



HOWALDTSWERKE - DEUTSCHE WERFT

AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG UND KIEL

WERKZEITUNG 2 · 1969

AUS DEM INHALT

	Seite
Ober die Vorausrüstung von Großtankern	1— 2
Aus dem Werftgeschehen	3— 4
TS „Hamburg“ abgeliefert	5—11
„Esso Norway“	12
Die HDW mit eigenem Stand auf der internationalen Ausstellung „Automatisierung 69“ in Moskau	13
Howaldtswerke-Deutsche Werft Aktiengesellschaft Hamburg und Kiel auf der Hannover-Messe 1969	14
Der Wasserweg durch die Wüste 100 Jahre Suezkanal	15—21
Stapellauf der „David P. Reynolds“	22—25
SEEFAHRT	
Nautisches Lexikon in Bildern	26—29
Der Auftragsbestand der HDW im Juni 1969	29
Containerschiff-Auftrag erfolgreich abgeschlossen	30
Direktor Kühl · Abschied nach 47 Jahren	31
Texaco	32—33
Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation	34
Soziales Mietrecht und Einheitsmietvertrag	35
Versicherungsschutz im Urlaub	36
Wie teuer ist das Leben in der Fremde ?	37
Selbstloser Einsatz	38
Der Bundestag verabschiedet das Arbeitsförderungs-gesetz	39
Wahl der Arbeitnehmervertreter in den HDW-Aufsichtsrat	40
Unfallverhütung — Bestandteil ingenieurmäßigen Denkens	41
Betriebliches Vorschlagswesen	42
Prag 1969	43
Personalien	44

Titelbild:

„Esso Norway“ wird ausgedockt.

Bild auf der Rückseite:

130 t wiegt die Bugsektion des Bauxit-Carriers Bau-Nr. 832

Herausgeber:

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

Verantwortlich für Öffentlichkeitsarbeit:
Dr. Norbert Henke

Redaktion Hamburg: Wolfram Claviez,
Telefon 7 43 61, Apparat 680
Durchwahl 7 43 66 80

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

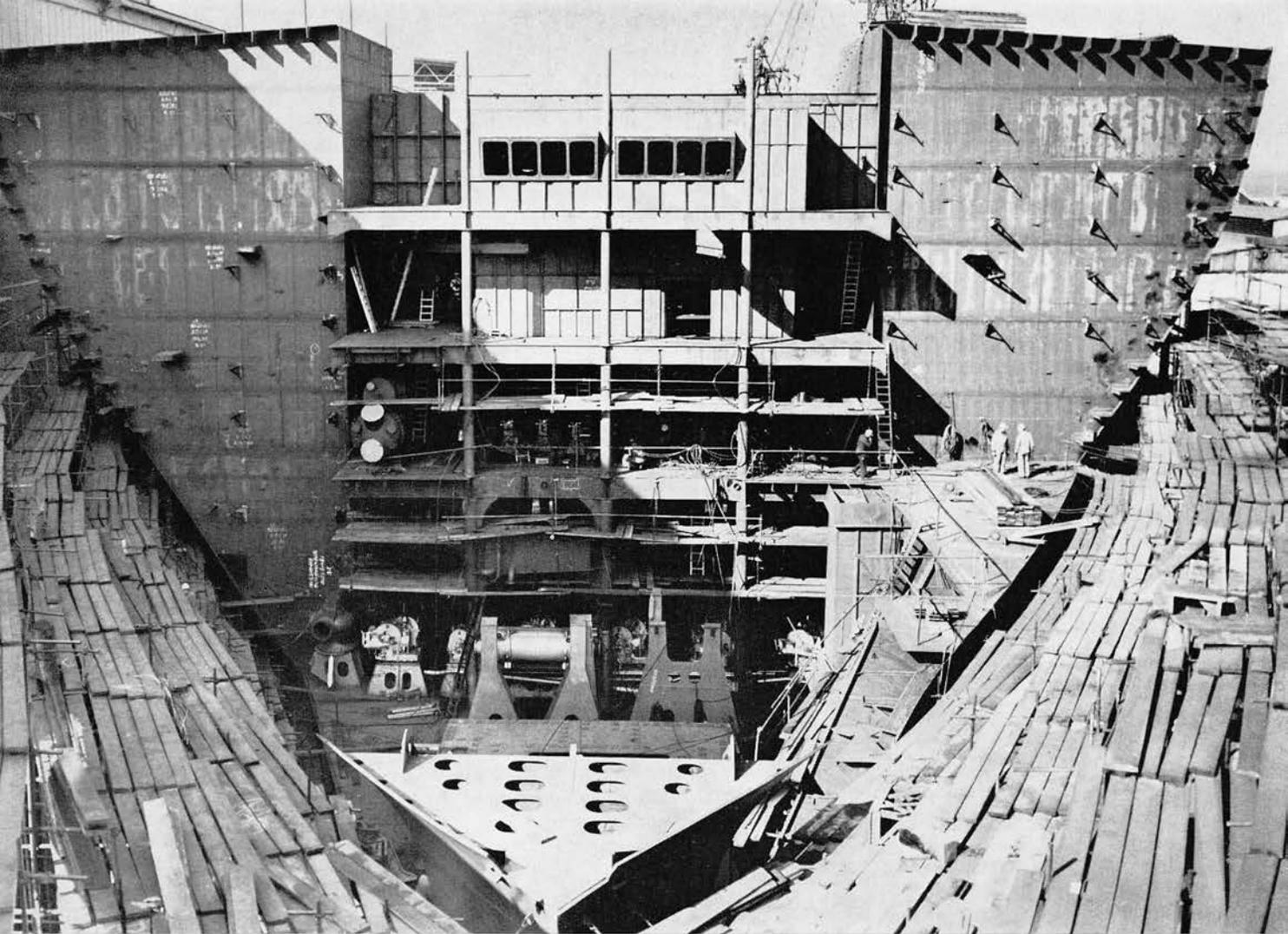
Druck:

we-druck Karl Heinz Wedekind, Hamburg

Die Werkzeitung erscheint vierteljährlich
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.



Über die Vorausrüstung von Großtankern

von Ernst Denker, Kiel

Vor etwa zwei Jahren wurde in unserem Werk Kiel beschlossen, den Stand der Vorausrüstung unserer großen Tanker zu verbessern, d. h., die Ausrüstungsarbeiten an diesen Schiffen **vor dem Stapellauf** zu intensivieren. Diesen Weg beschreiten schon andere fortschrittliche Werften seit einiger Zeit mit bestem Erfolg, insbesondere schwedische und japanische. Der Grad der Vorausrüstung erreichte bei einigen japanischen Werften schon 1967 bis 90 Prozent, wobei sich der Grad der Vorausrüstung aus dem Verhältnis der Ausrüstungs-Arbeitsstunden vor dem Stapellauf zum gesamten Ausrüstungsstundenaufwand ergibt. Zur Feststellung der Ausrüstungsgrade benutzt man zweckmäßigerweise den wöchentlichen Stundennachweis. Die Ausrüstung unterteilt sich darin hauptsächlich in zwei Gruppen

1. Schiffbauliche Ausrüstung (Summe D)
2. Gesamt-Maschinenbau.

Durch Addition erhält man hinreichend genau den Stand der gesamten Ausrüstung.

Die Wochenstunden enthalten auch die Stundenleistungen von Fremdarbeitern, stellen im übrigen aber die eigenen Leistungen dar. Geringe Veränderungen durch Arbeitsvergabe im Festauftrag, beispielsweise Malerarbeiten, sollen unberücksichtigt bleiben.

Das **Ziel der Vorausrüstung** im Werk 1 kann wie folgt beschrieben werden:

Optimaler Ausrüstungsstand beim Stapellauf (bzw. Ausdocken) und damit kürzest mögliche Kailiegezeit.

Hierbei darf keine Verlängerung der stahlschiffbaulichen Bordmontagezeit eintreten.

Das bedeutet, daß der gesamte Arbeitsablauf so geplant und ausgeführt wird, daß einmal die Ausrüstungswerke so früh wie möglich mit der Bordmontage beginnen können, zum anderen aber die stahlschiffbauliche Durchlaufzeit dadurch nicht behindert wird. Die nach dem Stapellauf bzw. Ausdocken noch benötigte Zeit soll sich aus einem kritischen Weg ergeben, der diejenigen Arbeiten umfaßt, die erst durchgeführt werden können, wenn das Schiff schwimmt.

Auf die Verhältnisse im Werk 1 bezogen, bedeutet dies, daß Ausrüstungsarbeiten, die den vorgenannten kritischen Weg nicht beeinflussen, durchaus auf dem Wasser ausgeführt werden können. Zweckmäßigerweise sollten einige Arbeiten sogar erst am Liegeplatz durchgeführt werden, zum Beispiel das Einbringen von Möbeln und Inventar. Solche Teile lassen sich kostengünstiger am Liegeplatz an Bord bringen.

Besonders bemerkenswert ist der voraussichtlich erzielbare Grad von Bau-Nr. 1207 als erstem einer Serie von vier Schiffen. Bei den Folgeschiffen wird eine Steigerung bis auf ca. 70% für möglich angesehen.

Die Zeitdauer nach dem Ausdocken ist bei den jetzt entstehenden Tankern erheblich geringer geworden. Sie wird z. B. bei Bau-Nr. 1207 nur 37 Arbeitstage (einschl. sonnabends) bis zur Werftprobefahrt und voraussichtlich 58 Arbeitstage (einschl. sonnabends) bis zur Ablieferung betragen. **Dies ist ein sichtbarer Erfolg der Vorausrüstung.**

Hier eine Übersicht über das bisher erzielte Ergebnis bei uns:

Bau-Nr.	Tragfähigkeit tdw	Reederei	Ablieferung	Grad der Vorausrüstung
1197	190 800	Esso	29. 3. 68	26,6 %
1133	208 800	Shell	29. 7. 68	34,6 %
1198	190 600	Esso	11. 10. 68	44,1 %
1200	208 500	Shell	17. 3. 69	63,5 %
1204	ca. 190 100	Esso	Juni 69	ca. 63 %
1207	ca. 208 700	Texaco	Juli 69	ca. 60 %

Der „kritische Weg“, über den oben gesprochen wurde, verläuft bei dem Texaco-Tanker Bau-Nr. 1207 folgendermaßen:

- 23. 5. 69 Schiff ausgedockt und an Liegeplatz 1
- 29. 5. 69 Übernahme Gasöl
- 30. 5. 69 Anfahren Hilfsdiesel
- 30. 5. 69 Hilfskessel zünden und ausblasen
- 2. 6. 69 Hauptkessel zünden
- 5. 6. 69 Kessel ausblasen
- 6. 6. 69 Heizölbunker vorwärmen
- 9. 6. 69 Kessel mit Heizöl fahren und Umbau zur Dampfabgabe
- 10. 6. 69 Dampfabgabe an Hochdruck-Dampfsystem
- 11. 6. 69 Erproben Lade- und Ballastsystem
- 12. 6. 69 Beginn Schiff auf Tiefgang pumpen
- 14. 6. 69 Beginn der Maschinen-erprobung nach Programm
- 8. 7. 69 Beginn Wertprobefahrt
- 12. 7. 60 Beginn Restarbeiten
- 31. 7. 69 Ablieferung

Damit dürften wir dem erreichbaren Optimum hinsichtlich kurzer Kailiegezeit von Turbinen-Tankern recht nahe gekommen sein.

Ein anderer Vorteil weitgehender Vorausrüstung liegt in der Einsparung von Arbeitsstunden. Da unter Benutzung des Konstruktionsmodells jetzt für den Maschinenraum ein beachtlicher Umfang an Rohr- und Montagegruppen werkstattmäßig vorbereitet werden kann, ergibt sich hierfür ohne Zweifel eine Stundeneinsparung. Auch für die vorausgerüsteten schiffbaulichen Sektionen im Bereich des Maschinenraumes ergibt sich durch das leichtere Einbringen der Teile eine Reduzierung der Stunden.

Das wesentlichste Ergebnis eines höheren Vorausrüstungsgrads ist die erreichte bessere Termintreue. Das darf eindeutig festgestellt werden.

Der bisher erzielte hohe Stand der Vorausrüstung konnte nur erreicht werden durch ein gutes Zusammenwirken zwischen Konstruktion, Planung, Arbeitsvorbereitung und Betrieb. Die Konzeption dazu mußte erst gefunden und schrittweise erarbeitet werden. Zwei

Umstände ließen indessen das gesteckte Ziel schnell erreichen, weil sowohl im Konstruktionsbüro als auch im Ausrüstungsbetrieb (S und M) die Voraussetzungen dafür günstig waren. Erstens gelang es der Konstruktion, die in Frage kommenden Ausrüstungszeichnungen und Bestellaufgaben 3 bis 4 Monate gegenüber früher vorzuziehen, und zweitens benötigte der Ausrüstungsbetrieb (S und M) während des Ablaufs von Bau-Nr. 1133 die Arbeiten zur Auslastung.

Welche Voraussetzungen müssen gegeben sein, um einen hohen Grad der Vorausrüstung zu erreichen?

Konstruktion

Es muß sichergestellt sein, daß die benötigten Werkstattzeichnungen und Bestellunterlagen entsprechend den von der Abteilung Planung vorgegebenen Terminen rechtzeitig zur Verfügung stehen. Das bedeutet im gesamten Projekt- und Konstruktionsablauf ein erhebliches Vorziehen gegenüber der herkömmlichen Methode. Das bedeutet aber auch, daß jeder Konstrukteur von der Notwendigkeit einer größeren Vorausrüstung überzeugt ist und sein Bestes dazu tut.

Anhand der gesammelten Erfahrungen hat es sich als notwendig erwiesen, neben den bereits seit einigen Jahren angefertigten Koordinierungsplänen der Systeme in den Aufbauten einen Koordinierungsplan für alle Teile an Deck zu bringen. Diese Pläne, die genaue Hinweise auf beteiligte Zeichnungsnummern enthalten sollen, sind ein unentbehrliches Hilfsmittel für Planung und Betrieb.

Da der Arbeitsablauf im Hinterschiff (Maschinenanlage) beginnt und tankweise von hinten nach vorn fortgesetzt wird, ist es für die Zukunft erforderlich, daß mehr als bisher die maschinenbaulichen Unterlagen hierauf abgestimmt werden. Es müssen in der Zeichnungsbenennung die Bauabschnitte angegeben und die Teile in der Stückliste entsprechend zusammengefaßt werden. Dies kommt besonders zum Tragen bei Systemzeichnungen, die sich über mehrere Bauabschnitte erstrecken.

Es ist also in ähnlicher Weise zu verfahren, wie es im Stahlschiffbau seit Jahren üblich ist und seinen Ausdruck in der Sektionsteilung bzw. Sektionsstückliste findet.

Konstruktionsmodell Maschinenraum

Das Modell hat sich im Werk 1 gut bewährt und ist unentbehrlich geworden. Es ist allerdings notwendig, daß noch mehr als bisher exakte Maßzeichnungen für Rohrsysteme und Montagegruppen, die dem Modell zu entnehmen sind, angefertigt werden. Nur anhand solcher Unterlagen kann die Arbeitsvorbereitung Materialien und Arbeitsstunden vorgeben und der Betrieb vorfertigen. Der Umfang der vorbereiteten Arbeiten läßt sich noch erhöhen. Mit Sicherheit lassen sich auf diesem Wege weitere Arbeitsstunden einsparen.

Es erscheint ebenfalls erforderlich, daß mehr als bisher nach Erreichen eines entsprechenden Fertigstellungsgrades des Modells alle in Frage kommenden Hauptsachbearbeiter aus Konstruktion, Planung, Arbeitsvorbereitung und Betrieb **gemeinsam** eine Art „Manöverkritik“ durchführen und Maßnahmen beschließen, in welcher Weise verfahren werden soll. Auf diesem Weg läßt sich ein noch größerer Effekt erzielen.

Einkauf und Lager

Das im Werk 1 praktizierte Verfahren über Bestellaufgabe, Termingebung und Erfassung von Bestellteilen entspricht im wesentlichen den Anforderungen. In der Hollerithauflistung sollten in Zukunft aber zweckmäßigerweise auch diejenigen Teile mit aufgeführt werden, die zwar noch nicht bestellt, aber bereits angefragt sind. Da die Vorausrüstung abhängig ist vom rechtzeitigen Eingang der Teile, bisher aber einige Teile nicht immer rechtzeitig zur Verfügung standen, sollten Konstruktion (Bestellaufgabe) und Einkauf ihre Bemühungen zur Verbesserung des Zustandes energisch fortsetzen.

Planung

Es hat sich inzwischen ein bestimmtes Planungsschema zur Erzielung eines hohen Grades der Vorausrüstung anhand der gemachten Erfahrungen ergeben. Auf Verfahrensfragen im Einzelnen soll hier nicht näher eingegangen werden.

Abschließend sei bemerkt, daß in den Hamburger Werken die gleichen Ziele angestrebt werden. Im Zuge der Fertigungskonzentration ist es in Hamburg erforderlich, den Vorausrüstungsgrad während der Bauzeit in der Vormontage und auf der Helling erheblich zu steigern, denn die Zeit für die Endausrüstung im Werk Ross soll wesentlich verkürzt werden. Hierüber werden wir ein andermal mehr berichten.

Aus dem Werftgeschehen

In dreimonatiger Berichtszeit häuft sich allerlei an bei einer Großwerft wie der unsrigen. Manches ist schon fast wieder vergessen – trotzdem wollen wir auch auf weiter zurückliegende Ereignisse noch einmal zu sprechen kommen, damit die Chronik unseres Betriebes, die die Werkzeitung in gewisser Weise darstellt, keine Lücken aufweist. Da war also eben nach Redaktionsschluß des letzten Heftes, am 26. Februar die Ablieferung der „Artlenburg“. Noch am selben Tag lief deren Schwesterschiff „Aldenburg“ vom Stapel, ein besonderer Festtag für den Korrespondentreeder beider Schiffe, H. Schuldt, Hamburg. Mrs. Barbara H. Scibetta, die Gattin des für die Schiffsbelange zuständigen Direktors der Standard Fruit Steamship Co. taufte das Schiff. Es handelt sich bei diesen Schiffen um schnelle Kühlschiffe (23 Knoten!) von 3 710 t Tragfähigkeit mit Bananenladung und 7 750 t als Volldecker. (Weitere technische Angaben siehe Heft 5/68 Seite 10.) Am 4. Juni konnte während einer Gästefahrt auf der Kieler Förde auch dieses Schiff der Reederei übergeben werden.



Am 26. Februar wurde die „Artlenburg“ abgeliefert



„Aldenburg“ klar zum Stapellauf

Mrs. Barbara H. Scibetta

Reeder Kurt Sieh





Die Taufpatin, Frau Vollertsen.



Zwei Tage später, am 28. Februar, lief in Finkenwerder das 7 200 tdw. Motorschiff „Hornmeer“ vom Stapel, das erste einer Serie von zunächst 3 Motorschiffen für die Horn-Linie, Hamburg.

In den Jahren 1951–1960 hatte die Deutsche Werft zwölf Schiffe für die Horn-Linie gebaut, die gesamte Nachkriegsflotte dieser Reederei. Außer der 1967 verkauften „Horncap“ sind sie alle noch im Dienst. Die „Hornmeer“, die von Frau Gertrud Vollertsen, der Gattin des Geschäftsführers der Horn-Linie getauft wurde, wird nach ihrer Fertigstellung ebenfalls im traditionellen Liniendienst der Horn-Linie nach Venezuela, Kolumbien und anderen westindischen Bestimmungshäfen eingesetzt werden. Dieser Liniendienst wird in Fahrplangemeinschaft mit der Compagnie Générale Transatlantique in Paris betrieben werden. Die Horn-Linie, seit bald 50 Jahren im Linierverkehr nach Westindien tätig, ist seit 20 Jahren auch Generalagent dieser französischen Reederei für deren die Bundesrepublik bedienenden Frachtdienste. Seit kurzem ist die Horn-Linie auch Generalagent für die Passagierdienste der Compagnie Générale Transatlantique, die auf diesem Sektor als „French Line“ bekannt ist. Außerdem vertritt die Horn-Linie als Generalagent

den schwedisch/französischen Gemeinschaftsdienst und ist auch für die peruanische Reederei „Consortio Naviero Peruano“ als Agentur tätig.

Der „Hornmeer“ werden bis Mitte des nächsten Jahres noch zwei Schwesterschiffe folgen.

Bei der „Hornmeer“ handelt es sich um ein Einschrauben-Frachtmotorschiff mit Wulstbug und Spiegelheck. Als Freidecker (2. Deck als Freiborddeck) besitzt das Schiff eine lange Back und Poop. Die Maschinenanlage und der Aufbau sind zwischen den Laderäumen 4 und 5 angeordnet. Zur Aufnahme der Ladung sind fünf Laderäume mit einem Gesamthalt von ca. 510 000 cbf Schüttgut einschl. drei Kühlkammern von 4 500 cbf und einer Kühltemperatur von -20°C vorgesehen.

An Ladegerüst steht zur Verfügung: 12 Ladebäume mit je 5/10 t Hebefähigkeit, 2 je 5 t und 2 je 3/5 t für Luke 1 mit elektrisch angetriebenen und ferngesteuerten Hanger- und Preventerwinden. Ein 60 t Schwergutbaum, mit Doppelhangern bestückt, bedient Luke 3. Außer für 4 Fahrgäste in 2 Doppelkammern besteht Unterbringungsmöglichkeit für 49 Personen in 35 Kammern. Für alle Wohn- und Aufenthaltsräume

ist eine Klimaanlage vorgesehen, welche eine Raumtemperatur von $+20^{\circ}\text{C}$ bei -20°C Außentemperatur bzw. 27°C und 50–60 % relative Luftfeuchtigkeit unter tropischen Bedingungen gewährleistet.

M.S. „Hornmeer“ ist nach den Vorschriften und unter Aufsicht des Germanischen Lloyd für die Klasse + 100 A 4 E gebaut; die Maschinenanlage erhält das Klassenzeichen MC und die Ladekühlanlage + KAZ.

Als Hauptantriebsanlage dient ein einfachwirkender Zweitakt-Kreuzkopf-Dieselmotor mit Abgas-Turboaufladung der Type MAN K 6Z 70/120 D mit einer Leistung von 7200 PSe bei einer Drehzahl von 135 U/min.

Technische Daten

Länge über Alles:	133,37 m
Länge zwischen den Loten:	122,00 m
Breite auf Spanten:	19,80 m
Seitenhöhe I. Deck:	11,00 m
Seitenhöhe L. Deck:	11,00 m
Seitenhöhe II. Deck:	8,05 m
Tiefgang auf	
Sommerfreibord:	7,54 m
Tragfähigkeit:	7200 t
	(1000 kg)
Geschwindigkeit:	17,6 kn

TS „HAMBURG“ abgeliefert

In vielen Heften haben wir über den Bau der „Hamburg“ berichtet, das erste deutsche Fahrgastschiff, das seit über 30 Jahren auf einer deutschen Werft gebaut worden ist. Jetzt ist das Schiff bereits seit drei Monaten fertig, und schnell sind die Strapazen vergessen, die solch ein Projekt im letzten Stadium seiner Ausrüstung nun einmal mit sich bringt. Wir haben im letzten Heft schon über die Probefahrt des Schiffes gesprochen; doch es war bis dahin zeitlich nicht möglich, Fotos vom fertig aufgeklarten Schiff zu bringen. Das wollen wir heute nachholen und damit versuchen, allen, die das Schiff nicht besichtigen konnten, einen Eindruck von diesem schönen, vielgestaltigen Bauwerk zu vermitteln. Mehr als ein schwacher Versuch kann es nicht sein, denn wie wollte man alles das, was die wirkliche Atmosphäre dieses Schiffes ausmacht, auf einigen wenigen Seiten bedruckten Papiers wiedergeben? Raumgefühl, Licht, farbenfrohe behagliche Wohnlichkeit, flutendes Leben lassen sich ebensowenig mit ein paar Schwarzweiß-Fotos einfangen, wie die Abbildungen von Maschinen und Geräten etwas von deren Leistungsfähigkeit verateten.

Eine Reise sollte man mitmachen — und wer das einmal tut, läßt es gewiß nicht bei der einen. Das bewiesen schon die Fahrgäste der alten „Hanseatic“! Jetzt hat die Deutsche Atlantik Linie zwei der modernsten Kreuzfahrtschiffe der Welt in Dienst gestellt, beide 25 000 BRT groß, ideal für den geplanten Zweck. Zwanzig Reisen in europäischen und amerikanischen Gewässern sind für dieses Jahr geplant! Darunter sind auch Nordlandreisen, Fahrten nach Madeira und den Kanarischen Inseln schon ab 1000 DM, für die sich fraglos ein großer Kreis auch jüngerer Menschen interessieren wird, für die eine Südamerika-Tournee noch außerhalb des Erreichbaren liegt. 652 Fahrgäste haben auf der „Hamburg“ während der Kreuzfahrten in mit allem Komfort ausgestatteten Kabinen Platz.

Im allgemeinen verliert eine Werft ihre Schiffe aus den Augen, sobald sie abgeliefert sind — d. h. wenn deren eigentliches Leben beginnt. Meist ist es sogar für die Werft um so besser, je weniger sie von ihren Kindern hört. Doch im Fall „Hamburg“ wollen wir uns den Abschied etwas schwerer machen und neben die

Werftbilder einige stellen, die den Betrieb an Bord in voller Aktion zeigen. Herr Alwin Bollmann, dessen lebendige Berichte von der Jungferreise nach Südamerika wir im Abendblatt mit Vergnügen gelesen haben, hat uns freundlicherweise seine selbstgeschossenen Aufnahmen zur Verfügung gestellt, von denen wir auf den Seiten 10 und 11 eine kleine Auswahl zeigen. Die leuchtenden Farben, die würzige Seeluft, die tropische Sonne — all das muß man sich hinzudenken.

Zum Abschluß noch einmal ein Wort des Reeders Axel Bitch-Christensen, das in kürzester Form das Wesentliche zusammenfaßt, was es mit der „Hamburg“ auf sich hat:

„Konzipiert für die Belange der Passagierschiffahrt von morgen, wird die ‚Hamburg‘ in den kommenden Jahren das internationale Publikum anziehen. Als Schiff verkörpert sie Erfahrung und Wissen deutschen Schiffbaus, als Hotel die beste Tradition in der deutschen Gastronomie, als Repräsentation ihres Heimathafens die aufgeschlossene, freundliche Atmosphäre einer weltoffenen Stadt.“



Blick auf Sonnendeck und Lidodeck mit Booten und Schwimmbad — und 25 Meter tiefer: Blick in das E-Deck mit dem Swimming-pool.



Aus der Fülle schöner Details zwei herausgegriffene Beispiele: Ebenholztür mit Messingadern in einer mit Kalbslederpergamentplatten verkleideten Wand (Galerie, Promenadendeck) und stilvolle, behagliche Sitzzecke im Grill-Room (C-Deck).



▲ Verspielt und heiter ist die Atmosphäre dieser Nachtbar im Tween-Deck, die eine magische Anziehungskraft auf späte Gäste ausüben wird.

▲ Bar im Alster-Club (Promenadendeck) mit gemütlichen Klönnischen. Am Hintergrund ein farbfroher, moderner französischer Gobelin.

A 1-Kammer, Schlafraum. ▼

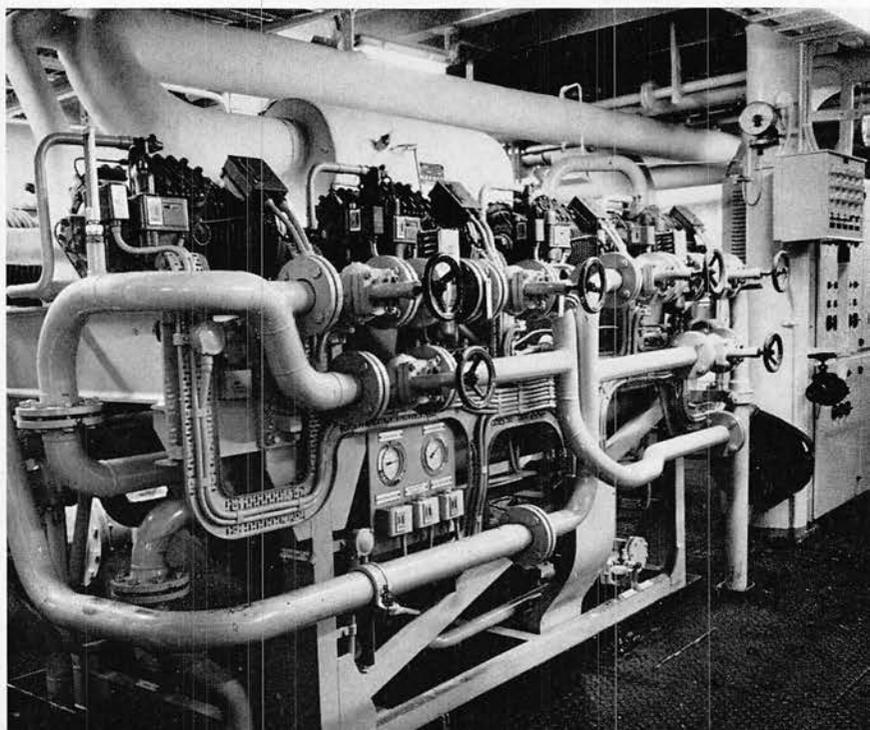
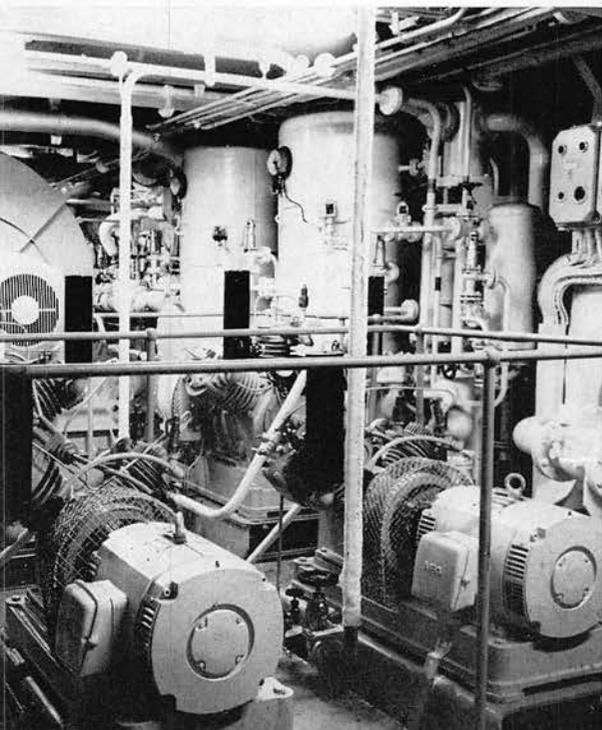
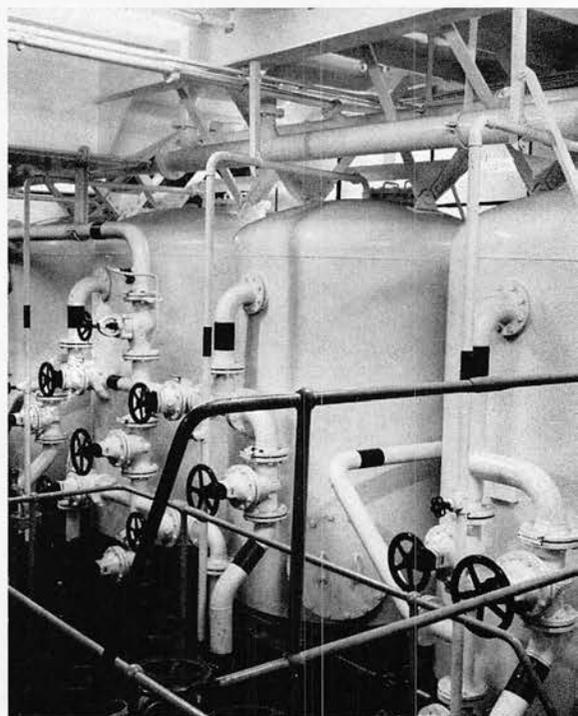
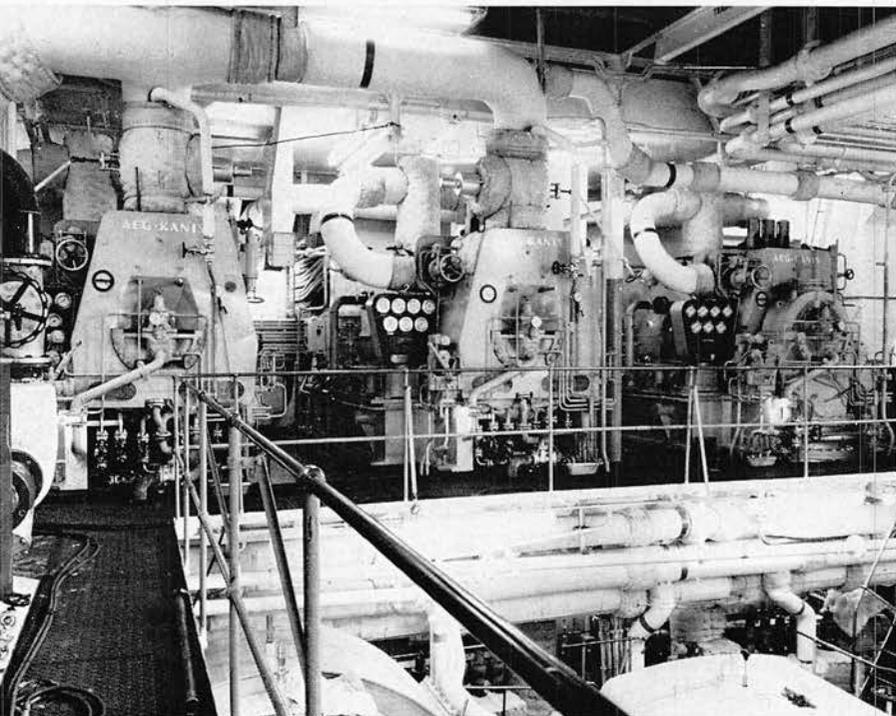
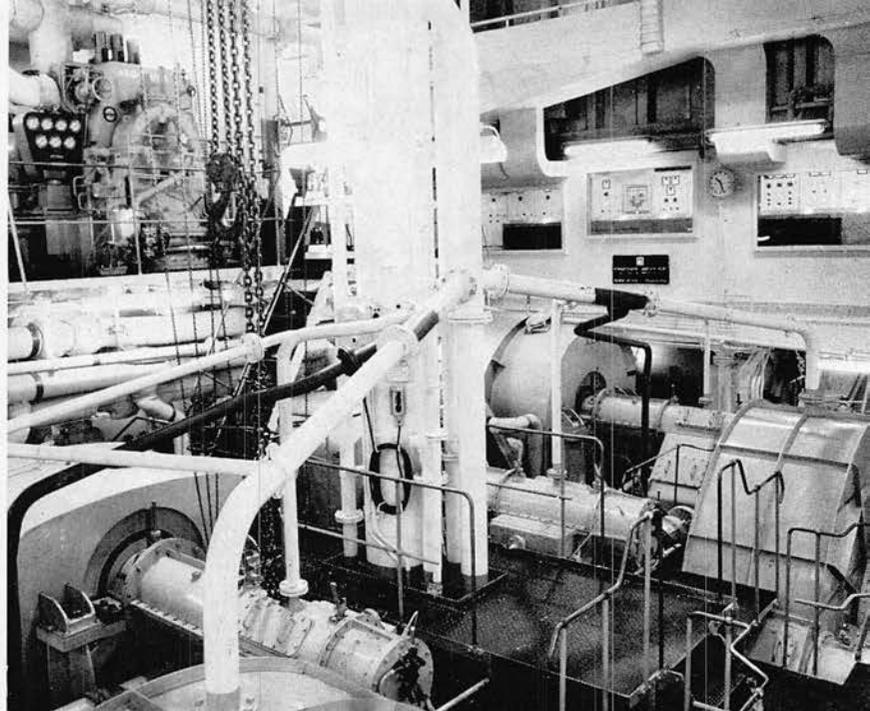
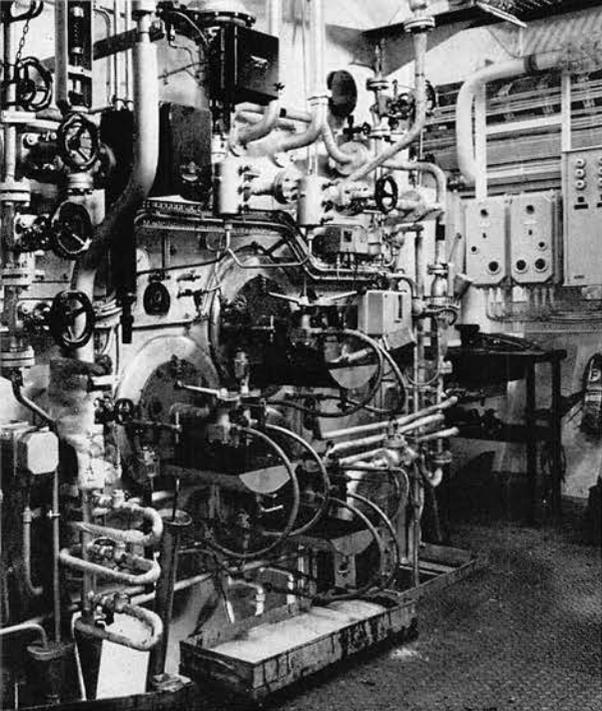
Frisiersalon. ▼





Der Atlantik-Club im Lidodeck mit seiner moosgrünen Zirkelbar (oben) und der Club „Helgoland“ im Promenadendeck (unten) gehören zu den schönsten Plätzen auf dem Schiff.





Linke Seite:

Oben links:

Brenner des Steuerbord-Kessels

Oben rechts:

Blick über die beiden Hauptgetriebe-Turbinenanlagen. Im Hintergrund der Maschinenkontrollraum.

Mitte links:

Die drei Turbogeneratoren mit einer Leistung von je 1650 kW (maximal je 1850 kW).



Mitte rechts:

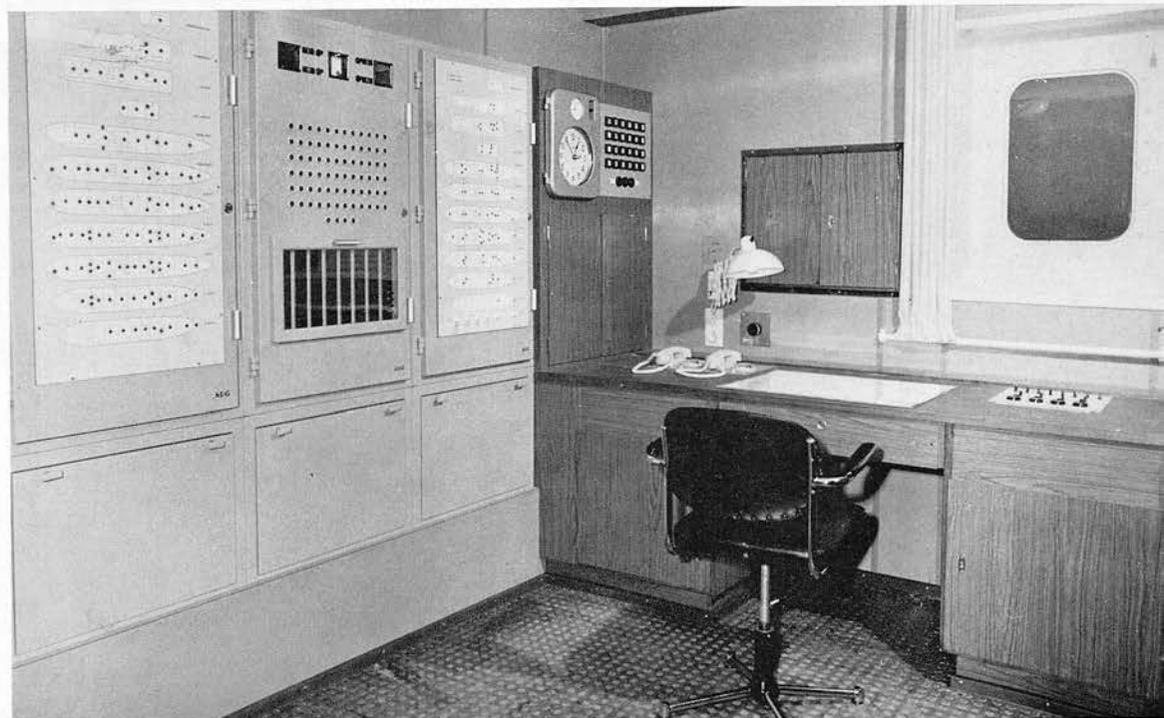
Trinkwasser-aufbereitungsanlage.

Unten links:

Schiffsluft- und Regelluft-Kompressorstation.

Unten rechts:

Kompressorstation und Schalttafel für die Proviantkühlanlage.



*

Rechte Seite:

Oben:

Maschinenkontrollraum. Hauptschalttafel und Leitstandpult.

Mitte:

Sicherheitszentrale mit Brandmeldeanlagen, Feuertürenüberwachung, Mutteruhr für die Zentraluhrenanlage, Alarmtafel für Lift und CO₂-Alarm u. a.

Unten:

Bratgruppe der z.Z. modernsten Schiffsküche der Welt.







ESSO NORWAY

Am 15. April wurde der Supertanker „Esso Norway“ in Kiel getauft. Taufpatin war Mrs. Lowry, die Gattin des Präsidenten der Creole Petroleum Comp., Mr. L. E. Lowry. Der Neubau, ein Schwesterschiff der gleichfalls in Kiel gebauten, bereits seit dem vergangenen Jahr in Fahrt befindlichen Turbinentanker „Esso Malaysia“ und „Esso Bernicia“ ist der letzte dieser von der Esso Organisation bei der HDW in Auftrag gegebenen Tanker. Die unter der Baunummer 1204 geführte „Esso Norway“ wurde im Juni in Dienst gestellt.

Bei 323,74/304,9 m Länge, 47,2 m Breite sowie 23,7 m Seitenhöhe hat das Schiff auf 18,43 m Sommerfreibordtieftgang rd. 193 140 t Tragfähigkeit und läuft mit einer 30 420 WPS leistenden Getriebeturbinenanlage der General Electric/AG „Weser“ über einen sechsflügeligen Propeller 16,6 Knoten. Ein Howaldts-Hilfskessel mit Ölfuehrung kann bei Ausfall des Howaldt-Babcock-Wilcox-Hauptkessels zum Notantrieb der Turbine verwendet werden. Insgesamt stehen vier Mittel- und acht Seitentanks sowie der über die ganze Breite gehende Flume-Schlingerdämpfungstank zur Verfügung. Inhalt der Ladetanks: 233 000 Kubikmeter. Vier Turboladeölpumpen leisten je 3000 cbm/st, während eine Nachlenzpumpe auf 360 cbm und die Wasserballastpumpe auch auf 3000 cbm kommen. Zwei Seitentanks sind nur für Wasserballast vorgesehen. Die elektrische Stromversorgung erfolgt durch einen Turbo-Drehstromgenerator mit einer Leistung von 1000 kW. Ein Dieselgenerator mit einer Leistung von 750 kW sowie ein Notdiesel von 200 kW dienen als Notaggregate.

Ein vom Maschinenraum bis ins Deckshaus laufender Fahrstuhl hat eine Fahrstrecke von 34 Metern.

Die Besatzung von 37 Mann ist in vorbildlicher Art in den achtern angeordneten Aufbauten untergebracht. Jedes Besatzungsmitglied hat eine eigene Kammer. Für Offiziere, Ingenieure und Unteroffiziere ist je ein eigener Duschaum mit WC vorgesehen, während die Mannschaftskammern so angeordnet sind, daß jeweils zwei Kammern einen gemeinsamen Duschaum haben. Offizieren und Mannschaften stehen je eine Messe für die Mahlzeiten und je ein geräumiger Tagesraum zur Verfügung. In der Freizeit kann die Besatzung ein Schwimmbad auf dem Bootsdeck benutzen.



Konsul Adolf Westphal begrüßt die Taufpatin, Mrs. Lowry, und Mr. R. S. Kleppe, Assistent Manager des Esso International Department.





Die HDW mit eigenem Stand auf der internationalen Ausstellung „Automatisierung 69“ in Moskau

Vom 14.–28. Mai 1969 fand im Ausstellungspark „Sokolniki“ in Moskau die internationale Ausstellung „AUTOMATISIERUNG 69“ (Moderne Mittel zur Automatisierung von Produktionsprozessen) statt.

In ihrem Rahmen haben führende Unternehmen aus der Bundesrepublik in Halle 5 des Ausstellungsgeländes ihre Erzeugnisse vorgestellt. Die HDW beteiligte sich an dieser interessanten Fachmesse mit einem eigenen Stand

(Nr. 32) und zeigte elektronische Meßgeräte ihrer Abteilung Elektronik in Kiel. Das hervorstechende Ausstellungsstück der HDW war ein vollständig ausgerüsteter Mercedes-Kabelmeßwagen für die Prüfung von Hoch-, Mittel- und Niederspannungskabeln. Die Meßgeräte sind im Fahrzeug fest installiert, was bedeutet, daß die erforderlichen Messungen direkt vom Meßwagen aus über vorhandene Kabel vorgenommen werden können.

Daneben wurden auf dem HDW-Stand eine Reihe von Fehlerortbestimmungsgeräten und Meßapparaturen für die Drahtnachrichtentechnik gezeigt, z. B. Nah- und Fernnebensprech-Dämpfungstester, Impuls-Echomesser, Hochspannungs-Prüfgeräte u. a.

Mit solchen Geräten bietet die Abteilung Elektronik der HDW interessierten Fachkreisen hochentwickelte Erzeugnisse auf diesem komplizierten Gebiet an.



„Automation 1969“ in Moskau**Die Sowjet-Prominenz gab sich an deutschen Ständen freundlich**

Von ERNST-ULRICH FROMM, Moskau

Zum erstenmal seit rund vier Jahren ist die Bundesrepublik wieder auf den Titelseiten der sowjetischen Zeitungen als Ausstellerland auf einer Moskauer Industriemesse genannt worden. Grund: Parteichef

Leonid Breschnjew hatte am Dienstagabend in Begleitung nahezu des gesamten Politbüros auf seinem Rundgang durch die „Automation 1969“ für eine halbe Stunde auch den deutschen Pavillon besucht.

Die FRG, wie die Bundesrepublik abgekürzt in der Sowjetunion genannt wird, erhielt durch diesen prominenten Besuch am nächsten Tag ihren Platz in der veröffentlichten Aufzählung der Ausstellerländer, an deren Schluß dann, und zwar in dieser Form zum erstenmal, „Firmen aus Westberlin“ aufgeführt wurden.

„Modern — modern — modern“, sagte leutselig und staunend zugleich Parteichef Breschnjew zu seiner Umgebung, als er den Stand der Firma Siemens betrat. Gelockert, ja, geradezu heiter gab sich der sonst so starr wirkende Parteideologe Michael Suslow. Gut gelaunt schien auch Gewerkschaftschef Alexander Scheljepin, als er zusammen mit Breschnjew an einer Maschine, die Tassen und Teller aus Kunststoff ausspuckte, durch hartes Klopfen prüfte, ob diese Erzeugnisse auch haltbar seien. Sie waren es.

Noch bei drei anderen Firmen aus der Bundesrepublik machte die politische Führungsgruppe der Sowjetunion halt. Schließlich bestieg Breschnjew, seinem Gefolge lächelnd zurückwinkend, den Kabelmeßwagen der Deutschen Werft A. G., ließ sich dessen Einrichtung erklären, und für wenige Minuten schien es, als überwiege in dem einstigen Ingenieur aus der Ukraine das technische

Interesse das in diesen Wochen und Monaten so hart geforderte Bewußtsein des mächtigen Parteichefs.

Unterdessen reichte seine Begleitung den umstehenden Deutschen, darunter auch Mitgliedern der unlängst von der Regierungszeitung „Iswestija“ so hart angegangenen deutschen Botschaft, Zigaretten. Es herrschte eine Atmosphäre, die mit jener der Chemie-Ausstellung von 1965 nicht zu vergleichen war. Damals hatte Ministerpräsident Kossygin vor dem deutschen Pavillon kehrtgemacht und vorher einem Repräsentanten von Mannesmann zugerufen, seine Firma trage Mitschuld am Röhrenembargo.

An den besuchten deutschen Firmenständen, aber nicht nur dort, herrscht so etwas wie Hochstimmung. Politischer Durchbruch oder atmosphärisch bestimmte Geste — das war die Frage. Man entschied sich für die letztgenannte Interpretation. Schließlich hatte Breschnjew alle Pavillons besucht, nachdem das gesamte Messegelände vorher seinen Wegen von Besuchern geräumt worden war. Besondere Aufmerksamkeit widmeten die Herren des Politbüros den Firmenständen der Tschechoslowakei, wo man überdies gerade den nationalen Messtag feierte.

Nichtsdestoweniger unterstrich der

hohe Besuch im deutschen Pavillon noch einmal sehr deutlich das sowjetische Interesse an der westdeutschen Produktion. Ohnehin hatten sich in den Tagen vorher schon viele Fachminister an den deutschen Ständen unterrichten lassen. Auch der Chef des Gosplan und stellvertretende Ministerpräsident Baikow war erschienen.

Industrieller Aufbau

Jedenfalls bleibt es nicht aus, daß auf deutscher Seite mancherlei Überlegungen über die Motive des so akzentuiert gezeigten sowjetischen Interesses angestellt werden. Sie mögen zu einem Teil in der Handelstradition liegen, auch in der Gewöhnung der Russen an deutsche Maschinen. Zum andern aber zeigt es sich wohl auch, daß Länder wie England, Italien, Frankreich oder Schweden die sowjetischen Bedürfnisse nicht voll befriedigen können. Eben diese Bedürfnisse sind ungeheuer groß; ist doch die sowjetische Führung entschlossen und gezwungen, alles nur mögliche für den industriellen Aufbau zu tun.

Unumstritten ist, daß die Sowjetunion ein immer größeres Gewicht auf den Außenhandel legt, zuerst natürlich auf den Handel mit den Ländern des Comecon. Dort stößt sie allerdings schnell im-

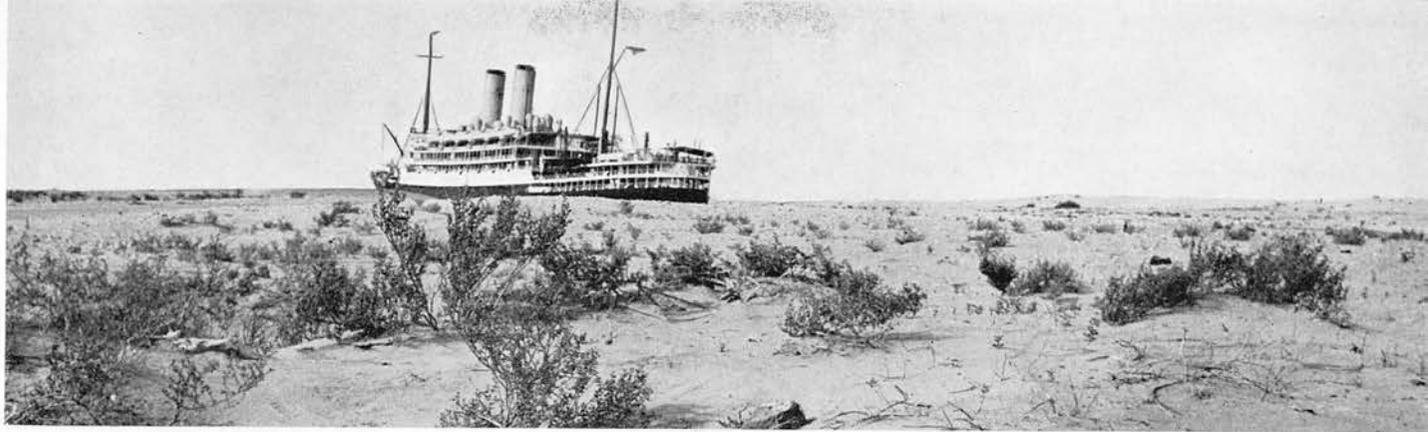
(Die Welt)

Howaldtswerke-Deutsche Werft Aktiengesellschaft Hamburg und Kiel auf der Hannover-Messe 1969

Unsere Werft beteiligte sich an der diesjährigen Messe in Hannover im Rahmen der Gemeinschaftsschau des Salzgitterkonzerns im „Salzgitterhaus“ an der Stahlstraße im Freigelände, denn wie bekannt, ist die Salzgitter A.G. mit 50 % des Aktienkapitals an unseren Werftunternehmen beteiligt.

In diesem Ausstellungsbau zeigte die HDW zur Veranschaulichung ihres umfangreichen Schiffsneubauprogrammes Präzisionsmodelle verschiedener in den Werften Hamburg und Kiel gebauter Schiffe, z. B. des Massengutfrachters „Sighansa“, eines 400 t Magnusschwimmkranes und — als besondere Attraktion — des Ende März in Dienst gestellten Turbinen-Fahrgastsschiffes „Hamburg“. Außerdem stellte die Abteilung „Elektronik“ der HDW eine Auswahl ihrer neuesten elektronischen Meßgeräte für die Drahtnachrichtentechnik aus, darunter das Impuls-Echometer T 05/9, das Echometer T 03/3 und den Nah- und Fernnebenschreck-Dämpfungstester T 43; außerdem wurde ein neuentwickeltes Fehlerortbestimmungsgerät „Miniflex“ T 04/1 gezeigt. Bereits kurz nach dem letzten Krieg begann diese Sonderfertigungsabteilung mit der Entwicklung und Fertigung solcher Kabelfehlerortungsmeßgeräte für Energie- und Fernmeldekabel. Diese langjährige Entwicklung gipfelte nunmehr in den gezeigten, ausgereiften Spezialgeräten.

Die HDW begrüßte die sich durch die Hannover-Messe 1969 bietende Gelegenheit, die langjährigen Beziehungen der drei Gründerwerften weiter pflegen und ausbauen zu können.



Der Wasserweg durch die Wüste · 100 Jahre Suezkanal

von Wolfram Claviez

Der Name Suez weckt spontan eine Fülle verworrener Vorstellungen und Gefühle, denn durch das aktuelle Geschehen um ihn herum werden die grundsätzlichen rechtlich politischen Verhältnisse nicht deutlicher, und durch die unerwartete technische Entwicklung der letzten Jahre wird die Unentbehrlichkeit dieser ehemals meistbefahrenen Wasserstraße der Welt auch nicht gerade unterstrichen. Wie sich die Dinge einmal entwickeln werden, darüber Vermutungen anzustellen ist ein müßiges Unterfangen. Die spannungsgeladene Geschichte, die sich in der Vergangenheit am Suezkanal abgespielt hat, läßt kaum erwarten, daß der Kanal in absehbarer Zeit wieder zu einem stabilen Faktor im Weltverkehr werden wird. Daß seit nunmehr zwei Jahren 15 Schiffe dort blockiert liegen, Schiffe freier Nationen, spricht in keiner Weise für diejenigen, deren Trachten es so lange gewesen ist, über den Kanal endlich die volle nationale Souveränität zu gewinnen.

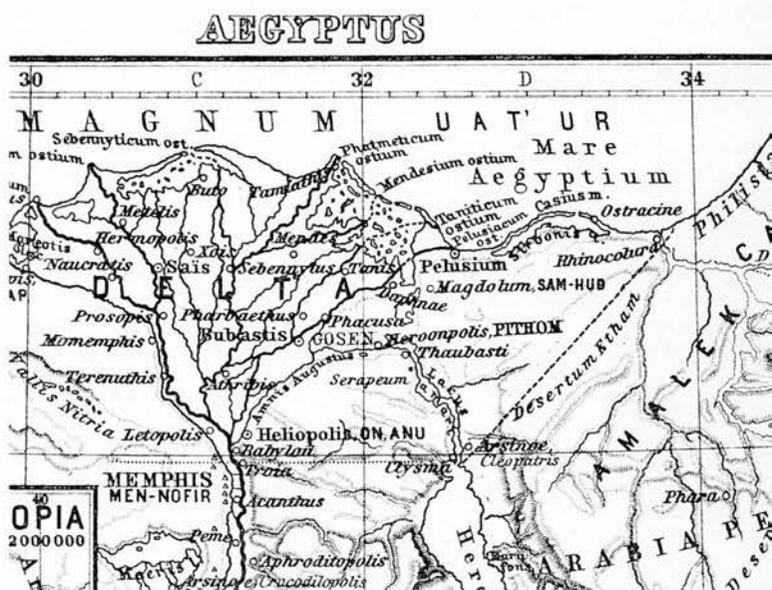
Man ist bei einem geschichtlichen Rückblick zumeist im Zweifel wo man beginnen soll. Man könnte z. B. bei einer Betrachtung zur Geschichte der Schifffahrt bei den Alten Ägyptern oder bei der Entdeckung der Neuen Welt, oder auch bei der Erfindung des Dampfschiffes ansetzen, je nachdem worauf man hinaus will. Bei einer Untersuchung, welche Bedeutung die Abkürzung des Seeweges von Europa nach Asien durch einen künstlichen Wasserweg durch den Isthmus von Suez hindurch hatte, genügt es jedenfalls nicht, den Bau des heutigen Kanals vor hundert Jahren als Ausgangspunkt zu nehmen. Ursprünglich ging es nämlich nicht darum, den Seeweg Europa-Asien abzukürzen, sondern überhaupt erstmal einen zu schaffen! So liegen denn die ersten Anfänge bereits dreitausendfünfhundert Jahre vor der Entdeckung des Seeweges nach Indien um das Kap durch Vasco da Gama. Die frühesten Spuren verlieren sich im Dunkel vorgeschichtlicher Zeit. Nach alten Überlieferungen war es Sesostrius III., ein König der zwölften Dynastie, der im 19. Jh. v. Chr. zuerst einen künstlichen Wasserweg vom Roten zum Mittelmeer baute. Als Kanal der Pharaonen ist er im Gedächtnis der Menschheit geblieben und war — schon in den ersten Anfängen bedingt durch politische Konstellationen — zeitweise schiffbar. Es scheint, daß sich der Rhythmus: Offenhaltung des primitiven künstlichen Wasserweges unter tatkräftigen Herrschern, — Vernachlässigung und völlige Versandung, im Laufe der Jahrhunderte mehrfach wiederholt hat. Unter Sethos I. und dessen Nachfolger Ramses II. im 13. Jh. v. Chr. soll eine Verbindung vom Nil zum Roten Meer bestanden haben. Unter dem König Necho (609—594 v. Chr.) wird im Zuge einer verstärkten Seemachtpolitik ein neuer Kanalbau von Bubastis am östlichsten Arm des Nildeltas bis zum Roten Meer (Clysma) begonnen, aber er blieb unvollendet, nachdem er bereits 120 000 Menschen das Leben ge-

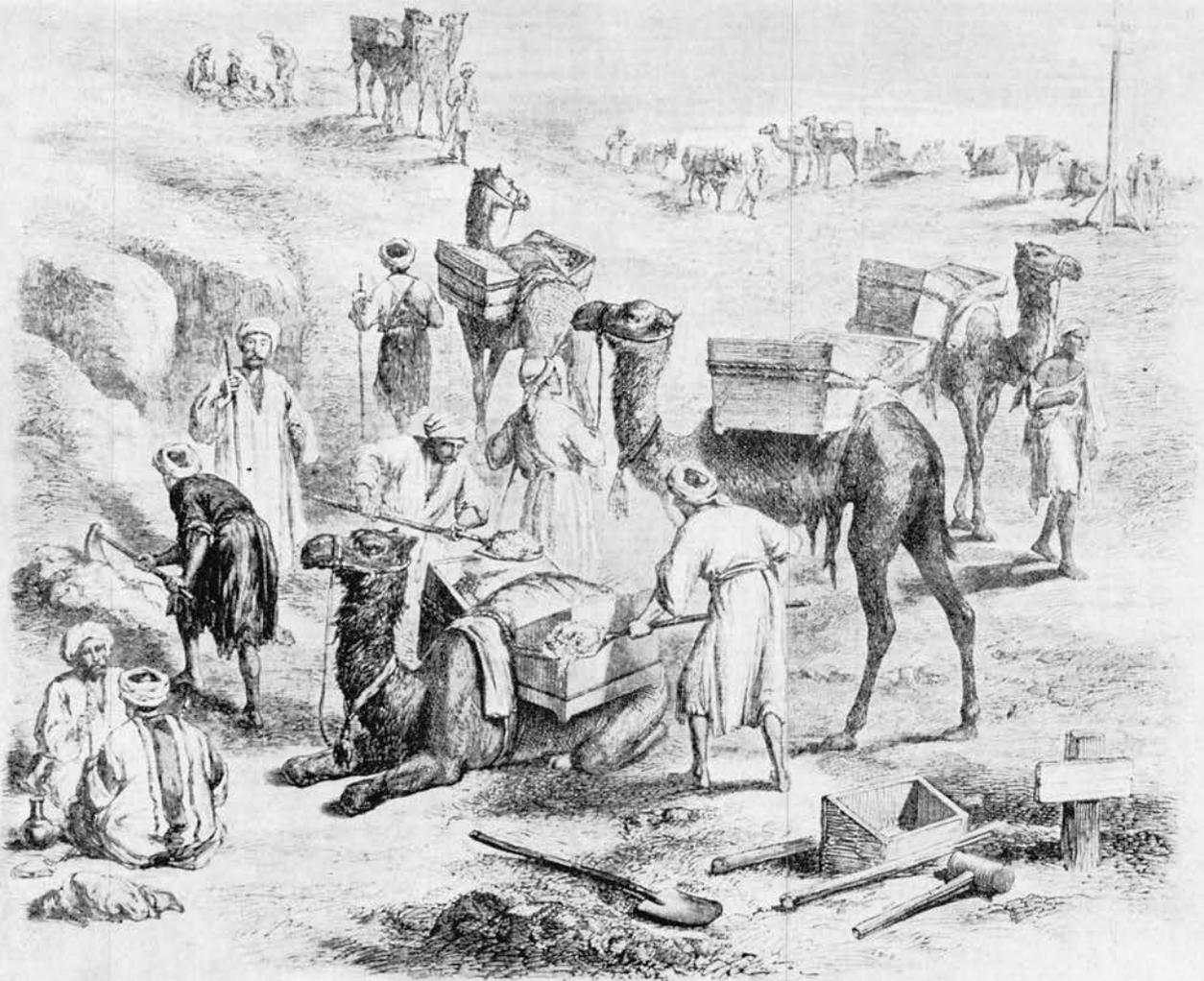
kostet hatte. Rund hundert Jahre danach wurde das Bauwerk fertiggestellt und später unter den Ptolemäern (3. Jh. v. Chr.) noch erheblich verbessert — wobei er teilweise einen neuen Verlauf erhielt — um dann abermals zu versanden.

Zur Zeit der römischen Besetzung wurde der Kanal wiederhergestellt und durch eine neue Verbindung mit dem Hauptstrom des Nils reichlicher mit Wasser versorgt. Der Ausgangspunkt war jetzt Babylon bei Heliopolis, nahe dem heutigen Kairo. Diese Wasserstraße ist als *amnis Augustus* bezeichnet (in der untenstehenden Karte mit *amnis Augustus* bezeichnet) in die Geschichte eingegangen und war bis ins dritte Jahrhundert hinein schiffbar.

Dann tritt der Kanal erst im 7. Jh. wieder für kurze Zeit ins Licht der Geschichte, als er nach der arabischen Eroberung Ägyptens mit der Erlaubnis des Kalifen Omar 642 wieder in Betrieb genommen wurde. Doch abermals nicht für lange Zeit: 776 wurde er endgültig dichtgemacht, als Blockade-maßnahme gegen die revoltierenden heiligen Städte Mekka und Medina. Wenn später eine Wiedereröffnung diskutiert wurde, verfolgte man solche Pläne nicht weiter „weil sie doch nur der Schifffahrt christlicher Länder nützen würde“. Hinfort taucht der Kanal nur noch als Gedanke auf, wie etwa zu Beginn der Neuzeit von Seiten der Venezianer, deren Handel nach der Entdeckung des Seeweges nach Indien um Afrika herum durch die Portugiesen erheblich ins Hintertreffen geraten war.

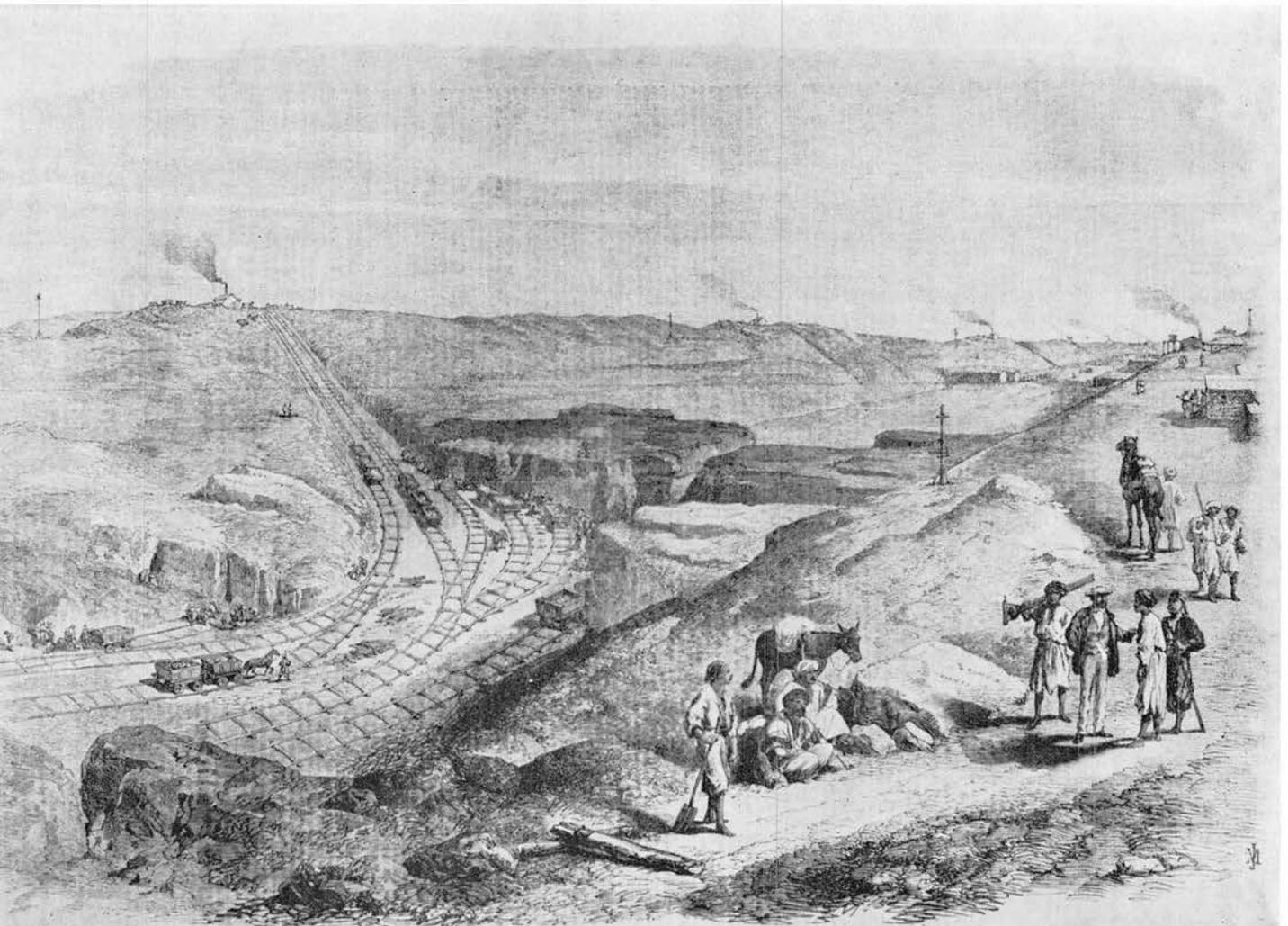
Es würde zu weit führen, alle Wünsche und Pläne aufzuzählen, die um ein neues Kanalprojekt kreisten. Der erste, der die Sache nach langer Zeit wieder ernsthaft aufs Korn nahm, war Napoleon Bonaparte. Er ließ auf seiner Expedition nach Ägypten 1798—1801 den Isthmus von Suez vermessen um zu untersuchen, ob sich dort eine Schifffahrtsverbindung zwischen dem Roten Meer und dem Mittelmeer schaffen ließe.





THE DEBARS OF SUEZ MARITIME CANAL. WORKMEN LOADING OF METALS. SEE PAGE 28.

Ein mühsames Geschäft war der Kanalbau vor 100 Jahren. Zum Wegschaffen des Sandes wurden Kamele eingesetzt.



THE DEBARS OF SUEZ MARITIME CANAL. THE CUTTING NEAR CHALOUPE.



DRAWBRIDGE OVER THE SWEET-WATER CANAL, AT TEL-EL-KIBEEH.

Ein schmaler „Süßwasser-Kanal“ war gebaut worden, um die Arbeiter am Hauptkanalbett zu versorgen.

War man in der Antike mit der Landvermessung weiter oder hat man damals mit mehr oder weniger zufällig glücklichem Ausgang einfach drauflos gebaut? Im Altertum klappte doch die Schifffahrt durch die Wüste; aber Napoleons Vermessungsingenieur Lepère hatte ausgerechnet, daß der Spiegel des Roten Meeres 9,90 Meter über dem des Mittelmeeres läge, und daß folglich ein Kanal ohne Schleusen nicht ausfahrbar sei.

Es war nicht das erste mal, daß das falsche Gutachten eines Experten den weiteren Weg blockierte. Tatsächlich stimmte die Rechnung nicht, die Meere haben das gleiche Niveau und der Suezkanal braucht keine Schleusen. Doch das ergaben erst spätere Untersuchungen, lange nach Napoleons Feldzug, nämlich 1841.

1847 und 1855/56 wurden durch den Österreicher Negrelli neue eingehende Geländeuntersuchungen vorgenommen, auf deren Resultaten basierend ein neues Kanalprojekt ausgearbeitet wurde. Doch kurz nachdem er vom Vicekönig von Ägypten, Said Pasha, zum Generalinspekteur der Kanalarbeiten ernannt worden war, starb Negrelli. Daraufhin kaufte der französische Bankier und Diplomat Ferdinand de Lesseps alle Pläne und erhielt von Said Pasha die Konzession für den Bau eines Kanals. Lesseps gründete die „Compagnie universelle du canal maritime de Suez“, die nach Fertigstellung des Kanals 99 Jahre lang durch Konzession Eigentümerin des Suezkanals sein sollte, wonach dann der Kanal Eigentum der ägyptischen Regierung zu werden hätte. Das war theoretisch erst kürzlich der Fall nämlich 1968, denn der Suezkanal wurde nach zehnjähriger Bauzeit im Jahre 1869 in Betrieb genommen.

So unproblematisch, wie man sich die Sache vor hundert Jahren gedacht hatte, ging es im Verlauf dieser Zeit freilich

nicht ab. Als Wasserstraße für die Weltschifffahrt in gewisser Weise ein Bestandteil dessen, was durch den Begriff „Freiheit der Meere“ umschrieben wird, durch wirtschaftliche Abhängigkeit und politische Einflüsse vielfach gebunden, lag der Suezkanal von Anfang an im Bereich internationaler Spannungsfelder.

Die Schwierigkeiten begannen schon vor der Fertigstellung des Kanals. 1863 wurden nämlich auf Befehl des türkischen Sultans – Ägypten gehörte seit 1517 zum türkischen Reich und erlangte erst in der zweiten Hälfte des 19. Jh. allmählich seine Selbständigkeit – die Arbeiten gestoppt, weil er darauf bestand, daß das ursprünglich an die Kanalgesellschaft gemachte Zugeständnis auf freie Arbeit und Landnutzung in der Kanalzone abgeschafft werden mußte, bevor er die Konzession von 1856 genehmigte. Ein Schiedsgericht unter Napoleon III verfügte, daß die Gesellschaft die ihr zunächst eingeräumte Rechte gegen eine Entschädigung durch die ägyptische Regierung aufgeben sollte.

Daraufhin wurden die Arbeiten wieder aufgenommen; doch diese Entschädigungszahlungen und die Extravaganzen der Khediven (Vizekönige) brachten Ägypten an den Rand des Bankrotts. So kam es, daß die Ägypter, deren Anteil am Gesellschaftskapital anfangs 44 % betrug, ihre Aktien 1875 für 20 Mill. \$ an die britische Regierung verkauften und damit die Kontrolle über die Kanalgesellschaft aufgaben.

Zu dieser wirtschaftlichen Abhängigkeit trat auch bald die politische: Der Aufstand der ägyptischen Nationalpartei und ihre fremdenfeindlichen Bestrebungen gaben 1881 Großbritannien den nicht unwillkommenen Anlaß zum Einschreiten. Ägypten wurde unter britische Schutzherrschaft gestellt – was dem Land keineswegs zum Schaden gereichte sondern einen kräftigen wirtschaftlichen Aufstieg nach sich zog.

Die britische Besatzung Ägyptens erhob nun die Frage nach der Neutralität der Kanalzone, und so kam es zu der Konvention von Konstantinopel, dem Suezkanalvertrag von 1888,

THE ILLUSTRATED LONDON NEWS.



REGISTERED AT THE GENERAL POST OFFICE FOR TRANSMISSION AS NEWS.

No. 1570.—VOL. LV.

SATURDAY, DECEMBER 11, 1869.

WITH A SUPPLEMENT, FIFTEENCE

THE MINISTERIAL CRISIS IN ITALY.

The domestic politics of the kingdom of Italy have ceased for some time past to excite public interest beyond the limits of the peninsula itself. The sudden and dangerous illness of Victor Emmanuel and the birth of an Italian Prince at Naples, in the direct line of succession to the throne, did, indeed, attract the momentary attention of Europe. But Italy has, fortunately or unfortunately for herself, attained a position of independence which makes the management of her political affairs a matter of comparative indifference to the rest of the world. The guidance of her national destiny is neither so utterly bad as to endanger the peace of surrounding nations, nor so brilliantly successful as to command it as a model for general imitation. The fact is, the task assigned to her, although an arduous one, is one which, well or ill performed, concerns almost exclusively the interests of her own people. She is in pursuit of no "grand idea" calculated to disturb what is called "the balance of power." She has

sincerely to recognise herself, to chip away the old provincial prejudices which interfere with federal union, to develop her rich material resources, and to pay her way as best she can. The duty thereby imposed upon her, though all-important to herself, is not likely to excite the curiosity of her neighbors. It belongs, we may say, to the house, and not to the street. It is an obligation, the discharge of which, however it may tell within doors, affects but remotely and indirectly the conditions of those who do not belong to the family. Nevertheless, in a quiet sort of way, the affairs of the Italian kingdom are worth looking at occasionally, even by those who have no other concern in them than that which arises out of friendly sympathy, and hence a Ministerial crisis at Florence may serve as a passing topic of observation.

As often happens under Parliamentary Government, party conflicts engage a larger share of the interest of the Italian people than national progress, and greater sacrifices are made to cost successive Administrations than to secure the passing

of wise and statesmanlike measures. There seems to be only one thing in which an Opposition, divided by all other respects, was heartily united, and that is in placing the Ministers of the Crown, no matter what their policy may be, in a minority. By one of these constitutional General Ministers has been compelled to resign office, and Signor Lanza, representing one of the parties of the Opposition, has been introduced by the King with the formation of a Government. But Signor Lanza has found the task unpalatable. He could not prevail upon any respectable member of his party to accept the portfolio either of Foreign Affairs, of War, or of Marine. It is understood that his line of policy included a large reduction of the military and naval expenditure of the kingdom, and he could meet with no respectable colleague willing to face the difficulties which such a policy would have to encounter. The real obstacle to his success in this respect is believed to reside in the Crown. Victor Emmanuel cannot be induced to give up any portion of that semblance of kingly power



OPENING OF THE SUEZ CANAL. THE EMPRESS OF THE FRENCH AT ISMAILIA.—SEE PAGE 100.

Die Kaiserin von Frankreich bei der Eröffnung des Suezkanals 1869 in Ismailia.

Rechte Seite: Port Said, die Hauptbunkerstation für alle Schiffe, die den Kanal passierten, galt als größte Kohle-Bunkerstation der Welt.



der die grundlegenden Richtlinien für die Benutzung des Kanals enthielt: „Zum Zwecke der freien Benutzung durch alle Mächte zu allen Zeiten.“ Wichtig und interessant ist, daß das auch für Kriegszeiten galt, „für Handels- und Kriegsschiffe, ohne Ansehung der Nation“, wie es im Artikel 1 des 17 Artikel umfassenden Vertrages heißt. „Der Kanal unterliegt nicht dem Blockaderecht.“ In weiteren Artikeln wird festgelegt, welche Bestimmungen Schiffe kriegführender Staaten einzuhalten haben hinsichtlich Proviantübernahme, Aufenthalt für Ausbesserungen usw., doch die Durchfahrt sollte grundsätzlich niemandem verwehrt werden, „der Kanal und dessen Umkreis sind neutral“!

Nun, es nimmt nicht wunder, daß bei der Totalität der Kriegsführung in unserem Jahrhundert auf solche Abmachungen wenig Rücksicht genommen wurde, weder im ersten noch im zweiten Weltkrieg. Doch abgesehen davon bildete dieser Vertrag, der zwischen Deutschland, Österreich, Spanien, Frankreich, Großbritannien, Italien, den Niederlanden, Luxemburg, Rußland und der Türkei abgeschlossen wurde, die Rechtsgrundlage für lange Zeit.

Eine Änderung des Status trat erst 1936 ein, als Großbritannien die militärische Besetzung Ägyptens beendete, jedoch in einem neugeschlossenen ägyptisch-britischen Freundschafts- und Bündnisvertrag das Recht behielt, in der Kanalzone für 20 weitere Jahre eine Truppenmacht zu stationieren, 80 000 Mann in einem Gebiet von etwa 160 x (40 bis 60) km Ausdehnung.

Diese vertraglich festgelegte Frist hat Ägypten nicht abgewartet, sondern machte vorzeitig eigene nationale Ansprüche geltend. Als 1950 die um 1906 gegründete, nationalistische WAFD Partei mit großer Mehrheit den Wahlsieg errang, forderte man in Ägypten den Abzug der Engländer und erklärte den Vertrag von 1936 für hinfällig, da er durch die veränderten Zeitumstände überholt sei. Ein neues anglo-ägyptisches Abkommen über die Suezkanalzone vom Oktober 1954 sah den Abzug aller britischen Truppen innerhalb von 20 Monaten vor, garantierte aber, den internationalen Status des Kanals zu respektieren.

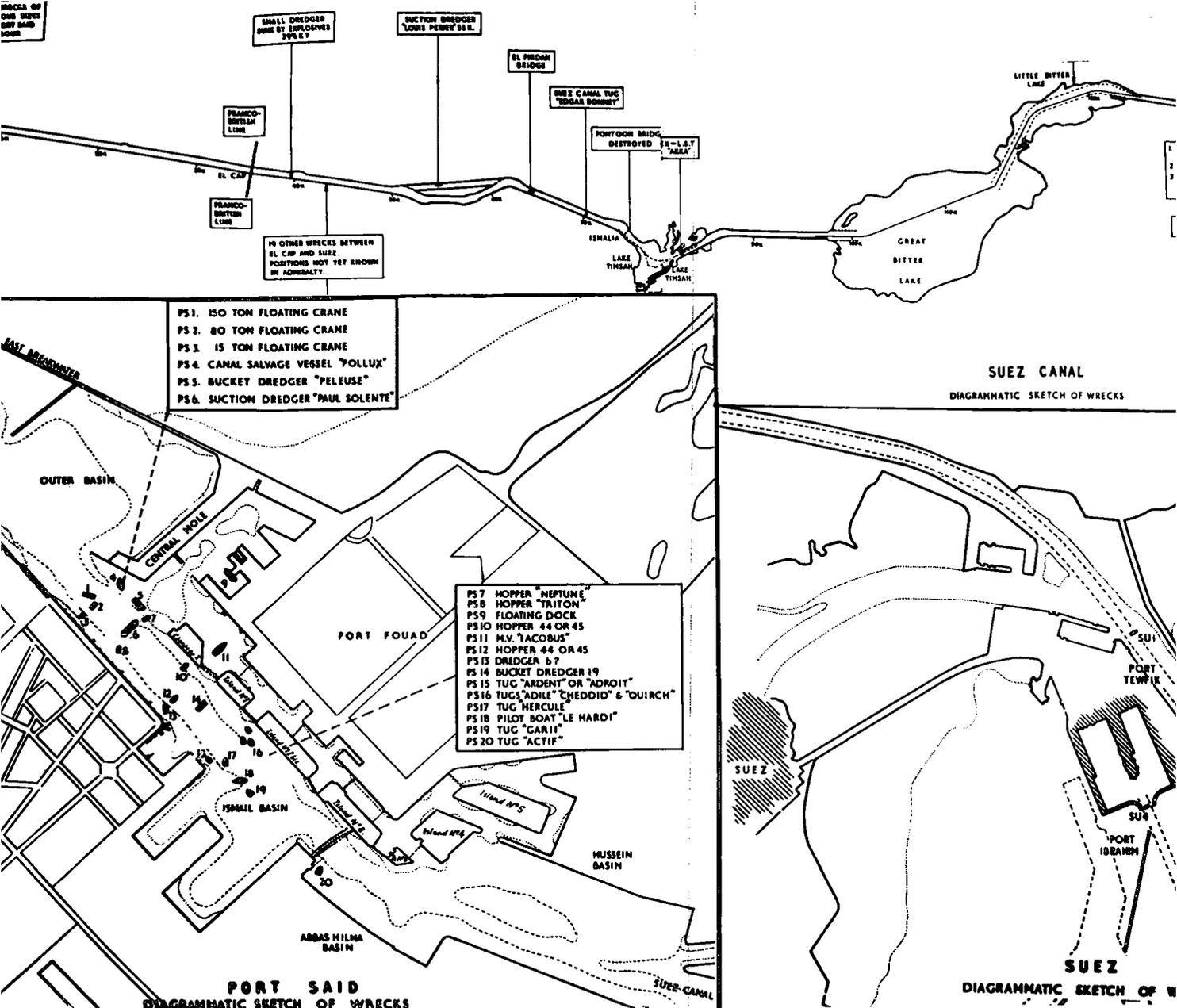
Wörtlich heißt es in dem Suezabkommen vom 19. Oktober

1954: „Die beiden vertragschließenden Parteien erkennen an, daß der Suezkanal, der ein integrierender Bestandteil Ägyptens ist, einen Wasserweg von internationaler wirtschaftlicher, kommerzieller und strategischer Bedeutung darstellt, und bringen ihre Entschlossenheit zum Ausdruck, die am 29. 10. 1888 in Konstantinopel unterzeichnete Konvention, die die Freiheit der Kanalschifffahrt garantiert, einzuhalten.“

An den weiteren Verlauf können wir alle uns noch mehr oder weniger deutlich erinnern, insbesondere, da zu dieser Zeit die politischen Ereignisse am Suez begannen, eine direkte Auswirkung auf unseren Berufszweig zu haben. Man spricht heute vom „Suez-Boom“, jenem Höhepunkt im internationalen Schiffbau, der leider so unerfreuliche Anlässe hatte. Was war geschehen?

Ägypten hat den Vertrag von 1954, obwohl dieser zunächst nur auf 7 Jahre abgeschlossen war, nicht eingehalten sondern ihn bereits vor Ablauf von zwei Jahren gekündigt. Die Finanzierung des Assuan-Staudammes spielt dabei eine Rolle und politische Komplikationen die dadurch entstanden sind, daß Ägyptens außenpolitischer Kurs den Amerikanern und Westeuropa mißfallen mußte.

Der Suezkanal wurde von Nasser kurzerhand verstaatlicht, um mit den Einnahmen aus ihm den Dammbau zu finanzieren. Das stand aber ganz und gar im Widerspruch zu den Grundsätzen der Kanalgesellschaft, deren Streben es von jeher sein mußte, in dem gemeinnützigen Interesse der internationalen Schifffahrt die Kanalgebühren so niedrig wie möglich zu halten. „Keine Gewinne“ war eine Forderung, die auf der 1. Suezkanalkonferenz in London im August 56 erhoben wurde, an der alle am Kanal interessierten und von der Enteignung betroffenen Mächte teilnahmen. Ägypten selbst hatte die Teilnahme abgelehnt. Die Sowjetunion und Indien hatten sich auf Ägyptens Seite gestellt. Ägypten behauptete, die Verstaatlichung entspreche seinem Souveränitätsrecht und berühre die Freiheit der Schifffahrt keineswegs. Es wurden im September und Oktober noch zwei weitere Suezkonferenzen einberufen, aber die Lage spitzte sich so statt sich zu entspannen und führte schließlich zu der englisch-französischen Luftoffensive am 31. Oktober 1956, die



Suez-Krise 1956. Die Pläne zeigen einen Teil der Hindernisse, mit denen Ägypten die Schifffahrt durch den Suezkanal unmöglich machen wollte. Insgesamt waren es rund 50 versenkte Schiffe und 2 zerstörte Brücken. rechte Seite: Der tote Kanal. April 1969.

Fotos: Robok

durch sofortige Einberufung der Vollversammlung der UN gestoppt wurde. Es war wirklich nur ein „Blitzkrieg“, aber über die Gefahr, der man mit knapper Not entronnen war, war man sich wohl in aller Welt klar. Auch damals, vor dreizehn Jahren, hatte Ägypten den Kanal durch Schiffsversenkungen blockiert, aber wenige Monate später war er wieder frei. Doch jetzt ist er bereits seit zwei Jahren tot, seit dem Sechs-Tage-Krieg im Juni 1967, der durch Nassers unsinnige Sperrung des Golfes von Akaba für israelische Schiffe aufgelöst worden war.

Die Todfeindschaft zwischen Israel und seinen arabischen Nachbarn hat in unserer Zeit ein präzise zu fixierendes Datum: die Teilung Palästinas im Jahre 1948. Die Wurzeln dieses unüberbrückbaren Gegensatzes reichen jedoch bis in biblische Zeiten zurück. Heute schwankt die Welt zwischen der resignierenden Einsicht, daß es Patentlösungen für Konflikte solchen Ausmaßes nicht geben kann und der Hoffnung, daß unsere Zeit, in der so ziemlich alles im Umbruch ist, auch hier eines Tages neue Grundlagen für eine Verständigung schaffen wird.

Die Welt wartet nun mit Spannung darauf, wann der Kanal für die Schifffahrt wieder freigegeben wird. Wir haben bei

dieser kurzen historischen Übersicht deshalb so weit ausgeholt, um zu zeigen, daß eine Unpassierbarkeit des Kanals durchaus nichts neues ist. Neu ist nur, daß die Weltschifffahrt – so wünschenswert eine kostensparende Abkürzung des Weges von Europa nach Asien auch ist – noch nie so wenig auf den Suezkanal wirklich angewiesen war wie heute. Jedermann weiß, daß die Entwicklung zu den übergroßen Tankern hauptsächlich eine Konsequenz aus der Suezaffäre ist. Die großen Schiffe können mit geringeren Kosten pro Ladekapazität gebaut und betrieben werden, wodurch der Nachteil des längeren Weges um die Südspitze Afrikas herum weitgehend kompensiert wird. Da sich diese Entwicklung mit Sicherheit nicht rückgängig machen läßt, wird Ägypten, soll der Wasserweg durch die Wüste wieder wirklich attraktiv werden, den Kanal nicht nur wieder öffnen, sondern ihn erheblich ausbauen müssen. Es heißt, daß Gespräche in dieser Richtung mit der Sowjetunion bereits geführt werden, die sich an solch einem Milliardenprojekt maßgeblich beteiligen möchten. Übrigens ist die sowjetische Schifffahrt von der gegenwärtigen Situation ganz besonders betroffen. Eine Schiffbarmachung des Kanals für Tanker der heute gängigen Größenordnung würde mindestens vier Jahre dauern. Eine halbe Milliarde Kubikmeter Sand muß ausgebagert werden.





Stapellauf der David P. Reynolds

Am 28. Mai 1969 um 14.20 Uhr lief in Finkenwerder ein für die Reederei Caribbean Steamship Company S. A. (einer Tochtergesellschaft der Reynolds Metals Company, Richmond, Virginia) gebauter Bauxit-Bulk-Carrier vom Stapel. Das unter der Baunummer 832 der alten DW-Bauliste geführte und im Dezember 1968 auf Kiel gelegte Schiff wurde von Frau Dr. Margarete H. Reynolds, der Gattin des Vizepräsidenten der Reynolds Metals Co., auf dessen Namen „DAVID P. REYNOLDS“ getauft.

Präsident Reynolds hat hier in Hamburg zwei für seinen Konzern wichtige Ereignisse kombiniert: Den Stapellauf dieses Schiffes, eines Bauxitfrachters, der z. Zt. als größtes Schiff seiner Art gilt, und die Vertragsunterzeichnung im Rathaus für ein Hamburger Aluminiumwerk. Mit dieser Vertragsunterzeichnung ist ein wichtiger Schritt getan auf dem Wege, neue Industriebetriebe im Hamburger Raum anzusiedeln.

Es dürfte unsere Leser interessieren, wer und was Reynolds ist; deshalb sei der Name Reynolds, der nicht nur für unsere Werft, sondern darüber hinaus für Hamburg von Bedeutung sein wird, kurz vorgestellt. Die Reynolds Metals Company, Richmond, Virginia, ist die zweitgrößte Aluminiumgesellschaft der Vereinigten Staaten, die drittgrößte der Welt (Alcoa – USA; Alcan – Kanada; Reynolds – USA).

Im amerikanischen Geschäft betreibt Reynolds 2 Aluminiumoxyd- und 7 Alu-



oben:

Die Taufpatin Mrs. Reynolds und Bürgermeister Weichmann.

Mitte:

Auf der Senatsbarkasse.

unten:

Erste Reihe von links nach rechts: Frau Voltz, Mrs. Reynolds, Mr. Reynolds, Dr. Voltz.

miniumschmelzwerke; sie besitzt über 20 Fabrikationsanlagen in verschiedenen Teilen des Landes. Diese Werke erhalten das Bauxit aus den gesellschaftseigenen Bergwerken in Arkansas, Jamaika, Guyana und Haiti.

Im internationalen Geschäft hält die Reynolds International, Inc., – eine 100%ige Tochter der Reynolds Metals Company – Beteiligungen an in 15 Ländern gelegenen Gesellschaften; so in Belgien, Kanada, Kolumbien, Italien, Japan, Mexiko, Niederlande, Norwegen, Philippinen, Spanien, Großbritannien, Venezuela und in der Bundesrepublik Deutschland.

Einige Erstentwicklungen, die Reynolds als Pionier und Schrittmacher im Aluminiumbereich ausweisen:

die erste nur aus Aluminium hergestellte Bierdose stammt von Reynolds. Reynolds stellte den ersten Kühl- und Güterwagen aus nur Aluminium für die Eisenbahn her sowie den ersten nur aus Aluminium bestehenden hochfesten Leitungsdraht für Überlandstromleitungen. Reynolds lieferte den gesamten Aluminiumbedarf für das Passagierschiff „United States“.

Reynolds Aluminium Hamburg dient den Zielen hanseatischer Wirtschaftspolitik und trägt zur wirtschaftlichen Entwicklung der Freien und Hansestadt Hamburg bei. Es werden drei bis vier Jahre vergehen (Grundsteinlegung etwa 1970; Fertigstellung und Inbetriebnahme 1972/75), ehe Reynolds Aluminium Hamburg voll laufen wird. Bis dahin kosten alle Anlagen, die zur Herstellung und zum Walzen von Aluminium dienen, über 500 Millionen DM. Darin sind die Erstellungskosten für die Pier, die bis zu 60 000 t große Frachter abfertigen kann, noch nicht enthalten.

Die außergewöhnlich hohen Baukosten kommen deutschen Firmen und besonders dem Hamburger Bauhaupt- und Nebengewerbe und den Gewerbe- und Industriezweigen zugute, die infolge ihres speziellen Angebotes zur Fertigstellung dieses dann größten europäischen Aluminiumwerkes von Reynolds in Hamburg beitragen.

Wichtige Ziele der Wirtschaftspolitik der Freien und Hansestadt Hamburg sind:

Maßnahmen zur Vergrößerung der Kapazität.

Maßnahmen, um diejenigen Industrie-



zweige zu fördern, die Entwicklungsmöglichkeiten haben.

Maßnahmen, um bessere Verbindungen mit anderen Wirtschaftszentren in Deutschland und im Ausland zu erhalten.

Maßnahmen, um die Stadt als Zentrum wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens attraktiver zu gestalten.

Ziele von Reynolds Aluminium sind:

Errichtung von Aluminiumwerken dort, wo weltmarktgerechte Voraussetzungen gegeben sind.

Hamburg bietet in drei Jahren die Energie der Zukunft, Atomstrom, und ist daher ein besonders geeigneter Platz.

Durch die feste Abnahme von 1/3 der Gesamtkapazität des neuen Stader Atomkraftwerkes (ab Herbst 1972 in Betrieb) ist die Errichtung von Reynolds Aluminium in Hamburg erst möglich geworden.

Der Erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, Prof. Dr. Weichmann, ging in seiner Ansprache auf unserer Werft auf beide Ereignisse ein, auf die Neugründung des Aluminiumwerkes und den Stapellauf:

Sehr verehrte Frau Reynolds, meine Damen und Herren!

Zwei Ereignisse, die dem heutigen Tage für Hamburg Bedeutung geben, sind mit dem gleichen Namen – dem Namen Reynolds – verknüpft:

– Heute vormittag haben wir das umfangreiche Vertragswerk über die Errichtung eines vollintegrierten Aluminiumwerkes im Hamburger Hafenerweiterungsgebiet durch Reynolds unterzeichnet;

– eben hier trennen uns nur noch wenige Minuten von dem Stapellauf eines Schiffes des Reynolds-Konzerns auf einer Hamburger Werft.



Beide Ereignisse sprechen, ein jedes auf seine Art, für die Leistungsfähigkeit Hamburgs.

Unsere aktive und vorausschauende Wirtschaftspolitik, für welche die Ausweisung und Erschließung des Hafenerweiterungsgebietes ein besonderes Zeugnis ablegt, hat ihre Früchte getragen. Trotz der harten internationalen Konkurrenz hat Hamburg in verhältnismäßig kurzer Zeit zum zweiten Mal einen großen Ansiedlungserfolg erreicht. Dieser Stapellauf sodann, dem wir mit der immer wieder eigenartigen Spannung entgegensehen, bezeugt die Leistungsfähigkeit Hamburgs als Schiffbauzentrum. Ebenfalls gegen die internationale Konkurrenz hat die Howaldtswerke-Deutsche Werft AG den Auftrag für den Bau des größten Bauxit-Carriers der Welt nach Hamburg holen können. Da dieses Schiff nicht das erste ist, das die Werft für Reynolds baut, wurde offenbar auch erreicht, worauf es letztlich im Geschäftsleben ankommt, den Kunden zufrieden zu stellen.

Es liegt mir daran, in diesem Augenblick zunächst dem Unternehmen Reynolds und seinen leitenden Männern für ihre Tatkraft und für das Vertrauen zu danken, mit dem sie Hamburg als neue Basis geschäftlicher Aktivität akzeptiert haben. Wir wissen, daß wir hier nicht mit Charity, sondern mit harten wirt-

schaftlichen Tatsachen zu tun haben, aber auch diese Stadt ist business minded und wir fühlen uns so dem neuen Unterfangen als Partner verbunden. Zu dem Erfolg hat nicht zuletzt auch unsere Arbeiterschaft beigetragen, die durch ihre Produktivität und ihren Arbeitswillen entscheidend mit dazu geholfen hat, Hamburg als Industrieansiedlungsort interessant zu machen.

Sodann danke ich aber auch der Werft, denn hier waren ebenso Tatkraft und ein hoher Leistungsstand von der Technik bis zur menschlichen Arbeitskraft ausschlaggebend für den Erfolg im harten Wettbewerb.

Schließlich danke ich auch den verschiedenen politischen Instanzen in Bund und Ländern, der Verwaltung und der Bürgerschaft, die durch Zusammenwirken die erfreulichen Ereignisse von heute gefördert und schließlich zu einem guten Ende gebracht haben.

Zugleich möchte ich aber als Absicht des Senats versichern, daß dieses Ende für uns kein Ende, sondern im Gegenteil als eine Geschichte mit Fortsetzungen betrachtet wird. Wir werden weiter leistungswilig bemüht sein, unsere ansässige Wirtschaft zu fördern, soweit sie auf gesunder Basis Förderung verdient. Wir wollen weiter systematisch unsere

Ansiedlungspolitik für zukunftsreiche Wachstumsindustrien fortsetzen. Das Jahr Zweitausend hat bei uns schon seit langer Zeit begonnen und die Weichen in diese Zukunft sind systematisch durch Infrastrukturvorhaben und Entwicklungspläne vorbereitet oder gestellt.

Wir wissen um den Wettbewerb, den es immer wieder zu bestehen gilt. Wir wissen aber auch, daß der ständige Wechsel der Dinge in einer sich stürmisch entwickelnden Welt nicht angeblich bis in das Jahr 2000 reichende fixierte Pläne, sondern realpolitische Rahmenvorstellungen verlangt, die zwar langfristig sein müssen, aber auch der Flexibilität des Planens und Handelns offenbleiben. Wir denken an dieser Herausforderung der Zeit nicht vorbei, sondern stehen ihr wach, aktiv, aber auch wandlungsfähig gegenüber.

Ich beende zuversichtlich meine kurzen Worte mit allen guten Wünschen für das Schiff, für die Werft, für die Eigner und für Hamburgs Zukunft.

*

Die „David P. Reynolds“ ist das dritte und größte Schiff der Reynolds Metals Co. Bereits in Fahrt befinden sich zwei kleinere Einheiten dieses Typs mit einer

Tragfähigkeit von je 32 000 ts, die ebenfalls in Hamburg gebaut worden sind. Der Bau eines vierten Schiffes ist derzeit im Gespräch. Die Erweiterung der Reynolds-Flotte geht Hand in Hand mit dem Ausbau des Reynolds Bauxitabbaues in Jamaika. Zusammen mit anderen Spezialschiffen wird die „David P. Reynolds“ später in der Rohmaterialversorgung für das Hamburger Aluminiumwerk eingesetzt werden.

Nun kurz zum Schiff selbst, das ein nach den neuesten Erfahrungen in der Bauxitfahrt konzipiertes Einschrauben-Turbinschiff mit Wulstbug ist, gebaut als Volldecker mit Back und Poop. Maschinenanlage und Aufbau sind achtern angeordnet.

Die sieben Laderäume des Schiffes haben einen Gesamthalt von 1 630 000 Kubikfuß bzw. 1 430 000 Kubikfuß unter Berücksichtigung eines Schüttwinkels von 35° für Bauxit. Durch die Anordnung von Topseitentanks und Seitenlängsschotten sind die Räume innen völlig glatt gestaltet. Der Laderaumboden wird durch geneigte Längsschotte gebildet,

so daß die Ladung den 221 Schiebern über die Förderbänder zufließen kann.

Um ein möglichst schnelles Löschen der Bauxitladung zu ermöglichen, ist eine *Selbstentladeanlage* vorgesehen, bestehend aus 3 Förderbändern, mit einer Entladungsleistung von 2000 t/Std. Diese Fließbänder sind so angeordnet, daß das mittlere Band über ein in Raum 4 liegendes Querband zu den äußeren Bändern führt, die durch den Maschinenraum auflaufen und über ein Querband das zum 14-m-Auslegerbaum führende Mittelband beschicken. Die hydraulisch betätigten Schieber werden so gesteuert, daß die Bandkapazität ständig voll genutzt werden kann.

Luftwäscher mit einem Luftdurchsatz von 95 000 m³/Std. gewährleisten, daß die Außenluft durch die anfallende starke Staubentwicklung beim Löschen der Ladung nicht verunreinigt wird.

Die Hauptabmessungen des Schiffes sind:

Länge über Alles: 223,950 m
Länge zwischen den Loten: 213,360 m

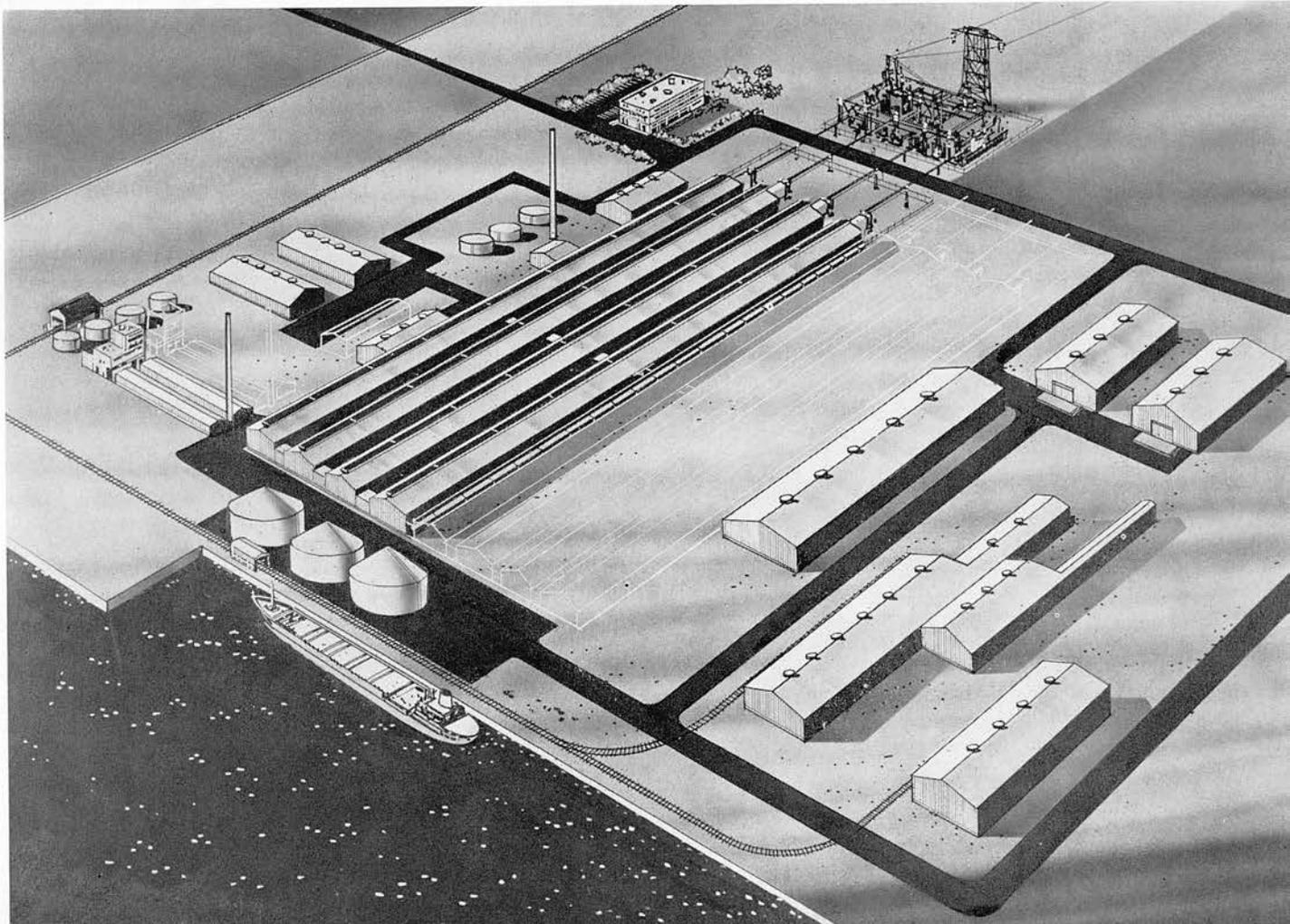
Breite auf Spanten: 31,090 m
Seitenhöhe I. Deck: 17,526 m
Tiefgang auf Sommerfreibord: 12,750 m
Tragfähigkeit: 51 500 t
Vermessung: ca. 30 000 BRT
Geschwindigkeit: 16,5 kn
Klasse: ABS + A 1
„Bulk Carrier“ AMS

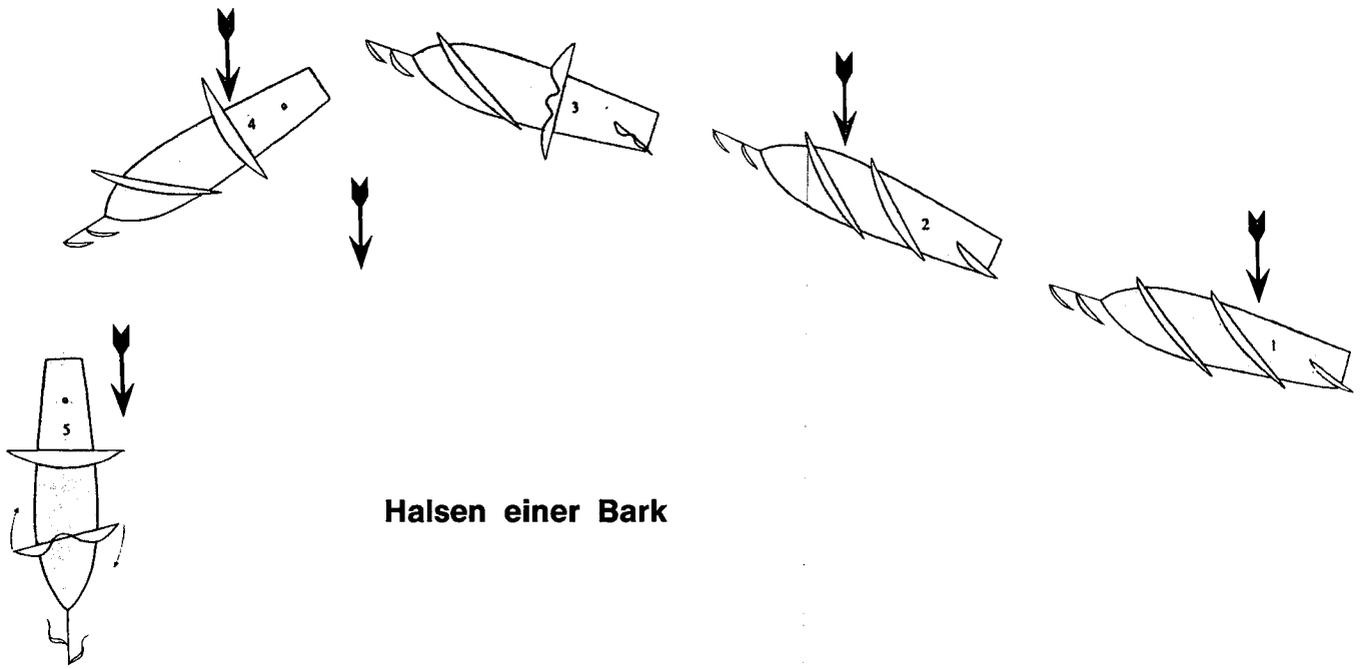
Maschinenanlage: AEG-Kondensationsturbinenanlage mit Doppeluntersetzungsgetriebe, Leistung 18 000 SHP bei 85 U. p. m. Zwei (2) Babcock-Integral-Schiffskessel mit Ölfeuerung; Leistung je 27,7 / 35,6 t/Std. bei 63 atü und 500° C.

Zur Erhöhung der Manövrierfähigkeit des Schiffes beim An- und Ablegen sowie bei Durchfahrt durch Schleusenanlagen wird eine Bugstrahlruderanlage mit verstellbaren Propellerflügeln und einer Leistung von 1 200 PS eingebaut.

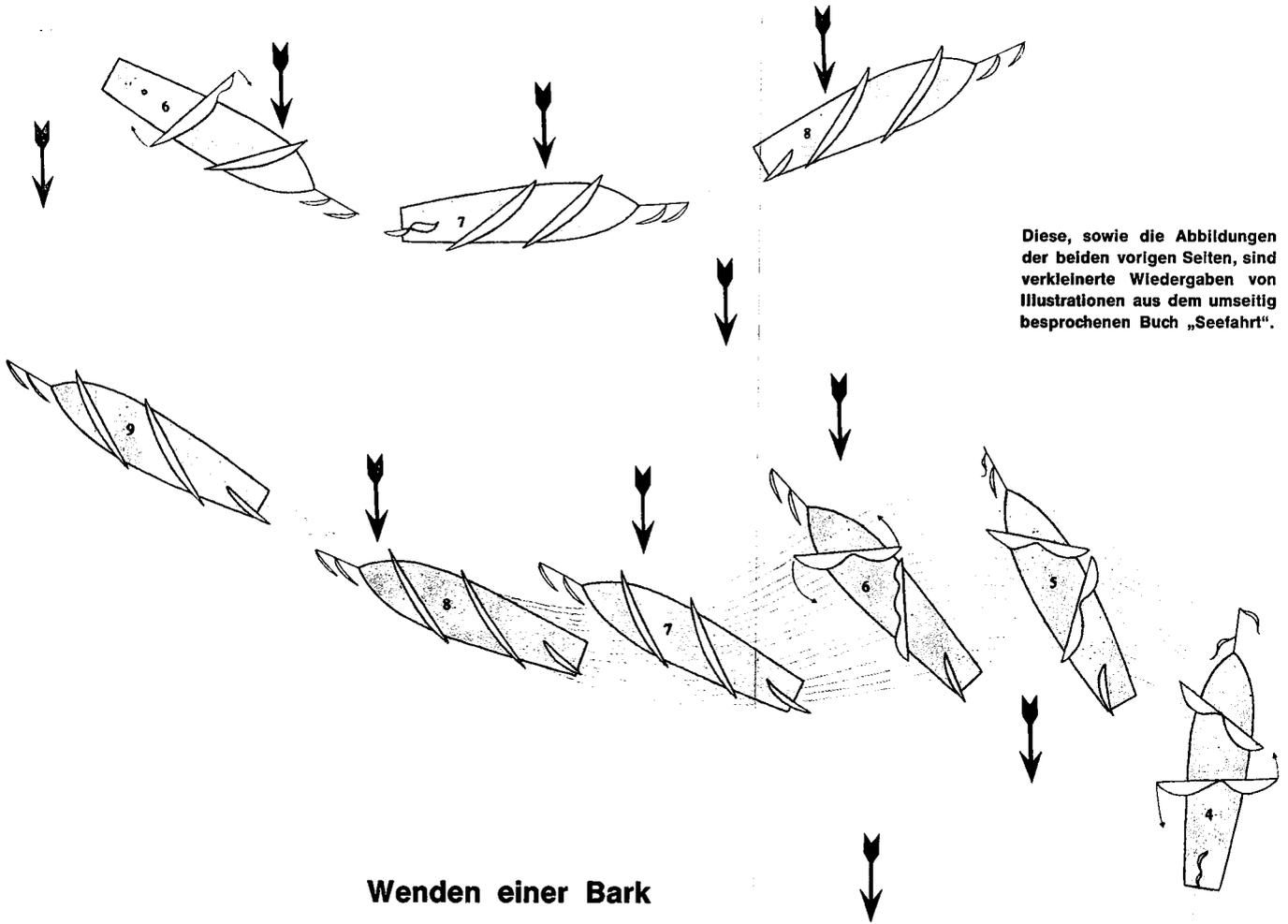
Das Schiff – Das geplante Werk.

Im ersten Bauabschnitt sollen zunächst vier langgestreckte Hallen für die Aluminium-Aufbereitung (im Photo links) errichtet werden. Eine spätere Erweiterung des Schmelzwerkes durch nochmals vier Hallen (lichte, weiße Linien) ist der Zustimmung des Hamburger Senats vorbehalten. Im Gebiet zwischen Köhlfleet und Süderelbe (Vordergrund) baut die Freie und Hansestadt Hamburg eine neue Pier, die für die Abfertigung von 60 000-Tonnen-Erzfrachtern ausreicht. (Das Modell stellt einen ersten, noch nicht endgültig verabschiedeten Entwurf dar).



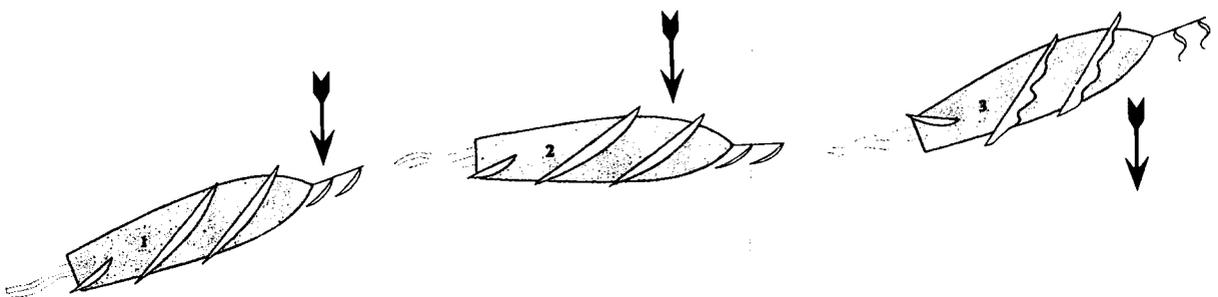


Halsen einer Bark



Diese, sowie die Abbildungen der beiden vorigen Seiten, sind verkleinerte Wiedergaben von Illustrationen aus dem umseitig besprochenen Buch „Seefahrt“.

Wenden einer Bark



Zu den Abbildungen:

Halsen einer Bark

- 1 Die Bark segelt am Wind mit Steuerbordhalsen
- 2 „Klar zum Halsen!“ Die Brassens werden zum Laufen klargelegt. Das Großsegel wird aufgegeit
- 3 Der Besan wird geborgen. „Auf das Ruder!“ Das Rad wird nach Backbord gedreht, und die Großbrahen lebend bis Vierkant gebräht
- 4 Ohne Achtersegel fällt das Schiff ab
- 5 Die Bark läuft vor dem Wind. Die Vorrachen erst vierkant, dann angebräht und die Klüver nach Steuerbord übergeholt
- 6 Beim Anluven auf den neuen Bug hält man die Vorsegel lebend. Der Großtopp wird angebräht
- 7 Der Besan wird gesetzt, und alle Segel am Wind getrimmt
- 8 Die Bark liegt mit Backbordhalsen am Wind. Das Großsegel wird gesetzt und das Deck aufgeklart

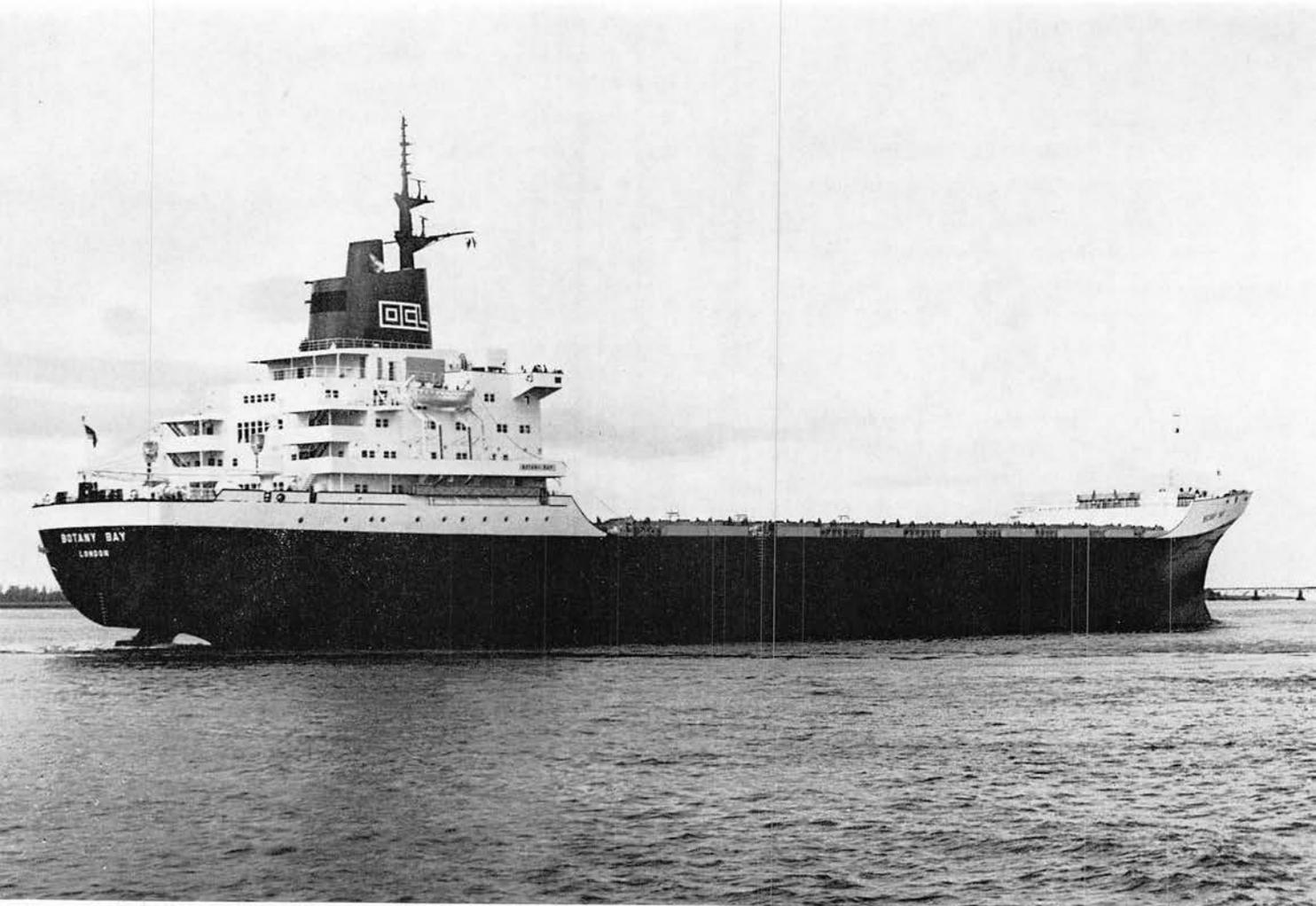
Wenden einer Bark

- 1 Die Bark segelt am Wind mit Backbordhalsen „Klar zum Wenden!“
- 2 Durch etwas voller Halten wird die Fahrt vermehrt
- 3 „Hart über das Ruder!“ Das Ruder wird nach Luv gelegt, die Klüverschoten werden losgeworfen, um die Klüver killen zu lassen, und der Besan wird nach Luv geholt, um das Anluven zu unterstützen
- 4 Die Bark liegt fast im Wind. Jetzt: „Großtopp rund!“ Die Großbrahen werden rund gebräht, die Klüver übergenommen, während das Schiff im Wind liegt
- 5 Die Fahrt voraus nimmt ab. Die backen Vorsegel drücken die Bark weiter herum
- 6 Wenn sich die Segel am Großmast zu füllen beginnen, kommt das Kommando „Vortopp rund!“ und der Vortopp wird rundgebräht
- 7 Das Schiff fällt ab, bis die Segel voll stehen. Alle Segel werden am Wind getrimmt, die Schoten der Unter- und Stagssegel dichtgeholt
- 8 Die Bark macht Fahrt voraus
- 9 Sie wird mit Steuerbordhalsen am Wind gehalten. „Klar Deck überall!“ (Tauerwerk wird belegt und aufgeschossen)

Der Auftragsbestand der HDW im Juni 1969

(vorläufige unverbindliche Angaben)

Nr.	Werk	Typ	Reederei	Lpp	B	H	Tg	BRT	tdw	PS	kn	Ab- lfrg.
1	H	FMS	Rubystone Shipping Corp.	155,00	23,60	13,60	9,80	12 500	14 100	20 000		70
2	H	FMS	Lodestone Shipping Corp.	155,00	23,60	13,60	9,80	12 500	14 100	20 000		70
3	H	FMS	Coralstone Shipping Corp.	155,00	23,60	13,60	9,80	12 500	14 100	20 000		70
4	H	FMS	Diamondstone „ „	155,00	23,60	13,60	9,80	12 500	14 100	20 000		70
5	K	OBO-TS	Hvalfangerselskapet „POLARIS“ A/S	266,50	43,40	22,60	16,61		140 500	24 000	15,8	70
6	K	TTS	Gelsenkirchener Bergwerks AG	272,00	41,00	22,45	17,07		143 220	24 000	15,5	70
7	K	FMS	Horn-Linie	122,00	19,30	11,05	7,60	5 200	7 200	7 200		70
8	H	FMS	HAPAG	155,00	24,50	14,50	10,70	14 500	15 900	22 500	22	69
9	H	FMS	HAPAG	155,00	24,50	14,50	10,70	14 500	15 900	22 500	22	70
10	H	FMS	HAPAG	155,00	24,50	14,50	10,70	14 500	15 900	22 500	22	70
11	K	OBO-TS	Ausländ. Reeder	275,50	43,40	23,70	17,48		150 000	24 000	15,5	70
12	K	OBO-TS	Ausländ. Reeder	275,50	43,40	23,70	17,48		150 000	24 000	15,5	71
13	K	TTS	Illy Tankers Corp.	310,00	49,00	26,85	20,42		235 700	30 000	15,5	71
14	H	FMS	HAPAG	155,00	24,50	14,50	10,70	14 500	15 900	22 500	22	70
15	H	Container TS	Hamburg-Süd						ca. 25 000		22	70
16	H	Container TS	Hamburg-Süd						ca. 25 000		22	71
17	H	Container TS	Hamburg-Süd						ca. 25 000		22	71
18	K	Zement MS	Partenreederei „Zement-Transporter“	100,00	15,50	8,35	6,70	3 372	5 335	4 000	14,8	70
19	K	Prod. carr.	Rudolf A. Oetker	160,00	25,80	14,60	10,82	29 100		12 250	15,5	
20	K	TTS	Shai Tankers Corp.	310,00	49,00	26,85	20,42		235 700	30 000	15,5	71
21	K	Prod. TMS	Rudolf A. Oetker	160,00	25,80	14,60	10,82		29 100	12 250	15,5	
22	K	Prod. TMS	Essberger	160,00	25,80	14,60	10,82		29 100	12 250	15,5	70
23	K	Prod. TMS	Essberger	160,00	25,80	14,60	10,82		29 100	12 250	15,5	71
24	H	Containersh.	OCL						ca. 30 000		26	71
25	H	Containersh.	OCL						ca. 30 000		26	72
26	K	Containersh.	OCL						ca. 30 000		26	72
27	K	Containersh.	OCL						ca. 30 000		26	72



Containerschiff-Auftrag erfolgreich abgeschlossen

Das zweite der vier Containerschiffe, die unsere Werft im Auftrag des britischen Reedereikonsortiums Overseas Containers Limited (OCL) baut, die „Flinders Bay“, wurde am 30. März an ihren Eigner, „The Ocean Steamship Co., Liverpool“, übergeben, das dritte, die „Botany Bay“, folgte am 30. Mai. Eigentümerin dieses letzteren Schiffes ist die Reederei Furness Withy & Co. Ltd., London. Das vierte und letzte Schiff dieser Serie wird etwa mit Erscheinen dieses Heftes folgen.

Damit wäre dann dieser Großauftrag abgeschlossen; mit welchem Erfolg — das zeigt am deutlichsten die Tatsache, daß die HDW inzwischen einen neuen Großauftrag von der OCL erhalten hat. Wir sollen vier weitere, noch größere, noch schnellere Containerschiffe bauen. Die Schiffe erhalten die Bau-Nummern 24—27 nach unserer neuen Schiffsliste, die nun wieder mit 1 beginnt. Wir bringen heute zum erstenmal eine Übersicht über den derzeitigen Auftragsbestand der HDW auf Seite 29.

Wir haben in vorangegangenen Heften viel über die vier Containerschiffe der „Bay-Klasse“ berichtet. Es bleibt heute noch hinzuzufügen, daß diese neuartigen Schiffe auch unsere wissenschaftliche Abteilung sehr beschäftigt haben. Die Schiffe stellen durch ihre großen Luken sogenannte „offene Kastenträger“ dar und sind als solche im besonderen Maße Torsionsbeanspruchungen ausgesetzt, d. h., Verdrehungsbeanspruchungen, die durch schräg zur Kielinie verlaufende Wellenzüge und unsymmetrische Massenverteilung hervorgerufen werden.

Solche Belastungen treten natürlich bei anderen Schiffen auch auf, doch fallen sie bei einem weitgehend geschlossenen Decksverband viel weniger ins Gewicht. Bei den Container-Schiffen mußte die fehlende Torsionssteifigkeit an anderer Stelle eingebracht werden. Das ist durch Doppelhüllenkonstruktion geschehen. Theoretische Untersuchungen und Modellversuche zur Verformungs- und Spannungsermittlung sind vor und während des Baus der Schiffe durch-

geführt worden. Dies war notwendig, da Erfahrungen mit dieser Art Schiffen nicht vorliegen und sichere Berechnungsmethoden für offene Schiffe fehlen. Einen vorläufigen Abschluß dieser Untersuchungen bildete ein statischer Torsionsversuch im Januar dieses Jahres mit „Discovery Bay“. Das Schiff wurde durch Fluten bestimmter Tanks mit einem Torsionsmoment belastet. Dabei wurden Spannungen, besonders in den Lukenecken und in der Doppelhülle, Längenänderungen der Diagonalen in den Lukenöffnungen und die Verdrehung des Schiffes, gemessen.

Gegenwärtig werden bei den bereits in Fahrt befindlichen Schiffen in einer mittschiffs liegenden Lukenecke täglich Spannungen gemessen. Für eine Langzeitspannungsmessung über 1 Jahr werden auf „Discovery Bay“ zur Zeit Vorbereitungen getroffen. Alle diese Untersuchungen sollen dazu dienen, Erfahrungen mit offenen Schiffen zu sammeln und die theoretischen Erkenntnisse zu erweitern.

Abschied nach 47 Jahren



1922

Als ich am 1. März 1922 mit 21 Jahren als Jungingenieur bei der Deutschen Werft im Maschinenbau-Entwurfsbüro meinen Dienst antrat, habe ich es mir nicht träumen lassen, daß dies der Beginn für eine nahezu 5 Jahrzehnte währende Arbeit in diesem Unternehmen sein sollte. Ich habe diesen Schritt aber nicht einen Augenblick bereut.

Die Werft war damals noch nicht vier Jahre alt und hat sich in ganz kurzer Zeit unter der energischen und zielbewußten Leitung von Dr. Scholz, der bei der Gründung gerade 34 Jahre alt gewesen war, in stürmischer Entwicklung zu einem der größten und bedeutendsten Werftbetriebe entwickelt. Ein solcher Aufbau und die gerade in diesen Jahren einsetzende technische Entwicklung erforderte von allen Mitarbeitern den restlosen Einsatz ihrer Fähigkeiten und Leistungen. Der erzielte Erfolg war nicht zuletzt das Ergebnis vorbildlicher Kameradschaft und der Bereitschaft zu reibungsloser Zusammenarbeit im Interesse der Werft. Dieser Geist machte die Arbeit zur Freude.

Ich hatte das Glück, im Laufe der Jahre in immer verantwortungsvollere Stellungen hineinzuwachsen, an zahlreichen vielseitigen Aufgaben mitzuwirken und dabei vielen interessanten und bedeutenden Männern zu begegnen. Fast alle Hamburger Reedereien haben bei der Deutschen Werft bauen lassen. Daneben wurden viele Aufträge für ausländische Auftraggeber ausgeführt; aus den europäischen Nachbarländern, aber auch aus USA, Südamerika, Rußland, Israel, Ägypten und anderen, die mir die Gelegenheit gaben, diese Länder und ihre Menschen kennen zu lernen. Sol-

che Vielfältigkeit mit stets wachsenden technischen und personellen Problemen erhielt die Elastizität und ergab neue Anregungen.

Nachdem ich noch vor der Bildung der Howaldtswerke—Deutsche Werft das Pensionsalter erreichte und aus dem aktiven Dienst ausgeschieden war, übernahm ich anschließend auf Wunsch der damals noch getrennten Deutschen Werft und Howaldtswerke Hamburg sowie Blohm+Voss die Koordinierung der Arbeiten für den Bau der 5 z. Z. größten Containerschiffe, die von dem englischen Reederei-Konsortium Overseas Containers Ltd. (OCL) bei den drei Hamburger Werften als Gemeinschaftsauftrag bestellt waren.

Dieser Auftrag ist jetzt abgeschlossen und damit schließe auch ich meine berufliche Laufbahn ab und nehme Abschied von der Werft und allen ihren Mitarbeitern.

Der Werftleitung und allen denjenigen, die mit mir gearbeitet, mir geholfen und mich unterstützt haben, danke ich herzlich für diese gute Zusammenarbeit, ohne die ich meine Aufgaben für die Werft nicht hätte erfüllen können. Mein Dank gilt auch den bereits in Ruhestand befindlichen Kollegen sowie den Mitarbeitern der ehemaligen Howaldtswerke und denen von Blohm+Voss, die entscheidend dazu beigetragen haben, daß die Gemeinschaftsarbeit im Containerschiffskonsortium zu einem guten und erfolgreichen Ende geführt werden konnte.

Hans Kühl

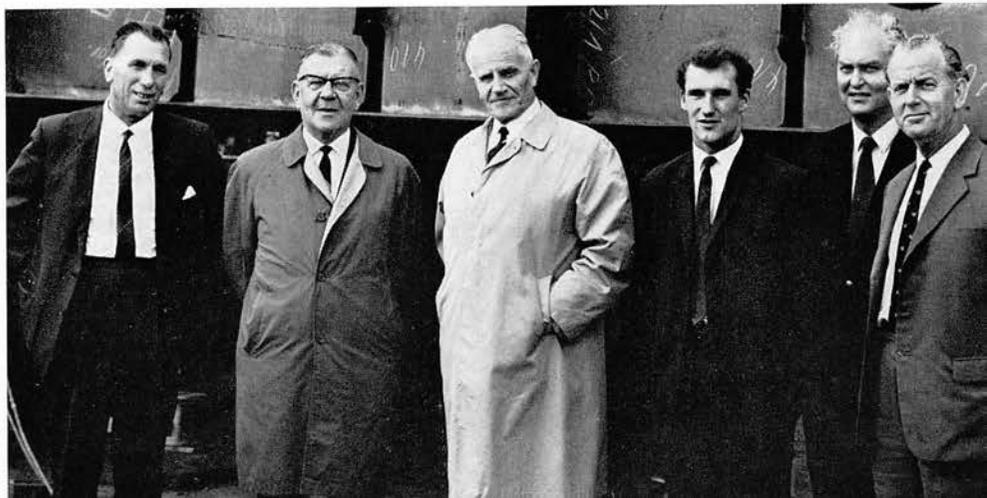
*

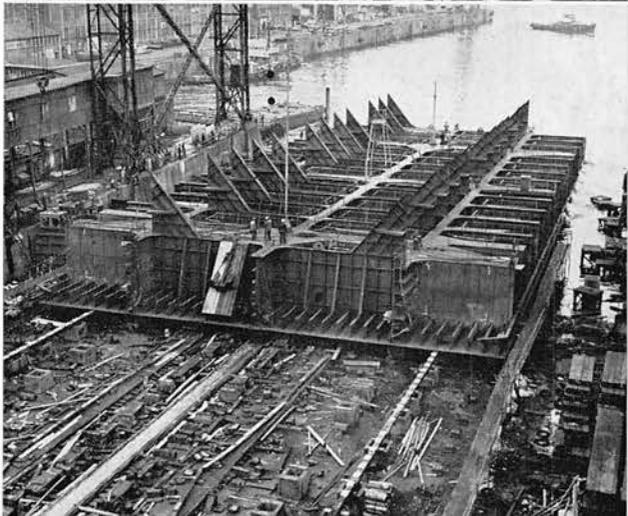
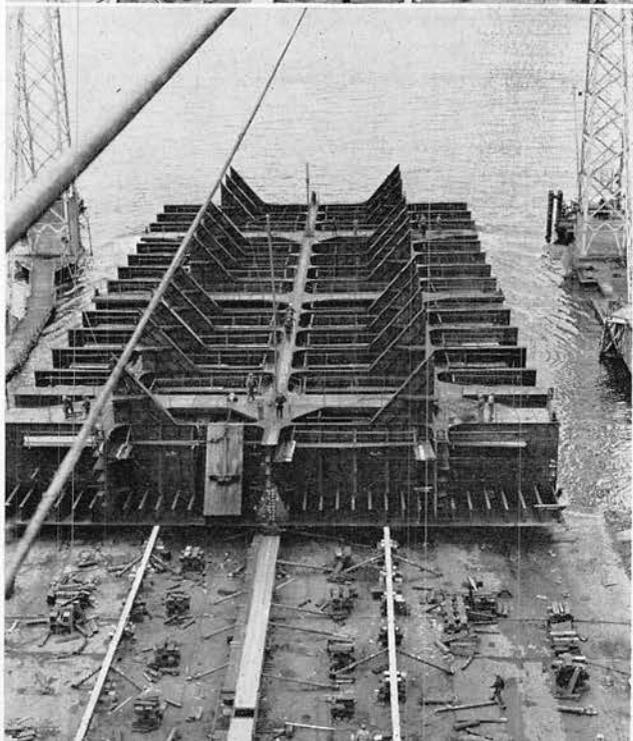
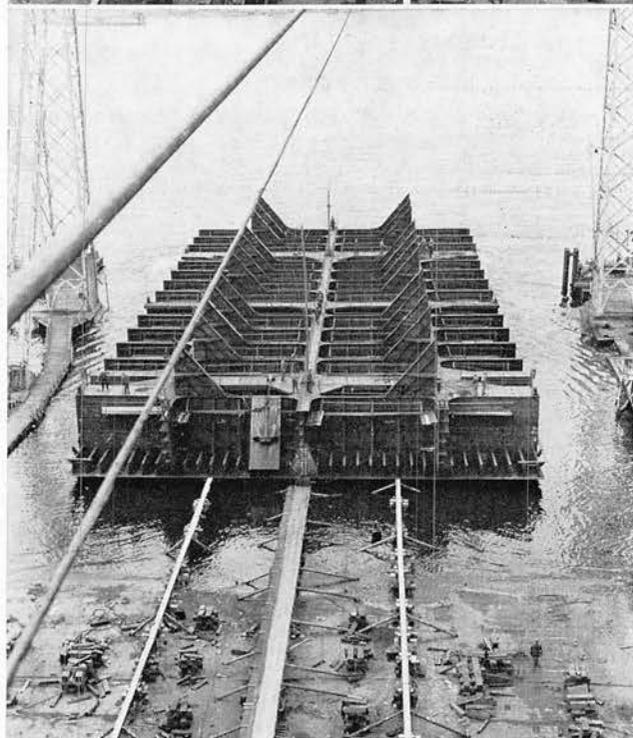
Nach mehr als 45jähriger Tätigkeit wird Herr Direktor Kühl in diesen Tagen unsere Werft verlassen. Er selbst hat mit vorstehendem Abschiedsgruß einen kurzen Abriß seines beruflichen Lebens gegeben, so daß wir uns Wiederholungen sparen können, was die Stationen seines Lebensweges betrifft. Es bleibt von

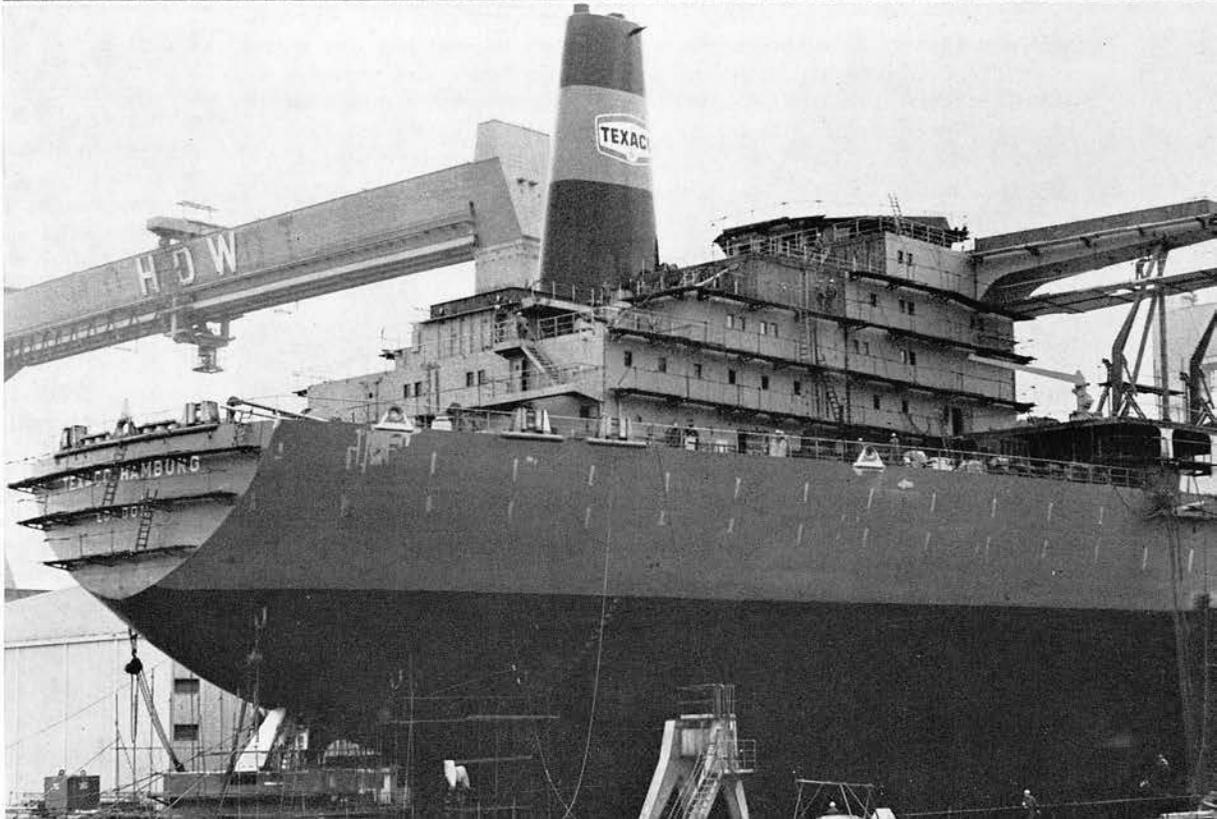
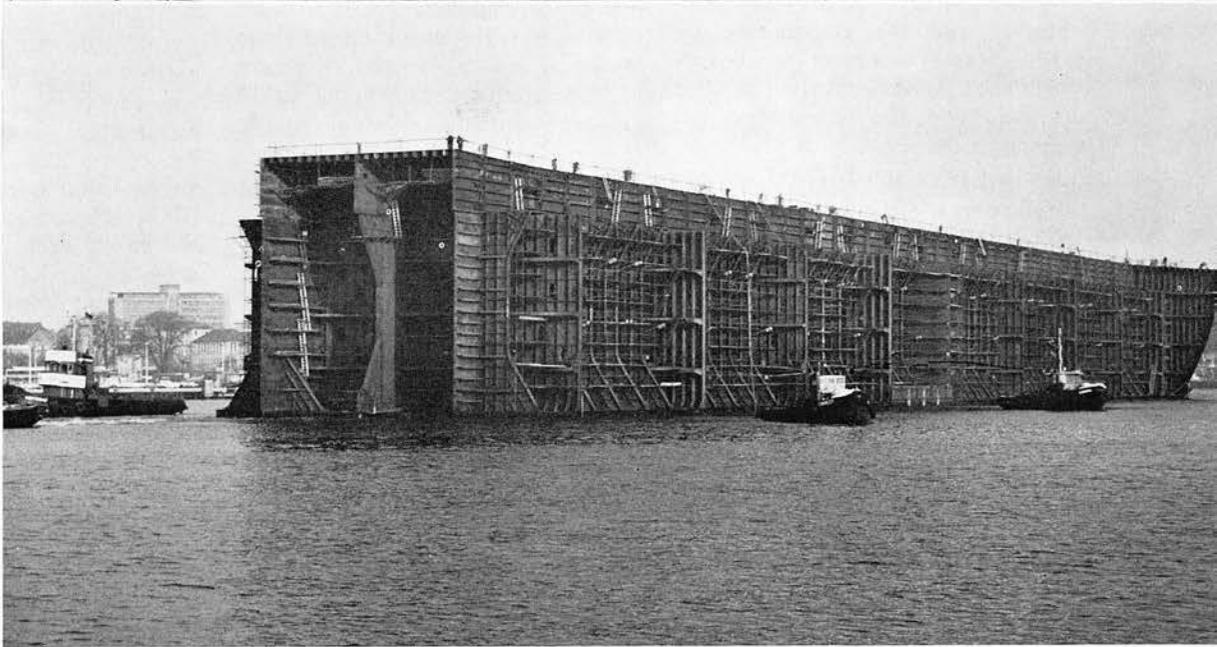
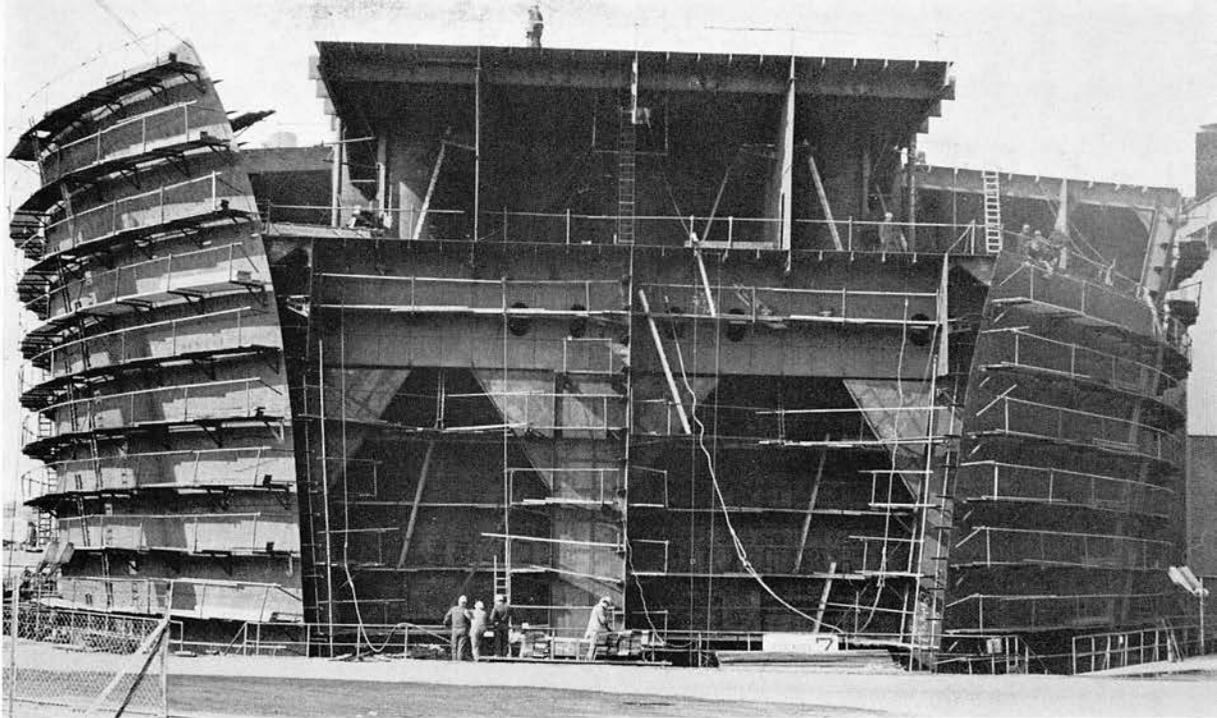
Seiten der Werft noch hinzuzufügen, was Herr Kühl für unser Unternehmen bedeutete, dem er nahezu fünf Jahrzehnte die Treue hielt. Er hatte es sich zur Lebensaufgabe gemacht, all seine Kräfte in den Dienst der Deutschen Werft zu stellen — das Werk stand für ihn im Vordergrund, nicht seine Person. Es machte ihm nichts aus, neben einer so starken Persönlichkeit wie William Scholz bescheiden im Hintergrund zu stehen — doch gerade diese Bescheidenheit und seine Lauterkeit trugen ihm überall Achtung und Sympathie ein.

Kühls Aufgabe war es lange Zeit, sich mit der Bearbeitung von Projekten zu befassen und sich um neue Aufträge zu bemühen. In dieser Stellung hatte er mit Reedern des In- und Auslandes zu tun, und welcher Wertschätzung er sich bei ihnen erfreuen durfte, das beweist am allerschönsten das schlichte, unpathetische Urteil, das unlängst eine in der Shipping World höchst einflußreiche Persönlichkeit fällt: „Herr Kühl ist ein angesehener Mann!“

Die Werftleitung war froh und dankbar, daß sich Herr Kühl nach Erreichen der Altersgrenze noch für zwei weitere Jahre für eine Spezialaufgabe zur Verfügung stellte, die niemand besser hätte erfüllen können als er, nämlich die Deutsche Werft im Containership-Konsortium zu repräsentieren. Mit großem Geschick und seiner unerschütterlichen Ruhe hat Direktor Kühl diese Aufgabe gemeistert, wie wir es von ihm gewohnt waren. Mit der Fertigstellung der vier Containerschiffe sieht Herr Kühl seine Aufgaben auf unserer Werft endgültig als erfüllt an, und er bat um seinen Abschied. Daß der erfolgreiche Abschluß dieses großen Bauauftrages gekrönt wird von der Erteilung eines neuen, ist zu einem nicht unbedeutenden Teil Kühls Werk. Die HDW wünscht Herrn Direktor Hans Kühl noch viele Jahre in Rüstigkeit und Gesundheit, in denen er sich seinen persönlichen Interessen widmen kann.







TEXACO

Alle drei Werke arbeiten mit Hochdruck an den Texaco-Tankern, den 208 700 t-Riesern, von denen drei noch in diesem Jahr abgeliefert werden sollen, die Schiffe Bau Nr. 1207, 1208 und 1209.

Die Bildreihen zeigen von links nach rechts: Stapellauf eines Bodensegments für 1208 am 12. März im Werk Ross; Stapellauf eines Bodensegments für 1209 am 19. Mai in Finkenwerder; Zusammenbau von 1207 im Werk Kiel.

Bundesarbeits- gemeinschaft für Rehabilitation

Das Recht eines jeden Behinderten, die bestmöglichen Hilfen zur Herstellung oder Wiederherstellung seiner beruflichen Leistungsfähigkeit und zur Eingliederung oder Wiedereingliederung in das Arbeitsleben zu erhalten (Rehabilitation), hat seinen Anspruch aus dem Grundsatz der Unverletzlichkeit der Menschenwürde (Artikel 1 GG). Zugleich bedeutet es aber eine Verpflichtung des Staates zur Schaffung entsprechender gesetzlicher Regelungen, die sich aus dem Grundsatz der Sozialstaatlichkeit (Artikel 20 GG) ergibt. Über die Bedeutung der Rehabilitation besteht allgemein Einigkeit.

Das Problem besteht jedoch darin, daß das Recht der Rehabilitation in einer Vielzahl von Gesetzen geregelt ist, und daß ihre Durchführung einer Vielzahl von Trägern obliegt. Ausgehend von der Tatsache, daß optimale Erfolge am ehesten durch freiwillige Zusammenarbeit aller Beteiligten zu erreichen sind, wurde auf Initiative des DGB und der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) am 6. Februar 1969 die Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation gegründet. Ihr gehören an: die Verbände der Unfallversicherung, die Verbände der Rentenversicherung, die Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung, die Verbände der Krankenversicherung, Bund und Länder, die Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Hauptfürsorgestellen, die Bundesarbeitsgemeinschaft der überörtlichen Träger der Sozialhilfe, der DGB, die BDA und die DAG.

Mit den Trägern der Sozialversicherung und der Nürnberger Bundesanstalt haben sich jene Einrichtungen zu einer Koordinierung zusammengeschlossen, die, wesentlich beeinflusst durch ihre Selbstverwaltungsorgane, schon bisher auf dem Gebiet der Rehabilitation Hervorragendes geleistet haben. Durch die Beteiligung des Bundes und der Länder sowie der Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Hauptfürsorgestellen und der überörtlichen Träger der Sozialhilfe ist auch die Mitarbeit derjenigen Stellen gewährleistet, die Behinderte betreuen, die keine Ansprüche aus den Sozialversicherungsgesetzen haben.

Das Ziel der Bundesarbeitsgemeinschaft ist es, durch enge Zusammenarbeit aller Beteiligten die Maßnahmen der medizinischen, beruflichen und sozialen Rehabilitation im Rahmen des geltenden Rechts zu koordinieren und zu fördern. Dabei kommt es wesentlich auf die Erarbeitung von Grundsätzen an, die die gleichmäßige Durchführung der Maßnahmen durch alle Träger ermöglichen. In diesem Rahmen will die Bundesarbeitsgemeinschaft insbesondere darauf hinwirken, daß die Maßnahmen der Rehabilitation in jedem Einzelfall nach einem genauen Plan so früh wie möglich eingeleitet und durchgeführt werden, ohne daß ein möglicher Streit über die Kostenträgerschaft als Hindernis wirksam werden könnte. Der im voraus aufzustellende Plan soll das sinnvolle Ineinandergreifen der beruflichen, der medizinischen und der sozialen Rehabilitation bis hin zur Arbeitsvermittlung und der nachgehenden Fürsorge am Arbeitsplatz sicherstellen. Man ist sich darüber klar, daß diese Ziele nur erreichbar sind, wenn die notwendige Beobachtung von Wissenschaft und Technik im gesamten Bereich der Rehabilitation gemeinsam betrieben und ihre Ergebnisse allen Trägern zugänglich gemacht werden.

Gleichermaßen erfordert die Zusammenarbeit die Ermittlung des Bedarfes und die Erarbeitung von Vorschlägen für die Rehabilitationseinrichtungen.

Schon die Aufzählung dieser Aufgaben zeigt, welchen Umfang die notwendige Koordinierung hat. Wenn die Bundesarbeitsgemeinschaft diese Aufgaben in der von ihr selbst konzipierten Weise erfüllt, was natürlich auch eine gründliche Information der Öffentlichkeit erfordert, so wäre die Problematik der Rehabilitation zu einem großen Teil gelöst.

Unfall-Versicherung

Die eigene Freizeitgestaltung fällt auch dann nicht unter den Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung, wenn sie vom Arbeitgeber unterstützt wird. Das entschied das Bundessozialgericht. Das gilt nach der höchstrichterlichen Feststellung auch für das Fußballspielen nach Arbeitsschluß, selbst dann, wenn der Arbeitgeber Bälle und Sportkleidung kostenlos zur Verfügung stellt. Der Unfallversicherungsschutz für das Fußballspielen ist nach Auffassung des Gerichts nur dann zu bejahen, wenn es sich dabei um echten Betriebssport handelt. (Aktenzeichen: 2 RU 147/65)

Kinder muß man sichern

Kinder muß man im Auto doppelt gut sichern, da sie bei einem Aufprall weniger festen Halt als Erwachsene haben. Es muß verhindert werden, daß sie dabei nach vorn oder gar aus dem Auto geschleudert werden. Falsch ist es, Kleinkinder auf den Vordersitzen mitzuführen. Säuglinge und Kleinstkinder reisen im Auto am besten in ihrem Körbchen oder in der Tragtasche, die gegen Herausfallen gesichert und am Sitz festgebunden sein müssen. Kleinkinder kommen in den Kindersitz. Für eine feste Verriegelung der Vorderlehne muß gesorgt werden. Für normale Sicherheitsgurte sind kleinere Kinder oft zu unruhig und nicht stabil genug. Für Kinder im Schulalter sind aber Beckengurte geeignet.

Welcher Arbeiter gilt als vorzeitig berufsunfähig?

Als vorzeitig berufsunfähig sind nach einer Entscheidung des Bundessozialgerichts nur die Angestellten und Arbeiter anzusehen, die die Arbeit nicht mehr ausüben können, die ihnen auf Grund ihrer Ausbildung und ihrer bisherigen Berufstätigkeit zugemutet werden kann. In diesem Zusammenhang müssen sämtliche Merkmale des betref-



Lesen auch Sie: **IMPULS**, die Zeitung für Sicherheit im Betrieb

Die Lektüre der von der Berufsgenossenschaft der Feinmechanik und Elektrotechnik unter Mitwirkung der Nordwestlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft herausgegebenen, interessant aufgemachten Zeitung schärft das Bewußtsein für Gefahren im Betrieb.

fenden Berufes angemessen berücksichtigt werden. Dazu gehört auch das Arbeitseinkommen.

Ferner müssen bei der Abwägung aller Umstände neben der Berufsausbildung auch etwaige Ernennungen und Beförderungen mit berücksichtigt werden. Dabei kommt es jedoch nicht nur auf die damit verbundene Lohn- oder Gehaltserhöhung, sondern auch darauf an, auf welche beruflichen Kenntnisse und

Fähigkeiten die Ernennungen zurückzuführen sind.

Mit dieser Begründung wurde vom Bundessozialgericht ein ungelernter Arbeiter aus Lüneburg, der im Laufe seines Arbeitslebens ohne eingehende Prüfung einfach zum Facharbeiter ernannt worden war, vom Bundessozialgericht auf eine anderweitige Berufstätigkeit verwiesen (Aktenzeichen 12 RJ 284/66).

Soziales Mietrecht und Einheitsmietvertrag

Die zur Zeit gebräuchlichen Mietverträge gehen zum Teil noch auf den alten „Einheitsmietvertrag“ zurück, den die Spitzenverbände der Hausbesitzer und Mieter im Jahre 1934 ausgearbeitet und ihren Mitgliedern zur Verwendung empfohlen haben. Zum Teil sind auch nach dem Kriege von den wohnungswirtschaftlichen Verbänden neue Musterverträge entworfen worden. Die meisten dieser Verträge tragen nicht den Vorschriften des sozialen Mietrechts Rechnung.

Auch ein in jüngster Zeit vom Landesverband Hamburgischer Grundeigentümer herausgegebener Mustermietvertrag hat eine lebhafte Diskussion in der Öffentlichkeit ausgelöst und zu einer Mündlichen Anfrage eines Bundestagsabgeordneten in der Fragestunde des Bundestages geführt. Der Abgeordnete beanstandete, daß in diesem Vertrag die Sozialklausel nicht richtig wiedergegeben wurde, weil noch anstelle der seit dem 1. Januar 1968 verbesserten Klausel die alte für den Mieter wesentlich ungünstigere Gesetzesfassung angeführt wurde. Ferner wurde beanstandet, daß in dem Vertrag dem Mieter die Verpflichtung auferlegt wurde, Reparaturen an Licht, Klingelanlagen, Schlössern, Wasserspülungen, Klosettspülungen, Öfen und Warmwasserbereitungsanlagen auf seine Kosten ausführen zu lassen und daß der Vermieter ermächtigt wurde, sich zwei unverzinsliche Monatsmieten als Sicherheit vorauszahlen zu lassen.

In seiner Antwort erklärte der Bundesminister für Wohnungswesen und Städtebau, eine erste Überprüfung habe ergeben, daß das Muster mehrere Bestimmungen enthalte, die mit den gesetzlichen Vorschriften nicht in Einklang stünden. Die Kritik an dem Mustervertrag führte zu Verhandlungen zwischen Vertretern der Hamburger Baubehörde und des Grundeigentümer-Verbandes.

In ihnen wurde Einigkeit darüber erzielt, daß der Entwurf des Hamburger Mustermietvertrages durch zwei neue Fassungen ersetzt wurde, eine für Sozialwohnungen und die andere für die sonstigen Wohnungen, insbesondere die Altbauwohnungen.

Um in Zukunft derartige Vorfälle zu vermeiden, hat der Bundesminister für Wohnungswesen und Städtebau dem Institut für Wohnungswirtschaft und Wohnungsrecht an der Universität zu Köln den Auftrag erteilt, einen neuen Einheitsmietvertrag zu erarbeiten. Dieser Vertrag soll den neuen Vorschriften des sozialen Mietrechtes angepaßt werden und den Grundgedanken einer echten Partnerschaft zwischen Vermieter und Mieter zum Ausdruck bringen. Da ein neues Vertragsmuster einer längeren Vorbereitungszeit bedarf, wird es frühestens in etwa einem Jahr erstellt sein, zumal der Entwurf zu gegebener Zeit mit den Spitzenverbänden der Hausbesitzer und Mieter abgestimmt werden soll und darüber hinaus auch Sachverständige der Wohnungswirtschaft, der Verbraucherverbände und der Gewerkschaften angehört werden sollen. Das Muster wird sodann vom Bundesminister für Wohnungswesen und Städtebau den Vermietern und Mietern empfohlen werden. Allerdings kann die Anwendung nicht verbindlich vorgeschrieben werden; nach unserer Rechtsordnung können nur Gesetze zwingenden Charakter haben, nicht aber Vertragsmuster. Auf jeden Fall dürfte aber viel gewonnen sein, wenn ein von vornherein amtlich überprüftes Vertragsmuster der Öffentlichkeit zur Verfügung steht.

Unabhängig von einem neuen Einheitsmietvertrag sind aber schon jetzt die zwingenden Vorschriften des neuen sozialen Mietrechts zu beachten, auch wenn der im Einzelfall verwendete

Mietvertrag darüber nichts besagt oder etwa gar das Gegenteil bestimmt. Die wichtigste unabdingbare Vorschrift des neuen sozialen Mietrechts ist die sog. Sozialklausel (§§ 556 a bis 556 c BGB), die durch das Dritte Mietrechtsänderungsgesetz vom 1. Januar 1968 an eine neue Fassung erhalten hat. Nach dieser Klausel kann der Mieter von Wohnraum der Kündigung des Vermieters widersprechen und die Fortsetzung des Mietverhältnisses verlangen, wenn die vertragsgemäße Beendigung des Mietverhältnisses für den Mieter eine Härte bedeuten würde, die auch unter Würdigung der berechtigten Interessen des Vermieters nicht zu rechtfertigen ist. Als hauptsächliche Härtebestände sind in der Rechtsprechung anerkannt:

- a) **Hohes Alter**, vor allem wenn noch weitere Umstände hinzutreten (z. B. Krankheit, geringes Einkommen, langjähriges Mietverhältnis). In diesen Fällen wird heute von den Gerichten das Mietverhältnis in der Regel auf unbestimmte Zeit verlängert;
- b) **Krankheit**, auch wenn der Mieter kein hohes Alter hat, wenn aber infolge der Erkrankung die Bemühungen um die Beschaffung einer Wohnung schwieriger sind als bei einem gesunden Mieter;
- c) **Kinderreiche Familien** oder Vorhandensein kleiner Kinder, vor allem wenn es sich um einkommensschwache Mieter handelt, die es schwer haben, eine andere Wohnung zu erträglichen Preisen am freien Wohnungsmarkt zu finden;
- d) **Vermeidbarer mehrfacher Umzug**, wenn für den Mieter innerhalb absehbarer Zeit eine Ersatzwohnung zur Verfügung steht, insbesondere wenn der Mieter vor der Inangriffnahme eines Bauvorhabens zur Befriedigung seines Wohnbedarfs (Eigenheims) steht oder ihm eine andere Mietwohnung fest zugesagt ist;
- e) **Höhere Aufwendungen** für die Wohnungen, die noch nicht abgewohnt sind;
- f) **Ablehnung einer Mietzinserhöhung**, wenn der Vermieter aus diesem Grund das Mietverhältnis gekündigt hat, obgleich der Mieter im Hinblick auf seine wirtschaftlichen Verhältnisse zur Zahlung der geforderten höheren Miete nicht in der Lage ist und er eine entsprechende Ersatzwohnung zu einem für ihn tragbaren Mietpreis nicht erhalten kann; dieser Tatbestand ist allerdings in der Rechtsprechung bestritten.

Versicherungsschutz im Urlaub

von Hanne Schreiner

In den letzten Jahren wurden die Deutschen zur mobilsten Reisenation Europas. Das ergab jüngst eine Bestandsaufnahme anlässlich einer „Fremdenverkehrs-Debatte“ im Bundestag (12. 2. 1969).

Mehr als ein Drittel der bundesdeutschen Urlauber reisen ins Ausland. Für sie ist es besonders wichtig, gut versichert in den Urlaub zu fahren. Gewiß, niemand gibt gern Geld „umsonst“ aus. Ist alles gut gegangen, bringt man sein Gepäck und sein Auto wieder gut nach Hause, kommen alle Familienmitglieder, ohne im Ausland einen Arzt gebraucht zu haben, wieder gesund und unbeschadet aus dem Urlaub zurück, hätte man sich den runden Hunderter, den man für einen ausreichenden allseitigen Versicherungsschutz ausgeben muß, ersparen können. Dann rechnet man sich vielleicht aus, welche Souvenirs man dafür noch hätte kaufen können... Doch solche Rechnungen sind vergebens. Wer sich vor unliebsamen Überraschungen, genauer gesagt, vor ihren finanziellen Folgen schützen will, kommt, insbesondere bei Auslandsreisen, nicht darum herum, zusätzliche Versicherungen abzuschließen.

Da ist, zum Beispiel, das spezielle Urlaubs-Risiko Krankheit, auf das man im Ausland nicht nur mehr gefaßt sein muß, als zu Hause, weil die oft völlig veränderten Lebens- und Klimabedingungen ein erhöhtes Risiko in sich bergen. Auch ein Unfall, der mit dem eigenen Auto gar nichts zu tun haben muß, kommt, wenn er vom Arzt oder im Krankenhaus behandelt werden muß, im Ausland meist teurer, oft wesentlich teurer zu stehen, als wenn einem in den heimischen Gefilden etwas zustoßt. Zunächst einmal sollte sich jeder in der gesetzlichen Krankenkasse Versicherte einen sogenannten „Auslandskrankenschein“ von seiner Kasse geben lassen – samt dem für das spezielle Land dazugehörigen Merkblatt, das man genau lesen und in den Urlaub mitnehmen sollte. Spätestens bei der Vorsprache bei der gesetzlichen Krankenkasse wird man vielleicht Grund zur Verwunderung darüber haben, daß selbst innerhalb Europas für das eine Land nicht gilt, was für das andere verbindlich ist. Außer den EWG-Ländern Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg und den Niederlanden bestehen diesbezügliche Sozialversicherungsabkommen in Europa nur noch mit Österreich, Spanien, Griechenland, Großbritannien und Nord-

irland, und mit Portugal. Entsprechendes gilt für die Türkei.

Mit weiteren Staaten bestehen bisher noch keine Vereinbarungen, nach denen Urlauber während ihres Aufenthalts im anderen Staat Krankenversicherungsschutz genießen.

Für sie ist es geradezu unerlässlich, eine Zusatzversicherung für Auslandsreisen abzuschließen, die es in verschiedenen Kombinationen gibt. Aber auch in den Staaten, mit denen entsprechende Vereinbarungen bestehen, kann man Pech haben. Denn abgesehen davon, daß man in fast allen diesen Ländern sich vorher mit der entsprechenden Sozialversicherungsanstalt in Verbindung setzen muß, um „auf Krankenschein“ einen Arzt konsultieren zu können, (Einzelheiten sind bei der für den Versicherten zuständigen Krankenkasse, bzw. aus den jeweiligen Merkblättern zu erfahren) kann es sein, daß einem diese Anspruchsberechtigung gar nichts nützt. Denn nicht alle Ärzte sind bereit, einen solchen Krankenschein zu akzeptieren. Dies kann insbesondere in Österreich, in den Haupturlaubsgebieten Tirol, Kärnten, Vorarlberg und Steiermark vorkommen. Solche Erfahrungen kann man aber auch in anderen Ländern machen. Keinerlei Probleme dagegen gibt es in England, wo man auch als deutscher Urlauber unter denselben Voraussetzungen und im gleichen Umfang wie britische Staatsangehörige die Leistungen des Staatlichen Gesundheitsdienstes (National Health Services of the United Kingdom) erhält, kostenfrei und ohne den Nachweis, daß man in Deutschland gegen Krankheit versichert ist. Ansonsten hat man, wird die „Behandlung auf Krankenschein“ im Ausland abgelehnt, nur die Wahl, sich als Privatpatient behandeln zu lassen, selbst zu bezahlen und eine spezifiziertere und quittierte Rechnung zu verlangen, um sie dann der heimischen Krankenkasse vorlegen zu können. Die Kasse wird dann die zu Haus in Deutschland üblichen Kassensätze erstatten. Oder man kann, wenn Eile nicht geboten ist, weitersuchen nach einem Arzt, der „auf Krankenschein“ behandelt. Wie dem auch sei. Eines ist sicher: die Behandlung als Privatpatient wird teurer, denn der ausländische Arzt nimmt dem Urlauber mit Sicherheit mehr Geld ab, als ihm die Kasse nachher erstattet. Aber auch wer bereits privat versichert ist, muß damit rechnen, daß die Rechnung des Arztes im Ausland höher ist,

(manchmal sehr viel höher) als die seines Hausarztes daheim. Eine Zusatzversicherung für Auslandsreisen ist also kein Luxus, sondern ein Gebot der Vernunft.

Vernünftig ist es auch, das Reisegepäck zu versichern. Nimmt man sich nämlich einmal die Mühe, mit Bleistift und Papier zusammenzurechnen, was man „an Werten“ so auf einer Reise bei sich hat, kommt man erstaunlich schnell auf respektable Zahlen, wobei das bißchen Schmuck, das die Gattin mitzunehmen beabsichtigen könnte, noch nicht einmal mitgerechnet zu werden braucht. Im Nu sind ein paar Tausender beisammen, wenn etwa eine vierköpfige Familie in Urlaub fährt. Sie sind hin, wenn das Gepäck verschwindet und nicht versichert war – wobei man im übrigen nicht unterversichern sollte.

Urlaubsanwärter, die etwa mit dem Auto nach Griechenland, Italien oder Portugal fahren wollen, sollten für die Dauer der Urlaubsreise eine Vollkaskoversicherung abschließen, denn in diesen Ländern gibt es keinen Versicherungszwang. Wird einem dort von einem Einheimischen das Auto zusammengefahren, so kann man, wenn bei dem Landesbewohner absolut nichts zu holen ist, auch bei eindeutiger Klärung der Schuldfrage eben leer ausgehen.

Je nach den besonderen Umständen kann es noch zweckmäßig sein, eine Reise-Ausfallkosten-Versicherung abzuschließen. Das ist besonders zu erwägen, wenn man mit Kindern einen Urlaub macht, die oft plötzlich erkranken, wodurch der Urlaub entweder nicht angetreten werden kann oder abgebrochen werden muß. Der Abschluß einer Reise-Ausfallkosten-Versicherung ist bei Buchung der Reise, bzw. nach Erhalt der Reisebestätigung vorzunehmen, spätestens innerhalb von 48 Stunden nach Erhalt der Bestätigung seitens des Urlaubsquartiergebers. Die Reise-Ausfallkosten-Versicherung vergütet die Unkosten, die dadurch entstehen, daß die vereinbarte Reise wegen plötzlich eintretender ernster Krankheit, Unfall oder Tod des Versicherten, seines Ehegatten, seiner Kinder, Eltern oder Schwiegereltern abgebrochen werden muß, oder gar nicht angetreten werden kann. Das gleiche gilt bei schwerem Sachschaden am Eigentum des Versicherten durch Feuer oder ein anderes Elementarereignis, wodurch seine Anwesenheit dringend erforderlich wird. Bekanntlich hat

ein Quartiergeber – oder Vermittler einen Entschädigungsanspruch, wenn der angemeldete Urlaubsgast ausbleibt und kein anderer die Lücke füllt.

Nun muß man sich allerdings darüber im klaren sein, daß auch die beste Versicherung nichts nützt, wenn man nicht entsprechende Reserven an Bargeld in der Tasche hat. Die Auto-Reparaturwerkstatt, der Arzt, die Geschäftsleute, bei denen man sich den nötigsten Ersatz für das gestohlene Gepäck beschafft – sie alle geben nichts auf Kredit. So kann es sein, daß das restliche Urlaubsgeld in diesen Kassen verschwindet – und man dann schleunigst heimfahren muß – oder das man bereits am Ende seiner Finanzen, das nächste Konsulat anpumpen muß.

Aber auch hier ist guter Rat nicht teuer. Wer Mitglied des ADAC oder eines anderen Automobilklubs ist, kann für ein paar Mark einen Auslandsschutzbrief erwerben; er enthält auch Kredit-

schecks. Damit ist der Rest des Urlaubs im allgemeinen gesichert. Und bezahlt wird erst zu Hause. Aber, um für „Notfälle“ eine Reserve parat zu haben, kann man auch mit seinem Geldinstitut reden. Dort kann man im allgemeinen ohne große Schwierigkeiten und für verhältnismäßig wenig Geld Reisechecks auf Kredit bekommen. Wenn man sie nicht braucht, gibt man sie nach der Reise einfach zurück.

Für unvorhergesehene Ausgaben ist gewappnet, wer mit „eurocheque“ in Urlaub geht. Von April 1969 an ist die Sparkassen-Scheckkarte in 15 Ländern Europas gültig. Wer Scheckheft und Scheckkarte der heimischen Sparkasse oder eines anderen deutschen Kreditinstituts bei sich trägt, dem kann nicht so leicht etwas passieren. Denn die Sparkassen-Scheckkarte gilt ab April nicht nur, wie bisher, in der Bundesrepublik und in Österreich, sondern auch in Belgien, Dänemark, Finnland, Frank-

reich, Großbritannien, Irland, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Schweden, Spanien und der Schweiz. In diesen Ländern kann man sich gegen Vorlage von Scheck und Scheckkarte bis zum Gegenwert von 200 DM per Scheck in der jeweiligen Landeswährung auszahlen lassen. Wenn man einen höheren Betrag benötigt, stellt man eben mehrere Schecks aus. Auf diese bequeme und unkomplizierte Weise kann man sich seit April 1969 bei fast 150 000 Niederlassungen ausländischer Kreditinstitute schnell Bargeld besorgen. An Eingangstüren oder Schaufenstern angebrachte einheitliche Aufkleber mit „e. c.“, dem Symbol für „eurocheque“, kennzeichnen diese Kreditinstitute. „eurocheque“ soll speziell den Charakter der Reserve haben. Man kann also von 15 europäischen Ländern aus jederzeit auf sein Guthaben auf dem Girokonto oder auf seinen Dispositionskredit zurückgreifen.

Wie teuer ist das Leben in der Fremde?

Kaufkraft und Devisenkurs stimmen selten überein

Der nachhaltige Konjunkturaufschwung hat die Reiselust der westdeutschen Bevölkerung kräftig angeregt. Jeder zweite Einwohner der Bundesrepublik war 1968 verreist; mehr als 15 Millionen Urlauber verbrachten ihre Ferien außerhalb der deutschen Landesgrenzen. Für jeden Auslandsreisenden stellt sich die Frage, welche DM-Beträge er aufwenden muß, um den in der Bundesrepublik gewohnten Lebensstandard auch im Gastland aufrechterhalten zu können, da sich der naheliegende Weg einer Umrechnung über die offiziellen Wechselkurse hierfür kaum eignet. Die amtlichen Kurse spiegeln nämlich in erster Linie die Preise im Außenhandel wider, nicht dagegen die Preisrelationen für den privaten Verbrauch. Um ein realistisches Bild zu erhalten, muß man deshalb unmittelbar von den Konsumentenpreisen ausgehen. Die statistische Praxis setzt zu diesem Zweck die Ausgabensummen für einen nach Menge und Qualität repräsentativen „Warenkorb“ in den einzelnen Ländern zueinander in Beziehung und ermittelt daraus „Verbrauchergeld-Paritäten“. Im Vergleich zu den amtlichen Wechselkursen zeigen sie einen Kaufkraft-Gewinn oder einen Kaufkraft-Verlust.

Für Touristen nur bedingt geeignet

Diese Budgetvergleiche eignen sich allerdings vornehmlich für längere Aus-

landsaufenthalte. Für Touristen dagegen sind sie nur bedingt anwendbar. So werden etwa die Kosten für Hotelunterkunft und -verpflegung bei der Ermittlung der Verbrauchergeld-Paritäten nicht berücksichtigt. Andererseits sind Gebrauchsgüter enthalten, die ein Urlaubsreisender normalerweise nicht im Ausland erwirbt. Man bemüht sich deshalb, daneben besondere „Reisegeld-Paritäten“ zu ermitteln, an denen sich der Tourist besser orientieren kann. Immerhin geben auch die Verbrauchergeld-Paritäten grobe Anhaltspunkte über den Kostenaufwand einer Auslandsreise.

Anpassung verbilligt den Urlaub

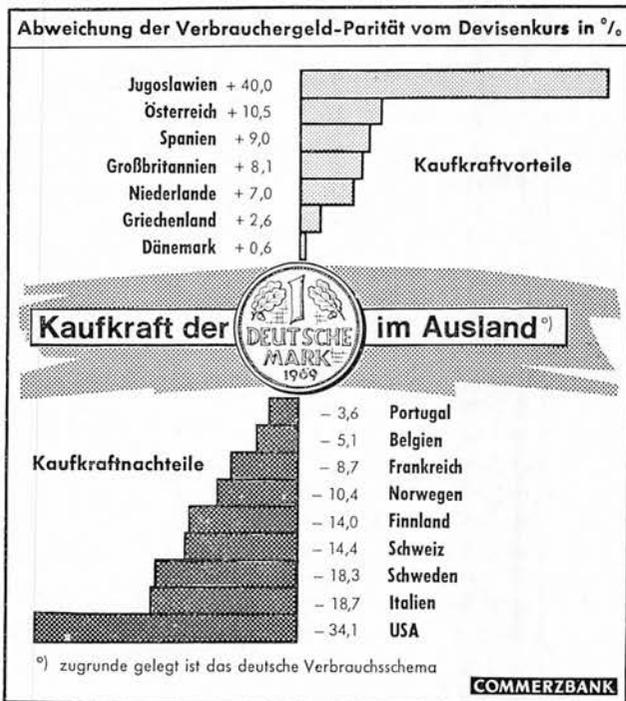
Ob eine Auslandsreise billig oder teuer ist, hängt im übrigen wesentlich davon ab, inwieweit sich der Besucher den Lebensgewohnheiten des Gastlandes anpaßt. Im allgemeinen läßt sich sagen, daß die Kaufkraft der D-Mark um so höher ist, je mehr man sich den fremden „Warenkorb“ zu eigen macht. Nicht immer freilich wird eine solche Anpassung gelingen; Schwierigkeiten ergeben sich vor allem bei stark voneinander abweichender Ernährung, wie es gegenüber südlichen Ländern oft der Fall ist.

Das Statistische Bundesamt gibt in seinen Berechnungen deshalb die Kaufkraft der D-Mark sowohl nach deutschem als auch nach ausländischem Verbrauchsschema an und errechnet zusätzlich aus beiden Angaben einen Mittelwert. Bei Vergleichen mit Ländern,

die sich in klimatischer, wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht nicht allzu sehr von den deutschen Verhältnissen unterscheiden, genügt meist die Orientierung an diesem Mittelwert. Für Kaufkraftvergleiche mit Ländern, in denen erhebliche Abweichungen von unseren Lebensgewohnheiten bestehen, verdient dagegen die Berechnung nach dem hiesigen Verbrauchsschema den Vorzug.

Billige und teure Reiseländer

Das für Auslandsaufenthalte nach wie vor billigste Land ist Jugoslawien geblieben. Es bietet nach der amtlichen Statistik gegenüber dem offiziellen Wechselkurs einen Kaufkraftvorteil von etwa zwei Fünfteln. Als relativ günstig können ferner Reisen nach Österreich (+ 10%), Spanien (+ 9%), Großbritannien (+ 8%) sowie den Niederlanden (+ 7%) gelten. Paßt man sich dem ausländischen Lebensstil an, so verbilligen sich insbesondere Dänemark, Holland und Großbritannien. Verhältnismäßig teuer sind dagegen die USA, die skandinavischen Staaten, die Schweiz und Italien; durch Anpassung werden jedoch auch hier die Kaufkraftnachteile zum Teil beträchtlich vermindert. Generell muß allerdings festgestellt werden, daß zahlreiche Reiseländer wiederum teurer geworden sind. In Finnland, Frankreich, Norwegen und den USA sind die Kaufkraftnachteile größer geworden; in Jugoslawien und Österreich hat sich der Kaufkraftvorteil ermäßigt.



Verbrauchergeld-Parität im Vergleich zum Devisenkurs

Abweichungen in %; + = Kaufkraftvorteil der DM;
- = Kaufkraftnachteil

	dt. Schema	ausl. Schema	Mittelwert
BELGIEN			
Nov. 1967	- 6,6	+ 6,7	+ 0,1
Nov. 1968	- 5,1	+ 8,4	+ 1,6

SCHWEDEN			
Okt. 1967	- 19,0	- 14,4	- 16,7
Okt. 1968	- 18,3	- 13,6	- 15,9
FRANKREICH			
Nov. 1967	- 7,4	+ 3,7	- 2,5
Nov. 1968	- 8,7	+ 2,5	- 3,7
GROSSBRITANNIEN			
Okt. 1967	+ 4,6	+ 8,0	+ 1,8
Okt. 1968	+ 8,1	+ 22,1	+ 15,0
ITALIEN			
Okt. 1967	- 20,3	- 3,1	- 12,5
Okt. 1968	- 18,7	- 1,6	- 10,9
JUGOSLAWIEN			
Nov. 1967	+ 46,9	-	-
Nov. 1968	+ 40,6	-	-
NIEDERLANDE			
Sept. 1967	+ 16,0	+ 25,0	+ 20,5
Sept. 1968	+ 7,0	+ 18,9	+ 13,4
ÖSTERREICH			
Nov. 1967	+ 11,0	+ 20,0	+ 15,5
Nov. 1968	+ 10,5	+ 19,6	+ 15,1
SCHWEIZ			
Nov. 1967	- 19,1	- 15,9	- 17,5
Nov. 1968	- 14,4	- 8,0	- 11,2
SPANIEN			
Sept. 1967	+ 8,5	-	-
Sept. 1968	+ 9,0	-	-
DÄNEMARK			
Okt. 1967	- 5,0	- 2,0	- 3,5
Okt. 1968	+ 0,6	+ 3,8	+ 2,2
USA			
Nov. 1967	- 33,1	- 6,5	- 19,8
Nov. 1968	- 34,1	- 8,2	- 21,3

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes

Selbstloser Einsatz

Karl Franke



Rudolf Reiners



Bei dem tödlichen Betriebsunfall unseres Meisters Paul Regge am 18. 12. 68 in Cuxhaven haben sich unsere beiden Dock-Maschinenbauer Karl Franke und Rudolf Reiners tatkräftig und ohne Rücksicht auf ihre eigene Person an den Rettungsarbeiten beteiligt.

Um den zwischen den Eisschollen treibenden Verunglückten zu bergen, ließen sich die beiden HDW-Männer wiederholt an einem Seil in das eisige Wasser herab, bis der Verunglückte geborgen werden konnte. Wegen der langanhaltenden und zu starken Unterkühlung verstarb unser Meister Regge trotz schnellsten Transports ins Cuxhavener Krankenhaus.

In Anerkennung ihres hervorragenden Einsatzes wurde den beiden HDW-Mitarbeitern in einem angemessenen Rahmen ein namhafter Betrag, der gemeinsam von der Geschäftsleitung und der zuständigen Nordwestlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft ausgesetzt worden war, übergeben.

Der Bundestag verabschiedete das Arbeitsförderungsgesetz

Mit dem „Gesetz über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung“ hatte die Weimarer Republik 1927 eine soziale Sicherung für den arbeitenden Menschen geschaffen, die in der damaligen Welt ihresgleichen nicht hatte. Dieses Gesetz ist nunmehr durch ein grundlegend neues abgelöst worden: der Bundestag verabschiedete am 13. Mai 1969 das Arbeitsförderungsgesetz.

Der Unterschied zwischen dem alten und dem neuen Gesetz ist kennzeichnend für den Übergang von einer sozialen Schutzpolitik zu einer konstruktiven Gesellschaftspolitik.

Während bei dem alten Gesetz das Bemühen, die Folgen krisenbedingter Arbeitslosigkeit abzufangen, im Vordergrund stand, geht es dem Gesetzgeber nunmehr darum, Arbeitslosigkeit nach Möglichkeit überhaupt zu verhüten. Wenn der einzelne Arbeitnehmer bisher den Wandlungen in der Wirtschafts- und Berufsstruktur durch Technisierung und Automation, durch Rationalisierung und Spezialisierung relativ passiv aus-

geliefert war, soll er mit Hilfe des neuen Gesetzes in die Lage versetzt werden, sich den Wandlungen aufgrund eigener Initiative aktiv anzupassen. Daher ist der Kern des Gesetzes die Stärkung der beruflichen Mobilität durch Umschulung, berufliche Aufstiegs- und Leistungsförderung. Alle bisherigen Maßnahmen, die überwiegend der Hilfe in Notsituationen galten, sind an die zweite Stelle gerückt.

Das Gesetz unterscheidet zwischen institutionellen und individuellen Förderungsmaßnahmen. So wird die Bundesanstalt für Arbeit, wie der neue Name lauten wird, bestehende berufliche Bildungseinrichtungen fördern und selbst weitere einrichten. Der einzelne Erwerbstätige wird bei der Teilnahme an Lehrgängen ein Unterhaltsgeld erhalten. Auch die Kosten für Lernmittel, Fahrt und Unterkunft usw. werden von der Bundesanstalt getragen.

Die Bundesanstalt für Arbeit soll zum anderen in verstärktem Maße Arbeitsmarkt- und Berufsforschung betreiben,

um längerfristige Entwicklungstendenzen frühzeitig erkennen zu können. Solcherart sollen die Grundlagen für eine aktive Beschäftigungspolitik der Bundesregierung erarbeitet werden.

Die Verabschiedung des Gesetzes war der erste Schritt. Jetzt kommt es darauf an, bei jedem Arbeitnehmer den Willen zur beruflichen Weiterbildung und zur Anpassung an die sich verändernden Bedingungen zu wecken. So sollten auch die älteren Arbeitnehmer – trotz der rapiden technologischen Veränderungen – nicht resignieren, sondern die Chance, die das neue Gesetz jedem bietet, auch wahrnehmen und den Weg sozialen Aufstiegs, der ihnen hier geboten wird, gehen.

Die persönliche Initiative des einzelnen steht im Vordergrund des neuen Gesetzes und soll entsprechend gefördert werden. Nicht jener Arbeitnehmer, der sich auf den sozialen Schutzwall verläßt, war sein Leitbild, sondern jener, der sich dem Leistungswettbewerb stellt und für ihn fit macht.

Freie Gewerkschaften gründen „Europäischen Bund“

Vor 11 Jahren beschloß die erste Generalversammlung der Freien Gewerkschaften in der Europäischen Gemeinschaft eine zunächst noch lose Zusammenarbeit und die Errichtung eines gemeinsamen Sekretariats in Brüssel. Am 23. April 1969 sprachen sich die 150 Delegierten von 12 Millionen organisierten Arbeitnehmern in den EWG-Ländern auf einem Kongreß in Den Haag ohne Gegenstimmen bei nur 3 Enthaltungen für einen organisatorischen Zusammenschluß in Gestalt eines „Europäischen Bundes der freien Gewerkschaften in der Gemeinschaft“ aus.

So nüchtern die Atmosphäre in dem modernen Zweckbau des Kongreßgebäudes in Den Haag war, man spürte die Bedeutung dieses Ereignisses. Ludwig Rosenberg, der den Gründungskongreß leitete, sprach von einem historischen Augenblick in der Geschichte der Arbeiterbewegung. Er wies aber auch mahnend darauf hin, daß Name und Satzung des neuen Europäischen Bundes gegenwärtig mehr Verpflichtung als Realität bedeuteten. Nach der Willenserklärung, innerhalb der Gewerkschaftsbewegung die nationalen Grenzen zu überwinden, müßten nun die entsprechenden Tatsachen geschaffen werden. Für die EWG-Kommission gratulierten Präsident Rey, Vizepräsident Mansholt und Wilhelm Haferkamp den Gewerkschaften zu dieser Entscheidung. Rey

betonte, daß die Rolle der Gewerkschaften in der EWG damit bedeutsamer würde und versprach, sie künftig an der Ausarbeitung der Programme und an den Entscheidungen stärker zu beteiligen. Zugleich forderte er die Gewerkschaften auf, stärkeren Druck auf die Arbeitsminister ihrer Länder auszuüben, daß sie sich endlich zu einer gemeinsamen Sozialpolitik in der EWG zusammenfinden. Europa werde nicht nur in Brüssel erbaut.

Als Zweck des neuen Europäischen Bundes wurde proklamiert, die wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Rechte und Interessen der Arbeitnehmer auf der Ebene der Gemeinschaft besser zu vertreten und zu verteidigen. Sein Ziel ist die Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Fortschritts sowie die Stärkung der Demokratie in Europa. Mitglieder des Bundes sind der DGB, die französische Force Ouvrière, die italienischen Gewerkschaftsbünde CISL und UIL, der niederländische Verband NVV, der belgische FGVB und die luxemburgische CGT. Weitere Mitglieder sind die in Form von Gewerkschaftsausschüssen bestehenden Zusammenschlüsse demokratischer Gewerkschaften für einen oder mehrere Wirtschaftsbereiche der EWG.

Durch eine angemessene Vertretung nicht nur der einzelnen Bünde, sondern auch der übernationalen Zusammen-

schlüsse der einzelnen Fachgewerkschaften wird der europäische Gewerkschaftskongreß den Charakter eines wirklich demokratischen und repräsentativen Organs erhalten.

In einer in Den Haag verabschiedeten Entschließung forderte der neue Europäische Gewerkschaftsbund den Aufbau einer alle demokratischen Länder Europas umfassenden Gemeinschaft mit dem Ziel, so rasch wie möglich die Vereinigten Staaten von Europa herbeizuführen. Sozialer Fortschritt und Vollbeschäftigung seien in der EWG vorrangig zu gewährleisten und auf allen Stufen der Wirtschaft müsse eine Demokratisierung erfolgen, in dem eine angemessene Mitwirkung und Mitbestimmung der Arbeitnehmer und ihrer Gewerkschaften sichergestellt wird.

Ferner verabschiedete der Kongreß gemeinsame Grundsätze für eine europäische Tarifpolitik. Darin wird die Verteidigung der Tarifautonomie, die Verwirklichung einer aktiven Tarifpolitik und die Ablehnung einer ausschließlichen Bindung der Löhne und Gehälter an irgendwelche Leitlinien, Orientierungsdaten oder Indices ausgesprochen. Der Exekutivausschuß wurde beauftragt, eine Koordinierung der gewerkschaftlichen Tarifpolitik in allen EWG-Ländern vorzubereiten. Dabei sollen Maßnahmen zum Schutz der Arbeitnehmer gegen die Auswirkungen der Rationalisierung,

des technischen Fortschritts und der Strukturänderungen im Vordergrund stehen.

Bedeutsam war auch der Appell des Kongresses an den durch seinen Präsidenten Cool in Den Haag vertretenen Weltverband der Arbeit (früher Christliche Gewerkschaftsinternationale), der gegenwärtigen Zusammenarbeit auf europäischer Ebene dauerhafte und organisierte Formen zu geben. Reser-

viert war dagegen die Haltung gegenüber den in Frankreich und Italien bestehenden kommunistischen Gewerkschaften CGT und CGIL. Der Kongreß nahm Kenntnis von dem Beschluß der EWG-Kommission, Arbeitskontakte zur CGT und CGIL aufzunehmen und beauftragte den Exekutivausschuß, „die Situation und ihre Entwicklung aufmerksam zu verfolgen.“ Inzwischen sollen die eigenen Aktionen in völliger Unab-

hängigkeit fortgesetzt werden, damit ein wirklich demokratisches Europa auf politischer, wirtschaftlicher und sozialer Ebene entstehen kann.

Zum Abschluß wählte der Kongreß zum ersten Präsidenten des neuen „Europäischen Bundes“ einstimmig den 46jährigen Niederländer André Kloos, den Vorsitzenden des niederländischen Gewerkschaftsbundes NNV. Generalsekretär wurde der Belgier Rasschaert.

Wahl der Arbeitnehmervertreter in den HDW-Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat einer Aktiengesellschaft oder einer Kommanditgesellschaft auf Aktien muß zu einem Drittel aus Vertretern der Arbeitnehmer bestehen.

Die Vertreter der Arbeitnehmer werden in allgemeiner, geheimer, gleicher und unmittelbarer Wahl von allen wahlberechtigten Arbeitnehmern der Betriebe des Unternehmens gewählt. So steht es im § 76 des Betriebsverfassungsgesetzes, und so ist es am 22. und 23. Mai in den Werken Kiel, Ross und Finckenwerder unserer Werft geschehen.

Dabei wurden von 19 586 Wahlberechtigten 9 219 Stimmzettel abgegeben, von denen wiederum 8 886 gültig und 333 ungültig waren. Die Wahlbeteiligung entsprach den allgemeinen Erwartungen. Sie betrug etwas mehr als 46 %.

Von den fünfzehn fristgerecht eingereichten Wahlvorschlägen, von denen je sechs Kandidaten der IG Metall und der DAG angehörten, während drei Mitglieder des CGD waren, konn-

ten sich die sechs Kandidaten der IG Metall in der Wahl durchsetzen. Von den insgesamt möglichen 53 316 der gültig abgegebenen Einzelstimmen (6 je Stimmzettel) vereinigten sie 25 776 oder 48 % auf sich.

Gewählt wurden:

- | | |
|------------------------------------|-------------------|
| 1. Böhm, Otto (Dreher) | mit 5 520 Stimmen |
| 2. Peters, Werner (Dreher) | mit 4 610 Stimmen |
| 3. Lorenz, Horst (techn. Angest.) | mit 4 357 Stimmen |
| 4. Richter, Karl (Schlosser) | mit 4 077 Stimmen |
| 5. Scholz, Heinz (Gew.-Angest.) | mit 3 863 Stimmen |
| 6. Renger, Rolf (Stadtrat in Kiel) | mit 3 349 Stimmen |

Die Amtsdauer der neu gewählten Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat läuft nach fünf Jahren ab; sie endet nach der Beschlußfassung der Hauptversammlung einer Aktiengesellschaft über das vierte Geschäftsjahr.



Otto Böhm



Werner Peters



Horst Lorenz



Karl Richter



Heinz Scholz



Rolf Renger

Unfallverhütung -

Bestandteil ingenieurmäßigen Denkens

Am Abend des 28. März trafen sich etwa siebzig Betriebsingenieure und Assistenten unseres Kieler Werkes zu einer fast schon Tradition gewordenen Zusammenkunft der Betriebsingenieure im Hotel „Conti-Hansa“ in Kiel, um über Fragen der Arbeitssicherheit und Unfallverhütung zu diskutieren.

Sicherheitsingenieur Hasenberg konnte zu dieser Veranstaltung auch die Vorstandsmitglieder Dipl.-Ing. Arno Klehn und Dipl.-Ing. Gerrit Körte sowie die Betriebsdirektoren Theodor Greve und Klaus Neitzke begrüßen. Hasenberg stellte in seinem Referat, das die Unfallverhütung im allgemeinen und besondere Erfahrungen im Laufe der letzten beiden Jahre zum Gegenstand hatte, einleitend fest, daß die Methoden der Unfallverhütung bisher in unseren drei Werken im einzelnen notwendigerweise verschieden gewesen seien, da es keine allgemeinverbindliche Ausbildung für Sicherheitsingenieure gebe und sich jeder ein eigenes System habe erarbeiten müssen. Die Zukunft allerdings werde im Rahmen der allgemeinen Harmonisierungsbestrebungen auch im Bereich der Unfallverhütung schon bald einheitliche Verhältnisse bei uns schaffen.

Hasenberg erinnerte an die Zeit, in der jährlich etwa dreißig bis vierzig Zusammenkünfte stattfanden, bei denen die Angehörigen jeweils mehrerer Gewerke zusammengefaßt und intensiv geschult wurden. „Mit Befehlen“, sagte er, „oder Anordnungen, möglicherweise gar in schroffem Ton, ist nichts getan; Erziehung zu gefahren- und sicherheitsbewußten Arbeiten ist alles.“ Die Grundlage der Unfallverhütung seien die Unfallverhütungsvorschriften (UVV) in ihrer

Gesamtheit. Nun könne man natürlich nicht verlangen, daß die Betriebsingenieure und Meister die UVV auswendig könnten, doch sollte ihnen zumindest der ihren Betrieb oder das Gewerk betreffende Teil geläufig oder doch wenigstens bekannt sein. Im übrigen seien ja die Sicherheitsingenieure jederzeit da und bereit, sie zu beraten. Er könne, sagte Hasenberg, mit Freude feststellen, daß sich die bei besonderen Vorfällen jeweils verantwortlichen Männer der Werft immer wieder an die Sicherheitsingenieure wendeten.

„Unfallverhütung ist heute Bestandteil ingenieurmäßigen Denkens“, sagte Hasenberg in seinem Schlußwort und fuhr fort: „Jeder Ausfall eines Verunglückten oder auch nur durch Unachtsamkeit zu Schaden gekommenen zählt heute doppelt schwer, weil es für einen guten Facharbeiter keinen Ersatz gibt. Gewöhnlich ist er nur durch Überstunden der anderen zu ersetzen“.

Die Diskussion an diesem Abend war ebenso lebhaft wie interessant, stellte Hasenberg, der auf eine siebzehnjährige Tätigkeit als Sicherheitsingenieur bei uns zurückblicken kann, später fest.

Prämie für umsichtiges Verhalten: Stellagenbauer verhinderte Brandausweitung

Am 25. April war die Überdachung einiger Schiffssektionen in einem unserer Kieler Werke – vermutlich durch einen schadhafte Ölofen, der die überdachte Arbeitsstätte heizte – in Brand geraten. Der Stellagenbauer Hermann Rehbehn sprang beherzt hinzu und drehte die Brennstoffzufuhr für den Ölofen ab.

„Zweifellos ist durch sein Eingreifen



Demonstration unseres Höhsicherheitsgerätes (Absturzicherung) vor neuen Mitarbeitern.

ein größerer Schaden verhindert worden“, heißt es im Bericht unserer Werkfeuerwehr, die beim Eintreffen an der Brandstelle ein bereits gelöschtes Feuer vorfand.

Wenn es Hermann Rehbehn nicht gelungen wäre, die Brennstoffzufuhr abzustellen, wäre der Ofen so stark erhitzt worden, daß es zu einer Explosion des Brennstofftanks und einer damit verbundenen Ausweitung des Feuers hätte kommen können.

Ganz abgesehen von möglichen Verletzungen anderer Mitarbeiter hätten auch die Sektionen beschädigt werden und somit größerer Schaden entstehen können.

Hermann Rehbehn erhielt für sein umsichtiges Verhalten ein Dank- und Anerkennungsschreiben und eine Prämie von hundert Mark.

Direktor Klehn beglückwünscht den Möbeltischler Hans Uwe Preuß zu seinem guten Abschneiden bei der Facharbeiterprüfung.



Lehrlingsfreisprechungsfeier in Kiel

Am 27. März wurden im Rahmen einer Feierstunde im Hotel „Bellevue“ 69 Lehrlinge unseres Kieler Werkes nach bestandener Abschlußprüfung durch Direktor Klehn freigesprochen. Der Stahlbauschlosser Uwe Schnabel und der Dreher Günter Barkley erhielten als Anerkennung für ihre sehr guten Leistungen außer Buchpreisen, auch von der Industrie- und Handelskammer, Stipendien für den Besuch der Ingenieurschule. Zehn weiteren Prüflingen wird die Werft den kostenlosen Besuch der Techniker-Abendschule ermöglichen.



Gutes Ergebnis im Vorschlagswesen

Rationalisierung ist Trumpf. Sie wird einer der stehenden Trümpfe und anzustrebendes Ziel in der Wirtschaft, in der industriellen Produktion vor allem, bleiben. Das Wort „Rationalisierung“ ist lange kein Schreck- oder Schockwort mehr, und vom betrieblichen Vorschlagswesen als von der „Rationalisierung im Kleinen“ zu sprechen, fast schon abgegriffene Münze. Und doch muß von eben dieser „Rationalisierung im Kleinen“ immer wieder gesprochen werden, weil sie in Deutschland – seltsamer Weise – noch immer nicht so selbstverständlich zur täglichen Arbeit gehört wie beispielsweise in Amerika.

Daß die „Rationalisierung im Kleinen“, nämlich die Einführung der aufgrund des betrieblichen Vorschlagswesens bekannt gewordenen Verbesserungen gleich welcher Art, auch ein wesentliches Mittel ist, unser Unternehmen konkurrenzfähiger zu machen und derart zur Sicherung unser aller Arbeitsplätze beizutragen, sollte jedem einleuchten. Konnte doch aufgrund der Durchführung von Verbesserungsvorschlägen allein in einem unserer drei Werke in den letzten sieben Jahren ein errechenbarer Nutzen von fast sechs Millionen Mark erzielt werden.

Um möglichst jedem eine Vorstellung von den vielseitigen Möglichkeiten der Mitarbeit im betrieblichen Vorschlagswesen zu geben, veröffentlichen wir auch diesmal wieder eine Anzahl von

Auch heute noch gibt es den schöpferischen Blitz des Gedankens, nur wird dieser Gedanke meist so schnell „ausgewertet“, daß sich ein erfolgreiches Team am Ende oft verwundert fragt: „Wer von uns war es eigentlich, der seinerzeit den entscheidenden Einfall hatte?“

Bert Seekamp

Auszügen aus den Protokollen des Prämierungsausschusses, der am 7. Mai im Verwaltungsgebäude unseres Werkes Finkenwerder über die Prämierung von 38 Verbesserungsvorschlägen entschied. Diese 38 waren dem Prämierungsausschuß von den technischen Kommissionen in Hamburg und Kiel, die in jeweils zwei Sitzungen insgesamt 110 Verbesserungsvorschläge (davon 6 aus dem Jahre 1967) diskutiert und vorgeprüft hatten, zur Prämierung vorgeschlagen worden. Daß 38 von 110, also 34,5 % der behandelten Verbesserungsvorschläge prämiert werden konnten, darf als durchaus gutes Ergebnis bezeichnet werden. Insgesamt wurden 9 820,— DM Prämien gezahlt. Die höchste Prämie betrug 2 000,— DM, doch wurde dieser Vorschlag von zwei Mitarbeitern eingereicht, so daß jeder von ihnen 1 000,— DM erhielt. Die höchste an einen Einzelnen gezahlte Prämie betrug 1 100,— DM.

Werk	Von den techn. Kommiss. behandelte VV	Prämien Geld- (Sach)	Prämienbeträge insgesamt in DM
1 Kiel	53	15 (1)	5 900
2 Ross	40 (5*)	18	3 620 (720*)
3 Fkw.	17 (1*)	3 (1)	300
HDW:			
	110 (6)	36 (2)	9 820
		* davon aus 1967	

Auszüge aus den Protokollen des Prüfungsausschusses für das betriebliche Vorschlagswesen

Vorschlag Nr. 232/68 K

Fritz Krause, Kupferschmied, Betrieb 760/Rohrleitungsbau.

Kennzeichnung von Acetylen- und Preßluftschläuchen.

Der Verbesserungsvorschlag ist sehr nützlich.

Vor Einreichung des Vorschlages waren die Anschlußschläuche für Acetylen und Sauerstoff an der Vorlage des Preßluftverteilers beim Vergütungsvorgang der Kesselschweißnähte ohne jede Kennzeichnung. Bei Rück- bzw. späterer Weitergabe der durch die Preßluft innen mit Öl verschmierten und nicht gekennzeichneten Sauerstoffschläuche bestand sehr große Explosionsgefahr.

Nach Bekanntwerden des Vorschlages wurde angeordnet, daß für den Vergütungsvorgang nur noch grüne Schläuche benutzt werden dürfen.

Der Vorschlagende erhält eine Prämie von 200,— DM.

Vorschlag Nr. 31/68 K

Horst Buldt, Meister, Werner Prill, Kesselschmied

beide Betrieb 734/Kesselbau

Neuartige Verschweißung der Membranwände an Kesseln.

Die vorgeschlagene Membranwand-Sammlerschweißung wird erstmalig bei den Haupt- und Hilfskesseln der Bauserie Nr. 1207–1210 durchgeführt. Die-

Intensive Mitarbeit im betrieblichen Vorschlagswesen bietet eine größere Gewähr für einen Gewinn als Fußballtoto oder Zahlenlotto!

ses Fertigungsverfahren wird von allen maßgeblichen Stellen, einschließlich der Klassen, voll befürwortet.

Die zwei Vorschlagenden erhalten eine Prämie von je 1 000,— DM.

Vorschlag 56/68 H Fkw.

Hermann Gummel, Schlosser und Heinz Gresens, Maschinenarbeiter, beide Betrieb 3 HFA-BA 1 Ausrüstungs-Werkstättenbetrieb

Aushebevorrichtung für Abkantpresse M 4846 (Schlosserei II, Fkw.)

Die selbstgefertigte Vorrichtung erleichtert die Arbeit und erhöht die Sicherheit.

Die Vorschlagenden erhalten eine Prämie von je 50,— DM.

Vorschlag 49/68 H Ross

Werner Gehrs, Maschinenschlosser, Betrieb HHM/Maschinenbauwerkstatt

Schleifbock für Schieberkeile etc. bis NW200 mit ausweichselbaren Schleiftellern.

Die Vorrichtung kann an den Montage- bzw. Demontageort gebracht werden, so daß alle Einpaß-Arbeiten örtlich beim Zusammenbau erfolgen können.

Der Vorschlagende erhält eine Prämie von 470,— DM.

Vorschlag Nr. 188/68 K

Rolf Blaasch, kfm. Angestellter, Abteilung VML

Spezial-Wasserreinigungsfiler

Durch die Einführung des Filters in der Röntgenabteilung, der Fotoabteilung und im Opt.-Büro können jetzt die Foto-Negative einwandfrei in kristallklarem Wasser gereinigt werden.

Der Vorschlagende erhält eine Prämie von 150,— DM.

PRAG 1969

Die Tschechische Werft Prag (Česke Lodenicé Praha) steht mit der HDW seit Jahren in Geschäftsverbindung. Sie kauft von uns Turbolo-Entöler. Dies war der Ausgangspunkt eines Kontaktes der Betriebssportgemeinschaften beider Werften. Am Samstag, dem 30. November 1968, traf die Prager Fußballmannschaft in Hamburg ein. Für vier Tage hatten wir eine sympathische und sehr aufgeschlossene Gruppe zu Gast. Es war eine Freude für uns, ihnen unsere Stadt und unsere Werft zeigen zu können. Als am Dienstag, dem 3. Dezember der Zug nach Prag unseren Hauptbahnhof verließ, waren nicht nur Freundschaften geschlossen; allen aktiven Teilnehmern unserer BSG war klar: Wir fahren 1969 nach Prag. Das Jahr 1969 kam sehr schnell und mit ihm die umfangreichen Vorbereitungen für unsere Fahrt. Mittwoch, 30. April 1969, 23.04 Uhr Bahnhof Altona: 17 junge Hamburger gehen auf die 20stündige Reise nach Prag. Es sollte eine Reise vom Winter in den Sommer werden. Am 1. Mai um 19.00 Uhr passieren wir zum ersten Mal den Wenzelsplatz. Viel Militär, sehr viele Menschen, aber alles bleibt ruhig. Wir sind die einzigen Gäste in einem herrlichen Haus, dem Gästehaus der Werft in der Nähe von Prag. Ein Reisebus der Werft steht ausschließlich für uns zur Verfügung. Ein Programm, sehr liebevoll zusammengestellt, wird uns überreicht. Und dann erleben wir Prag! Vier Tage versuchen wir soviel wie möglich in uns hineinzustopfen. Die Prager Burg, Burg Karlsstein, „Zum Fleck“, Karlsbrücke, Wenzelsplatz, die Werft und immer wieder die Stadt. Zwischendurch



der obligate Einkaufsbummel und das Fußballspiel. Es wird von unseren Gastgebern verdient mit 4:2 gewonnen. Viel zu schnell kommt der Abschiedsabend. Wodka, Würstchen vom Grill und Lieder in beiden Sprachen. Noch eine Stunde bis zur Abfahrt des Zuges – da, breiter Hamburger Dialekt aus der Gruppe: „Nun hätten wir ja noch schnell eben eine Burg besichtigen können!“

Abschied von guten Freunden – Prag wird zur Erinnerung, zu einer unserer schönsten. An der Grenze – keinerlei Kontrollen, wir behalten die Stadt und die Menschen dort in bester Erinnerung.

In Nürnberg vier Stunden Abendbummel durch die Stadt, dann noch eine kurze Nachtfahrt.

Dienstag, 6. Mai 1969, 6.47 Uhr Bahnhof Altona. Der Prager Sommernachtstraum ist zu Ende, der Hamburger Winter hat uns wieder.

Hans Wegner

Kieler HDW-Gehermannschaft 3. Mannschaftssieger beim 4. Volkslauf- und Gehertag in Kiel

Zum 4. Volkslauf- und Gehertag in Kiel am 27. April fand sich zum ersten Male eine HDW-Mannschaft zusammen, deren fünf Mitglieder trotz starker sportlicher Konkurrenz im Mannschaftsgehen über eine Strecke von 12,5 km den 3. Mannschaftssieg erringen konnte. Jürgen Steinmetz (KSS) stellte mit 1:14,25

Std. den Einzelsieger von insgesamt 57 Teilnehmern bei elf Mannschaften.

Günter Wisotzki (KMK) brauchte 1:19,12 Std., Helmut Völkner (KMK) 1:22,14 Std., Hans Linke (RPKU-D) 1:23,19 Std. und Bernd Scheel 1:25,32 St. Die unter dem

alten Howaldtzeichen gestartete Mannschaft lag mit der addierten Gesamtzeit von 6:45,09 Std. nur neun Sekunden hinter dem zweiten Sieger. Ihre Mitglieder erhielten zum Lohn die Volkslauf-Erinnerungsmedaille in Silber mit Goldrand.

Von links nach rechts: Bernd Scheel, Hans Linke, Jürgen Steinmetz, Helmut Völkner und Günter Wisotzki.



ZITATE ...

Die beste Art, die Menschen zu nehmen, ist die, daß man sie als das nimmt, was sie selbst zu sein glauben.

William Faulkner,
amerikanischer Schriftsteller

Ein Komödienschreiber ist ein Schreibtisch-Clown.

Marcel Pagnol,
französischer Schriftsteller

Die Fähigkeit, heute anders zu denken als gestern, unterscheidet den Klugen vom Starrköpfigen.

John Steinbeck,
amerikanischer Schriftsteller

Ein Chef, der seine hübsche Sekretärin heiratet, wird nie wieder eine hübsche Sekretärin haben.

Donald Driscoll

Unerfahrenheit bedeutet nicht unbedingt Talentlosigkeit.

Jerry McNeely

Das Problem der modernen Wirtschaft ist, wie man es sich leisten kann, endlich so zu leben, wie man schon lange lebt.

Karl Farkas,
österreichischer Kabarettist

Der Unterschied zwischen einem guten und einem schlechten Gewissen besteht oft nur in einem bißchen Vergeßlichkeit.

Truman Capote,
amerikanischer Schriftsteller

„Überhaupt sind wir schon so weit, daß sich die Jüngeren den Älteren gleichstellen, ja gegen sie auftreten in Wort und Tat. Die Alten aber setzen sich unter die Jungen und suchen sich ihnen gefällig zu machen, indem sie ihre Albernheiten und Ungehörigkeiten übersehen oder gar daran teilnehmen, damit sie ja nicht den Anschein erwecken, als seien sie Spielverderber oder auf Autorität versessen.

Auf diese Weise werden die Seele und die Widerstandskraft aller Jungen allmählich mürbe. Sie werden aufsässig und können es schließlich nicht mehr ertragen, wenn man nur ein klein wenig Unterordnung von ihnen verlangt. Am Ende verachten sie dann auch die Gesetze, weil sie niemand und nichts mehr als Herrn über sich anerkennen wollen. Und das ist der schöne, jugendfrohe Anfang der Tyrannei.“

Platon, griechischer Philosoph

Wasser kann, wenn es maßvoll genossen wird, niemandem schaden.

Mark Twain,
amerikanischer Schriftsteller

Ich glaube nicht an Zufall. Die Menschen, die in der Welt vorwärtskommen, sind diejenigen, die aufstehen und nach dem von ihnen benötigten Zufall Ausschau halten.

G. B. Shaw,
britischer Schriftsteller

Gerüchte sind der Wellenschlag unterdrückter Information.

Roger Peyrefitte,
französischer Politiker

PERSONALIEN

Mit dem Ausscheiden unseres Vorstandsmitgliedes Dipl.-Ing. Arno Klehn gegen Ende des Jahres wird Vorstandsmitglied Dipl.-Ing. Gerrit Körte die technische Leitung des Werkes Kiel (K) übernehmen. Die Leitung der Betriebe Dietrichsdorf und Gaarden sowie der Abteilung Stahlbau (KT) hat Körte bereits am 10. April übernommen. Den von ihm bisher geführten Vorstandsbereich der Hamburger Werke (H) hat unser Vorstandsmitglied Heinrich Röhrs (bisher C) am 1. April übernommen.

Betriebsdirektor Klaus Neitzke (KB) hat am 1. Januar die Leitung des Stahlschiffbaues in Kiel und inzwischen auch die bisher unserem demnächst ausscheidenden Betriebsdirektor Theodor Greve unterstehenden Abteilungen übernommen.

Betriebsdirektor Dipl.-Ing. Berthold Gentzsch (KU) hat am 1. Januar die Leitung der Sonderschiffbaubetriebe übernommen.

Dipl.-Ing. Wilfried Ilchmann (TP-K) hat

am 1. Dezember 1968 die Leitung der Projektabteilung des Werkes Kiel übernommen und Prokura erhalten.

Mit Wirkung vom 1. 2. 1969 erhielten Prokura die Betriebsdirektoren Dipl.-Ing. Berthold Gentzsch (KU), Klaus Neitzke (KB), Dipl.-Ing. Ludwig Raudenkolb (HF) und Ulrich Wagenitz (HH) sowie Dipl.-Ing. Udo Ude (KW).

Helmut Greif hat für den ausgeschiedenen Dr. Manfred Deutschmann mit Wirkung vom 27. Mai die Hauptabteilung Personal und allgemeine Verwaltung (RP) übernommen.

Karl Heinz Ulrich wurde am 15. 4. zum Leiter der Abteilung Hauptantriebe (HMH) ernannt.

Dipl.-Ing. Herbert Frase (bisher KHT) wurde am 1. Februar zum Abteilungsleiter für die Arbeitsvorbereitung im Sonderschiffbau (KVU) ernannt.

Zu OBERINGENIEUREN wurden ernannt: der Leiter des Maschinenbau-Außenbetriebes (KBM) Dipl.-Ing. Ernst Tohtz,

der Leiter der Hauptabteilung Zentrale Planung (TZ) Arthur Dinse und Klaus Nehls, der den Bereich Stahlschiffbau im Werk Finkenwerder (HFS) am 1. Januar übernommen hat.

Hans Kaiser (KBM/1) wurde am 1. Januar zum Betriebsleiter ernannt.

Zu Betriebsingenieuren wurden ernannt: Uwe v. Grebmer (KBM/2) und Jochen Kutzt (HHS) am 1. Januar, sowie Manfred Wittig (KUR) am 1. April und Rolf Fischer (KUSo) am 1. Juni.

Zu Betriebsassistenten wurden am 1. Januar ernannt: Dieter Groth (KBF/4) und Horst Polaschyk (HHS).

Zu Werkmeistern wurden ernannt: Peter Wernecke (KBF/4) und Hermann Kunde (HFR) am 1. Januar, Heinz Hasse (KBS) am 1. März und Rolf Wohler (KT) und Ernst Lange (KUR) am 1. April.

Kurt Homann wurde am 1. April zum Leiter des Werkschutzes in Kiel (RPKS) ernannt.

Dipl.-Kfm. Jochen Rohde hat am 1. März die Leitung der Hauptabteilung Geschäftsbuchhaltung (RG) übernommen.



Spanisch kommt den Seelords in Cowboytracht die Tänzerin vor, hinter der sich das Seemannsliebchen Agathe verbirgt.

Werftkomödianten haben Premiere

In der alten Hafenkneipe geht es hoch her. „Cowboys, Quiddjes und Matrosen“ — so heißt das Seemannsgarn in drei Akten von Günther Siegmund — veranstalten sie mit vielen lustigen Einfällen versehene Feuerwerk der Fröhlichkeit. Die Finkenwerder Werftkomödianten haben mit diesem neu einstudierten Stück am morgigen Freitag 20 Uhr, in der Gorch-Fock-Halle Premiere. Zwei weitere Aufführungen finden dort Sonnabend und Sonntag statt. In der darauffolgenden Woche gastieren die Werftkomödianten am 5. und 6. Juni, im Haus der Jugend in Altona.

Auf dem Gelände der Deutschen Werft, wo die beliebte Laienspieltruppe seit kurzem ein eigenes Studio eingerichtet hat, wird bereits eifrig geprobt. An den Wänden lehnen die Kulissen, auf einer die neue „Hamburg“. Das stolze Schiff spielt im dritten Akt mit. Autor Günther Siegmund vom Ohnsorg-Theater läßt in dem Stück einen Berliner (Günther Arendholz) Hamburger Platt

sprechen. Was dabei herauskommt, ist vor allem für „plattdöisches“ Publikum zwerchfellerschütternd. Kein Wunder, denn der Schauspieler stammt tatsächlich aus Berlin. Aber auch Paul Dreier, Irmgard Laddey, Barbara Meier, Otto Kohrs, Günter Sempff, Günter Klocke, Inge Sempff und Horst Leupelt, der zugleich die Inszenierung besorgte, verstehen es vorzüglich, keine Langeweile aufkommen zu lassen.

Das Stück, obwohl bereits vor sieben Jahren geschrieben, ist bisher nur selten aufgeführt worden, weil es an Laienbühnen relativ hohe technische Anforderungen stellt. Die „Werftkomödianten“ können jedoch solche Aufgaben lösen, nachdem sie in einer Baracke ein für ihre Zwecke beinahe ideales Betätigungsfeld erhielten. Dort werden nicht nur die einzelnen Szenen einstudiert, sondern mit Hammer und Hobel, Pinsel und Farbe entsteht jene Welt der Illusionen, die nun einmal dazugehört, wenn sich der Vorhang öffnet. hgs



Großer Erfolg für Werft-Komödianten

Spaß mit „Cowboys, Quittjes und Matrosen“

dt. Einen Riesenspaß bereiteten die Werft-Komödianten ihren zahlreichen Freunden zum Wochenende in der Gorch-Fock-Halle durch ein Seemannsgarn in drei Akten, daß der bekannte Regisseur und Schauspieler Günther Siegmund von der Richard-Ohnsorg-Bühne vor Jahren gar lustig gesponnen hat. „Cowboys, Quittjes und Matrosen“ heißt dieses Stück und es atmet echte Luft von der Waterkant.

Wenn dabei den Quittjes manches gute Wort ohne Überheblichkeit gewidmet wird, wirkt das besonders sympathisch. Alles spielt sich in einer Seemannskneipe ab, die sich verbunden mit einer tollen Schwindelei dreier Matrosen zur Cowboy-Kneipe wandelt.

Für eine Laienspielbühne ist das Stück mit Schwierigkeiten vieler Art gespickt: dreimal Szenenwandel und zudem müssen Spieler zur Verfügung stehen, die ihre Rolle auch ausfüllen können, wie der Gastwirt Kasimir Quitt als Berliner (Günter Arendholz) und der Pianist Vinzenz (Horst Leupelt) als echter Quittje.

Da kann nur gesagt werden, daß die Werft-Komödianten ihre Aufgabe ausgezeichnet lösten und eine ihrer besten Aufführungen herausbrachten. Die drei „Seelüd“, der Bootsmann Jan Brass (Otto Kohrs) — er stand zum ersten Mal auf der Bühne und zeigte eine beachtenswerte Leistung — mit dem Vollmatrosen Paul Torf (Günter Sempff)

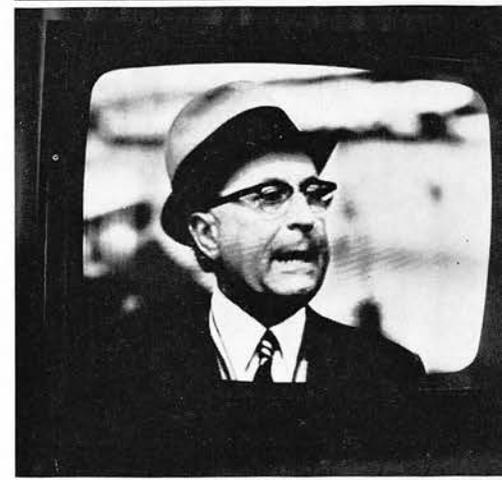
sowie dem Leichtmatrosen Hein Mück (Günter Klocke) waren ein famoses Trio.

Köstlich vor allem, als sie sich für die Kneipe in Cowboys verwandelt hatten. Ihnen gegenüber drei weibliche Vertreter im Stück: die längst bewährte Irmgard Laddey als Henriette Kinkelwitt und Heike Melfsen (Barbara Meier) — beide Angestellte in der Kneipe — und die temperamentvolle Agathe (Inge Sempff). Auch sie waren mit ihren Rollen ganz im Sinne des Autors besetzt.

Bleibt nur zu sagen, daß noch Paul Dreier als Freund des Gastwirts viel Farbe in das lustige Geschehen brachte. Um das milieurechte Bühnenbild hatten sich Werner Dittes und Paul Dreier verdient gemacht und ihnen gebührt ein Sonderlob.

Ob ein Stück gut ankommt, dafür sind die Zuschauer der beste Wertmesser. Sie amüsierten sich köstlich und überschütteten die tüchtigen Werftkomödianten zum Schluß mit stürmischem Beifall, den auch der Autor Günther Siegmund auf der Bühne entgegennehmen konnte.

Von ihm — bei einem anschließenden geselligen Beisammensitzen im Restaurant „Zur Landungsbrücke“ — empfangen die Werft-Komödianten Lob und Anerkennung für ihre Aufführung, und dies von einem Bühnenfachmann. Das war noch mehr wert, als der Beifall, der vordem gezollt worden war.



In der Fernsehsehung „Eine Werft in zwei Städten“ kam nicht nur die Pro-minenz zu Worte (Bildmitte), sondern auch die Werftkomödianten (Bild unten).

