

# HOWALDTSWERKE - DEUTSCHE WERFT

AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG UND KIEL



WERKZEITUNG 1 · 1968

# WERKZEITUNG 1 - 1968

## INHALT

	Seite
Grußwort Kurt Schmücker	1
Grußwort Dr. Dietrich-Wilhelm v. Menges	2
Stapellauf der „Hamburg“	3– 9
NS „Otto Hahn“ auf Probefahrt	10–13
TT „Murex“	14–18
Schule auf See	19–21
Drei weitere Ablieferungen	22–23
„Atlantic Skou“	24
Der Vorstand der Howaldtswerke- Deutsche Werft Aktiengesellschaft Hamburg und Kiel	26–28
kleine chronik der weltseffahrt	29–31
Arbeitsförderung soll Vollbeschäftigung sichern	32
Änderung der Rentenversicherungs- bestimmungen	33
Werknachrichten, Kurzberichte, Mittellungen	34–38
Bankkonto oder Lohntüte	39
Betriebliches Vorschlagswesen	40–41

Herausgeber:  
Howaldtswerke-Deutsche Werft  
Aktiengesellschaft Hamburg und Kiel  
2 Hamburg 11, Postfach 1480  
23 Kiel 14, Postfach 6309

Verantwortlich: Dr. Norbert Henke

Redaktion Hamburg: Wolfram Claviez,  
Telefon 84 01 61, Apparat 680,  
Durchwahl 84 01 66 80

Redaktion Kiel: Hellmut Kleffel,  
Telefon 70 21, Apparat 620,  
Durchwahl 70 26 20

Druck:  
we-druck Karl Heinz Wedekind, Hamburg

Die Werkzeitung erscheint sechsmal jährlich  
und wird kostenlos an alle Betriebsangehörigen  
versandt

Auflage: 30 000



# Grußwort

für die erste Ausgabe der Werkzeitung  
Howaldtswerke — Deutsche Werft AG  
von  
Bundesschatzminister Kurt Schmücker

*Am 21. Dezember 1967 ist das größte deutsche Schiffbauunternehmen, die Howaldtswerke - Deutsche Werft AG, gegründet worden. Für den Bundesschatzminister als Sachwalter des industriellen Bundesvermögens ist dieses Ereignis aus zwei Gründen von besonderer Bedeutung: einmal konnte der Bund mit der Einbringung der beiden bundeseigenen Howaldtswerke in diese starke Werftgruppe einen Beitrag zur Verbesserung der Struktur der deutschen Schiffbauindustrie leisten. Darüber hinaus ist es durch die Bildung der gemeinsamen Betriebsgesellschaft aber auch gelungen, zwischen dem industriellen Bundesvermögen und der deutschen Privatindustrie eine weitere Brücke zu schlagen.*

*Die Bemühungen, in der Gruppe der deutschen Großwerften größere und leistungsfähigere Unternehmenseinheiten zu schaffen, reichen in das Jahr 1964 zurück. Mein Amtsvorgänger, Herr Bundesminister Dr. Dollinger, hat damals die schwierigen Verhandlungen eingeleitet, die am 16. Mai 1966 zu der bekannten Grundsatzvereinbarung über die Zusammenführung der beiden Howaldtswerften und der Deutschen Werft AG führten.*

*Dieses Verhandlungsergebnis entsprach den Vorstellungen, die nach Vorlage der Werft-Enquete der Bundesregierung im Jahr 1964 während meiner Amtszeit als Bundeswirtschaftsminister erarbeitet wurden. Ich habe deshalb auch als Bundesschatzminister mit allem Nachdruck an der Verwirklichung der getroffenen Absprachen gearbeitet.*

*Die nunmehr zustandegekommene Zusammenarbeit von Bundesgesellschaften und Privatunternehmen im Schiffbau ist für beide Partner von Nutzen. Er liegt nicht nur in der Möglichkeit, den Betriebsablauf von drei Unternehmen kostengünstig zu gestalten und am Markt mit einem breiten Schiffbauprogramm geschlossen aufzutreten. In dieser Gründung findet auch die Entschlossenheit von Unternehmen der Stahlindustrie, der Elektrotechnik und des Maschinenbaus sichtbaren Ausdruck, die Position des deutschen Schiffbaus als bedeutenden Abnehmer ihrer Erzeugnisse zu halten und auszubauen.*

*Die Größenordnung der neuen Werft und die Beteiligung deutscher Großunternehmen verschiedener Industriezweige entsprechen internationalen Vorstellungen und bilden eine gute Ausgangsbasis für die Arbeit der Werft. Die Bundesregierung wird über ihre Vertreter im Aufsichtsrat der Gesellschaft auch künftig Gelegenheit nehmen, die Verhältnisse im Schiffbau und die Wirkungen des internationalen Wettbewerbs aufmerksam zu beobachten.*

*Dem neuen Unternehmen, seinen Mitarbeitern und seiner Leitung  
gelten alle guten Wünsche für eine erfolgreiche Zukunft!*



## Zum Geleit

Mit der Unterzeichnung der Grundsatzvereinbarung am 16. Mai 1966 im Bundesschatzministerium bekräftigten die Eigentümer der drei Werften ihren Willen, sich aus dem internationalen Schiffbau nicht zurückzuziehen, sondern sich dem harten internationalen Wettbewerb gemeinsam in einer konkurrenzfähigen Größenordnung zu stellen. Unverzüglich nach Abschluß der Vereinbarung begannen die Vorstände, die Kooperation der Werften im Übergangsstadium so weit wie möglich zu praktizieren. Erste Erfolge der Zusammenarbeit stellten sich bei der Hereinnahme neuer Aufträge ein. In geduldiger, verständnisvoller Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten wurde eine Abklärung der häufig schwierigen Interessenlage herbeigeführt und für die gemeinsame Gesellschaft eine Lösung gefunden, die die Gründung des neuen Unternehmens bereits am 21. Dezember 1967 ermöglichte, ein Jahr vor dem

in der Grundsatzvereinbarung ins Auge gefaßten Termin. Diese von den Anteilseignern erarbeitete Lösung fand die Zustimmung des Bundes, der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein, der Betriebsräte und der IG Metall. Sie wurde als ein fairer Kompromiß zwischen den Interessen aller Beteiligten empfunden, der für die Zukunft ein international konkurrenzfähiges Unternehmen, die Erhaltung der Arbeitsplätze und der Vermögenssubstanz aller Anteilseigner in bestmöglicher Weise sichern soll.

Die Firmenbezeichnung der neuen Werft enthält nebeneinander zwei stolze Namen aus der Geschichte des deutschen Schiffbaues. Unter ihrem Dach sollen die Betriebsstätten in Hamburg und Kiel gleichberechtigt nebeneinander arbeiten und wirken, um auf diese Weise die gewachsenen Verbindungen der alten Unternehmen für das neue zu sichern und ein komplettes und vielgestaltiges Programm an Schiffbau, Reparaturen und Sonderfertigungen anbieten zu können. Enge Verbindung mit den Eigentümern soll die Fertigungstiefe und den Anschluß an die modernen Entwicklungen der Elektrotechnik, des Maschinenbaues und der Metallurgie sicherstellen. Rationalisierung und Entwicklung werden bei der neuen Werft im Vordergrund stehen müssen, denn auf diesen Gebieten hat die deutsche Werftindustrie verlorenes Terrain vor allen Dingen gegenüber ausländischen Konkurrenten zurückzuerobern. Unsere europäischen Konkurrenten sind uns, wie wir in den letzten Monaten feststellen konnten, auf unserem Weg gefolgt. Wir bejahen aber auch hier den Grundsatz einer fairen Konkurrenz und sind überzeugt, sie mit Hilfe unserer qualifizierten Ingenieure und Arbeiter in Kiel und Hamburg bestehen zu können.

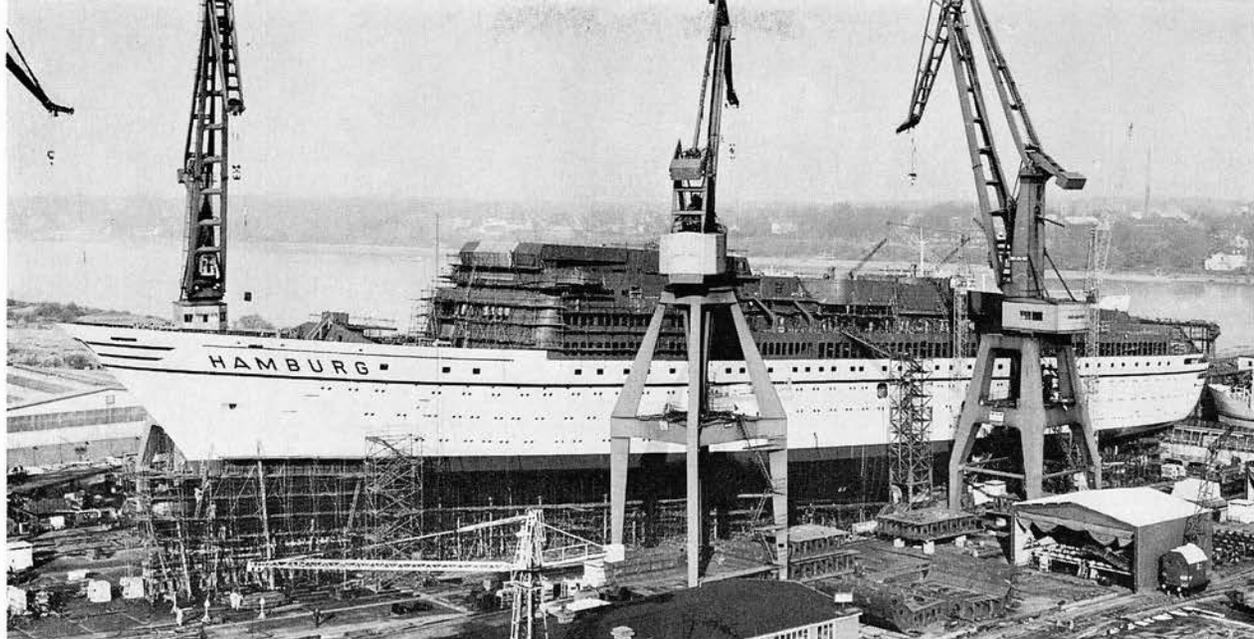
Besonderer Gegenstand der Fusionsüberlegungen war die Tatsache, daß der erstrebte Rationalisierungseffekt eine Verringerung der Gesamtbelegschaft zur Folge haben wird. Bereits heute kann gesagt werden, daß die Auftragschancen des neuen Unternehmens durch die Zusammenführung der Betriebe entscheidend verbessert worden sind. Möglichkeiten zum Beschäftigungsausgleich zwischen Kiel und Hamburg wurden erschlossen. Die augenblickliche Beschäftigungslage bei der Werft und die bisher vorliegenden Kooperationserfahrungen berechtigen zu der Erwartung, daß Massenentlassungen nicht ausgesprochen zu werden brauchen, die bei Fortdauer des alten Zustandes unvermeidlich gewesen wären. Wir hoffen, daß der natürliche Abgang durch Kündigung und durch Pensionierungen ausreichen wird, um die Rationalisierungsfragen zu lösen. Soziale Härten wird es nicht geben. Die Sicherheit der Arbeitsplätze ist, soweit die wirtschaftliche Entwicklung voraussehbar ist, durch den Zusammenschluß gestiegen.

Die Vergrößerung der politischen Spannungen in der Welt in den letzten Monaten und die tiefgreifenden Veränderungen, die sich im Schiffsverkehr und in der Schiffstechnik vollziehen, haben uns in unseren Entschlüssen zur Eile gezwungen, um keinen Boden im internationalen Feld zu verlieren.

Ich danke allen Beteiligten, die sich um das Zustandekommen der Zusammenführung bemüht bzw. durch ihr verständnisvolles Erkennen der Notwendigkeiten diese Lösung ermöglicht haben.

Dem neuen Unternehmen und seiner Belegschaft wünsche ich einen guten Start und eine glückhafte Fahrt.

*Altey*



Die „Hamburg“ wenige Tage vor dem Stapellauf.

## Stapellauf der „Hamburg“

Über ein halbes Jahr lang haben Hamburg, und darüber hinaus Interessierte in ganz Deutschland, das Wachsen des neuen Fahrgastsschiffes der Deutschen Atlantik Linie auf der Großhelling in Finkenwerder verfolgt. In der Presse, in Bauberichten, in der Werkzeitung und im Fernsehen wurde immer wieder der aktuelle Bauzustand gezeigt. Am 21. Februar war es dann soweit. Das Schiff wurde in einem feierlichen Akt, in Anwesenheit prominenter Ehrengäste und unter größter Anteilnahme der Bevölkerung, seinem Element übergeben. Doch bevor wir darüber berichten, sei ein kurzer Blick auf die Vorbereitungen gestattet.

Der Stapellauf eines schönen Schiffes ist für den Zuschauer eine erhebende Sache, doch kann dieser im allgemeinen nicht ermessen, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, wieviel Arbeit dem Ablauf vorangeht, damit kein Schatten auf das festliche Ereignis fällt. Es sieht so einfach aus. Das Schiff liegt auf einer gut geschmierten schiefen Ebene und läuft von selbst. Man hört nicht mal etwas, und mitten auf der Elbe bleibt das Schiff dann stehen. Doch all dies ist keineswegs selbstverständlich, sondern das Ergebnis sorgfältigster Vorbereitungen. Ein paar Punkte mögen herausgegriffen werden. Die Schlittenbahn hat im allgemeinen eine Neigung von rund 1:20. Manchmal etwas

mehr, manchmal etwas weniger. Bei der „Hamburg“ wählte man 1:18,2 also etwas steiler, damit das Schiff früher eintaucht. Ein Fahrgastsschiff hat sehr scharfe Linien und deshalb muß dafür Sorge getragen werden, daß das Achterschiff Auftrieb bekommt, bevor das Schiff zu weit abgelaufen ist; es muß auf jeden Fall aufschwimmen, bevor sein Gewichtsschwerpunkt die Helgenkante passiert. Wäre dies nicht der Fall, bestünde die Gefahr des „Abkippens“, was Beschädigungen des Schiffsbodens zur Folge haben könnte. Doch die hier gewählte Neigung schloß diese Gefahr aus. Um ganz sicher zu gehen, hatte man dem Vorschiff durch Fluten der Vorpiek und der vorderen Doppelbodentanks etwa 960 t Ballast gegeben. Dadurch wanderte der Gewichtsschwerpunkt weiter nach vorn und es war die Gewähr gegeben, daß das Achterschiff mit Sicherheit rechtzeitig aufschwamm. Seit einiger Zeit auf unserer Werft üblich, aber vielen ein vielleicht noch ungewohntes Bild, ist der Ablauf auf nur einer Bahn. Statt zweier Schlitten, auf denen das Schiff so sicher liegt wie ein Eisenbahnwagen auf zwei Schienen, verwendet man nur einen. Dieser Schlitten ist 1,80 m breit; genug, um dem Schiff eine ausreichende Basis zu geben, wenn auch bei den riesigen Dimensionen der äußere Anschein eines „Balanceaktes“ besteht. Doch das ist ganz unbegründet.

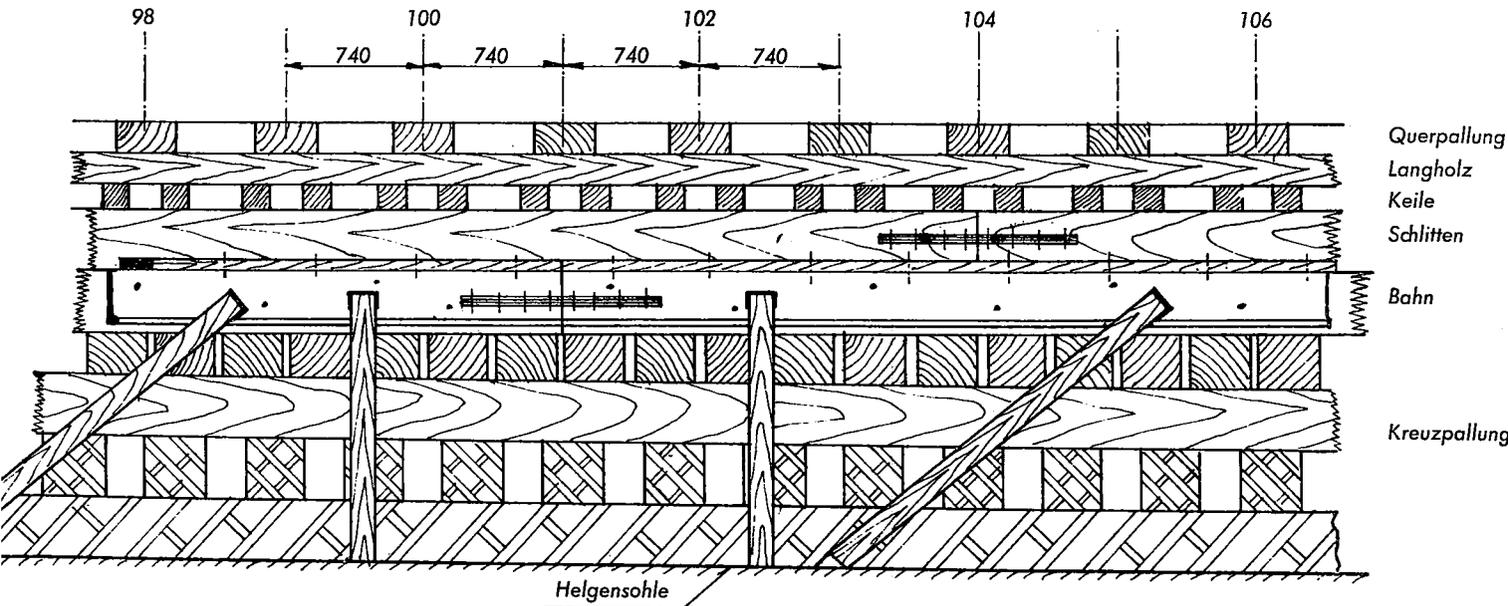
Frau Kiesinger

Der Bundeskanzler

Dr. Paul Voltz



## Mittlere Ablaufbahn



Zur zusätzlichen Sicherheit wird auf jeder Seite ein sehr viel schmalere und kürzere Stützschlitten angeordnet, der jedes Risiko ausschließt. Nach den bisher vorliegenden Erfahrungen ist auf unserer Werft noch keiner dieser Stützschlitten jemals zum Tragen gekommen.

Die Frage liegt nahe, ob nicht ein dicker Schlitten und zwei Hilfsschlitten ebensoviel Arbeit machen wie zwei übliche Ablaufbahnen, und worin denn der Gewinn liegt. Der Vorteil zeigt sich bei der Aufgabe, das Schiff abzustützen. Schiffe mit einem sehr scharfen Vorschiff, insbesondere, wenn sie mit einem weit vorspringenden Bugwulst ausgestattet sind, benötigen, wenn sie auf zwei Bahnen ablaufen, außerordentlich aufwendige Stützvorrichtungen, um das sich im Moment des Aufschwimmens in diesem Punkt konzentrierende Restgewicht des Schiffes aufzufangen. Bei sehr völligen Schiffen mit normalem Vorsteven ist das kein Problem. Doch bei Schiffen wie der „Hamburg“ kann man solche Stützkonstruktion nur schwer weit genug nach vorn bauen, ohne daß das Schiff Gefahr läuft, sich an der Helgenkante die Nase zu stoßen in dem Moment, da das Schiff freischwimmt.

Das Schiff entwickelt auf der gut geschmierten Bahn bei der relativ starken Neigung die beachtliche Geschwindigkeit von 8—9 Metern pro Sekunde, also etwa 30 Stundenkilometer. Diese Geschwindigkeit des insgesamt 10 350 t wiegenden Kolosses (etwa 7000 t Stahlgewicht und 3350 t Einbauten plus Ballast) muß innerhalb einer Ablauflänge von nur 500 m, also der zweieinhalbfachen Schiffslänge, auf Null gebracht werden. Ein verhältnismäßig kurzer Bremsweg für eine solche Masse, die, wenn man sie in freiem Wasser ungehemmt auslaufen ließe, über zwei Seemeilen weit schwimmen würde! Diese gewaltige kinetische Energie zu vernichten, gibt es verschiedene Wege. Früher wurden mit Vorliebe schon während des Ablaufs dicke Kettenbündel auf der Hellingsohle mitgeschleift, damit das Schiff gar nicht erst zuviel Fahrt aufnahm, und bei schlechtem Ankergrund macht man es sicher auch heute noch so. Auf unserer Werft ist es üblich, eine Reihe von Ankern zu werfen. Je fünf 6 Tonnen schwere Anker hängen an Steuerbord und Backbord über die ganze Schiffslänge verteilt, die man nacheinander fallen läßt, sobald diese Punkte jeweils eine festgelegte Fluchtlinie passieren.

Der Schlick des Elbgrundes hält die Anker nicht ruckartig fest, wie es etwa der felsige Meeresgrund vor der Küste Norwegens tun würde, sondern bewirkt ein außerordentlich weiches Abstoppen; so weich, daß man sich nicht

allein darauf verlassen will und deshalb zusätzlich durch elf „Bremschilder“ unter dem Schiffsboden und ein etwa 35 Quadratmeter großes Bremschott am Heck durch Verwirbeln der Strömung einen zusätzlichen Bremsseffekt zu erzielen trachtet.

An einem kristallklaren Morgen mit frischer Februarbrise fand das festliche Ereignis statt. Es ist wirklich ein Ereignis zu nennen, wenn zum erstenmal seit drei Jahrzehnten wieder ein deutsches Fahrgastschiff dieser Größe auf einer deutschen Werft vom Stapel läuft. Das konnte durch nichts besser zum Ausdruck kommen, als durch die Bereitschaft der Gattin des Bundeskanzlers, Frau Marie-Luise Kiesinger, das Schiff zu taufen.

Dr. Voltz begrüßte im Namen der Howaldtswerke Deutsche Werft AG die Taufpatin, den Bundeskanzler und alle Ehrengäste, nicht zuletzt die 238 Gesellschafter, die größtenteils mit ihren Ehepartnern erschienen waren und sich nun zum ersten Mal selbst von den Fortschritten überzeugen konnten, die „ihr Schiff“ inzwischen gemacht hat. Dr. Voltz würdigte das Werk als das Resultat einer enormen team-Arbeit, die es zuwege brachte, daß der Terminplan voll eingehalten worden sei. „Wir alle von der Werft haben mit Kopf, Herz und Hand unter vollem Einsatz der Arbeitskraft mitgewirkt . . .“, und wirklich war das Gelingen nur unter dieser Voraussetzung möglich.

Der Reeder Axel Bitsch-Christensen faßte in seiner Begrüßungsansprache die Entstehungsprobleme des Schiffes sowie Ziel und Aufgabenstellung zusammen. Er sagte: „Unsere Gesellschaft, die Deutsche Atlantik Linie, wurde am 1. Dezember 1965 von 238 Privatpersonen aus der ganzen Bundesrepublik gegründet. Dieser Kreis erklärte sich bereit, 30 Millionen DM zur Verfügung zu stellen, um der deutschen Passagierschiffahrt zu einem neuen Schiff zu verhelfen. Die Finanzierung zu einem Zeitpunkt, in dem das Geld in der Bundesrepublik sehr knapp war, war denkbar schwierig und ich glaube, daß in den darauf folgenden Monaten viele an der Verwirklichung des Projektes gezweifelt haben. Niemand, auch nicht die Initiatoren, konnten damals wissen, daß in 1967 sogar ein weiteres neues Passagierschiff, die „Hanseatic“, angeschafft werden konnte. Die Verwirklichung beider Objekte ist jedoch nur durch die großzügige Unterstützung der Bundesregierung und der Freien und Hansestadt Hamburg möglich gewesen. Hinzu kommt die Beschaffung von weiteren 22 Millionen D-Mark Privatkapital. Die Bundesregierung hat ein zinsgünstigstes Darlehen von 20 Millionen DM für diesen



Axel Bitsch-Christensen

Passagierschiffe. Wir haben nicht den Ehrgeiz, den Konkurrenzkampf auf diesem Gebiet aufzunehmen, wohl aber sind wir der Überzeugung, daß wir mit der Qualität und der Größe dieses Schiffes und mit der Güte unserer Serviceleistungen in jeder Beziehung wettbewerbsfähig sein und bleiben werden.

Die Verkehrsentwicklung zeigt eindeutig, daß auch in Zukunft, und zwar trotz der rasanten Entwicklung des Luftverkehrs ein Bedarf an geeigneter Passagierschiffstonnage vorhanden sein wird; wobei gerade auf dem Gebiet der Kreuzfahrten, und dafür ist dieses Schiff in erster Linie vorgesehen, die Nachfrage sehr erheblich sein wird.

Unsere Gesellschaft bemüht sich um eine enge Zusammenarbeit mit den anderen Verkehrsträgern, und zwar nicht nur mit unseren Geschäftsfreunden in Bremen, dem Norddeutschen Lloyd, sondern auch mit den Fluggesellschaften, weil wir davon überzeugt sind, daß die unterschiedlichen Wettbewerbsmerkmale der Verkehrsträger sich ergänzen und Früchte tragen werden.

Am 1. April 1969 wird unser Neubau auf internationalen Kreuzfahrten und im Liniendienst zwischen Hamburg-Cuxhaven und New York eingesetzt werden und im Gemeinschaftsdienst mit unserer „Hanseatic“ und den Schiffen des Norddeutschen Lloyd „Bremen“ und „Europa“, fahren. Mit diesen vier großen Passagierschiffen können wir ein auf die Wünsche des internationalen Reisepublikums abgestimmtes und erweitertes Angebot verwirklichen und unsere Marktposition im internationalen Linienverkehr und auf Kreuzfahrten verstärken.“

Mit dem Versprechen, daß ihr Patenkind sich überall in der Welt allzeit seines Landes und seiner Flagge würdig zeigen wird, übergab der Reeder der Taufpatin das Wort und die Sektflasche.

Frau Kiesinger traf den Bug mit einem kraftvollen Wurf und wünschte dem Schiff allzeit glückliche Fahrt. Mit einem vielstimmigen Tutkonzert begrüßten dann alle Schiffe die in diesem Augenblick in ihr Element gleitende junge „Hamburg“ als eine der ihren.

Neubau zur Verfügung gestellt und Bürgschaften in Höhe von 36 Millionen DM für die neue „Hanseatic“ übernommen. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat die Fremdmittelbeschaffung für den Neubau durch Bereitstellung von Bürgschaften in Höhe von 33 Millionen DM ermöglicht. Im Namen der Gesellschaft möchte ich mich für diese Unterstützung sehr herzlich bedanken ...“

„... Dieses Schiff ist konzipiert für das Reisepublikum nicht nur von heute, sondern auch von morgen und übermorgen. Es wird ein großzügiges, schwimmendes Hotel mit einem Höchstmaß an Komfort. Wir werden auf diesem Schiff unsere internationalen Passagiere verwöhnen und ihnen einen idealen Rahmen für Urlaubstage auf See geben können. Andere Nationen bauen sehr viel größere

Frau Marie-Luise Kiesinger: „Ich taufe dich auf den Namen „Hamburg“ und wünsche dir allzeit glückliche Fahrt!“







Die Bedeutung der Wahl der Taufpatin für ein Schiff erläuterte in feiner Weise am Abend der Aufsichtsratsvorsitzende der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG, Dr. Dietrich Wilhelm v. Menges. Er sagte, daß Werft und Reederei mit Bedacht die Patin auswählten, deren Geist das Schiff auf seinem Lebensweg begleiten möge. Gerade auf einem Schiff wie diesem, das viele Menschen aus dem In- und Ausland mit der Atmosphäre der Seefahrt in Verbindung bringt, spiele der Geist, der auf dem Schiff waltet, eine entscheidende Rolle. Er kann für das Bild unseres Vaterlandes draußen wichtiger werden als manche Reden und Deklamationen.

Dr. v. Menges wies auf die Entschlossenheit der Bundesregierung hin, die politischen Probleme an den Brennpunkten der Wirtschaft anzufassen. „Wir haben gespürt“, sagte Dr. v. Menges, an den Bundeskanzler gerichtet, „daß Sie Ernst mit dem Entschluß machen wollen, wenngleich der Weg steil und steinig erscheint. Hier an der Küste ist solch ein Brennpunkt wirtschaftlichen Geschehens. Der Zusammenschluß der Werften ist ein Schritt, der im Guten oder im Schlechten seine wesentlichen Auswirkungen haben muß.“ Die Anwesenheit des Bundeskanzlers und die Bereitschaft seiner Gattin, das Schiff zu taufen, wertete Dr. v. Menges als ermutigenden Zuspruch.

Unternehmerischen Mut bewiesen in hohem Maße die Gesellschafter der Deutschen Atlantik Linie, an ihrer Spitze der Vorsitzende des Beirats Dr. Körber und der Reeder Axel Bitsch-Christensen. Dieser Stapellauf sei ein Leuchtzeichen unternehmerischer Initiative bei einem Wirtschaftszweig, nämlich der Passagierschiffahrt, die von allzu eifrigen Horoskopstellern schon häufig totgesagt worden sei. Der Sinn der wirtschaftlichen und technischen Entwicklung liege nicht in einem Entweder-Oder, sondern in einem sinnvollen Nebeneinander von historisch Ge-

wachsenem und sich neu Entwickelndem. Passagierdampfer neben den Jumbo-Jets, um es einmal plastisch auszudrücken. „Man muß sich nur stets etwas Neues einfallen lassen“, sagte der Aufsichtsratsvorsitzende der neuen Großwerft, „und das haben Reeder und Gesellschafter schon im Hinblick auf die Finanzierung getan.“

Der Vorsitzende des Beirates der Deutschen Atlantik Linie, Dr. Körber, sagte über die wesentliche Zweckbestimmung des Schiffes u. a.: „Die Zukunft unserer Reederei liegt nun durch den heute vollzogenen Akt unserer charmanten Taufpatin tatsächlich auf dem Wasser, und zwar nicht, wie es Kaiser Wilhelm in seinem berühmten Wort gesagt hat, zur Darstellung staatlicher Macht, sondern zum Vergnügen und zur Erholung der Menschen und, wie ich sehr hoffe, auch zum Nutzen der Reederei. Das Schiff soll der Erholung dienen. Erholung und Entspannung, meine sehr verehrten Damen und Herren, ist eine ernste Aufgabe unserer modernen Gesellschaft, auf dem Schiff ist sie sogar eine echte Gemeinschaftsaufgabe...“

Der Bundeskanzler ging in seiner Ansprache von dem schönen Erlebnis eines echten Volksfestes aus, um dann, über einige das Zukünftige betreffende Reflexionen zwischen Hegel und Justinus Kerner, schließlich bei sehr ersten Gedanken über unsere, das heißt Deutschlands, Aufgabe in der heutigen Zeit zu landen. „Wir haben heute früh ein wirkliches Fest erlebt, ein Volksfest, und wenn ich zurückblicke auf die vielen Festlichkeiten und Veranstaltungen, die ich im Laufe meines Lebens mitgemacht habe, so war dieses eines der schönsten...“ und meine Frau und ich, wir haben uns von Herzen mitgefremt. Und als dann gar die Flasche zersplittert war, fiel mir ein Stein vom Herzen, und von da ab trübte nicht mehr die geringste Sorge meinen Aufenthalt in Hamburg. Ich habe mich natürlich wie immer“, versicherte der Bundeskanzler, „wenn

Viele tausend Menschen waren gekommen, um das festliche Ereignis mitzuerleben.





Bundeskanzler Kiesinger: „Wir haben heute ein wirkliches Fest erlebt, ein Volksfest, und wenn ich zurückblicke . . . so war dieses eines der schönsten.“

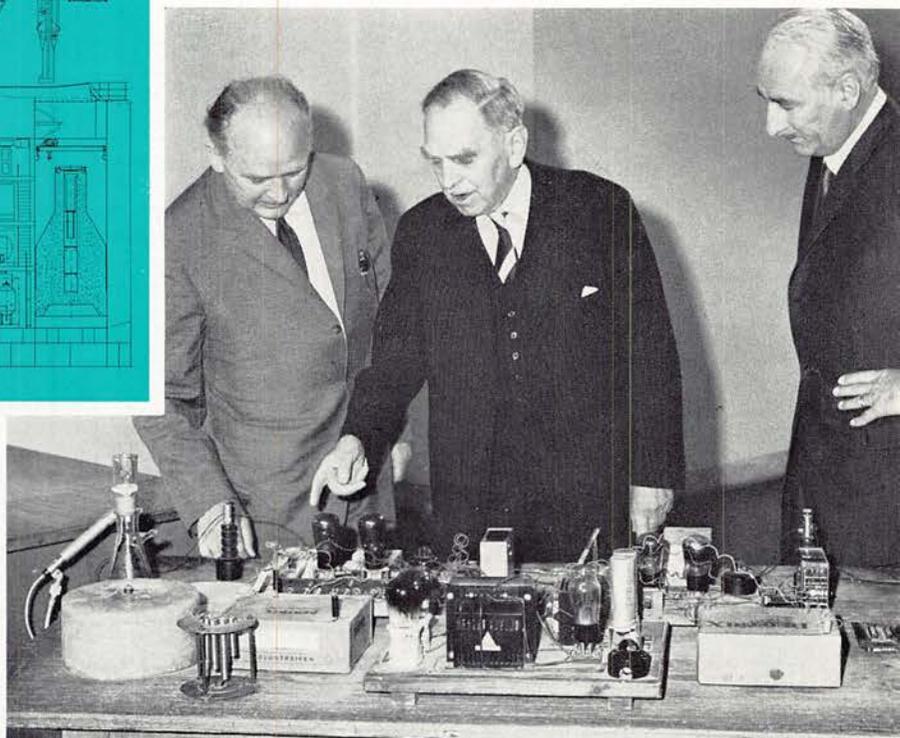
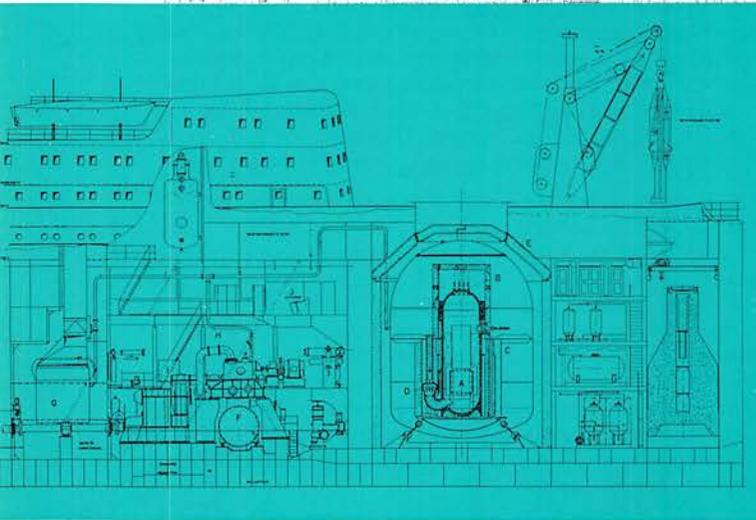
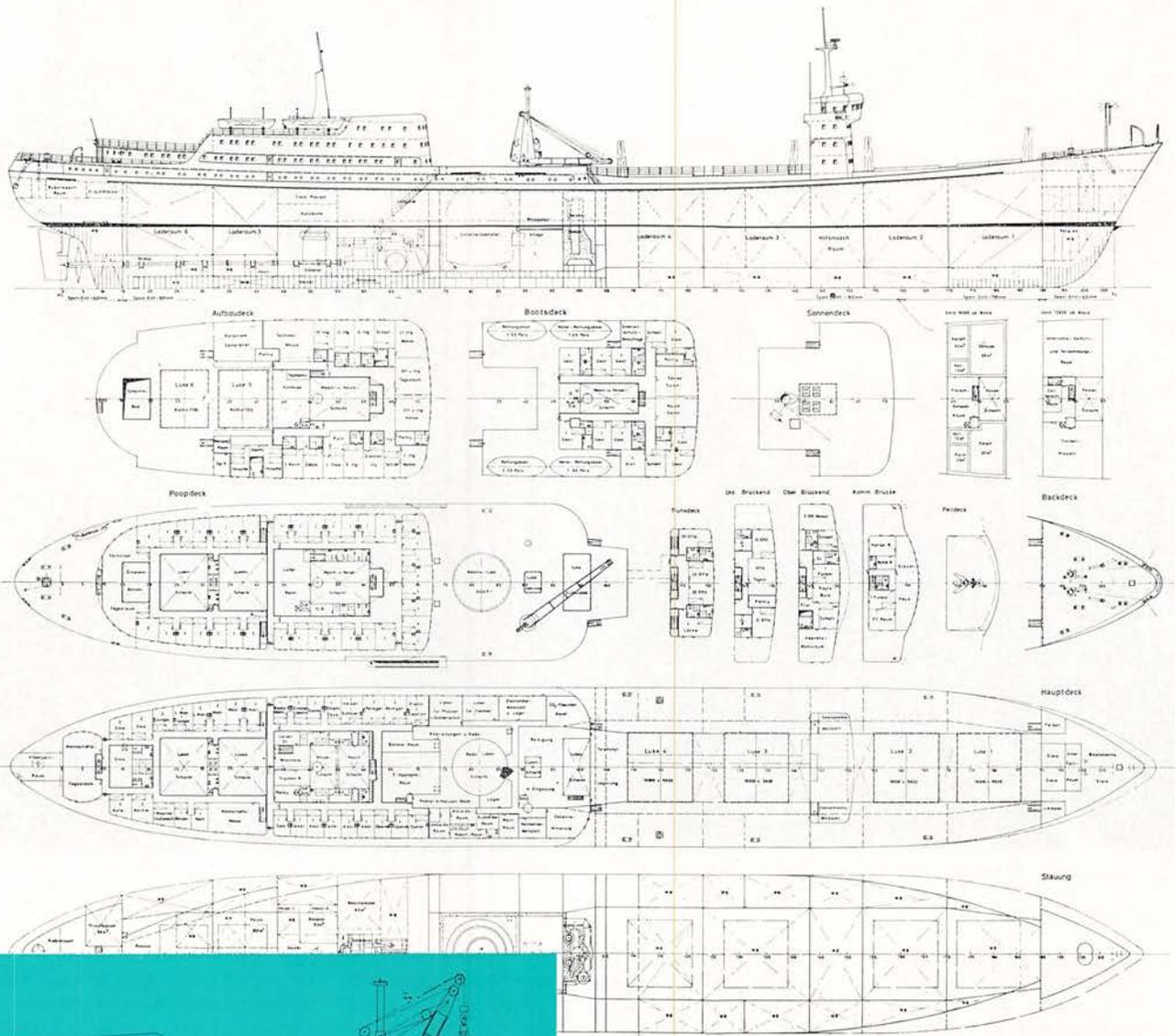
ich eine solche Reise unternehme, vorbereitet und dicke Darstellungen über die Lage der Küstengebiete, die Lage der Seefahrt, die Lage der Werften, die Lage Hamburgs gelesen, ich habe meine Ohren gespitzt, solange ich hier war und gehe reich befrachtet wieder nach Bonn zurück . . .“

Bundeskanzler Kiesinger ging in seiner langen Ansprache auf etliche politische Aufgaben der Gegenwart ein, die der Lösung harren. Allein ein Punkt sei hier herausgegriffen, von dem aus sich ein Gedanke wie ein roter Faden durch den weiteren Verlauf seiner Ausführung spann: die Aufgabe, für die Erhaltung des Friedens tätig zu sein. Von dem Schiff ausgehend, das die Freiheit der Meere braucht, führte dieser Gedanke zu Frieden und Freiheit, deren ein Volk bedarf, um leben zu können. Auf das Aktiv-Sein für den Frieden kommt es an. Kiesinger sagte: „Das bekannte Bibelwort „*beati pacifici*“, das seit Luther verstanden wird als „Selig sind die Friedfertigen (d. h. die friedlich Gesinnten), heißt richtig „Selig sind die Friedensstifter, die Friedensmacher“, und das ist in der Tat etwas ganz anderes und sehr viel schwereres. Es ist eine der schwersten Aufgaben, die diese Welt uns stellt. Wir sind entschlossen, Friedensstifter zu sein, soviel an uns liegt. Wir sind nicht entschlossen, um des lieben Friedens willen, Rechte unseres Volkes preiszugeben, denn damit wären wir auch keine Friedensstifter. Solange ein Lebensrecht eines Volkes nicht anerkannt ist, oder wo es leichtfertig oder ängstlich preisgegeben würde, könnte schon deswegen kein Friede gestiftet werden, weil mindestens schon die kommende Generation mit dieser Entwicklung nicht mehr einverstanden sein würde. Deswegen müssen wir Lösungen suchen, die in der Tat so dauernd sind, daß sie auch von kommenden Generationen, unseren und anderen um uns herum, anerkannt und angenommen werden.“

Der Kanzler nahm dann Stellung zu Kernfragen der Europäischen Gemeinschaft und schloß mit den Worten: „Wir Europäer haben seit vielen Jahrhunderten daran geglaubt, daß wir zwar schicksalsgebunden, aber im letzten doch frei sind. In diesem Geist der Freiheit wünsche ich dem Schiff, das heute auf den Namen „Hamburg“ getauft wurde, dieser Stadt und unserem ganzen Volk glückhafte Fahrt.“

Mit Esprit entschuldigte sich Bürgermeister Professor Dr. Weichmann für „eine Art Rückfall ins Piratentum“, indem er den Festabend „ein wenig entfremdete, um auf Beute auszuziehen. Aber der Herr Bundeskanzler weiß und würdigt es sicher“, sagte der Erste Bürgermeister, „daß — wo auch immer — es seine wie meine Aufgabe ist, für Deutschland, für Hamburg zu essen, zu reden, zu denken, zu handeln und möglichst wenig zu schlafen.“ In diesem Sinne trug er einige für Hamburg lebenswichtige Fragen vor, von denen der Hinweis auf die Bedeutung Hamburgs, des Heimathafens unseres neuen Fahrgastschiffes, diesen Bericht abschließen soll:

„ . . . Hafen und Schifffahrt sind ein wesentlicher Teil unseres nationalen Lebens und ein nicht wegzudenkender Teil unserer hamburgischen Existenz. Über 60 Prozent der deutschen Handelsschiffstonnage sind hier registriert. Über ein Drittel des seewärtigen Güterverkehrs des Bundesgebietes geht über Hamburg. Das Hafengebiet umfaßt 10 000 ha und beträgt ein Siebentel des hamburgischen Stadtgebietes mit einer Fläche so groß wie Kassel. 850 Millionen DM öffentliche Mittel aus den Kassen Hamburgs wurden in den letzten 20 Jahren allein von Hamburg in den Hafen investiert und fast 50 Millionen kommen jährlich hinzu. Mit der Renaissance der Hamburger Passagierschifffahrt möge die volkswirtschaftliche Produktivität dieser Investitionen wachsen . . .“



30 Jahre liegen zwischen der Ablieferung des Atom Schiffes „Otto Hahn“ und dem epochemachenden Versuch, in dem Prof. Otto Hahn die erste Spaltung des Urans gelang. Auf dem Bild rechts demonstriert Prof. Hahn (mitte) den Versuch mit der unveränderten Apparatur des Jahres 1938 für das Deutsche Fernsehen.

# NS „Otto Hahn“ auf Probefahrt

Das von der „Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffbau und Schifffahrt mbH“ in Auftrag gegebene, in Kiel gebaute Kernenergie-Forschungsschiff „Otto Hahn“ machte am 1. Februar seine Probefahrt und wurde an den Auftraggeber abgeliefert. Diese Probefahrt wurde vorerst mit der Hilfsantriebsanlage durchgeführt. Hilfskessel liefern Dampf für die Hauptturbine, und mit der erzeugten Leistung lief das Schiff 10 Knoten.

Die Erprobung und Inbetriebnahme der Schiffsreaktoranlage ist für einen späteren Zeitpunkt vorgesehen. Im Februar und März soll die „Kalt-Erprobung“ des Reaktors stattfinden. Dies bedeutet eine Erprobung aller Komponenten, Aggregate und Kreisläufe der Reaktoranlage, jedoch noch ohne die Uran-Brennelemente.

Der Reaktor-Kern wird in Geesthacht erprobt und physikalisch ausgemessen. Hier ist der Reaktor-Kern bereits im November des vergangenen Jahres „kritisch“ geworden, das bedeutet, daß eine kontrollierte, sich selbst erhaltende Kettenreaktion eingeleitet wurde. Die Messungen entsprechen voll und ganz den Erwartungen.

Die „Otto Hahn“ ist ein Kernenergie-Forschungsschiff. Man erwartet von ihm von vornherein keine Wirtschaftlichkeit in dem Sinne, daß es mit Motorschiffen oder ölgefeuerten Turbinenschiffen bezüglich der Betriebskosten in Wettbewerb treten könnte. Das Ziel ist vielmehr, Betriebserfahrungen zu gewinnen und Erprobungsergebnisse zu erzielen, die als Grundlage für eine sinnvolle Weiterentwicklung dienen können. Nach dem gegenwärtigen Stand der Dinge wird es noch eine Weile dauern, bis kernenergiegetriebene Schiffe mittlerer Leistungen mit solchen der heute üblichen Bauart konkurrieren können. Aber die Ergebnisse der bisherigen Forschung sind ermutigend. Sie lassen erkennen, daß schon Anfang der siebziger Jahre für bestimmte Einzelfälle in der Handelsschifffahrt der Durchbruch zur Wirtschaftlichkeit erreichbar ist. Am ehesten wird die Wirtschaftlichkeitsschwelle bei großen und schnellen Schiffen überschritten. Die Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffbau und Schifffahrt mbH hat Vergleichsrechnungen für Tanker von 90 000 — 300 000 tdw bei Geschwindigkeiten von 16 — 20 Knoten und für Containerschiffe von 15 000 — 50 000 tdw bei 20 — 28 Knoten angestellt. Die Schiffe sind darüber hinaus in Abhängigkeit von der Länge der Reiseroute untersucht worden. Die Ergebnisse schlagen sich in den umseitig beigefügten Diagrammen nieder, die auf einen Blick erkennen lassen, unter welchen Voraussetzungen sich Schiffsbetriebskosten und Transportkosten bei Atomschiffen und konventionellen Schiffen in Abhängigkeit von Tragfähigkeit und Geschwindigkeit die Waage halten bzw. sich die Waagschale zugunsten des Atomschiffes zu senken beginnt.

Die „Otto Hahn“ ist ein wichtiger Schritt auf dem Wege zu einem wirtschaftlichen Schiffsreaktor für große und vor allem für schnellere Schiffe. Sie wurde Ende 1962 in Auftrag gegeben. Damals lag die einzubauende Schiffsreaktoranlage ihrem Typ nach noch nicht fest. Nachdem die Gesellschaft zunächst einen sogenannten organisch-moderierten und -gekühlten Reaktor zum Einbau erwogen hatte, wurde 1963 eine Ausschreibung für einen „Druckwasser-Reaktor“ unter den in-

fragekommenden Industriefirmen veranstaltet. Zur Auswahl gelangte der sogenannte „Fortschrittliche Druckwasser-Reaktor“ (FDR) — angeboten von der Arbeitsgemeinschaft der Firmen Deutsche Babcock & Wilcox Dampfkessel-Werke AG., Oberhausen/Interatom Internationale Atomreaktorbau GmbH., Bensberg. Dieser Reaktor wurde Ende 1963 zur Lieferung bestellt, die Bauzeit beträgt mithin vier Jahre, was für die Herstellung einer Prototyp-Reaktoranlage als eine angemessene Bauzeit betrachtet werden muß. Der FDR zeichnet sich gegenüber anderen Schiffsreaktoranlagen, z. B. im Vergleich zur Anlage der „Savannah“, durch mehrere fortschrittliche Merkmale aus. Zur Erzielung einer kompakten und sicheren Bauweise sind die Wärmetauscher innerhalb des Reaktordruckgefäßes angeordnet. Durch diese Lösung bilden Reaktordruckgefäß, Wärmetauscher und Primär-Umwälzpumpen eine Einheit, was nicht nur raum- und gewichtssparend ist, sondern auch die Gefahr von Beschädigungen von außen vermindert. Bei dieser Anordnung konnte auch die Leistung der Primär-Umwälzpumpen um 80 % gegenüber vergleichbaren Anlagen anderer Bauweise reduziert werden. Neu ist auch das Prinzip der sogenannten „Selbstdruckhaltung“. Hierbei wird der dem Prinzip des Druckwasser-Reaktors eigene System-Überdruck nicht durch ein außenliegendes besonderes Druckhalte-System erzeugt, sondern durch einen Dampfdom innerhalb des Druckgefäßes selbst.

Im Jahre 1964 konnte mit der Europäischen Atomgemeinschaft ein Vertrag über die Beteiligung an den Baukosten der Schiffsreaktoranlage der „Otto Hahn“ abgeschlossen werden. Danach gibt EURATOM Zuschüsse zu den Baukosten in Höhe von 16 Mill. DM. Die Gesamt-Baukosten der „Otto Hahn“, die am 17. September 1963 auf Kiel gelegt und am 13. Juni 1964 getauft und zu Wasser gebracht wurde, einschließlich der Schiffsreaktoranlage betragen rund 55 Mill. DM. Dieser Beteiligungsvertrag mit EURATOM läuft bis zum Abschluß des ersten Betriebsjahres der „Otto Hahn“. Die Gesellschaft hofft, daß dieser Beteiligungsvertrag seitens der Europäischen Gemeinschaften auch für die weitere Forschungs- und Erprobungsperiode der „Otto Hahn“ verlängert werden wird.

Im Rahmen der Beteiligung von EURATOM haben verschiedene Firmen aus den EWG-Ländern am Bau der Schiffsreaktoranlage der „Otto Hahn“ als Hauptzulieferer der Arbeitsgemeinschaft Babcock/Interatom mitgewirkt. So wurden die Primär-Umwälzpumpen von der Firma Pompes-Guinard, Paris, und die gesamten Nebenanlagen von der Firma Bombrini-Parodi-Delfino, Rom, geliefert. Die Fertigung der Brennelemente erfolgte durch eine deutsch/französische Arbeitsgemeinschaft der Firmen NUKEM/CERCA, die Lieferung und die Montage des Lüftungs-Systems durch die deutsch-holländische Arbeitsgemeinschaft der Firmen Krantz/Van Sway. Das Schiff erhält neben der Klasse des Germanischen Lloyd auch die Klasse des Bureau Veritas, Paris.

Ende März/Anfang April 1968 werden die Brennelemente an Bord gebracht und in die Schiffsreaktoranlage eingesetzt. Sodann wird der Reaktor stufenweise angefahren. Für das Anfahren der Schiffsreaktoranlage wird nach dem deutschen Atomgesetz eine Betriebsgenehmigung benötigt, die das vorgesehene Anfahrprogramm genehmigt und im einzelnen vor-

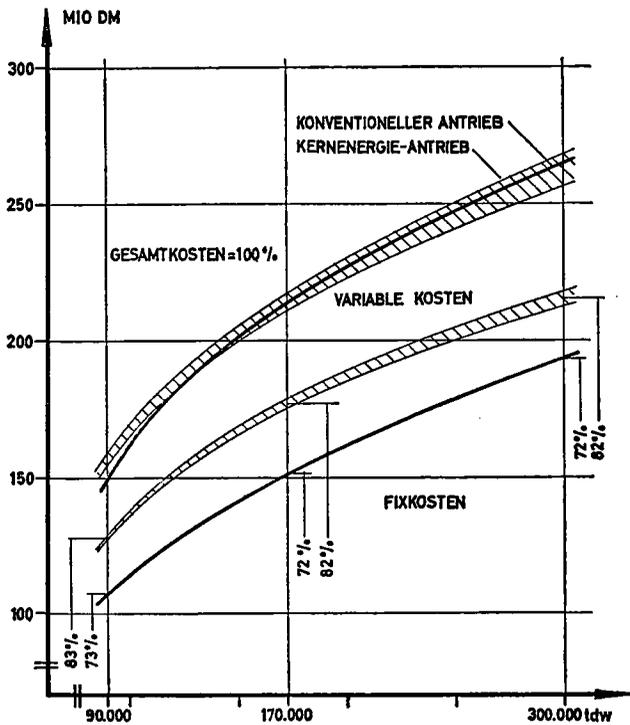


Abbildung 1

**Kostenstruktur – Schiffsbetriebskosten (Barwert) als Funktion der Tragfähigkeit**

Tanker – Geschwindigkeit 20 kn  
 Reiseroute Yokohama – Ras Tanura – Yokohama  
 Lebensdauer 20 Jahre · Zinssatz 6%/a

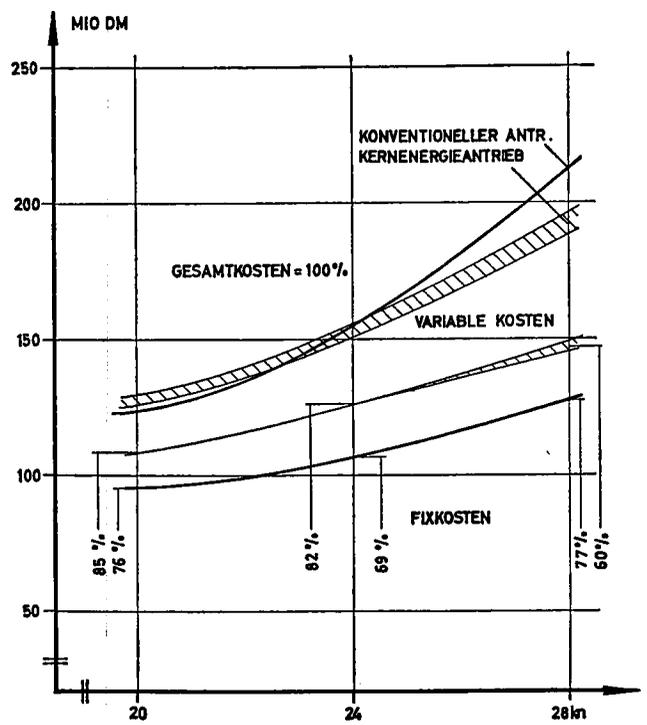


Abbildung 2

**Kostenstruktur – Schiffsbetriebskosten (Barwert) als Funktion der Schiffsgeschwindigkeit**

Container-Schiff · 15 000 tdw · ca. 900 Container  
 Reiseroute New York – Melbourne – New York  
 Lebensdauer 20 Jahre · Zinssatz 6%/a

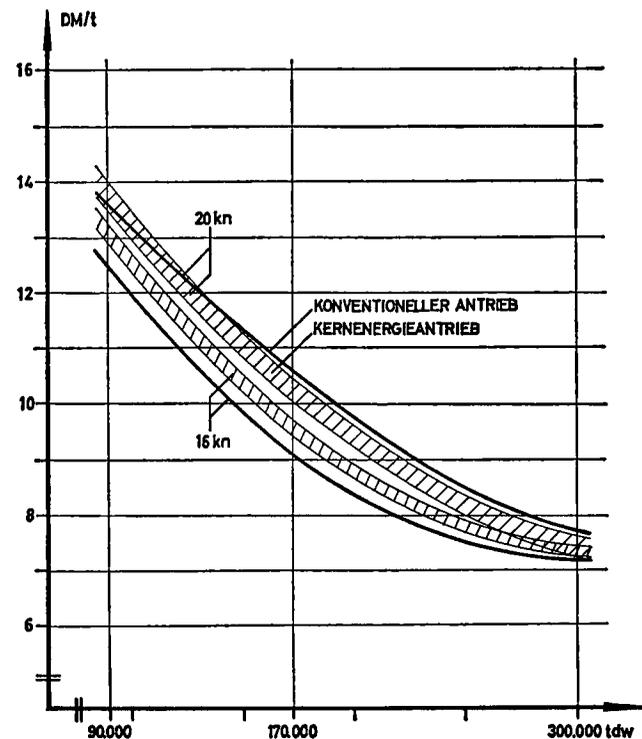


Abbildung 3

**Transportkosten (Barwert) als Funktion der Tragfähigkeit**

Tanker  
 Reiseroute Yokohama – Ras Tanura (Pers. Golf) – Yokohama  
 Lebensdauer 20 Jahre · Zinssatz 6%/a

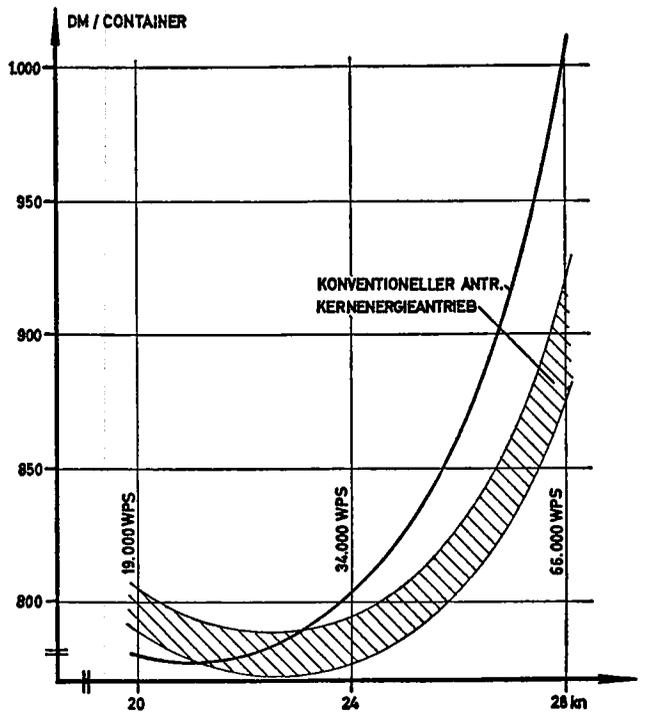


Abbildung 4

**Transportkosten pro Container (Barwert) als Funktion der Schiffsgeschwindigkeit**

Container-Schiff · ca. 900 Container · 15 000 tdw  
 Reiseroute New York – Melbourne – New York  
 Lebensdauer 20 Jahre · Zinssatz 6%/a

schreibt, welche Messungen vorgenommen und ausgewertet werden müssen. Es hängt von der Abwicklung dieses Anfahr-Programms ab, wann der Schiffsreaktor der „Otto Hahn“ bis auf Volleistung gefahren werden kann.

In der Anfahr-Periode wird die „Otto Hahn“ noch an einem Ausrüstungskai unserer Werft in Kiel liegen. Nach erfolgreichen Leistungs-Erprobungen der gesamten Maschinenanlage mit dem Schiff am Pfahl werden voraussichtlich im Sommer 1968 die Probefahrten in die Ostsee unternommen werden. Nach dem Reaktorbauvertrag gilt die Schiffsreaktoranlage endgültig als abgenommen, wenn sich die Anlage bei einem 24stündigen Vollast-Betrieb im Rahmen eines Abnahme-Programms bewährt hat.

Nach Überführung des Schiffes in die Nordsee werden dann ausgedehntere Forschungs- und Erprobungsreisen vorgenommen werden. Die Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffbau und Schifffahrt hat im Zusammenwirken mit EURATOM ein mehrjähriges Forschungsprogramm für die „Otto Hahn“ aufgestellt. Im Rahmen dieses Programms werden einmal Untersuchungen an der Reaktoranlage selbst, daneben sollen auch verschiedenartigste Untersuchungen an der sekundären Antriebsanlage des Schiffes durchgeführt werden. Neben diesem Forschungsprogramm kann und soll die „Otto Hahn“ auch im regulären Frachtdienst fahren. Sie ist vom Typ ein Erzschiß und wird deshalb auf den verschiedensten Erz-Routen eingesetzt werden. Zunächst voraussichtlich auf der kurzen Route nach Narvik.

Das Schiff wird zunächst von der GKSS selbst bereedert, die sich hierbei des Rates und der Hilfe befreundeter kommerzieller Reedereien bedienen wird. Ein Großteil der Besatzung ist bereits angeheuert. Die technische Besatzung steht schon längere Zeit im Dienste der Gesellschaft und ist speziell für den Betrieb dieser Schiffsreaktoranlage geschult worden. Die Ausbildung erfolgt nicht nur in der Theorie, sondern auch an dem Forschungsreaktor in Geesthacht-Tesperhude, wo das sogenannte Operateur-Examen abgelegt werden muß, ferner an Landreaktoranlagen in Kahl und Gundremmingen, und durch Einsatz bei der Bauaufsicht für Schiff und Reaktoranlage der „Otto Hahn“. Die technischen Offiziere hatten außerdem Ge-

legenheit, an mehreren Ein- und Auslaufmanövern der „Savannah“ in Bremerhaven teilzunehmen.

Bei der Befrachtung des Schiffes wird die Gesellschaft mit etlichen deutschen Erz-Reedereien zusammenarbeiten, die an den Erfahrungen aus dem Betrieb dieses ersten Kernenergie-Handelsschiffes sehr interessiert sind und ohne eigenen Nutzen das Schiff befrachten wollen. Die Gesellschaft begrüßt es, daß hierdurch eine größere Zahl von Reedereien an den Erfahrungen aus dem Betrieb der „Otto Hahn“ teilhaben wird.

**Einige Technische Daten**

**Schiff**

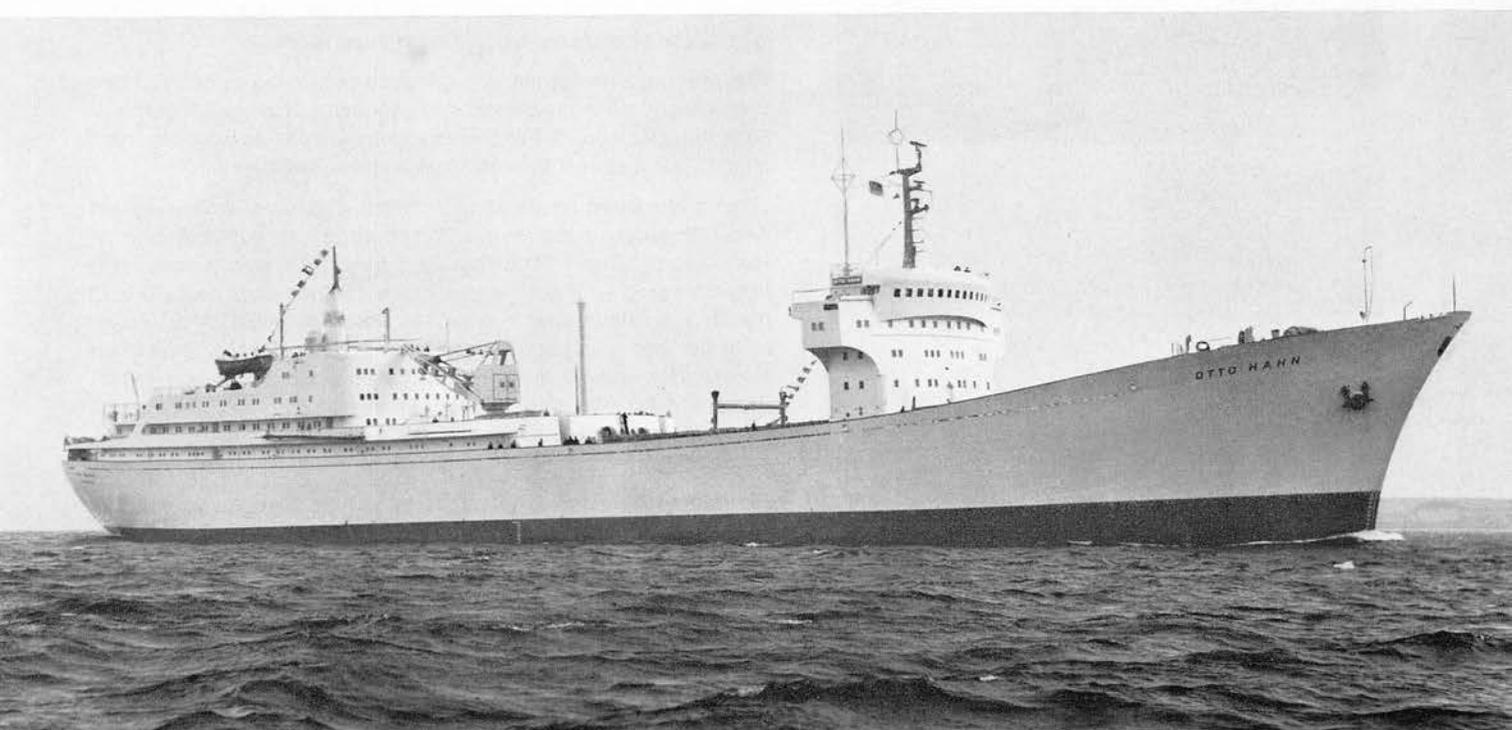
Länge über alles	172,00 m
Länge zwischen den Loten	157,00 m
Breite auf Spanten	23,40 m
Seitenhöhe bis Hauptdeck	14,50 m
Konstruktionstiefgang	9,20 m
Verdrängung (9,20 m)	25 812 t
Tragfähigkeit	15 000 tdw
Vermessung	16 870 BRT
Besatzungsstärke	73
Forschungspersonal	36

**Maschine**

Turbinenleistung	10 000/11 000 WPS
Geschwindigkeit	15,75 kn
Propellerumdrehungen	97/100 U/min
Notantriebsleistung	2 000 WPS

**Reaktoranlage**

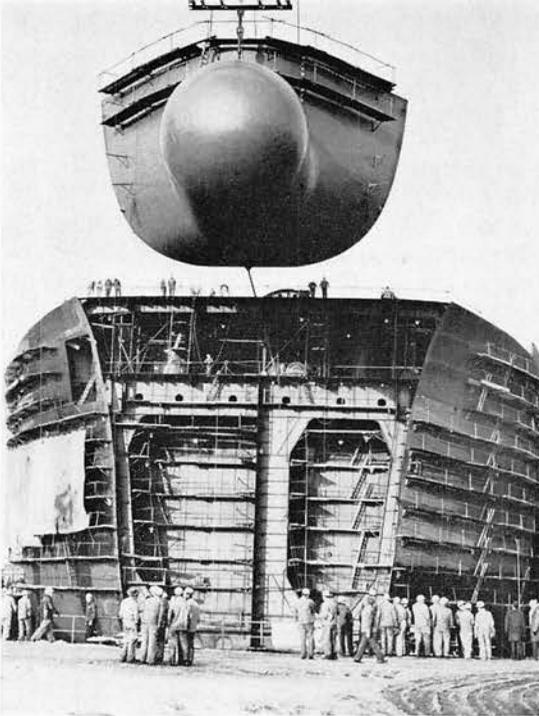
Thermische Leistung	38 MWth
Kernladung Uran-dioxyd	2,95 t
Brennelementanzahl	16
Brennstab-Hüllmaterial	Rostfreier Stahl
Gewicht Druckbehälter mit Einbauten	125 t
Gewicht Sicherheitsbehälter mit Einbauten	930 t
Gewicht Sekundärabschirmung	1 130 t
Höhe des Sicherheitsbehälters	13,10 m
Durchmesser des Sicherheitsbehälters	9,50 m



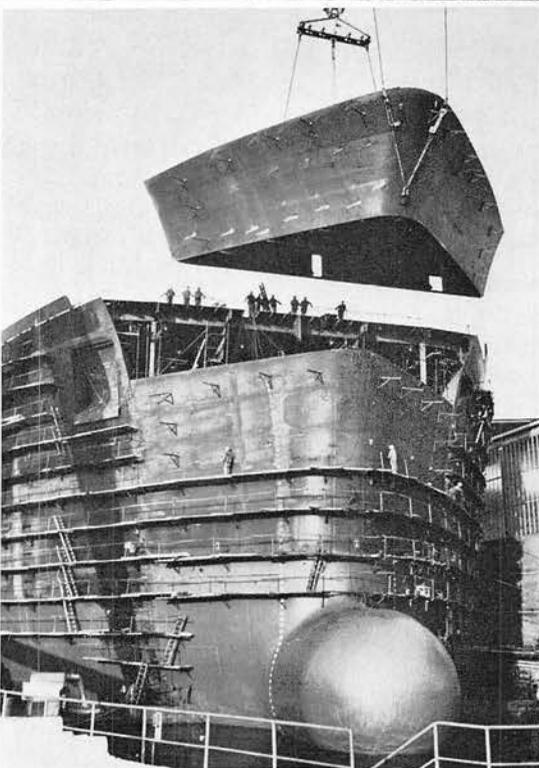
# TT „MUREX“

## Taufe eines 209 000 t-Tankers für die Shell im Werk Kiel

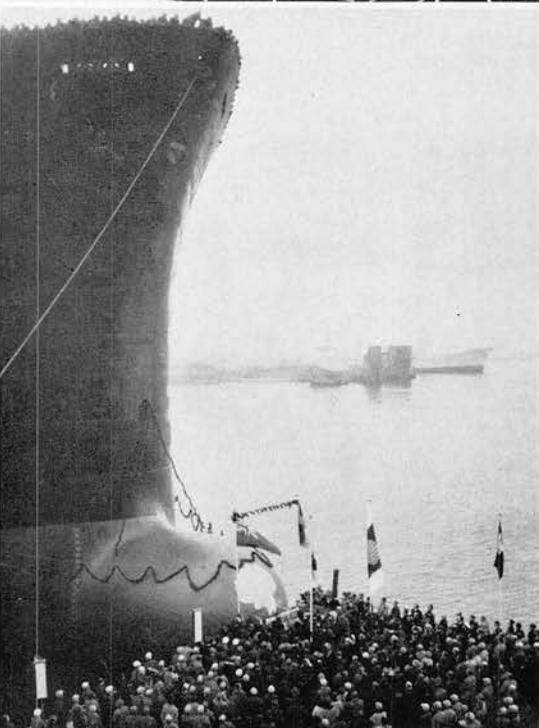
2. 1. 1968



6. 1. 1968



27. 2. 1968



Am 27. Februar wurde im Werk Kiel der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG der erste von zwei für die Shell Tankers (U.K.) Limited, London, bestimmten Turbinentanker von ca. 209 000 tons dw getauft. Frau Ruth Brandt, die Gattin des Bundesaußenministers, gab dem Schiff traditionsgemäß den Namen einer Muschel,

„MUREX“.

Dies ist das zur Zeit größte Handelsschiff der Welt, doch es wird diesen Rekord nicht lange halten, denn es sind bereits noch größere Schiffe im Bau und auch auf unserer Werft sind ja schon Tanker von ca. 250 000 tdw in der Konstruktion entwickelt worden. Konsul Adolf Westphal gab anlässlich der Taufe der „Murex“ seiner Hoffnung Ausdruck, daß feste Aufträge daraus werden mögen. Zunächst sei jedoch ein Auftragsbestand von noch 8 Schiffen in der Größenordnung von 190/210 000 tdw abzuwickeln. Konsul Westphal umriß die Probleme, die mit weiterer Steigerung der Schiffsgrößen für uns verbunden sind. Er sagte:

*„Ob wir später dem Trend zu einem noch größeren Typ folgen werden, wird entscheidend davon abhängen, ob die dafür erforderlichen neuen Investitionen finanziert werden können und ob die auf dem Weltmarkt erzielbaren Erlöse eine wirtschaftliche Rendite zulassen.“*

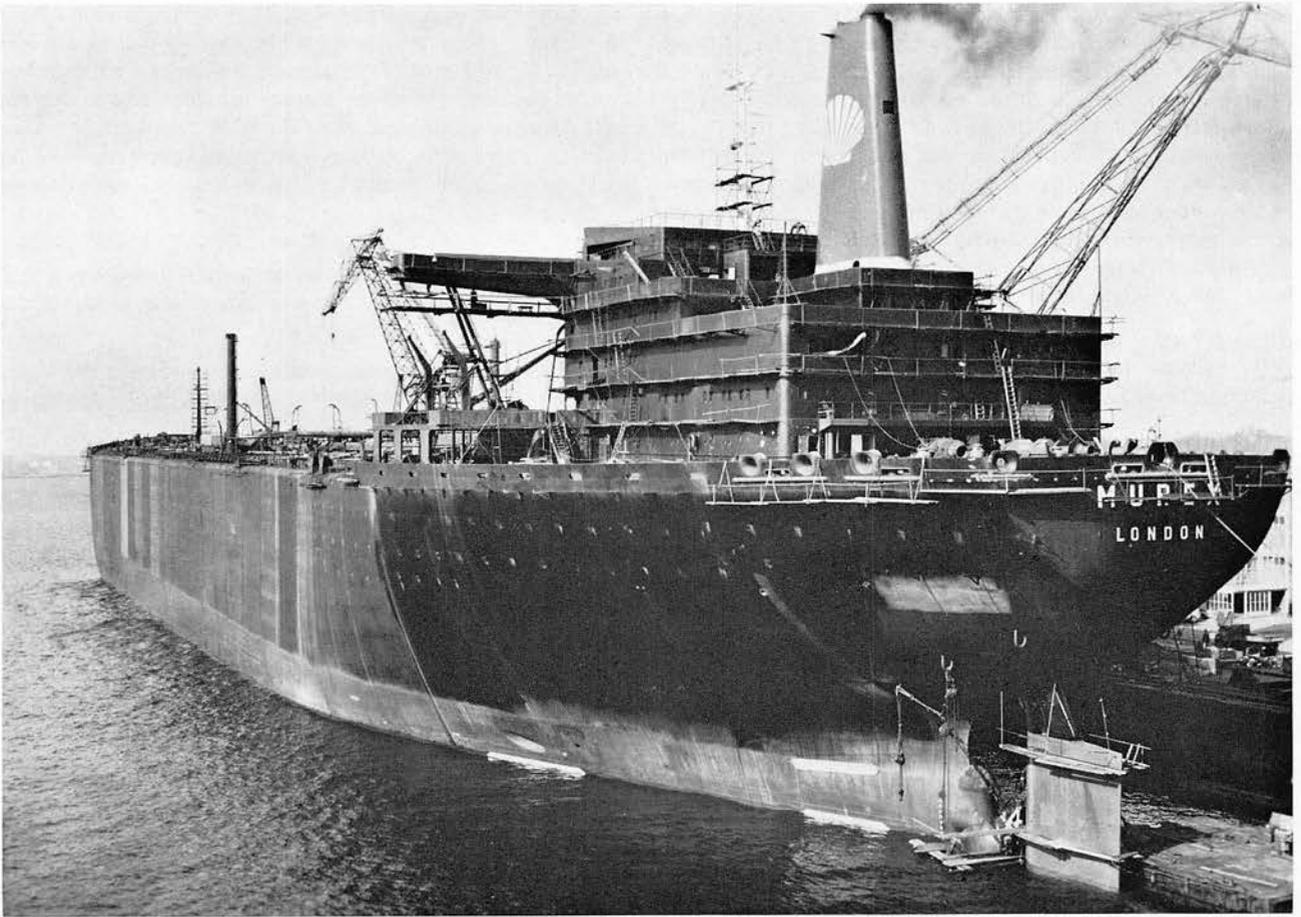
*Das dafür eventuell erforderliche eigene Gelände steht uns zur Verfügung, und auch das technische Rüstzeug ist auf Grund unserer guten und schlechten Erfahrungen vorhanden.“*

Der Vorstandsvorsitzende der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG bedauerte, daß wir an dem großen Shell-Programm nur mit zwei Schiffen beteiligt sind. Dies sei ausschließlich darauf zurückzuführen, daß wir der Shell z. Z. keine konkurrenzfähigen Finanzierungsbedingungen bieten konnten, und zwar weil weder die Refinanzierung der geforderten Werftkredite noch die Baufinanzierung zu weltüblichen Konditionen gesichert werden konnte.

Westphal wies darauf hin, wie dringend notwendig es sei, daß den deutschen Werften die Möglichkeit gegeben würde, zu international konkurrenzfähigen Finanzierungsbedingungen anzubieten, und ging dann näher auf heute übliche Wettbewerbshilfen ein:

*„Vielen von Ihnen ist meine und meiner Kollegen Forderung nach Anpassung der deutschen Werthilfen an die im Ausland üblichen Wettbewerbshilfen nicht unbekannt, Hilfen, die sehr unterschiedlicher Art sind — aber u. a. in einigen EWG-Ländern immerhin 15 bis 20 % des Baupreises ausmachen! Derartigen Wettbewerbshilfen steht bei uns — abgesehen von den von uns dankbar begrüßten Exportfinanzierungshilfen des Bundes — nichts Adäquates gegenüber! Wir können diese Wettbewerbsnachteile auch nicht durch Rationalisierung, Kooperation, Fusion usw. ausgleichen, was folgendes Beispiel nachweisen mag:*

*Die Baukosten eines Schiffes setzen sich in etwa zusammen aus 75 % Material und Zulieferungen und aus 25 % Eigenleistung der Werft. Ein als sehr gut zu bezeichnender Rationalisierungserfolg in der Eigenleistung der Werft von 10 % würde sich im Endpreis des Schiffes mithin mit nur 2,5 % niederschlagen! Um einen manipulierten Wettbewerbsvorteil ausländischer Werften von nur 10 % auszugleichen, müßten die produktiven Arbeitsstunden einer deutschen Werft — da ja die fixen Kosten konstant bleiben — auf etwa die*



▲ TT „MUREX“

Konsul Adolf Westphal und die Taufpatin Frau Rut Brandt ▼



Hälfte heruntergebracht werden. Und das ist eine Utopie, denn die Arbeitsleistung unserer Belegschaft ist bestimmt nicht schlechter als die in anderen Ländern! Die deutschen Werften haben – wenn man die Bilanz einmal ganz genau studiert – in den letzten Jahren durchweg von der Substanz gelebt. Bei einigen sind die Neubauverluste allerdings durch Gewinne im Reparaturgeschäft und in sonstigen Nebenfertigungen überdeckt worden – aber auch hier wird sich durch einen sich schon anbahnenden Verfall der Reparaturpreise leider sehr bald ein schlechteres Bild ergeben – nämlich ein ähnliches wie bei Neubau-intensiven Werften!

Ich wehre mich auch gegen die Bagatellisierung der letzten Währungsabwertungen, die deutsche Wertindustrie hat sie jedenfalls bereits schmerzhaft zu spüren bekommen.

Meine Herren von Bund und Ländern, ich möchte Sie heute im Namen aller meiner Werftkollegen in ernster Sorge um die Zukunft der für die Küstenländer, aber auch für die gesamte Volkswirtschaft wichtigen Wertindustrie bei aller Anerkennung der Haushaltssorgen nochmals dringend und herzlich bitten, die Einführung der von der EWG-Kommission und dem Europarat empfohlenen Harmonisierungsbeihilfen doch noch in Erwägung zu ziehen.

Schiffbau und Schifffahrt sind infolge des steigenden Transportbedarfs insbesondere für Deutschland mit seinem steigenden Rohstoffimport Wachstumsindustrien! Eine Vernachlässigung dieser Wirtschaftszweige könnte für die Gesamtwirtschaft katastrophale Folgen haben. Von der Warte einer stra-

tegischen und wirtschaftlich möglichst weitgehenden Unabhängigkeit her gesehen, meine ich, daß wir auf in unserer eigenen Macht liegende Wirtschaftsfaktoren von so entscheidender Bedeutung nicht leichtfertig verzichten sollten. Ich bin weit davon entfernt, hier einer Autarkie das Wort reden zu wollen – aber einiges sollte hier vom Bund in dieser Richtung mehr getan werden. Andere Länder tun das seit Jahren!"

\*

Der Managing Director der Royal Dutch/Shell-Gruppe, Mr. G. A. Wagner, erläuterte in seiner Ansprache zunächst die Wahl des Namens „Murex“:

„... In der Tat ist es ein besonderes Ereignis, denn der Name „Murex“ ist der berühmteste in der Geschichte der Shell-Tanker-Flotte...“

Die Geschichte der ersten „Murex“ ist von besonderer Bedeutung. Marcus Samuel, der Gründer der „Shell Transport and Trading Company“ importierte ursprünglich Muschelschalen aus dem Orient. Diese Muscheln waren im 19. Jahrhundert in England als Zierstücke hochgeschätzt. Später verkauften er dann russisches Erdöl über seine Agenten im Fernen Osten, und zwar unter der Markenbezeichnung „Shell“.

Anlässlich eines Besuches am Schwarzen Meer im Jahre 1890 stellte Samuel fest, daß die Russen kleine Schiffe für den Öltransport einsetzten, die eigens für diesen Zweck umgebaut worden waren, so daß das Öl unverpackt verschifft werden konnte. Er erkannte sofort, daß es viel wirtschaftlicher sein





würde, wenn man auf die Verwendung von Kanistern und Fässern verzichtet und Öl in Schiffen transportieren könnte, die praktisch schwimmende Tanks darstellen.

Am 27. Mai 1892 lief sein erster Tanker vom Stapel, ein Schiff von 5 010 tons. Es wurde „Murex“ getauft, nach dem Namen einer Seemuschel. Seither ist es bei uns Sitte und Tradition geworden, unsere Tanker nach Muscheln zu benennen. Die „Murex“ war auch der erste Tanker, der den Suez-Kanal mit einer Ölladung passierte. Dieses Schiff blieb bis 1916 im Dienst. Die zweite „Murex“ (mit 8 305 t Tragfähigkeit) war von 1922 bis 1936 in Fahrt.“

Dann ging Mr. Wagner auf die Zweckbestimmung des neuen Supertankers ein und berührte dabei die damit verbundenen wirtschaftspolitischen Fragen der Gegenwart:

„Dieser Tanker, eines von insgesamt 22 Shell-Schiffen dieser Größenordnung, ist mit der Absicht gebaut worden, Mittelostöl via „Kap der Guten Hoffnung“ nach West-Europa zu transportieren und auf der Rückreise durch den Suez-Kanal zu fahren, wenn dieser wieder geöffnet sein wird. Die „Murex“ und ihre Schwesterschiffe (dazu weitere sieben Einheiten dieser Größe, die in Langzeitcharter fahren werden) werden der Shell beachtliche Einsparungen bei der Deckung des ständig steigenden Ölbedarfs Europas ermöglichen.

Die gesamte Shell-Tankerflotte, einschließlich gecharterter Tonnage, umfaßt ca. 450 Einheiten mit mehr als 17 Millionen ts Tragfähigkeit, d. h. fast ein Sechstel der Welt-Tankertonnage. In dieser Flotte spielen die unter deutscher Flagge fahrenden Shell-Tanker, die demnächst eine Tragfähigkeit von fast 700 000 ts umfassen werden, bei der Ölversorgung Europas eine lebenswichtige Rolle. Diese Schiffe stellen außerdem beachtliche Investitionen seitens der Deutschen Shell dar und zeigen, daß die Deutsche Shell im Vertrauen auf die Aufrechterhaltung einer liberalen deutschen Wirtschaft zu weiteren Kapitalanlagen bereit ist. Allerdings sind Tanker-Investitionen

nur ein Teil der Kapitalanlagen der Deutschen Shell. In den nächsten fünf Jahren wird die Gesellschaft der deutschen Industrie Aufträge in Höhe von mehr als einer Milliarde DM erteilen. Zusätzlich wird die Royal Dutch/Shell-Gruppe im Namen anderer Tochterunternehmen wesentliche Aufträge in Deutschland erteilen.“

Optimistisch äußerte sich Mr. Wagner über die Ölversorgung Westeuropas auch in Krisenzeiten, wie sie durch den Nahost-Konflikt vom vergangenen Jahr ausgelöst wurden. Die Erfahrungen bei der Nahost-Krise hätten gezeigt, daß die großen Gesellschaften ausreichende Vorräte auf Lager hielten, die einem Verbrauch von sechs bis acht Wochen entsprächen. In der Bundesrepublik seien die großen Gesellschaften nicht einmal gezwungen, die gesetzlich festgelegten Vorratsmengen anzugreifen. Riesige Kapitalanlagen wären notwendig, wenn man zusätzliche Vorratslager und die dafür erforderlichen Rohölmengen verfügbar machen wollte. Dies würde die Wirtschaft Westeuropas schwer belasten. Die Mineralölwirtschaft beschreite völlig neue Wege, um die Kosten der Bevorratung so niedrig wie nur möglich zu halten.

\*

Bundesaußenminister Brandt sagte bei seiner Tischrede anläßlich der „Murex“-Taufe, nachdem er die deutsche Politik als eine Politik der Nichteinmischung und der Ausgewogenheit gegenüber allen Kräften kennzeichnete, die im Raume der Nahost-Krise vorhanden seien, u. a. folgendes:

„Vor nicht allzu langer Zeit wäre es als etwas Ungewöhnliches erschienen, daß ein Schiff für britische Rechnung von einer deutschen Werft gebaut wird. Heute hat die arbeitsteilige internationale Wirtschaft ihre eigenen Gesetze, die sich über die nationalen Grenzen hinweg durchsetzen.

Der Fortschritt, den die Menschheit braucht, fordert größere Zusammenhänge und größere Räume, damit die dynamischen



Bundesaußenminister Willi Brandt



*Kräfte der technologischen und industriellen Leistungsfähigkeit voll wirksam werden können. Aufgabe der Politik ist es, diesen notwendigen Entwicklungen mit den ihr gegebenen Mitteln zum Durchbruch zu verhelfen. Hinter all dem, wie konnte es anders sein, steht der Gedanke der europäischen Einigung, die so hoffnungsvoll begonnen wurde und die nun in eine entscheidende, vielleicht alles entscheidende Phase eingetreten ist. Das Europa der Sechs will weiter vorankommen, es will sich festigen und erweitern, um in der weiteren Entwicklung auch Brücken zum Osten bauen und wirksam an der Sicherung des Friedens mitwirken zu können. Wenn dies vernünftig ist, müssen wir uns in diese Richtung bewegen. Und doch sind die nächsten Schritte, wie wir wissen, schwierig und durch mancherlei Probleme belastet. Ich habe nie zu den Überschwenglichen gehört, die da glaubten, EWG und EFTA wären in kurzer Frist und relativ leicht zu einem Ganzen zusammenzufügen. Aber ich gehöre auch nicht zu denen, die verbittert resignieren, weil die Aufnahme von Beitrittsverhandlungen mit Großbritannien und anderen nur mit dem Willen aller Sechs erfolgen kann, und deshalb noch nicht erfolgt. Für mich bleibt entscheidend wichtig, daß keiner mehr die Notwendigkeit bestreitet, die europäische Zusammenarbeit zu fördern und die Einigung Europas anzusteuern . . .*

*Das Schiff, das wir heute getauft haben, erscheint mir als ein sichtbares Beispiel für neue Dimensionen im wirtschaftlichen Geschehen unserer Zeit. Ich möchte es auch als ein Zeichen dafür betrachten dürfen, daß Großbritannien zu Europa gehört, daß es zum organisierten Europa gehören will und daß wir es dabei nicht entmutigen, sondern ermutigen sollten.*

*Möge die „Murex“ in eine gute Zukunft fahren – eine Zukunft, in der ein einiges Europa seine Rolle, eine selbständige und dynamische Rolle, spielen kann für die Wohlfahrt der Völker und den Frieden der Welt.“*

Das Taufgeschenk war eine „Murex“

# "UGANDA" CONVERSION COMPLETED ON TIME

No Increase in Estimated Cost

"UNIQUE EXPERIENCE" SAYS B.I. MANAGER

By a Staff Reporter

Conversion of the British India Steam Navigation Company's passenger/cargo liner *Uganda* for educational cruises has just been completed by Howaldtswerke A.G., Hamburg, and she arrived at Tilbury yesterday evening after a shake-down voyage. She will sail on her maiden educational cruise from Southampton on Feb. 27 with over 860 students (including 50 from Czechoslovakia) and 250 cabin passengers. In all she can carry 304 cabin passengers and 920 students.

The conversion was completed on time at no increase in the estimated cost of £2.8 million, of which £500,000 is on account of outfit stores and new equipment supplied by British manufacturers.

Mr. M. TURNBULL, technical manager of British India Steam Navigation Co., Ltd., said: "In my experience, to get a ship delivered on time, at the price contracted for, is unique.

## COMPLEX JOB

"The complexity of this job was considerable. We had a one-compartment ship which had to be turned into a two-compartment ship, and there are now more stringent fire regulations for this sort of thing, which had to be complied with."

He had been very impressed with the quick and efficient way the German yard worked, and considered the results equal to the best work of any British yard. One factor which made for efficient working was the fact that all the shipyard workers belonged to one union, and there was complete flexibility of labour.

"At one time there were 1,600 men working in the ship, all belonging to one union," he said.

A comparable job carried out in a British yard might have involved as many as 40 unions, with subcontractors taken into account, and might have been liable to demarcation disputes.

The work had been given to a German yard because they submitted the best tender. Although every British yard had been invited to do the work, only one was willing to meet the deadline of 11 months for completion—and that yard's tender had been almost £4m. higher than the successful German one.

## 850 TONS OF STEEL

It is estimated that during the conversion an additional 850 tons of steel has been added to the vessel, in addition to which the weight of outfit, including engine-room items, amounts to approximately another 550 tons. Her gross tonnage has gone up from 14,430 to 16,907. The ship has also been

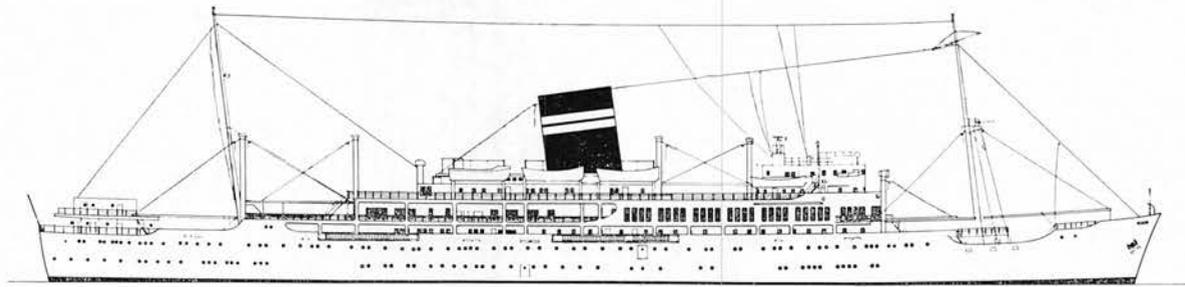


## Schüle auf See

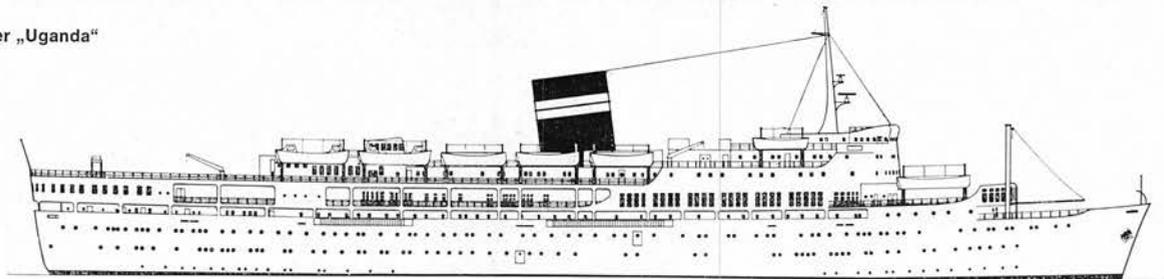
Auf unserem Werk Ross ist ein interessantes Objekt fertiggestellt worden: eine schwimmende Schule. Wenn man erfährt, was damit den britischen Schülern heute geboten wird, möchte man resigniert feststellen, daß wir in einer falschen Zeit die Schulbank gedrückt haben. Wieviel Scharfsinn, List und Tücke waren einst vonnöten, außerhalb der viel zu kurzen und viel zu seltenen Ferien auch nur einen einzigen Tag für die Seefahrt abzuzweigen, der dann bestenfalls von Swinemünde bis Dievenow reichte, — heute lernt man zwischen Mathematik und Latein mal eben im praktischen Erdkunde-Unterricht Athen, Haifa und Neapel kennen, sieht die Welt des Odysseus mit eigenen Augen und darf von den Taten des Francis Drake in dessen eigenem Kielwasser träumen.

Die Reederei, die sich ein so nachahmenswertes Ziel gesetzt hat, ist die British India Steam Navigation Co. Ltd. Seit 1961 hat diese Gesellschaft bereits drei ihrer älteren Fahrgastsschiffe zu diesem Zweck umgebaut, die „Dunera“, 12 620 BRT (1937), die „Devonia“, 12 795 BRT (1939) und die „Nevasa“, 20 527 BRT (1956). Und jetzt sind die Umbauarbeiten an der „Uganda“, 14 430 BRT (1952) am Hachmannkai abgeschlossen und das Schiff wird die „Dunera“ ersetzen.

Die Sache begann mit Kreuzfahrten, die die Reederei mit Schulkindern in den Ferien durchführte. Soweit war die Sache nichts außergewöhnliches. Ob Schulkinder, ob Reisegesellschaften, oder in welchen Gruppen auch immer Gemeinschaftsreisen veranstaltet werden — da ist kein wesentlicher Unterschied. Aber Unterricht auf hoher See zu machen, nicht nur in den Ferien ein paar Schiffsplätze frei zu haben, das war das Neue; d. h. ganz so neu ist es auch wiederum nicht. Es war in der britischen Flotte früher üblich, daß der Offiziersnachwuchs



Der Umbau der „Uganda“



an Bord der großen Fregatten regelrecht zur Schule ging und nicht nur in seemännischen Dingen ausgebildet wurde.\*) Doch handelt es sich heute nicht um eine bestimmte Berufsgruppe, sondern um eine Einrichtung, die allen zugute kommt.

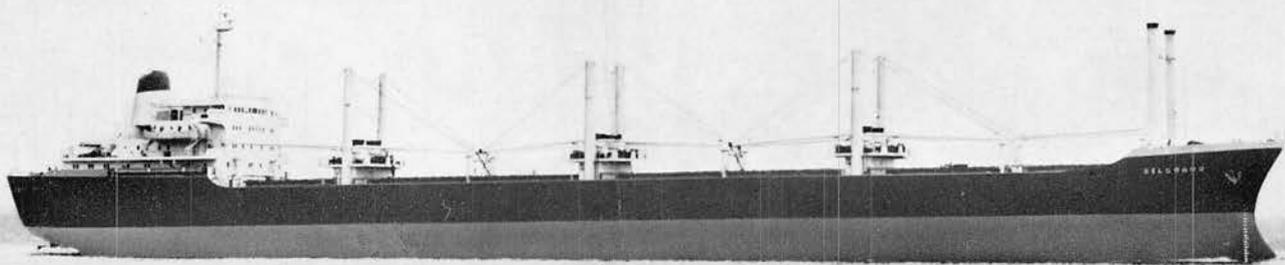
Die Fahrten dauern 2–3 Wochen und werden von den Teilnehmern selbst bezahlt; doch soll der Preis verhältnismäßig niedrig sein. Die Lehrer fahren umsonst mit und erteilen ihren Schülern Unterricht. (Auf 15 Schüler kommt ein Lehrer der betreffenden Schule). Daneben sorgen ein Schulleiter, zwei Ärzte, Krankenschwestern und Hilfskräfte für das Wohl der weltreisenden Zöglinge. Sie gehören zur Besatzung.

Die Aufgabe unserer Werft war es, das Schiff neben notwendigen Instandsetzungs- und Überholungsarbeiten für einen ordentlichen Schulbetrieb herzurichten. Der Stundenplan, die Anzahl der Schulräume, Gemeinschaftsräume und Platz für sportliche Betätigung wurden so aufeinander abgestimmt, daß

\*) Siehe Capt. Bligh, DW Heft 2/66

jeweils etwa zwei Drittel der Schüler Unterricht haben, Vorträge hören oder Filme sehen, die sie auf das nächste Reiseziel vorbereiten, während ein Drittel sich beim Deckhockey, Tennis oder im Swimmingpool vergnügt. Auch praktische Schiffskunde kommt dabei nicht zu kurz. Der Schultag endet gegen 17.00 Uhr; um 22.00 Uhr soll „Ruhe im Schiff“ sein. Die Unterbringung der Schüler erfolgt in 41 Schlafsälen zu jeweils 12–34 Kojen, dazu kommen 306 Kammerplätze für Lehrpersonal, Jugendgruppenleiter und Fahrgäste. Das erforderte, wie man schon beim Vergleich der beiden Skizzen auf einen Blick erkennt, eine nicht unbeträchtliche räumliche Umgestaltung. Die Aufbauten wurden nach vorn und achtern verlängert, neue Decks wurden gelegt, neue Wände aufgestellt. Mit dem Einbau einer Stabilisierungsanlage und der Erweiterung der bisherigen Klimaanlage, mit neuen elektrischen Aggregaten und verbesserten Sicherheitseinrichtungen wurde das 1952 gebaute Schiff auf den neuesten Stand modernen Fahrgastschiffbaus gebracht.





## Drei weitere Ablieferungen

Jedes unserer drei Werke hat noch ein Schiff fertiggestellt und in den jüngst vergangenen Wochen zur Ablieferung gebracht. Beginnen wir mit Werk Kiel.

Drei deutsche Reedereien hatten dort je einen Autotransporter bauen lassen, die Schiffe „Nordstern“, „Stadt Wolfsburg“ und „Belgrano“. Die beiden erstgenannten wurden bereits 1967 abgeliefert, und zwar die „Nordstern“ an C. Mackprang jr., Hamburg und die „Stadt Wolfsburg“ an die Partenreederei MS „Stadt Wolfsburg“ (Korrespondentreeeder Schulte & Bruns, Emden), die „Belgrano“ schließlich wurde am 18. 1. dieses Jahres an die Hamburg-Süd abgeliefert.

Dieses Schiff hat das Volkswagenwerk von der Hamburg-Süd für fünf Jahre gechartert und will es zwischen Hamburg/Bremen/Emden und Kanada/Große Seen einsetzen. Heimreise von US-Ost- und Westküste und dem US-Golf aus.

Es handelt sich um ein kombiniertes Autotransport-Massengutschiff, wie es sich in den letzten Jahren vielfach bewährt hat. Wenn das Schiff mit Massengut fährt, werden die Auto-

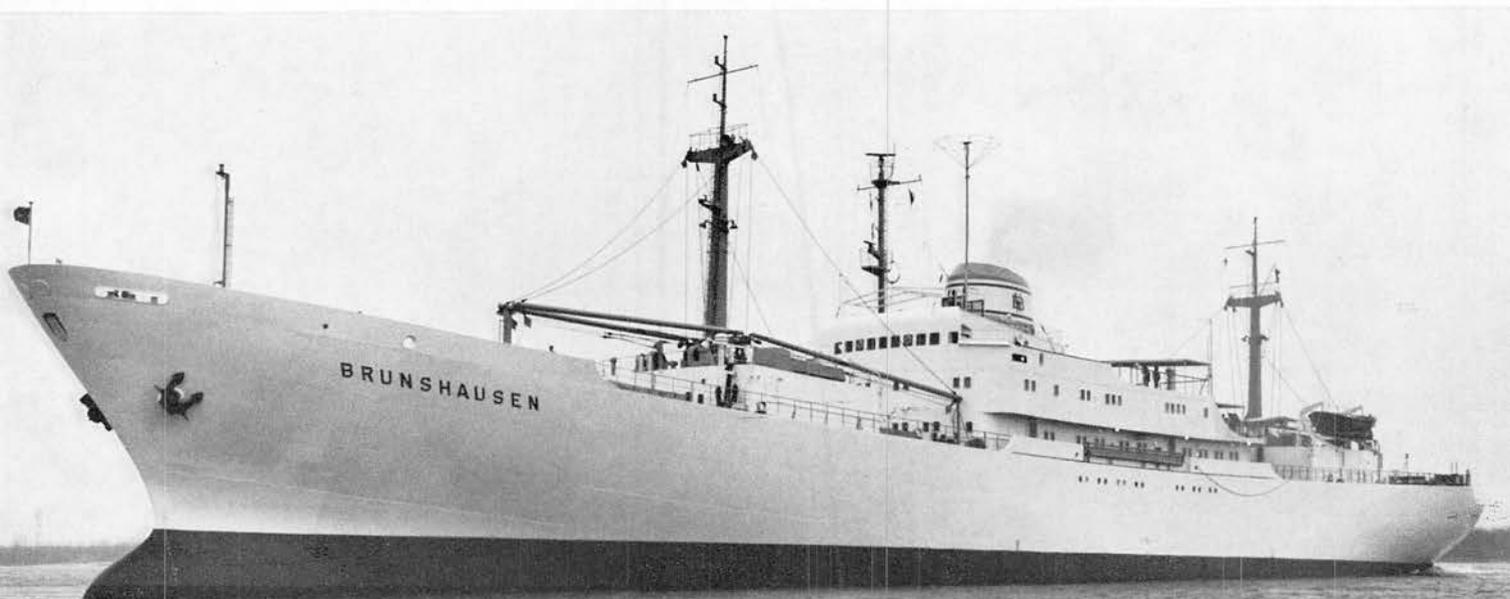
decks hochgezogen. Mit einer Tragfähigkeit von 23 585 t und einem Raumgehalt von 15 119 BRT/9 221 NRT kann die „Belgrano“ 595 VW-Transporter und 1 151 Volkswagen laden. Der Laderauminhalt für Schüttgut beträgt  $30\,459\text{ m}^3 = 1\,075\,659\text{ cft}$ .

Hier die wichtigsten Abmessungen:

Länge über alles	186,90 m
Länge zwischen den Loten	175,30 m
Breite auf Spanten	22,70 m
Seitenhöhe bis Hauptdeck	14,20 m
Tiefgang auf Sommerfreibord	9,935 m
Tragfähigkeit hierbei	23 585 t
Geschwindigkeit	17 Knoten

\*

Auf Werk Ross wurde das Motor-Kühlschiff „Brunshausen“ fertiggestellt, ein Auftrag der Reederei W. Bruns & Co., Hamburg. Das Schiff ist für Kühlladung im Temperaturbereich  $12^{\circ}$  bis  $-20^{\circ}$  C bestimmt, ist also sowohl für Bananen wie für



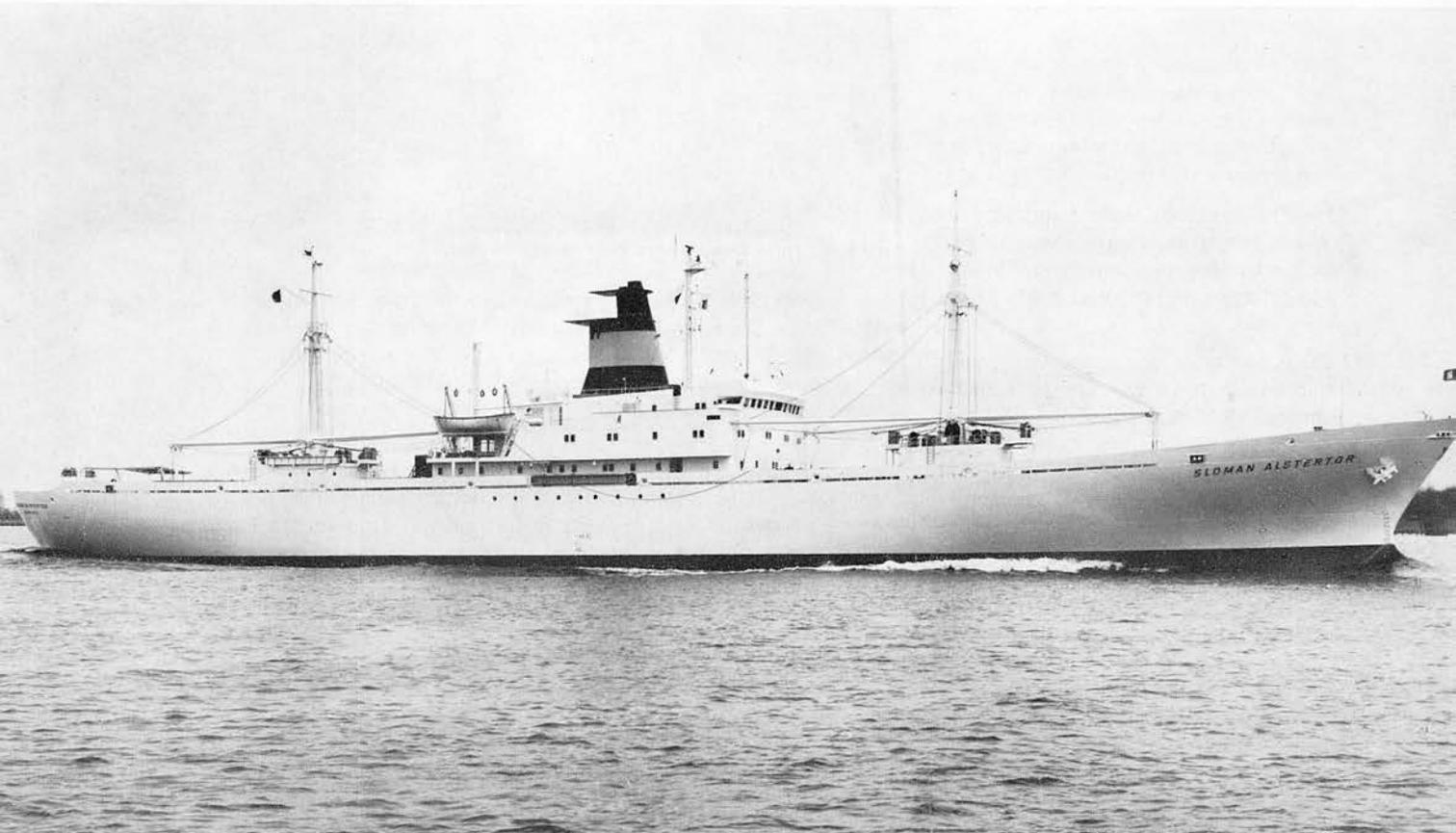
Fleisch und Kühlgut jeder Art geeignet. Das Fassungsvermögen für Bananen beträgt 300 000 cft. Das Schiff hat eine sich über alle vier Luken erstreckende Back und drei durchlaufende Decks.

Die Hauptabmessungen sind:

Länge über alles	135,95 m
Länge zwischen den Loten	124,30 m
Breite auf Spanten	17,30 m
Seitenhöhe bis zum 1. Deck	11,35 m
Seitenhöhe bis zum 2. Deck	8,90 m

Das Schiff wird als Freidecker/Volldecker (mit Freibord)-Typ gebaut und erhält über dem Freideck (1. Deck) eine durchlaufende Back, die im Achterschiff von einer Well unterbrochen wird. Der Schiffskörper wird durch sechs wasserdichte Schotte unterteilt. Das Mittschiffsdeckshaus und der darunterliegende Teil der Räume auf dem 1. Deck enthalten die Wirtschafts-räume sowie die Wohn- und Aufenthaltsräume für die Besatzung. Zwei Eignerammern erhält das Schiff; weitere Fahrgasteinrichtungen sind nicht vorgesehen.

Die Tragfähigkeit beträgt für Bananenladung 3 830 t. Als Volldecker mit Freibord kann das Schiff 6 570 t laden.



Tiefgang auf Sommerfreibord als Volldecker m. Freibord	7,20 m
Tragfähigkeit als Volldecker mit Freibord	ca. 5000 t
Tiefgang bis Vermessungsmarke	ca. 6,25 m
Tragfähigkeit bis Vermessungsmarke	ca. 3700 t

Klasse:

Erbaut nach den neuesten Vorschriften und unter Aufsicht des Germanischen Lloyd, Klasse GL + 100 A 4 (E) – KAZ mit Freibord 1,713 m und Lloyd's Register RMC.

\*

Ebenfalls ein Kühlschiff wurde im Betrieb Finkenwerder fertiggestellt, die von Rob. M. Sloman jr., Hamburg, in Auftrag gegebene „Sloman Alstertor“.

Das Schiff hat Laderäume von insgesamt ca. 298 000 cu. ft. Fassungsvermögen. Es ist für die Beförderung von Kühlgut gebaut, das im Temperaturbereich von 12° bis –25° C befördert werden soll, wie z. B. Bananen, Früchte und Fleisch.

Als Antriebsmaschine dient ein direkt umsteuerbarer einfachwirkender Neunzylinder-Zweitakt-Dieselmotor mit Abgas-Turboaufladung. Original-Bauart MAN, Typ K 9 Z 70/120 E mit einer effektiven Leistung von 12 600 Pse. Die Geschwindigkeit des Schiffes wird 22,8 Knoten betragen. Ein Schwesterschiff ist in Finkenwerder im Bau; es wird Ende April vom Stapel laufen.

Technische Daten

L. ü. A.	139,10 m = 456' 4"
L. zw. den Loten	128,00 m = 420' 0"
Breite auf Spanten	18,00 m = 59' 0 5/8"
Seitenhöhe I. Deck	9,23 m = 30' 3 3/8"
Seitenhöhe II. Deck	6,75 m = 22' 1 3/4"
Tiefgang auf Sommerfreibord	7,59 m = 24' 10 3/4"
Tragfähigkeit	ca. 3 830/6 570 t
Vermessung	6 500 BRT
Geschwindigkeit 22,8 kn bei 12 600 PSe auf Bananen-Tiefgang.	

# „Atlantic Skou“

Am Nachmittag des 16. Februar wurde im Werk Kiel (Gaarden) der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG ein Motor-Bulkcarrier von ca. 25 700 tdw getauft und zu Wasser gebracht. Er wurde am 2. Oktober des Vorjahres unter der Neubau-Nr. 1 137 der Kieler Howaldtswerke AG auf der Helling I auf Kiel gelegt und ist für die Reederei Ove Skou, Kopenhagen, bestimmt.

Frau Marie-Luise Westphal, die Gattin des Vorstandsvorsitzenden der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG, Konsul Adolph Westphal, taufte das Schiff auf den Namen „Atlantic Skou“.

Das Schiff, dessen Maschinenanlage für den „Tagwachen-Dienst“ eingerichtet ist, also vollautomatisch von der Brücke aus gefahren werden kann, wird 17 Knoten laufen.

Es ist das erste eines zwei Massengutfrachter gleicher Größe und Ausstattung umfassenden Auftrages und zugleich der fünfte Neubau des Kieler Werkes für diese Reederei, die überdies aufgrund langjähriger guter Zusammenarbeit zu den bedeutenden Reparaturkun-



Frau Marie-Luise Westphal und der Reeder Ove Skou

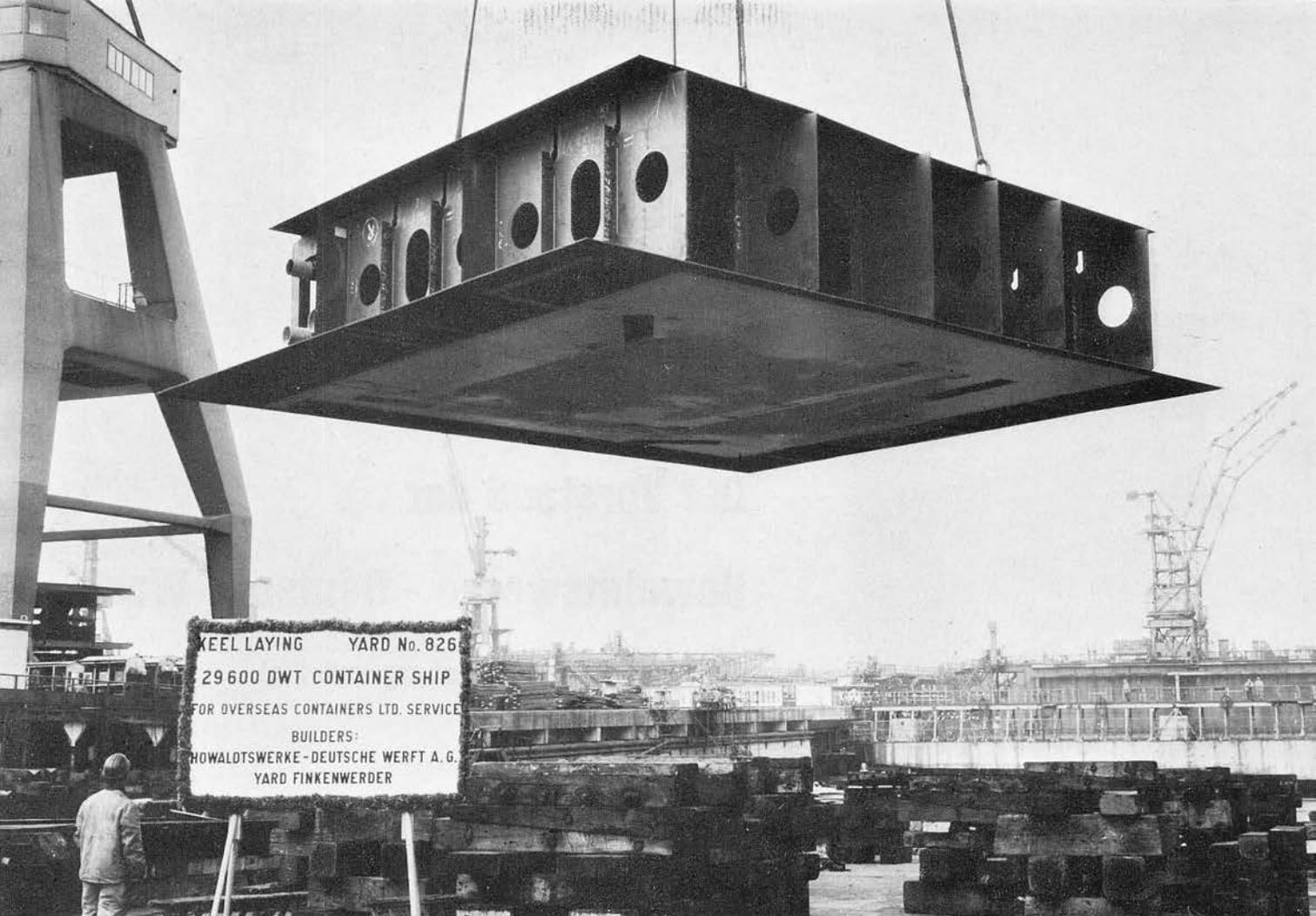
den der Werft zählt. Die bisher nach dem Kriege für die Reederei Ove Skou in den Jahren 1952/53 und 1960/61 gebauten vier Motorschiffe weisen eine Gesamttonnage von 32 000 tdw / 22 700 BRT auf. Abmessungen:

Länge über alles 186,90 m  
Länge zwischen den Loten 175,38 m  
Breite auf Spanten 22,70 m

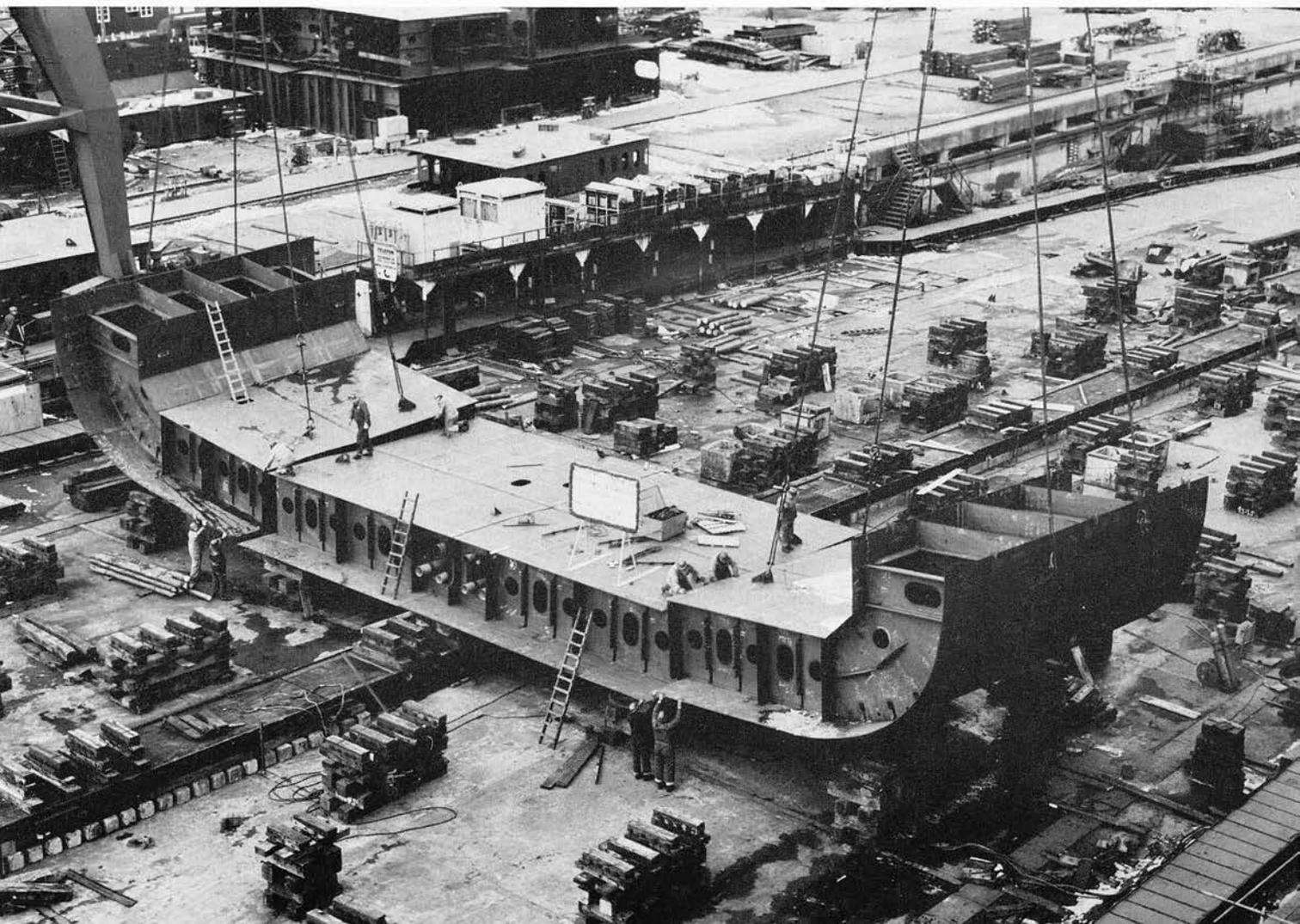
Seitenhöhe bis Hauptdeck 14,20 m  
Tiefgang ca. 10,55 m  
auf Sommerfreibord ca. 10,55 m  
Tragfähigkeit 25 700 t  
Geschwindigkeit 17 kn

Klasse:  
Lloyd's Register +100 A 1 – verstärkt für Erladung. Laderaum No. 2, 4, 6 kann leer gefahren werden. Ice Class 3.





Im Werk Finkenwerder wurde der Kiel des Containerschiffes Baunummer 826 gelegt





*Adolf Westphal*

## **Der Vorstand der Howaldtswerke - Deutsche Werft**

**Aktiengesellschaft Hamburg und Kiel**

Adolf Westphal wurde am 7. Oktober 1910 in Kiel geboren und trat am 17. August 1936 in die „Howaldtswerke, Aktiengesellschaft“ in Kiel ein. Das Unternehmen umfaßte damals die alte Stammwerft der 1926 in Liquidation gegangenen „Howaldtswerke“ in Kiel-Dietrichsdorf und die von der Gesellschaft inzwischen erworbenen und 1930 in Betrieb genommenen Teile der Hamburger Vulcan-Werft sowie die Anlagen der früheren „Schiffswerft und Maschinenfabrik (vorm. Janssen & Schmilinsky) AG.“ in Hamburg.

Nach zwischenzeitlicher, mehrjähriger Tätigkeit in der kaufmännischen Verwaltung des Hamburger Werkes kehrte Adolf Westphal am 1. Juli 1943 nach Kiel zurück. Er erhielt Prokura und wurde mit dem Aufbau und der Organisation der kaufmännischen Abteilungen des fortan selbständig geführten Werkes beauftragt.

Nach dem Kriege konnte Adolf Westphal, inzwischen zum Direktor des Kieler Werkes der Howaldtswerke Kiel/Hamburg ernannt und am 20. August 1946 zum Vorstandsmitglied bestellt, die Demontage der weitgehend zerstörten Werftanlagen verhindern und erwirken, daß sich die Shipbuilding Branch der britischen Militärregierung um die Zurückziehung des Kieler Werkes vom Reparationskonto einzusetzen bereitfand.

Dem 1950 endlich genehmigten Wiederbeginn des Schiffsneubaues auf deutschen Werften folgte bald die Trennung der nunmehr im Besitz des Bundes befindlichen beiden Werke der „Howaldtswerke Aktiengesellschaft“, deren Kieler Werft die Bezeichnung „Kieler Howaldtswerke, Aktiengesellschaft, Kiel“ erhielt. Adolf Westphal wurde am 7. August 1953 Vorstandsvorsitzer dieser Gesellschaft, die im fol-

genden Jahr mit der „Deutsche Werke Kiel AG“ verschmolzen wurde.

Seit jungen Jahren mit wirtschaftlichen Vorgängen vertraut, die wir heute als Strukturveränderungen bezeichnen, gelang ihm, den alten „Meister-“ und „Familienbetrieb“ der Howaldtswerke der Vorkriegszeit in ein modernes Industrieunternehmen umzugestalten.

Insgesamt hat die Kieler Werft nach dem Kriege unter Adolf Westphals Leitung 246 Schiffe mit zusammen 4 663 391 tdw / 3 082 465 BRT abliefern können.

Von den zahlreichen Ehrungen, die Adolf Westphal, der am 9. März 1956 zum Kgl. norwegischen Konsul ernannt wurde, zuteil wurden, seien hier die Verleihung der goldenen Bürgermedaille der Stadt Kiel im Jahre 1958 sowie die Verleihung des Kommandeurskreuzes des Olavordens, der höchsten norwegischen Auszeichnung, im Jahre 1961 genannt.



*Voltz*

Dr. Paul Voltz wurde am 11. Januar 1906 in Köln geboren, studierte an der Technischen Hochschule Aachen Elektrotechnik und war anschließend 4 Jahre Hochschulassistent im In- und Ausland. Er promovierte 1937 zum Dr. Ing.

1934 trat Dr. Voltz beim Dortmund-Hörder Hüttenverein ein und kam 1940 zu den Nordseewerken Emden, wo er Betriebsdirektor für Schiffbau und Maschinenbau wurde. Ab 1946 wieder in der eisenschaffenden Industrie, wurde Dr. Voltz Leiter der Maschinendirektion und einiger weiterverarbeitender Betriebe im Werk Hörde der Dortmund-Hörder Hüttenunion.

1955 trat Dr. Voltz als technischer Geschäftsführer bei den Rhein Stahl Nordseewerken in Emden ein. Diese Tätigkeit beendete er 1959, um einem Ruf als ordentliches Vorstandsmitglied der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG. nach Augsburg zu folgen. 1962 wurde er von der Konzernleitung der Gutehoffnungshütte von der M.A.N. zur Deutschen Werft AG. nach Hamburg berufen, deren Vorstand er seit dem 1. Oktober 1962 als Vorsitzender angehört.

Im Zuge der Zusammenführung der Deutschen Werft mit den Howaldtswerken Hamburg und den Kieler Ho-

waldtswerken übernahm Dr. Voltz ab 1. 1. 1968 die technische Gesamtleitung der Howaldtswerke-Deutsche Werft Aktiengesellschaft Hamburg und Kiel und gehört dem Vorstand als stellvertretender Vorsitzender an.

Neben dem großen täglichen Arbeitsumfang dieser Berufstätigkeit wirkt Dr. Voltz noch an den Aufgaben zahlreicher Gremien mit. Er ist Vorsitzter des Verbandes Deutscher Schiffswerften, er ist ferner im Vorstandsrat der Schiffbautechnischen Gesellschaft und im Vorstand des Verbandes der Metallindustriellen in Hamburg. Er wurde in das Präsidium des Deutschen Verbandes für Schweißtechnik gewählt.

Dr. Norbert Henke wurde am 19. Februar 1925 in Regensburg geboren und erhielt seine Schulausbildung in Regensburg und Amberg, wo er 1946 das Abitur machte. Nach Wiederaufnahme des deutschen Hochschulbetriebes nach



*Henke*

dem Kriege studierte er in München Rechts- und Wirtschaftswissenschaften, promovierte 1952 zum Dr. jur. und legte 1953 das zweite Staatsexamen ab.

Dr. Henke war von 1953 bis 1955 als Syndikus der Deutsche Werke Kiel AG

tätig und wurde bei Verschmelzung dieser Gesellschaft mit der Kieler Howaldtswerke AG durch letztere übernommen.

Von 1965 bis zur Übernahme der Kieler Howaldtswerke AG durch das neue Unternehmen war Dr. Henke stellvertretendes Vorstandsmitglied.



*Klehn*

Arno Klehn wurde am 1. November 1904 in Tenkitten (Ostpreußen) geboren und studierte nach Absolvierung des Kneiphöf'schen Gymnasiums in Königsberg auf der Technischen Hochschule in Danzig. Nach mehrjähriger, durch praktische „Fahrenszeit“ kurzfristig unterbrochener Tätigkeit als Assistent der Danziger TH trat er am 8. Januar 1934 bei den Kieler Howaldtswerken ein, die ihm bereits zwei Jahre später die Projektteilung anvertrauten. 1941 übernahm er die Leitung des Schiffbaukonstruktionsbüros. Nach dem Kriege machte er sich vor allem um den Wiederaufbau der zu achtzig Prozent zerstörten Kieler Werftanlagen verdient.

Am 5. Dezember 1950 wurde Dipl.-Ing. Arno Klehn in den Vorstand der Kieler Howaldtswerke berufen, dessen stellvertretender Vorsitzter er vom 1. Januar 1964 bis zur Übernahme der Kieler Howaldtswerke durch die neue Gesellschaft war.

Dr. Peter Knappertsbusch wurde am 17. Juni 1927 in Elberfeld geboren. Nach Beendigung der Schulzeit, die er in seiner Vaterstadt mit dem Abitur abschloß, studierte er von 1949 bis 1953 Betriebswirtschaftslehre an der Universität Köln.

Seine Prüfung zum Diplom-Kaufmann legte er 1953 ab und promovierte 1955 zum Dr. rer. pol.

Von 1956 bis 1963 war Dr. Peter Knappertsbusch bei der Hamburger Schiffswerft H. C. Stülcken & Sohn, zuletzt als Prokurist, tätig.

Nach seinem Eintritt bei der Deutschen Werft AG war er seit 30. 6. 1963 zunächst als stellvertretendes Vorstands-



schiffahrts-Gesellschaft Eggert & Am-sinck in Hamburg ein. Bis zum 16. März 1936 war er auf mehreren der damals größten Dampf- und Motorschiffe der „Hamburg-Süd“ als Schiffsingenieur tätig und fuhr u. a. längere Zeit auf dem Fahrgastschiff „Cap Polonio“.

Während dieser Zeit wurde Heinrich Röhrs für die Vor- und Hauptprüfungen zum Schiffsingenieur beurlaubt und legte die Prüfungen in den Jahren 1924 und 1929 an den höheren technischen Lehranstalten in Hamburg mit „Auszeichnung“ ab.

Ab März 1936 war Heinrich Röhrs als Abnahmeingenieur bei Lloyd's Register of Shipping in Düsseldorf und



*Körte*

burg und schloß seine Ausbildung nach anschließendem Studium an der Technischen Hochschule in Karlsruhe mit dem Diplomexamen 1952 ab.

Nach mehrjähriger Tätigkeit als Konstrukteur und Berechnungsingenieur bei der Deutsche Werft AG., trat er 1956 in die WARIED Tankschiffreederei — spätere ESSO Tankschiffreederei — als für den Schiffsneubau verantwortlicher Assistent des technischen Leiters ein. Nach einigen Auslandsaufenthalten in England und Amerika war er zuletzt als Leiter der Technischen Abteilung für See- und Binnenschiffs-Neubau, Reparatur und Unterhaltung der Reederei-Flotte verantwortlich.

Im Oktober 1964 wurde Dipl.-Ing. Gerrit Körte in den Vorstand der Howaldtswerke Hamburg A.G. berufen und war hier nach seiner Einarbeitungszeit für den gesamten Betriebs- und Fertigungsvorbereitungsbereich verantwortlich.

Heinrich Röhrs wurde am 21. Oktober 1903 in Harburg geboren. Er verließ die Schule 1919 mit Obersekundareife und trat nach dreijähriger Maschinenbaulehre bei der Firma Christiansen & Meyer in Harburg bei der Hamburg-Südamerikanischen Dampf-



*Röhrs*

Stettin und vom Jahr 1937 an in Hamburg tätig.

Am 1. Januar 1940 trat er als Prüffeld-Ingenieur bei der Howaldtswerke Aktiengesellschaft Abteilung Hamburg ein. Am 1. Dezember 1945 wurde er zum Obergeringenieur und am 1. März des folgenden Jahres zum Leiter der Maschinenfabrik ernannt. Im Oktober 1946 erhielt er, unter gleichzeitiger Ernennung zum Betriebsdirektor, Prokura.

Vom 5. Dezember 1950 bis zur Übernahme in die neue Gesellschaft war Heinrich Röhrs technischer Direktor und Vorstandsmitglied der Howaldtswerke Hamburg AG.

mitglied und später bis zur Übernahme durch die neue Gesellschaft als Vorstandsmitglied tätig.

Gerrit Körte wurde am 2. Februar 1925 in Hamburg-Altona geboren. Nach Abschluß der Schulausbildung im Jahre 1943 und danach absolviertem Arbeitsdienst trat er in die Marine ein, der er bis 1945 in der Ingenieur-offizierslaufbahn angehörte.

Nach einer bis ins Jahr 1947 reichenden Lehrzeit als Maschinenbauer besuchte er die Ingenieur-Schule Ham-

# kleine chronik der weltseeschifffahrt...

Am Anfang des Jahres sei ein zusammenfassender Überblick über den derzeitigen Stand der deutschen Seeschifffahrt innerhalb der Weltseeschifffahrt gegeben. Wir stützen uns dabei auf Mitteilungen des Verbandes Deutscher Reeder, worin alle Schiffe über 500 BRT eingeschlossen sind. Die deutsche Handelschiffstonnage näherte sich Ende 1967 der 6-Millionengrenze. Ein Zuwachs von 438 635 BRT im Jahr 1967, dem höchsten je erzielten Jahreszuwachs, brachte den deutschen Gesamtbestand auf 5 964 390 BRT. Inzwischen ist die Tonnage aber noch weiter gestiegen und das von unserer Werft am 1. Februar abgelieferte Atomschiff „Otto Hahn“ ließ sie die 6-Millionengrenze überschreiten. Gleichzeitig ist aber auch eine hohe Abgangsquote zu verzeichnen, was sich wiederum günstig auf das Durchschnittsalter der Flotte auswirkt. Mit 6 Mill. BRT liegt die Bundesrepublik trotzdem nur an neunter Stelle und ihr Anteil an der Welthandelsflotte beträgt nicht viel mehr als drei Prozent.

Nun geben statistische Zahlen stets nur ein unvollständiges Bild. Weder läßt so eine eigentlich nur in der Theorie vorhandene Riesenflotte wie die von Liberia Schlüsse auf die wahre Bedeutung dieses Landes zu, noch kann heute ein Land mit vorwiegend hochwertigen kleineren Einheiten zahlenmäßig in Konkurrenz treten mit solchen Flotten, die hauptsächlich aus Supertankern bestehen.

In der Statistik wiegt ein Mammuttanker etwa dreißig bis vierzig Kühlschiffe auf, und das gibt einfach ein schiefes Bild.

Die deutsche Handelsflotte setzt sich etwa folgendermaßen zusammen: 34,6% entfallen auf die Linienschifffahrt, 38,4% auf die Tramp- und Massengutfahrt. Nur 21,1% sind in der Tankschifffahrt beschäftigt (wobei die 96 000 BRT große „Myrina“ noch nicht mitgerechnet ist). Die Kühlschifffahrt umfaßt 4,3% und die Passagierschifffahrt vorerst nur 1,6%.

Die nachfolgende Tabelle schlüsselt die deutsche Flotte nach Größengruppen auf. Daraus ist ersichtlich, daß die Gruppe 8—10 000 BRT den höchsten Anteil stellt. Stichtag ist der 31. 12. 1967.

**Die deutsche Seeschiffstonnage nach Größenklassen**

	BRT	Zahl der Schiffe	BRT	% der Gesamttonnage
Bis	500	105	46 901	0,8
	501— 1 000	109	94 744	1,6
	1 001— 2 000	168	258 926	4,3
	2 001— 4 000	220	636 614	10,7
	4 001— 6 000	151	750 993	12,6
	6 001— 8 000	87	585 868	9,8
	8 001—10 000	99	897 370	15,1
	10 001—15 000	62	702 773	11,8
	15 001—20 000	24	425 666	7,1
	20 001—30 000	23	536 196	9,0
	30 001—40 000	19	637 150	10,7
	40 001—50 000	5	222 368	3,7
über	50 000	3	168 821	2,8
<b>Gesamt</b>		<b>1 075</b>	<b>5 964 390</b>	<b>100,0</b>

Der weitaus größte Teil aller deutschen Schiffe hat Motorantrieb. Nur 17% sind Turbinenschiffe. Dampfer mit Kolbenmaschinen sind so gut wie ausgestorben. Über die Hälfte aller Schiffe sind in Hamburg registriert.

**Heimathäfen der deutschen Seeschiffstonnage**

Gebiet	Zahl der Schiffe	BRT	BRT in %
Hamburg	618	3 709 216	62,2
Bremen/Bremerhaven	281	1 293 461	21,7
Schleswig-Holstein	127	593 670	9,9
Niedersachsen	46	361 949	6,1
Übriges Bundesgebiet	3	6 094	0,1
<b>Bundesgebiet gesamt</b>	<b>1 075</b>	<b>5 964 390</b>	<b>100,0</b>

Interessant ist die Gegenüberstellung unserer derzeitigen Handelsflotte mit den Weltauftragsbeständen am Jahresende: Mehr als vierzig Millionen BRT sind gebucht! Das ist fast die siebenfache Tonnage der gesamten deutschen Handelsflotte! In fast allen Schiffbaunationen hat sich der Baubestand im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Japan liegt wieder mit Abstand an der Spitze, Deutschland nach Schweden auf dem dritten Platz. Im einzelnen sieht es so aus:

**Auftragsvolumen am 31. 12. 1967 (In Klammern 1966)**

Japan	17,16 (15,16) Mill. BRT
Schweden	3,14 ( 2,60) Mill. BRT
Deutschland	2,85 ( 2,09) Mill. BRT
Frankreich	2,59 ( 2,27) Mill. BRT
Großbritannien	2,38 ( 2,36) Mill. BRT
Italien	1,76 ( 1,18) Mill. BRT
Dänemark	1,28 ( 1,11) Mill. BRT
Norwegen	1,25 ( 1,32) Mill. BRT
Polen	1,23 ( 0,6 ) Mill. BRT
Niederlande	1,10 ( 0,75) Mill. BRT

Der Markt wächst also ständig und man kann sagen, daß die Beschäftigungslage der deutschen Werften für die nächsten zwei Jahre im großen und ganzen gesichert ist. Die Ende 1966 stark geschrumpften Auftragsbestände konnten 1967 wieder aufgefüllt werden. Die Weltseeschiffbauproduktion wurde in den letzten Jahren verdoppelt.

Doch angesichts des wachsenden Marktes darf nicht übersehen werden, daß der Konkurrenzkampf um die Marktanteile sich nicht in einem internationalen Leistungswettbewerb vollzieht, sondern durch staatliche Eingriffe verfälscht wird. Staatliche Kreditprogramme und direkte Baukostenzuschüsse bestimmen weitgehend das Marktgeschehen. Da nämlich Schiffe auf einem internationalen Markt verkauft werden müssen, der durch Zollschränken nicht geschützt werden kann, wurde der Schiffbau in einigen Ländern schon seit Jahrzehnten durch billige Kredite und Baukostenzuschüsse gefördert. Das kam nicht nur den eigenen Handelsflotten dieser Länder und ihren Werften zugute, sondern auch dem Export, der ja im Schiffbau Erzeugnisse der Stahlindustrie, des Maschinenbaus, der

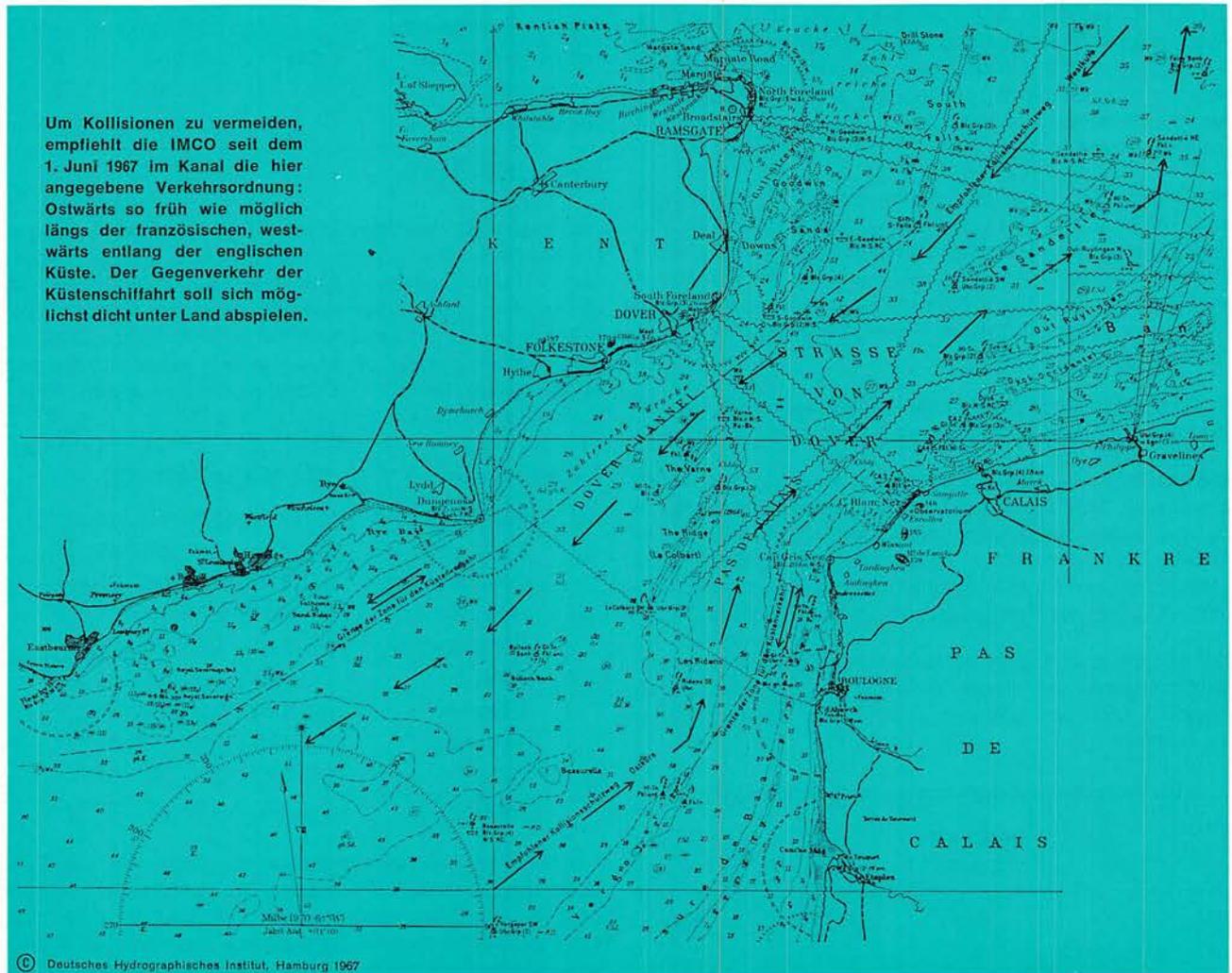
Elektroindustrie u. a. mit einschließt. Maßnahmen für die Exportförderung waren auf die Ausweitung der Kapazitäten und die Erschließung neuer Märkte gerichtet. Sie gingen von Japan aus und haben zwangsläufig zu der Schiffbauforderung in anderen Staaten geführt. Alle Verhandlungen über den Abbau der Wettbewerbsverfälschungen waren bisher ohne Erfolg. Sie scheiterten am Widerstand der Länder mit den höchsten Schiffbausubventionen. Die Forderung der Werften nach nationalen Gegenmaßnahmen war unausbleiblich.

Die deutsche Regierung hat den Schutzanspruch des Schiffbaus wiederholt anerkannt; aber zu einer langfristigen Regelung für alle Aufträge konnte sie sich bisher nicht entschließen. Die deutschen Werften konnten die Chancen eines wachsen-

dem Atlantik kommende Schiffe an der französischen Kanalküste und in den Atlantik fahrende Schiffe an der englischen Kanalküste entlang. Nach Beobachtungen der englischen Reederei Hoverlloyd, die einen Luftkissenfährdienst zwischen Ramsgate und Calais betreibt, scheinen sich diese aus Sicherheitsgründen erlassenen Empfehlungen in der internationalen Schifffahrt durchzusetzen.

Es befolgten bereits 82,5% der in einem bestimmten Zeitraum ausgemachten Schiffe die neuen Fahrtempfehlungen, so daß diese wichtige Wasserstraße in Zukunft hoffentlich verkehrssicherer für die Schifffahrt wird.

Das Deutsche Hydrographische Institut hat die Verkehrstrennung in der Dover-Straße durch Verteilung von 9000 See-



den Marktes nicht in vollem Umfang wahrnehmen. Die Hereinnahme von Aufträgen hing stärker von der zeitlichen Befristung der Kreditprogramme ab als von der Nachfrage. Die Aufstellung von Programmen für die Finanzierung von in- und ausländischen Aufträgen, durch welche Kredite zu marktüblichen Bedingungen angeboten werden, ist unerlässlich.

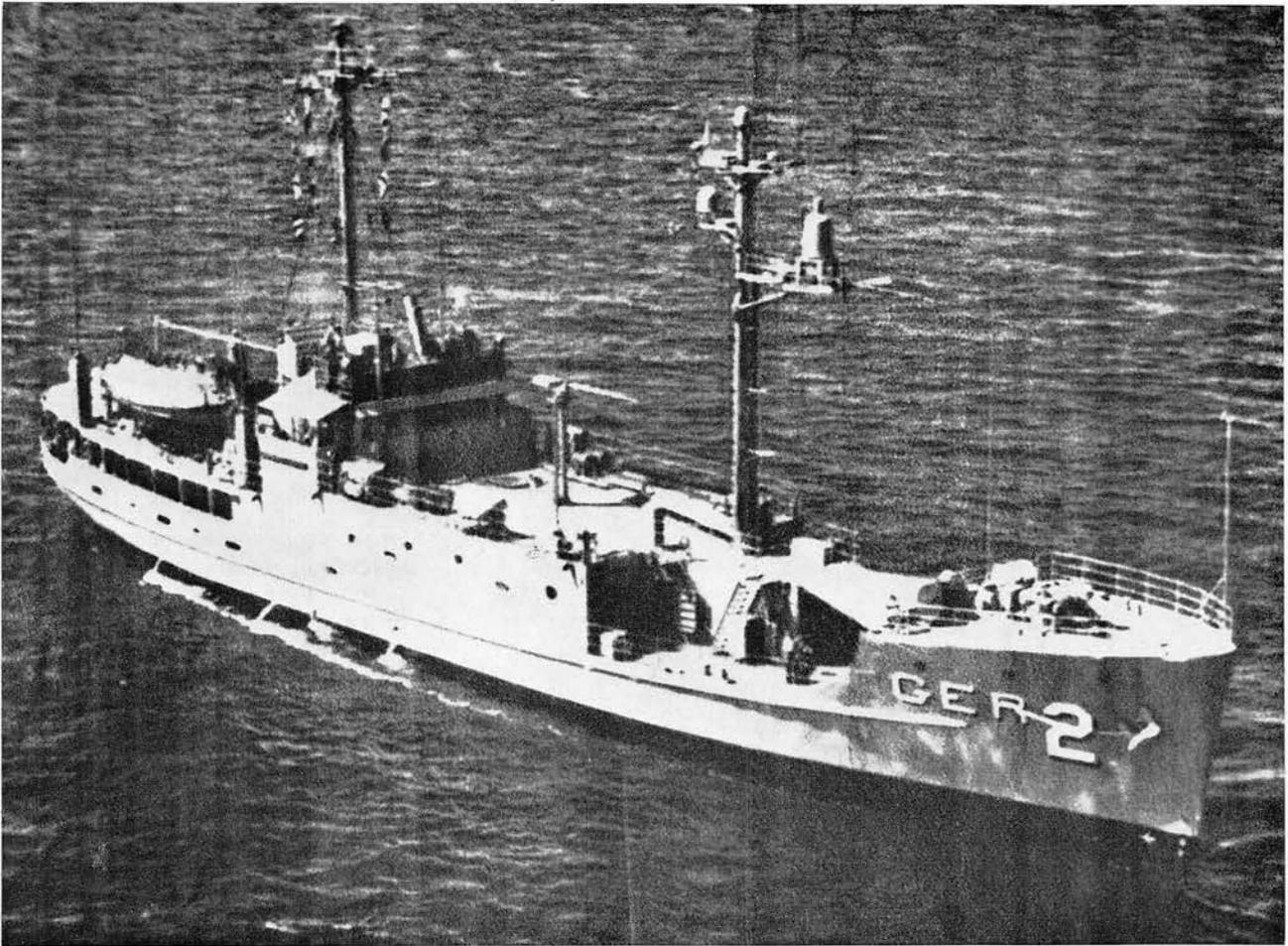
\*

Der zunehmende Weltverkehr zwingt auch in der Schifffahrt zu Maßnahmen, die bislang nur an Land gebräuchlich waren. So herrscht z. B. in der Straße von Dover seit April 1967 Einbahnstraßenverkehr. Auf einer Länge von 40 Seemeilen steuern aus

karten, die die neue Verkehrsregelung deutlich machen, nachhaltig unterstützt.

\*

Die „kleine chronik der weltshiffahrt“ verdiente diesen Namen nicht, wollte sie Vorkommnisse ausschließen, die genug Zündstoff enthalten, um die ganze Weltshiffahrt zu gefährden, etwa, indem sie die Gefahr heraufbeschwören, neue Kriege auszulösen. Was scheinbar unbedeutende Anlässe für Wirkungen haben können, darüber brauchen wir kein Wort zu verlieren.



Nachrichtenschiff „Pueblo“

In der Tat wäre die Kaperung eines so unscheinbaren Fahrzeugs wie die „Pueblo“ kaum erwähnenswert, enthielte sie nicht solchen Zündstoff. Der Vorfall ist allen bekannt. In der Nacht vom 22. zum 23. Januar brachten nordkoreanische Schnellboote mit Luftunterstützung das amerikanische Nachrichtenschiff „Pueblo“ auf und zwangen es zum Einlaufen in Wonsan. Man leistete keinen Widerstand, wohl um zu demonstrieren, daß man sich eindeutig im Recht glaubte. Ob Recht oder Nicht-Recht, darüber sind sich beide Parteien nicht einig und Streitpunkt ist offenbar die Frage, wie weit die Hoheitsgewässer eines Landes heute reichen und das ist schließlich eine Frage, die für die gesamte Schifffahrt von Bedeutung ist. Im allgemeinen liegt die Hoheitsgrenze eines Staates 3 Seemeilen vor der Küste. Diese Distanz wird von den meisten Staaten seit dem 18. Jahrhundert völkerrechtlich anerkannt. Es gibt aber auch Staaten, die eine weitere Ausdehnung des Küstenmeeres beanspruchen, wie etwa die Sowjetunion, Schweden, Norwegen (Zwölfmeilenzone). Man erinnert sich auch, daß es vor Jahren vor der chilenischen Küste Streit um diese Fragen gab. Anlaß war damals der Walfang.

Offenbar besteht auch Nordkorea auf einem Hoheitsgebiet von 12 Seemeilen; die Amerikaner geben nach Zeitungsmeldungen indessen an, mehr als 20 sm von der Küste entfernt gewesen zu sein und dann ist die Empörung natürlich zu verstehen, die der Zwischenfall in den USA ausgelöst hat.

Es gibt nun eine Möglichkeit, die beiden Behauptungen unter einen Hut zu bringen: wenn nämlich verschiedene Auffassungen über den Verlauf der Grenze bestehen, ob Küstenparallele oder Abkürzung in der Form, wie eine Sehne ein Stück einer Kreisfläche abschneidet. Wenn man sich nämlich das

Recht nimmt in dieser letzteren Art zu verfahren, dann allerdings kann ein Staat sich weite Seegebiete einverleiben.

„Feindselige Handlungen“ werfen die Nordkoreaner den Amerikanern vor und bezeichnen das Fahrzeug als „Spionageschiff“. Da ist es nun wieder eine Frage der Auslegung, wo die Grenze zwischen Nachrichtenübermittlung und Spionage liegt. Die „Pueblo“ ist ein Aufklärungsschiff, eigens dazu ausgerüstet, mit modernsten Geräten Nachrichten zu sammeln. Und diese gewiß nicht für die Daily News, sondern für den amerikanischen Geheimdienst. Aber wieso eigentlich „Spionage“? Wenn man sich die „Pueblo“ ansieht, weiß man auf den ersten Blick, welchem Zweck sie dient. Das Wesen der Spionage ist ein gänzlich anderes. Es gibt z. B. Länder, die lassen zu gleichem Zweck ausgerüstete Schiffe als Trawler getarnt spazierenfahren. Wie soll man so etwas bezeichnen? Nach einem spontanen „Sich in die Brust werfen“ (in Gestalt des Flugzeugträgers „Enterprise“) ist man nun auf amerikanischer Seite mit erstaunlicher Langmut bestrebt, die Sache auf diplomatischem Wege zu regeln. Man scheute sogar vor einem eventuellen Zugeben einer Verletzung der Hoheitsrechte nicht zurück, selbst wenn diese nicht stattfand, wenn dadurch die Bereinigung der Affäre leichter gemacht würde. Aber Bemühungen dieser Art scheiterten im ersten Ansatz. Derartige Eingeständnisse wären nämlich von viel größerer Tragweite als der Verlust dieses einen Nachrichtenschiffes, weil sie eine nicht übersehbare Kette von Machtansprüchen nach sich ziehen würden.

Nach dem neuesten Stand der Dinge will man den Fall wohl vor den Internationalen Gerichtshof in Den Haag bringen, und dort gehört er auch hin.

# Arbeitsförderung

## soll Vollbeschäftigung sichern

*Der überregionalen Tageszeitung „Die Welt“ zufolge nutzen zur Zeit mehr als 33 000 Personen Maßnahmen der Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung zur Förderung der beruflichen Mobilität. Deren Ziel ist es, neue berufliche Kenntnisse und Fertigkeiten zu vermitteln oder den bisherigen Ausbildungsstand zu erweitern, um die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Teilnehmer auf dem Arbeitsmarkt zu verbessern.*

*Im einzelnen werden 8800 Arbeitnehmer in technischen Angestelltenberufen (wie Ingenieur, Techniker, Refa-Kraft, Programmierer), 6800 in Metallberufen mit den Schwerpunkten Mechaniker Schlosser und Schweißer und 5600 in Verwal-*

*tungs- und Büroberufen einschließlich Datenverarbeitung aus- oder fortgebildet. Für jeweils rund 2000 weitere Teilnehmer ist das Schulungsziel ein elektronischer oder ein Baufachberuf.*

*Fast die Hälfte aller geförderten Arbeitnehmer nimmt an Kursen teil, die länger als ein Jahr dauern. Die größte Gruppe stellen mit 14 100 Personen oder 42,4 Prozent aller Teilnehmer die 25- bis 35-jährigen. Älter als 45 Jahre sind rund 2000 Personen oder 6 Prozent.*

*Die Kosten für die berufliche Anpassung der rund 33 000 Personen trägt bei fast drei Viertel aller Teilnehmer die Bundesanstalt allein oder zusammen mit anderen Stellen.*

Dem jetzt veröffentlichten Ergebnis einer unlängst durchgeführten Erhebung des Statistischen Bundesamtes ist zu entnehmen, daß in 20 ausgewählten Berufsgruppen, die zumeist aus Lehrberufen mit dreijähriger Ausbildungszeit bestehen, von insgesamt rund 7 Millionen Erwerbstätigen aller Altersklassen nur jeder zweite seinem erlernten Beruf treu geblieben ist. Als wesentliche Ursache für diesen zwischenberuflichen Umschichtungsprozeß, in dessen Verlauf die Hälfte der Angehörigen der ausgewählten Berufsgruppen in andere Berufe abwanderten, kann die Tatsache angesehen werden, daß es den Berufswechsellern nicht gelungen ist, sich rechtzeitig auf die neuen Anforderungen ihres Berufes einzustellen. Sie zogen deshalb

Umschulung und Einarbeitung in einen neuen Beruf mit allen damit verbundenen Unannehmlichkeiten, Risiken und zum Teil auch finanziellen Schwierigkeiten einem Verharren ohne Chancen im erlernten Beruf vor.

Das Bundeskabinett hat nunmehr am 20. 9. 1967 die Vorschläge von Arbeitsminister Katzer für ein „Arbeitsförderungsgesetz“ als Gesetzentwurf verabschiedet und dem Bundestag zugeleitet. Nach den Beratungen in den zuständigen Gremien und im Parlament, die voraussichtlich ein Jahr dauern werden, soll das Gesetz am 1. Januar 1969 in Kraft treten.

Hauptziel dieses Gesetzes ist die Sicherung der Vollbeschäftigung unter beson-

derer Berücksichtigung ihrer Gefährdung durch technischen Fortschritt und Automation. Hierzu soll in erster Linie die Stärkung der beruflichen Mobilität des Arbeitnehmers dienen: jedem soll künftig die Möglichkeit geboten werden, einer drohenden Arbeitslosigkeit dadurch auszuweichen, daß er sich rechtzeitig auf einen anderen, zukunftsträchtigeren Beruf, der seinen Fähigkeiten entspricht, umschulen läßt. Von dieser Möglichkeit soll er ohne Sorgen für sich und seine Familie Gebrauch machen können, denn das Gesetz sieht u. a. einen Rechtsanspruch des Arbeitnehmers gegen den Staat auf Zahlung des Lebensunterhaltes während seiner Weiterbildungs- bzw. Umschulungszeit vor.

Wegen der zahlreichen und zum Teil umwälzenden neuen Bestimmungen des Gesetzentwurfes, der z. B. auch die Aufgaben der Arbeitsämter entscheidend beeinflußt, wird die Gesetzvorlage eingehend von Bundesrat und Bundestag beraten werden. Es wäre also verfrüht, schon jetzt auf Einzelheiten wertend einzugehen.

Nach dem bisherigen Stand der Diskussion werden sich aber die folgenden Vorschläge des Kabinetts ohne Schwierigkeiten durchsetzen:

– zur Förderung der beruflichen Ausbildung sollen in Zukunft auch über das 30. Lebensjahr hinaus Zuschüsse und Darlehen gezahlt werden

– Zahlung eines Unterhaltsgeldes an die Teilnehmer von Weiterbildungs- und Umschulungslehrgängen in Höhe von 120 % des Arbeitslosengeldes, das dem betreffenden Arbeitnehmer im Falle der Arbeitslosigkeit zu zahlen wäre; außerdem Übernahme der Lehrgangskosten, der Kosten für Lernmittel, der Fahrtkosten, der Kosten für Arbeitskleidung, Unterkunft und Verpflegung sowie der Kranken- und Unfallversicherung durch die „Bundesanstalt für Arbeit“, wie die Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung künftig heißen soll

– erhebliche Erleichterungen für die Gewährung von Kurzarbeitergeld

– Arbeitsbeschaffung für schwer zu vermittelnde ältere Arbeitnehmer durch Gewährung von Darlehen und Zuschüssen seitens der Bundesanstalt für Arbeit im öffentlichen Interesse.

Schon diese – keinesfalls erschöpfende – Auswahl aus den vorgesehenen Bestimmungen des Arbeitsförderungsgesetzes läßt erkennen, daß der Staat erst

dann eingreifen wird, wenn das angesteuerte Ziel, die Vermeidung von Arbeitslosigkeit durch Strukturkrisen, die in einer dynamischen Wirtschaft wie der der Bundesrepublik unvermeidbar sind, nicht aus freier Initiative erreicht werden kann. Der persönlichen Auseinandersetzung jedes einzelnen Arbeitnehmers mit den Entwicklungen auf seinem beruflichen Sektor und dem eigenen Bemühen um berufliche Weiterbildung wird also weiterhin der Vorrang eingeräumt. Der Staat beabsichtigt nicht, durch das neue Gesetz die private Initiative zu ersetzen oder gar auszuschalten.

Wenn wir die Förderung der Weiterbildung in unserem Unternehmen in diesem Zusammenhang betrachten, fällt die

Großzügigkeit auf, mit der stets die private Initiative des weiterbildungswilligen Mitarbeiters unterstützt wurde.

Sie beginnt bei der Gewährung von Stipendien zum Besuch der Ingenieurschule oder Techniker-Abendschule an Lehrlinge, die durch einen entsprechenden Abschluß ihrer Facharbeiterprüfung ihre Förderungswürdigkeit unter Beweis gestellt haben, erstreckt sich über die Entsendung von Mitarbeitern zu auf die Vermittlung gewisser Spezialkenntnisse abgestellten Lehrgängen an den verschiedensten Orten der Bundesrepublik und erfaßt nicht zuletzt auch die volle oder teilweise Übernahme der Kosten für die Ausbildung zum staatlich geprüften Techniker, Industriemeister, Refamann usw.

Es ist verständlich, daß diese Förderung der Weiterbildung in Anbetracht des Aufwandes in erster Linie jenen Mitarbeitern zugute kommt, die sie zur Durchführung ihrer Aufgaben benötigen, und deren Leistung und Einsatzbereitschaft eine Kostenübernahme rechtfertigen.

Es ist klar, daß die Initiative eines Mitarbeiters und die Förderung seines Unternehmens allein den einzelnen nicht vor einer strukturell bedingten Arbeitslosigkeit bewahren können. Wenn aber staatliche Hilfe, wie der neue Gesetzentwurf vorsieht, ergänzend hinzutritt, scheinen doch alle möglichen Schranken eingebaut zu sein. So bleibt nur zu hoffen, daß die Gesetzesvorlage nicht während der Beratung „auf der Strecke bleibt“.

## Änderungen der Rentenversicherungsbestimmungen

Am 21. Dezember 1967 ist das Finanzänderungsgesetz verkündet worden. Dieses Gesetz brachte wesentliche Änderungen auf dem Gebiet der Rentenversicherung ab 1. Januar 1968.

1. Die Angestelltenversicherungspflichtgrenze (monatlich DM 1800,—) wird ab 1. 1. 1968 aufgehoben. Es werden alle Angestellten ohne Rücksicht auf die Höhe der Bezüge versicherungspflichtig.
2. Wer vor dem 1. 1. 1968 der Versicherungspflicht nicht unterlag und ab 1. 1. 1968 versicherungspflichtig wird, kann sich auf Antrag von der Pflicht befreien lassen, wenn er
  - a) vor dem 1. Januar 1968 das 50. Lebensjahr vollendet hat oder
  - b) eine Lebensversicherung für sich und seine Hinterbliebenen für den Fall des Todes und des Erlebens des 65. Lebensjahres oder eines niedrigeren Lebensalters mit Wirkung ab 1. 1. 1968 oder früher abgeschlossen hat und für die Versicherung mindestens DM 240,— monatlich aufwendet. Eine Befreiung muß spätestens bis zum 30. 6. 1968 bei der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte, 1 Berlin 31-Wilmersdorf, Ruhrstr. 2, beantragt werden. Solange der Befreiungsbescheid nicht vorliegt, ist der Arbeitgeber gesetzlich verpflichtet, Beiträge einzubehalten und abzuführen.
3. Aufgrund gesetzlicher Vorschriften in den Jahren 1952, 1957 oder 1965 ausgesprochene Befreiungen gelten auch über den 31. 12. 1967 hinaus. Für diese Versicherten tritt also keine Ver-

sicherungspflicht ein. Sollten diese befreiten Arbeitnehmer auf eigenen Wunsch wieder rentenversicherungspflichtig werden wollen, müssen sie einen Antrag beim Rentenversicherungsträger stellen.

4. Versicherte, denen Beiträge erstattet worden sind, weil sie die Voraussetzungen für eine freiwillige Weiterversicherung nicht erfüllt hatten, können auf Antrag (B f A) für die Zeit nach dem 31. 12. 1955 erstattete Beiträge wieder einzahlen. Der Antrag kann jedoch nicht auf einen Teil des erstatteten Betrages beschränkt werden. Die Wiedereinzahlung der erstatteten Beiträge läßt die untergegangenen Ansprüche (Anrechnung von Ersatz- und Ausfallzeiten) wieder aufleben, da die Erstattung der Beiträge als nicht durchgeführt gilt. Der Antrag ist bis zum 31. 12. 1970 möglich.
5. Versicherte, die wegen Überschreitens der jeweils geltenden Jahresarbeitsverdienstgrenze nicht versicherungspflichtig waren und ab 1. 1. 1968 versicherungspflichtig werden, können auf Antrag für die Zeit ab 1. 1. 1956 freiwillig Beiträge nachentrichten, soweit die Zeit nicht mit Pflichtbeiträgen oder freiwilligen Beiträgen belegt ist. Der Antrag muß bis zum 31. 12. 1970 bei der B f A gestellt werden.
6. Das gleiche gilt für Versicherte, die sich bei den bisherigen Erhöhungen der Pflichtgrenze von der Versicherungspflicht haben befreien lassen, wenn sie auf die Befreiung durch schriftliche Erklärung gegenüber der

B f A bis zum 30. 6. 1968 mit Wirkung vom 1. 7. 1968 verzichten.

Der Versicherte kann die Zahl und Höhe der Beiträge ab 1. 1. 1956 frei wählen. Die Höhe des Beitragssatzes bestimmt sich jedoch nach dem Recht, das im Zeitpunkt der Nachentrichtung gilt (Ziffer 4—6).

7. Der bisherige Beitragssatz von 14 % beträgt ab 1. 1. 1968 15 %, ab 1. 1. 1969 16 % und ab 1. 1. 1970 17 % der beitragspflichtigen Bezüge, jedoch nur bis zur jeweiligen Beitragsbemessungsgrenze. Die Beitragsbemessungsgrenze steigt von mtl. DM 1400,— 1967, auf mtl. DM 1600,— 1968. Arbeitnehmer und Arbeitgeber tragen die Beiträge je zur Hälfte.
8. Die Beitragserstattung an weibliche Versicherte wegen Verheiratung entfällt. Anträge bei Eheschließung bis zum 31. 12. 1967 konnten nur noch bis zum 31. 1. 1968 gestellt werden.
9. Der Rentenbeginn wird künftig grundsätzlich nicht mehr vom Beginn, sondern vom Ablauf des Monats an gewährt, in dem die Voraussetzungen erfüllt sind.
10. Wird neben einer Rente Arbeitslosengeld gezahlt, so ruht die Rente bis zur Höhe des Arbeitslosengeldes.
11. Alle Rentner zahlen ab 1. 1. 1968 einen Beitrag für ihre Krankenversicherung in Höhe von 2 % der Rente. Dieser Beitrag wird von der Rente abgezogen.

Diese kurze Darstellung kann nicht alle Einzelheiten enthalten, sie stellt nur eine Aufzählung der Änderungen dar.

## Aus dem Tagebuch des Sicherheitsingenieurs

Ein tödlicher Unfall im Werk Kiel am 24. November des Vorjahres gibt Anlaß, auf die Gefahren beim Umgang mit Trockeneis hinzuweisen.

Trockeneis besteht aus gepreßtem Kohlendioxid, CO<sub>2</sub>, landläufig Kohlendioxid (Kohlendioxid, CO<sub>2</sub>, landläufig Kohlendioxid) in festem Zustand mit einer Temperatur von -79° C. Es besteht also die Gefahr von Kälteverbrennungen.

Trockeneis darf nie in engen Räumen benutzt werden, weil es sich beim Warmwerden in gasförmige Kohlendioxid umwandelt. Mehr als 20% Kohlendioxid in einem Raum führt zu sofortigen Ersticken, was durch Sauerstoffmangel, die sehr schnell zum Tode führen können.

Der Unfall ereignete sich folgendermaßen:

Auf TT „Jawachta“ sollte die obere Ruderlagerbuchse eingezogen werden. Die Buchse wurde im Dock in einem Kasten in Trockeneis eingebettet, um im Kaltverfahren eingeschrumpft zu werden. Um die Kälte während des Einziehens halten zu können, wurde die Buchse unten mit einem Flansch abgedichtet, Trockeneis auch in das Innere der Buchse gelegt und die Buchse oben wiederum mit einem Flansch verschlossen. Diese Einrichtung diente gleichzeitig dazu, die Buchse beim Einziehen anschlagen zu können.

Die Buchse war etwa um 17 Uhr eingezogen. Man setzte einen Stempel darunter, um das Herausfallen zu verhindern und ließ sie bis zum nächsten Morgen in diesem Zustand stehen.

Inzwischen hatte sich die Buchse soweit erwärmt, daß sie fest saß. Während dieser Zeit hat sich das Trockeneis durch die Erwärmung der Buchse in gasförmige Kohlendioxid verwandelt. Da der untere Flansch metallisch gut abdichtete, konnte die Kohlendioxid nicht nach unten entweichen. Beim Lösen des oberen Flansches oder schon während der Nacht, strömte Kohlendioxid mit Überdruck aus, füllte den relativ engen Raum über dem Ruderschiff schnell aus und schaffte damit die Bedingungen, die zum Ersticken des Schiffsschlossers Zetzmann führten.

Kohlendioxid ist 1,5mal schwerer als Luft und fällt daher immer nach unten.

Hasenberg, Werk Kiel

## Betriebsratswahlen

Millionen Arbeiter und Angestellte der bundesdeutschen Industrie entscheiden in diesen Wochen und Monaten über die Zusammensetzung von rund 160 000 Betriebsräten. Hans-Ulrich Spree schrieb dazu in der „Süddeutschen Zeitung“: Es mag sein, daß es manchem Arbeitnehmer bei früheren Wahlen gleichgültig war, wer ihn im Betriebsrat vertrat. Es war ihm ebenso gleichgültig wie die gewundene Formulierung im Paragra-

phen 49 des Betriebsverfassungsgesetzes, aus der hervorgeht, daß Arbeitgeber und Betriebsrat „im Rahmen der geltenden Tarifverträge vertrauensvoll und im Zusammenwirken mit den im Betrieb vertretenen Gewerkschaften und Arbeitgebervereinigungen zum Wohle des Betriebs und seiner Arbeitnehmer, unter Berücksichtigung des Gemeinwohls, zusammenarbeiten“. Heute, unter dem Eindruck der Rezession (leichter Rückgang der Konjunktur), wissen alle Arbeiter und Angestellten, daß Vertrauen nicht selbstverständlich und das „Wohl des Betriebs und seiner Arbeitnehmer“ durchaus gegensätzlicher Betrachtungsweise zugänglich ist. Heute weiß man besser als früher, worauf es bei der Zusammensetzung eines Betriebsrates ankommt – und wo Möglichkeiten und Grenzen des geltenden Betriebsverfassungsrechts liegen. Die Vorbereitungen für die Wahlen zu den Betriebsräten werden daher sicherlich 1968 stärkere Resonanz in den Belegschaften auslösen als 1965 oder früher.

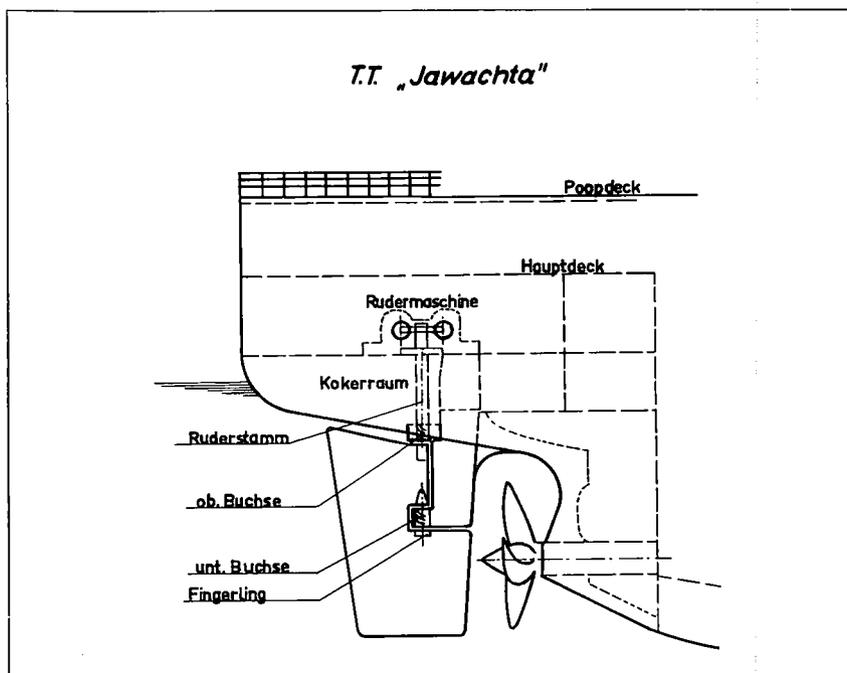
Wer in den vergangenen Wochen Gelegenheit hatte, sich mit den Mitarbeitern unserer Werft in den Werken Kiel, Ross und Finkenwerder zu unterhalten, wird das bestätigen können, liefen doch die Vorbereitungen für die Wahlen unserer Betriebsräte, die am 20./21. Februar (Kiel), am 8. März (Ross) und am 19. März (Finkenwerder / Reiherstieg) stattgefunden haben seit Anfang Januar. Und gewählt wurden Betriebsräte, die gewiß mehr Aufgaben zu bewältigen haben werden als in den vergangenen Jahren. Denn der Zusammenschluß der drei bisher selbständigen und in ihrer Organisation wie auch der Art sozialer Betreuung unterschiedlichen Werften erfordert zur Lösung der äußerst zahlreichen und vielgestaltigen Fragen und Fragenkomplexe in fast allen Bereichen, die sich aus ihm ergeben, viel Geschick und guten Willen zu „vertrauensvoller Zusammenarbeit“ sowohl von den Betriebsräten als auch von der Werftleitung.

Gewählt wurden:

Im Werk Kiel 25 Betriebsratsmitglieder (20 und 5), im Werk Ross 21 Betriebsratsmitglieder (17 und 4) und im Werk Finkenwerder/Reiherstieg 21 Betriebsratsmitglieder (16 und 5), insgesamt also 53 Betriebsratsmitglieder für die Arbeiter und 14 für die Angestellten.

Über die Bildung eines Gesamtbetriebsrates heißt es im § 46 des Betriebsverfassungsgesetzes:

Besteht ein Unternehmen aus mehreren





Im Wahllokal des Werkes Kiel (Gaarden) waltet der Vorsitzende des Wahlvorstandes (Werk Kiel), Walter Knaupe — rechts, stehend —, anlässlich der Betriebsratswahlen am 20. und 21. Februar seines Amtes. Die Wahlbeteiligung betrug über 70 Prozent.

Betrieben, so kann durch Beschlüsse der einzelnen Betriebsräte neben diesen ein Gesamtbetriebsrat errichtet werden. Die Errichtung ist abhängig von der Zustimmung der Betriebsräte aus den Betrieben, in denen insgesamt mindestens 75 vom Hundert der Arbeitnehmer des Unternehmens beschäftigt sind.

Ob bei uns also ein Gesamtbetriebsrat gebildet werden wird oder nicht, bleibt abzuwarten.

Die Rechte des Betriebsrates ergeben sich aus den einschlägigen Gesetzen, Verordnungen und Tarifverträgen, sowie aus der aus ihnen resultierenden Rechtsprechung und umfassen im wesentlichen Mitbestimmung und Mitwirkung im Rahmen der Zusammenarbeit von Arbeitgeber und Betriebsrat.

Einige der Aufgaben, mit denen sich die Arbeitnehmervertreter befassen, sind

- Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit,
- Durchführung der Berufsausbildung,
- Verwaltung von betrieblichen Wohlfahrtseinrichtungen,
- Fragen der betrieblichen Ordnung,
- Aufstellung von Entlohnungsgrundsätzen,
- Regelung von Leistungslohnfragen wie Akkord und Prämie usw.

Zum Tätigkeitsfeld des Betriebsrates gehören weiter personelle Angelegenheiten, wie

- Einstellungen und Entlassungen,
- Eingruppierungen,
- Umgruppierungen und Versetzungen u. a.

Der Betriebsrat hat weiter darüber zu wachen, daß die zugunsten der Arbeitnehmer geltenden Gesetze, Verordnungen, Tarifverträge und Betriebsvereinbarungen durchgeführt und die der Unfallverhütung dienenden Bestimmungen beachtet werden.

Nicht zuletzt aber haben sich die Betriebsratsmitglieder auch mit allen ihr Unternehmen betreffenden wirtschaftlichen Angelegenheiten zu beschäftigen, um aus ihrer Kenntnis heraus soziale und personelle Fragen richtig beurteilen zu können.

Von besonderer Bedeutung ist daher auch die Arbeit der Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsräten und Wirtschaftsausschüssen, in denen alle wichtigen wirtschaftlichen Fragen behandelt werden.

Im Aufsichtsrat unserer Gesellschaft werden die Arbeitnehmer durch sechs (je Werk zwei) Betriebsratsmitglieder vertreten.

Zahlreiche Betriebsratsmitglieder wirken über ihre innerbetriebliche Tätigkeit hinaus in der Sozialpolitik und bei der Rechtspflege, bei Tarifverhandlungen in der Tarifkommission der Arbeitnehmer wie auch in den Vertreterversammlungen der Sozialversicherungen und Krankenkassen u. a. mit.

## Informationsbedürfnis und -pflicht

Daß der Mensch sich aus freien Stücken weiterbildet, sich informiert und Zusammenhänge erfaßt, steigert sich gegenwärtig in den Industrieländern zur immer härteren Forderung. Inmitten einer Entwicklung, die zur Spezialisierung drängt, erscheint Übersicht durch Information als wirksamste Ergänzung.

Die notwendige Unterrichtung muß jedoch nicht nur verlangt, sondern vom Verlangenden auch zurückgegeben werden. Und die Informationen sollten nicht nur sachdienlich sein, sondern darüber hinaus auch das Bedürfnis nach näherer Kenntnis des Sozialwesens, das ein Betrieb immer ist, befriedigen.

## Kurzzeichen der Vorstandsbereiche

Anfang Januar wurden für die einzelnen Vorstandsbereiche folgende Kurzzeichen festgelegt:

Konsul Adolf Westphal	D
Vorstandsvorsitzender	
Dr. Ing. Paul Voltz	T
Stellvertretender Vorstandsvorsitzender	
(Technische Gesamtleitung und Koordination)	
Dr. Norbert Henke	R
Vorstandsmitglied	
(Rechnungswesen/Verwaltung)	
Arno Klehn	K
Vorstandsmitglied	
(Technische Leitung, Kiel)	
Dr. Peter Knappertsbusch	V
Vorstandsmitglied	
(Vertrieb: Neubau, Reparatur und Nebenfertigung/Materialwirtschaft: Einkauf und Lager)	
Gerrit Körte	H
Vorstandsmitglied	
(Technische Leitung, Hamburg)	
Heinrich Röhrs	C
Vorstandsmitglied	
(Betriebliche Koordination und Sonderaufgaben)	

## In eigener Sache

Die vorliegende Ausgabe ist die erste der Werkzeugzeitung der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG. Es ist eine von fünfhundert in der Bundesrepublik erscheinenden Werkzeugzeitungen von Industrieunternehmen, die zusammen eine Auflage von etwa fünf Millionen Exemplaren erreichen. Von den drei in unserem Unternehmen zusammengeschlossenen Werften haben bisher die Deutsche Werft AG und die Kieler Howaldtswerke AG eine eigene Werkzeugzeitung herausgege-

ben, während die Howaldtswerke Hamburg AG ihre Mitarbeiter durch einen jeweils in der Weihnachtszeit erscheinenden Prospekt über den Stand der Entwicklung der Werft unterrichtet hat.

Die neue Werkzeitung richtet sich an alle in unserem Unternehmen beschäftigten Mitarbeiter und die Pensionäre der in ihm aufgegangenen Werften. Sie hat eine Auflage von 30 000 Exemplaren.

Aufgabe unserer Werkzeitung soll sein, den Kontakt zwischen Belegschaft und Werftleitung enger zu gestalten, den Blick des einzelnen über den eigenen Arbeitsbereich hinaus für das Ganze zu öffnen, das Verständnis für Arbeit und Leistung anderer Mitarbeiter zu wecken, immer neue Bezugswerte auf das Leben der heutigen Welt zu eröffnen, unbürokratisches, unternehmerisches Denken am Arbeitsplatz zu fördern und Freude zu machen.

Verantwortlich für die Werkzeitung ist, wie das Impressum ausweist, unser Vorstandsmitglied Dr. Norbert Henke. Die Zeitung wird gemacht von Wolfram Claviez, Hamburg, Werk Finkenwerder, und Hellmut Kleffel, Kiel, Werk Kiel (Dietrichsdorf), die bisher die Werkzeitungen der DW und KHW redigiert haben.

Um die Werkzeitung lebendig und möglichst betriebsnah gestalten zu können, ist die Redaktion auf die Mitarbeit aller Werftangehörigen angewiesen. Sie werden hiermit gebeten, Briefe, Fotos und Kurzberichte sowie Anregungen jeglicher Art an die Redaktion der Werkzeitung Werk Finkenwerder oder Werk Kiel (Dietrichsdorf) zu schicken.

## Personalien

**Werk Kiel** / Werner Klotz wurde mit Wirkung vom 1. Februar 1968 zum Betriebs-Assistenten für die E-Abteilung des Maschinenbaues ernannt.

Die Vorarbeiter Friedrich Ohlendorf (Schiffbau-Vormontage in Gaarden) und Heinrich Sünkens (Schweißerei der Hellingmontage in Gaarden) wurden am 9. Februar zu Werkmeistern ernannt.

Mit Wirkung vom 1. März wurden zu Vorarbeitern ernannt:

Hans Runge, MBE, für die mechanische Fertigung des Gerätebaus; Horst Wollstedt, MB, für die Schweißer in der Kesselschmiede; Helmut Höppner, SBR, für die Schlosserei/Gaarden; Kurt Hawlitschka, SB, für die Ausrüstungsschweißerei.

## Die Werftkomödianten

Die im Werk Finkenwerder nun schon im dreizehnten Jahr bestehende niederdeutsche Theatergruppe „Die Werftkomödianten“, deren Aufführungen gelegentlich über Finkenwerder, ja Hamburg, hinaus freundliches Interesse wecken konnte, probt zur Zeit die Komödie „Schicksal dreih di“ von Hans Balzer.

Hauptfigur dieses dreiaktigen, Bühnenwirksam gebauten Stückes ist ein eben zum Rentner gewordener Alter, der sich

ein von ihnen in ihrer Freizeit einstudiertes Stück im allgemeinen fünf- bis achtmal präsentieren. „De vergnögte Tankstell“ von Fritz Wempner brachte es in der Spielzeit 1957/58 sogar auf fünfzehn Aufführungen.

Betriebsangehörige, auch des Werkes Ross, die sich für die Arbeit der „Werftkomödianten“ interessieren und vielleicht gar Lust haben, selbst Theater zu spielen, mögen sich mit Bruno Strübing, Werk 3, Poststelle, in Verbindung setzen.



Szenenbild von einer Aufführung der niederdeutschen Komödie „Dat Halunkenstück“ von Hans Balzer durch die Werftkomödianten, Werk Finkenwerder.

mit seiner neuen Lage nicht abfinden, mit der ruhlosen Ruhe nichts anfangen kann.

Die Aufführungstermine, jeweils um 20.00 Uhr, sind zunächst:

27. April: Gorch-Fock-Halle, Finkenwerder

28. April: Gorch-Fock-Halle, Finkenwerder

2. Mai: Haus der Jugend, Altona

3. Mai: Haus der Jugend, Altona

„Schicksal dreih di“ ist die vierzigste Inszenierung der „Werftkomödianten, die

## Erstes europäisches Berufsbild:

### Das Berufsbild der Dreher

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat nun den Vorschlag einer Empfehlung des Rates an die Mitgliedstaaten über die Anwendung eines Gemeinschaftsverzeichnisses zur Angleichung der Ausbildungsstufen für die Tätigkeit eines Drehers mittlerer Qualifikation verabschiedet und dem Rat zugeleitet.

Die vom Rat im Jahre 1963 beschlossene

**Unsere Arbeit gehört zum Dasein und damit zum Glück unserer Familie. Aber auch am Arbeitsplatz lauern Gefahren! Vieles wird zur Gewohnheit! Wir sind unachtsam, sorglos und gleichgültig. Bisher ging ja alles gut. Nur hin und wieder ein Unfall in der näheren Umgebung – aber das trifft uns ja nicht! Das kann passieren. Ja, es kann – aber es darf nicht! Das muß jeder selbst verhindern: durch Umsicht, Rücksicht und Vorsicht. Der Unfall am Arbeitsplatz ist unnötig.**

**Darum Sicherheit, Sicherheit und nochmals Sicherheit!**

nen allgemeinen Grundsätze zur Durchführung einer gemeinsamen Politik der Berufsausbildung sehen zum Zwecke der schrittweisen Angleichung der Ausbildungsstufen aufeinander abgestimmte Beschreibungen der Grundanforderungen für den Zugang zu den einzelnen Ausbildungsstufen vor.

Das Gemeinschaftsverzeichnis für die Tätigkeit des Drehers ist das erste europäische Berufsbild. Es enthält alle Kenntnisse und Fertigkeiten, die während der Ausbildung zu erlernen sind, und soll dazu dienen, den Ausbildungswilligen in allen Mitgliedstaaten eine gleichwertige Ausbildung zu vermitteln, um sie damit in die Lage zu versetzen, in jedem beliebigen Land der Gemeinschaft eine Tätigkeit als Dreher auszuüben und den Anforderungen der Betriebe voll zu entsprechen.

Die Benutzung des Gemeinschaftsverzeichnisses durch die Mitgliedstaaten würde nicht nur dazu beitragen, die Berufsausbildung des Drehers auf eine gemeinsame Basis zu stellen, sondern würde auch die Verwirklichung der Freizügigkeit fördern.

Die Empfehlung soll die Mitgliedstaaten veranlassen, geeignete Maßnahmen zu treffen, damit die in diesem Verzeichnis aufgeführten Kenntnisse und Fertigkeiten in den nationalen Ausbildungsprogrammen als Mindestanforderungen für ein mittleres Ausbildungsniveau berücksichtigt werden.



**Briefmarken-Sammler-Club**

Der Briefmarkensammler-Club des Werkes Kiel der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG, der von Witold Fugalewitsch (TAS 2) geleitet wird und im Vorjahr seine zehnte öffentliche Briefmarkenschau veranstalten konnte, beabsichtigt, anlässlich der für Mitte Mai vorgesehenen Indienstellung des ersten europäischen kernenergiegetriebenen Handelsschiffes „Otto Hahn“ einen Schmuckumschlag und einen Sonderstempel herauszubringen. Die Erlaubnis von der Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffbau und Schifffahrt und der Direktion der



Herrn  
Witold Fugalewitsch  
23 KIEL 14  
Havemeisterstr. 14

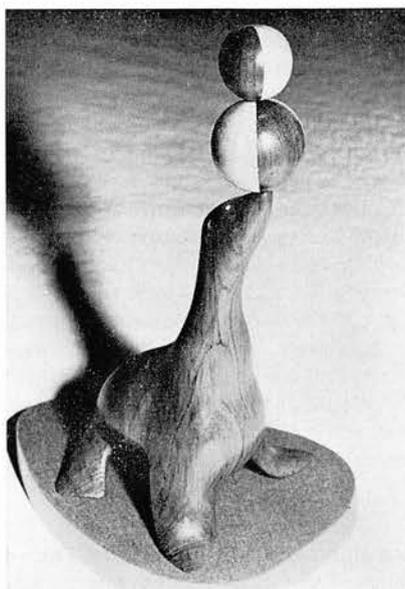
Werft hierzu liegt vor. Der Club bemüht sich zur Zeit um die Genehmigung, einen Sonderstempel herstellen zu lassen. Der Schmuckumschlag soll zweifarbig ausgeführt werden und pro Stück DM —,40 kosten. Die Schmuckumschläge sollen mit dem Bord- und dem Sonderstempel versehen werden.

Ähnliche Schmuckumschläge wurden bereits aus Anlaß der Kiellegung, des Stapellaufes und der ersten Probefahrt der „Otto Hahn“ herausgegeben und fanden internationale Beachtung.

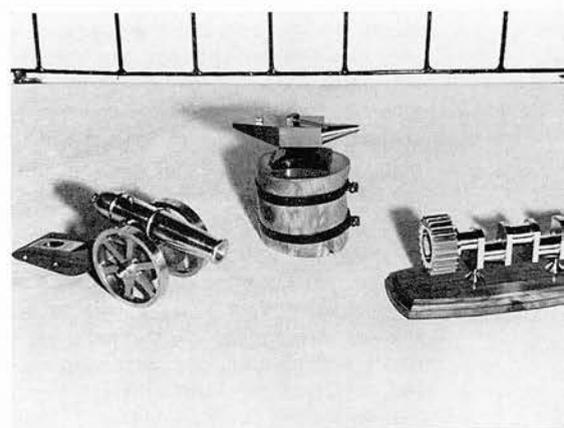
Da es weder eine Satzung noch zu irgendwelchen Leistungen verpflichtende Mitgliedschaften gibt, haben die zwanglosen Zusammenkünfte an den Tauschtagen eher den Charakter einer „Brief-

markenbörse“ denn den einer „Vereinsversammlung“. Sehenswerte Sammlungen und Tauschalben sowie clubeigene Kataloge vermögen sowohl dem Anfänger wie dem alten, versierten Sammler mancherlei Anregungen zu geben. Bei äußerst regem, allseitigem Tausch werden zum Teil recht erhebliche „Umsätze“ erzielt. So ist keine Seltenheit, daß Einzelwerte oder Sätze, die im Briefmarkenhandel vorübergehend nicht oder nur schwierig zu finden sind, hier den Besitzer wechseln.

Die Tauschabende des Clubs finden am jeweils ersten Freitag jedes ungeraden Monats (also März, Mai, Juli usw.) von 16.00 bis 18.00 Uhr im Speisesaal des neuen Verwaltungsgebäudes statt.



Hohe handwerkliche Kunst ließen die Freizeitbastelarbeiten unserer Lehrlinge auch auf der diesjährigen Ausstellung von Lehrlingsarbeiten im Werk Kiel erkennen.





Niemand sollte störrisch sein,  
wie ein ESEL, wenn es um  
die SICHERHEIT geht.

**Berufstätige  
Krautfahrer  
sind besonders  
gefährdet!**

Nicht jeder kann in unmittelbarer Nähe seiner Arbeitsstätte eine passende Wohnung finden. Viele Berufstätige müssen für die Annehmlichkeit, außerhalb der Stadt in ländlicher Umgebung zu wohnen, einen längeren Weg zur Arbeitsstätte in Kauf nehmen. Sie stellen heute als Pendler das Hauptkontingent der von Berufs wegen Motorisierten. Diese Kraftfahrer – und viele unserer Leser gehören zu ihnen – wissen um die Probleme des täglichen Berufsweges. Es ist in jedem Falle – ob am Morgen oder am Abend – die Hauptverkehrszeit, die Zeit der verstopften Straßen, zu der sie ihren Wagen oder ihr Kraftrad zum Ziel steuern müssen. Wenn es sich auch täglich um die gleiche Strecke handelt, die sie fahren müssen, sollten sie dennoch nicht in den Fehler verfallen, alles nur für „Routine“ zu halten. Gerade der Berufstätige, der auf sein Fahrzeug angewiesen ist, sollte bemüht sein, alle Voraussetzungen für eine sichere Fahrt zu erfüllen. Neben der Beachtung der technischen Einsatzbereitschaft seines Wagens oder Kraftrades (regelmäßige Inspektionen!), zu der besonders intakte Bremsen, Scheinwerfer und Blinkleuchten gehören, sind es eine vernünftige Zeiteinteilung und die erforderliche Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer. Wer bereits am frühen Morgen hastet und drängt und mit den Sekunden gehen muß, darf sich nicht wundern, wenn ihm die Nerven „durchgehen“ und seine

Reaktionsfähigkeit leidet. Die bekannten Auffahrunfälle in der Kolonne sind die Folge. Ausreichender Schlaf ist Vorbedingung für jeden berufstätigen Kraftfahrer. Feste und Feiern sollten auf Freitag- oder Sonnabendabend gelegt werden. Gleiches gilt für einen frohen Umtrunk im Kollegenkreis, bei dem sich Kraftfahrer des Alkoholgenusses enthalten sollten.

sätzlich durch die Krankenversicherung vorgenommen. Sie zahlt ein Mutterschaftsgeld in Höhe des Nettoarbeitsentgelts. Es beträgt mindestens 3,50 DM und höchstens 25,— DM für den Kalendertag. Bei der Berechnung bleiben einmalige Zuwendungen sowie Tage an denen infolge Kurzarbeit usw. ein vermindertes Arbeitsentgelt gezahlt wird, außer Betracht. Das Mutterschaftsgeld wird für



**Mutterschaftshilfe**

Die Mutterschaftshilfe ist jetzt eigene Aufgabe der Krankenversicherung geworden. Ab 1. 1. 1968 wird anstelle des Stillgeldes und der Entbindungskosten ein Pauschbetrag in Höhe von 50,— DM gewährt. Die Satzung kann den Pauschbetrag auf 100,— DM erhöhen. In der Familienwochenhilfe wird der gleiche Pauschbetrag gezahlt. Die Entbindung im Krankenhaus ist eine Pflichtleistung geworden. Für diese Zeit ruht allerdings der Anspruch auf das Mutterschaftsgeld; es wird lediglich Hausgeld nach den Vorschriften der Krankenversicherung gezahlt. Beträgt das Nettoarbeitsentgelt mehr als 25,— DM für den Kalendertag, dann hat der Arbeitgeber einen Zuschuß bis zur Höhe des Nettoarbeitsentgelts zu gewähren. Neu ist auch die Bestimmung, daß die Kasse Hilfe und Wartung durch Hauspflegerinnen gewähren kann. Sie kann dadurch bis zur Hälfte das Mutterschaftsgeld einbehalten.

**Vereinheitlichtes Mutterschaftsgeld**

Die wirtschaftliche Sicherung der Frauen während der Schutzfristen wird grund-

6 Wochen vor der Entbindung und für 8 Wochen nach der Entbindung gewährt. Bei Früh- und Mehrlingsgeburten 12 Wochen nach der Entbindung. Arbeitslose erhalten Mutterschaftsgeld in Höhe des Krankengeldes. Grundsätzlich wird die Zahlung des Mutterschaftsgeldes von der Erfüllung einer Vorversicherungszeit abhängig gemacht. Erfüllt die Versicherte die Vorversicherungszeit nicht oder hat sie keinen Anspruch auf Krankengeld, dann erhält sie bei der Entbindung als einmalige Leistung ein Mutterschaftsgeld in Höhe von 150,— DM. Für Familienangehörige wird ein Mutterschaftsgeld als einmalige Leistung in Höhe von 35,— DM gewährt. Die Kassensatzung kann diesen Betrag bis auf 150,— DM erhöhen.

**Arbeitgeberzuschuß zum Mutterschaftsgeld**

In das Mutterschutzgesetz wurde die Verpflichtung des Arbeitgebers zur Gewährung eines Zuschusses zum Mutterschaftsgeld eingeführt. Anspruch hierauf haben nur diejenigen Frauen, die mit dem Mutterschaftsgeld der Krankenkasse nicht ihren vollen Nettolohn gewährt erhalten.

Schon seit einigen Jahren wird in Betrieben und Büros lebhaft darüber diskutiert, ob man sich seinen Verdienst auf ein Bankkonto überweisen oder — wie bisher — direkt von der Firma auszahlen lassen sollte. Die Meinungen tendieren dabei zunehmend zur bargeldlosen Zahlung, wie die steigenden Konto-Eröffnungen der Geldinstitute für Arbeitnehmer erkennen lassen.

Zahlreiche Unternehmen haben bereits für ihre gesamte Belegschaft auf die unbare Entlohnung umgestellt. Doch gibt es andererseits unter den Arbeitern und Angestellten immer noch Widerstände gegen die praktische bargeldlose Zahlungsweise.

#### Warum Amerika uns voraus ist

In Nordamerika wird über Für und Wider des Bankkontos längst nicht mehr gestritten. Schon seit vielen Jahren erfolgt dort der Zahlungsverkehr weitestgehend bargeldlos. Der Scheck ist eindeutig Trumpf. Alle Schichten der Bevölkerung, Arbeiter und Angestellte ebenso wie Selbständige, machen davon Gebrauch. Etwas überspitzt wurde hierfür der Begriff „bargeldlose Gesellschaft“ geprägt. Warum konnte sich die Verwendung von „Buchgeld“ — so nennt man die Guthaben auf Bankkonten — gegenüber der Zahlung mit Noten und Münzen in der Bundesrepublik noch nicht in gleichem Maße durchsetzen? Gewiß hat in den USA das sehr strenge Scheckrecht den bargeldlosen Zahlungsverkehr begünstigt. Doch besteht sicher auch ein Zusammenhang zwischen Lebensstandard und Zahlungsweise der Bevölkerung. Die Rationalisierung in Betrieben und Verwaltungen, die Vereinfachung in fast allen Lebensbereichen haben in Amerika dazu geführt, daß mehr Geld schneller verdient und ausgegeben wird. Parallel zu dieser Entwicklung haben sich die Zahlungsgewohnheiten zum Buchgeld hin verschoben. Der Durchschnitts-Amerikaner bedient sich heute des Schecks mit Selbstverständlichkeit; dabei ist er sich des damit verbundenen persönlichen Prestiges wohl bewußt.

#### Das Mißtrauen beginnt zu weichen

In der Bundesrepublik hinken die Zahlungsgewohnheiten des privaten Publikums dagegen noch hinter dem gestiegenen Wohlstand her. Immerhin weicht auch hier allmählich das Mißtrauen gegenüber Scheck und Überweisung. In den letzten Jahren sind jedenfalls die bargeldlosen Zahlungen überdurchschnittlich gewachsen. Ansehnlich stieg auch die Zahl der Lohn- und Gehaltskonten. Wohl mehr als die Hälfte der Arbeitnehmer-Einkommen wird heute

nicht mehr in Lohntüten gefüllt, sondern auf Bankkonto überwiesen.

Die organisatorische Voraussetzung hierfür ist dank dem dichten Bankstellennetz in der Bundesrepublik vorhanden. Der Weg zum nächsten Bankschalter, sei es von der Arbeitsstätte oder von der Wohnung, ist im allgemeinen nicht weit.

#### Meine Frau soll nicht „Prokura“ haben!

Meistens geht der Anstoß, ein Lohn- oder Gehaltskonto zu eröffnen, vom Betrieb aus, der damit auch gleichzeitig von wöchentlicher auf monatliche Lohnzahlung wechselt. Dabei sind oft Einwände und



Hemmungen in der Belegschaft spürbar. Abgesehen von der verbreiteten Scheu gegen alles Ungewohnte scheint, wie Umfragen ergeben haben, nicht zuletzt die „eheliche Finanzdisposition“ eine Rolle zu spielen. Manche Männer trauen ihrer Ehefrau offenbar nicht zu, sich auf die monatliche oder unbare Zahlungsweise umzustellen.

Vor allem aber möchten die „Geheimnisräumer“ unter den Männern die tatsächliche Einkommenshöhe gern weiter für sich behalten. Sie befürchten, daß dies bei der bargeldlosen Zahlung nicht mehr möglich sei. Ihnen kann man aber entgegen, daß das Bankkonto keineswegs ein „gläsernes Portemonnaie“ ist. Vielmehr steht es jedem Kontoinhaber frei, über welchen Betrag er die Barschecks ausstellt, mit denen die Familienangehörigen vom Konto abheben können. Wer großzügiger ist, kann aber auch der Ehefrau eine generelle Vollmacht erteilen, die es ihr ermöglicht, jederzeit über das Konto zu verfügen.

#### Die Banken beraten gern

Die Banken sind gern bereit, in das „Geheimnis des Buchgeldes“ einzuführen und zu erklären, wie man z. B. ein Lohn- oder Gehaltskonto eröffnet und wie man Scheck und Überweisung handhabt. Häufig wird der Einwand erhoben, das Abholen des Geldes von der Bank sei eine unnötige Belastung, zumal man ja doch den vollständigen Monatsbetrag benö-

tige. Die Bankverbindung lohnt sich dennoch, wenn man ihre vielerlei Möglichkeiten ausschöpft, also praktisch das Geldinstitut für sich arbeiten läßt.

#### Scheckkarte

Der Vorteil des Bankkontos liegt in der Bequemlichkeit und Sicherheit der bargeldlosen Zahlung. Ob beim größeren Einkauf im Warenhaus und Fachgeschäft oder bei der monatlichen Abrechnung mit dem Lebensmittelkaufmann: Scheck oder Überweisung erleichtern stets für beide Teile die Zahlung und schützen vor Verlust von Bargeld.

Um die Annahme von Schecks im Handel und Dienstleistungsgewerbe zu erleichtern, haben die Banken, zu Beginn dieses Jahres Scheckkarten ausgegeben. Diese besondere Ausweiskarte, die jeweils für ein Jahr gültig bleibt, soll die Einlösung von Schecks bis zum Betrage von jeweils DM 200,— garantieren.

#### Bequemlichkeit durch Dauerauftrag

Sehr beliebt sind inzwischen auch Daueraufträge an die Banken für laufende Zahlungen wie Miete, Versicherungsbeiträge, Radio- und Fernsehgebühren. Wenn einmal ein solcher Auftrag erteilt ist, überweist das Geldinstitut laufend pünktlich den Betrag, ohne daß man sich noch darum kümmern müßte. Das gilt auch für Abzweigungen auf das Sparkonto. Immer mehr Arbeitnehmer füllen auf diese Weise laufend ihr Sparbuch auf.

Für regelmäßige Zahlungen in schwankender Höhe haben sich die Banken ebenfalls ein praktisches Verfahren ausgedacht, das sog. Abbuchen, auch Lastschrift-Verfahren genannt; es kommt insbesondere für die Gas- und Lichtrechnungen oder für Fernspreckgebühren in Frage.

#### Vom Lohnkonto aufs Sparbuch

Wie die Banken immer wieder feststellen, hat der planmäßige Umgang mit dem Lohnkonto in vielen Fällen eine vorteilhafte Nebenwirkung. Meist sammelt sich dort schon bald ein nennenswerter Restbetrag an, der das Tor zu sinnvoller Vermögensbildung öffnet. Die Banken haben in Dingen der Geldanlage große Erfahrung; als Kunde kann — und sollte — man sich auch dies zunutze machen.

#### Bequeme Kreditaufnahme

Andererseits kann man bei zusätzlichem Geldbedarf, etwa für größere Anschaffungen, auf seine Bank zurückgreifen. Ihren Kunden stellen die Geldinstitute ohne viele Formalitäten zinsgünstige Kleinkredite (bis 2000 DM) oder Anschaffungsdarlehen (bis 10 000 DM) zur Verfügung.

# Betriebliches Vorschlagswesen

Die Bedeutung eines gut organisierten betrieblichen Verbesserungsvorschlagswesens ist seit langem auch in der Bundesrepublik unbestritten. Die Zahl der brauchbaren, also nutzbringenden und prämierten Verbesserungsvorschläge hat bei fast allen Industrieunternehmen in den letzten Jahren zugenommen. Aufgabe unseres betrieblichen Verbesserungsvorschlagswesens muß gerade jetzt die Mobilisierung auch der letzten schöpferischen Reserven aller unserer Mitarbeiter sein.

Die bisher bei den einzelnen Werften bestehenden Abteilungen des betrieblichen Vorschlagswesens werden zur Zeit neu geordnet, die in Zukunft gel-

**Das betriebliche Vorschlagswesen hat bei uns trotz mancher Bemühungen noch lange nicht die Bedeutung erlangt wie etwa in Amerika. Das ist bedauerlich, denn in den Köpfen der Bastler und Tüftler unserer Belegschaft liegen noch gewaltige Reserven, die ungenutzt zu lassen wir uns angesichts der stets wachsenden Auslandskonkurrenz gar nicht leisten können!**

**Das Berufskönnen ist fast die einzige persönliche soziale Sicherheit, die der Mensch in den Krisen der modernen Gesellschaft besitzt.**

**Prof. Dr. Helmut Schelsky,  
deutscher Soziologe**

tenden Richtlinien aufgrund der bisher vorliegenden erarbeitet. Der hier folgende Bericht über Erfolge im betrieblichen Verbesserungsvorschlagswesen im Werk Kiel soll allen Mitarbeitern unseres Unternehmens Anregung und Ansporn sein.

Auf den letzten fünf Sitzungen des Prüfungsausschusses für das betriebliche Verbesserungsvorschlagswesen, die zwischen dem 30. August und 20. Dezember des Vorjahres stattgefunden haben, wurden insgesamt 88 Verbesserungsvorschläge nach eingehender Prüfung durch die zuständigen Stellen und Bearbei-

tung durch den Sachbearbeiter vom Prüfungsausschuß diskutiert und entschieden. 47 der behandelten Verbesserungsvorschläge hatten Verbesserungen technischer Art zum Gegenstand, während sich 23 Vorschläge mit Verbesserungen der Arbeitsorganisation befaßten und weitere 17 Verbesserungen im Bereich der Verwaltung beinhalteten. Nur ein Verbesserungsvorschlag galt diesmal der Unfallverhütung.

Während 22 Verbesserungsvorschläge mit Geldprämien und weitere 14 mit Sachprämien bedacht, insgesamt also 36 Verbesserungsvorschläge prämiert werden konnten, mußten bei nur einer Zurückstellung zu späterer Entscheidung 51 Vorschläge, also mehr als die Hälfte der behandelten Vorschläge abgelehnt werden.

Für die zumeist dem technischen Bereich und der Arbeitsorganisation zu-

gehörigen prämierten Verbesserungsvorschläge wurden insgesamt 9830,- DM Prämien gezahlt. Die höchste Prämie betrug 4440,- DM, eine weitere 1210,- DM und die dritthöchste 1100,- DM. Letztere wurde geteilt, da der Verbesserungsvorschlag von zwei Mitarbeitern gemeinsam eingereicht worden war.

Unter den prämierten Vorschlägen waren diesmal vier, die von zwei und ein Vorschlag, der gar von drei Mitarbeitern eingereicht worden sind. Der von dreien eingereichte Verbesserungsvorschlag erzielte eine Prämie von 480,- DM, so daß jeder der Einreichenden 160,- DM Prämie bekam.

In diesem Zusammenhang mag interessieren, daß der berechenbare Gesamtnutzen, der in den ersten sechs Jahren seit Einführung des betrieblichen Vorschlagswesens in Kiel erzielt werden konnte, fast drei Millionen Mark beträgt.

## Auszüge aus den Protokollen des Prüfungsausschusses für das betriebliche Vorschlagswesen

### Vorschlag Nr. 40/66

**Werner Reimers, Konstrukteur**

Arbeits- und Papierersparnis durch neue Stücklisten.

Der Vorschlag, die Stücklisten durch engere Feldeinteilung aufnahmefähiger zu gestalten, ist ab sofort eingeführt.

Der Vorschlagende erhält eine Prämie von 150,- DM und eine Brieftasche.

### Vorschlag Nr. 240/66

**Horst Buldt, Werkmeister  
Peter Wernecke, Vorzeichner**

Eintragung der Armaturen-Nummern und Richtungspfeile in alle Fertigungszeichnungen für Kesseltrommeln und Sammler.

Der Vorschlag wurde seitens der Konstruktionsabteilung eingeführt. Bisher auftretende Schwierigkeiten beim Anbringen der Armaturen wurden dadurch behoben.

Die Vorschlagenden erhalten eine Prämie von je 50,- DM und eine Geldbörse.

### Vorschlag Nr. 210/66

**Gerhard Heinich, Schlosser**

Kennzeichnung aller Dampfrohre zur Vermeidung von Mehrarbeiten.

Der Vorschlag hat zu Einsparungen geführt. Durch eine Bekanntmachung für den MB-Bereich ist sichergestellt, daß alle Dampfrohre mit roten Farbringen versehen werden. Arbeitsstunden, die vorher für das Versetzen von Kabelbahnen, sanitären Leitungen und Gestängen erforderlich wurden, weil diese zu dicht an nicht gekennzeichnete Dampfleitungen montiert waren und dadurch das Iso-

lieren dieser Leitungen unmöglich machten, entfallen jetzt.

Der Vorschlagende erhält 550,- DM Prämie und eine Brieftasche.

### Vorschlag Nr. 222/66

**Werner Lensch, Elektriker**

Beschriftung von Zeichnungen.

Der Vorschlag, die Zeichnungen für englischsprechende Länder nicht nur mit dem englischen, sondern auch mit dem deutschen Text zu beschriften, wurde eingeführt. Dadurch werden Erleichterungen und Vorteile erreicht.

Der Vorschlagende erhält 150,- DM Prämie und eine Brieftasche.



**Im Vorschlagswesen erfolgreich: Walter Ragotzki, Werk Kiel (Dietrichsdorf); er reichte bisher sechzehn Verbesserungsvorschläge ein, von denen fünf mit — zum Teil hohen — Geldprämien bedacht werden konnten.**

## Vorschlag Nr. 209/66

Walter Ragotzki, Kalkulator

Zentrale Fertigung der Rohrhalter.

Die vorgeschlagene zentrale Fertigung der Rohrhalter ist im November 1966 eingeführt worden. Gegenüber der bis dahin angewendeten Fertigungsmethode sind ganz erhebliche Einsparungen an Arbeitsstunden erzielt worden.

Der Vorschlagende erhält ein Dankschreiben und eine Prämie von 4 440,— DM.

## Vorschlag Nr. 242/66

Alfred Mulawa, techn. Angestellter

Herstellung von Screen-Taschen aus Abfallfolien.

Die von dem Vorschlagenden aus Abfallfolien hergestellten Screen-Taschen finden im SB-Betriebsbüro bei Thermographenarbeiten Verwendung. Die bisher von der Firma Ormig gelieferten GPL-Screens werden dadurch für dieses Büro eingespart.

Der Vorschlagende erhält 80,— DM Prämie und eine Geldbörse.

## Vorschlag Nr. 232/66

Ewald Heimlich, Kalkulator

Werner Theden, Vorarbeiter

Heinz Hansen, Schlosser

Einführung einer kleinen Prüfreparatur an Hubzügen.

Durch die Einführung der vorgeschlagenen Prüfreparatur an unseren 3-t-Hubzügen ist eine wesentliche Senkung der sonst anfallenden Reparaturen erreicht worden.

Die Vorschlagenden erhalten eine Prämie von je 160,— DM und eine Brieftasche.

# 10 Tips

zur Anregung für  
Verbesserungsvorschläge

**Rohmaterial besser auswerten**

**Abfall vermindern**

**Ausschuß auf Weiterverwendung prüfen**

**Umspann- und Umstellzeiten verringern**

**Material besser bereitstellen**

**Werkzeuge und Hilfsmaterial bereitlegen**

**Vorrichtungen rechtzeitig heranschaffen**

**Maschinen und Werkzeuge nicht überlasten**

**Leerlauf vermeiden**

**Stillstandzeiten kürzen**

# Das kommt bei uns nicht vor!

„Was habe ich denn nur falsch gemacht?“ fragt sich seufzend Egon Frischling, der Neue, und steckt sich mit merklich zitternden Händen eine Zigarette an. Fünf Minuten vor Feierabend — da würde er sich das wohl erlauben dürfen. Trotzdem, ganz wohl ist ihm dabei nicht. Seine Kollegen stehen nämlich schon in Hut und Mantel abmarschbereit an der Tür (und erinnern ihn dabei an Sprinter, die, auf den Startschuß wartend, in den Startlöchern kauern) und sehen mißtrauisch zu ihm, der noch nicht einmal seinen Arbeitsplatz aufgeräumt hat, herüber.

In fünf Minuten würde also nun die erste Woche am neuen Arbeitsplatz zu Ende sein. Oh ja, das Drum und Dran seiner neuen Stelle, um die er sich vor einem halben Jahr beworben hatte, hat er sich eigentlich ganz anders vorgestellt. Was ist denn übriggeblieben von dem, was ihm sein künftiger Chef damals im Laufe der Einstellungsverhandlungen alles von Betriebsklima und so erzählt hatte? Ein bißchen anders sieht das ja nun doch aus.

Gewiß, Gründe zur Beschwerde hat er eigentlich nicht: seine neuen Kollegen, der Vorgesetzte und alle Stellen, mit denen er im Laufe der vergangenen fünf Tage in Berührung gekommen war, sind höflich und zuvorkommend, aber irgend etwas fehlt noch.

Mit dem sich verflüchtigenden Rauch seiner Zigarette wandern seine Gedanken zurück. „Keine Zeit, mein Lieber, keine Zeit. Gedulden Sie sich noch etwas!“ Mit dieser leicht hingeworfenen Bemerkung seines Chefs hatte es doch schon am Montag morgen angefangen. Da stand er, der hoffnungsvolle Neue, nun und wartete und stand, bis schließlich Amanda Züchtig, der kleine, blonde Lehrling mit der frechen Stupsnase ihm endlich einen Stuhl anbot und er sitzend weiter wartete. (Überhaupt: dieser Lehrling in seiner frischen und unverbildeten Art war, wenn er's richtig betrachtet, der einzige Lichtblick im grauen Alltag der ersten Tage in dieser neuen Stelle.) Nach dem ersten Gespräch mit dem Chef, das dann doch noch stattfand, kam die zweite Ernüchterung für Egon: niemand hatte daran gedacht, seinen Arbeitsplatz vorzubereiten. Also wartete er weiter. Ja, warten hatte er gelernt in diesen ersten Tagen. Schließlich wartete er auch bis heute noch auf genaue Anweisungen seines Chefs für seine neue Aufgabe. Was blieb ihm also anderes übrig (er wollte doch seine Daseinsberechtigung unter Beweis stellen!), als sich von den neuen Kollegen Arbeiten „zuzuwimmeln“ zu lassen, mit denen er zwar

seine Zeit ausfüllte, von denen er aber überzeugt war, daß sie irgendwie (warum, darüber war er sich noch nicht ganz klar) den Kollegen unangenehm seien. „Wenn das so weitergeht, werde ich hier noch Schuttbladeplatz“, denkt Frischling gerade, da ertönt das Zeichen zum Feierabend, die Tür wird aufgerissen und die Kollegen stürmen ohne Gruß davon. „Amanda Züchtig hat sich wenigstens mit einem fröhlichen ‚Auf Wiedersehen‘ verabschiedet, als sie zur Berufsschule ging“, denkt Egon wehmütig und beginnt mit dem Aufräumen seines Arbeitsplatzes.

W I R . . . erleichtern dem neuen Kollegen und Mitarbeiter den Start in seiner neuen Stelle. Ein guter Vorgesetzter weiß, was er bei Eintritt eines neuen Mitarbeiters zu tun hat: der Arbeitsplatz

---

## AN JEDEM ARBEITSPLATZ

**Wir wollen besser leben!**

**Soziale Sicherheit und eine friedliche Welt wünschen wir uns alle. Was aber sind diese Forderungen wert, wenn die Ideen zu ihrer Verwirklichung fehlen?**

**Sie bestimmen über unser Einkommen ebenso wie über das Schicksal unserer Werft. Niemand kann sich mehr der Einsicht entziehen, darüber entscheiden, wie wir morgen leben werden!**

---

## FÄLLT DIE ENTSCHEIDUNG

wird ihm rechtzeitig vorbereitet und Hilfsmittel werden bereitgestellt. Ein Einweisungsgespräch wird geführt und der Neue so eingewiesen, daß er seine Kenntnisse und Fertigkeiten sofort voll entfalten kann. Als Kollegen machen wir den Neuen mit allem vertraut, was er von den betrieblichen Gegebenheiten wissen muß. Wir reichen ihm also die Hand und helfen ihm bei den ersten Schritten in seiner neuen Umgebung. Er soll sich ja so schnell wie möglich bei uns zuhause fühlen.

ODER SOLLTE SO ETWAS DOCH BEI UNS VORKOMMEN?

## Do it yourself

Aus Amerika wird die Geschichte eines Mannes berichtet, der den Nachweis erbrachte, daß seine eigene Arbeit nicht mehr notwendig sei. Der Arbeitsplatz wurde gestrichen, aber der Mann nicht entlassen, sondern mit größeren Aufgaben betraut.

