h. eine Westmark gleich eine Ostmark. Bei unserem Makler muß ich einen Vordruck ausfüllen und ihn der Hafenpolizei zur Genehmigung vorlegen.

Nach Genehmigung erhalte ich meinen Antrag vom Makler zurück. Jetzt melde ich mich beim Zoll. Hier muß ich an-geben, wieviel Geld und welche Waren des Eigenbedarfs ich für meine Ausreise mitführen möchte. Der Beamte ver-langt meine Ausreisegenehmigung. Nun erhalte ich meine Personalpapiere zurück, mein Seefahrtsbuch von der Ha-fenpolizei und meinen Reisepaß und sonstige Personal-papiere aus dem Verschlußfach des Kapitäns.

Beim VP-Kreisamt in Stralsund lege ich meinen Reisepaß der Bundesrepublik Deutschland vor und man erteilt mir ein Ausreisewisum.

Der Stempel im Paß ist ein Kuriosum, aus dem allein man schon die unglückselige Teilung Deutschlands erkennen kann. Insgesamt habe ich DM 15,— für das Visum zu be-zahlen. Zwei Beträge sind im Stempel ausgewiesen, für das Visum selbst DM 10,—, und auf der Gebührenmarke steht auch wirklich noch die Abkürzung DM. Auf der zwei-ten Marke über DM 5,— für Verwaltungsgebühren ist nicht mehr DM, sondern bereits MDN (Mark der Deutschen Notenbank) zu erkennen.

Man möchte also auch in dieser Beziehung zeigen, wer man ist: Ein eigenständiger Staat. Überall in den amtlichen Stellen verwendet man heute den Begriff MDN. Ich kann nicht sagen, daß ich unfreundlich oder unhöflich bedient wurde. Im Gegenteil, die Abfertigung in den Ämtern ge-schieht sachlich und höflich. Und doch merkte ich, daß ich mich im anderen Teil Deutschlands, im Staat der DDR, wie sie drüben sagen, bewege. Ein Angestellter der Mak-leri begleitet mich auf meinen Wegen. Eine Bedingung wird an das Visum geknüpft. Man muß noch am Ausstel-lungstag ausreisen. Ich verabschiede mich von Bord und

dann muß ich meinen Koffer dem Zoll vorführen. Die Ab-fertigung geschieht ohne viel Umschweife.

Und nun kaufe ich im Bahnhof eine Fahrkarte nach Ham-burg. Das erstaunte Gesicht der Frau hinter dem Schalter bleibt mir unvergessen, als ich eine Fahrt nach Hamburg verlange. Sie spricht nicht, aber ihre Miene verrät, was in ihr vorgeht. „So was gibt es noch“ oder etwas Ähnliches möchte die Frau denken.

Der Zug ist gut besetzt. Solange die Fahrt durch mittel-deutsches Gebiet geht, lastet eine bedrückende Atmo-sphäre des Schweigens über den Fahrgästen. Höchstens, daß jemand hier oder dort etwas ganz Belangloses, z. B. über das Wetter sagt.

Schon vor dem Grenzübertritt bei Herrnburg (bei Lübeck) beginnt während der Fahrt die Paß- und Gepäckkontrolle. Die Pässe erhalten einen Kontrollstempel. In meinem Ab-teil wird kein Koffer geöffnet. Im Grenztort Herrnburg müs-sen alle Fahrgäste aussteigen und auf dem Bahnsteig war-ten. Wer Gepäck im Wagen hat, muß es dort dem Zoll vorführen. Die Fahrtunterbrechung dauert etwa eine Stunde.



Sport an Bord



Gold-, Silber- und Bronzemedallien für deutsche Seeleute-Sportler in Rotterdam

Bei der Sportwoche, die die Norweger auch in Rotterdam veranstalteten, beteiligten sich auch deutsche Schiffe. Es waren Besatzungsmitglieder von der „Ulanga“, „Wind-huk“, „Krugerland“, „Usamaro“, „Hammonia“ und „Worms“ beteiligt. — In der Gesamtwertung erreichten wir keine ersten Plätze, wohl aber in der Einzelwertung:

Junioren:

100 m: Reinhard Khran („Windhuk“) 12,6 Sek. (Gold)
Kugelstoßen: Reinhard Khran („Windhuk“) 9,41 m (Bronze)
Hochsprung: Reinhard Khran („Windhuk“) 1,60 m (Silber)
Hochsprung: Rolf Stier („Krugerland“) 1,52 m (Bronze)
Weitsprung: Reinhard Khran („Windhuk“) 5,21 m (Silber)
Weitsprung: Edm. Baumgartner („Ulanga“) 5,19 m (Bronze)
Vierkampf: Reinhard Khran („Windhuk“) 1795 Punkte

Senioren:

Kugelstoßen: Kl. Baare-Schmidt („Worms“) 13,45 m (Gold)
Hochsprung: Jürgen Radde („Windhuk“) 1,60 m (Gold)
Weitsprung: Klaus Baare-Schmidt („Worms“) 5,49 m (Gold)
Vierkampf: Klaus Baare-Schmidt („Worms“) 1969 Punkte

Damit hatte Klaus Baare-Schmidt die meisten Punkte in der Einzelwertung von allen (internationalen) Teilnehmern.

Fußballmannschaft TS „Bremen“ an der Spitze

Im Atlantik-Pokal spielte am 29. Mai in New York die Mannschaft des Flaggschiffes des Norddeutschen Lloyd „Bremen“ gegen die Elf der „Queen Mary“. Das Spiel fand im strömenden Regen statt. Halbzeitstand 1:0 für „Bremen“. Endstand 3:1 für die Mannschaft des deutschen Passagier-schiffes. Nach je drei Spielen stehen damit die Mann-schaften des TS „Bremen“, und des Italiens SS „Victoria“ punktgleich an der Spitze der Tabelle.

Und so spielten sie in Rotterdam

März 1967

Weissenburg — Fritz Thyssen	5:1
Hammonia — Transvaal	3:3
Transvaal — Ulanga	1:0
Eckenheim — Nabstein	1:1
Borussia — Mathilde Bolten	5:1
Sonderburg — Radio Holland (holl.)	3:4
Montan — Roeiers (holl.)	1:5
Nabstein — Thuringia	2:0
Eckenheim — Cap San Nicolas	2:0

Danach dürfen wir unser Abteil wieder betreten. Wir wer-den dazu über Lautsprecher aufgefordert.

Nach Passieren der westdeutschen Grenze atmet alles auf. Man fühlt sich sichtbar erleichtert. Jetzt kommen auch Un-terhaltungen und Kritik über diesen mißlichen Zustand der deutschen Teilung in Gang. Mir gegenüber sitzt ein In-genieur eines Schiffes der „Deutschen Seereederei, Rostock“, das zur Zeit in einem westdeutschen Hafen in Reparatur liegt. Wir sprechen uns ganz offen aus. Auch er hält jetzt mit harter Kritik an den bestehenden politischen Tatsachen nicht zurück. Er macht seinem Unwillen Luft.

Und das ist gut so. Wo immer sich Menschen aus Ost und West treffen, sollten sie ein offenes Gespräch führen können, ohne Gefahr zu laufen, von irgend jemand be-spitzelt oder wegen unterschiedlicher politischer Auffas-sung gar unter Strafe gestellt zu werden.

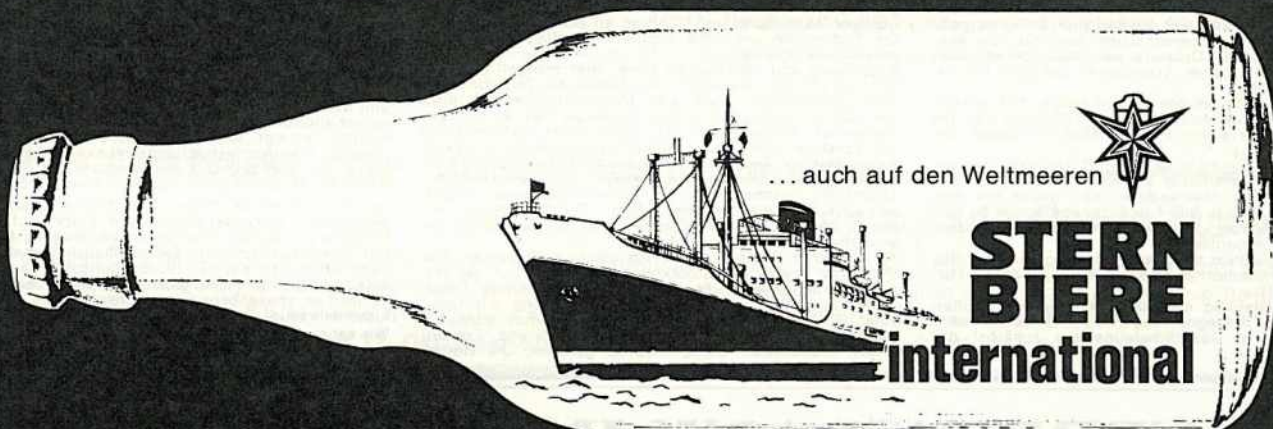
Nur so können wir das Zusammengehörigkeitsgefühl der Deutschen in Ost und West aufrechterhalten und das Haupt-ziel, die Wiedervereinigung mit friedlichen Mitteln, nicht aus den Augen verlieren.

April 1967

Karl-Marx-Stadt — Ursula Schulte	6:1
Stoltera — Langelshiem	6:0
Rothenstein — Cap San Antonio	5:3
Cap San Antonio — Malchow	2:2
Santa Rita — Malchow	4:2
Köln — Roeiers (holl.)	1:5
Oder — Poljaraj (russ.)	3:3
Langelshiem — Armin Russ	5:2
Gonzenheim — Ebba	4:0
Stoltera — Balkan	6:3
Tabora — Nürnberg	2:3
Werner Vinnen — Kiffa	2:2
Mathias Thesen — Olonetz (russ.)	4:3
Domsheide — Klostertor	2:1
Ankara — Carinthia (engl.)	2:3

Mai 1967

Bavaria — Erfurt	2:4
Natal — Urundi	3:3
Eckenheim — Amazonas	0:5
Langelshiem — Neidenfels	9:3
Domsheide — Cap San Diego	1:1
Domsheide — Pinia (Burma)	1:2
Togo — Archsum	3:1
Gera — Recknitz	3:4
Westfalia — Buchenstein	8:0
Bilbao — Stubbenhuk	1:3
Hannover — Hasselburg	3:2
Leverkusen — Weissenburg	6:0
Langelshiem — Alemannia	6:1
Ideal — Margarethe Bolten	3:2
Mulde — Sperber	3:2
Mulde — Schwarzenfels	5:0
Condor — Santa Isabel	1:2
Oslofjord (norw.) — Lütjenburg	0:3
Kariba — Margarethe Bolten	0:1
Langelshiem — Mäkeljell (norw.)	1:2
Alsterufer — Ben Loyal (engl.)	3:2
Mulde — Dewa (rumän.)	1:0
Alsterufer — Amberton (engl.)	3:1
Margarethe Bolten — Atlas (marok.)	2:1
Mulde — Salvina (engl.)	2:0
Margarethe Bolten — Alsterufer	1:0
Margarethe Bolten — Mulde	2:1
Nabsien — Elster	1:3
Paul Lorenz Russ — Usedom	3:1
Dresden — Eichsfeld	1:4
Weserstein — Nabstein	5:1
Langelshiem — Eckenheim	6:1



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

Dürfen wir denn auch ins Seemannsheim?

Seemannsdiakon H. J. Hyballa, Rotterdam, gibt Antwort

Viele Seemannsfrauen fragen uns noch immer erstaunt: „Dürfen wir denn auch ins Seemannsheim?“ An Bord und überall sagen wir immer wieder, daß unser Seemannsheim ein Treffpunkt für Seeleute und auch für deren Angehörige ist.

Sehr viele Seemannsfrauen kommen schon zu uns, häufig auch mit Kindern. Soweit ich höre, gefällt es ihnen immer gut bei uns. Viele rufen vorher bei uns an, schicken eine Karte oder ein Telegramm, so daß sie bei ihrer Ankunft in Rotterdam auch die Gewißheit haben, daß ihnen bei uns ein Zimmer zur Verfügung steht. Wenn die Frauen bei uns sind, dann kümmern wir uns darum, wann das betreffende Schiff kommt und welchen Liegeplatz es haben wird. Wir nehmen Kontakt auf mit Schiffsagenturen bzw. Schiffshändlern. So sorgen wir dafür, daß die Seemannsfrauen schnell und pünktlich an Bord kommen.

Bei uns gibt es Frühstück, Mittagessen und Abendessen. Die Seemannsfrauen sind öfter auch gute Mitarbeiter. Wenn sie an Bord gehen, geben wir meistens unsere Programme mit, damit man an Bord informiert wird, was bei uns los ist.

Wenn man die vielen Stunden zählen würde, die bei uns gewartet wurden! Wenn wir diese Warterei erleichtern können durch gute, häusliche Atmosphäre und durch pünktliche und genaue Auskunft, dann meinen wir, haben wir unseren Seemannsfrauen und damit auch unseren Seeleuten einen guten Dienst getan.

Unser Heim ist Tag und Nacht geöffnet. Zur Unterhaltung stehen immer zur Verfügung: Tischtennis, Billard, Tischfußball, verschiedene Tischspiele.

Wir veranstalten auch Busfahrten durch Holland. Doch eine unserer erfolgreichsten Unternehmungen ist die Vermittlung von Fußballspielen. Es klappt zwar nicht immer, aber doch meistens. Manchmal ist absolut keine Gegenmannschaft zu finden oder es hat so geregnet, daß die Plätze unter Wasser stehen.

Unser Wunsch bei allen unseren Bemühungen ist: Die Seeleute mögen unser Haus viel besuchen, und ihre Frauen sind uns willkommen, wenn sie auf ein Schiff warten müssen.

Wir möchten gern, daß die deutschen Seeleute unser Haus wirklich als ihr Seemannsheim betrachten, eben ein Zuhause, wo man auch schon mal was zu kritisieren hat, aber wo man doch immer wieder gern hingeht.

Unsere Besucher werden in keiner Weise bevormundet, jeder wird ernst genommen und jeder ist willkommen. Seine menschliche, geistige Freiheit wird respektiert.

Wegen Mitarbeitermangel können wir nicht immer gleich auf jedes Schiff kommen und einladen. Das heißt jedoch nicht, daß wir uns nicht herzlich über jeden und jede freuen, die zu uns kommen.



Der Seemannsdiakon Hyballa ist in Rotterdam auf jedem deutschen Schiff gern gesehen.

„Autorität – ein alter Zopf?“

Diskussionsabend im Deutschen Seemannsheim zu Rotterdam am 29. Mai 1967 mit Seemannspastor H. Fischer

Wir wissen, daß heute jede Autorität in einer Krise steckt. Unser bisheriges Denken war ausgerichtet an einer politischen, sachlichen oder persönlichen Autorität, die Ausdruck einer bestimmten Ordnung war. Aber gerade jene Ordnung, welche die „alten Autoritäten“ getragen hat, ist nicht mehr vorhanden.

Zu Anfang des Abends stellten wir die Frage: Was denken wir, wenn wir das Wort Autorität hören? (Für uns war das Ziel des Abends, zu einem neuen, helfenden Begriff der Autorität zu kommen.)

Wir erörterten also zunächst den Begriff Autorität, den wir schnell in seiner Wortbildung als einen abgeleiteten Begriff erkannten. Denn überraschend kam gleich die Antwort: Autorität hat etwas mit Autor, Urheber, Schöpfer zu tun. Autorität ist also immer „abgeleitete Autorität“, ist jemandem übertragene Autorität.

So kamen wir schließlich zu einer Dreiteilung des Begriffes Autorität in: 1. Amtsauctorität, 2. Sachliche Autorität, 3. Persönliche Autorität!

Nach dieser Klarstellung des Begriffes Autorität stellten wir die Frage: Wo begegnet uns Autorität? Es war sehr interessant, daß die Gesprächsteilnehmer zunächst der Gegenwart auswichen.

Da wurde Autorität als das Oberhaupt einer Sippe bezeichnet. Andere wiesen auf Fürsten und Könige hin. Sie hatten, so wurde gesagt, ihre Autorität innerhalb einer fest gegebenen Ordnung gehabt, die es mit sich gebracht habe, daß niemand ihre Autorität in Frage gestellt habe. Dieser Rückgriff auf die Geschichte, oder vielleicht sollte man sagen, auf die Vergangenheit, macht deutlich, daß ein Unbehagen besteht, wo heute von Autorität gesprochen wird. Nicht deshalb, weil sie abzulehnen wäre – die Autorität des Vaters, Lehrers oder Richters, sie wurde als sehr notwendig empfunden.

Es fehlt uns heute offenbar an Einzelpersonen, die für eine breite Schicht Autorität darstellen.

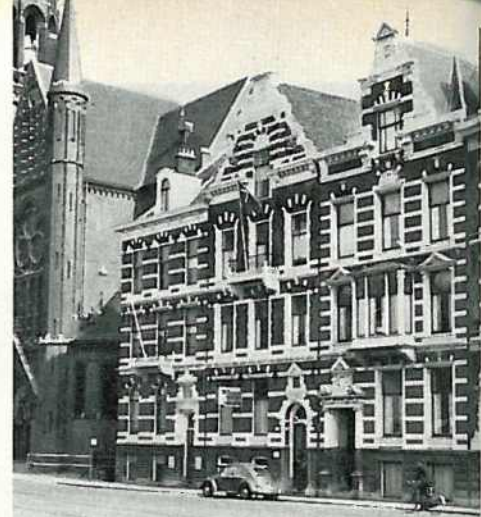
Mancher ging sogar so weit, daß er behauptete, es gäbe heute nur eine Autorität: das Geld. Alle anderen Autoritäten leiteten sich davon ab, so meinte er. Dem hielten wir entgegen, daß Geld zwar eine große Bedeutung im Zusammenleben der Menschen habe, daß aber letztlich doch sachliche, d. h. qualitative Fakten, den Ausschlag dafür geben, ob jemand Amts- oder Sachautorität zugesprochen bekommt.

So wurde dann auch allen deutlich, daß Anerkennung einer Autorität nur da möglich ist, wo amtliche, sachliche und persönliche Qualifikationen zusammenfallen. Negatives Beispiel war das Bild des Schusters Voigt aus dem „Hauptmann von Köpenick“, der in der Uniform eines Hauptmannes sich Staatsautorität anmaßte, selber aber sein Bild im Spiegel als Karikatur erkannte.

So wurde uns im Verlauf des Gesprächs klar, daß das Problem einer Krise der Autorität in einem großen Zusammenhang gesehen werden muß.

Es gibt heute nicht mehr die Ordnung, die eine allgemein verbindliche Autorität trägt. Wir befinden uns jetzt im Stadium einer neuen Entwicklung unserer gesellschaftlichen Strukturen, die auch nach einer neuen und anders begründeten Autorität sucht.

Früher erkannte man eine Person als Autorität an, sobald sie eine bestimmte Uniform trug oder ein bestimmtes



Unser Deutsches Seemannsheim in Rotterdam steht auch unseren Seemannsfrauen und -kindern offen.

Parteiabzeichen vorzeigen konnte. Heute aber reicht das nicht mehr aus, es muß eine sachliche Autorität hinzukommen. Wird Autorität so verstanden, dann steht der Inhaber der Autorität nicht mehr über dem, über den er Autorität hat, sondern er steht mit ihm auf einer Stufe. Der Richter steht dann mit seinem Spruch genauso wie der Angeklagte mit seinem Handeln unter den gleichen Rechtskriterien. Ebenso stehen dann Erzieher (Lehrer) und Zögling (Schüler) unter den gleichen Bedingungen. Auf die Seefahrtssituation übertragen bedeutet das, daß auch das Verhältnis des Vorgesetzten und Untergebenen nicht allein durch das Amt (Patent) bestimmt sein kann.

Auf kreuzenden Kursen der Lesermeinungen

Die hier abgedruckten Zuschriften geben ausschließlich die Meinungen der Leser wieder.

Personal- und Bemannungsprobleme in der Seeschifffahrt aus der Sicht eines Seemanns

Eine in die Ostfriesenzeitung lancierte Verbesserungsanregung soll hier angepeilt werden.

Tatsache und allgemein bekannt ist, daß das immer größer werdende Schiff heute mit einer verhältnismäßig kleineren Besatzung gefahren werden kann. Das ist ermöglicht durch die fortschreitende Automation und Technisierung vieler bisher manueller Arbeitsabläufe. Doch sind dem meines Erachtens auch Grenzen gezogen. So glaube ich für deutsche und nordeuropäische Gewässer die obere Grenze bei 1500 t zu sehen.

Schiffe in dieser Größe befördern ausschließlich Massengüter (Erze, Öle, Getreide, Schüttgüter). Etwa 40 Prozent einer nationalen Handelsflotte sind heute Bulk-Carrier. Für diese Art Schiffe soll nun nach Ansicht der damit befaßten Reedereien eine neue Art Allround-Schiffsoffizier und Schiffsmann herangebildet werden. Die Besetzung und Bemannung deutscher Seeschiffe mit Schiffsoffizieren und fachlich vorgebildeten Seeleuten regeln die Schiffsbesetzungsordnung sowie die Bemannungsrichtlinien. Diese haben Gesetzeskraft und üben Einfluß aus auf die Verschulungsfakten für Schiff und Ladung, Ausbildung, Prüfung und Befähigungsnachweise. Das ist auch gut so.

Sehen wir mal Hein Seemann an, der ja nun zum „Überseetransportbegleiter“ degradiert werden soll. Wie ich eingangs schon sagte, ein wichtiger Impuls für den jungen Mann in seinem Entschluß, Seemann zu werden, sind noch immer Abenteuerlust und romantische Vorstellungen. Nehmen sie ihm das vom Brot, beißt auch er nicht mehr an.

Ein großer Teil von diesen Beweggründen Geleitet bleiben, nach Überwindung der unumgänglichen Enttäuschungen, auch bei der Seefahrt und werden bei entsprechend richtiger Ausbildung und Führung an Bord gute Seeleute. Die Tüchtigsten von ihnen machen ihren Weg zum Schiffsoffizier oder Kapitän.

Ausbildung und Führung an Bord. Hier mangelt es sehr! Nehmen wir zur Unterstreichung dessen die Zeitschrift des VDR „Kehrwieder“. Fast jede Monatsausgabe seit etwa drei Jahren beginnt mit dem Klageged des W. O. über mangelnde Menschenführung, ungesundes Betriebsklima und sonstige vermeidbare Mißlichkeiten. Ändern tut sich nichts. Das zur Zeit auf den Heuerstellern vorliegende Personalangebot, hervorgerufen durch die wirtschaftliche Stagnation, insbesondere der Küstenstädte und -länder, beflügelt nun die Geister einiger Reformsüchtiger mit neuen, ich sage abwegigen Ideen über das Berufsbild des deutschen Seemanns.

Als einfacher Seemann weiß ich seit gut 30 Jahren: Die christliche Seefahrt ist stockkonservativ. Nicht nur bei uns, auch bei den anderen seefahrtstreibenden Nationen. Daran ändert auch die technische Weiterentwicklung mit Computer, Elektronik und sonstiger Klapperatismus nichts. Der Herr Kapitän braucht (außer Fernglas und Typhon) seinen dienstbaren Geist, Steward genannt. Die Herren

Offiziere ebenfalls zwei – zum Bettenbauen. Die Ingenieure brauchen Reiniger, möglichst jeder einen zum Aufräumen und Zeugwäsche machen, manchmal auch für Maschinenreparaturen. Auch der 1. Offizier möchte nicht gern allein Deck spülen, Rost klopfen, Farbe waschen, malen, Messing putzen, Räume ausfeigen, Tanks spülen, Ausrüstung übernehmen, Ladegeschirr riggen und Papier bekriegen. Manchmal findet er auch Zeit für die Navigation und das Schiff-Festmachen. Er freut sich sehr über seine fachausgebildeten Matrosen, die ihm dabei helfen (sollen). Damit er auch mal von Deck gehen kann, um 'ne Budde Bier zu trinken, braucht er auch noch einen tampenschwingenden Bootsmann, sonst tun die Kerle rein gar nichts mehr. Und einen Funkoffizier müssen wir auch haben, damit wir mit den Bundesligaspielen auch auf dem laufenden bleiben. Ein sehr wichtiger Herr ist auf jedem Schiff der Elektriker, denn er soll (te) ja den gesamten Klapperatismus der neueren modernen Seefahrt vom Computer, Radar, automatische Steuerung, Nachrichtensystem, Schaltelemente der vollautomatischen Maschinenanlage, Kühlanlage und elektrische Wirtschaftsanlagen instandhalten.

Und über allem thront der gute Geist einer jeden Bordgemeinschaft: „Der Koch“. Dieser ist am schlimmsten von allen dran. Haben wir endlich mal einen, der uns einen vernünftigen, schmackhaften Seemannstisch deckt, dann wird er mit Gewißheit dem Kapitän zu teuer – oder umgekehrt.

Wir sehen, jeder an Bord hat seine festgelegte, durch Tradition und Erfahrung geheiligte Funktion, für die er nicht nur seine Heuer verlangt, sondern die er auch meist redlich ausfüllt. Ausnahmen gibt's auch im Büro.

Der moderne Schiffsoffizier neuer Art (beider Fakultäten) befragt den Computer nach dem Standort und erhält in Sekunden die Auskunft, daß man soeben auf „Borkum Riff“ angekommen sei. Festmacher, trossen- und tampenschwingende Matrosen nicht mehr erforderlich! Gleich darauf erscheint beim selben Computer der in seiner modernen Maschinisten-Wachkabine vom Krimi-Lesen aufgeschreckte Assi mit der Botschaft seines Wachingenieurs und heischt Auskunft, warum es plötzlich im Kurbelgehäuse donnert und das Drucklager soviel Qualm entwickelt. Auskunft und pauschalierte Patentmedizin ebenfalls in Sekundenschnelle. Kapitän besteigt „Mini-Hubschrauber“, umrundet sein Schiff zwecks Schadensfeststellung. Funker über „Norddeich Radio“ an Schleppdampfergenossenschaft: „Alle verfügbaren Boote sofort zum Loseisen, Trockendocks klar!“

Der Koch in seiner infrarot beheizten, ebenfalls elektrisch gesteuerten Frikandellenschmiede drückt auf Knopf. Frikandelle per Rohrpost an jeden Verpflegungsberechtigten. Der Chiefsteward mit der Eventualhaushaltsmedizin (Doomkaat) sofort zum Kapitän (Vorbeugungstherapie). Reedereikatastrophenuntersuchungskommission (bestehend aus sämtlichen spesenberechtigten Inspektoren) naht per Luftkissenfahrzeug! Und so fort, „Navi-Visio!“

Wir sehen, Hein Seemann ist vollkommen überflüssig. Und warum fahren wir bloß noch zur See? Erich Jacob

VEREINSBANK IN HAMBURG

ÄLTESTE HAMBURGER GIROBANK

ZENTRALE: HAMBURG 11 · ALTER WALL 20 – 30 · TELEFON: 361 061

44 FILIALEN UND ZWEIGSTELLEN IN HAMBURG, CUXHAVEN UND KIEL

See-Ausrüstung **CARL BOLLWITT** Hamburg 11
Vorsetzen 52 (Bei der Überseebrücke) Tel. 343528
BERUFSSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

Drahtseile

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

† Kropp

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

Elektrische Schiffsanlagen

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Elektromaschinenbau
HEINRICH G. HOMEYER

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

Alles für den Seemann

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



Antoni Höen Nchf.

PROVIAANT
DECK- U. MASCHINEN-STORES

Hamburg 11, Sandtorquai 32 · Telefon: 36 57 93/36 57 95
Telex: 0214705



Ein Begriff für Qualität

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

Modell **BERND**
Gr. 26-45
DM 7.75 bis 10.75



Modell **TONY** Gr. 36-45
DM 12.50 bis 13.50



Modell **TOM**
ölfest
Gr. 36-45
DM 15.75 und 16.75

Keine Fußpilzbildung möglich
Auch auf nassen und öligen Planken rutschfest, Unfallverhütend! Das plastische Sohlenbett verhindert Ermüdungen. Besonders elastisch! Im In- und Ausland millionenfach bewährt!

Unverbindliche Richtpreise!

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



Erhältlich im Fachhandel u. a. bei:
2800 Bremen, Schiffsausrüstung von der Aa, Osterlorsteinweg 40 (N) — 2800 Bremen, Schiffsausrüstung Thölen, Waller Ring 2 (N) — 2850 Bremerhaven-Mitte, Schiffsausrüstung Varoga, Am Lundeich 1 (N) — 2 HH 11, Schiffsausrüstung Bollwitt, Vorsetzen 52 (N) 2 HH 11, Schiffsausrüst. Busch, Johannibollwerk 14/15, (N) — 2 HH 11, Schuhhaus Schleicher, Dittmar-Koel-Str. 12 (NR)



Halbhöher Stiefel
Modell **BOY**

Gr. 40-46
DM 16.90

**BEWÄHRT
UND ZUVERLÄSSIG**



Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:
FREUDENBERG & Co. Abt. Noraplast
6940 WEINHEIM (Bergstr.) Postfach 229; Nr. 231

N - Nachnahmeversand R - Reparaturmöglichkeit

Pumpen



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

ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik

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

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge — bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

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

„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), Stahlwerke 7, Telefon 4 39 36 41. Druck: Seefahrt-Verlag G. m. b. H.

Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Einzelbezug ab Januar 1964 DM 1,40 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 1,—.



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



Lindolin- SCHIFFSFARBEN

sind das Produkt vieljähriger
Erfahrung und neuzeitlicher
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN



Verlangen Sie
**ONKO
KAFFEE**
bei Ihrem
Schiffsausrüster

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

PREISGÜNSTIG

Auslands- Umzüge

Hamburg, Tel. 22 20 03
Winterhuder Weg 8-10

Bonn, Tel. 5 09 21
Bornheimer Straße 131

Heinrich Klingenberg



Gegr.



1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG - FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

J. M. LINDEMANN

Telefon: 36 52 7 · 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



Minikay

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

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

WARUM ENERGIE UND MATERIAL VERGEUDEN ?

NASSE ISOLIERUNGEN SIND KEINE ISOLIERUNGEN!

TROCKENE ISOLIERUNGEN BEDEUTEN FRACHTRAUMZUWACHS!

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

Gegründet 1903 (1893)

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG 11

HAMBURG - ALTONA

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

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