

**HDW**

**WERKZEITUNG 2 · 68**

# HOWALDTSWERKE - DEUTSCHE WERFT

## AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG UND KIEL

### WERKZEITUNG 2 · 1968

#### INHALT

	Seite
Neubauten aus Kiel	1- 3
Ein neuer 190 000-t-Supertanker für die Esso	4- 5
Stapellauf der „Sioman Alsterpark“	6
Die neuesten Fortschritte der „Hamburg“	7- 9
Die Container-Schiffe	10-12
Ein Beispiel praktischer Zusammenarbeit unserer drei Werke	13
Wie der Nord-Ostseekanal entstand	14-23
Der Beruf in der modernen Gesellschaft	24-26
Haben Sie einen Blick für Gefahren?	27
Werknachrichten, Kurzberichte Mitteilungen	28-35
Betriebliches Vorschlagswesen	36

**Titelbild:** Frühes Baustadium des am 5. 6. vom Stapel gelaufenen Containerschiffes Bau-Nr. 1000 auf dem Werk Ross.

**Rückseitenbild:** Ruder und Schraube des 212 500-tdw-Turbinentankers „Murex“. Die 43 t schwere vierflügelige Schraube mit einem Durchmesser von 8,8 m wird über ein zwei-stufiges Zahnrad-Unterstützungsgetriebe von einer Gasturbinenanlage mit einer Leistung von 28 000 WPS angetrieben.

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

Verantwortlich: Dr. Norbert Henke

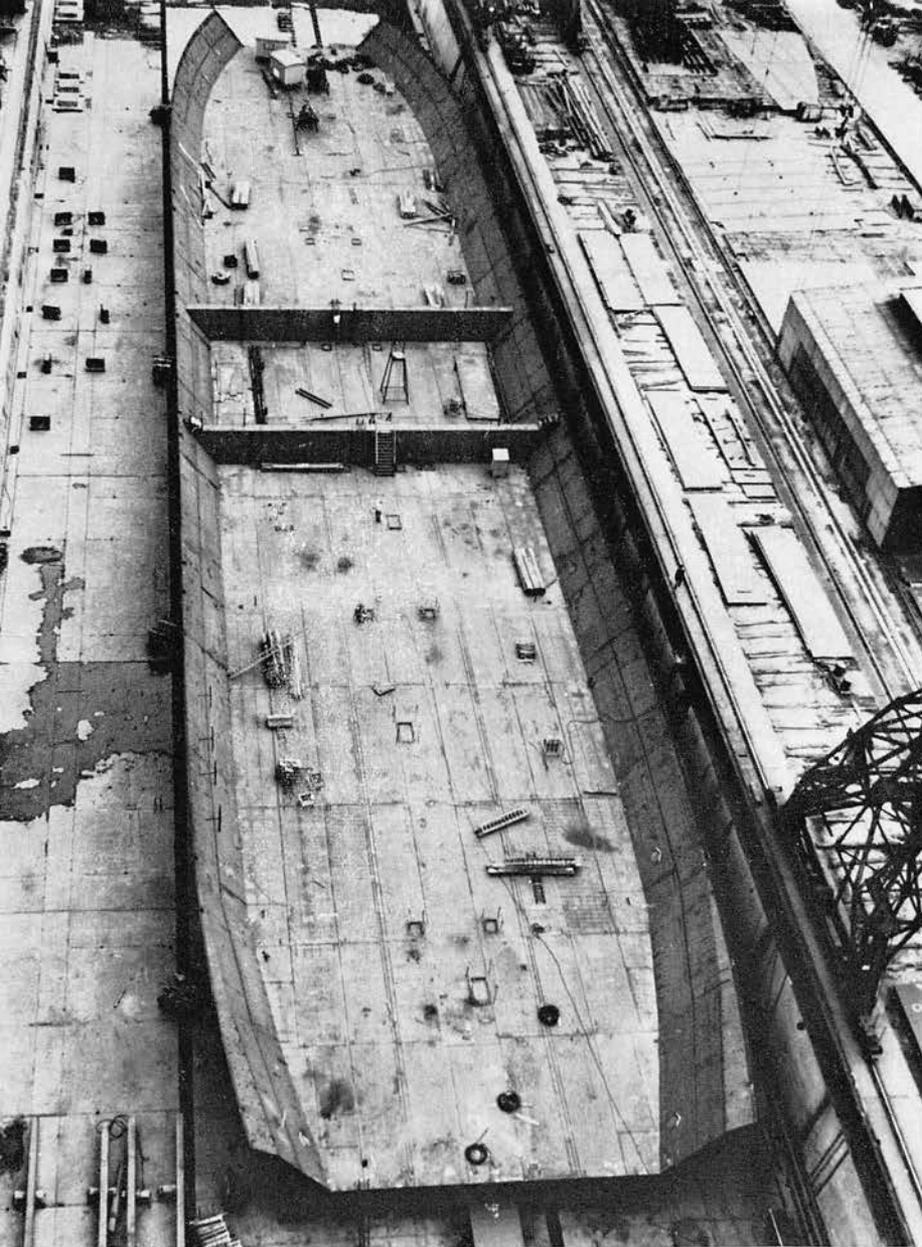
Redaktion Hamburg: Wolfram Claviez,  
Telefon 84 01 61, Apparat 680  
Durchwahl 84 01 66 80

Redaktion Kiel: Hellmut Kieffel,  
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: 29 000

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion. Für unverlangt eingesandte Bilder oder Manuskripte wird keine Haftung übernommen.



## Neubauten aus Kiel

Am 8. März wurde im Werk Kiel (Dietrichsdorf) der Bulk-Carrier Bau Nr. 1201 für die norwegische Reederei Olsen & Ugelstad auf den Namen „Dovrefjell“ getauft. Taufpatin war Frau Monika Riis-Johannessen.

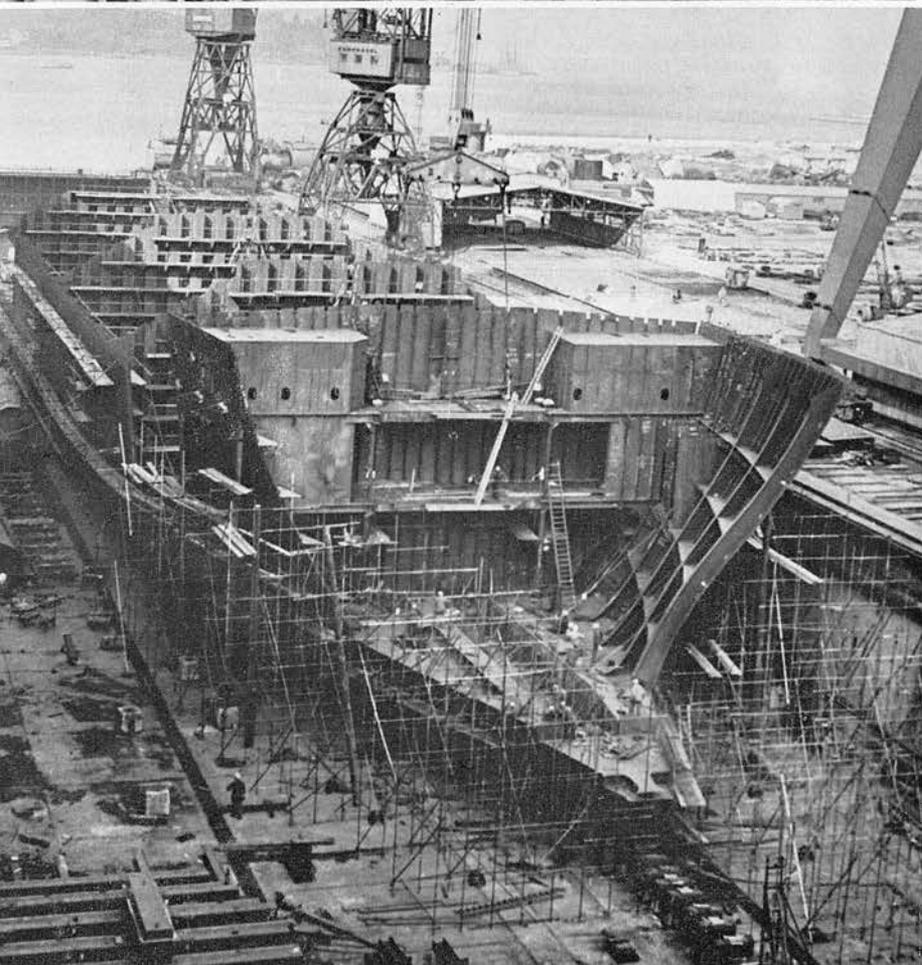
Die „Dovrefjell“ ist das 16. Schiff, das in Kiel nach 1945 für diese Reederei gebaut wurde. Es handelt sich um einen Massengutfrachter mit 42 285 t Tragfähigkeit. Nur einen Tag später wurde im Dock 8 des Werkes Kiel (Gaarden) das Schwesterschiff „Filefjell“ aufgeschwommen\*). Die Schiffe haben folgende Hauptdaten:

Länge über alles	203,20 m
Länge zwischen den Loten	192,00 m
Breite auf Spanten	29,26 m
Seitenhöhe bis Hauptdeck	16,51 m
Tiefgang auf Sommerfreibord	11,27 m
Tragfähigkeit	42 285 t
Vermessung, internationale	26 644 BRT
Geschwindigkeit	15,9 kn

Klasse: Norske Veritas + 1A1-T; Raum Nr. 2, 4, 6 können leer bleiben.

Die Schiffe haben 7 Ladeluken, die mit MacGregor-Single-Pull-Deckeln verschlossen werden, die Einzelantrieb und hydraulische Hebevorrichtung besitzen. Während die vordere Luke 11,19 m lang und 11,95 m breit ist, kommen die Luken Nr. 2 und 6 auf je 20,94 x 14,20 m und die anderen vier bei gleicher Breite auf je 11,94 m Länge. Ein eigentliches Ladegeschirr steht nicht zur Verfügung. Über Oberdeck verteilt sind zwei hydraulische 15-t-Mooring-Winden (auch zur Bedienung der Lukendeckel) und eine weitere auf dem Hauptdeck achtern; eine vierte auf dem Heck dient kombiniert auch als Ankerwinde.

Der Hauptantrieb erfolgt mit einem 12 600-PS-Diesel der Götaverken aus Schweden, ein einfachwirkender 6-Zyl.-Kreuzkopf-Zweitakter vom Typ DM 850/1700/YGS 6 U mit Abgasturboauf-



\*) Bilder von der Taufe am 25. Mai bringen wir in Heft 3.

ladung und 115 Upm für 15,9 kn. Dazu kommen als Hilfsmaschinen drei Diesellaggregate mit norwegischen Bergens-Motoren von je 545 PSe/350 kW (450 V), ein Abgaskessel und ein ölgefeuerter Hilfskessel. Die Schiffe sind mit einem Ka Me Wa Verstellpropeller ausgerüstet, der von der Brücke aus umgesteuert werden kann. Mit einem Durchmesser von 5,80 m gehört diese Propellerkonstruktion zu den bisher größten dieser Art.

Die Besatzung umfaßt 41 Mann. Ihr steht auch ein Schwimmbad zur Verfügung. Alle Wohn- und Aufenthaltsräume sind an eine Klimaanlage angeschlossen.

\*

Am 10. Mai lief der für die Kopenhagener Reederei Ove Skou gebaute Massengutfrachter „Atlantic Skou“ zu einer Gästefahrt aus, während der das Schiff dem Eigner übergeben wurde. Wir berichteten über dieses Schiff in Heft 1. Hier noch einige Ergänzungen, die Ausrüstung und Maschine betreffen.

Die „Atlantic Skou“ sowie ihr Schwesterschiff Bau Nr. 1206, das im Juni vom Stapel laufen und im August abgeliefert werden wird, haben 7 Laderäume mit über 32 000 m<sup>3</sup> Gesamtvolumen für Schüttgut. 14 Bäume mit 5 bzw. 10 t Hubkraft sowie ein Schwergutbaum für 30 t stehen als Ladegeschirr zur Verfügung.

Eine Heckanker- und Verholwinde mit 10 t Zugkraft und vier hydraulische, automatische 8-t-Mooringwinden gehören zu den bemerkenswertesten Decksmaschinen.

Die Maschinenanlage umfaßt im wesentlichen folgendes: Hauptmaschine ein Howaldt-MAN-Dieselmotor, Type K 6 Z 86/160E mit einer Leistung von

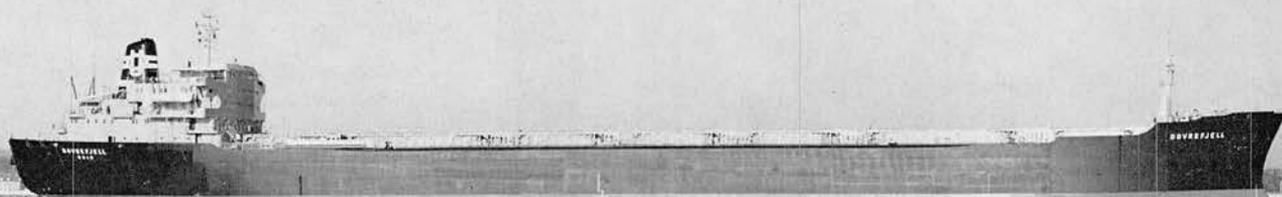


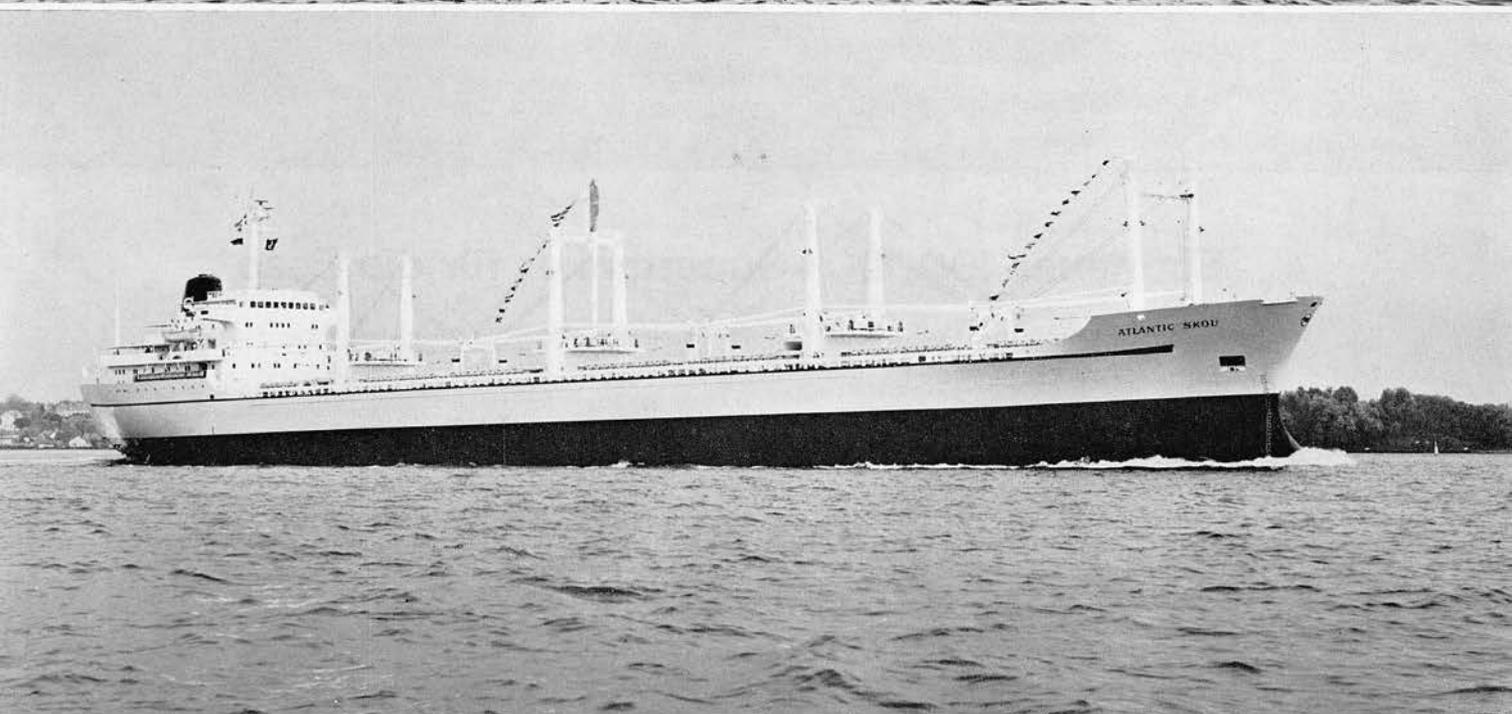
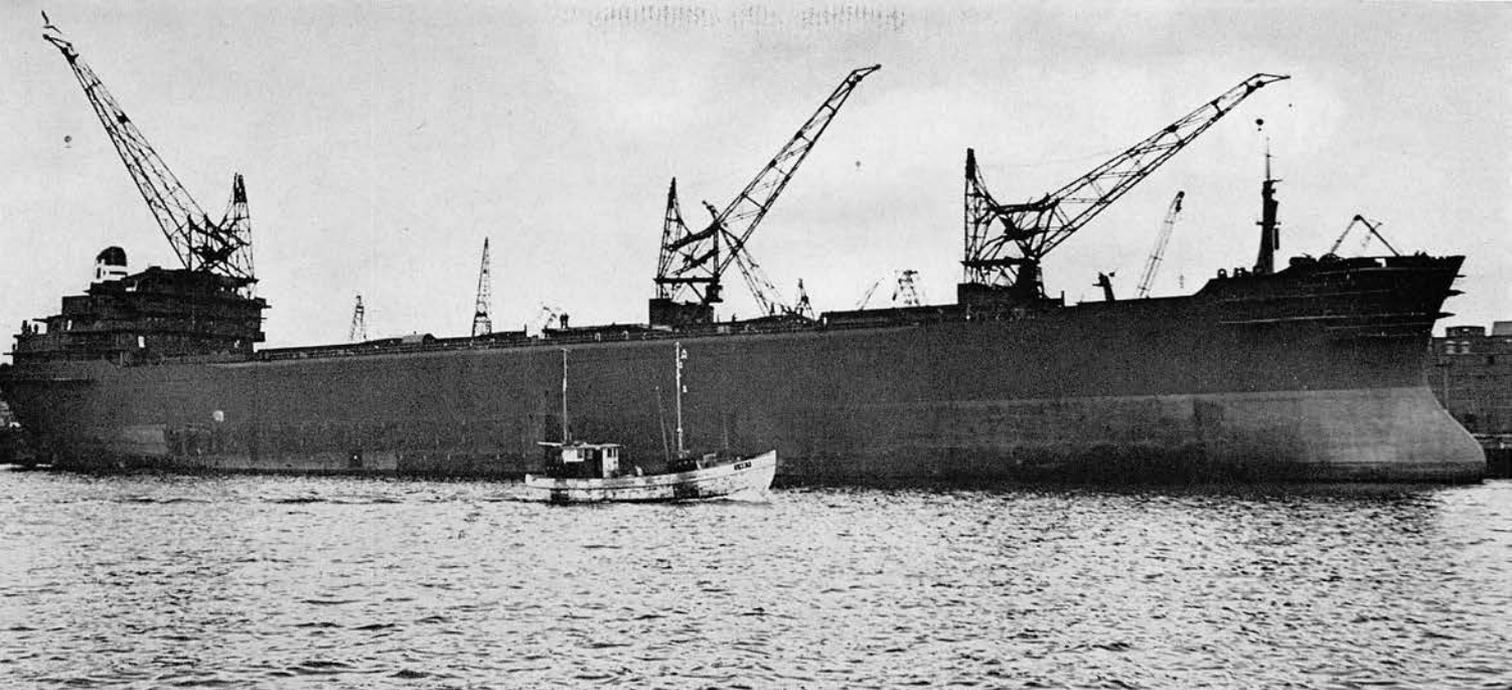
Die Taufpatin der „Dovrefjell“, Frau Monika Riis-Johannessen.

12 600 PSe bei 115 U/min., drei Dieselgeneratoren Howaldt-MAN Type G 6 V 23,5/53 m. A. 515 PSe 600 U/min, je 340 kW, 3 Ballastpumpen zu je 700 m<sup>3</sup>/Std., ein Abgaskessel für eine Dampferzeugung von 1,5 t pro Stunde

bei 8 atü und einem ölgefeuerten Hilfskessel gleicher Leistung.

Die gesamte Maschinenanlage ist für „Tagwachen-Dienst“ eingerichtet. Die Besatzung besteht aus 43 Mann.

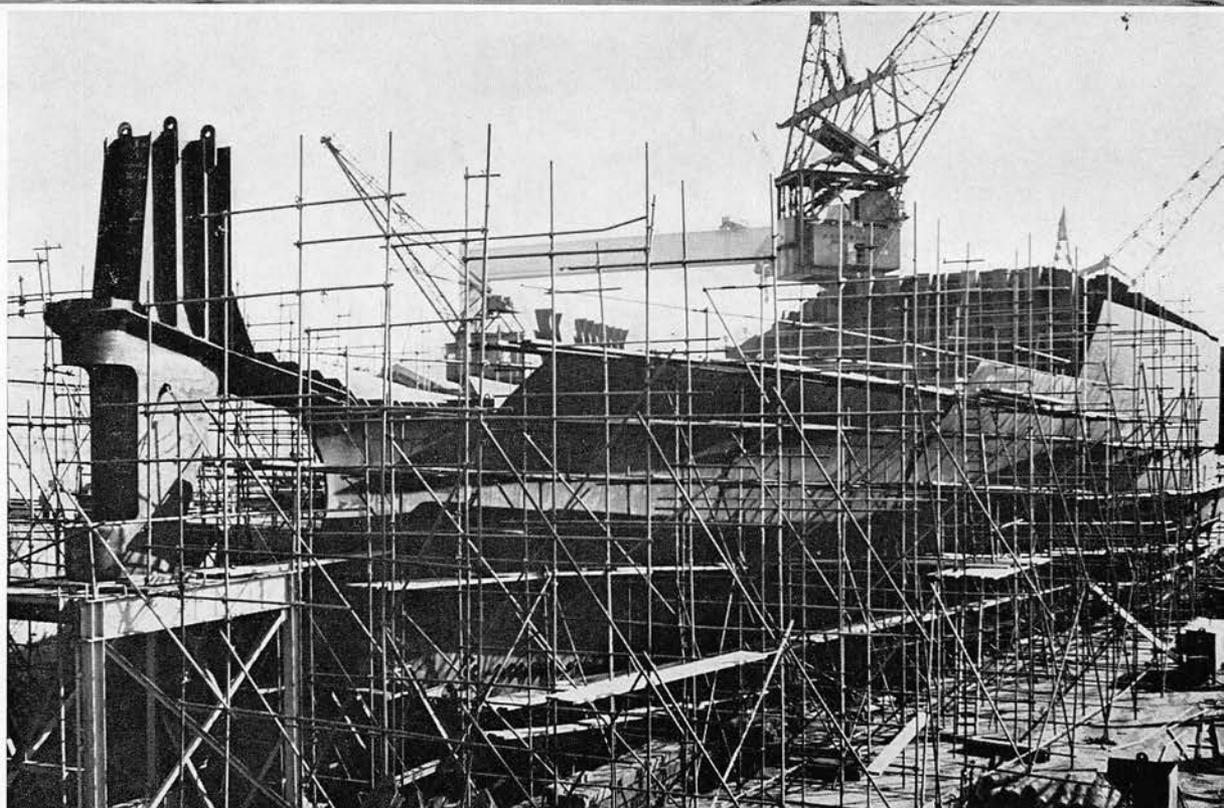




Oben: „Filefjell“,  
Schwesterschiff der am  
8. März getauften  
„Dovrefjell“, Reederei  
Olsen & Ugelstad.

Mitte: Abnahme-Gästefahrt  
der „Atlantic Skou“ am  
10. Mai 1968.

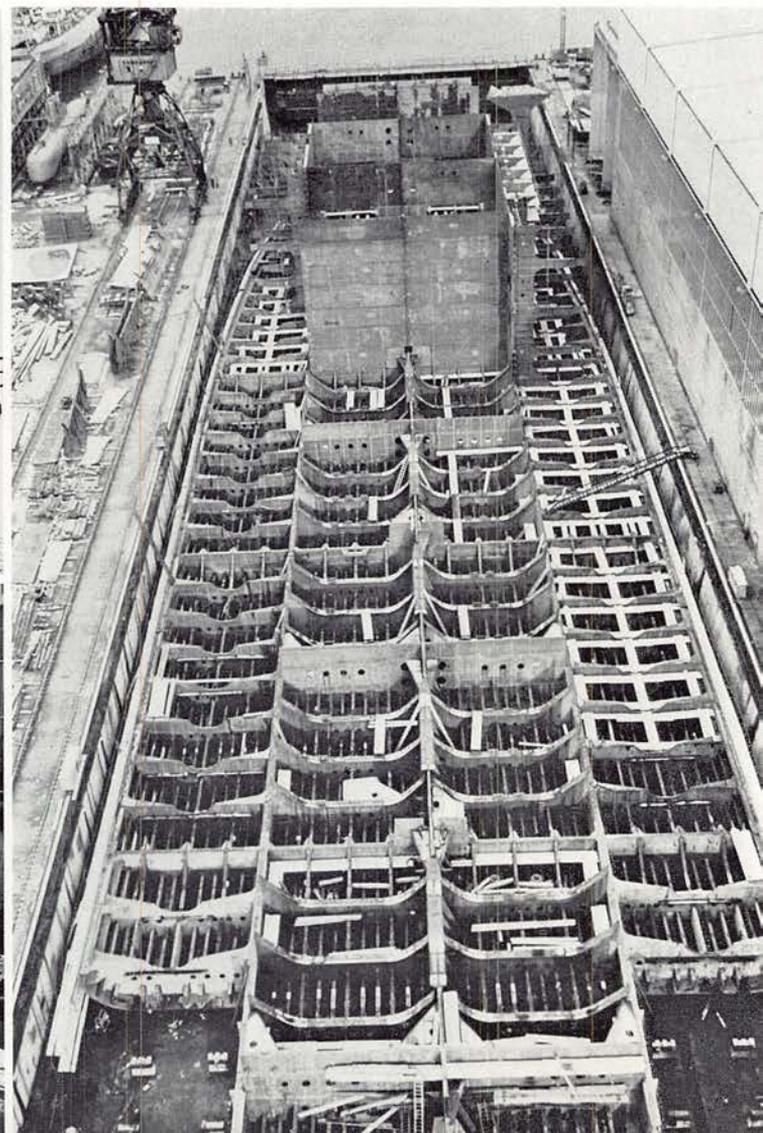
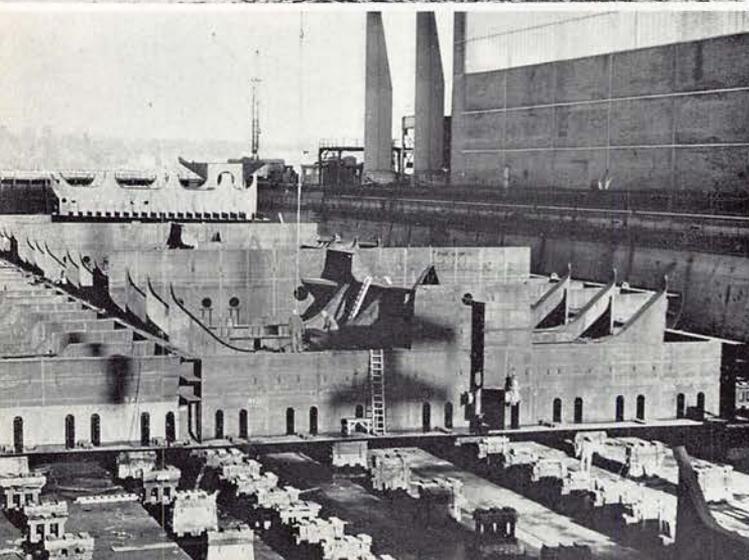
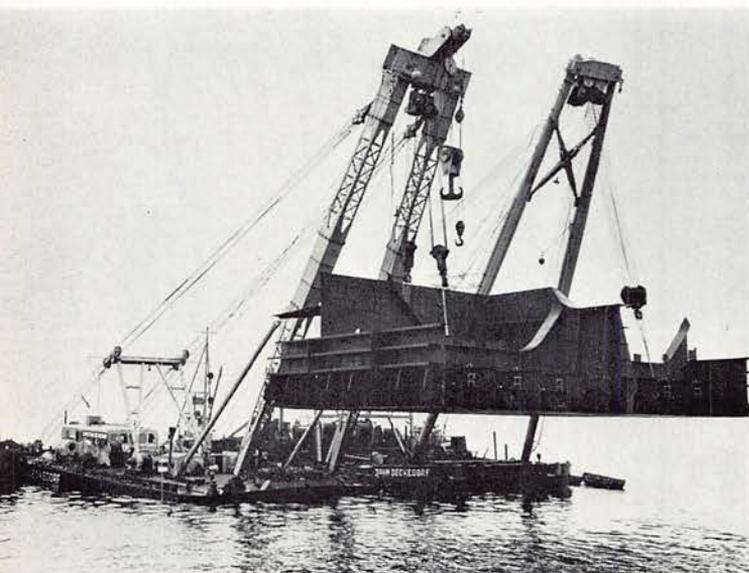
Unten: Unter der  
Bau Nr. 1206 wächst für die  
Reederei Ove Skou ein  
weiterer Massengut-  
frachter heran.

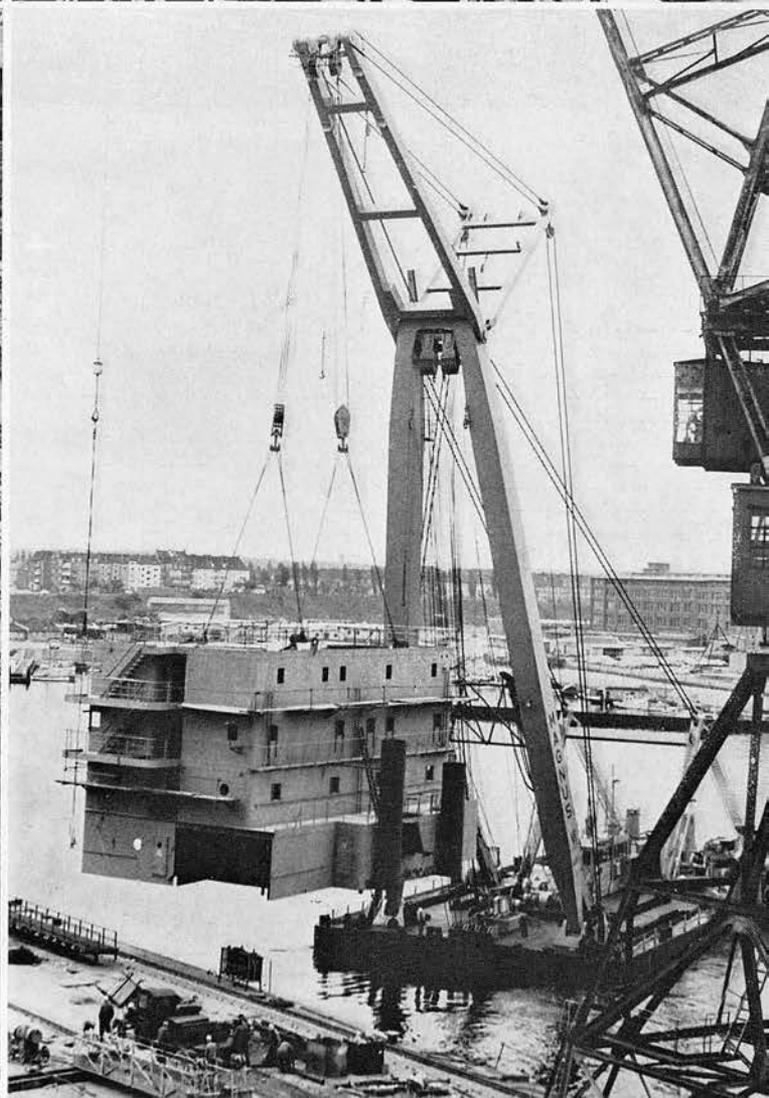
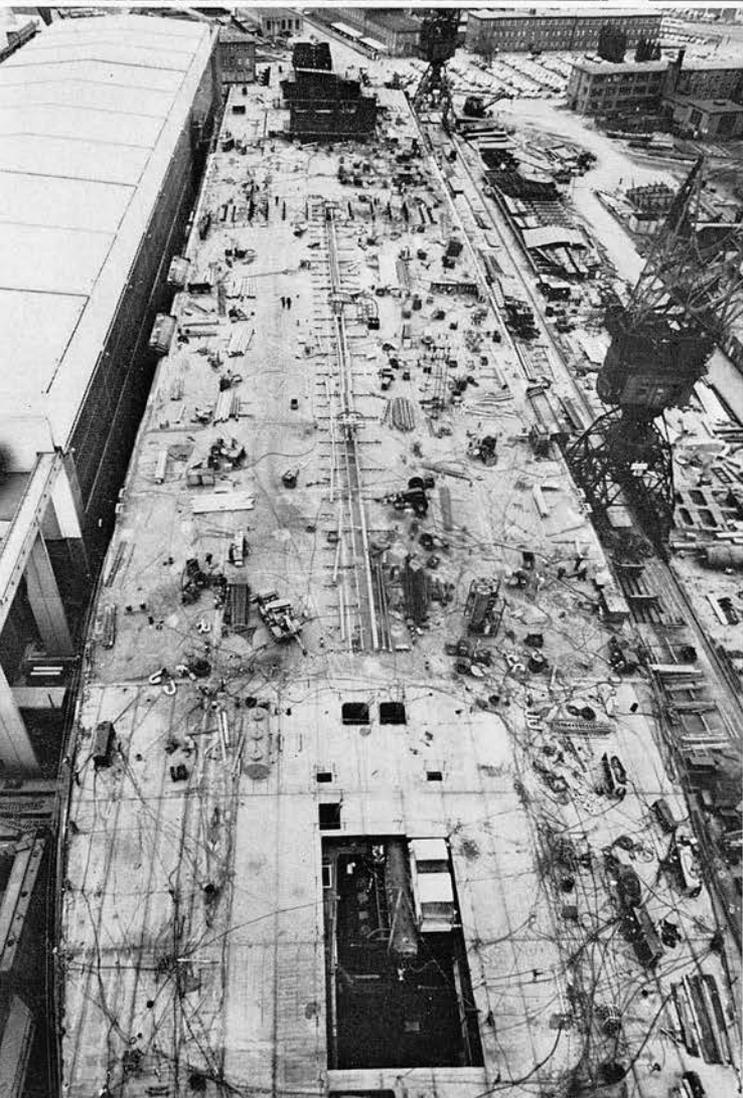
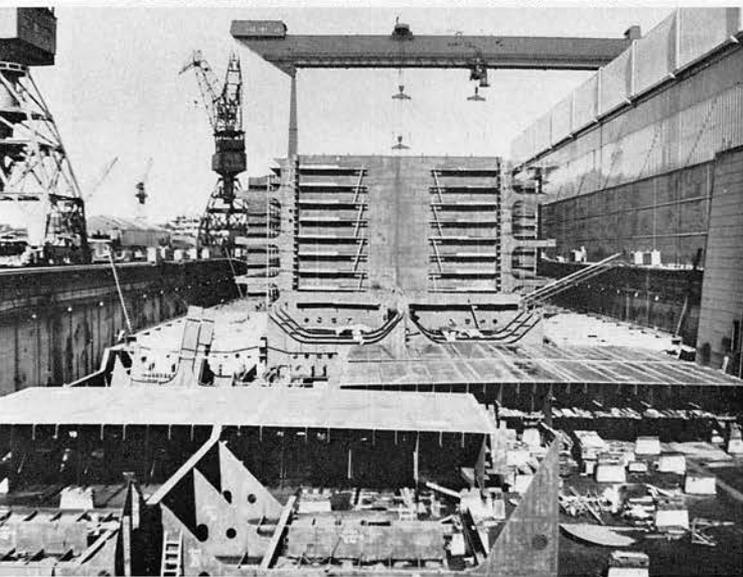
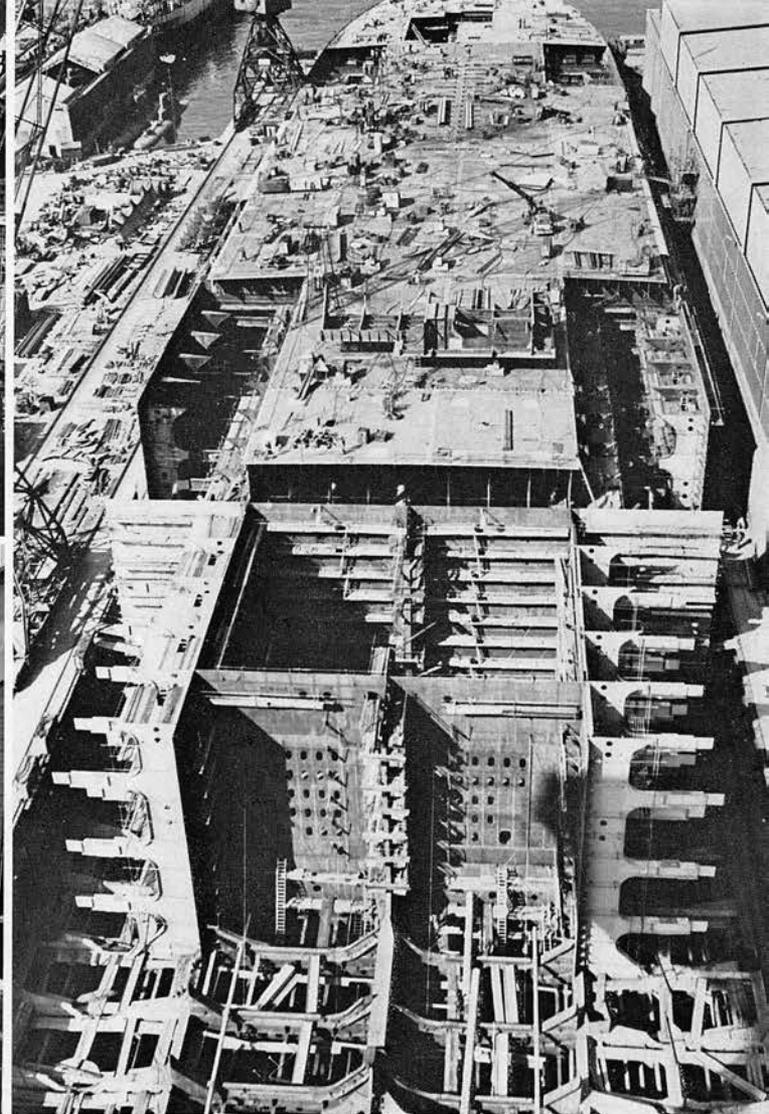
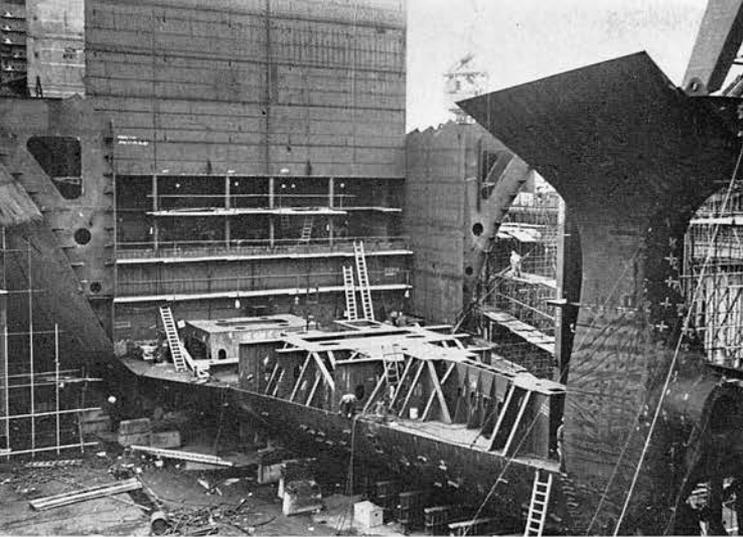


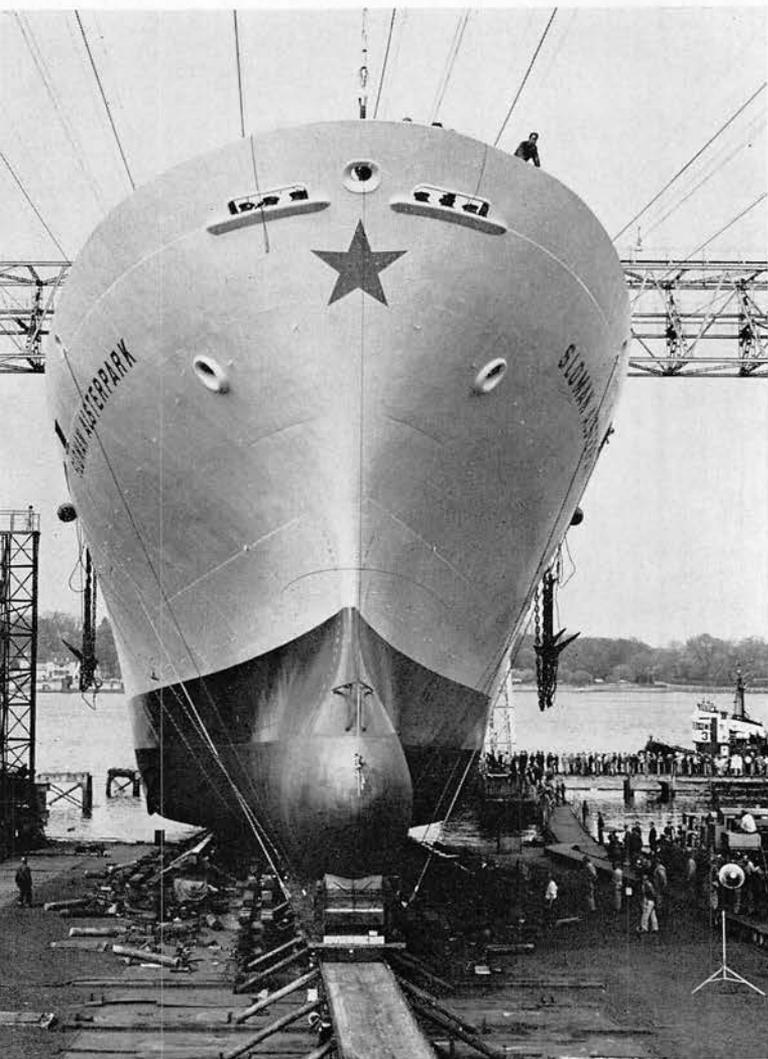


## Ein neuer 190 000 t-Supertanker für die Esso

Einige Phasen vom Werden des „Esso-Malaysia“-Schwesterschiffes in Bildern. In Kürze wird die Taufe stattfinden.







## Stapellauf der „Sloman Alsterpark“

Am Dienstag, dem 23. April lief das Schwesterschiff des kürzlich im Betrieb Finkenwerder fertiggestellten und abgelieferten Motorkühlschiffes „Sloman Alstertor“, die „Sloman Alsterpark“ vom Stapel. Das Schiff hat die Bau-Nr. 829 der Deutschen Werft. Die Taufpatin war Frau Ilse Hitzler. Einzelheiten über diesen modernen, außerordentlich schnellen Fruchtschiffstyp brachten wir in Heft 1. Die deutsche Kühlschiff-Flotte erfährt durch diese beiden Sloman-Schiffe eine wertvolle Bereicherung. Sie ist mit über 300 000 tdw (fast 300 000 BRT) die stärkste Kühlschiff-Flotte der Welt.





## Die neuesten Fortschritte der „Hamburg“

Jetzt liegt die „Hamburg“ am Ausrüstungskai des Betriebes Finkenwerder und wird Stück um Stück mit allen noch fehlenden Bauteilen, mit allem Inventar und Zubehör ausgestattet. Große und kleine Teile wandern an Bord, vom Schiffskessel bis zu kleinen Rohrstücken, von schweren Kabelrollen bis zum Küchenschrank soll alles auf kürzestem Wege an seinen Platz. Das gilt insbesondere natürlich für die an Bord arbeitenden Menschen.

Auf kürzestem Wege, — das ist des Pudels Kern. Ist ein Schiff doch selbst im fertigen Zustand trotz aller Treppen, Fahrstühle, Schilder und Bezeichnungen für den Fahrgast oft ein Labyrinth, in dem er Mühe hat, sich zurechtzufinden — um wieviel mehr trifft das zu für ein Schiff im Bau, wo einen weiter nichts als rostige Stahlwände, Krach und Gewühl umgeben. Keine architektonischen Besonderheiten, keine Farbgestaltung, keinerlei Hilfsmittel erleichtern einem vorerst die Orientierung. Die wenigen Behelfstreppe werden zu Engpässen, die den Arbeitsfluß ernsthaft gefährden — — — wenn man nichts dagegen tut. Doch eben in diesem Zusammenhang darf das berühmte Ei des Kolumbus mal wieder zitiert werden, gerade was einen reibungslosen Verkehrsfluß betrifft, haben sich die Leute im Werk Finkenwerder etwas einfallen lassen: Man entwirrt den Verkehr bereits außenbords. Drei große Treppengerüste, je eines vorn, mittschiffs und achtern führen an den entsprechenden Treppenab-sätzen durch große Montageöffnungen in der Bordwand direkt zu den gewünschten Decks. Der Aufwand für diese massiven Stahlkonstruktionen scheint auf den ersten Blick vielleicht fragwürdig; doch praktisch hat er sich vom ersten Tage an bezahlt gemacht. Es ist gar nicht zu sagen, um wieviele leichter und flüssiger die Arbeit an Bord durch diese vielen verteilten Zugänge vonstatten geht.

Längs der Kaimauer fahren zwei ganz

neue Ausrüstungskräne von 68 m Höhe und 15 t Tragkraft bei Ausladungen bis zu 20 m. Selbst bei 40 m Ausladung haben sie noch eine Tragkraft von 6,5 t! Freilich mußten die schweren Kessel mit einem großen Schwimmkran übergesetzt werden; doch für das übrige sorgen diese MAN-Laufkräne. Ein großes Lager mit Ausrüstungsgut verschiedenster Art bildet sich auf dem Kai ständig durch Zufuhr aus den Werkstätten und wird stetig von den Ausrüstungskränen wieder abgebaut. Es ist klar, daß der kürzeste Transportweg nicht nur Zeitgewinn, sondern auch Schonung des zu befördernden Gutes bedeutet.

Die Kesselanlage der „Hamburg“ umfaßt drei ölgefeuerte Hochdruck-Wasserröhrenkessel, Bauart Foster Wheeler, die auf unserer Werft in Lizenz gebaut wurden. Sie erzeugen Dampf für den Betrieb der Hauptmaschinenanlagen, der Turbogeneratoren, der Turbospeisepumpe und -Kühlwasserpumpen sowie aller Hilfsdampfverbraucher. Hier ein paar Daten, die die Betriebsverhältnisse charakterisieren, für die jeder Kessel ausgelegt ist:

Dampfleistung normal	23 t/h
Dampfleistung, maximal	35 t/h
Genehmigungsdruck	70 atü
Dampfdruck am Überhitzungsausstritt	62 atü
Dampf Temperatur am Überhitzer Austritt	520°C
Speisewassertemperatur	140°C

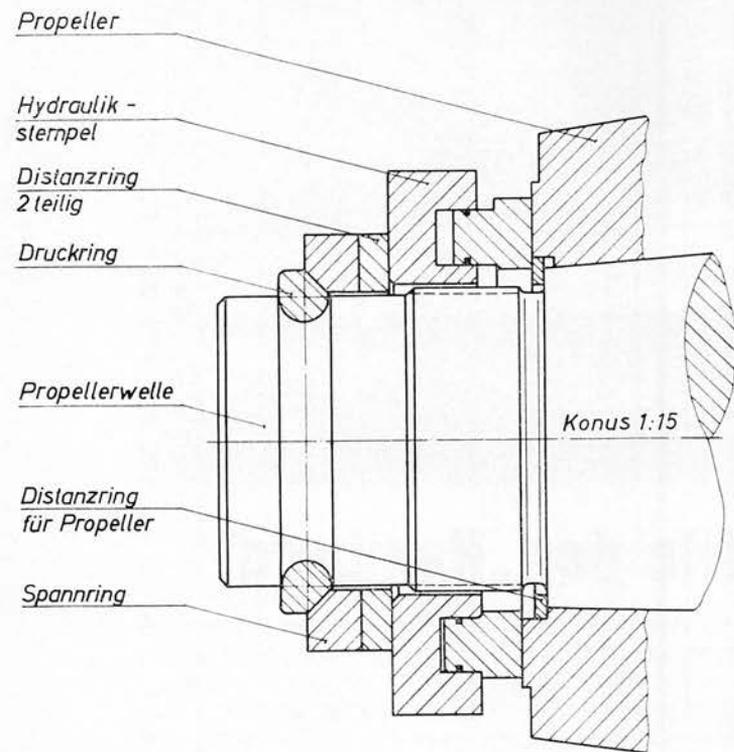
Alle drei Kessel werden ständig in Betrieb sein. Sie sind so ausgelegt, daß die oben angegebene Temperatur von 520°C bei 85 Prozent der Normalleistung erreicht wird. Bei Höchstleistung sind schon zwei Kessel ausreichend, den normalen Dampfbedarf der gesamten Hauptmaschinenanlage zu decken. Auch die Kesselgebläse und Luftvorwärmer sind bereits an Bord. Jedem der drei Kessel ist ein elektrisch angetriebenes Zentrifugalgebläse zugeordnet, das dem Kessel die für die

Verbrennung des Heizöls erforderliche Luftmenge liefert. Die Regulierung der direkt aus dem Kesselraum angesaugten Luftmenge erfolgt automatisch. Die Luftvorwärmer liegen in den Luftkanälen von den Gebläsen nach den Kesseln bzw. in jeder Kesselfrontwand vor den Ölbrennern. Sie sind dampfbeheizt und haben die Aufgabe, die den Ölbrennern zugeleitete Luft auf etwa 120°C vorzuwärmen.

Ein außerordentlich wichtiges Organ des Schiffes ist kürzlich an Bord eingebaut worden: die Rudermaschine. Es handelt sich um eine elektro-hydraulische Vierzylinder-Tauchkolben-Ruderanlage der schottischen Firma John Hastie & Co. mit einem maximalen Drehmoment von 134 mt. Die beiden Hydraulikpumpenmotoren leisten je 70 PS, der mittlere Betriebsdruck der Anlage beläuft sich auf 100 atü. Der Ruderwinkel beträgt 35° nach jeder Seite, und das Ruderlegen braucht von hart Backbord nach hart Steuerbord nicht mehr als 30 Sekunden. Man bedient das Ruder mittels einer elektrischen Fernsteuerung durch eine auf der Kommandobrücke stehende kombinierte Lenkradsäule für Weg-, Zeit- und Selbststeuerung.

Wegsteuerung heißt, daß sich das Ruder — entsprechend übersetzt — um den Winkel bewegt, um den das Handrad gedreht worden ist. Zeitsteuerung dagegen besagt, daß das Ruder sich solange bewegt, wie eine von den beiden Drucktasten für Backbord- bzw. Steuerbord-Ruderlage gedrückt wird. Für beide Steuerungen sind getrennte Leitungen installiert. Bei einem eventuellen Netzausfall erfolgt die Speisung sofort über die Notschalttafel vom Notgenerator. Darüber hinaus gibt es aber noch eine Nothandsteuerung im Rudermaschinenraum, eine Doppelkolben-Handpumpe, mit der man das Schiff leicht auf Kurs halten kann. Es wird also alles nur Denkbare für die Sicherheit des Schiffes getan.

nach dem Aufpressen



vor dem Aufpressen

Abb. 4 Vorrichtung zum Aufsetzen des Propellers.

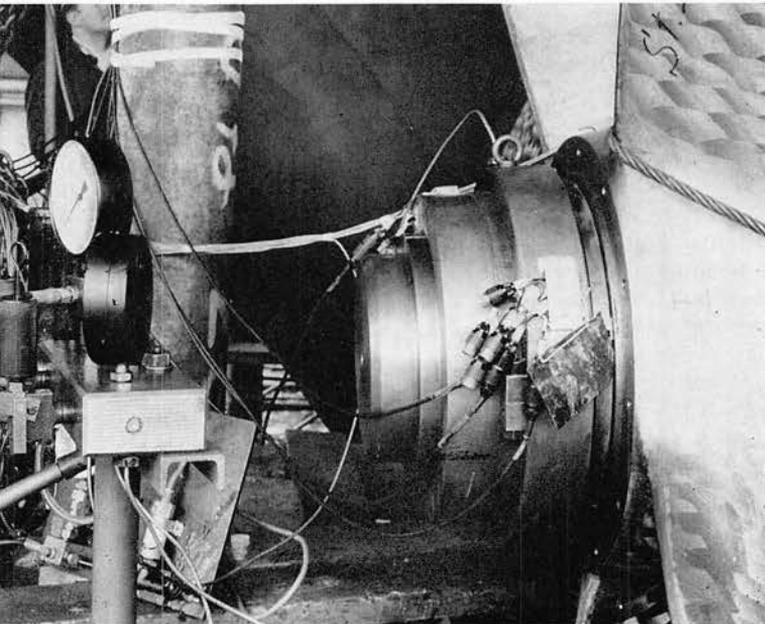
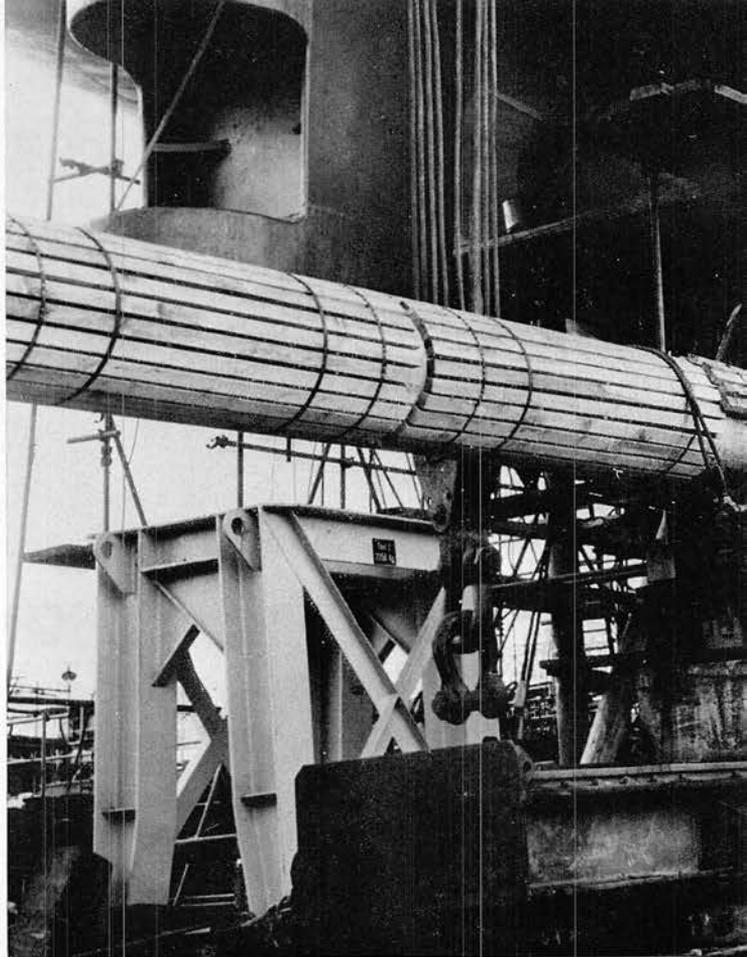


Abb. 5

Eine peinlich genaue Beachtung der richtigen Reihenfolge aller hier beschriebenen Arbeitsgänge ist kaum möglich, noch wäre sie von besonderer Bedeutung. Denn mit dem „Einbau“ ist eine Sache ja nicht erledigt. Der Einbau etwa der „Maschine“ oder der „E-Anlage“ ist keine einmalige Aktion, sondern zieht sich lange hin und ist letzten Endes nicht vor Fertigstellung des Schiffes abgeschlossen. In diesem Sinne soll heute z. B. von den Wellenleitungen gesprochen werden, die kurz vor dem Stapellauf an Bord gebracht wurden, die indessen erst bei der Maschinenprobe erstmalig in Funktion treten.

Die „Hamburg“ ist ein Doppelschraubenschiff, hat zwei vollkommen voneinander getrennte Antriebsanlagen und dem-

gemäß zwei Wellenleitungen. Die Propeller drehen sich spiegelbildlich, nach außen schlagend, mit 137 Umdrehungen pro Minute. Jede der beiden Wellenleitungen besteht aus vier Teilstücken, die durch Kupplungsflanschen miteinander verbunden sind, und zwar von vorn nach hinten: die Schubwelle (am Schublager wird der Propellerschub auf das Schiff übertragen), dann zwei Laufwellen (von denen die vordere mittig, die hintere zweifach gelagert ist) und die Propellerwelle. Sie ist die längste (21,70 m) und wirft die meisten Probleme auf. Es soll versucht werden, dieselben in Kürze zu umreißen.

Die Forderungen, die der Schiffbauer stellt, sind, vor allem einwandfreie Nachstromverhältnisse für die Propeller zu schaffen, denn das Ziel ist ja, bei gegebener Leistung die höchste Geschwindigkeit zu erzielen. Versuche und Erfahrungen haben gelehrt, daß es günstiger ist, auf die üblichen „Wellenhosen“ zu verzichten und statt dessen die Welle möglichst frei aus dem Schiff heraustreten zu lassen. Sie wird durch einen Wellenbock gestützt, der ein Lagerrohr mit zwei Lagern trägt. Der Abstand vom Bockarm bis zum Propeller soll möglichst groß sein. Diese Forderungen stellen erhebliche Anforderungen an Konstruktion und Material. Große Elastizität ist nötig. Man erreicht sie durch hochfestes Material, nämlich SM-Stahl mit 60 Kp/mm<sup>2</sup> Mindestzugfestigkeit. Dadurch wird der Wellendurchmesser verhältnismäßig gering. Der Abstand der Lager voneinander ist groß.

Um die Welle außerhalb des Schiffskörpers zu schützen, läuft sie zwischen Schiff und Wellenlager nicht frei im Wasser, sondern in einem Rohr aus hochfestem Stahl in einem Ölbad.

Die Propellerwelle wird von achtern eingezogen; deshalb ist

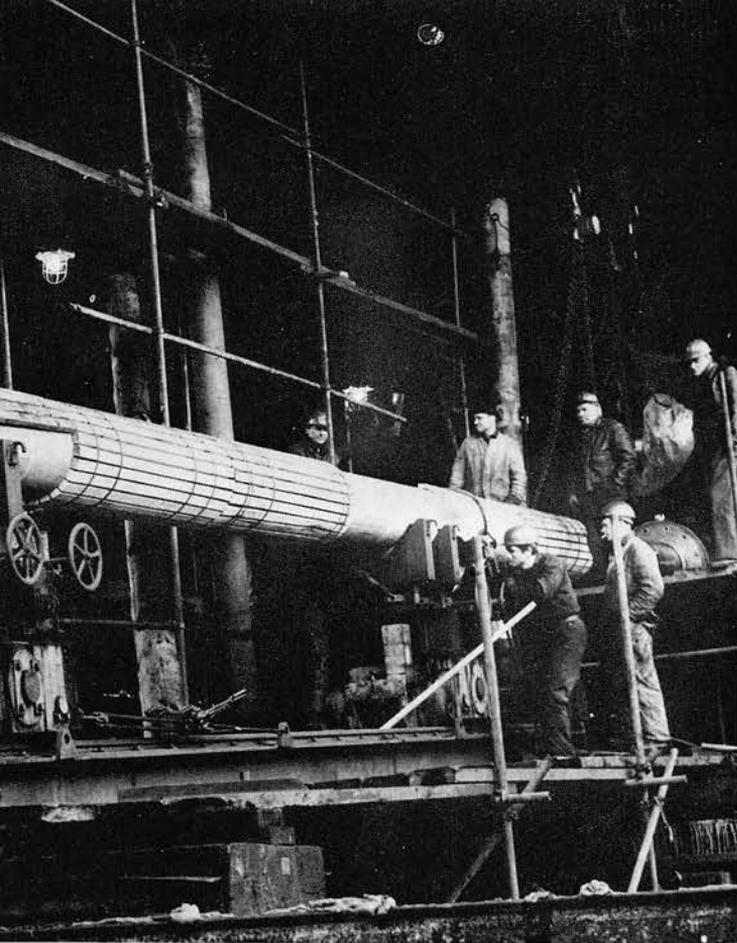


Abb. 6 Einführen der St.B.-Welle.

sie am vorderen Ende mit einer losnehmbaren Kupplung versehen. Diese Kupplung wird, wie am anderen Ende der Propeller, durch hohen Öldruck auf einen Konus gepreßt, wodurch die bisher übliche Nut- und Federkonstruktion überflüssig geworden ist. Die Sicherheit dieser sehr viel einfacheren Verbindung läßt sich genau berechnen, und die Einsparung von Kraft und Zeit ist beträchtlich.

Die Abbildung Nr. 4 läßt erkennen, wie die Steuerbord-Propellerwelle mit großer Sorgfalt eingezogen wird. Stück für Stück wird die hölzerne Schutzbekleidung entfernt, die Welle gereinigt, geschmiert und unter laufender Kontrolle in den Lagern vorgeschoben. Bild 5 veranschaulicht die in Abb. 4 skizzierte Anordnung zum Aufpressen des Propellers. Deutlich sichtbar sind die Meßgeräte, mit denen der Vorgang geprüft wird. Die Ergebnisse der Spannungsmessungen deckten sich mit den Berechnungen verblüffend genau. Die Propeller der „Hamburg“ sind aus Alucunic, einer Aluminium-Mehrstoff-Bronze mit sehr hoher Festigkeit und bester Seewasserbeständigkeit, hergestellt von der Firma Theodor Zeise in Hamburg. Sie sind fünfblügelig, weil diese Einteilung den ruhigsten, vibrationsfreiesten Lauf verspricht. Jeder Propeller wiegt 8,3 t, wurde in einem Stück gegossen und allseitig auf das sauberste bearbeitet. Ihr Durchmesser beträgt 4,70 m.

Auf den Fotos 8 und 9 sieht man den Wellenaustritt, das Wellenrohr, den Wellenbock und eine recht merkwürdige Holzkonstruktion, die nur eine einzige Minute lang einen ganz bestimmten Zweck zu erfüllen gehabt hat: Sie sollte helfen, das Schiff beim Stapellauf abzubremsen, und für diese eine Minute hat sich der Aufwand, wie wir erlebt haben, vollauf gelohnt.

Abb. 8 u. 9 Propeller mit Bremsschilden für den Stapellauf

nach dem Aufpressen

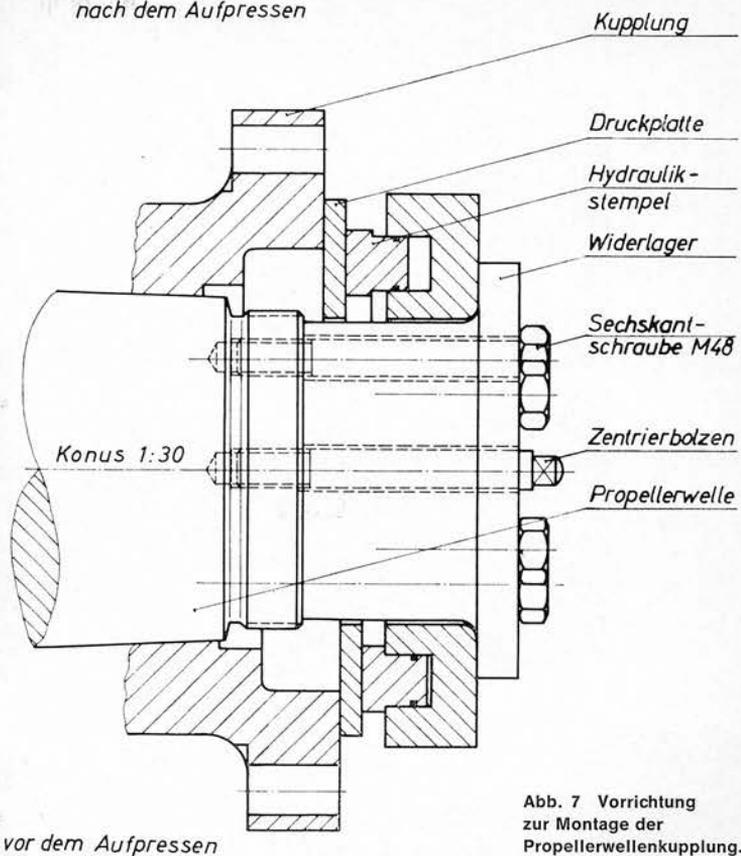
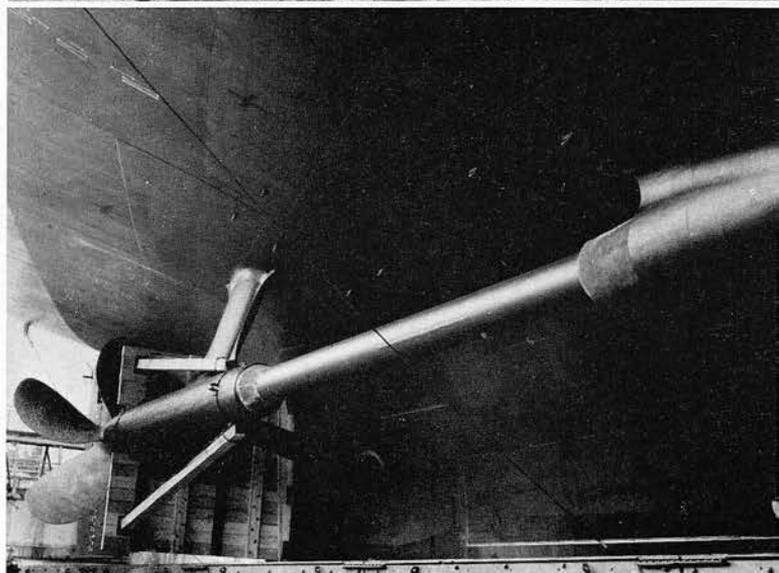
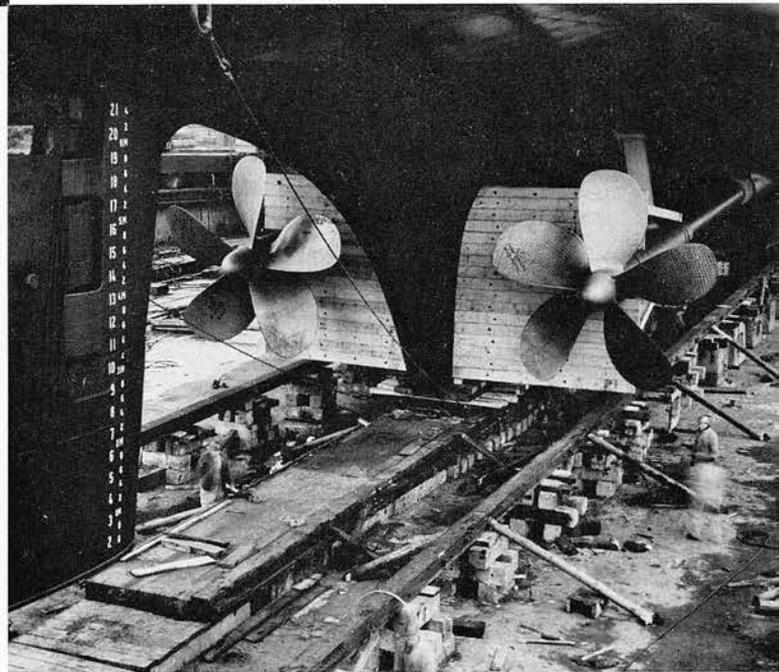
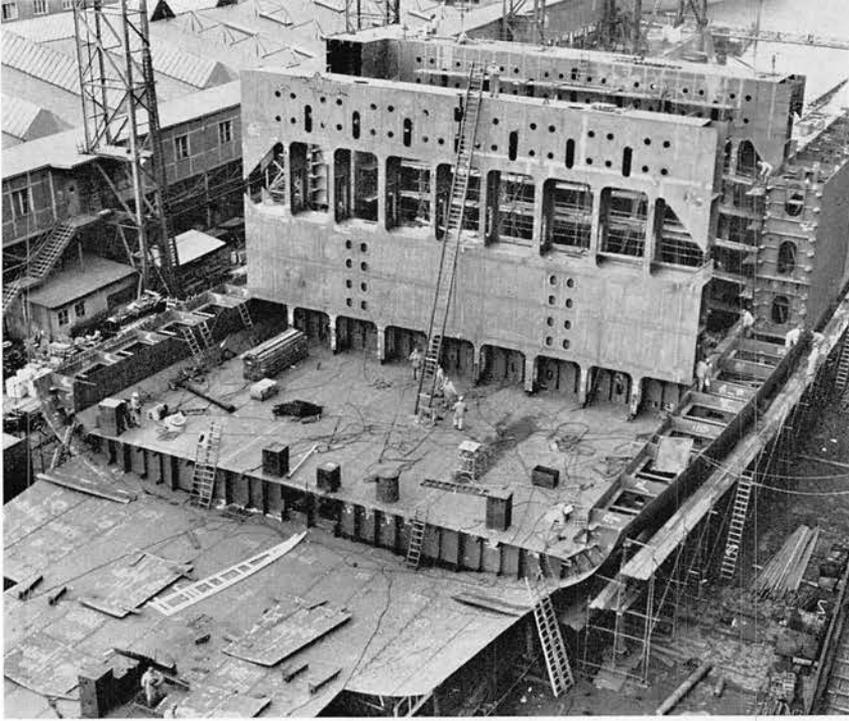


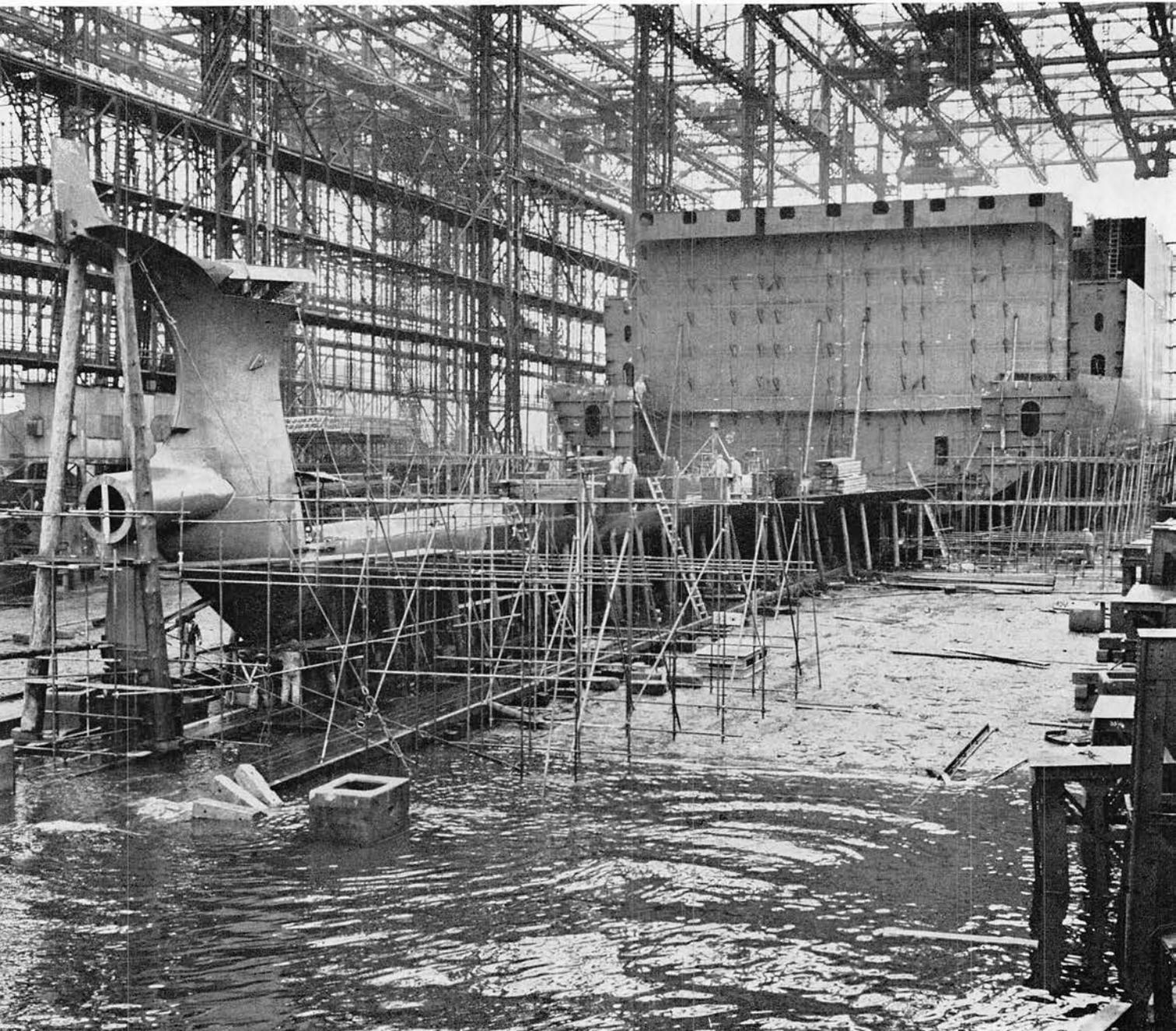
Abb. 7 Vorrichtung zur Montage der Propellerwellenkupplung.

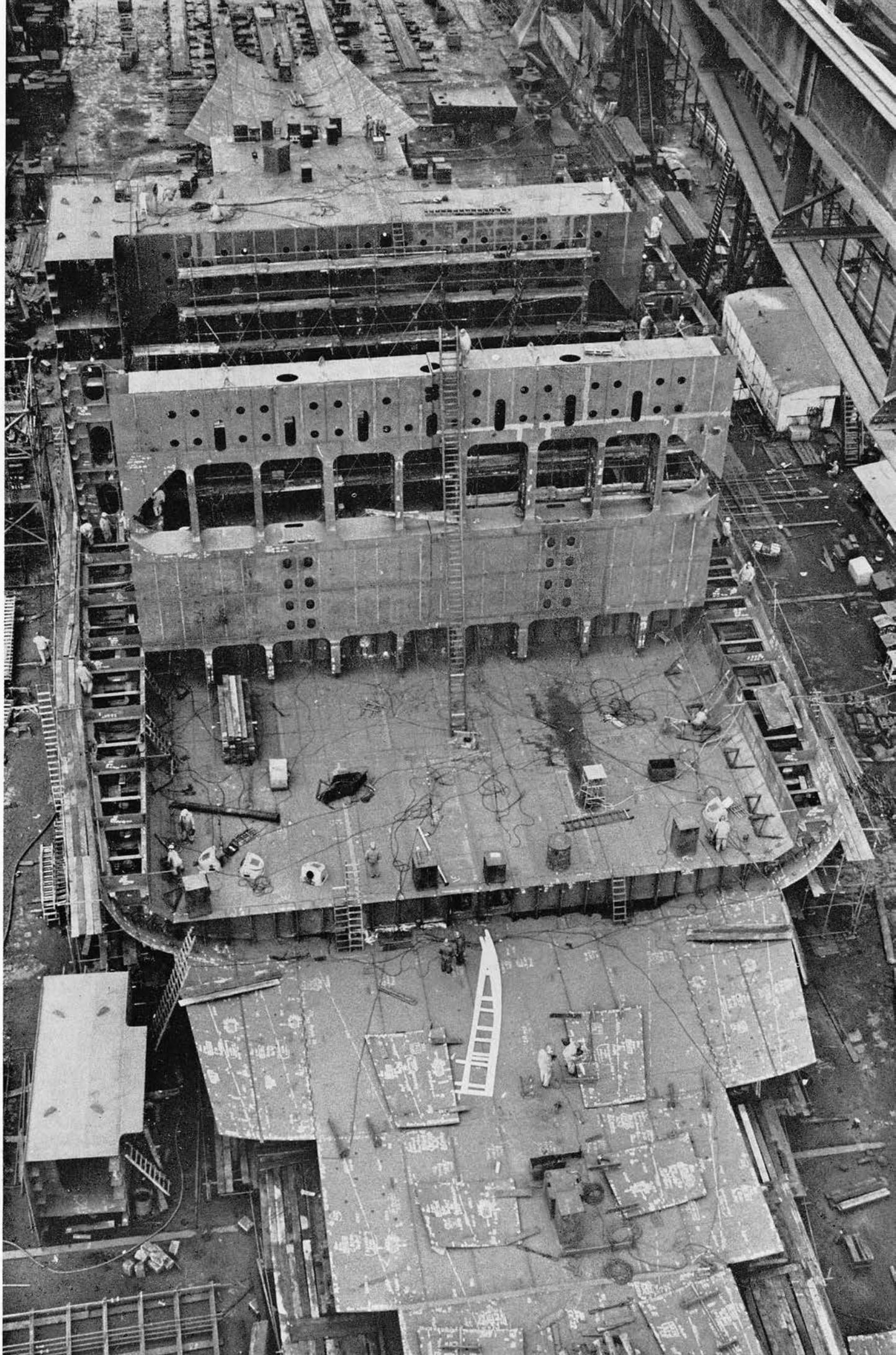


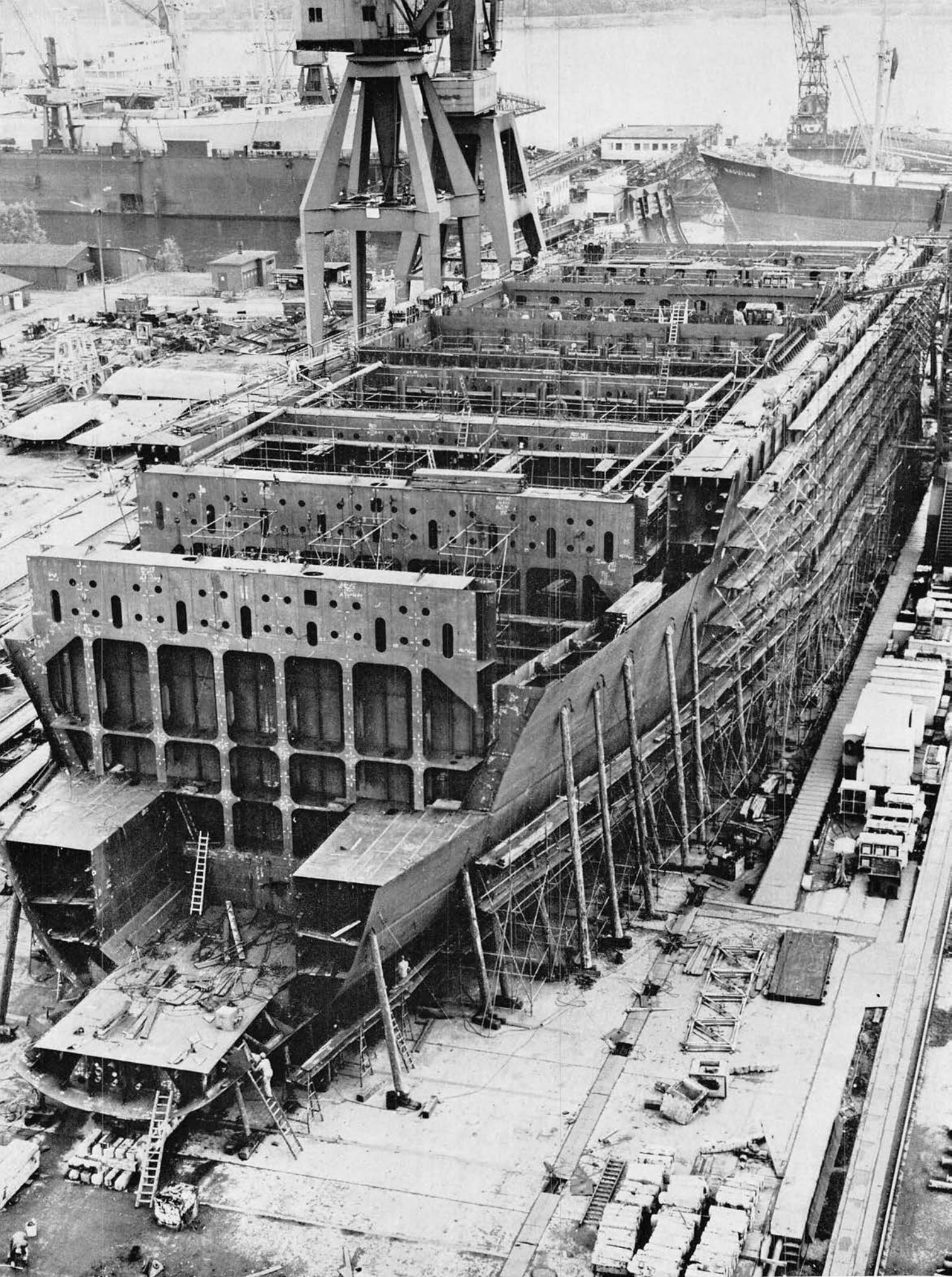


## Die Container-Schiffe

Von den vier Container-Schiffen, die auf unserer Werft in Bau sind, ist bei Erscheinen dieses Heftes das erste bereits vom Stapel gelaufen. Wie bekannt, werden zwei dieser Schiffe im Werk Ross, zwei im Werk Finkenwerder gebaut. Über den Stapellauf und technische Einzelheiten soll im nächsten Heft berichtet werden. Heute wollen wir uns auf ein paar Bilder beschränken, die deutlich erkennen lassen, daß die Laderäume des Schiffes, der Gestalt der Container entsprechend, völlig rechteckig sind, und die eigentliche Schiffsförm durch herumgebaute Seitentanks gegeben wird.







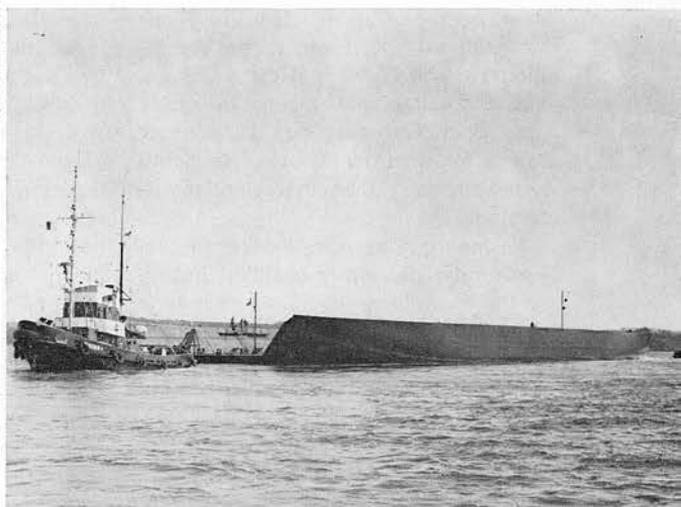
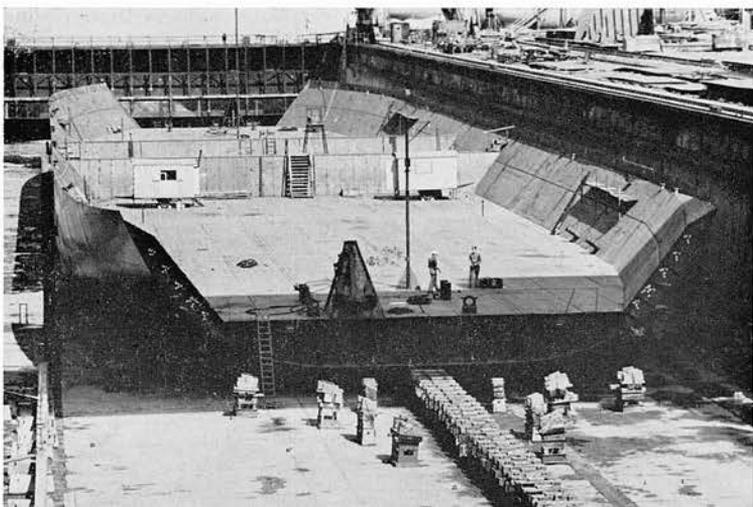
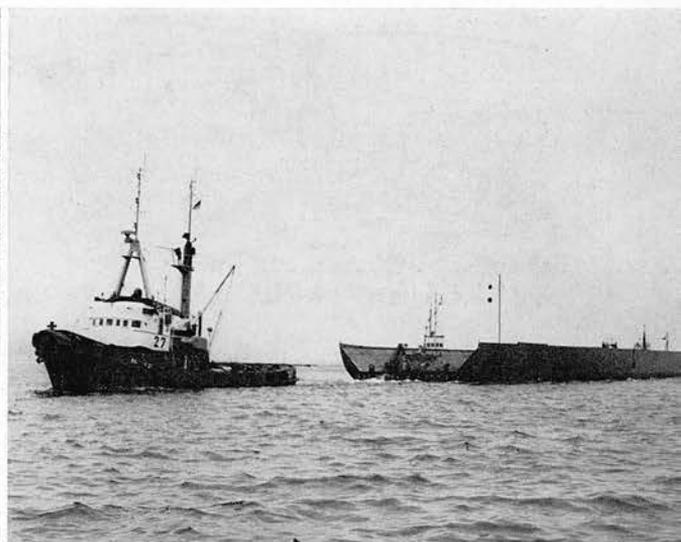
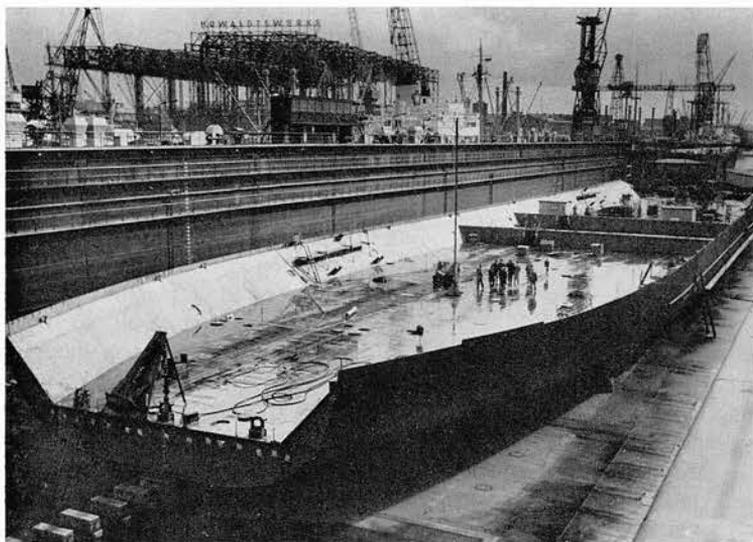
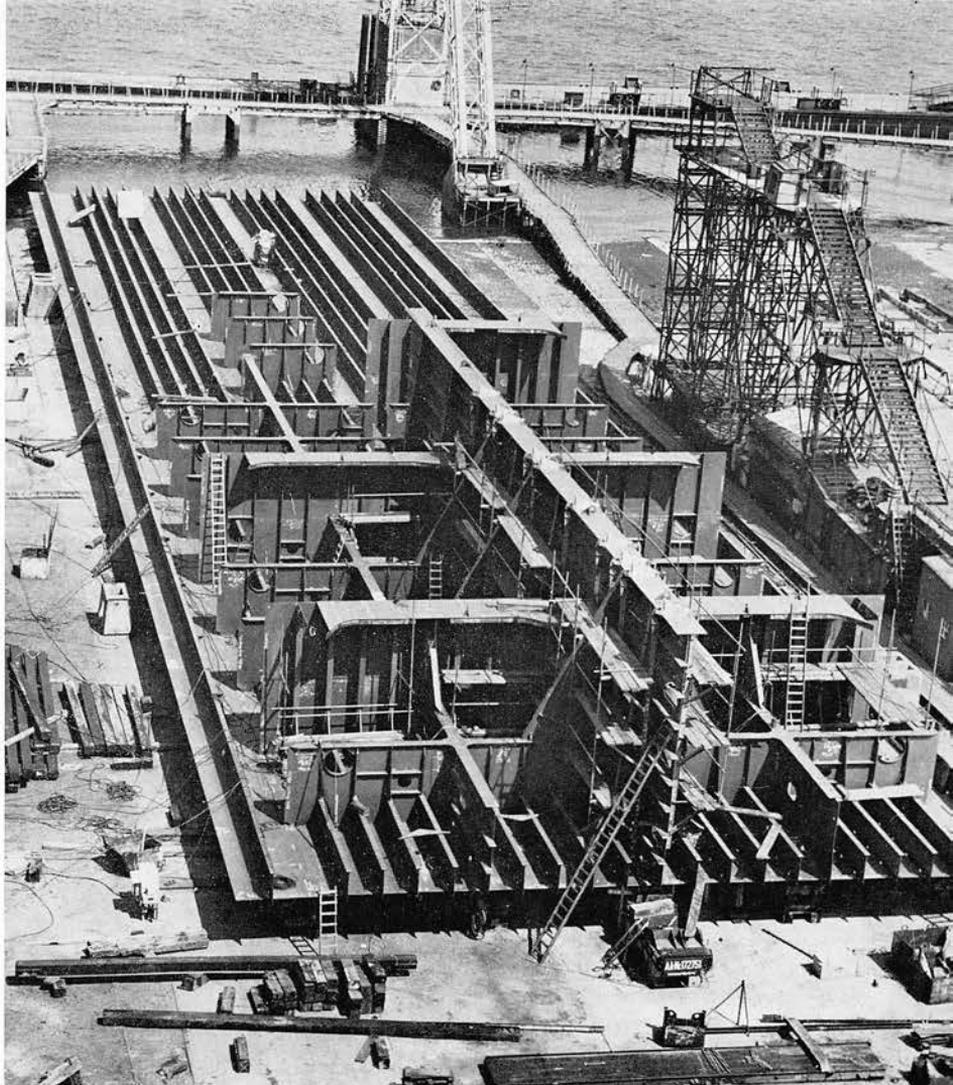
Werk Ross, Bau Nr. 1000 (links), Werk Finkenwerder, Bau Nr. 826 (oben); in einem Jahr werden alle vier Container-Schiffe abgeliefert sein.

## Ein Beispiel praktischer Zusammenarbeit unserer drei Werke

Auf Helling 2 des Werkes Finkenwerder entstehen zur Zeit Boden-Großsektionen für einen Supertanker, der im Werk Kiel gebaut wird: Der Shell-Tanker Bau Nr. 1200, ein Schwesterschiff der „Murex“ (212 500 tdw), über die wir im letzten Heft berichteten. Sobald der Boden in der auf dem Bild 1 sichtbaren Länge schwimmfähig sein wird, wird er vom Stapel laufen und durch den Kanal nach Kiel geschleppt werden.

Dies ist übrigens nicht der erste Fall einer solchen Zusammenarbeit. Auch auf dem Werk Ross wurden schon Bodensektionen von großen Bulk Carriern gebaut, die für Werk Kiel bestimmt waren.

Die Bilder 2–5 zeigen z. B. die Bodensektionen der Massengutfrachter Bau Nr. 1119 und 1201 in Bau und auf dem Wege nach Kiel. Beide Schiffe sind längst abgeliefert. Für die Überführung sind verständlicherweise eine Sondergenehmigung und eine Fülle von besonderen Vorkehrungen erforderlich, denn wenn es auch nur ein Stück des 200 000-t-Mammut-Tankers ist, es ist immerhin ein Sperrgut ganz besonderer Art.



# Wie der Nord-Ostseekanal entstand

von Kapitän Hans Th. Fries, Kanallotse i. R.

Große Unternehmungen sind selten oder nie das Produkt eines Augenblicks, und so hat auch der Nord-Ostsee-Kanal seine Geschichte und Vorgeschichte, die man bis ins 14. Jahrhundert zurückverfolgt. Vor dieser Zeit aber schon zogen die Wikinger bei Haithabu an der Schlei ihre Fahrzeuge aufs Trockene, schoben sie auf Rollen über Land bis Hollingstedt, brachten sie dort zu Wasser und erreichten so längs der Treene und Eider die Nordsee. Auch umgekehrt kamen die Schiffe mit Hand- und Pferdekräften quer durch die cimbrische Halbinsel und kreuzten so den „Ochsenweg“, die damals einzige brauchbare Nord-Süd verlaufende wichtige Straße des Landes.

Hilfe von 16 Schleusen wurde dieser Wasserweg Hamburg-Lübeck hergestellt. Zwanzig Jahre später aber ließ der wegen Streitigkeiten mit Hamburg und Lübeck verärgerte Herr Detlev von Buchwald das Rinnsal wieder zuschütten, wo es seine Güter Jersbek und Borstel durchschnitt. Das war nicht welterschütternd, — anderes inzwischen aber um so mehr.

Columbus hatte seine vier Reisen nach Amerika gemacht und Vasco da Gama, um das Kap der Guten Hoffnung segelnd, Indien erreicht. Das brachte eine völlige Umwälzung der Handelswege und -beziehungen mit sich, daneben eine beträchtliche Entwicklung der

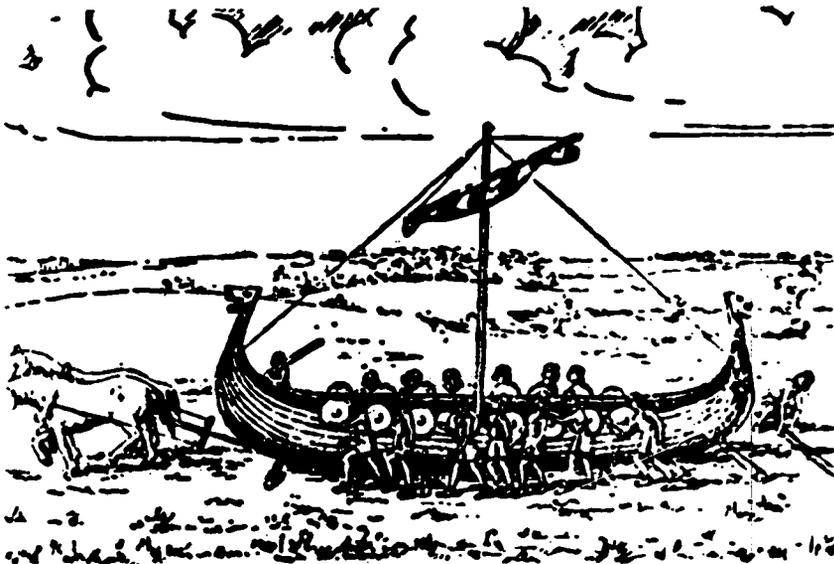
Herzog Friedrich III. von Holstein-Gottorp (1616—1659) war wieder anderer Meinung und wollte das Rad der Geschichte stur zurückdrehen. Der Handel aus dem Osten sollte seinen alten Weg behalten nach dem Norden. Kiel wurde geplant als Handelsmetropole mit großen Lagerhäusern am Markt vor der Nicolai-Kirche, wo diese Gebäude als „Persianische Buden“ im letzten Krieg erst ein Opfer der Bomben wurden.

Die Kanalbaupläne des Herzogs Adolf I. verwirklichte dann Dänemark in den Jahren 1777—1784 mit einem Kostenaufwand von rund 9 Mill. Mark. Von dem ursprünglichen Plan, den „Schleswig-Holsteinischen Kanal“ nur unter dem Danebrog segelnden Schiffen zur Verfügung zu stellen, rückte man in Kopenhagen wohlweislich wieder ab. Wenn auch ein Admiral der damaligen Zeit meinte, an dem Kanal sei nichts Gutes außer dem Entschluß, ihn zu bauen, benutzten ihn doch immerhin jährlich ca. 4000 Schiffe. Im Jahre 1872 zählte man sogar 5222 Fahrzeuge. Der Abgabentarif schwankte den politischen Verhältnissen entsprechend und durfte vor allem der „Goldgrube Dänemarks“, dem Sundzoll, keinen Abbruch tun.

An Kanalbauplänen für Schlesig-Holstein hat es dann weiterhin nicht gemangelt. Die Berliner Regierung beschäftigte sich bald intensiv mit ihnen, nachdem das Land preußische Provinz geworden war. Der Baurat Lentze machte im Auftrag der Regierung Vorarbeiten für einen Kanalbau von St. Margarethen über Rendsburg nach Eckernförde. Unabhängig davon betätigte sich der Hamburger Reeder Dahlström in derselben Sache. Die Regierung übernahm 1881 seine Pläne gegen eine Entschädigung von 50 000 M. und übergab sie dem bewährten Wasserbaumeister Baensch aus Zeitz zur weiteren Bearbeitung.

In der Öffentlichkeit, vor allem natürlich in Schiffsfahrtskreisen, beschäftigte man sich sehr mit dem Für und Wider der Kanalbau-Frage. Überraschend ist da eine Stellungnahme der „Hansa“, Hamburger Zeitschrift für Seewesen; in der es am 11. April 1880 u. a. heißt:

*„Die Entwicklung der Schifffahrt im letzten Dezennium ist eine derartige geworden, daß wir jeden Nord-Ostsee-Kanal für überflüssig halten, das Project an sich ist von der Zeit überflügelt. Binnen wenigen Jahren, viel früher als der Kanal fertigzustellen sein würde, wird die große Verbindung der Nord-*



Auf diese Weise wurde Haithabu eine bedeutende Basis des Handels der nordischen Länder, aber auch für den Osten, bis in das Innere Rußlands und bis nach Bagdad und Byzanz.

In den Jahren 1391—98 wurde der bescheidene erste Wasserweg mit 15 Schleusen quer durch das holsteinische Land gegraben unter Benutzung der Stecknitz und Delvenau. Diese Verbindung zwischen Elbe und Ostsee durch den Stecknitz-Kanal diente in erster Linie dem Transport des Lüneburger Salzes, mit dem die Lübecker Kaufleute Skandinavien und die Ostseeländer versorgten.

Hamburg wird vom Stecknitz-Kanal wenig oder gar nichts profitiert haben. So traf es Anfang des 16. Jahrhunderts eine Vereinbarung mit Lübeck, die Alster mit der Beste (Nebenflößchen der Trave) durch einen Kanal zu verbinden. Mit

Seeschifffahrt. Die Zeit der Hanse war vorbei und der bisher aus dem Osten über Venedig, Pisa und Genua nach dem Norden flutende Handel nahm andere Wege. Das Schwergewicht des europäischen Handels verlagerte sich jetzt westwärts nach Portugal und Flandern und suchte von dort seinen Weg ostwärts durch die Nordsee. Dem Weitertransport standen Schleswig-Holstein und last not least der seit dem 14. Jahrhundert von den Dänen erhobene Sundzoll als arge Verkehrshindernisse im Wege. Dies wird den Herzog Adolf I. von Schleswig-Holstein zu seinem Schreiben vom 10. 8. 1571 an Kaiser Maximilian II. bewegen haben mit dem Vorschlag, einen Kanal von der Kieler Förde zur Eider zu bauen. Ob, bzw. wie das Schreiben vom Kaiser beantwortet wurde, weiß man nicht. Der Kanal wurde damals nicht gebaut; aber 200 Jahre später.

## Herzog Adolfs Vorstellung an den Kaiser wegen Genehmigung eines von der Westsee nach der Ostsee anzulegenden Kanals vom 10. August 1571

Allerdurchleuchtigster  
Grosmechtigster Kaiser vnd Herr.

Ew. Kayserl. Mayst. seint wir mit Allerunderthanigsten gehorsambsten Dienste jeder Zeith mit Vleiß beuore Allernadigster Herr, E. Röm. Kay. Majestätt fuge ich hiemit In vnderthenigkeit zu wissen, das Inn dem Fürstenthumb Holstein, welchs E. K. M. vnd dem hayligen Reich vnterworffen vnd angehörig, die gelegenheit sich erhebe, das durch meines freundtlichen lieben Brudern Hertzog Johansen zu Schleswig-Holstein & des Eldern vnd meine Empter vnd gutter eine Schiffahrt auss der Ost See In die West See angerichtet werden kann, zu grossen nutz vnd vorthell des gantzen hayligen Reichs Insonderlichen aber der Nieder Burgischen Lande vnd andern der Ost vnd West See anreidenden Landen vnd Steten. Da es sonst an deme ist das alle wahren die von Osten nach Westen vnd von Westen nach Osten geschiffet werden, es sei auss Reussland, Liflandt Polen, Preußen Pommern Meckelenburgk bis anhero durch den Sundt oder Beldt geschiffet werden müssen, da deren Stedten an der Ost See liegen vnd hinwiderumb von der Westsee auss Hispanien, Frankreich, Englandt, Irlandt, Schotlandt Tsslandt, Niederburgundien, Frießlandt vber dem Lande an der Weser vnd Elbe, Welche Schiffarth vmb den Schagerhorn vnter Norwegen gehet vnd nicht allein ein gantz weitter vmbweg ist, darzu man auch der krumvnd umbfarth halber mancherlei windt haben, vnd derenthalben oft

eine lange gerauhme Zeitt mit grossen versaubniss vnd vnkosten stille liegen vnd auff den windt warten muss, welches den auch von wegen der Prostant so aufgezehret wirdt, auch der Befoldung des Schiffsvolkes auf einen merklichen vnkosten ausslaufft, Sonder auch grosse gefahr der Sände, Klippen vnd anderer vngelegenheit halber auf sich traget.

Nun ist aber das Fürstenthumb Holstein zwischen der Ost vnd West See gelegn also das es an der einen seiten Fegen der Sonnen Nidergang die West See hatt vnd Fegen der Sonnen Aufgang die Ost See lieget. Vnd wirdt bey meiner Stadt Kiell an der Ost See belegen die gelegenheit erspuret vnd befunden das man einen graben vngesährlich zwey tausent Rutten lang eine Schiffarth durch etzliche See vnd Awen bis In den Wasserfluß die Eider genandt, kan gemachet werden, Welcher Wasserfluß an Im selbst Schiffreich ist vnd in die West See seinen Fall hat. Das also nach gemachten solchen graben vnd etzlicher vorfertigten Schleusen die Kaufmannswahren vnd gutter ohne alle gefahr vnd Abentherwer Wetters vnd Windes halber auf lengste in dreyen tagen auss der Ost See In die West vnd Ingleichen auss der West See In die Ost See sicher vnd mit gutter gelegenheit durchgefuret werden können, da man sonst bis anhero zu der Schiffunge durch den Beldt oder den Sundt etzliche wochen haben, treffentliche vnkosten thuen vnd vielfaltige gefahr ausstehen müssen. Wann nuhn solche

Schiffarth zu beforderunge vnd vermehrung der Commerciën vnd kaufmannsgewerb auss frembden Nationen zu wirklichen nutz vnd fromens des hayligen Reichs gezeihen vnd gedeyen wirdt, Solche Schiffarth auch allen der Ost vnd West See angelegenen Ländern vnd Stedten gantz gefellig vnd ahnmutig So bin ich fürhabens neben hochgedachten meinem freundtlich lieben Bruder Hertzog Johansen solch werk fürzunehmen vnd dasselbige Im nahmen des almächtigen verfertigen zu lassen.

Damitt es nuhn soviell desto ansehentlicher vnd vorhoffentlicher angefangen vnd erhalten werden muge, Gelanget an E. K. M. meine vnderthenigste Bith E. K. M., weill solcher auch zum hayl. R. Reich gehörig, wollen auss Kayserl. Macht vnd gewalt solche Schiffarth allernedigst bestettigen vnd die fahrende Kaufleuthe vnd deren gutter In Tren Kayserl. Schutz, Beschirmung vnd Fürsprech auffnehmen, vnd darauff hochgedachtem meinen Bruder vnd mir einen offenen Schein mittheilen vnd zukommen lassen. Solches wird zu merklicher beforderung des gemeinen nutztes gereichen, Vnd E. K. M. bin ich zu Allerunderthanigster gehorsamen Dienste Jederzeit gantz willig vnd bereit.

Datum Gottorff,  
den 10. August anno 1571

E. Kayserl. Maj.  
Allerdurchlauchtigster gehorsamster  
Fürst Adolff

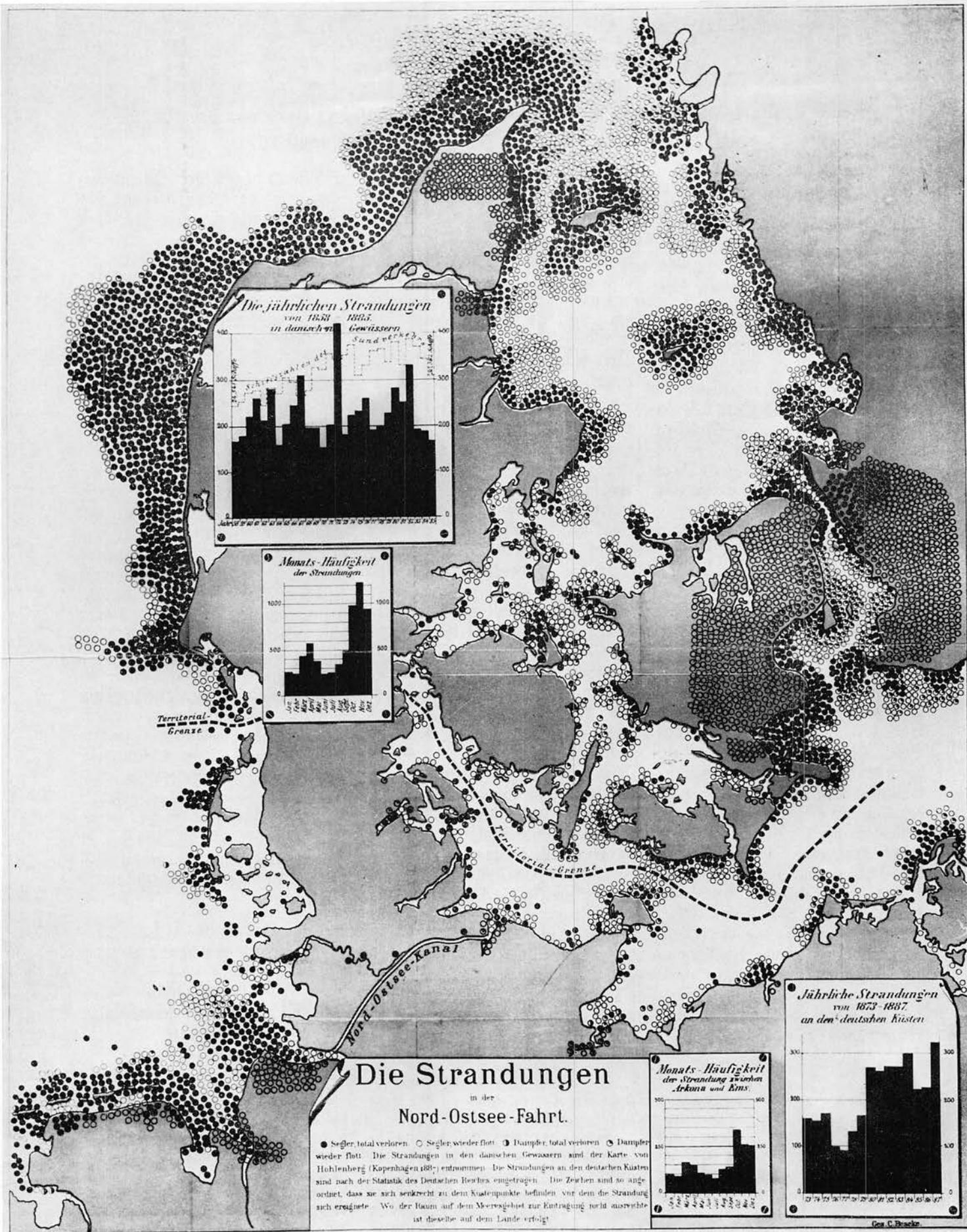
*und Ostsee fast nur noch von Dampfern unterhalten werden, und daß Seedampfer den Weg durch's Kattegat dem durch den Kanal vorziehen werden, ist unbestreitbar... In Hamburg selber haben wir niemals großes Interesse für die Kanalanlage verspürt, höchstens an der Ober-Elbe... Hat der Kanal eine gewisse Bedeutung für Segelschiffe, so hat er sie für Dampfer in weit, weit minderm Grade, und was er der Flotte werth ist, hat gegen die enormen Baukosten Graf Moltke abgewogen. Wozu sich also mit*

*Chimären plagen, worüber doch jeder Kundige lacht."*

Nach einer dänischen Karte von Hohlenberg 1887 und amtlichen deutschen Angaben brachte die Fahrt rund Skagen der internationalen Schifffahrt in den Jahren 1858 bis 1885 den Verlust von 91 Dampfern und 2742 Segelschiffen. Von 1877 bis 1881 kamen dabei 708 Personen ums Leben. Das gab denn doch zu denken, ganz abgesehen von der strategischen Frage, über deren Lösung man sich in Berlin nicht einig war.

Als nach 1870/71 der erste deutsche Reichstag sich mit der Frage eines Kanalbaues beschäftigt, beginnt die eigentliche Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals.

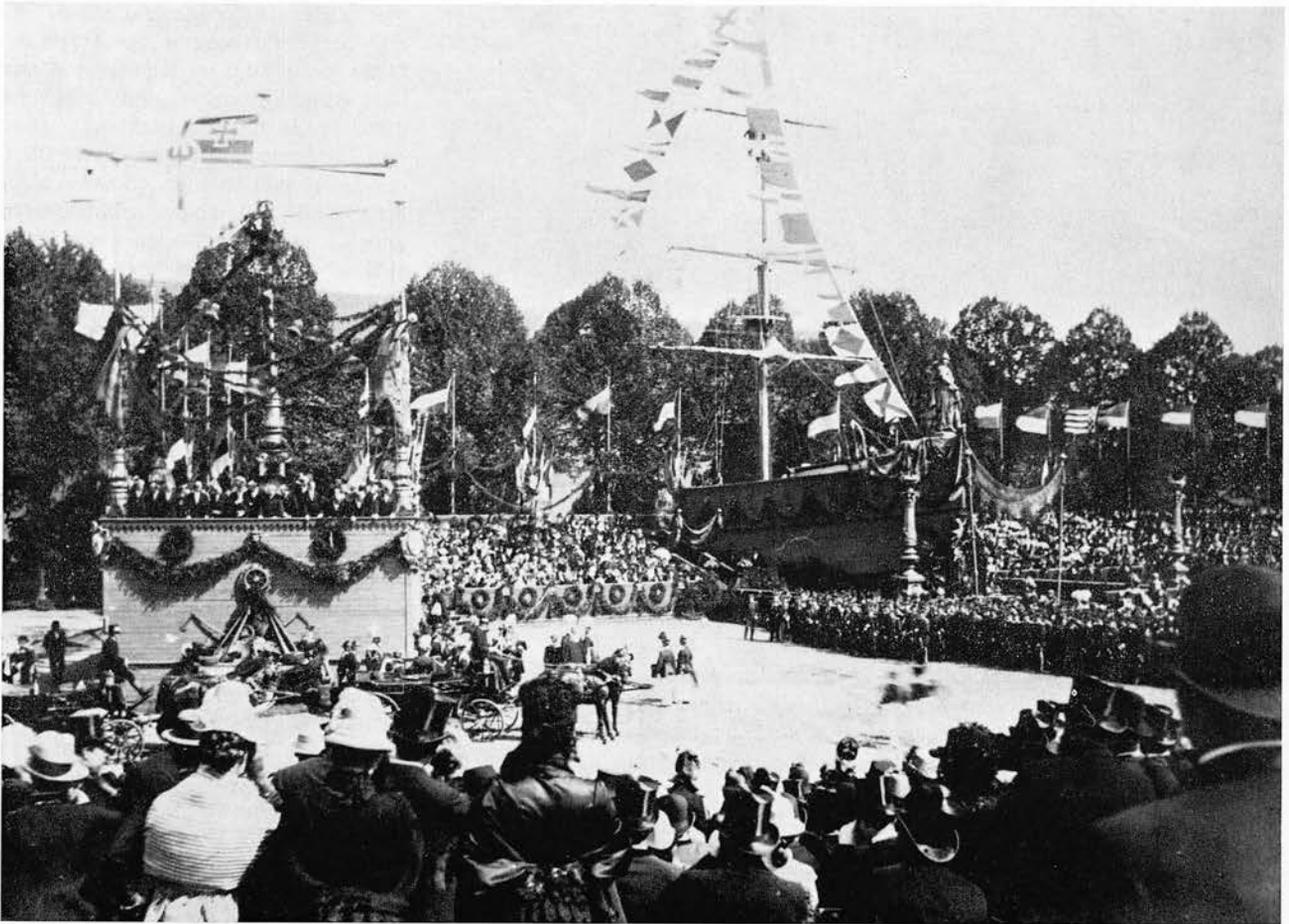
Am 23. Juni 1873 redete zur Kanalbaufrage im Reichstag ein Mann, „der zwar selten im Haus sprach, der aber, wenn er es tat, der gespanntesten Aufmerksamkeit seiner Zuhörer gewiß war“, der alte Generalfeldmarschall von Moltke als Abgeordneter des Wahlkreises Memel-Heydekrug. In der Sache selbst



Diese „Kaviarkarte“ genannte Übersicht aus der Zeit des Kanalbaues veranschaulicht die Häufigkeit der Schiffsunfälle zwischen 1858 und 1887.

Rechte Seite oben: Ankunft des Kaisers zur Grundsteinlegung in Holtenau am 3. 6. 1887.

Rechte Seite unten: Der alte Kaiser Wilhelm I. bei der Grundsteinlegung zum Bau des Nord-Ostseekanals.



schlecht beraten, riet er vom Kanalbau ab, um stattdessen die Kriegsflotte zu vergrößern. Damit war die Frage in Berlin erstmal wieder auf ein totes Gleis geschoben. Aber Bismarck war durchaus anderer Meinung und drang schließlich damit durch, auch beim alten Kaiser. Der Reichskanzler hätte den Kanalbau am liebsten ausgedehnt von der Elbe über Weser, Jade bis zur Ems.

Moltke ist seiner Meinung über den Kanalbau treu geblieben und glaubte deswegen auch nicht an der Feier der Grundsteinlegung am 3. Juni 1887 teilnehmen zu dürfen. Als am 3. April 1891 der junge Kaiser den alten Feldherrn in Kiel à la suite des I. Seebataillons stellte, bewies das seine Verehrung des bewährten Mannes, der drei Wochen später schon nicht mehr lebte. Der Kaiser verfaßte die Inschrift einer Bronzetafel für einen aus dem Kanalbett geholten großen Stein, der seinen Platz auf dem Kasernenhof des I. Seebataillons fand. Der Text lautete:

An dieser Stelle wurde am 3. April 1891  
der Generalfeldmarschall Graf  
von Moltke  
durch Stellung à la suite des ersten  
Seebataillons  
zu Meiner Marine in engere Beziehung  
gebracht

Wilhelm

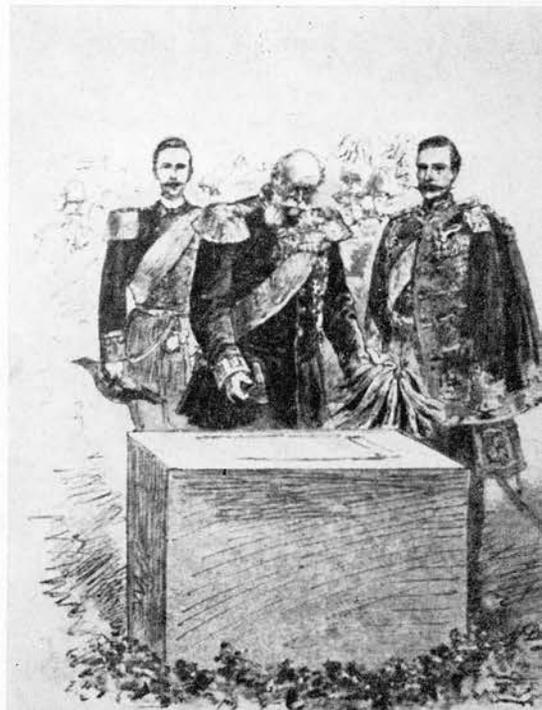
Der Stein liegt jetzt am Marine-Ehrenmal Laboe.

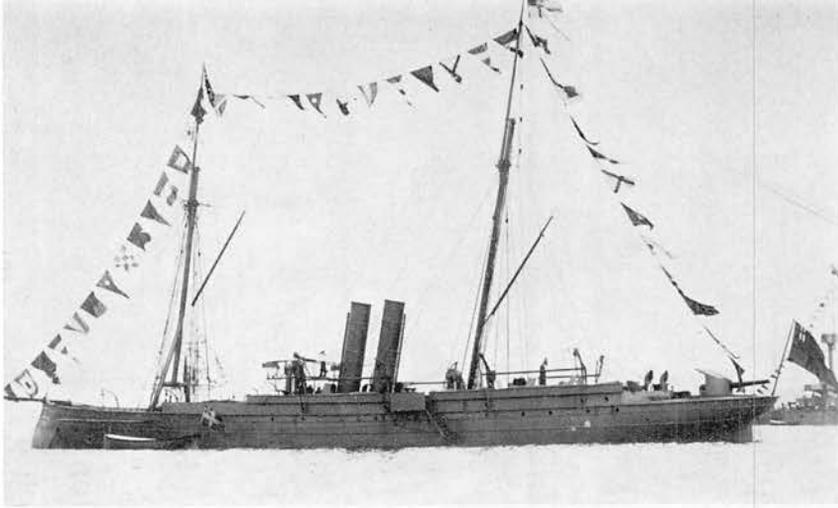
Im Februar 1886 wurden vom Reichstag einschließlich Sozialdemokraten 156 000 000 Mark für den Kanalbau bewilligt, von denen Preußen 50 000 000 Mark à fonds perdu übernahm. Eine erhebliche Rolle soll dabei der Eingang der Frankreich 1871 auferlegten Kriegskontribution von 5 Milliarden Francs gespielt haben. (Dementsprechend dann 1895 die Demonstrationen, Protestmärsche etc. der Franzosen, als ihre Regierung die Einladung zur Kanaleröffnung angenommen hatte. In Paris zog das Volk in Scharen zur schwarzumflorten Straßburg-Statue auf der Place de la Concorde, um seinen Unwillen kund zu tun. Unerträglich schien der Gedanke, ihre nach Kiel geschickten Schiffe würden dort zwischen den Panzern „Weißenburg“ und „Wörth“ zu Anker liegen.)

Mit dem Bau des Kanals wurde das Reichsamt des Innern unter Staatssekretär von Boetticher beauftragt, der die Durchführung dieses einmaligen Projektes den Spezialisten Baensch und Fülischer anvertraute. (Präsident Th. Roosevelt berief den aus Kronsmoor in Holstein stammenden Fülischer 1906 in seine Panama-Kanalkommission.) Im Juli 1886 trat in Kiel die „Kaiserliche Kanal-Kommission“ in Funktion unter dem Juristen

Loewe und dem Techniker Fülischer, aus der dann 1895 das „Kaiserliche Kanalamt“ hervorging, deren 86 Mitglieder man sich aus allen deutschen Bundesstaaten holte.

Die Grundsteinlegung zum Schleusen- und Kanalbau war am 3. Juni 1887 in Holtenu. Mit Rücksicht auf sein hohes Alter glaubten die maßgebenden Männer in Berlin damals nicht, den 90-jährigen Kaiser um seine Teilnahme an der Feier bitten zu dürfen; der war aber





„Edda“

anderer Meinung und fuhr nach Kiel. Es war das letzte offizielle Erscheinen des alten Kaisers in der Öffentlichkeit. Bei gutem Wetter war es eine kurze, würdige Feier. Die Weiherede hielt der Oberhofprediger Kögel. Dann fuhr der Kaiser auf dem Aviso „Pommerania“ – ehemaliger Handels-Raddampfer – auf dem sich seine Tochter, die Großherzogin von Baden inkognito eingeschiff hatte, um auf den alten Vater aufzupassen, längs den paradierenden Kriegsschiffen zurück nach Kiel. Das Gefolge Sr. Majestät kam hinterher auf dem zum Schlepper umgebauten Torpedo-Spiendampfer „Notus“. Wieder in Berlin, legte sich der alte Kaiser stark erkältet ins Bett und starb 9 Monate später.

An das Ausland waren offenbar keine Einladungen zur Kanalfest ergangen, jedoch beteiligte sich an ihr – vielleicht zufällig anwesend – das schwedische Kanonenboot „Edda“ unter dem Kommando des Prinzen Oskar von Schweden.

Über den ersten Spatenstich zum Kanalbau schrieb 50 Jahre später ein Mitglied des Bauamt I Brunsbüttelhafen:

„Wir, d. h. der Vorstand des Bauamtes, die Beamten und Angestellten und die beiden bisher noch allein vorhandenen Arbeiter begaben uns am trü-

ben Morgen des 10. Febr. 1888 nach km 0,8 der abgesteckten Kanalachse, und die große Feier konnte beginnen. Das Bauamt hatte sich dafür in die Kosten eines nagelneuen Spatens gestürzt. Unser ‚Chef‘ überreichte seiner Frau, die er zusammen mit einigen anderen Brunsbütteler Freunden mitgebracht hatte, den neuen Spaten, der nun feierlich und unter höchster Spannung des genauen Dutzend der Anwesenden (es waren nicht 13, wie nachher behauptet worden ist) von ihr in die Erde gesenkt wurde. Mag es nun sein, daß die Erde etwas gefroren war, oder daß Frau K. in der Handhabung dieses Instrumentes nicht genügend vorgebildet war, genug, der Spaten brach am Blatt plötzlich ab. Die schöne Feier war empfindlich gestört und konnte nur mit Hilfe eines Spatens der Arbeiter notdürftig zu Ende geführt werden. Wir alle wurden zu strengstem Stillschweigen verpflichtet, und so wuchs denn auch über die Geschichte Gras. Aber das Schürfloch, das in der Achse des Kanals in voller Breite und Tiefe auf eine Länge von 100 m hergestellt werden sollte, hatte diesen verunglückten Spatenstich als kränkende Behandlung nicht vergessen. Als man an die Ausführung ging, machte der erste Unterneh-

mer pleite, der zweite folgte ihm, und erst der dritte brachte die Arbeit mit Mühe fertig. Und im folgenden Winter hieß es in Brunsbüttel und Umgebung plötzlich: ‚In dat ohl Lock dor späukt dat.‘ Tatsächlich zeigten sich in der Dämmerung an den Böschungen kleine bläuliche Flämmchen, die geisterhaft wirkten und die Vorübergehenden veranlaßten, sich schnell an der anderen Seite des Weges vorbeizudrücken. Man konnte doch nicht wissen! Kluge Leute behaupteten, die Sache sei ganz harmlos und als Wirkung von Sumpfgas anzusehen. Wir Teilnehmer an der verunglückten Spatenstichfeier wußten es besser!“

Während 1886 im Reichstag die Sozialdemokraten dem Kanalbau zugestimmt hatten, verfügte im Juni 1888 die Kaiserliche Kanalkommission, „daß Arbeiter, welche der anarchistischen oder sozialdemokratischen Partei angehören, resp. die Anstrengungen derselben zu unterstützen geneigt sind, beim Kanalbau nicht verwendet werden dürfen.“ Von der Durchführung dieses Erlasses ist offenbar nichts an die Öffentlichkeit gekommen. Die Sozialdemokraten hatten 1890 im Reichstag 35 Abgeordnete, 1903 81 und 1912 110 Abgeordnete.

Der Kanalbau mit 5 Bauämtern wurde in 15 Losen an Unternehmer vergeben, die im Verlauf der 8 Jahre ca. 81 000 000 cbm Erde zu bewegen hatten für den Durchschnittspreis von 0,90 Mark pro cbm. Arbeiter und Handwerker wurden vom Staat in Baracken untergebracht und gepflegt, was gelegentlich Anlaß zu Interpellationen im Reichstag gab und scharf kritisiert wurde. 3,00 bis 3,50 Mark Tageslohn für 10stündige Arbeit mit Hacke und Schaufel bei Wind und Wetter, war ein sauer verdientes Geld; gelegentliche Streiks brachten keine Verbesserung. Nach einem Besuch des Kanalbaues war der Amerikaner Poultney Bigelow des Lobes voll über die Arbeiterfürsorge etc. in Berichten an englische und amerikanische Blätter; in seiner Heimat habe er wesentlich Schlechteres bei ähnlichen Unternehmungen beobachtet und erlebt.

Als 1904 der 74jährige Pastor v. Bodelschwingh im Preußischen Landtag in Anbetracht einer bevorstehenden Kanalerweiterung leidenschaftlich für eine Besserstellung der Kanalarbeiter warb – aber ohne Alkoholausschank! –, fand er viel Zustimmung bei der Regierung, hatte aber keinen Erfolg: ohne Schnaps könne man keine Kanäle bauen.

Wenige Jahre vor der Kanaleröffnung war man sich über die Zukunft dieser Wasserstraße noch keineswegs im klaren und war zum Teil wenig zuversichtlich. Am 12. April 1890 erklärte der Wasserbauinspektor Kuntze der Kaiserl.





Kanalkommission vor dem Nautischen Verein in Kiel, daß Schiffe von 2000 Reg-tons Größe erfahrungsgemäß höchstens alle Jahrzehnt den Kanal passieren würden. Ähnlich meinte in demselben Jahr eine deutsche Zeitung: „Man muß sich darauf gefaßt machen, daß, wie beim Suez-Kanal, auch zehn Jahre nach der Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals vergehen können, ehe 2000 Seedampfer all-jährlich durch den Kanal gehen.“ Beide hatten sich geirrt: im Rechnungsjahr 1896/97 benutzten 8287 Dampfer und 11 673 Segler mit zusammen 1 838 458 BRT den Kanal.

Als im August 1893 eines Tages von der nagelneuen Kaimauer auf der Süd-seite des Binnenhafens Brunsbüttelkoog ein 150 m langes Stück im Wasser verschwand, erschien doch Geheimrat Baensch aus Berlin an Ort und Stelle, um nach dem Rechten zu sehen. Im übrigen vollzog sich der Kanalbau plan-mäßig, pünktlich und ohne große Ver-sager. Zwei besonders strenge Winter, die Cholera 1892 und der nicht als Hoch-brücke geplante Brückenbau bei Le-vensau (4 000 000 Mark Mehrkosten), än-derten weder Termine, noch die Kosten-rechnung.

In einem Vortrag, den der Kanalbau-unternehmer Vering im Oktober 1895 vor dem Architekten- und Ingenieurverein in Hamburg hielt, heißt es u. a.: „... Die Festlegung des Programms der Kanal-eröffnung erfolgte im Januar 1895 zu einer Zeit, wo gehofft werden konnte, daß nicht mehr eine langandauernde Kälte eintreten würde. Aber gerade in diesem Jahre kam ein sehr strenger Nachwinter, so daß der Baggereibetrieb längere Zeit als in sämtlichen voraufge-gangenen Baujahren vollständig unter-brochen wurde. Mit Aufbietung aller

Kräfte, ohne die Mehrkosten zu scheuen, – denn Deutschlands Ehre war verpfän-det – wurde glücklicherweise noch ge-rade rechtzeitig genug die notwendige Arbeit geschafft.“

Mit dem Bau der Schleusen in Brunsbüttel und des Kanalbettes durch die tiefen Moore hatte Vering sich den größten und schwierigsten Teil der Arbeiten aus-gesucht für 32 000 000 Mark. Am 1. April 1895 konnte er aber stolz nach Fried-richsruh telegrafieren, daß an Bismarcks 80. Geburtstag auf km 26,2 die Verbin-dung zwischen Ost- und Nordsee her-gestellt sei.

#### *Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals* 19.–22. Juni 1895

Die Meldung der „Kaiserlichen Kanal-kommission“ in Kiel an den Kaiser von der Fertigstellung der Kanalschleusen hatte der Landesherr am 27. September 1894 nach Holtenau mit dem Telegramm beantwortet:

„Nach Eröffnung der Ostseeschleu-sen, dieses wichtigen Theiles des großen nationalen Bauwerks, rufe ich den Be-amten, Unternehmern und Arbeitern ein herzliches ‚Glück auf‘ zu. Möge das Werk den Meister loben, doch der Segen kommt von Oben. Wilhelm I. R.“

und am 27. Oktober 1894 nach Brunsbüttel:

„Die Meldung von der erstmaligen Benutzung der Elbschleusen des Nord-Ostsee-Kanals hat mich mit Befriedigung erfüllt. Ich spreche der Kanalkommission Meinen Dank und gleichzeitig Meinen Glückwunsch zu diesem bedeutungsvol-len Ereigniß im Bau des Nord-Ostsee-Kanals aus. Wilhelm I. R.“

Trotz des späten, sehr harten Win-ters 1894/95 wurde der Kanal rechtzeitig

betriebsklar. Mit den 156 Mill. Mark war man dabei auch gerade ausgekommen; für eine Eröffnungsfeier langte es aber nicht mehr. Die nun von der Regierung dafür beantragten 1,3 Mill. Mark bewil-ligte der Reichstag mit Ausnahme der Sozialdemokraten.

Unter dem alten Kaiser Wilhelm I. wäre die Kanaleröffnung wohl preußisch-sparsam verlaufen, sein Enkel zog die Sache aber keineswegs so auf.

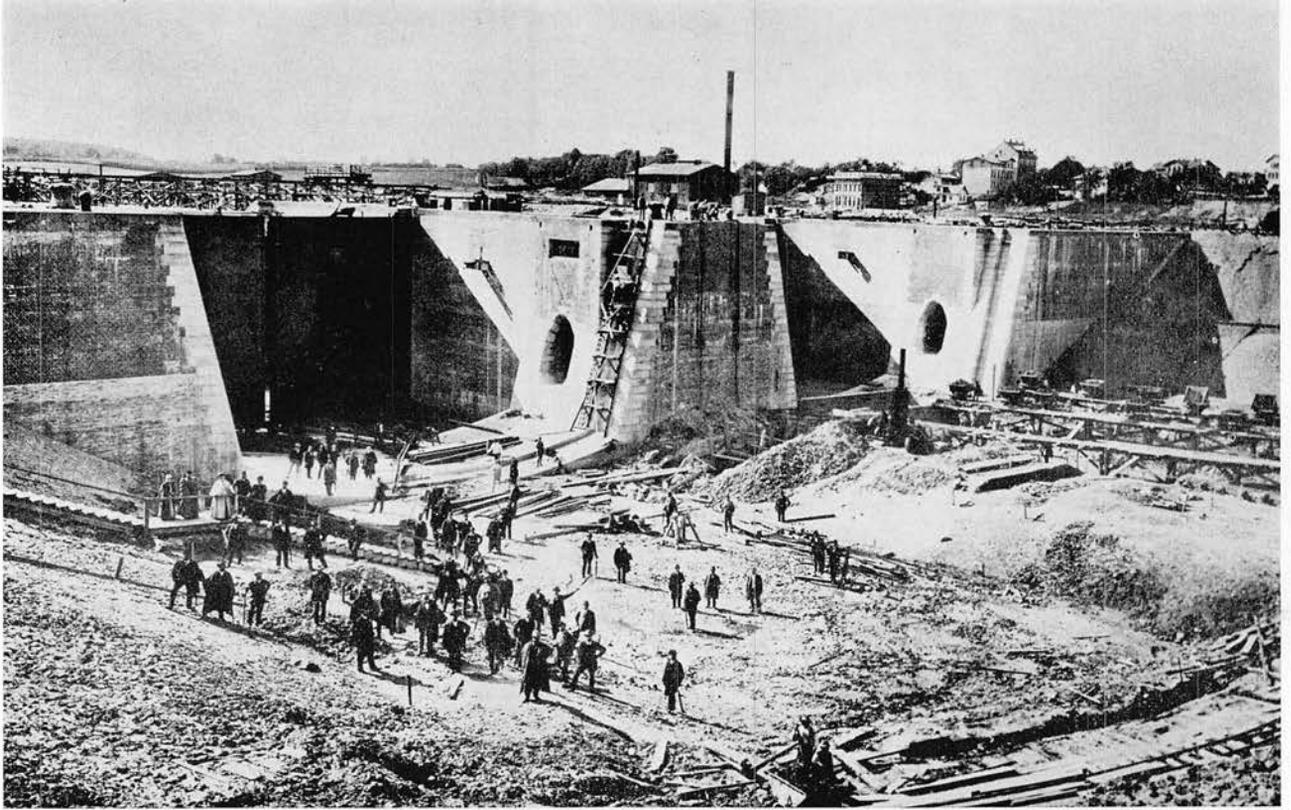
Der „Kladderadatsch“ schrieb mit gu-tem Recht zur Kanaleröffnung 1895:

„Wohl lud sie (Germania) nie zu größerem Feste

Seit ihres Herrscherthums Beginn . . .“

und über die Gestaltung dieses Festes sich klar und einig zu werden, war für die Beteiligten nicht leicht. Die Unter-haltung, Beförderung, Unterbringung und festliche Beköstigung von so vielen ho-hen und höchsten Persönlichkeiten war aufs genaueste zu überlegen und fest-zusetzen, wenn der Betrieb klappen sollte, worauf die Reporter aus aller Welt gespannt und kritisch achten würden. Automobile und brauchbare Fahrräder gab es noch nicht. Mit ca. 650 000 Ein-wohnern hatte Hamburg zu der Zeit etwa 9 500 Telefonanschlüsse; Pferd und Wa-gen spielten somit eine große Rolle.

Die vielen Verhandlungen in Berlin über den Verlauf der Kanaleröffnung, (zum Teil unter Vorsitz des Kaisers), wa-ren schwierig. Die Wünsche und Mei-nungen so vieler Personen und Instan-zen auf einen Nenner zu bringen, erfor-derte viel Zeit und Geschick. Außer dem jungen impulsiven Monarchen handelte es sich dabei um den Reichskanzler, das Innen- und Außenministerium, das Reichsmarineamt, Oberhofmarschallamt, den Hamburger Senat, die Kaiserliche Kanalkommission, den kommandieren-



den General des IX. Armeekorps, die Königl. Eisenbahndirektion, Hamburg-Amerika Linie, den Norddeutschen Lloyd u. a.

Auf Anfrage des Innenministers hatte der Nordd. Lloyd, als damals größte deutsche Reederei, sich bereit erklärt, dem Reich für die Kanalfeier einen Passagierdampfer kostenlos zur Verfügung zu stellen. Ein ähnliches Angebot der Hamburg-Süd kam nicht in Frage, weil das betreffende Schiff zu klein war. Kostenfrei konnte die Hapag zwei ihrer größten (7 600 BRT) und drei kleinere Passagierdampfer nicht zur Verfügung stellen, da ihr schon ganz erhebliche Nachteile entstanden durch den Ausfall fahrplanmäßiger Reisen dieser Schiffe. Albert Ballin, der Direktor der Hapag, bat aber **d r i n g e n d** darum, die deutschen Fürsten von der Kanalfeier in Hamburg nicht mit einem Bremer Schiff elbabwärts und durch den Kanal nach Kiel fahren zu lassen; dafür dürfte doch wohl nur ein Hamburger Dampfer in Frage kommen. Der Lloyd war anderer Meinung und dem Oberhofmarschall Graf zu Eulenburg wurde es schwer, eine Entscheidung zu treffen. Schließlich wählte man doch Bremen, vielleicht, weil die dortige Reederei in der Lage war, einen sechs Jahre alten 7 000 BRT großen, schneeweißen Passagierdampfer zu stellen, der den Namen „Kaiser Wilhelm II.“ trug.

Zur Feier der Kanaleröffnung wurde von der Berliner Regierung eingeladen, für den festlichen Verlauf des 19. Juni zeichnete aber der Hamburger Senat verantwortlich und lud auch dazu ein.

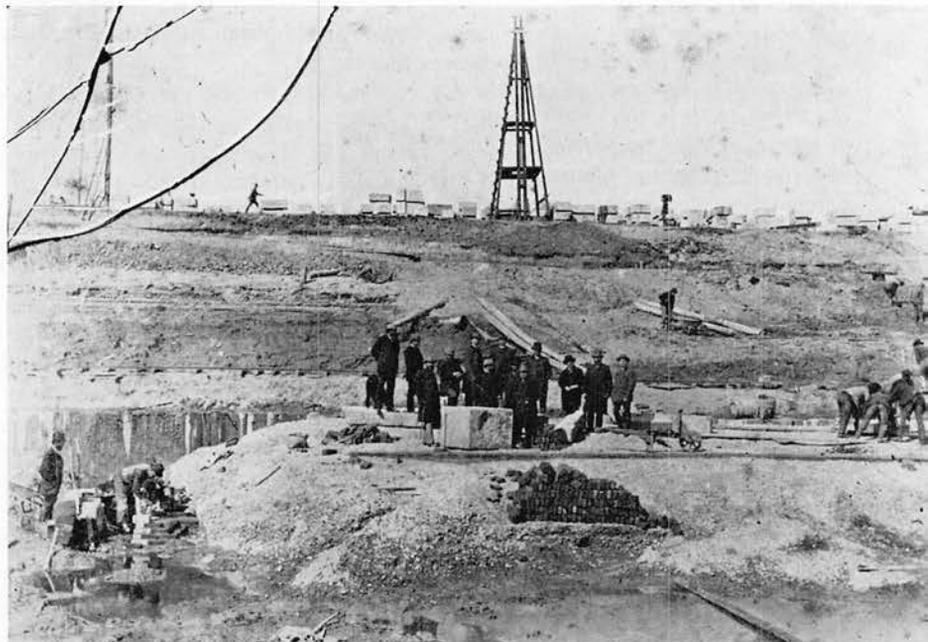
So sehr begeistert wird der Hamburger Senat kaum gewesen sein, als er von diesem Plan hörte. Auf alle Fälle

würde man dann tief in die Tasche greifen müssen, um solchen Ansprüchen gerecht zu werden. Mit Sorge dachten die Herren an die Unterbringung so vieler hoher Gäste, für die hier nur ganz wenige Hotels in Frage kamen. Große Passagierdampfer zu dem Zweck in den nicht tiefen Hafen zu legen, erschien riskant. Ein repräsentativer Raum für ein Festmahl mit 600 Gästen war in der Stadt überhaupt nicht vorhanden.

Von der Person des Kaisers ganz abgesehen war man in Berlin der Meinung, daß Hamburg durch den Nord-Ostsee-Kanal fraglos große Vorteile auf Kosten deutscher Ostseehäfen haben würde. Somit könne man der wohlhabenden Stadt doch zumuten, sich an der Kanalfeier nicht unerheblich zu betei-

gen. Als dann ein Jahr später die schwarz-weiß-rote Flagge im Hamburger Hafen zum erstenmal dominierte und nicht mehr, wie bisher, der Union Jack, erwies sich schon der Berliner Standpunkt als richtig.

Auf Anfrage des Senats meldete am 4. 2. 1895 der Hamburger Rathausbaumeister Martin Haller, daß sein Neubau bis Mitte Juni d. J. vorzeitig für ein Festmahl (600 Personen) hergerichtet sein könne, „ . . . in der Voraussetzung, daß die Speisen außerhalb des Gebäudes zubereitet werden“. (Das Essen kam am 19. Juni angeblich aber auch ziemlich kalt auf den Tisch.) Die gewünschten Räume würden „ . . . selbst mit einer nur provisorischen Decoration und Ausrüstung in ähnlicher Stattlichkeit kaum von



einer anderen deutschen Stadt geboten werden können“.

So bewilligte der Senat für die Herrichtung des Rathauses zusätzlich 100 000 Mark, und der Bürgermeister Dr. Versmann lud als Hamburgischer Bevollmächtigter beim Bundesrathe in Berlin den Kaiser und die Kaiserin persönlich nach Hamburg ein. Der Kaiser dankte mit den Worten: „Die Einladung nehme ich also mit Freuden an.“ Auch alle deutschen Bundesfürsten nahmen die Einladungen des Senats an, und aus Dresden und Stuttgart kam der Bescheid, daß die dortigen Könige vom 19. bis zum 22. Juni in Hamburg und Kiel dem Prinzregenten von Bayern den Vorrang lassen würden.

Daß die unter „Ausschmückung der Stadt“ rangierende Alsterinsel schön war, wurde lobend hervorgehoben, aber auch kritisch abgelehnt. Bei Festbeleuchtung fand die Insel erheblich mehr Anklang. Für 165 000 Mark wurden in die Binnenalster 723 Pfähle gerammt und eine 6 000 qm große Insel mit Leuchtturm aus Holz und vielen anderen Baustoffen offenbar sehr geschickt vom Ingenieur F. A. Meyer hergestellt. In bescheidenen Ausmaßen hatte die Stadt früher etwas ähnliches schon mehrere Male gemacht.

Der Kaiser hatte sich über den Stand der Arbeiten am Kanal nicht nur in Berlin laufend berichten lassen, er sah sich auch den Betrieb alle halben Jahre an Ort und Stelle selber an in Begleitung der zuständigen Baumeister. Alle bei den Erdarbeiten zutage geförderten Funde besonderer Art – es waren nicht sonderlich viele und meistens vom Ostende der Baustrecke – mußten gegen Zahlung einer Fundprämie abgeliefert werden. Sie wurden in Holtenau gesammelt und Besuchern gezeigt, so natürlich auch dem Kaiser.

Am 24. Juni 1893 fand im Beisein des Kaisers in bescheidenem, kleinem Rahmen die Grundsteinlegung zur Levensauer Brücke statt, die auf seine Veranlassung als Hochbrücke gebaut wurde und nicht, wie ursprünglich vorgesehen, als Drehbrücke. Wohl wegen der schlechten Bahnverbindung wurde der Kanalbau auf dem Westende bei Brunsbüttel nur einmal besucht. Die am 14. Dezember 1892 offiziell in Betrieb genommene Grüenthaler Hochbrücke hatten sich der Kaiser und Prinz Heinrich kurz vorher, mit der Bahn von Kiel kommend, angesehen.

Der letzte Besuch des Kaisers vor der Kanaleröffnung kam in Holtenau überraschend, unangemeldet. Nach den in Berlin gehaltenen Besprechungen betr. Kanalfeier wollte der dazu Einladende sich an Ort und Stelle persönlich von allem, was da geschah bzw. nicht geschah,

überzeugen. Der Bau einer großen Festhalle in Holtenau in Form eines Schiffes für das Diner am 21. Juni entsprach höchstwahrscheinlich ganz dem Wunsch und Geschmack des hohen Herrn. Das imposante Fahrzeug auf dem Trockenen – bei den Kielern segelte es unter dem Namen „Datt Schipp ut de Lüneburger Heide“ – hatte die Originaltakelage der 1849 in Portsmouth gebauten Fregatte „Niobe“. Vielleicht ist dieser nette Notbehelf nicht so teuer geworden wie den Hamburgern die Herrichtung ihres Rathauses.

Für die Kanaleröffnungsfahrt waren, abgesehen von der Kaiserjacht „Hohenzollern“ und den großen Passagier-

sollte, von der Moorweide zu den Landungsbrücken (Dammthorstraße, Esplanade, Jungfernstieg, Alter Wall, Rödingsmarkt, Landungsbrücken) hatte die Stadt in die Hand genommen. Aber auch die Bevölkerung hatte sich dabei nicht lumpen lassen, ihre Häuser, Grundstücke und Geschäfte auf verschiedene, nicht immer geschmackvolle Art und Weise zu dekorieren. Die bürgerlichen Zeitungen waren durchweg des Lobes voll, beim „Hamburger Echo“ piff der Wind aber aus einem anderen Loch. Alle Kirchen zeigten Flaggenschmuck. Der Vorschlag eines Patrioten, die Zifferblätter der St.-Michaelis-Turmuhr mit Leinen zu überspannen und Beschriftung „Will-



dampfern – letztere hatten am 18. Juni im Binnenhafen Brunsbüttelkoog festgemacht – wohlweislich nur kleinere Schiffe vorgesehen. 50 Kanallotsen standen zur Verfügung, deren Spezialkenntnisse und Erfahrungen in der Kanalschiffahrt aber noch äußerst gering waren. Alle anderen großen Schiffe wurden via Skagen nach Kiel beordert. Je zwei Kanallotsen besetzten schon in Hamburg die vor dem Johannisbollwerk und Vorseiten liegenden Schiffe. Die „Hohenzollern“ lag wegen Größe und Tiefgang bei Brunshausen zu Anker. Für die Nacht vom 19. zum 20. Juni war der öffentliche Schiffsverkehr zwischen Hamburg und Brunsbüttel verboten. An den Elbufern und Deichen durfte außer den Leuchtfuern kein Licht zu sehen sein.

Die Ausschmückung der Hamburger Straßen, die der Kaiser entlangfahren

kommen in Hamburg“ wurde aber nicht akzeptiert. In der Langen Reihe meinte es jemand gut mit dem Transparent:

„Sull unse Kaiser eenst mool ropen  
Sien Volk to Wehr for't Voderland  
Denn stoht wie as een Mann tohoopen  
De Treuen von de Woterkant.“

und Jansen, Pinnasberg No. 34:

„Zwischen der Brandung  
des Staatsschiffes Ruder  
Lenkt der Kaiser mit sicherer Hand,  
An den Nachwuchs für die Marine  
Denkt Firma Jansen am Elbestrand.“

Linke Seite oben: Schleusenbau in Holtenau.

Linke Seite unten: Grundsteinlegung zur alten Schleuse Brunsbüttelkoog.

Auf dieser Seite: Hochbrücke Grüenthal mit Kanalsohle am 21. 12. 1894.



Die Levensauer Brücke, Blick nach Osten. Sie war ursprünglich als Drehbrücke geplant. Auf Veranlassung des Kaisers wurde 1892 der Bau als Hochbrücke beschlossen; Grundsteinlegung 24. 6. 1893 im kleinen Kreis durch den Kaiser. Die Eisenkonstruktion lieferte die Gute Hoffnungshütte für 900 000 M. Belastungsprobe war am 20. 11. 1894.

Daß die konservativen „Hamburger Nachrichten“, in denen Bismarck gelegentlich auch seine Meinung veröffentlichte, am 19. Juni ihr Haus weder geschmückt, noch beflaggt hatten, fiel allgemein auf. Außer dem „Alten in Friedrichsruh“ nahmen auch zwei andere geladene Ehrenbürger Hamburgs an der Feier nicht teil, der Komponist Johannes Brahms und der Schutztruppenoffizier und Kolonialschriftsteller Kurd Schwabe.

Ein Berliner Reporter schrieb in den Tagen: „Die Hamburger sind durchweg entzückt von den großartigen Vorbereitungen, die sie zum Empfang des Kaisers treffen und schwören darauf, daß etwas ähnliches in keiner Stadt der Welt geschaffen werden könnte. Im übrigen steckt in ihrer Begeisterung ein ganz klein wenig Größenwahn, wie man ihn den Bewohnern der Freien Reichs- und Hansestadt jedoch nicht sonderlich übelnehmen kann. Um seiner Hummer und seiner Zigarren willen darf man Hamburg manches zugute halten. Es fehlt den republikanischen Hamburgern offenbar noch an der nötigen Schulung und Disziplin im Hurrahufen. Es ist charakteristisch, daß die gesamte berittene Schutzmannschaft Hamburgs für den heutigen Tag – 19. Juni – nur um 25 Mann vorübergehend vermehrt wurde.“

Mit der Einladung zur Kanalfestung wird den Herren auch das vom 36jährigen Kaiser genehmigte Programm zugegangen sein, nach dem sich alle Gäste würden zu richten haben. Für bejahrte

Herren wurden es anstrengende Tage. Dem Senat war aus guter Quelle zu Ohren gekommen, der Kaiser würde am 19. Juni nicht früher als notwendig nach Hamburg kommen, da er die Stadt, Alster und Elbe ja schon von früher kenne. Das klang denn doch etwas seltsam. Da konnte man sich aber um so mehr den aus dem ganzen Reich und anderswoher eintreffenden Fürstlichkeiten widmen, sie nach Rang und Würden empfangen und zweispännig in ihr Quartier geleiten, vor dem dann sofort ein Militärposten aufzog. Die Innenstadt war am Festtag für jeden anderen Wagenverkehr gesperrt.

Kurz nach 16 Uhr empfingen die Bürgermeister und Senatoren den Kaiser und seine vier ältesten Söhne am Dammtor-Bahnhof; er trug die Uniform der Gardes du Corps. Die Kaiserin hatte telegraphisch abgesagt und war wegen Unpäßlichkeit von Berlin mit der Bahn nach Kiel gefahren. Nach Abschreiten einer Ehrenkompanie und Vorbeimarsch des Infanterie-Regiments 76, Kommandeur Oberst de la Motte-Fouqué, bestiegen der Kaiser und der Regierende Bürgermeister Dr. Lehmann eine vierspännige Equipage, eskortiert von Wandsbecker Husaren. Die Fahrt ging an die Landungsbrücken. Dort setzte der Kaiser seine Söhne auf dem Aviso „Kaiseradler“ ab und traf dann, durch starkes Gewitter verspätet, um 18.30 Uhr im Rathaus ein. Nach kurzer Begrüßung setzten sich der Senat mit seinen Gästen – 580 Personen – zu Tisch; der Kaiser mit

Fürsten, Senat und Vertretern der fremden Mächte an der Fürstentafel.

Die Begrüßungsrede des Bürgermeisters Dr. Lehmann begann mit den Worten: „Eure Kaiserliche Majestät haben auf Wunsch des Senats geruht, Hamburg zum Ausgangspunkt für die Feier der Eröffnung des neuen Seeweges zu bestimmen . . .“ Der Kaiser antwortete vor allem mit dem Hinweis auf die Bedeutung des Friedens für alle Völker. Die fremden Mächte waren vertreten durch Fürstlichkeiten oder die Befehlshaber ihrer entsandten Schiffe.

Nach Aufhebung der Tafel fuhr die Festgesellschaft bei Donner und Blitz von der Schleusenbrücke am Rathausmarkt mit 8 Dampfbooten und 6 Barkassen zur dunklen Alsterinsel, die in feenhaftem Licht erstrahlte, als der Kaiser die Insel betrat, begrüßt von Herrn F. A. Meyer, dem Erbauer des „Riesenspielzeugs“. Zwei Stunden dauerte das Fest auf der von 1400 Personen bevölkerten Insel.

Was sich in den vier Junitagen 1895 zwischen Eider und Elbe festlich abgespielt hat, mag in seiner Art die eindrucksvollste und brillianteste Schau hier gewesen sein. Den Zeiten entsprechend kam aber nicht so sehr viel davon in die Öffentlichkeit, was freilich auch sein Gutes hatte. Die Kanalfahrt am 20. Juni hat trotz guten Wetters zum Teil einen recht unfestlichen Eindruck gemacht, worüber die Kommandanten und Lotsen mehrerer Schiffe sicherlich nicht gerne werden

geredet haben. Bei Nebel oder Sturm hätte das Unternehmen in dem engen Graben schauerlich werden können.

Bei Tagesanbruch lief die „Hohenzollern“ am 20. Juni von der Elbe in die Brunsbütteler Schleuse ein, von der Bevölkerung, Vereinen, Schulen usw. mit Gesang und Hurrah begrüßt, wofür der Kaiser, in Marineuniform allein auf der obersten Brücke, lebhaft dankte. Mit den militärischen Honneurs auf der Schleuse waren die Harburger Pioniere unter Major Schmithals beauftragt. Als eine halbe Stunde später dann die Kaiserjacht unter Kapitän zur See v. Arnim eine über den Kanal gespannte schwarz-weiß-rote Trosse durchschnitt, war der Kanal damit eröffnet und somit das alte, kleine Dorf Brunsbüttel aus seiner Weltabgeschlossenheit an die demnächst verkehrsreichste, künstliche Wasserstraße der Welt gerückt.

Der „Hohenzollern“ folgten bald die anderen Schiffe, zu beiden Seiten des Kanals von den Wandsbecker und Schleswiger Husaren zu Pferde begleitet. Auf Anordnung des Kaisers führten am 20. Juni die deutschen Schiffe im Vortop die englische Kriegsflagge zu Ehren der Queen Victoria, Großmutter des Kaisers, die vor 58 Jahren auf den Thron gekommen war. Mittags mit 8 Glas wurde unter Salut im Vortop die englische Kriegsflagge niedergeholt und die deutsche gesetzt. Als die „Hohenzollern“ gegen 13 Uhr unter „Nun danket alle Gott . . .“ der Bordkapelle in die Kieler Förde einlief, setzte sich der Kaiser an den Schreibtisch, um dem Staatssekretär von Boetticher für den Bau des Kanals zu danken: „ . . . Als Zeichen Meines besonderen Wohlwollens lasse Ich Ihnen hierneben Meine Büste in Marmor zugehen.“ Baensch und Fülcher, die den Kanal gebaut hatten, schnitten nicht so gut ab. Es war schon dunkel, als das letzte Schiff, aus dem Kanal kommend, in der Kieler Förde an der Boje festmachte. 89 Kriegs- und Handelsschiffe nahmen in Kiel offiziell an der Kanaleröffnung teil.

Die drei französischen Schiffe unter Konteradmiral Ménard hatten sich auf Verabredung mit drei russischen Schiffen unter Konteradmiral Skrydlof in den dänischen Gewässern getroffen. Ohne Lotsen zu nehmen liefen sie dann als Bundesgenossen ostentativ gemeinsam in die Kieler Förde ein. Alle Einladungen an Land und auf andere Schiffe für seine Mannschaften lehnte der französische Admiral dankend ab und lief einen Tag vor Ablauf der Kieler Festlichkeiten halbstock geflaggt (Jahrestag der Ermordung des Präsidenten Carnot) wieder aus. Zu nennenswerten Schwierigkeiten ist es



Fülcher

zwischen den Tausenden Seeleuten und Soldaten aus 15 verschiedenen Nationen in Kiel damals nicht gekommen.

Um einen guten Eindruck in Kiel zu machen, hatte der österreichische Geschwaderchef, Erzherzog Karl Stephan, um Kommandierung einer „Musik-Harmonie“ gebeten. Das wurde genehmigt und der Marine-Kapellmeister Franz Lehar mit 28 Mann mit der Aufgabe be-

traut. Ob Lehar dann vielleicht auch eine „Kaiser-Wilhelm-Kanal-Musik“ geschrieben hat, weiß man in Wien nicht.

Zur Schlußsteinlegung in Holtenau schien am Tag darauf die Sonne. Der Schlußstein war gedacht als Fundament für das in Holtenau geplante Denkmal des alten Kaisers. Die Umbenennung des Nord-Ostsee-Kanals durch den Kaiser in Kaiser-Wilhelm-Kanal kam für die Allgemeinheit überraschend. Ob der Kaiser sich dieserhalb mit der Regierung vorher ins Benehmen gesetzt hat, wissen wir nicht. Im Jahre 1878, als an den Bau eines Kanals noch kaum gedacht wurde, hatte der Hamburger Reeder H. H. Dahlström in seiner Broschüre „Die Ertragfähigkeit eines Schleswig-Holsteinischen Seeschiffahrtskanals“ schon geschrieben: „Könnte denn einer Zeit, aus welcher Deutschlands Einigkeit, Macht und Größe hervorgegangen und dem Schöpfer derselben, unserm erhabenen Kaiser, schon bei seinen Lebzeiten ein schönes, bleibendes Denkmal gesetzt werden, als wenn das Unternehmen ein ‚Kaiser-Wilhelm-Kanal‘ der Gegenwart seine Entstehung verdankte?“

Nach den Festtagen traten alle fremden Schiffe von Kiel bald die Heimreise an, zum Teil durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal. Ab 1. Juli 1895 stand der neue Wasserweg der Weltschiffahrt zur Verfügung, und kritisch gespannt, aber zögernd wegen der hohen Abgaben, machte sie Gebrauch davon.





# Der Beruf in der modernen Gesellschaft

Von Prof. Dr. Helmut Schelsky

Der Beruf und die berufliche Arbeit umfassen nicht mehr den ganzen Lebenssinn und Lebensalltag des modernen Menschen, sondern sind ein Teil des Lebens neben anderen Lebensbereichen. Das war nicht immer so: Ehe sich durch die Entstehung der industriellen Gesellschaft die Berufstätigkeit etwa in Fabrik und Büro von der Wohnstätte und vom Heim der Familie löste, gab es die Trennung von „beruflich“ und „privat“ überhaupt nicht, gab es nicht den Zwiespalt von Arbeit und Freizeit, der unser modernes Leben so tief bestimmt; sondern die Arbeit war mit dem gesamten Familienleben verschmolzen und erfüllte den Alltag von früh bis spät.

In der modernen Zivilisation sind aber die Lebensbereiche des Menschen so aufgeteilt und voneinander so unabhängig und selbständig, daß der Mensch in jedem Bereich eine selbständige Rolle spielen kann. Das heißt, daß der moderne Mensch den Sinn seines Lebens oder die Verwirklichung seiner Persönlichkeit auch in anderen Lebensbereichen finden kann als im Beruf. Von hier aus wird eine Einstellung zum Beruf verständlich, die ich als die eigentliche moderne ansehen möchte: daß man die Berufstätigkeit in seinem Leben, in seinem Alltag genau eingrenzt,

daß man Rechte und Pflichten des Berufs zeitlich und sachlich genau bestimmt und anerkennt, aber sozusagen ihr Überwuchern auf das Lebensganze, auf den ganzen Tagesablauf, abschneidet. Ein nur durch den Beruf voll erfülltes Leben ist heute zur Ausnahme geworden.

## Berufliches Können beste Sicherheit

Diese Situation trägt natürlich eine große Gefahr in sich: Sie läuft etwa auf die Einstellung hinaus, daß der Beruf eben nur zum Geldverdienen da sei, damit man sich und seine Familie erhalten könne oder damit man das, was einem das Leben wert mache, in seiner Freizeit treiben könne. Man bezeichnet dann den Beruf und die berufliche Arbeit als „bloßen Job“. Eine oberflächliche Betrachtung mag dieser Feststellung recht geben. Sicherlich mögen auch manche Berufstätige diese Einstellung haben. Dennoch ist auch heute – vielleicht gerade heute – die Berufstätigkeit der wichtigste Faktor für die soziale Bestimmung des Menschen in unserer Gesellschaft. Das Verhältnis Mensch und Gesellschaft, Mensch und soziale Umwelt, bestimmt gerade in unserer Gesellschaft vorwiegend der Beruf. Denn die politischen und sozialen Umbrüche unserer Gesellschaft haben uns gezeigt, daß weder verbrieft Rechte

noch Besitz von Geld und Gut diese soziale Stellung der Person in der Dynamik der modernen Gesellschaft sichern.

In der industriellen Gesellschaft ist nur eines dauernd notwendig und daher beständig: das Bedürfnis nach Produktion.

Daher hat der Soziologe Karl Marx richtig gesehen, daß der Besitz von Produktionsmitteln die eigentliche Sicherheit in der industriellen Gesellschaft ist. Ein Mangel seiner Theorie ist aber wohl, daß sie nicht sieht – und zu seiner Zeit wohl nicht sehen konnte –, daß auch in der industriellen Gesellschaft die Berufsqualitäten, berufliches Können und berufliche Leistung zu den entscheidenden Produktionsmitteln geworden sind, denen gegenüber Kapital oder Rohstoffe verhältnismäßig belanglos werden, daß heißt leichter ersetzbar sind.

Das Wichtigste an diesem Produktionsmittel Berufsqualifikation ist aber, daß es von der Person, die es erworben hat, kaum trennbar ist: das Berufskönnen ist fast die einzige persönliche soziale Sicherheit, die der Mensch in den Krisen der modernen Gesellschaft besitzt. Das gilt für den Facharbeiter genauso wie für den Gelehrten. Schon deshalb dürfte es verständlich sein, daß der Wunsch, für sich oder seine Kinder

höhere Berufsqualifikationen durch Berufsausbildung zu erstreben, in einem berechtigten sozialen Sicherheitsbedürfnis beruht.

### Der Beruf bestimmt die soziale Anerkennung

Während früher im allgemeinen Besitz und Vermögen die Kennzeichen für die Stellung und Rangordnung des Menschen in der Gesellschaft waren, die Gesellschaft also im wesentlichen klassenbestimmt war, werden soziale Stellung und soziales Ansehen heute mehr als je von der Stellung im Beruf und von seiner Anerkennung durch andere abgeleitet, das heißt, die Menschen werden im wesentlichen nach ihren Berufen sozial eingeordnet. Der Trieb zu sozialer Differenzierung, der Trieb also, sich in einer gesellschaftlichen Stellung von dem anderen zu unterscheiden, wohnt in jedem Menschen, dem einen mehr, dem anderen weniger. Er findet seine Befriedigung niemals – wie es uns heute ja auch immer wieder bestätigt wird – im Besitz allein, also nicht im eigenen Wagen, nicht in der Kleidung, nicht im Fernsehgerät.

An die Stelle dieser früher einmal gültigen Merkmale für die soziale Stellung des Menschen ist also heute der Beruf getreten. Denn die Berufsleistungen werden immer verschieden wichtig bleiben und daher in Rangfolgen zueinander stehen; sie lassen sich nicht gleichmachen wie zum Beispiel politische Rechte.

Wir können und müssen den Zugang zu den Berufsstellungen und -leistungen so weit öffnen, daß nach Möglichkeit jede Begabung und Leistung ihren Rang finden. Damit wird Berufsausbildung, Berufsqualifikation und berufliche

Stellung und Leistung zu dem gesetzmäßigen und fast einzigen Weg des sozialen Aufstiegs in unserer Gesellschaft.

### Ständig weniger Ungelernte

Im frühindustriellen Abschnitt des vorigen Jahrhunderts entwertete die Ent-

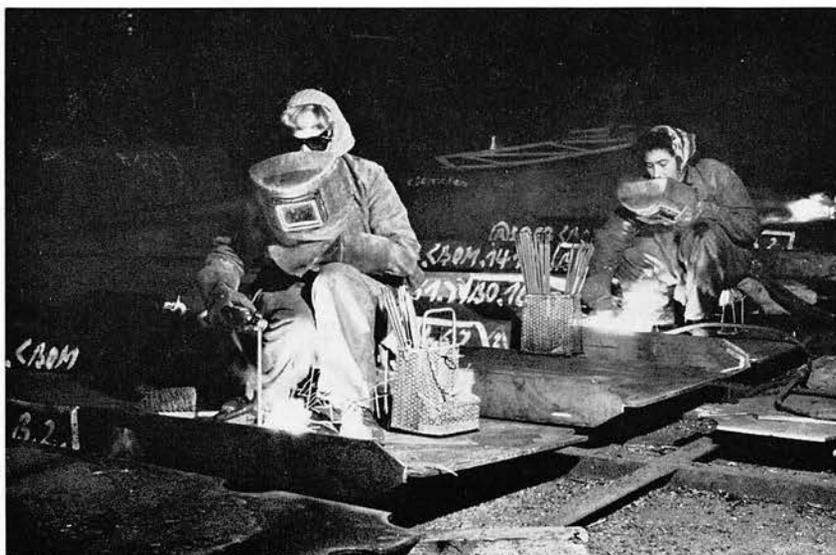


wicklung der Technik, der Ersatz der menschlichen Arbeit durch die Maschinen, zunächst den Beruf; die gelernten Berufe, also vor allem die handwerklichen, wurden durch die Maschinen verdrängt und zum Teil überflüssig gemacht; der Ungelernte wurde zum Normalfall des Industriearbeiters. Die Voraussage der zunehmenden Proletarisierung durch Karl Marx beruhte nicht zuletzt auf der Voraussetzung, daß sich dieser Typ des ungelerten Industriearbeiters, der nichts als seine Muskel-

kraft zu verkaufen hatte, unendlich vermehren würde. Die entwickelte Industrie unseres Jahrhunderts zeigt aber eine gerade umgekehrte Neigung: Der technische Fortschritt macht heute vor allem die Arbeit der Ungelernten durch Mechanisierung oder Automatisierung überflüssig, fordert dafür aber eine immer größere Zahl der Gelernten und Qualifizierten. Die Zahl der Ungelernten nimmt ab, die der Facharbeiter und Techniker zu; selbst die nur Angelernten rücken heute näher an den gelernten Techniker heran als etwa an den ungelerten Handarbeiter früherer Jahrzehnte.

### Höhere Ansprüche an die Leistung

Die Leistungsansprüche an die Berufe sind daher allenthalben gestiegen; auch das ist ein wesentlicher Grund dafür, daß man immer mehr nach beruflicher Qualifikation drängt und immer mehr Tätigkeiten einer weitergehenden und intensiveren Berufsausbildung unterwirft.



Jedenfalls wird für den einzelnen dadurch, daß seine Arbeits- und Berufswelt in ihren Anforderungen und Umweltsbedingungen stabil und dauerhaft wird, auch seine soziale Umwelt und sein Verhalten in der Gesellschaft gefestigt. Über den Beruf handelt sich der Mensch alltäglich wieder seine soziale Umwelt ein. Man kann den Wohnsitz, ja, man kann das Land und die Gesellschaft heute verhältnismäßig leicht vertauschen, ohne „entwurzelt“ zu werden, wenn man seine Berufsmöglichkeiten und seine beruflichen Leistungen in dem Wechsel bewahren kann. Solange die beruflichen Tätigkeiten und Leistungen erfolgreich anwendbar sind,



die eigentliche Lebenswirklichkeit des modernen Menschen. Hier läßt er sich nichts vormachen, hier kann er urteilen auf Grund der eigenen Erfahrung, hier erschließen sich ihm die Zusammenhänge im tätigen Handeln, nicht nur im übermittelten Wissen.

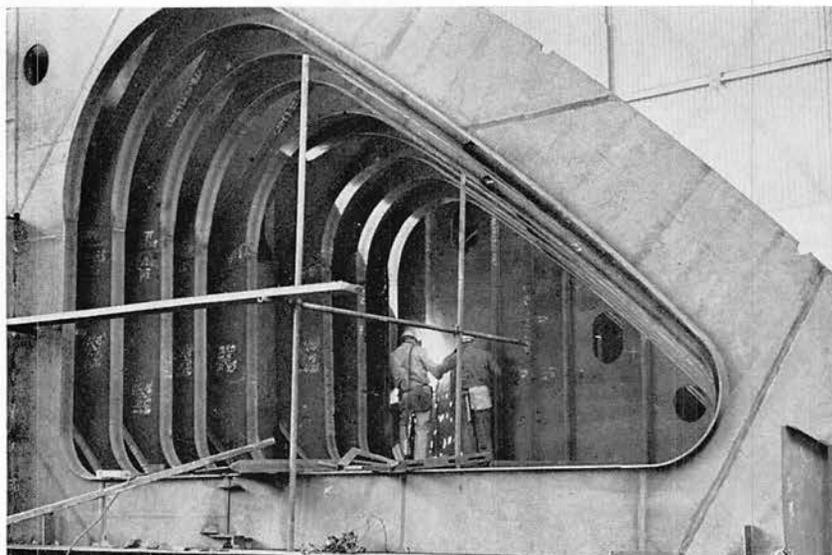
#### Weiterbildung wichtiger denn je

Nur wo der Mensch heute beruflich Spezialist ist, versteht er noch etwas unmittelbar von der Wirklichkeit, nur da hat er eine Lebenssicherheit. Ich mache die heute so übliche Verdammung des Spezialistentums, die vor allem unter Intellektuellen zu Hause ist, nicht mit: Berufliches Spezialistentum ist die Grundlage von Leistungen, die der berufstätige Mensch sich heute noch als Leistungen seiner Person zurechnen kann. In dem Handeln, das ich verstehe und in dem ich schwer ersetzbar bin, bewältige und erfahre ich

schaffen sie auch als Rückwirkung die innere Sicherheit der Person. Berufliche Sicherheit, Leistung und Zufriedenheit im Beruf sind wesentliche Grundlagen der seelischen Gesundheit des modernen Menschen.

Was bedeuten nun diese sozialen Kennzeichnungen der Berufstätigkeit für den einzelnen Menschen selbst, für sein inneres Lebensgefühl, für seinen Lebensablauf, für seine Stellung innerhalb der Gesellschaft? Die Berufstätigkeit ist für den modernen Menschen der wichtigste Bereich persönlichkeitsbildender sozialer Lebensaktivität.

Der kleine Bereich seines beruflichen Handelns, der Umkreis, in dem er produktiv ist und die Zusammenhänge kennt, in die er selbst eingreift, bildet



die Welt als meine persönliche Leistung, hierin ruht nicht nur meine äußere soziale und wirtschaftliche Sicherheit, sondern auch meine innere Handlungs- und Weltsicherheit.

Von diesen Erkenntnissen aus sind der Zweite Bildungsweg und die Bemühungen der Industrie um Weiterbildung ihrer Belegschaftsmitglieder ein wichtiger Faktor für die Wirtschaft selbst, für unser soziales Leben und für unsere politische Stellung in der Welt.

Aber mehr noch wird hierdurch eine Bildung der Persönlichkeit gefördert: der Mensch kann in der Gesellschaft eine seinen Fähigkeiten entsprechende berufliche und damit auch soziale Stellung erlangen. Auf diese Weise wird er durch den Beruf in sich selbst und gegenüber seiner Umwelt gefestigt.

# Haben Sie einen Blick für Gefahren?

Wenn Sie sich selbst prüfen wollen, ob Sie einen Blick für Gefahren haben, ob Sie stets auf Ihre eigene und die Sicherheit Ihrer Kollegen bedacht sind, dann machen Sie diesen kleinen Test mit. Beantworten Sie die gestellten Fragen gewissenhaft und ehrlich.

1. Stehen Sie morgens immer so zeitig auf, daß Sie in aller Ruhe frühstücken können und ohne Hast Ihre Arbeitsstelle erreichen? ja/nein
2. Halten Sie auf Ordnung an Ihrem Arbeitsplatz, räumen Sie Werkzeuge und Abfälle auch dann weg, wenn sie ein anderer liegen gelassen hat? ja/nein
3. Stellen Sie die Maschine oder die Betriebseinrichtung still, bevor Sie sie reinigen, ölen oder eine Störung beseitigen? ja/nein
4. Tragen Sie Schutzbrille, Schutzhandschuhe, Schutzhelm, Sicherheitsschuhe, Atemschutzgerät oder sonstige Schutzausrüstung, wo es erforderlich ist? ja/nein
5. Wissen Sie, wo der nächste Feuermelder ist? ja/nein
6. Melden Sie Gefahrenquellen immer sofort Ihrem Vorgesetzten? ja/nein
7. Messen Sie auch kleinen Wunden Bedeutung bei und legen bei ihnen einen Verband an? ja/nein
8. Machen Sie die Lehrlinge und Neulinge auf die besonderen Gefahren in Ihrem Betrieb aufmerksam? ja/nein
9. Machen Sie Leichtsinnige auf ihr gefährliches Tun aufmerksam? ja/nein
10. Halten Sie Ihr Fahrzeug (Fahrrad, Motorrad oder Auto) stets in verkehrssicherem Zustand? ja/nein

Nun zählen Sie zusammen, wieviele Fragen Sie mit „ja“ beantwortet haben. Prüfen Sie noch einmal, ob Sie auch wirklich ehrlich geantwortet haben. Es ergibt sich folgende Bewertung:

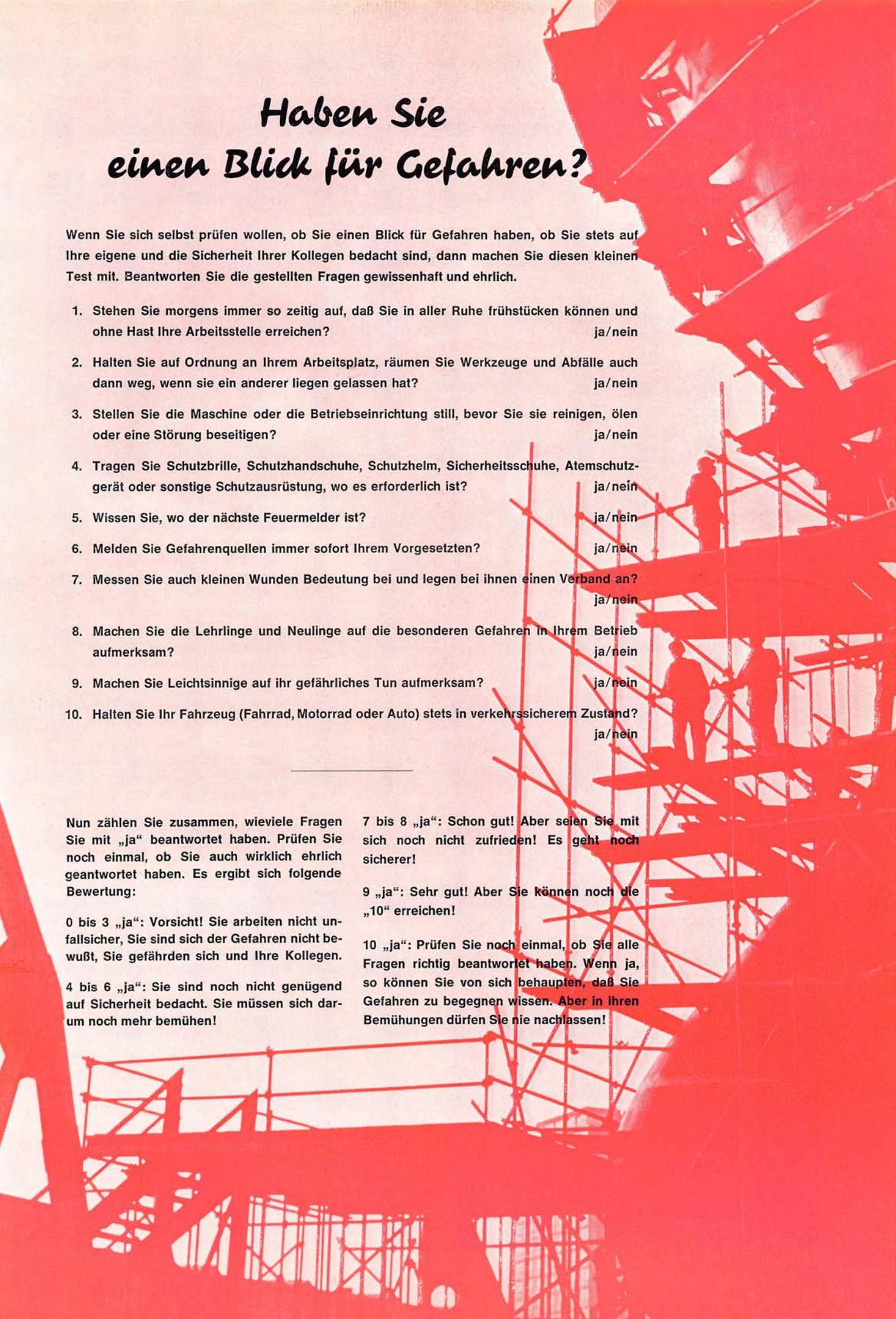
0 bis 3 „ja“: Vorsicht! Sie arbeiten nicht unfallsicher, Sie sind sich der Gefahren nicht bewußt, Sie gefährden sich und Ihre Kollegen.

4 bis 6 „ja“: Sie sind noch nicht genügend auf Sicherheit bedacht. Sie müssen sich darum noch mehr bemühen!

7 bis 8 „ja“: Schon gut! Aber seien Sie mit sich noch nicht zufrieden! Es geht noch sicherer!

9 „ja“: Sehr gut! Aber Sie können noch die „10“ erreichen!

10 „ja“: Prüfen Sie noch einmal, ob Sie alle Fragen richtig beantwortet haben. Wenn ja, so können Sie von sich behaupten, daß Sie Gefahren zu begegnen wissen. Aber in Ihren Bemühungen dürfen Sie nie nachlassen!



## Lehrlingsfreisprechungsfeiern in Hamburg und Kiel

Am 29. März wurden in Hamburg 44 und in Kiel 58 Lehrlinge der Howaldtswerke – Deutsche Werft AG nach drei- bzw. dreieinhalbjähriger Ausbildungszeit freigesprochen.

Die Lehrabschlussfeier in Hamburg fand am Nachmittag in der Kantine des Werkes Ross statt.

Nachdem Ausbildungsleiter Erich Goering Direktor Dipl.-Ing. Gerrit Körte, sowie die Vertreter der Hamburger Gewerbeschulen begrüßt und ihnen für die allzeit gute Zusammenarbeit gedankt hatte, wandte er sich an die „Hauptpersonen“ dieser Feier, an die Auslernerinnen und Auslerner der Werke Ross und Finkenwerder, um ihnen zum erfolgreichen Abschluß ihrer Lehre herzlich zu gratulieren. „Eure Eltern, Eure Lehrer in den Schulen, Eure Ausbilder in den Betrieben haben Euch bisher den Weg gewiesen, den Ihr hoffentlich zu Eurer Zufriedenheit weitergehen werdet“, sagte er. „Ihr seid diejenigen, die einmal die Zukunft tragen sollen. Gaben und Fähigkeiten allein genügen

In Kiel sprach Direktor Arno Klehn die Lehrlinge frei. Hier überreicht er dem Dreher Rudolf Knust seine Prämie.



nicht, man muß auch den Willen haben, seine Kräfte entsprechend einzusetzen; und wo der Wille fehlt, muß man ihn schulen. Der Willensstarke wird die Zukunft gewinnen.“

Direktor Körte dankte sodann namens der Werftleitung allen an der Ausbildung Beteiligten für ihre verständnisvolle Vermittlung des zu Erlernenden, den Lehrlingen aber für ihren Fleiß und die bei den Prüfungen gezeigten guten Leistungen und sprach die Auslernerinnen und Auslerner frei.

Anschließend überreichten Ausbildungsleiter Hans Sass jenen Lehrlingen des Werkes Finkenwerder und Ausbildungsleiter Erich Goering den Lehrlingen des Werkes Ross, die sich besonders ausgezeichnet haben, ihre Prämien. Die Glückwünsche des Betriebsrates übermittelte der Betriebsratsvorsitzende des Werkes Ross, Karl Richter; als Vertreter der Berufsschulen sprach Oberstudienrat Sorg von der Gewerbeschule Werft und Hafen zu den jungen Facharbeitern und wünschte ihnen Glück für den weiteren Lebensweg.

Den Dank der Lehrlinge sprach der Auslerner Peter Trilcke, ein Schiffbauer.

In Kiel konnte Ausbildungsleiter Rudolf Meyer Direktor Dipl.-Ing. Arno Klehn und als Gäste die Vertreter von Behörden, Schulen und Gewerkschaften sowie die Eltern unserer freizusprechenden Lehrlinge zur traditionellen abendlichen Feierstunde im Hotel „Bellevue“ begrüßen.

Direktor Klehn nannte den Tag der Freisprechung einen Tag der Freude und des Stolzes, wies jedoch auf die Notwendigkeit von Selbstverantwortung und Selbstdisziplin im beruflichen Leben hin und riet den nunmehr jungen Facharbeitern, allzeit weiterzulernen, um nicht den Anschluß an die immer rasanter werdende technische Entwicklung zu verlieren.

Auch die „Glückwunschadressen“ von Berufsschuldirektor Tietjen, dem Dezenten für die gewerbliche Berufsausbildung bei der Industrie- und Handelskammer Kiel, Bruno Brettschneider, und Betriebsratsmitglied Rolf Bender beschäftigten sich mit der Notwendigkeit, im Ausbildungswesen mit der Entwicklung von Technik und Wirtschaft Schritt zu halten. Das aber, wurde wiederholt und mit Nachdruck festgestellt, bedeute, daß der theoretischen Ausbildung eine



Lehrlingsfreisprechungsfeier in Hamburg: Abteilungsleiter Lothar Beise und Ausbildungsleiter Hans Sass überreichen der technischen Zeichnerin Marianne Flügge ihre Prämie.



Der Schiffbauer Harald Geduhn erzielte bei der Abschlußprüfung besonders gute Resultate. Abteilungsleiter Lothar Beise und Ausbildungsleiter Hans Sass beglückwünschten ihn und überreichten ihm eine Prämie.

ständig wachsende Bedeutung zu-  
komme.

Die Schiffbauer Thomas Piel, Manfred Schulz und Rudolf Stender konnten ihre Lehrzeit im Praktischen wie auch im Theoretischen mit dem Prüfungsergebnis „sehr gut“ abschließen. Ihnen überreichte Direktor Klehn die Urkunden für ein Stipendium an der staatlichen Ingenieurschule und eine Buchprämie. Vier weitere Prüflinge schlossen mit „gut“ ab und erhielten Buchprämien.

Namens der Lehrlinge dankte Hans-Georg Asmus der Werft, den Ausbildern in Lehrwerkstatt, Betrieb und Berufsschule und den Eltern.

Während die Kapelle des Werkes Ross zur Lehrlingsabschlußfeier flotte Unterhaltungsweisen aus der Operettenwelt beitrug, gefiel in Kiel vor allem „Puppet on a string“, das vom Kieler Werkorchester unter der Leitung von Christian Mohr mit viel Schwung vorgetragen wurde.

**Es ist nicht gefährlich, daß man manches nicht weiß. Gefährlich ist nur, daß man so vieles weiß, was nicht mehr stimmt.**  
Dr. Kurt Pentzlin

## Der Neuling

Eines Tages ist er da, der Neue. Er steht neben Dir an der Werkbank oder er arbeitet am gleichen Fließband, ist ein neuer Mann in Deiner Akkordkolonne oder ganz einfach ein neues „Betriebsmitglied“. Du weißt, wie er heißt, Du achtest in den nächsten Tagen darauf, was er für ein Kerl ist, Du erfährst dieses und jenes und manches von ihm. Bald wirst Du auch ergründet haben, was er in seinem Fach kann. Du wirst ihn einweisen in seine Arbeit, damit Du einen guten Kollegen bekommst. Denkst Du dabei auch daran, ihn mit den Gefahren vertraut zu machen, die seine neue Tätigkeit mit sich bringt? Selbst wenn er ein „alter Hase“ ist, selbst dann kann er neben Dir ein „Neuling“ sein. Er hat seine Erfahrungen, gewiß, aber er hat sie vielleicht unter ganz anderen Umständen, bestimmt aber an einem ganz anderen Arbeitsplatz gesammelt. Ein Neuling ist eigentlich immer in Gefahr. Deshalb solltest Du ihm Helfer und Warner sein. Schon aus eigenem Interesse; denn wenn er etwas falsch macht, wenn er eine Gefahr heraufbeschwört, kann es auch

Dich treffen! Der Lehrling ist immer ein Neuling, nicht nur in seinem Beruf, sondern überhaupt in der Arbeitswelt. Was Dein Alltag ist, das ist für ihn noch eine Welt voller Abenteuer. Als er die Schule verließ, gab man ihm – genau wie einst Dir – das Wort – „vom Ernst des Lebens“ mit auf den Weg. Aber muß das ein „blutiger“ Ernst sein, nur weil die erfahrenen Kollegen es versäumen, den Lehrling über die Gefahren seines Arbeitsplatzes aufzuklären? Der Lehrling soll ja nicht nur ein fach-



Nicht das neue Fischaugenobjektiv 1:4/17 mm, Bildwinkel 180°, wurde hier verwandt, sondern ein Teleobjektiv 1:2,8/90 mm, Bildwinkel ca. 23°. Der wirkungsvolle Effekt wurde dadurch erzielt, daß die Spiegelung auf der VW-Radklappe aus etwa 1,5 m Entfernung aufgenommen wurde.

kundiger Arbeiter, er muß auch ein sicherer Arbeiter werden!

Durch Schaden klug zu werden, ist immer eine bittere Art, Erfahrungen zu sammeln. Wer wüßte das nicht. Selbst wenn man dem Neuling tausendmal sagen muß, daß er dieses lassen soll und jenes nur so und so unfallsicher bewerkstelligen kann, wir sollten es ihm auch noch weitere Male sagen! Belehre den Neuling – es kann vielleicht für ihn und für Dich Leben und Gesundheit bedeuten.

## Schiffahrtsmesse in Oslo

Mit Schiffsmodellen und Großfotos, Originalen und Modellen von Sonderfabrikaten hat sich unsere Werft an der zweiten Internationalen Schiffahrtsmesse in Oslo beteiligt, die in der

Zeit vom 20. bis 29. Mai in der norwegischen Hauptstadt stattfand.

Die erste Ausstellung dieser Art in Oslo war 1965 von mehr als 50 000 Fachleuten besucht worden. Mehr als 250 Firmen aus 18 Ländern werden in diesem Jahr an der Messe teilnehmen, die von den Norwegern als größte Ausstellung der Welt für Schiffsausrüstung bezeichnet wird.

## Lehrlingseinstellung in Hamburg

Am 1. April wurden von den Werken Ross und Finkenwerder

- 33 Maschinenschlosserlehrlinge
- 5 Betriebsschlosserlehrlinge
- 2 Bleeschlosserlehrlinge
- 8 Starkstromelektrikerlehrlinge
- 4 Kupferschmiedelehrlinge
- 3 Dreherlehrlinge
- 5 Schiffbauerlehrlinge
- 10 Möbeltischlehrlinge
- 1 Modelltischlehrling
- 11 techn. Zeichnerlehrlinge
- 1 Teilzeichnerin-Anlernling und
- 9 Betriebswerker

eingestellt, die mit Ausnahme der technischen Zeichner, der Modell- und Möbeltischler die ersten sechs Monate ihrer Grundausbildung im Werk Ross erhalten. Anschließend werden sie – entsprechend den ihren Berufen zugeordneten Berufsbildern – auf die Betriebe verteilt.

## Die neuen Betriebsräte

Ein Unternehmen von der Größe und der Bedeutung der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG mit seinen mehr als 20 000 Belegschaftsmitgliedern läßt sich heute gar nicht mehr ohne die Mitarbeit der Belegschaftsvertretung denken.

Überall, wo Menschen leben und nebeneinander tätig sind, entstehen Probleme, Wünsche und Spannungen. Sie rechtzeitig zu erkennen, ist erforderlich, wenn man „Explosionen“ aufgrund von angestauter Unzufriedenheit oder langangesammeltem Unwillen vermeiden und unnötigen Auseinandersetzungen vorbeugen will.

Der Betriebsrat, der meist recht genau weiß, was sich in der Belegschaft tut, wird sich zum Sprecher der ihm bekanntwerdenden, berechtigten Wünsche machen und so helfen, Spannungen abzubauen und Konfliktsituationen zu entschärfen.

Daß der Betriebsrat um die ständige Verbesserung der Arbeitsbedingungen



Am 8. März wählte die Belegschaft des Werkes Ross ihren neuen Betriebsrat.

der Belegschaft bemüht bleibt und die sozialen und personellen Interessen der Arbeitnehmer wahrnimmt, versteht sich von selbst. Wichtig aber bleibt auch, die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens zu verfolgen und aufgrund von Gesprächen mit der Leitung des Unternehmens zu umfassender Information der Belegschaft imstande zu sein. Die im Februar und März gewählten Betriebsräte unserer drei Werke, die – wie die Wahlbeteiligung erkennen läßt – einen breiten Rückhalt in der Beleg-

schaft haben, haben sich inzwischen konstituiert.

Im Werk Kiel wurden der bisherige Vorsitzende des Betriebsrates Otto Böhm und sein Stellvertreter Horst Lorenz wiedergewählt.

In den geschäftsführenden Ausschuß wurden gewählt: Otto Böhm, Horst Lorenz, Walter Knaupe, Walter Krohn, Willi Brandt, Werner Gebauer, Heinz Neumann und Rolf Bender.

Der Betriebsrat des Werkes Kiel be-

steht aus 25 Mitgliedern, von denen 20 Arbeiter und 5 Angestellte sind.

Auch im Werk Ross wurden der Vorsitzende des Betriebsrates, Karl Richter, und sein Stellvertreter Walter Wendland im Amt bestätigt.

In den geschäftsführenden Ausschuß wurden gewählt: Karl Richter, Walter Wendland, Heinz Rähse, Rudi Dutschke und Louis Heidorn.

Der Betriebsrat des Werkes Ross besteht aus 21 Mitgliedern, von denen 17 Arbeiter und 4 Angestellte sind.

Im Werk Finkenwerder wurde Werner Peters zum Vorsitzenden des Betriebsrates gewählt, während Otto Rieckhoff stellvertretender Vorsitzender wurde. Der bisherige Betriebsratsvorsitzende Fredy Suhr ist zwar wieder in den Betriebsrat gewählt worden, doch inzwischen zurückgetreten. Für ihn wurde Rolf Schoop Betriebsratsmitglied. Der geschäftsführende Ausschuß setzt sich zusammen aus: Werner Peters, Otto Rieckhoff, Heinz Holstenberg, Karl Behrens, Hinrich Dübelt und Heinrich Rübensch.

Der Betriebsrat des Werkes Finkenwerder besteht aus 21 Mitgliedern, von denen 16 Arbeiter und 5 Angestellte sind.

---

**Mangelnde Information kostete im Jahre 1815 zweitausend Menschen das Leben. Sie fielen in der Schlacht von New Orleans, die gar nicht hätte stattzufinden brauchen, weil nämlich die beiden kriegführenden Parteien, Großbritannien und die Vereinigten Staaten, bereits fünfzehn Tage zuvor den Friedensvertrag unterzeichnet hatten.**

**Thomas v. Randow**

---



Betriebsratswahl im Werk Finkenwerder am 19. März 1968

Die zu bewältigenden Aufgaben unserer neugewählten Betriebsräte sind vielseitiger und wohl auch schwieriger als die früherer Jahre, denn über die allgemeinen Sorgen aller um die Sicherung der Arbeitsplätze hinaus gilt es auch mit den Schwierigkeiten fertig zu werden, die der Zusammenschluß unserer drei Werke mit sich gebracht hat.

Als eine der größten Schwierigkeiten vorerst erweist sich, ein gerechtes und einheitliches Lohnfindungssystem für unsere drei Werke, die überdies in verschiedenen Tarifgebieten liegen, zu erstellen.

# UNSERE JUBILARE

## Werk Ross

### 50 Jahre

- 1. 4. 1968 Fritz Falk, Meister (MB)
- 4. 4. 1968 Max Scholz, Meister (SB)
- 11. 4. 1968 Otto Schrieber, Kranführer

## Werk Kiel

### 40 Jahre

- 26. 10. 1967 Alfred Doempke, Maschinist
- 23. 12. 1967 Fritz Lettau, Transportarbeiter
- 10. 2. 1968 Wilhelm Bock, Werkmeister
- 27. 3. 1968 Wilhelm Storm, Dreher
- 3. 4. 1968 Friedrich Nicolai, Schiffszimmerer
- 13. 4. 1968 Otto Schult, Konstrukteur
- 18. 4. 1968 Max Schmidt, Maschinenwerker

## Werk Ross

- 22. 3. 1968 Karl Richter, Betriebsratsvorsitzender
- 5. 4. 1968 Harry Dreves, Vorarbeiter
- 11. 4. 1968 Hans Rieckert, E-Schweißer

## Werk Finkenwerder

- 2. 1. 1968 Berthold Korb, Dreher
- 4. 1. 1968 Walter Bienecke, Kalkulator
- 5. 1. 1968 Willy Lilienthal, Kontrolleur
- 22. 1. 1968 Georg Vogl, Meister
- 14. 2. 1968 Fritz Saggau, Tischler
- 18. 2. 1968 Erich Wiechmann, Zimmermann
- 24. 2. 1968 Gerhard Rüstmann, E-Schweißer
- 27. 2. 1968 Hans Burmeister, Zimmermann
- 8. 4. 1968 Willy Martin, Vorarbeiter
- 14. 4. 1968 Willi Köster, Vorarbeiter
- 20. 4. 1968 Oskar Thon, Meister

## Werk Kiel

### 25 Jahre

- 13. 1. 1968 Johannes Sander, Zimmermann
- 25. 1. 1968 Karl Bendig, Feuerwehmann
- 1. 3. 1968 Elfriede Richter, Kaufm. Angestellte
- 1. 4. 1968 Klaus Gamm, Werkmeister

- 1. 4. 1968 Daniel Brandt, Werkmeister
- 1. 4. 1968 Walter Ragotzki, Kalkulator
- 1. 4. 1968 Günther Schmidt, Feinblechner
- 1. 4. 1968 Kurt Jörgensen, Tischler
- 1. 4. 1968 Gerd Schmill, Maschinenschlosser
- 1. 4. 1968 Werner Stahlberg, Maschinenschlosser
- 1. 4. 1968 Heinz Kniphals, Elektriker
- 1. 4. 1968 Walter Gries, Uhrmacher
- 1. 4. 1968 Heinz Brede, Werkzeugmacher

## Werk Ross

- 29. 3. 1968 Rolf Brenner, Dreher
- 5. 4. 1968 Heinz Opriel, Meister (Optik)
- 19. 4. 1968 Herbert Krönke, E-Karrenfahrer
- 19. 4. 1968 Gerhard Tokarski, Dreher
- 5. 4. 1968 Willy Cyperek, Schiffszimmerer
- 5. 4. 1968 Günther Gottschalk, Maschinenschlosser

## Werk Finkenwerder

- 5. 1. 1968 Herbert Krüger, E-Schweißer
- 8. 1. 1968 Josef Melz, Tischler
- 8. 1. 1968 Oskar Wenzel, Ingenieur
- 14. 1. 1968 Richard Weber, Helfer
- 17. 1. 1968 Paul Mählen, Vorarbeiter
- 14. 2. 1968 Walter Ballmann, Tischler
- 2. 3. 1968 Karl-Heinz Markmann, Vorarbeiter
- 11. 3. 1968 Wilhelm Klein, E-Schweißer
- 29. 3. 1968 Friedrich Wiese, Leiter des Baubüros
- 30. 3. 1968 Georg Deutschler, Werkstattschreiber
- 30. 3. 1968 Peter Weise, Vorarbeiter
- 1. 4. 1968 Hans Wolter, Maschinenschlosser
- 1. 4. 1968 Günther Kaiser, Elektriker
- 1. 4. 1968 Karl-Heinz Petersen, Maschinenschlosser
- 1. 4. 1968 Artur Krüger, Kupferschmied
- 1. 4. 1968 Werner Oestmann, Technischer Angestellter
- 2. 4. 1968 Rolf Sönksen, Schlosser
- 6. 4. 1968 Wilhelm Händel, Anschläger
- 14. 4. 1968 Erich Barr, Schiffszimmerer
- 19. 4. 1968 Hans Paulsen, Ausgeber

## Betriebsversammlung in Kiel

Während sich auf dem Petersberg bei Königswinter die seit Februar im Gang befindlichen Spitzengespräche zwischen der IG Metall und der DAG einerseits und dem Gesamtverband der metallindustriellen Arbeitgeberverbände (Gesamtmetall) andererseits über den Abschluß eines von den Gewerkschaften geforderten Rationalisierungsschutzabkommens für die 3,6 Millionen Beschäftigten der bundesdeutschen Metallindustrie im Verlauf des nunmehr mit

Lohnverhandlungen gekoppelten vierten Spitzengesprächs ihrem Höhepunkt näherten, —

während in Kiel die Bezirkskonferenz der IG Metall, Bezirksleitung Hamburg, mit 120 Delegierten der vier Küstenländer Norddeutschlands im Hotel „Bellevue“ tagte, wobei u. a. zur Sprache kam, daß es bei der „Howaldtswerke — Deutsche Werft AG“ nunmehr um ein einheitliches Lohnfindungssystem für die drei Werften, sowie eine Neuregelung der Sozialleistungen und den Ab-

schluß eines Generalvertrages über die Rechte der Arbeitnehmer nach dem Zusammenschluß gehe, —

— fand am Nachmittag des 26. April in der Ostseehalle eine Betriebsversammlung des Kieler Werkes statt.

Da ein beachtlicher Teil der Belegschaft aufgrund vordringlicher Terminarbeiten an dieser Versammlung nicht teilnehmen konnte, war die riesige Halle nur etwas mehr als bis zur Hälfte gefüllt.

Gegenstand der Berichte und Kurz-

referate des Betriebsratsvorsitzenden Otto Böhm und der Sprecher des DGB und der DAG waren:

- Die Notwendigkeit der im Betriebsverfassungsgesetz geforderten „vertrauensvollen Zusammenarbeit“ zwischen Werftleitung und Betriebsrat, um u. a. die Teilnahme aller Belegschaftsmitglieder und wenigstens eines Vorstandsmitgliedes an den Betriebsversammlungen sowie die umfassende Information der Versammelten über die wirtschaftliche Situation des Unternehmens zu gewährleisten,
- der Unmut eines großen Teils der Belegschaft über die am 1. April wirksam gewordene, einzig der Absicherung bisher gezahlter übertariflicher Lohnbestandteile dienende Tarifvereinbarung vom 19. 12. 67 / 4. 1. 68, aufgrund deren der Ecklohn für die gewerblichen Arbeitnehmer der Metallindustrie Schleswig-Holsteins von DM 3,27 auf DM 3,42 erhöht worden ist, ohne daß mit dieser „Lohnerhöhung“ auch eine Verdiensterhöhung verbunden ist,
- die Harmonisierung der Akkordlöhne auf den drei Werften unseres Unternehmens,
- die allgemeine Tarifsituation und die Forderung nach einheitlichen Tarifen

für die drei zusammengeschlossenen Werften sowie

- die Verhandlungen auf dem Petersberg über höhere Löhne und ein Rationalisierungsschutzabkommen, das allen Arbeitnehmern größtmögliche Sicherung bieten soll.

Die wenigen Diskussionsteilnehmer brachten zum Ausdruck, daß Lohnerhöhungen grundsätzlich effektiv wirksam werden sollten, daß interessant allein sei, was in der Lohntüte drin sei, und daß man kein Verständnis für die Zustimmung der gewerkschaftlichen Tarifkommission zur Tarifvereinbarung vom 19. 12. 67 / 4. 1. 68 habe, die nach gewerkschaftlicher Meinung bessere Ausgangspositionen für spätere Zeiten geschaffen hätte.

## Personalien

### Werk Kiel

Dem Leiter der Abteilung Betriebsabrechnung, Kiel, Herbert Heitmann (RA-K), wurde am 19. April Gesamtprokura erteilt.

Mit Wirkung vom 1. April wurden ernannt:

Herbert August (KD)  
zum Betriebsingenieur,

Jürgen David (KD)  
zum Betriebsingenieur,  
Peter Dohrmann (KTB)  
zum Betriebs-Assistenten  
Otto Baresel (KGR)  
zum Werkmeister und  
Günter Schwarz (KSG)  
zum Werkmeister.

An der Universität von Wisconsin hat eine Forschergruppe festgestellt, daß vor hundert Jahren ein Mensch im späteren Berufsleben etwa noch einmal soviel dazulernen mußte, wie er in der Schule gelernt hatte. Heute ist es im Durchschnitt erforderlich, daß ein Mensch, nachdem er die Schulbank verlassen hat, zehnmal soviel Wissensstoff aufnimmt, als ihm in der Schule vermittelt wurde. Thomas v. Randow

### Werk Ross

Mit Wirkung vom 1. April wurden ernannt:

Siegfried Stopat (1222/5830)  
zum Vorarbeiter für das Gewerk 1222/  
Schlosserei-Bordbetrieb und

Dieter Rose (61/12131)  
zum Vorarbeiter für das Gewerk 511/  
Bordmontage.

### Werk Finkenwerder

Mit Wirkung vom 15. Februar wurde ernannt:

Siegfried Rätber  
zum Meister im Betrieb BA 1/Aus-  
rüstungs- und Einrichtungswerkstätten.

Mit Wirkung vom 22. Februar wurden ernannt:

Hermann Bartels  
zum Meister im Betrieb 2340/Bord-  
montage Reiherstieg,

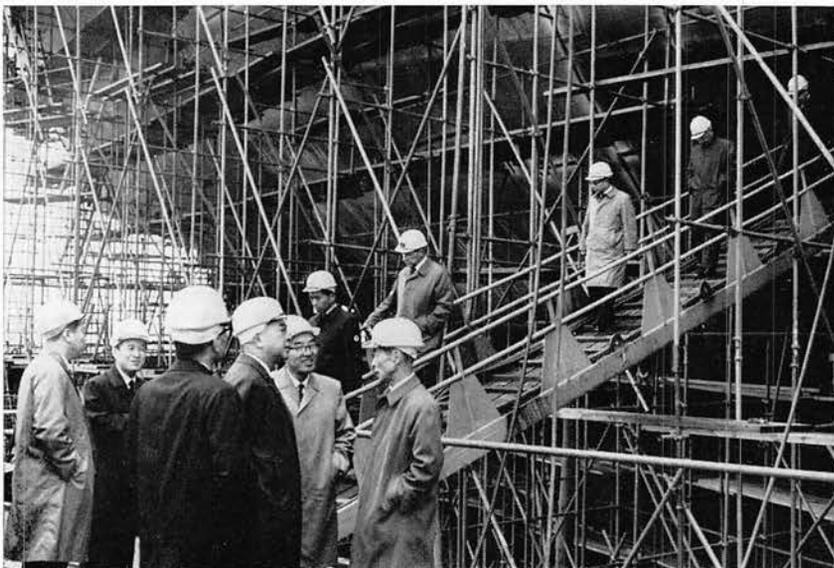
Peter Kruse  
zum Meister im Betrieb 1341/Bord-  
montage, Reparatur Finkenwerder,

Kurt Flügge  
zum Meister für den Betrieb 2530/  
E-Werkstatt Reiherstieg,

Joachim Heide (2340/16063)  
zum Vorarbeiter der Bordmontage  
Reiherstieg, Betrieb 2340

Hermann Dicks (1341/10152)  
zum Vorarbeiter der Bordmontage  
Finkenwerder, Betrieb 1341 und

Willi Wiese (2230/15491)  
zum Vorarbeiter in der Tischlerei  
Reiherstieg, Betrieb 2230.



Am 8. Mai besuchte eine aus zehn Direktoren verschiedener japanischer Werften bestehende Delegation unter Leitung von Takao Nagata (Vizepräsident der Vereinigung japanischer Schiffbauer) unser Werk Kiel. Die Delegation, hier bei der Besichtigung des im Dock 7 (Werk Gaarden) entstehenden Schwesterschiffes der „Esso Malaysia“, befand sich auf einer Rundreise zu den Großwerften Europas. Während dieser Reise fanden auch Besprechungen mit den Werftverbänden verschiedener europäischer Länder statt. In London beklagte Nagata, daß die japanischen Großtankerbauten „ein großes Arbeitsvolumen ohne guten Profit“ mit sich gebracht hätten.

„Vorsicht + Rücksicht = Sicherheit“

### Aufpassen oder passen müssen

Tag für Tag gehen oder fahren wir zur Arbeit. Es fällt uns nichts mehr auf. Alles ist uns selbstverständlich geworden: die Straßen, durch die wir gehen, die Häuser, die Menschen, denen wir begegnen. Plötzlich kreischen Bremsen. Wir blicken uns um, bleiben wenige Sekunden lang stehen, dann gehen wir weiter. Daß wenig später ein Unfallwagen angerast kommt und einen Verletzten aufnimmt, bemerken wir nicht mehr. Aber selbst, wenn wir es bemerkten, würden wir möglicherweise nur feststellen: Ja, so ist es eben, wenn man nicht aufpaßt! Ist auch eine böse Ecke, da mußte ja einmal was passieren ...!

Nicht aufgepaßt! Wir sagen es so dahin, geben der Ecke die Schuld, der Kreuzung, einer von vielen Kreuzungen in der Stadt ...!

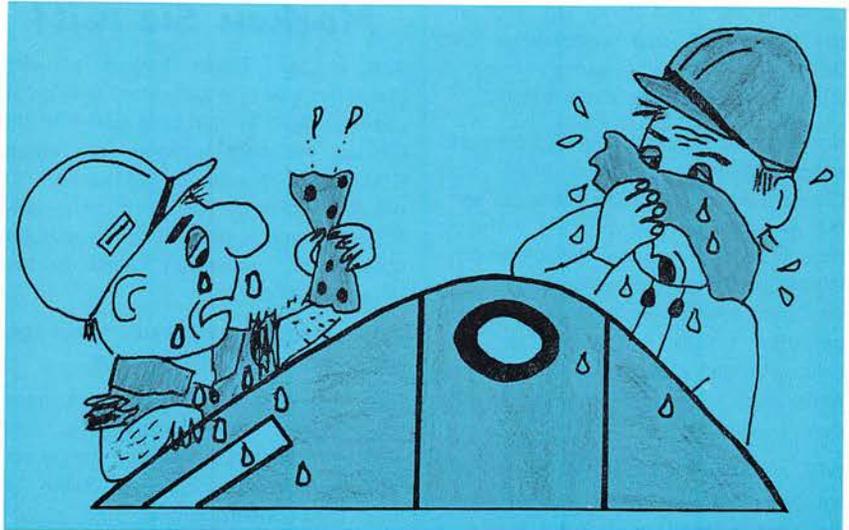
Tag für Tag steht in jeder Zeitung eine solche Meldung. Jeder liest sie: der Kraftfahrer, der Radfahrer, der Fußgänger, der Chef, der Meister, der Prokurist, der Lehrling, die Sekretärin ... Nicht aufgepaßt! Häufig genug ist dies die Ursache für einen Unfall.

Eigentlich müßte uns jede dieser Meldungen zum Signal werden, daß wir künftighin besser aufpassen, auf uns, auf die anderen. Wir können den modernen Verkehr nicht ignorieren, er ist nun mal da, ob er uns gefällt oder nicht. Was wir tun müssen, ist: Vorsichtig sein und rücksichtsvoll, denn es geht um unser Leben, um unsere Gesundheit, um unsere Familie! Wir denken an alles mögliche lange und oft, aber daran scheinbar allzu wenig!

Tag für Tag werden Unfälle verursacht, kehren Männer und Frauen nicht von der Arbeit zurück, weil irgendeiner nicht aufgepaßt hat! Soll das so weitergehen? Wollen wir immer mit dem Risiko spielen, uns darauf einlassen, daß schon nichts passieren werde ...? Ein teuflisches Spiel! Wie lange eigentlich noch?

Denken wir doch darüber nach: Wer einmal nicht aufpaßt, den muß es zwar nicht erwischen, es kann ihn aber gleich so erwischen, daß es ihm nicht mehr vergönnt ist aufzupassen; daß er passen muß – für immer!

„Vorsicht + Rücksicht = Sicherheit“



### Nein, sowas!

Von der Taufe der „Murex“ spricht keiner mehr. Natürlich nicht. Wer schon denkt jetzt noch an das, was am 27. Februar war?

Ein fehlendes Komma im letzten Satz einer Zeitungsmeldung indes, die uns erst jetzt bekannt wurde, rief uns das festliche Ereignis wieder in Erinnerung. Bärbel Schwede (technische Zeichnerin im zweiten Lehrjahr/Werk Kiel) illustrierte, was in dieser im süddeutschen Raum verbreiteten Meldung zu lesen war.

**SCHIFFSTAUF.** - Grau wölbte sich der Himmel über den grünen Fluten der Kieler Förde, als Rut Brandt (rechts) die traditionelle Flasche Sekt am roten Wulstbug des Tankers »Murex« zerschellen ließ, der sich aus dem riesigen schwarzen Schiffsleib vorwölbt. Die Frau des Außenministers, die einen modischen blauen Mantel und eine Leopardenpelz-Kappe trug, taufte das Schiff mit den Worten: »Ich taufe dich auf den Namen »Murex« und wünsche dir und deiner Besatzung allzeit glückhafte Fahrt.« Nachdem die Flasche mit lautem Knall am Bug zersplittert war, heulten die Sirenen und die Belegschaft und die Ehrengäste klatschten Beifall.

## Das kommt bei uns nicht vor!

„Eigentlich solltest Du so etwas auch fertigbringen können!“ Das hatte die tüchtige Ehefrau des jungen Flott ganz nebenbei bemerkt, nachdem ihr Mann von einem Arbeitskollegen berichtet hatte, dessen Verbesserungsvorschlag zu einer erheblichen Kostensenkung führte und dem deshalb eine Prämie von einigen hundert Mark überreicht worden war. „Und diese Prämien für Verbesserungsvorschläge werden unversteuert und ohne Sozialabzug ausgezahlt? Überleg' doch mal, was wir mit solch einem zusätzlichen Geld alles anfangen könnten! Ich müßte dringend ein neues Kleid haben! Mein Mantel ist inzwischen auch unmodern! Und Klein-Erna braucht neue Schuhe! Und unsere Urlaubsreise, und ... und ... So hatte das damals angefangen. Einige Wochen lang hatten diese und ähnliche spitze Bemerkungen zur Tagesroutine

seines Eheweibes gehört, bis er sich dann endlich aufgerafft und seine Gedanken über einen besseren und schnelleren Arbeitsablauf in seiner Abteilung zu Papier gebracht und als Verbesserungsvorschlag eingebracht hatte. Intern hatten sich seine Ideen leider nicht verwirklichen lassen. Sein Chef war dafür einfach nicht ansprechbar. „Merken Sie sich ein für allemal, junger Mann: ich leite diese Abteilung seit 30 Jahren. Und da kommen Sie und wollen mir sagen, was besser gemacht werden könnte? Bleiben Sie mir mit Ihrem neomodischen Kram vom Halse! Noch bestimme ich hier, was zu tun ist und wie es erledigt wird. Tun Sie gefälligst, was ich Ihnen aufgetragen habe und überlassen Sie das Denken lieber den Pferden, die haben größere Köpfe!“ So hatte ihn sein Chef abfahren lassen, als er ihm seine Gedanken einmal vor-

tragen wollte. Und dabei lag doch auf der Hand, daß sich manches — und darin war sich die ganze Abteilung einig — wesentlich vereinfachen ließ.

Nur das wollte er mit seinem Verbesserungsvorschlag erreichen. Aber, sein Chef schien jetzt restlos sauer zu sein. Mit ihm war überhaupt nicht mehr zu reden, seitdem er von der Geschäftsleitung zur Abgabe einer Stellungnahme über Flott's Verbesserungsvorschlag aufgefordert worden war und sich abzeichnete, daß die von Flott angeregten Änderungen durchgeführt werden würden.

WIR ... überlegen uns bei allem, was wir tun, auch, ob sich unsere Aufgabe vielleicht anders besser oder schneller erledigen läßt. Wir denken mit und lassen nicht locker, wenn es darum geht, Verbesserungen durchzusetzen. Als Mitarbeiter mit Vorgesetztenfunktion greifen wir die Anregungen unserer Mitarbeiter auf, prüfen sie sorgfältig und setzen sie durch oder geben ihnen unsere uneigennützig Unterstützung, wenn ihre Verwirklichung außerhalb unseres Zuständigkeitsbereichs liegt. Wir fördern auf diese Weise die Initiative und das Mitdenken unserer Mitarbeiter.

**ODER SOLLTE SO ETWAS DOCH BEI UNS VORKOMMEN?**

## Machen Sie mit!

Seit einigen Tagen kleben an den Mauern einer Vielzahl von Gebäuden unserer Werft in Hamburg und Kiel die Plakate mit dem lustigen, an einem Kranhaken zappelnden Männchen im blauen Päckchen mit Schutzhelm und Flossenfinger, das uns zuzurufen scheint: "... un wann kömst du tom Vorschlagsbüro?"

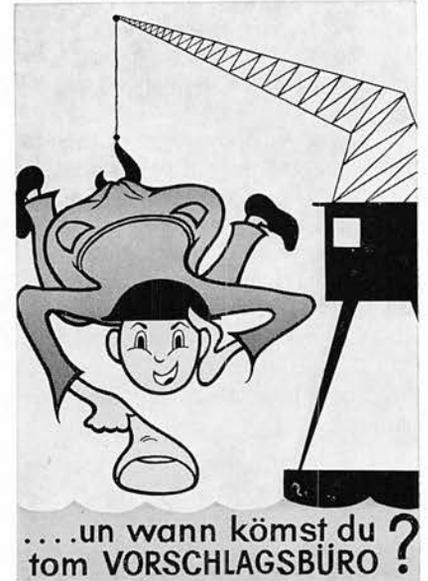
Diese Frage ist durchaus ernst gemeint und an uns alle gerichtet.

Über den Wert oder Unwert des innerbetrieblichen Vorschlagswesens läßt sich beim besten Willen und schon seit langem nicht mehr streiten. Seine Erfolge sind unbestritten.

Dennoch begegnet man hier und da auch bei uns noch dem einen oder anderen, der — aus welchen Gründen auch immer — immer noch nichts davon gehört zu haben scheint.

Sinn des innerbetrieblichen Vorschlagswesens ist zum einen, aufgrund von Verbesserungen jeder Art einfacher, besser und billiger, also wirtschaftlicher zu arbeiten. Zum andern aber soll durch das betriebliche Verbesserungsvorschlagswesen die Anregung jedes einzelnen Mitarbeiters zu selbständigem Denken und Handeln insbesondere in jenem Erfahrungsbereich bewirkt wer-

den, der sich aus seiner täglichen Arbeit ergibt. Wer nämlich Arbeitsablauf und Produktionsgang mit wachen Sinnen beobachtet, also wirklich „ganz bei der Sache“ ist, wird nicht nur besser,



sondern vor allem auch sicherer arbeiten. Und wird zum dritten endlich im Selbstvertrauen und in seiner Selbstachtung bestätigt werden.

Also:

Machen Sie mit!

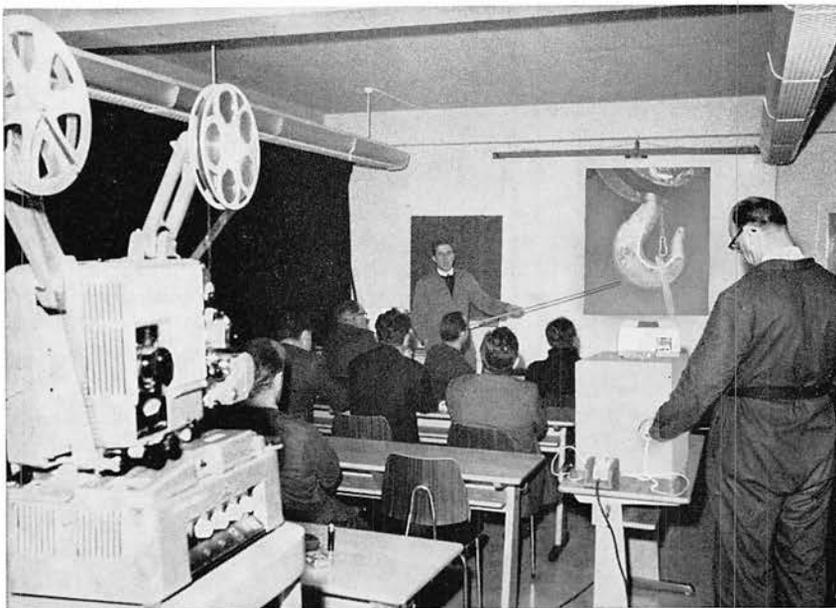
Beteiligen auch Sie sich beim innerbetrieblichen Verbesserungsvorschlagswesen!

Sie helfen mit, die Wettbewerbsfähigkeit unserer Werft zu stärken, die Arbeitsplätze zu sichern und haben nicht zuletzt die Chance, eine Prämie zu bekommen!

## Früherkennung des Krebses ist wichtig!

Obwohl jährlich bei uns etwa 130 000 Menschen an Krebs sterben, ist es nicht leicht, die Menschen von der Notwendigkeit einer Krebsvorsorge zu überzeugen. Bei den Frauen sind die Bestrebungen hinsichtlich der Früherkennung schon auf fruchtbaren Boden gefallen, bei den Männern ist es leider noch nicht der Fall.

Dies liegt natürlich auch daran, daß die diagnostischen Verfahren kostspielig und zeitraubend sind. Die Zelldiagnostik wird heute jedoch schon überall mit Erfolg angewandt. Die Forschungen sind soweit vorangekommen, daß die Zelldiagnostik so wie bisher in der Frauenheilkunde, demnächst auch in der Magen-Darmdiagnostik, in der



An acht Nachmittagen trafen sich die Sicherheitsbeauftragten des Werkes Kiel in Gruppen von fünfzehn bis zwanzig Mann zu Diskussionen über Fragen der Arbeitssicherheit und Unfallverhütung in einem der Schulungsräume des Werkes Kiel-Dietrichsdorf. Die Sicherheitsingenieure Almendinger und Klostermann standen ihnen als Diskussionspartner zur Verfügung. Grundlage der Diskussion boten Aufnahmen von im Werk festgestellten und „gestellten“ Mängeln im Verhalten von Werksangehörigen.

Lungendiagnostik und in der Diagnostik von Blasenkrankheiten und der Vorsteherdrüse mit Erfolg eingesetzt werden kann.

Damit wird man in der Bekämpfung des Krebses ein großes Stück weitergekommen sein, denn Früherkennung ist Frühbehandlung und damit Frühheilung. Dies hat dann auch eine wesentliche Herabsetzung der Kosten zur Folge. Vielleicht läßt sich das in Zahlen besser ausdrücken als in Worten: Während sich die Behandlungskosten eines Frühfalles auf DM 500,- belaufen, steigen diejenigen eines fortgeschrittenen Falles auf etwa DM 30 000,- bis DM 35 000,-. Zu diesen reinen Behandlungskosten kommen dann noch Kurkosten, Rentenanspruch, Lohnausfall und der Ausfall an Arbeitsprodukt.

### DGB-Briefschule

Der Deutsche Gewerkschaftsbund besitzt eine eigene Briefschule, die jedem ein umfassendes und reichhaltiges Programm für eine bessere Allgemeinbildung bietet, dem der Besuch von Kur-

**Mit Plakaten von ungewöhnlichem Sex-Appeal werben die im allgemeinen als prude angesehenen Briten für die Unfallverhütung. Der Text auf dem Plakatfoto wurde von unseren Sicherheitsingenieuren in deutscher Sprache wiedergegeben, um es bei Dia-Vorträgen „einblenden“ zu können.**



»Sichere Schuhe vermeiden solche Stürze«

sen, Lehrgängen und Vorträgen am Wohnort nicht möglich ist. Das Lehrprogramm 1968/69 umfaßt die Abteilungen Recht, Wirtschaft, Politik, Allgemeinbildung, Sprachen, Mathematik, Soziologie, Führungslehren-Technik der geistigen Arbeit.

Der Studiengang Arbeitsrecht z. B. vermittelt ausreichende Fachkenntnisse für den Nichtjuristen, denn täglich kommen

wir mit Rechtsfragen in Berührung. Jeder Kauf, jeder Arbeits- und Mietvertrag ist ein Rechtsgeschäft. Bei Unklarheiten oder strittigen Fragen stehen die meisten Menschen dem Recht ziemlich hilflos gegenüber, und es ist schwierig, die für einen Sachverhalt maßgeblichen Rechtsvorschriften ausfindig zu machen und den Gesetzestext richtig zu lesen und auszulegen.

Hier hat die Briefschule als einzige Fernschule eine volle Ausbildung im Arbeitsrecht für den Nicht-Juristen aufgebaut, Fachleute, Richter und Dozenten haben diesen Studiengang zusammengestellt. Der Studierende beginnt mit der „Einführung in das Recht“. Hier werden die Grundkenntnisse des Zivilrechts, des juristischen Denkens gelehrt und mit Wissensfragen auch geübt. Auf diese Grundausbildung für den Nichtjuristen bauen dann die Lehrgänge „Arbeitsvertragsrecht“, „Betriebsverfassungsrecht und Personalvertretungsrecht“ auf. „Tarifvertragsrecht“, „Prozeß- und Verfahrensrecht“ sowie das Rechtsprechungsheft „Urteile 67“, runden die Ausbildung ab.

In der Abteilung „Wirtschaft“ sind folgende Lehrgänge aufgelegt: Einführung in die Nationalökonomie, Betriebswirtschaft, Geld und Kredit, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung.

In der Abteilung „Allgemeinbildung“ sind die Lehrgänge „Freie Rede und Versammlungstechnik“, „Der Studienzirkelleiter“, „Deutsche Sprache“ usw. aufgelegt.

Im Lehrgang „Freie Rede und Versammlungstechnik“ werden u. a. die wichtigsten Fragen und Probleme über Versammlungsverlauf, Vorbereitung einer Versammlung sowie Rechtsfragen zum Vereins- und Versammlungswesen vermittelt.



Mit der dreiaktigen Komödie „Schicksal, dreih di“ von Hans Balzer in der Inszenierung von Bruno Strübing haben die „Wertfkomödianten“ unseres Werkes Finkenwerder an vier Abenden in der Gorch-Fock-Halle in Finkenwerder und im Haus der Jugend in Altona gastiert. Wie schon so viele Inszenierungen in früheren Jahren, darf auch diese als eine schöne, abgerundete Aufführung bezeichnet werden. Das von



einem pensionierten Standesbeamten, der sich nicht zum „alten Eisen“ zählen lassen will, handelnde niederdeutsche Stück fand allseits Anklang.

Unser Foto zeigt von links nach rechts Bruno Strübing, Werner Dittes, Horst Leupelt und Inge Sempf in der von Werner Dittes und Paul Dreier entworfenen „guten Stube“. Weitere Mitwirkende waren: Elli Sienknecht und Günther Sempf. Grett Kielmann soufflierte.



In den ersten drei Sitzungen des Prüfungsausschusses für das betriebliche Vorschlagswesen der Howaldtswerke – Deutsche Werft Aktiengesellschaft Hamburg und Kiel, Werk Kiel, die am 31. Januar, am 28. Februar und am 27. März dieses Jahres stattgefunden haben, wurden insgesamt 51 Verbesserungsvorschläge diskutiert und abgeschlossen. Der Prüfungsausschuß für das betriebliche Vorschlagswesen der beiden Hamburger Werke wird auf seiner ersten Sitzung etwa die gleiche Zahl von Verbesserungsvorschlägen zu behandeln haben.

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

### **Vorschlag Nr. 13/68 K** **Helmut Kunz, Kassenbote** **Abteilung RFKK**

Bessere Ausnutzung der Ordner und Ablageplätze.  
Der Vorschlag, gewisse Formblätter den Kreditorenrechnungen anzukleben statt anzuhäften, hat zu einer besseren Ausnutzung der Ordner und Ablageplätze geführt.  
Der Vorschlagende erhält eine Prämie von 100,— DM und eine Brieftasche.

### **Vorschlag Nr. 39/67** **Franz Gawlik, Vorarbeiter,** **Werner Theden, Vorarbeiter,** **beide Abt. KHV**

Verbesserungen an der Sandstrahlanlage.  
Die vorgeschlagenen Verbesserungen haben dazu beigetragen, daß Kosten für Material und Arbeitszeit eingespart werden.  
Die Vorschlagenden erhalten ein Dankschreiben und eine Prämie von je 210,— DM.

### **Vorschlag Nr. 214/66** **Walter Laatzten, Schiffbauer** **Betrieb 340 / Schiffsneubau**

Zeit- und Materialeinsparung durch Verwendung von Knaggen als Stellagenhalterung.  
Durch den Vorschlag, die Stellage mit den Verarbeitungsknaggen des Schiffbauers zu kombinieren, ist das Ein-

Von den in Kiel abgeschlossenen Verbesserungsvorschlägen waren 21 vor 1967, 17 im Jahre 1967 und 13 in diesem Jahre eingereicht worden.

30 dieser Vorschläge behandelten Verbesserungen auf technischem Gebiet, während 20 Verbesserungen im Bereich der Arbeitsorganisation und Verwaltung zum Gegenstand hatten und einer die Unfallverhütung betraf.

Elf Verbesserungsvorschläge konnten mit Geldprämien von insgesamt 3690,— DM bedacht werden, während neun weitere mit Sachprämien belohnt wurden und 31 Verbesserungsvorschläge abgelehnt werden mußten.

Zwei der prämierten Verbesserungsvorschläge waren von jeweils zwei Mitarbeitern eingereicht worden. Sie erzielten Prämien von 1000,—/1000,— DM und 210,—/210,— DM. Team-Arbeit lohnt sich also auch hier.

Die folgenden Auszüge aus den Protokollen des Prüfungsausschusses mögen Anregung für die eigene Mitarbeit sein.

rüsten mit einer Winkelstallage entfallen. Dadurch sind Zeit- und Materialersparnisse erzielt worden. Die Einsparungen sind jedoch einmalig, da es sich hierbei um einen Spezial-Schiffstyp handelt.

Der Vorschlagende erhält eine Prämie von 190,— DM und eine Brieftasche.

### **Vorschlag Nr. 199/65** **Max Zachau, Betriebsassistent** **Betrieb 900**

Papierverbrennungsofen für Werk Gaarden.  
Der vorgeschlagene Papierverbrennungsofen ist bereits seit längerer Zeit in Betrieb. Kosten für das bisher erforderliche Abfahren durch eine Fremdfirma werden dadurch eingespart.  
Der Vorschlagende erhält 270,— DM Prämie.

### **Vorschlag Nr. 91/66** **Werner Murrer, Werkmeister** **Betrieb 735 / Werkzeugmasch.-Instands.** **Heinz Hasse, Vorarbeiter** **Betrieb 386 / Schiffbauhalle**

Verbesserungen durch Umbau der Sicomat-Brennmaschine.  
Die Vorschlagenden haben die Sicomat-Brennmaschine so umgebaut, daß ein einwandfreier 3-Phasen-Schnitt in einem Arbeitsgang möglich ist. Gleichzeitig wurde die Düsenhalterung geändert, so daß billige Injektor-Düsen anstelle der teuren Originaldüsen verwendet werden

können. Durch diese Verbesserungen ist eine erhebliche Einsparung an Material und Arbeitszeit erzielt worden.

In Anerkennung der besonderen Leistung wurde den Vorschlagenden vom Vorstand je eine Prämie von 1000,— DM zuerkannt.

### **Vorschlag Nr. 29/67** **Charlotte Schlicht, Sekretärin**

Anforderung von Minicars anstelle von Taxen.

Die Vorschlagende regt an, falls für den Normalverkehr eigene Wagen nicht verfügbar sind, anstelle von Taxen Minicars anzufordern, da hierdurch Einsparungen zu erreichen sind.

Seit einiger Zeit wird entsprechend verfahren. Der Vorschlag wirkt sich kostensparend aus.

Die Vorschlagende erhält eine Prämie von 150,— DM.

### **Vorschlag Nr. 162/66** **Otto Steffen, Werkmeister** **Heinz Callondann, Vorarbeiter**

Vereinfachte Herstellung von Traversen. Der Vorschlag, die Traversen nicht mehr aus Winkelisen mit angeschweißten Rohren und Stegen zu fertigen, sondern dafür nur noch ein Stellagenrohr mit beidseitig angeschweißten Kettenhaltern

---

**Berufliches Spezialistentum ist die Grundlage von Leistungen, die der berufstätige Mensch sich heute noch als Leistungen seiner Person zurechnen kann.**

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

---

zu verwenden, hat sich sehr gut bewährt.

Durch diese Vereinfachung wurden die Herstellungskosten erheblich gesenkt. Die Vorschlagenden erhalten je 550,— DM Prämie.

### **Vorschlag Nr. 23/66** **Hans Guhl, Maschinenarbeiter** **Betrieb 320 / Schiffbauhalle**

Vorrichtung zum Halten der Schleifmaschine.  
Die vorgeschlagene Vorrichtung zum Halten der Schleifmaschine hat sich gut bewährt. Mit ihr wird eine bessere Qualität des Schlifffes erreicht und eine frühzeitige Ermüdung des Schleifers vermieden.

Der Vorschlagende erhält 90,— DM Prämie und eine Geldbörse.

Rückblickend stellt man fest, daß die größten Sorgen die waren, die man gar nicht hatte.

Henry de Montherlant,  
französischer Schriftsteller

Man verliert die meiste Zeit dadurch, daß man welche gewinnen will.

John Steinbeck,  
amerikanischer Schriftsteller

Gerüchte sind das Kleingeld der Wahrheit.

Michel St. Pierre,  
französischer Schriftsteller

Wer nicht an Wunder glaubt, ist kein Realist.

Ben Gurion,  
israelitischer Politiker



Die Weltraumfahrt ist ein Triumph des Verstandes und ein Versagen der Vernunft.

Max Born,  
Professor der Physik



Als mäßig gilt der, der viel vertragen kann.

Curd Jürgens,  
deutscher Schauspieler



Das meiste auf der Welt geht nicht durch den Gebrauch kaputt, sondern durch Putzen.

Erich Kästner,  
deutscher Schriftsteller



Auch Revolutionäre tragen am Ende Pantoffeln.

Giovanni Guareschi,  
italienischer Schriftsteller

Das Geheimnis aller Geheimnisse ist die Wirklichkeit.

Ernst Kreuder,  
deutscher Schriftsteller

Lorbeer ist das am schnellsten welkende Gemüse.

Giovanni Guareschi,  
italienischer Schriftsteller



Das glücklichste Alter ist jener Teil der Jugend, da man an sich selbst zu glauben beginnt und noch nicht aufgehört hat, an die anderen zu glauben.

Françoise Sagan,  
französische Schriftstellerin

