

**DEUTSCHE WERFT
WERKZEITUNG**





Der Hafen von Valparaiso im Jahre 1893

Titelbild: Dampfer „Osiris“, nach einem „Kapitänsbild“ aus dem Jahre 1893. (Zum Aufsatz „Meine zweite Seereise“ von Reinhold Schulze)



TURBINEN-ERZSCHIFF „RIO GRANDE“ 36200 TDW 14,5 KNOTEN



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

18. Jahrgang · Nr. 2 · 27. Februar 1958

Meine zweite Seereise

Eine Jugenderinnerung

Es war im Sommer-Monat Januar 1893 (soll das ein Märchen werden? — o nein!), da lag auf der Reede von VALPARAISO, mitten zwischen vielen zünftigen Tiefwasser-Seglern, aber an seinem schwarzen Schornstein kenntlich, ein Dampfer namens „OSIRIS“, Heimathafen Hamburg, im Vortopp über den Rahen die stolze Hausflagge der Kosmos-Linie und am Heck die schwarz-weißrote Flagge des alten Deutschen Reiches.

Da kam vom Lande her ein kleines Ruderboot mit einem Vater und seinem 13jährigen Jungen. Sie hielten auf „OSIRIS“ zu, legten am Fallreep an, enterten und wurden an Deck vom Kapitän begrüßt. Der Junge war ich, der Schreiber dieser Zeilen. Mein guter Vater hatte sich schweren Herzens entschlossen, mich nach Deutschland zu schicken, damit ich auf deutschen Schulen etwas Ordentliches lernen sollte; denn ich war da drüben etwas verwildert. Zwar besuchte ich nominell das „Liceo de Santiago“, aber ohne Schulzwang fand ich genug Gelegenheit zum Schwänzen, und mein Vater, als Naturforscher, hatte kaum Zeit, sich um meine Schulaufgaben zu kümmern, und so nahm er mich am liebsten mit auf seine Reisen, damit ich zu Hause keine Streiche machen konnte. So glaube ich, war mir damals die Tragweite des Augenblickes gar nicht recht bewußt. An der Seite meines Vaters hatte ich schon so viel Schönes gesehen und erlebt, im Süden und Norden von Chile und zuletzt, im Jahre 1892, einige Monate mit ihm auf der Insel „Juan Fernandez“, der Robinson - Insel, daß ich mich nun aufs neue freute, diesmal auf die Heimat meiner Eltern, die mir schon viel von derselben erzählt hatten.

Also der Abschied kam, kurz und zuversichtlich. Mein Vater stieg wieder hinab ins Boot, ohne mich — dann noch einmal — winke — winke, und ich war allein! — nicht ahnend, daß ich meinen lieben Vater nie wiedersehen würde. — Er hatte für mich den Seeweg gewählt, weil die Eisenbahn damals noch nicht über die Kordilleren reichte: über den Kamm und bis Mendoza mußte man noch 3 bis 4 Tage per Maultier reiten, und wenn mir auch dieses Reisen geläufig war, diesmal wäre ich doch allein gewesen, und es war auch gefährlich damals, weil da oben noch oft Räubereien vorkamen. Also wurde ich dem Kapitän der „OSIRIS“ übergeben, wie man heutzutage ein Kind einem Zugführer oder einer Luft-Stewardess anvertraut.

An Bord war mir zunächst alles neu. Zwar kannte ich schon viele chilenische Küsten-Fahrzeuge, sogar das Marine-Schulschiff „O'Higuens“, das uns damals von „Juan Fernandez“ abholte, aber so ein einfaches deut-

ches Frachtschiff auf Transatlantik-Fahrt mit allerlei großen und kleinen Fahrgästen, noch dazu nach zwei Klassen geordnet, das war für mich etwas Neuartiges, Interessantes. — Gar bald hatte ich mich über Schiffsordnung und Reiseweg unterrichtet, und schon ging es hinaus, durch die mir bekannte Hafen-Ausfahrt von Valparaiso und dann nach Süden der Küste entlang, hinter der Insel Chiloé hindurch und dann durch den sog. „Smith-Kanal“ in die Magalhaens-Straße. Diese Durchfahrt führte zwischen unzähligen, dicht mit Nadelwald bewachsenen Inseln hindurch und war so eng, daß der Vorsicht halber alle Rettungsboote ausgeschwenkt und bis dicht über die Wasserfläche gefiert wurden; denn man erzählte sich, daß die Eingeborenen jener Gegenden, die sog. Feuerländer, so harmlos sie auch schienen, einem hilflos-gestrandeten Schiffe gegenüber zu Seeräubern werden konnten. Na, unser Kapitän kannte diese Gewässer sehr genau, es ging alles klar und wurde zu einer schönen Fahrt durch diese romantische Inselwelt. Kaum aber waren wir mit langsamer Fahrt ins offene Fahrwasser gekommen, da kamen sie auch schon an, die Feuerländer, von unserer Mannschaft durch die hohlen Hände als „Lehmann“ herbeigerufen, auf ihren schmalen Kanoes, diese damals noch ganz primitiven Menschen, meist nur mit Tierfellen bekleidet; aber mit welch erstaunlicher Geschicklichkeit enterten sie unser Schiff, indem sie mit ihren Händen und Fußzehen die Außenhaut-Nähte und Bullaugen-Rahmen erfaßten. Auf ihren Kanoes blieben nur je eine alte Frau mit einem Paddel in der Hand, an einem rauchenden offenen Holzfeuer hockend. Diese Feuer haben unter uns den Eingeborenen ihren Namen gegeben, sie wurden ständig in Brand gehalten, weil es bei der dortigen Kälte sehr schwer war, sie neu zu entzünden. Die Männer, die an Bord geklettert waren, wurden, angelockt durch Ziehharmonika-Melodien eines unserer Matrosen, alsbald „bewirtet“ mit allerlei Speise-Abfällen, mit durch Seewasser verdorbenen Schiffszwieback usw. und ganz besonders mit Oel — aber nur mit gebrauchtem Maschinenöl, das sie aus Flaschen gierig tranken! (Ich habe das selbst mit Ekel angesehen, alte Seeleute werden mir wohl das Gesagte bestätigen!) — Ihre schönen Felle aber gaben die Feuerländer her für ganz wertlose alte Kleidungsstücke, in denen sie bestimmt bald gefroren haben mögen. Ich erinnere, daß einer sein Vicuna-Fell für einen weißen Kochanzug hergab und ein anderer für einen, mit bunten Oelfarben angestrichenen Strohhut. So naiv waren diese Naturkinder und so gemein wurden sie von zivilisierten Leuten betrogen; ich konnte mich nur wundern. — Unsere Besucher verließen unser Schiff wie sie heraufgekommen waren,

aber erst dann, als sie merkten, daß wir schneller weiterfuhren.

Einmal noch stoppten wir in der Magalhaens-Straße, um einige treibende Eisschollen zu fischen und sie mit einem unserer Ladebäume in den Laderaum zu legen für die bald kommende Tropenfahrt; denn es gab ja noch keine Kühlanlagen an Bord, auch noch keine Konserven und Präserven im heutigen Sinne. Dafür hatten wir an Deck einen Holzstall mit zwei lebenden Kühen, welche Frischmilch für die Fahrgäste-Kinder zu liefern hatten, und in einem anderen Winkel grunzten mehrere Schweine, von denen ab und zu eins an Deck vor aller Augen für die Küche geschlachtet wurde. Von den Albatrossen und fliegenden Fischen, die ich mit größtem Interesse beobachtet habe, brauche ich wohl nichts zu erzählen, sie werden sich damals, also vor fast 65 Jahren, wohl ebenso benommen haben wie heute.

Punta Arenas, das wir nur kurz anliefen, war damals noch ein einsamer, trauriger Ort, aber am Fuße einer wunderbaren Bergwelt gelegen, mit dichten Waldungen unten und weißen Gletschern oben, an der einst so wichtigen, großen und natürlichen Wasser-Straße, die erst später durch den künstlichen Panamakanal entwertet wurde.

Dann kam für uns auf See das Osterfest, das wohl wegen der Kinder an Bord nach deutscher Art gefeiert wurde, mit in Chile gelegten Hühnereiern und versteckten Nestern, von denen ich eines ausfindig machen konnte, und zwar im Vormars. Wo gibt es wohl schöneres Oster-eierverstecken als an Bord? Der Fockmast war übrigens auf der „OSIRIS“ nach Art der Segelschiffe getakelt, und bei achterlichem Winde wurden die entsprechenden Segel gesetzt, um mehr Fahrt zu machen. Daß hierbei unsere Maschine und ihr Propeller erleichtert aufatmen konnten, darüber habe ich damals noch nicht nachgedacht. Auch würde ich hier gern noch exaktere technische Daten über diese alte brave „OSIRIS“ geben, aber ich habe bisher bei der Nachfolge-Reederei keine bekommen können. Ich glaube, das Schiff hatte etwa 2000 tdw und lief vielleicht 12 Knoten; denn wir haben für die Strecke von Valparaiso bis Hamburg etwa sieben (7) Wochen gebraucht. Die Mannschaft wohnte in der Back, wo auch der Zimmermann seine Werkstatt und der Bootsmann seine Geräte hatte.

Der erste größere Hafen, den wir anliefen, war Montevideo; aber wir ankerten weit draußen auf der Reede. Ich weiß nur noch, daß jemand mich auf einem Ruderboot mit an Land nahm und wir das dortige Postamt besuchten. — Dann ging die Seereise weiter, quer über den Atlantik, in Richtung Afrika.

Der Seegang war, glaube ich, erträglich, jedenfalls für mich; denn ich war schon damals ganz unempfindlich gegen Seekrankheit. Am liebsten stand ich irgendwo an Deck, möglichst auf der Back, um die ewige Bewegung der Wellen zu schauen und das Spiel der Delphine und Seevögel zu beobachten. — Aber nachts, in meiner querschiffs-liegenden Koje, da rutschte ich dann manchmal axial heftig hin und her und stieß jedesmal mit dem Kopf gegen eine große kubische Blechdose, die bei meiner Knaben-Gestalt noch in meiner Koje Platz hatte und die mir meine Eltern, gefüllt mit Naschwerk aller Art, als Zusatzproviant mitgegeben hatten.

Dann kamen wir dem Äquator immer näher, und die Gerüchte von den seemännischen Tauf-Gebräuchen hatte besonders die Fahrgast-Kinder in Aufregung gebracht, und alle freuten sich besonders darauf, wie es wohl mir ergehen würde; denn ich war an Jahren und Frechheit den meisten anderen überlegen. Als aber „Neptuns Adjutant“ die „Papiere“ klarmachte, konnte ich nachweisen, daß ich schon einmal den Äquator passiert hatte, und zwar als Fünfjähriger, auf der Ausfahrt mit meinen Eltern nach Chile im Jahre 1885. Also brauchte ich nicht noch einmal getauft zu werden; alle waren schwer enttäuscht, und ich durfte über sie lachen.

Nach einiger Zeit näherten wir uns der afrikanischen Küste; das bisher blaue Wasser wurde grün, nicht wegen der Nähe der „Kapverdischen Inseln“ (verde heißt auf deutsch grün), sondern wegen der abnehmenden Wassertiefen, und wir liefen „San Vicente“ an, um Kohlen zu bunkern, eine recht unangenehme Beschäftigung! Unvergeßlich ist mir, wie die Negerfrauen in endloser Reihe, ihre mit Bunkerkohle gefüllten Körbe auf dem Kopfe tragend, über schmale Holzplanken liefen und ihre Kohlenlasten in unsere Luken ausschütteten. Es hat dann Tage gedauert, bis der Kohlestaub und der Schweißgeruch der Neger von unserem Schiffe beseitigt war. Interessiert haben mich am meisten die großen, hochbeladenen Obstschuten, die längsseits anlegten und von denen aus mit wildem Geschrei allerlei Waren angeboten wurden. Die Sprache der Eingeborenen war, wie mir unser Steward erklärte, eine Mischung von Portugiesisch und Pidgin-Englisch und einer Neger-Sprache. Da es in Chile damals noch keine Bananen gab, so kaufte ich mir gleich einen Büschel, — ach dies herrliche Obst war ja so spottbillig! — und ließ mir davon schmecken, bis ich nicht mehr konnte, der übrige, größte Teil war nach drei Tagen schwarz und ging über Bord, wo ihn wahrscheinlich nicht einmal die Haifische mochten.

Der Schiffsverkehr auf See wurde immer lebhafter und mit großem Interesse studierte ich die Flaggen der verschiedenen Länder und Reedereien. Vor Le Havre überholten wir ein sehr großes Segelschiff unter vollen Segeln, ein großartiger Anblick, den man nie vergißt. Im Hafen von Le Havre sah ich zum ersten Male ein richtiges Trockendock mit einer großen Dampf-Jacht, und ich war begeistert, so etwas aus der Nähe zu sehen, in Valparaiso hatten wir ja nur zwei kleine hölzerne Schwimmdocks.

Als die Mannschaft dann begann von der Heimat zu sprechen, hörte ich von Cuxhaven als dem nächsten Hafen und dachte darüber nach, warum wir denn so kurz vor Hamburg noch Koks einnehmen wollten, sagte aber nichts. Wir kamen nachts in die Elbemündung, und erst viel später erfuhr ich, daß Cuxhaven gar nichts mit Koks zu tun hatte.

In Hamburg angekommen, es war ein neblig-kalter März-morgen, früh um vier Uhr, — alle Fahrgäste schienen weg zu sein, und nun rannte ich allein an Deck umher wie ein frisch eingefangenes junges Raubtier, — ich sollte ja an Bord warten, bis ich abgeholt würde! — dazu fror ich jämmerlich und war so verzweifelt wie noch nie! — Diese traurige Gegend hier sollte die gepriesene Heimat meiner Eltern sein? — Na, ich danke, was habt ihr mit mir gemacht? Was soll nun aus mir werden? — Endlich gegen acht Uhr wurde ich von Beauftragten meines Vaters abgeholt und nun ging es erst mit einem Boot an Land, dann mit einem kleinen Dampfer über einen großen See (wahrscheinlich die Alster), und schließlich kam ich in eine große Familie, die viel von mir wissen wollte, usw. Am nächsten Morgen wurde ich in die Eisenbahn gesetzt nach Dresden, zu den Eltern meines Vaters. Das war für mich der Beginn eines neuen Lebensabschnittes, den ich mir schöner gewünscht und vorgestellt hatte.

Ein volles Jahr später, als meine Mutter, leider als Witwe, in die deutsche Heimat zurückkehrte, fuhr sie zufälligerweise mit derselben „OSIRIS“. Eines Tages erzählte bei Tische der Kapitän aus seinem Leben und erwähnte ganz nebenbei, im vorigen Jahre habe er einmal einen alleinreisenden größeren Jungen mitgehabt, vor dem sei kein Winkel in seinem Schiffe sicher gewesen. Meine Mutter horchte auf, und als dann der Kapitän hörte, daß dies ihr Sohn war, freute er sich so sehr, daß er, der damals froh gewesen war, als er diesen Jungen in Hamburg heil abgeliefert hatte, meiner Mutter als Andenken ein selbstgemaltes Aquarell seiner „OSIRIS“ schenkte, das Titelbild unserer Werkzeugzeitung.

Dieses Bild hat seit damals einen Ehrenplatz in unserer Wohnung.
Ing. Reinhold Schulze



Seeverversicherung und Schiffsklassifikation

Von Wolfram Claviez

A. Anfänge und Arten der Seeverversicherung

Es ist heute üblich, sich zu versichern: Gegen Krankheit, Diebstahl, Feuer, Transportschaden, verregneten Urlaub und sonstige Unannehmlichkeiten; man versichert sich materiell, aber auch ideell, im menschlichen Verkehr, Verträgen, Gesprächen usw. Der Begriff Versicherung ist zu einem fundamentalen Bestandteil unseres Lebens geworden, fast schon in etwas bedrohlichem Ausmaß; denn das Gefühl, versichert zu sein, ist der Förderung unserer aktiven Lebenskräfte nicht immer dienlich.

Versicherungsunternehmen sind keine Erfindung unserer Tage, nur ihre allgemeine Anerkennung, ihre verhältnismäßig niedrigen Prämien und ihre dafür um so repräsentableren Wirkungsstätten sind einigermaßen neu. Den Anlaß zu einer intensiveren Beschäftigung mit Versicherungsfragen gab die Überlegung, daß Schiffbau und Versicherung sehr viel miteinander zu tun haben, nicht nur, weil sich eben auch der Schiffbauer heute gegen alles mögliche versichern kann: Er versichert das Schiff von der Kiellegung bis zur Ablieferung gegen Feuer und alle Ereignisse höherer Gewalt, er deckt sich gegen die Risiken beim Stapellauf und während der Probefahrt — sondern weil die Beziehungen grundsätzlicher Natur sind und sehr weit zurückgreifen, bis zu den Anfängen von Seehandel und -verkehr überhaupt. Versicherungen in irgendeiner Form gibt es so lange wie Interessengemeinschaften, die an irgendeinem mit Risiko behafteten Unternehmen teilhatten. Solcher Art waren von jeher alle Transportunternehmen und sind es bis heute geblieben. Es war ein erster Akt von Versicherung, wenn im alten Babylonien die durch die Wüste ziehenden Karawanen Abmachungen unter sich trafen, daß, wenn durch Räuber oder ähnliche Gefahren ein oder mehrere Kamele oder ein Teil der mitgeführten Schätze verlorengingen, die ganze Gemeinschaft für den Schaden aufzukommen hatte.

In viel höherem Maße war jedoch der Seeverkehr Gefahren ausgesetzt. Zu denen der Naturgewalten — wie oft lesen wir bei den Alten von den „widrigen Winden“, die ganze Flotten an fremden Gestaden scheitern ließen —

kamen die Seeräuber, deren es im Mittelmeer, von welchem wir als dem zentralen Raum unserer abendländischen Kultur auch in diesen Betrachtungen ausgehen wollen, von jeher eine große Zahl gegeben hat, und zwar nicht nur in der Zeit des klassischen Altertums, sondern bis vor gar nicht allzulanger Zeit. Ich möchte an den vor etwa einem Jahr in unserer Werkzeitung erschienenen Aufsatz des Verfassers über die Hamburger Convoi-Schiffe erinnern. Hamburger Kauffahrer konnten sich wegen der Piraten noch um 1700 nicht ohne bewaffneten Geleitschutz ins Mittelmeer wagen.

Es läßt sich bei gründlichem Studium gewiß der Nachweis führen, daß bei den Phöniziern, vielleicht sogar schon bei den Ägyptern — ganz gewiß aber später bei den Griechen, die den Phöniziern in der Seeherrschaft folgten — Versicherungsbräuche existierten, die gesetzlichen Charakter hatten. Aus der römischen Epoche stammt ein Begriff, der bis heute im Versicherungswesen Namen und Bedeutung behalten hat, die „Lex Rhodia de Iactu“ („Gesetz über den Seewurf“. Rhodia nach der Insel Rhodos.) Es ist die gesetzliche Begründung der „großen Havarie“ (frz. avarie grosse, engl. general average), in der festgelegt ist, in welcher Form und zu welchen Anteilen von den verschiedenen Interessenten (Schiffseigner, Belader und Befrachter) eine Havarie zu tragen sei, die von der Schiffsführung selbst herbeigeführt worden ist, um im Falle größter Gefahr Schiff und Ladung vor dem Totalverlust zu retten.

Seeverversicherung, „nautical insurance“, wie sie der britische Historiker Gibbon nannte, war bei den Römern so an der Tagesordnung, daß Kaiser Justinian im Jahre 533 n. Chr. sie zum Gegenstand eines besonderen Paragraphen in einem seiner Edikte machte. Er genehmigte 12 Prozent Zinsen statt der üblichen 6 Prozent, weil Seetransporte ein so „gefährliches Abenteuer“ seien. Es war damals außerdem üblich, das Versicherungsgeschäft mit Geldleihen gegen Wucherzinsen zu verknüpfen. Das geschah etwa in folgender Weise: Ein Kaufmann lieh einem Schiffseigner Geld zur Durchführung einer Reise. In Justinians Corpus Juris Civilis hieß diese Summe Foenus

Nauticum (Seedarlehen) und entsprach dem Wert des Schiffes, das der Reeder hiermit an den Kaufmann verpfändete. Glückte die Reise, so zahlte der Reeder das Darlehen mit einem Aufschlag von bis zu 36 Prozent Zinsen zurück. Scheiterte das Schiff, dann hatte der Eigner nur die Zinsen zu zahlen. Der Reeder verlor sein Schiff, der Kaufmann das Darlehen. Man mag darüber streiten, ob 36 Prozent als ungebührlicher Wucher anzusehen sind oder nicht. Bei der hohen Zahl der Schiffsverluste werden sich die Schiffbesitzer nicht ohne Grund diesen harten Bedingungen unterworfen haben. Schließlich bildete die Geldhergabe zugleich das Betriebsvermögen, und die Zinsen waren nicht nur als Abgeltung für die Risikotragung, sondern auch als Gewinnanteil des Geldgebers anzusehen.

Der noch heute bestehende Begriff der Bodmerei beruht im Grunde auf dem gleichen Prinzip. Man versteht darunter das Aufnehmen eines Darlehns durch den Kapitän eines auf der Reise befindlichen Schiffes, damit er im Interesse des Reeders und aller an der Ladung Beteiligten die Reise durchführen kann. Durch den vom Kapitän ausgestellten Bodmerei-Brief werden Schiff, Ladung und Frachtforderung für die Darlehnsforderung verpfändet. Heute hat die Bodmerei durch Kabel und Funk ihre Bedeutung für die Seeschifffahrt verloren.

Ein ähnliches Prinzip der Kreditaufnahme ist das Lombardieren. Der Kredit wird gegen Verpfändung beweglicher Sachen gewährt, also z. B. Schiffsladungen. Auch diese Art der Beleihung spielt heute keine große Rolle mehr, da sie zu umständlich ist. Doch war das Lombardieren lange Brauch, und der Name gibt einen Hinweis auf seinen Ursprung. Er stammt von den Lombarden, oberitalienischen Geldwechslern des späten Mittelalters, die oft neben den Juden Geldleihgeschäfte gegen Zins und Pfand übernahmen. Geldgeschäfte dieser Art waren durch christliche und bürgerliche Gesetze allgemein verboten. Papst Gregor VII. verbot im 13. Jahrhundert offiziell das Foenus Nauticum als Wucher.

Indessen hatte sich die Bildung von Interessengemeinschaften zur Seeversicherung als absolut notwendig erwiesen, da kein Kaufmann das Risiko von Seetransporten der immer mehr zunehmenden Piraterie wegen allein übernehmen konnte. Man vermied also das Wort Zinsen und kam so zu den ersten Verträgen, die den heutigen Versicherungspoliceen schon recht ähnlich waren. Aus Florenz, Genua und Pisa sind uns solche Urkunden erhalten, und Verträge gleicher Art fanden sich in Antwerpen und Brügge. Sie waren ebenfalls in italienischer Sprache abgefaßt. Versicherungsverträge begannen allgemeiner Brauch zu werden. König Ferdinand von Portugal verlangte um 1380, daß alle Schiffe über 50 Tonnen gegen Totalverlust und avarie grosse versichert sein mußten. In Spanien wurde durch die „Ordonnanzen von Barcelona“ 1435 die Vorauszahlung der Prämie eingeführt und ein Gesetz erlassen, nach dem die Versicherer für Beschädigung oder Verlust innerhalb von 4 Monaten, nachdem der Anspruch geltend gemacht wurde, zu zahlen hätten. Das Versicherungsrecht von Barcelona des Jahres 1484 galt als Maßstab für die gesamte Seeversicherung von Spanien. Es wurden damals bereits Maßnahmen gegen etwaige Übersicherung seeuntüchtiger Schiffe getroffen. Ähnliches ist aus Venedig bekannt, wo außerdem auf die Gefahr übermäßiger Decksladung hingewiesen worden war. Anscheinend erstmalig wurden Tiefgang und Ladefähigkeit von Schiffen gemäß ihrem Alter und ihrer Größe begrenzt.

So wurden die ersten Regeln eines Versicherungswesens mit der Ausweitung von Handel und Verkehr bald zum Allgemeingut der Seehandel treibenden Völker. Durch die Hanse wurde die „Assecuranz“ im ganzen Norden verbreitet, von Amsterdam über London bis Danzig. Hamburger Seeversicherungs-Policeen existieren von 1590 an. Von da an begegnet man immer häufiger Dokumenten,

die uns Aufschluß über die seerechtlichen Gepflogenheiten geben. Ein hübsches Beispiel zeigt die in Abb. 1 wiedergegebene Versicherungspolice aus dem Jahre 1794. In ihr werden „In the Name of God, Amen“ Schiff und Sklavenladung auf der Reise Liverpool — Afrika — Cuba versichert: das Schiff zu 3500 Pfund Sterling, die Sklaven zu 45 Pfund Sterling pro Stück.

B. Der Name „Lloyd“

Die bisher erwähnten Zeugnisse sind einzelne Bausteine, aus denen wir uns das Bild der Entstehung einer Seeversicherung rekonstruieren müssen. Mal hilft ein spanisches Gesetz weiter, dann entnehmen wir einer Hamburger Urkunde etwas, dann wieder zeugt ein Name von einem alten Brauch. Vom Ende des 17. Jahrhunderts an aber haben wir den lückenlosen Verlauf der weiteren Entwicklung. In Frankreich, England und Skandinavien wurden Versicherungsgesellschaften gegründet, während bis dahin die Versicherer nur aus einzelnen Personen oder aus einer sich lose zusammenschließenden Gruppe einzelner bestand. Eine Einrichtung ganz besonderer Art waren die „Kaffeehäuser“ in London, unter denen das von Edward Lloyd die Keimzelle war, aus der ein weltbekanntes Unternehmen erwachsen sollte.

Der Name Lloyd ist heute in der Welt wohl ebenso bekannt wie die Namen Noah und Columbus, jedoch nicht als Name einer legendären Persönlichkeit, sondern als ein nicht genau definierbarer Begriff — wenigstens außerhalb Londons. Wir wollen versuchen, etwas Klarheit zu schaffen.

Edward Lloyd besaß eine Hafenkneipe, wie es deren viele in London gab. Man warb um seebefahrene Gäste mit zünftigen Versprechungen, etwa der, daß „Grog in jeder Quantität und mit großer Sachkenntnis ohne Verfälschung hergestellt werde, was in anderen Gaststätten bekanntlich selten der Fall sei . . .“ usw.

Das Hobby von Mr. Lloyd war, Seefahrtsnachrichten zu sammeln und sie weiter zu verbreiten. Er tat das mit solcher Zuverlässigkeit, daß sein „Coffeehouse“ bald zum Treffpunkt von Schiffern, Reedern und Maklern wurde. Allein er blieb nicht im Hafenumfeld hängen, sondern nahm die Sache ernst und zog in die City. Hier gab er ein eigenes Nachrichtenblatt heraus, die Lloyd's News, die später, nach zeitweiliger Einstellung, als Lloyd's Lists neu erschienen. Sie sind bis heute die lebendigen aktuellen Schifffahrtsnachrichten geblieben, die sie vor zweieinhalb Jahrhunderten waren. Diese Nachrichten bildeten die Grundlage für die bei Lloyd's getätigten Spekulationen. Die Verträge jener Tage hatten viel eher den Charakter von Wetten als von Versicherungspoliceen im heutigen Sinne. Versichert wurde alles und jedes. Eine Police ist erhalten, in der drei „Underwriters“ sich verpflichteten, eine festgesetzte Summe zu zahlen, falls Napoleon an einem bestimmten Datum nicht mehr am Leben oder gefangen gesetzt wäre. Aber in bezug auf Schiffsreisen nahm die Sache bald ordentliche Gestalt an. Die Lloyd's Lists gaben präzise Auskunft über alles Wissenswerte, was die Schiffe betraf, siehe Abb. 2. Die Namen der guten Schiffe und zuverlässigen Unternehmer waren auf diese Weise bald bekannt, und die Underwriters wußten, was sie versicherten. Der Begriff Underwriter ist bis heute geblieben. Wie in jenen Jahren zeichnen sie auch heute noch bei der Corporation of Lloyd's der größten englischen Versicherungsinstitution, persönlich mit ihrem gesamten Vermögen verantwortlich. Lloyd's setzt sich heute aus ca. 3000 Einzelversicherern zusammen. Man hat, wohl aus Gründen der Tradition, die Grundstruktur des alten Lloyd's Versicherungswesens gewahrt. Je 4—10 Personen beteiligten sich früher an einem Abschluß. Es war aber auch möglich, daß ein einzelner verschiedene Vertragsabschlüsse mit unterzeichnete.

Ohne auf weitere Details von Lloyd's Geschichte einzu-

gehen, soll nur ein Mann genannt werden, dem das Unternehmen wesentlich seinen Aufschwung und seine heutige Stellung in der Welt verdankt. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts war Julius Angerstein Chairman von Lloyd's. Er hat durch den endgültigen Umzug in die Royal Exchange, durch das Verbot der Namensänderungen von Schiffen, die zu vielen Mißbräuchen geführt hatten, sowie durch andere wichtige Reformen Lloyd's Namen in der Welt der Schifffahrt fest verankert. Der Untergang des Goldschiffes „LUTINE“ im Jahr 1799 erbrachte den Beweis, daß Lloyd's Underwriters auch in den härtesten Fällen in der Lage waren, für die von ihnen unterzeichneten Policen geradzustehen. Die „LUTINE“ war mit sagenhaften Geldbeträgen an Bord auf der Reise nach Hamburg. Man hatte, um ganz sicher zu gehen, die kostbare Ladung diesem Kriegsschiff anvertraut. Es scheiterte jedoch im Orkan an der holländischen Küste. Ein Teil des Schatzes wurde später geborgen. Die Schiffsglocke hängt heute bei Lloyd's und läßt bei schicksalhaften Nachrichten ihre Stimme ertönen.

Was heute alles in der Welt sich mit dem Namen Lloyd schmückt, hat den aus einem persönlichen Eigennamen zu einem weltweiten Qualitätsbegriff gewordenen Namen zum Leitstern gewählt. Nachdem schon im Jahre 1836 österreichische Kaufleute in Triest den Oesterreichischen Lloyd gegründet hatten, aus dem der heutige Lloyd Triestino hervorgegangen ist, folgten der Norddeutsche Lloyd, der Germanische Lloyd, der Rotterdamsche Lloyd, Lloyd Brasileiro und viele andere. Von den über zwanzig Lloyd-Firmen, die heute in Bremen existieren, leitet jedoch wohl kaum eine ihren Namen direkt von seinem Ursprung ab, sondern man bezieht sich auf den Norddeutschen Lloyd. Vielleicht wissen sie vom alten Edward Lloyd ebenso wenig, wie die rein amerikanischen Auswandererkinder von ihrem deutschen Großvater.

C. Die Klassifikationsgesellschaften

Jetzt müssen wir etwas unterscheiden: Alle bisherigen Betrachtungen waren auf die Entwicklung des Versicherungswesens gerichtet. Nur gelegentlich war unser Augenmerk darauf gelenkt, daß für ein gesetzmäßig einwandfreies Funktionieren gewisse Grundbedingungen erfüllt sein müssen, die das Risiko in engsten Grenzen halten. Konnte noch zu Edward Lloyd's Zeiten jeder Versicherer sich sein Schiff selbst ansehen und nach

eigenem Ermessen die Prämie aushandeln, so war dies nach dem gewaltigen Anwachsen der Flotten, des Geschäftsverkehrs und auch der Methoden, auf unredlichem Wege sich die Auszahlung der Versicherungssummen zu erschleichen, nicht mehr möglich. Es mußte Leute bzw. Gesellschaften geben, die sich ausschließlich der Aufgabe widmeten, die Schiffe auf ihren Wert hin zu prüfen und dem Versicherer gegenüber dafür geradzustehen. Aus diesem Grunde wurde um 1760 in London ein Büro eingerichtet, das den Namen Lloyd's Register of Shipping führte. Von ihm wurden alle versicherten Schiffe erfaßt, und diese bekamen eine Note, die ihrem Zustand entsprach. Aus den alten Registerbüchern ist ersichtlich, daß die Prädikate A, E, I, O, U für den Rumpf, G, M, B (good, middling, bad) für die Ausrüstung verliehen wurden. Siehe Abb. 3. Nicht jeder Schiffseigner unterwarf sich anfänglich

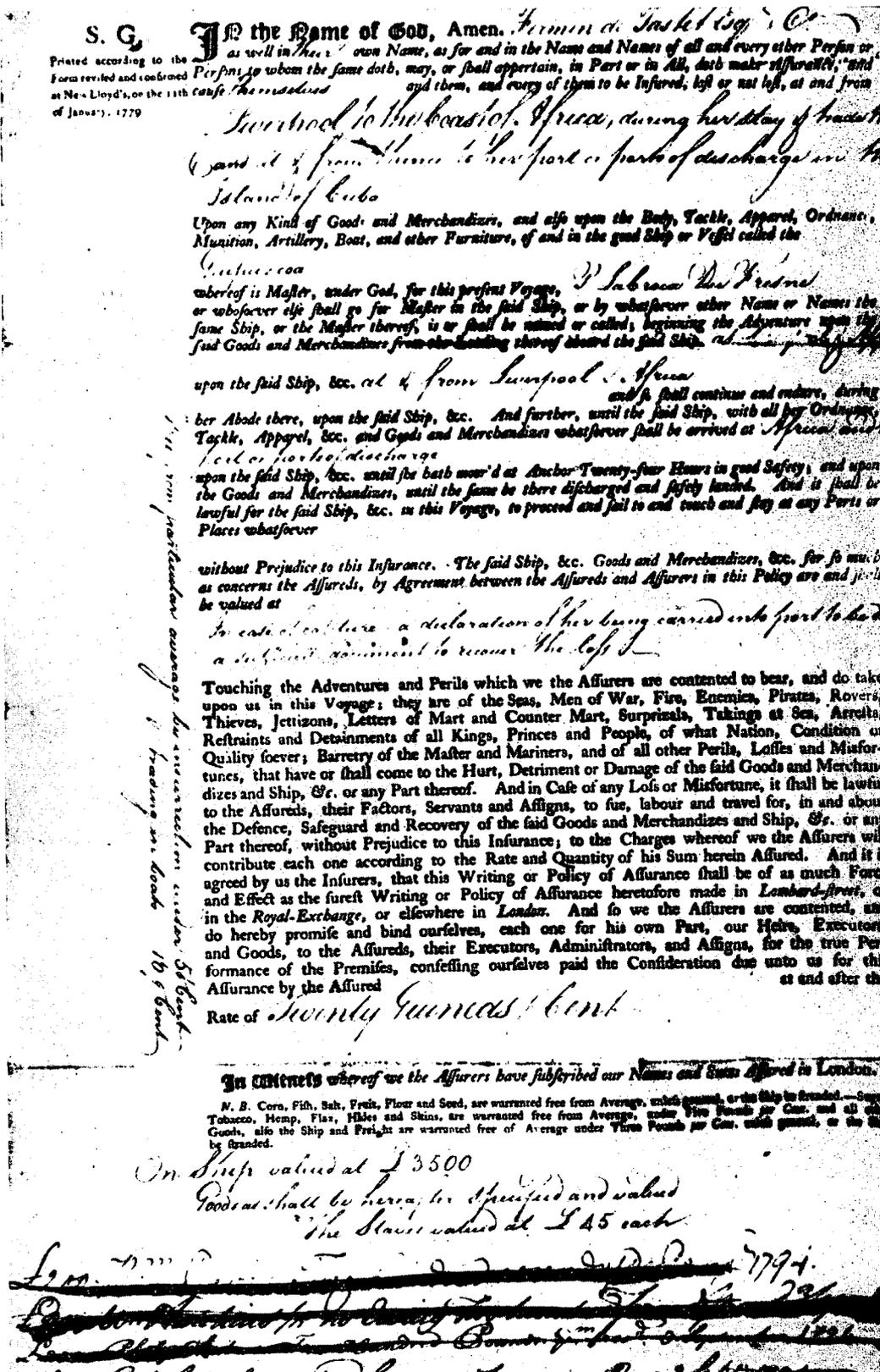


Abb. 1

THIS LIST, which was formerly publish'd once a Week, will now continue to be publish'd every *Tuesday* and *Friday*, with the Addition of the *Stocks Course of Exchange, &c.*—Subscriptions are taken in at *Three Shillings per Quarter*, at the Bar of *Lloyd's Coffee-House in Lombard-Street*. Such Gentlemen as are willing to encourage this Undertaking, shall have them carefully deliver'd according to their Directions.

London Exchanges on	Aids in the Exchequer	Given for	Paid off
Amft. 34 11 a 10	18th 2 Snilling 1739	1000000	926800
Ditto Sight 34 7½ a 8	18th 4 Ditto 1740	2000000	482600
Rott. 35 2 1	Malt ——— 1739	750000	501014
Antw. 35 11 a 36	Salt ——— 1734	1000000	910500
Hamb: 33 10 2 U a 11 2½			
Paris — 32½	Gold in Coin - - -	3 18 1	
Ditto at 2U 32½	Ditto in Barrs - - -	3 18	
Bordeaux } 32½	100 Pillar large - - -	0 5 7 ¼	
Ulfance } 32½	100 Ditto Small - - -	0 5 6 ¼	
Cadiz — 42½	100 Mexico large - - -	0 5 7 ¼	
Madrid 42½	100 Ditto Small - - -	0 5 6 ¼	
Bilboa 41½	Silver in Barrs - - -	0 5 7 ¼	
Leghorn 51½			
Genba 55	Annuities		
Venice 51½	14l. per Cent at 22½ Years Purchase		
Lisbon 5 4½ a 5	1704 to 1708 Inclusive 24½ ditto		
Oporto 5 4½	3½ per Cent. 1 per Cent. præmi.		
Dublin 8	3 per Cent. 5½ Disc.		

Cobineal 20s od per. lb. *Discount* 00s per Cent.
Lottery 1710.
 Prizes for 3 Years from *Michaelmas* last are in course of Payment
 Blanks for 3 Years from *Michaelmas* last 1l. 10s per Set.

Price of Stocks	Wednesday	Thursday	Friday
Bank Stock - - - - -	138½ a 2½		138½
East India - - - - -		156	156 a 56¼
South Sea - - - - -	98½		98½
Ditto Annuity Old	110½ a 10	110½	110½
Ditto ——— New	110½ a 2½	110½	110½
3 per Cent. } 1726			
Annuity - } 1731			99½
Million Bank - - -	113	113	113
Equivalent - - - - -	112	112	112
R. Aff. 100l paid in			
L: Aff. 13l paid in	10½	10½	10½
7 per Cent Fm. Loan	98	98	98
5 per Cent. Ditto	74½	74½	75
Bank Circulation	2l 10s od	2l 10s od	2l 10s od
Lottery Tickets	5l 16s od	5l 17s od	6l 00s od

India Transfer Books open the 19th of January.
Royal Assurance the 20th of January
South Sea New Annuity the 22d of January, 3 per Cent Annuities the 21st and 22d of January
South Sea Stock the 4th of February
 The 5 per Cent *Emperor's Loan*, sells as above without the six Months Inte:

solcher Kontrolle. Das Versicherungsgeschäft war ein Glücksspiel, und mancher skrupellose Reeder brachte es fertig, daß sein weit übertversichertes Schiff niemals ankam. Aber sehen wir von solchen Fällen ab. Das Versicherungsgeschäft, wie es sich zu Beginn des 19. Jahrhunderts eingebürgert hatte, mag eine ganze Weile gut gegangen sein, bis dann plötzlich Ereignisse eintraten, die alle Schiffseigner und Versicherer aufrüttelten. Die englische Zeitung „The Courier“ vom 5. 5. 1822 schreibt:

„Niemals seit Menschengedenken haben die Stürme so viel Schaden angerichtet wie diejenigen, die wir im letzten Winter an den europäischen Küsten zu spüren bekamen. Man rechnet mit 2000 Schiffbrüchen und dem Verlust von 20 000 Seeleuten und Passagieren.“

Von den drei großen Versicherungsgesellschaften, die in Paris existierten: La Commerciale, La Royale und Les Assurances Générales mußten die beiden ersteren liquidieren. Das Katastrophenjahr 1822 war wohl mit der Anlaß zu der 1828 erfolgten Gründung der französischen Klassifikationsgesellschaft Bureau Véritas. Sie war die erste Einrichtung dieser Art auf dem Festland und mit ihr wurde etwas ganz Neues eingeführt: Die Vorschriften für den Bau von Seeschiffen.

Die englischen Registerbücher hatten sich bisher darauf beschränkt, die existierenden Schiffe aufzunehmen. Ein neues Schiff war immer gut; daß neue Schiffe auch an Konstruktionsfehlern kranken oder aber, daß schlechtes Material zum Bau benutzt sein konnte, diese Fälle erfaßten die Bücher zunächst nicht. Es galt nur eine generelle Einschränkung: Alle in London gebauten Schiffe behielten grundsätzlich 5 Jahre länger ihre Qualifizierung als alle übrigen Schiffe. Diese etwas überhebliche Forderung wurde 1779 von den Londoner Versicherern durchgesetzt. Dreizehn Jahre lang sollten die in London gebauten Schiffe im Underwriters Register oder dem sogenannten „Green-Book“ eingetragen sein, alle übrigen Schiffe verloren ihre Qualifizierung schon nach 8 Jahren. Die Empörung unter den Reedern war groß und hatte zur Folge, daß dem Green-Book ein Ship Owner's Register, das „Red-Book“, entgegengestellt wurde, in dem nicht das Alter, sondern die wirkliche Qualität des Schiffes ausschlaggebend war, worüber von den Surveyors ein Zertifikat ausgestellt wurde. (Eine zeitgenössische Karikatur, Abb. 4, läßt uns ahnen, wie es damals bei Lloyd's zugegangen sein mag.) In beiden Büchern wurde jedoch nur eine Klasse vergeben: A 1, die Klasse, die heute noch der Begriff für höchste Güte ist. Das ging auf die Dauer nicht gut. Es gab viele Schiffe, die auch nach längerer Fahrzeit als 13 Jahren noch recht brauchbar waren, wenngleich sie die Klasse A 1 nicht mehr beanspruchen konnten. Deshalb wurde 1823 eine zweite und dritte Klasse eingeführt. Neun Jahre später verschmolzen dann aber die konkurrierenden Register zu dem heute weltbekannt gewordenen Lloyd's Register of Shipping. Die Rückkehr zu dem Namen Lloyd war sichtbares Zeichen dafür, daß jetzt Underwriters und Ship-Owners Hand in Hand zu arbeiten gewillt waren.

Zweifellos hatte die inzwischen erfolgte Gründung des Bureau Véritas das Ihre zu dieser Entwicklung beigetragen. Erstens machte die festländische Konkurrenz überhaupt eine Einigung in England notwendig, zweitens war es ein anderer Geist, aus dem heraus diese Gründung erfolgte. Schon im Namen kommt das hohe Ziel der neuen Gesellschaft zum Ausdruck. Véritas bedeutet: Wahrheit. Schiffbauer, Versicherer und Reeder riefen gemeinsam dieses Unternehmen ins Leben und der neue Gedanke, der mit dieser Gründung in die Schiffahrtswelt getragen wurde, war die Überwachung schon von Konstruktion und Bau, nicht erst die Beurteilung des fertigen Schiffes. Dieser Gedanke griff um sich. Das Anwachsen der kontinentalen Flotten und der Drang, sich von der Monopolherrschaft Englands zu befreien, ließen auch in

anderen Ländern Klassifikationsgesellschaften nach dem französischen Vorbild entstehen. In Holland, U.S.A., Österreich-Ungarn, Italien, Norwegen, Deutschland, Japan und Rußland wurden ähnliche gegründet. Die Tabelle (Abb. 5) zeigt den Stand des Klassifikationswesens in Europa um 1900. Aus der Tabelle sind die Namen der Gesellschaften, ihre Gründungsjahre, die vergebenen Klassen und die Aufteilung nach dem Baumaterial ersichtlich. Der letzte Punkt bedarf einer Erläuterung. Die ersten Bauvorschriften zu Beginn des 19. Jahrhunderts betrafen nur den Holzschiffbau, doch mit dem Platzgreifen des neuen Baustoffes Eisen kamen neue Vorschriften. Wollten die Klassifikationsgesellschaften ihren Sinn behalten, mußte die Änderung der geltenden Vorschriften Schritt halten mit den neuen Baumethoden, die der technische Fortschritt möglich gemacht hatte. Es wurden also beispielsweise bei Lloyd's im Jahre 1855 Vorschriften für den Eisenschiffbau, 1888 solche für den Stahlschiffbau herausgegeben. Diese Unterscheidung befremdet uns heute. Man braucht eine Weile, bis man herausgefunden hat, worin eigentlich der Unterschied liegt. Ein kurzer Hinweis sei gestattet, der zugleich demonstrieren soll, wie dringend notwendig die Festlegung von klaren und eindeutigen Begriffen war.

Wir nennen heute alles schmiedbare Eisen Stahl. Für unsere Anschauung war also auch 1855 nicht Eisen, sondern Stahl der Baustoff der Schiffe. Wenn wir heute von Eisen sprechen, meinen wir das Roheisen, das etwa 3 Prozent Kohlenstoff enthält, oder das chemisch reine Eisen, das Element Fe. Das technisch brauchbare, schmiedbare Eisen, das wir Stahl nennen, hat einen Kohlenstoffgehalt von 0,04 — 1,7 Prozent. (Auf die Einflüsse der jeweiligen Bestandteile von Eisenlegierungen auf Festigkeit, Dehnbarkeit und Härte soll hier nicht eingegangen werden.)

Doch fragt man sich: Was verstand man denn früher unter „Eisenschiffbau“? Die Gliederung in „eiserne“ und „stählerne“ Schiffe zeigt, daß man auch im vorigen Jahrhundert schon wußte, was Stahl ist; andererseits wurde

noch kurz vor dem 2. Weltkrieg beim Germanischen Lloyd der Unterschied zwischen den Vorschriften für den Bau stählerner und flußeiserner Schiffe gemacht. Geht man der Sache auf den Grund, erhält man die Auskunft, daß Flußeisen nur eine alte Bezeichnung für Flußstahl ist, worunter man im Gegensatz zu dem im teigigen Zustand gewonnenen Schweißisen die im flüssigen Zustand gewonnenen Bessemer-, Thomas- und Siemens-Martin-Stähle verstand. Glaubt man nun, der Sache auf der Spur zu sein, irrt man sich. Gibt die neue Literatur über diese durch die Einführung der Bezeichnung Stahl an sich unzeitgemäße Frage gar keine Auskunft und sucht man nach älteren Quellen, die aus der Zeit stammen, da die aufgeworfenen Fragen noch aktuell waren, so findet man Erklärungen, die auch die letzten Klarheiten zu beseitigen imstande sind: „... In den späteren Vorschriften ist jedoch in der Zusammenstellung der für Stahl und Eisen geforderten Proben für Stahl stets Siemens-Martin-Flußeisen vorgeschrieben, so daß nicht allein der Bessemer-Stahl, sondern auch der Thomas-Stahl von der Verwendung für den Schiffbau und Kesselbau ausgeschlossen sind...“ An einer anderen Stelle steht: „Obgleich bald erkannt wurde, daß durch Verwendung von besserem Material nicht allein die Solidität, sondern auch wegen des geringeren Eigengewichtes die Tragfähigkeit und damit die Leistungsfähigkeit der Schiffe erhöht wurde, so blieb es in England doch noch längere Zeit bei der Verwendung von Schiffbaumaterial gewöhnlicher Qualität, weil besseres Material dort zu teuer war. Inzwischen trat aber das Flußeisen (Stahl) als Baumaterial in die Erscheinung, und im Jahre 1881 gestattete schon der englische Lloyd in seinen Bauvorschriften eine allgemeine Reduktion der Materialstärken um 20 p. Ct. gegen Eisen gewöhnlicher Qualität. Vom Jahre 1885 an bis zur Gegenwart gibt das Bureau Véritas gesonderte Tabellen für Eisen gewöhnlicher und für Eisen besserer Qualität sowie für Stahlmaterial heraus.“

Lassen wir es hiermit bewenden. Letzten Endes kommt

721 Form ^r	Present	Master	Port	To Port	Ton ^s	Guns	M	Built & Year	Owners	64	65	66
U	Ubiquist	T. Francis	Cowes	Lisbon	60	S d S L	4	Cowes 1764	Tho. Francis	A G	A G	
	Ubrex Doll	N. Toml ^d	Hull	Gottenburgh	280	B	15	Stockholm		E M		
Pr. Wales	Venice Frig ^s	G. Davidson	Lond.	Nap. & Ven.	220	16	32	River	Geo. Haged		E M	
	Vepice Pack ^t	John Lamb		An ^s & Trieste	100 s	D	9		H. Meyer	E M		
3 Decks	Venorique	Giles Dening		Dunkirk	180		14	French	G. Denning			
	Ventura	De Salgeds		Cadiz	600 s	4-12-24-9	80	Cadiz	Ustarcy & Co			
	Venus	W. Turin	Starters		50	S D S L	5	Topsham	John Baring	I M		
	Venus	L. Savary										
	Venus	Jno Cattell	Lond.	Jamaica	200		14	Plant.	R. Trips			
	Venus	C. Plantain	Liverp.	Dublin	70	B	6	British	Okill & Co.	A G		
	Venus	Maclaughlin	Cowes	Lisbon	120	B	10	Plant.	T. Abrams	A M	E M	
	Venus	John Narin	Lond.	Dublin	50	S d S L	5	Leith	John Narin	A G		
	Venus	John Cattle	Hull	Petersburgh	190 s	S D S L	12	N. Eng.	J. Cattle		E M	
	Venus Frig ^s	D. M'Lean	Lond.	Barcelona	360 s	14	30	French	Geo. Walker	A M		
	Vernon	Chisholm		Lisb. & Jam.	350 s		16	Hull	Wm. Hooper	A G		
	Victoria	C. Jansen	Hull	St. Ub ^s	300		16	Sweden		O B		
	Victoria	John Brumm		Bremen	160	S d B	10	Stettin	Staffenhaus	E M		
	Vigilant	T. Erasmus	Liverp.	Dubl. & Lisb.	120	dl ^d	14	British	Earl & Co.	E M		
	Vigilant	J. Churchill	Pool	Newfoundl ^d	120		8	Pool	Jn. Churchill	E M	F M	
	Vigilantia	J. Malley	Hull	Amsterdam	130 s	S d B	9	Amsterd.		E M		
	Vine	Wm. Mudge	Lond.	Dublin	90	S d B B	6	Biddeford	Wm. Mudge	56		
	Vine	J. Pratchett	Hull	St. Sebastian's	90	S D B	7	Hull	Berry & Co.	I M	I M	
	Vine	Cheefeman	Pool	New ^s & Car.	150		12	Pool	Cheefeman	C.	A G	
	Virginian	H. M'Cube	Liverp.	Virg. & Mar.	130		16	Plant.	Crosbics & C.	E M		

Abb. 3

bei der ganzen Unterscheidung gar nichts anderes heraus, als daß einmal von Stahl niederer, das andere Mal aber von Stahl höherer Festigkeit gesprochen wird, der eine Verringerung der Materialstärken erlaubt. Es sei nur bemerkt, daß es sich bei den angeführten Zitaten durchaus um authentische Quellen handelt. Es sind Mitteilungen des Germanischen Lloyd aus dem Jahre 1902. Immerhin ist es interessant, sich einmal vor Augen zu führen, aus welchen Anfängen sich unsere heutigen Materialvorschriften entwickelt haben. Die Präzisierung der Vorschriften nahm von Jahr zu Jahr zu. Die für die Vorschriften maßgebenden Grundsätze für die richtige

Lloyd's Register 100 A 1, beim Germanischen Lloyd 100 A 4. Die verschiedenen Ziffern 1 und 4 bedeuten keinen Unterschied im System, sondern nur in der Beziehung: Die englische 1 ist bei Lloyd's der Hinweis auf die Güte der Ausrüstung, während die 4 beim Germanischen Lloyd als 4jährige Besichtigungsperiode verstanden werden soll. Die 100 bedeutet in beiden Fällen, daß es sich um ein vollwertiges, 100prozentiges Schiff handelt. Der GL erteilt auch die Klasse 90 A 3 für weniger hochwertige Schiffe, wie bei Lloyd's, die Klasse „A 1 for restricted service“ existiert. Schiffe, die die DW verlassen, ob Neubau oder Reparaturschiff, tragen immer die höchste Klasse.



Abb. 4

Bemessung der Bauteile wurden ebenfalls immer treffender und führten von den ersten simplen Größenangaben der Schiffe in Tonnen zu einem ausgefeilten System der Leitzahlen; kurze Formeln, in die je nach Zweck der Festlegung bestimmter Konstruktionsteile, und mit Variationen unter den verschiedenen Klassifikationsgesellschaften, die Länge, Breite oder halbe Breite, Seitenhöhe und der halbe Umfang des Hauptspantes eingehen.

Es soll mit dieser allgemeinen Darstellung genug sein. Wir wollen der geschichtlichen Entwicklung der einzelnen Klassifikationsgesellschaften nicht weiter nachgehen und nur feststellen, daß es gut war, daß es deren mehrere gab. Die Konkurrenz zwang sie, sich einander so weit anzupassen, daß allein der Stand der Technik die Grundlage für die erlassenen Vorschriften wurde. Die heute erteilten höchsten Klassen für Schiffe, die unabhängig von ihrem Alter allen Forderungen genügen, sind beim

D. Das heutige Verhältnis zwischen Schiffbau, Klassifikationsgesellschaft und Versicherung

In dem Verhältnis von Werft zu Klassifikationsgesellschaft hat sich in den letzten hundert Jahren eine kaum merkliche, aber innerlich ganz wesentliche Wandlung vollzogen. Schiffbauvorschriften gibt es, wie wir gesehen haben, seit langem. Aber mehr als eine entwicklungsgeschichtliche Tatsache interessiert uns beispielsweise an dem Vorwort zu den ersten, im Jahre 1857 herausgegebenen Vorschriften des Germanischen Lloyd der Geist, der bei der Gründung dieser deutschen Klassifikationsgesellschaft bestimmend war. Der Schiffsbaumeister F. Schüler schreibt dort:

„Von dem Gründungscomité des „Germanischen Lloyd“ mit der Ausarbeitung der Bauvorschriften desselben beauftragt, habe ich mich der Erfüllung dieses zwar ehrenvollen, aber mich gleichzeitig mit einer schweren Verant-

Vergleichstabelle der Schiffsklassen.

Hölzerne Schiffe.

	Bureau Veritas Paris. Errichtet 1828	Lloyd's Register of British and Foreign Shipping London. Errichtet 1834	Niederländische Vereinigung van Assurandoren Amsterdam. Errichtet 1855	Veritas Austro-Unionarico Triest. Errichtet 1858	Registro Italiano Genua. Errichtet 1861	Norske Veritas Christiania. Errichtet 1864	Germanischer Lloyd Berlin. Errichtet 1867	Record of American and Foreign Shipping New York. Errichtet 1867	British Corporation for the Survey and Registry of Shipping Glasgow. Errichtet 1890
I. Klasse	3/3, 1.1. 5/6, 1.1.	A 1 A 1	A A 1 A 2	A. I. I. B. I. I.	1,00 I-I 0,85 I-I	A1 A2*2L A2*2N A2	A I A	A 1	—
II. Klasse	5/6*, 2.1. 3/4, 2.1.	Æ 1	B 1 B	B. II. I.	0,85 II-I 0,75 II-I	B1 B2	B I B	A 1 1/2	—
III. Klasse	2/3, 3.2. 1/2, 3.2.	—	C D	C. II. I. C. II. II.	0,65 III-II 0,50 III-II	C1 C2	C L C K	—	—

Eiserne und stählerne Schiffe.

	I 3/3, 1.1.	100 A 1 95 A 1	A A 1/2	⤴ — 4 —	1,00 A 0,95 A	1 A 1 2 A 1 3 A 1	100 A 95 A	A 1.20 bis A 1.17	B S
	II 3/3, 1.1.	90 A 1 85 A 1	A A 1/2	⤴ — 4 —	0,90 A 0,85 A	1 A 2 2 A 2 3 A 2	90 A 85 A	A 1.16 bis A 1.13	B S
	III 3/3, 1.1.	80 A 1 75 A 1	A A 1/2	⤴ — 3 —	0,80 A 0,75 A	1 B 1 2 B 1 3 B 1	80 A 75 A	A 1.12 bis A 1.10	B S

Abb. 5

wortlichkeit belastenden Auftrages mit um so größerem Widerstreben unterzogen, als mir wohl bewußt, daß es bei dem heutigen Stande der Schiffsbau-Technik durchaus unmöglich und deshalb unthunlichst ist, allgemein gültige starre Vorschriften aufzustellen, welche die Natur der Sache nach — doch nur bedingungsweise richtig bleiben können, und deshalb in vielfachen Fällen — ohne Gestattung von Modifikationen — zu mehr oder minder begründeten Klagen Veranlassung geben müssen. Der guten Sache wegen habe ich indessen den mir erteilten Auftrag nicht abgelehnt, und mich nur bemüht, die Bauvorschriften so abzufassen, daß sie der Geltendmachung der individuellen Ansichten der Schiffsbauer den größtmöglichen Spielraum lassen, ohne die Interessen der Rheeder und Assekuradeurs zu gefährden usw."

Längst hat die Zeit diese grundsätzliche Haltung überholt; ob es immer zu begrüßen ist, braucht nicht erörtert zu werden; eine so konsequente Entwicklung geschieht nicht grundlos. Heute gibt es keine Werft mehr, die sich nicht den Vorschriften der großen Klassifikationsgesellschaften unterwürfe; denn welcher Reeder fährt heute unversichert und welcher Belader vertraut seine Waren einem Schiff an, dem die Versicherungen Vertrauen und Ersatzanspruch verweigern? (Die Betonung der Freiwilligkeit der Klassifikation ist Theorie und Illusion.) Damit haben aber die Klassifikationsgesellschaften die Verantwortung auf sich geladen. Ihre Vorschriften sind die allgemein anerkannten, aber bis zum letzten ausgenutzten Grenzen für den Konstrukteur. Die Frage lautet für den Schiffbauer heute nicht: Ist mein Schiff stark genug, um allen Stürmen und Belastungen standzuhalten, sondern: Wird mein Schiff noch abgenommen, wenn ich durch diese oder jene konstruktive Änderung hier und dort noch etwas einspare? Durch die heutigen Bauvorschriften ist alles derartig festgelegt, daß der Phantasie des Konstrukteurs kaum noch Spielraum gelassen wird. Aber es ist wohl richtig, daß die bindenden Vor-

schriften von denen erlassen werden, die die Schiffe am längsten im Auge behalten und im Katastrophenfall dafür geradzustehen haben. Das Interesse an allen Fragen der Sicherheit unseres Lebens und im ganz besonderen Maße der Schifffahrt wird immer mehr der Sphäre des Privaten, der Initiative einzelner, einzelner Gesellschaften oder Nationen entzogen. Fragen, die die ganze Schifffahrtswelt angehen, können nur noch auf internationaler Basis gelöst werden. Zu dieser Erkenntnis war man schon gekommen, bevor der erste Weltkrieg alle aufbauende internationale Zusammenarbeit wieder zunichte gemacht hatte. Der Untergang der „TITANIC“ hatte die Völker aufgeschreckt und zur Besinnung gebracht. Der erste „Internationale Vertrag zum Schutze des menschlichen Lebens auf See“ wurde 1914 abgeschlossen, 1929 folgte ein weiterer, 1948 der jüngste. Jeder dieser Verträge war die Formulierung aller Erfahrungen und Erkenntnisse der seefahrenden Völker auf dem Gebiet der Schiffbautechnik. Immer wieder werden die Bauvorschriften der Klassifikationsgesellschaften überholt und ergänzt werden müssen. Der Schiffbauer wird dafür zu sorgen haben, daß Fortschritt der Technik und Gesetz der Überwachung in lebendiger Wechselbeziehung zueinander bleiben. Technik, Versicherung und Recht greifen unlösbar ineinander und jeder Schritt vorwärts auf dem einen der Gebiete hat notwendig Folgen auf den anderen. Das Ganze ist ein Gebäude der heutigen Lebensform, das auf dem Erfahrungsschatz von Jahrhunderten gegründet ist.

Quellenverzeichnis

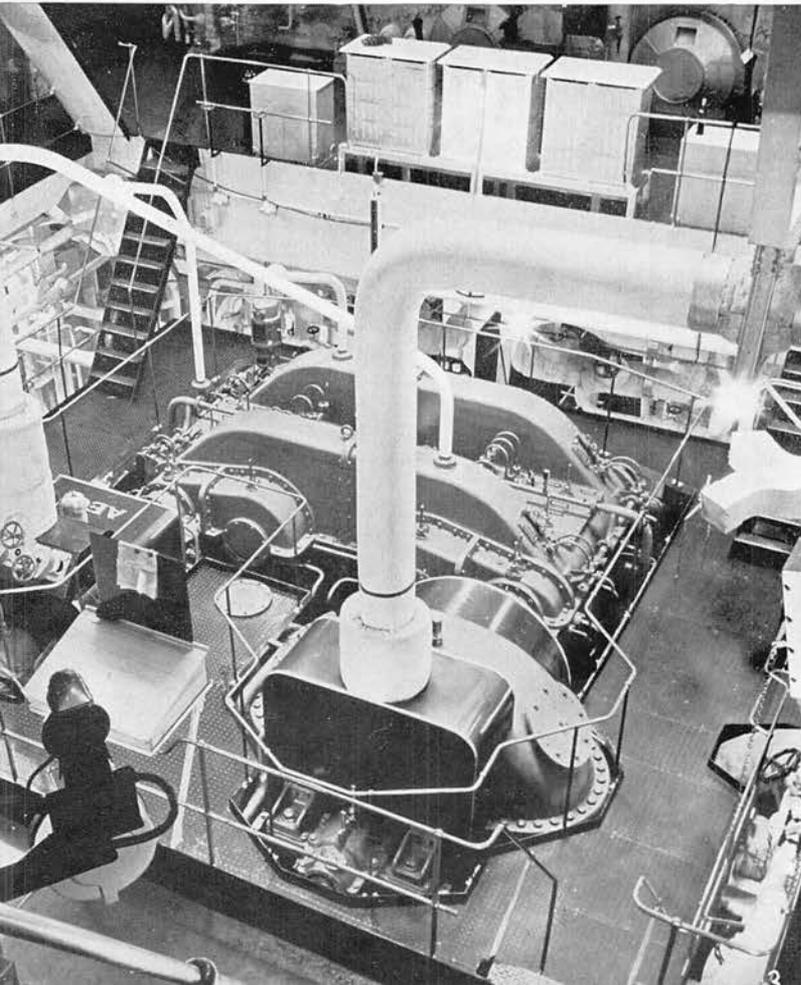
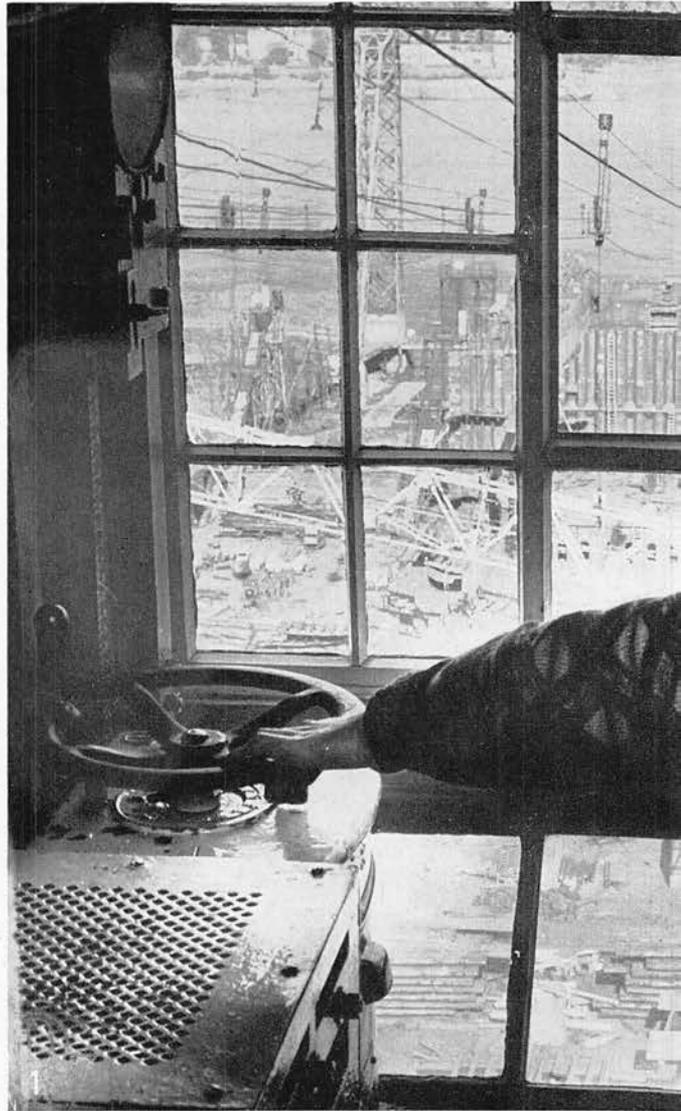
A History of Lloyd's
Annals of Lloyd's Register
Histoire de la Marine
Laas, „60 Jahre Bauvorschriften des GL“
Murray, A hundred years of Lloyd's Registers ships rules
Neher, Allianz: Transportversicherungen (Vortrag)
Ship Classification, aus Reed's Marine Equipment News.



2



8



3

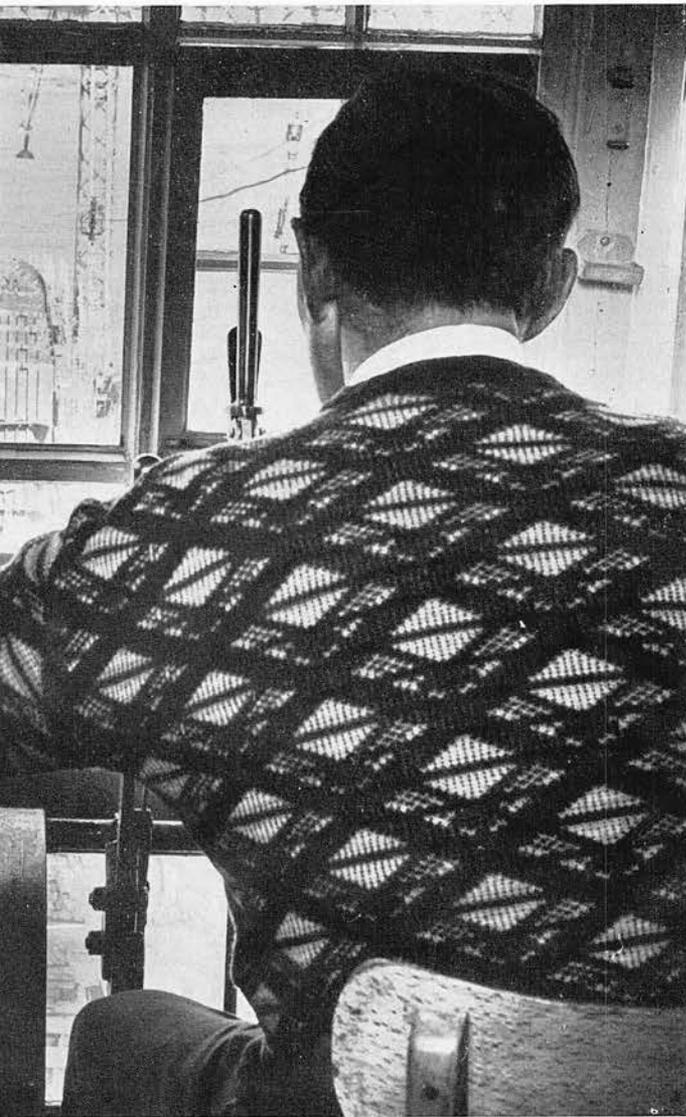
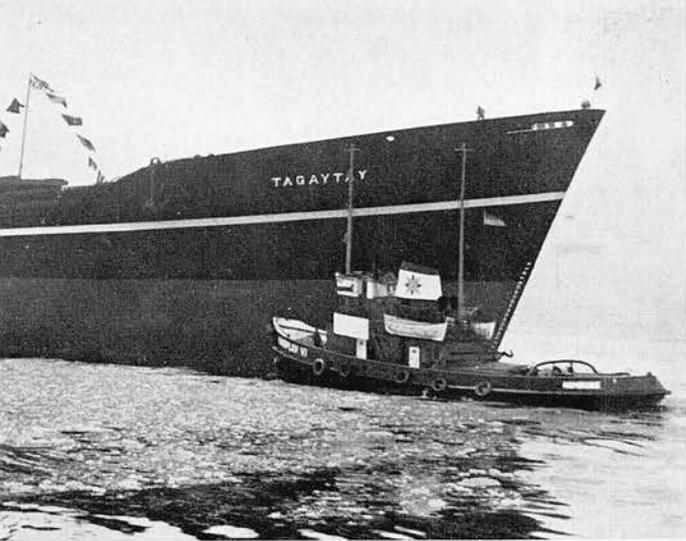
Blick auf die Werft

Bild 1: Aus der Kranführerperspektive

Bild 2, 4, 7, 8: Stapellauf der „Tagaytay“

Bild 3, 5, 6: Maschinenraum und Salons des Erzschiifes „Rio Grande“





Wer gut schmiert...

Ein altes Sprichwort lehrt, wer gut schmiert auch gut fährt. Will man ein Schiff vom Stapel lassen, so muß man sich dieses wohl merken und danach handeln. Es sind da aber noch viele wichtige und interessante Dinge, die beim Stapellauf eines Schiffes eine große Rolle spielen.

Aus den Fragen, die beim Stapellauf von unseren Mitarbeitern und Besuchern an mich gestellt werden, läßt sich ersehen, daß über den Vorgang eines Stapellaufs keine klare Vorstellung vorhanden ist. Im nachfolgenden will ich darum versuchen, in allgemein verständlicher Weise den Aufbau und Vorgang eines Stapellaufs zu erklären.

Schon bei der Kiellegung muß der Schiffbauer auf den später zu erfolgenden Stapellauf eines Schiffes bedacht sein und Lage des Schiffes sowie Neigung der Ablaufbahn aufs genaueste bestimmen. Da eine Korrektur später nicht mehr möglich ist, müssen diese Angaben fehlerfrei sein.

Nach Festlegung der Lage sowie der Neigung der Ablaufbahn beginnt die Arbeit des Schiffszimmerers mit dem Aufbau der Kielpallen (s. Abb. 1). Hierauf wird nun das zu erstellende Schiff mit einem Ablaufgewicht von ~ 3000 — 6000 t je nach Größe aufgebaut. Zu dieser Belastung kommt während der Dichtigkeitsprüfung die Füllmenge des Wassers mit ~ 1000 — 1500 t pro Tank. Um diese hohen Drücke aufnehmen zu können, ist man gezwungen, diese Kielpallen aus Beton und Hartholz zu bauen (s. Abb. 2). Ein weiterer Grund ist, ein Verlagern des Schiffes während des Baues auszuschließen, da eine Korrektur der Lage sehr schwierig ist. Kurz vor der Beendigung dieser Aufbauarbeit beginnt die verantwortungsvolle Arbeit des Schiffszimmerers für den Stapel-

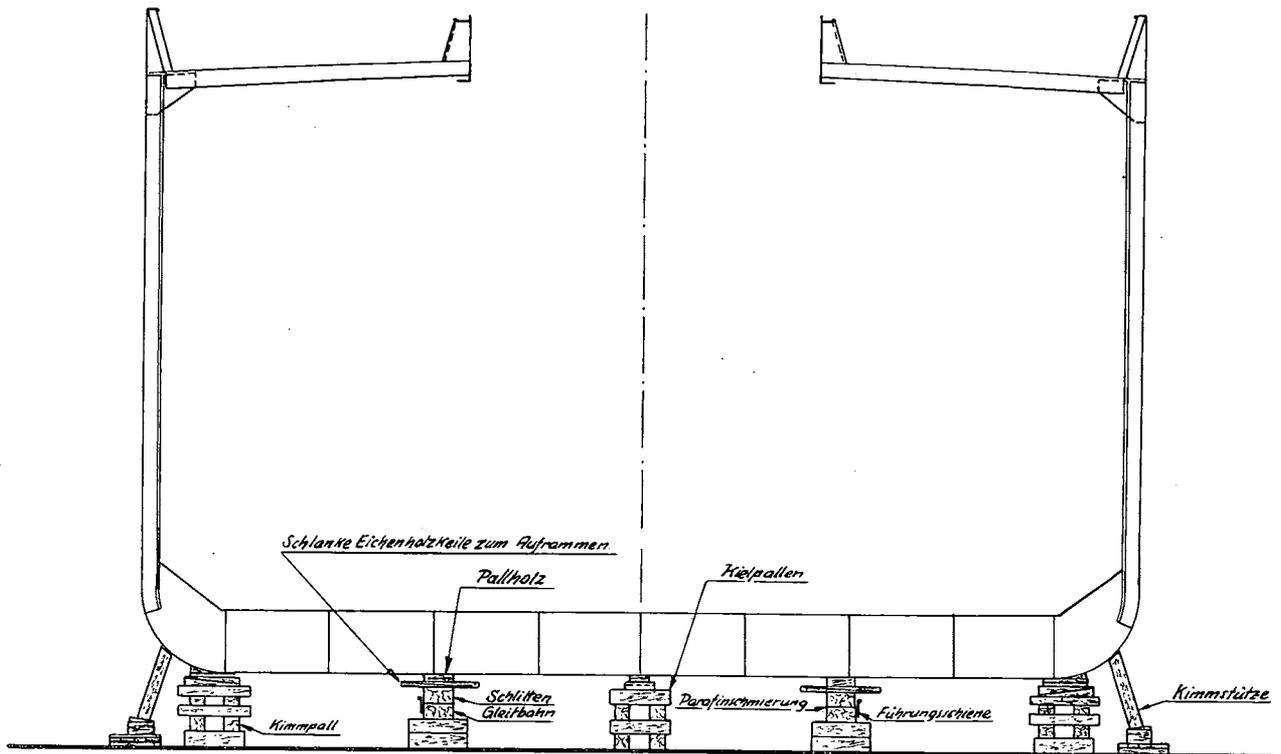
lauf (s. Abb. 3). Wie aus der Abbildung 3 ersichtlich, reicht die Ablaufbahn bis an das untere Ende der Hellingsohle. Das Verlegen des unteren Endes kann daher nur bei Ebbe erfolgen.

Im Winter kommt hierzu noch die Beseitigung der Eismassen, eine harte Arbeit.

Ist die Ablaufbahn verlegt, so kann mit dem Schmieren und Einfahren der Schlittenbahn begonnen werden (s. Abb. 4). Hiernach wird die Ablaufbahn gegen Verschieben und seitliches Ausweichen durch Abstützung gesichert und der Schlitten mit dem Schiff fest verzurrt (s. Abb. 5). Um das Schiff kurz vor dem Stapellauf mit seinem ganzen Gewicht nur auf der Ablaufbahn ruhend zu bekommen, beginnt man mit dem Aufrahmen. Wie dieser Arbeitsgang vonstatten geht, veranschaulicht die Abb. 6.

Auf ein Pfeifensignal des Meisters beginnen die an beiden Seiten des Schlittens in Abständen von ca. 2,00 m postierten Schiffszimmerer gleichzeitig mit dem Eintreiben schlanker Eichenholzkeile zwischen Schiff und Schlitten. Hierdurch wird das Schiff so fest auf die Ablaufbahn gepreßt, daß es nun möglich ist, alle übrigen Abstützungen entfernen zu können. Nun ruht das Schiffsgewicht bereits auf dem Schlitten (s. Skizze), wobei die zwischen dem Schlitten und der Gleitbahn aufgetragene Schmierung einer hohen Belastung (20 — 25 t/m²) ausgesetzt ist.

Das Schmieren der Schlitten ist nun nicht ganz so einfach wie das der Frühstücksbrote. Diese werden in der Regel nur einmal, die Ablaufbahnen dagegen zweimal geschmiert, und zwar eine Unter- und eine Oberschmierung. Im Gegensatz zu den in früheren Jahren verwendeten tierischen Fetten kommen heute noch Fette



Querschnitt durch Schiff, Stapel und Schlitten

Skizze 1



Abb. 1



Abb. 4



Abb. 2

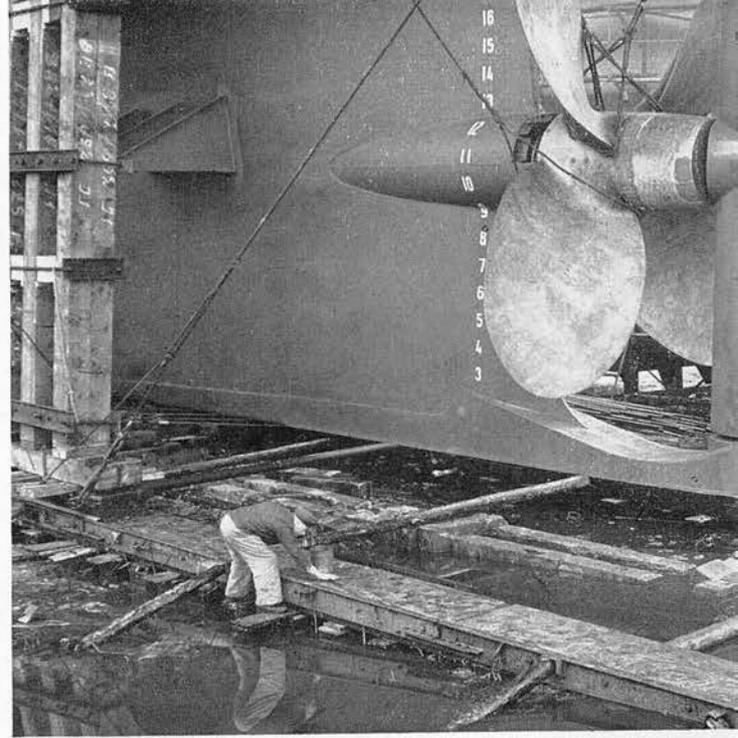


Abb. 5

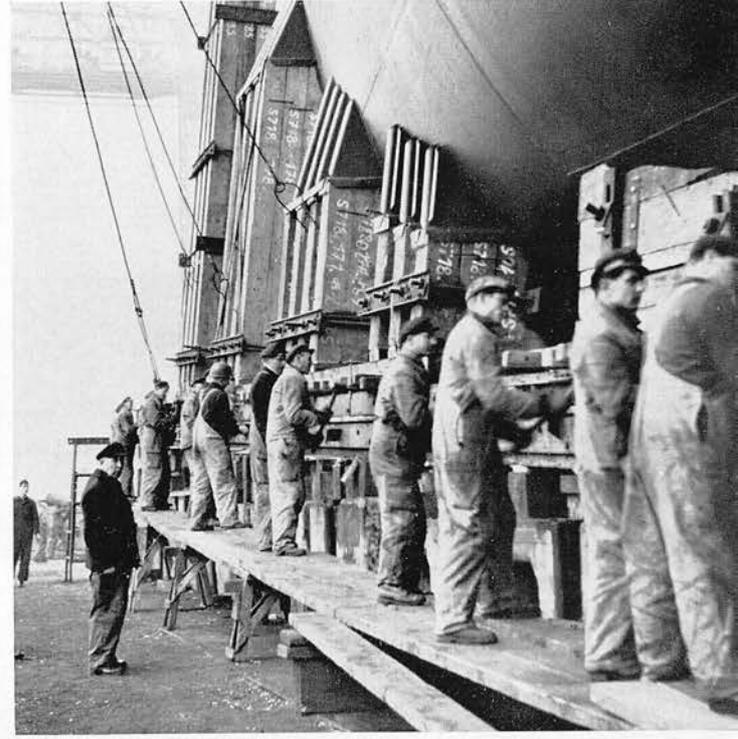
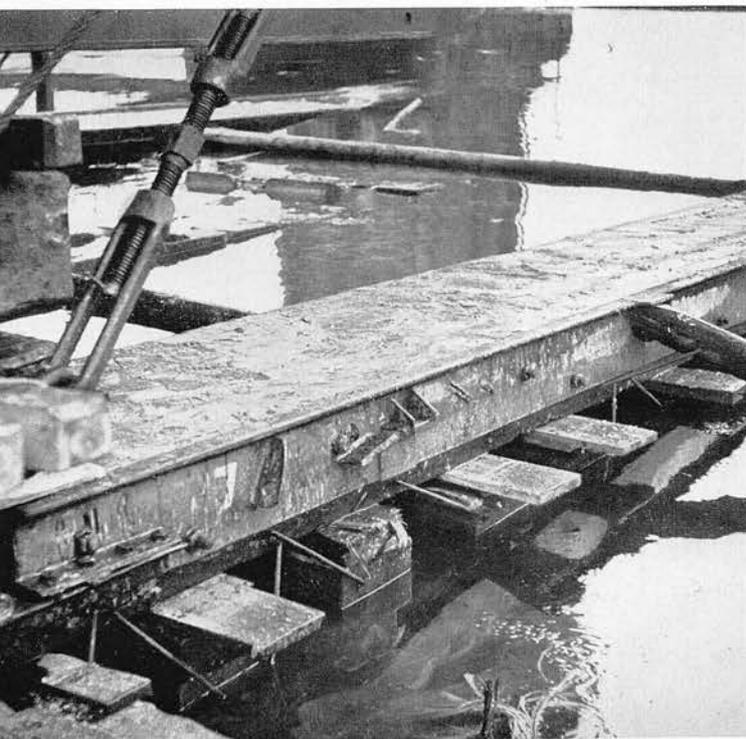


Abb. 6



Abb. 7

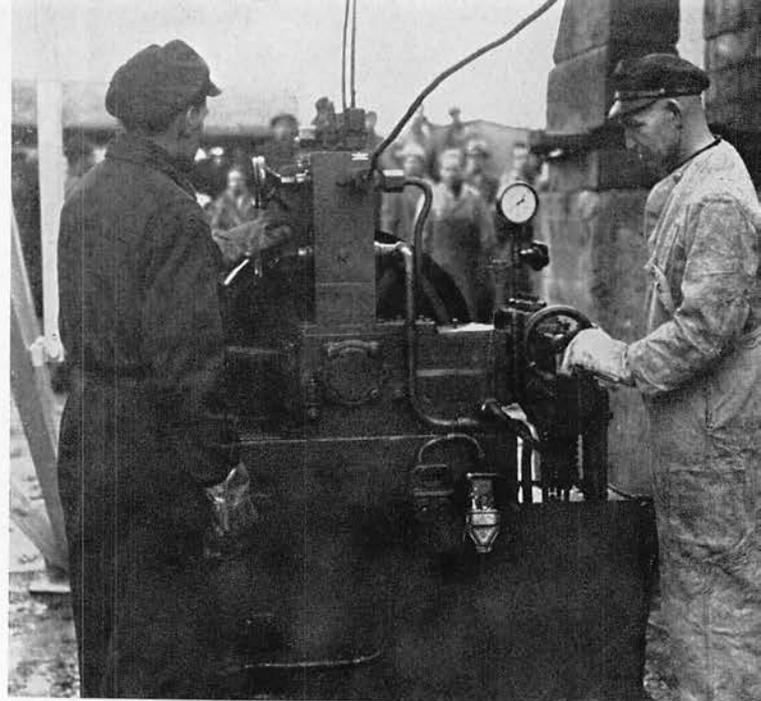


Abb. 8

auf Paraffinbasis, wie sie bei der fraktionierten Destillation von Erdölen als Nebenprodukt anfallen, zur Verwendung. Da die Konsistenz und die Viskosität der Fette bei verschiedenen Temperaturen schwankt, ist eine besondere Wahl der Schmiermittel für den Winter und Sommer erforderlich. Um ein vorzeitiges Abfließen des Schiffes zu verhindern, hat der Schiffszimmerer in der Mitte der Ablaufbahn einen Stopper (s. Abb. 7) vorgesehen. Gegen zufälliges oder mißbräuchliches Lösen ist der Stopper dreifach gesichert und wird nach dem Aufrahmen bis zum Stapellauf bewacht. Auf dem Bilde lassen sich die Sicherungen gut erkennen. Ich benenne sie in der Reihenfolge, wie sie vor dem Stapellauf entfernt werden:

1. Sicherung = Bolzen
2. Sicherung = Jäckschraube
3. Sicherung = Stützen.

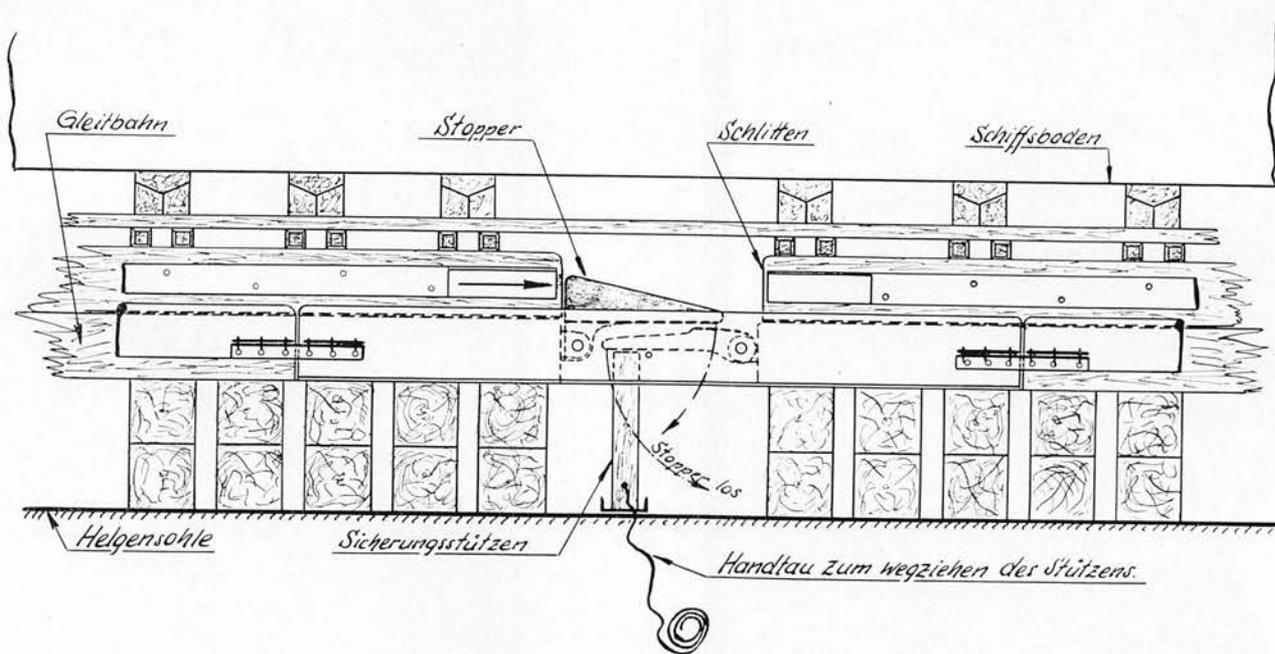
Wie dieser Stopper im Prinzip arbeitet, soll die untenstehende Skizze veranschaulichen. Aus dem vorher ge-

nannten Ablaufgewicht ergibt sich, daß der Stopper von solider Beschaffenheit sein muß, um die gewaltigen auftretenden Kräfte aufnehmen zu können; denn nur der Stopper hindert das Schiff jetzt noch am Abfließen. Er besteht aus zwei sich horizontal gegenüber liegenden Klappen, welche in der Mitte durch eine Stütze in horizontaler Lage gehalten werden. Die vordere Klappe hat einen senkrecht stehenden Flansch, wogegen sich der Schlitten preßt und so das Schiff am Abfließen hindert. Entfernt man die Unterstüzung, so fallen die Klappen herunter, gleichzeitig dreht der senkrechte Flansch in die horizontale Lage und gibt die Bahn zum Ablauf frei.

Für den Fall, daß das Schiff nach dem Lösen des Stoppers nicht abfließt, hat man vorn noch 2 hydraulische Pumpen zur Sicherung aufgebaut (s. Abb. 8).

Nachdem die Taufe des Schiffes durchgeführt ist, werden die oben beschriebenen Sicherungen und Stopper gelöst und das Schiff gleitet in sein Element, womit der Stapellauf beendet ist.

Ing. Hartmann



Skizze 2

WELCHES IST DER IDEALE FILM?

Liebe Fotofreunde!

Diese Frage ist schon beinahe so alt wie die Fotografie selbst. Deshalb ist sie illusorisch, da es keinen idealen Film gibt. Wir können uns nur bemühen, den besten Film für unsere Zwecke zu suchen und zu finden. Selbst für den ernsthaften Amateur dürfte das bei der Menge des unterschiedlichen Filmmaterials nicht immer leicht sein. Die Skala des unterschiedlich hohen Filmmaterials fängt bei 3/10 Din an und endet bei 29/10 Din.

Viele Amateure, welche eine Kamera besitzen, behaupten, sie wären ernsthafte Amateurfotografen. Es ist müßig, sich hierüber zu streiten, weiterhin ist müßig, sich über diese zu erheben und sie verächtlich mit dem Namen eines Knipsers zu belegen, was leider häufig der Fall ist. Amateure fotografieren alle ernsthaft, nur sind die Ansprüche, welche diese wie jene an das Foto stellen, sehr unterschiedlich. Sobald ein Amateur seine Kinderschuhe auszieht, strebt er nach größeren Bildformaten. Kleinere Formate wie $7,5 \times 10,5$ cm oder 6×6 cm interessieren ihn nicht mehr. 18×24 cm, zumindest

2. *Mitteempfindliche* — Filme 15/10 Din bis 19/10 Din. Mitteempfindliche besitzen von Hause aus eine weichere Gradation, haben noch feines Korn und noch gutes Auflösungsvermögen.

3. *Hochempfindliche* — Filme 20/10 Din bis 29/10 Din. Hochempfindliche Emulsionen haben eine noch weichere Gradation, grobes Korn und schlechtes Auflösungsvermögen.

Hieraus ist schon zu ersehen, je höher die Empfindlichkeit eines Filmes ist, um so größer ist sein Korn und um so schlechter ist sein Auflösungsvermögen. Auf die Begriffe, welche im Vorhergegangenen genannt wurden, kommen wir noch im einzelnen zu sprechen.

Der eigentliche Film besteht aus dem Schichtträger, auf welchem die lichtempfindliche Emulsion aufgetragen ist. Die Rückseite des Schichtträgers (Zelluloid) ist meistens angefärbt (Lichthofschutz). Die lichtempfindliche Emulsion selbst wird aus einer wässrigen Gelatinelösung, in welche das lichtempfindliche Bromsilber eingebettet ist, hergestellt. Nach dem Trocknen ist es eine trübe Substanz, welche wir auf unserem Film erkennen können, wir sprechen dann von der Schichtseite.

Diese lichtempfindliche Emulsion aber hat verschiedene Eigenheiten.

1. Allgemeinempfindlichkeit
2. Farbenempfindlichkeit (Sensibilisation)
3. Gradation
4. Lichthoffreiheit
5. Auflösungsvermögen — Korn

Allgemeinempfindlichkeit:

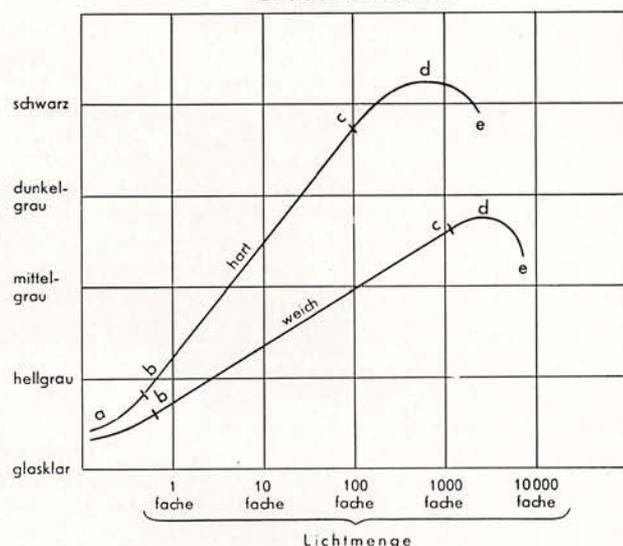
Der Film ist also für einen bestimmten Teil lichtempfindlich. Wie groß dieser Teil sein muß, richtet sich ganz nach seiner Allgemeinempfindlichkeit. Ein hochempfindlicher Film braucht demnach eine geringere Lichtmenge, wogegen ein niedrigempfindlicher eine größere Lichtmenge braucht, um ein Negativ aufzubauen. Die Allgemeinempfindlichkeit wird in Din-Graden gemessen, das heißt, wenn wir einen Film mit der Allgemeinempfindlichkeit von 17/10 Din kaufen, uns dieser eine bestimmte Empfindlichkeit garantiert. Das Wort DIN ist eine Abkürzung und heißt richtig Deutsche Industrie-Norm.

Dieses ist zur Zeit die genaueste Meßmethode, welche allen Ansprüchen gerecht wird. Sie wurde 1934 in Deutschland allgemein eingeführt. Da es noch andere Meßarten gibt, z. B. Sch = Scheiner und ASA, USA, welche neben dem DIN-WERT auf unserer Filmpackung zu finden sind, soll das Din-Testverfahren hier einmal kurz erklärt werden. Die anderen Werte gelten hauptsächlich für das Ausland.

Mit Hilfe einer Wolfram-Vacuum-Lampe, welche einen geraden Leuchtfaden besitzt und deren Stromstärke (2360 Grad) genau bemessen wird, stellt man durch Vorschalten bestimmter Flüssigkeitsfilter eine Färbung des Lichts her, die dem draußen herrschenden Sonnenlicht gleichkommt. Das zu testende Material wird in Kontakt mit einem neutralgrauen Stufenkeil gebracht, welcher in 30 Stufen unterteilt ist, jede Stufe hat einen Graudichteanstieg von 0,1.

Der Abstand des Leuchtfadens bis zum testenden Material wird so bemessen, daß die Beleuchtungsstärke 40 Lux beträgt. (Der Lichtstrom einer normalen Kerze wird als ein Lumen bezeichnet. Fällt ein Lumen von 1,00 m Abstand auf 1 qm, so ist diese Beleuchtungsstärke von 1 Lux Lux-Licht). Das Filmmaterial wird 20 Sek. belichtet und dann in einem genormten Entwickler optimal bis zum Schleier entwickelt. Mit besonderen Apparaten stellt man jetzt diejenige Schwärzung fest, die bei 0,1 über dem Schleier liegt. Befindet sich diese z. B. bei Keil-

Gradationskurve



13×18 cm, Größe verlangt er schon von seinen Bildern. Das ist eine durchaus normale Entwicklung für jemand, der sein Hobby ernst nimmt. Mit der Größe des Bildformats vermehren sich aber auch die Denk- und Sorgenfalten auf seiner Stirn. An das Negativ werden mit größer werdender Bildgröße auch mehr Ansprüche gestellt werden müssen. Wie gesagt, einen idealen Film gibt es nicht, so wollen wir einmal einen Film auf seine Eigenschaften prüfen; denn aus ihm entsteht ja unser späteres Negativ. Kennen wir erst einmal die verschiedenen Eigenarten unseres Films — er hat nämlich nicht nur gute —, so können wir ihn später in mancher Beziehung überlisten. Und damit haben wir schon viel gewonnen.

Zur besseren Unterscheidung der verschiedenen Filmtypen sollen sie in 3 Gruppen unterteilt werden.

1. *Niedrigempfindliche* — Filme 9/10 Din bis 14/10 Din. Die davorliegenden Filme von 3/10 Din — 8/10 Din interessieren uns nicht, da sie vom Amateur sehr selten gebraucht werden, und wenn, dann nur zu Reproduktionszwecken.

Niedrigempfindliche Filme haben von Hause aus eine hartarbeitende Emulsion, extrem feines Korn und bestes Auflösungsvermögen.

stufe 1,7, so hat der Film eine Empfindlichkeit von 1,7 Grad Din. Um Verwechslungen mit anderen Systemen zu vermeiden, rechnet man mit Zehntelgraden. In unserem Falle hat der Film also eine Lichtempfindlichkeit von 17/10 Grad Din.

Scheiner-Grade kann man leicht in Din-Grade umrechnen, indem man jeweils 10 von ihnen abzieht, z. B. 27 Grad-Scheiner = 17/10 Grad Din. Außerdem ist eine Faustregel von Wichtigkeit:

Jeweils um 3/10 Din höherempfindliches Material ergibt eine um die Hälfte kürzere Belichtungszeit. Z. B. ein 23/10 Din-Film erfordert eine Belichtungszeit von 1/100 Sek., so braucht ein 26/10 Din-Film nur eine 1/200 Sek. belichtet werden.

Neben der Allgemeinempfindlichkeit ist unser Schwarzweißfilm auch für Farben empfindlich.

Sensibilisation: (Farbenempfindlichkeit)

Das lichtempfindliche Bromsilber, welches unser Negativ aufbaut und von dem wir schon gesprochen haben, hat eine unangenehme Eigenschaft, und zwar ist es besonders für Blau empfindlich, für Rot und Grün hingegen nicht. Es ist in gewissem Sinne also für verschiedene Farben blind. Um dieses abzuwenden, gibt man der Emulsion Sensibilatoren (Farbstoffe) zu. Von unserem Schwarzweißfilm werden die Farben unserer Umwelt in einem bestimmten Grauwert wiedergegeben, welche sich dem Auge in Beziehung auf die Farbe, die wiedergegeben wird, anpassen. Würde man mit einem nicht sensibilisierten Film Aufnahmen machen, so würde Blau weiß wiedergegeben werden und Rot in diesem Falle schwarz. Unser Auge würde sich das nicht gefallen lassen. Mit der Sensibilisation nimmt man dem Film also seine gewisse Farbenblindheit.

Sensibilisieren heißt empfindlich machen. Das geschieht wie gesagt mit bestimmten Farbstoffen, welche man der lichtempfindlichen Emulsion zusetzt.

Wir unterscheiden da 3 hauptsächliche Typen.

1. Die orthopanchromatische Emulsion

Sie gibt alle Farben tonwertrichtig wieder und darf nur bei völliger Dunkelheit entwickelt werden.

2. Die orthochromatische Emulsion

Diese gibt außer Rot alle Farben tonwertrichtig wieder, welches sie schwarz bringt. Für Rot ist sie also nicht sensibilisiert. Diese Filme können bei rotem Dunkelkammerlicht entwickelt werden. Das hat den Vorteil, daß man ihre Entwicklung genauestens kontrollieren kann. In gewissem Sinne also auch eine Bequemlichkeitsfrage.

3. Die panchromatische Emulsion

gibt alle Farben tonwertrichtig wieder, hauptsächlich aber Rot. In diesem Falle wird Rot also sehr hell wiedergegeben. (Übersensibilisation). Für Kunstlicht-Aufnahmen (Lampenlicht) ist dieser Film besonders geeignet, da dieses sehr viel rote Lichtstrahlen enthält, welche im Falle einer Aufnahme restlos genutzt würden. Die beiden letztgenannten Emulsionen sind Spezialtypen, da der Amateur sie nur in besonderen Fällen benutzen wird. Die Standard-Emulsion ist die orthopanchromatische.

Gradation

Die Gradation unserer Emulsion ist eine weitere Eigenart. Niedrigempfindliche Emulsionen haben von Haus aus eine hartarbeitende Gradation, mittelempfindliche und hochempfindliche Filme hingegen eine weichere Gradation. Man spricht auch von einer steilen oder flachen Gradation. Belichtet man beide (hart und weiche Gradation) mit der gleichen Lichtmenge, so kommen ganz unterschiedliche Ergebnisse bei diesem Versuch heraus.

Die weicharbeitende Emulsion ergibt dicht in ihren Grauwerten beieinander liegende Schwärzungsstufen, während bei einer hart arbeitenden Emulsion die schwarzen viel weiter auseinander liegen. Um die Gradation eines Films im voraus erkennen zu können, geben die Hersteller sogenannte Gradations-Kurven heraus,

um Entwickler, Belichtungszeit usw. auf das jeweilige Filmmaterial abstimmen zu können. Dem Amateur sind diese Gradationskurven in den meisten Fällen schwer verständlich. Vorstehende Abbildung wird diese Kurve verständlich machen.

Der Punkt (a), an dem die erste Lichtmenge nach der Entwicklung sichtbar wird, heißt der Schwellenwert. Durchhang (d) ist der höchste Punkt der Gradationskurve, hier neigt sie sich wieder nach unten.

Zwischen (b) und (c) liegen alle Grautöne von hellstem Weiß bis tiefstem Schwarz, welche zum Aufbau unseres Negativs gebraucht werden. Was vor (b) liegt, ist Unterbelichtung. Was hinter (c) liegt, ist Überbelichtung. Bei Punkt (e) fängt die Solarisation an. (Solarisation) Starke Überbelichtung, sie ergibt keine Schwärzung mehr im Negativ, sondern das Gegenteil, eine Aufhellung. Beim Fotografieren in die Sonne kann es vorkommen, daß die Sonne im späteren Positiv schwarz kommt an Stelle von weiß, wie es der normale Vorgang sein sollte.

Lichthof: Lichthofschutz

Woraus die Emulsion eines Films besteht, ist schon gesagt worden. Die relative Dicke einer lichtempfindlichen Emulsion spielt eine große Rolle. Platten, Plan- und Packfilme haben eine relativ dicke Emulsionsschicht, sie werden deshalb auch vielfach Zwei- oder Mehrschichtfilme genannt. Kleinbild und verschiedene 6×6 Filme sind Ein- oder Dünnschichtfilme. Bei Mehrschichtfilmen tritt eine Erscheinung auf, welche man den Diffusionslichthof nennt. Er entsteht dadurch, daß, wenn ein Lichtstrahl in die Schicht eindringt, hier auf ein Bromsilberteilchen trifft, welches diesen in engen Kreis streut.

Durch dieses Streulicht werden die nebenliegenden Bromsilberkörnchen belichtet. Bei der Entwicklung schwärzen sich diese und führen zu den gefürchteten Überstrahlungen sowie Unschärfen. Um diesem entgegen zu wirken, gießt man zwischen die Schichten oder auf die Rückseite der Platten oder Filme eine Lichthofschutzschicht, welche die Eigenschaft hat, diese vagabundierenden Lichtstrahlen zu verschlucken. Je dicker eine Emulsionsschicht ist, um so größer ist die Gefahr eines Lichthofes. Bei den Dünnschichtfilmen ist die Gefahr des Diffusionslichthofes gering, da erstens die Schicht sehr dünn ist, zweitens die Schutzfarben schon in die Emulsionsschicht selbst miteingegossen sind.

Eine zweite Erscheinung, welche auch beim Kleinbildfilm auftreten kann, ist der Reflexionslichthof. Dringt ein Lichtstrahl durch die trübe Emulsionsschicht, so wird er von der glatten Seite des Schichtträgers (Zelluloid) gebrochen und reflektiert. Von hier wandert er in einen bestimmten Winkel wieder in die Schicht zurück, wo er das Bromsilber sozusagen zum zweiten Male belichtet.

Durch die Zugabe der Lichthofschutzfarben in die eigentliche Emulsion selbst wird diesem weitgehend entgegen gewirkt. Außerdem ist auch die Rückseite unseres Kleinbildfilmes angefärbt.

Auflösungsvermögen: Korn

Das Auflösungsvermögen unseres Films ist sein Vermögen, kleinste Details auf engstem Raum fotografiert trennungsscharf wiederzugeben. Das Auflösungsvermögen eines Films richtet sich in der Hauptsache nach der Größe seines Bromsilberkorns.

Je höher also die Lichtempfindlichkeit eines Films ist, um so gröber wird sein Korn. Die Größe des Bromsilberkorns ist relativ. Mit bloßem Auge ist es gar nicht zu erkennen. Der Durchmesser eines Kristalls beträgt 1/100 mm in einer niedrigempfindlichen Emulsion. Je mehr dieser Teilchen ein Negativ aufbauen und je gleichmäßiger sie in der Schicht verteilt sind, um so feinkörniger und um so besseres Auflösungsvermögen hat der Film. Hochempfindliche Filme haben diese Eigenschaften nicht. Ihre Konturenschärfe ist im Gegensatz zu niedrigempfindlichen Filmen sehr schlecht, sie ist verwaschen, geht also ineinander über.

Man kann die Körnigkeit eines Films in gewissem Sinne durch richtige Entwickler in ihren Grenzen halten. Hier werden die meisten Fehler gemacht. Es geht nicht an, liebe Fotofreunde, daß man einen Film in einen x-beliebigen Entwickler steckt. Viele Amateure sind sich auch heute noch nicht darüber klar, wie wichtig gerade dieses für ein gutes Negativ ist.

Die richtige Komposition von Film und Entwickler erlaubt es uns, das Weitmöglichste aus unserem Film herauszuholen.

Es sei hier ein Weg gezeigt, nach welchem der Verfasser schon seit 4 Jahren selbst arbeitet. Es ist dieses K. b. 14/10 Din Adox in Verbindung mit Neofin-blau. Letztgenannter Entwickler ist kein Wunderentwickler, aber er ergibt mit obengenanntem Film sehr gute Negative. Seit einiger Zeit gibt es auch 6×6 Filme mit dieser Emulsion im Handel. Der Belichtungsmesser ist auf 20/10 Din einzustellen. Normal wäre dieses eine Unterbelichtung von 6/10 Din. Der Film wird nicht etwa um 6/10 Din lichtempfindlicher, sondern der Entwickler nutzt die Empfindlichkeit des Films voll aus. Erstens haben wir jetzt einen Film, welcher dem hochempfindlichen gleichkommt, außerdem extrem feines Korn und

sehr gutes Auflösungsvermögen. Die harte Gradation, die dieser Film hat, wird durch den Entwickler ausgeglichen, da er ein wecharbeitender Entwickler ist.

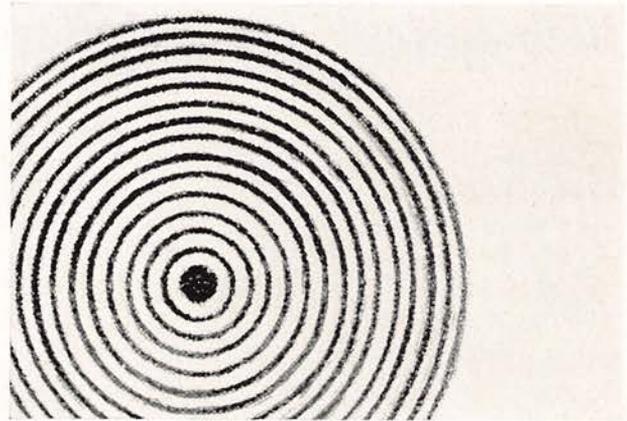
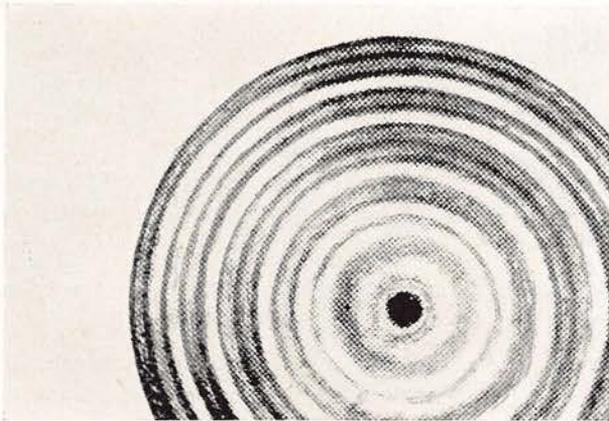
Entwicklung wie gewöhnlich in der Dose, bei völliger Dunkelheit einspulen (Ortho-panchromatisch) Entw. Zeit 12 Minuten bei 18—20 Grad. Zeit und Temperatur sind genau einzuhalten. Wir haben es hier mit einem Einmal-Entwickler zu tun. Man kann ihn also nur einmal benutzen oder zwei Filme kurz hintereinander entwickeln. Seine Haltbarkeit ist gering.

Ich hoffe, liebe Fotofreunde, daß mit diesem manchem unter uns geholfen ist, da ich in dieser Hinsicht immer wieder im Betrieb angesprochen werde. Es sind auch gewisse Kenntnisse der Theorie nötig, um beim späteren Arbeiten mit der Kamera draußen die Aufnahmebedingungen richtig einschätzen zu können, um uns so vor schlechten oder nicht brauchbaren Negativen und sonstiger fotografischer Unbill zu schützen.

In diesem Sinne, liebe Fotofreunde, wünscht Euch wie immer

Gut Licht!

Siegfried Günther



*Bild oben links:
Hochempfindlicher Film (starke Vergrößerung)*

*Bild oben rechts:
Niedrigempfindlicher Film (starke Vergrößerung)*

*Bild unten links:
Hochempfindlicher Film*

*Bild unten rechts:
Niedrigempfindlicher Film*



Was die nächsten Wochen bringen sollen:

Am 6. März wird die Taufe des Neubaus Nr. 730 (36 000 tdw) auf den Namen „Baumare“ im Dock Reiherstieg vollzogen.

Für den 7. März 1958 ist der Stapellauf Bau-Nr. 720, eines 12 500 t großen Frachtmotorschiffes für die norwegische Reederei A/S Mosner Shipping Co., Kristiansand, vorgesehen.

Am 11. März 1958 wird die Probefahrt des Frachtmotorschiffes „Havelland“ (8100 t) für die Hamburg-Amerika Linie stattfinden.

Am 21. März 1958 wird der Stapellauf des Hinterschiffes Bau-Nr. 731 (36 100 t) vor sich gehen. Bau-Nr. 731 wird ein Bauxit-Turbinenschiff für die Sequoia Corporation.

Hier spricht der Unfallschutz

Einige Vorkommnisse der letzten Zeit geben Veranlassung, auf die Gefahren hinzuweisen, die beim Anschlag und Aufhieven von Lasten und durch nicht ausreichendes Sichern derselben auf Anhänger und Waggons entstehen können.

Für Kranführer und Anschläger ist das Heft „Richtlinien für Kranführer und Anschläger“ herausgegeben worden. Sollte einer dieser Männer das Heft noch nicht im Besitz haben, dann bitte umgehend vom Sicherheitsingenieur abfordern. In diesem Heft sind die Gewichte von Platten, Profilen, Hölzern etc. sowie die Tragfähigkeit von Seilen, Ketten etc., übersichtlich angegeben, so daß sich jeder, der mit diesen Dingen zu tun hat, schnell orientieren kann. Man soll nicht leichtfertig Lasten an schlagen, deren Gewicht man nicht kennt und man soll keine Stropfs, Ketten oder Seile benutzen, deren Tragfähigkeit durch die angehängte Last überschritten wird. Kollis und größere Maschinenteile müssen lt. Anordnung v. 9. 2. 54 mit Gewichtsangaben versehen sein. Wenn Zweifel über das Gewicht einer Last bestehen, dann ist es besser, nach Möglichkeit, aus einer Hieve zwei zu machen, als ein Risiko einzugehen.

Nicht in Ordnung befindliche Stropfs, Ketten und Seile sind sofort zu reparieren oder zu erneuern, denn das ist immer billiger als ein Menschenleben.

Die Beladung von Anhängern und Waggons muß sorgfältig ausgeführt werden, die zulässige Höchstbelastung darf unter keinen Umständen überschritten werden. Es dürfen — wie es vorgekommen ist — 6-t-Anhänger nicht mit 14,68 t beladen werden und es dürfen die Stellagenbohlen nicht so hoch auf Waggons getürmt werden, daß diese wie Wolkenkratzer wirken. Die Transportabteilung hat Anweisung erhalten, unsachgemäß beladene Fahrzeuge in Zukunft nicht mehr anzufassen.

Die Ladung muß zudem durch Ketten oder Spannseile gesichert und so verkeilt sein, daß ein Um- oder Herabfallen ausgeschlossen ist.

In diesem Zusammenhang mag noch erwähnt werden, daß Fahrzeuge keine Lagerplätze ersetzen sollen.

Wenn ein Fahrzeug an seinen Bestimmungsort gebracht worden ist, dann bitte schnellstens entladen, damit es für weitere Transporte zur Verfügung steht.

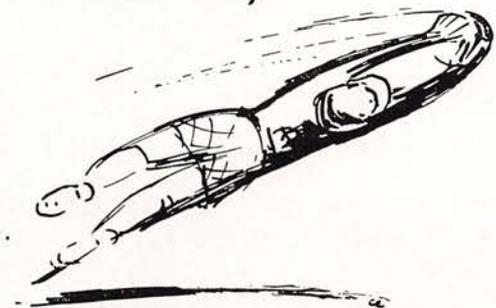
Folgendes bitte zu beachten:

1. Der Anschläger trägt — gemäß Unfallverhütungsvorschrift — die volle Verantwortung für das Geschehen unter dem Kran.
2. Stelle Dich nicht unter schwebende Lasten.
3. Ketten dürfen nicht geknotet werden; verdrehte Ketten sind vor der Benutzung zu ordnen.
4. Ketten dürfen unter ungünstigen Verhältnissen (stoßweise Belastung, Frost u. dgl.) nicht voll belastet werden, so dürfen z. B. Ketten bei —20 Grad Celsius nur mit der halben Tabellenlast beansprucht werden.
5. Jedes Jahr einmal, sowie nach jeder Reparatur, müssen die Ketten geprüft und ihre zulässige Belastung eingestempelt werden, denn eine Kette ist nur so stark, wie ihr schwächstes Glied.
6. Der obere Ring für den Kranhaken an ein- oder mehrsträngigen Ketten oder Seilen muß birnenförmig ausgebildet sein, da runde Ringe durch die wechselnde Belastungsrichtung spröde werden und dann leicht brechen können.
7. Der Spreizwinkel bei mehrsträngigen Ketten oder Seilen darf 120 Grad nicht überschreiten.

Ein einziger unvorsichtiger Augenblick kann Dir Gesundheit und Leben kosten!!

Berndt, Sicherheits-Ing.

Aus dem Betriebssport



Am 24. Januar 1958 hatte die B.S.G. Deutsche Werft ihre Hauptversammlung. Den Bericht über das verflossene Spieljahr 1957 gab der 1. Vorsitzende, Herr Allers. Anschließend gaben die Spartenleiter die Jahresberichte der einzelnen Sparten. Unseren langjährigen Mitgliedern der Betriebssportgemeinschaft Deutsche Werft Werner Sudmann und Robert Baetke, wurden von unserem 1. Vorsitzenden, Herrn Allers, die silberne Ehrennadel überreicht. Anschließend war die Neuwahl des Vorstandes. Herr Allers, der seit 1952 1. Vorsitzender der BSG war, stellte sich nicht zur Wahl. Es wurden neugewählt zum 1. Vorsitzenden, Heinz Thomas, zum 2. Vorsitzenden Otto Hummel, zum Jugendleiter Hans Sass, zum Schriftführer Willi Pump. Der übrige Vorstand wurde wiedergewählt. Herr Allers wurde von der Versammlung einstimmig zum Ehrenmitglied ernannt.

Unsere 1. Fußballmannschaft der Winterrunde errang mit dem Spiel gegen AEG Schiffbau wieder den Staffelsieg und hat damit das Endspiel erreicht. Auch die 2. Mannschaft liegt noch gut im Rennen und kann unter Umständen auch in ihrer Staffel noch den 1. Platz erlangen. Am 8. Februar 1958 veranstalteten unsere Kegel-Mannschaften ein internes Pokalturnier. Die besten Kegerler in diesem Turnier waren:

Henningsen	457 Holz
Schulz	453 Holz
Ohl	450 Holz
Kuhrts	450 Holz

Den Pokal errang die 1. Mannschaft mit 2208 Holz. Über das Kappenfest der BSG werden wir in der nächsten Werkzeitung berichten.

Spielergebnisse der letzten Wochen:

F u ß b a l l

DW 1.	— Jung 1.	6:2
DW 1.	— NDR	2:2
DW 1.	— AEG Schiffbau	4:1
DW 2.	— Blau-Weiß Neuenf.	4:0
DW 2.	— Deutsche Bank	4:2
DW 2.	— BAT	12:0
DW Rhst.	— Haspa	2:2
DW Rhst.	— Blau Gelb 1.	3:3
DW Rhst.	— Rot Gelb	5:0

H a n d b a l l

DW 1.	— Reemtsma 1.	15:7
DW	— Südrucht	12:9
DW 1.	— Dt. Ring	10:16
DW 2.	— OEW 1.	8:16
DW 2.	— I./FAR 2.	10:13

T i s c h t e n n i s

DW 1.	— Sozialbehörde	9:7
DW 1.	— Dt. Bank	7:9
DW 1.	— Rapid	9:1
DW 2.	— LVA 1.	0:9
DW 2.	— Sozialbehörde	9:7

K e g e l n

DW 1.	— Post 1.	2156:2164
DW 1.	— Rot Gelb	2309:2103
DW 2.	— Gewerbeschule VII	1979:2007
DW 2.	— Philips Valvö 2.	2225:2188
DW 3.	— Stockmann 3.	2134:2180
DW Rhst.1.	— Hamacher 1.	2125:2214
DW Rhst.1.	— Thörl 1.	1928:1972
DW Rhst.1.	— Dt. Bank	2237:2187
DW Rhst.2.	— Vereinigte 3.	1930:2112
DW BKK 1.	— Nordd. Affin. 1.	2039:2122
DW BKK 1.	— Pinguin 1.	2254:2291



WERFTKOMÖDIANTEN

„De Trichinendichter“ heißt unser nächstes Lustspiel von Gerd Lüpke.

Es gelangt zur Aufführung am:

Sonnabend,	dem 15. März 1958,	20 Uhr,	Gorch-Fock-Halle,
Sonntag,	dem 16. März 1958,	16 Uhr,	Gorch-Fock-Halle,
Sonntag,	dem 16. März 1958,	20 Uhr,	Gorch-Fock-Halle,
Sonnabend,	dem 22. März 1958,	20 Uhr,	Gorch-Fock-Halle,
Sonntag,	dem 23. März 1958,	20 Uhr,	Gorch-Fock-Halle, Finkenwerder.
Freitag,	dem 28. März 1958,	20 Uhr,	Haus der Jugend,
Sonnabend,	dem 29. März 1958,	20 Uhr,	Haus der Jugend, Altona.

Wer von unseren weiblichen Betriebsangehörigen hat Lust bei uns mitzuwirken? Wir suchen auch eine „Zuflöte“, das heißt, eine Souffleuse. Wer Hemmungen hat auf der Bühne und trotzdem mitmachen möchte, findet als Souffleuse ein interessantes Aufgabengebiet. Interessenten können sich montags und mittwochs in dem kleinen Kantinenraum ab 16,30 Uhr bei uns melden. Für die kommende Aufführung bitte jetzt schon die Lachmuskeln stärken. Wir wünschen allen Freunden viel Vergnügen.

Die Werftkomödianten

Für die mir zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung, den Meistern und allen Arbeitskameraden meinen herzlichen Dank. Karl Hartmann

Für die mir erwiesene Aufmerksamkeit aus Anlaß meines Ausscheidens in den Ruhestand danke ich allen Beteiligten der Tischlerei aufs herzlichste. Wilhelm Reese

Für die in so überreichem Maße erwiesenen Aufmerksamkeiten und für die guten Wünsche für mein ferneres Leben möchte ich der Direktion und allen Kollegen herzlich danken, welche anläßlich meines Ausscheidens meiner so liebevoll gedacht haben. August Kriehn

Für die mir anläßlich meines Ausscheidens erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskameraden auf diesem Wege meinen herzlichsten Dank. Erwin Trilcke

Für die zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung, den Meistern und allen Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank. Max Werner



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum



Johann Wegener

Am 2. Januar 1958 feierte der Zementfacharbeiter Johann Wegener sein 25jähriges Dienstjubiläum. Seit 1927 ist er mit kurzer Unterbrechung in unserem Betrieb Finkenwerder tätig. Wegener ist ein guter Arbeiter, der bei seinen Vorgesetzten und Kollegen beliebt ist. Unsere besten Wünsche für seine weitere Zukunft.



Max Werner

Max Werner 25jähriges Dienstjubiläum am 5. Januar 1958

Max Werner unser Jubilar,
tüchtig im Fach und gedankenklar.
Ein ruhiger und gesetzter Mann,
auf den man sich immer verlassen kann.

Er steht in unser aller Blick,
denn heute denkt er wohl weit zurück.
So lange Zeit im Arbeitsgeschehn
und dabei in allem so grade zu stehn.

Verbunden mit Werk und allen Kollegen,
Max, Du hast unser aller Segen.
So wie sich Arbeit und Handlung deckt,
wir wissen Max, Du warst immer korrekt.



Karl Hartmann

Am 27. Januar 1958 konnte Karl Hartmann, der in der Sozialabteilung die Grundstücks- und Wohnungs-Angelegenheiten bearbeitet, auf eine 25jährige Zugehörigkeit zur Deutschen Werft zurückblicken. Als er seine Tätigkeit bei der Werft aufnahm, sah es in der deutschen Wirtschaft alles andere als rosig aus. So mußte Hartmann sich glücklich schätzen, als gelernter Kaufmann eine handwerkliche Arbeit zu finden, und als Brenner, später als Schweißer hat er den Betrieb gründlich kennengelernt. 1941 wurde er ins Angestelltenverhältnis übernommen und im Gefolgschaftsamt mit kriegswirtschaftlichen Aufgaben betraut (Markenwirtschaft, insbesondere Zusatzkartenzuteilung). Seit Kriegsende bearbeitet er, wie schon erwähnt, mit großer Sachkenntnis Wohnungs- und Grundstücksangelegenheiten. Wie in der Kriegsernährungswirtschaft trifft gerade auch auf diesem Arbeitsgebiet eine Vielzahl von Wünschen auf eine kleinere Zahl von Erfüllungsmöglichkeiten. Seine Aufgabe ist dementsprechend wirklich nicht immer dankbar. Wir wünschen ihm, daß er noch viele Jahre sein Amt mit gleichem Interesse und gleichem Geschick verwalten möge wie bisher.



Hermann Modler

Am 11. Januar 1958 hat unser Hermann Modler sein 25jähriges Dienstjubiläum gefeiert. Lange Jahre, wie auch sein Vater, war er als Nietler tätig. Vom Abwrack ging er dann wieder als Behauer zur Schiffbauhalle, wo er noch immer tätig ist.

Wie oft traten in den Hallen Unterbrechungen an Maschinen, Kränen oder wo es auch immer sei, ein. Eine schnelle Reparatur ohne Hermann Modler ist kaum denkbar. Ohne viel Worte und mit schnellem Zupacken werden die schwierigsten Reparaturen von Hermann gelöst.

Seine Hochachtung bei seinen Vorgesetzten und seinen Arbeitskameraden ist eine Selbstverständlichkeit.

Wir wünschen unserem Hermann Modler alles Gute für die fernere Zukunft und noch viele erfolgreiche Jahre.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

- Kupferschmied Rudolf Wethje mit Fr. Wera Harbeck, 11. 1. 1958
 Rohrschlosser Helmut Meder mit Fr. Irmgard Litzba, 18. 1. 1958
 Hauer Heinz Zastrow mit Fr. Brigitte Boldt, 18. 1. 1958
 Schlosser Herbert Gülck mit Fr. Hilde Rieckmann, 23. 1. 1958
 Matrose Heinrich Prior mit Fr. Waltraut Becker, 25. 1. 1958
 Schreiber Claus Sahling mit Fr. Irma Saul, 25. 1. 1958
 S'zimmerer Harry Bauer mit Fr. Renate Macher, 25. 1. 1958
 Brenneranlerner Adolf Mayhak mit Frau Waltraud Dra-
 chenberg, 31. 1. 1958
 Maschinenbauer Werner Hartmann mit Frau Erika Sie-
 denburg, 1. 2. 1958
 Tischler Franz von Holdt mit Fr. Karin Bötzel, 8. 2. 1958

Geburten:

Sohn:

- Kupferschmiedhelfer Gerd Geertz am 6. 12. 1957
 Schiffbauhelfer Manfred Rosenberg am 28. 12. 1957
 Seilbahnfahrer Gerhard Josefus am 10. 1. 1958
 E'Schweißer Manfred Hamann am 12. 1. 1958
 Schiffbauhelfer Josef Marsel am 17. 1. 1958
 Fahrer Richard Czernetzki am 21. 1. 1958
 Nieter Dieter Günther am 21. 1. 1958
 Schiffbauhelfer Hans-Otto Petrich am 22. 1. 1958
 Zimmerer Rudolf Behm am 23. 1. 1958
 Werkzeugmacher Andreas Zapf am 23. 1. 1958
 Maler Bernhard Holz am 23. 1. 1958
 Maschinenbauer Karl-Heinz Schmidtmeier am 27. 1. 1958
 Montage-Schiffbauer Eberhard Dreesen am 31. 1. 1958
 Techn. Angestellter Max Brose am 1. 2. 1958
 Schiffbauhelfer Franz Schimanski am 3. 2. 1958
 Maschinenbauer Heinz Rumrich am 6. 2. 1958

Tochter:

- Schlosser Richard Schmitz am 30. 12. 1957
 Schlosser Rudi Schusdziara am 3. 1. 1958
 Transportarbeiter Heinrich Enulait am 6. 1. 1958
 Schiffbauhelfer Bernhard Ogora am 7. 1. 1958
 Elektriker Harry Maier am 9. 1. 1958
 Schlosser Bernhard Roenicke am 14. 1. 1958
 Matrose Rolf Fischer am 21. 1. 1958
 Anbringer Willi Wieggers am 22. 1. 1958
 Anschläger Werner Freimann am 22. 1. 1958
 Stemmer Bernhard Kofod am 23. 1. 1958
 Werkzeugmacher Herbert Schnese am 23. 1. 1958
 Schlosser Rolf Sönksen am 27. 1. 1958
 Stemmer Heinrich Fehling am 3. 2. 1958
 Fahrer Edmund Höllein am 3. 2. 1958

Wir gratulieren!

GOLDENE HOCHZEIT



Am 25. Dezember 1957 feierten unser Rentner Emil Müller und seine Ehefrau das Fest der goldenen Hochzeit.

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme

Erna Casurat

Für die anlässlich des uns betroffenen schweren Schick-
 salsschlages erwiesene Anteilnahme dankt herzlichst

Wilhelm Leberecht

Für die vielen Beweise herzlicher Anteilnahme beim
 Heimgange meines lieben Mannes Willy Schuldt sage ich
 allen meinen herzlichsten Dank.

Armgard Schuldt

Wir gedenken unserer Toten

Otto Boehlke
 Rentner
 gest. 19. 1. 1958

Wilfried Lauterbach
 Rangierer
 gest. 1. 2. 1958

Hans Lessau
 Stellagenbauer
 gest. 5. 2. 1958



Karl Haber
 Stellagenbauer
 gest. 6. 2. 1958

Friedrich Wolff
 Rentner
 gest. 8. 2. 1958

Friedrich Freese
 Bohrer
 gest. 9. 2. 1958

Jörn Mamerow
 Stellagenbauer
 gest. 13. 2. 1958



Unsere Zeit ist so sehr von Unruhe und Lärm erfüllt, daß sie kaum jemandem die Möglichkeit zu wirklichem Nachdenken und beschaulicher Ruhe läßt. Das Erschreckende an diesem Zustand ist aber wohl, daß Unruhe und Lärm geradezu organisiert werden. Im Grunde dient diese ungesunde Betriebsamkeit dazu, möglichst ohne viel Aufwand von Arbeit und Geist Geld zu verdienen. Da werden plötzlich irgendwelche Menschen groß und bedeutungsvoll gepriesen, um schon nach ganz kurzer Zeit durch andere ebenso bedeutungsvolle ersetzt zu werden. Da kann einem schon die Frage kommen, wie man eigentlich heutzutage „berühmt“ wird. So viel ist sicher, daß das selten durch wirkliche Leistung gelingt.

Am berühmtesten sind heute die Giftmörder und ähnliche Kreaturen, deren Namen mit einer penetranten Geschmacklosigkeit immer wieder der Öffentlichkeit in Erinnerung gebracht werden, statt sie aus dem Gedächtnis der Menschheit für ewig auszulöschen. Schweigen wir von diesen. Wer sind die nächsten in der Rangliste des Ruhms — nicht nach unserer Meinung, sondern nach der Diktatur des Zeitungsunwesens? Wer am Sonntag ein Tor geschossen hat oder aber als neueste, großartige Entdeckung des Films herausgestellt wird. Auch Schönheitsköniginnen erreichen sehr schnell Weltberühmtheit, lassen wir sie ihnen; sollen sie die kurzen Tage ihrer Blüte genießen, wenn die Manager sie in Ruhe lassen und nicht noch wesentlich zu ihrem schnelleren Verblühen beitragen. Aber über die Leistung der Menschen, die wirklich etwas für die Menschheit Be-

deutungsvolles geschaffen haben, erfährt man außerhalb des Kreises der Wissenden nichts. Die Folge dieser Erscheinung ist höchst unerfreulich, weil ja dadurch der Wert echter Leistung in der Bewertung durch die Masse absinkt. Da ist es vielleicht bequemer und praktischer, nach dem Vorbild von Leuten wie Elvis Presley schnell zu Geld zu kommen. Auf jeden Fall hat sich auch bei uns in Deutschland eine Entwicklung angebahnt, die befürchten läßt, daß die Zahl derer, die einen wirklichen Beruf erlernt, geringer wird. Das wiederum hat eine völlig veränderte Einstellung zur Arbeit zur Folge. So kann es geschehen, daß viele beginnen, die Arbeit als eine Last anzusehen. Dabei ist es doch so, daß die Arbeit nun einmal naturnotwendig zum Leben des Menschen gehört. Das Leben beginnt doch nicht erst nach Feierabend, wenn das sogenannte Vergnügen losgeht. Verhielte es sich wirklich so, wäre der Mensch, da ja die Arbeitszeit einen wesentlichen Teil des wachen Daseins des Menschen ausfüllt, ein bedauerliches Geschöpf. Selbstverständlich liegt es nicht nur am einzelnen, ob ihm die Arbeit Freude macht oder nicht. Umwelt und Gelegenheit, auch oft der Zufall, spielen dabei schon eine Rolle. Der wesentliche Faktor ist aber doch die Einstellung des Menschen selbst.

Sicher ist die oben erwähnte Unruhe unserer Zeit, das ewige Hin- und Hergerissenwerden zwischen Furcht und Hoffnung sehr viel schuld an den heutigen Erscheinungen, weil sich nicht wenige sagen, daß letzten Endes ja doch alles gleichgültig sei, wenn der Menschheit über kurz oder lang Atombomben oder noch gräßlichere Massenvernichtungsmittel auf den Kopf fallen.

Es läßt sich aber nun mal nicht leugnen, daß die Menschheit nicht durch mehr oder weniger schönes Singen oder durch eine Neuverteilung der Güter dieser Erde ihren Lebensunterhalt verdient, sondern dadurch, daß Werte geschaffen werden. Das wiederum gelingt nur durch produktive Arbeit, zu der Wissenschaft, Forschung und alle übrigen notwendigen Dienste gehören.

Ich weiß, daß mancher Leser mit dem, was ich hier gesagt habe, nicht einverstanden ist. Sollte das aber nicht wenigstens zum Teil daran liegen, daß wir alle es uns angewöhnt haben, uns selbst zu sehr als Mittelpunkt der Welt zu betrachten? Ganz sicher sind wir sehr auf unsere Bequemlichkeit bedacht, ohne zu überlegen, welche Folgen eine allgemeine Bequemlichkeit haben kann. Vielleicht steckt uns auch noch die Reichsmarkzeit zu sehr in den Knochen. Damals galt es ja geradezu als dumm, zu arbeiten, anstatt mit irgendwelchen Waren, die knapp waren, dunkle Geschäfte zu machen.

Niemand darf ungestraft mehr Geld ausgeben, als er hat. Mit Krediten und Vorgriffen ist auf längere Sicht niemandem gedient. Da aber die Lasten, die das ganze Volk gemeinsam zu tragen hat, nicht kleiner, sondern größer geworden sind, ist auch die Sorge des Bundeswirtschaftsministers gar nicht so unberechtigt, der immer wieder die Frage zur Diskussion stellt, ob wir unter Beibehaltung der 45-Stunden-Woche wirklich zu einem gesunden Wirtschaftsgefüge gelangen können. Ich bin der Ansicht, daß das ausschließlich von uns und unserer Einstellung zur Arbeit abhängt, nämlich das gleiche in der verkürzten Arbeitszeit zu leisten wie bisher in 48 Stunden.

Ihr habt ja alle von der schwierigen Lage sämtlicher Krankenkassen gehört. Alle Kassen, auch unsere, sind in einer argen Klemme. Man sucht nun nach einem Weg, die Schwierigkeiten zu meistern. In diesem Zusammenhang interessiert ein Vorschlag, wonach bei allen Arbeits- und Wegeunfällen die Kosten der Heilbehandlung vom ersten Augenblick an von den Krankenkassen auf die Unfallversicherung, also auf die Berufsgenossenschaft übertragen werden sollten. Man hat ausgerechnet, daß dadurch die Krankenkassen insgesamt jährlich 260 bis 270 Millionen einsparen würden, während die Berufsgenossenschaften rd. 210 Millionen mehr aufzubringen hätten. Es ist mir zunächst nicht ganz klar, wo die übrigen

50 bis 60 Millionen, die diese Krankenkassen sparen, bleiben. Das wollen wir hier nicht ergründen. Wichtig ist aber, festzuhalten, daß die Kosten für die Berufsgenossenschaften von dem Unternehmen allein aufgebracht werden, während die Beiträge zu den Krankenkassen Arbeitnehmer und Unternehmer treffen. Das Ganze heißt also, daß die Betriebskosten eine weitere Steigerung erfahren sollen. Ich kann nur sagen, daß sich jeder die Folgen selbst ausrechnen soll. Bei Durchführung dieses Vorschlages werden Brot und Butter gewiß nicht billiger.

Nun genug mit diesen Betrachtungen. Ich habe noch mehr bereit. Mir ist aufgefallen, daß die schöne Sitte der Ehrung der Jubilare eine weitere Sitte mit sich gebracht hat. Das sind die Feierlichkeiten aus diesem Anlaß. Diese Feste haben jetzt einen derartigen Umfang angenommen, daß die Jubilare nahezu gezwungen sind, sich in Schulden zu stürzen, um den an sie gestellten Anforderungen genügen zu können. Es ist nichts gegen fröhlichen Männergesang einzuwenden. Es ist sogar schön, wenn aus Anlaß eines Jubiläums dem Jubilar ein Ständchen gebracht wird. Weniger schön wird der Gesang allerdings dann, wenn er nach Einnahme von Korn und Bier unter Verwendung häßlicher Mißtöne vor sich geht. Leider ist es so, daß viele unserer Jubilare zur Bewirtung ihrer Arbeitskollegen einen weitaus höheren Betrag aufwenden müssen, als die Werft ihnen als Jubiläumsgabe überreicht. Und dabei erhält jeder Jubilar doch einige hundert Mark. Vielleicht überlegt man sich einmal, wie man die Feiern etwas mehr einschränkt und so dem Jubilar die Möglichkeit schafft, an seinem Ehrentage auch noch im Kreise seiner Familie einige geruhame Stunden zu verbringen. Außerdem kann ich mir denken, daß die Jubiläumsgabe zur Finanzierung einer Erholungsreise des Jubilars mit seiner Frau sinnvoller verwendet würde. Ich hoffe, daß diese Bemerkung manchen zum Nachdenken veranlaßt, damit die Betriebsleitung nicht einzugreifen braucht!

Vor ein paar Tagen habe ich gehört, daß z. Z. Überlegungen darüber angestellt werden, die Gehälter der Angestellten anstatt wie bisher durch Barauszahlung durch die Hauptkasse in Zukunft durch Bank-, Sparkassen- und Postscheck-Überweisungen an die Empfänger gelangen zu lassen. Was haltet Ihr davon? Ich würde mich freuen, Eure Meinung dazu zu hören.

Und nun noch ein paar Worte über die Gleichberechtigung der Völker, über die man sich ja nur den Kopf zerbrechen kann, ohne jemals zu einem Schluß zu kommen, — gerade die letzten Ereignisse, wie die Bombenwürfe auf ein tunesisches Dorf, lassen doch die Frage als ganz berechtigt erscheinen, was Frankreich alles tun darf, bis jemand auf die Idee kommt, so was Ähnliches wie einen Nürnberger Prozeß gegen die Franzosen einzuleiten, — ich meine die Gleichberechtigung der Geschlechter in Deutschland. Es ist vielleicht manch einem entgangen, daß am 1. 7. 1958 die neuen Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes, die auf Grund der Gleichberechtigung nötig waren, in Kraft treten. Dadurch ist das eheliche Güterrecht völlig geändert worden. Die Eheleute leben jetzt in der sogenannten Zugewinnngemeinschaft. Das heißt, daß alles, was im Laufe der Ehe zu dem ursprünglichen Besitz der Eheleute hinzugekommen ist, beiden Parteien zu gleichen Teilen gehört. So jedenfalls kann man es knapp und kurz ausdrücken. Es ist sonst auch einiges dazu zu sagen. Das geht aber nicht im Rahmen dieser Erwägungen hier. Ich möchte noch hinzufügen, daß das Erbrecht einige Änderungen erfahren hat. Wer also ein Testament gemacht hat oder eines machen will, sollte sich jetzt beraten lassen, ob er das, was er mit seinem Testament erreichen will, nach den neuen Bestimmungen auch wirklich erreicht, oder ob er sein Testament ändern oder ein anderes als vorgesehen errichten soll. Das wäre es mal wieder für heute.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabaftermann