

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Klar vorn und achtern

Viele Probleme
und keine Lösungen

England, EWG, Europa

Maritime Perspektiven

Dann hatte uns die Logge
überholt

Führung, Mitmenschen,
Erfolge

Nautisches Essen 1967
zu Bremen

Gefährliche
Außenbordskameraden



Es war einmal Kiel-Feuerschiff

Foto: Helmuth Braesen



SCHIFFSAUSRÜSTUNG WILHELMSHAVEN G.M.B.H.

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



Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

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



VERSICHERUNGSDIENST FÜR DEN SEEFahrER

An alle Seefahrer!

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

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

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

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

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

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

HAMBURG-MANNHEIMER VERS.-AG.

HAMBURG 11, Schaartor 1, Fernsprecher: 36 45 92

Versicherungsdienst für den Seefahrer

See-Ausrüstung

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

Drahtseile

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

Elektrische Schiffsanlagen

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Elektromaschinenbau
HEINRICH G. HOMEYER

HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel.: 31 15 31, Telex: 02 11674

Alles für den Seemann

Seemannsausrüstung — Maßschneiderei
WILHELM LESCH
Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 3389

Pumpen



für alle Bordverhältnisse sofort ab Lager lieferbar
Reparaturen aller Systeme

ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik

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



Bei jeder Brise
diese Devise:

Hansen
als Grog und pur

H1764 S

Kehrwieder

11. Jahrgang

November 1967

Nr. 11

Am Peilkompaß

Ein Buch ist erschienen — über uns — über die Seefahrt. Grund genug, um skeptisch zu sein. Es gibt bekanntlich zwei Arten von Seefahrtsliteratur in deutscher Sprache. Die eine ist gut und selten. Das sind meistens Übersetzungen. Die andere erscheint häufiger auf dem Büchermarkt, hat aber mit der Seefahrt so viel zu tun wie die Beatles mit Bach oder Beethoven. Sie stammt von deutschen Autoren. Doch nun ist ein Buch über unsere Seefahrt von einem deutschen Autor in deutscher Sprache auf dem Markt, über das wir uns nur vorbehaltlos freuen können. Sein Titel lautet „Klar vorn und achtern“ und sein Autor ist der Jugendbuchpreisträger Georg Prager. Das ist ein Schriftsteller von hohen Graden. Selbst in kein Klischee passend, hat er deutsche Klischeevorstellungen über die deutsche Seefahrt und deutsche Seefahrer gesprengt.

Es wäre verfehlt, Prager zu fragen, was er ist, denn er ist in erster Linie Mensch, und zwar einer, dem man auf die Schulter klopfen und sagen möchte „feiner Kumpel“. Nach seinem Beruf befragt, würde Prager sagen, er habe viel gemacht (nicht viel gewesen), zum Beispiel Kapitänleutnant bei der „Minensuch“, Sporthochseefischer mit Patent, Hand- und Maschinensetzer. Bei diesem Beruf hatte ihn die Druckerschwärze eingefangen — in Verlage wie Cosmos und Bertelsmann. Jedoch es war die Druckerschwärze, die ihn fesselte, nicht der gute, sichere Job, wie zum Beispiel eines Sonderberichterstatters der „Welt“ auf dem Fischereischutzboot „Meerkatze“.

Prager schrieb sich mit elf Erfolgsbüchern frei. 1966 erhielt er den Jugendbuchpreis für sein „Florian 14: Achter Alarm“, ein Buch über die Feuerwehr. Typisch für Pragers gewissenhafte, saubere Arbeitsweise: bevor er sich dafür an den Schreibtisch setzte, hatte er sich von der Feuerwehr gründlich ausbilden lassen und auch einen Brandmeisterlehrgang absolviert.

Diesen Werdegang hatte man beim Verband Deutscher Reeder mit größtem Interesse verfolgt, hatte Pragers Bücher studiert. Bald war man sich klar: Ein Seefahrtbuch aus Pragers Feder würde ganz anders sein als das flimmernde Gespinnst, das Graf Luckner, Ringelnatz, Hans Albers, Freddy und seine Texter vor die Wirklichkeit unserer Seefahrt gesponnen haben. Ganz anders, das würde bei Prager heißen: echter, wahrhaftiger. Man hatte ja Nachwuchssorgen und die bittere Erfahrung mit den vielen Jungen, die mit dem Flimmergespinnst im Kopf zu uns an Bord gekommen waren. Das kennzeichneten die Sorgen, das lehrten die Erfahrungen: Nachwuchs, Berufsstreuung und das Image unserer Seeleute im Binnenland stehen unmittelbar



bar in ursächlichem Zusammenhang. Ein großer Teil unserer Personalprobleme hat seine Wurzeln an Land. Nicht zuletzt in der Seefahrtsliteratur. Die Überzeugung, daß Prager der Mann sein könnte, der den Fundus, der in der Wirklichkeit unserer Seefahrt steckt, für die Literatur entdeckt, führte zu einer Begegnung zwischen Prager und dem Verband Deutscher Reeder. Sie war die Geburtsstunde von „Klar vorn und achtern“. Doch Prager setzte sich nicht gleich an den Schreibtisch, sondern ging zunächst an Bord. Er hatte sich nicht mehr und nicht weniger vorgenommen, als das wahre Gesicht unserer deutschen Seeschifffahrt zu zeichnen. Mit „Klar vorn und achtern“ ist ihm das vollkommen gelungen. Weil er schreibt, wie es ist — das Arbeiten und das Leben an Bord in Tropenhitze, bei Eis und Schnee, in leichter Brise und Taifun. Weil er spannende Reportage mit erschöpfender Information kombiniert, deshalb muß der Leser, ob er will oder nicht, mit an Bord und mit auf die Reise. Und dort erlebt er unsere Seefahrt in den Konturen und Farben, wie sie von den Tatsachen gegeben werden. Zur größten Verblüffung des Lesers erlebt er die Seefahrt bei Prager ohne Romantik und ist trotzdem fasziniert.

Dieses Buch hat bewiesen, daß gekonnt dargestellte Tatsachen attraktiver sind als romantisches Geflimmer. An diesem Buch wird die deutsche öffentliche Meinung, die sie sich über Seeleute und Seefahrt bildet, nicht vorbegehen können. Wie ein Leuchtturm wird es dieser öffentlichen Meinung den rechten Kurs zeigen. Eine gute Sache hat endlich ihren guten Interpreten gefunden, die moderne deutsche Seeschifffahrt ihren modernen deutschen Schriftsteller.

Prager geht geschickt vor, knüpft an bekanntes Geflimmer an. So überschreibt er beispielsweise ein Kapitel mit „Einmal noch nach Bombay“. Das ist Melodie, der Leser singt sie mit und dann liest er. Doch anstatt Hula-Hula-Klängen dröhnt ihm Dieselgedonner im Maschinenraum an die Ohren. Der Leser fährt in der Maschine eines Schwergutfrachters von Mormugao nach Bombay. Da ist von Pumpen, Temperaturen und vom E-Netz die Rede und von einem Leistungsabfall des Zylinder 4, und es ist von dem die Rede, was die Männer in diesem Hammerwerk leisten von „Maschine Achtung“ bis „Maschine Fertig“ in Bombay. So haben die Leser sich das nicht vorgestellt, so wie es deutsche Seeleute in der Maschine wirklich erleben. Und was sie miterleben, packt sie mehr als alle wimmerweichen Songs.

Andere Überschriften halten treu, was sie versprechen: „Mit Trimmkurve und Tiefgangskala“ — „Aluminiumfabrik nach St. Croix“ — „Getreide per Rohrpost“ — „Elektronengehirne berechnen ein Mammutschiff“ — „Letzter Schrei: Container“. Solche Kapitel sind hervorragend geeignet, Bildungslücken einer Seefahrtsnation aufzufüllen. Und immer steht bei Prager der Mensch im Mittelpunkt der Seefahrt: Das kommt in Überschriften zum Ausdruck wie diesen: „Na, denn tschüs“ — „Mr. Vollvoraus-Vollzurück“ — „Kapitän über Bord“ — „Fußball im Laderaum“ — „Ball paradox an Bord“ — „Der Moses ist ziemlich plietsch“. Bei der Lektüre erkennt der Bürger an Land, was er seinen Mitbürgern auf See schuldig ist.

Mit Pragers „Klar vorn und achtern“ klatschen endlich Leinen ins Wasser, die unsere Seefahrt schon allzulange mit einem abenteuerlichen, kitschigen Land namens Romantika verbunden hatte. Sein Werk stellt Prager unter ein Wort von Josef Conrad: „Wir leben nun mal auf einer Erde, die zu drei Teilen (von vier) aus Wasser besteht und die daher ein passender Ort für Seeleute ist.“ Genau das ist es, was Prager unseren Leuten an Land von vorn bis achtern gründlich klar macht.

W. O.



Viele Probleme und keine Lösungen

Im Vordergrund des Interesses standen weiterhin die Nahost-Krise, die Analyse des Staatsbesuches General de Gaulles in Polen sowie die Debatte im Bundestag über die Außenpolitik der Großen Koalition.

Der Vietnam-Konflikt geriet etwas in den Hintergrund; sehr zu Unrecht, denn die weitere Eskalation könnte schnurgerade zu einer direkten Konfrontation der USA mit Rotchina und der Sowjetunion führen.

Für die Wehrpolitiker war natürlich die Entscheidung McNamaras, ein Raketenabwehrsystem mit Schwerpunkt zur Abwehr eines rotchinesischen Atomars überfalls auf die USA aufzubauen, sicherlich von größter Wichtigkeit.

Nassers Wandlung von Saulus zum Paulus?

Gamal Abdel Nasser, Präsident der Vereinigten Arabischen Republik (Ägypten), kämpft mit dem Rücken zur Wand. Die ägyptische Regierung sei zu Gesprächen mit Israel bereit, erklärte er kürzlich einem britischen Politiker. Allerdings müßten diese unter UNO-Aufsicht stattfinden und eine Rückkehr zu den Bestimmungen des Waffenstillstandes von 1949 herbeiführen, also den Rückzug der Israeli aus den besetzten arabischen Gebieten.

Damit erfolgt ein erstes vorsichtiges Einschwenken auf den Vermittlungsplan seines jugoslawischen Freundes Marshall Tito. Vor zwei Monaten hatte Nasser diesen Plan noch verworfen mit Rücksicht auf die ehrgeizigen Ambitionen des algerischen Staatspräsidenten, Ahmed Boumediene, der nach Nassers Niederlage versucht, die Führung der sozialistischen arabischen Staaten an sich zu reißen. Doch daß aus dem ägyptischen Saulus ein Paulus wurde, kann nachgerade bezweifelt werden. Anstatt Lobeshymnen erreichen Nasser aus Syrien, dem eigentlichen Anstifter zum Krieg gegen Israel, nur noch Schmähungen. Der militärischen Niederlage folgte der erwartete wirtschaftliche Zusammenbruch als Folge der Schließung des Suezkanals und des Handelsembargos gegen den Westen. Gezwungen, seine Truppen aus dem Jemen zurückzuführen und angewiesen auf die „milden Gaben“ seines Erzfeindes, König Feisal von Saudi-Arabien, muß Nasser erleben, daß auch im eigenen Land seine Stellung erschüttert ist. Nach einem mißlungenen Putschversuch seines getreuesten Gefolgsmannes, Marshall Mohamed Abdel Hakim Amer, abgesetzter Oberbefehlshaber der ägyptischen Streitkräfte, entzog sich dieser durch Selbstmord jeder weiteren Verfolgung.

Heftig bedrängt von außen und innen ist sein Schrei nach der UNO, die er vor Beginn der Feindseligkeiten kurzerhand aus seinem Land verjagte, ein Ausdruck der Verzweiflung. Und die erste Ernüchterung kam auch schon aus Israel, wo Verteidigungsminister General Moshe Dajan grollte, die jetzige Waffenstillstandslinie sei nicht nur zur

Verteidigung hervorragend geeignet. Innerhalb weniger Stunden könnten jetzt auch die arabischen Hauptstädte von seinen Truppen erreicht werden.

Wenig Spielraum für Bonner Außenpolitik

Der Außenpolitik der Bonner Großen Koalition sind enge Grenzen gesetzt. Hatten Enthusiasten bei der Hereinnahme der SPD in die Regierung erwartet, die Sowjetunion würde diesen „Ruck nach links“ mit einer flexibleren Haltung honorieren, so machte die außenpolitische Debatte im Bundestag nach genau zehn Monaten Amtszeit deutlich, daß diese Hoffnung trügerisch war. Die Bundesrepublik ist der Prügelknabe der Sowjets geblieben. Die bisherige Erfolglosigkeit ihrer Außenpolitik nun aber der Bundesrepublik anzulasten, wäre grundfalsch. Der von den beiden Weltmächten erzwungene Status quo erlaubt nur beschränkte Eigenbestrebungen. So konnte es nicht überraschen, daß auch die FDP-Opposition kein besseres Rezept anbieten konnte und lediglich der Regierung zu ihrer Deutschland- und Ostpolitik von ganzem Herzen jeden Erfolg wünschte.

Die Debatte machte aber auch deutlich, daß die Bundesregierung nicht gewillt ist, sich durch Rückschläge und Behinderungen von ihrem Weg abbringen zu lassen. Mit Beharrlichkeit und Geduld will sie stets von neuem an verschlossene Türen klopfen und durch die Tat ihren Friedenswillen unter Beweis stellen. Insbesondere hat sie sich in ihrem Tätigkeitsfeld auf drei Schwerpunkte festgelegt:

① Die Entspannung zwischen Ost und West zu fördern ist das erklärte Ziel jeder Politik. Um einen Beitrag hierzu zu leisten, ist die Bundesregierung willens und bereit, mit jedem anderen europäischen Staat Gewaltverzichtserklärungen auszutauschen. Sie sieht in der Entspannung die Voraussetzung für

② die Normalisierung der Beziehungen und Verbesserungen des Verhältnisses zu den osteuropäischen kommunistischen Staaten. Obgleich in dieser Hinsicht der Balkan den geringsten Widerstand zu bieten scheint, wird Bonn nicht müde werden im Versuch, auch mit Moskau und Warschau ins Gespräch zu kommen.

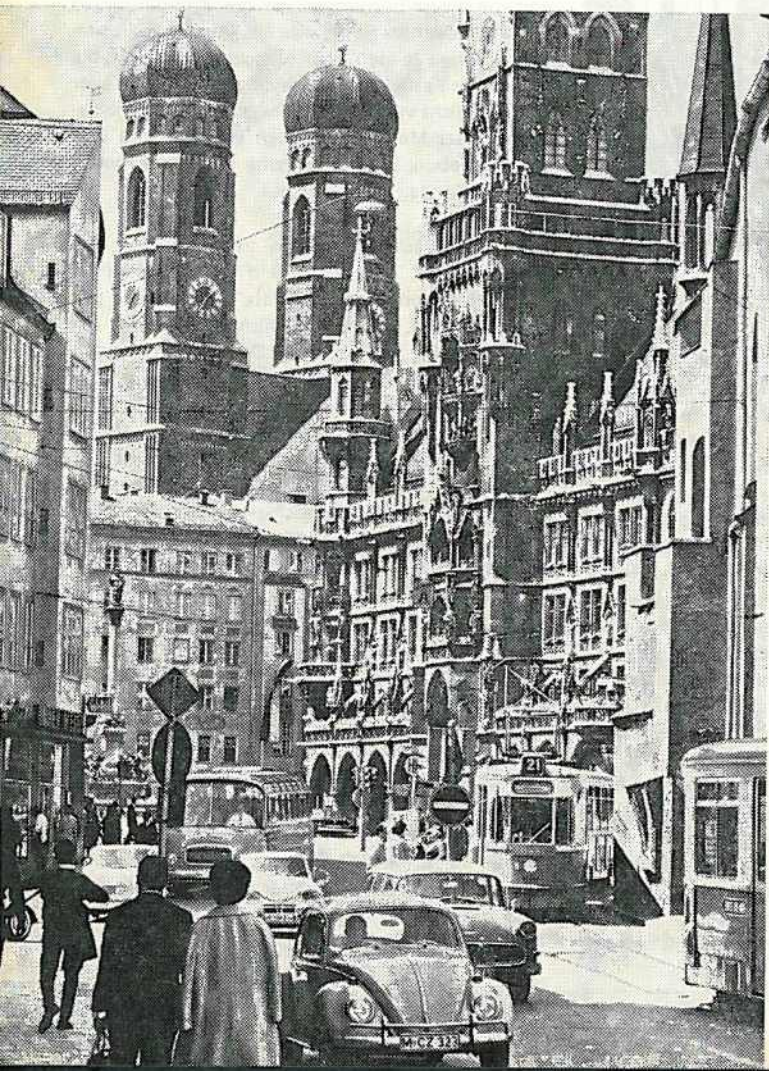
③ Als Krönung aller Aktivität bleibt aber die oberste Pflicht aller Deutschen bestehen, nämlich jeden Versuch zu wagen und zu machen, um die Wiedervereinigung Deutschlands herbeizuführen oder ihr zumindest näher zu kommen.

Hierfür wird noch manches Um- und Neudenken erforderlich sein, denn Maximalforderungen des Westens sind genau so schlecht und schädlich wie die des Ostens und bringen uns außerdem keinen Schritt weiter. Die wichtigste Voraussetzung ist, daß unsere Politiker Moskau die Initiative entreißen. Die Bundesregierung sollte einen diskutablen Deutschland-Plan auf den Tisch legen.

Die kommunistischen Machthaber im anderen Teil Deutschlands müssen in die gesamtdeutsche Verantwortung einbezogen werden. Lehnen sie diese ab, so entlarven sie sich selber vor der Geschichte als Separatisten und Vaterlandsverräter.

Vor Jahresfrist erregte der sozialdemokratische Bundesminister für Gesamtdeutsche Fragen, Herbert Wehner, die Öffentlichkeit mit seinem Plan, eine Wirtschaftseinheit mit der Zone zu erreichen, um darauf eine Konföderation beider Teile Deutschlands aufzubauen. Nur mit eigenen Vorstellungen können wir die uns von den Siegermächten des letzten Krieges aufgezwungene Teilung überwinden.

— ka —



Unser schönes Deutschland

Olympia-Stadt München

Deutschlands
heimliche
Hauptstadt

Es war, als wollte der Sommer selbst im Oktober noch nicht aufhören. Nur widerstrebend und zuweilen noch mit freibadmäßigen Temperaturen begab er sich mit seiner schweren, reichen Erntelast auf den Rückzug. Selbst Sturmtiefs konnten ihn nicht endgültig verschrecken. Sogar ein Orkan, der Dächer abhob, Bäume entwurzelte und in der Nordsee zwei libanesischen Frachter zerschlug, brachte das nicht fertig. In der Stille nach dem Sturm waren sie wieder da, die warme Sonne und die linden Lüfte. Kaum Chancen für Herbstmoden, wenig Aussicht auch für Superstiefel unter mini-Minis, wie die Herbstmode sie für unsere Mädchen vorschreibt.

Liebe auf Tieflader

war kürzlich in Wuppertal zu bestaunen. Geradezu ideal hatte es ein Liebespaar in seiner Blechhütte auf Rädern. Sie gondelten in ihrem Auto eng umschlungen durch Wuppertal. Dabei konnten sie sich voll und ganz auf sich selbst konzentrieren. Kein Verkehrsgewühl, weder Steuer, Gaspedal noch Bremse irritierten sie, obwohl sie fuhren. Ihr Auto, in dem sie küssend und kosend saßen, war nämlich auf einen Tieflader verladen worden. Von der Polizei. Sie hatten falsch geparkt und der Liebhaber hatte sich geweigert, dem allzu wachsamem Auge des Gesetzes seinen Personalausweis vorzuzeigen. Vielmehr hatte der liebebegeisterte Automobilist alle Schotten seines Wagens dichtgemacht und sich wieder seiner Partnerin zugewandt. Er meinte, er habe Grund dazu. Denn die Übertretung des Parkverbots stand fest. Außerdem wollte er Zeit gewinnen, um eine gewisse Fahne mit Pfefferminz und trockenem Brot zu bekämpfen. Darüber hinaus war das Paar zwar verheiratet, aber nicht miteinander. Zweifellos sind das gewichtige Gründe für den Insassen des Wagens, die Polizei fernzuhalten. Nicht aber für die Polizei, sich diskret zu entfernen. Die Herrlichkeit auf dem Tieflader hatte schließlich auf einem Abstellplatz ein Ende. Da ein Auto kein Atombunker ist, kam die Polizei schließlich doch hinein, um ihres liebeunfreundlichen Amtes zu walten.



Foto: Conti-Press

Das kleine Städtchen Mölln erlebte kürzlich eine wahre Gammler-Invasion. Mit Bussen kamen sie aus Hamburg in die Eulenspiegelstadt, um auf dem mittelalterlichen Marktplatz für die Fernsehkamera zu posieren. Regisseur und Produzent Werner Grassmann drehte die „Gammlerballade“, die am 2. November vom Zweiten Deutschen Fernsehen gesendet wurde.

Kirmes

Von der Münchner Wies'n bis zum Bremer Freimarkt überzog auch dieser Oktober wieder das Land mit der Kirmeswelle. Die Wies'n hatte diesmal keine besonderen Rekorde aufzuweisen. 3,9 Millionen Maß Bier, nun ja, das hat's schon gegeben; 390 000 Brathendl'n wie im Vorjahr wur-

war angeklagt, einen Gartenzwerg von Freudenhausesbesucher, Josef K. (39), körperverletzend verprügelt zu haben. Der Kleine hätte ihn gebissen, versuchte der Große sich rauszureden. Aber er hatte nicht mit der treuen Ehefrau des Kleinen gerechnet. Die übernahm nämlich die Verteidigung ihres ungetreuen Kleinen. „Herr Richter“, sprang sie im Zuhörerraum auf, „das ist unmöglich, denn mein Mann konnte an diesem Tag gar nicht beißen. Er hatte gar keine Zähne im Mund. Das weiß ich ganz genau, denn kurz vorher hatte sich mein Mann bei einem Biß in eine saure Gurke die Prothese zerbrochen.“ Das genügte dem Richter. Der Kleine gewann den Prozeß und der Große wurde zu drei Monaten Gefängnis verknackt. Hut ab vor der treuen Frau des ungetreuen Kleinen, sagt Klabaubermann.

DIT UN DAT zwischen ALM UN WATT

286 Kilometer

sind für ein Raumfahrzeug ein Klacks, für einen Düsenklipper Minuten, für ein Auto weniger Stunden als man an einer Hand abzählen kann, für den 83jährigen Gärtner Ludwig Ilse waren die 286 Kilometer mehrere Tagesmärsche einer Herbstwanderung. Mit Rucksack und Wanderstab hatte sich der rüstige Opa in Neuhaus im Solling auf den Marsch nach Bremen begeben. Braungebrannt und in bester Kondition kam er an. Strapaziert war nur sein Wanderstab. Opas Etmale lagen bei 40 bis 60 Kilometer ohne Doping. Auf Asphaltstraßen etwas weniger. Die mag er nicht. Unsere Bundes- und Landstraßen sind heute keine Wanderwege mehr. Ständig sei man in Gefahr, unter die Räder zu kommen. Der 83jährige braucht keine Räder. Er rollt auf Ballen und Fersen munter fürbaß. Muß erst solch ein alter Mann kommen, um bundesbürgerlicher Behaglichkeit zu zeigen, daß man gegen den Strom schwimmen muß, wenn man an die Quelle kommen will?

den nicht erreicht. Dennoch stellte die Polizei einen Superlativ fest: Seit langem das friedlichste Oktoberfest. Keine einzige Schlägerei, keine einzige Messerstecherei. Dafür ereignete sich auf der Dortmunder Kirmes ein ganz ungewöhnlicher Unfall. Ein Hubschrauber stürzte ab und verschöß seine Propellerteile in die Menge der Zuschauer. Bilanz: Ein Toter und viele Verletzte. Der Rentner Erich Rotkugel (66) hatte sich an eine Kufe gehängt, als der Helikopter einem Kirmeswagen und einem Bus mit Monteuren bei einer beabsichtigten Landung in gefährlicher Weise zu nahe kam. Der Monteur hatte versucht, den Hubschrauber abzu- drängen. Der war aber stärker, jedoch nicht stark genug, um nicht das Gleichgewicht zu verlieren und abzustürzen.

Zum Beißen braucht man Zähne

Davon mußte sich der geldschrankartige Rauschschmeißer Hans-Peter K. (40) in einem Aachener Gericht überzeugen lassen. Der Rauschschmeißer

Eine Invasion von Show-Prominenz

endete mit der „größten Pleite des Jahrhunderts“, wie eine Stimme aus einem außerordentlich gefoppten Publikum kürzlich in Hamburg zu hören war. Das Publikum bestand unter anderem aus seriösen und namhaften Kunstfreunden. Unter ihnen Ex-Bürgermeister Paul Nevermann. Sie alle waren gekommen, um in einer der angesehensten Kunstgalerien der Hansestadt die Ausstellung des Graphikers Possehl zu besuchen. In Massen herbeigeströmt waren sie, weil sie Brigitte Bardot, Gunther Sachs, Charles Aznavour, Claudia Cardinale, den Erzbischof von Canterbury, Bundeswirtschaftsminister Schiller und einen hohen Kulturfunktionär aus Moskau erwarteten. Aber die kamen nicht. Nur der ominöse Manager des Riesenbluffs gab sich – der Not gehorchend und nicht dem eigenen Triebe – die Ehre zu erklären: „Ich kenne Brigitte Bardot und Claudia Cardinale überhaupt nicht.“ Aber ganz groß angekündigt in den Lokalzeitungen hatte er sie. Sprach's und empfahl sich auf französisch. Und wenn die Stars nicht erschienen sind, warten Hamburgs Kunstfreunde heute noch auf sie.

Klabaubermann

Sicherlich wird kaum jemand bestreiten können, daß sich in den letzten Jahren im politischen und wirtschaftlichen Denken Großbritanniens entscheidende Wandlungen vollzogen haben. Vermutlich so entscheidende, daß etwa die Großväter der heute die Insel Regierenden die Dinge überhaupt nicht, die Väter vielleicht mit Kopfschütteln und mit Mühe einigermaßen verstanden haben würden. Es soll hier jedoch nicht von dem sogenannten „Ausverkauf des Empire“ oder von den Wandlungen der See- und Kolonialmacht England allgemein die Rede sein. Vielmehr soll versucht werden, den außerordentlich einschneidenden Wandel im bisherigen Denken Englands an einer Frage darzustellen, die sich als ein typisches Beispiel sowohl des Zusammenhanges wie der Wechselwirkung von Politik und Wirtschaft inzwischen als Frage Nr. 1 herausgebildet hat: England und Europa in Gestalt der EWG!

Es hat eine Zeit gegeben, da wurde das Verhältnis Englands zum Kontinent auf der Grundlage dicksten Nebels im Ärmelkanal mit der Reaktion der Briten gekennzeichnet, daß infolge dieses Nebels der „Kontinent Europa isoliert sei“. Unabhängig davon, daß diese Geschichte aus dem radarlosen Zeitalter stammt, scheinen die immer konkreter werdenden Projekte über den Bau eines Kanal-Tunnels der Entwicklung unserer Frage angemessener zu sein. Als deren Vorläufer sei auf die sich ständig verdichtende Verkehrsfrequenz im Luft- und Fährverkehr mit der Insel hingewiesen. Wenn das auch mehr äußerliche Zeichen der Verstärkung der Bande zwischen der Insel und dem Kontinent sind, so spiegeln sie doch auf der Grundlage des Zusammenwachsens von Wirtschaftsräumen Tatsachen und Tendenzen wider, die seit Jahren zu einer Lösung der englischen Frage für die EWG drängen wie auch für eine Entscheidung der EWG-Frage im Hinblick auf Großbritannien sprechen.

Trennende Schranken beseitigen

Bald 5 Jahre — im Januar des nächsten Jahres — ist es her, daß das Veto des französischen Staatspräsidenten den ersten Anlauf Englands, Mitglied der EWG zu werden, zunichte gemacht hat. Zweieinhalb Jahre vorher, im Mai des Jahres 1960, wurde das Abkommen über die europäische Freihandelszone unterzeichnet. Es hatten sich, nachdem Frankreich, die Bundesrepublik, Italien und die drei Benelux-Staaten im Jahre 1957 mit der Unterzeichnung der Römischen Verträge die EWG gebildet hatten, unter Führung Englands sechs weitere europäische Staaten zur sogenannten Kleinen Freihandelszone zusammengeschlossen, nämlich Dänemark, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden und die Schweiz. Im Prinzip hat sich damals schon eine Vorentscheidung Englands zugunsten Europas ergeben. Nur ist der Zusammenschluß der Sieben ein relativ loser Zusammenschluß, der die Souveränität der Staaten in jeder Weise unangetastet läßt. Von den 17 ehemaligen OEEC-Staaten haben sich die genannten sieben zur European Free Trade Association zusammengeschlossen, und zwar um — was entscheidend ist — unter Wahrung ihrer eigenen Handels- und Zollpolitik den Abbau von Zoll- und Handelschranken innerhalb der Mitgliedsstaaten vorzunehmen. Sie haben bei ihrem Zusammenschluß erklärt, daß sie entschlossen seien, die Spaltung Europas zu verhindern. Als wichtigste Ziele ihres Zusammenschlusses haben sie unter anderem bezeichnet die Aufrechterhaltung und Sicherung der Vollbeschäftigung in den Vertragsstaaten und die Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs. Nicht nur diese Zielsetzungen, sondern auch die bisherige Praxis der EFTA beweist, daß es sich lediglich um die Vereinbarung einer Freihandelsregelung handelt, der der politische und verwaltungsmäßige Integrationseffekt fehlt. Gerade diese bewußte gewollte Integration — verdeutschen und verdeutlichen wir diesen Begriff hier einmal mit „Verschmelzung“, wenn auch auf das wirtschaftliche Geschehen beschränkt — ist es, die der EWG-Vertrag will. Das wird bereits in den ersten Worten

des Vertrages von Rom als Rechtsgebot deutlich wenn es dort nämlich heißt: „... in dem festen Willen, die Grundlagen für einen immer engeren Zusammenschluß der europäischen Völker zu schaffen, entschlossen, durch gemeinsames Handeln den wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt zu sichern, indem die Europa trennenden Schranken beseitigt werden.“ Direkt greifen daher auch Rechtsetzung und Verwaltung der EWG in die Souveränitätsrechte der EWG-Mitglieder ein. Während die EFTA als ein multilateraler Handels- und Zollvertrag eingestuft werden kann, ist es das Ziel des EWG-Vertrages, einen gemeinsamen Wirtschaftsraum dadurch zu schaffen, daß die in der EWG zusammengeschlossenen Staaten sich einer übernationalen Rechtsetzung vertraglich unterwerfen. Auf dieser Basis sind, wenn man so will, die ersten Ansätze zu einem „Über-Staat“ wirksam geworden. Dadurch etwa, daß als Organe der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft tätig sind nicht nur die Kommission selbst — gleichsam die Regierung — und der Rat als die Vertretung der Mitglieder, sondern auch die Gemeinsame Versammlung, also das Parlament der Gemeinschaft und ihr Oberster Gerichtshof.

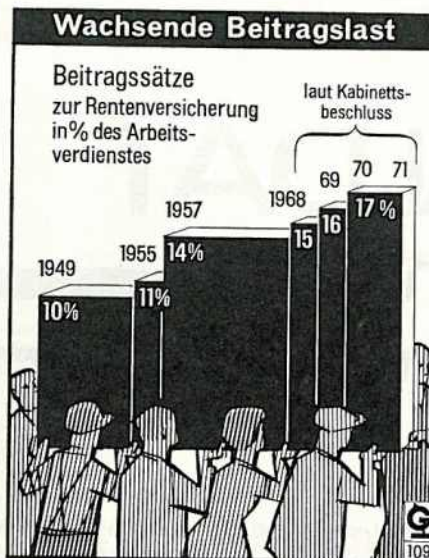
Historische Entscheidung

Es hat sich jedoch wenige Monate nach Bildung der EFTA gezeigt, daß vornehmlich eine Feststellung in England zu der Auffassung geführt hat, daß der Beitritt zur EWG auch für England die bessere Lösung sein würde: die Feststellung nämlich, daß neben den USA und der Sowjetunion als zwei großen relativ geschlossenen Wirtschaftsräumen ein Markt von über 320 Millionen Menschen (EWG und EFTA) in sich wirkungsvoller wäre als die mit knapp 100 Millionen Einwohnern relativ kleine EFTA-Region. In diesem Zusammenhang seien einmal die entsprechenden Zahlen wie folgt wiedergegeben:

Mitgliedsländer EWG		Mitgliedsländer EFTA	
	Einw. in Mio.		Einw. in Mio.
Frankreich	49,0	Großbritannien	54,2
Italien	52,7	Dänemark	4,7
Belgien	9,4	Norwegen	3,7
Luxemburg	0,3	Österreich	7,1
Niederlande	12,3	Portugal	9,3
BR Deutschland		Schweden	7,7
einschl. West-Berlin	59,3	Schweiz	5,8
Griechenland (ass.) ..	8,5	Finnland (ass.)	4,6
Türkei (ass.)	32,5		
Insgesamt	224,0		97,1

Das wäre — und der britische Premier Wilson hat das in seiner bedeutsamen Rede zur Eröffnung der Unterhausdebatte über Großbritanniens Antrag auf Mitgliedschaft im Gemeinsamen Markt vom 8. Mai dieses Jahres deutlich hervorgehoben — ein Markt, der bevölkerungsmäßig größer ist sowohl als der der Vereinigten Staaten wie der der Sowjetunion.

Mit bewundernswertem Mut und in einer glänzenden Haltung hat der damalige britische Europa-Minister Edward Heath den ersten Versuch unternommen, auch aus der eben erwähnten Feststellung heraus, England in die EWG zu bringen. Ihm, der an dem Veto Frankreichs scheiterte, mag es wie eine Rehabilitation geklungen haben, daß, fast



Alterssicherung — zu steigenden Preisen

Mehr als zehn Jahre lang haben 14 Prozent vom Arbeitsverdienst für die Rentenversicherung ausge reicht — sieben Prozent vom Arbeitgeber. Schon jetzt genügt dieser Satz allerdings nicht mehr, um die gestiegenen Renten zu bezahlen; die Rentenversicherungen müssen ihre Rücklagen angreifen. Künftig würde der bisherige Beitragssatz noch viel weniger ausreichen. Die Bundesregierung hat sich deshalb zu einer drastischen Anhebung der Beiträge entschlossen, die bis 1970 17 Prozent erreichen sollen.

am gleichen Tage, als der englische Premierminister Wilson das Unterhaus in London aufforderte, „eine historische Entscheidung zu treffen“, ein anderer Europäer, der niederländische Außenminister Luns, bei der Verleihung des Internationalen Karlspreises der Stadt Aachen dort erklärte, daß die größte Unzulänglichkeit der EWG in ihrer begrenzten Mitgliederzahl liege — also in der Tatsache, daß sie nur das halbe Westeuropa umfaßt.

Zerstreute Vorbehalte

Damals — vor über vier Jahren — hatte sich die allgemeine Meinung in England durchaus nicht für ein Europa in Form der EWG entschieden. Zu stark waren damals die Zweifel, wie sehr entscheidende Fragen etwa der Berücksichtigung des Commonwealth, der englischen Landwirtschaft und Industrie, der Pfund-Sterling-Währung von Brüssel behandelt werden würden. Damals waren als Ergebnis einer Meinungsumfrage weit mehr als die Hälfte der Engländer gegen den gemeinsamen Markt. Heute dürften sich etwa 70 Prozent der englischen Bevölkerung positiv äußern. Mag sein, daß für diesen Meinungswandel die Abschwächung des wirtschaftlichen Wachstums ursächlich gewesen ist oder die Tatsache, daß das Commonwealth die allgemeinen Erwartungen weder als politischer Zusammenschluß noch als eine dauerhafte Basis für den Außenhandel erfüllt hat. Möglich auch, daß der Wegfall der Einwendungen der englischen Bauern (auch dort gibt es eine Grüne Front!) mitentscheidend war, die sich früher stets gegen den Gemeinsamen Markt aussprachen, aber nicht mehr, nachdem nunmehr das Niveau der europäischen Preisvereinbarungen bekannt geworden ist. Möglich auch, daß auf der anderen Seite des Kanals gehofft wird, die Schwierigkeiten wirtschaftlicher Natur im eigenen Lande mit Hilfe der EWG besser bewältigen zu können. Im Kern der Sache dürften jedoch zwei Tatsachen dazu geführt haben, daß die regierende Labour Party sich heute zum Europa-Gedanken in Form der EWG bekennt. So paradox es klingen mag: Einerseits die EWG-Politik General de Gaulles seit dem Jahre 1963 dergestalt, daß die sogenannten Eurokraten in Brüssel nicht unumschränkte Herrscher sind, sondern daß sich die nationale Souveränität durchaus auch innerhalb der Gemeinschaft verteidigen läßt. Die von manchem Engländer befürchtete Gefahr, in einem föderativen Europa seine Identität aufgeben zu müssen, scheint denn doch in eine sehr weite Ferne gerückt zu sein. Und andererseits scheint eine zweite, ebenfalls frühere Befürchtung nicht eingetreten zu sein und in Zukunft auch nicht einzutreten, die nämlich, daß der Gemeinsame Markt sich stark, sehr stark sogar, gegen die Außenwelt abschließen würde. Die Bemühungen Frankreichs und der Bundesrepublik, in Osteuropa vorzugehen, haben auf der Insel die Befürchtung genommen, durch die EWG würden kalter Krieg und Teilung Europas verfestigt. Auch die Ausweitung des deutschen Handels mit mehreren EFTA-Ländern und mit ehemals britischen Kolonien hat klargemacht, daß EWG nicht gleichbedeutend ist mit Abkapselung.

Neuer Elan

Das alles mag nicht unwesentlich dazu beigetragen haben, daß der europäische Gedanke — wenn auch zunächst auf das wirtschaftliche Zusammenwachsen beschränkt — in England beträchtlich an Boden gewonnen hat. Der englische Premierminister Wilson und sein Außenminister Brown deuteten das bei ihrer Europareise im vergangenen Jahr und zu Beginn dieses Jahres mit der immer wiederholten eindringlichen Erklärung an: „We mean business — wir meinen es ernst.“ Und obgleich das Ergebnis ihrer Erkundungsreisen in Paris nicht positiv war, hat sich London zu dem Antrag entschieden, um den in den nächsten Monaten gerungen werden wird. Der englische Standpunkt in diesen weiteren Gesprächen kommt klar zum Aus-

druck in den folgenden Auszügen aus der Unterhauserklärung Wilsons vom 8. Mai dieses Jahres:

„Ich habe bisher die beiden Faktoren ausgelassen, die meiner Ansicht nach am stärksten ins Gewicht fallen. Der erste lautet, daß ein britischer Beitritt weitreichende Folgen für die britische Industrie hätte, indem er neue Zuversicht, einen starken Anstieg der Investitionen, eine neue Konzentrierung auf Modernisierung, Produktivität und Kosteneinsparungen bewirken würde und neue Aussichten sowie eine höhere und gesünder fundierte Wachstumsrate, als wir sie andernfalls erzielen könnten, bringen würde. Noch mehr aber glaube ich, daß ein britischer Beitritt der Gemeinschaft selber mehr Dynamik verleihen würde, eine neue Dynamik — einen Elan —, auch wenn man mich unlängst wegen dieses Wortes kritisiert hat. Als die Gemeinschaft seinerzeit ins Leben gerufen wurde, erhielt sie eine neue Dynamik, einen neuen Elan durch die Erkenntnis der einzelnen Industrien und Firmen eines jeden Mitgliedsstaates, daß sich ihnen ein neuer Markt, eine neue Chance anbot. Jeder Partnerstaat, jede Industrie, praktisch jedes Unternehmen profilierte von diesem neuen Auftrieb. Ich glaube, ein britischer Beitritt — insbesondere wenn mit diesem die Mitgliedschaft oder Assoziation unserer EFTA-Partner einherginge — würde innerhalb der erweiterten Gemeinschaft eine neue Dynamik schaffen. Ich spreche nicht von den Folgen für unser eigenes Land, sondern von dem, was in der Gemeinschaft geschehe. Es würde sich auf den Markt als Ganzes nachhaltig auswirken, und wir würden — wie es stets der Fall ist — aus einer Expansion des Marktes, mit dem wir Handel treiben, nur Gewinn ziehen.“

Es gibt eine zweite Überlegung von, wie ich glaube, überragender Bedeutung. Ich habe schon bei früheren Anlässen von unserer Idee einer ‚technologischen Gemeinschaft‘ gesprochen und klargestellt, daß eines der Hauptargumente, warum Großbritannien Aufnahme in eine erweiterte Wirtschaftsgemeinschaft suchen sollte, die Entwicklung dieser ‚technologischen Gemeinschaft‘ ist. Der Außenminister und ich haben bei unseren Besuchen in den sechs Hauptstädten festgestellt, welch nachhaltigen Eindruck diese Konzeption in Europa hinterlassen hat. Insbesondere fanden wir warme Zustimmung für unseren Standpunkt, daß Großbritanniens führende Position auf dem Gebiet der friedlichen Nutzung der Kernenergie uns die Möglichkeit gäbe, wesentlich zur Stärkung und Weiterentwicklung von Euratom beizutragen.“

„Die Schaffung einer Gemeinschaft, die ein Jahrtausend der Kriege in Europa beenden würde, versetzte die Befürworter des Gedankens der europäischen Einheit in die Lage, sich einer weit größer angelegten Konzeption zuzuwenden, der Konzeption eines starken Europas, das wirtschaftlich und technologisch stark und — weil stark und vereint — unabhängig und folglich in der Lage ist, weit mehr Einfluß auf die Weltpolitik auszuüben als zu irgendeiner anderen Zeit in unserer Generation. Dies ist unser politisches Motiv, denn, wie ich am 2. Mai sagte, ‚unsere Konzeption der europäischen Einheit ist nicht eng oder ein Sichabkapseln‘.“

„Ich fordere das Parlament auf, eine historische Entscheidung zu treffen. Dieses Hohe Haus hat die Debatten in den großen Augenblicken erlebt, in denen über das Schicksal Europas entschieden wurde und Großbritannien die Geschichte jener Zeit mitgestaltete. Wir haben einen stolzen Beitrag zur Bildung der Nationalstaaten des modernen Europas geleistet. Doch wie das 19. Jahrhundert, das Jahrhundert des Nationalismus und des europäischen Liberalismus, durch das Heldentum und die staatsmännische Kunst erleuchtet wurde, durch die jene großen Nationalstaaten entstanden, kann das 20. Jahrhundert als ein Jahrhundert in die Geschichte eingehen, in dem Männer den Weitblick hatten, aus jenen Nationalstaaten, aus der Zerstörung zweier Weltkriege, die selber durch Konflikte des europäischen Nationalismus hervorgerufen wurden, eine neue Einheit zu schaffen. Und zwar eine Einheit, die größer und realer ist, weil sie, statt sie abzulehnen, auf der reichen Vielfalt jener Nationalstaaten basiert, deren nationale Bestrebungen, Kultur und Eigenheiten lebendiger und fruchtbarer werden, wenn sie zusammengeschmiedet sind in einer größeren, nach außen orientierten Einheit, die durch ein gemeinsames Ziel und einen gemeinsamen Friedenswillen inspiriert wird.“

De Gaulle und der Trümmerhaufen der Geschichte

Fast am gleichen Tage wie Premierminister Wilson in London wies der holländische Außenminister Luns darauf hin, daß gerade die Europäer einen besonderen Auftrag hätten, einen aggressiven, selbstsüchtigen Nationalismus, der nichts mit

Vaterlandsliebe und natürlichem Patriotismus zu tun hat, auf den Trümmerhaufen der Geschichte zu verweisen. Er gehöre zu jenen Trümmern, die wir zusammen aus den Ruinen unserer Städte weggeräumt hätten. Darüber aber erhebe sich das Bild, die Vision eines Vereinigten Europas, eines Europas mit einer wahrhaft konstruktiven Rolle in der Völkergemeinschaft.

Sollte es nicht einen Weg geben, auch Frankreich klarzumachen, daß die Entwicklung ohnehin zu größeren Zusammenschlüssen gehen wird? Es ist bekannt, warum die England-Verhandlungen im Januar des Jahres 1963 gescheitert sind: Der Abschluß des Atomvertrages zwischen England und den USA in Nassau mitten in der Endrunde der Verhandlungen bestätigte die Meinung de Gaulles, daß England in dieser Gemeinschaft des europäischen Europas so etwas wie das trojanische Pferd der Amerikaner in der EWG sein würde. Ein weiterer, wohl der wahre Grund ist, daß England in der EWG de Gaulles politische Vorherrschaft in Europa mehr als beeinträchtigen würde. Damals — 1963 — verhandelte auch Frankreich in Gestalt der EWG 17 Monate mit den Engländern, um sein Nein zu verzögern. Dieses Mal sind die Befürchtungen nicht von der Hand zu weisen, daß die Verhandlungen hinausgezögert werden, um einem unpopulären Nein zu entgehen.

Und doch geben viele Kreise unter dem Motto, Optimismus sei lediglich die verfeinerte Form der Geduld, die Hoffnung auf ein Gelingen der englischen Absicht nicht auf. Nicht zuletzt gehört die Seeschifffahrt zu diesen Kreisen, vielleicht mit der Hoffnung im Hintergrund, daß, wenn alle Mitglieder der EFTA EWG-Partner würden, in einem Wirtschaftsblock weit über 50 Prozent der Welttonnage zusammengefaßt wären.

In europäischem Geiste

„Nur wer an Wunder glaubt, ist wahrhaft ein Realist.“ Es ist Talleyrand gewesen, der dieses paradoxe Wort am Ende seines Lebens gesagt hat. Haben wir vor zehn Jahren geglaubt, daß die Vision, die Förderer und Gründer der europäischen Einheit — Churchill, Monnet, Schuman, Adenauer, de Gasperi, Spaak und andere — gehabt haben, auch nur teilweise in Erfüllung gehen würde? Heute — 20 Jahre nach dem Marshall-Plan, 15 Jahre nach Gründung der Montan-Union, 10 Jahre nach Gründung der EWG und der Euratom-Gemeinschaft, wenige Monate nach der Verschmelzung der drei Europa-Institutionen —, heute scheint es so, als solle man bei aller Schnelligkeit der Entwicklung zufrieden und nicht ungeduldig sein. Indessen zeigt die Ungeduld in der englischen Frage, wie stark der Gedanke der europäischen Integration Wurzeln geschlagen hat — so tief, daß er sich tatsächlich aus unserem Leben nicht mehr wegdenken läßt. So wird man auch den ungeduldig mahnenden Aufruf lesen und verstehen müssen, der in unserem Lande — genau in den Tagen, da Wilson und Luns sprachen — von 26 Persönlichkeiten zur Frage unserer Darstellung abgefaßt ist. Männer der verschiedensten Richtungen wie Abs und Brenner, Münchmeyer und Rosenberg, Heisenberg und Spaethen, v. Weizsäcker und Berg mahnen in diesem Aufruf mit folgenden Gedanken:

„Europa kann sich zwischen den Giganten USA und Sowjetunion politisch und wirtschaftlich nur behaupten, wenn es einig ist. Deshalb begrüßen wir es außerordentlich, daß England nun dem Gemeinsamen Markt beitreten will — und zwar sowohl Labour-Regierung als auch die konservative und die liberale Opposition.“

Über die Bedingungen des Beitritts wird freundschaftlich und in europäischem Geiste zu verhandeln sein. England braucht Übergangsfristen, um seine Wirtschaft umzustellen; auch wir haben sie gebraucht.

England dagegen ein zweites Mal zurückzuweisen, würde für Europa wirtschaftlich und politisch einen schweren Rückschlag bedeuten, dessen Auswirkungen nicht abzusehen wären.“

Dem ist nichts hinzuzufügen.

Gefährliche

Fortsetzung und Schluß

Von Werner Musch

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

Als Unterlage dieser Abhandlungen diente im wesentlichen eine Veröffentlichung vom U.S. Naval Oceanographic Office „Survival at Sea“

Kopffüßler (Cephalopoden) –

Weichtiere ohne Gehäuse

Zu den Kopffüßlern gehört die Tintenschnecke (im Volksmund oft fälschlich Tintenfisch genannt), der Krake und der Nautilus (auch Schiffsboot genannt). Das Charakteristische an den Kopffüßlern ist eine muskulöse zentrale Körpermitte (der Kopf), die von acht (bei Octopoden) oder zehn (bei Decapoden) Fangarmen umgeben ist. Verborgen im Mund befinden sich hornartige Kiefer, die die Form eines Papageienschnabels haben. Kopffüßler besitzen gut entwickelte Giftwaffen. Bemerkenswert ist ferner das hoch entwickelte Auge.

Der Krake wird seit eh und je als sagenhaftes Seeungeheuer verschrien. Dabei ist er in Wirklichkeit schüchtern und verbirgt sich auf felsigem Grund in Löchern und Spalten. Er ist neugierig, aber sehr vorsichtig. Die meisten, wenn nicht alle Krakenarten, leben in Wassertiefen von weniger als 180 m. Die einzige Gefahr, die dem Menschen von Kraken droht, ist ihr giftiger Biß. In dieser Beziehung kann ein verhältnismäßig kleiner Krake ebensoviel Unheil anrichten wie ein großer. Einige Kraken können 7,5 m Länge über alles erreichen. Eine parallel mit der Größe zunehmende Angriffslust ist jedoch nicht beobachtet worden.

Der Krake haust in der Regel auf felsigem Grund in Löchern und Spalten. Mitunter schlägt er seinen Wohnsitz auch auf Sandgrund auf, wobei er Steine zu einem Ringwall aufhäuft, in dessen Krater er sich versteckt. Nur die nach Beute ausspähenden Augen lugen über den Schutzwall hervor. Bemerkte er von seinem Versteck aus ein Beutetier, verläßt er es vorsichtig und schwimmt, mit dem Hinterteil voran, durch Rückstoß des aus dem Trichter herausgepreßten Wassers auf seine Beute zu. Unmittelbar vor ihr dreht er sich mit einer Geschwindigkeit um, die man kaum mit den Augen verfolgen kann, ergreift die Beute mit den Fangarmen, die mit Saugnäpfen ausgestattet sind, und verspeist sie mit seinem papageienähnlichen Schnabel.

Die Charakterisierung der verschiedenen Kopffüßler-Arten ist schwierig. Allen Arten ähnlich ist der Biß, der gewöhnlich zwei kleine Stichwunden hinterläßt. Die Wunde brennt und ist mit örtlichem Unbehagen verbunden, das sich später ausbreiten kann. Sie blutet gewöhnlich stark. Dies ist darauf zurückzuführen, daß das Gerinnen durch einge-

drungenes Gift erschwert wird. Das der Wunde benachbarte Gebiet ist normalerweise gerötet und angeschwollen. Genesung von Kopffüßler-Bissen ist ziemlich sicher, doch ist ein Schwimmer gestorben, der von einer kleinen, unbekannten Krakenart gebissen wurde.

Von Kopffüßlern zugefügte Wunden sollten wie Fischstiche behandelt werden. Muß man Cephalopoden anfassen, so sollte man vorher Handschuhe anziehen. Im Wasser bietet feste Kleidung einen gewissen Schutz. Ein Krake kann durch einen kräftigen Stich zwischen die Augen am schnellsten getötet werden.

Ringelwürmer

Seewürmer haben einen zylindrischen Körper, der in eine Anzahl Segmente geteilt ist. An jeder Seite befindet sich eine Reihe seidiger Borsten. Berührt man den Wurm oder wird er auf andere Weise gereizt, so zieht er sich zusammen und richtet die Borsten auf. Bei direkter Berührung durchdringen die feinen Borsten die Haut in ganz ähnlicher Weise wie die Stacheln des Igelkaktus. Sie sind schwierig zu entfernen und verursachen einen brennenden Schmerz. Nach einiger Zeit entzündet sich die Wundstelle und kann danach anschwellen oder erstarren. Andere Wurmart haben kräftige Kiefer, mit denen sie schmerzhaft Bisse zufügen können. Diese Würmer werden bis zu 30 cm lang. Man kann sie unter Felsen oder Korallen antreffen.

Typische Vertreter beider Wurmart sind:

1. Der Borstenwurm (*Eurythoe complanata*). Den Borstenwurm gibt es im Golf von Mexiko und im ganzen tropischen Pazifikgebiet.
2. Der Blutwurm (*Glycera dibranchiata*). Den Blutwurm gibt es an der amerikanischen Ostküste von South Carolina bis zu den kanadischen Gewässern.

Ein Blutwurm hinterläßt eine runde Wunde mit einem roten Punkt in der Mitte. Der Biß kann die Haut durchdringen, doch ist das nicht immer der Fall. Die Umgebung der Bißstelle sieht gewöhnlich blaß aus. Die Bißstelle wird später heiß, schwillt an, erstarrt und fängt an zu jucken.

Die Berührung eines Borstenwurms hat in der Regel Entzündung, Schwellung oder Erstarrung zur Folge. Die Erscheinungen können mehrere Tage andauern.

Es ist nicht genau bekannt, ob die Bisse oder Stiche von Seewürmern giftig sind. Darum sollte man sie immer wie Fischstiche behandeln. Die Borsten müssen mit einer Pinzette entfernt werden, denn durch Kratzen würden sie abbrechen und die weitere Behandlung erschweren. Man kann sie auch mit Heftpflaster oder Tesafilm verhältnismäßig einfach entfernen. Sind sie entfernt, so behandelt man die Wundstelle mit Ammoniak oder Alkohol. Seewürmer sollte man nur mit Handschuhen anfassen.

Stachelhäuter (Echinodermata)

Das auffälligste Merkmal der Stachelhäuter ist ihr fünfstrahliger Bau. Ihr Körper ist über und über mit Kalkplättchen gepanzert und daher in sich nur wenig beweglich. Zu den Stachelhäutern gehören Seesternen, Seegurke und Seeigel.

In flachen Küstengewässern gibt es Seeigel der verschiedensten Arten in großer Anzahl. Sie alle tragen bewegliche Stacheln, die den Seeigeln den Namen gaben und ihnen zum Schutz wie auch zur Fortbewegung dienen. Dazwischen stehen Pedizellarien, die den Körper reinigen, kleine Tiere von ihm ablesen und den Füßchen zuführen, die sie zum Munde weiterreichen. Als Giftpedizellarien dienen sie der Verteidigung. Viele Seeigel stellen für Taucher und Schwimmer eine große Gefahr dar, können sie doch mit ihrem kräftigen, kompliziert gebauten Gebiß gefährlich verletzen. Seeigel-Stacheln sind von Art zu Art sehr verschieden. Die meisten Stacheln sind massiv, stumpf und nicht giftig. Andere dagegen sind lang, nadelscharf und hohl und dringen sehr leicht tief in das Fleisch ein. Sie sind sehr spröde, darum ist es schwierig, sie in einem Stück zu entfernen. Einige Stacheln sind bis zu 30 cm lang und mit Drüsen verbunden, die ein Nervengift enthalten, das tödlich wirkt.

Wird ein Seeigel von einem anderen Lebewesen berührt, so wird es sofort von den Giftpedizellarien ergriffen und vergiftet. Ist das Lebewesen groß und stark, so wird es sich vom Igel losreißen. Dabei trennen sich auch die Giftpedizellarien vom Igel. Sie bleiben aber fest auf dem zu nahe gekommenen Objekt sitzen und fahren noch mehrere Stunden fort, ihr Gift ihrem Opfer einzuzimpfen.

Im folgenden werden einige Seeigel als typische Vertreter der zahlreichen Arten namentlich aufgeführt:

1. Langstachel- oder Schwarzmeer-Igel (*Diadema setosum*). Der Langstachel-Igel ist verbreitet im ganzen Indischen Ozean und im Pazifik nördlich bis Japan und östlich bis Hawaii.
2. Seeigel (*Toxopneustes pileolus*). Dieser Seeigel bewohnt den Indischen Ozean und den Pazifik bis Melanesien und Japan.
3. Seeigel (*Toxopneustes elegans*). Dieser Seeigel bewohnt die japanischen Gewässer.
4. *Asthenosoma ijimai*. Dieser Seeigel bewohnt die japanischen Gewässer und den Pazifik südlich bis zur Celebes-See.

Sind Stacheln in die Haut eingedrungen, so macht sich gewöhnlich sofort ein brennender Schmerz bemerkbar. In kurzer Zeit folgen Rötung der Wundumgebung, Anschwellung und allgemeine Schmerzempfindung. Muskellähmungen und Nebeninfektionen können eintreten.

„Außenbordskameraden“

Der Stich von Seeigel-Pedizellarien kann in schweren Fällen den Tod herbeiführen. Der Stich verursacht starke, ausstrahlende Schmerzen, ein Schwächegefühl, Muskellähmung, Verlust der Sprache und Atemnot. Diese Erscheinungen können aber auch nur von kurzer Dauer sein, nach 15 Minuten abklingen und nach einer Stunde ganz verschwinden.

Seeigel-Stiche sollten wie andere Fischstiche behandelt werden. Man muß vor allem darauf achten, daß die Giftpedizellarien sofort entfernt werden, damit sie nicht fortfahren können, ihr Gift einzuführen. Ein purpurroter Fleck im Bereich der Wunde, der durch Ausscheidung von Igelsekreten entsteht, ist kein Anlaß zur Beunruhigung.

Seeigel mit langen, nadelähnlichen Stacheln sollten nicht in die Hand genommen werden. Leder- oder Segeltuchhandschuhe und -schuhe bieten keinen ausreichenden Schutz. Im Wasser tätige Arbeiter müssen besonders bei Dunkelheit ohne ausreichende Beleuchtung vorsichtig sein. Dies ist vor allem dort wichtig, wo mit dem Vorhandensein tödlicher Seeigel-Arten gerechnet werden muß.

Rochen Stechrochen

Die meisten Stechrochen haben einen langen, biegsamen Schwanz, auf dem nahe der Wurzel ein scharfer Stachel sitzt. Der Stachel hat tiefe Drüsenrillen. In ihnen befinden sich Giftzellen. Bei Gefahr pflegen die Stechrochen ihren peitschenartigen Schwanz um den Gegner zu schlingen und ihn dabei mit dem Stachel zu verwunden. Darum, aber auch wegen ihrer großen Anzahl, sind viele Stechrochen-Arten von Küstenbewohnern sehr gefürchtet, stellen sie doch eine ernste Gefahr für die durch das Wasser Watenden dar. Während einige Rochenarten nur schmerzhaft Wunden zufügen, können andere tödlich verletzen.

Rochen bewohnen mäßig-tiefe bis flache Gewässer in tropischen, subtropischen und mittleren Breiten. Sie bevorzugen geschützte, sandige Buchten, Lagunen und Flußmündungen. Man kann sie in flachem Wasser auf dem Sand oder teilweise verborgen in Schlamm oder Sand liegen sehen. Sie können sich mit ihren Brustflossen zum Zwecke der Tarnung eingraben. Dann sind oft nur die Augen, die Atemlöcher und der Schwanz sichtbar. Einige Rochen schwimmen frei umher. Sie verlassen sich mehr auf ihre Schnelligkeit, als auf die Fähigkeit, sich auf dem Grund verbergen zu können, wenn es gilt, einem Feind zu entkommen. Die meisten Rochen sind Aasfresser. Sie werden recht schnell einen beköderten Haken annehmen. Infolgedessen hat ein Fischer oder Angler häufig mit ihnen zu tun. Er sollte darauf achten, daß er nicht vom herumschlagenden Schwanz getroffen wird.

Stechrochen gleiten gewöhnlich mit flügelartigen Bewegungen beider Flossen durch das Wasser. Wollen sie sich auf dem Meeresboden ausruhen oder tarnen, so genügt eine schnelle Bewegung ihrer Schwingen, genügend Sand oder Schlick aufzuwirbeln, um sich damit bedecken zu können. Tritt jemand auf den Rochen, so schlägt er seinen Schwanz mit großer Kraft und Genauigkeit gegen das Bein des Betroffenen. Manchmal wird der Giftstachel bis in den Beinknochen getrieben. In

jedem Jahr werden einige Tausend Stechrochen-Verletzungen registriert.

Es gibt viele Rochenarten. Man kann sie in sieben Familien einteilen:

1. Dasyatidae — Stech- oder Peitschenrochen,
2. Potamotrygonidae — Flußrochen,
3. Gymnuridae — Schmetterlingsrochen,
4. Myliobatidae — Adler- oder Fledermausrochen,
5. Rhinopteridae — Kuhnassenrochen,
6. Mobulidae — Teufelsrochen oder Manta,
7. Urolophidae — Runder Stechrochen.

Typische Repräsentanten sind:

Der rautenförmige Stechrochen, *Dasyatis dipterurus*, den es an der amerikanischen Westküste von Britisch Kolumbien bis Mittelamerika gibt;

Der Fledermaus- oder gefleckte Adlerrochen, *Aetobatus narinari*, der tropische oder Warmwasserzonen des Atlantischen Ozeans, des Roten Meeres und des Indischen und Pazifischen Ozeans bewohnt;

Der runde Stechrochen, *Urolophus halleri*, der den Pazifik von Kalifornien bis Panama bewohnt.

Stechrochen-Verletzungen haben im allgemeinen sofort starke Schmerzen zur Folge. Die Schmerzen wurden unterschiedlich als schneidend, stechend, krampfhaft oder pochend geschildert. Die Umgebung der Wunde schwillt an. Die angeschwollene Haut sieht zuerst aschgrau, dann rot aus. Die meisten Rochenverletzungen gibt es naturgemäß an den Füßen, speziell an den Fußknöcheln. Schwimmern wurden aber auch schon lebensgefährliche Verletzungen an Brust und Unterleib zugefügt.

Rochenstiche sollten wie Fischstiche ganz allgemein behandelt werden. Selbst Frischwasserrochen können Urheber äußerst schmerzhafter Wunden sein, mit allgemeinen Krankheitserscheinungen wie: Fallen des Blutdrucks, Erbrechen, Durchfall, Schwitzen, erhöhter Herzaktivität und Lähmung. In schweren Fällen kann der Tod eintreten.

Katzenwelse

Es gibt etwa 1000 Katzenwels-Arten. Sie variieren stark in Größe und Form. Der Körper kann langgestreckt, fast aalähnlich sein. Der Kopf hat bei den verschiedenen Arten ein sehr unterschiedliches Aussehen. Am Maul haben sie gewöhnlich lange Barben (Spürfäden). Die Haut ist dick und schleimig und bei den meisten Arten schuppenlos. Giftige Katzenwelse haben im vorderen Teil der Rücken- und Brustflosse einen steifen Stachel. Der Stachel steht mit Giftdrüsen in Verbindung. Die Stachel mancher Welsarten haben Widerhaken.

Katzenwelse gibt es in See- und Süßwasser. Viele Süßwasser-Welsarten sind eßbar, Salzwasserwelse selten. Ein typischer Seewasser-Katzenwels (*Galeichthys felis*) ist an der amerikanischen Ostküste zwischen Kap Cod und dem Golf von Mexiko zu Hause. Ein anderer Katzenwels, *Clarias batrachus*, bewohnt die Indischen Gewässer, Indonesien und die Philippinen. Andere Katzenwelsarten gibt es mehr als genug in Flüssen, Flußmündungen und offenen Riffgebieten. Sehr zahlreich sind sie auch in großen sandigen Buchten vertreten.

Das Charakteristische an Katzenwels-Stichen ist ein sofortiger stechender Schmerz, verbunden mit einer pulsierenden oder brennenden Empfindung. Der Schmerz kann ausstrahlen oder lokal sein. Ein Arm oder andere Körperteile können empfindungslos werden. Einige tropische Arten (z. B. der orientalische Katzenwels *Plotosus lineatus*) können Verletzungen zufügen, die 48 Stunden anhalten. Die Wundstelle sieht zuerst blaß, dann rot aus. Meistens schwillt sie an. Der Brand kann eintreten; eine Nebeninfektion und schließlich der Tod ist möglich.

Spezielle Gegengifte für Katzenwels-Stiche sind nicht bekannt. Beim Hantieren mit Katzenwelsen sollte Vorsicht geübt werden, besonders beim Hantieren mit den Arten, die scharfe, steife Flossenstacheln haben.

Petermännchen

Die Familie der Petermännchen (*Trachinidae*) setzt sich aus etwa 30 Gattungen und 100 Arten zusammen. Es sind kleine Seefische — weniger als 45 cm lang — der mittleren Breiten, die sich meist auf dem Boden des untiefen Meeres, besonders in sandigen oder schlammigen Buchten aufhalten. Wegen ihres aggressiven Wesens und ihrer gut entwickelten Giftwaffen stellen die Petermännchen eine ständige Gefahr für Taucher und andere dar. Petermännchen graben sich gewöhnlich in den Boden ein. Nur ein Teil des Kopfes ragt heraus. Bei der geringsten Herausforderung schießen sie mit aufgerichteten Rückenflossen und Kiemendeckeln aus ihrem Versteck hervor und bohren ihre Giftstacheln mit unfehlbarer Genauigkeit in den Störenfried.

Das große Petermännchen, *Trachinus draco*, kann an der afrikanischen Küste, im Mittelmeer, an der britischen und norwegischen Küste angetroffen werden. Das kleinere Petermännchen, *Trachinus vipera*, bewohnt die Nordsee und das Mittelmeer.

Kiemendeckel- und Rückenstacheln sind die Waffen des Petermännchens. Die Rückenstacheln, fünf bis sieben an der Zahl, sind nadelscharf und haben Gifttrinnen. Die Kiemendeckelstacheln stehen mit Giftdrüsen in Verbindung. Das Gift ist dem Gift einiger Schlangen ähnlich und wirkt als Nerven- und Lähmungsgift.

Eine Petermännchenwunde verursacht normalerweise sofort einsetzende brennende, stechende Schmerzen. Die Schmerzen breiten sich allmählich aus. Innerhalb von 30 Minuten werden die Schmerzen sehr stark. Oft verliert der Gestochene innerhalb dieser Zeit das Bewußtsein. Die Schmerzen sind gewöhnlich so stark, daß das Opfer schreit und wild um sich schlägt. Weitere Krankheitserscheinungen, die als Folge eines Petermännchen-Stichs auftreten können, sind: Kopfschmerzen, Fieber, Frösteln, Phantasieren, Übelkeit, Erbrechen, Schwitzen, Verlust der Sprache, Herzklopfen und Krämpfe. Morphium als schmerzstillendes Mittel versagt oft. Die Schmerzen lassen nach einigen Stunden nach, dafür beginnt sich dann die Wundstelle zu röten und anzuschwellen. Es kann mehrere Monate dauern, bis wirklich alle Krankheitserscheinungen verschwunden sind. Natürlich hängt die Wiedergenesung von der Kondition des Verletzten und der aufgenommenen Giftmenge ab. Spezielle Gegengifte gibt es für diese

Verletzungen nicht. Erste Hilfe und schnelle ärztliche Behandlung können lebensentscheidend sein.

Zu Petermännchen-Stichen kommt es gewöhnlich beim Waten im Wasser. Darum sollte man dort, wo mit Petermännchen gerechnet werden muß, schützendes Schuhzeug tragen. Man sollte Petermännchen weder reizen noch sorglos anfassen — auch nicht, wenn sie schon tot sind.

Drachenköpfe (Scorpenidae)

Zur Familie der Drachenköpfe gehören einige böse Giftfische. Ihr Stich kann sehr gefährlich verletzen. Beim Vergleich kann das Gift einiger Steinfische, Synanceja, mit dem Gift der Kobra (Brillenschlange) auf eine Stufe gestellt werden.

Hauptgruppen der Drachenköpfe sind:

1. Zebrafisch, Pterois,
2. Skorpionfisch, Scorpaena,
3. Steinfisch, Synanceja.

Zebrafische sind hübsche Flachwasserfische tropischer und gemäßigter Gewässer. Sie machen sich auf Korallenriffen breit. Ihre fächerähnlichen, spitzen Flossen spreizen sie in ähnlicher Weise wie Pfau. Unterhalb des Flossenputzes befinden sich verborgene, ziemlich lange und nadscharf Flossenstacheln. Sie haben nicht weniger als 18 Giftstacheln, von denen jeder todbringend sein kann. Zebrafische stellen darum eine große Gefahr für jeden dar, der tropische Korallengebiete erforscht.

Der Skorpionfisch ist Bewohner flacher Buchten und Riffe. Sein Körper ist mit zahllosen Auswüchsen getarnt. Seine Tarnung, verbunden mit der Gewohnheit, sich in Spalten, unter Felsen oder in Seegras zu verbergen, lassen ihn fast unsichtbar werden. Wird der Skorpionfisch entdeckt und aus dem Wasser entfernt, so spreizt er seine Stacheln und Kiemendeckel in aggressiver Weise.

Steinfische kann man in Gezeitentümpeln und in sonstigen Flachwasser-Gebieten antreffen. Sie graben sich teilweise ein oder halten sich bewegungslos verborgen. Auch Steinfische haben eine Tarnung. Sie sehen wie mit Algen und Tierkolonien bewachsene Steine aus. Kommt man ihnen mit nackten Füßen zu nahe, so können sie sehr gefährlich verletzen. Sie haben nicht weniger als 13 Rückenstacheln, 3 Afterflossen- und 2 Beckenflossenstacheln. Alle Stacheln sind kurz und massiv und stehen mit Giftdrüsen in Verbindung.

Der Stich eines Drachenkopfes hat starke, sich strahlenförmig ausbreitende Schmerzen zur Folge. Es ist möglich, daß der Verletzte wild um sich schlägt, schreit oder das Bewußtsein verliert. In unmittelbarer Nähe der Stichstelle sieht die Haut blaß aus, während die weitere Umgebung gerötet, geschwollen und erhitzt ist. Wurde ein Arm oder Bein verletzt, so ist Lähmung des betreffenden Gliedes oder Bewegungsbeeinträchtigung durch starke Schwellung möglich. Viele andere Krankheitserscheinungen sind denkbar. Auch der Tod kann eintreten. Mit der Behandlung des Verletzten, mit den gleichen Mitteln wie bei allen Fischstichen, muß sofort begonnen werden.

Empfohlene Behandlung von giftigen Fischstichen

Die Behandlung von giftigen Fischstichen sollte auf drei Ziele ausgerichtet sein:

1. Schmerzerleichterung,
2. Aufhebung der Giftwirkung und
3. Verhinderung nachfolgender Infektionen.

Der Schmerz ist im allgemeinen die direkte Folge des Fischstichs. Er wird verstärkt durch eingefloßtes Gift, durch eingeführten Schleim und sonstige Fremdkörper. Stachel mit Widerhaken oder mit sägeähnlichen Kanten, wie z. B. bei Rochen und Katzenwelsen, können größeren Schaden zufügen. Die Stichwunden sollten sorgfältig mit kaltem Salzwasser oder steriler Saline ausgewaschen werden. In den meisten Fällen ist es angebracht, quer über der Stichwunde einen kleinen Einschnitt zu machen und die Wunde auszusaugen. Oft ist es möglich, dadurch einen Teil des Giftes zu entfernen.

Allerdings darf man nicht eine allzu große Wirkung von dieser Methode erwarten, denn durch Fischstiche wird das Gift nicht so wie bei Schlangenbissen eingemipft.

Frühzeitiges Abbinden des gestochenen Gliedes oberhalb der Stichstelle — der Wunde so nahe wie möglich — ist in jedem Fall ratsam. Alle paar Minuten sollte die Abschnürung gelöst werden, so daß das Blut zirkulieren kann. Die Wundstelle sollte 30 bis 60 Minuten mit so heißem Wasser, wie es der Patient ohne Schaden zu nehmen ertragen kann, gewässert werden. Sind Körperteile verletzt, die nicht eingetaucht werden können, so sollten feuchtheiße Kompressen angelegt werden. Nach dem Wässern der Wunde sollten die vergifteten oder evtl. zerfleischten Gewebeteile durch chirurgischen Eingriff entfernt, die Wunde anschließend durch Nähen verschlossen werden. Manchmal ist es angebracht, die Wunde nicht ganz zu verschließen, sondern eine kleine Öffnung ein oder zwei Tage lang offen zu lassen. Die Wundstelle sollte mit einem keimtötenden, sterilen Verband bedeckt werden. Im übrigen ist die „Anleitung zur Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffen“ zu befolgen.

Reptilien

Seeschlangen sind nahe Verwandte der Brillenschlangen (Kobras). Ihr Körperbau und ihre Gewohnheiten haben sich dem Aufenthalt im Wasser angepaßt. Alle Seeschlangen sind giftig, und viele tödlich, doch greifen sie gewöhnlich nicht ohne Anlaß an. Fischerleute, die bei der Ausübung ihres Berufs unbeabsichtigt mit Seeschlangen in Berührung kamen, erhielten von ihnen schon oft verhängnisvolle Bisse. Tödliche Verletzungen sind im Golf von Siam und den philippinischen Gewässern etwas Alltägliches.

Wenige Seeschlangen sind länger als 1,2 m, doch hat man auch schon 3-m-Exemplare gefangen. Sie sehen oben dunkel, unten hell aus und haben schwarze, braune, graue, grüne oder gelbe Kreuzbänder. Alle Seeschlangen unterscheiden sich von Landschlangen durch ihren paddelförmigen Schwanz. Eine Verwechslung mit Aalen ist ausgeschlossen, denn der Körper der Seeschlangen ist wie bei allen echten Schlangen mit Schuppen bedeckt. Die Augen sind mit durchsichtigen Schuppen bedeckt und haben keine Lider. Die Zunge ist schlank und gespalten. Hohle Giftzähne sind vorhanden.

Seeschlangen bewohnen geschützte Küstengewässer, besonders Gebiete in der Nähe von Flußmündungen. Sie schwimmen stromaufwärts bis zur Brackwassergrenze, ja ein paar Arten gibt es sogar in Frischwasser. Während der Paarungszeit versammeln sich die Schlangen in Küstennähe und zwischen Korallenriffen. Es kann sein, daß Fischerleute während dieser Zeit 100 Schlangen auf einmal im Netz haben. So ein Fang stellt eine große Gefahr dar. Einmal, weil die Schlangen während der Paarungszeit besonders lebhaft und manchmal aggressiv sind, zum anderen, weil behauptet wird, daß das Gift einiger Seeschlangen das Gift der Königskobra an Wirksamkeit übertrifft.

Seeschlangen bewegen sich durch seitliche Wellenbewegungen und mit Hilfe des ruderähnlichen Schwanzes vorwärts. Es wurde berichtet, daß sie sowohl vorwärts, wie auch rückwärts schwimmen können. Schlangen können sich lange Zeit an der Wasseroberfläche aufhalten; sie sind aber auch in der Lage, stundenlang unter Wasser zu bleiben. Den Großteil ihrer Nahrung — fast ausschließlich Fische — erbeutet die Seeschlange unter Wasser. Wie viele Fische, so fressen auch Schlangen überwiegend bei Nacht. Sie gehen besonders nach Eintritt der Dunkelheit ins Netz, wenn sie durch das von Fischerbooten gezeigte künstliche Licht angelockt werden. Einzelne Schlangen werden häufig mit Angelleinen gefangen, da sie schnell auf beköderte Haken beißen.

Die gelbbauchige Seeschlange, Pelamis platurus, wagt sich über die Küstengewässer hinaus und ist die weitverbreitetste Seeschlange. Sie existiert in ostafrikanischen und asiatischen Gewässern bis

Sibirien, an der japanischen Ostküste, den Philippinen, Ozeanien und östlich bis zum tropischen Amerika.

Die Seeschlange (Enhydrina schistosa) ist eine ziemlich aggressive Schlange. Sie bewohnt den Indischen Ozean vom Persischen Golf bis zur Nordküste von Australien. Ungefähr 50 andere Arten bewohnen den tropischen Pazifik und Indischen Ozean vom Persischen Golf bis Samoa. Auch folgen sie im westlichen Pazifik dem warmen Meeresstrom nach Japan. Es ist nicht bekannt, daß sie auch im Atlantik vorkommen.

Vom Kontor aus gesehen

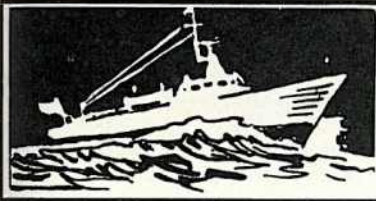
Was sind Abschreibungen?

Die Abschreibungen sind wichtige Posten in den Bilanzen aller Unternehmen, also auch der Reedereien. Oftmals hört man die Meinung, Abschreibungen seien die großen Chancen für die Unternehmer, viel viel Geld zu verdienen. Was heißt nun eigentlich abschreiben? Abschreiben tut der Schüler von seinem Nachbarn; abschreiben im Sinne von kopieren. — Der Unternehmer aber schreibt einen Wert herab auf einen niedrigeren Wert. Warum? Wenn der Reeder ein Schiff gekauft hat, dann soll dieses Schiff für 10, 15 oder sogar 20 Jahre fahren. Macht er nun am Jahreschluß seine Bilanz auf, in die das neue Schiff zum erstenmal eingeht, dann hat dieses Schiff — das weiß jeder — nicht mehr den Wert, den es beim Kauf hatte. Das Schiff ist abgenutzt im Laufe der geleisteten Reisen. Von seiner Nutzungsdauer ist ein Jahr herunter. Diese Wertminderung setzt der Reeder ab von dem ursprünglichen Anschaffungswert des Schiffes. Was bedeutet nun der Vorgang des Abschreibens?

Von Jahr zu Jahr geht ein bestimmter Betrag, der als Prozentsatz ausgerechnet wird und auf die gesamte Nutzungszeit bezogen ist, als die Wertminderung des Schiffes in die Rechnung ein. Mit anderen Worten: Wenn das Schiff 16 Jahre oder 14 Jahre lang in der Unternehmung eingesetzt werden soll, dann wird bei gleichmäßiger Abnutzung der Wert des Schiffes jährlich um 7,14 % geringer. Was stellt nun dieser Betrag dar? Dieser Betrag von 7,14 % ist der Aufwand dafür, daß das Schiff abgenutzt wird. Sind nun diese Abschreibungen Kosten? Sind sie ein Teil des Gewinns? Sie sind Kosten, wenn man davon ausgeht, daß der Reeder jährlich 16 Jahre lang einen bestimmten Betrag zurücklegen muß, um ein neues Schiff wieder kaufen zu können und somit das alte zu ersetzen.

Die Abschreibungen sind also die Kosten dafür, daß ein neues Schiff angeschafft werden kann. Sie sind Kosten dafür, daß am Ende der Nutzungsdauer eines Schiffes ein neues Schiff erworben werden kann und die Arbeitsplätze für die Seeleute auf dem Schiff gesichert sind. Würde der Reeder sein Schiff nicht abschreiben, dann könnte er am Ende kein weiteres Schiff erwerben; er müßte sein Unternehmen schließen. Abschreibungen sind also nicht nur vom Kontor aus gesehen Kosten, die beim Betrieb des Schiffes entstehen.

Es ist daher ganz richtig, daß die DAG in einer Broschüre zur wirtschaftlichen und personalpolitischen Situation in der Bundesrepublik die Abschreibungen in einer Übersicht der Hamburg-Amerika Linie (Seite 22) als Kostenbestandteile aufzählt. Abschreibungen sind Kosten des gesamten Unternehmens.



Flottenumschau

Bundesmarine

Vizeadmiral Karl-Adolf Zenker, seit sechs Jahren Inspekteur der Marine, ist am 30. September in den Ruhestand getreten. Die Straffung und Modernisierung der Bundesmarine wurde von ihm eingeleitet. Seit 1951 beschäftigte er sich in der „Dienststelle Blank“ mit Fragen des Aufbaus der Marine. Im Dezember 1955 wurde er als Kapitän zur See kommissarischer Leiter der Bundesmarine. Dann leitete er zuerst die Unterabteilung Führung in der Marineabteilung des Bundesverteidigungsministeriums, war Befehlshaber der Seestreitkräfte der Nordsee, Kommandeur des Kommandos der Marineausbildung und dann Inspekteur der Marine. Seine reiche Erfahrung und sein abgewogenes Urteil erleichterten ihm die Führung der Marine. Vizeadmiral Zenker besuchte im September vor seinem Ausscheiden alle größeren Marinestandorte und verabschiedete sich von den Behördenchefs, die mit der Bundesmarine enger zusammenarbeiten. An Bord des Zerstörers „Schleswig-Holstein“ nahm er Ende September die Parade von 55 Kriegsschiffen ab, die von einer NATO-Übung zurückkehrten. Nach altem Brauch pulte eine Offizierscrew in einem Marinekutter den scheidenden Inspekteur in Eckernförde an Land.

Der dritte Inspekteur der Marine, Vizeadmiral Gert Jeschonnek, hat am 2. Oktober seinen Dienst in Bonn aufgenommen. Er trat 1930 in die Kriegsmarine ein und war später Artillerieoffizier auf großen Schiffen und Admiralstabsoffizier. Von 1945 bis 1947 war er in der deutschen Minenräumleitung tätig. Etwa vier Jahre war er Sachbearbeiter in der Abteilung Seeverkehr des Bundesverkehrsministeriums und drei Jahre Referent im Bundeskanzleramt. In der Bundesmarine und in NATO-Kommandos hatte er ab 1956 verschiedene leitende Stellungen und war ab 1965 Stellvertretender Befehlshaber des NATO-Kommandos Ostseezugänge. In dieser Position wurde er Konteradmiral und Vizeadmiral. Der 55 Jahre alte neue Inspekteur bringt vielseitige Kenntnisse für sein neues Amt mit.

Die Bundesmarine hat gegenwärtig 194 Kriegsschiffe und 89 Hilfsschiffe. Einige Fahrzeuge, darunter der Zerstörer „Z 6“, werden ausgesondert. Das Küstenwachboot „Diana“ wurde als siebentes Fahrzeug der Serie von 10 Einheiten vom Typ „Frauenlob“ in Dienst gestellt. Die zehnte Einheit, das KW-Boot „Acheron“, lief Ende Oktober in Rendsburg vom Stapel. Der Betriebsstofftanker „Westensee“ (70 m Länge) wurde in das 2. Versorgungsgeschwader eingereiht. Ein U-Boot-Dock wurde von einer Werft in Lübeck an das Marinearsenal Kiel geliefert. Das Dock besteht aus einem Zylinder von etwa 75 m Länge. In den gefluteten Zylinder schwimmt das U-Boot hinein. In die geschlossene Röhre wird dann Wasser gepumpt. Der Druck in den verschiedenen Tauchtiefen läßt sich durch die in die Röhre gepreßten Wassermengen simulieren. Die Überprüfung der U-Boote in den tiefen Gewässern vor der norwegischen Küste auf ihre Druckfestigkeit, wobei das U-Boot von einem Kran in die entsprechenden Tiefen herabgesenkt wurde, kann jetzt entfallen.

Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ lief am 19. Oktober zu seiner 27. Auslandsreise aus. Diese Herbstreise führt in diesem Jahr nicht in den Ostatlantik. Es werden Häfen in Schweden und Dänemark aufgesucht. Der Bürgermeister von Hamburg, Professor Weichmann, besuchte vor einigen Wochen den Zerstörer „Hamburg“. Das geschah anläßlich der Weltausstellung in Montreal. Der Zerstörer kommt Anfang des nächsten Jahres zu einem Werftaufenthalt wieder in seine Patenstadt.

Zur Schaffung des Kollisionsschutzweges in der östlichen Nordsee haben die Minenräumfahrzeuge der Bundesmarine in diesem Jahr viele Quadratseemeilen überprüft. Die niederländische Marine wird im Frühjahr 1968 den westlichen Teil dieses Weges vor den Westfriesischen Inseln Minensucharbeiten durchführen. Die Planung des Kollisionsschutzweges schreitet dadurch voran.

Besuche

Zum Sommerende und Herbstanfang verzeichneten unsere Häfen viele Kriegsschiffbesuche. Das italienische Segelschulschiff „Amerigo Vespucci“ war in Bremen, auch das argentinische Schulschiff „Libertad“ lief den Weserhafen an. Dänische Minensucher kamen nach Helgoland. Das U-Boot „Hardhead“ besuchte Wilhelmshaven, ebenfalls fünf niederländische Minensuchboote und ein amerikanisches Landungsschiff. In Hamburg lagen Ende September / Anfang Oktober der amerikanische Eisbrecher „Eastwind“, das belgische Forschungsschiff „Mechelen“ und das brasilianische Hilfsschiff „Barrosa Perreira“. Ende Oktober / Anfang November kamen der US-Flugzeugträger „Randolph“ und ein Zerstörer sowie 6 britische Fregatten und ein U-Boot nach Hamburg. Die ausländischen Marineleute wurden überall freundlich aufgenommen. Im kommenden Winter sind nur noch wenige Besuche zu erwarten.

Fremde Marinen

Die amerikanische U-Boot-Waffe hat mehr als 39 000 Mann. Das ist mehr als der Personalbestand der gesamten Bundesmarine. Der Grund für diesen hohen Personalbedarf der US Navy ist, daß für die atomgetriebenen U-Boote zwei Besatzungen zur Verfügung stehen, die sich abwechseln. Von den 41 Polaris-U-Booten gehören 31 der Lafayette-Klasse an, die für jede Einheit eine doppelte Besatzung von 160 Mann benötigten. Für die zehn anderen U-Boote stehen je 112 Mann zur Verfügung. Das spezialisierte U-Boot-Personal ist knapp. Die etwa 45 konventionell angetriebenen amerikanischen U-Boote haben etwa 80 Mann an Bord. Unter den Angehörigen der US Navy gibt es aber nur etwas mehr als fünf Prozent aktive U-Boot-Fahrer. Von den Marineoffizieren sind rund acht Prozent auf U-Booten eingeschifft.

— R —

Lotse durch die Speisekarte

PHILIPPINEN

Die bewegte Geschichte der Inselgruppe im Pazifik spiegelt sich in den Eßgewohnheiten der Bevölkerung wider. Während des frühen Mittelalters waren es die Inder und Chinesen, seit Mitte des 16. Jahrhunderts die Spanier, schließlich seit der Jahrhundertwende die Amerikaner, die der Landesküche ein Gepräge gaben.

Entsprechend schwer ist das Nationalgericht seinem Ursprung nach zu definieren. In der Landessprache, dem Tagalog, wird es Adobo genannt. Unter diesem Namen findet man es auch in Manila und in anderen Städten auf der Speisekarte. Das aromatische Essen hat viel Ähnlichkeit mit Gulasch. Die grobgewürfelten Fleischbestandteile stammen vom Schwein und Huhn. Sie werden in heißem Fett kurz aufgebraut und kommen dann in eine Soße, die aus Zwiebeln, Tomaten, Knoblauch und grünem Pfeffer besteht. Lorbeer, Sojasoße und Essig geben als Würzung eine pikante Note. Zum Schluß werden im fertigen Gericht Yamstücke gegart. Yam ist eine in tropischen Gegenden verbreitete Süßkartoffel.

Zu seinem Adobo trinkt der Philippino Bier. Die europäische Braukunst faßte auf den Inseln schon früh Fuß und hat eine beachtliche Qualitätshöhe erreicht. Wie in Europa ist die Sitte des gegenseitigen Zutrinkens gebräuchlich, nur daß man hier anstelle von „Prost“ ein freundliches „Ma bu hay“ sagt.

Auf zwei Leckerbissen sind die Philippinos besonders stolz. Der eine nennt sich Balut, ein Essen, bei dem die Europäer lieber die Augen schließen. Hinter dem Namen verbergen sich eingelegte Entenembryos, die kurz vor dem Schlüpfen mit Haut und Haaren konserviert wurden.

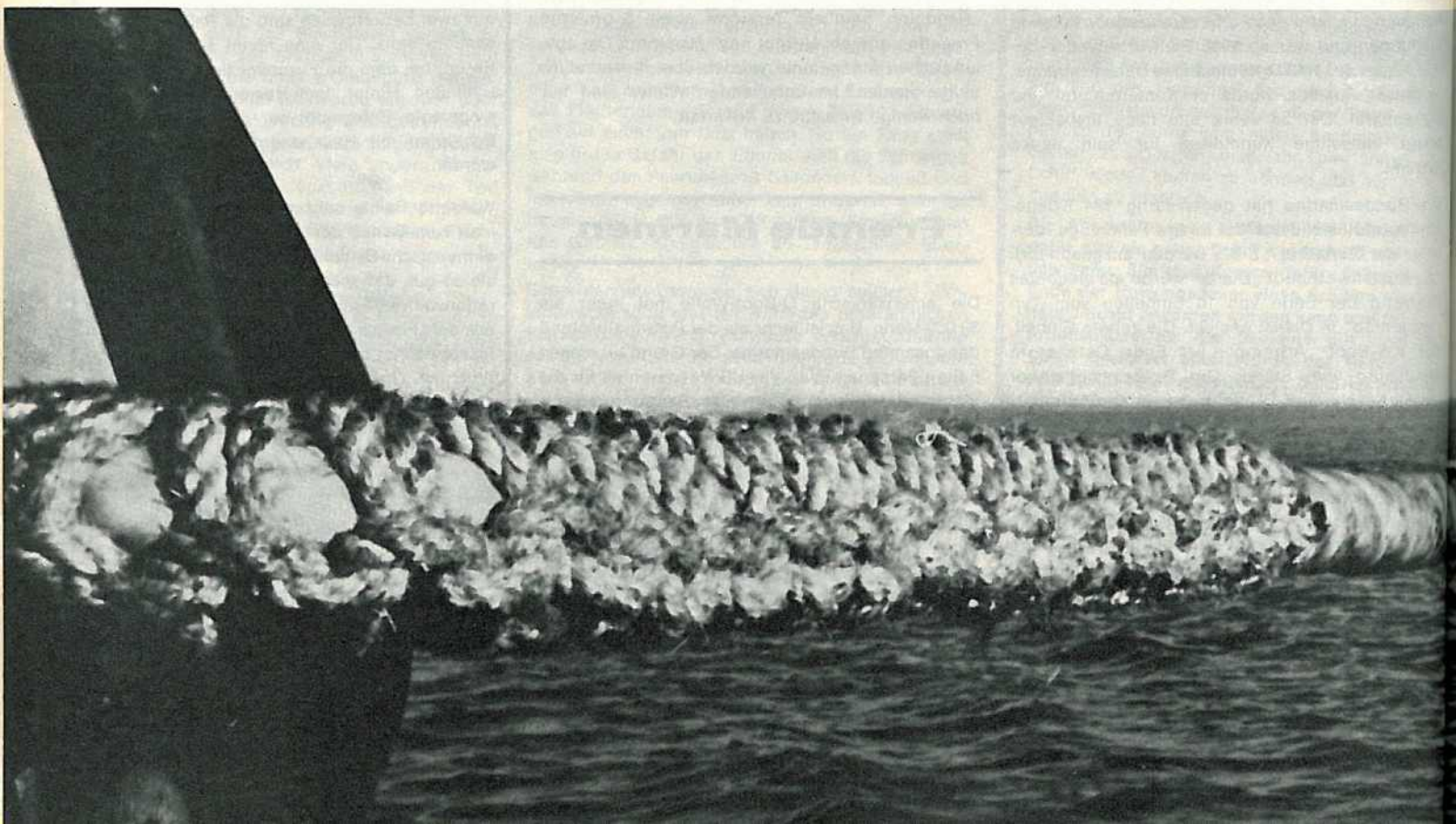
Während Baluts sehr verbreitet sind, braucht man zum Genuß der zweiten Delikatesse gute einheimische Beziehungen. Angeblich schmeckt sie so gut, daß nichts für Handel oder Restaurationsbetriebe übrig bleibt. Es ist ein Barbecue aus dem Fleisch der Fliegenden Hunde. Auf den Inseln heißen sie Fruit Bat, da sie sich nur von Früchten ernähren. Diese gewaltigen Fledermäuse werden in den frühen Morgenstunden geschossen, übers Feuer gehalten und nachdem das Fell angekohlt ist, wird es abgezogen. Die Fettsäcke unter den Armen und am Nacken sind ungenießbar. Das übrige Fleisch wird zerteilt und auf dem Rost gebraten. Für die höchste Delikatesse halten Feinschmecker die gerösteten Därme und den Magen. Da die Tiere sich ausschließlich von Früchten ernähren, sollen sie unvorstellbar gut schmecken.



Kleiner Mann auf großem Schiff

Auf dem Haken eines Seenotkreuzers

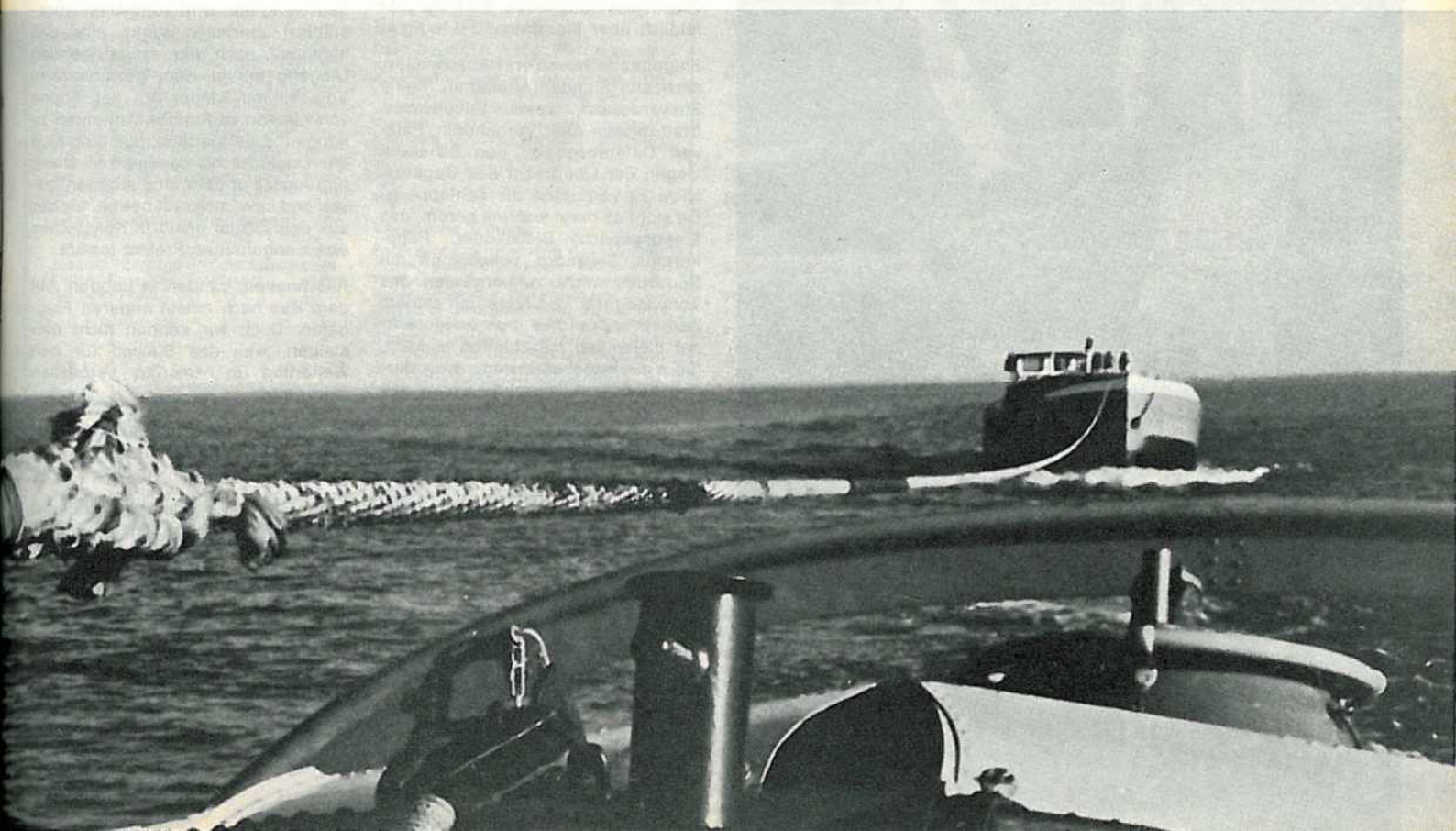
Foto: Karl Bitterling

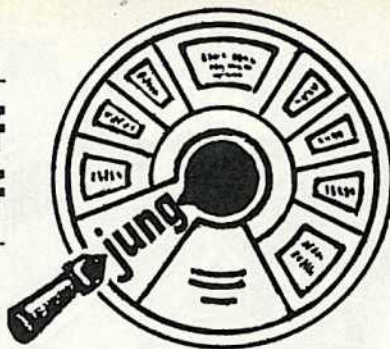


Moderne maritime Perspektiven

Architektur in full speed

Foto: Conti-Press





Tagebuchblätter einer Überführung

Dann hatte uns die Logge überholt

Von Peter Knüppelholz

(Fortsetzung und Schluß)

Der Große Bahnhof aber ruht in der Schublade. Statt dessen vermerkt der Erste im Tagebuch: Ende der Seereise!

Eine einsame Bucht, entweder verlassen oder noch nicht entdeckt. An einer einzigen Stelle werden die grünen Ufer von halbfertigen Wellblechschuppen unterbrochen.

Elvis macht einen entschiedenen Versuch, mit dem Lande einig zu werden. In bedürfnislosen Hütten wohnen abwechselnd Indianer, Schwarze, Mestizen oder auch alles durcheinander, friedlich im gemeinsamen Etui vereint mit Ferkel, Hund, Papagei und Ameisenbär, der hier besonders als Haustier auftritt. Als Elvis vor einer entlegenen Hütte stehenbleibt in der Hoffnung, hier eine Señorita kennenzulernen, macht der Papagei zum

Ameisenbär eine recht häßliche Bemerkung.

Von unserem Dampfer nimmt niemand Notiz, als ob wir gar nicht angekommen wären. Auf dem Achterdeck bilden sich Debattierklubs. Am berühmtesten ist der Gesprächskreis um Manitou, den Chieftingenieur. Düstere Blicke sendet er hinüber in das Land seiner Väter. Seine Beziehungen zum Lande Amerika, deren sich ein jeder erinnert, der ihm unterwegs gelegentlich zuhörte, scheinen ihn jäh im Stiche zu lassen.

„Jo-Achim“, sage ich, „wir werden zu Fuß nach Hause gehen müssen und uns unterwegs den Unterhalt mit Mundharmonikaspielen verdienen“. Eine attraktive Entwicklung unserer Zukunft, welcher jedoch die halbe Furchtbarkeit genommen ist, als der

Koch darauf hinweist, daß man den Weg über den Grund des Atlantik leicht würde finden können, wenn man nur an den über Bord geworfenen Tellern, Tassen usw. entlangliefe.

Nach einer anderen Perspektive ist im Lande unserer Sehnsucht eine Revolution ausgebrochen. Die Banken sind gesperrt, Geld gibt es überhaupt nicht. Wir werden entweder alle gleich erschossen oder aber auch erst später. Wir könnten aber auch Glück haben und in die kämpfende Truppe eingereiht werden, selbstredend unter Berücksichtigung der Dienststellung an Bord, betont der Erste.

Doch eines Tages, als Knautschke zum dritten Male packt, als er zum letzten Male vor dem Spiegel den uralten KDF-Anzug glattstreichelt, ist die Order da zum Aussteigen!

Wie vom Gewitterregen eingeschüchterte Hühner umstehen wir am Ufer unseren Käptn, der jetzt auf dem Heimweg so etwas wie einen Hirten abgeben muß...

Ein verstaubtes Kraftgefährt braust heran. Scheck, Flugschein und Visa sind dabei. Nun laß das Vehikel absehen wie es will, nur hinein und ab!

Lebewohl, langweiliges Gestade ohne Shops und Bars, lebewohl, Indianermädchen und Ameisenbär! Von der Höhe aus ist der flotte „Max“ noch einmal zu sehen. Lebewohl auch du, treuer Meeresgefährte, sie haben deine Maschine einfach abgestellt, das Maschinenschott zugehauen, als wenn man zu einem Kinobesuch an Land ginge. Nun liegst du verlassen, unbetreut und dümpelst an der Ankerkette — für immer!

Flugplatz, Ansnallen, Propellerdröhnen, Stewardessen, Coffee, Sandwiches — es fliegt sich gut in Mittelamerika...

Flugplatz in Miami! Ansnallen, Propellerdröhnen, Stewardessen, Lunch, Gin, Whisky und Soda. Es fliegt sich leidlich über Florida...

Flugplatz in New York! Abschnallen, sechzehn Stunden Aufenthalt. Keine Stewardessen, keine Sandwiches. Statt dessen aber Verhandeln, Palaver, Differenzen an den Schaltern wegen der Überfracht des Gepäcks. Nicht zu vergessen die Schlepperei. Da steht es denn wahllos herum, das Elendsgepäck: Blechkoffer, Pappkartons, Seesäcke, vollgestopft mit Souvenirs, nicht zu vergessen das Tonbandgerät, das teure, mit seinem Zerhacker, welches nun ausgerechnet diejenigen mitschleifen müssen, die sich schon unterwegs ewig darüber zu ärgern hatten. Die Zunge aus dem Halse, so wandern müde Seefahrer durch die endlosen Wandelhallen dieses Flughafens, zwischen vergnügten und dollargespickten Fluggästen hindurch zu einem Eis-

brunnen — eine kostenlose Erfrischung — unrasiert, in alten Klamotten, ein Dorn im Auge der Police. Die anderen Reisenden sehen nervös nach ihrem Gepäck, wo wir uns nahen. In einem Warteraum, der sich halbstündlich leert und wieder füllt, hocken und palavern unsere großen Drei: der Alte, der Chief und der Erste. Sie werfen sich wechselseitig immer von neuem dasselbe vor. Still, aber voll innerer Bösartigkeit, schlummert scheinbar in der Ecke Herr Knautschke. Der arme Koch ist das Opfer eines Inders geworden, der ihm seit einer Stunde über das Vorschreiten der Sozialverwaltung in Pakistan vordoziert.

Von kühnen Intuitionen angefacht, stürzt plötzlich der große Häuptling der Maschine davon. Ein jeder erinnert sich seiner Amerikakennntnisse. Vielleicht kommt etwas Nützliches dabei für uns heraus. Nach einiger Zeit stellt sich jedoch heraus, daß seine Beziehungen nicht weiter reichen als bis zur Heilsarmee, und die hat heute geschlossen, weil Sonntag ist!

Nachdem sich der Saal zum 37. Male gefüllt und wieder geleert hat, werden wir von einer Stewardess geholt. Immerhin sind wir jetzt 32 Stunden auf den Beinen mit all den Koffern, dem Tonbandgerät und seinem Zerhacker, den jetzt schon niemand mehr tragen will.

Ansnallen, Propellerdröhnen...

Was wir in langwöchiger Krabbelei zusammengeackert haben an See- meilen, das verschenkt so eine Superkonstellation in einer einzigen Nacht!

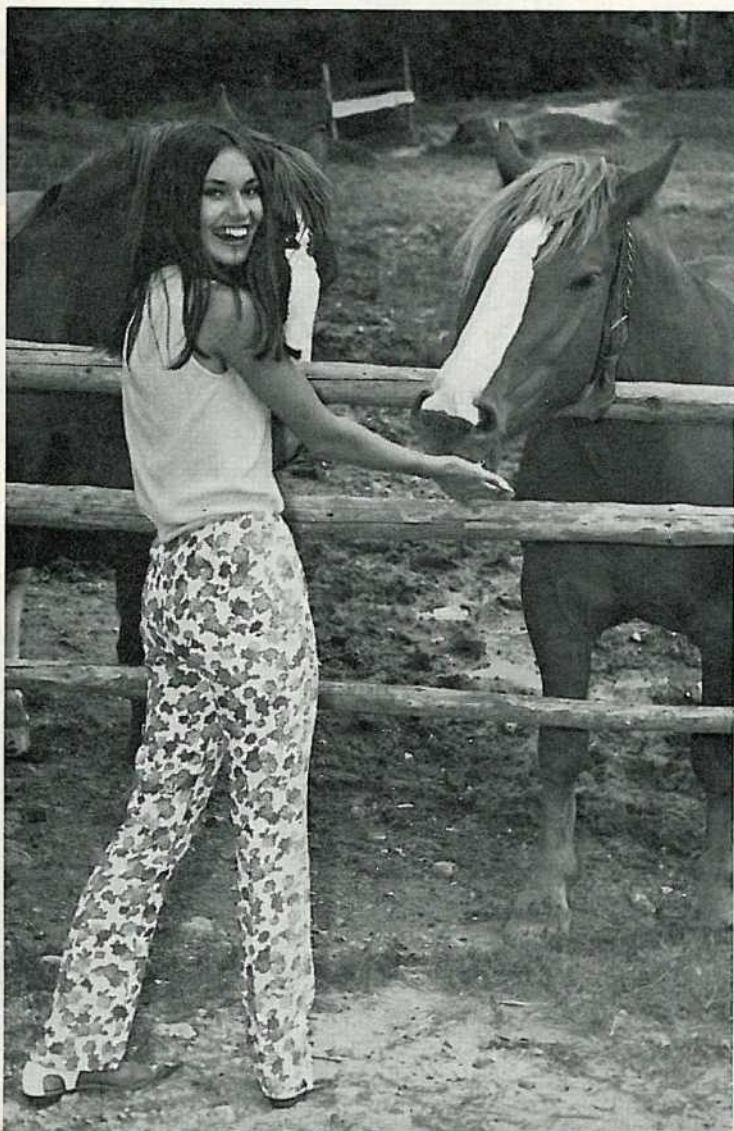
In seinem einstmals so flotten Sommeranzug, der jetzt wie der Balg einer Ziehharmonika aussieht, hängt unser Alter erschöpft und apathisch in seinem Sitz, als seine Gliedmaßen sich plötzlich straffen. Der Flugkapitän der Maschine, der aus purer Höflichkeit hier und da grüßend durch den Gang eilt, wird vom Alten buchstäblich überfallen. Welch eine Gelegenheit, nach dem erniedrigenden Umgang mit all dem gewöhnlichen Volk einmal wieder auf der Ebene von Kapitän zu Kapitän verkehren zu können! Eine Viertelstunde lang muß der Unglückliche den ganzen Überführungssalat über sich ergehen lassen und sieht sich erst befreit, als der aus dem Schlaf gestörte Knautschke einen ungeheuren Protest losläßt.

Ansnallen, Landen in London. Mit dem Bus nach einem anderen Flughafen. Doch wir können nicht einsteigen, weil das Buchen für den Weiterflug in Amerika vergessen worden ist.

Wieder die Verhandlungen, das Palavern in immer schärferer Tonart. Warten, Drängen, Theater!

Dem Koch fällt es ein, daß er in London einen entfernten Onkel wohnen hat. Die paar Zuhörer, die er noch findet, ziehen sich sogleich zurück, nachdem es sich herausstellt, daß dieser Onkel auch noch Max heißen soll...

Und wieder mit dem Bus zu dem Flughafen zurück, wo wir eben erst hergekommen sind.



Wir dachten, daß unsere
Leser auch Appetit
bekommen würden.

Foto: Ullmann

Erneutes Verhandeln, Schlange- stehen, Rückfragen an den amerika- nischen Kontinent, erneutes Buchen und Verbuchen der ewigen Über- fracht nunmehr bei der fünften Flug- linie. Und dann wird unser Gepäck noch mit einer sechsten Gesellschaft befördert.

Nach erneutem Anschnallen gibt es jetzt ein erlesenes Menu, starken Kaffee und frisches Obst. Liebe Stewardess aus den Niederlanden, liebes, blau-weiß-rotes Holland mit deinen Windmühlen und Holz- schuhen, verzeih uns, wenn wir ge- gen einen deiner Söhne mal häßlich waren: der Alte hat in London seinen Zerhacker selber tragen müssen!

Abschnallen in Amsterdam.

Tulpen, wohin man sieht, Tulpen, die nun wirklich aus Amsterdam sind. Freundliche, hilfsbereite Kellner, die selbst dann noch höflich sind, wenn Gäste heruntergekommen und bar- geldlos sind.

Elvis sucht im Klubsessel des Restau- rants vergeblich nach dem Riemen zum Anschnallen. Ist das ein Wun- der, wo wir uns nunmehr seit 72 Stun- den von einem Flugplatz auf den an- deren schleppen?

Einer ist verschwunden seit London: Knautschke, Maschinenseele und Schmierseifeverwalter. Vermutungen sind immer bei der Hand. Sollte er in einem tierfreundlichen Land humane Aufnahme gefunden haben, vielleicht im Zoo — auf Lebenszeit geschützt vor bössartigen Mitmenschen?

Und dann schnallen wir uns wieder einmal an. Kaffee, Kaugummi, Drops. Der Alte und der Chief haben sich zu einem letzten Wortwechsel aufgerafft, was die Insassen der Convair auf seine Art erquickt. Sie palavern dar- um, ob unser Money-Check in acht Tagen oder aber erst nach drei Wo- chen realisiert wird ...

Bodennebel verzögert die letzte, die endliche Landung. Noch ein paar Ehrenrunden zwischen Finkenwerder und Poppenbüttel. Denken mögen wir gar nicht mehr. Runter kämen wir immer, sagt der Koch.

„Jo-Achim“, sage ich, „für meinen Teil sehne ich mich langsam nach einer Überführung, weil das Über- führtwerden doch noch um vieles häßlicher wird ...!“

Als es aufklart, behauptet Elvis steif und fest, die Positionslaternen vor dem Eingang der Seemannskneipe „Zur Spritlampe“ gesehen zu haben.

Der Zöllner Hein Grünrock hat tiefstes Mitleid mit uns. So bleiben die Liter- flaschen mit dem lauwarmen Genever unberufenen Augen verborgen. Und die Gemüter heitern sich auf. Wer hätte nicht vor einer knappen Stunde noch eine Monatssteuer freiwillig da- für bezahlt, dem ersten besten unter seinen Mitreisenden einmal eins vors Schott ballern zu dürfen! Und jetzt sind sie alle wieder nett zueinander. Gewiß, es war doch eine ganz ordent- liche Reise — bis auf das, was schließ- lich allenthalben vorkommt.

Wie Sie sich während der Fahrtzeit auf das Studium zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) oder zum Schiffsingenieur II (C 5) vorbereiten können

HAMBURGER FERN-LEHRINSTITUT

Vom 1. April 1965 an ist bekanntlich die Mittlere Reife oder die Fachschul- reife Bedingung für das Studium zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) oder zum Schiffsingenieur II (C 5).

Die neue Regelung verlangt also für ehemalige Volksschüler vor dem Stu- dium den Besuch einer Berufsaufbauschule von einjähriger Dauer, dem sich die Prüfung der Fachschulreife anschließt.

Die Pädagogische Leitung des Hamburger Fern-Lehrinstituts hielt sich da- her für verpflichtet, der Frage nachzugehen, wie andere Länder die Zu- lassung zu Seefahrt- oder Schiffsingenieurschulen geregelt haben. Dabei hat sich ergeben, daß in den skandinavischen Ländern seit fast einem halben Jahrhundert — nach bewährtem britischen Vorbild — während der vorgeschriebenen Fahrtzeit Fernlehrgänge durchgearbeitet werden, um die Ausbildung vor dem Studium zu verkürzen.

Das Hamburger Fern-Lehrinstitut hat daraufhin — beraten von dem Direktor der Seefahrtsschule und dem Direktor der Staatlichen Gewerbeschule Werft und Hafen der Freien und Hansestadt Hamburg — einen Fernlehrgang mit 32 Lehrheften nebst einem Einführungsheft geschaffen.

Dieser Lehrgang, den Sie während der Fahrtzeit durcharbeiten können, er- spart Ihnen ein Semester, und zwar die Unterstufe der Berufsaufbau- schule: — Der Inhalt des Lehrgangs entspricht den amtlichen Vorschriften und umfaßt folgende Gebiete:

Kulturkundliche und sozial- kundliche Fächergruppe

Deutsch	5 Hefte
Literaturkunde	3 Hefte
Englisch	Grundlehrgang
„Calling all beginners“	
mit	4 Langspielplatten
Geschichte	4 Hefte
Gemeinschaftskunde	1 Heft
Wirtschaftsgeographie	1 Heft

Berufskundliche Fächergruppe

Zeichnen	1 Heft
----------	--------

Mathematisch-naturkundliche Fächergruppe

Mathematik	6 Hefte
Rechnen	1 Heft
Chemie	2 Hefte
Physik	1 Heft
Strömungslehre	1 Heft
Elektrotechnik	1 Heft
Mechanik	1 Heft
Dynamik	1 Heft
Wärmelehre	1 Heft
Optik	1 Heft

Das Hamburger Fern-Lehrinstitut ist überzeugt, dem nautischen und dem technischen Offiziersnachwuchs mit Volksschulabschluß mit diesen Lehr- heften in doppelter Hinsicht förderlich zu sein:

Einmal kann die Ausbildung um ein halbes Jahr verkürzt werden, und zum anderen wird die Freizeit während der vorgeschriebenen Fahrtzeit sinnvoll mit Fernunterricht ausgefüllt.

Der Preis für diesen Fernkurs schließt ein: die Korrektur und Begutachtung der Arbeiten durch das Institut für die Dauer von fünf Jahren. Die Unter- richtsgebühr kann auch in günstigen monatlichen Raten entrichtet werden.

Für Auskünfte steht Ihnen das Hamburger Fern-Lehrinstitut gern zur Ver- fügung.

Der Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrt- Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschulwesen und dem Verein zur Förderung des seemännischen Nachwuchses e.V. gebührt besonderer Dank dafür, daß sie die Bemühungen des Hamburger Fern-Lehrinstitutes um diese Lehrhefte für Seefahrer gefördert haben.

Die Pädagogische Leitung des Hamburger Fern-Lehrinstituts wurde weit- gehend unterstützt und wesentlich gefördert vom Verband Deutscher Ree- der und dem Verein Hamburger Rheder.

Rangliste der deutschen und internationalen Schlager im Monat Oktober 1967

1

San Francisco

... sei sicher und trage ein paar Blu- men in deinem Haar! (So die Überset- zung.) Wir gratulieren Scott McKenzie, dem großen Star der Schlager-Blüten- Zeit zum Top-Erfolg! Nun ist er auch bei uns ganz oben! — Sogar eine Indu- strie ist bereits nach der neuen Liebe- und Blumen-Masche aufgezogen wor- den: Außer nach Schlager reißt „man“ (das ist, was man international „the Kids“ nennt), also reißt „man“ sich um gebülmte Kleider und Hemden, Blu- menketten im Haar, am Hals und sonstwo sowie japanische Kittel für Jungens, England und die Schweiz plä- drieren für „San Francisco ... under the flower-rain“ ...

2

We love you

The Rolling Stones machen mit „In Liebe“ und schwimmen natürlich dabei auch mit oben. Übrigens werden zur Huldigung dieser romantischen Idee in England sogenannte „love-ins“ veran- staltet, wo indische Yogis Selbstbesin- nung und Meditation lehren. Die Auf- nahmeleiter aber suchen unterdessen pausenlos nach Blumen-Schlager oder nach Sängern, die mit „lyrischer“ Stimme und ohne „harten Beat“ von Liebe singen können. (Und das alles fing in San Francisco an, von Lou Adler, einem begabten jungen Schallplatten- produzenten, wie von den „Mamas and Papas“ und Top-Star McKenzie unter- stützt.)

3

Death of a Clown

Dave Davies ist vom 5. Platz noch ein- mal „zwei höher“ gekommen. Der avancierte Clown ist eben immer noch ein recht begehrteter Hit-Artikel und dazu unumstößlich — wer will hier leugnen — diesmal wirklich ganz und gar interna- tionale Klasse. Schweiz ebenfalls Nummer 5.

4

Verbotene Träume

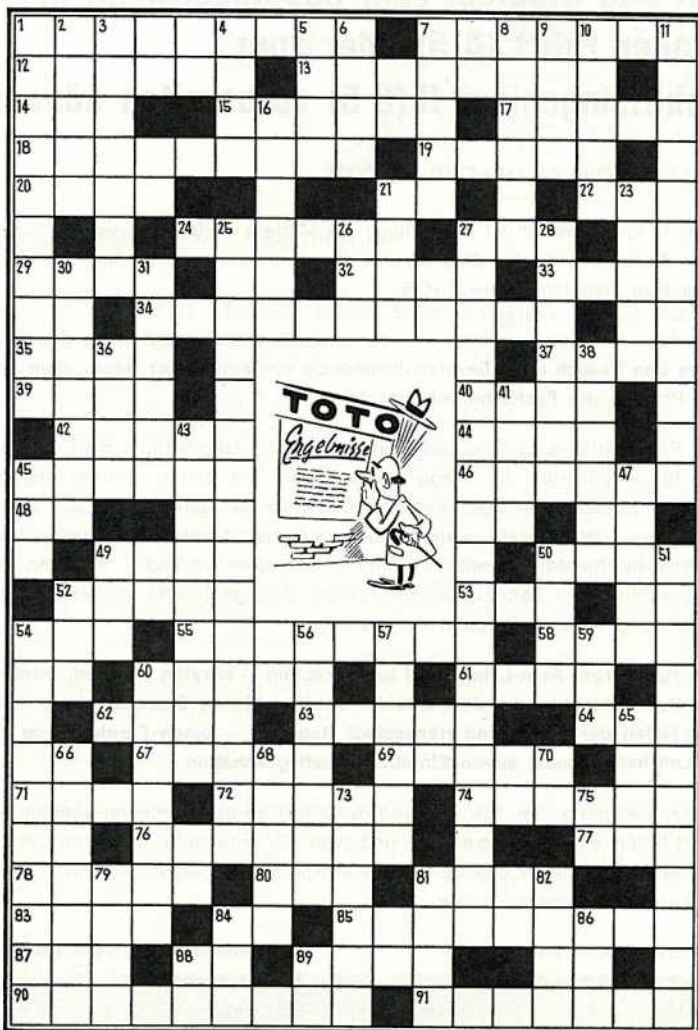
Peter Alexander mauserte sich nicht nur in verbotenen Träumen, sondern in Wirklichkeit durch sein schier unermeß- liches Repertoire. Er serviert uns außer deutschen und spanischen nächtlichen Visionen auch noch Spezialitäten aus Böhmen, Ungarn, Österreich. — Dazu allerlei von früh bis früh aus Paris und die ihm halt aus der Seele perlenden „Wiener G'schichten“. Somit dürfte sich erübrigen, Peters internationale Erfolge noch besonders zu erwähnen.

5

Glory Land

Auch The Lords sind zu „Duschinkas“ geworden. Die Seelchen besingen ihr glorreiches Land mit viel „soul“. Neben der Flower-Time, Freunde, kommt näm- lich (und nicht nur in Deutschland!) nun auch noch die Soul-Time über uns. Mit Blumen und Seele soll die Schlager- jugend also durch den nächsten kalten Winter tanzen. C'est ça!

Bis zum nächsten Mail!
Herzlichst Ihre **Magdalena Ahlers**
(Copyright by Musikmarkt)



Wer gewinnt im 37?

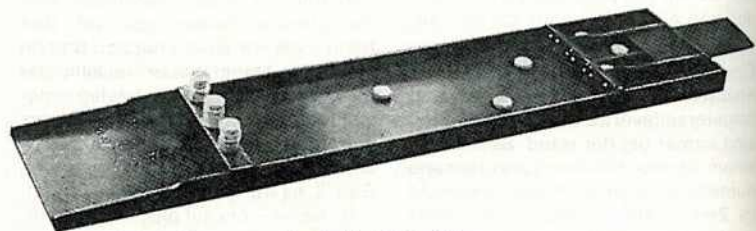
Waagrecht: 1. Kleine Pfeffergurke, 7. Oper von Leoncavallo, 12. Süßfrucht, 13. indische Tempeltänzerin, 14. nordafrikanisches Gebirge, 15. ägyptischer Staatsmann, 17. Vorträge, 18. ägyptische Königin, 19. Zahlraum, 20. kanaanitischer Riese, 22. Farbe, 24. Pädagoge, 27. Grundform, Urgestalt, 29. Kleine Sundainsel, 32. astrologischer Berater Wallensteins, 33. Im Jahre, 34. Glaube an vermeintliche Erscheinungen von Seelen Verstorbener, 35. Nebenfluß der Elbe, 37. Sportwette, 39. Gerücht, 40. männliches Schwein, 42. Hautflügler, 44. gefällig, freundlich, 45. Schmuckkugeln (Mehrzahl), 46. sehr kräftige Gewebe, 48. berührend, dicht bei, 49. Begründer der Oratorianer, 50. europäische Hauptstadt, 52. Stadt in Oberitalien, 53. überschwänglich Begeisterter, 54. Anerkennung, 55. Gedenktafelchen, Gedenkmünze, 58. immergrüne Kletterpflanze, 60. Zeitvertreib, 61. Bußbereitschaft, 62. heiliger Stier der alten Ägypter, 63. biblischer Prophet, 64. Lebensbund, 67. Liebreiz, Wohlgefälligkeit, 69. einjähriges Pferd, 71. Ungeziefer, 72. Spielkarte, 74. ausruhen, 76. alte Gewehrform, 77. Europäer, 78. Stadtteil von Berlin, 80. spanische Königin, 81. Frauenname, 83. ägyptischer Sonnengott, 85. Erzieher, 87. französisch: Sommer, 88. an dieser Stelle, 89. musikalisches Bühnenstück, 90. Mischling aus Mulatten und Weißen, 91. Apparat oder Maschine, die vorgeschriebene Bewegungen selbsttätig ausführt.

Senkrecht: 1. Gepökeltes Rindfleisch (Konserve), 2. Sternbild, 3. italienischer Maler, ein Hauptmeister der Renaissance, 4. amerikanische Münzeinheit, 5. Sammelbegriff f. Früchte, 6. Riechorgan, 7. Fischerfahrzeug, 8. größte der britischen Kanalinseln, 9. griechischer Kriegsgott, 10. lärchenähnlicher, aber immergrüner Nadelbaum, 11. Vogelkunde, 16. Narkosemittel, 21. Zahlwort, 23. feierliche Amtstracht, 25. philosophische Richtung, die das Wesen des menschlichen Daseins in den Mittelpunkt stellt, 26. französisch: Osten, 27. Ostseebad in der Lübecker Bucht, 28. in Teig gehüllte Fleisch- oder Fischspeise, 30. Behauptungen, 31. Republik in Palästina, 36. arabischer Fürstentitel, 38. Gipfel der Rätischen Alpen, 41. Stadt in der Schweiz, 43. Kreisstadt im Bezirk Potsdam, 45. griechischer Hirtengott, 47. Kletterpflanze, 49. Kfz-Zeichen von Nabburg, 50. Luftreifen (Kurzwort), 51. Verwaltungsbezirk (franz.), 52. Ende des Magnetens, 54. Gesetzlichkeit, 56. Pflanzen mit anhakenden Früchten, 57. antikes Kriegsschiff mit drei übereinanderliegenden Ruderbänken, 59. Märchenwesen, 60. krampfartige, sehr schmerzhaftes Zusammenziehen der glatten Muskulatur der Eingeweide u. Blutgefäße, 65. schweizerischer Romanschriftsteller, 66. Gestell des Geschützes, 68. Kröten, 70. Kfz-Zeichen von Remscheid, 73. veralteter Ausdruck für Versorgungsgebiet hinter der Front, 75. chemisches Zeichen für Titan, 79. unartiges Mädchen, 81. Zeitalter, 82. Aufgeld, 84. Wappenvogel, 86. deutscher Physiker, 88. französisches Adelsprädikat.

Die klassischen Gesellschaftsspiele wie Mühle, Dame, Schach, Mah Jong haben moderne Nachfolger gefunden. Die neuzeitliche Linie auf dem Sektor der Gesellschaftsspiele ist gekennzeichnet durch mini-sportliche Bewegung, durch denksportliche Noten sowie durch die Einbeziehung kaufmännischer Elemente in das Spiel. Viele davon eignen sich ganz vorzüglich für die Freizeitgestaltung an Bord. Teilweise können sogar ganze Turniere damit veranstaltet werden. Ihr *Kehrwieder*-Sportfreund hat die geeignetsten herausgesucht. Sie bieten sich an zum Ankauf durch Schiffssportvereine oder seitens der Reedereien.

Kehrwieder wird sie in einer Reihe auf dieser Seite beschreiben, damit alle Sportfreunde und Freizeitgestalter

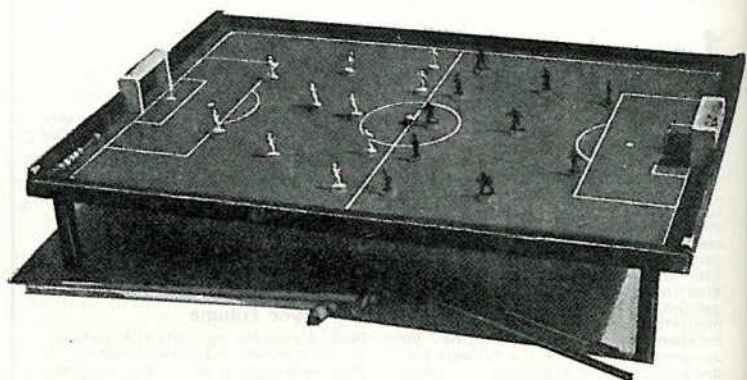
sich ein Bild von ihnen machen können und erfahren, wo und zu welchem Preis sie zu haben sind. Fangen wir mit einem neuen Schlag auf diesem Markt an. Es nennt sich „Jakkolo“ und ist ein typisches Bewegungs- und Geschicklichkeitsspiel. „Bei schlechtem Wetter findet Shuffle board in der Messe statt“ könnte man es kennzeichnen. Bei „Jakkolo“ kommt es darauf an, möglichst viele Holzscheiben durch Zielen und vorsichtiges Bemessen von Kraftaufwand über eine etwa 2 m lange Strecke durch Tore in Boxen zu manövrieren. Das geschieht auf direktem Wege, aber auch nach dem Billard-Prinzip. Darüber hinaus können noch einige Raffinessen eingebaut werden, die den Reiz des Spieles erhöhen.



So sieht „Jakkolo“ aus.

„Jakkolo“ wird geliefert in Ausführungen zu DM 32,50, DM 44,50, DM 69,50 und DM 94,50.

Magnetfußball



Das Magnetfußballspiel wird in den Preislagen von DM 26,75, DM 39,50 und DM 56,50 angeboten.

Neben den bekannten Tischfußballspielen ist eine interessante Neuheit bemerkenswert. Bei dieser sind 22 Spielfiguren auf dem Feld. Sie können von zwei Mannschaften zu je zwei Spielern in Bewegung gesetzt werden, um den Ball ins gegnerische Tor zu treiben. Das geschieht auf magnetischem Wege, beinahe wie bei einer Fernsteuerung. Hier kann fast wie beim Original Fußball gespielt werden.

Selbstverständlich enthält das Angebot auch „Tipp-Kick“, ein Tischfuß-

ballspiel mit vier Figuren. Durch Druck auf einen Knopf auf dem Kopf der Figur „kicken“ die Spieler den Ball, der jeweils durch obenliegende Farbe eines Würfels anzeigt, welche Mannschaft am Ball ist. Der mechanische Torwart wirft sich nach dem Ball. Besonders zu empfehlen für gute Taktiker. — Preis DM 11,95.

Alle hier beschriebenen Spiele können bezogen werden von der Firma Jakobus Schmidt, 29 Oldenburg in Oldenburg, Donnerschweer Str. 182, Postfach 1084.



Klar bei Schmunzelauge

Gammler unter sich

„Mensch, wo hast du denn bloß den Schnupfen her?“ — „Ach, ich habe heute nacht mal wieder im Freien gepennt, und da muß einer die Tür aufgelassen haben!“

Der große Schreck

„Also“, machte der Autofahrer Zickfett dem Bauern einen Vorschlag zur Güte, „ich will Ihnen zehn Mark zahlen für die Henne, die ich überfahren habe!“ — „Mann“, war da der Moosbauer nicht einverstanden, „da müssen Sie schon zwanzig Mark zahlen, denn ich habe ja noch einen Hahn, der sehr an der Henne hängt, und der Schreck über den plötzlichen Verlust wird ihn sicher auch noch töten!“

Aua

Knallig und seine Frau fuhren für drei Wochen in Erholung. „Fritzchen“, meinte Frau Knallig beim Abschied zu ihrem fünfjährigen Söhnchen, „willst du während unserer Abwesenheit lieber in deinem Bettchen oder bei unserer Minna schlafen?“ — „Papa“, konnte sich da der Sprößling nicht recht schlüssig werden, „was würdest du tun?“

Überzeugend

Der Erste sah von der Brücke aus der Decksarbeit zu. Mit Kontrollaugen. Über ihm hing ein Leichtmatrose am Pfahlmast im Bootsmannsstuhl. Da sauste dem Ersten ein Pott mit Lab-salbe haarscharf am Mützenschild vorbei. „Schlohmann“, donnerte er den Leichtmatrosen über sich an, „was haben Sie für Beweise, daß Sie den Pott nicht gezielt haben?“ — „Drei“, erwiderte der Leichtmatrose gelassen von oben herab, „Erstens hätte ich einen größeren und volleren Pott genommen, zweitens hätte ich viel kräftiger geworfen und drittens hätte ich ganz bestimmt getroffen!“

Macht nichts

Zacharias hat Zahnweh. Nicht ohne Anlauf marschiert er zum Zahnarzt. Unterwegs trinkt sich Zacharias Mut an. Er bekommt sehr viel Mut. Eine Dunstwolke zieht vor ihm her.

Der Arzt schüttelt ärgerlich den Kopf: „Wer soll denn das ausstehen? Mir wird ganz übel!“

„Das macht nichts“, winkt Zacharias ab, „das macht fast gar nichts, Herr Doktor! Dann komme ich eben morgen wieder, wenn Sie nüchtern sind, Herr Doktor!“

Weise

Verkehrsminister Harold Watkinson erklärte im Unterhaus: „Die Verkehrsstauung zu den Hauptverkehrszeiten wäre mit einem Schlage behoben, wenn alle Verkehrsteilnehmer sich entschließen könnten, eine Viertelstunde später zu fahren!“

Genial

In Townbridge werden die Leute uralt. Das macht die gute Luft und manchmal auch der Whisky. Totengräber Perkins liebt ihn besonders. Den Whisky. Aber sein Verdienst war knapp — es starb eben selten einer. Einmal kam auch ein Fremder auf den Friedhof und sah dem alten Perkins bei der Arbeit zu. Plötzlich stutzte er und rief erschrocken:

„Hören Sie mal, hat sich da nicht eben im Sarg etwas bewegt?“ „Unsinn!“ brummte da der Alte. „Wenn man auf solche Kleinigkeiten achten wollte, da wäre hier überhaupt keiner richtig tot!“

Kleine Korrektur

Schindler schwatzte naiven Leuten gern Hunde aus seiner Zucht auf. Manchmal ging es gut. Nur neulich erschien ein Käufer mit dem Köter wieder und sagte: „Das soll ein echter Schweißhund sein?“

„Er ist es“, nickte Schindler. „Unter Garantie!“

„So, so“, meinte da der Mann, „da hat aber Ihr ‚Schweißhund‘ ein ‚w‘ zuviel und Ihr Name eins zu wenig!“

???

Die kanadische Legion in Hamilton verschickte hübsch gedruckte Einladungen für ihre alljährliche Kindergesellschaft. Am Ende des Schreibens hieß es: „Diejenigen Mitglieder, die selbst keine Kinder haben, werden herzlich gebeten, ihre Enkel mitzubringen.“

Allround

Nachdem der junge Mann alle Fragen gelöst hatte, wollte der Spielleiter der Quizsendung noch von ihm wissen: „Bevorzugen Sie blonde, schwarze oder rothaarige Frauen?“ Da sah ihn der junge Mann strahlend an und rief: „Ja!“



„Ach ja, die Anna, das waren noch Zeiten!“

Balle-Grog macht kein Kopfzerbrechen.

Einfaches Rezept: Wasser kann, Zucker darf, Balle muß.

Ein Grog von Balle schmeckt immer. Zwei schmecken besser. Drei, vier oder fünf... Sie schmecken immer besser.

Daran erkennt man eben Balle. Er ist gut. Der milde Balle ist edler, feiner. Jamaica-Rum-Verschnitt.

Seit 250 Jahren ist Balle Tradition.



Balle GÜTEZEICHEN FÜR BESTE RUM-PRODUKTE

Das Flensburger Rum-Handelshaus Balle liefert Ihnen echte Übersee-Rums und Jamaica-Rum-Verschnitte in höchster Qualität.



Seefahrtsschule Cuxhaven

Im September 1967 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4) folgende Herren:

Klaus Beermann, Jean Boly, Harry Bothmann, Hans Brümmerstedt, Richard Bühring, Jürgen Gluske, Reinh. Goßen, Richard Hollander, Frank von Huse, Lübbert Kiepe, Wolfgang Kirchner, Hans Klär, Hanspeter Klaus, Georg Krüger, Uwe Krüger, Rolf Kurz, Wilhelm Litmeyer, Helmut Lübben, Rüdiger Okkens, Karl-Heinz Preining, Bernd Ravens, Ralf Sievers, Herwig Söhl, Rüdiger Suhr, Erich Schaa, Ludwig Schick, Bernhard Schleper.

Im September 1967 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren:

Helmut Bentele, Joachim Brendel, Ludwig Dreyes, Volker Fintzen, Hajo Flintjer, Werner Gail, H.-Werner Goersch, Knut Hungerrecker, Klaus Karde, Walter Kroth, Hermann Langhals, Konrad Lauer, Ferdinand Lüthmann, Horst Martin, Siegfried Meyer, Hans-Heinrich Müller, Günter Nommens, Hinrich Pahl, Hans-Jürgen Roos, Heinz Tillner, Uwe Weckbach, Bernd Ottermann.

Dieter Baisch, Hans-Jürgen Block, Helmut Bruhn, Klaus Doeschner, Uwe Ehlers, Peter Falkenstern, Volker Freise, Werner Heinz, Uwe Koch, Heinz Laue, Heino Meyer, Ralf Michaelis, Klaus Müller, Gerhard Nagel, Michael Petry, Gerd Siems, Jörg-Uwe Sund, Jürgen Vogelmann, Jürgen Wiegand.

Im September 1967 bestanden die Prüfung zum Seemaschinisten I (C 4) folgende Herren:

Walter Braune, Helmut Erfeling, Helmut Glanz, Horst Gause, Günter John, H.-Werner Joost, Hans-Wilhelm Krohn, Horst Kulow, Hans-Dietrich Lange, Kurt Lewalski, Franz Müller, Peter Okkens, Heinrich Poschnar, Horst Preußner, August Sasse, Manfred Slipsinski, Rudolf Szesny, Günter Schierwater, Albert Schinle, Heino Schlecht, Wolfgang Schnitter, Jörg Schwake, Georg Steinborn, Günter Theßen, Manfred Wächter, Hans-Jürgen Wiegers, Manfred Zander, Manfred Teske.

Im September 1967 bestanden die Prüfung zum Seemaschinisten II (C 3) folgende Herren:

H.-Werner Bionert, Hartmut Birken, Manfred Bitter, Edgar Brümmer, Kral-Heinz Bruhns, Heino Fichtner, Wilhelm Fritzen, Helmut Glaubitz, Alfred Götz, Egon Goßen, Joh. Gorynia, Rainer Israel, H.-Otto Kirchhoff, Friedel Klass, Werner Kockelink, Holger Krahe, Herbert Kreisemann, Paul Orscheid, Wolfgang Reimann, H.-Rüdiger Schimann, Ulf Schütt, Peter Schumacher, Albrecht Schweiß, Alfred Schwitters, Hans Strauch, Paul Stutzke, Holger Tanke, Manfred Wiedemann, Joachim Witt.

Seefahrtsschule Bremerhaven

Am 22. September 1967 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4) folgende Herren:

Franz Abromeit, Benno Behrens, Karl Behrens, Manfred Beyer, Alfred Bierwald, Horst Drees, Ulrich Fuhrmann, Heinz Gallas, Ernst Heße, Adolf Hofer, Jörn-Arnold Holst, Uwe Hüer, Jürgen Hummel, Fredrick Niemann, Volker Paul, Günter Paulukuhn, Kurt Pfaffe, Peter Piskol, Rainer Schumacher, Wolfgang Sill, Karl-Heinz Tangemann, Heino Tanski, Gerhard Walk, Herbert Wolf.

Seefahrtsschule Eilsfleth

Am 20. September 1967 bestanden die Prüfung zum Seefunker 1. Klasse folgende Herren:

Hans-Hermann Blanke, Heiko de Buhr, Hans-Helmut Hoke, Günter Tewer.

Am 22. September 1967 bestand die Prüfung zum Seefunker 2. Klasse Herr Udo Karkowski.

Am 23. September 1967 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:

Elmer Aden, Karl Baltzer, Siegfried Böhm, Michael Cramer von Laue, Karsten Dietrich, Wolfgang Frohnes, Joachim Gühlke, Bodo Gutendorf, Peter Heuermann, Peter Jaeger, Walter Kaiser, Jürgen Kleinhans, Hans-Joachim Kresser, Roland Möbius, Jochen Schreiber, Udo Seidel, Hartmut Tielke, Hermann Willer.

Am 25. und 26. September 1967 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:

Jan Daum, Günther Gigerich, Jan-Gerd Hansing, Achim Hantke, Folker Krause, Dieter Kruck, Paul-Gerhard Kuhlmann, Volkmar Kynast, Martin Meyer, Erich Pfizenmaier, Wolfgang Poc Wuthe, Klaus-Jürgen Qualmann, Karl Schmitz, Eberhard Schröder, Jan Schütte, Klaus Schütte, Wolfgang Sulz, Alexander Sy, Claus Tantz, Winfried Thomeit, Harry Wonsack, Hagen Wooge.

Harald Blum, Gerd Bode, Jürgen Braak, Lothar Dehner, Hermann Diers, Martin Haucke, Uwe Janßen, Jürgen Klink-siek, Wilfried Kreker, Martin Kull, Horst Lünemann, Peter Marcks, Arwed Meyer, Lutz Pakula, Gerhard Petersen, Harald Schmeling, Gunter Schulenburg, Lothar Steinhoff, Winfried Vergau, Wolf Weber, Manfred Welke, Gunter Wilken.

Seefahrtsschule Leer

Am 25. September 1967 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:

Helmut Ahlers, Eduard Bahnsen, Bernhard Brandt, Dieter Glöser, Günther Hanke, Peter Heeren, Peter Heuer, Werner Lütje, Hans-Jochen Martin, Eberhard Niepelt, Klaus Pulpaff, Bernd Ramsauer, Walter Scholz, Johannes Schuster, Siegfried Stephan, Gerhard Thomas, Carl-Werner Vink, Elmar Wohlgemuth, Friedrich Witthaus.

Am 22. September 1967 bestanden die Prüfung für das Seefunkzeugnis 2. Klasse folgende Herren:

Folkert Goemann, Hubert Philipp, Ulrich Spennemann, Hans Ulmer.

Am 26. September 1967 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:

Jann-Jürgen Aden, Edzard Albers, Joachim Böder, Hilmar Deppermann, Kurt Duttmann, Hans-Joachim Fink, Wolfgang Grund, Günter Gröbel, Otto Heinrich, Reinhard Hella, Wolfgang Hoffmann, Dieter Kahrau, Werner Lorenz, Johann Lührs, Jochen Mattenklott, Hajo Wendehorst.

Matrosenprüfungen

Prüfungsstelle Travemünde

Klaus Dermietzel, Joachim Fahlke, Horst Friedemann, Jörg Harries, Rudolf Hilbert, Wolfgang Holste, Manfred Klostereit, Hans Krönig, Walter Rettle, Waldemar Selch, Wolf Sonnenberg, Alfons Tschakert, Fred v. Westernhagen, Hartmut Wolf, Günter Wolfspurger.

Prüfungsstelle Bremen

Jadrenko Bacai, Hans-Jürgen Bardehle, Werner Böttjer, Walter Bublick, Reinhold Drinkmann, Gerd Fokken, Wolfgang Goldbaum, Thomas Hansen, Hans Harmsen, Werner Hilck, Jan Hülsebus, Günter Jäkel, Erhard Knappe, Klaus Koch, Dieter Kries, Ralf Lüdikeit, Herbert Preisler, Peter Rausch, Manfred Renz, Heinz Reuter, Nicolaus Sinder-mann, Michael Suding, Rolf Thies, Peter Thiel, Peter Vogeler, Gerd Wangerin, Helmut Wende, Hans-J. Wendt.

Prüfungsstelle Hamburg

Heinz v. Bargen, Rüdiger v. Bergen, Herwig Buck, Reinhard Chmiel, Michael Demski, Rainer Dittmar, Wilfried Duhn, Volker Eberlein, Rainer Eichstädt, Dieter Feddersen, Werner Freyberg, Peter Gecenjack, Thies Gerbert, Percy Giebel, Rudolf Hager, Wolfgang Hoerle, Wolf-Günter Horn, Karl-Heinz Husung, Peter Jensen, Dieter Jürgens, Gerd Maier, Ferdinand Martens, Wolfgang Meier, Bernd-Friedrich Müller, Kurt Nommensen, Uwe Osterhoff, Rainer Pfennig, Peter Reithen, Manfred Schiefelbein, Volker Schmidt, Peter Schmitt, Hans Schomaker, Karl-Heinz Vogt, Hans-Joachim Wadtke, Udo Weil, Heinrich Wons, Bodo Ziesemer.

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

Rainer Eichstädt
Wolfgang Hoerle
Klaus Koch



Neubauten

Eine außergewöhnliche Probefahrt

Am 15. September 1967 war Flaggenwechsel auf MS „Elisabeth Reith“: Auf der Nordsee hallo es über Deck: „Hol nieder Werftflagge, heiß Reederei-Flagge!“ Ansprache des Direktors der Schiffbaugesellschaft Unterweser AG, Dank des Reeders, Sekt auf dem Bootsdeck, Beköstigung der Gäste im flaggengeschmückten Laderaum, Tischrede des Reeders. Schiff in Ordnung, Besatzung zufrieden, keine Zwischenfälle. Soweit verlief alles traditionsgemäß. Dies ist der Steckbrief des Neubaus:

Länge über alles 88,50 m, Länge zwischen den Loten 82 m, Breite auf Spanten 13,60 m, Seitenhöhe 6,20 m, Tiefgang 5,20 m, Tragfähigkeit ca. 2850 t dw, Besatzung 22 Mann, Vermessung ca. 1850 BRT. — Klasse: Germanischer Lloyd + 100 A 4 (E). — Hauptantrieb: Dieselmotor, Fabrikat K. H. Deutz, Type RBV 8 M 358 m. Al., 2140 PSe bei 320 UpM. Wülfel-Untersetzungsgetriebe 1:2. 16 Stunden wartungs-freier Betrieb. Reith'sches Aggregat 2x120 KVA + Wellen-generator. — Geschwindigkeit: 14,5 Knoten. — Ausrüstung: 8 Leichtguthäube 5/3 t, 1 Schwergutbaum 25 t, Niederdruck-hydraulikwinden. Lutenabdeckung MacGregor, System „Single Pull“.

16 Stunden wachreifen Betrieb gibt es schon. Das ist noch nicht das Außergewöhnlichste. Doch dahinter steckt Automation. Und die läuft ohne Elektronik, kaum elektrisch, nur hydraulisch und pneumatisch. Darüber und über das Reith'sche Aggregat, erfunden vom Reeder selbst, wird KEHRWIEDER noch ausführlich berichtet.

Mit seinem Dank an die Werft und an seine Mitarbeiter für tadellose und aufopfernde Arbeit bei der Fertigstellung des Neubaus, verband der Reeder sehr offen und unverblümt Kritik. Auch das findet sich nicht bei jeder Probefahrt im dem Segelglas in der Hand. Doch es verheißt nicht seine Wirkung. Es waren die Aufsichtsbehörden, denen Reith empfahl, öfters mal mit modernen Schiffen mitzufahren, damit ihre Auflagen, Verbote und Vorschriften aufhörten, Reederinitiative und technischen Fortschritt zu hemmen. Auch an die Adresse der Seeleute richtete der Reeder kritische Worte über ihre Dienstauffassung. Sie habe noch nicht wieder den Stand erreicht, den einst deutsche Seetransportleistung mit der Marke erster Qualität versehen habe.

Und noch etwas Außergewöhnliches: Auf der Außenwasser begrüßten zwei weitere über die Toppen geflaggte Reith-Schiffe den jüngsten Zuwachs ihrer Flotte: die „Carola Reith“, die aus Fernost kommend sechs Jahre lang keinen deutschen Hafen gesehen hatte, und die „Grete Reith“, die ebenfalls aus der Werft kam.

MS „Arcturus“, ein fortschrittlicher Neubau

Von der Büsumer Werft GmbH an die Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen.

Die „Arcturus“ hat bei 499 BRT eine Tragfähigkeit von 1123 t. Ihre Hauptabmessungen lauten wie folgt: Länge über alles 76,42 m, Breite auf Spanten 13 m und Tiefgang auf Sommerfreibord 4,22 m. Als Antriebsmaschine dient ein 2200 PS leistender MAN-Diesel, der dem Frachter eine Geschwindigkeit von 14,6 kn verleiht.

Das Schiff ist mit einem Verstellpropeller ausgerüstet und verfügt zudem über ein Bugstrahlruder, so daß auch schwierige Manöver ohne Schlepperhilfe gefahren werden können. Durch den Einbau eines umfangreichen Tankraumes wird ein Aktionsradius von 5000 sm erreicht. Die Beladung des Neubaus erfolgt durch eine Heckklappe sowie durch hydraulisch betätigte Glatdeckklauen. Außerdem steht eine Aufbahrampe zur Verfügung, die vom Hauptdeck zum

Schutzdeck führt. Die Zwischendeckhöhe ist so bemessen, daß zwei Container des 20-Fuß-Typs übereinander gestaut werden können, während die Unterraumhöhe für einen Container ausreicht. Insgesamt können unter Deck 70 Container transportiert werden.

MS „Parma“

Von der Scotts Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Greenock (England), an die Reederei F. Laeisz. Dieser Neubau ist 137 m lang und 18,8 m breit. Die Vermessung liegt bei ca. 7900 BRT. Bei dem 4-Luken-Schiff sind Brücke und Maschinenraum mittschiffs angeordnet. Der Antrieb erfolgt durch eine 10 900 PSe leistende teilautomatisierte Burmeister & Wain-Maschine, die eine Geschwindigkeit von 22 kn gestattet.

MS „Hohenfels“

Von der AG „Weser“, Bremen, an die DDG „Hansa“ Bremen.

Die Tragfähigkeit des Neubaus beträgt 12 550 t. Er hat folgende Hauptabmessungen: Länge über alles 152,20 m, Länge zwischen den Loten 144,00 m, Breite auf Spanten 20,40 m, Seitenhöhe bis Oberdeck 12,20 m, Tiefgang auf Sommerfreibord 9,29 m. MS „Hohenfels“ wurde nach den neuesten Vorschriften und unter Aufsicht des Germanischen Lloyd für die Klasse + 100 A 4 als Volldecker gebaut. Als Hauptantriebsanlage wurde ein MAN-Dieselmotor mit einer maximalen Dauerleistung von 11 200 PSe bei 118 UpM eingebaut. Damit soll das Schiff eine Probefahrtsgeschwindigkeit von ca. 20,5 Knoten erreichen.

MS „Speyer“

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

Die „Speyer“ weist folgende Hauptabmessungen auf: Länge über alles 135,78 m, Breite auf Spanten 19,30 m, Tiefgang als Volldecker bei einer Tragfähigkeit von ca. 8800 t 8,57 m und Tiefgang als Schutzdecker bei etwa 6700 t Tragfähigkeit 7,43 m. Die Antriebsanlage besteht aus einem Blohm+Voss-MAN-Diesel, der bei 135 UpM 8400 PSe leistet. Dank eines besonders ausgebildeten Bugwulstes erreicht der Neubau mit dieser Maschinenleistung eine Probefahrtsgeschwindigkeit von etwa 18 kn. Die „Speyer“ verfügt über fünf Luken, deren Verschluss nach dem MacGregor-System erfolgt. Zu ihrer Bedienung wurde ein umfangreiches Ladegeschirr getaktet, und zwar ist außer den Bäumen mit den üblichen Hebefähigkeiten auch ein 60-t-Schwergutbaum vorhanden. Außerdem stehen an speziellen Einrichtungen

Kühlräume und Tanks zur Beförderung von Süßöl zur Verfügung. Die Tankdecke des Schiffes wurde verstärkt, so daß auch Eisener transportiert werden kann, und die Zwischendecks sind für das Befahren mit Gabelstaplern geeignet.

MS „Heidelberg“

Von der Deutschen Werft, Hamburg-Finkenwerder, an die Hamburg-Amerika Linie.

Die Hauptdaten des mit 5600 bzw. 7300 BRT vermessenen Neubaus lauten wie folgt: Länge über alles 135,47 m, Breite auf Spanten 19,30 m und Tiefgang auf Sommerfreibord 7,44 bzw. 8,65 m. Das Schiff kann also als Volldecker mit 8850 t und als Schutzdecker mit 6550 t Tragfähigkeit eingesetzt werden. Die Antriebsanlage besteht aus einem MAN-Diesel, der bei 135 UpM 8400 PSe leistet. Hiermit erreicht das Schiff eine Dienstgeschwindigkeit von 17,5 kn. Die Konstruktion des Schiffes erfolgte nach den besonderen Anforderungen der Westindien/Mittelamerikafahrt. Er kann daher Stückgut, Schüttgut, Kühlladung und Erz befördern. Das Fahrzeug verfügt über fünf Luken, zu deren Bedienung 14 Bäume à 5/10 t, vier à 3/5 t und ein 60-t-Schwergutbaum getaktet wurden. An Vorkante der Luke I wurde außerdem ein Atlas-Mastkran mit einer Hebefähigkeit von 3 t aufgestellt. Der Laderaum unter der Back ist für die Beförderung von Chemikalien und Drogen bestimmt. Die Kühlräume befinden sich an Achterkante der Luke IV. Die „Heidelberg“ hat Einrichtungen für acht Fahrgäste.

MT „Narica“

Von der Swan Hunter Group Ltd. in Wallsend-on-Tyne, England, an die Deutsche Shell AG, Hamburg.

Bis zur Fertigstellung des 192 000-t dw-Tankers „Myrina“, der sich bei der Werft Harland & Wolff Ltd. in Belfast befindet, ist die „Narica“ für einige Wochen das größte Handelsschiff auf deutscher Flagge. Sie weist bei 59 868 BRT und 114 729 t dw folgende Hauptabmessungen auf: Länge über alles 265 m, Länge zwischen den Loten 253,15 m, Breite 42 m, Seitenhöhe 18,50 m und Tiefgang auf Sommerfreibord 14,33 m. Als Antriebsmaschine dient ein 18 000 PS leistender Sulzer-Diesel, der dem Schiff eine Dienstgeschwindigkeit von 14,5 kn verleiht. Die Besatzung des zwischen dem Persischen Golf und Europa verkehrenden Tankers beträgt 37 Mann.

MS „Rixta Oldendorff“

Von der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, Flensburg, an die Reederei Egon Oldendorff, Lübeck.

Die Hauptdaten des mit 22 029 BRT und 38 075 t dw vermessenen Massengutfrachters lauten wie folgt: Länge über alles 201 m, Länge zwischen den Loten 190 m, Breite auf Spanten 26 m, Seitenhöhe 15,60 m und Tiefgang 11,53 m. Ein Bremer Vulkan-MAN-Diesel, der bei 122 UpM 12 250 PSe leistet, verleiht dem Schiff eine Geschwindigkeit von 16 kn. Die „Rixta Oldendorff“ hat neun Laderäume, deren Gesamtfassungsvermögen bei 1 669 000 cbf liegt und ist so stabil gebaut, daß in der Erzfahrt nur jeder zweite Raum beladen zu werden braucht. Bei Beschäftigung in der Getreidefahrt brauchen keine Längsschotte aufgestellt zu werden, auch dann nicht, wenn ein kurzer Laderaum nur teilweise mit Schwergetreide gefüllt ist.

MS „Brook“

Von der Werft Nobiskrug GmbH, Rendsburg, an die Reederei H. M. Gehrckens, Hamburg.

Das besonders für den Transport von Zeitungsdruckpapier konstruierte Stückgutschiff mit seinen drei übereinander großen Lukenöffnungen ist mit 517 BRT vermessen und hat eine Tragfähigkeit von 2 780 t dw. Es hat eine Länge von 97,25 m über alles bzw. von 88,45 m zwischen den Loten, eine Breite von 13,20 m und einen Tiefgang von 4,97 m. Als Antriebsmaschine kam ein MAK-Diesel zum Einbau, der 2000 PSe bei 375 UpM leistet. Die Drehzahl des Motors wird

durch ein Renk-Getriebe auf 202 UpM am Propeller unter-
setzt; hierbei kann das Schiff eine Geschwindigkeit von
13,5 kn erreichen.

MS „Kybfels“

Von der AG „Weser“, Bremen, an die DDG „Hansa“,
Bremen.

Die „Kybfels“ ist das letzte Schiff einer Serie von sechs
kombinierten Linien- und Schwergutfrachtern, die von der
DDG „Hansa“ in Auftrag gegeben wurden. Der als Voll-
decker gebaute Neubau hat bei einer Länge über alles von
152,20 m, einer Breite auf Spanten von 20,40 m und einem
Tiefgang von 9,29 m eine Tragfähigkeit von 12 553 tDW und
eine Vermessung von 9 565 BRT. Ein MAN-Dieselmotor mit einer
maximalen Dauerleistung von 11 200 PS verleiht dem
Frachter eine Dienstgeschwindigkeit von 19 kn.

Die Maschinenanlage ist weitgehend automatisiert, so daß
nachts ein wachfähiger Betrieb möglich ist.

Die „Kybfels“ verfügt über fünf Luken, die von einem um-
fangreichen Ladegeschirr, darunter einem 150-t-Schwergut-
baum, bedient werden können.



Schiffsverkäufe

MS „Alstertor“, 2460 BRT, von der gleichnamigen Part-
nerreederei, Korrespondentreederei Rob. M. Sloman jr., Ham-
burg, an die Mediteranska Plovidba, Korcula, die das Schiff
in „Agrum“ umbenannte.

MS „Claus Horn“, 1032 BRT, von der Reederei H. C. Horn,
Hamburg, an die Northcape Reefer Corp., Monrovia; neuer
Name: „Northcape“.

MT „Nessand“, 654 BRT, und MT „Dieksand“, 662 BRT, von
der Reederei A. F. Harmstorf & Co., Hamburg-Altona, an
dänische Interessenten, die die beiden Küstenanker in die
neugegründete Firma Marine Bulk Schifffahrtsges. mbH,
Rendsburg, einbringen, so daß sie unter deutscher Flagge
bleiben.

MS „Julia C. Ertel“ (ex „Nigella“), 4585 BRT, von der Ertel
Reederei GmbH, Hamburg, an italienische Interessenten,
die das Schiff unter Liberia-Flagge brachten und in „Mavy“
umbenannten.

MS „Perikles“, 2721 BRT, von der Reederei F. Laeis, Ham-
burg, an die Ulysses Shipping Enterprises S.A., Piräus.

Schiffsunfälle

Kollision

Auf der Ausreise nach Südamerika ist das MS „Cap San
Lorenzo“ bei Nebel in der Nordsee mit dem entgegen-
kommenden schwedischen MS „Sudan“ zusammenge-
stoßen. Beide Schiffe sind erheblich beschädigt worden.
Nach Ansicht des Seemates Hamburg muß die Kollision auf
das Verhalten der „Sudan“ zurückgeführt werden, die dem
deutschen Schiff auf der falschen Seite des Zwangsweges
mit hoher Fahrt vor den Bug lief. Ein schuldhaftes Ver-
halten der Schiffsführung der „Cap San Lorenzo“ ist nicht
festzustellen. Als die Gefahr im Radar erkennbar wurde,
ist alles getan worden, was zur Vermeidung der Kollision
noch möglich war. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehan-
delt worden.

Tödlicher Unfall

Beim Klarmachen des Schwergutbaumes verunglückte auf
dem im Hafen von Hull liegenden MS „Seedler“ der
1. Offizier tödlich, als er von dem nach Backbord schwin-
genden Schwergutbaum gegen den Spillkopf einer Lade-
winde gedrückt wurde. Nach Auffassung des Seemates
hatte der 1. Offizier auf dem Windenheck eine sehr gefäh-
rliche Position eingenommen, als er die letzten Anweisun-
gen zum Klarmachen des Baumes gab; ein Verschulden
des Kapitäns oder anderer Besatzungsmitglieder lag daher
nicht vor.

Quer durch die Last

Neue Leuchtfeuer

Mit insgesamt 14 neuen Leuchtfeuern soll die Strecke zwi-
schen Cuxhaven und Brunsbüttelkoog dem verstärkten
Schiffsverkehr angepaßt werden. Erstmals werden in den
kommenden Jahren Feuerleitlinien eingerichtet, die in
150 m Abstand parallel zueinander verlaufen und damit
den ein- und ausgehenden Verkehr zweispurig ausein-
anderziehen. Die bisherigen Leuchtfeuer werden Zug um
Zug abgebaut.

U-Boot im Netz

Ein außergewöhnlich gewichtiger Fang ging dem schwe-
dischen Fischdampfer „Holmoe“ ins Netz. Es handelte sich
dabei um das schwedische U-Boot „Mackerel“, das bei
einem Manöver „gefangen“ wurde. Erst nachdem die
Fischer die Seile ihres schweren Netzes gekappt hatten,
kam die „Mackerel“, in deren Schrauben noch Überreste
des Fischernetzes verwickelt waren, wieder frei. Die 25
Mann Besatzung an Bord des U-Bootes überstanden den
Zwischenfall ohne Schaden.

Größte Seeschleuse eingeweiht

Nachdem bereits am 22. März die „Ginnheim“ als erstes
Schiff die neue Zandvliet-Schleuse unterhalb von Ant-
werpen passiert hatte, wurde jetzt diese größte Schleuse
der Welt durch Belgiens König Baudouin offiziell ein-
geweiht. Bei 500 m Länge, 57,50 m Breite und 17,50 m Wasser-
tiefe kann die neue Schleuse Schiffe bis etwa 100 000 t
Tragfähigkeit aufnehmen.

Betrug mit Schiffsschrauben

Eine nicht alltägliche Betrugsaffäre hat zur Festnahme von
drei deutschen Schiffsoffizieren und zwei Holländern ge-
führt. Während der Übergabefahrt des nach Jugoslawien
veräußerten Hamburger Frachters „Alstertor“ verkauften die
Schiffsoffiziere bei einem Zwischenanhalten in Rotterdam
heimlich die bronzene Reserveschraube an zwei niederlän-
dische Geschäftsleute und ersetzten sie durch eine gering-
wertige Schraube aus Gußeisen. Das Tauschgeschäft soll
den Offizieren einen Gewinn von fast 9000 DM eingebracht
haben. Ihr Pech war es, daß der Betrug bei einer Inspektion
nach der Übergabe des Schiffes bemerkt wurde und daß
auch die Käufer der Schraube sogleich ausfindig gemacht
werden konnten.

Minenräumboot wird Seesportschule

Für die Marinejugendgruppe „Kieler Förde“ stellte die
Bundesmarine als Mitglied des Kuratoriums Deutsche Ma-
rine-Jugend ein ehemaliges Minenräumboot zur Verfügung.
Die Kosten für die Um- und Ausbauten des Minenräum-
bootes (rund 30 000 DM), die größtenteils in Eigenarbeit
von der Marinejugend ausgeführt werden, werden aus
Mitteln der Gruppe „Kieler Förde“ des Landesverbandes
Schleswig-Holstein der Marinejugend, der Marinekamerad-
schaften und Spenden bestritten. Die schwimmende See-
sportschule soll in mehreren Kammern etwa 30 Kojen für
die Lehrgangsteilnehmer bieten. Der ehemalige Maschinen-
raum soll Unterrichtsraum werden, Kämpfe und Messe
werden vergrößert. Kartenhaus und Kreiselkompaßanlagen
bleiben für Unterrichtszwecke an Bord. Die Lehrgänge
schließen mit Prüfungen für Segel- und Leistungsscheine
der Marinejugend ab.

„Seute Deern“ geht mit Lloyd-Kadetten auf die Reise

Elf Kadetten des Norddeutschen Lloyd werden am 10. Ok-
tober in Travemünde auf das Schulschiff „Seute Deern“
klettern, um dort nach alter Seemannsweise ausgebildet zu
werden. Die Bremer Reederei hat das 105 BRT große und
mit 165 PS ausgestattete Motorschiff mit Besegelung, wie
die offizielle Bezeichnung heißt, für ein paar Monate ge-
charters. Lloyd-Kapitän Lothar Wende hat das Kommando
an Bord übernommen.

Die „Seute Deern“ gehört dem Deutschen Schulschiff-
Verein und der Stiftung Pamir und Passat. Es dient be-
kanntlich der Ausbildung von A-5-Kurs-Teilnehmern. In
den Vorjahren wurde das Schiff regelmäßig während der
Wintermonate aufgelegt. In diesem Jahr nun entschloß sich
der Norddeutsche Lloyd, die „Seute Deern“ für die Aus-
bildung seines Nachwuchses zu sichern.

Zum „Tag der Kapitäne“ in Hamburg

trafen sich einer der ältesten und einer der jüngsten deu-
tschen Kapitäne. Kapitän Richard Sietas (80) ist fünfzig er-
gebnisreiche Jahre älter als Kapitän Uwe S. Oltmann, der
die „Solingen“ von der Hapag führt. Der Oldtimer ist
zwanzigmal mit Windjammern um Kap Horn gesegelt. Das
Ende der großen Segelschiffzeit war zugleich das Ende der
Fahrtzeit von Kapitän Sietas. Heute ist er Hamburger Ehren-
präsident der Vereinigung der Cap Horniers.
Als er von einem Flug-Kapitän ein Geschenk überreicht be-
kam, standen sich zwei Epochen des Weltverkehrs gegen-
über. Hamburg hatte zu seinem „Tag der Kapitäne“ auch
Gäste aus dem Lufthafen eingeladen.

Information

Torrey Canyon beginnt, Gesetze zu machen

Am Ende einer auf Einladung des Bundesministers für
Verkehr, Abteilung Seeverkehr, durchgeführten Arbeits-
tagung über Maßnahmen nach Tankerhavarien wurde von
den Vertretern aus Belgien, Dänemark, Deutschland,
Frankreich, Großbritannien, den Niederlanden, Norwegen,
Schweden, Spanien und den Vereinigten Staaten von
Amerika folgendes Kommuniqué verabschiedet:

„Die Nordsee wird übereinstimmend als ein einheitliches
Gebiet gemeinsamen Interesses betrachtet. Voraussetzung
für gemeinsame Aktionen ist der weitere Ausbau natio-
naler Alarmsysteme und Organisationen zum Zwecke der
Ölbekämpfung. Um einen wirkungsvollen Einsatz der
dann zur Verfügung stehenden Mittel zu erzielen, wird
es als zweckmäßig angesehen, die Nordsee – einschließ-
lich Skagerrak, Kattegat und Engl. Kanal – in Zonen
aufzuteilen. Der Staat der Zone, in der sich ein Unfall
ereignet, soll die ersten Feststellungen treffen, die zu-
ständigen Stellen der anderen Küstenstaaten benachrich-
tigen und die erforderlichen Bekämpfungsmaßnahmen ko-
ordinieren. Die nicht unmittelbar an die betroffene Zone
grenzenden Staaten sollen sich im jeweils gebotenen
Umfang an der Ölbekämpfung beteiligen.
Es ist beabsichtigt, die Gespräche in naher Zukunft fort-
zusetzen mit dem Ziel, zu Absprachen über regionales
Vorgehen zu gelangen.“

Zurückgebliebene Seeleute in Polen

Das Bundesverkehrsministerium teilt mit, daß im Laufe des
letzten Jahres die Zahl der deutschen Seeleute, die in
polnischen Häfen nicht rechtzeitig an Bord ihrer Schiffe
zurückkehrten, erheblich angestiegen ist. Polnische See-
agenturen haben deshalb auf dem Wege über die Handels-

vertretung der Bundesrepublik Deutschland in Warschau
mehrmals darauf hingewiesen, daß die polnischen Behör-
den daran denken, es in Zukunft nicht mehr bei den bis-
herigen angeblich geringen Straffestsetzungen gegen die
Schiffe und zurückgebliebenen Besatzungsmitglieder be-
wenden zu lassen. Die polnischen Stellen betonten, daß
nach einer Verordnung des polnischen Innenministeriums
die Behörden das Auslaufen eines Schiffes aus dem Hafen
bis zum Zeitpunkt der Rückkehr oder Rückführung eines
abwesenden Seemanns verhindern könne. Bei Anwendung
dieser Vorschrift würden erhebliche Kosten und Verluste
entstehen.

Gut gemacht

Dank für Hilfeleistung beim Untergang der „Fiete Schulze“

Senator Kern, Präses der Behörde für Wirtschaft und Ver-
kehr in Hamburg, hat Kapitän Ernst Fischer vom MS „Ceuta“
der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rhederei und
der Besatzung des Schiffes seinen Dank und seine Aner-
kennung für die Hilfeleistung bei der Bergung von Schiff-
brüchigen des MS „Fiete Schulze“ ausgesprochen. MS
„Fiete Schulze“ vom VEB Deutsche Seereederei Rostock
war Ende September im Sturm in der Biskaya gesunken.
Kapitän und Besatzung der „Ceuta“ gelang es, sieben
Schiffbrüchige an Bord zu nehmen.

Drei weitere Überlebende der „Fiete Schulze“ konnten
Kapitän und Besatzung des MS „Borussia“ (Hamburg-
Amerika Linie) bergen. Der Generaldirektor des VEB
Deutsche Seereederei Rostock, Wentzel, dankte für die
Rettungsmaßnahmen.

Auf einer Pressekonferenz lobte „Borussia“-Kapitän Jo-
hannes Uebel seine Besatzung und die zehn Passagiere,
die sofort den Geretteten die von der Äquator-Taufräumer
übriggebliebenen 668 DM zur Verfügung stellten und tele-
grafisch die Angehörigen in Mitteldeutschland benachrich-
tigten.



Das Bücherbrett

Männer, Schiffe, Abenteuer

von Ludwig Dinklage, D. Gundert Verlag, Hannover,
12,80 DM.

Ein fesselndes Buch von einem außergewöhnlichen Erzäh-
ler. Ludwig Dinklage, dem Altmeister der deutschen See-
schiffstexte, ist es wieder gelungen, durch seine
Schreibkunst den Leser mitten in das aufregende Ge-
schehen hineinzusetzen. Man meint, auf den verwaschenen
Planken der in der kochenden See tanzenden Segelschiffe
zu balancieren, im Kreise echter Seeleute im engen Logis
zu klönen und prächtigen Kerlen unter tollkühnen Kapitänen
mit souveränem Können zu begegnen. Es ist dem Leser
vergönnt, Seite für Seite, Zeile für Zeile ein Stück längst
vergangerer Seegeschichten zu erleben als gehört es dazu.
Wie kaum ein zweiter hat es Ludwig Dinklage, dem in-
zwischen der Tod die Feder aus der Hand genommen hat,
verstanden, seine Erzählungen in Worte zu fassen, die
jeder versteht und mit unannahmlichem, salzluftdurchweh-
ten Humor zu würzen, dem niemand widersteht. Das 200
Seiten starke Buch ist nach historischen Quellen aus der
Zeit von 1845 bis 1917 geschrieben. Zahlreiche Illustrationen
und gute Segelschiffsrisse runden den Text ab. Aus dem
Inhalt: Der Professor vom Vollschiß „Beethoven“ – Hilgen-
dorf, Deutschlands berühmtester Segelschiffkapitän –
Hai auf der Nordsee – Der Hamburger Satanskasten –
Schonerbrigg „Amanda“ strandet vor Liberia – Das Ge-
heimnis der „Pass of Balmaha“ – „Dorada“, die Schöne
aus Flensburg.

Handbuch für Skagerrak und Kattegat, I. Teil

Das in Leinen gebundene Buch umfaßt 308 Seiten und ent-
hält 180 Ansichten, Pläne und andere Abbildungen; es ist
zum Preis von DM 20,- bei den Vertriebsstellen für See-
karten und nautische Bücher zu erhalten.

Das Deutsche Hydrographische Institut hat die 9. Auflage
des Handbuchs für Skagerrak und Kattegat, I. Teil, heraus-
gegeben, das die dänischen Küsten und Inseln des Skager-
raks und Kattegats beschreibt. Die Neuauflage weist in
ihren Teilen A und C erhebliche Änderungen gegenüber
der vorhergehenden Auflage aus dem Jahre 1960 auf. Im
Teil A wurden die Regeln für die Betonung der Fahrwasser
und Untiefen in den dänischen Gewässern neu gefaßt und
durch farbige Abbildungen erläutert, weil Dänemark 1965
sein Betonungssystem vollständig geändert hat. Größere
Änderungen sind auch bei den dänischen Schifffahrtsvor-
schriften und beim dänischen Eisbrecherdienst eingetreten
und in der Neuauflage des Handbuchs berücksichtigt.

Teil B des Handbuchs enthält den gewöhnlichen Abriss über
die Naturverhältnisse, in dem man Angaben über Klima und
Wetter, Seegang, Eisverhältnisse, Wasserstände und Strö-
mungen, Salzgehalt und Temperatur, Mißweisung und Bo-
denbedeckung findet, und zwar für das gesamte Gebiet
des Skagerraks und Kattegats einschließlich der schwe-
dischen und norwegischen Küste.

Teil C des Handbuchs ist am umfangreichsten und enthält
außer der Beschreibung der Küsten und Häfen auch die
Kursempfehlungen für die Durchsteuerung des Kattegats.
Auch dieser Teil weist erhebliche Änderungen gegenüber
der vorhergehenden Auflage auf, da sich das Aussehen
fast aller Tonnen geändert hat, viele Häfen erweitert und
manche Fahrwasser vertieft wurden.

J. M. LINDEMANN

Telefon: 36 52 71 · Tel.-Adr.: Lindham

HAMBURG 11

Admiralitätsstraße 58

Freihafenbetrieb:

Veddeler Damm 42 · Gleisanschluß

Schiffszimmerei, Tischlerei

Holzhandel, Holzbearbeitung

Verpallen und Laschen von Ladung

Seemäßige Verpackungen aller Art

Führung, Mitmenschen, Erfolge

Führung, Mitmenschen und Erfolge hängen zusammen, und zwar ursächlich. Denn der Erfolg einer Gruppe ist abhängig von guter Führung, und gute Führung kann nur dann erfolgreich sein, wenn ihr Gegenstand nicht als Material, als Menschenmaterial aufgefaßt wird, sondern als Mitmenschen. So gesehen ist Menschenführung ein Auftrag zur Pflege mitmenschlicher Beziehungen. Wer Menschenführung auffaßt als Auftrag des Arbeitgebers, mit psychologischen Tricks aus den Mitarbeitern ein Maximum an Leistung herauszuholen, der zäumt das Pferd vom Schwanz auf. Denn die Mitarbeiter merken das bald, so dumm sind sie heute nicht mehr. Und dann sperren sie sich gegen alle Menschenführungsbemühungen. Auf der anderen Seite merken sie aber auch bald, wenn sie gemeint sind mit Menschenführung, wenn es ein Mitmensch ist, der sie führt. Sie merken, daß einer ihnen helfen will, sich zu behaupten und zu bewähren. Sie fühlen es, daß der Führende ihre positiven Kräfte mobilisiert. Die Mitarbeiter merken es sehr bald, ob ein für Menschenführung Verantwortlicher ihre Freude an der eigenen Leistung vor Augen hat oder nur den Vollzug eines Befehls von oben. Und nur die menschliche Hilfe zur eigenen Bewährung, nur das Führen zur Freude an der eigenen Leistung danken sie ihm.

Deshalb ist jeder Erfolg innerhalb einer Gruppe, auch der materiell kommerzielle, abhängig von den mitmenschlichen Erfolgen aller Führungsbemühungen.

Erfolg in der Menschenführung ist im Grunde nur immer der Erfolg von Menschen, die sich ihren Mitmenschen voll und ganz zuwenden.

Sich dem Mitmenschen voll und ganz zuwenden — wo das nicht geschieht, wird dem Mißerfolg Tür und Tor geöffnet. Eine umfangreiche Untersuchung über die Ursache betrieblicher Mißerfolge und Fehlschläge ergab folgende Gründe:

22 % Unklare, mißverständliche und unzureichende Anordnungen der Vorgesetzten.

Kommentar: Sie haben sich also ihren Mitarbeitern nicht voll und ganz zugewendet. Sie haben sich nicht der Mühe unterworfen, dafür zu sorgen, daß ihre mitarbeitenden Menschen auch verstehen, was von ihnen verlangt wird. Sie sind mit ihren Mitmenschen umgegangen wie mit Pferden: Hüh und hott und brrr und dann vielleicht auch noch zu leise, aber dafür mit der Peitsche.

20 % Nachlässigkeit, Unlust, Unaufmerksamkeit, mangelnder Einsatzwille, zu geringes Arbeitstempo und Böswilligkeit der Mitarbeiter.

Kommentar: All das sind typische Mitarbeiterreaktionen darauf, daß sich der Vorgesetzte diesen Mitarbeitern nicht voll und ganz zugewendet hatte. Er hat es einfach nicht geschafft, in seinen Mitarbeitern Freude an eigener Behauptung, Bewährung und Leistung zu erwecken.

11 % Überbeanspruchung von Werkzeug, Maschinen und Rohstoffen.

Kommentar: Auch hier liegt im Grunde mangelnde menschliche Hinwendung vor.

Die Mitarbeiter gehen mit dem Material so um, wie die Vorgesetzten mit ihnen.

8 % Keine oder lückenhafte Überwachung der Mitarbeiter durch die Vorgesetzten.

Kommentar: Das scheint zunächst problematisch, denn es ist zweifelhaft, ob heute noch Überwachung zu selbstbewußter Freude an eigener Leistung führt. Sicher nicht. Sicher ist vielmehr, daß bei mitmenschlicher Hinwendung der Vorgesetzten sich eine Überwachung der Mitarbeiter erübrigt.

8 % Die Mitarbeiter waren mit ihren fachlichen und geistigen Fähigkeiten den Aufgaben nicht gewachsen.

Kommentar: Hierbei wäre zu überprüfen, wie weit sich dieser Prozentsatz dadurch senken ließe, daß die Führungskräfte sich der Ausbildung und Anleitung voll und ganz zuwenden.

7 % Überlastung der Mitarbeiter durch zu knappe Zeitschätzung der Vorgesetzten, was die Arbeitsfreude zerstört.

Kommentar: Hier ist der ursächliche Zusammenhang zwischen Erfolg und mitmenschlichem Interesse am Mitarbeiter besonders deutlich.

4 % Unvorhergesehene Schwierigkeiten, mit denen die Mitarbeiter nicht fertig wurden, es aber trotzdem ohne Rückfrage beim Vorgesetzten versuchten.

Kommentar: Auch das braucht nicht zu passieren, wenn die Vorgesetzten sich um das mitmenschliche Vertrauen ihrer Mitarbeiter bemühen.

4 % Schlechte Qualität der Roh- und Hilfsstoffe.

8 % Höhere Gewalt und verschiedene Gründe.

Kommentar: Es bleiben also von den beträchtlichen Mißerfolgen nur 12 %, die durch mitmenschliche Führung nicht zu beeinflussen sind. Jedoch fast alle übrigen Fehlerquellen können durch qualifizierte Vorgesetzte ausgeschaltet werden. Qualifikation als Führungskraft aber bedeutet in erster Linie Qualifikation als Mitmensch. Sie ist das „Sesam-öffne-dich“ für vernachlässigte, verschüttete, gefesselte Kräfte zum Wohl des Mitmenschen, zum Wohl der Reederei und der Seeschifffahrt — menschliche Kräfte!

Sie leben nicht vom Brot allein, sie brauchen nicht nur eine gute Heuer. Menschliche Kräfte sind in ihren Wurzeln seelische Kräfte und die verlangen

nach einer seelischen Lohnfülle. Die kann ihm aber nur der mitmenschlich qualifizierte Vorgesetzte füllen.

Nach all dem wird klar, daß Naturbegabung zu Menschenführung nichts anderes ist als lebhaftes liebevolles Interesse am mitarbeitenden Menschen. Nicht jeder, dem Menschen zur Führung anvertraut sind, bringt diese Begabung schon von seiner Veranlagung her mit. Einiges wird ihm jedoch das ihm hier erläuterte Wissen um das A und O der Menschenführung nützen. Doch vielen mag das zu nebulos, zu ethisch abstrakt erscheinen. Ihnen sei gesagt, daß sich diese Aufgeschlossenheit seinen Mitmenschen gegenüber aufschließen läßt, und zwar von der praktischen Seite her. Mit anderen Worten: Menschenführung läßt sich lernen. Diejenigen, die großartig schwadronieren, man müsse eben alles tun, was der guten Sache diene, aber ein Rezept gäbe es nicht, die machen sich die Sache entschieden zu leicht. Man muß gar nicht alles tun, sondern nur wenig. Und wenn man das Wenige in Verfolgung einiger praktischer Grundsätze tut, so ergibt das Ganze sehr wohl eine Art Rezept.

Der Führungsstil muß zeitgemäß sein

Allem vorangestellt: Die Aufgaben der Menschenführung sind unverändert dieselben geblieben: Die Mitarbeit und die Zusammenarbeit zur Erzielung eines maximalen Erfolgs für Besatzung, Schiff und Reederei zu sichern. Doch die Methoden sind grundlegend andere geworden, und zwar weil die Menschen anders geworden sind. Sie sind mündiger geworden. Erfolgs- und Leistungssteigerung aufgrund egoistischen Unternehmerbefehls führt zur Ausbeutung menschlicher Kraft. Entfaltung aller menschlichen Kräfte kann nur durch Erweckung der Freude an eigener Leistung bewirkt werden. Das ist eine menschliche Aufgabe.

Wir brauchen also einen neuen Führungsstil, nicht weil der alte schlecht war (er war nur seiner Zeit gemäß), sondern weil die Menschen in ihren gesellschaftspolitischen und wirtschaftlichen Leitbildern und Erwartungen sich verändert haben. Die Verhaltensregeln, wie sie durch Eltern-erziehung, Schule, Militär, Kirche und Standesgemäßheit genau festgelegt waren, sind heute nicht mehr wirksam. Aus den Untertanen wurden freie, selbstbewußte Staatsbürger. Aus den blind gehorsamen Untergebenen wurde die Persönlichkeit des Mitarbeiters. Er läßt sich nicht mehr durch institutionelle Autorität führen, nicht durch Befehl und Kontrolle, sondern allein durch die menschlich und fachlich überlegene Persönlichkeit. Sie erkennt er an und sie braucht er zur notwendigen Orientierung in seiner neuen Freiheit.

Die Grundregeln, deren Befolgung eine Qualifizierung von Führungspersönlichkeiten ergeben, sollen Inhalt einer Folge von Artikeln auf dieser Seite in den nächsten Ausgaben sein.

Die erste und wichtigste von allen ist bereits gefunden:

Volle menschliche Hinwendung zum Mitarbeiter.

† Kropp

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

Gänsemarkt 19

Nautisches Essen 1967 zu Bremen

„Zur rechten Zeit das Rechte tun“

„Zur rechten Zeit das Rechte tun ist für einen Kapitän wichtiger als große Reden zu schwingen“, sagte Kapitän Walter Claussen in seiner Kapitansrede und erntete damit großen Beifall. Zur rechten Zeit das Rechte tun, das zog sich wie ein roter Faden durch alle Reden, die anlässlich des Nautischen Essens in der „Glocke“ am 17. Oktober 1967 gehalten wurden. Dieser Grundsatz könnte sogar als Ausdruck des Geistes gelten, in dem der Nautische Verein zu Bremen zum Wohle von Seeleuten, Schifffahrt und Handel nun schon bald 70 Jahre lang tätig ist.

Auch die Begrüßungsansprache des ersten Vorsitzenden des Nautischen Vereins zu Bremen, Hans-Georg Bardewyk, Vorstandsmitglied der Unterweser Reederei GmbH, war erfüllt von diesem Geist. So zum Beispiel die Erwähnung der konstruktiven Zusammenarbeit mit Ludwig Franzius und später mit Dr. Ludwig Plate, die zum Ausbau der Weser zur Großschiffahrtsstraße führte. Auch bei der tatkräftigen Unterstützung beim Wiederaufbau unserer Nachkriegsflotte hatte der Nautische Verein zu Bremen zur rechten Zeit das Rechte getan. Und gegenwärtig in der Zeit tiefgreifenden Strukturwandels, der, wie Bardewyk sagte, neue Maßstäbe des Denkens und Handelns setze, wird sich der Nautische Verein zu Bremen für die rechtzeitige Anpassung des Seetransportes an den realisierbaren technischen Fortschritt und an die Weltwirtschaftsentwicklung einsetzen. Die Etablierung der durchgehenden Transportkette vom Produzenten bis zum Empfänger sei es, die den Seetransport, die Häfen und teilweise auch den Handel zwänge, sich anzupassen. Das erfordere unter anderem auch eine Reform der Ausbildung für das nautische und technische Personal. Jedoch gingen die Arbeiten an den Schulen jetzt schon davon aus, daß in beiden Berufen künftig ständig wachsende Anforderungen gestellt würden. Zu dem Plan, von der Ausbildung her die beiden klassischen Ressorts Deck und Maschine zusammenzuführen, nahm Bardewyk kritisch Stellung, indem er fragte, ob auf diese Weise mehr als nur Halbfabrikate erzeugt werden könnten. Die Anforderungen von morgen, und zwar speziell an die Nautiker und speziell an die Techniker, seien zu groß, als daß man ihre Addition auf eine Person konzentrieren könne.

Mit großem Beifall und von den übrigen Rednern mit Interesse aufgenommen und bekräftigt wurde Bardewyks Vorschlag, zwischen den örtlichen Nautischen Vereinen eine Arbeitsteilung vorzunehmen. Nur so könnten sie den großen Aufgaben als Landbrückenkopf der Seefahrt und sachverständiger Berater der Schifffahrtsbehörden zeitgemäß und wirkungsvoll gerecht werden.

Ministerialdirigent Ernst Tennstedt vom BVM See übermittelte die Grüße des Bundesministers für Verkehr, Georg Leber. Er sprach von der Aufgabe des Bundes, die Hochseeflotte leistungsfähig zu erhalten, damit sie sich behaupten könne. Hinsichtlich der Reformpläne für die Ausbildung gab Tennstedt der Hoffnung Ausdruck, daß sie zu vernünftigen Lösungen führen möge. Bei meist negativ verlaufenden Experimenten sei immer der Auszubildende der Leidtragende.

Dr. Johannes Kulenkampff, Vorstandsmitglied des NDL, entwickelte an Hand dreier sehr eindrucksvoll gezeichneter Gegenwartsbilder, daß

der hochangesehene Beruf des Seemanns durch Automation und Technik, die zwar Erleichterungen mit sich brächten, nicht leichter, sondern verantwortungsschwerer geworden sei. Die Reeder seien sich sehr wohl bewußt, daß sie in Zukunft noch mehr auf das Können ihrer Herren an Bord angewiesen seien.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins, Konsul Lothar Bohlen, kündigte als Thema des nächsten deutschen Seeschiffahrtstages die Ausbildungsreform an. Auch stellte er den neuen Geschäftsführer des Deutschen Nautischen Vereins, Kapitän Heinz Elson, vor.

— Sp —

Im folgenden bringt „KEHRWIEDER“ die Rede des Kapitans Walter Claussen zum Bremer Nautischen Essen 1967 in vollem Wortlaut:

Verehrter Herr Senator, sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Herren!

Zunächst muß ich leider diejenigen unter Ihnen enttäuschen, die hier an meiner Stelle einen anderen Kapitän Claussen zu sehen erwartet haben. Kapitän Gottfried Claussen ist vor einigen Tagen mit seiner neuen „Friesenstein“, um die ich ihn beneide, von Bremerhaven aus nach Ostasien abgefahren. Aber auch ich trage diesen Namen, und da wir beide bei der gleichen Reederei fahren, stehe ich naturgemäß etwas in seinem Schatten. Ich hoffe jedoch, daß sich das bald ändern wird. Das nur zur Einleitung.

Ich freue mich, heute hier als fahrender Kapitän, der gerade einmal im Heimathafen ist, dieser Veranstaltung beiwohnen und im Anschluß an meine Herren Vorredner einige Worte zu Ihnen sagen zu dürfen.

Bitte erwarten Sie nicht, von mir eine großangelegte Rede zu hören, denn damit sind wir schon vom Beruf her nicht genügend vertraut. Und Sie werden mir sicher recht geben, wenn ich meine, daß es für die Führung eines Schiffes weitaus wichtiger ist, zur rechten Zeit richtig zu handeln als Reden zu halten. Nun, heute wird mit dem traditionellen Jahresessen des Nautischen Vereins zu Bremen der jährliche Höhepunkt einer Vereinigung begangen, die nicht nur Nautiker, sondern auch unsere Reeder, Makler, Speditoren und Kaufleute zu ihren Mitgliedern zählt sowie auch die Vertreter der für die Seeschifffahrt zuständigen Behörden, die also alle Leute vereint, welche mit der Schifffahrt schlechthin zu tun haben. Eine gute Plattform, glaube ich, um die sich aus der Praxis ergebenden Probleme zu diskutieren — und wenn möglich zu lösen.

Es ist für uns fahrende Nautiker eine Genugtuung zu wissen, daß es an Land Institutionen gibt, welche unter anderem bemüht sind, auch unsere Belange zu wahren und zu vertreten. Unser Berufsstand hat das sehr nötig, denn noch immer ist die einschlägige Industrie — leider mit Erfolg — bemüht, uns so hinzustellen, als wenn wir draußen auf See nur Ahoi rufen — ich habe das kürzlich sogar in einer Schulfunksendung gehört — und die Liegezeit in fremden Häfen mit exotischen Mädchen und der berühmten Rumflasche verbringen, das Kreuz des Südens bewundernd. Dabei weiß jeder Eingeweihte, wie ärmlich das südliche Kreuz sich gegen die Sternbilder unserer nördlichen Hemisphäre ausnimmt, und ich brauche Ihnen auch nicht zu sagen, daß die Seefahrt von heute ziemlich bar jeder Romantik, dafür aber eine entbehrungsreiche Arbeit ist. Was

die eben angeführte Rumflasche betrifft, so behaupte ich allen Ernstes, daß der Alkoholkonsum an Land größer ist als auf See.

Aufklärungsarbeit an Land ist also sehr nötig, um unseren Beruf in der Öffentlichkeit in das rechte Licht zu setzen. Seit einigen Jahren wird nun dankenswerterweise vom Verband Deutscher Reeder eine sachliche Werbung für die Seefahrt im Inland durchgeführt, die sehr zu begrüßen und, wie schon gesagt, bitter nötig ist. Wir brauchen dringend Nachwuchs, und wir brauchen gute Leute, um den immer mehr technisierten Schiffsbetrieb im Zeitalter der Automation einwandfrei in Gang halten zu können. Es wäre durchaus wünschenswert, diese Werbungsarbeit noch weiter zu intensivieren.

Wir leiden, in gewissen Zweigen besonders, unter Personalmangel. Trotzdem müssen unsere Schiffe weiterfahren. Hier aber stoßen wir auf Schwierigkeiten mit den Besatzungsrichtlinien. Ein Schiff unterscheidet sich ja unter anderem von einem Landbetrieb dadurch, daß es eine vorgeschriebene Besatzungsstärke haben muß, während an Land schon einmal einige Leute für mehrere Tage fehlen können. Auf der einen Seite also Trend zur Automation und Verringerung der Besatzung, eben weil keine Leute da sind, auf der anderen Seite starre Richtlinien. Es wäre zu wünschen, daß der Gesetzgeber für rechtzeitige Anpassung der Direktiven Sorge trägt.

Mit zu den größten Ärgernissen an Bord gehört für Kapitän und seine engeren Mitarbeiter seit einiger Zeit die Bestimmung des SG über die Begrenzung der Überstunden. Der Kapitän soll dafür sorgen, daß seine Mannschaft nicht mehr als 90 Überstunden monatlich macht, aber das ist in manchen Fahrtgebieten der Stückgutfracht gar nicht so einfach. Schon auf See ist ein Schiff ein Rund-um-die-Uhr-Betrieb, und im Hafen geht es ja erst richtig los. Dem Kapitän wird bei Übertretung der Bestimmungen mit Geldstrafe, ja sogar mit Gefängnis gedroht.

Das Gesetz soll die Arbeitskraft der Seeleute schonen und erhalten. Gut, jedoch das Kuriose an der Sache ist, daß das Gesetz gerade bei den Seeleuten recht unpopulär ist. Fragen Sie einmal die Leute an Bord, was sie davon halten: Sie wollen auf See Überstunden machen, um Geld zu verdienen. Was sollen sie mit zuviel Freizeit auf See? Es hat nicht ein jeder ein abendfüllendes Hobby. Dieses Gesetz ist für alle recht unpopulär, und das mindeste, was man an Bord zu hören bekommt, ist: Wieso kann mir der Gesetzgeber vorschreiben, wieviel Überstunden ich machen möchte? Sicher, diese Überstundengesetze gibt es auch an Land, aber da geht ein jeder nach der Arbeitszeit nach Haus, um seine Freizeit mit der Familie zu verbringen. Ähnlich liegt es mit dem Jugendschutzgesetz. Handelt man hier richtig, wenn man Arbeitsbedingungen an Land einfach auf die Seefahrt überträgt und bestimmt, daß ein Jugendlicher nur sieben Stunden täglich arbeiten und keine Überstunden machen darf? Was fängt der Jugendliche mit der vielen Freizeit auf See an? Ich erwähnte bereits die zunehmende Technisierung im Schiffsbetrieb. Die stürmische Weiterentwicklung der letzten Jahre im Schiffbau und Güterumschlag hat zu der allseits bekannten Containeritis geführt. Vielleicht kennen Sie auch den Ausdruck Palettenzirkus. Leider verbergen sich hinter diesen etwas ins Lächerliche gehenden Ausdrücken ungeheure Investitionen unserer Reeder, insbesondere bei der Containerfahrt.

Wir wissen es wohl zu schätzen, daß unsere Reeder im Rahmen ihrer Mittel begonnen haben, hier mit den ausländischen Reedereien, insbesondere aber mit den finanzkräftigen Amerikanern, gleichzuziehen. Ich brauche die vielen Probleme finanzieller, technischer und organisatorischer Art, welche die Containerfahrt mit sich bringt, nicht zu erwähnen. Die kennen Sie alle, und es ist schon viel darüber gesprochen worden.

Wir stehen da wohl noch im Anfangsstadium, und es wird eine gewisse Zeit benötigen, bis sich alles eingespielt hat. Auch für uns im Bordbetrieb ergeben sich bei den neuen Arten des Güterumschlags völlig neue Überlegungen in der Stauung. Jedoch auch wir sind bemüht, den neuen Erfordernissen schnell gerecht zu werden, und ich hoffe zum Besten unserer Reedereien, daß diese großen Ausgaben sich letztlich auch bezahlt machen werden.

Ich bin überzeugt, daß bei guter Zusammenarbeit Reederei-Kapitäne einerseits und Kapitän-Schiffsbesatzung andererseits auch diese vor uns stehende radikale Umstellung gemeistert werden wird.

Dem Nautischen Verein als Organisation, welche der Schifffahrt in vielen Fragen beratend zur Seite steht, wünsche ich eine weiterhin recht erfolgreiche Arbeit.

Ich möchte nicht schließen, ohne hier meiner Kameraden zu gedenken, die in einer Sturmnacht wie heute draußen auf See auf der Brücke ihres Schiffes stehen. Möge der Herrgott seine Hand über sie halten, so daß sie alle sicher ihren Bestimmungshafen erreichen.



Antoni Höen Nchf.

PROVIANT

DECK- U. MASCHINEN-STORES

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

Telex: 021 4705

Cargocaire



verhindert Schweißwasser-Schäden

in einer Flotte von mehr als

3 000 000 BRT

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

Auf kreuzenden Kursen der Lesermeinungen

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

Sturmvoegel

KEHRWIEDER 7/1967

In o. a. KEHRWIEDER schreiben Sie auf Seite 14: „Nur wer den Pazifischen Ozean befährt, kennt die Sturmvoegel.“ Sollte hier nicht ein Irrtum vorliegen? Soweit mir bekannt ist, gibt es in der Nordsee und im Nordatlantik den Eisturmvoegel, den Grauen Sturmvoegel und den Nordischen Sturmvoegel, die alle unter dem Okelnamen „Dummer August“ bei den Fischern bekannt sind. Ihr Brutgebiet sind die Faröer, die Orkney- und die Shetland-Inseln und wohl auch ein Teil der norwegischen Küste. Auf den Faröer-Inseln werden sie im Herbst zu tausenden gefangen und eingepökelt für den Winter.

In den harten Nachkriegsjahren wurden sie auch von den Fischdampferbesatzungen gefangen und zum Verzehr der Brust und Keulen bzw. Schenkel als „Beifang“ mit nach Hause genommen.

Eines Tages erkrankten viele Einwohner der Faröer-Inseln an einer zunächst rätselhaften Krankheit, die sich später als Psittakose, als Papageienkrankheit, herausstellte. Bei der Suche nach dem Ansteckungsherd kam man auf die „Dummen Auguste“.

Noch eine Erklärung, wie der „Okelname“ zustande gekommen sein kann: Nun, das bedarf keiner Erklärung, wenn man gesehen hat, mit welchem dummen Gesichtern die Vögel auf den „Kütt“ warten, wenn nach dem Fische-schlachten das Deck gewaschen wird und die Eingeweide der Fische und wohl gar ein Stückchen Leber über Bord gespült werden. Späig sieht es auch aus, wenn so ein aufgeplustertes Neider seinen Fisch verteidigt und wohl gar von einem Rivalen vertrieben wird, der sich mit Bravour und tiefem „Gock-gock-gock“ auf den „starken Mann“ stürzt. Das alles geschieht zunächst, ohne den Fisch anzupacken. Erst wenn die Besitzverhältnisse klargestellt sind, beginnt das Aufhacken der Bauchseite mit der gekrümmten und eigenartig gebügelten Schnabelspitze, wobei dann zunächst die Leber herausgerissen wird...

Wolfgang Bietz

I. Ing., MS „Berlinerter“

Schiff sauber, Steward keck, Feuerklappen verrostet

Als Binnenländerin — ich bin Columbianerin, 20 Jahre alt und aus Bogota (2610 m über N.N.) — lernte ich die Seefahrt erst auf deutschen Handelsschiffen kennen, und zwar auf der Reise von Panama nach Deutschland und zurück. Ich war stets begeistert von den Reisen. Die deutschen Handelsschiffe sind sauber. Das Essen ist sehr gut, obwohl zunächst völlig ungewohnt für Südamerikaner. Die Ausstattung der Kabinen für Passagiere ist modern, praktisch und sowohl tropischen als auch kalten Klimata weitgehend gerecht. Bettwäsche, Handtücher und Servietten werden genügend gewechselt. Die Stewards geben sich nicht genug Mühe und sind oft ungenügend im Beruf geschult. Sie erwecken oft den Eindruck, als betrachten sie ihren Beruf nur als „Job“. Ihr Auftreten ist zuweilen lustlos und träge. Wenn man an der Bar sitzt, ist man sehr willkommen. Ich hatte den Eindruck, hier würde ein Steward seinen Beruf erst richtig ausfüllen, zuweilen recht keck sogar. Die Kellner, die an Land ausgebildet wurden und zur Seefahrt überwechseln, sind den Stewards mit Bordausbildung weit voraus. Nebengeschäfte in den Häfen gehen bei ihnen vor und sind offensichtlich weit verbreitet und populär, dies ist ja menschlich.

Für die Sicherheit wird auf deutschen Handelsschiffen viel getan, wie z. B. Bootsmanöver mit Beifangung nach den einzelnen Aufgaben. Die Rettungsboote sind auch in gutem Zustand. Feuer wird auf den Schiffen aber wohl nicht sehr gefürchtet, obwohl dies erst ein Grund zum evtl. Verlassen des Schiffes wäre, denn ein Feuer kann jederzeit aus-

brechen. Fast sämtliche Feuerklappen oder Türen sind in mangelhaftem Zustand, indem sie übermalt oder völlig festgerostet sind.

Obwohl ich auch Flugzeuge von drei Nationen schon benutzt habe, werde ich dem Schiff immer den Vorzug geben. Südamerikaner neigen aber mehr zum Flugzeug als Verkehrsmittel, weil ihnen Geduld und Romantik für Wasser und Küste oft fehlt.

Ein zweiter, nicht unbedeutender eigenartiger Faktor ist, daß viele südamerikanische Binnenländer — besonders aus dem Gebirge — natürliche Angst vor dem Wasser haben und Nichtschwimmer sind. Zwar können sie auch nicht fliegen und das Schwimmen in den Ozeanen würde auch nicht viel helfen, aber sie sind eben so unlogisch.

Meine Beobachtungen gehen dahin, daß die deutsche Handelsmarine von Europa aus die Seereisen immer attraktiver zu gestalten versucht und möglichst den ganzen Erdball — auch im Passagierdienst — bedienen möchte und zweifellos bereits kann. Leider bleiben aber stets Plätze an Bord ungenutzt, weil man sich nicht entschließen kann, etwas bescheidene Kabinen noch preisgünstiger anzubieten für jüngere Menschen.

Die Seereise bleibt damit nach meiner Ansicht mehr den älteren Menschen vorbehalten.

Wer auf einem Handelsschiff reist, hat Zeit und möchte etwas von der Geographie kennenlernen. Hier bietet sich eine gute Gelegenheit!

Lucila Düskow, geb. Rincon Cardenas

Tag des Schiffsingenieurs 1967

Neue Spannungen Deck — Maschine?

Ich hatte Gelegenheit, mir am Sonnabend, dem 2. September 1967, die Ausstellung „Schiffstechnik“ anzusehen und konnte an den Kurzreferaten als Zuhörer teilnehmen.

Herr Dr. Krumme ist sicherlich ein ausgezeichnete Pädagoge, aber in seiner exponierten Stellung sollte er sich solcher Äußerungen enthalten, wie er sie dort vor erstauntem Publikum von sich gab. Nämlich die, daß der Ingenieur die oberste Schiffsführung erhalten solle.

Was wollen Sie, Herr Dr. Krumme, dem Schiffsingenieur noch alles aufpacken, bei den Fortschritten der Technik, in der der Ingenieur zu Hause sein muß?

Wir an Bord bemühen uns, die Spannungen zwischen Deck und Maschine abzubauen, und Sie stärken ein utopisches Streben einer vor 50 Jahren in der Schifffahrt noch nicht bekannten Berufsgruppe zu den höchsten Höhen. Wollen Sie dem Leitenden Ingenieur der Zukunft auch noch die gesetzliche Vertretung mit allem Drum und Dran, die weltweit in allen Handelsflotten der Kapitän innehat, aufdrücken? Sie verlangen zuviel, Herr Dr. Krumme! Kein Wunder, daß Ihre Zuhörer nicht in Beifall ausbrachen.

Wie wohlwundt freundlich und mit Beifall wurde das Kurzreferat vom Vertreter des Verbandes Deutscher Reeder aufgenommen. Glauben Sie mir, Herr Dr. Krumme, die jungen Ingenieure sind stolz auf ihren Beruf und streben im allgemeinen ganz bestimmt nicht nach den Sternen.

Es ist schade, daß durch solche Äußerungen aus berufenem Munde unser Streben an Bord zur Verbesserung des Betriebsklimas gestört wird. Haben Sie sich das schon einmal überlegt? Sicherlich nicht, denn sonst hätten Sie diese Äußerung nicht getan.

Ich möchte annehmen, daß diese Äußerung von Ihnen aus der Begeisterung für die Dinge herrührt, die die kleine, aber gute Ausstellung zeigte; und diese Dinge faszinieren jeden. Freuen wir uns doch, daß die Zusammenarbeit zwischen den beiden großen Ressorts an Bord unserer Schiffe langsam, aber sicher besser wird. Dies ist bestimmt wertvoller als alle Automation!

Name des Einsenders der Redaktion bekannt.

Der aktuelle Kapitänsbericht

über den Seenotfall des MS „FIETE SCHULZE“

Am 21. 9. 1967 befand sich MS „Ceuta“ auf der Reise 157 in der Biskaya. Um 02.27 Uhr (alle Zeiten in diesem Bericht MGZ.) war Ouessant passiert worden. Es wurde 231° (alle Kurse rechtw.) gesteuert, um einem Sturmstief (der ehem. Hurricane „Chloe“) auszuweichen. Vormittags erreichten das Schiff SOS-Meldungen, die von La Coruna-Radio ausgestrahlt wurden. Sie betrafen den Untergang des MS „Fiete Schulze“, der sich westlich der südlichen Biskaya ereignet hatte. Der Kurs 231° führte in dieses Seegebiet, das ca. 200 sm entfernt lag. Die SOS-Meldungen im Laufe des Tages besagten, daß das amerikanische Schiff „Jasmina“ Überlebende an Bord genommen hatte. Um 14.51 Uhr wurde von 46° 23' N, 8° 1' W auf einen Ort (45° 00' N, 9° 30' W) Kurs abgesetzt, auf dem die „Jasmina“ 6 Mann gerettet hatte (Kurs 218°). Um 19.45 Uhr erhielt MS „Ceuta“ Verbindung über UKW mit dem holländischen Schiff „Bovenkerk“, das sich an der Suche nach Überlebenden betei-

ligt hatte. 18 Seeleute seien von MS „Jasmina“ aufgenommen worden, 30 würden noch vermißt. An der Suche hätten sich 7 Schiffe beteiligt, ein großes Gebiet sei bis Eintritt der Dunkelheit abgesucht worden. Dann sei ein Suchflugzeug erschienen. Bald darauf hatte MS „Ceuta“ Verbindung mit MS „Rhön“ (VEB Deutsche Seereederei Rostock) und dem deutschen Bergungsschlepper „Pacific“, der sich ebenfalls an der Suche beteiligt hatte. „Pacific“ bezeichnete ein Suchgebiet, das zwischen den Breitengraden 44° 45' N und 45° 15' N und zwischen den Längengraden 9° 00' W und 10° 00' W liegt. In diesem Gebiet sei systematisch gesucht worden. Es sei anzunehmen, in der SE-Ecke dieses Gebietes weiter zu suchen, da Überlebende durch den Wind dorthin getrieben sein könnten. Dort hielt MS „Ceuta“ sich bis Anbruch des Tages auf und suchte. Ein Hubschrauber wurde mehrfach geschickt. Mit mehreren Schiffen wurde Verbindung gehalten. Während der Nacht war mit der „Jasmina“

keine Verbindung zu bekommen. Kanal 16 wurde laufend überwacht. — Mit Tagesanbruch (22. 9. 1967) wurde auf Kanal 16 Verbindung mit MS „Borussia“ und MS „Rhön“, später mit MS „Straßburg“ aufgenommen. Es wurde vereinbart, einen Suchkurs mit Schiffsabständen von ca. 3 sm einzuhalten, der auf die Position der „Jasmina“ zuführen sollte. Diese meldete die Aufnahme von zwei Toten. Da die „Jasmina“ jedoch nicht in Sicht kam und auch auf den Radarschirmen der beteiligten Schiffe nicht geortet wurde, wurde sie aufgefunden, Peilzeichen zu geben. Wie sich herausstellte, gab „Jasmina“ dauernd eine Position (44° 52' N, 9° 32' W), die nicht stimmen konnte. „Jasmina“ wurde eingepöbelt. Aber auch dann gab es nach kurzer Zeit Zweifel an der Richtigkeit der Peilung, besonders auf „Borussia“, da dort im 32-sm-Bereich kein Objekt in der gepeilten Richtung geortet wurde. MS „Borussia“ ging auf Gegenkurs, da sie meinte, in die falsche Richtung gefahren zu sein. Zwischen MS „Ceuta“ und MS „Straßburg“ wurde vereinbart, von zwei weit auseinander liegenden Positionen die „Jasmina“ anzupeilen. Der so erhaltene Ort lag ca. 50 sm entfernt von dem Ort, den „Jasmina“ immer wieder angab. Alle Schiffe fuhren nun auf diese neu erhaltene Position. Unterwegs schickte MS „Borussia“ (20 sm/h Geschwindigkeit) ein umgeschlagenes Rettungsboot, das von ihr aufgenommen wurde. Um 13.06 Uhr kam „Ceuta“ bei der „Jasmina“ an, bald darauf die anderen Schiffe. Wrackteile und Ölreste deuteten auf die Untergangsstelle der „Fiete Schulze“ hin. Position 45° 35,5' N, 10° 12,5' W (nach Decca). Von hier aus wurde nun mit allen Schiffen („Borussia“, „Rhön“, „Straßburg“, „Ceuta“) Suchkurs 215° gesteuert. Nach kurzer Zeit sichtete „Borussia“ eine Rettungsinsel mit drei Überlebenden, die eigentlich schon von der „Jasmina“ (die gestoppt lag) hätte gesichtet werden können.

Auf MS „Ceuta“ wurde gegen 13.50 Uhr ein kieloben treibendes Rettungsboot mit 5 Überlebenden gesichtet. Diese wurden um 14.10 Uhr über Lotsenleitern an Bord geholt. (1. Offz. Ernst, Matr. Andreas, Matr. Lehrlinge Müller und Frank, Bäcker Schaaf.) Die Namen wurden umgehend an MS „Rhön“ zur Weiterleitung übermittelt. — Während des Versuches, das Rettungsboot aufzurichten, wurde voraus ein weiteres Rettungsboot gesichtet (kleines Motor-Verkehrsboot). Da sich nach übereinstimmenden Aussagen der bereits Geretteten keine Toten unter dem umgeschlagenen Rettungsboot befinden konnten, wurde dieses zurückgelassen. Um 15.08 Uhr wurden 2 Mann aus dem kleinen Motorboot aufgenommen (2. Koch Rhode, Storekeeper Körperl). Auch diese Namen wurden umgehend an MS „Rhön“ gegeben. Das Motorboot wurde an Bord geholt. Die Suche wurde mit allen Schiffen auf dem gleichen Kurs fortgesetzt. Auf Gegenkurs wurde nach ca. 10 sm gegangen und so systematisch das Gebiet abgesucht. Außer Wrackteilen konnte bis zum Anbruch der Dunkelheit nichts weiter entdeckt werden. Die Geretteten waren zum Teil in einem erheblichen Erschöpfungszustand. Sie hatten ca. 36 Stunden auf dem umgeschlagenen Rettungsboot verbracht. Zwei Mann waren von ursprünglich sieben verstorben. Nach Einbruch der Dunkelheit traf MS „Völkerfreundschaft“ (VEB Deutsche Seereederei Rostock) bei der „Jasmina“ ein. Mit ihr hatte MS „Ceuta“ schon vorher auf Grenzwelle und UKW Verbindung gehalten. MS „Völkerfreundschaft“ übernahm von der „Jasmina“ 18 Gerettete und 3 Tote. Der Schiffsarzt von MS „Völkerfreundschaft“ untersuchte die Geretteten auf MS „Ceuta“. Es wurde vereinbart, sie an Bord von MS „Ceuta“ zu lassen unter ärztlicher Betreuung von Dr. med. W. Wilschek (Fahrgast) und Frau M. Tempel, Oberschwester (Fahrgast). MS „Völkerfreundschaft“ sandte ausreichend Medikamente, um auch größerem Bedarf gerecht werden zu können. Außer der „Völkerfreundschaft“ waren an der Unfallstelle die MS „Rhön“, „Mathias Thesen“, „John Brinkmann“, MS „Ceuta“ konnte daher aus dem Seenotdienst entlassen werden. Um 23.00 Uhr setzte das Schiff die Reise fort.

Daß die Überlebenden erst verhältnismäßig spät gefunden wurden, ist den völlig irreführenden Positionangaben der „Jasmina“ zuzuschreiben. Wahrscheinlich ist von den Schiffen am Vortage (21. 9.) in einem falschen Gebiet gesucht worden. Es konnte nicht ermittelt werden, auf welche Weise „Jasmina“ diese Orte gefunden hatte. Nach Eintreffen der „Ceuta“ bei „Jasmina“ wurde dieser sofort der genaue Ort gegeben und sie wurde aufgefordert, ihre Position zu berichtigen. Was auch geschah (13.06 Uhr). So konnte zum Beispiel die „Völkerfreundschaft“ Kurs auf die richtige Position absetzen.

Während der Suche an der Unfallstelle wurde zweimal ein Flugzeug geschickt. Eine Verbindung mit diesem war nicht möglich. Es war auch nicht erkennbar, daß das Flugzeug auf die Unfallstelle oder Überlebende hinwies. — Die Funkleitung durch La-Coruna-Radio war unzureichend. Anfragen wurden kaum bzw. überhaupt nicht beantwortet. Daß ein Suchflugzeug ausgesandt worden war und wie man mit diesem in Verbindung treten konnte, wurde nicht bekanntgegeben.

Die Verbindung und die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Schiffen war gut.

Glücklicherweise wurde die Hilfeleistung durch gutes Wetter begünstigt.

Kapitän Ernst Fischer

Auflösung unseres Kreuzworträtsels von Seite 14

Waagrecht: 1. Cornichon, 7. Bajazzo, 12. Orange, 13. Bajadere, 14. Riff, 15. Nasser, 17. Reden, 18. Nofreite, 19. Kasse, 20. Enak, 22. Rot, 24. Lehrer, 27. Typ, 29. Bali, 32. Seni, 33. anno, 34. Spiritismus, 35. Eger, 37. Toto, 39. Fama, 40. Eber, 42. Biene, 44. nett, 45. Perlen, 46. Dreile, 48. an, 49. Neri, 50. Prag, 52. Padua, 53. Fan, 54. Lob, 55. Plakette, 58. Efeu, 60. Spiel, 61. Reue, 62. Apis, 63. Elias, 64. Ehe, 67. Anmut, 69. Enter, 71. Laus, 72. Unter, 74. rasten, 76. Muskete, 77. Ire, 78. Tegel, 80. Ene, 81. Anna, 83. Aton, 85. Paedagoge, 87. éte, 88. da, 89. Oper, 90. Terzerone, 91. Automat.

Senkrecht: 1. Cornedbeef, 2. Orion, 3. Raffael, 4. Cent, 5. Obst, 6. Nase, 7. Barke, 8. Jersey, 9. Ares, 10. Zeder, 11. Ornithologie, 16. Aether, 21. drei, 23. Ornat, 25. Existentialismus, 26. est, 27. Timendorfer Strand, 28. Pastete, 30. Angaben, 31. Israel, 36. Emir, 38. Orlier, 41. Bern, 43. Neuruppin, 45. Pan, 47. Liane, 49. NAB, 50. Pneu, 51. Gouvernemen, 52. Pol, 54. Legalltaet, 56. Kletten, 57. Tries, 59. Fee, 60. Spasmen, 65. Heer, 66. Lafette, 68. Unken, 70. RS, 73. Etappe, 75. Ti, 79. Goer, 81. Aera, 82. Agio, 84. Aar, 86. Ohm, 88. de.

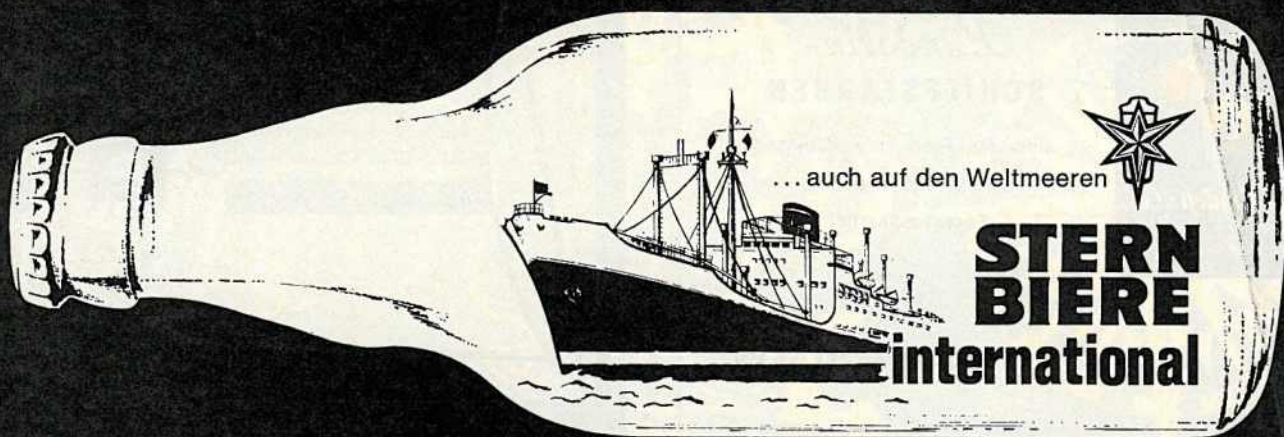


SCHÄDLINGSBEKÄMPFUNG

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

CAESAR SIMON & SOHN

2 Hamburg 74, Möllner Landstraße 189, Telefon 7327314
Hafenbetrieb: Schuppen 52



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

Debeka

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

Sicherheit zuerst!

Im Beruf! Im Privatleben! Für die Familie!

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

Auszahlung der doppelten Versicherungssumme bei Tod durch Unfall;

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

Auszahlung der vollen Rente bei damit verbundener Berufsunfähigkeit!

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

Keine Wartezeit!

Sämtliche Tarife mit absoluter Weltgeltung!

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

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

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

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

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

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

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

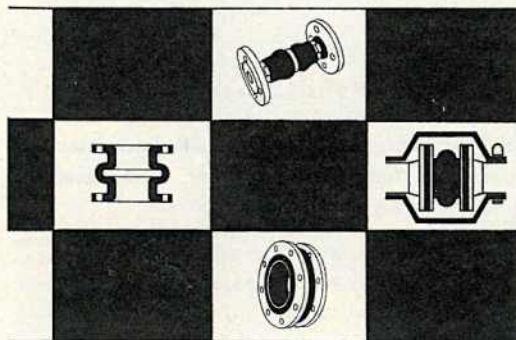
sowie unser Sonderbeauftragter für die Seeschifffahrt,
Herr **Wilhelm Böhme**, 28 Bremen, Kasseler Straße 54, Tel.: 38 15 23

DE - BE - KA = Dein bester Kamerad!

Gummi-Kompensatoren

für den Schiffbau werden durch Spezial-Asbeststücke vor der Einwirkung von Feuer geschützt. Sie wurden vom Germanischen Lloyd für den Einbau auf Schiffen als „flammenfest“ zugelassen.

Wo immer es gilt, Dehnungen auszugleichen, Biegespannungen zu verhindern, Schallübertragungen zu unterbrechen oder Schwingungen zu dämpfen, liefern wir unsere Kompensatoren in den Größen von NW 25 bis NW 2000 in verschiedenen Typen mit allen Flanschabmessungen.



Verlangen Sie unsere Druckschrift
„Elastische Rohrverbindungen“
oder fragen Sie unsere
Ingenieure, wenn spezielle
Probleme zu lösen sind.

WILLBRANDT & CO

2 HAMBURG 37 - EIGELSTEDT - SCHNACKENBURGALLEE 100 - TELEFON 541844 - TELEX 2-15114

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

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

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



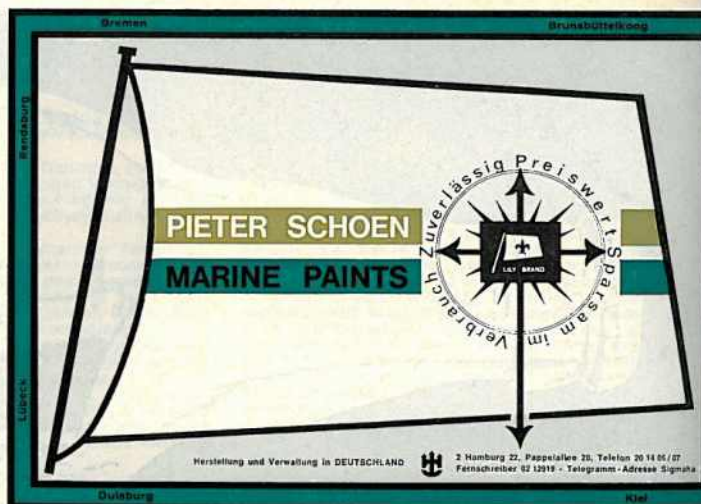
Angeschlossen der Informationsgemeinschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern — Sicherung der Auflagenwahrheit



Lindolin- SCHIFFSFARBEN

sind das Produkt vieljähriger
Erfahrung und neuzeitlicher
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN



Auslandsumzüge und Überseetransporte gehören zu den Spezialitäten unseres Hauses. In robusten Liftvans eigener, bewährter Konstruktion transportieren wir Möbel und andere empfindliche Gegenstände in alle Welt. Unsere geschulten Packer in Hamburg und Bonn sorgen dafür, daß das Umzugsgut auch die längsten Seetransporte und die schwerste Beanspruchung gut übersteht. An allen wichtigen Plätzen sind andere Möbelspeditionen, mit denen uns eine langjährige Freundschaft verbindet, bereit, das Gut zu übernehmen und schnell dem Empfänger zuzustellen.

möbel- L. Lingenberg trans- porte

Hamburg · Winterhuder Weg 10 · Telefon 22 20 03 · Telex 02 12762
Bonn · Bornheimer Straße 131 · Telefon 5 09 21 · Telex 08 86649

Gegr.



1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG - FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

Gegründet 1855

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

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

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

Führender Lieferant deutscher Seeschiffe

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

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 Handelsschifffahrt 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