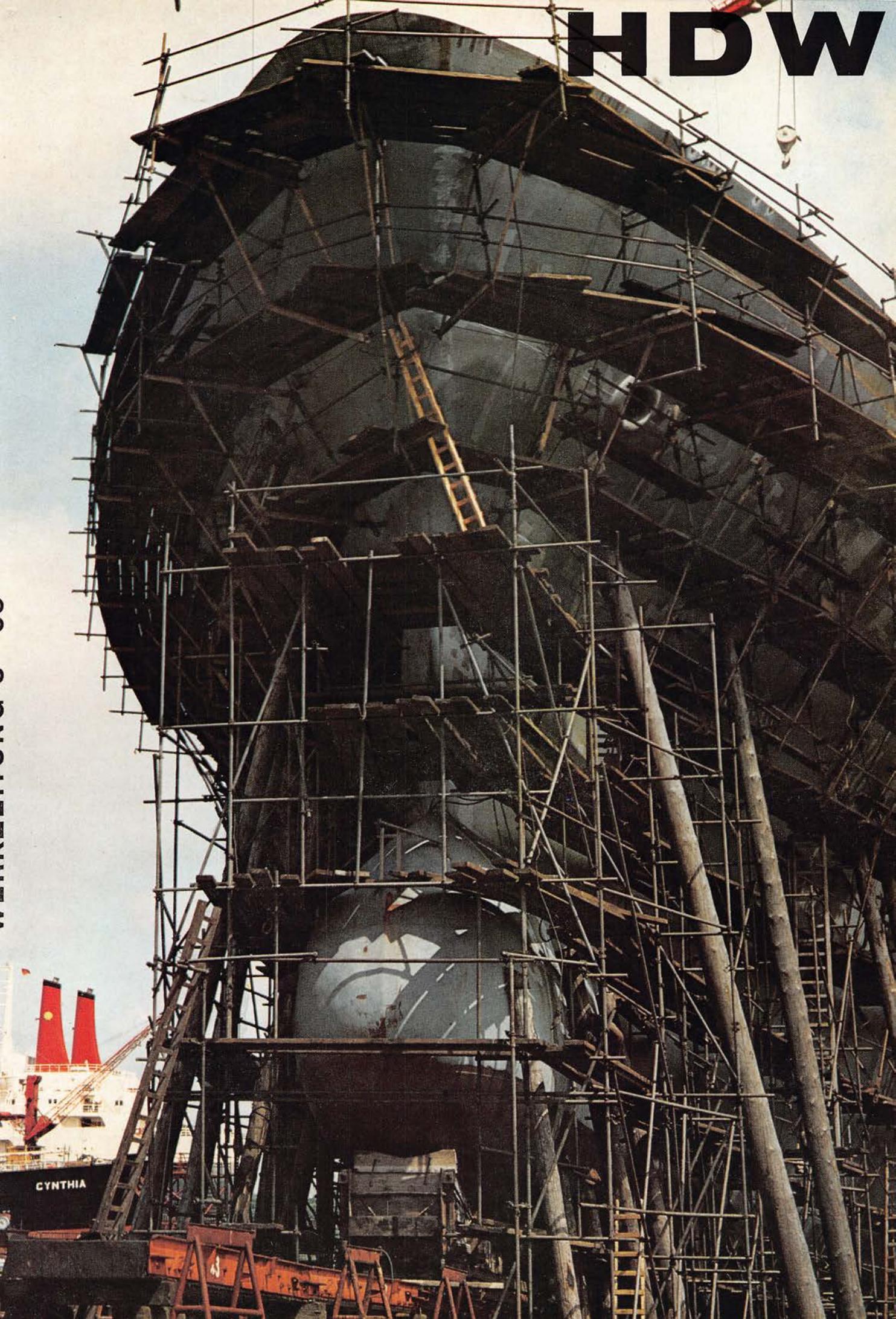


HDW



WERNER
PUBLISHERS

CYNTHIA

HOWALDTSWERKE - DEUTSCHE WERFT

AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG UND KIEL

WERKZEITUNG 3 · 1968

AUS DEM INHALT

	Seite
Encounter Bay — Flinders Bay	1— 3
Container-Terminal Hamburg	4— 7
175 Jahre Rob. M. Sloman Jr.	8—10
kleine chronik der weltsechiffahrt	11—13
Große Bodenreparatur auf MS „Banggai“	14—17
Zum Thema Schiffssicherheit	18—20
191 000-tdw-Supertanker „Esso Bernicia“	21
Der Elbe-Seitenkanal	22—25
Betriebsversammlungen in den Hamburger Betrieben der HDW	25
Die Welt in der Tasche	26—27
Ober den Atlantik	28—33
Fortbildung per Post	34—35
Der Normen-Ingenieur	36

Titelbild: „Schiff auf dem Helgen.“ Ausschnitt aus einem Farb-Dia von Willi Bartels.

Rückseitenbild: Im Werk Finkenwerder wurde dieses Bodenstück eines 210 000 t-Shell-Tankers zu Wasser gelassen. Danach wurde es nach Kiel geschleppt.

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

Verantwortlich für Öffentlichkeitsarbeit:
Dr. Norbert Henke

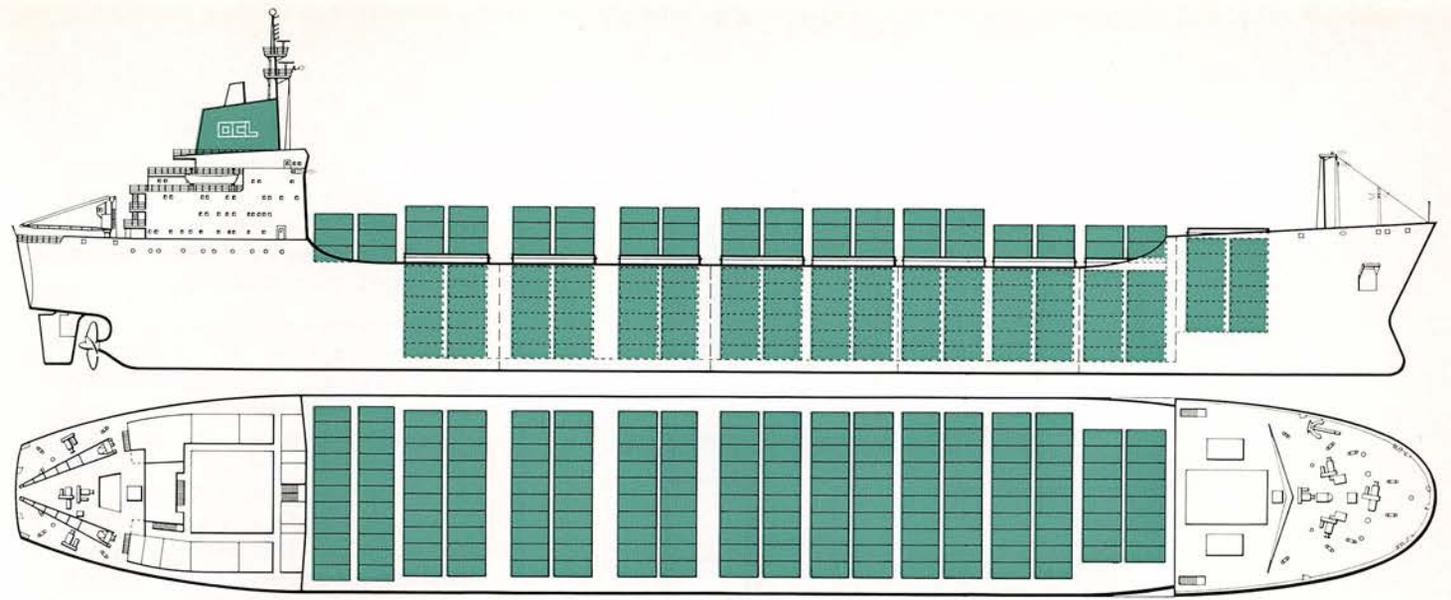
Redaktion Hamburg: Wolfram Claviez,
Telefon 84 01 61, Apparat 680
Durchwahl 84 01 66 80

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

Druck:
we-druck Karl Heinz Wedekind, Hamburg

Die Werkzeitung erscheint sechsmal jährlich und wird kostenlos an alle Betriebsangehörigen versandt
Auflage: 30 000

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

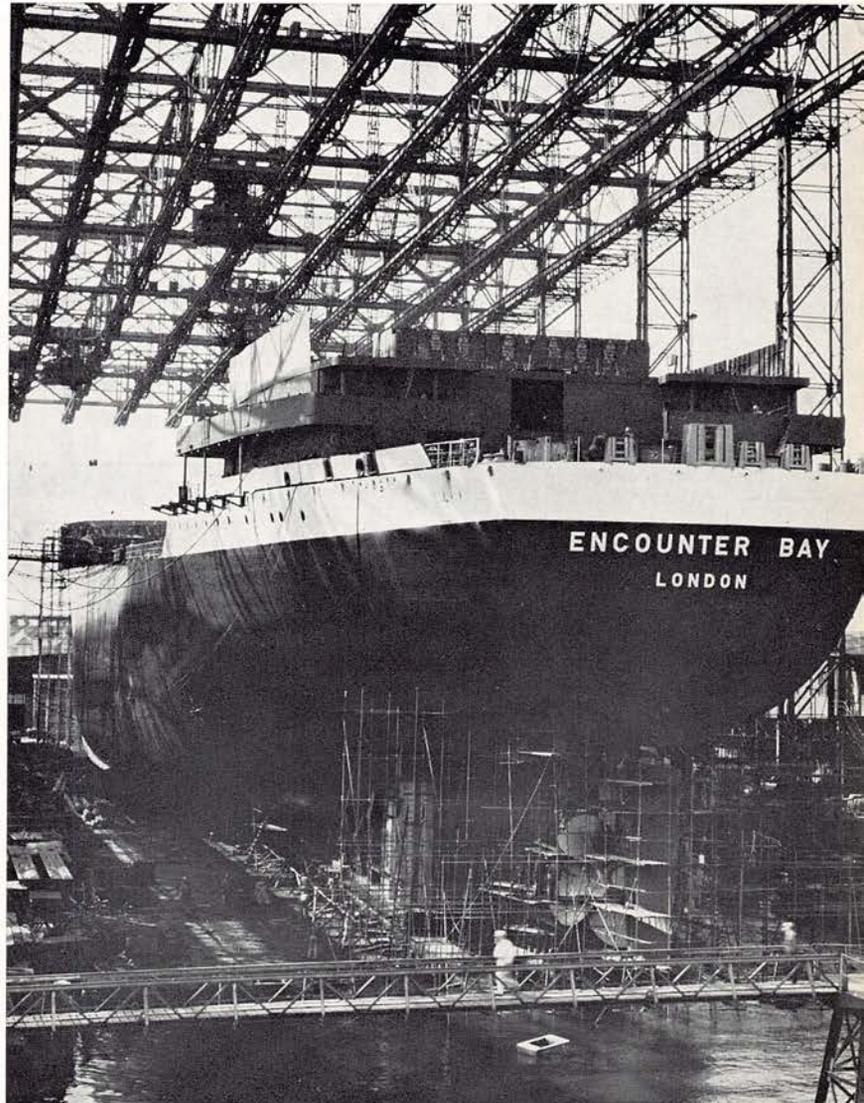


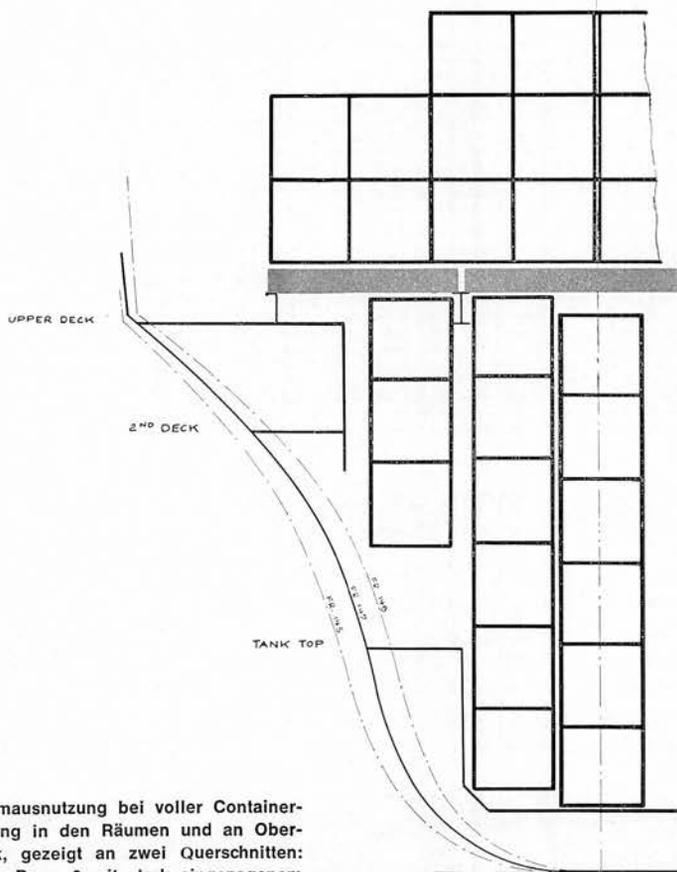
Encounter Bay – Flinders Bay

In jedem unserer beiden Hamburger Werke lief in den letzten Wochen ein Containerschiff vom Stapel. Im Werk Ross am 5. 6. die „Encounter Bay“, im Werk Finkenwerder am 19. 7. die „Flinders Bay“. Wie schon berichtet, ist das die Hälfte eines Großauftrags von ins-

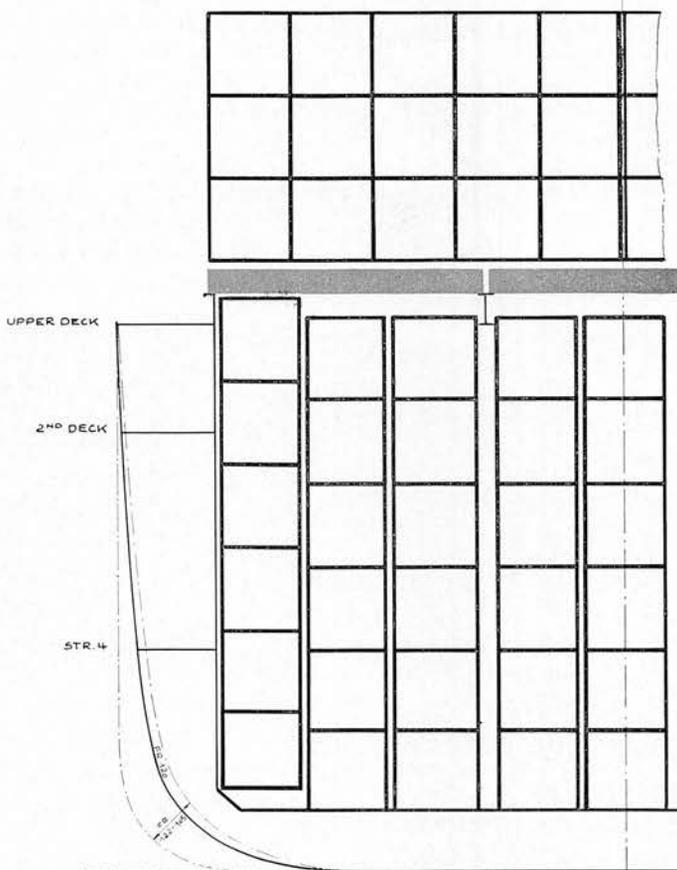
gesamt vier Schwesterschiffen, die alle vor Mitte des kommenden Jahres abgeliefert sein werden. Die Kiellegung der Schiffe Bau-Nr. 827 in Finkenwerder und 1001 Werk Ross erfolgte unmittelbar nach den Stapelläufen der oben erwähnten Neubauten, jeweils auf dem

selben Helgen. Auftraggeber dieser kostspieligen, sehr schnellen Schiffe einer ganz neuen Bauweise und Zweckbestimmung ist die britische Reederei-gruppe Overseas Container Limited. Die Taufpatin der „Encounter Bay“, die Gattin des Hohen Commissars für Austra-





Raumausnutzung bei voller Containerladung in den Räumen und an Oberdeck, gezeigt an zwei Querschnitten: oben Raum 2 mit stark eingezogenem Vorschiff, unten Raum 4



lien und Großbritannien, Lady Downer, taufte das Schiff, das den Namen eines australischen Küstenplatzes trägt, wo sich ihre Vorfahren angesiedelt hatten, mit australischem Champagner.

Der Stapellauf dieses ersten der sechs Containerschiffe der OCL fand überall große Beachtung. „The Times“ brachte einen Leitartikel mit der Überschrift „Shipping Revolution“ und nennt den Stapellauf „ein Ereignis von größter Bedeutung für die britische Schifffahrt“. In einer Ansprache bei dem Empfang nach dem Ablauf der „Encounter Bay“ sprach Chairman Sir Andrew Crichton über die Vorteile der „containerisation“ und die Bedeutung Australiens als Handelspartner für Großbritannien. Er sagte u. a.: „Rationeller Transport ist eine der wesentlichen Grundlagen für wirtschaftliches Gedeihen und die OCL vertraut darauf, daß ihre Investition von mehr als 50 Mill. £ Sterling, die zum Ziel hat, konventionelle und immer teurer werdende Wege durch ganz neue Konzepte zu ersetzen, einen bedeutenden Beitrag zum internationalen Handel leisten wird.“

The Lady Cole, die Gattin des Vorsitzenden des Verwaltungsrates der Unilever Limited, London, taufte die am 19. Juli in Finkenwerder abgelaufene „Flinders Bay“.

Es handelt sich bei diesen Schiffen um die z. Z. größten Vollcontainerschiffe der Welt. 1300 Container können an Bord verstaut werden; die Skizzen zeigen insgesamt und an zwei herausgegriffenen Querschnitten, wie das vollgestaute Schiff aussieht und geben einen überzeugenden Eindruck davon, wie das Schiff nach Maß geschneidert ist. Die Raumausnutzung kann nicht besser sein. 470 normale Container und 304 Kühlcontainer werden in 6 Laderäumen unter Deck, 526 Container an Deck und auf den Lukendeckeln verstaut. Die Hauptdaten der Schiffe sind

Länge über alles	ca. 227,300 m
Länge zw. den Loten	213,360 m
Breite	30,480 m
Seitenhöhe	16,460 m
Konstr. Tiefgang	9,144 m
Tragfähigkeit hierbei	21 800 ts
max. Tiefgang	10,668 m
Tragfähigkeit hierbei	29 150 ts
Maschinenleistung	32 400 WPS
Geschwindigkeit	22 kn
Klasse: Lloyd's Register of Shipping + 100 A 1.	

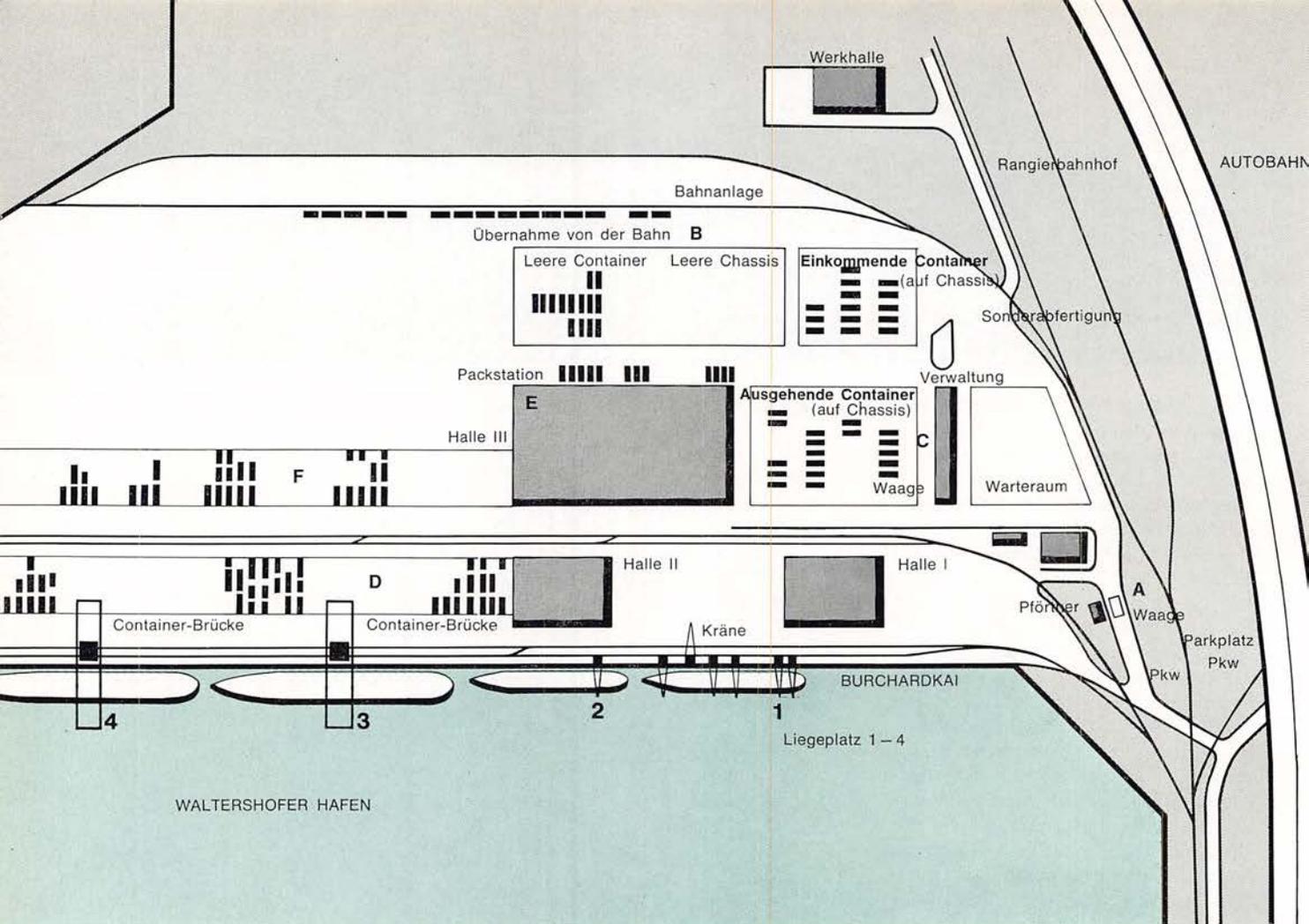
Die Schiffe erhalten kein eigenes Ladegerüst, da sie für eine bestimmte Route gebaut sind, deren Ausgangs- und Bestimmungshafen ganz auf den Containerverkehr eingerichtet sind und



über leistungsfähigste Container-Verladekräne verfügen. Tilbury in England und Fremantle an der Westküste Australiens sind die Terminals des Liniendienstes dieser insgesamt 6 Containerschiffe. (Wie schon früher berichtet, werden noch je ein Schiff dieses Typs bei Blohm + Voss und in England gebaut.) Da von „Container-Terminals“ die Rede ist, sei ein Blick auf Hamburg gestattet. Auch Hamburg ist dabei, ein Container-Terminal zu werden, d. h. ein Hafen, der in zentraler Lage, im Schnittpunkt von EWG, EFTA und COMECON Ausgangspunkt eines dichten Liniennetzes ist, mit monatlich 730 regelmäßigen Abfahrten! Hamburg hat sich auf die Entwicklung eingestellt, die sich gegenwärtig in der Schifffahrt vollzieht und baut in Waltersdorf am Burchardkai seinen Container-Umschlagplatz aus. Schon jetzt stehen 80 000 m² Freifläche und modernste Fördergeräte zur Verfügung. In wenigen Jahren könnten es 1,8 Mill. m² Freifläche und Liegeplätze für zehn Seeschiffe sein. In Hamburg werden jährlich etwa 12 Millionen Tonnen Stückgut umgeschlagen.

Es ist heute mit Sicherheit vorauszusagen, daß der prozentuale Anteil der in Containern verladenen Stückgüter von Jahr zu Jahr zunehmen wird. Zu der schon vorhandenen 30 t-Verlade-Brücke am Liegeplatz 3 wird noch in diesem Jahr eine 45 t-Brücke dazukommen, die im „twin-twenty“-Verfahren gleichzeitig zwei 20-Fuß-Container aufnehmen kann. Es gibt nur wenige verschiedene Containergrößen. Sie sind weltweit genormt; anders hätte die ganze Sache keinen Sinn. Die einheitlichen Größen sind die Grundlage für die Wirtschaftlichkeit dieses Transportsystems. 20-Fuß-Container sind übrigens auch die auf unseren beiden Schiffen zur Verladung kommenden. Kommen wir noch einmal auf diese zurück und erläutern einige Beladungsprobleme sowie die Hilfsmittel der modernen Technik zu ihrer Bewältigung. Der Computer, dieses wichtigste Werkzeug im Existenzkampf von heute, spielt eine so ungeheure Rolle in allen Bereichen der Wissenschaft, der Technik, der Wirtschaft, daß seine Anwendung auch bei der Containerverladung einen nicht überrascht. Jeder Containerplatz innerhalb des Gitterwerkes der Schiffe hat seine feste Kennzeichnung und man





überläßt es, trotzdem die 1300 Blechkisten sich äußerlich gleichen wie ein Ei dem anderen, keineswegs dem Zufall, welcher Container an welchen Platz kommt. Zu den primären Fragen, wo die verschiedenen Parteien abgeladen werden sollen, kommen schiffbauliche Probleme. Die Kennzeichnung jedes einzelnen Containers ermöglicht es, die gesamte Beladung der Schiffe exakt zu programmieren. Bisher bekam der Ladungsoffizier eine mehr oder weniger

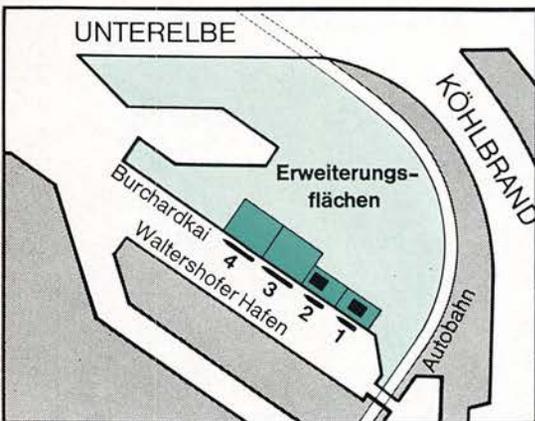
aber nicht nur entscheidend für das Seeverhalten der Schiffe, sondern spielen schon bei der Beladung selbst eine große Rolle, da bereits eine geringe Schlagseite bei dem geringen Spiel zwischen Container und Gitterwerk zu Komplikationen beim Einfädeln führen kann. Zum Ausgleich haben die Schiffe Querflutungsanlagen, die automatisch gesteuert werden und das Schiff wieder auf ebenen Kiel bringen. Man muß sich eine Beladung etwa folgendermaßen vorstellen: Im Hafen sind nacheinander 1300 beladene Container gesammelt und gewogen worden. Alle Angaben, wie Bestimmungsort, Gewicht, Markierung sind zentral gesammelt und gespeichert. Andererseits wird dem Computer ein Rechenprogramm mit allen Kennwerten des Schiffes eingegeben. Nachdem also das Gesamtgewicht der Ladung bekannt ist, spielt der Computer alle Berechnungen der Schiffbauer, der Schiffsoffiziere und Befrachter solange durch, bis der optimale Stauplan ermittelt ist. Nach diesem arbeitet ein bordeigener Kleinrechner einen Zeitplan für das Beladen aus, dem die Steuerungsorgane für das Ballastsystem und das Einfädelungssystem am Kopf der Containerführungssäulen beigeschaltet sind. Jeder eingefahrene Container wird an seinem gekennzeichneten Platz registriert, danach wird das Einfädelungssystem für den

nächsten umgesteuert. Ist eine gewisse kritische Trimmelage des Schiffes erreicht, die für das Personal nicht merkbar zu sein braucht, steuert der Kleinrechner automatisch die ausgleichende Tankflutung.

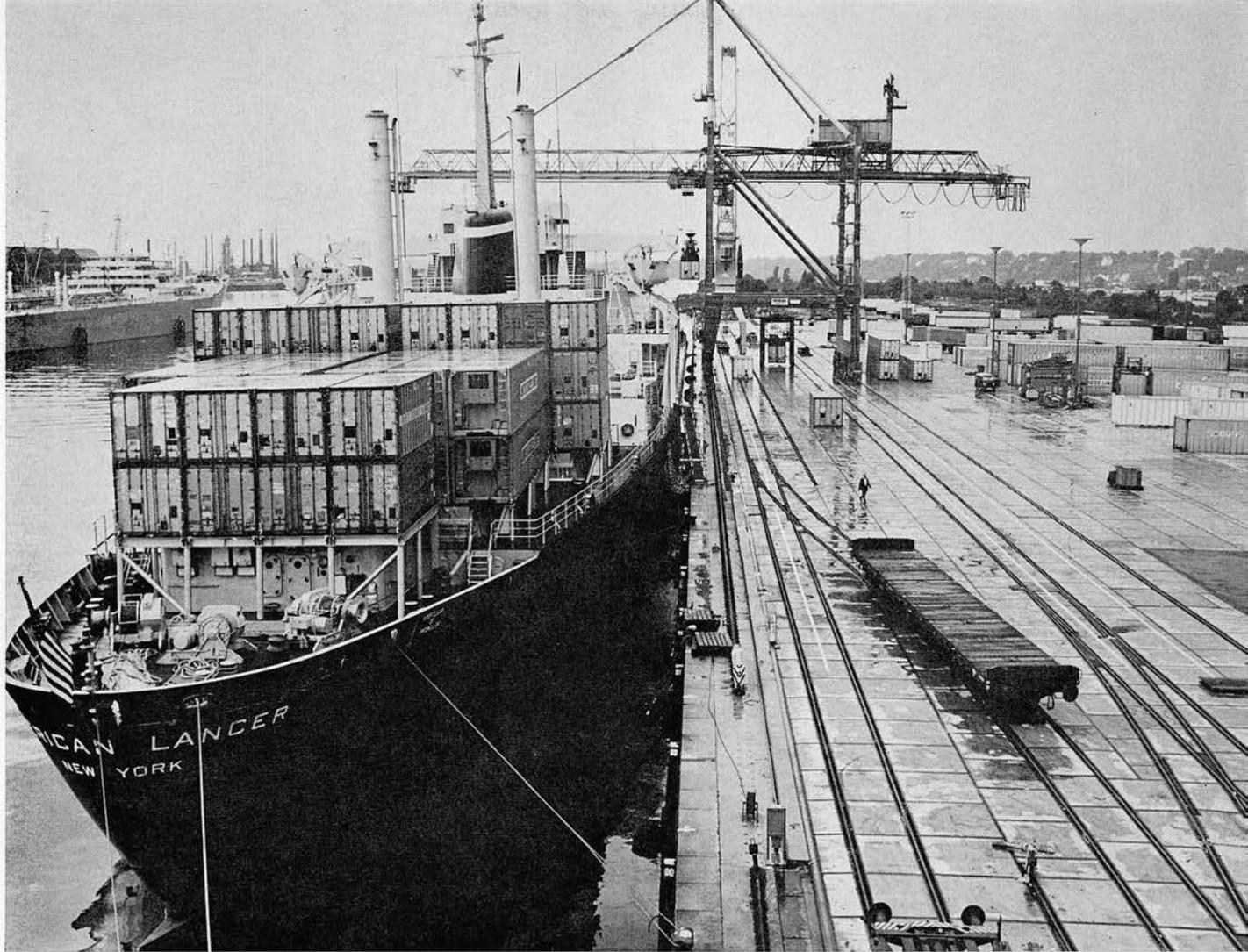
Genug. Es ist anzunehmen, daß wie überall, zwischen theoretischer Idealorganisation und rauher Praxis noch manche Brücken zu schlagen sind; doch ist dies ein interessantes Beispiel dafür, wie heute das systematische Programm in alle Bereiche eindringt und unser Leben immer weiter mechanisiert. Denkt man an die Reisen der Klipper nach dem Fernen Osten vor hundert Jahren und stellt ihnen die computergesteuerte Containerverladung von heute gegenüber, dann fragt man sich, wie die Schifffahrt wohl in abermals hundert Jahren aussehen wird. Wir müssen zugeben, daß wir nicht die geringste Vorstellung davon haben. Wer das nicht glauben will, der möge untersuchen, wie es mit Voraussagen bestellt ist. Da gibt es z. B. ein Memorandum aus dem Jahr 1961, das sich mit Tankergrößen befaßt. Darin heißt es:

„Der größte Tanker, der bis 1970 zu erwarten ist, ist ein 65 000-Tonner, aber es läßt sich nicht mit Sicherheit sagen, daß damit die Entwicklung ihr Ziel erreicht hat.“

Das war, wie gesagt, vor sieben Jahren.



komplizierte Vorlage mit, aus der die günstigste Beladung bezüglich Trimm und Stabilität hervorging. Das mußte natürlich im Einklang stehen mit dem Bestimmungsort, damit kein Umstauen nötig wurde. Trimm und Stabilität sind



Container-Terminal Hamburg





UNITED STATES LINES

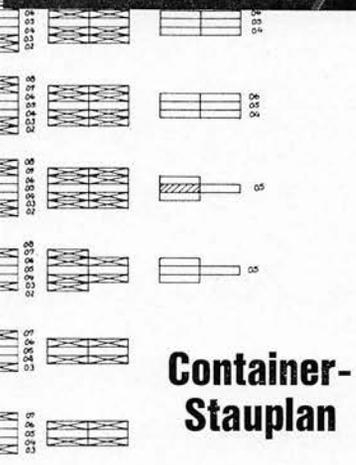
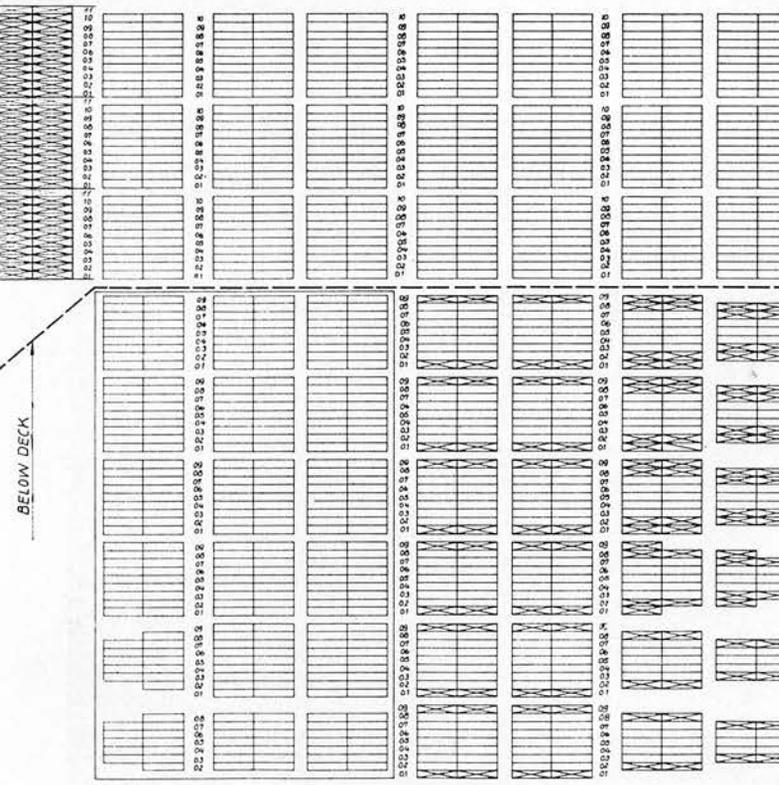
22-919
U.S. LINES

ES LINES

UNITED STATES LINES

UNITED STATES LINES

OWNED BY
sea containers inc
 284 STATE ST. ALBANY N.Y.
 max. cargo capacity 26 000 kg 57 500 lbs



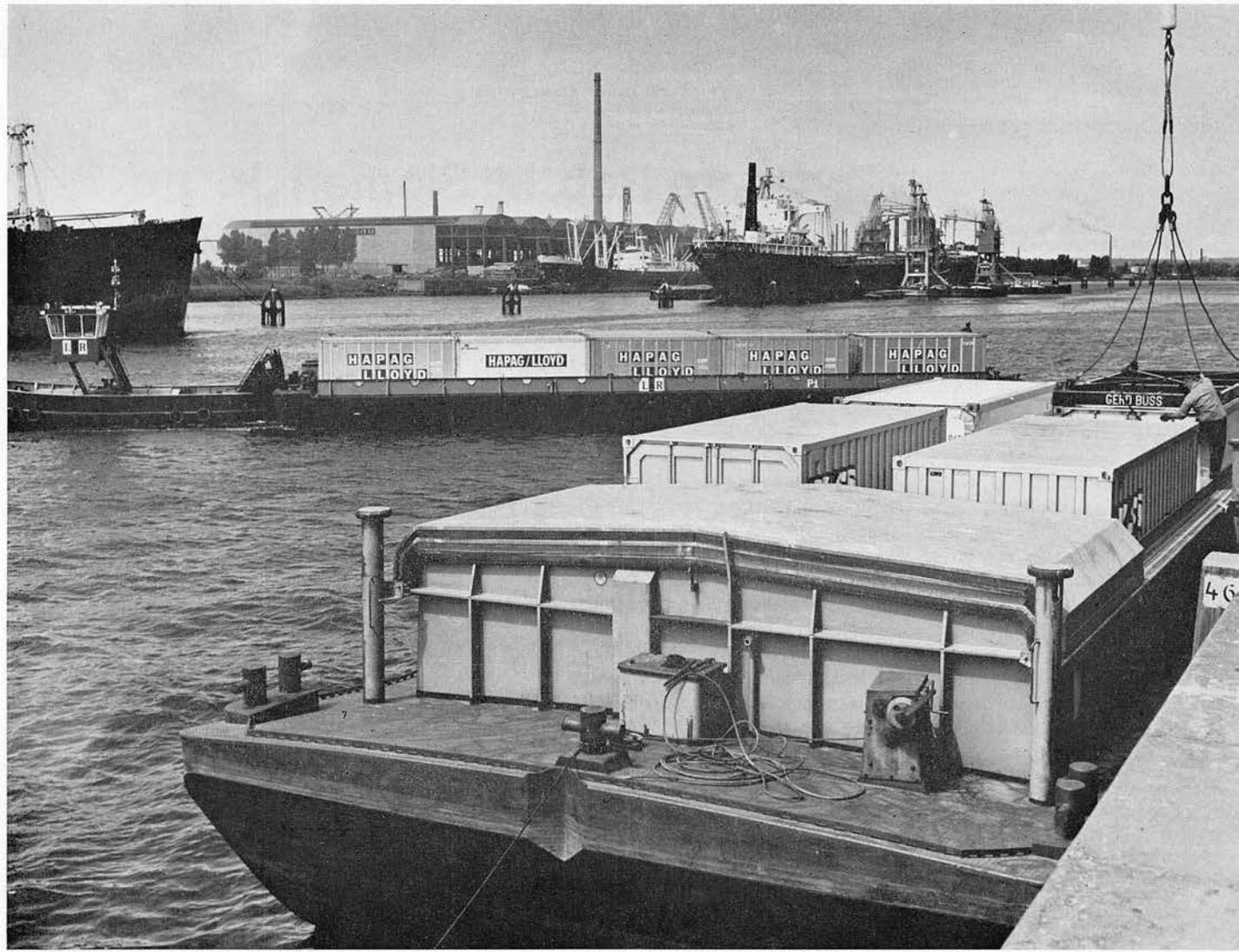
06	32	15.94
	52	15.26
REFRIG	24	12.04
	32	13.50
	52	12.04
REFRIG	54	10.40
	32	11.06
	50	10.40
REFRIG	36	7.97
	24	8.62
	50	7.97
REFRIG	40	5.53
	20	6.19
	40	5.53
REFRIG	40	3.99
	20	3.75
	40	3.09

SHIP POSITION HAS THE SAME NUMBER DIGITS 5 & 6 GIVE VERTICAL POSITION IE LAYER NUMBER. EXAMPLE: CONTAINER LOCATED IN 555555 IS NUMBERED 02 05 04

Container-Stauplan

20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	09	08	07	06	05	04	03	02	01	ROW No.
32	33	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	20	20	-	-	No ABOVE DK
44	40	40	40	42	42	42	42	54	54	54	54	40	40	30	30	26	24	18	14	No BELOW DK
76	80	80	82	82	82	82	82	84	84	84	84	80	78	68	66	44	44	18	14	TOTAL No.
139	130	127	124	124	124	124	124	127	127	127	127	127	125	115	112	77	70	182	187	LC G

LAYERS	No.	LC G	VCG	20' x 8' x 8' CONT
7-9	326	106.99	21.73	GENERAL ABOVE DECK
1-6	304	78.03	9.54	REFRIG. BELOW DECK
1-8	470	138.94	10.05	GENERAL BELOW DECK
1-9	1300	112.32	14.66	TOTAL IF HQMOGENEOUS





D. „Helena Sloman“ (1850)

175 Jahre Rob. M. Sloman Jr.

Am 3. Juli 1968 feierte die Hamburger Reederei Rob. M. Sloman Jr., die älteste Hamburger Reederei und noch einzig bestehende Mirma, die 1837 das Gründungsprotokoll des Vereins Hamburger Rheder mit unterzeichnet hat, ihr 175jähriges Bestehen. Der englische Segelschiffskapitän William Sloman hatte 1791 das Hamburger Bürgerrecht erworben und begann hier mit seinen beiden Söhnen, William Palgrave und Robert Miles, das Schiffsmaklergeschäft.

Die Kontinentalsperre 1806 zwang die Söhne, Deutschland zu verlassen, doch Robert Miles Sloman kehrte später aus Tönning, damals dänisch, wieder nach Hamburg zurück, wo er 1814 als Schiffsmakler vereidigt wurde. 1838 trat er offiziell als Reeder auf, nachdem er bis dahin seine Reederei unter Kapitänsnamen hatte firmieren lassen. Bereits 1828 hatte Robert Miles Sloman eine „Regulaire Paketschiffahrt zwischen New York und Hamburg“ angezeigt, die als Ursprung der zukünftigen Linienfahrt zwischen Europa und USA gilt. Eine weitere Pionierleistung bestand in dem Einsatz des ersten Dampfers im Jahre 1850 auf dieser Route, der „HELENA SLOMAN“. Um das englische Monopol im Verkehr zwischen Hamburg und Hull zu brechen, gründete er 1840 die „Hanseatische Dampfschiffahrts-Gesellschaft“, die allerdings 1852 wegen der dänischen Blockade liquidieren mußte.

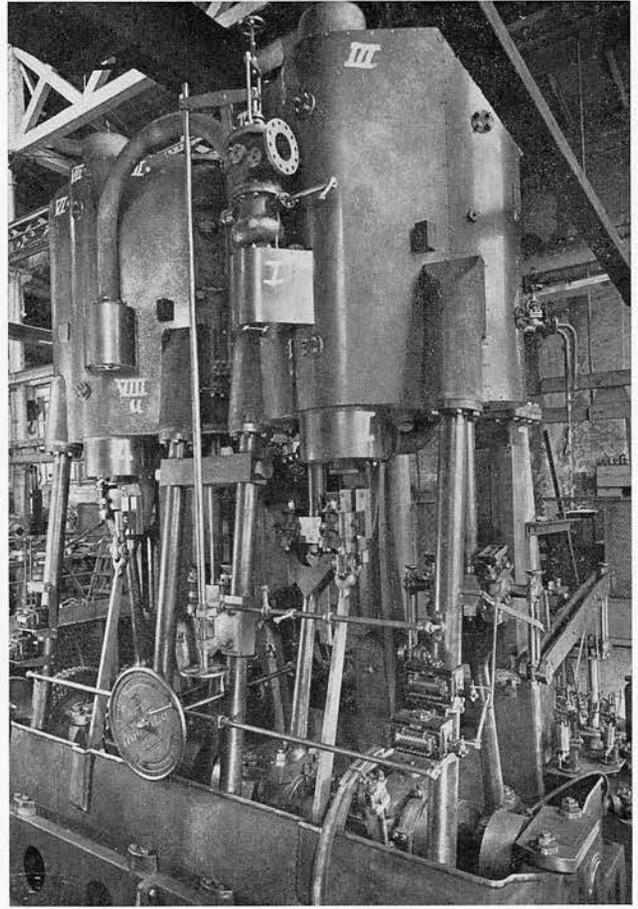
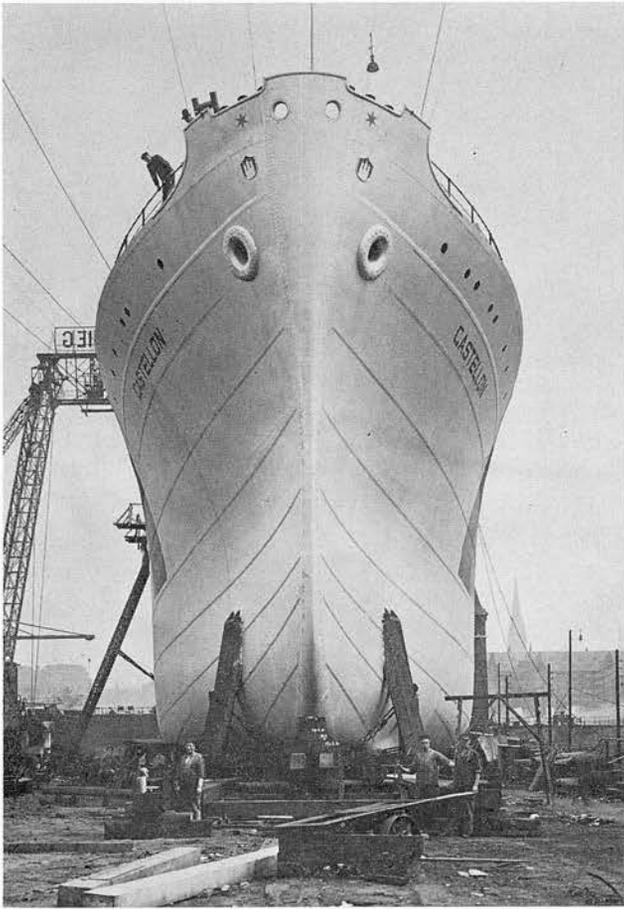
Nach Aufhebung der Cromwellschen Navigationsakte im Jahre 1849 dehnte sich das Reedereigeschäft stark aus. Besonders die Mittelmeerfahrt, die Nordatlantikfahrt und der Dienst nach Australien wurden gepflegt. 1850 besaßen die Slomans mit 21 Schiffen die größte Flotte Hamburgs.

1867 starb Robert Miles Sloman (d. Ä.). Sein gleichnamiger Sohn führte sowohl die Reederei als auch die Schiffsmaklerfirma weiter. Da Robert Miles Sloman (d. J.) keine männlichen Erben hatte, traten Verwandte in die Firma ein, u. a. C. A. Brödermann und J. A. Edye.

Das Geschäft wurde härter. So manche Reederei überlebte damals den Übergang vom Segelschiff zum Dampfschiff nicht. Aber Sloman behauptete sich und schuf mit anderen die „Adler Linie“, die 1875 von der HAPAG übernommen wurde. Damit endete ein Wettstreit zweier Großreedereien auf dem Nordatlantik und auch die alte „Sloman-Segel-Packetschiff-Linie“ nach New York.

Als Ausgleich für diesen Verlust konzentrierte sich Sloman nun besonders auf die Mittelmeerfahrt und gründete 1871 „Rob. M. Sloman Jr's Mittelmeerlinie“.

Seit 1879 fuhren einige Slomandampfer nach Australien; daraus wurde ein regelmäßiger Dienst. 1882 nahm die „Australia Slomanlinie AG“ ihre Tätigkeit auf. Vier Jahre später verlor sie allerdings ihre Grundlage, als sich der Norddeutsche Lloyd aufgrund eines Vertrages mit dem Deutschen Reich verpflichtete, mit seinen Schiffen neben Ostasien auch Australien zu bedienen. Seit dieser Zeit ist Sloman Australien- und Ostasien-Agent des Norddeutschen Lloyd in Hamburg. Als Robert Miles Sloman (d. J.) 1900 starb, umfaßte die Flotte 29 Schiffe mit 70 000 BRT und er hinterließ auch ein zu der Zeit einzigartiges Sozialwerk, nämlich die seit 1878 im Bau befindliche Sloman-Siedlung auf der Veddel mit 196 Einzelhäusern.

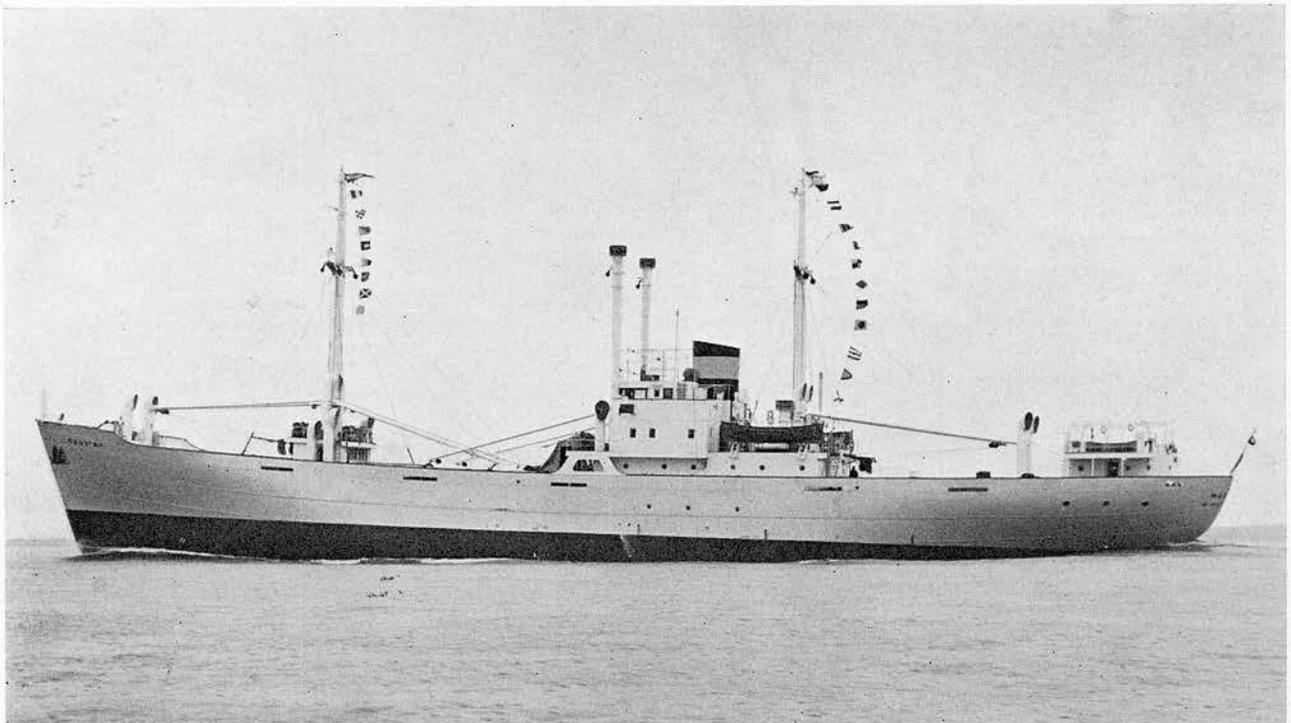


Die Deutsche Werft baute 1934–35 für Sloman die Dampfer Alicante und Castellon, die noch mit Dampfmaschinen ausgerüstet waren. Die genieteten Nähte lassen die damals übliche Vorschiffsform gut erkennen.

Die Erben teilten die Firma auf. Die Mittelmeerfahrt und das Schiffsmaklergeschäft wurden von Rob. M. Sloman Jr. betrieben, die Atlantikfahrt von Rob. M. Sloman Jr. & Co. Der Erste Weltkrieg ließ der Reederei nur ein einziges von 22

Schiffen. Doch die derzeitigen Inhaber bauten die Flotte wieder auf, und es gelang ihnen überdies, bis 1924 die Agentur für 17 regelmäßige Liniendienste zu erhalten. 1927 wurden beide Unternehmen wieder verschmolzen.

Die auf der DW gebaute „Messina“ war das erste deutsche Schiff nach dem Krieg auf dem nicht mehr die Kontrollratsflagge, sondern die Flagge der Bundesrepublik wehte.



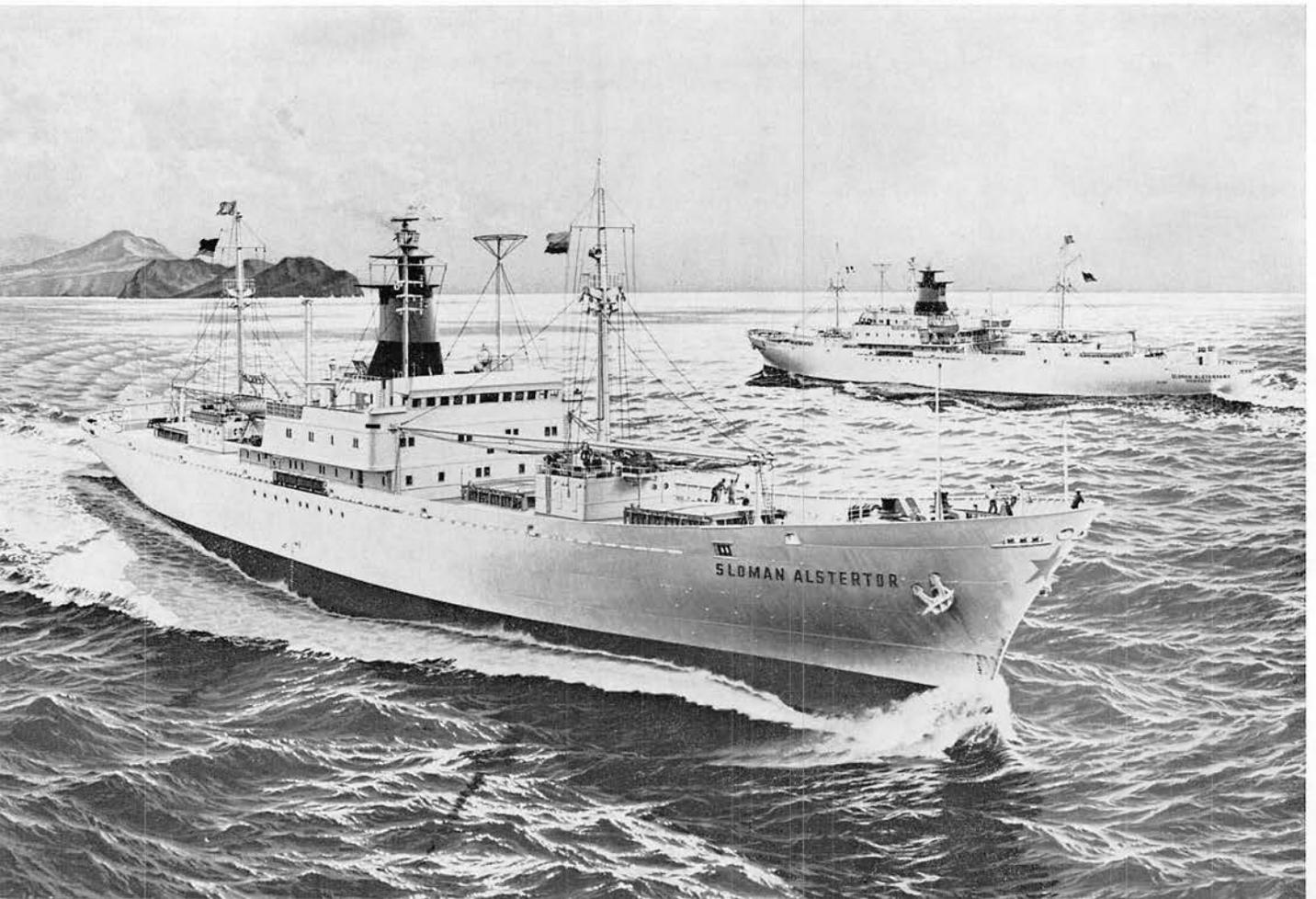


Slomanhaus 1968. Baumwoll/Steinhöft

Der Zweite Weltkrieg vernichtete das Werk ein zweites Mal. Der Reederei verblieb kein Schiff. Die 1951 von der Deutschen Werft gebauten Schiffe „Messina“, „Algier“, „Valencia“ und „Palermo“ waren dann der Grundstock für die neue Sloman-Flotte, die heute aus 6 Trockenfrachtern und 3 Kühlschiffen besteht. Die beiden in diesem Jahr auf unserer Werft gebauten Kühlschiffe „Sloman Alstertor“ und „Sloman Alsterpark“ (letztere noch in der Ausrüstung) gehören zu den schnellsten und modernsten Schiffen ihrer Art.

Seit 1830 ist die Firma Rob. Sloman Jr. am Baumwoll beheimatet. Neben ihrer Tätigkeit als Reederei und Reisebüro, der internationalen Befrachtung von Schiffen, liegt weiterhin der Schwerpunkt der Firma auf der Maklerseite. Rob. M. Sloman Jr. fertigt als Agent namhafter in- und ausländischer Reedereien über 500 Schiffe jährlich im Hamburger Hafen ab. Die Leitung der Firma obliegt Mitgliedern der Familien Edye und Reincke, als Nachkommen der Gründerfamilie Sloman, in der fünften, sechsten und siebten Generation.

Die beiden jüngsten Sloman-Schiffe, die auf unserer Werft gebauten Kühlschiffe „Sloman Alstertor“ und „Sloman Alsterpark“, begegnen sich. (Nach einem Gemälde von J. Sachse.)



kleine chronik der weltsechiffahrt...

In Heft 1 brachten wir eine Übersicht über den derzeitigen Stand der deutschen Handelsflotte und analysierten diese nach Typen und Größe.

Heute mag ein Blick auf die gegenwärtige Situation der Weltsechiffahrt den Überblick vervollständigen.

Der Welthandel ist in der Zeit nach dem Krieg überall kräftig angewachsen und hat bewirkt, daß die Gesamttonnage aller Handelsflotten sich in den letzten zwanzig Jahren mehr als verdoppelt hat. Sie beträgt heute 182 Mill. BRT. Daß politische Impulse an diesem Aufschwung stark beteiligt waren, ist allgemein bekannt. Zweifellos war das immer der Fall; doch welche weltweiten Auswirkungen eine einzelne Maßnahme wie etwa die Sperrung des Suez-Kanals heute auf die gesamte Sechiffahrt haben kann, das ist für alle Beteiligten neu. Der Pessimismus vom Anfang der sechziger Jahre wich einem Rekord in der Produktion von Supertankern.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Reihenfolge der 20 wichtigsten Sechiffahrtsländer nach dem Stand des letzten Jahres. Demgegenübergestellt ist der Stand von 1960. Interessant ist bei diesem Vergleich nicht nur das absolute Wachstum, sondern auch eine Verschiebung in der Rangfolge der Nationen, die in mancher Hinsicht zu denken gibt:

Die führenden Handelsflotten der Welt

(in 1000 BRT)

Land	1960	
	Schiffe	Gesamttonnage
1. USA	2 890	22 274
2. Großbritannien	3 067	20 182
3. Liberia	1 020	11 987
4. Norwegen	1 555	10 837
5. Japan	1 737	6 499
6. Italien	968	5 116
7. Niederlande	1 346	4 767
8. BR Deutschland	1 486	4 480
9. Frankreich	674	4 469
10. Panama	597	4 408
11. Sowjetunion	1 091	3 796
12. Griechenland	587	3 667
13. Schweden	781	3 633
14. Dänemark	461	2 149
15. Spanien	544	1 595
16. Brasilien	294	1 030
17. Argentinien	186	904
18. Indien	164	824
19. Finnland	269	700
20. Jugoslawien	186	697

Land	1967	
	Schiffe	Gesamttonnage
1. Liberia	1 513	22 598
2. Großbritannien	4 156	21 716
3. USA	3 303	20 333
4. Norwegen	2 847	18 382
5. Japan	6 409	16 883
6. Sowjetunion	2 238	10 617
7. Griechenland	1 600	7 433
8. Italien	1 445	6 219
9. BR Deutschland	2 697	5 990
10. Frankreich	1 538	5 577

Land	Schiffe	Gesamttonnage
11. Niederlande	1 739	5 123
12. Panama	757	4 756
13. Schweden	1 092	4 635
14. Dänemark	1 072	3 014
15. Kanada	1 236	2 306
16. Indien	369	1 887
17. Brasilien	394	1 305
18. Argentinien	315	1 240
19. Polen	421	1 210
20. Jugoslawien	351	1 196

Überraschend ist zunächst die Position von Liberia als „führende Sechiffahrtsnation“ der Welt. Jedermann weiß indessen, daß dieses Land seine Stellung lediglich seiner günstigen Steuer- und Sechiffahrtsgesetzgebung verdankt und die liberianische Handelsflotte ein fiktives Gebilde ist, zu dem die wirtschaftliche Bedeutung des Landes in gar keinem Verhältnis steht. Vor allem Tanker (12,9 Mill. BRT) und Bulkcarrier (5,5 Mill. BRT) sind in Liberia registriert. Ein anderes Land das zu den „billigen Flaggen“ zählt ist Panama. Panama hatte vor Jahren eine größere Bedeutung als Liberia; das hat sich jedoch erheblich geändert.

Wie steht es aber mit den Nationen, die ihre Schiffe unter eigener Flagge fahren lassen? Die Stellung Großbritanniens und der USA sind im wesentlichen unverändert. Indessen ist das Wachstum der nächst drei (Norwegen, Japan, Sowjetunion) bemerkenswert. Norwegens Flotte ist heute 1,7 mal so groß wie 1960, während die Flotten Japans und Rußlands heute mehr als zweieinhalbmal so groß sind wie 1960. Die Tabellen zeigen, wie alle weiteren Länder ebenfalls Zuwachs bekommen haben. Weit aufgerückt ist z. B. Kanada, dessen Tonnage sich vor 7 Jahren noch nicht einmal auf eine halbe Million BRT belief. Die Zahlen sprechen für sich und bedürfen keiner näheren Erläuterung.

Interessant ist eine Untersuchung der Struktur der Welthandelsflotte. Sie besteht zu mehr als einem Drittel aus Tankern (35%). Die Massengutfrachter haben in den letzten Jahren auch ganz enorm zugenommen und 1967 mit 29 Mill. BRT 16 Prozent der Welt-Tonnage erreicht. Die folgenden Tabellen geben eine Aufschlüsselung nach Ländern:

Die Tankerflotten der Welt

(in 1000 BRT)

Land	1967	
	Tanker	Tankertonnage
1. Liberia	12 945	
2. Norwegen	9 900	
3. Großbritannien	7 845	
4. Japan	5 850	
5. USA	4 544	
6. Sowjetunion	2 739	
7. Frankreich	2 531	
8. Panama	2 505	
9. Italien	2 140	
10. Griechenland	1 958	
11. Niederlande	1 696	
12. Schweden	1 528	
13. BR Deutschland	1 184	

Die Bulkcarrier-Flotten der Welt

(in 1000 BRT)

1967

Land	Schiffe	Tonnage
1. Liberia	297	5 530
2. Norwegen	273	4 589
3. Japan	180	3 427
4. Großbritannien	174	2 713
5. USA	241	2 276
6. Italien	86	1 506
7. Schweden	71	1 265
8. Kanada	101	1 246
9. BR Deutschland	55	966
10. Griechenland	64	881

Wie jung die Massengutfrachter-Flotte ist, beweist ihr Durchschnittsalter: Über die Hälfte der Gesamt-Tonnage ist weniger als vier Jahre alt.

Die Hauptmassengüter des internationalen Seetransportes sind Eisenerze, Kohle, Bauxit, Phosphat, Manganerz und Getreide, ferner Zucker, Sojabohnen, Schwefel und Gips. Für die rohstoffarme Bundesrepublik spielen vor allem Importe von Erzen aller Art, Phosphaten, Kohle und Getreide eine besondere Rolle. Nach jüngsten Untersuchungen der auf dem Gebiet des Massenguttransports arbeitenden Firma Fearnley & Egers Chartering Co. Ltd., Oslo, unterteilen sich die Bulkcarrier Anfang 1968 in 380 Erzschiffe mit 12,4 Mill. tdw und 1271 andere Massengutfrachter mit 34 Mill. tdw.

Eine kurze Bemerkung sei zum Verhältnis Trampschiffahrt – Linienschiffahrt gemacht. Vergleichende Zahlen, die von der Gesamttonnage ausgehen und eine derartige Aufteilung vornehmen wollen, sind irreführend, da z. B. alle großen Bulkcarrier (etwa über 20 000 tdw) in der Trampfahrt beschäftigt sind. Für die Tankschiffahrt gelten ohnehin andere Gesetze. Sinnvoll ist die Unterscheidung nur bei Trockenfrachtern unterhalb der erwähnten Größe und da läßt sich sagen, daß im Gegensatz zu der Beförderung trockener Massengüter, in der Stückgutverladung die Linienschiffahrt dominiert. Sie garantiert regelmäßige Abfahrtszeiten und Teilladungen. Oft gelten für Ausreise und Heimreise verschiedene Gesetze, etwa wenn ein Schiff in einer Richtung Autos, in der anderen Getreide befördert. Summarische vergleichende Zahlen ergeben kein klares Bild und deshalb soll darauf verzichtet werden.

Daß die Welthandelsflotte z. Z. ihren bisher höchsten Stand erreicht hat, bewirkte nun nicht etwa, daß die Bautätigkeit zurückgegangen wäre. Im Gegenteil, auch der Auftragsbestand kletterte auf eine bisher nicht dagewesene Höhe. Er erreichte Ende März eine Gesamttonnage von 40,6 Mill. BRT. Das sind mehr als 3 300 Schiffe über 100 BRT. Die Aufträge verteilen sich auf folgende Länder:

Die führenden Schiffbauländer am 31. März 1968

(in 1 000 BRT)

Land	Gesamt-Auftragsbestand	
	Zahl	Tonnage
Japan	902	17 646
Schweden	100	3 001
BR Deutschland	217	2 588
Frankreich	96	2 456
Großbritannien	200	2 452
Italien	116	1 724
Dänemark	74	1 301
Norwegen	174	1 164
Polen	173	1 191
Niederlande	106	1 027
Spanien	314	1 459
USA	141	1 305
Jugoslawien	66	1 024

Nach Typen geordnet, nehmen die drei wichtigsten Gruppen folgende Prozentsätze der Gesamtaufträge ein:

Tanker	22,4 Millionen BRT = 55,2 %
Massengutfrachter	9,58 Millionen BRT = 23,6 %
Stückgutfrachter	6,3 Millionen BRT = 15,6 %

Der Rest verteilt sich auf Fischereifahrzeuge und Spezialschiffe.

Daß Japan rund die Hälfte aller Schiffe baut, die heute in aller Welt in Auftrag gegeben sind, ist allgemein bekannt. Danach folgen Schweden und Großbritannien mit Bauleistungen, die einander fast gleich sind. Die Bundesrepublik nahm im letzten Jahr den vierten Platz ein. Die gegenwärtige Auftragslage verteilt sich folgendermaßen:

Auftragsbestand in Mill tdw

Ende Juni

Japan	26,9
Schweden	5,1
Deutschland	4,7
Frankreich	4,4
Großbritannien	4,2
Dänemark	2,8
Spanien	2,3
Italien	2,2
Norwegen	1,9
Holland	1,8
USA	1,6
Jugoslawien	1,4
Polen	1,1

Nach letzten Meldungen lieferten die westdeutschen Werften im ersten Halbjahr 26 Schiffe mit 191 437 BRT (= 51,8 %) an deutsche Reeder ab. Aus der DDR kamen 2 Neubauten (8 066 BRT = 2,2 %), während ausländische Werften für deutsche Rechnung zwar nur 3 Neubauten, aber 41,8 % der neuen Tonnage fertigstellten, darunter den Großtanker „Myrina“ mit 95 422 BRT. 6 Schiffe (15 347 BRT = 4,2 %) waren importierte Zweithandtonnage. Damit konnten nach Angaben des Verbandes Deutscher Reeder in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres 37 deutsche Schiffe mit 369 225 BRT neu in Dienst gestellt werden. Gleichzeitig aber strichen 42 Schiffe mit 116 432 BRT die deutsche Flagge, so daß sich per Saldo ein Nettozuwachs von 252 793 BRT bei der Tonnage ergab, während die Zahl der Schiffe um 5 Einheiten zurückging. Insgesamt verzeichnete die deutsche Seeschiffahrt am 1. 7. 1968 1 070 Schiffe mit 6,2 Mio BRT. Der Tonnagezuwachs im ersten Halbjahr 1968 betrug 4,2 %.

*

Die Entwicklung der deutschen Schiffahrt nach dem Zweiten Weltkrieg läßt sich in groben Umrissen anschaulich machen, wenn man sich einmal die Flaggschiffe unserer Handelsflotte vor Augen hält, wie sie einander abgelöst haben. Es begann 1949 mit dem Dampfer „Söderhamn“. Der lag mit 1499 BRT eben unter der uns damals zugebilligten Grenze und wurde deshalb nach kurzer Beschlagnahme (1945) wieder zurückgegeben. Interessant ist das Baujahr: Das stolze Schiff stammte aus dem Jahre 1899 und hatte selbstverständlich noch Kohlefeuerung und die übrigen Errungenschaften jener Zeit. Immerhin fuhr die „Söderhamn“ noch für HMG bis 1959!

Die Deutsche Werft baute dann das erste neue deutsche Flaggschiff. Das war der 18 542 tdw (12 915 BRT) große Motortanker „Ernst G. Russ“ für die gleichnamige Reederei. Dieses Schiff wurde dann als Flaggschiff abgelöst, als 1958 mit der ersten „Hanseatic“ (30 030 BRT) die deutsche Passagierschiffahrt wieder in Schwung kam. Die „Hanseatic“ über-

ließ kurz darauf die Spitzenposition der „Bremen“, (32 360 BRT).

Ab 1963 gab dann die Passagierschiffahrt die Führung an eine andere Schiffsgattung ab, die Tanker. Nach der bei den Kieler Howaldtswerken gebauten „Oliva“ 48 800 tdw (33 086 BRT) rückte 1964 „Esso Bayern“ (Howaldtswerke Hamburg) mit 90 600 tdw (53 608 BRT), an die Spitze. Das war ein großer Sprung; doch niemand hat wohl damals im Traum daran gedacht, daß keine vier Jahre später ein Schiff mit der doppelten Tragfähigkeit die Führung übernehmen würde. Heute ist der Shell-Tanker „Myrina“ mit 190 060 tdw (95 422 BRT), das Flaggschiff der Deutschen Flotte. So hatte jedes der drei Werke, aus denen unsere Großwerft heute besteht, in den letzten Jahren eines der deutschen Flaggschiffe gebaut. Das letztgenannte deutsche Flaggschiff stammt nun von Harland & Wolff Ltd, Belfast, während unsere Werft fast gleichzeitig den noch größeren Tanker „Murex“ für die Shell Tanker (U. K.) London, gebaut hat.

Neue Aufträge für die HDW

Nachdem zu Beginn dieses Jahres eine gewisse Zurückhaltung bei der Hereinnahme von neuen Aufträgen unverkennbar gewesen ist, hat sich das Blatt in jüngster Zeit ganz offensichtlich gewendet. Innerhalb kurzer Zeit wurden zehn Neubaukontrakte abgeschlossen. Sie sind der eigentliche Start unseres neuen Großunternehmens, was dadurch zum Ausdruck gebracht wird, daß mit ihnen unsere neue Bauliste beginnt. Die Schiffe erhalten die Bau-Nummern 1 bis 10, nachdem die Schiffslisten unserer drei Einzelbetriebe im Laufe der Zeit zusammen auf über 3000 gestiegen waren! In welchem Betrieb die Schiffe jeweils gebaut werden, hängt von betriebstechnischen, ökonomischen Erwägungen ab. Daß alle Schiffe über 100 000 tdw in Kiel gebaut werden, dürfte feststehen. Zwei solcher Riesen sind unter den erwähnten zehn Bauaufträgen, und zwar ein 150 000-t-Tanker für die norwegische Reederei Melsom und Melsom und ein 140 000-Tonner für die Gelsenberg Benzin AG. Weiter sind in Auftrag gegeben: vier 14 000-t-Frachter für die Alvion Steamship Corp., ein Kühlschiff für Bruns und drei Ostasienschiffe für die HAPAG von etwa 16 000 tdw. Ein schönes Startprogramm und es besteht kein Zweifel darüber, daß es demnächst um weitere Aufträge vermehrt werden wird.

Bremsweg großer Schiffe

Bei jedem Stapellauf erleben wir, wie die Bewegungsenergie des während des Ablaufs erhebliche Fahrt aufnehmenden Schiffes auf kürzestem Wege wieder vernichtet, das Schiff zum Stoppen gebracht werden muß. Mehrere Anker fallen zu beiden Seiten, werden ein ganzes Stück durch den Schlick geschleift, bis sie schließlich zum Tragen kommen. Die Frage taucht jedesmal auf, wie weit würde das Schiff wohl auslaufen, wenn es genügend freies Wasser hätte und ungehemmt wäre?

Interessanter noch ist die Frage, wie weit ein beladenes Schiff weiterfährt, wenn es plötzlich zum Stoppen gezwungen ist und dabei seine Maschine voll zurück laufen läßt. Solche Fälle kommen in der Praxis ja vor.

Die Seeberufsgenossenschaft hat kürzlich eine Tabelle erarbeitet, aus der die Stoppwege verschieden großer Schiffe hervorgehen. Abhängig sind diese Stoppwege vor allem vom Gesamtgewicht des Schiffes (also Schiff plus Ladung), sodann von der Geschwindigkeit, Antriebsart und Umsteuerung – d. h. von der Zeit, die für die Umschaltung von voll voraus auf voll zurück benötigt wird. Für ein Linienschiff von 12 000 BRT mit einer Maschinenleistung von 18 400 PS wurden viereinhalb Minuten errechnet bei einem Bremsweg von etwas weniger als einer Seemeile. Ein Tanker mit 100 000 t Trag-

fähigkeit braucht bei annähernd gleicher Maschinenleistung (aber wesentlich kürzerer Umsteuerungsdauer) elfeinhalb Minuten bis zum Stillstand und legt in dieser Zeit noch 1,6 Seemeilen zurück. Ein Tanker von der Größenordnung unserer „Murex“ braucht jedoch noch eine Strecke von **viereinhalb** Seemeilen, wenn er vollbeladen aus voller Fahrt zum Stoppen gebracht werden soll.

Zusammenarbeit Hamburg-Süd / Deutsche Atlantik Linie

Die Deutsche Atlantik Linie hat der Hamburg-Süd die Generalagentur für Südamerika übertragen. Zu dieser Vereinbarung kam es nach intensiven Verhandlungen zwischen den beiden in Hamburg ansässigen Reedereien. Da die Hamburg-Süd in Brasilien bereits eine eigene Vertretung hat – Hamburg-Süd Agencias Maritimas S.A., Sao Paulo – wird über diese Organisation auch die Generalagentur der Atlantik Linie laufen. Außerdem befinden sich in Rio de Janeiro, Santos, Porto Alegre und Rio Grande do Sul Niederlassungen dieses Unternehmens. Am La Plata wird die Deutsche Atlantik Linie durch die Generalagenten Agencia Maritima Delfino S.R.L., Buenos Aires, und Pinon Saenz Vidal S.A., Montevideo, der Hamburg-Süd vertreten, während die Firma Hamburg-Süd Argentina als „owner's representative“ für reedereiseitige Interessen tätig sein wird. An der Westküste und in Zentralamerika steht der Deutschen Atlantik Linie ebenfalls das Agentennetz der Hamburg-Süd zur Verfügung. Anlaß zu dieser Reederei-Verbindung im Agentenverhältnis wurde der Beschluß der Atlantik Linie, in Zukunft auch Südamerika in ihr internationales Kreuzfahrtenprogramm einzu beziehen. Zur Zeit steht dafür das TS „Hanseatic“ mit 25 300 BRT zur Verfügung. Im Frühjahr 1969 soll als zweites Schiff der auf unserer Werft entstehende Neubau TS „Hamburg“ (23 500 BRT) in Dienst gestellt werden. Diese Kombination der beiden Hamburger Reedereien bedeutet für beide Teile eine Förderung und Erweiterung ihrer Interessen in Südamerika.

Handelsschiffe werden größer

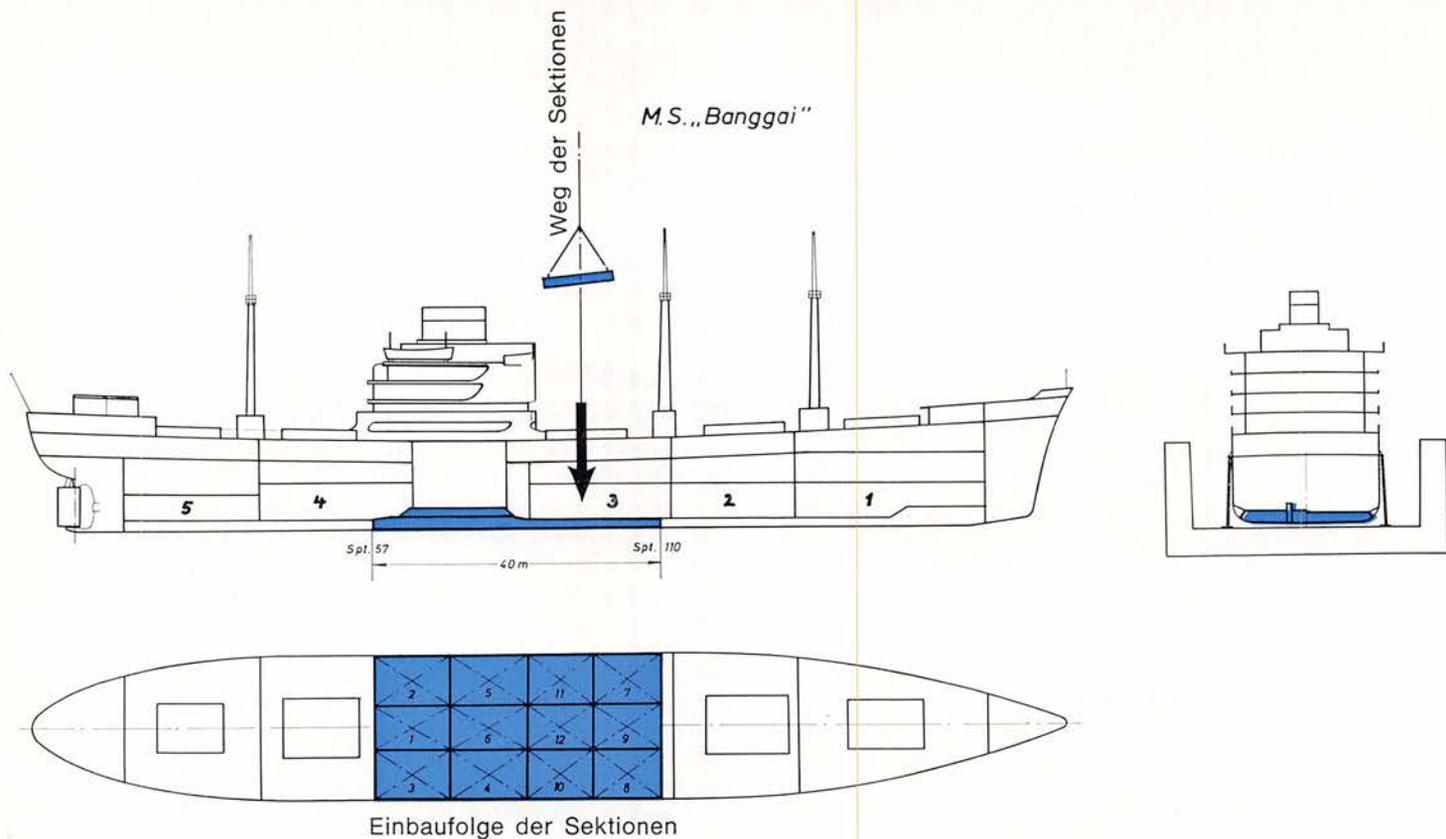
Ein internationales Übereinkommen läßt Deutschlands Schiffe größer werden. Am 21. 7. 1968 trat die neue **Freibordkonvention** in Kraft, die bestimmten Schiffstypen (insbesondere Massengutfrachtern und Tankern) ein tieferes Eintauchen und damit eine höhere Tragfähigkeit als bisher erlaubt. Die Konvention, 1966 in London auf einer internationalen Konferenz beschlossen, löst das bisher gültige, aber von der Schiffbau-technik überholte Abkommen aus dem Jahre 1930 ab.

Nach der neuen Freibordkonvention müssen bestimmte technische Bauvorschriften berücksichtigt werden. Sind diese erfüllt, so erhöht sich z. B. die Tragfähigkeit eines Massengutfrachters von 55 000 t auf 60 970 t. Und ein ehemals 30 000-Tonner wird jetzt zum 34 000-Tonner.

„Meisterbriefe“ jetzt auch in der Seeschiffahrt

Bootsmänner sollen künftig die „Meister“ der Seefahrt sein. An der Seemannsschule Lübeck-Travemünde absolvierten kürzlich die ersten fünf Seeleute einen Bootsmanns-Lehrgang, der mit der Verleihung von Bootsmannsbriefen seinen Abschluß fand. Diese Urkunden entsprechen den Meisterbriefen in Landstellungen und schaffen nach dem geprüften Matrosen (Gesellen) nun den geprüften Bootsmann (Meister). Damit ist ein weiterer Schritt im seemännischen Ausbildungswesen und hier besonders in der Deckslaufbahn getan worden.

Die jeweils vierwöchigen Bootsmannslehrgänge erfolgen auf freiwilliger Basis. Die nächsten Kurse beginnen am 26. 8. 1968 und am 28. 10. 1968.



Große Bodenreparatur auf MS „Banggai“

Das holländische Motorschiff „Banggai“ (10 375 tdw) der Reederei N. V. Stoomvaart Mij. „Nederland“ war Anfang dieses Jahres vor Warnemünde auf Grund gelaufen und hatte schwere Bodenschäden erlitten. Um den Schadensumfang festzulegen, wurde das Schiff zunächst bei einer polnischen Werft in ein Dock genommen. Es wurde festgestellt, daß der Doppelboden vom Vorschiff bis Achterkante Motorenraum stark verbeult und eingerissen war. Darüber hinaus war im Bereich des Laderaumes Nr. 3 und im Maschinenraum die Tankdecke einschließlich des Hauptmotorenfundamentes 80 mm nach oben durchgebeugen.

Ein von der Reederei ausgeschriebener Reparaturauftrag wurde gegen starke Konkurrenz aus dem In- und Ausland, von unserer Werft hereingenommen und im Werk Ross ausgeführt. Um diesen Reparaturauftrag termingemäß erfüllen zu können, waren vor Ankunft des Objektes viele Vorarbeiten erforderlich.

Im Bereich des Motoren- und Laderaumes Nr. 3 waren die Schäden so umfangreich, daß von der konventionellen Arbeitsmethode, die Bodenplatten und Einbauten örtlich zu reparieren, abgegangen werden mußte. Es wurde beschlossen, den gesamten Doppelboden einschließlich Tankdecke und Hauptmotorenfundament zu erneuern. Um nicht allzu große Gewichte und Einbaumaße zu erhalten, wurde der neue Doppelboden in zwölf Sektionen eingeteilt. Nach von der Reederei gelieferten Zeichnungen

wurden neue Optikerunterlagen für diese Bauteile angefertigt. Nach diesen Unterlagen wurden in der Schiffbauhalle die Einzelteile hergestellt und anschließend in der Vormontage zusammengebaut.

Als die „Banggai“ am 15. 3. an die Werft kam, waren diese Vorarbeiten soweit fortgeschritten, daß die einzelnen Sektionen von der Montagegruppe termingemäß abgerufen werden konnten. Sofort nach Ankunft des Schiffes wurde am Ausrüstungskai mit dem Ausbau der Hauptmaschine und der Dieselgeneratoren begonnen. Außerdem wurde eine Visierlinie durch das Schiff gelegt um später im Dock das Durchbiegen des Schiffskörpers während der Ausbaurbeit messen zu können.

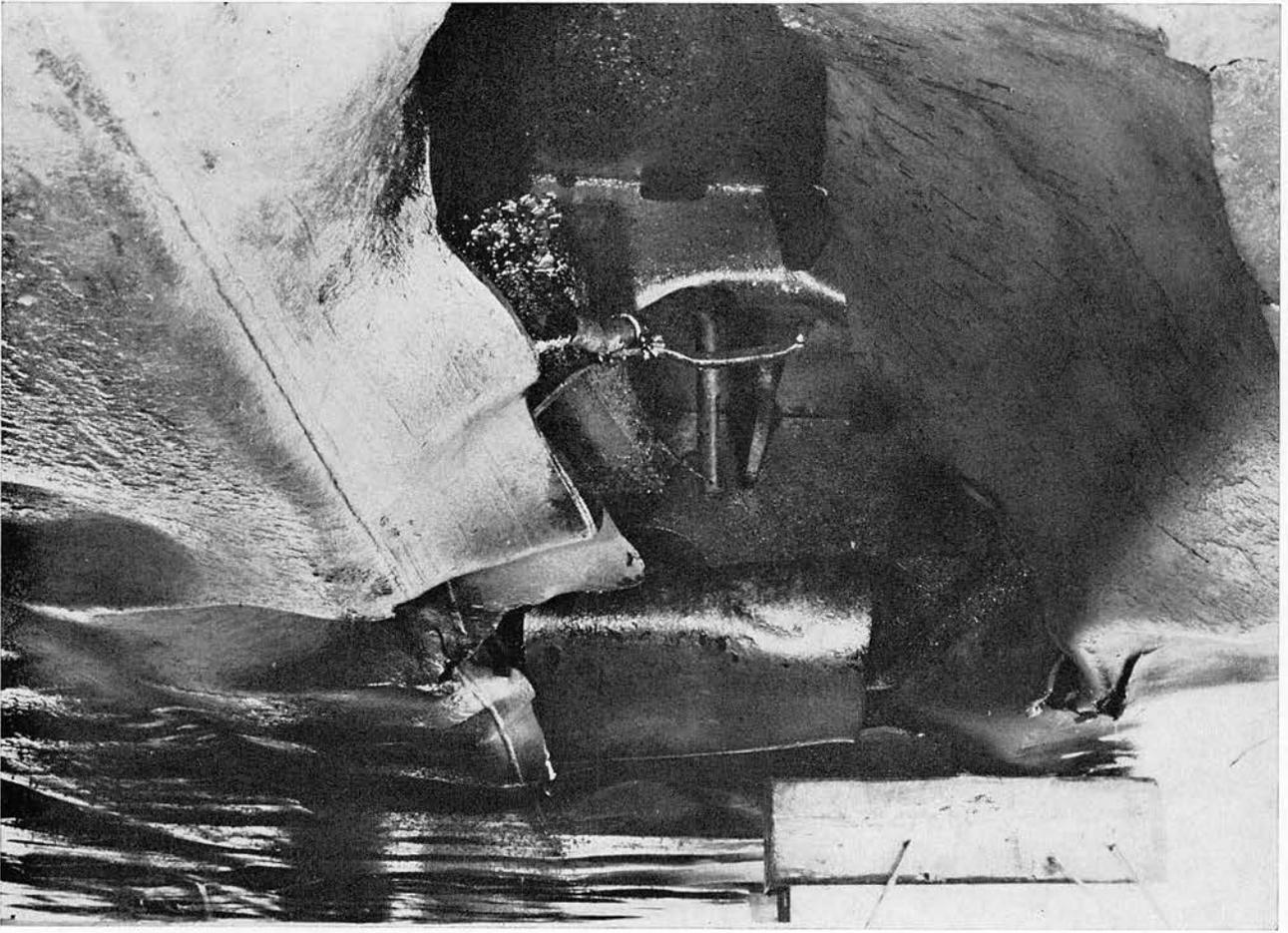
Am 24. 3. 1968 waren wir mit den Ausbaurbeiten soweit fertig, daß wir das Schiff im Dock 15 eindocken konnten. Nach einer gründlichen Reinigung der Brennstofftanks konnten wir mit den Brennarbeiten beginnen. Es wurde der gesamte Doppelboden einschließlich Tankdecke und Hauptmotorenfundament von Vorkante Laderum Nr. 3 bis Achterkante Motorenschacht in einer Länge von 40 m demontiert. Um eine Durchbiegung des Schiffskörpers zu verhindern, wurden in diesem Bereich auf jeder Seite elf Außenhautstützen angebracht.

Nebenbei liefen die schiffbaulichen Arbeiten für die 27 Bodenplatten in den Bereichen Laderaum Nr. 1, 2 und 4. Schiff und Dock wurden während der

Reparaturarbeiten regelmäßig ausvisiert. Am 2. 4. 1968 konnten die ersten drei Doppelbodensektionen eingebracht werden. Wegen der geringen Dockbreite wurden die Sektionen mittels des 100 t-Schwimmkranes durch die Ladeluke Nr. 3 eingebracht und auf vorbereiteten Eisenbahnschienen vor Ort gebracht, zuerst die drei Sektionen Achterkante Motorenraum. Bis zum 9. 4. 1968 waren alle 12 Sektionen eingebracht und die Montagearbeiten an den 6 Doppelbodensektionen im Motorenraum soweit fortgeschritten, daß der Maschinenbau die Dieselgeneratoren wieder montieren und mit den Fräsarbeiten am Hauptmotorenfundament beginnen konnte. Inzwischen waren auch die schiffbaulichen Arbeiten in den anderen Luken soweit abgeschlossen, daß wir am 17. 5. 1968 mit den Druckproben der Doppelbodentanks und anschließend mit den entsprechenden Konservierungsarbeiten beginnen konnten.

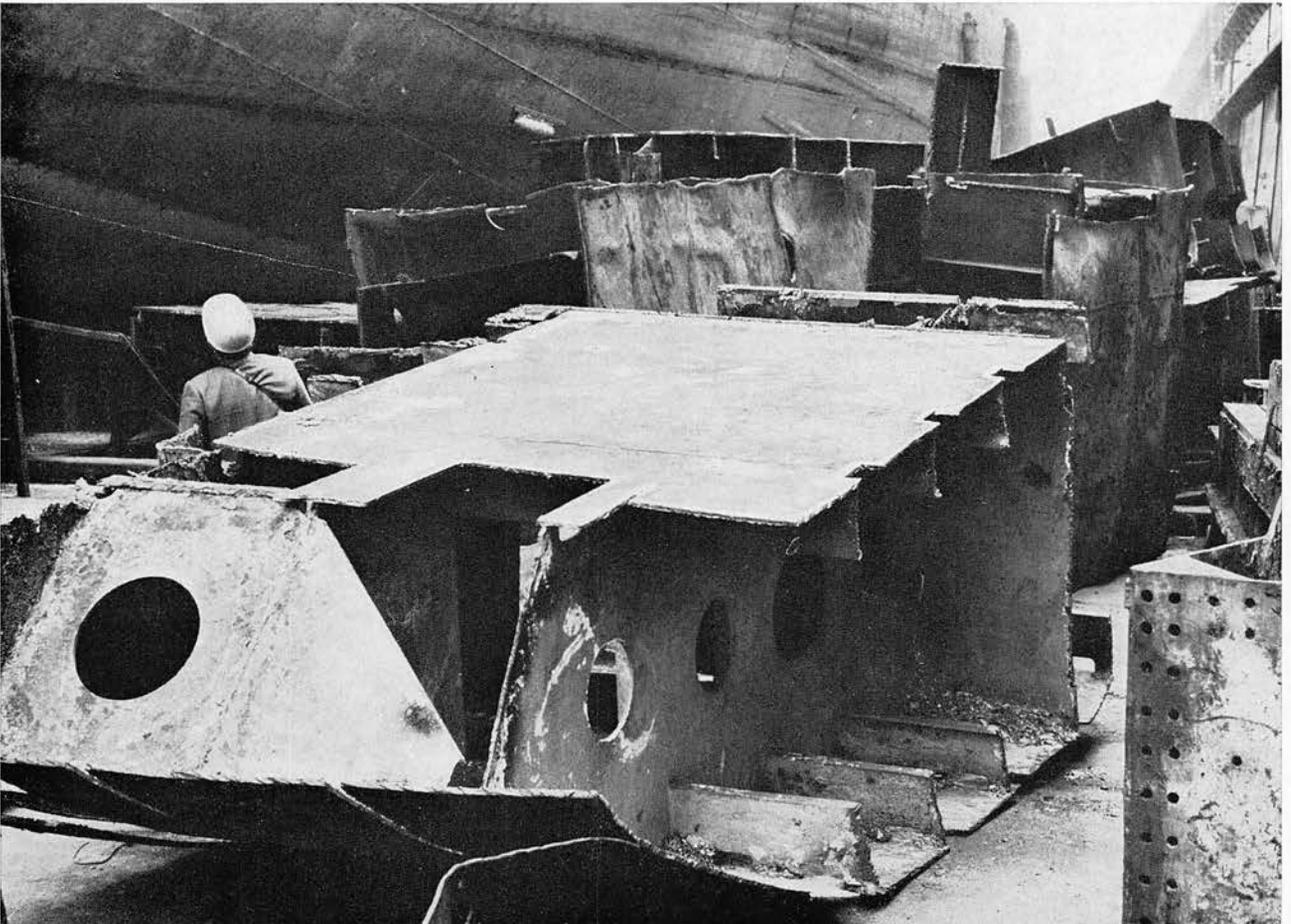
Am 26. 4. 1968, nach 33 Docktagen, konnte das Schiff schon wieder ausgedockt werden.

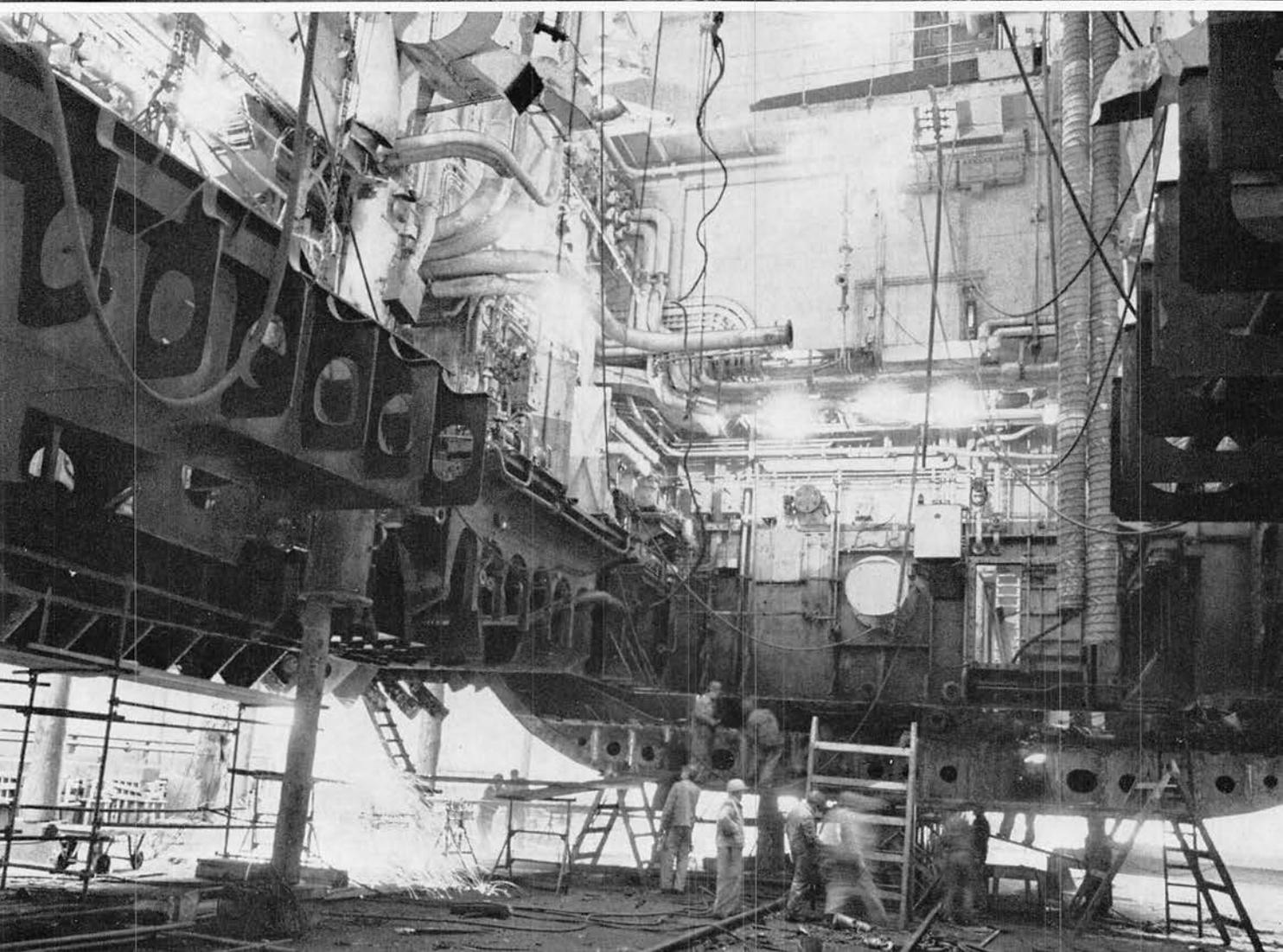
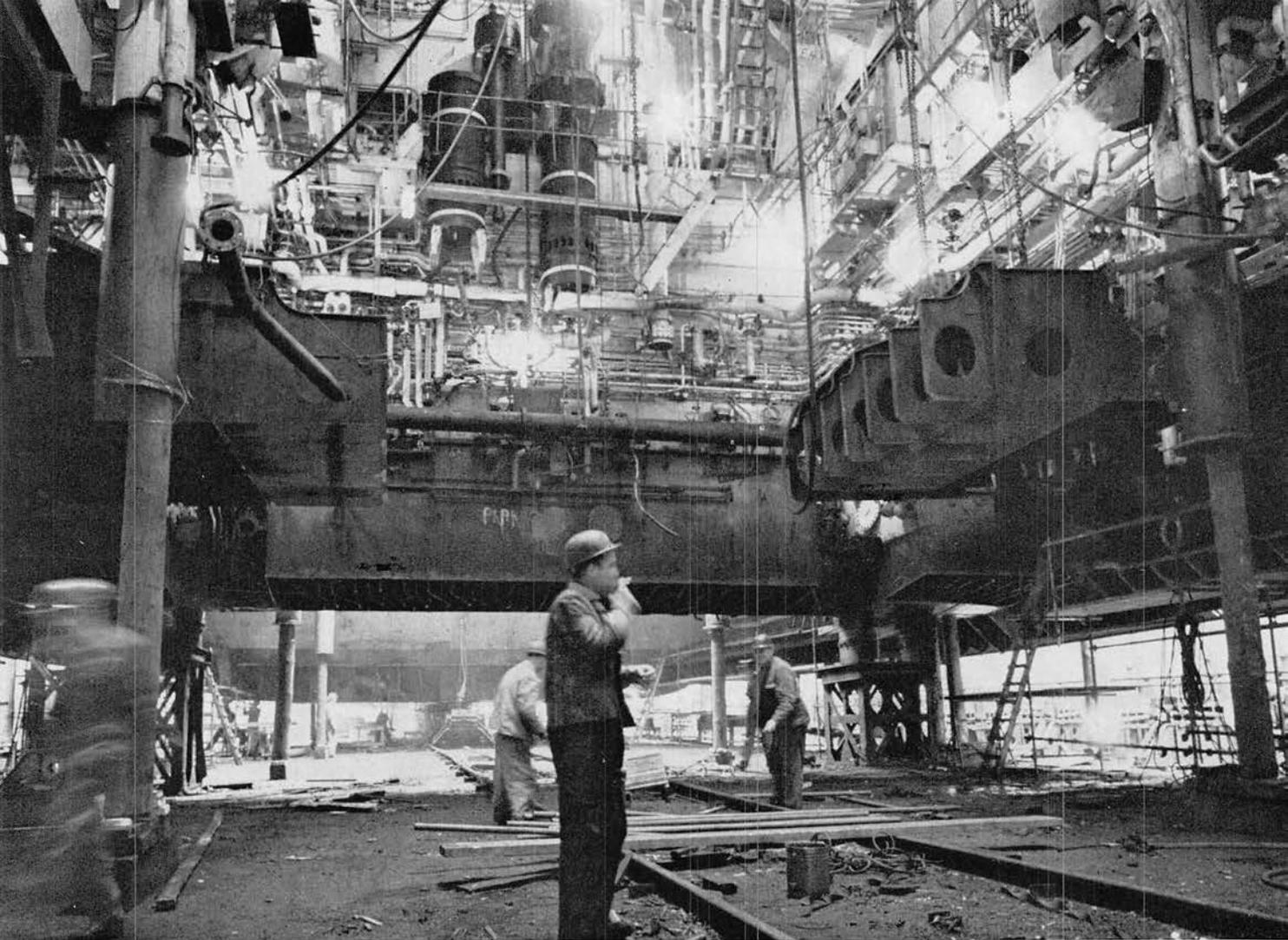
Nun begann der Maschinenbau mit der Montage der Hauptmaschine. Nachdem die Montagearbeiten und die schiffbaulichen Ausrüstungsarbeiten abgeschlossen waren, konnte nach einer einwandfrei verlaufenen Standprobe am 13. 5. 1968 eine Probefahrt durchgeführt werden. Auch diese verlief zur vollsten Zufriedenheit der Reederei. Nach 59 Kalendertagen wurde das Motorschiff von der Reederei abgenommen. Sauber



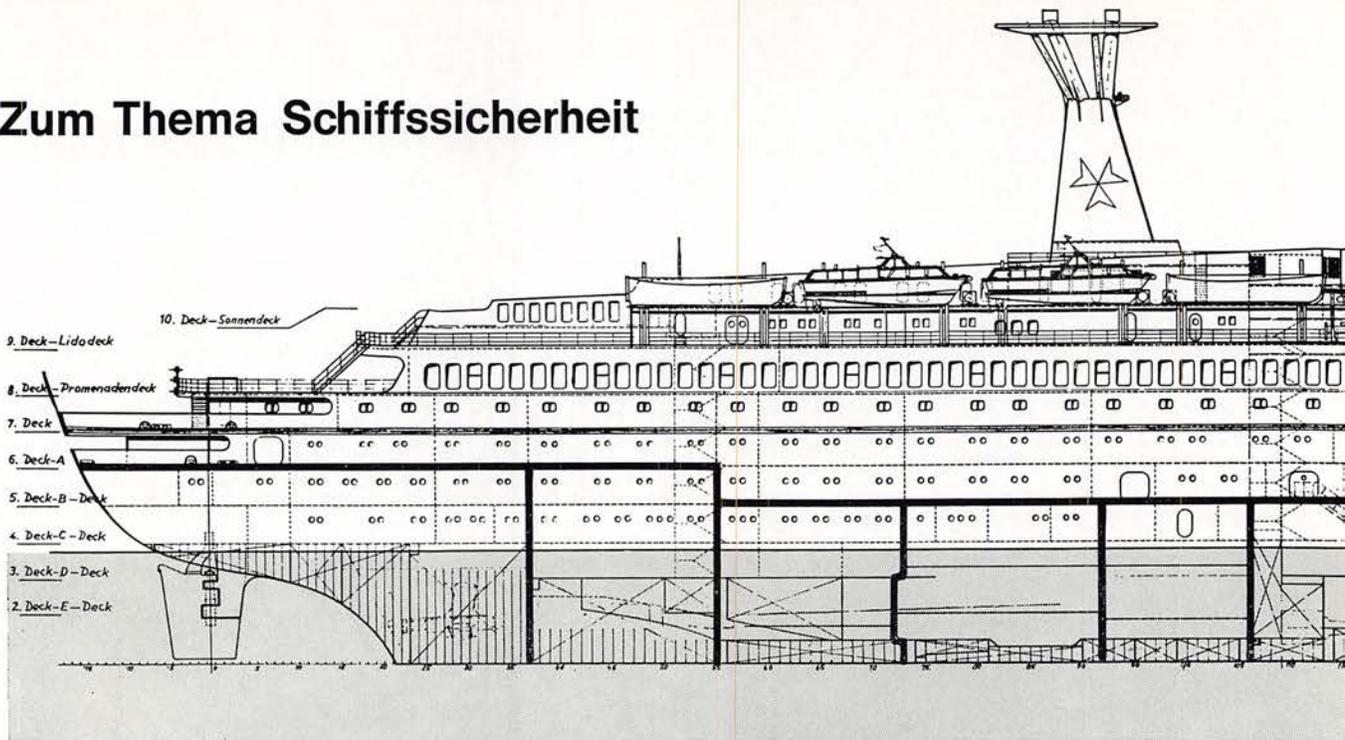
▲ Der eingedrückte Schiffsboden

▼ Herausgebrannte Bodenstücke





Zum Thema Schiffssicherheit



Der Verkehr – zu Lande, auf dem Wasser, in der Luft – ist mit seiner ständigen Verdichtung eines der Hauptprobleme unserer Zeit. Im modernen Verkehrsfluß spiegelt sich die Rastlosigkeit unseres Lebens ebenso wider, wie die heute jedem Menschen offenstehende Möglichkeit, seinen Standort nach Belieben zu verändern, seinen Gesichtskreis zu erweitern. Besonders die Bewältigung des heutigen Urlaubsverkehrs stellt in vielfacher Hinsicht die allerhöchsten Ansprüche, und die technischen Leistungen, die hervorgebracht werden, verdienen Bewunderung.

Indessen weiß jedermann, daß trotz aller Perfektion aus den verschiedensten Gründen – höhere Gewalt, menschliches Versagen, Fehlkonstruktionen – es sich nicht vermeiden läßt, daß zuweilen Schäden auftreten, deren Folgen je nach den an das technische Wunderwerk gestellten Anforderungen von verschiedener Tragweite sind. Bruch bei der alten Postkutsche ein Rad, so war das sehr ärgerlich; geschieht etwas ähnliches auf der Autobahn, geht es gleich um Leben und Tod. Was heute ein Flugzeugabsturz bedeutet, darüber braucht kein Wort verloren zu werden.

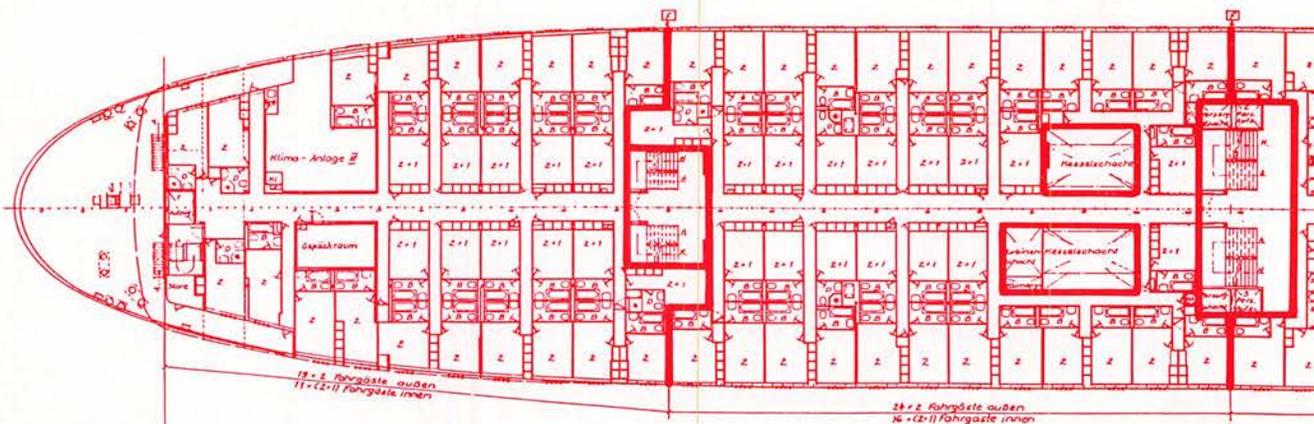
Was uns hier interessiert ist die Frage, wie es sich demgegenüber mit der Sicherheit in der Seeschifffahrt verhält. Man findet hier und da statistische Angaben, die einen an die alte primitive Formulierung „Wasser hat keine Balken“ erinnern möchten und die unter der Lupe betrachtet einfach ein falsches Bild widerspiegeln. Ist ein durchgebrochener T 2-Tanker, der noch aus der Kriegszeit stammt, ist ein längst schrottreifer Musikdampfer, auf dem noch keine der neuzeitlichen Sicherheitsvorschriften Anwendung gefunden hat und brennend vor Floridas Küste treibt, ein Maßstab für die tat-

sächlichen Gefahren, die heute der Schifffahrt drohen? Wir wollen untersuchen, wie es sich mit den möglichen Gefahren auf See und deren Bewältigung verhält.

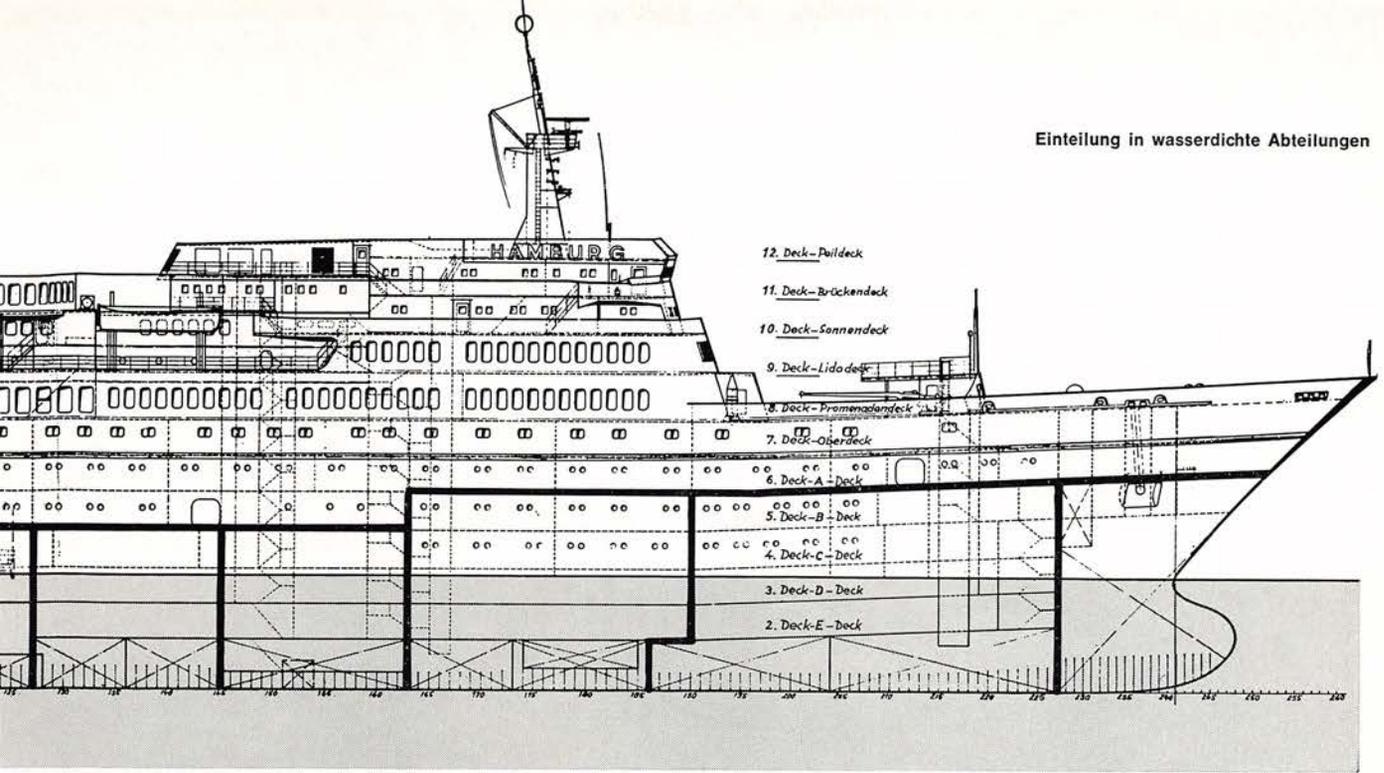
Unfälle, die auf mangelnder Stabilität oder mangelnder Festigkeit beruhen (was bei Schiffen etwas durchaus Verschiedenes ist), treffen die Passagierschifffahrt im Grunde überhaupt nicht. Sowohl die Kentergefahr wie die Möglichkeit, daß ein Schiff mittendurch bricht, sind heute eigentlich nur noch bei extrem falsch beladenen Frachtschiffen gegeben. Fahrgastschiffe mit ihrer leichten, ganz homogen verteilten Fracht, mit ihren außerordentlich günstigen Verhältniszahlen, mit ihren die Schlingerbewegungen dämpfenden Stabilisatoren sind gegen Gefahren solcher Art gefeit.

Dagegen kann eine Kollision auch heute noch jedes Schiff treffen, wengleich Zusammenstöße auf See nicht annähernd so häufig sind wie an Land. Nun mag man einwenden, daß mit der ständigen Zunahme des Seeverkehrs die absolute Zahl der Kollisionen steigt – doch die relative Zahl ist sehr zurückgegangen, und das gilt, dank der verschärften Schiffssicherheitsvorschriften, vor allem für die Auswirkungen der Havarien. Tragödien, wie die der „Titanic“, die noch nicht weit genug zurückliegt, als daß die Menschheit sie schon vergessen haben könnte, sind heute so gut wie ausgeschlossen.

Einer der wichtigsten Schritte auf dem Wege zu einer allgemeinen Sicherheit auf See liegt zweifellos in den Fortschritten der Nachrichtentechnik, der Entwicklung von Funk und Radar, also einer rechtzeitigen Warnung. Es kann trotzdem zu Zusammenstößen kommen, wobei man mit Leckagen rechnen muß. Schwimmfähigkeit und Stabilität des lecken



Einteilung in Hauptbrandabschnitte (gezeigt am A-Deck)



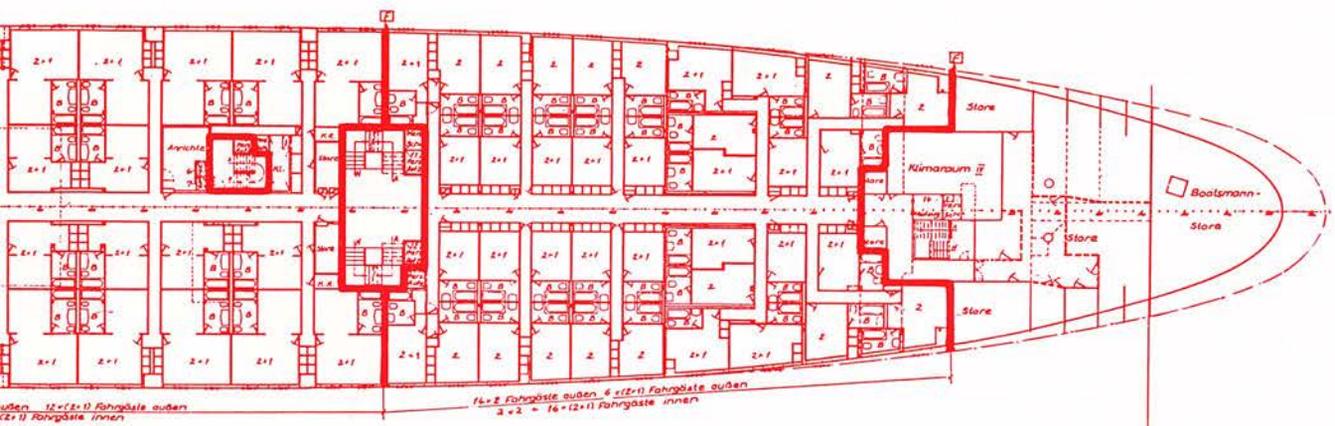
Schiffes sind daher wesentlicher Inhalt aller heute gültigen Sicherheitsbestimmungen. Das sind, nach der ersten aufgrund der „Titanic“-Katastrophe 1914 einberufenen Schiffssicherheitskonferenz, das „Internationale Übereinkommen über den Freibord von Kauffahrteischiffen“ von 1930 und vor allem die Internationalen Konferenzen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948 und 1960.

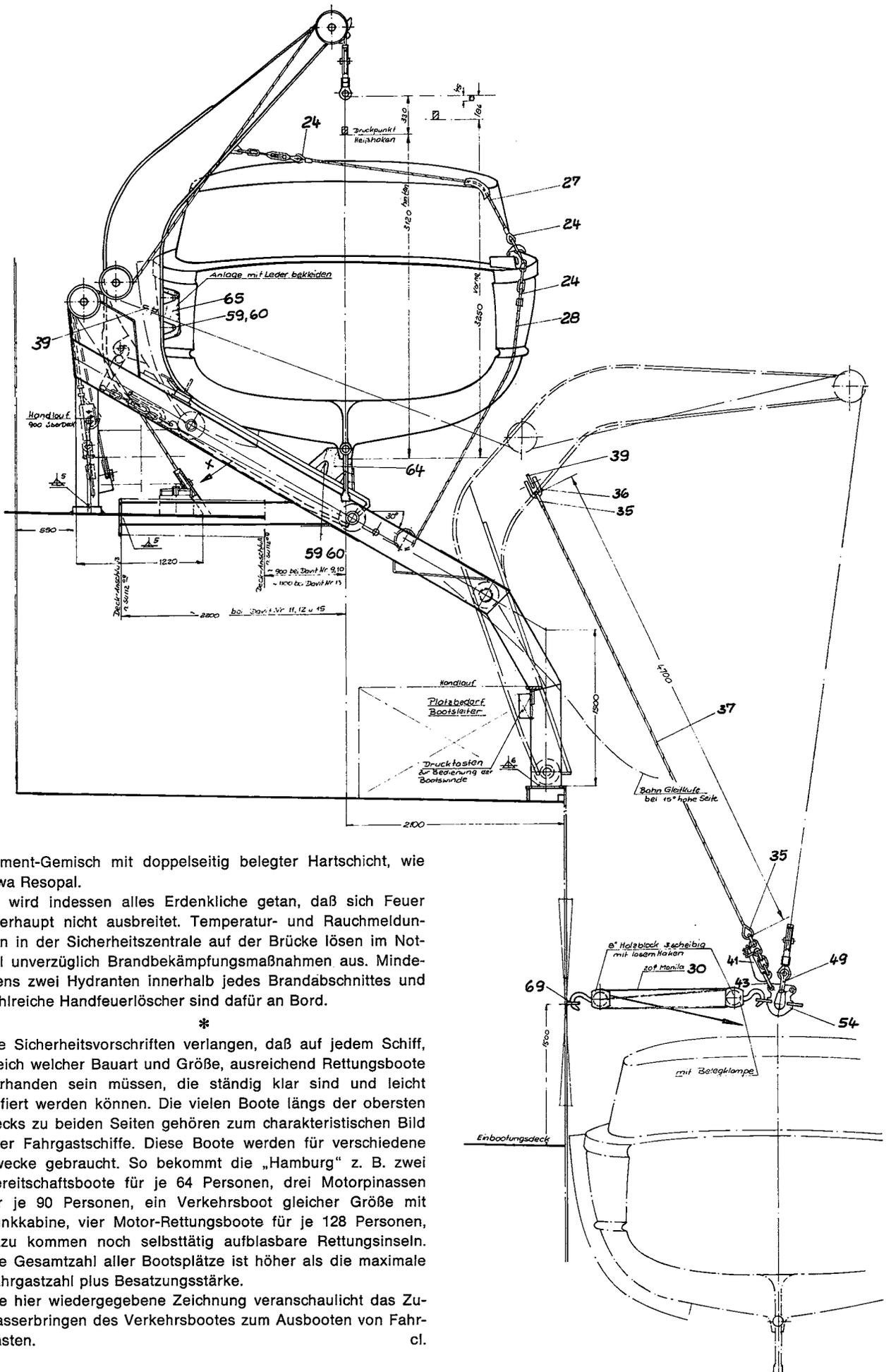
Die die Leckstabilität von Fahrgastschiffen betreffenden Bestimmungen besagen, daß ein solches Schiff in so viele wasserdichte Abteilungen gegliedert sein muß, daß im Havariefall zwei dieser Abteilungen volllaufen dürfen, ohne daß dadurch sowohl Schwimmfähigkeit als auch Stabilität gefährdet werden. Es wird gefordert, daß das sogenannte Schottendeck auch nach dem Wassereintrich über der Schwimmbene liegen muß und die Schlagseite des Schiffes nicht mehr als 7° betragen darf. Die „Hamburg“ ist gemäß der hier wiedergegebenen Zeichnung in elf Abteilungen geteilt. Die dicken Linien kennzeichnen die wasserdichten Schotte und das Schottendeck. Havarien, die mehr als zwei Abteilungen verletzten, dürften nicht zu erwarten sein.

Mehr als die Gefahr versenkt zu werden, scheint indes das Feuer einen modernen Schnelldampfer zu bedrohen. Doch es gibt einen eindeutigen Zusammenhang zwischen den in den letzten Jahren aufgetretenen Schiffsbränden und dem jeweiligen Baujahr der betroffenen Schiffe! Es wird heute an Bord mehr zur Verhütung der Feuergefahr getan als in irgendeinem Bauwerk an Land. Auch hier hat sich in der Methode eine auf langer Erfahrung gegründete Wandlung vollzogen. Während man früher im allgemeinen das Schiff in Haupt-

brandabschnitte teilte, innerhalb derselben es außer den Fluchtwegen wie Treppen und Gängen keine Feuerisolierung gab, wird heute die „Hamburg“ einer von Amerika ausgehenden Entwicklung zufolge ganz aus unbrennbaren bzw. schwer entflammaren Stoffen gebaut. Dabei werden bereits die noch nicht offiziell in Kraft getretenen, 1966 zusätzlich zur Schiffssicherheitskonferenz von 1960 erarbeiteten Empfehlungen für den Feuerschutz berücksichtigt. Ohne auf den Inhalt von Paragraphen näher einzugehen, sei kurz einiges herausgegriffen, was auf der „Hamburg“ getan wird, um die Ausbreitung von Feuer unmöglich zu machen. Trotz der umfassenden Verwendung nicht brennbaren Materials wäre ein Oberflächenbrand, der etwa Teppiche, Mobiliar usw. erfaßt, immerhin denkbar, denn man will ja nicht zugunsten einer absoluten Unbrennbarkeit in Blechbetten schlafen und auf behagliches Wohnen verzichten.

Darum hat man die Einteilung in Hauptbrandabschnitte auch heute noch beibehalten. Der hier gezeigte Deckgrundriß gibt ein Beispiel für eine solche Einteilung. Die Isolierwirkung der die jeweiligen Zonen eingrenzenden Schotten, Decks und Böden ist je nach Erfordernis verschieden hoch. Sie reichen von einfachen Stahlwänden mit der Bezeichnung A 0, die imstande sind, Feuer und Rauch eine volle Stunde aufzuhalten, bis zu Stahlwänden mit doppelseitiger Isolierung mit der Bezeichnung A 60, welche über die obengenannte Wirkung hinaus auch die Temperatur in den Nachbarräumen eine Stunde lang konstant hält. Alle für die Aufrechterhaltung des Bordbetriebes wichtigen Räume sind derart isoliert. Alle Zwischenwände, die keine Stahlwände zu sein brauchen, sind aus 22 mm starkem Marinite, einem unbrennbaren Asbest-





Zement-Gemisch mit doppelseitig belegter Hartschicht, wie etwa Resopal.

Es wird indessen alles Erdenkliche getan, daß sich Feuer überhaupt nicht ausbreitet. Temperatur- und Rauchmeldungen in der Sicherheitszentrale auf der Brücke lösen im Notfall unverzüglich Brandbekämpfungsmaßnahmen aus. Mindestens zwei Hydranten innerhalb jedes Brandabschnittes und zahlreiche Handfeuerlöscher sind dafür an Bord.

*

Die Sicherheitsvorschriften verlangen, daß auf jedem Schiff, gleich welcher Bauart und Größe, ausreichend Rettungsboote vorhanden sein müssen, die ständig klar sind und leicht gefiert werden können. Die vielen Boote längs der obersten Decks zu beiden Seiten gehören zum charakteristischen Bild aller Fahrgastschiffe. Diese Boote werden für verschiedene Zwecke gebraucht. So bekommt die „Hamburg“ z. B. zwei Bereitschaftsboote für je 64 Personen, drei Motorpinassen für je 90 Personen, ein Verkehrsboot gleicher Größe mit Funkkabine, vier Motor-Rettungsboote für je 128 Personen, dazu kommen noch selbsttätig aufblasbare Rettungsinseln. Die Gesamtzahl aller Bootsplätze ist höher als die maximale Fahrgastzahl plus Besatzungsstärke.

Die hier wiedergegebene Zeichnung veranschaulicht das Zuwasserbringen des Verkehrsbootes zum Ausbooten von Fahrgästen.

cl.

191 000 tdw Supertanker

„ESSO BERNICIA“

Eines der größten bisher auf einer deutschen Werft gebauten Schiffe, ein Tanker mit 191 000 t Tragfähigkeit, ist am 29. Juli im Werk Kiel getauft worden. Die Taufpatin, Mrs. M. L. Haider, Gattin des Präsidenten der Standard Oil Company (New Jersey) Mr. Michael L. Haider, taufte das Schiff auf den Namen „Esso Bernicia“. Der Neubau soll im September d. J. für die Esso Petroleum Company, Ltd., London, in Dienst gestellt werden.

Die „Esso Bernicia“ ist der zweite von drei 191 000 Tonnen-Tankern, die von der Esso-Organisation bei der Howaldts-werke-Deutsche Werft Aktiengesellschaft bestellt worden sind.

Der Schiffskörper ist ganz geschweißt. Die Unterteilung des Schiffskörpers innerhalb des Ladetankbereichs erfolgt durch zwei öldichte Seitenlängsschotte und 4 öldichte Querschotte in 8 Seitentanks, 4 Mittel tanks und 1 Tank, der von Bord zu Bord reicht. Von diesen 13 Tanks sind 11 Tanks für die Aufnahme von Ladeöl vorgesehen. Die übrigen 2 Seitentanks sind reine Wasserballasttanks. Die Ladetanks sind mit Inhaltsmeßeinrichtungen versehen.

Das Schiff hat folgende Hauptabmessungen:

Länge über alles	323,75 m
Länge zwischen den Loten	304,88 m
Breite auf Spanten	47,17 m
Seitenhöhe	23,70 m
Tiefgang auf Sommerfreibord	18,43 m
Tragfähigkeit	ca. 191 000 t
Vermessung	ca. 100 000 BRT

Ladetankinhalt ca. 232 700 cbm
Ballasttankinhalt (in Ladetankbereich) ca. 21 600 cbm
Maschinenleistung (maximal) 30 420 WPS
Dienstgeschwindigkeit 16,6 Knoten
Unterkünfte für 37 Mann
Klasse: American Bureau of Shipping + A 1 (E) „Oil Carrier“ + AMS

Der 56 t schwere Propeller, der einen Durchmesser von 8,90 m hat, wird über ein zweistufiges Untersetzungsgetriebe von einer Getriebeturbinen mit einer Leistung von 30 420 WPS angetrieben. Der Dampf der Turbinen wird in einem Kessel der Bauart Babcock-Wilcox erzeugt. Dieser Strahlungs-Schiffskessel hat eine Dampfleistung von 11,2 t/h (max.). Der Arbeitsdruck am Überhitzeraustritt beträgt 63,3 atü, die Überhitzer-Temperatur 513° C.

Ein ölgefeuerter Hilfskessel mit eingebautem Dampferzeuger versorgt die Hilfsmaschinen und die Heizung. Bei Ölfeuerung Dampfdruck 17,5 atü, Dampfleistung 20,5 t/h. Bei Ausfall des Hauptkessels kann die im Hilfskessel erzeugte Dampfmenge zum Notantrieb (take home) der Hauptturbine verwendet werden.

Als Ladeölpumpen dienen 4 Turbo-Pumpen mit einer Leistung von je 50 cbm/min = 3000 cbm/h (Seewasser) und eine Nachlenzpumpe mit einer Leistung von 365 cbm/h (Seewasser).

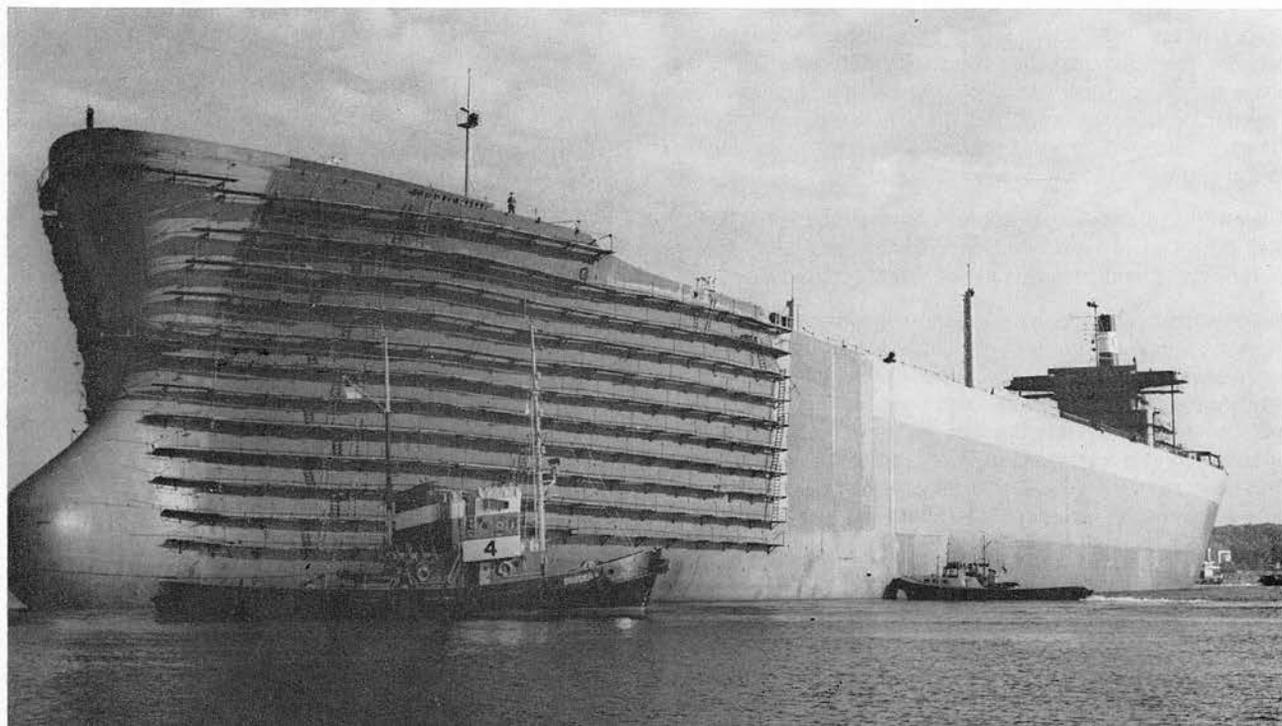
Für Wasserballast ist eine besondere Pumpe mit einer Leistung von 300 cbm/h eingebaut. Die elektrische Stromversorgung erfolgt durch einen Turbo-Drehstromgenerator (Hilfsturbinen) mit einer

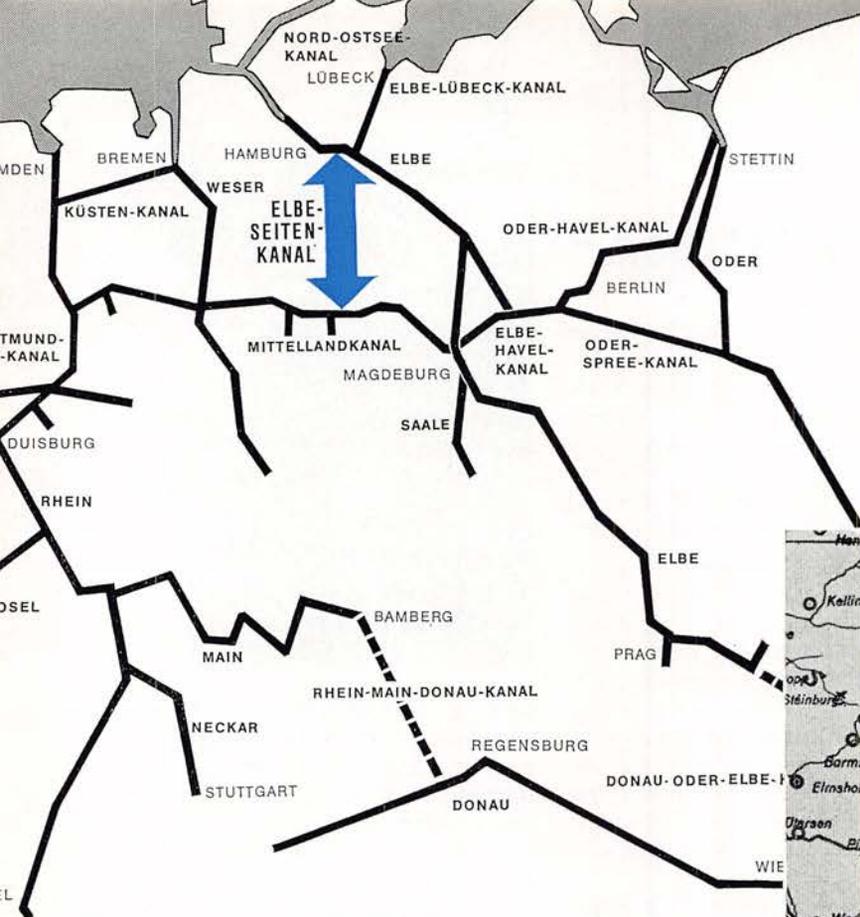


Leistung von 1000 KW (450 V, 60 Hz). Weiter wurden ein Diesel-Generator mit einer Leistung von 750 KW sowie ein Notdiesel von 2000 KW installiert.

Die nautische Ausrüstung entspricht dem neuesten Stand der Technik. Das Schiff verfügt über Kreiselkompaßanlage, Echolot, FT-Station, Radar, Decca Navigator, Sichtfunkpeiler und alle sonstigen Einrichtungen, wie sie auf Schiffen dieser Art üblich sind.

Die Besatzung ist in den hinten liegenden Aufbauten untergebracht. Jedes Besatzungsmitglied hat einen eigenen Raum. Den Offizieren und Ingenieuren sowie den Unteroffizieren steht je ein eigener Duschaum mit W. C. zur Verfügung, während die Mannschaftskammern so angeordnet sind, daß jeweils 2 Kammern einen gemeinsamen Duschaum haben. Die Küche ist vollelektrisch ausgestattet. Alle Wohnräume sind an eine Klimaanlage angeschlossen. Den Offizieren und der Mannschaft stehen je eine Messe, je ein Tagesraum und ein Schwimmbad zur Verfügung.





Der Elbe-Seitenkanal

Ein alter Plan wird Wirklichkeit

In der letzten Ausgabe unserer Werkzeugzeitung wurde über Vorgeschichte und Bau einer der bedeutendsten Wasserstraßen der Welt berichtet, des Nord-Ostsee-Kanals. Die Ereignisse liegen weit zurück; doch gerade die gegenwärtigen Erweiterungsarbeiten beweisen, daß dieser Kanal entgegen manchen am Anfang gehegten Befürchtungen von Jahr zu Jahr unentbehrlicher geworden ist.

Allein im Juni passierten 6803 Schiffe mit rund 6,4 Mill. BRT den Nord-Ostsee-Kanal und beförderten 4,63 Mill. Tonnen Ladung. 1967 benutzten den Kanal 86 000 Schiffe!

Heute stehen wir abermals am Anfang eines bedeutenden Kanalprojektes, dessen wirtschaftliche Tragweite erst die Zukunft erweisen wird. Ein neuer Kanal entsteht, und vermutlich wird er mit den Werkzeugen der modernen Technik müheloser fertig werden als dies im ausgehenden 19. Jahrhundert möglich war. Dennoch werden erhebliche technische Probleme zu lösen sein. Der erste Spatenstich zum Bau des Elbe-Seitenkanals fand am 6. Mai statt.

Mit ihm beginnt die Verwirklichung eines Projektes, das in seiner wirtschaftlichen, verkehrstechnischen und politischen

Bedeutung für den norddeutschen Raum in vielem vergleichbar ist mit dem bereits begonnenen Bau des Europakanals zwischen Bamberg und Regensburg, der die Lücke zwischen den großen Stromsystemen des Rheins und der Donau schließen wird.

Die Bundesrepublik verfügt über ein relativ gut ausgebautes Wasserstraßennetz, das in einer Gesamtlänge von über 4000 km regelmäßig von Schiffen befahren wird. Es wurde in seinen wesentlichen Teilen in den Jahrzehnten vor dem 1. Weltkrieg geschaffen; in diese Zeit fielen auch Planung und Bau großer Kanäle, die in einer Länge von 860 km die natürlichen Stromsysteme des Rheins, der Weser und der Elbe miteinander verbinden.

Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung nach dem 2. Weltkrieg stiegen die Anforderungen an die Verkehrsleistungen erheblich. Nach der vordringlichen Beseitigung aller Kriegsschäden wurde es deshalb notwendig, die Verkehrswege und -anlagen dem wachsenden Bedarf anzupassen, sie zu verbessern und leistungsfähiger auszubauen. Das gilt für Straßen und Schienenwege, Flugplätze und Häfen ebenso wie für die Wasserstraßen. Die gewerbliche Binnenschifffahrt erbringt 30 % der statistisch erfaßten Verkehrsleistungen in der Bundesrepublik. Voraussetzung dafür war die ständige Modernisierung der Binnenflotte, deren Einheiten nicht nur größer und schneller wurden, sondern die sich mehr und mehr aus selbstfahrenden Motorschiffen anstelle der früher überwiegenden langsamen Schleppzüge zusammensetzt. Die Wasserstraßenverwaltung mußte dieser Entwicklung Rechnung tragen. Der Ausbau der schiffbaren Wasserstraßen für das sogenannte Europaschiff mit einer Tragfähigkeit von 1350 t wurde zur Regel.

Nicht nur die künstlichen Kanäle, sondern auch die natürlichen Wasserwege werden seit Bestehen der Bundesrepublik in dieser Weise ausgebaut. Bei der Donau, dem Main, dem Neckar, der Mosel und der Weser wurde dieses Ausbauziel durch Kanalisierung erreicht. Der Rhein entspricht zwar weitgehend den Anforderungen der modernen Schifffahrt; als verkehrsreichste Wasserstraße der Welt muß jedoch seine Leistungsfähigkeit im mittleren Teil – vor allem der Felsstrecke durch das Binger Loch – durch weiteren Ausbau noch gesteigert werden. Für die Verkehrsanforderungen unserer Zeit reicht dagegen die Wassertiefe der Elbe, die in trockenen Sommern auf 1 m absinken kann, bei weitem nicht mehr aus. Durch Regulierungsarbeiten und Wasserzuschüsse aus den Talsperren konnte nur vorübergehend Abhilfe geschaffen werden. Eine Fortführung dieser Maßnahmen nach dem 2. Weltkrieg wurde nicht nur durch die neuen politischen Verhältnisse unmöglich, sie hätte auch technisch nicht zu befriedigenden Ergebnissen geführt. Während alle anderen nordwesteuropäischen Seehäfen ausreichende Wasserstraßenverbindungen ins Hinterland haben oder durch Ausbau erhielten, blieben Hamburg und Lübeck bis jetzt ohne einen leistungsfähigen Wasserstraßenanschluß. Sie sind dadurch in ihrer Wettbewerbsfähigkeit vor allem im Rahmen des Europäischen Marktes benachteiligt. Schon nach dem 2. Weltkrieg begann man deshalb, bereits vorhandene und neu vorgeschlagene Wasserstraßenprojekte, die Hamburg einen vollwertigen Anschluß an das Wasserstraßennetz der Bundesrepublik schaffen können, auf ihre technische, verkehrstechnische und volkswirtschaftliche Zweckmäßigkeit hin zu untersuchen.

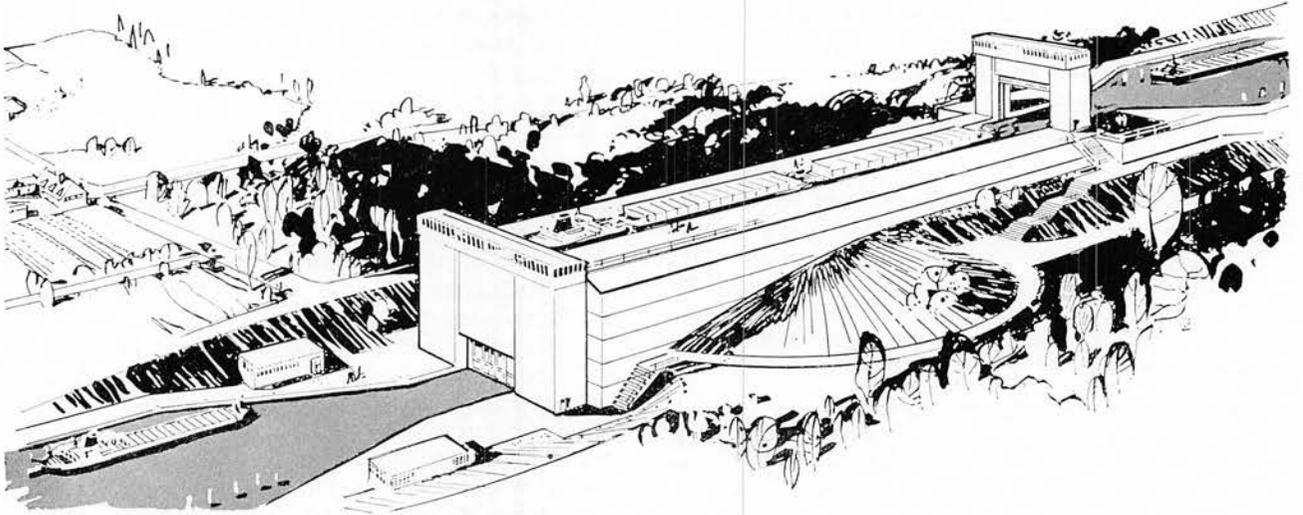
Das Interesse konzentrierte sich insbesondere auf das bereits 1911 von dem Lübecker Wasserbaudirektor Rehder vorgeschlagene Projekt eines Nordsüdkanals, der oberhalb Hamburgs bei Artlenburg aus der Elbe abzweigt und westlich Fallersleben bei Sülfeld in den Mittellandkanal einmündet.

Vierzig Jahre später, 1951, gründeten interessierte Kreise in Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein den Nord-Süd-Kanal-Verein, der seitdem vielfache Initiativen entfaltete und namhafte Wissenschaftler veranlaßte, Untersuchungen zu diesem Projekt anzustellen.

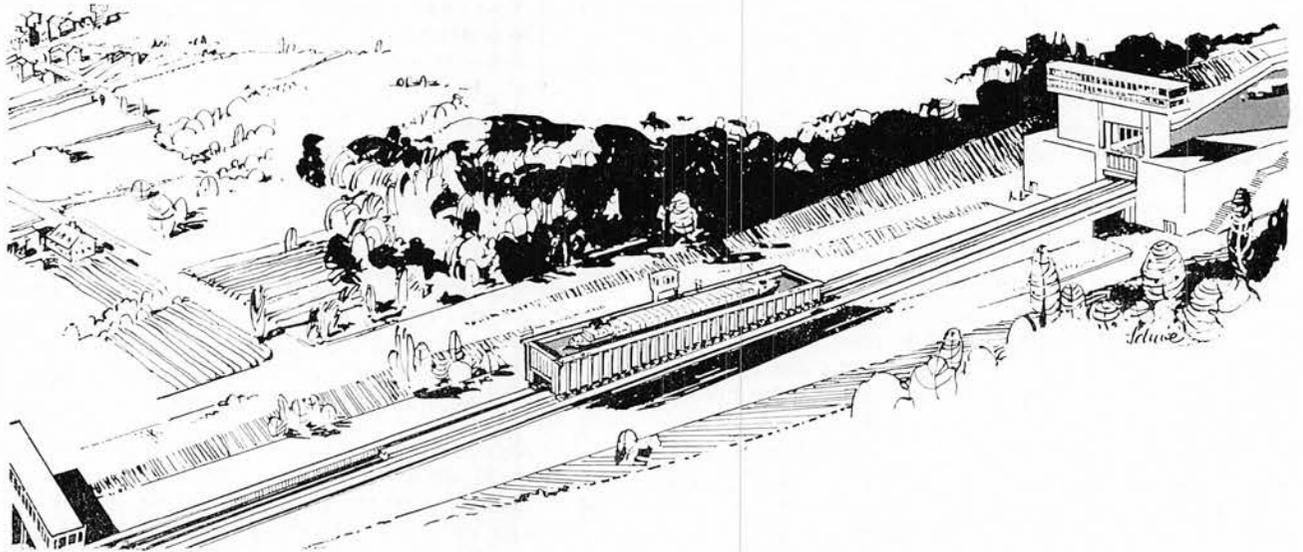
1959 beauftragte der Bundesminister für Verkehr, in dessen Zuständigkeit Bau und Betrieb des schiffbaren Wasserstraßennetzes liegen, die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg mit umfassenden Untersuchungen über den bestmöglichen Anschluß der Häfen Hamburg und Lübeck an das deutsche Binnenwasserstraßennetz. Die Prüfungen, die in einem 1961 erstatteten technischen Untersuchungsbericht zusammengefaßt waren, bezogen sich insbesondere auf vier denkbare Kanaltrassen, den Hamburg-Unterweser-Kanal (117 km Länge), der Hansa-Kanal (97 km Länge), den Hamburg-Mitteweser-Kanal (98 km Länge) und den Nord-Süd-Kanal (115 km Länge). Die ersten drei Kanaltrassen führen von Hamburg in südwestlicher Richtung zur Weser bzw. zur Aller. Ein Vergleich der vier Kanallösungen und der ebenfalls einbezogenen Mittelelbe-Kanalisierung zwischen Geesthacht und Magdeburg im Hinblick auf Kosten, allgemeine wirtschaftliche Gesichtspunkte, geologische Verhältnisse, notwendige Bauwerke, Grunderwerb, Landeskultur und Wasserwirtschaft führte zu dem Nord-Süd-Kanal als zweckmäßigster Lösung. In der Öffentlichkeit ist in der letzten Zeit immer wieder die Frage diskutiert worden, ob der Bau neuer Kanäle heute noch wirtschaftlich sinnvoll und gerechtfertigt ist. Dazu ist zu sagen, daß bisher alle seit der Jahrhundertwende gebauten oder ausgebauten Wasserstraßen einen wesentlich stärkeren Verkehr erhalten haben, als er vor dem Bau geschätzt war. (Der Dortmund-Ems-Kanal das 3fache – im südlichen Abschnitt sogar das 6fache –, der Mittellandkanal und der kanalisierte Neckar das 3fache, der Küstenkanal und der Main mehr als das 2fache.) Auch der Verkehr auf der Mosel ist entgegen den Prognosen, die eine Steigerung des Verkehrs nach 5 Jahren auf ca. 3 Millionen Tonnen voraussagten, bereits 1967, d. h. in 3 Jahren nach Fertigstellung der Kanalisierung, auf 7,5 Millionen Tonnen angewachsen.

Die Ansiedlung neuer Betriebe und die vielfältige wirtschaftliche Belebung, die vom Ausbau einer Wasserstraße ausgeht, bewirkt außerdem regelmäßig, daß die anfänglichen Verkehrsverluste anderer Verkehrsträger bald wieder ausgeglichen werden. Das zeigt zugleich, daß man die Bedeutung und den Wert einer Wasserstraße nicht nur im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt zu sehen hat. Für den Bau einer Wasserstraße zwischen der Elbe und dem Mittellandkanal spricht jedenfalls die Tatsache, daß sie den größten deutschen Seehafen und zugleich unsere bedeutendste Industriestadt mit den Wirtschaftszentren Hannover, Braunschweig, Salzgitter und darüber hinaus mit dem Rhein-Ruhr-Gebiet verbindet. Sie gibt damit einem Raum im Zonengrenzgebiet, der durch Schienen und Straßen bereits voll erschlossen ist, neue wirtschaftliche Impulse, die die beiden anderen Verkehrswege nicht zu bieten vermögen.

Ehe mit dem Bau begonnen werden konnte, galt es, die finanziellen Voraussetzungen zu schaffen. Man fand die Lösung darin, sämtliche Maßnahmen für den Ausbau der nordwestdeutschen Wasserstraßen mit einem Kostenbedarf von insgesamt rund 3 Milliarden DM in einem Programm zusammenzufassen und zum Gegenstand von drei Regierungsabkommen zu machen, die am 14. September 1965 zwischen der Bundesregierung und den Regierungen der Länder Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein geschlossen wurden. Damit können alle noch durchzuführenden Bauprojekte im nordwestdeutschen Raum aufeinander abgestimmt und von mehreren interessier-

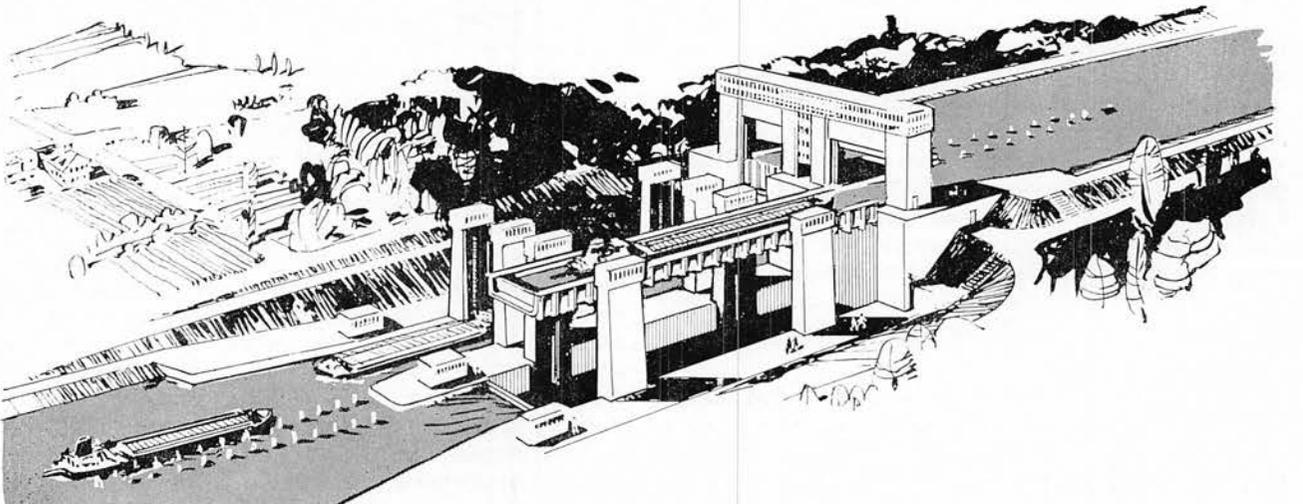


Diese Skizzen zeigen drei verschiedene Möglichkeiten für die technische Ausführung des Auf- bzw. Abtriegsbauwerkes Scharnebeck bei Lüneburg.



Oben: Schleuse
Mitte: Schiefe Ebene
Unten: Hebewerk

Welche dieser Möglichkeiten verwirklicht wird, entscheidet sich frühestens Ende dieses Jahres.



ten Kostenträgern finanziert werden. In diesem Programm ist der Bau eines Nord-Süd-Kanals unter dem Namen Elbe-Seitenkanal enthalten. Die Baukosten in Höhe von 763 Millionen DM (nach dem Preisstand von 1964) werden zu zwei Dritteln vom Bund und zu einem Drittel von Hamburg getragen. Hamburg hat sich außerdem bereit erklärt, seinen Anteil bereits in den ersten Baujahren zu entrichten. Die in Hamburg gegründete Elbe-Mittellandkanal-GmbH ist als Finanzierungsgesellschaft für den Bau des Elbe-Seitenkanals und den Ausbau der Oststrecke des Mittellandskanals tätig; sie hat für beide Projekte insgesamt 1,3 Milliarden DM zu beschaffen. Soweit nicht Haushaltsmittel zur Verfügung stehen, können von ihr Kredite aufgenommen werden.

Bis zum Tage des offiziellen Baubeginns wurden schon erhebliche Vorleistungen für die Baudurchführung erbracht. Der Elbe-Seitenkanal, der mit einer Länge von 115 km durch das Gebiet der Lüneburger Heide führt, soll in rund siebenjähriger Bauzeit vollendet werden. Trotz der verhältnismäßig dünnen Besiedlung des Kanalgebietes müssen Bahnen, Straßen, Wege und Wasserläufe in großer Zahl gekreuzt werden. So müssen Unter- und Überführungen durch 8 Eisenbahnstrecken, 6 Bundesstraßen, 11 Landstraßen, 12 Kreisstraßen und 27 Wege gebaut werden. Die Höhendifferenz von 61 m zwischen dem Mittellandkanal und der Elbe wird in zwei Abstiegsbauwerken mit 38 m (bei Scharnebeck) und 23 m Ge-

fälle (bei Uelzen) überwunden. Zur Zeit läuft ein Wettbewerb für die technisch zweckmäßigste und wirtschaftlichste Lösung dieser Bauwerke.

Zur Durchführung des Kanalbaus ist ein erheblicher Grunderwerb erforderlich, der bis jetzt zu etwa zwei Dritteln abgeschlossen werden konnte. Da die vorhandenen Karten den Anforderungen nicht entsprechen, mußten rund 100 Blatt der Deutschen Grundkarte z. T. durch Bildflüge neu gefertigt werden. Zur Vorbereitung und Durchführung aller Arbeiten wurde bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg die Neubauabteilung für den Bau des Elbe-Seitenkanals mit zunächst zwei Neubauämtern in Lüneburg und Uelzen eingerichtet.

Wenn der neue Kanal auch in erster Linie eine Durchgangswasserstraße mit großräumigen Aufgaben ist, so wird er auch den von ihm durchquerten Gebieten im Zonengrenzgebiet neue wirtschaftliche Impulse geben. Er schafft eine kurze und gleichbleibend leistungsfähige Wasserstraßenverbindung zu dem Seehafen Hamburg und dem Industriegebiet Ost-Hannover—Braunschweig, darüber hinaus auch mit dem westdeutschen Industrieviertel. Nach dem Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals wird der Hafen Lübeck in gleicher Weise angeschlossen. Ein alter Plan wird damit verwirklicht. Er erhält aber in unserer Zeit eine weit über seine ursprüngliche Zielsetzung hinausgehende europäische Bedeutung.

Betriebsversammlungen in den Hamburger Werken der HDW

In allen Hamburger Betrieben unserer Werft fanden im Juni Betriebsversammlungen statt. Dr. Henke gab den Rechenschaftsbericht des Vorstandes bekannt, danach folgte der des Betriebsrates.

Es versteht sich von selbst, daß eine so tiefgreifende Umstellung, wie sie der Zusammenschluß dreier großer Werften zu einem Unternehmen von über zwanzigtausend Betriebsangehörigen nun einmal darstellt, zwangsläufig Probleme mit sich bringen muß. Wenn alles beim alten bliebe, bräuhete man nicht zu fusionieren. Die Verwirklichung neuer Erkenntnisse für die wirtschaftlichste Betriebsführung ist heute grundlegende Voraussetzung für die Existenzfähigkeit eines Unternehmens.

Das vornehmste Ziel des neuen Unternehmens ist die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit bei gleichzeitiger voller Beschäftigung. Viele der Maßnahmen, die zur Erreichung dieses Zieles notwendig sind, berühren naturgemäß eine große Anzahl unserer Mitarbeiter. Einige wollen wir hier herausgreifen und kurz umreißen.

*

Da ist zunächst die **Zusammenlegung der Betriebskrankenkassen**. Mit dem Zusammenschluß der Werften ergab sich logischerweise, daß es nicht sinnvoll gewesen wäre, wenn die Betriebskrankenkassen der beiden Hamburger Werke DW und HWH in ihrer bisherigen

Form weiterbestehen blieben. Man hat also auch sie zu einer einzigen verschmolzen. Im besten Einvernehmen zwischen den Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern aus den Organen der Kassen, wurden die für eine Kassenvereinigung erforderlichen Maßnahmen veranlaßt. Somit konnte erreicht werden, daß die beiden Kassen ab 1. Juli d. J. vereinigt wurden, wobei die BKK der Howaldtswerke die aufnehmende Kasse war. Zunächst wird deshalb der Name BKK-Howaldtswerke noch beibehalten, und für alle Mitglieder gelten ab 1. 7. deren Satzungen und Richtlinien.

*

Eine Aufgabe von nicht unbeachtlichen Schwierigkeiten ist die Ausarbeitung eines **einheitlichen Lohnsystems**, das für alle drei Werke gilt. Daß da bisher nach unterschiedlichen Prinzipien gearbeitet wurde, sagt nicht, daß das eine besser gewesen sein muß als das andere. Jedes System hat seine Vor- und Nachteile; wenn das nicht so gewesen wäre, hätte sich das schlechtere dem besseren längst angepaßt. Aber so einfach ist das nicht. Jede Veränderung bedingt, daß mit einer Verbesserung die Gefahr einhergeht, daß gewisse andere Vorteile dafür fortfallen. Es kommt jetzt darauf an, die optimale Lösung zu finden, und die muß einheitlich und für alle unsere Werke verbindlich sein. Die Lohnfindungskommission, die sich seit Monaten um diese Aufgabe bemüht, die

Löhne auf einen Nenner zu bringen, besteht aus Fachleuten, denen man die Bewältigung dieses Problems zutrauen kann. Die Schwierigkeit der Materie wird noch längere Verhandlung erfordern. Zu gegebener Zeit werden wir hierüber wieder berichten.

*

Ein anderer Punkt ist die Umstellung aller Betriebsangehörigen auf **bargeldlose, monatliche Lohnzahlung**.

Ab 1. Januar 1969 wird diese neue Regelung auch in Finkenwerder und Reiherstieg in Kraft treten. Gewiß wird sie, wie jede bevorstehende Änderung, schon lebhaft diskutiert. Aber ebenso sicher wird man nach kurzer Eingewöhnungszeit von dem praktischen Nutzen dieser Maßnahme überzeugt sein; eine Maßnahme, die im Rahmen unseres heutigen Lebensstils schon weithin zur Selbstverständlichkeit geworden ist. Es sollen hier ein paar Hinweise gegeben werden, was zur Vorbereitung auf diese Umstellung zu tun ist.

Zunächst empfehlen wir allen, die es noch nicht getan haben, sich nach einer geeigneten, d. h. örtlich günstig gelegenen Bank oder Sparkasse umzusehen. Dort wird man über die Einrichtung eines Lohnkontos sowie über alle Geld- und Kreditfragen bereitwilligst beraten. Dieses Lohnkonto muß ein **Girokonto** sein, ein laufendes Konto, über das Zahlungsein- und -abgänge abgewickelt werden. Auf dieses Konto erhält

man sämtliche Zahlungseingänge gutgeschrieben.

Darüber hinaus empfiehlt es sich, ein Sparkonto einzurichten. Nur das Sparkonto bringt Zinsen, und zwar je nach Laufzeit zwischen $3\frac{1}{4}$ und $5\frac{1}{2}$ %.

Das Verhältnis zum Geld ist nun in den einzelnen Familien ein durchaus verschiedenes und reicht vom vollsten Vertrauen der Ehepartner zueinander, wo etwa der Ehemann die ganze Verwaltungsarbeit seiner Frau überläßt, bis zu einer Geheimhaltungspolitik, die das Gehalt zu einer Geheimen Kommandosache macht. In diese individuellen Belange will die neue Regelung keineswegs eingreifen, denn so erstrebenswert im Sinne menschlicher Würde das unbedingte gegenseitige Vertrauen ist, mag mancher durch Mißbrauch des Vertrauens schon enttäuscht worden sein. Da muß jeder auf seine Weise klarkommen. Wer also seiner Frau monatlich nur den Betrag zukommen lassen will, den sie zur Versorgung der Familie braucht, kann ihr ein Haushaltskonto einrichten, auf das er das Haushaltsgeld überweisen läßt. Die Bank ist zur

Geheimhaltung verpflichtet und erteilt lediglich dem Kontoinhaber Auskunft über den Kontostand. Will man jedoch nur ein einziges Konto einrichten, über das auch die Ehefrau verfügen kann, so wird ihr eine Bankvollmacht ausgestellt. Haushaltsgeld, Miete, Strom- und Gasrechnungen, Abzahlungsraten, Beiträge und jede andere Art monatlicher Zahlungen können der Bank als Daueraufträge gegeben werden. Die Gebühren, die dafür berechnet werden, sind billiger als bei der Post. So wird eine bessere Ordnung, größere Übersicht in allen privaten Geldangelegenheiten, erhöhte Sicherheit, auf das nützlichste verbunden mit mancher Erleichterung und Bequemlichkeit.

Die Entwicklung zum bargeldlosen Zahlungsverkehr wird von rationellen Erwägungen und technischen Leistungen vorangetrieben, ohne die das heutige geschäftliche Leben sich nicht mehr bewältigen läßt. Die modernen Organisationsmittel bis hin zu den elektronischen Datenverarbeitungsanlagen verlangen eine Umstellung sowohl bei den Betrieben wie bei den Geldinstituten. Diese

Entwicklung ist nicht zufällig und läßt sich nicht aufhalten.

Daß künftig monatlich und nicht mehr wöchentlich gezahlt wird, bedeutet für manchen gewiß eine schwerer wiegende Umstellung als die auf den bargeldlosen Zahlungsverkehr. Doch wird es kaum jemanden geben, der diesen Schritt nicht begrüßen wird. Er liegt im Zuge einer vollständigen Demokratisierung und Gleichberechtigung, die das Ziel unserer heutigen Lebensauffassung ist. Jeder Arbeitnehmer bekommt sein Gehalt in der gleichen Form ausgezahlt, gleich welchen Beruf er ausübt. Der Sinn für ein gesteigertes Verantwortungsgefühl für die Planung mit größeren Summen über längere Fristen wird im gleichen Maße steigen wie das Schätzen des Vorteils, den eine monatliche Auszahlung größerer Summen einem bietet. Um die Umstellung zu erleichtern, will die Werft jedem, der bisher Wochenlohn empfangen hat, ein Überbrückungsvorschuß gewähren. Dieser zurückzahlende Vorschuß soll 600,— DM nicht überschreiten. 60,— DM brauchen nicht zurückgezahlt zu werden.

Die Welt in der Tasche von Tanja König

Von altersher begibt sich der Mensch auf Reisen. Das war Jahrtausende lang keineswegs ein Vergnügen, sondern: der Wunsch, oder vielmehr der Zwang, die Welt außerhalb der vier Wände in Augenschein zu nehmen. Vor dieser Notwendigkeit standen die Kaufleute und die Händler. Solange die Welt noch eine Unbekannte war, war es schwer, sich zu orientieren. Jeder einzelne, der sein Zuhause verließ, machte Entdeckungen, die für die Daheimgebliebenen oder gar für das ganze Land sensationell sein konnten.

So bekam das Abendland schon im 5. Jahrhundert v. Chr. Kunde von China. Die Seidenhändler wußten von diesem Land zu berichten, das von Persien aus über Indien zu erreichen war. Der Grieche Marinus von Tyros zitiert 114 n. Chr. aus einem Buch, das Jahrhunderte zuvor den Karawanenweg nach China beschreibt. Denn: mit dem Reisenden in der Antike tritt der „Reiseschriftsteller“ auf.

Die Reisenden zu Schiff hielten sich danach an den „Periplus“. Dieser Buchtitel gelang dem Ionier Skylax von Karianda um 500 v. Chr. Damit war eine eigene und eigenartige Perspektive der Reisebeschreibung gefunden: „Periplus“ heißt „Umschiffung“. Skylax berichtete also vom Schiff aus, was er sah. Er be-

schrieb die Küsten, die während der Reise auftauchten, versuchte soweit wie möglich ins Innere des Landes zu spähen und beobachtete das Meer, die Wasserstraßen sowie das Wetter und entwickelte daraus ein praktisches Schifffahrtbuch, das sogar Entfernungs- und Richtungsangaben enthielt.

Später konzentrierte man sich auf einzelne und kleinere Objekte: eine Stadt zum Beispiel, oder ein Land.

Der wohl älteste bis heute erhaltene „Reiseführer durch Griechenland“ stammt von Pausanias, der in den Jahren 144–170 n. Chr. sein Heimatland kreuz und quer durchwanderte und in zehn Büchern (Rollen) beschrieb, streng und sachlich informierend und darauf verzichtend, persönliche Erlebnisse wiederzugeben.

Die späteren Reisenden sind gesprächiger, um nicht zu sagen geschwätziger, was eine wahre Flut der seltsamsten Veröffentlichungen an Reisebüchern mit sich bringt. Eine Berliner Monatszeitschrift mokiert sich im Jahre 1784: „Fast niemand macht jetzt in Deutschland eine Lustpartie, einen Spazierritt, eine Fußpromenade für sich; Nord und Süd müssen lesen, was dem teuren Manne begegnet und — noch schlimmer — was ihm dabei eingefallen ist. Kinder und Unmündige, Weiber und Jungfrauen,

Unwissende und Unstudierte, Menschen ohne Kopf und Sinn und Kenntnis und Beobachtungsgeist lassen Reisebeschreibungen drucken“.

Das „moderne“ Reisen beginnt im 17. Jahrhundert. Eine Bewegung ging damals durch Europa, die nicht mehr an Pascals Meinung glaubte, alles menschliche Unglück rühre nur daher, daß man nicht ruhig in seinem Zimmer sitze, die nicht mehr daran glaubte, daß viele fremde und unbekannte Einflüsse eine Zersplitterung des Geistes mit sich bringen würde. Im Gegenteil: erst wenn du selbst erfahren hast, was die Welt bietet, wenn du mit eigenen Augen gesehen hast, wie sie anderswo leben, gerade weil du dich fremden Sitten, Gebräuchen und Umwelten aussetzt, bist du fähig, dir ein Urteil zu bilden, das von Vorurteilen frei ist. Man muß erst einmal gesehen haben, bevor man Kritik üben kann. Kritik heißt: Vergleiche ziehen, was wiederum nur möglich ist, wenn Erfahrungen und Erkenntnisse vorhanden sind.

Dadurch erlebte die Postkutsche ihre Blütezeit. Die Extra-Post brauchte von Berlin nach München „nur“ noch $3\frac{1}{2}$ Tage bei einem Tagesdurchschnitt von 150 km. Die „Bildungsreisen“ kamen in Mode, Neugier und Weltaufgeschlossenheit waren ganz groß geschrieben. Für

einen jungen Mann des gehobenen Mittelstandes, der Wert darauf legte, als gebildet zu gelten, war es fast unerlässlich, die „Grand Tour of Europe“ zu machen. Das hieß: die wichtigsten Städte Frankreichs, Italiens, Österreichs, Belgiens und Deutschlands zu besuchen. Diese Reise konnte Jahre dauern.

Mit diesem Reise- und Bildungsdrang nahm die Reiseliteratur einen enormen Aufschwung. Zeillers „getreuer Reisefert“ gab es da zum Beispiel. Die eigentliche Bedeutung dieser Bücher aber ging Hand in Hand mit der Technik, genauer gesagt mit der Dampfmaschine. Sie brachte die große Revolution für die Reisenden: die Eisenbahn, die 1835 als sensationelles schnaubendes Dampfrohr in Nürnberg auftrat; und das Dampfschiff, das 1837 bereits den Atlantik überqueren konnte. Der erste, der erkannte, daß sich aus diesen neuen Möglichkeiten ein völlig neues Genre an Reiseliteratur entwickeln läßt, war Karl Baedeker. Seine „Reisehandbücher“ informierten einen (vor 130 Jahren) knapp und präzise über die Abfahrt der Dampfschiffe, über die Eisenbahn- oder Postkutschen-Verbindungen, über die finanziellen Voraussetzung, über Sehenswürdigkeiten und über die zweckmäßige Kleidung für Auslandsreisen.

Für Ägypten empfahl er 1877: „... helle europäische Herbstanzüge aus solidem Wollstoff, für deren Nähte und Knöpfe man seinem Schneider dauerhafte Arbeit empfehle“. Kurz gesagt, er gab eine ganze Menge Tipps für Reisende in jeder Situation.

Diese wohlerprobten Reisebegleiter haben sich bis heute derart vermehrt, daß sie fast nicht mehr überschaubar sind. Mindestens 15 bundesrepublikanische Verlage haben sich auf das Reisen spezialisiert. Mindestens 1000 einschlägige Bücher (von Land- und Autokarten abgesehen) werden dem Reiselustigen angeboten. Es gibt Reiseführer, die die besonderen Probleme des Autofahrers berücksichtigen, spezielle Bücher für Skiläufer, Tipps für den Camping-Freund, den Bergsteiger, den Eisenbahn- oder Schiffsreisenden und – wie tröstlich – auch und immer noch für den Reisenden auf Schusters Rappen.

Der Reisescheck

Für Reisen im In- und Ausland sind Reiseschecks ein sicheres und bequemes Zahlungsmittel. Man kann sie in verschiedener Stückelung über D-Mark oder eine ausländische Währung am Bankschalter erhalten. Was im Einzelfall vorteilhafter ist, sollte man sich dort erklären lassen; es kommt ganz auf das

Land an, in das man reisen will. Schecks über weniger gängige ausländische Währungen müssen ein paar Tage vorher bestellt werden. DM-Schecks werden im Inland kostenfrei eingelöst, im Ausland gibt es verschiedentlich geringe Abzüge, je nach Staat und Währung.

Besondere Schutzmaßnahmen sichern den Reisescheck gegen Mißbrauch und Diebstahl. Bei der Aushändigung in der Bank werden die Schecks rechts unten unterschrieben. Die zweite Unterschrift, links unten, wird bei der Vorlage im Hotel, Restaurant, Geschäft oder in einer Bank am Reiseort geleistet. Verschiedentlich muß bei dieser Gelegenheit ein Ausweis vorgelegt werden, damit die Unterschriften verglichen werden können. Man sollte deshalb darauf achten, Schecks und Ausweis stets getrennt aufzubewahren.

Ungenutzte Fremdwährungsschecks werden von der Bank mit geringem Abschlag, DM-Schecks sogar ohne Abzug zurückgenommen.

Wer recht in Freuden campen will . . .

Was vor vielen Jahren aus dem Drang nach Freiheit und aus Individualismus geboren wurde, hat sich im letzten Jahrzehnt zu einer Millionen umfassenden Bewegung entwickelt. So sind an den Brennpunkten des Ferienverkehrs die Campingplätze oft überfüllt. Die Idylle unserer ersten Zeltwanderer wurde von einem vollkommen anders gearteten Betrieb abgelöst.

Die Gesundheitsbehörden der einzelnen europäischen Länder haben sich bemüht, Campingplatz-Ordnungen zu schaffen, durch die den Campnern einwandfreie hygienische Stell- und Zeltplätze garantiert werden. Fragen der Anzahl der Toiletten, der Trinkwasserversorgung, Müllabfuhr, der Elektroanschlüsse sind geregelt. Auch die Versorgung mit Lebensmitteln wird entsprechend den einschlägigen Verordnungen gehandhabt. Selbst die Ruhezeiten sind in die Camping-Ordnungen aufgenommen.

Nur der Camper selbst verstößt leider in nicht seltenen Fällen gegen die Vorschriften und schafft dadurch oft unhygienische Zustände. Er vergißt, daß dort, wo Schmutz und andere unhygienische Zustände herrschen, man mit der Gefahr von Infektionen rechnen muß. Auch der Urlaubserfolg, nämlich die Auffrischung der Leistungsreserven, gerät in Gefahr.

Für die Zeltler soll folgendes gesagt sein, daß es schon mit dem richtigen

Zelt anfängt. Alle Zelte ohne Überdach werden in der Sonne zu Backöfen. In ihnen herrschen oft Temperaturen von 40 Grad und mehr. Die Behaglichkeitsgrenze liegt jedoch bei 24 Grad. Tritt Feuchtigkeit hinzu, wird es schwül. Lebensmittelvorräte und Ausrüstung beginnen zu schimmeln und der Camper selbst gerät in den Bereich einer Wärme- stauung, eines Hitzschlages.

Richtige Lüftung ist ein weiteres Problem. Tagsüber müssen die Zelte zweiseitig gelüftet werden. Auch nachts muß für Frischluftzufuhr gesorgt werden. Die Zeltwand selbst garantiert vor allem bei Regen oder Nebel keine genügende Belüftung.

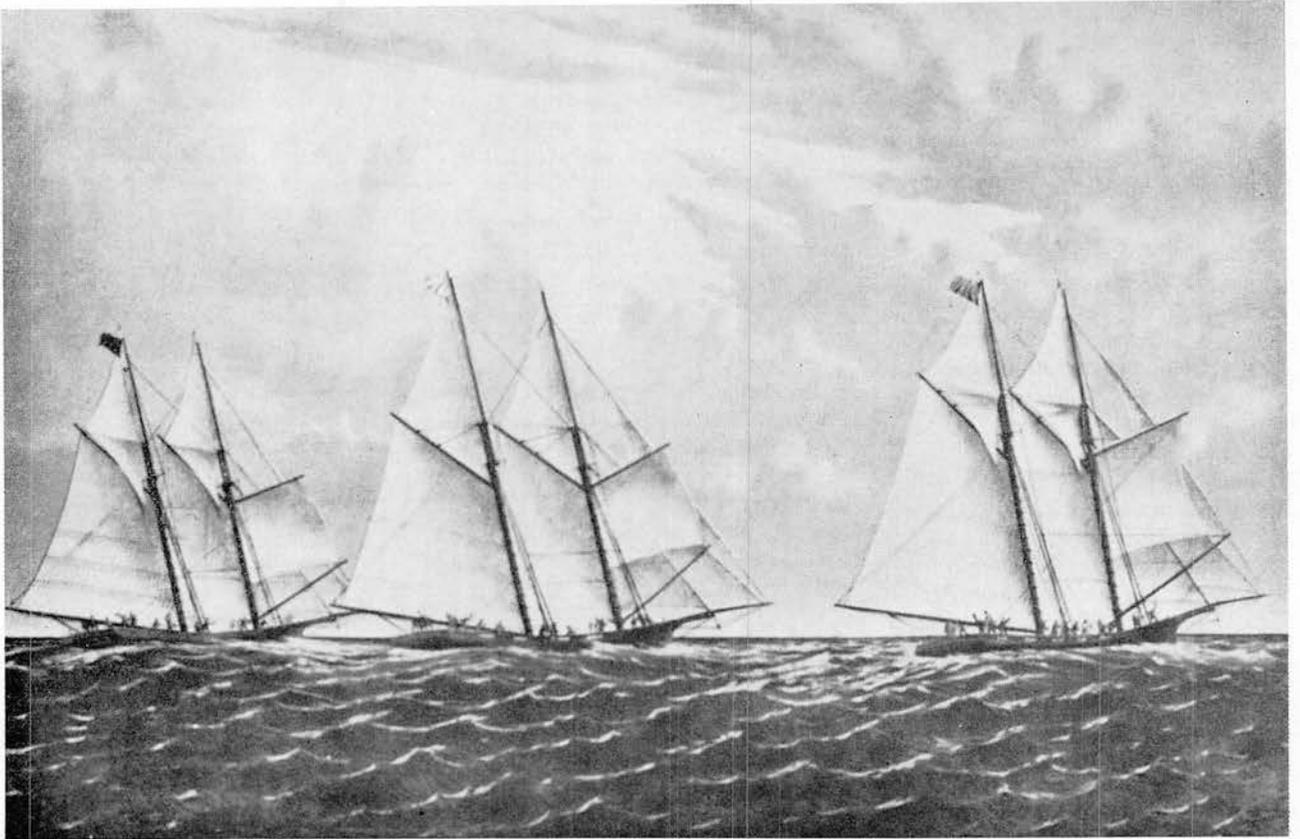
Lebensmittelvorräte, vor allem solche tierischer Herkunft sollten nicht im Zelt aufbewahrt werden. Die Unsitte, Wurst und Fleisch in Nylonbeuteln aufzubewahren, kann zu lebensgefährlichen Vergiftungen führen. Unter Luftabschluß vermehren sich nämlich die Keime für den „Botulismus“ und es kommt dann bei Genuß dieser Lebensmittel zu schwersten Erkrankungen. Heute kann der Camper mit Hilfe einer Reihe von Einrichtungen auch im Zelt seine Lebensmittel kühl halten, sei es daß er Kühlboxen verwendet, sei es daß er kleinste für Auto und Camping geschaffene Kühlschränke benutzt.

Im übrigen gelten beim Camping alle Grundsätze der körperlichen Hygiene wie zu Hause. Denn im Camping sind die Gefahren einer Infektion noch mehr gegeben als daheim. Dies gilt besonders für eine Infektion durch die Wundstarrkrampfbazillen, die umso häufiger auftreten kann, je südlicher der Campingplatz liegt. Immer wieder muß auch betont werden, daß bei Badegelegenheit auch das tägliche Schwimmen nicht von einer Körperpflege entbindet.

Wenn man mit Kindern reist, muß darauf geachtet werden, daß sich diese vor jeder Mahlzeit und nach dem Besuch der Toilette die Hände waschen. Sehr leicht werden diese Regeln beim Camping vernachlässigt. Fieberhafte Darmerkrankungen und andere unangenehme Begleiterscheinungen können sonst leicht die Folge sein. Eßgeschirr und Töpfe müssen mit der gleichen Sorgfalt wie zu Hause gereinigt werden, damit nicht Reste sich ansetzen und in Fäulnis übergehen.

Wer seinen Urlaub nicht durch Erkrankungen in Frage stellen will, sollte ihn niemals mit der Einstellung verbringen: „Im Camping kommt es doch nicht so darauf an!“ Es kommt darauf an.

Dr. med. Peter Bäumer



„Henrietta“,
„Fleetwing“,
„Vesta“.

ÜBER DEN ATLANTIK

von Wolfram Claviez

Man pflegt zuweilen das Zustandekommen kühner Taten irgendwelchen verrückten Wetten zuzuschreiben, doch ist das natürlich ein Trugschluß; denn wenn auch derartige Anlässe dann und wann der auslösende Funke sein können — wie man es z. B. jener Wette nachsagt, die das erste Atlantik-Rennen zur Folge hatte — die Ursache war sie ganz bestimmt nicht. Wenn man einer Wette schon eine Bedeutung beimessen will — so ist sie in ihrem Wesen weniger die Ursache als vielmehr eine etwas an den Haaren herbeigezogene Rechtfertigung eines insgeheim längst fälligen Entschlusses. Als im Jahr 1866 Mr. Lorillard und die Herren Osgood um 30 000 Dollar wetteten, ob „Vesta“ oder „Fleetwing“ das schnellere Schiff sei, war eben die Zeit da, dies auch auf dem Ozean auszutragen. Es war die Zeit, wo die Klipper auf allen Meeren ihre bis dahin beispiellosen Etmale heraussegelten, als die Tea-Races von Foochow, Whampoa oder Macao nach London die rein kommerziellen Dimensionen gesprengt hatten und die Jagd nach dem Rekord neue Wertmaßstäbe schuf. Es war die Zeit, da eine 1851 mit der „America“ begonnene, danach durch den Bürgerkrieg gehemmte Entwicklung mit oder ohne Wettten den Atlantik zur Arena gemacht

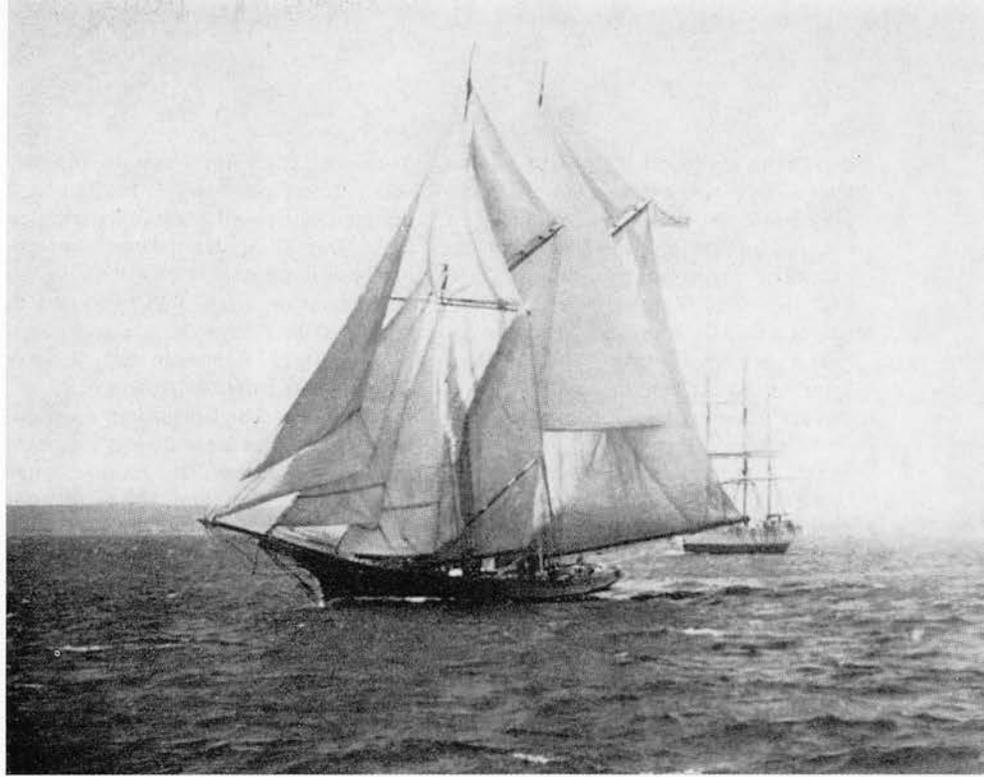
hätte. Indes, wie der Sportgeist in die Berufsschiffahrt einzog, so hatte der Segelsport zunächst die Basis des Professionellen. Die Mannschaften waren weitgehend, die Skipper in jedem Fall Berufsseeleute. Die Eigner der „Vesta“ und „Fleetwing“ waren an Land geblieben und der Vergleich mit einem Pferderennen, bei dem der Besitzer nur zuschaut, ist gar nicht so abwegig. Doch bei diesem Rennen war auch sogleich eine dritte Yacht zur Hand, die „Henrietta“, die das Rennen dann schließlich machte. Sicher nicht deshalb, weil sie als einzige ihren Eigner (M. James Gordon Bennet) an Bord hatte, sondern nach dramatischen Episoden. Die „Vesta“ hatte zunächst in Führung gelegen, als die Scilly-Inseln in Sicht kamen; doch ihr unterliefen zu guter Letzt navigatorische Fehler im Kanal, und so konnten die „Henrietta“ und schließlich auch die „Fleetwing“ der „Vesta“ noch vorbeisegeln. Aber die „Vesta“ war durchaus nicht das einzige Schiff, das durch Mißgeschick Zeit verlor. Die „Henrietta“ hatte unterwegs eine Nacht beidedreht gelegen — gewiß nicht unbegründet, doch letzten Endes weil der Zimmermann durchdrehte und von Wassereintrich fasselte. Die Schwertkielyacht (!) „Vesta“ dachte in jener

Nacht nicht an Beidrehen. — Am schlimmsten traf es jedoch die „Fleetwing“. Ihr waren in einer Nacht von einer schweren See acht Mann über Bord gespült worden, von denen sich nur Zwei wieder an Bord ziehen konnten. Die Suche nach den anderen war eine ebenso selbstverständliche, wie von vornherein aussichtslose Pflicht. Dieses erste Ozean-Rennen, voller Dramatik und mit so hohem Einsatz, war alles andere als ein schüchterner Versuch, sich auch auf den Ozean zu wagen. Das Rennen fand selbstgewählt unter härtesten Bedingungen statt (am Weihnachtstag erreichten die Yachten ihr Ziel) und die gesegelte Zeit von rund 14 Tagen war eine ganz ausgezeichnete. Seitdem ist also ein volles Jahrhundert verstrichen, und viele Rennen über den Großen Teich haben seitdem stattgefunden, so auch in diesem Jahr, und das ist der Anlaß zu diesen Betrachtungen. Unwillkürlich zieht man ja immer Vergleiche — voller Stolz auf das Erreichte gedenkt man der Anfänge; doch diese Vergleiche werden der Sache in den seltensten Fällen gerecht, weil sich zwar die Ergebnisse exakt messen lassen, aber so wichtige Randbedingungen, wie Art und Umfang der zur Verfügung stehenden Hilfsmittel, nicht mit einem

Schoner „Dauntless“.
Mehr Plünnen sind
nicht möglich.

Wort zu fassen sind. Das Ergebnis von 1866 ist heute auch nicht annähernd erreicht worden. Daraus zu schließen, daß man es früher besser konnte, wäre genauso verfehlt wie die Ausrede, es hätte damals nur an den größeren Schiffen gelegen. Von größerem Wagemut in unserer oder in jener Zeit zu sprechen, wäre ebenso abwegig. Gewiß gibt es dauernd neue Rekorde irgendwelcher Art; doch sie sind zumeist kompensiert durch Verbesserungen und Erleichterungen, die sie erst ermöglichen. Es ist nicht anzunehmen, daß irgendein Segler unserer Tage seine Ausrüstung gegen die von ehedem eintauschen möchte. Und wenn es auch keinem Einzelnen abgenommen werden kann, seine Erfahrungen selbst zu machen, so ist die Erfahrung eines ganzen Jahrhunderts eben doch ein Fundament, auf welchem man baut.

Um noch etwas bei jener ersten Regatta zu bleiben, muß man feststellen, daß sie eine der bemerkenswertesten überhaupt gewesen ist. Die Härte der Winterstürme, die längsten Nächte, die verbissene Fortsetzung des Rennens, nachdem sich Rasmus sechs Mann geholt hatte, der hohe Einsatz der Wette – dem Sieger winkten 90 000 \$ (nach heutiger Kaufkraft ein Millionenvermögen) – und dabei Leistungen, die absolut und relativ zu den besten gehören, die überhaupt je erreicht wurden, die berühmte „Atlantic“ nicht ausgenommen. Alle Schiffe, die jemals schneller gewesen sind als die „Henrietta“, „Fleetwing“ und „Vesta“, waren um so viel größer als diese, daß man bessere Zeiten erwarten durfte. Doch es waren verschwindend wenige. Was waren das für Schiffe in jener Zeit, „when a ship was a ship“? Die Tabelle auf Seite 31 mag eine Übersicht geben, aus der man einiges ablesen kann. Es sind jeweils von den wichtigsten Rennen die bemerkenswertesten Yachten aufgeführt, dazu zwei historische Einzelüberquerungen. Der Sinn dieser Zusammenstellung ist nicht der einer vollständigen Chronik, sondern Schiffe miteinander zu vergleichen, vor allem aus der Frühzeit der Ozean-Rennen. Wie nicht anders zu erwarten, findet man im Schrifttum darüber oft recht erhebliche Abweichungen. Ohne sie exakt nachprüfen zu können, sind die nach sorgfältigen Überlegungen am glaubwürdigsten erscheinenden Angaben gewählt worden. Oft fehlen Maße überhaupt, wie z. B. leider bei den uns ganz besonders interessierenden Schiffen des allerersten Rennens die Segelfläche; man wird indessen nicht fehlgehen, wenn man sie entsprechend den



Schiffsgrößen anderer Schoner aus jener Zeit interpoliert. Man weiß auch aus Berichten, daß, wie schon bei der alten „America“, das Atlantik-Fahrtrenn nicht der normalen Rennbesegelung entsprach. Bei dem Rennen von 1866 hatte man außerdem abgemacht, nur kleine Toppsegel und keine Ballons zu fahren. Man würde wohl auch nicht viel Gelegenheit dazu gehabt haben; indessen war eine an einer Rah gesetzte Breitfock ein auf raumen Kursen wichtiges Beisegel.

Im übrigen gab es lange Zeit keine Vorschriften, wieviel Segel man setzen durfte. Man setzte Zeug, soviel die Schiffe eben tragen konnten. Man bedenke, daß erstmalig 1928, zweiundsechzig Jahre später, in zwei Klassen gestartet wurde. Seitdem erst lohnt sich die Sache auch für kleinere Schiffe.

Das zweite transatlantische Rennen fand dreieinhalb Jahre nach dem ersten statt, im Juli 1870. Die Yachten, die es austrugen, waren die Schoner „Cambria“ und „Dauntless“, diesmal ein Zweikampf zwischen England und den USA. Das Rennen ging in umgekehrter Richtung; die Gegner hatten sich westwärts von Irland nach New York zu schlagen und das erklärt ihre um fast zehn Tage längere Überfahrt. Es war das einzige Mal, daß die Engländer die Amerikaner besiegten, und der Vorsprung war mit gut eineinhalb Stunden nach dreiundzwanzig Segeltagen denkbar gering. Die Amerikaner hatten eine Supercrew an Bord. Die „Dauntless“ gehörte Mr. Bennett, dem Eigner der „Henrietta“ und Vice-Kommodore des New Yorker Yacht Clubs. Der Skipper, Kapitän Samuels, hatte schon die „Henrietta“ zum Sieg geführt. Noch weitere bewährte Männer jenes ersten Ozean-Sieges nahmen an dem Rennen teil und 34 Berufssseeleute

waren an Bord! Doch auch der „Dauntless“ gingen 2 Mann über Bord, und obwohl die „Dauntless“ sich anfangs als glänzende Takterin gezeigt hatte, versagte ihre Strategie bei der günstigsten Kurswahl über den Atlantik, und sie mußte den Sieg der an sich etwas langsameren „Cambria“ überlassen. Eigner der Siegeryacht „Cambria“ war James Ashbury, ein Jahr später der erste der vielen erfolglosen Herausforderer des Amerika-Pokals.

Siebzehn Jahre lang kam dann kein Duell mehr zustande, obwohl es an Einzelüberquerungen des Großen Teichs nicht gefehlt hat. Das Feuer schwelte unter der Oberfläche, um zu gegebener Stunde plötzlich wieder hell aufzudornen. Und diese Stunde war gekommen, als „Colly“ Colt, der Sohn des Erfinders des „Colt“ und derzeitiger Eigner der „Dauntless“ auf die Herausforderung des New Yorker Geschäftsmannes Rufus T. Bush hin sich auf die Qualitäten seines Schiffes und die des old Captain Bully Samuels besann und ohne Zögern annahm. Auch dieses Rennen, das wieder ostwärts ging, war keine Kaffeefahrt. Es wurde am 12. März gestartet! Es zeigte sich schon beim Start, daß die „Coronet“ des Mr. Rufus T. Bush eindeutig das schnellere Schiff war, wozu es auch alle Voraussetzungen hatte. Man vergleiche die Abmessungen! Die „Dauntless“ wirft bei näherer Betrachtung einige Fragen auf. Sie wurde schon 1866 gebaut und hieß zunächst „Hirondelle“. Als James Gordon Bennet sie übernahm, wurde sie 1869 derart umgebaut, daß sie fast ein anderes Schiff geworden ist. Später hatte sie Colt von einem Mann gekauft, der sie aus der Erbmasse von Bennet erworben hatte. Die Yacht hatte zwischen ihren beiden großen Zweikämpfen 1870 und 1887 noch dreimal

den Ozean überquert (72, 81 und 84) und jetzt war sie also zwanzig Jahre alt und erscheint abermals mit veränderten Hauptabmessungen. Es wäre seltsam gewesen, wenn die nagelneue „Coronet“ nicht das überlegenere Schiff gewesen wäre. Es ist nötig dies hervorzuheben, weil man immer wieder lesen kann „... die ‚Dauntless‘ ließ sich erst von der ‚Cambria‘, das zweite Mal von der ‚Coronet‘ schlagen ...“ und weiter nichts. Dies ist ein allzu oberflächliches Urteil. Das erste Mal hing es am seidenen Faden, das zweite Mal war es nicht zu schaffen, obwohl old Bully Samuels wie der Teufel segelte. Das Rekord-Etmal von 326 Seemeilen spricht für sich. Es ist bis dahin von keiner Yacht erreicht und meines Wissens nur ein einziges Mal überboten worden. Das war achtzehn Jahre später, 1905. Für dieses Rennen stiftete Kaiser Wilhelm II. einen Goldpokal, der sich später als leichtvergoldet entpuppt haben soll. Doch darüber zu rasonieren ist genau so müßig, wie Reflexionen über den praktischen Wert von America's Cup.

deutsche „Hamburg“ belegte mit der vorzüglichen Zeit von 13 Tagen und 2 Stunden einen sehr ehrenvollen zweiten Platz. Das Gros des Feldes kam bemerkenswert geschlossen gut einen Tag später; nur die Bark „Apache“ ließ sich noch weitere 4 Tage Zeit. Doch die Sensation dieses Rennens war die von Charles Barr geführte „Atlantic“. Der amerikanische Dreimastschoner „Atlantic“ war eines jener Schiffe, die heute nicht mehr erleben zu können jedes Seemanns Herz betrübt. Blütezeit der Schiffbaukunst, in der – ohne Versuchskanal und Computer – eine wahrhaft edle Rasse gezüchtet wurde; mit allen Mängeln natürlich, die einer edlen Rasse anhaften. Nicht umsonst baut man heute anders. Aber die Zeit der „Atlantic“ zu unterbieten, die sie 1905 für die Überquerung benötigte, erdreistet sich seitdem niemand mehr. Sie betrug zwölf Tage und vier Stunden. Das beste Etmal dieser Reise, 341 Seemeilen, steht im Segelsport auf einsamer Höhe. Indessen sind ein noch so schönes Schiff, überragende Seemannschaft des

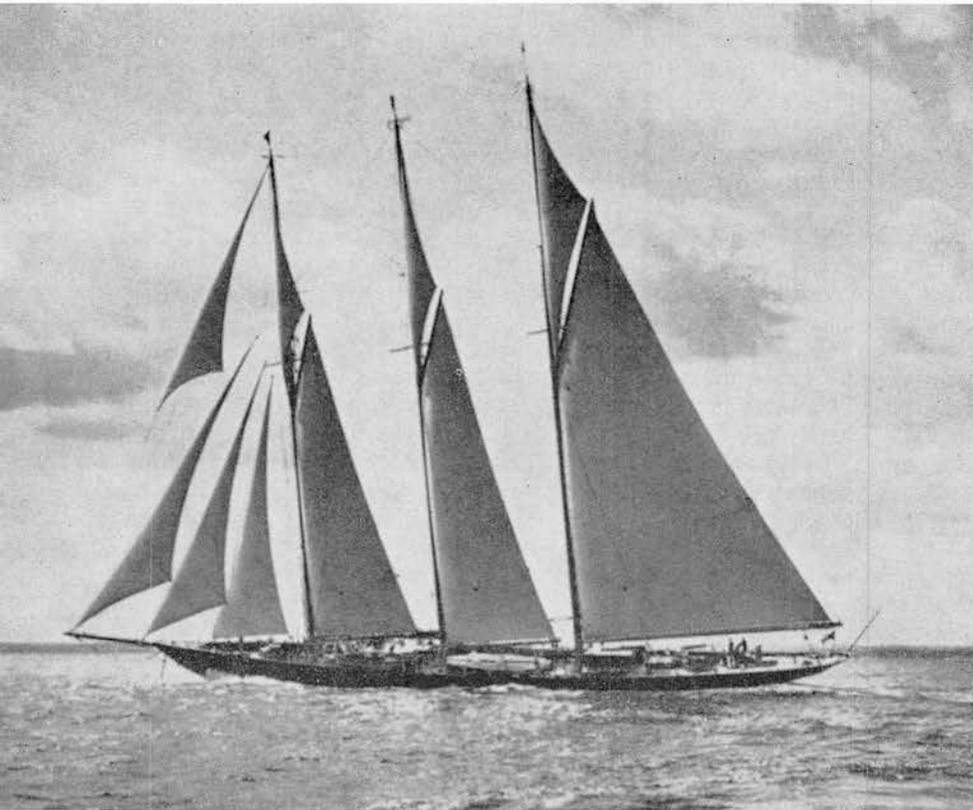
die Welt ganz sicher um mehr als ein schönes Rennen gebracht. 1928 wurde erstmalig in zwei Klassen gestartet – für die großen Schiffe erhielt die „Elena“, für die kleineren die „Niña“ den Preis des Königs von Spanien. War bis dahin die absolute, gesegelte Zeit maßgebend, entschied von jetzt an die berechnete Zeit. Um so bemerkenswerter ein Sieg wie der von Olin J. Stephens „Dorade“ im Rennen von Brenton Riff nach Plymouth, die nach gesegelter wie nach berechneter Zeit gegen neun Konkurrenten überlegen gewann. Der erst 23 Jahre alte Stephens hatte sich als Konstrukteur wie als Skipper gleichermaßen einen Namen gemacht und seinen Ruf danach durch weitere Leistungen gefestigt. Die „Dorade“ gewann sowohl die Fastnet-Rennen von 1931 und 1933 als auch die Bermuda-Regatta von 1932. Sein neuestes Wunderschiff „Stormy Weather“ schlug dann nach berechneter Zeit ganz überlegen alle Konkurrenten in der Wettfahrt nach Bergen 1935 und holte sich den Preis des Königs von Norwegen.

Es gibt kaum einen Sport, der nicht Opfer fordert –, daß das auch für die Ozeansegelerei gilt, ist zu erwarten. Von den Verlusten, die bei den ersten Wettfahrten „Henrietta“ und „Dauntless“ trafen, wurde schon berichtet. Im Fastnet-Rennen 1931, bei der Bermuda-Regatta 1932 und auch auf dem Kurs nach Norwegen 1935 forderte die See ihren Tribut. 1928 trat indessen ein Fall ein, wo kein Menschenleben, aber ein Schiff verlorenging, die „Rofa“ und zwar im Schlepp, nachdem eine Bö sie entmastet hatte und die Crew auf den schleppten Dampfer übergestiegen war. So war dieses Unglück weniger tragisch als das, welches 1935 die „Hamrah“ heimsuchte, als bei dem vergeblichen Versuch, den über Bord gegangenen Eigner zu retten, seine beiden Söhne ebenfalls ertranken.

An der Regatta Bermuda–Cuxhaven, die anlässlich der Olympischen Spiele in Berlin 1936 ausgeschrieben war, nahmen außer einer holländischen leider nur deutsche Yachten teil, so daß ein internationaler Maßstab fehlte. „Roland von Bremen“ gewann nach gesegelter und berechneter Zeit.

Auf die Nachkriegswettfahrten soll hier nicht näher eingegangen werden. Alle Interessierten haben sie ohnehin aufmerksam verfolgt. Die Felder werden immer größer, die absoluten Leistungen sind und bleiben an die Schiffsgröße gebunden. Das ist ein physikalisches Gesetz, daran wird auch die Zukunft nichts ändern.

Die Atlantik-Regatten der Gegenwart sind bezeichnenderweise vorwiegend



Die „Atlantic“ brauchte 1905 nur 12 Tage und 4 Stunden!

Wichtig bleibt die Tatsache, daß ein wesentlicher Sprung stattgefunden hat. Die Ära der Duelle wohlhabender und wagemutiger Einzelgänger war zuende, die Jagd über den großen Teich wurde ein offizielles, internationales Ereignis, das Staatsoberhäupter förderten. Elf Yachten beteiligten sich, acht amerikanische, zwei englische, eine deutsche. Die

Skippers, Glück in der Wahl des Kurses, alles nur Einzelfaktoren, die erst im Zusammenwirken den Sieg garantieren. Das mußte selbst die „Atlantic“ erleben, als sie sich 1928 von der „Elena“ auf der letzten Etappe auskreuzen ließ.

Bis 1928 gab es nach 1905 kein Ozean-Rennen mehr. Der Krieg 1914–18 hat

Die bemerkenswertesten Ozeanyachten vor dem Zweiten Weltkrieg

Jahr	Schiff	Flagge	Takelung	Konstrukteur	Eigner	Skipper	Länge ü. A. m	Länge W. L. Breite m	Gr. Breite m	Tief- gang m	Segel- fläche qm	Von	Nach	See- mellen	Gesegelte Zeit				Durch- schnitts- geschwin- digkeit kn
															Stunden	Minuten	Sekunden	Bestes Etmaal	
1851	America	USA	2-Mastsch.	W. H. Brown, N. Y.	George L. Schuyler	Dick Brown	30,78	27,80	7,01	3,35	490,00	New York	Le Havre	—	21	—	—	—	
1866	Henrietta	USA	2-Mastsch.	—	James G. Bennett jr.	Samuel Samuels	32,61	25,60	6,71	3,43	—	Sandy Hook	Coves	3106	13	45	—	280	
1866	Fleetwing	USA	2-Mastsch.	J. B. van Deusen, N. Y.	F. & G. Osgood	Kapt. Thomas	32,55	25,60	7,21	3,58	—	Sandy Hook	Coves	3135	14	10	—	270	
1866	Vesta	USA	2-Mastsch.	—	Peter Lorillard	Kapt. Dayton	32,00	30,20	7,60	2,30	—	Sandy Hook	Coves	3144	14	6	50	277	
1870	Cambria	England	2-Mastsch.	Michael E. Ratsey, Coves	James Ashbury	Kapt. Tannock	32,92	—	6,40	3,66	—	Queenstown	Sandy Hook	2994	23	5	17	214	
1870	Dauntless	USA	2-Mastsch.	—	James G. Bennett jr.	Samuel Samuels	36,65	35,64	7,50	3,81	650,00	Queenstown	Sandy Hook	2983	23	7	—	221	
1887	Coronet	USA	2-Mastsch.	C. & R. Poillon, N. Y.	Rufus T. Bush	Kapt. Crosby	40,54	37,50	8,23	3,80	773,00	Sandy Hook	Queenstown	2934	14	19	3	291	
1887	Dauntless *	USA	2-Mastsch.	—	Caldwell H. Colt	Samuel Samuels	37,80	35,85	8,10	3,74	746,00	Sandy Hook	Queenstown	3046	16	1	43	328	
1900	Endymion	USA	2-Mastsch.	Tams, Lemoine & Crane, N. Y.	George Lord Day	—	35,50	30,46	7,44	3,86	870,00	Sandy Hook	Needles	3100	13	20	—	304	
1905	Atlantic	USA	3-Mastsch.	Gardner & Cox, USA	Wilson Marshall	Charles Barr	56,39	40,84	8,99	4,57	1720,00	Sandy Hook	Lizard	3013	12	4	1	341	
1905	Hamburg	Dtschl.	2-Mastsch.	G. L. Watson	Hambg. Verein Seefahrt	Carl Peters	49,46	35,20	7,28	4,30	1741,29	Sandy Hook	Lizard	3093	13	2	6	312	
1905	Vaihalla	England	Vollschiff	W. C. Storey	Earl of Crawford	J. Caws	73,02	69,65	11,32	6,30	2677,70	Sandy Hook	Lizard	3151	14	2	53	310	
1905	Endymion	USA	2-Mastsch.	Tams, Lemoine & Crane, N. Y.	George Lauder jr.	James A. Loesch	35,50	31,39	7,44	3,86	870,00	Sandy Hook	Lizard	3076	14	4	19	291	
1905	Hildegarde	USA	2-Mastsch.	A. S. Chesebrough	Edvard R. Coleman	Edw. R. Coleman	32,00	31,50	7,92	5,94	—	Sandy Hook	Lizard	3009	14	4	53	298	
1928	Elena	USA	2-Mastsch.	Fr. L. Herreshoff, N. Y.	William Bell	John M. Barr	41,48	29,26	8,23	5,18	936,00	Sandy Hook	Santander	3311	16	19	49	36	
1928	Atlantic	USA	3-Mastsch.	Gardner & Cox	Gerard B. Lambert	C. F. Adams	56,39	40,84	8,99	4,57	1720,00	Sandy Hook	Santander	3276	17	16	25	27	
1928	Guinevere	USA	3-Mastsch.	Swasey	Edgar Palmer	—	59,47	45,72	9,75	4,57	—	Sandy Hook	Santander	3178	17	22	56	47	
1928	Niña	USA	2-Mastsch.	Burgess & Morgan	Paul Hammond	Paul Hammond	17,98	15,24	4,57	2,74	213,70	Sandy Hook	Santander	3211	23	22	—	56	
1928	Pinta	USA	2-Mastsch.	John G. Alden	William J. Curtis	Wm. J. Curtis	17,68	12,80	4,27	2,44	150,00	Sandy Hook	Santander	3279	25	3	23	8	
1928	Mohawk	USA	2-Mastsch.	John G. Alden	Dudley F. Wolfe	Dudley F. Wolfe	18,29	13,72	4,27	2,74	155,00	Sandy Hook	Santander	3257	24	17	45	—	
1928	Rofa	USA	2-Mastsch.	Fr. L. Herreshoff, N. Y.	William Roos	William Roos	15,24	12,19	3,96	2,13	—	Sandy Hook	Santander	—	—	—	—	—	
1931	Dorade	USA	Yawl	Olin Stephens, N. Y.	Olin J. Stephens	Olin Stephens	15,85	11,28	3,05	2,94	107,00	Brenton Riff	Plymouth	2838	17	1	14	40	
1931	Skål	USA	Kutter	P. L. Rhodes	R. F. Lawrence	R. F. Lawrence	14,63	11,43	3,81	2,13	119,00	Brenton Riff	Plymouth	?	20	7	20	11	
1931	Highland Light	USA	Kutter	Frank L. Paine	Dudley F. Wolfe	Dudley F. Wolfe	18,80	15,24	4,65	2,80	197,00	Brenton Riff	Plymouth	2992	18	23	16	28	
1931	Mistress	USA	2-Mastsch.	C. Sherman Hoyt	George E. Roosevelt	G. E. Roosevelt	18,44	15,24	4,75	2,95	214,00	Brenton Riff	Plymouth	2961	19	8	48	19	
1935	Stormy Weather	USA	Yawl	Olin Stephens, N. Y.	Philip LeBoutillier	R. E. Stephens	16,46	12,09	3,81	2,41	120,00	Brenton Riff	Bergen	3118	19	5	32	21	
1935	Vamarie	USA	Stagesegel- ketch	Cox & Stevens	Vadim S. Makaroff	V. S. Makaroff	21,94	16,45	4,64	3,15	196,00	Brenton Riff	Bergen	3204	19	—	16	48	
1935	Mistress	USA	2-Mastsch.	C. Sherman Hoyt	George E. Roosevelt	G. E. Roosevelt	18,49	15,24	4,75	2,95	214,00	Brenton Riff	Bergen	3256	20	11	25	—	
1936	Roland von Bremen	Dtschl.	Yawl	Heinrich Gruber	Segelkameradschaft „Das Wappen v. Bremen“	Dr. F. Perlia	18,10	12,78	4,10	2,50	137,00	Bermuda	Cuxhaven	3400	21	2	49	40	
1936	Brema	Dtschl.	Yawl	H. Rasmussen	Weser Yacht-Club	Eduard Straßburg	16,50	12,00	3,80	2,40	120,00	Bermuda	Cuxhaven	3488,5	22	12	17	35	
1936	Aschanti II	Dtschl.	Yawl	J. Albrecht	Ernst Burmester	Dr. L. Lutowski	18,72	12,90	4,08	2,30	157,00	Bermuda	Cuxhaven	3420,5	22	15	11	25	
1936	Zeearend	Holland	Yawl	Olin Stephens, N. Y.	C. Bruynzeel jr.	C. Bruynzeel jr.	16,70	12,20	3,65	2,50	122,00	Bermuda	Cuxhaven	3523	23	21	49	35	
1936	Hamburg	Dtschl.	Yawl	H. Rasmussen	Regatta-Verein	L. Schlimbach	16,50	12,00	3,80	2,40	120,00	Bermuda	Cuxhaven	3486	24	22	42	5	
1936	Peter von Danzig	Dtschl.	Yawl	Heinrich Gruber	Akademischer Segler-Verein zu Danzig	Karl Baier	17,98	12,98	4,14	2,50	137,00	Bermuda	Cuxhaven	3950	26	16	27	23	
1936	EttisI	Dtschl.	Ketch	G. Bang	W. Wölfing	W. Wölfing	20,00	14,90	4,40	2,65	229,00	Bermuda	Cuxhaven	3950	28	17	25	7	

* Dauntless wurde wiederholt vollständig umgebaut

Jubiläums-Regatten. Es ist nicht mehr die Wette, die herausfordert, sondern das Jubiläum, das verpflichtet. Zum Beispiel wurde 1955 der Königlich Schwedische Yachtclub hundert Jahre alt, in diesem Jahr der Norddeutsche Regatta-Verein. Den Jubilaren zu Ehren endete das Rennen von 1955 in Marstrand, 1966 segelte man zu Ehren des 100jährigen Königlich Dänischen Yacht-Clubs, die diesjährige Regatta hatte Travemünde zum Ziel. Der Besitzerstolz, der seine Pferde über die Bahn hetzt, ist einem Sportgeist auf breitester Basis gewichen, dem es weniger darauf ankommt zu siegen als teilzunehmen. Bezeichnend für diesen Geist ist die Tatsache, daß die „Wappen von Bremen“, die „Peter von Danzig“ und „Hamburg VII“ trotz des Angebots die Yachten nach drüben verschiffen zu lassen, auch die Hinreise auf eigenem Kiel bevorzugten. Die Begründung war eindeutig: „Wir wollen segeln.“

Das diesjährige Rennen brachte keine Sensationen. Überwiegend „Damenbrise“ würde man normalerweise sagen; doch nach den Äußerungen der einzigen weiblichen Teilnehmerin war es noch nicht einmal das. „Möwe kommt

schwimmend von achtern auf . . .“ (Logbucheintragung der „Germania VI“) spricht für sich.

Indessen weiß jeder, der vom Fach ist, daß eine Wetterlage, die man sich zur Erholung nur wünschen kann, wenn es um Silberpötte geht, die Nerven in keinster Weise schont. Qualvolle Ungewißheit verfolgt einen bis über das Ziel hinaus.

So gab es dann Unsicherheit, Vorschußlorbeeren und Rätselraten in den Schlagzeilen der Presse und mit Erstaunen nimmt man wahr, daß in der Gesamtwertung ausgerechnet jene Namen, von denen die Zeitungen voll waren, an allerletzter Stelle stehen und an erster ein kleines Schiff mit lauter alten Herren, dessen Namen keiner kannte.

Hierzu ist eine Bemerkung hinsichtlich der Vermessung unerlässlich. Man könnte bei oberflächlicher Betrachtung am Wert der CCA-Formel zweifeln, denn wenn gleich der Wert des ganzen Ausgleichs-Vermessungs-Verfahrens ja darin liegt, daß durch die errechneten Vergütungen die kleinen Yachten mit den großen konkurrieren können, braucht es keineswegs so zu sein, daß die ersten die letzten sind. Im Idealfall wäre die Rei-

henfolge der Sieger nach berechneter Zeit völlig unabhängig von Schiffsgröße und Rennwert, doch das ist bei langen Törns mit weitauseinndergezogenen Feldern kaum möglich, da man oft in ganz verschiedenen Wetterzonen segelt. Und gemessen an einer handfesten, von achtern aufkommenden Privatbrise, die das Feld von achtern nach vorn zusammenschiebt während man in der Spitzengruppe lieber ankert als daß man Gefahr läuft achtersaus zu treiben, ist die schönste Rennformel purer Aberglaube. So geschah es, daß völlig überraschend drei der kleinsten Yachten in der Gesamtwertung siegten und die A-Klasse geschlossen am Tampe lag. Gerechterweise muß man aber zugeben, daß es ebensogut hätte umgekehrt kommen können, daß z. B. die Spitzengruppe mit dem Rest einer tadellosen Brise davon gerauscht und die letzten in einem Flautenloch elend versackt wären. Um solche Unzulänglichkeiten zu vermeiden, startete man ja in verschiedenen Klassen, obwohl auch noch innerhalb der Klassen nicht nach gesegelter, sondern nach errechneter Zeit gewertet wird. Das Transatlantic-Rennen 1968 wurde in vier Klassen ge-

Bermuda-Skagen Yacht	Klasse	Rennwert (ft)	Gesegelte Zeit	Vergütung	Berechnete Zeit	Platz
INDIGO	D	34,8	20.23. 2.45	4.10.48. 9	16.12.14.36	1
UNDA MARIS	D	29,6	22. 4.12.38	5.15.25. 2	16.12.47.36	2
AURA II	D	33,3	21.11. 5.35	4.18.21.59	16.16.43.36	3
CARINA III	C	36,7	20.22.28.20	4. 1.54.14	16.20.34. 6	4
FOOLSCAP	C	36,4	20.23.58.16	4. 3.15.59	16.20.42.17	5
NORYEMA VI	C	36,4	21. 0.44. 8	4. 3.15.59	16.21.28. 9	6
GUINEVERE	C	37,6	20.19.57.45	3.21.55.38	16.22. 2. 7	7
MURIEL	D	32,8	22. 3.58.25	4.20.59.56	17. 6.58.29	8
CONTIGO	C	39,5	20.22. 7. 1	3.13.57.53	17. 8. 9. 8	9
KLAAR KIMMING	D	35,4	21.16.34.48	4. 7.55.11	17. 8.39.37	10
JAN POTT III	C	40,0	20.21.22. 4	3.11.59.26	17. 9.22.38	11
HAMBURG VII	B	42,2	20.14.23.27	3. 3.36. 6	17.10.47.21	12
BAY BEA	B	42,4	20.15.43. 7	3. 2.52.43	17.12.50.24	13
KIM	C	40,6	20.22.54.45	3. 9.37. 3	17.13.17.42	14
TAIFUN	C	41,2	20.22.55.59	3. 7.19.40	17.15.36.19	15
TJOO-HOO	D	27,8	23. 1.22.35	4.15.47.22	18. 9.35.13	16
DORIC	B	42,4	20.19.57.53	3. 2.52.43	17.17. 5.10	17
RAGE	B	44,6	20.12.25.47	2.19.12.13	17.17.13.34	18
RENDEZ-VOUS	B	42,1	20.21.29.57	3. 3.58.21	17.17.31.36	19
SPIRIT	B	46,4	20.11. 6. 7	2.13.20. 9	17.21.45.58	20
WAPPEN VON BREMEN	B	43,2	20.23.45.36	3. 0. 1.58	17.23.43.38	21
PICKLE	B	44,2	20.21.45. 8	2.20.33.58	18. 1.11.10	22
ROCKALL	C	39,1	21.20.21. 7	3.15.36.20	18. 4.44.47	23
RHE	D	28,6	24. 3. 8.39	5.21.47. 8	18. 5.21.31	24
PETER VON DANZIG	B	45,3	21. 0. 6.52	2.16.52.37	18. 7.14.15	25
TANTARA	D	33,8	23. 1.22.35	4.15.47.22	18. 9.35.13	26
DIANA II	B	49,7	20.14. 9.57	2. 3.24.30	18.10.45.27	27
KOMODOR	D	30,7	23.19.45.19	5. 8.45.43	18.10.59.36	28
STELLA POLARE	A	54,8	20.13.21.45	1.12.24. 4	19. 0:57.41	29
GERMANIA VI	A	58,3	20.12.43.58	1. 5.36.57	19. 7. 7. 1	30
KIALOA II	A	63,8	20.11.35.50	0.18. 3.58	19.17.31.52	31
ONDINE	A	69,5	20. 9.14.50	0. 7.34.23	20. 1.40.27	32
STORMVOGEL	A	74,1	20. 9.35.26	0. 0. 0. 0	20. 9.35.26	33

Oben: „Hamburg VII“, Siegerin der B-Klasse

Mitte: Die Brise kam zu spät. „Germania VI“ im Endspurt

Unten: Sozusagen Trostpreis für das schnellste Schiff: Preis des Bundeskanzlers für Rennmaschine „Ondine“. Nach Stopppuhr erste, nach Computer am Tampen.

startet, deren Sieger der ersten Teilstrecke, dem eigentlichen Ozean-Törn, in obiger Tabelle, fettgedruckt sind. Das Ergebnis der „Hamburg VII“, die nicht nur auf dieser Teilstrecke, sondern auch in der Gesamtwertung in ihrer Klasse siegte, freut uns natürlich ganz besonders. Ein echter erster Preis für eine deutsche Yacht.

Es war von Teilstrecken die Rede. Dazu ist folgendes zu sagen: Ähnlich wie man die Schiffe in Klassen gruppiert hat, teilte man die Gesamtstrecke in Teilabschnitte, um denkbare Ungerechtigkeiten auszuschalten. Zudem ergab sich dadurch die Möglichkeit, mehr Preise zu verteilen. Es wurden also getrennt bewertet

A) die Gesamtstrecke Bermuda–Travemünde,

B) Teilstrecke I Bermuda–Skagen,

C) Teilstrecke II Skagen–Travemünde. So gab es eine Vielzahl von Chancen, einen oder mehrere Preise zu gewinnen. Um nur die wichtigsten hier aufzuzählen:

Preis des Bundespräsidenten für die erste Yacht nach berechneter Zeit,

Preis des Bundeskanzlers für die zuerst ankommende Yacht,

Preis des Verteidigungsministers für die beste Marine-Yacht,

Team-Preis für die beiden besten Yachten jeder Nation,

Preis der Hansestadt Lübeck für die zweite Yacht nach berechneter Zeit,

Spezialpreis für die beste amerikanische Yacht,

für die beste europäische Yacht,

Oldtimer-Cup für die beste Yacht, die nicht nach 1948 gebaut wurde,

für die beste deutsche Yacht nach berechneter,

die beste deutsche nach gesegelter Zeit, Jubiläumspreise des NDR für die Sieger in allen Klassen,

für die Zweiten, Dritten, Vierten jeder Klasse je nach Teilnehmerzahl,

und so geht das munter weiter bis zu jeder Yacht, die keinen Preis gewonnen hat, aber „the Race from Bermuda to Travemünde successfully completed...“

Wahrlich, man möchte der „Vesta“ und der „Fleetwing“ noch nachträglich einen mit Diamanten besetzten Gold-Cup ins Jenseits schicken.



Fortbildung per Post - - -

Möglichkeiten und Grenzen des Fernunterrichts

von Hanne Schreiner

Wie notwendig es ist, über das Problem Fernunterricht umfassend zu informieren, beweist, zum Beispiel, die Antwort, die auf Punkt 1 einer kleinen Anfrage an den Bundestag betr. Fernlehrinstitute vor kurzem – im April – erteilt worden ist:

„Der Bundesregierung ist bekannt, daß es in der Bundesrepublik Deutschland neben seriösen Fernlehrinstituten auch solche gibt, die ihren Teilnehmern unzumutbare Bedingungen anbieten. Besondere Härten sind mit solchen Verträgen verbunden, die den Teilnehmer an der Kündigung hindern, wenn er den Kurs nicht mehr fortsetzen kann oder will. Daneben sind der Bundesregierung bedenkliche Werbemethoden mancher Institute bekanntgeworden, die ihre Teilnehmer völlig unzutreffend über die erforderlichen Voraussetzungen und erreichbaren Abschlüsse unterrichten und ihnen illusionäre künftige Verdienstmöglichkeiten vorgaukeln...“

Bis hinauf in den Bundestag ist der Fernunterricht ins Gespräch gekommen. Nicht nur, weil von den rund 300 000 Fernschülern, die es in der Bundesrepublik gibt, rund 70 % beabsichtigen, ihre berufliche Qualifikation zu steigern – 20 Prozent streben sogar staatliche Prüfungen an – und sich daraus zwangsläufig die Frage ergibt, ob und in welcher Weise dies durch Fernunterricht möglich ist.

Es ist eben gerade in den letzten zehn Jahren auch eindeutig klar geworden, daß wir alle, wenn wir krisenfest, konkurrenzfähig sein und weiterkommen wollen, um eine lebenslange Weiterbildung nicht herumkommen.

Das Deutsche Industrieinstitut hat jüngst eine umfangreiche Materialsammlung zum Thema „Fernunterricht in der betrieblichen Bildungsarbeit“ – bearbeitet von Anne Beelitz – veröffentlicht. Zweck dieser Materialsammlung war es, wie es im Vorwort heißt, „Situation, Möglichkeiten und Grenzen des Fernunterrichts in der Bundesrepublik im Hinblick darauf zu untersuchen, was diese Unterrichtsform für die betriebliche Aus- und Weiterbildung hergibt.“

Zum Thema „lebenslange Weiterbildung“ heißt es dort: „Die Forderung nach einer *éducation permanente* betrifft . . . jeden Mitarbeiter, denn es ist

auch in der Gruppe der angelernten und Facharbeiter heute nicht mehr möglich, mit dem in Schule und Ausbildung erworbenen Wissen auszukommen. Der Wissensstoff ist dafür viel zu groß geworden. Bereits der Facharbeiter sieht sich heute gezwungen, ständig dafür Sorge zu tragen, seine Fachkenntnisse und Fertigkeiten zu vertiefen und zu erweitern, um der dynamischen Entwicklung im Produktionsgeschehen folgen zu können, abgesehen davon, daß er bei entsprechender Begabung und Leistung seine Aufstiegschancen wahrnehmen sollte.“

In Bonn ist ja derzeit ein Gesetz im Werden, das „aktive Beschäftigungspolitik“ zum Ziele hat. Die Konsequenz daraus wird heißen: Wie kann man den Arbeitnehmer durch ständige Anpassung an neue Arbeitsmethoden, also durch Fortbildung oder Umschulung, den sozialen und wirtschaftlichen Strukturveränderungen anpassen? Als einen Weg dazu erwähnte Bundesarbeitsminister Katzer auf der letzten Handwerksmesse in München, im vergangenen Jahr die Fernlehrmethode: „Gerade in dieser Hinsicht scheint mir auch der Ausbau des Fernunterrichts ein wesentliches Instrument beruflicher Bildung zu sein. Leider besteht auf diesem Gebiet noch ein vor allen Dingen in der Qualität sehr differenziertes Angebot. Wir müssen deshalb durch die Förderung geeigneter Institutionen sicherstellen, daß damit auch auf diesem Wege eine möglichst qualifizierte berufliche Bildung vermittelt wird.“

Zu dem Thema des qualitativ unterschiedlichen Angebots wird noch einiges zu sagen sein. Denn es gibt neben vorbildlichen Fernlehrinstituten – oder auch stofflich und methodisch qualitätvollen einzelnen Kursen innerhalb des Kursangebots einer Fernschule – leider noch viele, die die Hoffnungen nicht erfüllen, die der fortbildungswillige Fernschüler in sie setzt. Viel Zeit, Kraft – und Geld (!) – wird da zuweilen umsonst investiert. Wie viel ehrlicher Fortbildungswille endet da oft in Enttäuschung und Resignation.

Es ist im Rahmen dieses Berichts nicht möglich, auch nur annähernd alle Möglichkeiten aufzuzählen, welche die rund 100 Fernschulen der Bundesrepublik heute bieten. Das Kursangebot der Fernlehranstalten wird in der Schrift des Deutschen Industrieinstituts aufgegliedert:

Allgemeinbildende Kurse

zur Vorbereitung von Schulabschlüssen (vom nachzuholenden Volksschulabschluß über mittlere Reife, Fachschulreife bis zum Abitur) zur Erlernung von Fremdsprachen zur allgemeinen Weiterbildung ohne Prüfungsabsichten zur Vorbereitung auf Begabtenprüfung an Pädagogischen Hochschulen zur Verbesserung der Muttersprache als Nachhilfeunterricht für einzelne Fächer.

Kaufmännische Kurse

zur Vorbereitung auf die verschiedenen Kaufmannsgehilfenprüfungen, weiterführend durch alle Sparten und Aufbaustufen bis zur Vermittlung des theoretischen Wissens für höhere Führungskräfte.

Bei einem schwerpunktmäßig auf kaufmännische Aus- und Fortbildung durch Fernunterricht eingestellten Institut konnten allein auf diesem Sektor im vorletzten Katalog 114 unterschiedliche Kursangebote festgestellt werden.

Technische Kurse

zur Vorbereitung auf Facharbeiter- und Gesellenprüfungen, weiterführend durch alle Aufbaustufen einschließlich der Techniker Ausbildung in allen Sparten.

Bei einem schwerpunktmäßig auf technische Aus- und Fortbildung durch Fernunterricht eingestellten Institut konnten auf diesem Sektor 77 verschiedene Kursangebote festgestellt werden.

Die Ingenieurausbildung wird nur von einem Institut in Hessen im sogenannten Kombiunterricht wahrgenommen, da nach hessischer Ausnahmeregelung dort die Externenprüfung noch möglich ist.“ Soweit also Anne Beelitz in „Fernunterricht in der betrieblichen Bildungsarbeit“. Rund drei Viertel der Fernschüler sind zwischen 20 und 40 Jahre alt; annähernd etwa die Hälfte der Fernschüler ist verheiratet. Für Menschen, die sich neben ihrem Beruf weiterbilden wollen, und die Familie haben, bietet der Fernunterricht eine Reihe besonderer Vorzüge: Man kann das Tempo selbst bestimmen. Das heißt, man kann schneller arbeiten, als es der durchschnittliche Schüler tut, und auch langsamer. Je nachdem, wieviel Zeit, Kraft und Energie man einsetzen kann – und will, je nachdem wie begabt man ist, welche Vorbildung man hat. Außer-

dem ist der Fernschüler unabhängig von Ort und Zeit. Lange Anfahrtswege zu einer Weiterbildungseinrichtung in Abendkursen bleiben ihm erspart. Wer am Abend zu müde ist, kann am Wochenende lernen. Schichtarbeit ist kein Hindernis: Und: Im Fernunterricht gibt es keine Altersgrenzen.

Ein Nachteil ist, daß es dem einzelnen Fernunterrichts-Interessenten kaum möglich ist, zu beurteilen, wie qualitativ die Lehrbriefe und die Lehrer des Instituts sind, bei dem er sich anmelden beabsichtigt, welcher Kurs nun für ihn genau der richtige ist. Denn es hängt nicht nur von der Intelligenz, dem Fleiß und dem Ausmaß praktischer Erfahrung auf dem Berufsgebiet des Schülers ab, ob er dann nach Absolvierung des Fernkurses etwa eine Prüfung vor der Industrie- und Handelskammer oder der Handwerkskammer besteht, sondern auch von der Qualität der Schule. Im übrigen nimmt ja der überwiegende Teil der Fernschüler an berufsfördernden – und unterhaltenden – Kursen teil, die nicht auf einen staatlichen Abschluß zielen. Oft ist es gerade bei diesen Kursen besonders schwierig, die Qualität zu beurteilen. Auf jeden Fall sollte man wissen: die Bescheinigungen, Zeugnisse und Prüfungen der Fernschulen haben keinen öffentlichen Charakter und berechtigen zu nichts. Welchen Wert sie in der Praxis haben, das bestimmt allein das Ansehen, welches das Fernlehrinstitut, oder einzelne Lehrgänge einer Fernschule bei Industrie, Handel und Handwerk haben. Einige wenige Institute haben inzwischen bei der Wirtschaft Anerkennung gefunden, wie auch Anne Beelitz in ihrer Schrift bestätigt. Anne Beelitz macht außerdem auf einen wunden Punkt aufmerksam, der von dem Fernschulinteressenten nicht übersehen werden sollte: „Beim Vergleich von Lehrgangsprogrammen der Institute fällt auf, daß einige sehr deutlich in ihren Stichwortangaben über Vorbedingungen, Studiendauer usw. angeben, welche Ausbildungs- und Praxisanforderungen neben der abgeschlossenen Volksschule notwendig sind, um mit Erfolg das Lehrgangziel erreichen zu können. In anderen Programmen wird zwar beiläufig im Vortext angegeben, für wen sich das betreffende Aufstiegsstudium eignet; in den Stichwortangaben findet sich aber von der Lehrlingsausbildung bis zur Personalleiterreife die lapidare Bemerkung, daß ‚Volksschule‘ Studiovoraussetzung sei. Das mag recht abatzwirksam, aber schwerlich wirklickeitsnah sein. Man sollte hier klare und konkrete Angaben machen, um keine falschen Hoffnungen zu wecken.“

Fernschulen – auch das muß man wissen – sind eben keine Schulen im öffentlichen Sinne, was kein Nachteil sein muß. Aber da man zur Eröffnung einer Fernschule keines Befähigungsnachweises bedarf, liegt es auf der Hand, daß die Bildungs- und Weiterbildungsangebote auf dem „Fernschulmarkt“ qualitativ unterschiedlich sind. Zwar hat die ständige Konferenz der Kultusminister in ihrer 113. Plenarsitzung durch Einsetzung einer Arbeitsgruppe Fernunterricht ihren Willen, zu einer Ordnung im deutschen Fernschulwesen zu kommen, bekundet. Und der Fernunterricht ist in jüngster Zeit Gegenstand von – zuweilen ausgedehnten – Debatten in den Länderparlamenten und von Anfragen im Bundestag geworden.

Bis zum heutigen Tage jedoch ist der Fernlehr-Aspirant mangels Ordnung auf dem bis dato undurchsichtigen Fernschulmarkt noch auf sich selbst angewiesen, will er den seinen Bedürfnissen genau entsprechenden, in der Qualität zureichenden Kurs finden. Konkrete Ratschläge dazu sind diese:

Ein Kriterium für die Qualität einer Fernschule ist die Möglichkeit, jederzeit zu kündigen. Wenn sie es sich leisten kann, ihre Schüler jederzeit aus dem Vertrag zu entlassen, muß sie stofflich und methodisch gut sein. Anstatt durch einen Vertrag, muß sie ihre Schüler ja durch Leistung halten. Das ist – leider – bis jetzt noch die seltene Ausnahme. Bei den allermeisten Fernunterrichtsinstituten kann der Schüler zwar darauf verzichten, weiterzulernen. Aber: weiterzahlen muß er. Von den rund 100 Fernlehrinstituten sehen außer dem gemeinnützigen nur sehr wenige private für ihre Schüler die uneingeschränkte halbjährliche Kündbarkeit des Vertrages vor. Schließlich könnte es ja sein, daß man aus ganz persönlichen Gründen aufgeben will – oder muß. Der Vertrag mit dem in Aussicht genommenen Fernlehrinstitut sollte also kündbar sein – ohne Angabe von Gründen und ohne jede Auflage. Sonst kann es sein, daß man ein Vierteljahr lernt, aber für Jahre bezahlen muß.

Hat man einem Fernlehrinstitut sein Interesse an einem bestimmten Kurs und an weiterem Informationsmaterial bekundet, wird es sehr häufig vorkommen, daß dann schließlich ein institutseigener Studienberater an der Haustür klingelt, oder am Arbeitsplatz vorspricht, um seine Beratungsdienste anzubieten. Ganz gleich, ob nun ein Studienberater kommt, oder man sich nur aufgrund von angefordertem weiterem Werbematerial entscheidet: man sollte sich auf

jeden Fall zwei Wochen Bedenkzeit gönnen, sich niemals sofort entscheiden.

In dieser Zeit sollte man sich zuerst mit der Familie beraten. Wer sich ernsthaft durch Fernunterricht fortbilden will, braucht Ruhe, Verständnis und Einverständnis der übrigen Familienmitglieder. Denn wer, nach Feierabend oder am Wochenende, eine erkleckliche Zeit seinem beruflichen Fortkommen widmen will, wird ein bis vier Jahre lang wenig Zeit für die Familie übrig haben. Ist man sich mit der Familie einig geworden, sollte man Erkundigungen einziehen. Wenn möglich, sollte man zum Beispiel seine früheren Lehrer, insbesondere die Berufsschullehrer, den Meister oder Ausbildungsleiter im Betrieb, die Personalabteilung befragen, was sie von dem in Aussicht genommenen Fernlehr-Kurs hält – oder sonst rät.

Gut orientiert über die Qualität von Fernlehrcursen ist das Arbeitsamt. Man sollte also zur Berufsberatung des Arbeitsamtes gehen. Schließlich sollte man noch – je nach Zuständigkeit – die Industrie- und Handelskammer oder die Handelskammer befragen. Sie wissen meist sehr genau über den Wert eines in Aussicht genommenen Fernlehr-Kurses Bescheid, und ob die institutseigenen Prüfungen bei den Arbeitgebern entsprechendes Renommé haben, was – allerdings vereinzelt – auch der Fall sein kann. Ganz zuletzt sollte man vom Studienberater die Adressen von Fernschülern erfragen, die im gewählten Kurs Prüfungen bestanden haben – oder die, wo keine Prüfungen vorgesehen sind, nach Absolvierung des Kurses entsprechende Erfolge nachweisen können. All diese Ratschläge sollte der Fernschul-Anwärter befolgen – auch wenn mit renommierten Persönlichkeiten in der Werbung operiert wird. Sie sind zwar ein gutes Aushängeschild, aber sie garantieren für gar nichts.

Alles in allem: gleichgültig, welche Ziele man mit Hilfe von Fernunterricht verfolgt, ob man einfach die Position, die man einnimmt, besser ausfüllen, sich auf dem laufenden halten will, oder ob man auf beruflichen Aufstieg zielt, man sollte sich selbst und die Möglichkeiten auf dem Fernschul-Markt kritisch prüfen. Zwar hat die Zukunft des Fernunterrichts auch bei uns schon begonnen. Doch bis zum heutigen Tag noch bleibt dem bundesrepublikanischen Fernschüler es nicht erspart, seine Wahl an Fortbildungsmöglichkeiten innerhalb der Kursangebote der Fernschulen eigenverantwortlich zu treffen, – solange wie eine Ordnung des deutschen Fernschulwesens noch aussteht . . .

Der Normen-Ingenieur

Ein Knopf zum Annähen ist ein Begriff. Es gibt große Knöpfe, kleine Knöpfe, es gibt Knöpfe in vielen Größen und Variationen.

Haben Sie sich schon einmal selbst einen Knopf angenäht? Wenn ja, werden Sie festgestellt haben, daß der Knopf zwei, drei oder auch vier Löcher für das Befestigen mittels eines Fadens hat. Und ist Ihnen an diesen Löchern etwas besonderes aufgefallen? Diese Löcher, d. h. ihr Abstand voneinander, ist genormt, nach DIN 61577. Das muß sein, denn Knöpfe werden mit der Maschine angenäht. Der Wechselstich der Maschinen ist immer gleich.

Normung ist eine freiwillige Vereinbarung – nicht nur national, sondern international – von Industrieunternehmen über die Vereinheitlichung von Abmessungen, Formen, Größen, Arten, Stoffen, Typen, Farben, Begriffen, Benennungen, Verfahren und noch vielem mehr. Die Normung kommt jedermann zugute, sie ermöglicht rationellere und damit billigere Produktion und sie vereinfacht die Ersatzteilbeschaffung. Die Beachtung der Normung und die Verwendung genormter Teile ist für die Industrie lebensnotwendig.

1967 hat der Deutsche Normenausschuß 50 Jahre bestanden. Noch etwas älter ist die Normung im Schiffbau. Die ersten Normen wurden von einzelnen Werken für die eigene Produktion entwickelt und später von anderen Werken übernommen. 1841 wurde von Sir Joseph Whitworth das nach ihm genannte Whitworth-Gewinde entwickelt und von vielen Ländern als nationale Norm eingeführt.

Während in kleineren Unternehmen Normen und Richtlinien im Rahmen der normalen Arbeit des Konstruktions- und Fertigungsingenieurs mitberücksichtigt werden, ist in größeren Unternehmen ein ganzes Ingenieurbüro, das Normenbüro oder die Normenstelle, hiermit betraut.

Der Normeningenieur hat eine normale Ingenieurausbildung absolviert und besitzt ein breites technisches Wissen. Er beherrscht nicht nur die anfallenden konstruktiven Aufgaben und Herstellungsverfahren, sondern bringt auch Verständnis mit für die wirtschaftlichen Zusammenhänge und Fragen der Organisation. Der Normeningenieur ist Theoretiker und Praktiker zugleich.

In einem Vortrag aus Anlaß des 50jährigen Bestehens des Deutschen Normenausschusses, in dem sehr eingehend die Aufgaben des Normeningenieurs gestern, heute und morgen dargestellt wurden, legte der Vortragende eine

Liste von 23 Einzelaufgaben vor, die heute ein Normeningenieur zu erfüllen hat. Dazu gehören: ständige Information über neue Normen, Entwürfe und Verarbeiten, Zusammenstellen und Verwalten der für das Unternehmen wichtigen nationalen und internationalen Normen. Übernahme von DIN-Normen in Werknormen, Aufstellung von Werknormen auf Teilgebieten bis zur Typnormung eigener Erzeugnisse, Berücksichtigung der Richtlinien des VDI, der Stahl-Eisen-Werkstoffblätter und der Stahl-Eisen-Betriebsblätter des VDE, der Einheitsblätter des Vereins Deutscher Maschinenbauanstalten.

Der Normeningenieur arbeitet mit bei der Aufstellung von Fertigungs-, Prüf- und Liefervorschriften, bei der Erstellung von Zeichnungsrichtlinien und identifizierenden Nummernsystemen für Eigenherzeugnisse, bei der Einrichtung von Anwendungskarteien für Eigenteile, Normteile, Werkstoffe, Halbzeuge, Hilfs- und Betriebsstoffe, bei der Schaffung organisatorischer Hilfen für die Teilefamilienfertigung.

Er prüft alle neuen Zeichnungen auf Normgerechtigkeit, berät Konstrukteure und Arbeitsvorbereiter in allen Werkstoff-Fragen, unterstützt die Lagerverwaltung und den Einkauf durch Maßnahmen zur Verringerung der Sortenzahl und Erhöhung des Umschlags einzelner Lagerpositionen und arbeitet bei betrieblichen Wertanalysen und anderen Maßnahmen zur Senkung der Herstellungskosten mit.

Der Ingenieur im Normbüro ist beteiligt an der Schaffung einheitlicher Benennungen für Teile der eigenen Fertigung, bei der Schaffung einheitlicher Kurzzeichen und systematischer Typenbezeichnungen für die eigenen Erzeugnisse.

Er verwaltet Prospekt- und Katalogsammlungen für Fremderzeugnisse und arbeitet bei der Gestaltung und Vereinheitlichung der betrieblichen Vordrucke mit.

Der Normeningenieur arbeitet praktisch

mit allen Abteilungen des Betriebes, mit der Konstruktion und der Fertigung genauso wie mit Einkauf, Verkauf und Werbung zusammen. Er wird an allen wichtigen Konstruktions-, Entwicklungs- und Betriebsbesprechungen beteiligt. Die zunehmende Automatisierung der Fertigung stellt an den Normeningenieur eine Vielzahl neuer Aufgaben. Denn gerade die immer stärkere Verwendung von Datenverarbeitungsanlagen verlangt in besonderem Maße die Aufstellung von Systematiken und Listen über die Verwendung von Wiederholteilen und Wiederholteilgruppen, von Normteilen, von Werkstoffen, Halbzeugen, Hilfs- und Betriebsstoffen.

Es gibt keine spezielle Ausbildung zum Normeningenieur. Er erlangt sein Wissen durch die Aufgabenstellung im Betrieb, durch seine betriebliche Praxis und durch den Besuch von Vorträgen über Normung (Ausschuß „Normenpraxis“ im Deutschen Normenausschuß), über Rationalisation und Automation. Ohne Normung keine Rationalisation, ohne Rationalisation kein wirtschaftlicher Erfolg.

(In Anlehnung an einen Artikel aus „Die Welt“ vom 12. 7. 1968) Vogel

* * *

Dank für eine mutige Tat

Eine besondere Ehrung wurde am 15. 6. 1968 in einer Feierstunde dem Schiffschlosser Wilhelm Forck zuteil.

Im Beisein eines Vertreters unserer Berufsgenossenschaft, des zuständigen Betriebsdirektors, seiner Vorgesetzten, des Betriebsrates sowie der Sicherheitsingenieure, wurde ihm eine Anerkennung für eine mutige Tat überreicht. Herr Forck hatte bei dem Trockeneis-Unfall versucht, seinen Kollegen Zetzmann zu retten. Dabei geriet er selbst in Lebensgefahr. Zu erwähnen ist, daß unser Kollege Forck schon zweimal Menschen aus Lebensgefahr gerettet hat, und es wäre ihm zu wünschen gewesen, daß er bei diesem selbstlosen Einsatz Erfolg gehabt hätte. Hasenberg



WERFTKOMÖDIANTEN



Theaterspielgruppe der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG

Die Vorbereitungen zur neuen Spielzeit sind im vollem Gange. Der Einsatz der Darsteller, Techniker und Helfer im neuen Spielplan, die Stücke, die gespielt werden sollen, machen uns schon seit langem Kopfzerbrechen. Schließlich möchte unser Publikum schon vorher wissen, was man sehen und wen man sehen wird. Mit Genügnung wird man feststellen, daß alle beliebten Darsteller geblieben sind und sich außerdem erfreulicher junger Zuwachs eingestellt hat. Dieser Zuwachs an neuen Spielerkräften ermöglichte es uns, langersehnte schöne Stücke endlich zu besetzen.

Wir beginnen das neue Spieljahr wieder mit einer niederdeutschen Komödie. Darauf folgt auf vielseitigen Wunsch ein hochdeutsches Stück, ein Schwank. Lustspiele, Schwänke, Possen und Komödien sind nun einmal am beliebtesten. Wir werden aber dennoch bald wieder ein Schauspiel oder Drama folgen lassen, damit dem Wunsch vieler alter Stammesbesucher Rechnung getragen wird, die unsere Stücke „Ose von Sylt“, „In'n Mahlgang“ und „Dat Halunkenstück“ in guter Erinnerung haben.

Außerhalb der Betriebsbetreuung starten wir jährlich unsere Weihnachtsmärchen. Noch heute sind den Kindern in Finkenwerder die hübschen Bühnenbilder von „Hänsel und Gretel“ in lebhafter Erinnerung. Die vorliegenden Nachfragen und Bestellungen sind ein schönes Zeichen, daß unsere Märchen großen Anklang gefunden haben.

Der einheitliche Eintrittspreis ist nunmehr für alle Aufführungen pro Person auf DM 1,- festgesetzt worden. Für geschlossene Vorstellungen gelten gesonderte Vereinbarungen.

Unsere Spielhäuser sind für Finkenwerder nach wie vor die Gorch-Fock-Halle (ab 1. 2. 1969 die neue Aula der Norderschule). Für die Hamburger Besucher das Altonaer Theater im Haus der Jugend, Altona, Museumsstraße 17. Für unsere Kollegen in Kiel hoffen wir bald zu einem Ergebnis zu kommen, auch ihnen und ihren Rentnern einen, und wenn es notwendig ist, auch zwei nette Theaterabende bieten zu dürfen. Auf jeden Fall haben wir Kiel eingepflanzt

und die Mitglieder der Truppe haben freudig zugestimmt. Außerdem wäre der Aufwand und die Mühe für die Erstellung und Einstudierung eines Stückes, mit zusätzlichen Spielen in Kiel, in noch höherem Maße gerechtfertigt.

Zu unseren treuesten und dankbarsten Publikum zählen immer noch unsere Altrentner, denn für sie sind ja ursprünglich diese Theaterabende eingerichtet worden. Die Bindungen, der oft über Jahrzehnte währenden alten Freundschaften unserer Belegschaft nicht abreißen zu lassen, ist vornehmlich der Sinn dieser Einrichtung. Alle Rentner der H. D. W., die von der Werft eine Rente beziehen, sind Dauerabonnent unserer Spiele. d. h. soweit sie sich bei uns angemeldet haben. Kostenlos werden ihnen dann die Eintrittskarten ins Haus geschickt.

Bei dieser Gelegenheit bitten wir alle unsere Rentner nochmals um Mitteilung und rege Beteiligung.

Auch für Begleitpersonen können Karten erworben werden. Der Charakter dieser Sozialeinrichtung der Werft, und der geringe Eintrittspreis bedingen die Einführung des Auslosungsverfahrens der Sitzplätze an den Kassen der Theater. Nach einem strengen Bestuhlungsplansystem kommen alle Besucher zu ihrem Recht.

Für Schwerhörige können wir leider nur einen geringen Teil an vorderen Sitzplätzen einräumen.

Über weitere Wünsche unserer Kollegen (Sammelbestellung für Clubs und Sportvereine des Betriebes), läßt die Spielleitung mit sich reden.

Wir bitten, auf Anschläge und Plakataushänge zu achten. Im Besonderen wollen wir bei dieser Gelegenheit nicht versäumen, an dieser Stelle wieder um Mitarbeiter und Spieler zu werben. Jeder unbescholtene Mensch jeglichen Alters ist uns willkommen, um diesen schönen und vielseitigen Hobby beizutreten, sofern er Opfersinn und etwas Idealismus mitbringt.

Zuversichtlich hoffen wir bei der Eröffnung unserer neuen Spielzeit auf rege Anteilnahme. Wir würden uns freuen, wenn Sie helfen würden, uns ein volles Haus zu verschaffen. Ihr Besuch steigert unser Vertrauen und die Freude am Laienspiel.

Schriftliche oder telefonische Anmeldungen oder Nachfragen werden an die Geschäftsleitung der Spielgruppe, WERFTKOMÖDIANTEN der H. D. W., — Werner Dittes, 2103 Hamburg 95, Jade-damm 8, erbeten. Telefon 7 42 79 00 oder: Bruno Strübing, Telefon 7 43 67 30 (privat 45 90 37).

Unser Spielplan

Bloß een Vittelstünn

Lustspiel in drei Akten von H. Balzer in plattdeutschem Dialekt.

1 Bühnenbild, Zeit: um 1900

am 9. 11. 1968 (Finkenwerder
am 10. 11. 1968 Gorch-Fock-Halle)

am 14. 11. 1968 (Altona

am 15. 11. 1968 Haus der Jugend)

Prinz Goldhaar

oder: Das Hemd des Glücklichen

Ein fröhliches Märchenspiel
von H. Balzer

3 Akte, 2 Bühnenbilder

(Ein gruselfreies hübsches Spiel mit Kindern und dem . . . Weihnachtsmann)
Spielzeit: ab 30. 11. 1968 bis 22. 12. 1968 jeden Samstag und Sonntag.

Je nach Vereinbarung mit Schulen, Vereinen und anderen Institutionen.

Dreimal schwarzer Kater

Schwank von E. Ess

3 Akte in Hochdeutsch

1 Bühnenbild

(Es darf gelacht werden!)

am 8. 2. 1969 (Finkenwerder

am 9. 2. 1969 Gorch-Fock-Halle)

am 13. 2. 1969 (Altona

am 14. 2. 1969 Haus der Jugend)

Cowboys, Quidjes und Matrosen

Seemannsgarn von G. Siegmund

3 Akte in Plattdeutsch

2 Bühnenbilder

mit Musik und Gesang

am 31. 5. 1969 (Finkenwerder

am 1. 6. 1969 Gorch-Fock-Halle)

am 5. 6. 1969 (Altona

am 6. 6. 1969 Haus der Jugend)

(Ende der Spielzeit)

Unser Ensemble

M. Delventhal, W. Dittes, P. Dreier, W. Gacki, G. Glocke, I. Gottschling, B. Gottschling, W. v. Holt, H. v. Holt, G. Kielmann, M. Kielmann, I. Kielmann, I. Laddey, Fr. Lepach, H. Lepach, Fr. Lepach, J. Leupelt, H. Leupelt, B. Meier, I. Sempff, G. Sempff, E. Sempff, E. Sienknecht, I. Stock, F. Stock, B. Strübing.

1. Vorsitzender	W. Dittes
2. Vorsitzender	B. Strübing
Kassierer	G. Sempff
Schriftführer	I. Laddey
Beisitzer	P. Dreier
Spielleiter	W. Dittes
Spielleiter	B. Strübing
Spielleiter	H. Leupelt
Spielleiter	I. Laddey
Bühnenbildner	P. Dreier
Kostümbildnerin	Fr. Lepach
Technik	F. Stock

