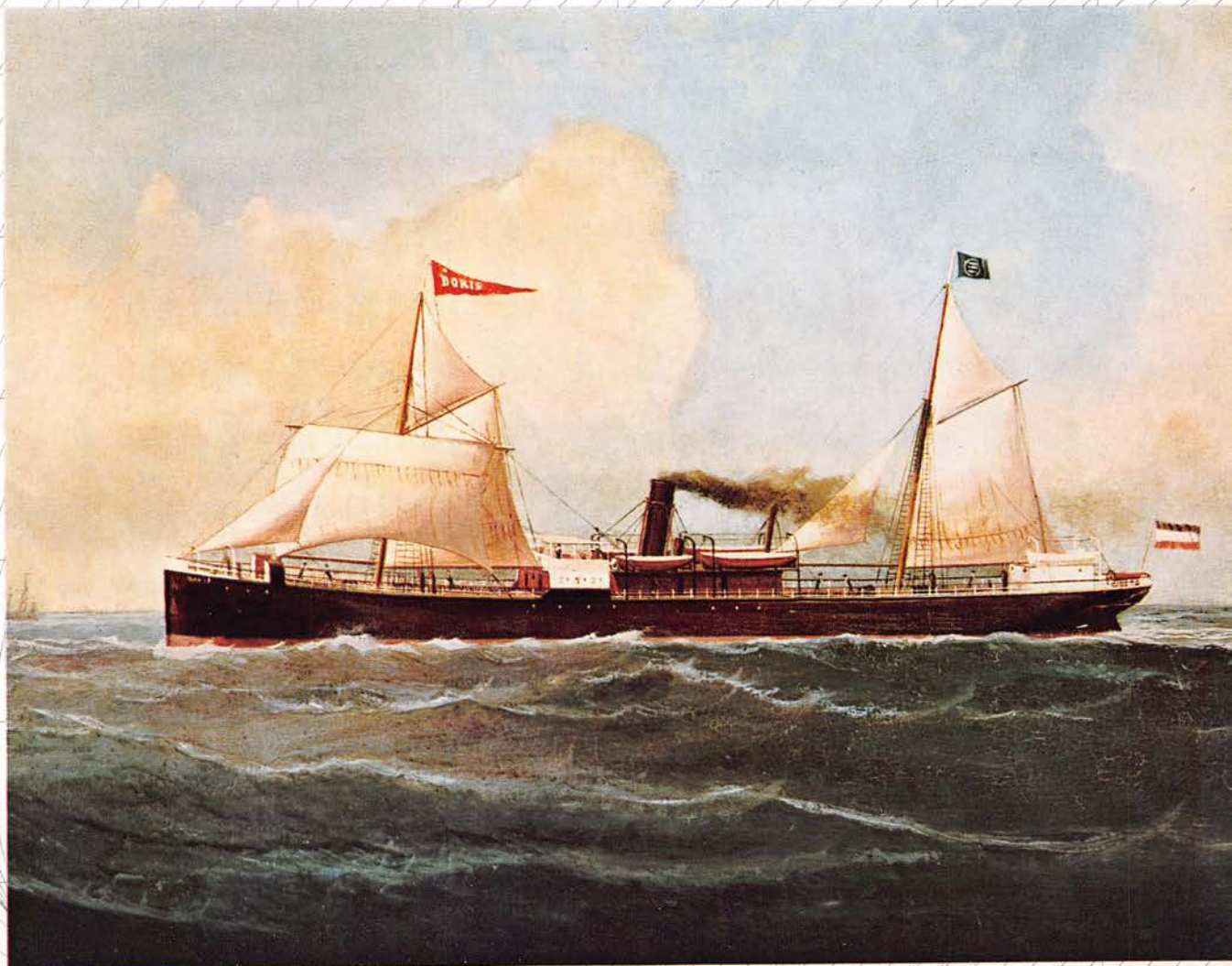


3/69



HOWALDTSWERKE - DEUTSCHE WERFT

AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG UND KIEL

WERKZEITUNG 3 · 1969

AUS DEM INHALT

	Seite
Ministerpräsident Dr. Lemke besucht die HDW	1— 4
Nach dem Streik	5
„Texaco Hamburg“	6— 8
Begegnung zweier Generationen	9—11
„Hornmeer“ · „Hornwind“	12
Theodor Schecker zum Gedenken	13
„Svealand“, Erzschiß der DW	
44 Jahre in Fahrt	14
Ponton für 1000-t-Schwimmkran	
„Magnus XII“ lief vom Stapel	15—17
Aus der Arbeit unserer Reparaturabteilungen	18
Das Gerücht	19
Segelschiß und Technik	20—25
kleine chronik der weltshißfahrt . . .	25—27
Der Kompromiß von Frankfurt	28—30
Berufskundliche Fahrten unserer Lehrlinge	31—33
Bücher in Luv und Lee	34—35
Amerika 68	36—41
Betriebliches Vorschlagswesen	42
Die dynamische Rente ist bis 1985 gesichert	43
Verschiedenes	44
Informationen über den Deutschen	
Jugend-Photopreis 1969	45
Sport · Werftkomödianten	46
Der neue Elbtunnel	47—48

Titelbild:

Alte und neue Zeit.
Dampfer „Doris“, 1042 BRT, gebaut 1882 bei
Howaldt in Kiel (Bau Nr. 74) für M. Jebsen,
Apenrade — — —
und Ausschnitt aus dem Bauspantenriß eines
hochmodernen Containerschiffes, das z. Z. auf
unserer Werft in Arbeit ist.

Bilder auf der Rückseite:

Großbaustelle Elbtunnel II

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

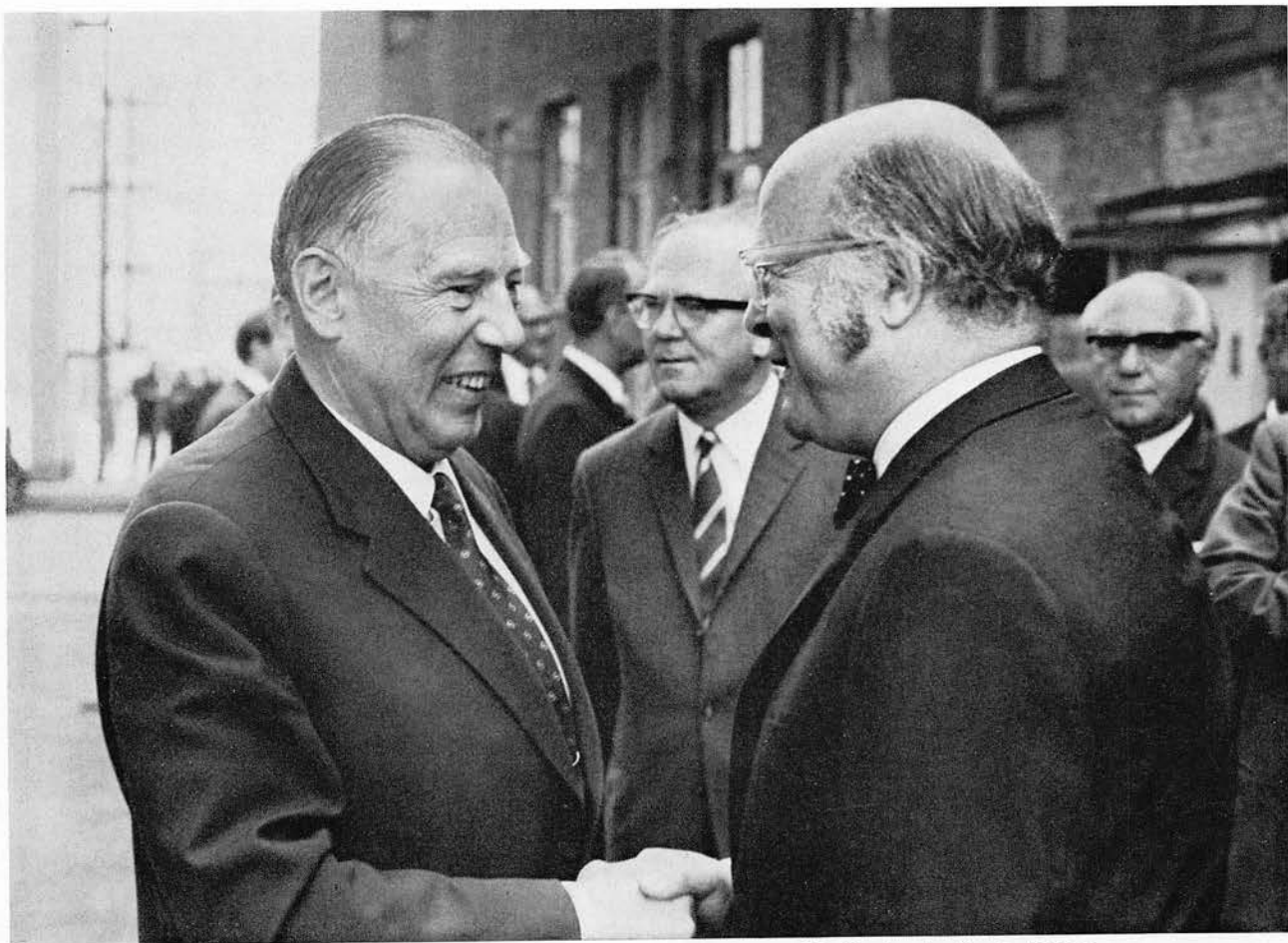
Druck:

we-druck Karl Heinz Wedekind, Hamburg

Die Werkzeitung erscheint vierteljährlich
und wird kostenlos an alle Betriebsangehörigen
versandt

Auflage: 29 000

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



Ministerpräsident Dr. Lemke · Min.-Dirigent a. D. Hans Birnbaum · A.R.-Vorsitzender Dr. von Menges

Ministerpräsident Dr. Lemke besucht die HDW

Im allgemeinen sind Schiffstauen und Stapelläufe die spektakulären Ereignisse im Schiffbau. Aber auch das Verholen oder Eindocken eines 200 000 t Tankers, die Werftprobefahrt eines Fahrgastschiffneubaues oder die Indienstellung des ersten Containerschiffes einer neuen Generation oder eines Spezialschiffes wie etwa der „Otto Hahn“ begeistern meist viele Tausende. Auch das sind Ereignisse, die oft genug weltweit Beachtung finden. Sie machen Schlagzeilen auf den ersten Seiten der Tageszeitungen und werden von den Rundfunk- und Fernsehreportern für Millionen Hörer und Fernseher wahrgenommen. Die kontinuierliche Berichterstattung über Auftragserteilung, Beschäftigungslage und Belegschaftsstärken der Werften sowie über Besonderheiten schiffbaulicher Entwicklungen in Presse, Rundfunk und Fernsehen aber bezeugt das nur zu berechnete allgemeine öffentliche Interesse am Schiffbau als Wirtschaftsfaktor. Sind doch in der Bundesrepublik allein 81 000 Menschen im Schiffbau (ohne Zulieferindustrien) beschäftigt. Und da die Steigerung der Produktion zur Erhaltung der Vollbe-

schäftigung ein ebenso wichtiger Bestandteil unseres modernen Wirtschaftslebens ist wie das Festhalten am Bemühen um eine stabile Währung und stabile Preise, wird jedem einleuchten, wie wichtig die Konkurrenzfähigkeit unseres Schiffbaus auf dem Weltmarkt für unsere gesamte Volkswirtschaft und somit für das Wohlergehen jedes einzelnen ist.

Als die Tageszeitungen am 16. August mit Überschriften wie „Howaldtswerke und Deutsche Werft haben Bewährungsprobe bestanden“ oder „HDW-Fusion erweiterte Angebotsfächer“ über unsere Werft, insbesondere diesmal jedoch über das Kieler Werk unseres Unternehmens berichteten, war der Anlaß ein spektakuläres Ereignis besonderer Art:

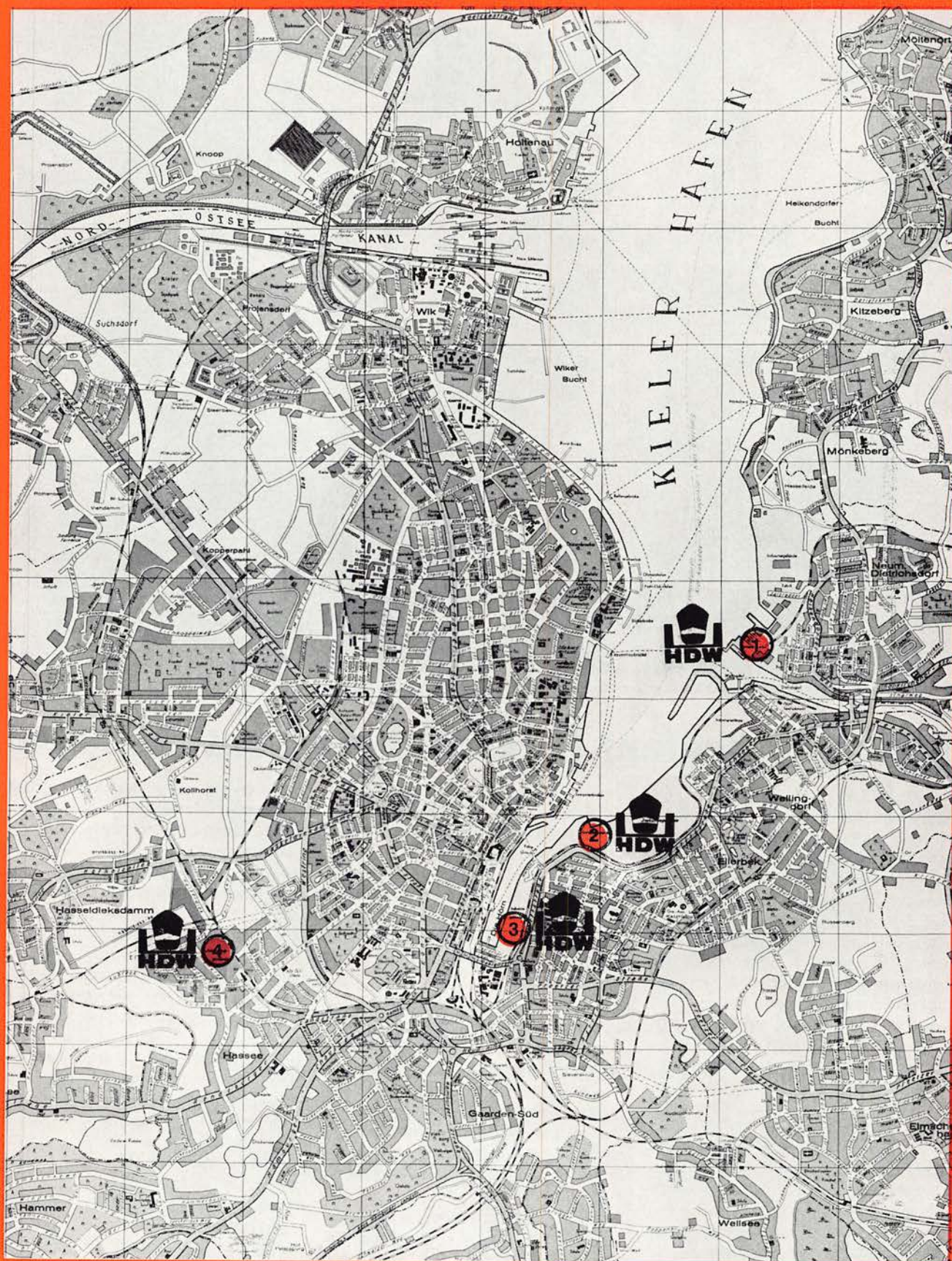
Der Besuch des Ministerpräsidenten des nördlichsten Bundeslandes Schleswig-Holstein, Dr. Lemke, und einiger Kabinettsmitglieder in den Werken Kiel-Gaarden und Dietrichsdorf.

Auf Einladung des Aufsichtsratsvorsitzenden der HDW, Dr. Dietrich Wilhelm

von Menges, waren Ministerpräsident Dr. Lemke, Justizminister von Heydebreck, Wirtschaftsminister Gaul und Finanzminister Qualen sowie der Präsident der schleswig-holsteinischen Landeszentralbank Otto Kähler, Konsul Seibel, der Präsident der Handelskammer Kiel, und die Vertreter der örtlichen und überregionalen Presse, des Rundfunks und des Fernsehens gekommen, um sich über den Stand der Entwicklung des Unternehmens seit der Verschmelzung der Ende 1967 zu einer Großwerft zusammengeschlossenen drei Werften (KHW, HWH und DW) zu informieren.

Dr. von Menges begrüßte die Gäste, auch im Namen des gesamten Aufsichtsrates, der durch Ministerialdirigent a. D. Birnbaum, Staatssekretär Frahm, Stadtrat Renger und den Betriebsratsvorsitzenden (Werk Kiel) Otto Böhm vertreten war, sowie namens der Eigner, der GHH, der AEG und der Salzgitter AG, und des vollzählig vertretenen Vorstandes der HDW.

„Die Entscheidung, die drei Werften zusammenzuschließen, war richtig“, sagte Dr. von Menges und gab seiner Freude darüber Ausdruck, nach zwanzig Mona-



1 Dietrichsdorf · 2 Gaarden · 3 Gaarden-Süd · 4 Hassee

ten erfolgreicher Arbeit der HDW feststellen zu können, daß sich die seinerzeit wiederholt in Gesprächen mit dem Ministerpräsidenten und Vertretern der schleswig-holsteinischen Landesregierung, wie auch von verschiedenen Seiten öffentlich geäußerten Befürchtungen im Hinblick auf die Entwicklung des Kieler Werkes nach einem Zusammenschluß nicht erfüllt hätten. Der unternehmerischen Absicht entsprechend, die Werften in Kiel und Hamburg als einander ergänzende lebensfähige Betriebe zu erhalten, habe sie für Kiel vielmehr einen günstigen Verlauf genommen. Sollen doch von den zur Zeit von der HDW für insgesamt 2 Milliarden Mark zu bauenden Schiffen in Kiel allein Schiffe mit einem Gesamtwert von 1,2 Milliarden Mark gebaut werden, was einem Zuwachs von 350 Millionen Mark entsprechen.

Für die erfolgreiche Arbeit des Gesamtunternehmens spreche die von der HDW seit dem 1. Januar 1968 abgelieferte Gesamttonnage von 1,6 Millionen TDW + 23 000 BRT im Wert von 950 Millionen Mark ebenso, fuhr Dr. von Menges fort, wie das Vertrauen unserer Auftraggeber in die Leistung des festen Stamms unserer Facharbeiter und die aufgrund ihrer Arbeit garantierte Termintreue. Abschließend dankte er der Landesregierung für ihre wiederholte Unterstützung, insbesondere auf dem Gebiet des Sonderschiffbaus.

Konsul Westphal erläuterte sodann zunächst anhand eines Stadtplanes die Lage der Kieler Betriebe, von denen das Gelände in Hassee, nach Verlegung der zum Teil schon jetzt dort tätigen Abteilung Stahlbau nach Dietrichsdorf, verkauft werden soll. Der Schiffsneubau in Dietrichsdorf wird aufgegeben. In Zukunft sollen Schiffe ausschließlich im Werk Gaarden, vor allem in den von den Portalkränen überspannten Schiffbauhallen und Baudocks gebaut werden. Der Sonderschiffbau und die Reparatur von Bundeswehrschiiffen sollen im Werk Gaarden-Süd (auf dem Gelände von Buckau-Wolf) erfolgen. Nachdem weitere Hallen von Buckau, Wolf gepachtet werden konnten, wird die HDW Ende des Jahres über rund 90 Prozent der Hallen auf dem früheren Germaniawerft-Gelände verfügen.

Anschließend erklärte Konsul Westphal im Zusammenhang mit den vor dem Zusammenschluß allgemein laut gewordenen Befürchtungen einer Schmälerung der Beschäftigungsmöglichkeiten des Kieler Werkes, daß der Angebotsfächer der HDW breiter als der jedes einzelnen Werkes sei und somit zum ersten Mal auch Containerneubauten in Kiel erstellt würden. Auch zu Entlassungen sei es



nicht gekommen, vielmehr fehlten sowohl in Kiel als auch in Hamburg etwa tausend Facharbeiter. Vorübergehendes Fehlen von Arbeitskräften lasse sich dagegen nunmehr zum Teil innerbetrieblich ausgleichen, wie der in Hamburg erfolgte Bau schwimmfähiger Großsektionen für die Kieler Supertanker wiederholt auf sinnfällige Weise gezeigt habe. In welchem Umfang die Verschmelzung des Werkes Kiel mit den Hamburger Werken und somit der innerbetriebliche Ausgleich erfolgt sei, zeige zum andern die Zulieferung von Dieseln und Kesseln von Kiel nach Hamburg. Auch in der Reparatur, wie auf den Gebieten des Stahlbaus, der Elektronik und anderer Fertigungen konnte das Kieler Werk seine Geschäfte ausweiten.

„In welchen Zeiträumen die HDW arbeiten und planen müssen“, sagte Westphal, „macht der Auftragsbestand deutlich, der bereits jetzt bis in das Jahr 1973 hineinreicht.“ Er schloß mit den Worten: „In der Vergangenheit konnte die deutsche Werftindustrie durch die Hilfe der Bundesregierung und der Küstenländer mit sechs Finanzierungsprogrammen entscheidende Voraussetzungen für ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit erfüllen. Bei der heute bereits erkennbaren Entwicklung muß der Bund dringend das sechste Werftprogramm weiter aufstocken bzw. ein siebentes Finanzierungsprogramm bereitstellen. Andernfalls hat die deutsche Werftindustrie keine Möglichkeit, ihren Kunden, die sich bereits heute mit Anschlußaufträgen beschäftigen, Weltmarktkonditionen zu bieten.“

Während der anschließenden Besichtigung der wichtigsten Produktionsstätten unseres Großschiffbaus fand die Kielliegung für unseren Neubau Nr. 1210 statt. Es ist der letzte der 1967 bestellten vier 200 000-t-*Texaco*-Tanker. Sie erfolgte durch das Absetzen einer Großsektion im Dock VIII. Im Dock VII sahen unsere Gäste den am Vortag aus Dock VIII umgeschwommenen *Texaco*-Tanker-Neubau Nr. 1209 und besichtigten anschließend in Dietrichsdorf den acht Tage vorher ausgeschwommenen und zum Liegeplatz 1 verholten *Texaco*-Tanker mit der Neubau-Nr. 1208, der sich in der Endausrüstung befindet.

Das Mittagessen wurde gemeinsam mit etwa fünfundzwanzig Direktoren, leitenden Ingenieuren, Konstruktionsabteilungsleitern und Betriebsratsmitgliedern des Kieler Werkes in der Kantine des Verwaltungsgebäudes eingenommen. Zuvor aber dankte Ministerpräsident Dr. Lemke für die Einladung zum Besuch der Werft, schilderte in sehr lebendigen Worten seine Eindrücke und fuhr fort:

Sie mögen meiner Schilderung entnehmen, wie sehr mich dies alles erneut beeindruckt hat. Denn ich bin ja nicht das erste Mal in diesem bedeutendsten Kieler Industriewerk. Daher kann ich die ständigen Veränderungen, die kleinen und großen Verbesserungen gut registrieren. Und wenn man diesen Modernisierungs- und Rationalisierungsprozeß gerade auch in den letzten 1½ Jahren seit der Fusionierung mit der Deutschen Werft AG Hamburg und den Howaldtswerken Hamburg aufmerksam verfolgt

hat, dieses — ich möchte sagen — leidenschaftliche Bemühen, auf der Höhe der Zeit, auf Weltniveau im Schiffbau zu bleiben, wenn man die fortlaufenden Berichte über wachsende Produktions- und Umsatzzahlen erhält, dann will es mir wirklich nicht einleuchten, daß ein Teil schleswig-holsteinischer Politiker nicht müde wird, die Einstellung von ideellen und materiellen Förderungen der Werftindustrie zu fordern, weil die Werftindustrie keine sogenannte Wachstumsindustrie sei.

Ich halte das für falsch und gefährlich. Denn worauf muß es einem Politiker ankommen: doch darauf, daß ein Industriezweig sichere Arbeitsplätze stellt... Ich bin der durch Beobachtungen in mehr als einem Jahrzehnt erhärteten Überzeugung, daß die schleswig-holsteinische Werftindustrie durchaus sichere und den sogenannten Wachstumsindustrien gleichwertige Arbeitsplätze stellt. Denn was zeichnet die Wachstumsindustrien aus?

Das sind doch, stark vereinfacht, die Tatsachen, daß die Produkte eines Unternehmens immer vielfältiger werden und einen immer größeren Absatz finden. Damit steigt die Umsatzerwartung und die Arbeitsplätze werden vermehrt. Genau das ist doch auch auf der HDW der Fall: Die Betriebsleitung bemüht sich speziell im Kieler Betrieb mit Erfolg und mit Unterstützung durch die Landesregierung ständig, die Produktionsbasis von einer gewissen Einseitigkeit wegzuführen und zu erweitern — Diversifikation lautet das schreckliche ökonomische Schlagwort dazu.

Ein hervorragendes Beispiel ist der Bau der „Otto Hahn“ mit ihrem Kernenergieantrieb.

Der in Europa erstmalige Bau eines Handelsschiffs mit Kernenergieantrieb soll ja kein Einzelfall bleiben, sondern

zu einem Kernenergieprogramm ausgeweitet werden.

Ein weiteres Beispiel ist die Wiederaufnahme eines traditionsreichen — oder soll ich sagen traditionsbeladenen Produktionszweiges, nämlich des Baus von U-Booten für die Bundeswehr und für das Ausland. Mag einem der Gedanke an das Wetttrüben in Ost und West und der erneuten Einbeziehung Kiels in den U-Boot-Bau auch unheimlich sein und einen gewissen Schauer einflößen: es führt kein Weg daran vorbei, daß Rüstungsaufträge — wie das Beispiel ganzer Industriezweige in den Vereinigten Staaten zeigt — ein enormer Wirtschaftsfaktor sind, an dem vorbeizugehen die heimische Werftindustrie in Schleswig-Holstein und damit auch die Wirtschaftspolitik der Landesregierung sich nicht leisten kann.

Als drittes und möglicherweise interessantestes Beispiel der Erweiterung der Produktionsbasis bei der HDW möchte ich den Bau von Meerwasserentsalzungsanlagen ansprechen. Dies ist ein ganz neuer Produktionszweig dessen künftige Bedeutung unabsehbar ist. Kein Mensch kann heute übersehen, wie lange die herkömmlichen Wasserbeschaffungsmethoden bei dem Bevölkerungswachstum und dem enormen Ansteigen des Pro-Kopf-Verbrauchs an Trinkwasser reichen werden. Vielleicht werden schon sehr bald große Meerwasserentsalzungsanlagen zur Hilfe genommen werden, um den steigenden Wasserbedarf zu befriedigen, insbesondere in Gebieten mit unzureichenden Grundwasservorräten...

Diese Beispiele einer Verbreiterung der Produktionsbasis rechtfertigen meine Überzeugung, daß der Kieler Betriebszweig der HDW krisenfester denn je ist und daß dort solide und sichere Arbeitsplätze zur Verfügung stehen. Bedenkt man weiter, daß dort im Monatsdurch-

schnitt der letzten 2 1/2 Jahre rund 10 000 Arbeitnehmer beschäftigt waren und daß gerade jetzt wieder 1 000 Facharbeiter gesucht werden, dann muß doch jeder Wirtschaftspraktiker meine Überzeugung teilen, daß ein solches Unternehmen gesund und in seiner Förderungswürdigkeit denen gleich gestellt werden muß, die von den Wirtschaftstheoretikern zu den sogenannten Wachstumsindustrien gezählt werden.

Die Landesregierung verkennt dabei keineswegs, daß ein Wirtschaftsraum wie Kiel nicht von der gedeihlichen Entwicklung eines einzigen Unternehmens dieser Größe abhängig sein sollte. Sie sieht die Gefahren einer derartigen Monokultur sehr wohl und mein Kollege Gaul und ich selbst bemühen uns mit Nachdruck, das Industrieklima und die infrastrukturellen Voraussetzungen Kiels zu verbessern und neue Betriebe für den Kieler Wirtschaftsraum zu gewinnen. Daraus kann doch aber nicht die Folgerung gezogen werden, die der Landesregierung manches Mal nahegelegt wird, die Förderung der Werftindustrie einzustellen, zumindest erheblich einzuschränken. Die Landesregierung wird sich weiterhin für eine gute Entwicklung der HDW materiell und ideell einsetzen. Sie wird — wie bisher — Landesbürgschaften stellen, wenn es notwendig ist, und ihre Mitglieder werden — wie bisher — zu persönlichen Hilfestellungen bei der Beschaffung von Aufträgen, Mitteln, Arbeitskräften oder Wohnungen bereit sein.

Ich wollte die Gelegenheit, hier vor Herren der Konzernführung, des Werftvorstandes, des Betriebsrates, der Presse und einigen Gästen aus schleswig-holsteinischen Wirtschaftskreisen zu sprechen, nicht vorübergehen lassen, ohne ein kräftiges und ehrliches Bekenntnis zu unserer heimischen Werftindustrie abzulegen.

✱

Während der den Besuch des Ministerpräsidenten und seiner Kollegen abschließenden Pressekonferenz, bei der zum erstenmal auch von der Beteiligung der HDW beim Bau von Meerwasserentsalzungsanlagen die Rede war, betonte Dr. Lemke erneut die Bereitschaft der Landesregierung, zu helfen, wo immer es möglich ist: beim Werkwohnungsbau, bei der Gewinnung von Arbeitskräften oder bei der Finanzierung. „Denn“, so sagte er, „wenn überhaupt eine Werft in der Bundesrepublik imstande ist, sich modernen Entwicklungen anzupassen, dann ist es diese Werft“.



Werftgelände Gaarden-Süd
(Buckau-Wolf)

Nach dem Streik

Nach knapp zwei Wochen Ausstand hat unsere Kieler Belegschaft die Arbeit am Montag, dem 22. 9., wieder aufgenommen.

Wir sind überzeugt, daß alle Arbeitnehmer darüber erleichtert sind. Ein wilder Streik ist kein Mittel, Differenzen über Lohnfragen auszutragen. Vordergründige Erfolge solcher illegaler Kampfmaßnahmen dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, daß nicht nur dem Unternehmen Schaden zugefügt wird, sondern auch jeder Arbeitnehmer lange Zeit benötigt, um seine persönlichen Verluste wieder auszugleichen.

In zwanzig Jahren des Wiederaufbaues nach dem Kriege hat sich das Zusammenwirken zwischen Gewerkschaften und Arbeitnehmern einerseits und die Tarifpartnerschaft zwischen Gewerkschaften und Arbeitgeberverbänden andererseits für uns alle bewährt. Die im Rahmen dieser geschaffenen Ordnung erzielten Erfolge und der dadurch erreichte Arbeitsfrieden für unsere gesamte Wirtschaft, aber auch für jeden Einzelnen, sind bedeutend und werden weltweit anerkannt.

Trotz der natürlichen Unterschiede, die aus verschiedenen Standpunkten herühren, kann es weder der Belegschaft noch dem Vorstand eines Unternehmens gleichgültig sein, ob durch einen wilden Streik — wodurch er auch immer ausgelöst sein mag — diese Ordnung gestört wird.

Der Vorstand bedauert es in Übereinstimmung mit den Gewerkschaften und dem Arbeitgeberverband außerordentlich, daß sich im Verlaufe des wilden Streiks politische Parteien in einer Weise einzumischen versuchten, die der Wiederherstellung geregelter Verhältnisse nur hinderlich sein konnten. Die Ablehnung dieser Einmischungsversuche durch die Unternehmensleitung war auch deshalb so entschieden, weil der in Kiel ausgebrochene Konflikt in keiner Weise als Plattform für den Wahlkampf geeignet erschien. Dies trifft in gleichem Maße auch auf den Oberbürgermeister der Stadt Kiel zu.

Das Interesse und die Fürsorgepflicht der Stadt sollte sich nicht vordergründig in Ansprachen erschöpfen — die Er-

haltung und Sicherung der Arbeitsplätze könnte die Stadt z. B. durch eine wirtschaftsfreundliche Energiepreis- und Steuerpolitik besser fördern.

Jeder Mitarbeiter weiß, in welchem harten Konkurrenzkampf sich unsere Werft befindet. Wir müssen uns auch an die Zeit vor 2 Jahren erinnern, als die heute in Arbeit befindlichen Aufträge herein genommen wurden. Damals ging es in erster Linie darum, für uns die Beschäftigung zu sichern. Daß dies bei einem schlechten Schiffbaumarkt erfolgte, ist — wenn Sie so wollen — unser Pech. Wir mußten aber Schiffe zu ungünstigen Preisen kontrahieren, wollten wir nicht unsere Arbeit, unsere Kunden und unsere Aufträge verlieren.

Der Vorstand war in seiner Entscheidung, eine Lohnangleichung vorzunehmen, schon aus diesem Grunde nicht frei. Wir alle müssen darüber hinaus berücksichtigen, daß die Ursache für verschiedene Bezahlung der gewerblichen Arbeitnehmer in den Tarifgebieten Hamburg und Schleswig-Holstein nicht nur in unterschiedlichen Kosten des täglichen Bedarfs zu suchen ist. Unsere Werke in Kiel haben gegenüber Hamburg Standortnachteile hinzunehmen. Jeder unserer Kieler Beschäftigten weiß, daß Hamburg ein günstigerer Reparaturplatz ist als Kiel, daß der Anteil des weniger lukrativen Neubauschäftes in Kiel aus Standortgründen zwangsläufig größer sein muß als in Hamburg. Wenn dann noch höhere Energiekosten und Gewerbesteuer hinzukommen, dann wird jedem deutlich, daß die Wirtschaft in Kiel, insbesondere der Kieler Schiffbau, gegenüber Hamburg einige Nachteile hinzunehmen hat.

Der Vorstand hat deutlich gemacht, daß er sich nicht prinzipiell gegen Lohnangleichungen wendet. Ein Lohnunterschied Hamburg/Schleswig-Holstein ist aber auch in der Zukunft aus den erwähnten Gründen gerechtfertigt und notwendig.

Wir wollen uns alle bemühen, die Folgen des illegalen Streiks sobald als möglich zu überwinden. Hierfür wird die Hilfe jedes einzelnen gebraucht.

Der Vorstand

Bei den Howaldt biete
in Kiel wird weite
DW Kiel, 1
Der wilde Streik der
Howaldt: Entscheidung
erst am Montag
12. September
00 Lohnempfäng
Howaldtswerke
en Streik fort, o
en der Indust
ag. KIEL, 13. September. Auf den Howaldtsw
erken — Deutsche Werft in Kiel, wo seit de
am 8. September 7000 Werftarbeiter streiken, il
hte am Sonnabend die Arbeit. Lediglich 60 zur Wiederauf
rbeiter von Fremdfirmen waren auf dem en hatten
Verftsgelände tätig. Belegschaftsmitglieder.

Nur noch in Kiel wird gestreikt
14. September
F.A.Z. FRANKFURT, 14. September.
Die Z. F.A.Z. FRANKFURT, 14. September.
Während zahlreiche Gewerkschaften,
zwischen den Ki insbesondere die Gewerkschaft Öffent
der Großverf. si tliche Dienste, Transport und Verkehr,
er Eisenbahner
er Textilgewerk
de Forderungen
ritverhandlungen
wilden Streiks,
stzter Woche auf
deutschen Eisen
schranken, wel
achdem die Ar
ckner-Hütte und
h die Beschäft

Geheime Abstimmung der Howaldt-Arbeiter

H. A. Kiel, 16. September
In geheimer Abstimmung entschieden
am Dienstag die seit der vergangenen
Woche streikende
Howaldt-Arbeiter
gleichsvorschlag, de
Betriebsrat in meh
Verhandlungen an
tag beraten hatten
vor, daß im Falle
der Arbeit der
sechs Pfennig je
den soll. Zwei
um je drei Pf
ein Sprecher de
am 1. April un
folgen.
Zu wilden S
westfälischen
men. In der
in Ochtrup n

Streik bei Howaldt geht weiter

Neue Verhandlungen in den Kieler Howaldtswerken

Kiel 18. September (dpa)
Vorstand und Betriebs
Howaldtswerke werden
neuen Verhandlungen i
rungen der seit einer
den 7300 Arbeiter der
zusammentreffen. Bei
Gesprächen am Donn
Geschäftsführung kehr
len Angebote gemacht

Der Oberbürgerm
Günther Bantzer, hat
im Streik bei den F Howaldtswerke
geboten. Der Betr hat nach 18

Kr. Hamburg / fa. Kiel, 20. Septemb

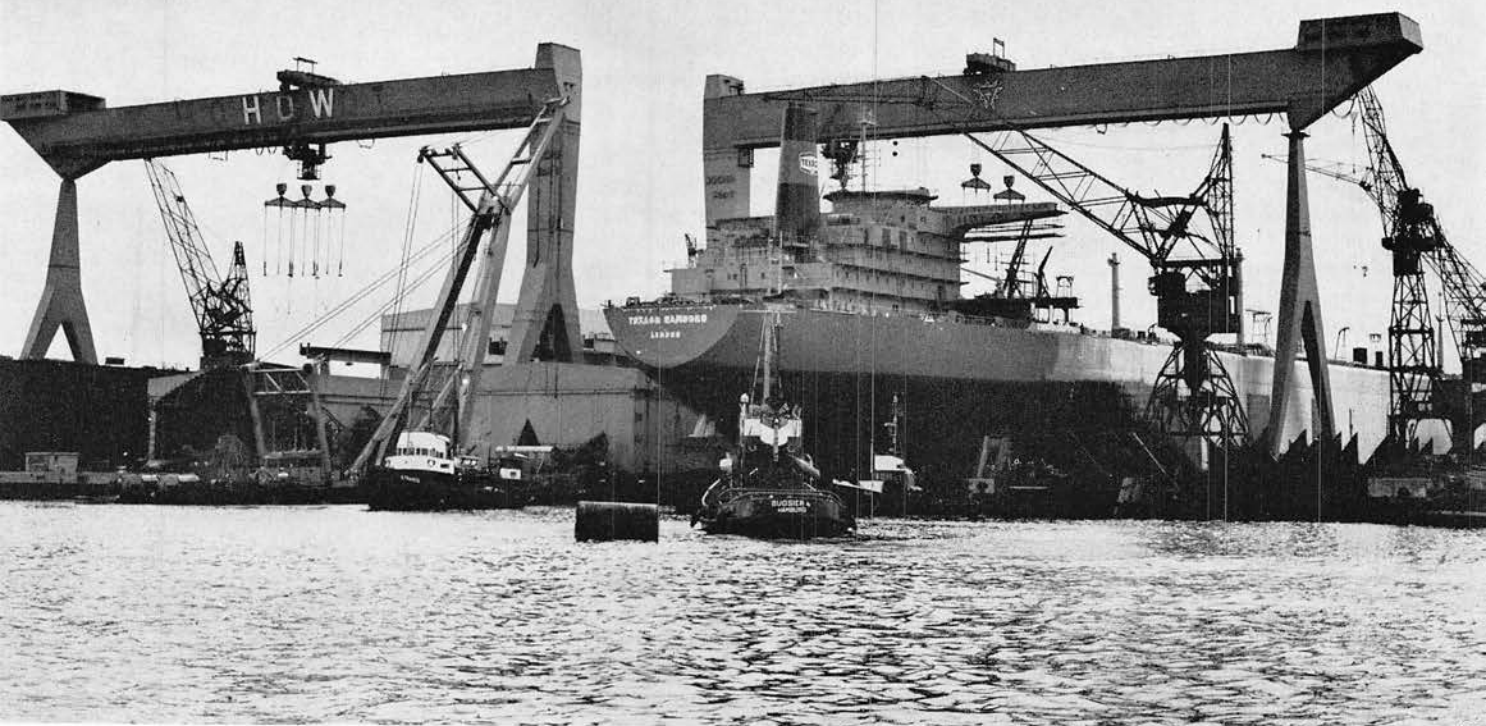
Der wilde Streik im Werk Kiel der H
waldtswerke-Deutsche Werft AG ist l
endet. Nach elf dramatischen Tagen u
schweren Verhandlungen haben I
riebsrat und die Vertrauensleute der
Metall am Freitagabend im Werk K
der HDW mit dem Werftvorstand ein
Kompromiß geschlossen.

Der Bezirksleiter
klärte, daß man die
habe. Er forderte d
der an die Arbeit
einen „Weg der A

Im einzelnen sie
gende Punkte vor

1. Rückwirkend, a
der Kieler Ecklohr
1. Januar 1970 um
Stunde erhöht
2. Die Werft beza
streichenden Arbeiter der mehr als 70
Stunden des 11. dert, am Montag die Arbeit wiederau
Ferner wird
rungschutz rü
stellt. Ingesamt
die Arbeit an

Hamburg, 21. September (dpa)
Die Industriegewerkschaft Metall i
streikenden Arbeiter der Kieler H
waldtswerke-Deutsche Werft aufgefo
Nachdem ihre Vertrauensleute ein
neue Lohnsätze



„TEXACO HAMBURG“ Was ist die TEXACO?

Am 15. Juli wurde in unserem Werk Kiel der 209 000-t-Tanker „TEXACO HAMBURG“ getauft. Taufpatin war die Gattin des Aufsichtsratsvorsitzenden der Deutschen Erdöl-Aktiengesellschaft (DEA), Frau Liselotte Ulrich.

Das Schiff wurde am 12. Dezember des Vorjahres durch das Absetzen einer 175 t schweren Großsektion im Baudock VIII in Kiel-Gaarden unter der Baunummer 1207 auf Kiel gelegt und am 22. Mai dieses Jahres aufgeschwommen. Es ist das größte Schiff der Flotte der Texaco-Gruppe und wird für die Texaco Overseas Tankship Ltd., London, im Rohöltransportdienst zwischen dem Persischen Golf und Westeuropa eingesetzt.

Die „TEXACO HAMBURG“ ist der erste einer Serie von vier Supertankern, die unsere Werft im Laufe der nächsten neun Monate für die Texaco-Gruppe zur Ablieferung bringen wird. Die Erteilung dieses Großauftrages ist zweifellos ein Beweis erheblichen Vertrauens in unser junges Unternehmen, doch gründet sich dieses Vertrauen nicht erst auf Ge-

schäftsbeziehungen der letzten Zeit. Zählt man alle Aufträge zusammen, die unsere vereinigte Werft vor und nach dem Zusammenschluß von der Texaco-Familie bisher erhalten hat, kommt man auf einundzwanzig Schiffe mit einer Gesamttonnage von 1,16 Millionen tons!

Der Tanker „TEXACO HAMBURG“ gehört zu den größten Schiffen, die bisher in Europa gebaut worden sind. Die nachfolgenden Hauptabmessungen mögen eine Vorstellung von seinen Ausmaßen vermitteln:

Länge über alles	325,22 m
Länge zwischen den Loten	310,54 m
Breite auf Spanten	47,17 m
Seitenhöhe	24,50 m
Tiefgang	
auf Sommerfreibord	ca. 19,00 m
Tragfähigkeit	
(t à 1000 kg)	ca. 208 700 t
Vermessung	ca. 105 000 BRT
Ladetankinhalt 100 %	258,42 cbm

Technische Einzelheiten wollen wir uns

aufsparen für das nächste Heft, doch wollen wir nicht versäumen, unsere Leser heute mit der Texaco etwas näher bekanntzumachen.

Die Texaco ist ein amerikanischer Mineralölkonzern, von dem der westdeutsche Verbraucher bis vor kurzem vielleicht noch nicht allzuviel wußte; erst die Bemühungen ausländischer Erdölgesellschaften um die DEA und ihr „Engagement“ mit der Texaco haben in der Bundesrepublik aufhorchen lassen und deutlich gemacht, wie sehr amerikanischen Firmen daran gelegen ist, auf dem westdeutschen Mineralölmarkt Fuß zu fassen. Gemessen am Umsatz ist die TEXACO INC. nach Esso, Shell und Mobil Oil der viertgrößte Mineralölkonzern der Welt; in den USA hält sie den achten Platz von allen Unternehmen überhaupt.

Die Texaco besitzt an wichtigen Tochter- bzw. Beteiligungsgesellschaften 15 in den Vereinigten Staaten, 2 in Kanada, 17 in Lateinamerika und 10 in östlichen Überseegebieten, die üblicherweise un-

ter dem Begriff „östliche Hemisphäre“ zusammengefaßt werden.

Den Hauptanteil der Rohölförderung in Nord- und Südamerika, kurz westliche Hemisphäre genannt, erzielte die Texaco in den USA; in der östlichen Hemisphäre liegt die Förderung in Saudi-Arabien mit Abstand an der Spitze.

Darüber hinaus macht die Texaco große Anstrengungen, auch in Nigeria, Australien, den Philippinen, Spanien, den Niederlanden, auf Spitzbergen und im Nordseeraum vor Großbritannien, in Dänemark, Norwegen und Deutschland Erdöl und Erdgas zu erschließen.

Was die Verarbeitung des geförderten Rohöls betrifft, so erfolgt sie größtenteils in eigenen Raffinerien bzw. in solchen, an denen die Texaco beteiligt ist. 12 Raffinerien besitzt die Texaco in den USA, 4 in Kanada, weitere in Trinidad, Venezuela, Kolumbien, Guatemala, Belgien und Großbritannien — hier mit einem Texaco-Anteil von 75 %. In den Überseegebieten wiederum ist die Texaco durch die Caltex-Gruppe an 27 Raffinerien beteiligt, und zwar in den Niederlanden, Frankreich (2), Deutschland, Großbritannien, Irland, Italien, Spanien, Japan (5), Neuseeland, Australien (5), den Philippinen, Indien, Pakistan, Bahrain, Kenia, Rhodesien, in der Türkei und im Libanon.

Es wäre noch viel zu sagen über die Anstrengungen der Texaco auf dem Gebiet der Chemie, in der wissenschaftlichen Forschung, in bezug auf ihr umfangrei-

ches Pipeline-System, doch wollen wir uns auf den maritimen Sektor beschränken.

Unlängst sprach der Vice-Präsident der Texaco, Mr. John I. Mingay, im Hinblick auf die Taufe unseres Tankers, in einer Aufsichtsratssitzung über die Aktivitäten des Marine Departments seiner Gesellschaft. Den wesentlichen Inhalt seiner Ausführungen wollen wir hier kurz zusammenfassen.

Einleitend wies der Vice-Präsident auf die Bedeutung der Schifffahrt für die weltweite Ölversorgung und die Bedeutung wettbewerbsfähiger Transportkosten hin. Dann ging er auf die Transportleistungen näher ein.

Im vergangenen Jahr transportierte das Marine Department der Texaco 93 Millionen Tonnen Rohöl und Mineralölprodukte. In diesem Jahr soll der Transport einen Umfang von rund 116 Millionen Tonnen erreichen. Das entspricht einem Zuwachs von 20 Prozent. Texaco-Tankschiffe nehmen in 42 Häfen der ganzen Welt Ladung auf, in 147 Häfen der Welt wird Ladung gelöscht. Jeder dieser weitverstreuten Häfen in jedem Erdteil stellt seine besonderen Bedingungen. Hinzu kommen die großen Entfernungen, die die Schiffe auf ihren Transportwegen zurücklegen müssen, allein 1968 waren es 14 Millionen Meilen. Hier erst wird deutlich, vor welche Aufgaben das Marine Department gestellt wird. Eine neue Lage ergab sich durch den Nahostkonflikt von 1967 nach der Schließung des Suez-Kanals. Die Kap-Route wurde wie-

der als Transportweg für die großen Tankschiffe wichtig. Etliche Länder fielen als Rohöllieferanten zeitweise aus. Es zeigte sich, von welcher Bedeutung die Beweglichkeit einer Tankerflotte ist, denn es galt, sie sofort auf anderen Routen einzusetzen und dadurch die weltweite Rohölversorgung weiterhin zu sichern. Neue Versorgungsquellen, z. B. amerikanische Felder, konnten für die Versorgung des europäischen Marktes herangezogen werden. Für viele Millionen Dollar waren zusätzliche Tanker zu chartern, die das Rohöl für Europa über den wesentlich längeren Weg um Afrika zu transportieren hatten.

Der Bau von Mammuttankern war eine Frage der Schließung des Suez-Kanals. Der Umweg um den afrikanischen Kontinent nach Europa zwang zu einem Vergleich von Tankern mit 20 000 tdw, 100 000 tdw und 200 000 tdw.

Eine typische Frachtberechnung für die Route Persischer Golf/Kontinent ergibt folgendes:

Ein Weg mit Ladung um das Kap und mit Ballast zurück kostet 2,9 Dollar pro Tonne (8,— DM).

Im Vergleich dazu kostet der Transport mit dem größten Schiff (63 000 tdw), das in beide Richtungen durch den Suez-Kanal fahren kann, 4,37 Dollar pro Tonne (17,60 DM).

Klar, daß die Mammuttanker an Bedeutung gewinnen. Gegen Ende dieses Jahres hat das Marine Department voraussichtlich dreimal soviel Rohöl transpor-



Die Taufpatin mit Konsul Westphal, Vizepräsident John J. Mingay, und ihrem Gatten, F. H. Ulrich.



Kapitän Holmes

Superint. Engineer Hart

Herr Weyer



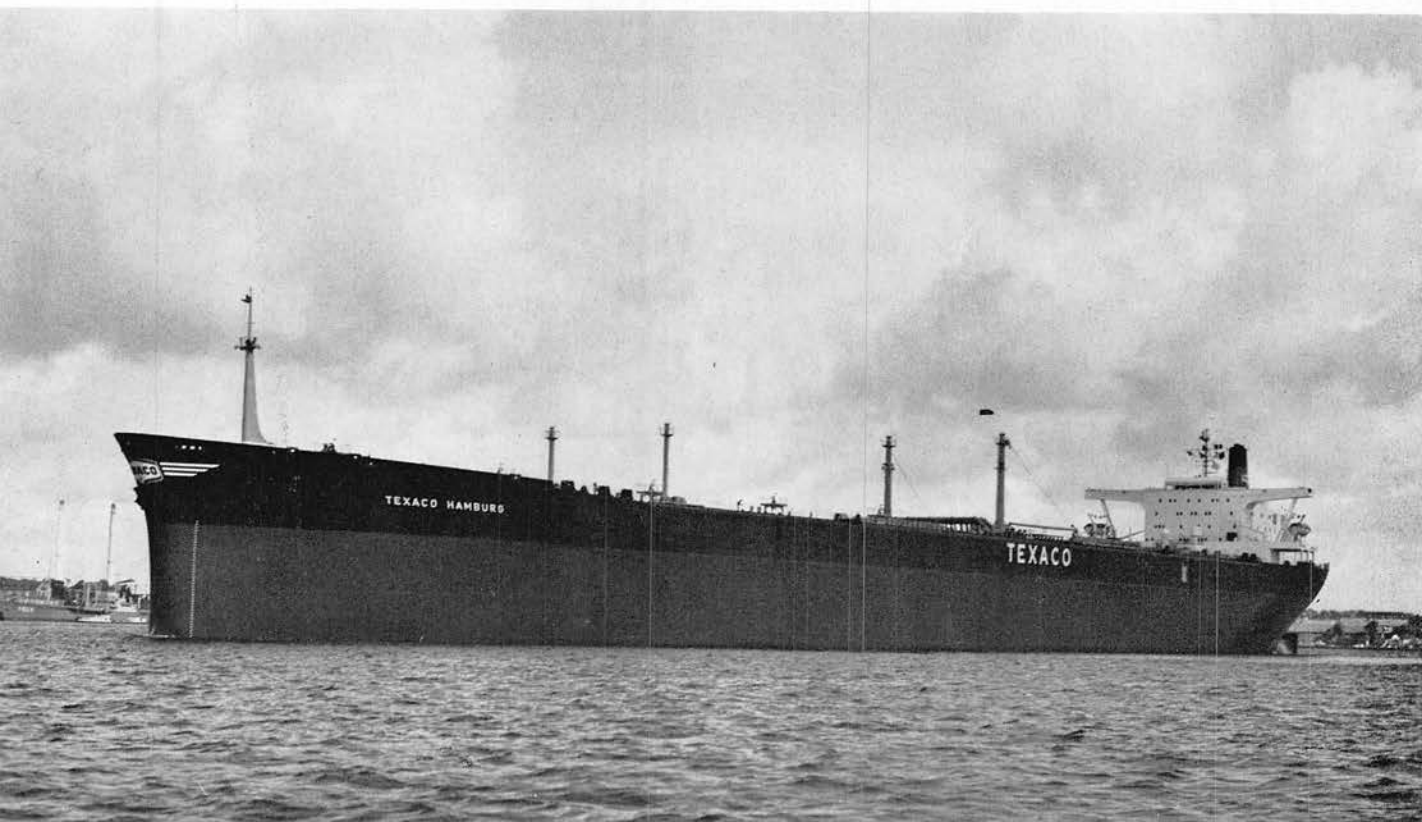
tiert wie vor zehn Jahren, nämlich 116 Millionen Tonnen. Im gleichen Zeitraum wuchs die Gesamttonnage der Flotte um das Vierfache.

Heute besteht sie aus 145 Tankern, von denen 92 im Besitz der Texaco sind. Die restlichen 53 Tanker fahren unter lang-

fristiger Charter. Damit verfügt die Texaco über die viertgrößte Tankerflotte der Welt.

Gegenwärtig sind in der Freien Welt 163 Tanker mit Tragfähigkeiten von über 200 000 tdw in Auftrag, zwölf werden auf westdeutschen Werften gebaut. Davon

hat die Texaco bei der HDW in Kiel vier Tanker von je 209 000 tdw in Auftrag gegeben. Die Qualität der geleisteten Arbeit und die gesamten Erfahrungen waren mit entscheidend für den Entschluß, diese Tanker in Deutschland bauen zu lassen.



Begegnung zweier Generationen

Menschliche Begegnung und offenes Gespräch standen im Mittelpunkt des 3. Stipendiatentreffens, zu dem die Paul-Reusch-Jugendstiftung ihre Stipendiaten und Stipendiatenbetreuer, die Mitglieder ihres Beirates und Vorstandsmitglieder der Unternehmen der GHH-Gruppe eingeladen hatte. Gastgeber war diesmal die M.A.N. Die Tagungsorte waren Augsburg und München.

Etwa 100 Teilnehmer, unter ihnen der Generaldirektor des GHH-Konzerns und Vorsitzende des Beirates der Paul-Reusch-Jugendstiftung, Dr. Dietrich Wilhelm von Menges, versammelten sich am Morgen des 29. Mai 1969 im Hochhaus der M.A.N.-Augsburg. Sie waren gekommen, um die Verbundenheit der Stipendiaten mit dem GHH-Konzern und seinen Gesellschaften zu vertiefen und die Beziehungen untereinander sowie das Verständnis füreinander zu fördern.

Der Vorsitzende des Vorstandes der M.A.N., Dr. Ulrich Neumann, begrüßte die Versammelten und eröffnete die Veranstaltung mit einem Vortrag über die M.A.N. und ihre Stellung im GHH-Konzern. Seine Ausführungen unterrichteten die Zuhörer nicht nur über den derzeitigen Leistungsstand der M.A.N. Vielmehr vermittelten sie ihnen auch Einsichten in die sachlichen Zusammenhänge und personalen Kräfte, die den Aufstieg der M.A.N. zur größten Gesellschaft in der GHH-Gruppe ermöglicht haben. Dr. Neumann machte deutlich, daß der Erfolg der M.A.N. auf dem wirtschaftlichen Weitblick und der unternehmerischen Tatkraft von Männern ihrer Geschäftsleitung und der des Gutehoffnungshütte Aktienvereins, dem Einfallsreichtum und der Gestaltungskraft ihrer technischen und kaufmännischen Führungskräfte sowie dem Leistungswillen und der Zuverlässigkeit all ihrer Mitarbeiter beruht hat. Seinen Zuhörern gab Dr. Neumann vor allem aber die Überzeugung mit auf den Weg, daß die M.A.N. und ihre Tochtergesellschaften im Rahmen der GHH-Gruppe auch künftig auf sicherem Kurs liegen werden. — Dr. Manfred Lennings, Vorstandsmitglied der GHH-Aktienverein, sprach über die GHH-Gruppe und ihre Struktur in der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Er zeigte auf, daß der GHH-Konzern in den rund 50 Jahren seines Bestehens einen einschneidenden Wandel in seiner Grundstruktur vollzogen hat. Ursprünglich einmal als vertikaler Unternehmensverbund strukturiert, der die verschiedenen Stufen der Produktion von der Grundstoffgewin-

nung bis hin zur spezialisierten Verarbeitung umfaßte, stellte sich die GHH-Gruppe heute als eine Unternehmensstruktur dar, die auf horizontale Diversifikation ausgerichtet ist, d. h. auf ein Programmsystem, bei dem im Falle von Absatzschwierigkeiten in einem Bereich sich Alternativlösungen in anderen Bereichen anbieten. Dr. Lennings hob die in diesem Wandel zum Ausdruck gelangte Stärke der GHH-Gruppe, nämlich ihre Anpassungsfähigkeit an die Entwicklung gesamt-wirtschaftlicher Gegebenheiten, besonders hervor. Wenn sich auch die Anzahl der Unternehmen, die dem Konzern angeschlossen sind, verringert habe, so sei doch der Umsatz in den letzten 10 Jahren verdoppelt worden. Dr. Lennings schloß seinen Vortrag mit dem Hinweis, daß eine gezielte Strukturpolitik im Rahmen der GHH-Gruppe als permanente Aufgabe begriffen werde. Um Probleme der Fertigung und des Vertriebs, wie sie die Zukunft stellen wird, rationell zu lösen, seien weitere Umschichtungen unumgänglich, neue Fusionen und Kooperationen notwendig.

Dr. Heinz Dirks, Personaldirektor von kabelmetal, hatte sich die Strömungen und Tendenzen in der Denk- und Erlebnisweise der jungen Generation zum Thema gestellt. Er setzte sich vor allem mit dem jugendlichen Bewußtsein kritisch auseinander, das heute gegenüber der Umwelt den Anspruch geltend macht, ausschließlich seine Inhalte, Vorstellungen und Gedanken enthielten den Schlüssel für die Lösung sozialer und individueller Probleme, und zwar aller. Die Ausführungen von Dr. Dirks enthüllten den theoretischen Radikalismus und praktischen Aktivismus, wie er von einem — wenn auch kleinen, so doch nicht bedeutungslosen — Teil der heutigen Jugend vertreten wird, als eine Haltung, die zur Voraussetzung eine Störung im Realitätsbezug, zum Prinzip eine permanente intellektuelle Überspielung dieser Störung und zur Konsequenz eine totalitäre Praxis hat, mit der die Realität der Ideologie, die Mehrheit der Herrschaft einer Minderheit unterworfen werden sollen. Mit seiner Analyse zeigte Dr. Dirks weiter auf, daß eine legitime Forderung der Jugend, am gesellschaftlichen Geschehen mitgestaltend teilzuhaben, mit jener radikal ideologischen Haltung gerade nicht durchgesetzt werden kann. Die Verwirklichung des Gedankens, Subjekt und nicht Objekt des Geschehens zu sein, setze vielmehr voraus, daß der revolutionäre Utopismus

aufgegeben und ein neues Engagement an die gesellschaftliche Realität durch Anerkenntnis ihres Ordnungs- und ihres Funktionsprinzips — Pluralismus und Leistung — vollzogen wird.

Mit diesen Gedankengängen, vor allem mit manchen Formulierungen, waren die Vertreter der jungen Generation keineswegs restlos einverstanden. Ein Stipendiat aus Hannover ging in einem Korreferat auf die Punkte ein, die seiner Ansicht nicht entsprachen. Im Anschluß hieran entspann sich eine lebhaft Diskussion, die erst durch das gemeinsame Mittagessen beendet wurde.

Die nächsten Stunden waren einem informativen Werkrundgang vorbehalten. Die Stipendiaten hatten Gelegenheit, das Werkmuseum zu besichtigen und den im Augsburger Werk groß und bedeutend gewordenen Druckmaschinenbau kennenzulernen. Beeindruckt standen die Studenten vor den nach spezifischen Kundenwünschen gebauten Rollen- und Bogen-Offsetmaschinen, den Hoch- und Tiefdruckpressen, die aus unserer informationshungrigen Zeit nicht mehr wegzudenken sind. Im Dieselmotorenbereich war die Reaktion nicht anders. Konnte doch neben den kleineren und mittleren Dieselmotoren der mit seiner 1 000-PS-Zylinderleistung einmalig dastehende Vier-Takt-Großmotor V 6 V 52/55 auf dem Prüfstand vorgeführt werden. Und schließlich waren bei einem Zweitakt-Versuchsmotor mit 4 000 PS Normalleistung je Zylinder die gerade gebauten Kolben von 102 cm Durchmesser zu besichtigen.

Im Anschluß an die Werkbesichtigung gab Dr. Ernst Frank, Geschäftsführer der Paul-Reusch-Jugendstiftung, einen Überblick über die Entwicklung der Stiftung seit ihrer Gründung durch Paul Reusch vor 31 Jahren. Zugleich machte er die Ziele der Stiftung und damit auch die Forderung deutlich, die sie an ihre Stipendiaten stellt. Die Stipendiaten sollten einmal hoch qualifizierte Fach- und Führungsaufgaben übernehmen. Dies verlange von ihnen bereits in der Ausbildung diejenigen Formen sachlichen Arbeitens und menschlichen Verhaltens zu üben, welche eine Grundlage verantwortlichen Handelns in der industriellen Arbeitswelt sind: Selbststeuerung, Entscheidungsfreude und Kompromißbereitschaft.

In der folgenden Fragestunde wurden die verschiedensten Probleme — die Fragen waren von den Stipendiaten schriftlich eingereicht worden — ein-



oben: Im Vortragssaal der M.A.N.-Augsburg während einer Diskussion. Am Rednerpult der Diskussionsleiter, Dr. W. Ernst, SHW, davor stehend Dr. M. Lennings, GHH.



Mitte: Rundgang Werk Augsburg. Auf dem Dieselmotorenprüfstand von dem Größtmotor; Leistung der Versuchsmaschine (Kolbendurchmesser 102 cm, Kolbenhub 180 cm (bei 106 U/min je Zylinder Normalleistung 4000 PS, erreichte Höchstleistung 5130 PS.



unten: Im M. A. N.-Werkmuseum vor dem doppelwirkenden Zweitakt-V-Motor, Leistung 12 600 PS, 600 U/min, Leistungsgewicht 5 kg/PS.

gehend erörtert. Dabei ging es unter anderem um Fragen der Weiterbildung, eines Zweitstudiums, auch der verschiedenen Einsatzmöglichkeiten im Konzern. Dr. Dietrich Wilhelm von Menges, der Vorsitzende des Vorstandes der Gutehoffnungshütte Aktienverein und des Beirates der Stiftung, beschloß den offiziellen Teil des ersten Tages. Er bezeichnete die Begegnung zweier Generationen als den tieferen Sinn des Treffens. Dr. von Menges sprach weiter die Zuversicht aus, daß diese Begegnung dazu beitragen werde, Unterschiede zwischen den Generationen in der Beurteilung wichtiger Fragen durch Anerkenntnis gemeinsamer Ziele zu überbrücken. Zu allen Zeiten habe es zwischen den Jungen und den Alten solche Unterschiede in den Auffassungen gegeben und man könne der historischen Erfahrung den Hinweis entnehmen, daß es für die Entwicklung menschlicher Gesellschaften darauf ankommt, diese Unterschiede als eine natürliche Spannung hinzunehmen, sie also nicht zu unüberwindlichen Gegensätzen zu dramatisieren.

Am zweiten Tag fanden sich die Stipendiaten im M.A.N.-Werk München und in der M.A.N.-Turbo GmbH München ein, um auch hier einen Überblick über die Produktion zu gewinnen und bei Werkbesichtigungen die wichtigsten Zweige des Fahrzeugbaues sowie der Triebwerkherstellung kennenzulernen. Vom 4-Tonner bis zum 32-Tonner werden in großer Variantenzahl 13 Grundtypen von Lastkraftwagen im M.A.N.-Werk München ganz nach Kundenwünschen hergestellt. Bei der M.A.N.-Turbo GmbH wird der frühere BMW-Triebwerksbau traditionsgemäß seit einem Jahrzehnt weitergeführt. Das Werk erlebte in dieser Zeit einen ungewöhnlichen Aufstieg. Besonders eindrucksvoll war die moderne Fertigungstechnik auf dem Hauptarbeitsgebiet, dem Bau von Luftfahrt-Gasturbinen. Auf dem Rundgang wurde Fertigung, Montage und Prüfstanderprobung des Starfighter-Triebwerkes J 79 gezeigt. Auch die in Lizenz von Rolls-Royce gebaute Propellerturbine M.A.N.-Turbo Tyne Mk 22 war in allen Stufen der Produktion zu sehen. Ein Beispiel der Eigenentwicklung war das Triebwerk 6022, das zum Antrieb des Bölkow Hubschraubers Bo 105 dient. Die zukünftigen Ingenieure — sie absolvierten zum Abschluß der Besichtigungen mit großer Begeisterung eine Busfahrt über den 'Rundkurs' der Fahrzeug-Teststrecke — fühlten sich in ihrem Element. Dies zeigte deutlich die Fülle der Fragen an die M.A.N.-Ingenieure.

Wie Dr. Karl Adolf Müller, Geschäftsführer der M.A.N.-Turbo GmbH, in sei-

nem Abschlußreferat präzise und überzeugend darlegte, wird die Zukunft, die uns alle angeht, zahlreiche Überraschungen und ungeheuren Fortschritt für uns bereithalten, die wir nur dann zu unserem Vorteil nützen können, wenn wir aktiv in das Geschehen eingreifen, wenn wir durch ständiges Umlernen und Mitgestalten die Technik bestimmen und daneben auch Raum für das Menschliche bewahren. Unter solchen Aspekten bleibt der Zukunft der Reiz des Neuen im positiven Sinne erhalten. So lohnt es

sich, auf diese Zukunft hin in Freude und Erwartung zu leben.

Dr. Frank verabschiedete die Stipendiaten. Sie gingen, sichtlich beeindruckt von der Fülle des Gebotenen, auseinander mit der Gewißheit, daß es — wie Dr. Dietrich Wilhelm von Menges formuliert hatte — der Wille der älteren Generation ist, den Weg in die Zukunft gemeinsam mit der jungen Generation zu gehen. Aus dieser Begegnung zweier Generationen war eine neue Solidarität zwischen ihnen erwachsen.



Lehrberuf Schiffbauer

Der Lehrberuf des Schiffbauers mit allen Fragen über den Ausbildungsgang bei veränderten technischen Entwicklungen in der Werftindustrie war das Thema einzelner Interviews des Norddeutschen Rundfunks für den Schulfunk. Jochen R. Klicker, Mitarbeiter des NDR, unterhielt sich im Werk Ross der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG mit jungen und älteren Schiffbauern. Diese Aufnahmen werden im Schulfunk als Informationen und Orientierungshilfen für die Entscheidung über den zukünftigen Beruf gesendet und zwar am:

Montag, dem 1. 12. um

9.05 — 9.25 Uhr

(1. Progr. NDR u. WDR)

15.00 — 15.20 Uhr

(Wdhlg., 3. Kette NDR)

Dienstag, dem 2. 12. um

11.00 — 11.20 Uhr

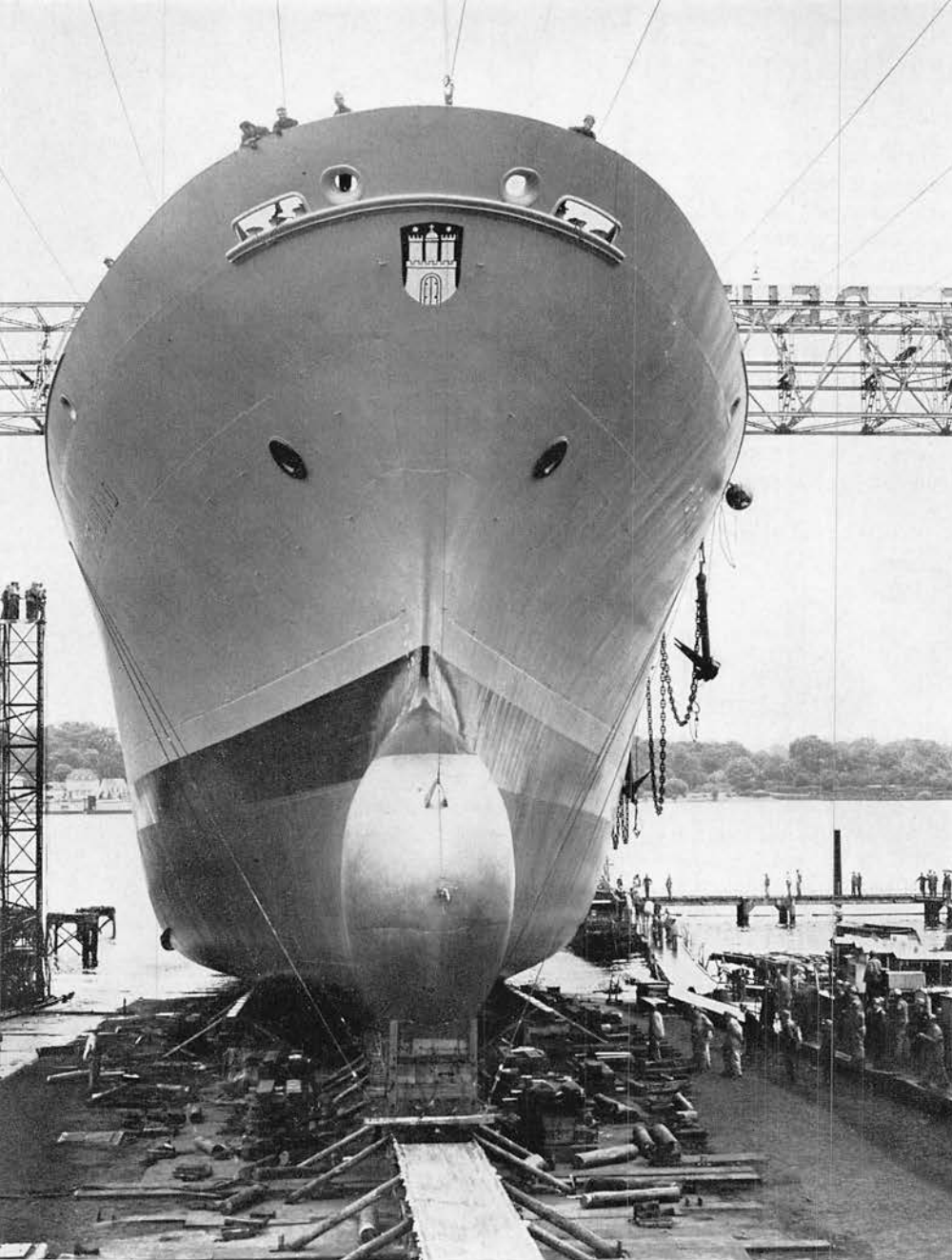
(Wdhlg., 3. Kette NDR)

Am selben Tage informierten sich Redakteure Hamburger Tageszeitungen über die allgemeine Situation des Nachwuchses, nicht nur der Schiffbauer, sondern auch aller verwandter Berufe. Unser Bild (unten) zeigt Hans-Heinrich Ziemann, Mitarbeiter der Umschau am Abend des NDR, bei einem Interview mit dem Leiter des Lehrpersonals der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG, Rainer Funke.

Hans-Heinrich Ziemann (Umschau)

Rainer Funke (HDW)





„Hornmeer“ · „Hornwind“

Im letzten Heft berichteten wir über den Stapellauf der „Hornmeer“ und beschrieben das Schiff im einzelnen. Schon am 26. Juni konnte die „Hornmeer“ ihren Auftraggebern übergeben werden.

Inzwischen ist auch ihr Schwesterschiff in Hamburg vom Stapel gelaufen; es wird unter der Bau-Nr. 831 der alten DW-Bauliste geführt und wurde von Mrs. Joan Bowden, der Gattin des geschäftsführenden Direktors der Pioneer Forwarding Company Ltd., London, auf den Namen „Hornwind“ getauft.

Beide Schiffe sind für die Linienfahrt nach Venezuela, Columbien und Mittelamerika bestimmt.



Theodor Schecker zum Gedenken

Am 10. Juni 1969 ist Theodor Schecker, der langjährige Vorsitzende des Vorstandes der Howaldtswerke Hamburg AG, im 72. Lebensjahr gestorben.

Mit ihm ist einer der großen Männer des deutschen Schiffbaus dahingegangen. Nicht nur der Wiederaufbau der Hamburger Howaldtswerke, sondern darüber hinaus das Wiedererstehen der Werftindustrie in unserem Teil Deutschlands nach dem verlorenen Kriege wird allzeit mit seinem Namen verbunden bleiben.

Nach fast zwanzig Jahren verantwortungsvoller Tätigkeit bei Banken und in der Industrie Mitte 1941 in den Vorstand der Hamburger Howaldtswerke berufen, übernahm Theodor Schecker am 22. März 1945, wenige Wochen vor der Kapitulation Hamburgs und dem Ende des zweiten Weltkrieges, den Vorsitz des Vorstandes. Die Anlagen der Werft waren bei Beendigung der Kampfhandlungen fast zur Hälfte zerstört. Doch nachdem ihm gelungen war, die im Rahmen der Demontage bevorstehende Sprengung der Hellinge durch die Engländer im letzten Augenblick abzuwenden, begannen die damals etwa noch 2400 auf dem Roß beschäftigten Arbeiter und Angestellten mit dem Wiederaufbau der schon wenige Jahre später wieder bedeutenden Hamburger Werft. Als Theodor Schecker am 7. Juli 1966 im Alter von 68 Jahren aus dem Vorstand der Howaldtswerke Hamburg AG ausschied, stand der Zusammenschluß der nun wieder Großschiffe bauenden und über eine Belegschaft von rund 6500 Beschäftigten verfügenden Werft mit der Kieler Howaldtswerke AG und der Deutsche Werft AG bevor. Als Aufsichtsratsmitglied des einst von



ihm geführten Unternehmens hatte Theodor Schecker auch daran noch Anteil. Zweimal, von 1947–1953 und von 1959–1962, war Theodor Schecker Vorsitzter des Verbandes Deutscher Schiffswerften. Die ihn kannten, achteten in ihm einen Mann, der die sich ihm stellenden Auf-

gaben mit Noblesse und liebenswürdiger Souveränität löste. Für seine Verdienste um den deutschen Schiffbau wurde er durch die Verleihung des Großen Verdienstkreuzes des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland geehrt.

Betriebsdirektor Theodor Greve ausgeschieden

Ende Juli ist nach genau zwanzigjähriger Zugehörigkeit zu unserem Kieler Werk Betriebsdirektor Theodor Greve aus der HDW ausgeschieden. Der Vorstand ehrte den Scheidenden am Abend des 12. August durch ein Essen im Kreise seiner Mitarbeiter im Kieler Kaufmann, an dem auch Konsul Adolf Westphal sowie die Vorstandsmitglieder Arno Klehn und Gerrit Körte teilnahmen. Als Theodor Greve am 1. August 1949 als Konstrukteur im Maschinenbaubüro bei uns eingestellt wurde, hatte der am

31. Juli 1903 geborene Kieler bereits eine längere Praxis als Konstrukteur, Schiffingenieur und Betriebsleiter hinter sich. Direktor Klehn erinnerte in seiner Würdigung der Verdienste Greves daran, daß Greve, der bereits 1927 einmal kurzzeitig bei uns tätig gewesen ist, 1949 mit einem Gehalt von DM 350,— wieder angefangen habe. „Diese Tatsache“, sagte Klehn, „kennzeichnet die damalige Situation besser als längere Ausführungen.“ Hatte die Werft doch nach der Reparatur- und Umbautätigkeit

während der ersten Nachkriegsjahre gerade wieder mit den Vorbereitungen für erste Schiffsneubauten begonnen. So ergab sich denn auch erst 1951 die Möglichkeit, Greve seiner Neigung und seinen Fähigkeiten entsprechend einzusetzen. Er wurde zum Betriebsingenieur ernannt und im Maschinenbaubetrieb eingesetzt. Dank seiner Tüchtigkeit erwarb er sich schon bald das uneingeschränkte Vertrauen seiner Vorgesetzten, die ihn 1957 in Anerkennung seiner Leistungen zum Oberingenieur ernann-



Theodor Greve

Gerrit Körte

ten und ihm den gesamten maschinenbaulichen Außenbetrieb unterstellten. Direktor Klehn rühmte in seiner An-

sprache neben der fachgemäßen vor allem die termingerechte Fertigstellung der in den Folgejahren abgelieferten Schiffe als eines seiner Verdienste um unseren Schiffsneubau. Er nannte die 1959 und 1960 abgelieferten 65 000-t-Tanker „Olympic Challenger“ und „Olympic Champion“, die damals größten Tanker der Welt mit je 22 000 WPS, den 1960 abgelieferten 48 000-t-Motortanker „Skautopp“ mit seiner damals großen Motorleistung von 16 000 PS sowie den 1961 abgelieferten gleichgroßen Turbinentanker „Esso Köln“ und die im selben Jahr abgelieferten schnellen Frachtmotorschiffe „Cap San Marco“ und „Cap San Augustin“.

„Ich weiß nicht“, sagte Klehn, „welches Schiff Ihnen damals den größten Kummer gemacht hat, aber eins war sicher: Sie haben sich jederzeit, ob Tag oder Nacht, mit voller Verantwortung eingesetzt, auch scheinbar unmögliche Termine zu halten.“

1965 wurde Theodor Greve als Nachfolger des Ende 1964 ausgeschiedenen Betriebsdirektors Gustav Fiebig mit der Leitung aller maschinenbaulichen Betriebe betraut und Ende des Jahres zum Betriebsdirektor ernannt. Die folgenden Jahre brachten neue große und verantwortungsvolle Aufgaben mit zum Teil vielen neuen Problemen und größten Schwierigkeiten mit sich: den Gastanker, die ersten Tanker der 200 000 tdw-Klasse für Esso und Shell und endlich, gewissermaßen als krönenden Abschluß die Turbinenanlage mit Zwischenüberhitzung für den am 27. Juni dieses Jahres abgelieferten Neubau Nr. 1204 „Esso Norway“.

Direktor Klehn dankte Theodor Greve, der sich im Betrieb wie auch in Fachkreisen großer Achtung und Beliebtheit erfreut, für die in den zurückliegenden Jahren für unsere Werft vollbrachte Leistung und wünschte ihm, daß er die Früchte seiner Arbeit noch recht lange in Gesundheit genießen könne.

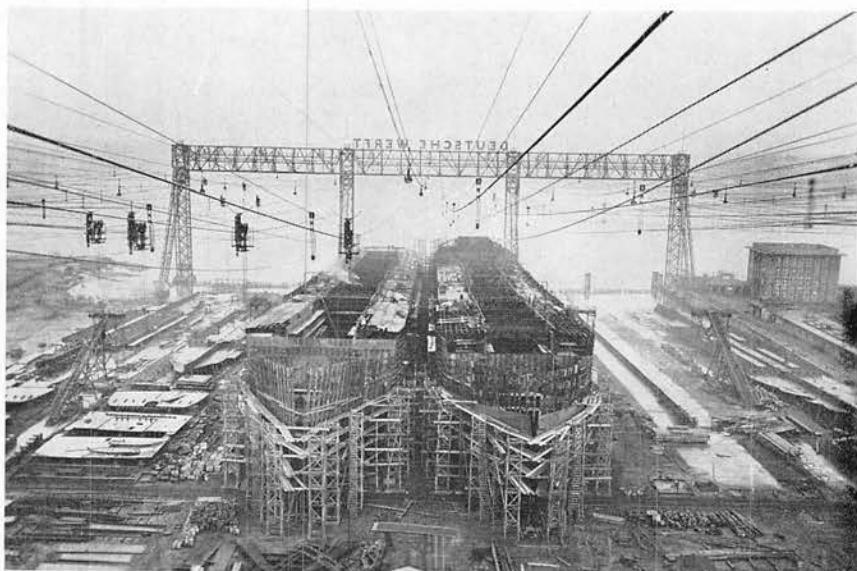
„SVEALAND“

**Erzschiff der DW
war 44 Jahre in Fahrt**

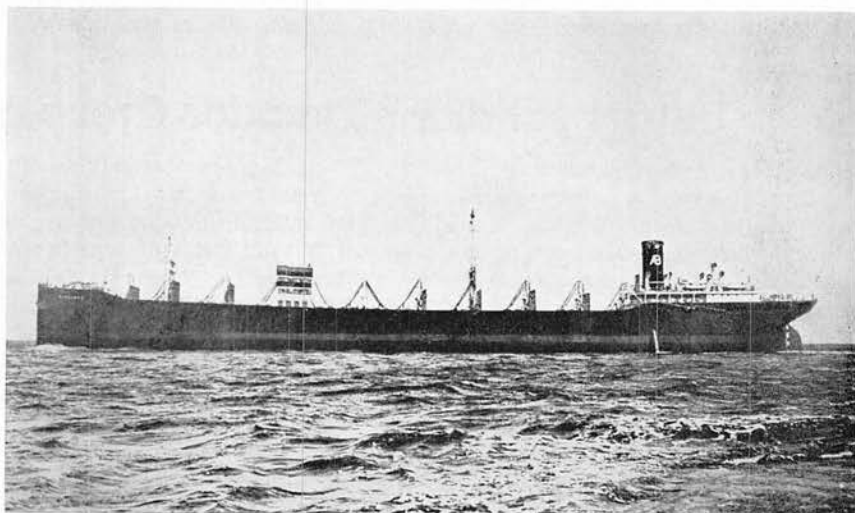
Zu den bedeutendsten Aufträgen, die die Deutsche Werft in den ersten Jahren ihres Bestehens hatte, gehörten die beiden für Axel Broström gebauten Erzschiffe „Svealand“ und „Amerikaland“. Sie waren 1925 mit 21 221 t Tragfähigkeit die größten Motorschiffe ihrer Zeit, ausgerüstet mit AEG-Burmeister & Wain-Motoren von 2 x 3000 PS (Doppelschrauben). Während die „Amerikaland“ im Krieg versenkt wurde, war die „Svealand“ bis heute ununterbrochen im Einsatz. Jetzt wurde sie zum Abbruch verkauft.

Die ausländische Fachpresse urteilt heute über diese Schiffe, sie seien ihrer Zeit um fast vierzig Jahre vorausgewesen, denn sie waren Musterbeispiele für einen Dienst, der sich erst vor gar nicht langer Zeit ganz allgemein durchgesetzt hat: große Bulkcarrier ohne eigenes Ladegeschirr für eine spezielle Zeitcharter. Ihre Abfahrten lagen so dicht, daß es zur Routine wurde, auf den Rückreisen jeweils eine Maschine zur Überholung stillzulegen.

Den Namen Deutsche Werft machten diese Schiffe damals in aller Welt bekannt; daß das gerechtfertigt war, beweist die Lebensdauer der „Svealand“ noch heute.



„Svealand“ und „Amerikaland“ auf der Helling der Deutschen Werft 1924 · „Svealand“ in Fahrt.





Ponton für 1000-t-Schwimmkran „Magnus XII“ lief vom Stapel

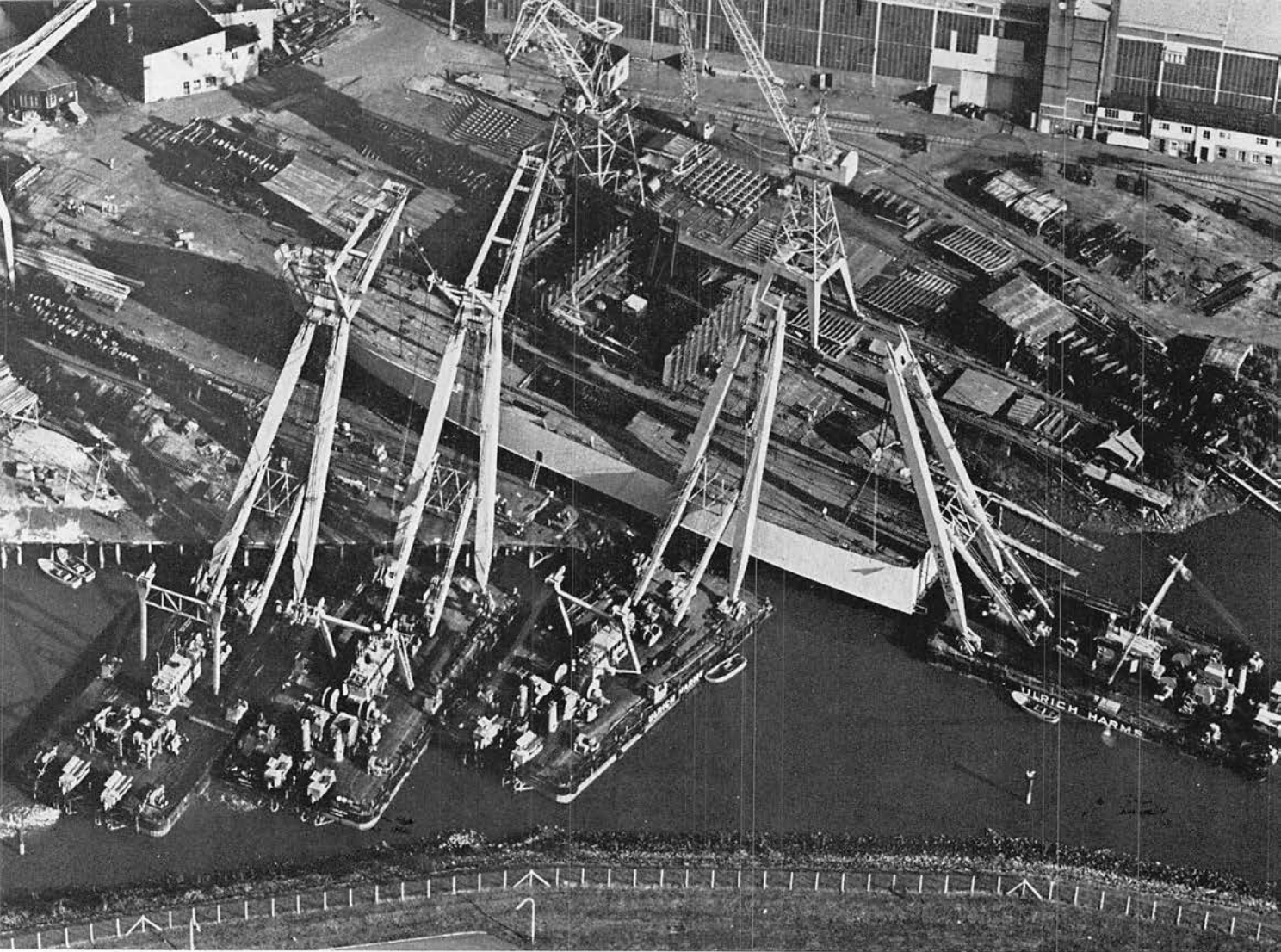
Nach dem Stapellauf von „Magnus XI“ am 10. Juni lief am 21. August in Kiel wieder einmal ein Kranponton vom Stapel, 76 m lang, 24 m breit. Jetzt liegt er in der Ausrüstung und wird aufgetakelt. Nach seiner Fertigstellung ist das Dutzend großer Schwimmkräne voll, die unser Kieler Werk im Lauf der letzten Jahre für Ulrich Harms gebaut hat.

Als Harms im Januar 1964 mit dem 400-t-Kran „Magnus I“ die Arbeit aufnahm, war die Fachwelt keineswegs überzeugt davon, daß das eine sehr sinnvolle Investition für die Bergungsarbeit sei. Doch die Fülle verschiedenartigster Aufgaben, für die der Kran sofort eingesetzt werden konnte, zeigte,

daß der eingeschlagene Weg richtig war. So folgte eine Nachbestellung der anderen. Die Mär, daß man Schiffsbergungen nicht mit Schwimmkränen durchführen kann, hat Harms bald widerlegt; wir dürfen auf Heft 4/68 verweisen – die dort gezeigten Bilder bedürfen kaum eines Kommentars. Über Arbeitsmangel können sich die Kräne nicht beklagen; ihr Einsatzgebiet beschränkt sich seit langem nicht mehr auf die einheimischen Gewässer und seit kurzem nicht mehr auf die europäischen: zur Zeit arbeiten Magnuskräne in Südamerika. „Magnus XII“ wird eine Hubleistung von 1000 t haben. Als Transportponton kann er 6000 t tragen.

Michaela (15), Tochter unseres Vorstandsmitgliedes Dr. Norbert Henke, taufte „Magnus XII“.





Die Harms-Flotte im Einsatz: Hilfe beim Stapellauf · Transport eines Baggers · Bergung







„HOLTEFJELL“

Vergleich mit einem Krokodil in Angriffsposition ist gar nicht so abwegig.

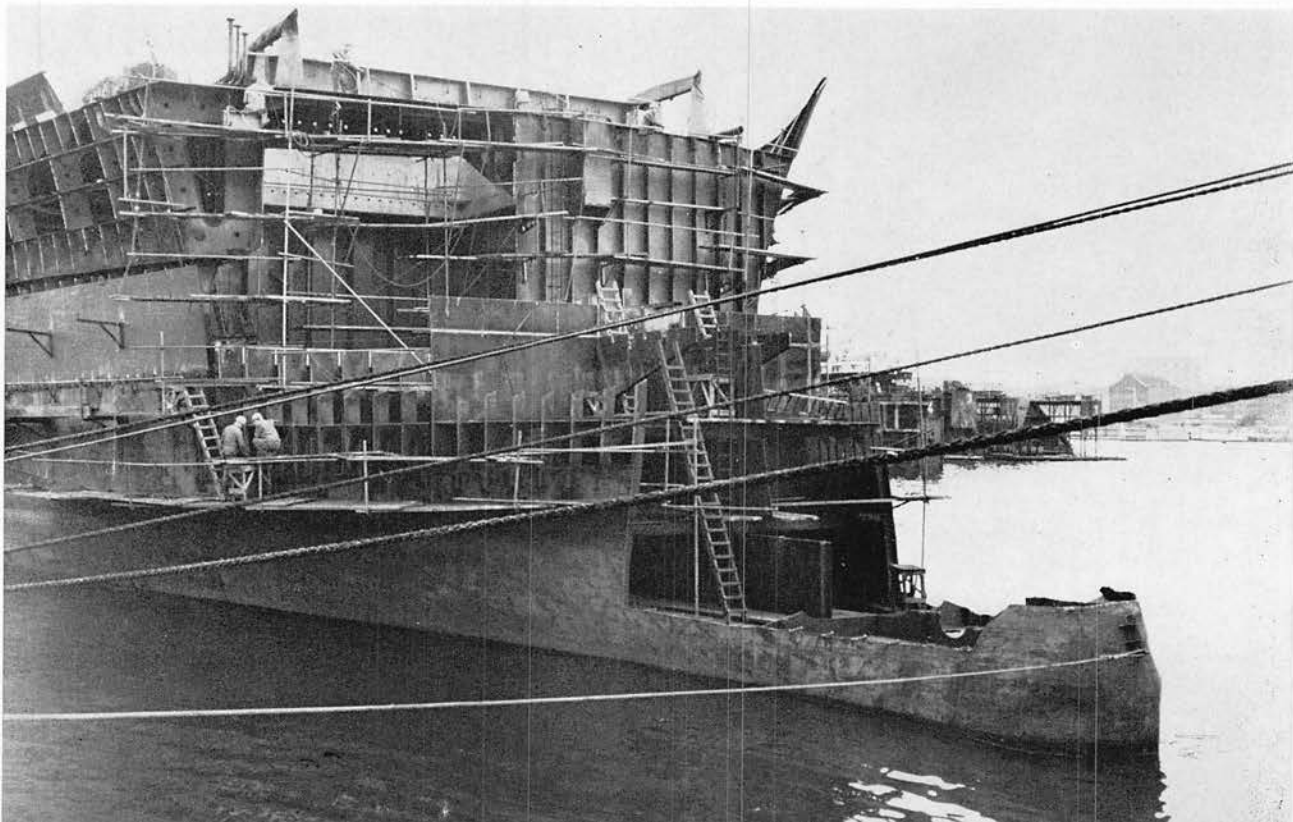
Was tun, damit dieser Schaden nicht nur gründlich, sondern darüber hinaus in der kürzestmöglichen Zeit behoben wird? Zuerst hoffte man, das Schiff nach Löschen eines Teils der Ladung so trimmen zu können, daß Eindocken überflüssig würde; doch dem war leider nicht so. Taucher stellten am ganzen Vorschiff so schwere Schäden fest, daß man um das Eindocken nicht herumkam. Rund 350 t Stahl mußten ausgetauscht werden. Die Zusammenarbeit unserer Werke bewährte sich wieder bestens: während die Arbeiten an dem Schiff in Kiel in vollem Gange waren, wurde in Hamburg an einer neuen Außenhaut gearbeitet. Am 12. Juli wurde die fertige Außenhautsektion nach Kiel gebracht, am 26. Juli wurde dort im Schwimmdock die in Kiel vorgefertigte Bugsektion vorgesetzt. Der Zusammenstoß war so heftig, daß selbst die im Achterschiff liegende Maschine in Mitleidenenschaft gezogen wurde, was umfangreiche Instandsetzungsarbeiten erforderlich machte. Trotz dieses immensen Arbeitsumfanges konnte das Schiff schon am 30. August wieder völlig wiederhergestellt seinen Dienst aufnehmen.

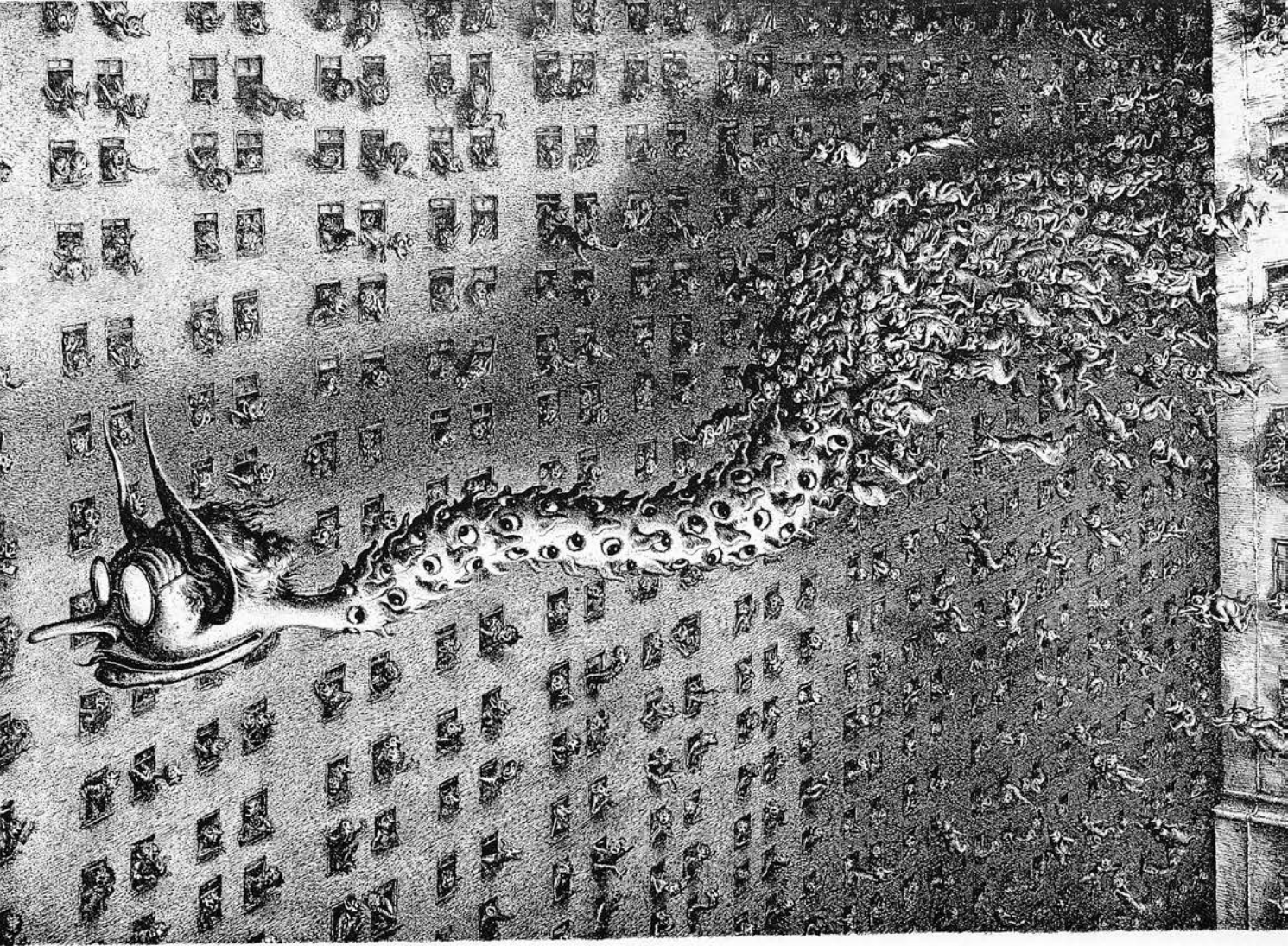
Ein anderer Schadensfall: Fährschiff „Deutschland“. Wer schon über die Vogelfluglinie nach dem Norden gefahren ist, kennt das Problem des Übersetzens mit der Fähre von Puttgarden nach Rödby-Faerge. Man fährt mit dem Auto vorwärts auf das Schiff und verläßt es ebenfalls wieder in Fahrtrichtung. Das bedingt indessen, daß die Fähre in dem einen Hafen mit dem Bug (in Rödby), im anderen mit dem Heck (in Puttgarden) am Pier liegen muß.

Nun hat die „Deutschland“ am 23. Juli im dichten Nebel beim Drehmanöver vor Puttgarden die Einfahrt knapp verfehlt und rammte die Ostmole mit dem Heck an Steuerbordseite. Der Schaden ist nicht so erheblich wie er zunächst schien, doch war die Aussicht, mitten in der Reisesaison eine Zeitlang auf dieses Schiff verzichten zu müssen, keine rosige. Die „Dronning Ingrid“ wurde vorübergehend für die „Deutschland“ eingesetzt, damit diese sofort unsere Werft anlaufen konnte. In Kiel wurde das Schiff schon innerhalb einer knappen Woche soweit provisorisch repariert, daß es seinen regelmäßigen Dienst wieder aufnehmen konnte. Ein zweiter Werftbesuch Anfang September behob den Schaden dann endgültig.

Aus der Arbeit unserer Reparaturabteilungen

Am 31. Mai kollidierte der im Jahre 1965 unter der Bau-Nr. 1099 in unserem Kieler Werk gebaute 36 500 t-Massengutfrachter „Holtefjell“ der Reederei Olsen & Ugelstad in der Ostsee mit dem liberianischen 71 000 t-Tanker „Benedict“. Wie die mit 35 000 Tonnen Kohle beladene „Holtefjell“ nach dem Zusammenstoß aussah, zeigt obenstehendes Bild; der





„Das Gerücht“, Radierung von A. Paul Weber. Reproduktion mit freundlicher Genehmigung des Künstlers.

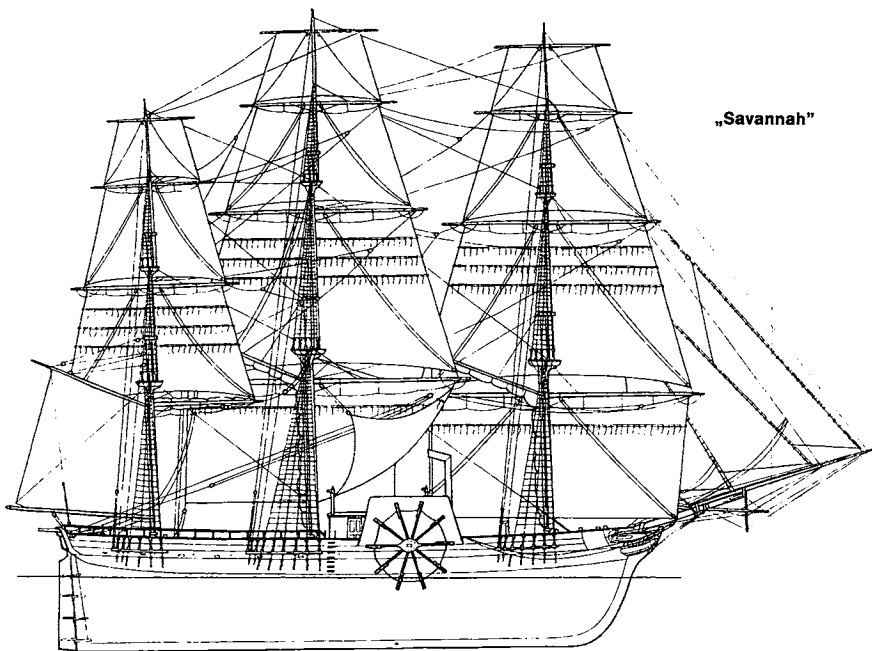
Das Gerücht

Der Zusammenschluß der drei großen Werften in Hamburg und Kiel zum neuen Großunternehmen Howaldtswerke-Deutsche Werft hatte, wie wir alle wissen, zur Voraussetzung, daß in Hamburg zwischen den beiden nun vereinigten damaligen Konkurrenten, Howaldtswerke Hamburg und Deutsche Werft eine vernünftige Arbeitsteilung möglich sein würde, die zu einer echten Kosteneinsparung führen kann. Die uns am besten erscheinende Aufteilung der Fertigung zwischen den drei Hamburger Betrieben haben wir in einem Unternehmenskonzept zusammengefaßt und in der Aufsichtsratssitzung vom 30. August 1968 vorgelegt. Es ist in dieser Sitzung genehmigt worden und bildet seitdem die Grundlage für unser Vorgehen. Die Einzelheiten dürfen als allgemein bekannt vorausgesetzt werden. Die Verbilligung unserer Fertigung war die Grundlage für dieses Programm.

Ein Rationalisierungseffekt kann nur erzielt werden, wenn Doppelarbeit vermieden wird und daher doppelt vorhandene Werkstätten zusammengefaßt werden. Dies kann nur an der Stelle geschehen, wo die günstigsten Voraussetzungen hierfür gegeben sind. Weiterhin können Gemeinkosteneinsparungen in optimalem Umfang dann erzielt werden, wenn ganze zusammenhängende Werkstattkomplexe stillgelegt werden und nicht hier die eine und dort die andere. Deshalb bot sich die Stilllegung aller am Finkenwerder Ausrüstungskai gelegenen Werkstätten an. Gleichzeitig soll aber in Finkenwerder die Vorausrüstung der Schiffe bis zum Stapellauf weiter vorangetrieben werden als das früher der Fall war, d. h. die Schiffe sollen in einem bis zu etwa 60 % fertig abgearbeiteten Zustand ablaufen. Dieses Endziel ist im Augenblick noch nicht erreicht. Es bleibt aber unsere Absicht, es so bald als möglich zu verwirklichen.

Wenn der Eindruck entsteht, in Finkenwerder würde nur abgebaut, so liegt das lediglich daran, daß unser Endziel nicht so schnell verwirklicht werden kann wie die Verlagerung der übrigen Fertigung vor sich geht. Die Gerüchte über eine allmähliche Stilllegung des Werkes Finkenwerder sind dummes Gerede. Wir bitten alle Werksangehörigen, das nicht zu glauben oder gar selbst zu verbreiten. Es ist nach wie vor beschlossene Sache, das Werk Finkenwerder auf seine Aufgabe als Zentrum des Hamburger Stahlschiffneubaus mit weitgehender Vorausrüstung auszurichten und auch weiter auszubauen.

P. V.



„Savannah“

Segelschiff und Technik

Von Wolfram Claviez

Vergleicht man die sich auf unser Thema beziehende Situation von heute mit der von vor rund hundert Jahren, so tritt ein fundamentaler innerer Gegensatz zutage. Damals „fochten Seemannschaft und Schiffbautechnik einen Jahrzehnte langen Kampf aus, der mit einem Sieg der Technik auf der ganzen Linie endete“¹⁾, heute stehen alle nur denkbaren Errungenschaften der Technik im Dienste der Pflege von Resten einer uralten seemännischen Tradition. Zögernd fand einst das Neue Eingang – man verließ sich auf Instinkt und Erfahrung; zögernd besinnt der Mensch von heute sich auf die eigene Kraft – er verläßt sich auf die Technik.

Es scheint müßig darüber nachzudenken, ob der Wert von Verbesserungen jemals in Frage gestanden hat. In der Geschichte des Schiffes schlägt sich das Aufgreifen und sinnvolle Anwenden von allem, was zu einer erhöhten Wettbewerbsfähigkeit beitrug und was das außerordentlich harte Leben an Bord erleichterte, mit größter Deutlichkeit nieder. Das Segelschiff der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts war keine „Erfindung“, sondern das höchst differenzierte Endprodukt einer Jahrhunderte währenden Entwicklung, ein mit gleichen Mitteln nicht mehr zu übertreffendes Kunstwerk.

Daran gemessen war sein Todeskampf kurz; auf manchen Routen ganz besonders, wie es zum Beispiel das Verschwinden der Teeklipper nach der Eröffnung des Suezkanals 1869 zeigt, wo

noch hinzukam, daß drei so berühmte Schiffe wie „Ariel“, „Teaping“ und „Serica“, die jedermann von dem glorreichen Race von 1866 kennt, 1871–72 alle innerhalb weniger Monate sanken. War bis zu jenem Zeitpunkt das Segelschiff dem Dampfer vielleicht ebenbürtig, in mancher Beziehung gar überlegen, machte die Eröffnung von Seewegen, die dem Dampfer vorbehalten waren, hier jeden Wettbewerb aussichtslos. Der Dampfer war zu der Zeit noch sehr jung. Nach hartnäckigen, zunächst gar nicht sehr erfolgversprechenden Versuchen, die bis ins späte 18. Jahrhundert zurückreichen, gilt 1819 die „Savannah“ als erster „Dampfer“, der den Ozean überquerte. Aber ein solcher war sie keineswegs. Sie war ein normales Vollschiff, das, bei einigermaßen günstigem Wind unter Segeln erheblich schneller lief als unter Dampf und das seine Schaufelräder auf jener berühmten Überfahrt nur während 13 % der Gesamtreisedauer von 27 1/2 Tagen gebrauchte.

Bis dahin waren alle Schiffe, auch wenn sie schon mit Maschinen ausgerüstet waren, aus Holz gebaut. Es mag überraschen, daß es zur Zeit der „Savannah“, als die Maschine doch schon soweit entwickelt war, daß man sie auf dem Ozean erproben konnte, noch kein einziges eisernes Schiff gab. Erst der kleine Seine-Dampfer „Aaron Manby“, 1820 in England gebaut, leitete die Epoche des Eisenschiffbaus ein. Als etwa zwanzig Jahre später die Maschine soweit entwickelt war, daß man tatsächlich von der Geburtsstunde der Hochsee-Dampf-

schifffahrt sprechen konnte, hatte der Eisenschiffbau inzwischen seine Überlegenheit gegenüber dem Holzschiffbau so eindeutig bewiesen, daß er auch auf die Segelschifffahrt überzugreifen begann: Die Bark „Vulcan“ überquerte um 1840 vermutlich als erster eisener Segler den Ozean, zu einer Zeit, da bei den maschinengetriebenen Schiffen systematische Propellerversuche, die von der Archimedischen Schraube ihren Ausgang nahmen, sich anschickten, das Schaufelrad abzulösen. Der erste große Schraubendampfer „Great Britain“ 1843 war ein Sprung nach vorn von immenser Bedeutung.

Man kennt den Zweikampf Dampfer – Segelschiff, der durchaus nicht sogleich entschieden war, sondern je nach Überwiegen der geforderten Faktoren Sicherheit, Regelmäßigkeit, Komfort, Kosten, Route, noch bis in unser Jahrhundert hinein währte, wenngleich das Feld, auf dem er ausgetragen wurde, von Jahrzehnt zu Jahrzehnt immer mehr eingeschränkt wurde. Durch die Technik ganz allgemein – gar nicht unbedingt speziell durch die Dampfschifffahrt. So erstarb beispielsweise der rege Passagierverkehr von der Ostküste zur Westküste Amerikas, der durch die Entdeckung der Goldfelder Kaliforniens eine enorme Blüte entfaltet hatte, an den großen Pazifikbahnen. Vorher war selbst die Segelreise um Kap Horn sicherer und bequemer als über Land durch die Staaten. Der Auswandererverkehr auf Segelschiffen von Europa nach dem Westen erlosch ebenfalls in kurzer Frist. Der französische Hygieniker Fonssagrives schrieb noch 1856, die Dampfer seien ganz offensichtlich ungesunder als die Segelschiffe; doch zwanzig Jahre später fuhren 99,9 % aller Auswanderer von Bremerhaven nach New York auf Dampfern, und gerade die Forderungen der Hygiene waren dafür entscheidend.

Bei den Getreidetransporten von den USA, Argentinien und auch Rußland unterlag die Segelschifffahrt auf Grund ihrer größeren Schwerfälligkeit, in der Petroleumfahrt um 1890 innerhalb kürzester Zeit infolge geringerer Sicherheit und völlig unzureichender Möglichkeiten des Ladens und Löschens im Vergleich zu den in bulk ladenden Dampfern mit bordeigenen Pumpensystemen. So blieben noch eine Weile die Kohle, Salpeter, australischer Weizen und Holz aus Skandinavien und Amerika.

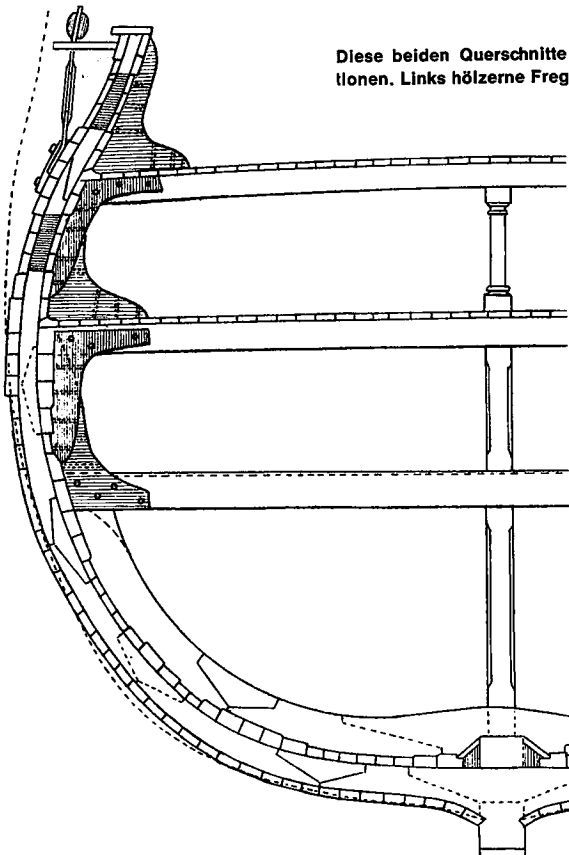
Die fortschreitende Technik verdrängte schließlich das Segelschiff von den Meeren, weil zunehmend Forderungen gestellt wurden, die nur die Maschine erfüllen konnte. Damit ist weder eine „Gleichsetzung“ von Technik und Maschine gemeint, noch eine Definition von

¹⁾ William Scholz, Diss. S. 96 (Jena 1910)

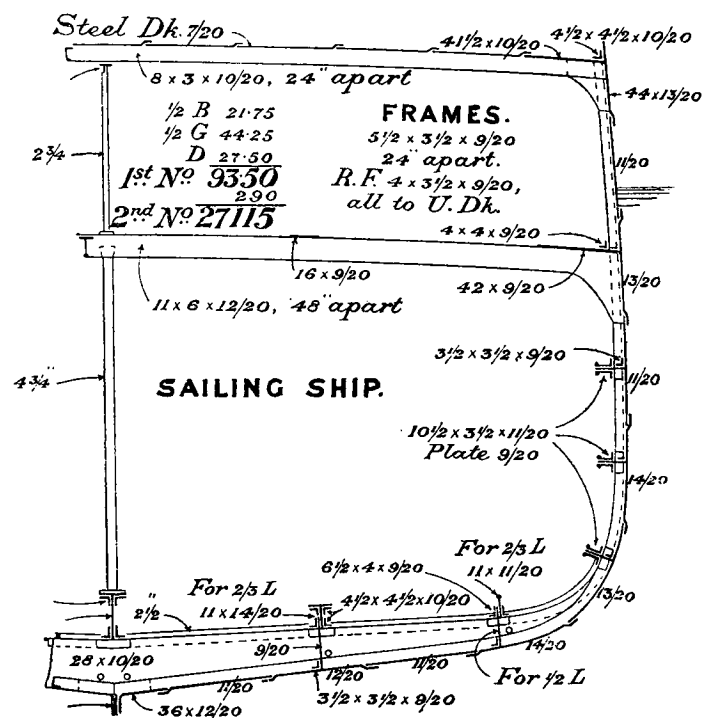
Doch die Vorzüge des Eisens standen bald nicht mehr in Zweifel. Es sind kurz zusammengefaßt folgende: Eisen gestattet bei gleicher Festigkeit leichter zu bauen und raumsparender. Einem etwa zehnfachen spezifischem Gewicht stand eine 12–15fache Festigkeit gegenüber und das fiel immer mehr ins Gewicht, je größer die Schiffe wurden. Wirtschaftliche Transportleistungen und Geschwindigkeiten forderten Länge-zu-Breite-Ver-

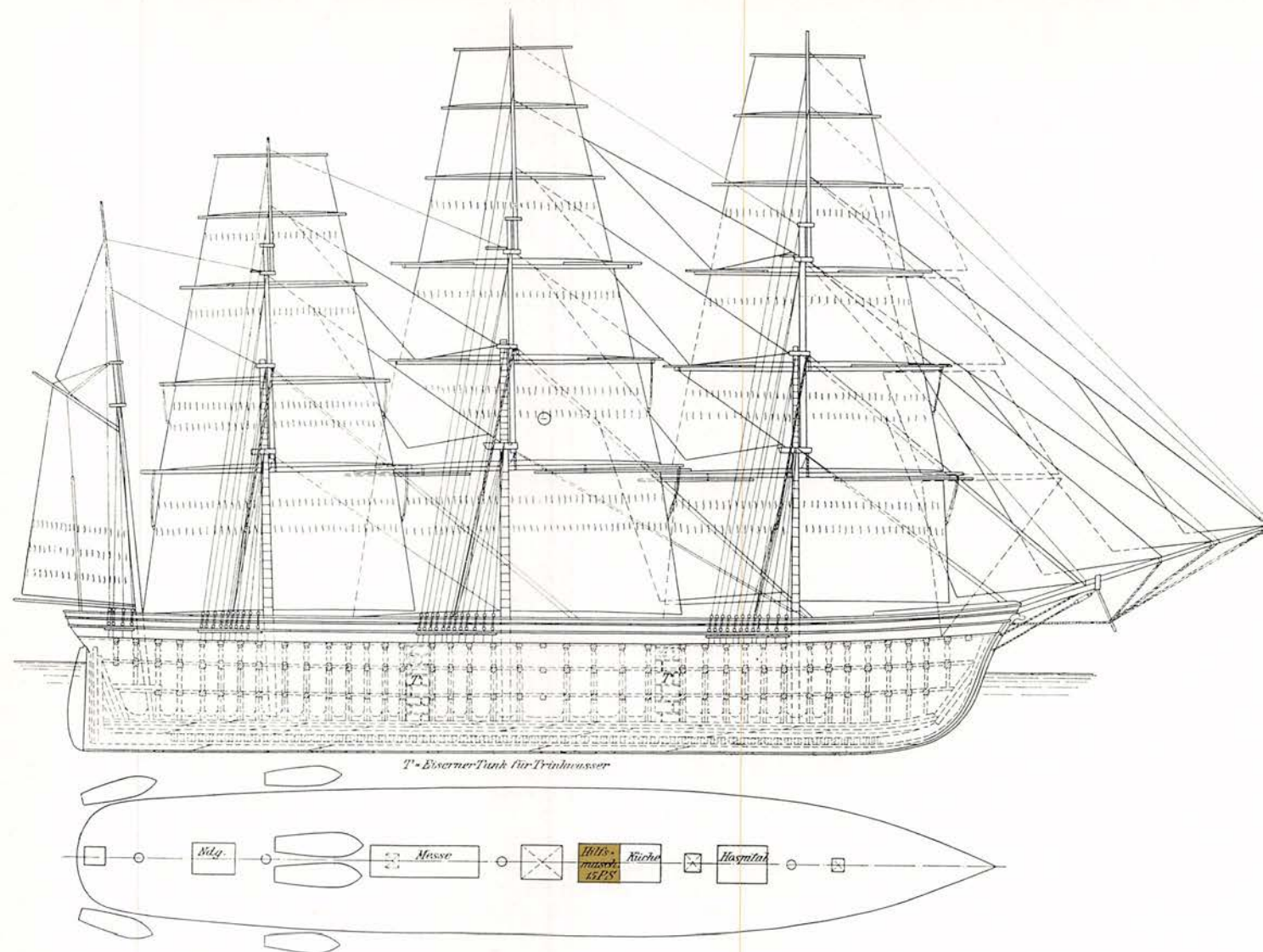
als ein gerader Schritt vom hölzernen zum eisernen Schiff anzusehen war, sondern einen gesonderten Weg darstellte. Diese Bauweise entstand aus dem Bestreben, die Vorteile des Eisens hinsichtlich der Festigkeit und des Raumgewinnes mit denen einer sauberen Außenhaut zu verbinden. In Ermangelung bewuchshemmender Bodenanstriche war die mit Kupfer beschlagene Holzbeplankung allem anderen weit überlegen. Wenn über geraume Zeit hinweg das Segelschiff dem Dampfer die Stirn bieten konnte, dann lag das vor allem daran, daß die durch Maschinenkraft getriebenen Schiffe gegenüber den Seglern nicht soviel Zeit gewannen, daß dies in jedem Fall die Brennstoffkosten aufwog und so manchen Ärger, den man mit den Maschinen hatte. Es werden ja auch immer wieder Reisen erwähnt, wo sich Segler als schneller erwiesen als die damaligen Dampfer. In den Spitzengeschwindigkeiten waren die großen Segler vor dem ersten Weltkrieg den Dampfern sogar erheblich überlegen! Aber das war leider nicht die Norm, und da Zeit und Regelmäßigkeit im geschäftlichen Leben immer höher bewertet wurden, und da andererseits eigentlich auf jeder Reise mit Flaute und Kreuzkursen zu rechnen war, kam man völlig logisch, verständlicherweise aber nicht ohne Widerstände der konservativen Seeleute, die den Dampfer als ihren Feind betrachteten, auf die Kompromiß-

1) Scott Russel, *The fleet of the future*, Iron or Wood, London 1860



Diese beiden Querschnitte zeigen deutlich den unterschiedlichen Raumbedarf von Holz- und Eisenkonstruktionen. Links hölzerne Fregatte, rechts eisernes Segelschiff.





oben: Der berühmte amerikanische Klipper „Great Republic“ (1854), der einmal in 13 Tagen über den Atlantik segelte, hatte eine 15 PS-Hilfsmaschine an Deck zum Heissen der Rahen.

rechts: Die Fünfmastbark „R. C. Rickmers“ hatte eine 1100 PS-Hilfsmaschine. Die farbige Fläche demonstriert den Verlust an nutzbarem Raum gegenüber reinen Segelschiffen.

lösung des Segelschiffes mit Hilfsantrieb als möglichen Ausweg. Die Hilfsmaschine sollte das tagelange Stilliegen in windstillen Zonen vermeiden; darüber hinaus war die Manövrierfähigkeit, die sie gewährleistete, in engen Gewässern und beim Anlaufen von Zwischenhäfen zur Ausnutzung der vollen Ladekapazität von größtem Wert. Demgegenüber standen aber auch erhebliche Nachteile, wie der Verlust an Laderaum, die Notwendigkeit, die Besatzung um technisches Personal vergrößern zu müssen und vor allem die Tatsache, daß bei diesem Kompromiß im Grunde die eine Antriebsart der anderen zur jeweiligen vollen Entfaltung störend im Wege stand. Dazu kamen Gefahrenmomente, die den Seeleuten der Segelschiffe bis dahin unbekannt waren, wie Explosionsgefahr, Funkenflug und dergleichen mehr. Der Untergang der Fünfmastbark „Maria Rickmers“ auf ihrer ersten Reise (1892), des ersten Seglers dieser Größe mit einer starken Hilfsdampfmaschine (750 PS), hat vielleicht nichts mit seiner Maschine zu tun gehabt; aber sicher hatte dieses

Unglück entsprechende Auswirkungen auf die weitere Entwicklung. Erst 14 Jahre später wurde wieder eine Fünfmastbark derselben Reederei, die „R. C. Rickmers“ mit einer Hilfsmaschine ausgerüstet. Die Leistung der Maschine betrug 1100 PS.

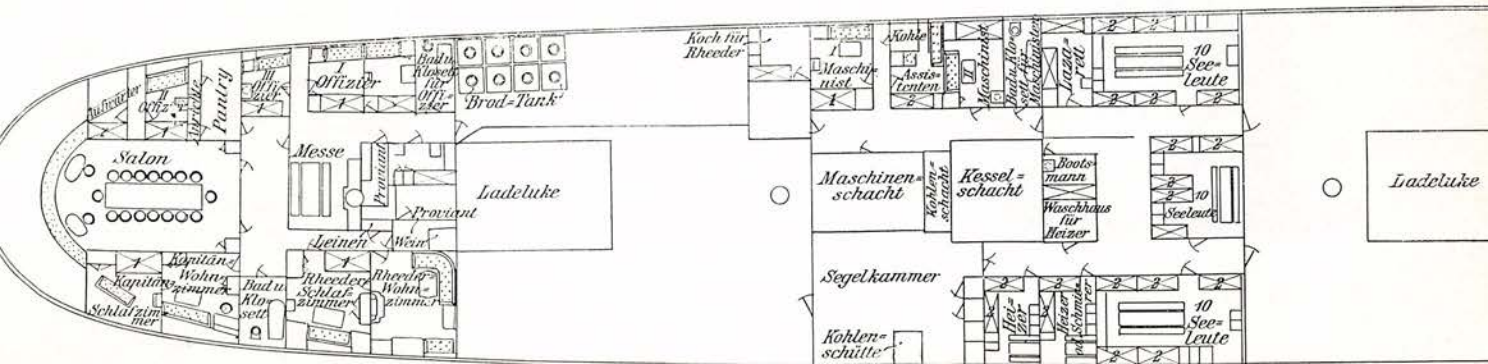
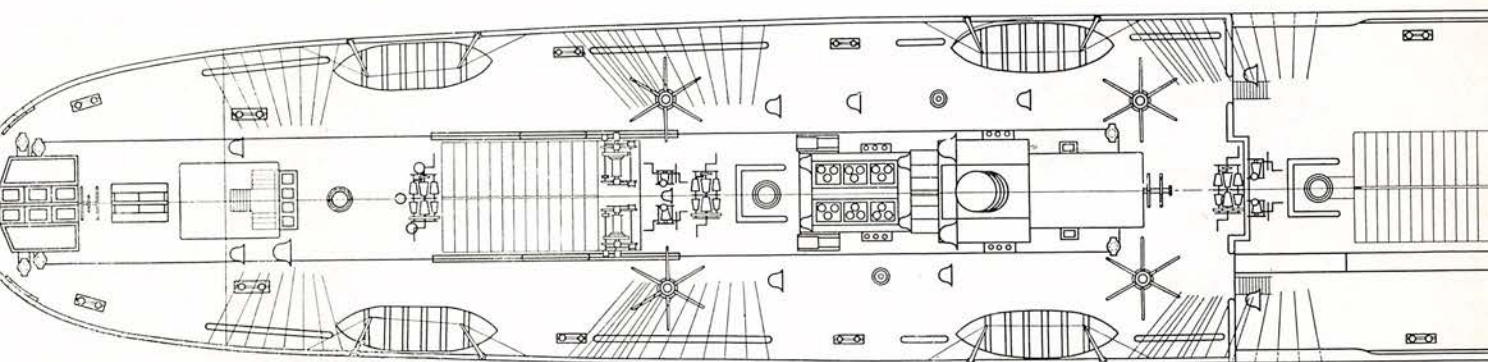
Höchstwahrscheinlich wäre einiges anders verlaufen, hätte man um die Jahrhundertwende schon betriebssichere Dieselmotore gehabt. Doch als der Motor soweit war, daß man ihn als zuverlässige Hilfsmaschine brauchen konnte, ging man bald ganz zum Motorschiff über. Eine nennenswerte Rolle hat der Hilfsantrieb für die Segelschiffahrt also nie gespielt.

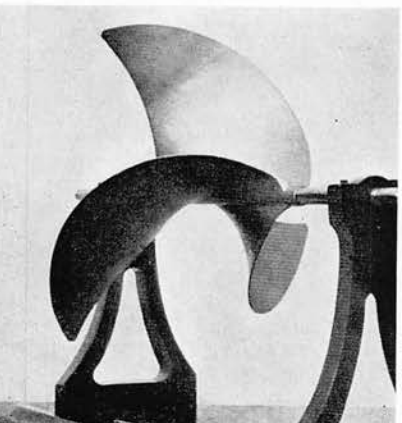
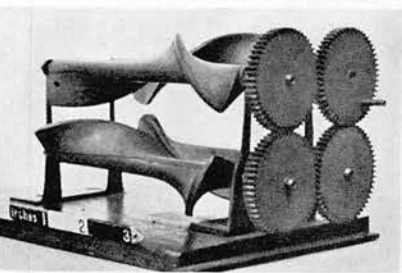
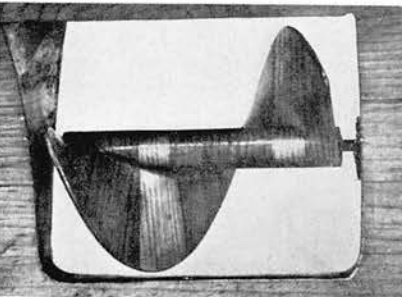
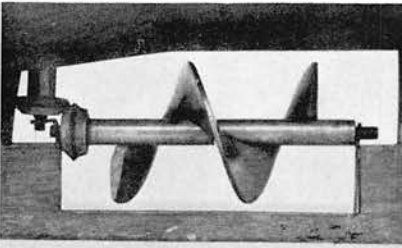
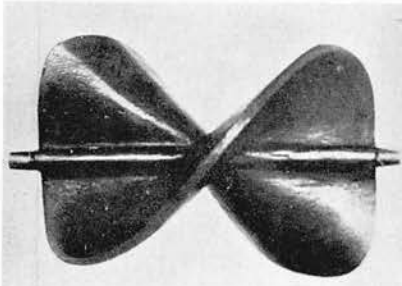
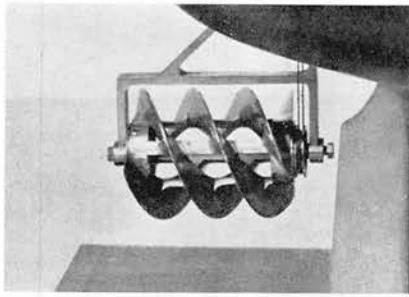
Die räumliche Ausdehnung der Kalmenzonen stand oft in keinem rechten Verhältnis zu der Dauer, die so mancher Segler in ihr gefangen lag. Tatkräftige Mannschaften versuchten zuweilen, sich „mit Bordmitteln“ daraus zu befreien. Auf der „Preußen“ baute man einst überdimensionale Paddel in Gestalt zweier unten beschwerter Holzschotte, die von der vierkant gebrahten Fockrah zu Was-

ser gelassen und mittels Decksmaschine nach achtern geholt werden sollten. Der Passat belohnte schließlich die Mühe, indem er einsichtig wurde. —

Indessen beschränkt sich die Nutzenanwendung technischer Neuerungen nicht nur auf das Baumaterial des Schiffskörpers und den Antrieb. Auch an Deck und in der Takelung hatte es Umstellungen gegeben, die mit der zunehmenden Größe der Schiffe aus Gründen der Festigkeit und der Bedienbarkeit unerlässlich geworden waren. In der Struktur der Takelung gab es kaum noch Verbesserungen. Sie blieb im wesentlichen unverändert, auch als Stahlmasten und -rahen die hölzernen Spieren verdrängten und als allmählich alles stehende Gut durch Eisen ersetzt wurde. Diese Umstellung auf das neue und fraglos bessere Material vollzog sich nur langsam. Das wirft wieder die Frage auf, welche Kräfte denn wohl einer fortschrittlichen Haltung im Bereich der Seemannschaft entgegenstanden?

Das Wahren von Traditionen hatte ganz sachliche Hintergründe. Nirgends auf





Die Bilder zeigen frühe Vorstufen unseres heutigen Propellers, und zwar 1. Schraube von Lyttleton (1794) – 2. Holzschraube von Ressel (1826) – 3. Erste Schraube von Francis Smith (1836) – 4. Erste Schraube der Fregatte „Archimedes“ (1839) – 5. Gegenläufige Doppelschrauben von Woodcroft (1832) – 6. Schraube von Rennie (1839).

dem Festland gab es etwas, wo man unter vergleichbaren Bedingungen Neuerungen hätte erproben können. Alle Abweichungen vom Vertrauten konnten auf See jedoch unerwartete, oft tragische Folgen haben – und das hatten sie auch, wie eine traurige Statistik belegt. Im Jahr 1873/74 z. B. wurden in zwölf Monaten elf große Segler entmastet, weil man noch nicht wußte, daß Stahlmasten weniger elastisch abgestagt werden mußten als Holzmasten¹⁾. Alle Wanten und Pardunen wurden damals noch mit den bewährten Hanf-Taljereeps steifgesetzt, bis man auf die eisernen Spannschrauben kam. Es dauerte noch fast zwanzig Jahre, bis aus den „Suggestions“ von Lloyds zur Dimensionierung der Takelung Vorschriften wurden. 1891/92 gingen abermals elf große Segelschiffe (zumeist Viermaster) verloren, deren Untergang nachweislich darauf zurückzuführen war, daß Größe, Bauart und Takelung vom üblichen abwichen. Ähnliches geschah um 1900.

Unglücksfälle aufgrund veränderter Bauart waren beispielsweise Stabilitätsunfälle von Segelschiffen, die den Dampfmaschinen entsprechend mit Doppelboden gebaut waren. Derartige Segelschiffe wurden zuerst in der Kohlefahrt längs der englischen Ostküste eingesetzt, da es bei den kurzen, häufigen Reisen in Ballast am einfachsten war, Wasserballast überzunehmen. Indessen hatten freie Oberflächen in nicht ganz gefüllten Tanks, sowie Leckspringen derselben oder vorzeitiges Abspumpen noch während der Fahrt, und last not least die für ein Segelschiff zu hohe Lage des Schwerpunktes bei beladenem Schiff Auswirkungen, die es nur zu verständlich machten, daß man immer wieder den Wert von Neuerungen in Zweifel zog.

Doch zurück zur Takelage, die schließlich bis in alle Einzelheiten nach bewährten Regeln ausgeführt wurde¹⁾.

Die Schiffstypen, die sich im trans-ozeanischen Verkehr durchgesetzt hatten, waren vorwiegend Rahsegler, also Barks und Vollschiffe. In Amerika ging man auch andere Wege. Dort hatte man neben den großen, schnellen Klippern der Jahrhundertmitte Gaffelschoner mit Abmessungen gebaut, wie sie die europäischen Länder nicht kannten. Die

enormen Segel dieser Schiffe – der größte je gebaute Schoner war der Siebenmaster „Thomas W. Lawsen“ mit 8100 t Tragfähigkeit – verlangten Decksmaschinen, wenn die nur 17köpfige Besatzung der riesigen Flächen Herr werden wollte. Vorn wurde ein Kesselhaus mit Winde zur Bedienung der drei vorderen Masten, achtern eines für die übrigen vier Masten installiert. Überhaupt war man in dieser wie in mancher anderen Hinsicht in Amerika einen Schritt weiter als in anderen Ländern. Schon die „Great Republic“, einer der kurz nach 1850 von dem genialen McKay in Boston gebauten großen Klipper, hatte eine 15-PS-Maschine an Deck zum Heißen der Rahen und zur Bedienung der Pumpen. Das war etwas ganz neues und neu war auch, daß McKay damals auf seiner Werft Holzbearbeitungsmaschinen einführte. Doch mit dem Größerwerden der Schiffe waren ganz allgemein Hilfen an Deck unumgänglich geworden. Lange Zeit war die Talje das einzige Werkzeug des Seemanns gewesen, das ihm ermöglicht hatte, nach dem technischen Prinzip des Hebelgesetzes Kraft zu sparen. Auf einer Viermastbark waren für alles laufende Gut, also alle Fallen, Brassen, Schoten, Halsen, Gordings, Geitaue, Niederholer insgesamt 250 Handtaljen zu bedienen; auf einem Fünfmastvollschiff waren es 380! Als sich dann zu weiterer Kraftersparnis und besserer Bedienbarkeit für die Schoten und Halsen der Untersegel Gangspills und Rellingwinden, für die Brassen und Rahfallen Winden einbürgerten, blieben für die Bedienung der Segel auf den oben erwähnten Schiffstypen immer noch 220 resp. 350 Taljen übrig, zu deren Durchsetzen in den meisten Fällen 2 bis 3 Mann erforderlich waren. Die mittschiffs angeordneten Brassenwinden auf den großen Laeis-Seglern galten als eine ganz enorme technische Verbesserung. Mittels dieser Winden war es möglich, jeweils drei Rahen gleichzeitig zu holen und zu fieren, was mehrere Mann einsparte und erhebliche Arbeitserleichterung bedeutete. Auf diesen Schiffen war es möglich, wenn das Wetter es zuließ, mit nur einer Wache (zwölf Mann) zu wenden und zu halsen¹⁾. Vier Mann wurden benötigt zum Rundbrassen eines Mastes. Eine Wende dauerte mit Vorbereitung (Segel aufgießen etc.) etwa eine halbe Stunde.

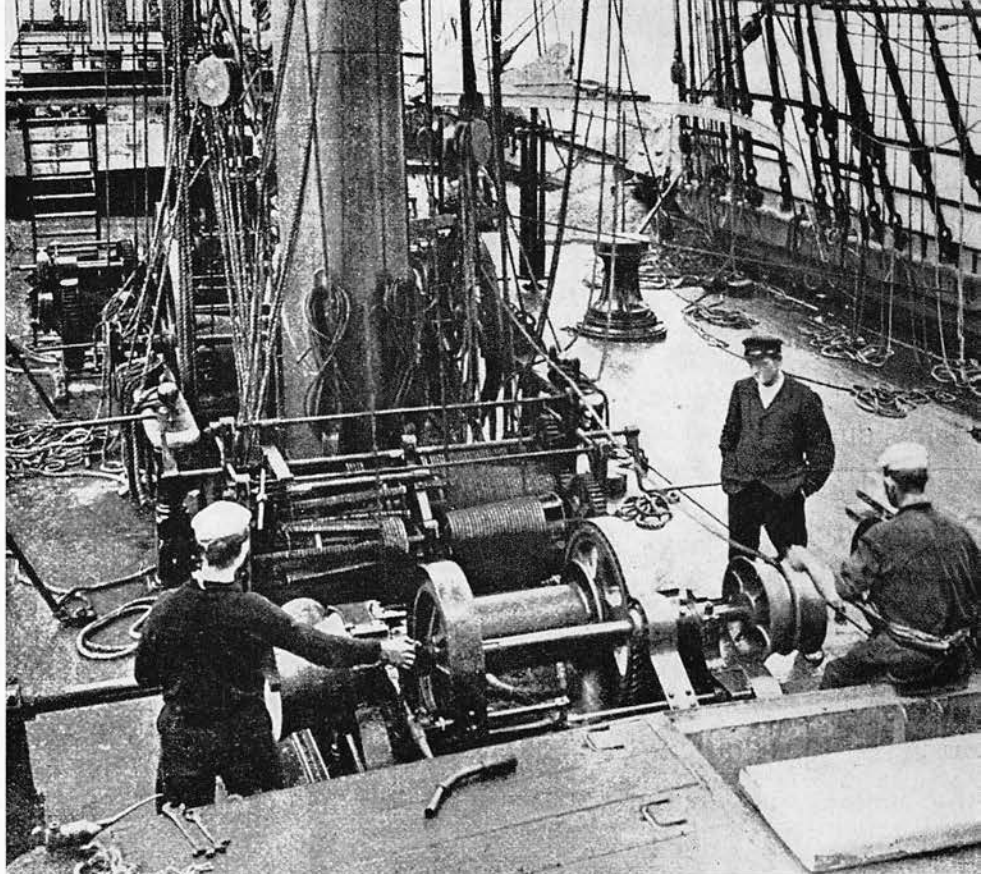
¹⁾ W. Laas: Entwicklung und Zukunft der großen Segelschiffe. Jahrbuch der STG 1907

¹⁾ Vergl. F. L. Middendorf, Bemastung und Takelung der Schiffe, Berlin, 1903

¹⁾ Die Ausführung dieser Manöver sind in Heft 2 Seite 28 gezeigt und beschrieben.

Das Ziel, die Takelage technisch so zu verbessern, daß zum Segel los- und festmachen sowie zum Reffen kein Mann mehr nach oben mußte, wurde nicht erreicht. Es gab Versuche in dieser Richtung, wie z. B. um 1870 herum das Cunningham-Patentreff. Statt geteilter Mars- und Bramsegel waren nur einfache angeordnet, die auf ihren jeweiligen Rahen, die mittels Dreherepsketten um ihre Längsachse gedreht werden konnten, aufgerollt wurden. Das Colling- und Pinkney-Patentreff funktionierte ähnlich, nur daß nicht die Rah selbst, sondern eine der Rah vorgelagerte Rollspiere das Segel aufrollte. Beide Arten waren der rauen Wirklichkeit offensichtlich nicht gewachsen; man kam wieder davon ab, bevor sie sich durchsetzen konnten. Nicht unerwähnt bleiben sollen auch die „Gardinensegel“ des Kapitän Räger um 1905, deren Ober- und Unterliek mit Rutschen an den Rahen geführt und nach mittschiffs zum Mast hin geeigt werden sollten. Aber es blieb bei einem einzigen Versuch.

Was gab es sonst an Bord, was gegenüber früheren Zeiten als „technischer Fortschritt“ gelten konnte? Die Handpumpen, an denen die Männer sich zu-

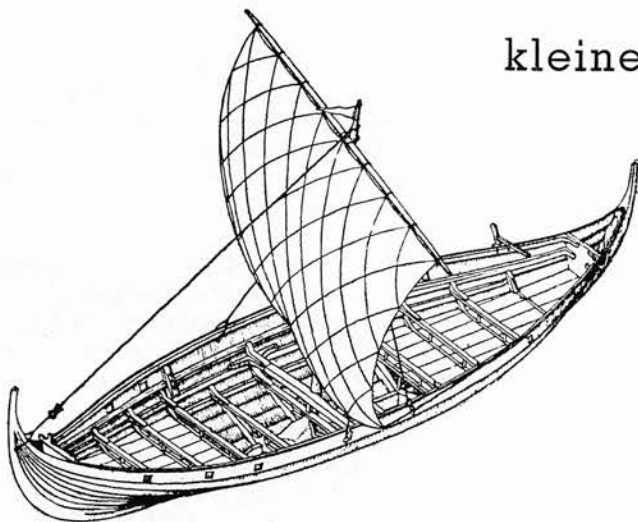


weilen bis zur Verzweiflung abmühten? Die „Knokenmøhlen“ für sechs Mann Handbetrieb, mit denen auf den meisten Seglern noch um die Jahrhundertwende die Ladung gehievt wurde? Die WC's, die bei schwerem Wetter mit Werg verstopft und tierischem Öl gefüllt wurden,

damit es außenbords tropft um das Brechen der Seen zu verhindern? Walkers Patentlogge, deren blanke Propeller die Haie schnappten? Chronometer und Sextanten – das war eigentlich alles.

(Fortsetzung folgt.)

kleine chronik der weltseffahrt...



Unsere Kenntnis von der Schiffbaukunst zur Zeit der Wikinger ist durch einen bedeutenden Fund beträchtlich erweitert worden. Als man 1957 damit begann, die dänischen Küstengewässer nach Zeugen der Vergangenheit abzusuchen, stieß man im Roskildefjord auf der Insel Seeland, an einer Stelle, wo man ein Wrack aus dem Mittelalter vermutete, unerwartet auf fünf Wikingerschiffe, die rund ein Jahrtausend alt sind. Dieser Fund ist vor allem deshalb für die schiffskundliche Forschung im höchsten Maße willkommen, weil

diese fünf Schiffe von unterschiedlicher Bauart sind. Es handelt sich, soweit bis jetzt bekannt ist, um

- 1) ein ca. 18 m langes Schiff für etwa 24 Ruderer,
- 2) ein Langschiff, das mit 28 Meter die Länge der berühmten norwegischen Funde von Gokstad und Oseberg noch übertrifft,
- 3) ein knapp 14 m langes Frachtschiff für die Ostseefahrt,
- 4) ein etwa 12 m langes Schiff, von dem man annimmt, daß es für Personenbeförderung oder auch Fischerei gebraucht wurde,
- 5) als wichtigstes, ein völliges, ca. 16,5 m langes Hochseeschiff, wie es aus alten Überlieferungen unter dem Namen „Knorr“ bekannt ist.

Dieses letztere Schiff ist in dem neuerbauten Wikingerschiffsmuseum, das der dänische König im Juni eingeweiht hat, bereits aufgestellt. An der Konservierung der anderen vier wird noch gearbeitet. Wir werden zu gegebener Zeit ausführlich auf diesen kostbaren Fund zurückkommen.

✱

In diesen Tagen überschreitet die Welthandelsflotte die 200-Mill.-BRT-Marke. Nie hat es bis heute soviel Schiffsraum gegeben auf der Welt und dabei erfreuen sich die Werften im In- und Ausland eines guten Auftragsbestandes: 55 Millionen BRT! Steigender Welthandel und Umrüstung der Schiff-



Am Strand von Gulfport nach dem Hurrikan.

fahrt auf größere Schiffseinheiten zwingen die Reeder zu erheblichen Investitionen. Indessen hält ein scharfer Wettbewerb die Preise niedrig.

Mehr als ein Drittel des gesamten Auftragsbestandes entfallen auf Schiffe mit mehr als 100 000 BRT. Die Bundesrepublik Deutschland rangiert in bezug auf die im Bau befindliche Tonnage mit 1,7 Mill. BRT hinter Japan an zweiter, in bezug auf den Auftragsbestand mit 4,6 Mill. BRT hinter Japan und Schweden an dritter Stelle. Über die Bauleistungen (Ablieferungen) im ersten Halbjahr 1969 gibt die nachfolgende Übersicht Auskunft. Japan führt nach wie vor mit großem Vorsprung:

Tonnageablieferungen nach Ländern (in BRT)

	1. Hj. 1967	1. Hj. 1968	1. Hj. 1969
Japan	3 193 019	4 113 408	4 363 579
Bundesrepublik	526 539	479 563	735 451
Schweden	691 668	630 046	501 891
Großbritannien	519 099	511 132	475 252
Frankreich	241 092	363 734	295 861
Dänemark	216 993	233 253	263 365
Spanien	164 276	297 072	243 803
Norwegen	253 997	264 991	239 294
Italien	247 443	196 283	236 485
Niederlande	160 446	181 409	170 680
Polen	161 471	170 502	129 547
Jugoslawien	98 040	160 132	91 456

*

Während heute Raumfahrtexperimente mit einer Präzision verlaufen, die einem normalen Menschen schlechthin unbegreiflich sind – von zwei Marsraketen kam die eine nach fünfeinhalbmonatigem Flug 99 Sekunden nach, die andere 29 Sekunden vor berechneter Zeit an ihr Ziel – gibt es auf unserer Erde immer noch Störungen, gegen die wir machtlos sind. Sie verursachen, wie unser Bild zeigt, nicht nur „Verspätungen“ in der Schifffahrt. Man weiß bis heute nicht genau, wie ein Hurrikan eigentlich entsteht, wenngleich man gerade durch die Satellitentechnik in dieser Frage ein Stück weitergekommen ist. Seit fünfzehn Jahren arbeitet das „National Hurrican Research Project“ speziell an dem Problem der Entstehung dieser Wirbelstürme, die sich fast ausnahmslos über tropischen Meeren bilden und mehrere hundert Kilometer Durchmesser haben können. Schon oft ist die amerikanische Küste – gerade im Spätsommer – von Hurrikanen heimgesucht worden; doch der diesjährige stellte an verheerender Gewalt viele in den Schatten. Häuser wirbelten durch die Luft, die Zahl der Obdachlosen geht in die Hunderttausende, die Staaten New Orleans, Louisiana und Virginia wurden zu Katastrophengebieten erklärt. Kleine und große Schiffe fanden sich demoliert irgendwo auf dem Trockenen wieder.

*

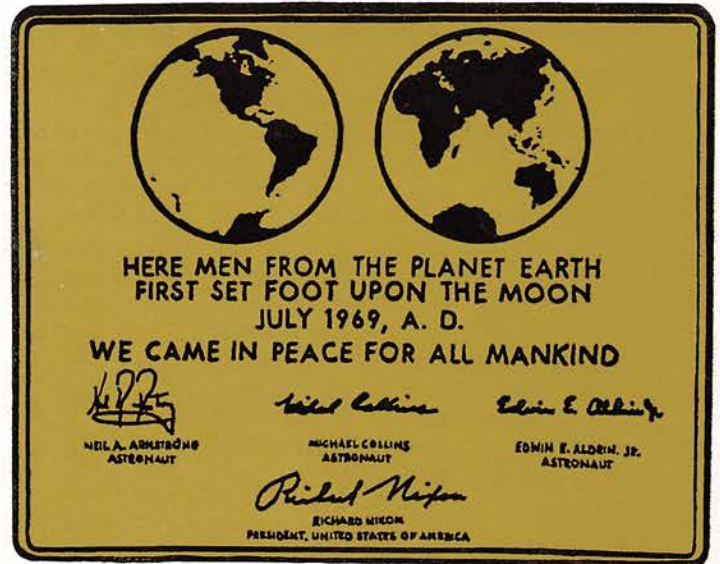
Das Ereignis des Jahres ist die erste Landung auf dem Mond. Während man bei so vielen Erfindungen und Entdeckungen auf unserer Erde im Zweifel sein muß, wer tatsächlich „der erste war“ – denn die Geschichte zählt nicht immer die tat-

sächlichen, sondern nur die ihr bekannt gewordenen bzw. die ihr im Gedächtnis gebliebenen Pionierleistungen – kann man bei der Mondlandung mit Sicherheit das seltene und schwerwiegende Prädikat „erstmalig“ verleihen. Eine schlichte Plakette mit einer Inschrift, die ganz offensichtlich nicht nur an irdische Lebewesen gerichtet ist und der man nur wünschen mag, daß außerirdische sie lesen können, ließ man an der Stelle zurück, wo das Ereignis dieser ersten Landung eines Tages gewiß durch ein Denkmal oder ein Kraftwerk zementiert sein wird.

Die Präzision, mit der das ganze Unternehmen ablief, täusche uns nicht darüber hinweg, daß ihm die Ungewißheit, das Risiko aller großen Pioniertaten bis zum letzten Augenblick anhaftete. Beim zweiten Mal hat man schon Erfahrung, vom dritten wird kaum noch jemand sprechen ...

Was die Landung im einzelnen gefährdet hatte, war vor allem folgendes:

- 1) Die Kursrechner in Houston und an Bord der Mondfähre zeigten verschiedene Werte: 900 m Höhendifferenz. Sie scheinen, gemessen an der Gesamtentfernung Erde–Mond, verschwindend gering, können bei der Landung jedoch tödlich sein.
- 2) Der Bordcomputer war bis an die Grenzen seiner Kapazität ausgelastet. Er verweigerte die Aufnahme weiterer Nahrung.
- 3) Die letzte Etappe der Landung erfolgte sozusagen im Blindflug, da aufgewirbelter Staub alle Sicht nahm.
- 4) Der für die Landung benötigte Brennstoff wurde bis auf einen minimalen Rest verbraucht. Sekunden mehr, und man hätte die Wiederaufstiegskapsel zünden müssen.

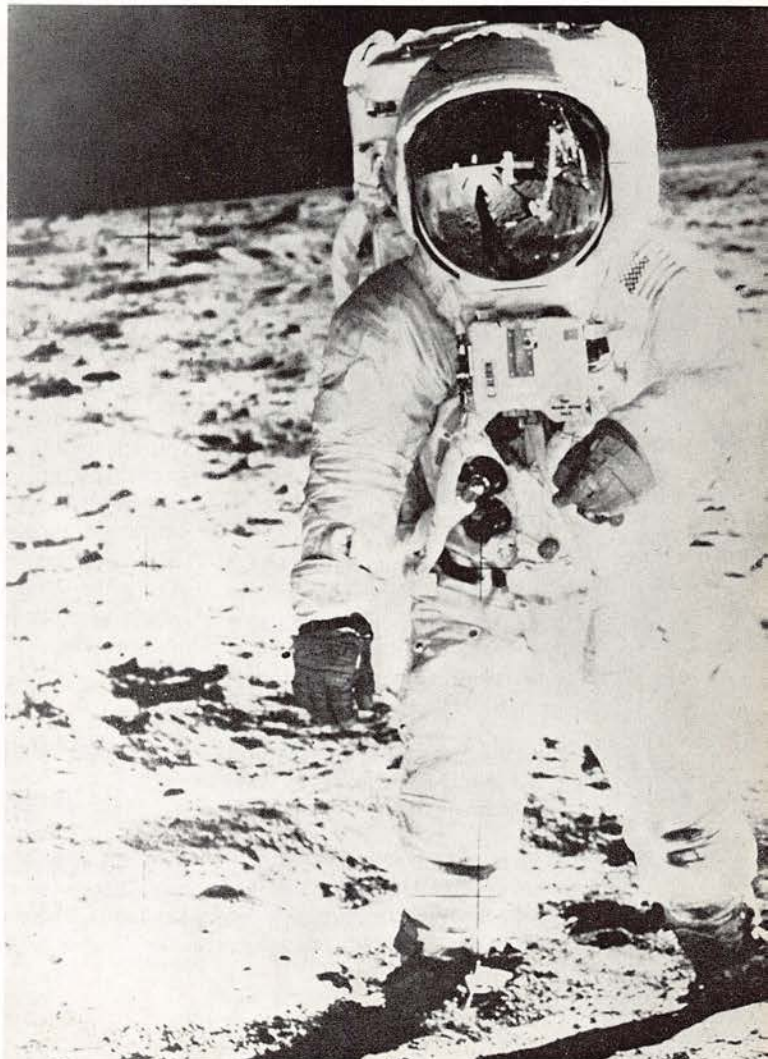
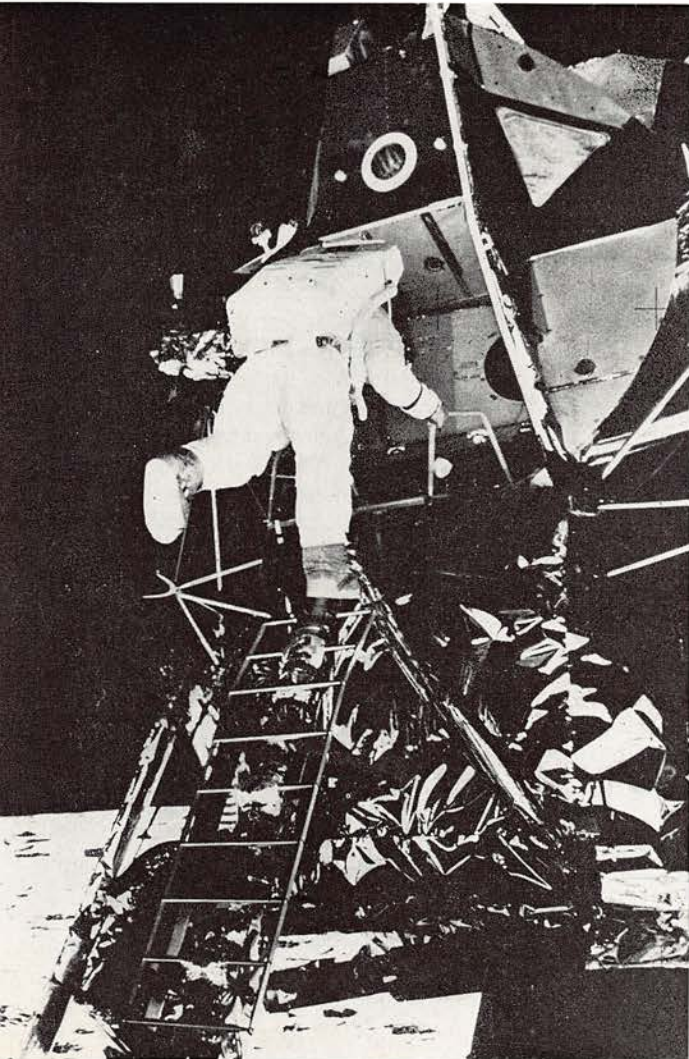


- 5) Ein mechanischer Defekt bei Aldrins Einstieg in die Mondfähre.

All dies macht unsere Bewunderung vor dieser im wahrsten Sinne des Wortes bisher beispiellosen Gemeinschaftsleistung nur noch größer.

oben: Die Plakette, die die Astronauten Armstrong, Collins und Aldrin an ihrem Landeplatz auf dem Mond hinterlassen haben.

unten: Aldrin verläßt die Mondfähre und betritt den Mond. Die Aufnahmen machte Armstrong. Collins steuerte während der Landung die Kommandokapsel auf einer Kreisbahn um den Mond.



Der Kompromiß von Frankfurt

Vom 1. September an erhalten die rund vier Millionen Beschäftigten der Metallindustrie in der Bundesrepublik acht Prozent mehr Lohn und Gehalt. Damit löst der von den Tarifpartnern der Metallindustrie am 2. August nach zähen und zum Teil äußerst schwierigen Verhandlungen in Frankfurt unterzeichnete Tarifvertrag den im Mai vergangenen Jahres erst im Verlauf eines Schlichtungsverfahrens ausgehandelten Kompromiß im damaligen Tarifstreit der Metall-Partner schon einen Monat vor dem Ende der Laufzeit (30. 9. 69) ab.

Der neue Tarifvertrag, dem die Entscheidungsgremien der Industriegewerkschaft Metall und des Gesamtverbandes metallindustrieller Arbeitgeber (Gesamtmittel) am 15. August, einen Tag vor Ablauf der vereinbarten Erklärungsfrist, zugestimmt haben, hat eine Laufzeit von 13 Monaten. Neben der Erhöhung der Löhne und Gehälter sehen die neuen Tarifvereinbarungen folgende Änderungen bestehender bzw. abgelaufener oder gekündigter Vereinbarungen vor:

1. Die Forderung der IG Metall, die ohnehin arbeitsfreien Sonnabende künftig nicht mehr auf den Urlaub anzurechnen, soll innerhalb von vier Jahren in drei Etappen erfüllt werden. Im Jahr 1970 soll zunächst ein Sonnabend nicht mehr auf die Urlaubszeit angerechnet werden.

Das Urlaubsgeld in Höhe von bisher 30 Prozent eines Monateinkommens soll bis zum Ablauf dieses vierjährigen Stufenplanes nicht erhöht, doch vom kommenden Jahr an auch an Lehrlinge gezahlt werden.

Das Urlaubsabkommen ersetzt die von der IG Metall gekündigten und am 30. Juni in sämtlichen Tarifgebieten ausgelaufenen Vereinbarungen und kann erstmals zum 31. Dezember 1973 gekündigt werden.

2. Die Vertrauensleute der IG Metall in den Betrieben werden durch Benennung gegenüber dem Arbeitgeber und durch die Einführung eines Verbots der Benachteiligung wegen ihrer Tätigkeit geschützt.

3. Der gesetzliche Kündigungsschutz wird auf die Jugendvertreter unter 18 Jahren ausgedehnt.

Über die Einführung eines bezahlten Bildungsurlaubs für Metallarbeiter konnten sich die Vertragspartner indes bisher nicht einig sein. Sie beschlossen je-

doch, Einzelheiten einer Beurlaubung von Arbeitnehmern zu Bildungszwecken wie Bezahlung der Freigestellten, Umfang und Dauer der Freistellungen usw. in einer paritätisch besetzten Kommission zu beraten. Sie soll ihre Vorschläge bis zum 30. September 1970 vorlegen.

Ein großer Tag für die Tarifautonomie

Beide Vertragspartner haben sich nach dem erzielten Kompromiß wenn auch unterschiedlich, so doch befriedigt über den Abschluß des neuen Tarifvertrages geäußert. Während Horst Knapp, der Verhandlungsführer von Gesamtmittel, sagte, daß die Vereinbarungen „an der Obergrenze des Tragbaren“ lägen, hob der Vorsitzende der IG Metall, Otto Brenner, neben der Lohn- und Gehaltserhöhung besonders die in dem Stufenplan vereinbarte Nichtanrechnung der Sonnabende auf den Urlaub hervor. Damit sei — wie er meinte — „ein Tabu der Arbeitgeber“, nicht mehr als vier Wochen Urlaub zu gewähren, durchbrochen worden.

Die Erhöhung der Tarife schon vom 1. September an entspricht nach den Angaben Brenners zusammen mit der neuen Urlaubsregelung einer effektiven Einkommenserhöhung von 9,2 Prozent. Die Effektivbelastung für die Betriebe der Metallindustrie durch die Lohnerhöhung wurde vom stellvertretenden Vorsitzenden von Gesamtmittel, Horst Knapp, mit jährlich 3 bis 3,4 Milliarden DM angegeben.

In den Kommentaren der Presse und der Massenmedien wurde der Tag des Vertragsabschlusses u. a. auch als „ein großer Tag für die Tarifautonomie“ bezeichnet. Wie zum andern festgestellt wurde, daß die Gespräche und Verhandlungen auf beiden Seiten im Bewußtsein großer Verantwortung für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung geführt worden seien.

Vor den Verhandlungen — Spitzengespräche

Dem am 2. August zustande gekommenen Abkommen war — wie schon den Tarifverhandlungen im vergangenen Jahr — eine Reihe von zunächst noch

unverbindlichen, die Positionen absteckenden und erhellenden „Spitzengesprächen“ zwischen Delegationen der IG Metall und des Gesamtverbandes metallindustrieller Arbeitgeber vorangegangen. Das vierte und letzte begann am 24. Juli und führte erst am letzten Tag zu den dann allerdings auch abschließenden Verhandlungen.

Es scheint uns ein guter Brauch, daß die Spitzenvertreter der Tarifpartner der Metallindustrie vor entscheidenden Verhandlungen oder gar Verhandlungsrunden jeweils zunächst zu unverbindlichen, zu nichts verpflichtenden Gesprächen zusammenkommen, um die Vorstellungen oder auch möglichen Forderungen, über die es später zu verhandeln gilt, schon mal zu benennen und zu erläutern. War doch auch diesmal wieder zu beobachten, daß das „Verhandlungsklima“ solcherart „entschärft“ und dem Scheitern der Verhandlungen auf höchster Ebene weitgehend vorgebeugt worden war.

Hartes Ringen um höhere Löhne

Was uns als alltägliche Information über den Bildschirm, das Radio und die Titel- oder Wirtschaftsseiten unserer Tageszeitungen in der Form oft nur wenige Zeilen umfassender Nachrichten über den Verlauf und die Ergebnisse der Tarifverhandlungen erreicht, läßt die Zähigkeit und Härte des Ringens der Gesprächs- und später Verhandlungspartner wie auch die dem Gesamtablauf der Gespräche und Verhandlungen eigene Spannung kaum noch erkennen. Doch schon eine Zusammenfassung auch nur der wesentlichsten durch Presseveröffentlichungen bekanntgewordenen Einzelheiten seit der Ankündigung des Vorsitzenden der IG Metall Otto Brenner im Gewerkschaftsorgan „Metall“ Anfang Februar 1969, daß die Gewerkschaft alle in diesem Jahr auslaufenden Tarifverträge kündigen werde, vermag uns einen Eindruck von beidem, vor allem aber von der dem Ablauf der Verhandlungen innewohnenden Spannung zu vermitteln. Diese Spannung, die immer entsteht, wenn Träger verschiedener Willensrichtungen einander gegenüberstehen, in erträglichen Grenzen zu halten und somit die Partnerschaft der Arbeitnehmer und Arbeitgeber aufrechtzuerhalten und nicht in Gegnerschaft oder gar Feind-

schaft umschlagen zu lassen, erfordert ohne Zweifel äußerstes Geschick. Was Wunder also, wenn die Fahrer des IG-Metall-Vorsitzenden Otto Brenner und seines Tarifexperten Hans Mayr, wie des stellvertretenden Vorsitzenden von Gesamtmetall Horst Knapp und des pfälzischen Fabrikanten Hans C. W. Hartmuth diese vier Männer — wie berichtet worden ist — schlicht „Artisten“ genannt haben. Wobei sie durchaus an Equilibristen von hohen Graden oder möglicherweise gar an Seiltänzer auf einem Hochseil gedacht haben mögen. Nun, in diesem besonderen Fall waren „die Artisten in der Zirkuskuppel“ — nicht ratlos*).

Versuch einer Dokumentation nach Zeitungsberichten

Hier nun, im Telegrammstil, die „story“ der diesjährigen Tarifverhandlungen, wie sie sich nach der Lektüre von etwa fünfzig zwischen dem 3. Februar und 16. August in der Tagespresse erschienenen Nachrichten, Meldungen und Kurzberichten darstellt:

3. Februar

IG-Metall-Vorsitzender Otto Brenner erklärt in „Metall“, daß die Gewerkschaft alle auslaufenden Tarifverträge, darunter die Urlaubs- und Urlaubsgeldvereinbarungen aus dem Reinhardshausener Abkommen vom Juli 1964 kündigen werde.

6. Februar

1. Spitzengespräch in Frankfurt.

Delegationen der IG Metall und von Gesamtmetall unter Führung ihrer Vorsitzenden Otto Brenner und Herbert van Hüllen treffen sich nach mehr als neunmonatiger Pause. Vermutete Gesprächsthemen: Urlaubs- und Urlaubsgeldabkommen sowie das Problem der Schlichtung.

28. April

2. Spitzengespräch auf Schloß Reinhardshausen.

Vermutete Themen: Fragen der Tarifbewegung, regionale oder zentrale Tarifrunden, die ablaufenden Urlaubsabkommen, mögliche Änderungen der Schlichtungs- und Schiedsvereinbarung.



Unser dpa-Foto, aufgenommen am 29. Juli im Frankfurter Airport-Hotel, zeigt die „Artisten“ von Gesamtmetall und IG Metall vor der Wiederaufnahme des nach drei Verhandlungstagen zum Wochenende unterbrochenen 4. Spitzengesprächs. Hinten links: Horst Knapp, der stellvertretende Vorsitzende von Gesamtmetall, und Hauptgeschäftsführer Dr. Dieter Kirchner; ihnen gegenüber vorn links: der 2. Vorsitzende der IG Metall Eugen Loderer und IG Metall-Chef Otto Brenner.

16. Juni

3. Spitzengespräch in Krefeld.

Delegationen unter Führung von Otto Brenner (IG Metall) und Horst Knapp (Gesamtmetall) beraten nach Ansicht informierter Beobachter über mögliche Änderungen der Schlichtungs- und Schiedsvereinbarung, über die Frage gewerkschaftlicher Vertrauensleute in den Betrieben, die Forderung der Gewerkschaft, die Sonnabende nicht mehr als Urlaubstage anzurechnen sowie ein Urlaubsgeldabkommen.

Brenner erklärt die Nichtanrechnung der Sonnabende zur wichtigsten Forderung, während Horst Knapp eine dadurch erzielte Urlaubsverlängerung als mit der wirtschaftlichen Lage und dem angespannten Arbeitsmarkt für unvereinbar hält.

2. Juli

Ein Sprecher der IG Metall in Frankfurt erklärt, die Mehrzahl der Verwaltungsstellen trete für eine Forderung von 10 % ein. Einige seien jedoch weit darüber hinausgegangen.

Die Arbeitgeberseite soll frühzeitigen Beginn von zentralen Lohnverhandlungen angeboten haben.

9. Juli

Tarifpolitisch entscheidende Wochen stehen für die Partner der metallverar-

beitenden Industrie bevor. Als Termin für das 4. Spitzengespräch wird der 24. Juli, als Ort Frankfurt von Gesamtmetall in Köln bestätigt. Der Sprecher verweigert aber, ebenso wie Vertreter der IG Metall in Frankfurt, nähere Auskünfte über Tagesordnung und Wertung dieser Konferenz.

Metallarbeitsgeber und Gewerkschaft haben vereinbart, bei dem Spitzengespräch in Frankfurt und seiner möglichen Überleitung in konkrete Tarifverhandlungen, die Forderungen der Gewerkschaft als Paket zu behandeln.

Die fünf Punkte des Pakets:

- * Anhebung von Lohn und Gehalt sowie Erhöhungen des Urlaubsgeldes,
- * Nichtanrechnung der Sonnabende als Urlaubstage sowie Verbesserungen in den regionalen Urlaubsabkommen,
- * die Einführung eines tarifvertraglichen Schutzes für gewerkschaftliche Vertrauensleute in den Betrieben,
- * tarifvertraglicher Kündigungsschutz für Betriebsjugendvertreter, und
- * die tarifvertragliche Regelung eines Bildungsurlaubs für Arbeitnehmer.

24. Juli

4. Spitzengespräch in Frankfurt.

Die zehnköpfigen Delegationen von IG Metall und Gesamtmetall unter Führung

* „Die Artisten in der Zirkuskuppel ratlos“ ist der Titel eines Films von Alexander Kluge.

des IG-Metall-Vorsitzenden Otto Brenner und des stellvertretenden Vorsitzenden von Gesamtmetall Horst Knapp nehmen den Meinungsaustausch auf.

Eine Minderheit von Bezirksleitungen der Gewerkschaft wehrt sich gegen zentrale Tarifverhandlungen.

25. Juli

Die „Paket“-Verhandlungen erweisen sich als schwierig. Nach mehr als fünfzehnstündigen Beratungen zeichnet sich noch nicht ab, ob das Gespräch in Tarifverhandlungen übergeleitet wird.

26. Juli

Das Gespräch findet vorübergehend als „Viererkonferenz“ statt, an der der IG-Metall-Vorsitzende Otto Brenner, der Tarifexperte der IG Metall Hans Mayr, und die beiden stellvertretenden Vorsitzenden von Gesamtmetall, Horst Knapp und Hans C. W. Hartmuth, teilnehmen. Der Meinungsaustausch wird mittags, da Sonnabend, unterbrochen. In einer gemeinsamen Presseerklärung heißt es: „Gewisse Annäherungen in Teilbereichen sind erkennbar geworden.“

29. Juli

Gesamtmetall macht Gegenvorschläge zur Urlaubsverlängerung (Nichtanrechnung der Sonnabende), zum Bildungsurlaub sowie zum Kündigungsschutz für Betriebsjugendvertreter und bietet fünf Prozent Lohn- und Gehaltserhöhung zuzüglich zwei Prozent Investivlohnanteile an.

Ein Sprecher der IG Metall bezeichnet die Gegenvorschläge der Arbeitgeber als „unzureichend und enttäuschend“.

Das Problem der Einführung eines Bildungsurlaubs soll zunächst von einer gemeinsamen Kommission geprüft werden.

30. Juli

Wiederholte Bemühungen, in „Viererkonferenzen“ den toten Punkt der Gespräche zu überwinden.

Nachmittags vierstündige Vorstandssitzung der IG Metall, von der Brenner mit seinem Stellvertreter Eugen Loderer gegen 21 Uhr ins Airport-Hotel zurückkehrt. „Die Stimmung war gereizt“, erklärt Brenner; sein Stellvertreter ergänzt: „Auf der Betriebsebene ist man ungeduldig.“ Beide kündigen eine vorbereitete Erklärung für die Öffentlichkeit an. Dieses Papier wird Anlaß einer kritischen Phase, bis sich herausstellt, daß Brenner das als „Erklärung des Vorstands

und nicht der Verhandlungskommission“ bezeichnete Blatt noch nicht der Öffentlichkeit übergeben hat. Es ist vereinbart, keine Erklärungen ohne Absprache mit dem Gesprächspartner abzugeben.

Vom Verhandlungspaket sind nach wie vor die Erhöhung der Löhne und Gehälter sowie die Bewertung der Kosten für die Nichtanrechnung arbeitsfreier Sonnabende auf den Urlaub umstritten. Auch um den tariflichen Schutz der Vertrauensleute wird gehandelt.

„Auf dem Gang vor Salon 8 und den benachbarten Zimmern mit den Rechenkünstlern der beiden Parteien“, schildert ein Korrespondent die Atmosphäre in der luxuriösen Jet-Herberge, „wird die ständig aus den Deckenlautsprechern herabrieselnde Unterhaltungsmusik nur von gedämpften Gesprächen derjenigen unterbrochen, die in den Hintergrundkommissionen die entscheidenden Gesprächsteilnehmer in Salon 8 mit neuem Zahlenmaterial versorgen.“

Die Marathonsitzung dauert bis 5.30 Uhr morgens.

31. Juli

Konferenzbeobachter sind der Meinung, daß sich das Gesprächsklima zwischen den Delegationen etwas verschlechtert habe. Meinungsverschiedenheiten bestehen insbesondere über die Frage der Urlaubsverlängerung mit dem entsprechenden Arbeitgeberangebot zur Forderung der IG Metall.

Nach Beendigung einer erneuten Vorstandssitzung der IG Metall erklärt Brenner, es sei nicht unbedingt notwendig „alles zentral auszuschöpfen“. In allen Punkten eine Lösung auf zentraler Ebene zu finden, werde nur versucht, „wenn es unbedingt sinnvoll ist“.

Horst Knapp erklärt nach Beendigung der Nachtsitzung, es bestünden „gewisse Aussichten auf Erfolg“.

1. August

Der siebente Tag des vierten Spitzengesprächs beginnt mit dem erklärten Bemühen, doch noch zu einer Einigung zu kommen. Offenbar will es keine Seite zum Scheitern und zu regionalen Verhandlungen kommen lassen.

Nachdem die IG Metall bisher zwölf Prozent mehr Lohn und Gehalt gefordert hat, wird nunmehr von einer Reduzierung der Forderung auf 10,5 Prozent gesprochen, während Gesamtmetall noch immer fünf Prozent mehr Lohn zuzüglich zwei Prozent Investivlohn anbietet. Die-

ser Investivlohn soll nicht in bar, sondern nach dem novellierten 312-DM-Gesetz „vermögenswirksam“ angelegt werden. Am Abend bemühen sich die beiden Vorsitzenden der Verhandlungsdelegationen, Horst Knapp und Otto Brenner, in einer Klausurtagung um einen für beide Seiten annehmbaren Kompromiß.

2. August

Nach letzten pausenlosen nächtlichen Beratungen wird in den frühen Morgenstunden der neue Tarifvertrag unterzeichnet.

Der Kompromiß – ein Ergebnis von gesellschaftspolitischer Bedeutung

Am 15. August haben die Vorstände von IG Metall und Gesamtmetall dem Anfang August erzielten Verhandlungsergebnis offiziell zugestimmt. Während der IG-Metall-Vorstand den Tarifkompromiß mit großer Mehrheit gegen eine Stimme billigte, sprachen sich bei Gesamtmetall sämtliche Mitgliederverbände, wenn auch nicht ohne zum Teil große Bedenken, für das Abkommen aus. Bei den der Zustimmung des IG-Metall-Vorstandes vorausgegangenen regionalen Beratungen hatte es in Baden-Württemberg als einzigem Tarifbezirk eine Mehrheit gegen das Ergebnis der zentralen Tarifverhandlungen gegeben.

Es ging ums Geld. Wie fast immer, wenn sich die Tarifpartner gegenüber sitzen. Ums kleine Geld jedes einzelnen in der Metallindustrie. Und ums große Geld der Summe der vielen einzelnen, in diesem Fall der fast vier Millionen metallindustrieller Arbeitnehmer. Jeder von uns soll nach der achtprozentigen Lohnerhöhung trotz der zu erwartenden Preissteigerungen und der steigenden Abgaben aufgrund der Sozialgesetzgebung zumindest so zurechtkommen wie bisher, und die Metallindustrie als Ganzes soll trotz der unter Berücksichtigung der Mehrbelastung aus der Sozialgesetzgebung vom 1. Januar 1970 an um mehr als zwölf Prozent höheren Arbeitskosten auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig bleiben. Das wird möglicherweise für beide nicht einfach sein. Doch scheint uns – so gesehen – der ausgehandelte Kompromiß von Frankfurt ein gutes Ergebnis. Zumal die Absicherung der gewerkschaftlichen Vertrauensleute in den Betrieben – wobei für je zwanzig Gewerkschaftsmitglieder ein Vertrauensmann „geschützt“ wird – von nicht geringer gesellschaftspolitischer Bedeutung sein dürfte.

Berufskundliche Fahrten unserer Lehrlinge

Anschauung ist die Mutter aller Erkenntnisse.

Heinrich Pestalozzi

Besichtigungen von Werkstätten und Industriebetrieben mit anderen Produktionen und Produktionsmethoden, die der Erweiterung des Gesichtskreises unserer Lehrlinge in allgemeiner, technologischer und sozialer Hinsicht dienen, gehören seit Jahren zum Ausbildungsplan unserer Werft.

In diesem Jahr fanden wiederum zwei Fahrten für die Lehrlinge des dritten Lehrjahres statt, an denen 62 Jungen und 12 Mädchen teilnahmen. Während auf der ersten Reise (2. bis 6. Juni) das Volkswagenwerk in Kassel, das Salzgitter-Hüttenwerk sowie die Voigtländer-Werke und der Betrieb von Siemens in Braunschweig besichtigt wurden, führte die zweite Reise (9. bis 13. 6.) zur Fr. Lürssen Werft in Bremen-Vegesack, zur Georgsmarienhütte (Klöckner Werke) in Osnabrück, zur Schweißelektrodenfabrik ESI in Neuß am Rhein und zu den Mannesmann-Röhrenwerken in Düsseldorf-Rath.

Neben der Begehung der Betriebe und Industrieanlagen standen Stadtbesichtigungen, Rundfahrten und Wanderungen sowie die Besichtigung von Baudenkmälern und Ausstellungen wie z. B. des Kölner Domes oder der Dokumenta in Kassel und natürlich auch ausreichende Freizeiten auf dem Programm. Übernachtet wurde in Jugendherbergen.

Der über die berufliche Belehrung hinausgehende Gewinn dieser Fahrten liegt im menschlichen Bereich begründet, da die Vielzahl der Eindrücke unsere Lehrlinge noch jedesmal zu intensiven Gesprächen miteinander und mit ihren Ausbildern angeregt hat. Gelegenheit aber zu diesen Gesprächen gaben die Wanderungen und Fahrten, die von den gastgebenden Firmen dankenswerterweise meist an kultiviert gedeckten Tischen bereitgestellten, gemeinsam eingenommenen Mahlzeiten, im Welschwimmbad oder am Lagerfeuer verbrachte Freizeiten und die Abendstunden vor dem Schlafengehen.

Die als Reiseleiter tätigen Ausbilder haben auch in diesem Jahr wieder mit Freude und vielleicht auch mit einem gewissen Stolz feststellen können, daß die von ihnen betreuten Gruppen wegen der von den Teilnehmern gezeigten Aufmerksamkeit und Aufgeschlossenheit wie zum andern auch – und das ist heute keineswegs selbstverständlich – wegen ihres ungetrübten, frischen und umgänglichen Benehmens überall gern gesehene Gäste waren.

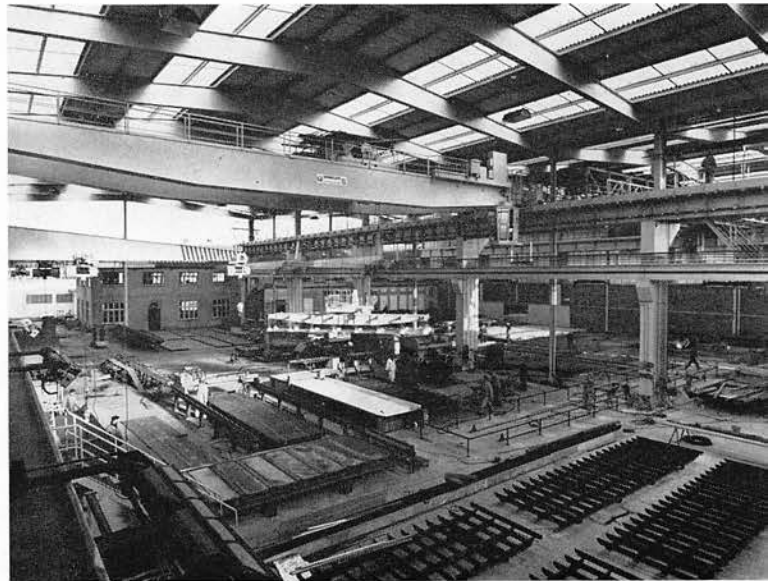
Aus den Berichten unserer Lehrlinge, von denen wir im folgenden einige im Auszug bringen wollen, geht unter anderm auch hervor, daß die berufskundlichen Fahrten als Gemeinschaftserlebnis erfahren wurden, und zwar als ein die Beziehungen zwischen Lehrlingen und Ausbildern förderndes oder gar vertiefendes Gemeinschaftserlebnis.

Diese von den Ausbildern bestätigte Erfahrung ließ Ausbildungsleiter Rudolf Meyer in Gesprächen wiederholt fordern, auch an den Anfang der Lehrzeit ein Gemeinschaftserlebnis, etwa eine kurze Lagerzeit, zu stellen, die Lehrlingen und Ausbildern Gelegenheit gibt, einander besser kennen zu lernen als dies beim Anfangsunterricht in der Lehrwerkstatt möglich ist. Eine Forderung, die sicher des Nachdenkens wert ist.

Am ersten Tag unserer berufskundlichen Fahrt besuchten wir die Fr. Lürssen-Werft in Bremen-Vegesack. Eine Werft, die Schnellboote für die in- und ausländische Marine und Frachtschiffe bis zu 8 000 Tonnen baut, im Vergleich mit der HDW also eine kleine Werft. Jedoch mußten wir feststellen, daß die

Bauweise vielseitiger war. Neben dem Stahlschiffbau hat man hier auch den Kompositbau, der von uns allen mit besonderem Interesse besichtigt wurde.

Daß diese Besichtigung uns so beeindruckend würde, hatte keiner von uns gedacht. Denn jeder hatte alles, was wir auf unserer Werft haben, hier im Kleinformat erwartet. Das stimmt zwar in vielen Punkten, doch hat man hier auch einiges, was wir auf unserer Werft nicht finden. Bei uns werden z. B. „nur“ Schiffssektionen in der Halle gebaut, auf der Fr. Lürssen Werft aber gleich ein ganzes Schiff. Es sind Schnellboote bis zu 500 Tonnen, die auf Rollen zu einem Hebewerk gefahren und dann dort zu Wasser gelassen werden.



Fr. Lürssen Werft, Bremen Vegesack

Die größte Überraschung erlebten wir, als wir in eine große Halle geführt wurden, die wir im ersten Moment für die Möbeltischlerei hielten. Sie entpuppte sich als Fertigungshalle für Fertigbauschulen. Damit hatte natürlich keiner gerechnet: eine Werft, die Schulen baut! Daß sie damit Erfolg hat, haben wir später während unserer Busfahrt beobachten können.

Wladimir Brintrup, Schiffbauer

*

In einer Schweißelektrode habe ich bisher eigentlich nur ein Stück Draht gesehen, das eben notwendig ist, um eine Schweißverbindung herzustellen. Was für ein besonderer Draht aber die Elektrode ist, das hat mir erst die Besichtigung der ESI-Werke in Neuß gezeigt.

Wir wurden in der Kantine des ESI-Werkes bei einer kleinen Erfrischung begrüßt. Bei etwa 30° C im Schatten führten uns zwei Herren der Werksleitung durch die einzelnen Stationen der Elektrodenherstellung. Unser durch die Hitze müde gewordenen Gehirn erwachte wieder zu reger Tätigkeit, als wir die interessante Herstellung der Elektroden vor Augen geführt bekamen.

Zuerst zeigte man uns, wie der Elektroden Draht von großen Rollen, die „unendlich miteinander verschweißt werden“, auf die richtige Stärke wie z. B. 3,25 mm, 4 mm oder 5 mm gezogen werden. Der auf die richtige Stärke gezogene Draht wird von einer Maschine in einer von den Augen nicht mehr

erkennbaren Schneidegeschwindigkeit auf die normale Länge geschnitten.

Man führte uns nun in die „Hexenküche“. Die „Hexenküche“ ist die Betriebsabteilung, in der nach einem geheimgehaltenen Rezept die richtige Mischung für den Mantel der Elektroden zusammengestellt wird. Der Raum, in den wir kamen, trägt seinen Namen zu Recht. Wir konnten vor Staub kaum von einer Wand zur anderen sehen. Rotierende Trommeln, in denen die verschiedenen Stoffe miteinander vermischt werden, machten durch Geknarre und Gequietsche eine Unterhaltung fast unmöglich. Wir verließen den Raum mit einer dünnen Schicht grauen Staubes auf Haar und Schultern.

Als nächstes zeigte man uns die Halle, in der der Mantel auf den Elektrodendraht gepreßt wird. Dieser Vorgang vollzieht sich so schnell, daß man nicht mehr zu folgen vermag. An einem Fließband, auf dem die nun ummantelten Elektroden weiterlaufen, stehen einige Prüfer, die jede nicht ganz hundertprozentig gefertigte Elektrode aussortieren, sodaß nur die wirklich guten Elektroden, nachdem sie getrocknet worden sind, verpackt und an die vielen Abnehmer in der Bundesrepublik ausgeliefert werden.

Man zeigte uns noch die Herstellung von getauchten Elektroden, Sonderelektroden und von Elektroden für die Maschinenschweißung.

Ich habe jetzt gesehen, wie schwierig und teuer die Herstellung von Schweißelektroden ist. Ich werde Elektroden in Zukunft nicht mehr achtlos behandeln.

Meine Hochachtung für diesen kleinen Draht!

Jürgen Hansen, Schiffbauer

✱

Schon von weitem kündigte sich das *Hüttenwerk Salzgitter* durch hohe Schornsteine, aus denen unablässig Qualm und Dampf entwich, an. Nachdem wir am Werkstor knallrote Schutzhelme erhalten hatten, wurden wir durch einen Hütteningenieur begrüßt, der uns mit der Beredsamkeit eines Luis Trenker eine hochinteressante Führung durch das Werk bot. Per Bus ging es über gutausgebaute Werkstraßen zur ersten Station: zum Hochofen. Noch beeindruckt von der Größe und

dem Energieaufwand der Hochöfen, fanden wir uns plötzlich inmitten des Hochofenabstiches wieder. Es war interessant zu sehen, wie sich die riesige Bohrmaschine dem Lehmverschluß näherte, ihn ausbohrte, und wie das flüssige Roheisen funkenstiebend zu den schweren Pfannen auf Eisenbahnwaggons floß. Da wir vergeblich nach Schlackehalden suchten, befragten wir den Hüttenfachmann. Erstaunt hörten wir, daß fast alle Hochofenabfälle weiterverarbeitet werden. Sei es zu Ytongsteinen, Pflastersteinen, Eisenportlandzement oder zu Schlackenwolle.

Unsere zweite Station war die Kokerei. Obwohl nur die Hälfte der Kokerei in Betrieb ist — die andere wurde aus wirtschaftlichen Gründen stillgelegt —, werden hier doch noch täglich ca. 3 800 Tonnen Koks erzeugt. Die bei jedem Löschvorgang entstehende Dampf Wolke erinnerte uns an einen Atompilz in Miniatúrausführung. Auf ein Neues wurden wir durch Zahlen in Erstaunen versetzt. Bis zu 650 kg Koks sind mitunter nötig, um eine Tonne Roheisen zu erzeugen.

Uns blieb keine Zeit, dies alles zu verarbeiten, denn schon ging es weiter in das Stahlwerk. Hier erlebten wir den Feuerzauber der Hütte. Eine Bessemerbirne zog, gleich einem Kometen, einen Feuerschweif durch die Halle. Geblendet durch die Helligkeit und Hitze, die bei der Beschickung eines Siemens-Martin-Ofens auf uns zukamen, waren wir gezwungen, die Augen zu schließen.

Heilfroh, dieser nicht ganz ungefährlichen Abteilung wieder entronnen zu sein, gelangten wir in das Walzwerk. Hier sahen wir, wie die im Stahlwerk erzeugten Stahlblöcke allmählich die Form von Stahlplatten annahmen, die bei uns zu tausenden verarbeitet werden. Wir konnten uns gar nicht sattsehen an dem Hin und Her des glühenden Eisens.

Aber es stand uns noch ein besonderes Erlebnis bevor: die Besichtigung der Lehrwerkstatt. Untergebracht ist sie in einem Gebäude, das äußerlich wie ein supermodernes Bankcenter anmutet, im Inneren jedoch den Eindruck einer kleinen Universität hervorruft. Besonders auffallend war die klare Gliederung in zwei Haupttrakte: das Hörsaalgebäude mit Unterrichtsräumen und Experimentierräumen sowie das Gebäude, das zur praktischen Ausbildung der Lehrlinge dient. Die Lehrlinge erhalten eine dermaßen umfangreiche theoretische Ausbildung, daß sie — ohne die Leistungen unserer Lehrwerkstätten schmälern zu wollen — ihresgleichen in Deutschland sucht.

Das anschließende Mittagessen und die erschöpfenden Auskünfte auf unsere Fragen rundeten den Gesamteindruck ab.

Klaus Stellmacher, Maschinenschlosser

✱

Eine große, staubige, heiße Halle. Staub und Hitze treten mir entgegen. Stahl, der Gigant, wird hier bezwungen. Rationelle, stupide Arbeit. Wenige Menschen, große Maschinen. Hitze. Lärm.

Ein rotglühender Stahlblock wird aus dem Ofen mittels einer elektrischen Zange geholt, auf die Presse gelegt, in der sich ein Gesenk befindet, und bezwungen. Ein glühendes Eisenbahnrad ist das Rohprodukt. Es wird maschinell weitergeführt. Beim Pressen wird eine unheimliche Kraft aufgewendet. Die größte Presse hat eine Kraft von 6 000 t.

Ein Schlag, die Presse wackelt in ihren Fundamenten, der Boden bebt. Es soll eine Welle geschmiedet werden. Hitze entwickelt sich. Die Welle schrumpft zusammen, das Gefüge wird feiner. Ist die Welle erkaltet, sieht sie unförmig aus, nahezu wie ein Baumstamm. Sie wartet auf ihre Weiterverarbeitung.



Dann stehen wir vor riesigen Formkästen und Kokillen. Es ist dunkel und unheimlich hier. Dort steht ein Elektroofen. Er soll repariert werden. Sein Deckel ist abgenommen. Der Stahl ist erkaltet und hat Zapfen gebildet. Es sieht aus wie in einer Tropfsteinhöhle. Daneben befinden sich Formkästen. Um eine Form herzustellen, müssen die Männer hineinsteigen. Alle geschmiedeten Teile warten auf ihre Weiterverarbeitung. Hierzu werden große Dreh-, Fräs- und Hobelbänke benötigt. Solche Maschinen kosten sehr viel Geld. Das Einspannen in eine Karusselldrehbank kann unter Umständen Stunden dauern. Das Drehen geht dann aber fast vollautomatisch vor sich. Dicke, blau gewordene Späne fallen zu Boden. Es hat sich durch starke Reibung sagenhafte Hitze gebildet. Man hat eine Art Achtung vor den Maschinen.

18 Meter lange Wellen werden bearbeitet, Räder werden aufgeschrumpft, Stahl wird flüssig gemacht, heiße Späne fliegen, Pressen donnern, große Kokillen, wenige Menschen, rationelle Arbeit, Hitze, Staub, eine neue Welt eröffnet sich mir.

Eva Noffke, Technische Zeichnerin

✱

In Kassel hatten wir Gelegenheit, das dortige VW-Werk zu besichtigen.

Nach einem Einführungsvortrag und einem kurzen Film über das VW-Unternehmen wurden wir durch den Betrieb geführt, wo uns die verschiedenen Arbeitsabläufe erklärt wurden. Wir bekamen einen guten Einblick in die Produktionsabläufe dieses zweitgrößten VW-Werkes, in dem vor allem Getriebe und Ersatzteile gebaut werden.

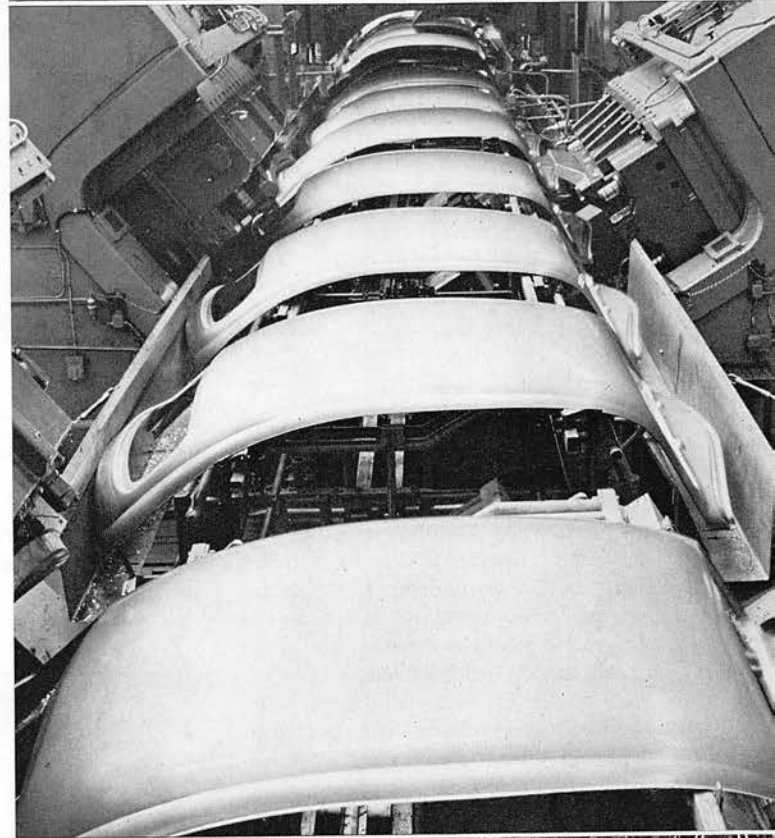
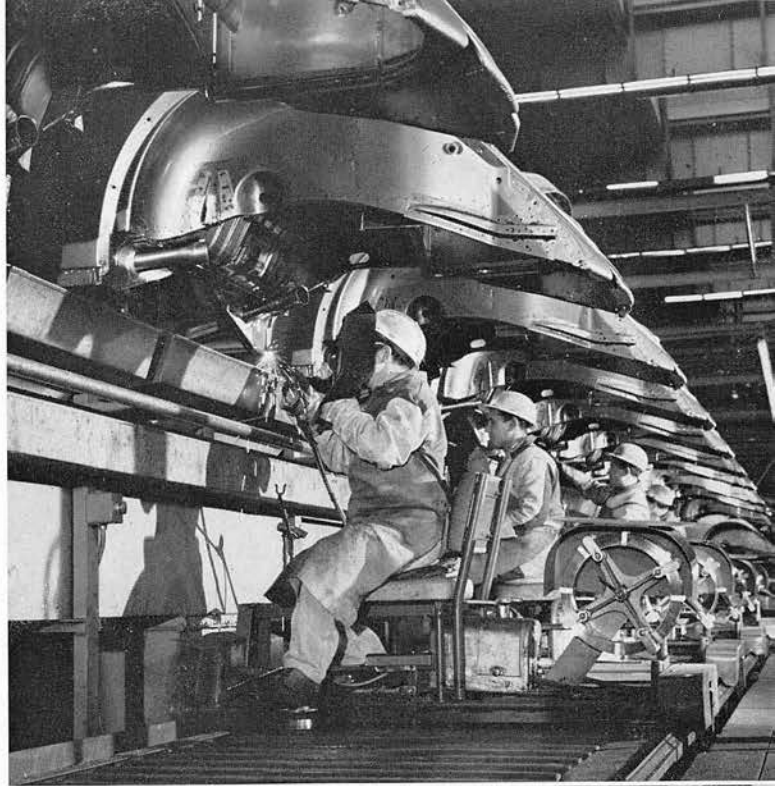
Für uns, die wir aus dem Werftbetrieb stammen, war diese Art der Produktion vollkommen neu. Die automatische Fertigung hat auf mich einen gewaltigen Eindruck gemacht. Ich war überrascht von der großen technischen Perfektion, mit der die Arbeitsabläufe vor sich gehen, und dem Aufwand an komplizierter Technik, die eine rationelle Fertigung erst ermöglicht. Mich beeindruckte der elektronische Aufwand, der dieses Räderwerk der Technik zu steuern und zu überwachen hat.

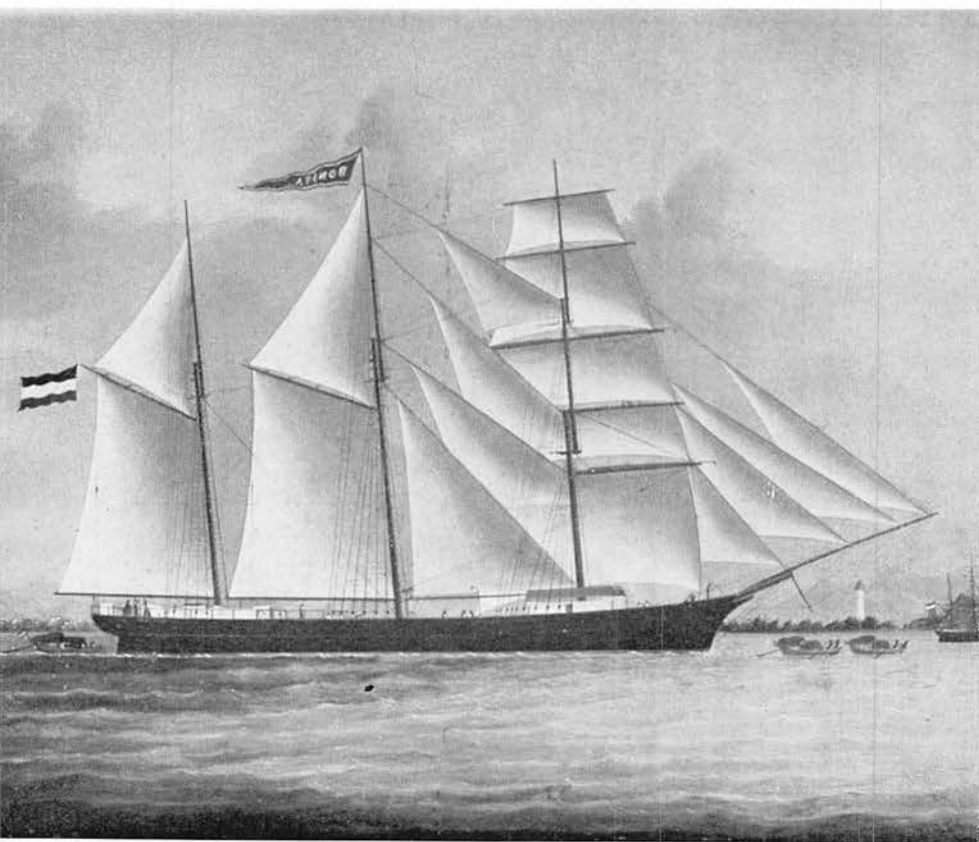
Hier ist der Mensch fast aus dem Arbeitsprozeß herausgenommen worden. Er hat meistens nur noch die Aufgabe der Überwachung und muß dann einspringen, wenn die Automatik versagt. Aber wir dürfen bei dieser Feststellung nicht vergessen, daß es ja der Mensch mit seinem Drang, Neues und Besseres zu schaffen, ist, der diese komplizierten Einrichtungen gebaut und diese Arbeitsabläufe durchdacht hat.

Was mich etwas deprimierte, war die monotone Arbeit vieler Beschäftigter. Meistens war nur ein Handgriff oder irgend eine Bewegung zu tun, die sich dann immer wieder wiederholte. Man braucht nicht mehr zu denken.

Vergleicht man diesen Betrieb mit unserer Werftanlage, so unterscheiden sich doch beide gewaltig voneinander. Obwohl wir auch ein modern geführter Betrieb sind, können wir natürlich nicht so viel Automation aufweisen. Bei uns ist der Beschäftigte noch nicht so eingezwängt in den automatischen Ablauf des Arbeitsprozesses wie in diesem vollautomatisierten Werk. Er kann noch persönliche Initiative entwickeln, und sein Arbeitsrhythmus wird ihm noch nicht vom Automaten diktiert. Doch die Automation wird auch im Werftbetrieb immer mehr Verbreitung finden, und man muß sich darauf einstellen, immer wieder mit neuen Situationen fertig zu werden. Man darf nicht den Anschluß verpassen, um auch in der Arbeitswelt von morgen seinen Platz zu behaupten.

Manfred Ziebell, Maschinenschlosser





Schonerbark „Bonita“, 1876 bei Dreyer, Neuhoft am Reiherstieg gebaut. Im Jahre 1885 sprang das Schiff nach der Ausreise aus Corinto (Nicaragua) leck und sank nach 18 Tagen verzweifelter Anstrengungen, es flott zu halten und zum Hafen zurückzubringen.

um 1860 gleichzeitig jeweils rund 200 Schiffe in den Melderegistern geführt wurden.

600 Schiffe waren in dem untersuchten Zeitraum in Blankenese beheimatet. Von diesen hat Meyer, nach einer systematischen Gliederung nach Fahrtgebieten, Erläuterung von Redeereifragen und Darstellung der verworrenen politischen Verhältnisse, 600 kurze Lebensläufe wiedergegeben. Die Schicksale dieser Schiffe vermitteln ein eindrucksvolles Bild vom Seemannsberuf jener Zeit. Wie viele dieser Lebensläufe enden mit „verschollen“, oder „... ging im Sturm verloren“ ... Da Blankenese, was die Art der Schiffe und die Fahrtgebiete betrifft, sich von den Flotten anderer norddeutscher und dänischer Kleinstädte nicht wesentlich unterscheiden dürfte, gewinnt man anhand dieser gründlichen Untersuchung eine gute Kenntnis vom Schicksal kleiner Schiffe auf großer Fahrt im vorigen Jahrhundert überhaupt.

Eine Reihe von wörtlich abgedruckten Kapitänsberichten und Lebenserinnerungen aus jener Zeit gibt dem Buch eine unverfälschte Originalität – wie auch die vielen Schiffsbilder, von denen wir hier zwei wiedergeben, dokumentarischen Wert besitzen. (Format 20 x 28 cm, 300 Seiten, 202 Abb., 30,- DM.)

✱

Emil G. Bai, der Verfasser und Illustrierte des Buches „Fall! Fall! Fall! Overall!“

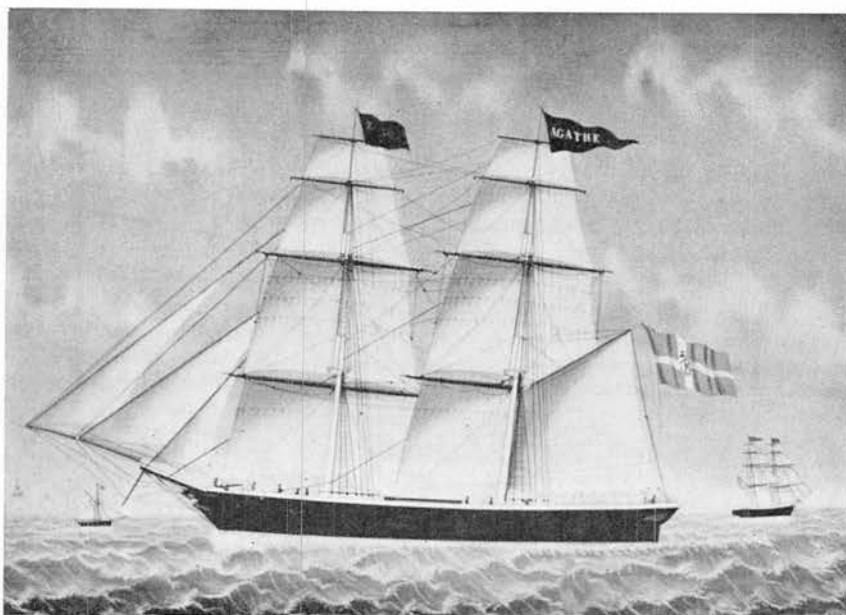
Bücher in Luv und Lee

Der Verlag Egon Heinemann hat es sich zur Aufgabe gemacht, interessante Einzeldarstellungen aus der Welt der Schifffahrt herauszubringen, die, wenn die Reihe lange genug fortgesetzt wird, einmal eine interessante Chronik der Seefahrt bilden werden, zum mindestens der deutschen Seefahrt. Wenn man den Rahmen zu weit stecken würde, ginge gewiß das verloren, was uns an den bisher herausgekommenen Büchern am wertvollsten erscheint, ihre Gründlichkeit und Spezialisierung auf eine ganz bestimmte Sache. Summarische Übersichten kennen wir genug; aber was wissen wir von der Blankeneser Schifffahrt, vom Schleswig-Holsteinischen Walfang und dergleichen mehr? Und dabei ist dies über die den Schifffahrtsfreund interessierende Materie hinaus auch ein Stück Heimatkunde, das uns angeht.

Dr. Jürgen Meyer, der Leiter der Schifffahrtsabteilung des Altonaer Museums, hat mit seinem Buch „150 Jahre Blanke-

neser Schifffahrt 1785–1935“ eine schöne Übersicht über Aufbau und Entwicklung einer beachtlichen Flotte, über die Rekrutierung der Besatzungen, über Ausbildung, Bereederung und Versicherungswesen gegeben. Die wenigsten von uns werden vermuten, daß in dieser kleinen Stadt an der Elbe ohne Hafen

Brigg „Agathe“, 1855 bei Kremer in Wisch bei Elmshorn gebaut. 1878 verlor das Schiff auf einer Reise von Brasilien nach Schweden das Ruder, segelte mit Notruder nach Westindien und wurde in St. Thomas nach Kondemnerung in öffentlicher Auktion verkauft.



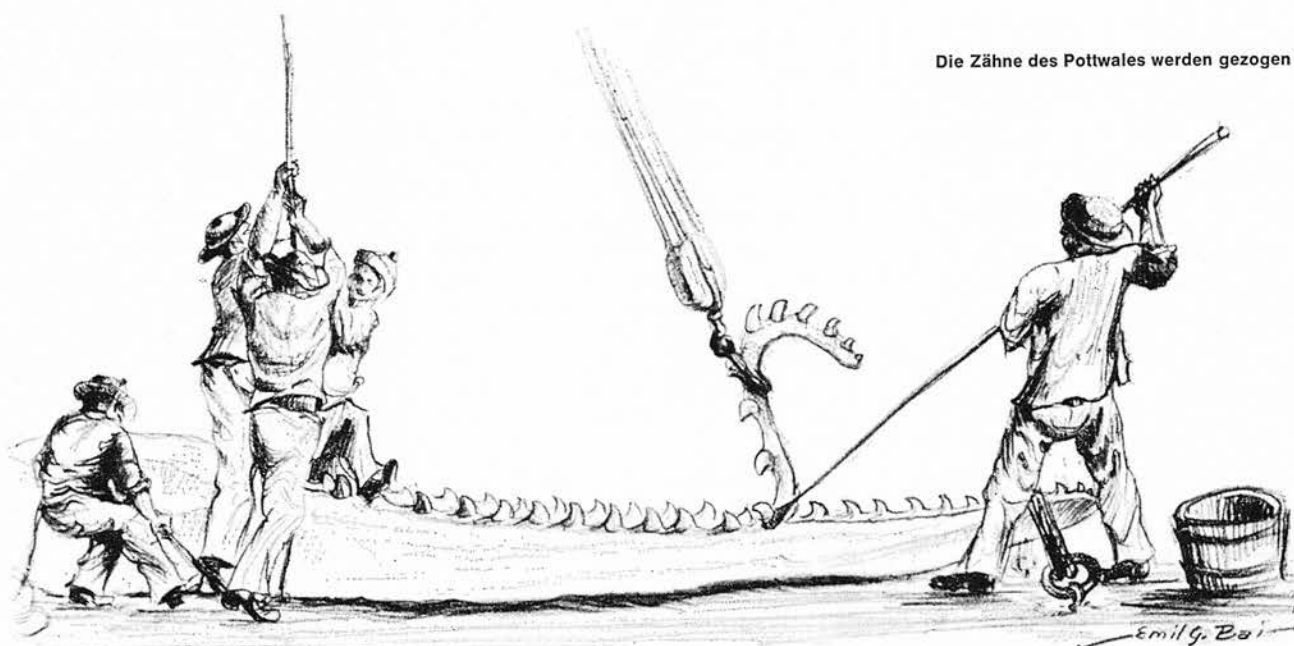


Die Speckschneider

ist Schiffsmodellbaumeister (der einzige in Deutschland), hat früher vor dem Mast alle Weltmeere befahren, und hat sich zur besonderen Aufgabe gemacht, über den schleswig-holsteinischen Walfang zu arbeiten. Sein Buch hat den Untertitel „Berichte über den schleswig-holsteinischen Walfang am Beispiel der Stadt Elmshorn 1817–1872“. Knapp und

sachlich ist die Sprache, in der dieses Buch geschrieben ist, angemessen dem Thema, über das berichtet wird. Die Modelle, die Bai selbst gebaut hat, die Handzeichnungen, die mit jedem Strich die Kennerschaft des Autors verraten, führen dem Leser in überzeugender Weise die Arbeitswelt der Walfänger einer Zeit vor Augen, die noch nicht in

allen Phasen mittels der Kamera festgehalten werden konnte. Das Buch ist in gleicher Weise ein Stück Seefahrtsgeschichte unserer norddeutschen Heimat und ein Sachbuch des Walfangs, dessen Lektüre eine wertvolle Ergänzung zu anderen Werken bildet, die sich mit diesem Thema befassen. (Format 20 x 28 cm, 120 Seiten mit ca. 120 Abb., 19,80 DM.)



Die Zähne des Pottwales werden gezogen

AMERIKA 68

Ein Reisebericht

von Gerhard Grotz

„Wem Gott will rechte Gunst erweisen, den schickt er in die weite Welt . . .“ Die Sache fing damit an, daß ich mich eigentlich nicht so recht entschließen konnte, wo der 67tägige Urlaub hingehen sollte, hinzu kamen die Umbauarbeiten an der „Uganda“, und so einigte ich mich mit meinem Chef, im kommenden Frühjahr gleich den Urlaub für beide Jahre zusammen zu nehmen. Da ich eine besondere Schwäche für ferne Länder und fremde Völker habe, faßte ich den Entschluß zu einer Amerika-Entdeckungsreise.

Im Grunde genommen war es eine fixe Idee, aber das Unken der Kollegen: „Das schaffst Du doch nie“ spornte mich nur an: Nun gerade!

Jetzt hieß es „sparsam sein“, um das nötige Kleingeld zusammenzubekommen. Nach und nach sind Visa und alle erforderlichen Papiere beieinander. Langsam steigt das Reisefieber; in ein paar Tagen ist es soweit.

31. März 1968 — Flughafen Fuhlsbüttel. Mein Gepäck musternd meint die Lufthansa-Stewardess: „Ist das alles, was Sie an Reisegepäck haben?“ Meine ganze Habe besteht aus einer ca. 35 x 25 x 30 cm „großen“ Reisetasche und einem Photoapparat — ich wollte so wenig wie irgend möglich mit mir herumschleppen.

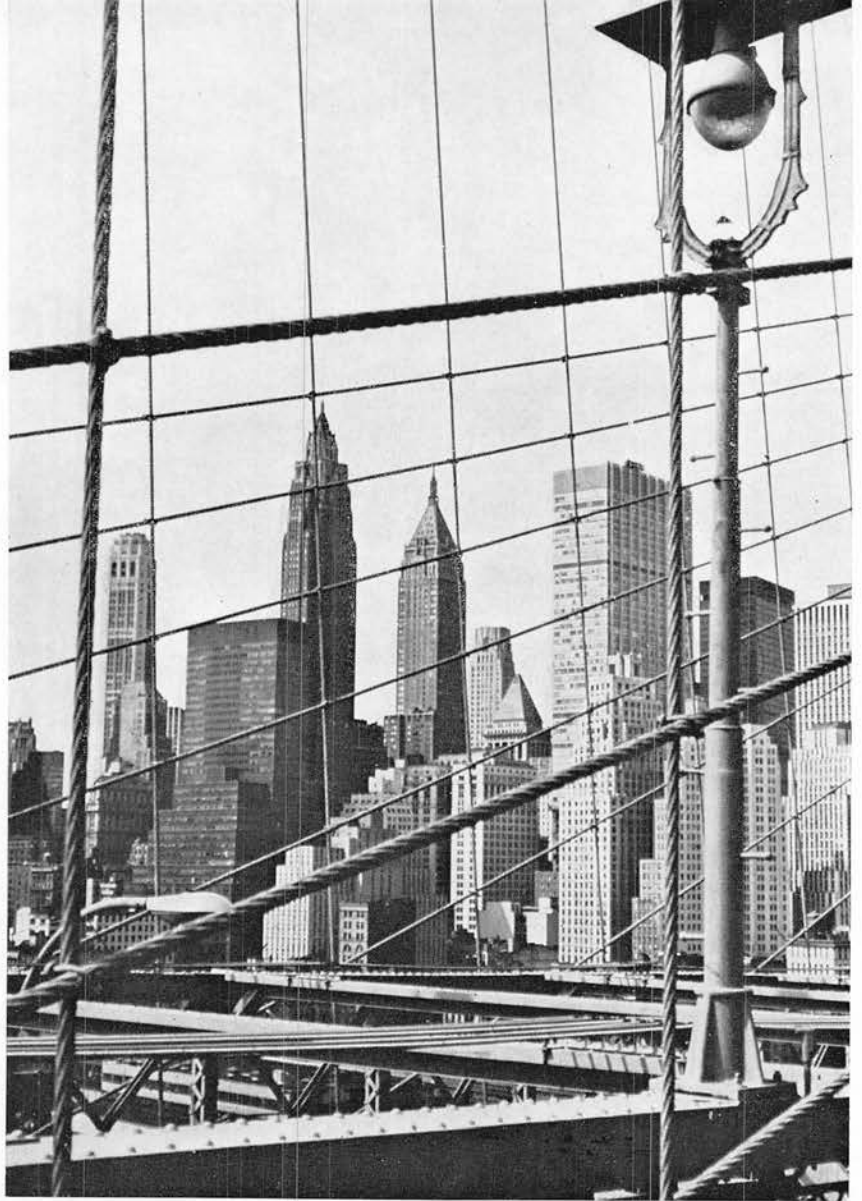
Dann kommt auch schon der Aufruf: „Fluggäste nach New York“ . . . „Bitte festschnallen und das Rauchen einstellen“ . . . und langsam rollt die Boeing 707 zur Startbahn.

Nach ca. 90 Minuten überfliegen wir die Britischen Inseln und nach 5½ Stunden kann man die Südspitze Grönlands erkennen. Um 19.30 Uhr MEZ sind wir bereits über der Eiswüste Labradors (Ost Kanada), zwei Stunden später heißt es wieder: „Anschnallen! Rauchen einstellen! Wir landen in wenigen Minuten.“

„Welcome to the United States!“ Der Paßbeamte haut seinen Stempel in den Reisepaß. Nach achttündigem Flug mit sechs Stunden Zeitunterschied habe ich auf dem Kennedy Airport wieder festen Boden unter den Füßen.

NEW YORK

Da steh' ich nun in der 34th Street umgeben von Wolkenkratzern, unweit des Empire State Buildings, des höchsten Gebäudes der Welt, in dessen oberen Fenstern sich die Nachmittagssonne spiegelt. Der erste Eindruck ist gewaltig. Ein paar hundert Meter weiter erhebt



NEW YORK — Downtown — Blick von der Brooklyn Bridge auf die Wolkenkratzer von Manhattan.

sich vor mir der 20stöckige Steinklotz der YMCA. (Verein Christlicher Junger Männer). Im Gegensatz zu unseren deutschen Jugendherbergen gibt es hier keine Schlafsäle, sondern nur Einzel- und Doppelbettzimmer mit fließend Warm- und Kaltwasser.

Sonntagmorgen. Ich begeben mich auf menschen- und autoleeren Straßen auf meine erste Entdeckungsreise. Zunächst lande ich in China-Town, einem sehr interessanten Viertel. Hier wird nicht nur Chinesisch gesprochen, aber man kommt sich vor, als stünde man in einer Straße von Peking oder Hongkong. Bunte Häuserfassaden, Girlanden und Spruchbänder über den engen belebten Straßen, und Läden über Läden, in denen auf chinesischen Schrifttafeln fernöstliche Spezialitäten angepriesen werden.

Vom 260 Meter hohen Rockefeller-Center mit seinen 70 Stockwerken hat man einen prachtvollen Rundblick. Menschen und Autos erscheinen wie Ameisen. Die berühmte St. Patrick's Cathedral mit ihren beiden ca. 80 Meter hohen Türmen kommt sich inmitten der Wolken-

kratzer ganz verloren vor. Unvergeßlich bleibt der Blick auf das unendliche Lichtermeer der Häuser und Straßen. In einem dichten Gedränge schiebt es mich durch das Vergnügungszentrum, vorbei an Kinos, Theater, Restaurants. In einem großen „Schaufenster“, im 1. Stockwerk eines Restaurants, sieht man, wie drei tanzende Go-Go-Girls sich bemühen, Nachtbesucher anzulocken.

Wie die Passanten, so kriechen auch die Autos über den Broadway. Die Nacht wird zum Tage.

Montag morgen: Der Alltag beginnt von neuem. Stoßstange an Stoßstange schiebt sich der Verkehr hupend durch Manhattan. Der Puls der Millionen-Metropole schlägt wieder auf vollen Touren. Es ist keine Seltenheit, Frauen und junge Mädchen rauchend und in Lokkenwicklern auf dem Einkaufsbummel zu begegnen, das gehört zum alltäglichen Bild. Gebrühstückt wird nicht im Hause wie bei uns, sondern man trinkt seinen Kaffee, der ein- bis zweimal nachgeschenkt wird, für 15 bis 20 Cents in einem der dort zahlreichen Drugstores, gleich um die Ecke.

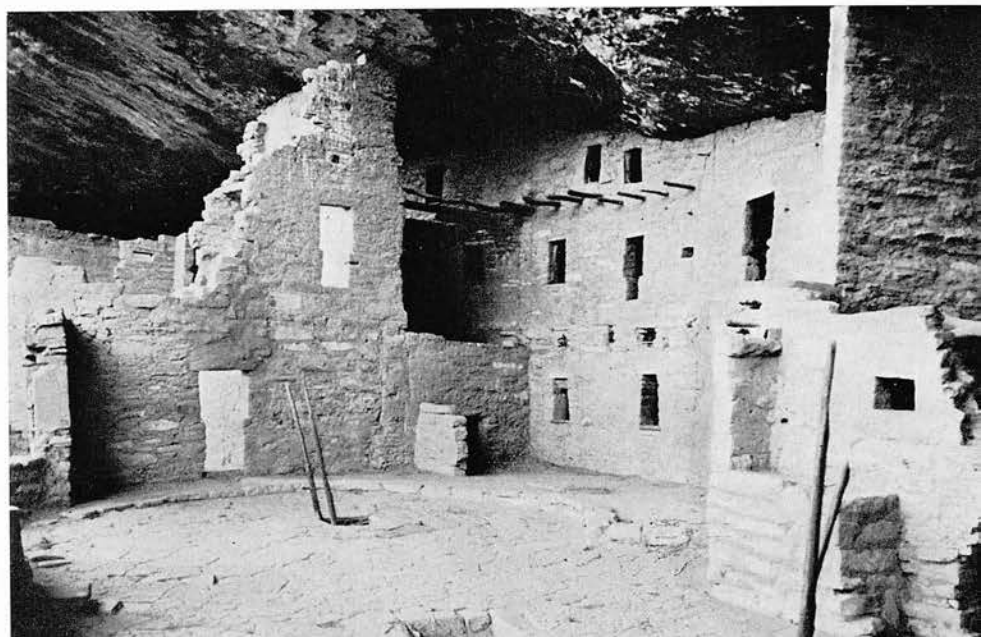
Ich bin von morgens bis abends auf Achse, größtenteils auf Schusters Rappen. Nur zu Fuß kann man die Gegend richtig kennen lernen. Alles was mir sehenswert schien, habe ich bei meinem Viertage-Aufenthalt in New York abgegrast und auf den Film gebannt. Von der Queensborough Bridge bis zur Freiheitsstatue, vom Central Park bis zur Brooklyn Bridge, vom Washington Square, wo die Studenten bei einem Sit-in auf Gehwegen und Rasen diskutieren oder sich in ihre Bücher vertiefen, bis zur Radio City Music Hall, in der schon vormittags gutbesuchte Varietévorstellungen laufen. Mit einem Hot Dog mit Sauerkraut auf der Faust begeben sich mich auf die State Island Ferry, mit der man für 5 Cents hinüber nach Richmond fahren kann. Von der Fähre aus hat man einen wunderbaren Blick auf die Skyline der Südspitze von Manhattan (Downtown) und die Freiheitsstatue. Das schnellste Verkehrsmittel hier ist immer noch die Subway oder der Express (U-Bahnen), letztere hält nur jede 10. Station. Man besorgt sich einfach einen „Token“ für 20 cents, das ist eine Spezialmünze, deren Einwurf die Bahnsteigsperrung öffnet. Fahrscheine gibt es auch bei den Autobussen nicht. Vom Flughafen La Guardia aus geht es nun in einem 50-Minuten-Flug nach **Washington**.

Washington wirkt gegenüber New York direkt nüchtern. Die Stadt im Grünen mit ihren Regierungspalästen ist schnell visitiert. Capitol und Abraham Lincoln Memorial, der Arlington-Friedhof mit dem Grab John F. Kennedys sowie das Weiße Haus, welches täglich von hunderten Touristen besucht wird, sind hier die Hauptanziehungspunkte. Die Tour führt weiter nach **New Orleans**. Die Fahrt mit dem Autobus vom Airport in die City führt vorbei an Holzhäusern und Baracken, welche fast an ein Zigeunerlager erinnern. Wenn die Gegend hier schon so aussieht, wie mag es dann wohl in der Stadt sein? Besonders um den Hafen herum ist es doch sehr ärmlich. Zwar werden Etagenhäuser für die Leute gebaut und die Hütten verschwinden, doch das geht alles nur sehr langsam voran. In der City selbst geht es etwas kultivierter zu. Die Canal Street, die Hauptgeschäftsstraße, mit Hotel-Restaurants und Warenhäusern sowie die über großen Märchenfiguren auf dem Mittelstreifen ergeben ein buntes Bild. Der interessanteste Stadtteil ist das French Quarter (französisches Viertel). Allen voran die berühmte Bourbon Street, wo

schon am frühen Morgen in einigen Bars dürrt gekleidete Damen auf dem Tresen „strippen“. Neben den vielen Bars gibt es hier natürlich auch noch alte und moderne Jazz-Schuppen. Der bekannte Trompeter Al Hirt hat jeden Abend ein volles Haus. In der Peter Street steht die „Preservation Hall“, eine dem Zusammenfall nahe, aber unter Denkmalschutz stehende Bruchbude (es darf hier nichts erneuert oder modernisiert werden). Hier erlebe ich für 1 Dollar Eintritt vier Stunden lang Dixielandmusik, gespielt von einer Old Starband, die noch aus altem Holz geschnitzt ist. Nach meiner Schätzung haben diese fünf Musiker schon 60–65 Jahre hinter sich. In diesem Schuppen sitzt man auf einfachen Bänken, auf Kisten oder auf dem Fußboden. Das French Quarter, durch das man

sich in einem Fiaker fahren lassen kann, bietet sehr viel Sehenswertes. Die verschnörkelten gußeisernen Balkone erinnern deutlich an die französische Kolonialzeit, desgleichen die hübschen Gärten hinter den Häusern. In den romantischen versteckten Gartencafés glaubt man sich zurückversetzt in eine andere Zeit. Künstler, vielfach aus Bohème-Milieu, bieten ihre Bilder feil. Dazwischen wanken einige Wermutsbrüder auf einen zu mit „gimme a quarter“ (25-Cent-Stück) und führen nach dem Motto „Halbbesoffen ist wegge worfenes Geld“ eine zweifelhafte Existenz.

In der Nähe meines Hotels habe ich einen Shop entdeckt, wie er nur in Wildwestfilmen vorkommt. Ein Bretterschuppen mit Pendeltüren, Tresen, einigen Regalen und einem pausenlos lau-



MESA VERDE NATIONAL PARK — „Spruce Tree House“ — in eine Felsnische gebaute Indianersiedlung.

Oben: Rekonstruktion einer Ansiedlung der Ureinwohner Amerikas (Zion National Park).

Mitte: NATURAL BRIDGES NATIONAL MONUMENT. Von Wind und Wasser geformt, die „Kachina Bridge“ (Spannweite ca. 65 m)

unten: NAVAJO TRIBAL PARK. — Navajos mit ihren Haustieren — Im Hintergrund der Totem-Pfahl.

rechts: Der Bryce Canyon.

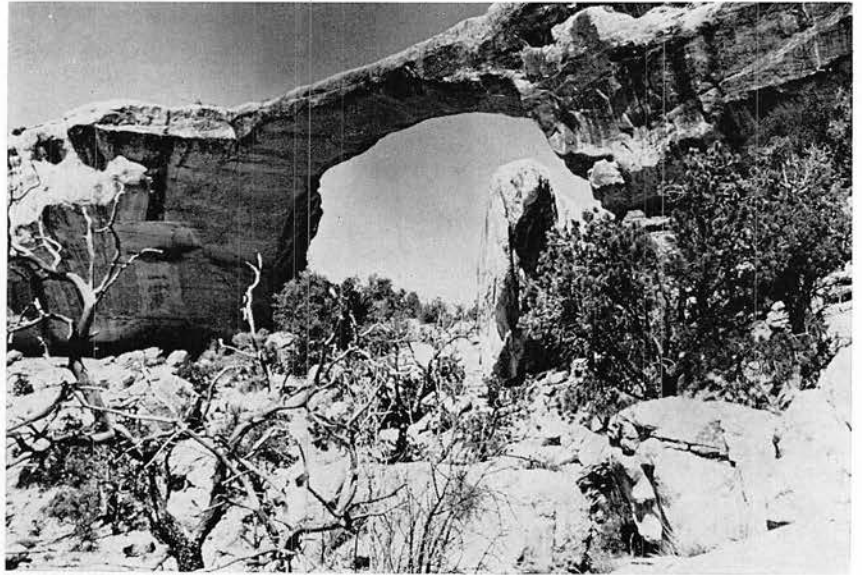
fenden Flimmerkasten — Warenhaus und Stehbierkei in einem. Einige Raddampfer wie zu Zeiten Mark Twains befahren auch heute noch den Mississippi. Bei dem Anlegemanöver eines solchen Dampfers konnte ich mir das Lachen nicht verkneifen; bevor der erste Passagier an Land Land gehen konnte, mußte der Bootsmann erst die Gangway mit ein paar zehnzölligen Nägeln auf dem Ponton festnageln.

Ich besteige nun wieder die Maschine und fliege in die wohl schönste Gegend, die es in Nordamerika gibt, zu den Blauen Bergen.

Der „Grand Canyon“ ist eine wildzerklüftete Landschaft von einzigartiger Schönheit.

Wie ein winziger Bach, so scheint es von hier oben, schlängelt sich der Colorado River durch die gewaltige Schlucht. Vor Millionen von Jahren reichte das Meer einmal bis hierher. Hier lerne ich einen Jungen aus Deutschland kennen, der gerade eine große Autotour durch die USA unternimmt.

Gemeinsam machen wir uns am kommenden Morgen mit Photoausrüstung und Proviant auf den Abstieg. Man kann sich für diese Tour auch einer Multi-Expedition anschließen, aber warum sollte es nicht auch zu Fuß gehen? Kakteen und Dornestrüpp blühen am Rande der oft schmalen Trampelpfade, deren rotbrauner Staub uns bald bedeckt hat. Ab und zu huscht eine Echse (bis zu einem halben Meter lang) oder eines der „Chipmunks“ (Eichhörnchen)



über den Weg. Kein Lüftchen regt sich, es wird immer heißer, je tiefer wir kommen. Der Colorado ist für uns und die mitgeschleppten Coladosen eine willkommene Abkühlung. Gut 1500 Meter Höhenunterschied hatten wir bewältigt. Der Muskelkater sollte uns noch Tage an diesen 32-km-Trip erinnern. Indianer-Tanzvorführungen einiger gut genährter Navajo-Nachkommen, die tagsüber in ihren gutgehenden Souvenirläden und Supermärkten wirken, sind allabendlich beim Sonnenuntergang am

Rande des Grand Canyons die Touristenattraktion. Nach Sonnenuntergang sitzt man dann am offenen Holzfeuerkamin in einem der beiden romantischen Hotels, die es hier in Grand Canyon Village gibt.

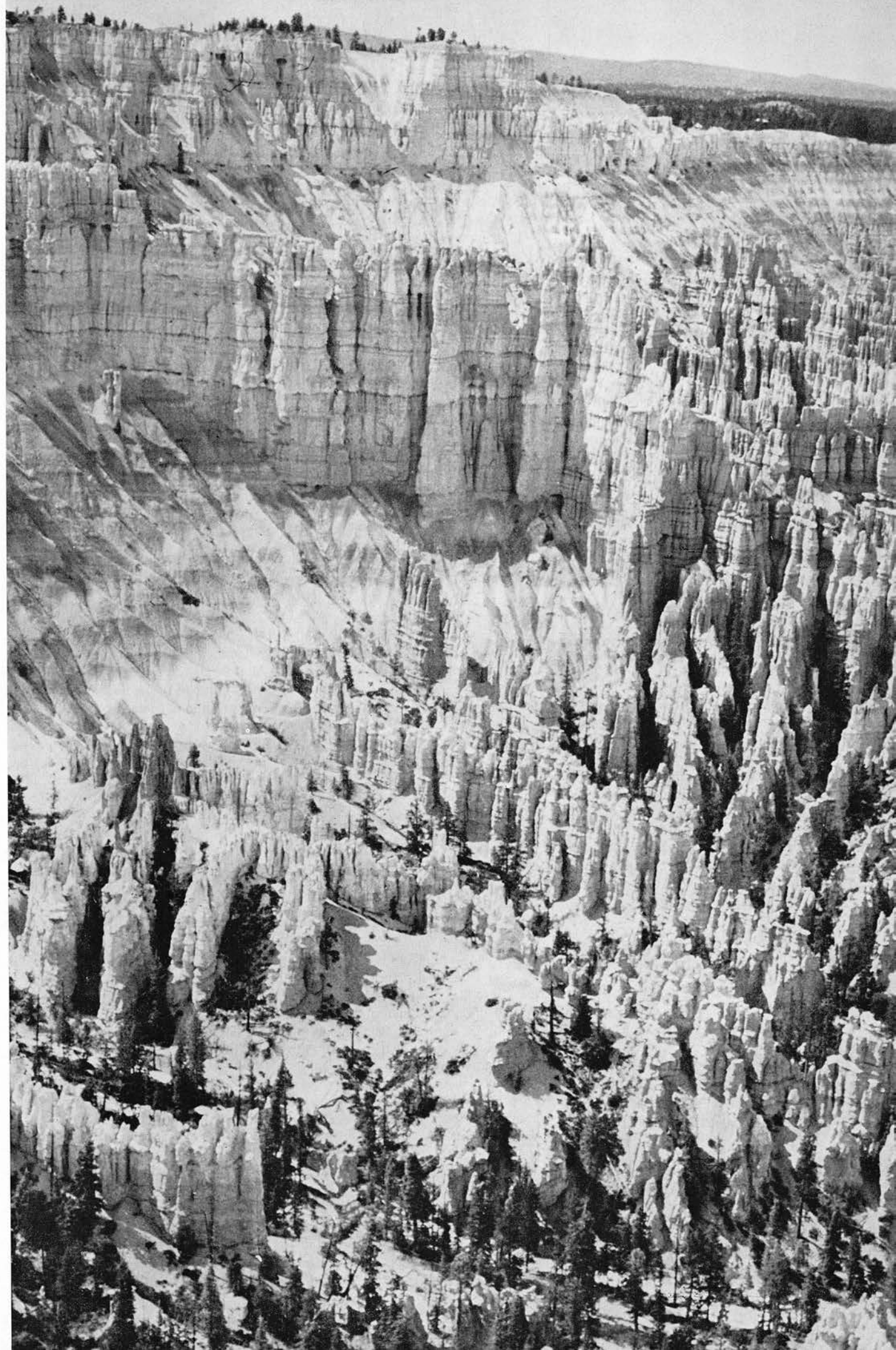
Meine Bekanntschaft kommt direkt wie bestellt, so daß ich nun noch mehr dieser Naturwunder kennen lernen sollte, man muß eben Glück haben.

Unser nächster Besuch führt uns in den Mesa Verde National Park zu einer der drei größten vorgeschichtlichen Ruinen in Arizona, zum „Spruce Tree House“, den sogenannten „Cliff Dwellings“, einer Höhlensiedlung von mehr als 200 Wohnungen, in denen einst Indianer gelebt haben, ebenso wie im Navajo National Monument, wo in einer Felshöhle von über 70 m Höhe und 90 m Breite — sie nennt sich „Betatakin Area“ — eine noch gut erhaltene Ansiedlung zu sehen ist.

Um zu ihren Behausungen zu gelangen, mußten sich die Indianer an den steilen Felswänden abseilen. Diese Höhlen, die erst vor einigen Jahrzehnten wieder entdeckt und vielfach ausgeplündert worden sind, werden heute von den Ranchern bewacht und verwaltet.

Ca. 100 Meilen weiter nördlich kommen wir zu den großen, von Wasser und Wind geformten Naturbrücken und -bö-





gen. Eine Stunde Fußmarsch über Stock und Stein im Arches National Monument waren bewältigt, dann endlich steht er vor uns, der „Delicate Arch“, ein wahres Weltwunder der Natur.

Wir fahren wieder in südlicher Richtung zurück und machen einen Abstecher zum Natural Bridges National Monument. Die Laune der Natur zauberte hier gleich drei steinerne Brücken, wovon die größte, die „Sipupa Bridge“ eine Spannweite von ca. 70 m aufweist.

„Heiliger Tanz“ heißt in der Hopi-Sprache die „Kachina Bridge“, man fand hier Gravierungen von tanzenden Indianern in den Steinen dieser Brücke.

Die dritte, die „Owachomo-Bridge“ (flacher Felsberg), wird auf ein Alter von über 10 Mill. Jahren geschätzt.

Eine furchterliche rotbraune Staubwolke hinter uns lassend, fahren wir durch den Navajo Tribal Park im Monument Valley. Typisch sind die steilen und oben flachen – aus der Erde hervorschießenden Felsen inmitten einer Landschaft, die aus ausgedörrter Steppe und großen Wanderdünen besteht. Vor den hohen gezackten Felssäulen mit dem 300 m hohen „Totem Pole“ treibt ein kleiner Cowboy mit seinem bellenenden Vierbeiner seine Schaf- und Ziegenherde über die Prärie, ein einmaliges Wildwest-Panorama! Man kennt so etwas nur aus Westernfilmen . . . und nun stehen wir selber mitten drin, in einem großen Reservat, in dem noch Indianerfamilien wie zur Zeit Winnetous leben. Ihren Unterhalt verdienen sie sich heute größtenteils durch Souvenir-Handarbeiten wie Ton- und Flechtwaren. Von der Wolle ihrer Schafe, die noch in der herkömmlichen Methode gerissen, gesponnen und eingefärbt wird, entstehen schöne gewebte und geknüpfte Wandteppiche. Außerdem sind diese Einsiedler sehr geschickt bei der Herstellung von Silberschmuck.

Einmalige Naturschönheiten erleben wir im Bryce Canyon National Park. Hunderte kleiner und großer Sandsteinsäulen und -türme von zartrosa bis orange, umgeben vom Grün der Fichten und Tannen, dazwischen einzelne Schneewehen . . . ich frage mich, ist dies Wirklichkeit oder träume ich nur? Noch ganz benommen von allem Gesehenen erreichen wir **Salt Lake City**, die Hauptstadt vom US-Staat Utah. Die Main Street führt kilometerlang und schnurgerade ins Centrum – vorbei an dem historischen Mormonentempel – direkt auf das Capitol zu. Von einer Anhöhe aus blickt man auf den großen Salzsee. Genau an dieser Stelle, an der heute ein Denkmal an die große Pionierzeit erinnert, sahen die „Heiligen der letzten Tage“, die Mormonen, –

unter schweren Strapazen und Opfern über die Rocky Mountains kommend – den Great Salt Lake und gründeten um 1840 diese Stadt. Unweit der City, auf dem verdunsteten Teil des Sees, testen Auto- und Motorradfirmen (darunter auch deutsche) auf der verkrusteten Rennpiste ihre Fahrzeuge.

Nach einer Woche gemeinsamer Erlebnisse, in der wir über 1000 Meilen durch einige der schönsten Gegenden der Rocky Mountains – Naturparks in Arizona, Colorado und Utah kamen und die ich ohne meinen mir vom Zufall bescherten Reisegefährten nie gesehen hätte, heißt es nun leider Abschied nehmen. Unsere Wege trennen sich. Seiner führt auf der Landstraße zur Ostküste, der meininge auf dem Luftwege zur Westküste, nach Kalifornien.

Per Flughafenbus geht es auf den Freeways, den großzügig angelegten dreispurigen Stadtautobahnen, in eine der schönsten Städte der Welt, nach **San Francisco**.

Gleich nachdem ich mein Quartier bezogen hatte, begeben sich mich wieder auf Entdeckungstour. Der gläserne Aufzug an der Außenfassade des „Fairmonts“ führt zum Aussichtscafé auf dem Dach des Hauses, von wo aus ich erst einmal einen „Überblick“ genieße. Daß diese Stadt auf sieben Hügeln erbaut ist, kann man von hier oben aus gut erkennen. Die Lichter gehen an und langsam neigt sich der Tag. Mit einem Bummel durch bunte, hellerleuchtete Geschäftsstraßen schließt mein erster Besuchstag.

Die Power Street hinauf und die Hyde Street wieder hinunter, hört man das eigenartige Quietschen und Rollen der Drahtseile der berühmten und beliebten Cable Cars, der Seil-Straßenbahnen. Das funktioniert folgendermaßen: Jeweils zwischen den Schienenhwegen – in einer Mulde unter dem Asphalt, mit einer schmalen Längsöffnung zu ebener Straße – läuft ein endloses Drahtseil, um welches sich zur Fortbewegung der Cable Car der Mitnehmer festklammert. Fahrer, Schaffner und Fahrgäste packen mit an, wenn die Bahn an der Endhaltestelle auf einer großen Plattform um 180° gedreht wird, da sie immer nur in eine Richtung fahren kann. Für 15 Cents fährt man in der meist überfüllten Cable Car – am liebsten auf dem Trittbrett stehend oder hängend – von der Market Street (der Hauptgeschäftsstraße) über den Nob Hill (der vornehmen Gegend) hinunter zur Fisherman's Wharf.

Das ist ein kleiner malerischer Fischereihafen, in dem die bunten Kutter festmachen und ihren Fang anlanden, u. a. Meeresspezialitäten wie Krebse, Lan-

gusten, Tintenfische und Muscheln, die dann in den umliegenden Restaurants serviert werden. Vielfach kann man auch die Zubereitung an einem der vielen kleinen Verkaufsstände (mit den dampfenden Kochkesseln) beobachten. Dann geht es vorbei am Segelboothafen zur Golden Gate Bridge.

Pausenlos rollt der Autoverkehr über die Fahrbahn dieses gigantischen Bauwerkes, das hier in den dreißiger Jahren entstand. Einen Durchmesser von 91 cm haben die Hauptkabel der 24 m breiten Fahrbahn, die an den beiden Trägerrahmen hängen. Die Spannweite beträgt 1280 Meter.

Ich lasse es mir nicht nehmen, diese berühmte Brücke, die eine Gesamtlänge von ca. 2,8 km hat, einmal (hin und zurück) zu überschreiten, um von der gegenüberliegenden Anhöhe ein Panorama einzufangen.

Vier Tage San Francisco sind leider viel zu schnell vorbei, und wieder heißt es: „Weiter, weiter“. Auf nach **Los Angeles**, wo ich schon von Bekannten erwartet werde. Nach dreieinhalb anstrengenden Wochen bin ich nun froh, ein wenig „Urlaub“ machen zu können. Los Angeles, kurz „LA“ genannt, erstreckt sich über ca. tausend Quadratkilometer. Einen kleinen Eindruck von der Größe dieser Stadt bekomme ich erst bei einem Stadtbummel per Auto mit meinen Gastgebern: Der Wilshire Boulevard mit seinen eleganten Geschäften, den Kauf- und Bürohäusern sowie der berühmte Sunset Strip, das Vergnügungsviertel Hollywoods usw., vieles wiederholt sich und ist, wie alles in jeder Großstadt der USA; doch etwas von der mexikanischen Atmosphäre des alten Los Angeles merkt oder findet man auch heute noch im eigentlichen Stadtkern, z. B. auf dem Markt in der Olvera Street oder bei dem weißen strohgedeckten „Alvira House“, dem ältesten in LA, aus dem Jahre 1818. Der Name „Los Angeles“ kommt aus dem Spanischen und bedeutet „die Engel“. Der Kraftfahrzeugverkehr dieser ca. 4,4-Millionen-Stadt wird auf kreuzungsfreien Schnellstraßen, die oft fünfmal übereinander liegen, bewältigt. Besonders fiel mir die Disziplin der Autofahrer auf. Schon beim Versuch den Fuß auf den Zebrasstreifen zu setzen, bremsen sie ab und halten, denn überall lauert „Dein Freund und Helfer“ und „Wehe!“ Mit seiner schweren „Harley Davidson“ ist er zur Stelle und kassiert. Natürlich muß sich auch der Fußgänger dementsprechend benehmen, sonst bezahlt er auch.

Wenn man Los Angeles hört, denkt man unwillkürlich an Hollywood und seine Filmtraumfabriken. Ich hatte tatsächlich



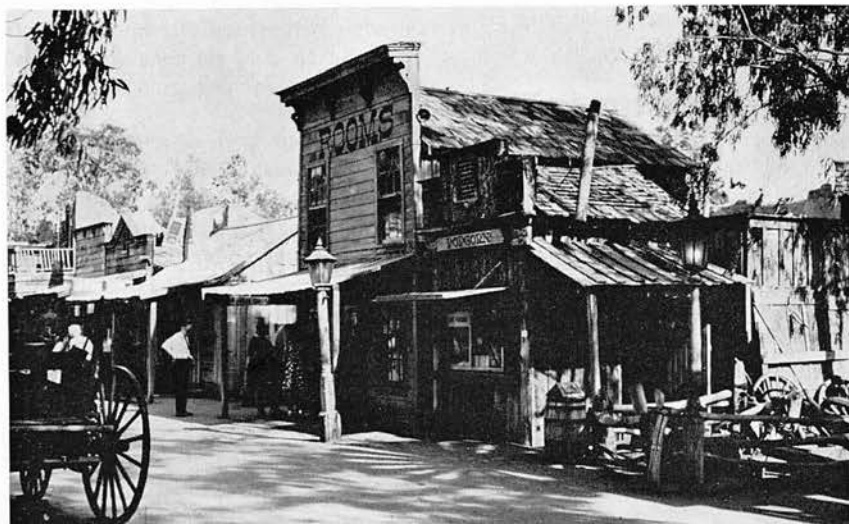
das Vergnügen, dem singenden Filmstar Elvis Presley bei Filmaußenaufnahmen zuzusehen und ihn auch aus ca. einem Meter Entfernung, umlagert von Autogrammjägern, in meine Fotolinse blicken zu lassen.

Etwas außerhalb der Stadt gibt es ein großes Freilichtmuseum, eine regelrechte Western-Stadt, in der noch die Postkutschen „überfallen“ werden und wo man für 1 Dollar sein Glück als Goldwäscher versuchen kann – und auch mal etwas findet. Holzhäuser, Sheriff Office und Gefängnis, und der Saloon mit dem elektrischen Klavier – nicht zu vergessen der Pfahl, an den man die Zügel seines Pferdes bindet, bevor man die Pendeltüren aufstößt... es fehlt nichts. Natürlich tragen die Einwohner auch die Trachten der damali-

gen Zeit. Der Tender des Western Express wird gerade aufgetankt und der Heizer wirft noch ein paar Scheit Holz auf, dann setzt sich der Zug wieder dampfend und pfeifend in Bewegung zu einer neuen Rundreise. Auf diese fixe Idee kam vor vielen Jahren ein Mann namens Knott, der zusammen mit seiner Frau an dieser Stelle eine Farm gründete, die „Knott's Berry Farm“, und an die hier vorbeikommenden Reisenden seine Erzeugnisse, hauptsächlich „Beeren“, verkaufte. Mit der Zeit entstand dann (vielfach aus Schenkungen) dieses berühmte Western-Museum.

In fröhlicher Runde feierten wir meinen Abschied von Los Angeles. Nun geht es in südlicher Richtung nach Mittel- und Südamerika, doch für heute sei es genug.

SAN FRANCISCO – die „Golden Gate Bridge“, und **LOS ANGELES** – „Western Stadt“ Knott's Berry Farm.





Wir brauchen mehr Verbesserungsvorschläge

Das betriebliche Vorschlagswesen ist die Verwirklichung einer guten Idee. Weil es die guten Ideen jedes einzelnen von uns zu verwirklichen hilft. Zum Wohle unseres Unternehmens und damit zur dauerhaften Sicherung der Arbeitsplätze von uns allen.

Daß einer in einem Betrieb nicht so viel sieht und hört und auch nicht so viel weiß und kann wie alle zusammen, ist klar. Ebenso klar ist aber auch, daß es gar nichts nützt, wenn einer weiß, wie man irgendeine Arbeit einfacher, schneller oder wie auch immer besser machen kann, wenn er sein Wissen nicht „umsetzen“, wenn er es „nicht an den Mann bringen“ kann, damit seine Idee Wirklichkeit wird. Darum gibt es das betriebliche Vorschlagswesen. Und zwar auf der ganzen Welt.

Im internationalen Vergleich aber schneidet das betriebliche Vorschlagswesen unserer bundesrepublikanischen Industrie leider keineswegs – wie man vielleicht erwarten zu dürfen glaubt – besonders gut ab: den 95 258 im Jahre 1968 eingereichten Verbesserungsvorschlägen stehen in England 241 785 und sogar in der Tschechoslowakei 113 766 gegenüber, ganz zu schweigen von den USA mit 3 022 231. Wie das Deutsche Institut für Betriebswirtschaft in Frankfurt mitgeteilt hat, liegen die USA und die Sowjetunion mit jahresdurchschnittlich 300 bis 400 Verbesserungsvorschlägen pro 1000 Beschäftigten an der Spitze, gefolgt von England mit 200, Holland mit 100, einigen Ostblockstaaten mit 60 und der Bundesrepublik mit nur 45 Vorschlägen. Bei der HDW waren es im vergangenen Jahr 18,8 Vorschläge auf 1000 Beschäftigte. Und das sind ganz sicher zu wenig.

Kein Unternehmen, wo auch immer, und kein Land in der Welt kann sich leisten, seine schöpferischen Kräfte nicht voll auszunutzen. Jeder von uns sollte daher seine „stillen Reserven“ an schöpferischer Kraft ins Spiel bringen und sich am Vorschlagswesen beteiligen.

*

Wegen der Urlaubszeit fand seit dem Erscheinen der letzten Ausgabe unserer Werkzeitung nur eine Sitzung des Prä-

miierungsausschusses für das betriebliche Vorschlagswesen statt. Und zwar wurden in seiner 2. Sitzung, die am 19. Juni in Hamburg stattfand, 57 Verbesserungsvorschläge aus beiden Werken diskutiert und bis auf einen, dessen Entscheidung zurückgestellt werden mußte, zum Abschluß gebracht. 28 Vorschläge hatte die technische Kommission des Kieler Werkes nach ihrer Sitzung am 2. Mai benannt, während die technische Kommission der Hamburger Werke nach ihrer Sitzung vom 29. Mai 29 Vorschläge zur Entscheidung vorlegte.

Der Prämiierungsausschuß konnte in 17 Fällen auf Geldprämien in einer Gesamthöhe von DM 4 200,— erkennen. Die drei höchsten Prämien betrugen diesmal DM 600,—, DM 550,— und DM 500,—. Des weiteren gab es 17 Sachprämien. 22 Vorschläge mußten abgelehnt werden.

Im Dienst der Unfallverhütung

Die fünfzehnte der im Abstand von etwa einem Vierteljahr stattfindenden Sitzungen des Sicherheitsausschusses im Werk Kiel fand am 26. Juni unter Leitung von Direktor Körte statt.

Sicherheitsingenieur Hasenberg berichtete über den Hergang der in den letzten Monaten „geschehenen“ Unfälle und machte Vorschläge zu den Folgerungen, die betrieblicherseits aus ihnen gezogen werden müßten. Die anschließenden Diskussionen, an denen sich außer den für den jeweiligen Unfallbereich verantwortlichen Betriebsleitern auch Betriebsdirektor Neitzke sowie unsere Werksärzte und einige Betriebsratsmitglieder beteiligten, zeitigten eine Reihe von Maßnahmen, die weitere Unfälle ähnlicher Art ausschließen sollen.

So wurde zum Beispiel im Zusammenhang mit einem Kran-Unfall, bei dem glücklicherweise kein Mensch zu Schaden gekommen ist, festgestellt, daß alle Anschläger über Plattengewichte und ihre Berechnung belehrt werden müssen. Sicher ist: Unfälle geschehen nicht – sie werden verursacht!

Es liegt an uns, die Zahl der Unfälle in unseren Werken zu verringern, wenn wir sie schon nicht ganz aus der Welt schaffen können.

Eine menschenleere Großstadt

Was würden Sie sagen, wenn innerhalb von zwanzig Jahren eine Stadt von der Größe Karlsruhes oder Oberhausens menschenleer sein würde? Ausgestorben, alle Bewohner tot, ausgerottet. So etwas ist unmöglich, werden Sie sagen. Jetzt, mitten im Frieden.

Und doch ist es passiert. Mitten im Frieden. Auf unseren Straßen, in aller Öffentlichkeit. Seit 1949, innerhalb von zwanzig

Jahren, starben auf unseren Straßen bei Verkehrsunfällen über 250 000, über eine Viertel Million Menschen. In den letzten zehn Jahren allein fast 155 000. Sie alle wurden Opfer des modernen Straßenverkehrs, der durch seine ständig wachsende Motorisierung an Gefährlichkeit immer noch zunimmt.

Dürfen wir angesichts dieser erschütternden Zahlen noch tatenlos zusehen, wie täglich 45 Menschenleben sinnlos dem „Fortschritt“ geopfert werden? Wie täglich fast 1300 Menschen verletzt und zu einem Teil für ihr Leben verstümmelt werden? Müssen wir diese Opfer an Blut, Leiden und Tränen hinnehmen als Tribut für Bequemlichkeit und Schnelligkeit?

Nein, und nochmals nein! Diese Zahlen müssen jeden einzelnen aufrütteln, mehr als bisher für die Sicherheit auf unseren Straßen zu tun. Jeder an seinem Platz, jeder im Rahmen der Möglichkeiten, die ihm gegeben sind.

Scheckinhaber gegen Mißbrauch versichert

Die dem Bundesverband Deutscher Banken angeschlossenen Institute haben ihren Scheckkarten-Service erweitert. Scheckkarteninhaber sind nunmehr gegen das Risiko des Mißbrauchs mit verlorenen oder gestohlenen Scheckkarten versichert.

Sollten Scheckkarte und Scheckheft eines Bankkunden von einem Dritten mißbräuchlich verwendet werden, tritt die Versicherung für den Schaden ein. Die Versicherungskosten tragen die Banken.

Der Verlust der Scheckkarte sowie die Umstände, die zum Verlust führten, sind umgehend der Bank mitzuteilen. Scheckkarteninhaber erhalten bei 150 000 Banken und Geldinstituten in 15 nord-, west- und südeuropäischen Ländern Bargeld gegen Scheckkarten-Schecks.

Das Leben in unserer technisierten Zivilisation hat uns weitgehend entfernt von einer naturnahen Umwelt, auf die unsere ererbten Instinkte eingestellt sind. Die Folge davon: Wir verlieren von unserer naturhaften Sicherheit, und die technischen, d. h. die unnatürlichen Gefahren können uns zum Verhängnis werden...

Unsere innere Stimme schweigt gegenüber den Gefahren der Technik. Woher sollen wir wissen, daß der Griff in eine Steckdose oder die Berührung mit glashellen Säuren oder Laugen lebensgefährlich sein kann? Dafür gibt es nur zwei Wege: Entweder wir haben es schon einmal schmerzhaft selbst erlebt, oder wir sind davor rechtzeitig gewarnt worden...

Die dynamische Rente ist bis 1985 gesichert

Der Bundestag hat am 2. Juli das dritte Rentenversicherungs-Änderungsgesetz verabschiedet, das die Voraussetzungen dafür schafft, daß die Sozialrenten wie bisher an die wirtschaftliche Entwicklung angepaßt werden.

Das Gesetz, das als das ehrgeizigste und teuerste Sozialprojekt Bonns bezeichnet worden ist, umfaßt eine Reihe wichtiger Entscheidungen für die künftige Rentenversicherung:

- ★ Bei der nächsten Rentenanpassung am 1. Januar 1970 werden die Sozialrenten um 6,35 % und die Unfallrenten um 6,1 % erhöht. Es ist sichergestellt, daß die erhöhten Renten bereits Ende Dezember für Januar nächsten Jahres ausbezahlt werden.
 - ★ Die Verwendung der elektronischen Datenverarbeitung bei den Rentenversicherungen wird erleichtert und weiterentwickelt. Alle Versicherten werden künftig mit einer Versicherungsnummer ausgestattet. Sie sollen in absehbarer Zeit laufend durch Kontoauszüge über ihre Rentenansprüche unterrichtet werden.
 - ★ Frauen, die sich bei der Eheschließung ihre Beiträge zur Sozialversicherung haben auszahlen lassen, können bei Nachentrichtung von Beiträgen, deren Zahl und Höhe sie selbst bestimmen können, in die gesetzliche Rentenversicherung zurückkehren.
- Anträge für die Nachentrichtung der Beiträge, die bis zum 1. Januar 1974

möglich ist, können aber nur von Frauen gestellt werden, die eine versicherungspflichtige Tätigkeit ausüben.

- ★ Angestellten, die am 31. Dezember 1967 im Ausland tätig waren, wird die Möglichkeit eingeräumt, sich nach ihrer Rückkehr von der Versicherungspflicht befreien zu lassen, sofern sie 50 Jahre alt sind oder einen

entsprechenden Versicherungsvertrag abgeschlossen haben. Alle anderen Angestellten können sich nicht mehr von der Versicherungspflicht befreien lassen.

- ★ Der Beitragssatz zur Rentenversicherung für Angestellte und Arbeiter, der jetzt 16 % beträgt und am 1. Januar 1970 auf 17 % steigt, wird von 1973 an auf 18 % erhöht.

Anerkennungsprämie für Lehrlinge

Im Rahmen einer im Juli abgeschlossenen Betriebsvereinbarung für unsere Werke in Hamburg und Kiel wurde die Zahlung von Prämien an unsere Lehrlinge neu geregelt und einheitlich rückwirkend wie folgt festgelegt:

Für guten Einsatz in der Berufsausbildung erhalten die Lehrlinge vom 2. Lehrjahr ab eine Anerkennungsprämie in Höhe von

DM 0,30 je Stunde im 2. Lehrjahr,
DM 0,40 je Stunde im 3. Lehrjahr und
DM 0,50 je Stunde im 4. Lehrjahr.

Die Prämie wird nicht gezahlt für alle Abwesenheitsstunden mit Ausnahme der Berufsschulstunden.

Lehrlinge, die bis zum 31. 12. 1967 eingestellt worden sind, erhalten die Prämienansätze der entsprechenden Altgesellschaft bis zum Ende ihrer Lehrzeit, wenn sie nach dieser Neuregelung schlechter gestellt sein würden.

Die erhöhten Beiträge zur Rentenversicherung sollen, den vorliegenden Berechnungen entsprechend, ausreichen, um den „Rentenberg“ – den besonders hohen Anteil der Rentner an den Versicherten *) – zu bewältigen. Das Gesetz sieht jedoch die Möglichkeit vor, daß die Bundesregierung notfalls eine weitere Erhöhung des Beitragssatzes vorschlagen kann. Die 15jährige Vorausschau auf die finanzielle Situation der Rentenversicherungen, die zur Zeit bis 1985 vorliegt, soll jährlich überprüft und fortgeschrieben werden.

*) Der Rentenberg, dessen Gipfel in den Jahren 1976/77 erreicht wird, ist eine Folge des Altersaufbaus der Bevölkerung. Die Zahl der Rentner ist in den vergangenen Jahren bereits stärker gestiegen als die der Beitragszahler in der gesetzlichen Rentenversicherung. 1958 kamen auf hundert Pflichtversicherte noch 34,7 Rentner; in diesem Jahr beträgt das Verhältnis schon 100 zu 45,3. Auf dem Höhepunkt des Rentenberges kommen 1976/77 auf 100 Pflichtversicherte 49,4 Rentner. Danach wird das Verhältnis allmählich wieder günstiger. Mitte der achtziger Jahre kommen auf 100 Pflichtversicherte wieder 46,1 Rentner.

Durchschnittliche Rentenbeträge in der gesetzlichen Rentenversicherung

Nach Durchführung der 11. Rentenanpassung waren zum Stichtag 1. Februar 1969 die folgenden durchschnittlichen Rentenbeträge nach Abzug des zweiprozentigen Rentnerbeitrages für die Rentnerkrankenversicherung zu verzeichnen:

Rentenart	in der Rentenversicherung der Arbeiter DM/Mon.	in der Rentenversicherung der Angestellten DM/Mon.
Versichertenrente wegen Berufsunfähigkeit	166,87	209,96
Versichertenrente wegen Erwerbsunfähigkeit	241,21	341,73
Versichertenrente wegen Vollendung des 65. Lebensjahres	324,75	541,99
Versichertenrente wegen Vollendung des 60. Lebensjahres u. Arbeitslosigkeit	453,42	623,96
Versichertenrente wegen Vollendung des 60. Lebensjahres bei Frauen	225,58	439,20
Versichertenrenten insgesamt	288,95	482,93

Rentenart	in der Rentenversicherung der Arbeiter DM/Mon.	in der Rentenversicherung der Angestellten DM/Mon.
Witwenrenten mit 1 v. H. Leistungssatz	108,90	146,69
Witwenrenten mit 1,5 v. H. Leistungssatz	229,09	329,21
Witwenrenten insgesamt	228,41	327,94
Waisenrenten für Halbwaisen	106,03	117,38
Waisenrenten für Vollwaisen	138,69	160,47
Waisenrenten insgesamt	107,02	118,76

Die durchschnittlichen Rentenbeträge lassen keinen Rückschluß auf die Höhe der Rente im Einzelfall zu, die stets ein getreues Spiegelbild des Arbeitslebens des einzelnen Versicherten darstellt und von der Höhe der erzielten Arbeitsentgelte sowie von der Dauer der Versicherungszugehörigkeit abhängt. Man kann deshalb aus den durchschnittlichen Rentenbeträgen auch nicht auf die wirtschaftliche Lage des einzelnen Rentners schließen.

VERSCHIEDENES

Wissen Ihre Kinder schon . . .

Die HDW stellt in Hamburg zum 1. 4. 1970 wieder Lehrlinge ein.

Wir bitten alle Mitarbeiter unserer Hamburger Werke, deren Kinder sich im letzten Schuljahr befinden und die Absicht haben, zum 1. April 1970 bei uns einen Lehrberuf zu ergreifen, sich schon jetzt mit unserer Abteilung Lehrlingsausbildung in Verbindung zu setzen.

Wir alle wissen, daß eine gründliche Ausbildung in einem modern geführten Betrieb die beste Voraussetzung zum beruflichen Erfolg ist.

Vertrauen Sie uns deshalb Ihr Kind zur Ausbildung in einem der folgenden Lehr- und Anlernberufe an:

Schiffbauer (3)
Bleischlosser (3)
Dreher (3)
Kupferschmied (3 1/2)
Werkzeugmacher (3 1/2)
Starkstromelektriker (3 1/2)
Maschinenschlosser (3)
Betriebsschlosser (3)
Kessel- und Behälterbauer (3)
Teilzeichner (wbl.) (2)
Technischer Zeichner (3 1/2)
Industriekaufmann (3)
Bürogehilfin (2)

Die Zahlen hinter den Lehrberufen geben die Anzahl der Lehrjahre an.

Schriftliche Bewerbungen mit Lebenslauf, Abschrift des letzten Zeugnisses und einem Lichtbild erbitten wir an unsere Abteilung Lehrlingsausbildung RPA, Werk Roß (Tel.: 34 35).

Werkschutzmann stellt Schweißkabeldieb

Von der Kriminalpolizei in Kiel haben wir erfahren, daß aufgrund des umsichtigen Verhaltens unseres Werkschutzmannes Erich Garke in der Nacht vom 2. zum 3. Juli ein Mann festgenommen werden konnte, der laut eigener Aussage etwa zehn Tonnen (!) Kupfer und Schweißkabel bei verschiedenen Werften (HDW Kiel, HDW Roß, HDW Finkenwerder und Reiherstieg, Blohm + Voss, Flender-Werft Lübeck und Werft Nobis-

krug Rendsburg) gestohlen hatte. Es handelt sich um einen Mann, der als Arbeiter einer Fremdfirma vorübergehend bei uns beschäftigt war.

Der Festgenommene traf in jener Nacht gegen 2.30 Uhr am Haupttor unseres Werkes Dietrichsdorf ein und gab an, einen Stutzen, der von der Kesselschmiede benötigt werde, dorthin bringen zu müssen. Garke kontrollierte zunächst den Wagen auf seinen Inhalt und sah u. a. Stutzen aus Messing und dickes Kupferkabel. Nach Ausstellung des Passierscheines ließ er den Wagen zur Kesselschmiede fahren und beobachtete ihn. Als der Fahrer nach etwa einer halben Stunde zurückkam, kontrollierte Garke den Wageninhalt erneut und stellte fest, daß unter dem Kupferkabel 60 Meter werkeigenes Schweißkabel versteckt lagen. Garke informierte seinen Wachleiter, der das Schweißkabel sicherstellte und die Polizei verständigte, die wenig später eintraf und den „Fall“ übernahm.

Werkschutzmann Erich Garke erhielt eine Prämie von hundert Mark.

PERSONALIEN

Claus Bardtholdt (RÖP) ist mit Wirkung vom 1. August mit der Wahrnehmung der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit betraut worden.

Im Rahmen der organisatorischen Zusammenfassung unserer Mitarbeiter auf dem Gebiet der Wissenschaft, insbesondere der technischen Datenverarbeitung wurden Mitte Juni die Abteilungen RBDT und KSPR in Kiel zur Abteilung TWD-K zusammengefaßt. Mit ihrer Leitung wurde Günter Zemlin beauftragt. Zu seinem Stellvertreter wurde Dipl.-Ing. Artur Bräger ernannt.

Erwin Ludwig (KUK) wurde am 1. Juli zum Kontrollingenieur ernannt.

Zu Betriebsingenieuren wurden ernannt: Heinrich Renn (KU) am 1. Juli und Kurt Pieck (KUR) zum 1. August.

Raimund Stegmann (KUSo) wurde am 1. August zum Betriebsassistenten ernannt.

Zu Werkmeistern wurden ernannt: am 1. Juli Johannes Strelow für den Betrieb KBM-2 (Rohrschlosserei) und Erich Wuttke (KBE/Schaltwerkstatt); am 1. August Karl Haacks (KBM-2).

Willibald Wagner (RPHF) wurde am 1. Juli zum Brandmeister ernannt.

Bestimme dein Ziel nicht zu genau, damit du jederzeit sagen kannst, du habest es erreicht.

Wieslaw Brudzinski
polnischer Schriftsteller

Es besteht ein großer Unterschied zwischen den Dingen, die wir nicht vergessen können, und jenen, an die wir uns immer erinnern.

Greta Garbo

Wir lernen aus Erfahrung, daß die Menschen nichts aus Erfahrung lernen.

G. B. Shaw
britischer Schriftsteller

Trenne dich niemals von deinen Illusionen. Wenn sie verschwunden sind, wirst du weiter existieren, aber aufgehört haben zu leben.

Mark Twain
amerikanischer Schriftsteller

Fairneß ist die Kunst, sich in den Haaren zu liegen, ohne die Fälschung zu zerstören.

Gerhard Bronner
Wiener Kabarettist

Erfolg haben ist unanständig, außer man hat ihn selbst.

Horst Pillau
deutscher Schriftsteller

Ein Idealist ist ein Mensch, der anderen Menschen dazu verhilft, zu Wohlstand zu gelangen.

Henry Ford
amerikanischer Industrieller

Krise ist ein produktiver Zustand. Man muß ihm nur den Beigeschmack der Katastrophe nehmen.

Max Frisch
schweizer Schriftsteller

Das Geheimnis des Glücks besteht darin, zu leben wie alle Welt und doch wie kein anderer zu sein.

Simone de Beauvoir
französische Schriftstellerin

Junggesellen sind Männer, die den Frauen lieber den Hof machen als ihn kehren.

Susi Nicoletti
deutsche Opernsängerin

Das betriebliche Vorschlagswesen ist eine gewinnbringende Sache!

Investieren auch Sie —

Ihre Ideen!



Informationen über den Deutschen Jugend-Photopreis 1969

Der Deutsche Jugend-Photopreis wurde 1962 vom Bundesminister für Familie und Jugend gestiftet. Er wird jährlich nach einem öffentlichen Wettbewerb vergeben, an dem sich alle jungen Leute bis zu 25 Jahren beteiligen können, die ihren ständigen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland oder im Land Berlin haben. Mit dem Deutschen Jugend-Photopreis können Aufnahmen ausgezeichnet werden, die Aussagen aus der Lebenswelt junger Menschen zum Inhalt haben.

Am Wettbewerb um den Deutschen Jugend-Photopreis 1968 beteiligten sich 683 Einsender mit 4520 Photos, davon 3,8 % in Farbe. 244 Photos wurden von einer Jury prämiert, die vom Bundes-

minister für Familie und Jugend berufen wurde und im Januar 1969 in der Heimvolkshochschule Lambrecht in der Pfalz tagte.

Es können Photos ausgezeichnet werden, die Aussagen aus der Lebenswelt junger Menschen zum Inhalt haben. Themen können zum Beispiel sein: Der junge Mensch in Familie, Schule, Ausbildung, Beruf, Jugendgemeinschaft, Arbeit und Freizeit, Gesellschaft und Staat. Mit der Auszeichnung sind folgende Preise für die besten Photos verbunden:

- a) in der Altersstufe bis einschließlich 15 Jahren ein Preis von 500,— DM;
- b) in der Altersstufe von 16 bis einschließlich 19 Jahren ein Preis von 1000,— DM;

c) in der Altersstufe von 20 bis einschließlich 25 Jahren ein Preis von 1000,— DM.

Außerdem werden insgesamt 10 Prämien zu je 250,— DM, 30 Prämien zu je 100,— DM und 200 Buchprämien vergeben.

Mit der Durchführung des Wettbewerbs ist die Bundesarbeitsgemeinschaft Jugend photographiert beauftragt, deren Geschäftsstelle sich in 509 Leverkusen 4, Am Borsberg 21a befindet. Dort können die Teilnahmebedingungen für den Wettbewerb 1969 angefordert werden.

Das Bild zeigt das mit dem 1. Preis ausgezeichnete Photo des Jugend-Photopreises 1968. Preisträger war der 17jährige Hubert Goedecker.

Altes Handwerkszeug gesucht

Das Schul- und Kulturamt des Magistrats der Stadt Kiel sucht altes Handwerkszeug von Taklern und Schiffszimmerern für das Museum.

Wer noch altes Handwerkszeug besitzt und bereit ist, es dem Dezernenten für Museums- und Heimatwesen zur Verfügung zu stellen, möge dies der Werkzeitung oder Herrn Krüger, Schul- und Kulturamt beim Magistrat der Stadt Kiel, 23 Kiel 1, Postfach, mitteilen.

Ab 1. Januar 1970: Ältere Arbeitnehmer beitragsfrei

Vom 1. Juli 1969 an unterliegen die 63- und 64jährigen Arbeitnehmer nicht mehr der Beitragspflicht zur Arbeitslosenversicherung.

Die Beitragsfreiheit wird mit Ablauf des Monats wirksam, in dem die Arbeitnehmer das 63. Lebensjahr vollendet haben.

Das betriebliche Vorschlagswesen ist keine Modeerscheinung — es lohnt sich wirklich mitzumachen!

Hamburger Betriebssport-Meisterschaften der Leichtathleten

Es gibt sie noch, die Leichtathleten der HDW, wenngleich wir an dieser Stelle lange nichts von ihnen gehört haben.

Am 9. August trafen sie sich mal wieder mit den Leichtathleten anderer Hamburger Firmen in der Jahn-Kampfbahn am Rande des Stadtparks, diesmal, um die Meister des Jahres 1969 zu ermitteln. Vormittags gelang es Reiner Püschel bei den Senioren A mit 10,79 m im Kugelstoßen den zweiten Platz zu belegen, dazu einen dritten Platz mit 28,05 m im Diskuswurf und mit 39,69 m im Speerwurf. Er schnitt damit von unseren drei teilnehmenden Senioren am erfolgreichsten ab.

Am Nachmittag gingen unsere Männer an den Start. (Leichtathletik treibende Damen sind in der HDW leider ausgestorben und somit waren wir bei den Damen auch nicht vertreten.) Es gab bei den Männern sowohl einige schöne Erfolge als auch unerfüllte Hoffnungen. Manfred Scharfe, Gewohnheitssieger über 100 m war diesmal außer Form und kam mit 11,6 Sek. im Endlauf nur auf Platz drei. Auch beim Hochsprung wollte es nicht so recht klappen.

Es gewann Jörn Malchow mit 1,68 m und brachte uns damit die ersten Meisterehren, leider auch die einzigen bei den Einzeldisziplinen. Jörn zeigte dann noch einmal beim Weitsprung in einem starken Feld, daß er's noch kann und landete bei guten 6,15 m. Uwe Ließmann, Sportlepp, ließ sich damit seinen Sieg mit 6,20 m jedoch nicht mehr nehmen.

Die Mittelstrecke und die Langstrecke standen wieder ganz im Zeichen der beiden Experten Gerd Seemann, Philips und Wolfgang Westpfahl, HDW. Wolfgang, mit 36 Jahren längst berechtigt, bei den Senioren zu starten, lief zwei saubere Rennen. Über 1500 m kam er mit 3 Sek. Rückstand auf Platz zwei hinter Seemann. Beim 5000-m-Lauf führte er bis etwa zwei Runden vorm Ziel und mußte dann erst den spurtstarken Jüngeren vorbeilassen.

Weiteres „Silber“ ging an Hans-Jürgen Lück für 43,87 m im Speerwurf und noch einmal an Manfred Scharfe im Diskuswurf.

Unbestreitbarer Höhepunkt war zum Abschluß der Wettkämpfe die 4 x 100-m-Staffel der Männer.

In einem Feld von 7 Staffeln gehen wir auf Bahn drei und vier an den Start. Nach drei Fehlstarts, die wir nicht verursacht haben, kommt Jörn Malchow auf Bahn vier gut vom Start weg, übergibt in einem sauberen Wechsel an Jörg-Hendrik Lorenz. Beim Wechsel mit Günter Dahncke liegen wir schon auf Platz zwei eingangs der Zielgeraden klar vorn und Manfred Scharfe stürmt mit über 10 m Vorsprung durchs Ziel. Zeit: 46,4 Sek. Unsere zweite Staffel kommt mit 48,9 auf Platz 6.

Ziehen wir die Bilanz dieses Tages, so finden wir unsere Leichtathleten 19mal unter den ersten sechs, davon 2mal auf dem Siegerpodest, 7mal auf Platz zwei, 4mal auf Platz drei und je 2mal auf Platz vier, fünf und sechs. Ein schöner sportlicher Erfolg, der uns Anreiz sein soll, beim Training und bei weiteren Wettkämpfen „am Ball“ zu bleiben.

J.-H. Lorenz

Unsere Sparte Schach sucht noch Freunde des königlichen Spiels. Anmeldungen im Sportgeschäftszimmer, Hochhaus, I. Stock.

WERFTKOMÖDIANTEN · Spielplan 1969/70



am 13. 3. 70 Haus der Jugend Regie: Werner Dittes
Zeit: um 1860
Spieldauer: 2 1/4 Std.

Spiel 45 Hexenkomödie

Am 10. 10. 69 in Finkenwerder, Lustspiel in 3 Akten
am 11. 10. 69 Aula Norderschule von Heinrich Behnken
am 12. 10. 69 (Plattdeutsch)
2 Bühnenbilder
Regie: Irmg. Laddey
Zeit: Gegenwart
Spieldauer: 2 Std.

Am 16. 10. 69 in Altona,
am 17. 10. 69 Haus der Jugend

Spiel 46 Dornröschen

Am 29. 11. 69 Tournee-Spielplan Ein Märchenspiel zum
am 30. 11. 69 folgt, nach Ab- Weihnachtsfest
am 6. 12. 69 schluß der Schulen von W. Rapp
am 7. 12. 69 und Vereine, durch 3 Akte, 3 Bühnenbilder
am 13. 12. 69 den Regisseur. Regie: Horst Leupelt
am 14. 12. 69 (Änderungen Spieldauer: 1 3/4 Std.
am 20. 12. 69 vorbehalten)
am 21. 12. 69

Spiel 47 Ose von Sylt

Jubiläumsspiel, aus Anlaß des 15jährigen Bestehens

Am 5. 3. 70 in Finkenwerder, Schauspiel in 5 Akten
am 6. 3. 70 Aula Norderschule von Hans Ehrke
am 7. 3. 70 NEUINSZENIERUNG
(Plattdeutsch)
1 Bühnenbild –
Kostüme

Am 12. 3. 70 in Altona,

Spiel 48 Minsch sien mutt de Minsch

Am 21. 5. 70 in Finkenwerder, Lustspiel in 3 Akten
am 22. 5. 70 Aula Norderschule von G. Siegmund
am 23. 5. 70 (Plattdeutsch)
1 Bühnenbild
Regie: Horst Leupelt
Zeit: Gegenwart
Spieldauer: 2 Std.

Wir beginnen das Lustspiel „Hexenkomödie“ von Heinrich Behnken am 10. Okt. 69 in der Aula der neuen Norderschule in Finkenwerder.

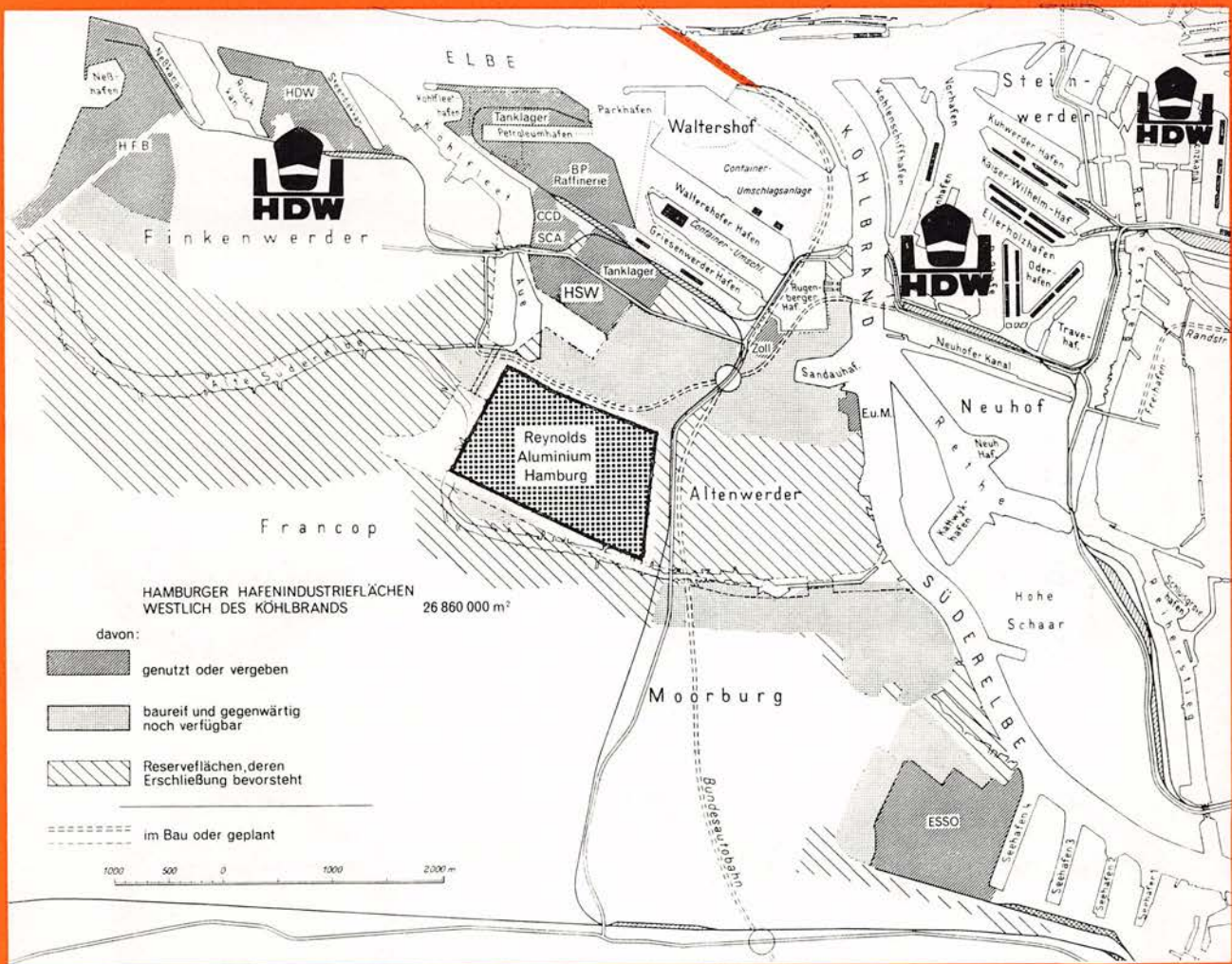
Endlich hat Finkenwerder einen Theaterraum, der sich fast mit dem Altonaer Theater messen kann, mit Erfrischungsraum, Garderobe und einer sehr guten Akustik. Wir hoffen, mit den 353 Sitzplätzen unseren zahlreichen Freunden, sowie unseren Altrentnern gerecht zu werden. Denn wir vergeben erstmalig nur noch Platzkarten und wollen die Auslosung an der Kasse vermeiden.

Die Direktion der Howaldtswerke - Deutsche Werft AG wird die nötigen technischen Ausrüstungen installieren lassen, die nun einmal für einen perfekten Spielablauf notwendig sind.

Die Garderobenabgabe haben wir aus zwingenden Gründen in private Hand gegeben und rechnen auf Ihr Einverständnis. Rechtzeitige Vorbestellungen sichern Ihnen gute Plätze für die neue Spielzeit, die wieder mit neuen talentierten Kräften besetzt sein wird.

Auf Wiedersehen und -hören
Eure

WERFTKOMÖDIANTEN



Finkenwerder

Ross

Reiherstieg

Der neue Elbtunnel

In obiger Kartenskizze sind einige Dinge hervorgehoben, die eine ganze Menge miteinander zu tun haben. Zunächst die drei Werke der HDW, und zwar von links nach rechts Finkenwerder, Ross, Reiherstieg, sodann das geplante Aluminiumwerk von Reynolds, worüber wir im letzten Heft berichtet haben, und schließlich der neue Elbtunnel. Was wir mit letzterem zu schaffen haben, verraten die Bilder auf den folgenden Seiten: Die Stahlarbeiten wurden an unsere Werft vergeben.

Um allen, die mit Arbeiten an diesem Großprojekt beschäftigt sind, das als das kühnste und umfangreichste Ingenieurprojekt Norddeutschlands bezeichnet wird, einen Überblick zu geben und weil es gewiß vom verkehrstechnischen her uns alle interessiert, hier eine kurze Beschreibung des Bauvorhabens.

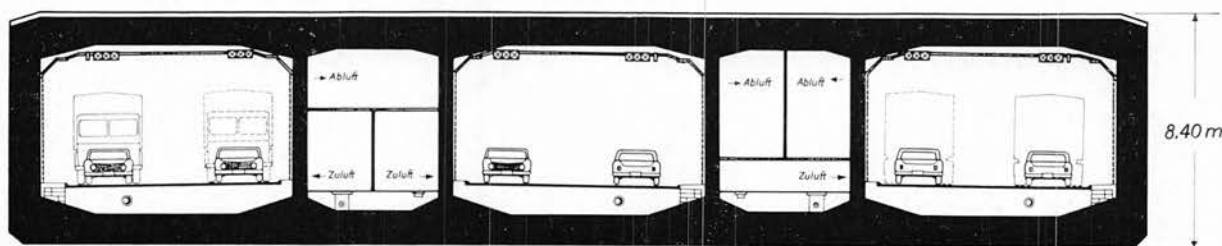
Der Bau des insgesamt 3,2 km langen Tunnels, der ein Teilstück der Autobahnstrecke vom Horster Dreieck (südlich Hamburgs) zur dänischen Grenze bildet, begann im Frühjahr 1968. Er unterquert mit sechs Fahrspuren die Unterelbe, die an dieser Stelle etwa 500 Meter breit ist. Die neue Autobahnstrecke mit dem Tunnel erfüllt zwei wichtige Aufgaben: Für den europäischen Fernverkehr bildet sie die Fortsetzung der von Hannover kommenden Strecke nach Norden. Sie führt durch den Westen des hamburgischen Staatsgebietes, bekommt bei Neumünster eine Abzweigung nach Kiel und verläuft dann in gerader Richtung bis Flensburg; hier ist für später eine dänische Anschlußstrecke bis zur Nordspitze von Jütland geplant. Nicht minder bedeutsam ist die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse innerhalb Hamburgs, denn

die Autobahn durchquert das neue Hafen-Industriegebiet und den Hafenteil Waltersdorf mit dem Container-Terminal, die auf diese Weise ausgezeichnete Zufahrten von höchster Leistungsfähigkeit erhalten.

Es war aus technischen Gründen zweckmäßig, das Gesamtbauvorhaben in drei Baulose mit verschiedenen Bauverfahren aufzuteilen:

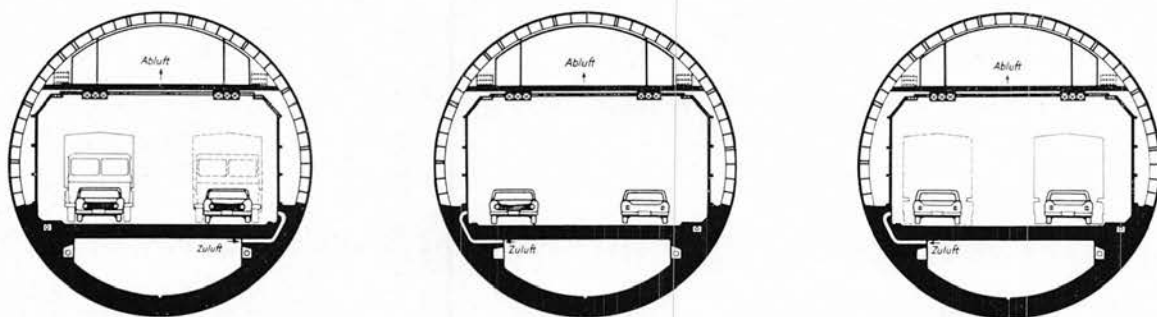
- Baulos I, Stromstrecke, Länge 1740 m, im Einschwimmverfahren
- Baulos II, Elbhängstrecke, Länge 1140 m, im Schildvortrieb
- Baulos III, nördliche Tunnelstrecke, Länge 325 m, in offener Bauweise.

Die Gesamtkosten für den Elbtunnel sind auf rund 380 Millionen DM veran-



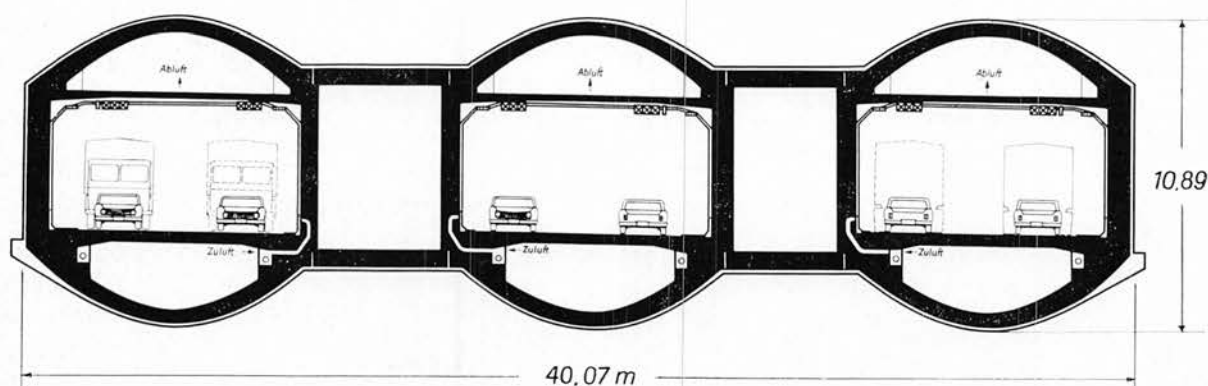
Querschnitt der Einschwimmstrecke, Baulos I

Seitenwände und Sohle Stahlblechisolierung, Decke bituminöse Abdichtung



Querschnitt der Schildvortriebstrecke, Baulos II

Verbau durch gußeiserne Tübbings



Querschnitt des Bauloses III, offene Bauweise

Stahlbetonrahmen mit bituminöser Abdichtung

schlägt, von denen Hamburg laut Vertrag zwischen dem Bund und der Freien und Hansestadt Hamburg 40 Prozent übernimmt. Voraussichtliche Fertigstellung 1974.

Von Süden gesehen ist die Stromstrecke der erste Abschnitt. Er ist einschließlich der südlichen Rampe 1740 Meter lang; davon entfallen rund 1000 Meter auf den Tunnelteil, der im Flußbett der Elbe liegt. Diesen Teil wird man aus acht vorgefertigten Tunnelelementen zusammenfügen, die in eine Baggerrinne quer durch den Strom „eingeschwommen“ werden.

Jedes Tunnelstück wird 132 Meter lang, 41,50 Meter breit und 8,40 Meter hoch sein und drei parallel laufende doppel-

spurige Fahrlehrnröhren aufnehmen, zwischen denen die Lüftungskanäle liegen. Es wird aus Stahlbeton bestehen, der an der Sohle und den Seitenwänden durch eine geschweißte Stahlblechhaut, auf der Tunneldecke durch eine Bitumenschicht abgedichtet wird.

Die Baggerrinne im Elbgrund wird eine Sohlenbreite von 50 Meter erhalten und an der tiefsten Stelle etwa 18 Meter unter der jetzigen Flußsohle liegen. Insgesamt müssen Naßbagger 2,5 Millionen Kubikmeter Sand fördern — eine Menge, die fast ausreichen würde, um die ganze Außenalster aufzufüllen.

Das Anfertigen der acht Tunnelstücke, von denen jedes etwa 46 000 Tonnen wiegt, muß zweckmäßigerweise in nächster Nähe der Baggerrinne vor sich ge-

hen. Für diese Aufgabe bot sich das Bocken des Maakenwerder Hafens an, der ohnehin einer späteren Erweiterung des Container-Terminals Waltershof weichen muß.

Das Hafenbecken wurde durch einen Damm vom offenen Wasser der Elbe abgetrennt und anschließend trockengelegt. Auf diese Weise entstand eine Fläche, die als Baudock benutzt werden kann und die groß genug ist, um alle acht Tunnelteile zur gleichen Zeit in Angriff zu nehmen. Sind sie fertiggestellt, werden noch Ballasttanks eingebaut und ihre (an sich offenen) Stirnseiten provisorisch abgeschottet.

Zu diesem Zeitpunkt kann das Hafenbecken geflutet werden, indem der Ab-

schlußdamm wieder beseitigt wird. Die Tunnelteile schwimmen auf und werden nacheinander an einem Ausrüstungskai für das Absenken in der Baggerrinne vorbereitet. Sie erhalten dazu jeweils zwei sogenannte Richttürme, die so hoch sind, daß ihre Spitze auch dann noch aus dem Elbwasser herausragt, wenn der Baukörper auf der Sohle der Baggerrinne aufliegt. Innerhalb jedes Turms verläuft eine mannsdicke Röhre, die von außen den Einstieg in das abgesenkte Tunnelstück ermöglicht.

Nun kann der interessanteste (und wohl auch aufregendste) Teil des Tunnelbaus beginnen: das „Einschwimmen“ der Tunnelstücke und das Absenken an einer genau bestimmten Stelle der Baggerrinne.

Acht Tunnelteile sind zentimetergenau zu versenken.

Mehrere Schlepper nehmen jeweils ein Tunnelstück auf den Haken und verholen es zur vorbestimmten Einbaustelle. Vorher wurden bereits Schwimmkörper an den Tunnelstücken verankert, die den Betonquader festhalten. Seine Lage muß nun noch von Land aus — mit Hilfe der Richttürme — genau „eingemessen“ werden, dann schließt sich der Absenkvorgang an: die Ballasttanks werden geflutet.

Nachdem das Tunnelstück auf der Sohle der Rinne provisorisch aufliegt, müssen Spezialgeräte Sand unter Druck in den noch verbliebenen Leerraum zwischen Tunnelstücksohle und Rinnensohle einspülen, bis die notwendige volle Flächen-

auflagerung des Bauelementes auf dem Untergrund erreicht ist.

Im nächsten (keineswegs einfacheren) Arbeitsgang muß jedes Bauelement fest mit dem vorher abgesenkten Nachbarstück verbunden werden. Das geschieht zunächst durch eine besondere Gummileiste an der Stirnseite der Tunnelteile. Sobald der schmale Raum zwischen zwei Tunnelstücken wasserfrei ist, werden die Abschottungen beseitigt; damit entsteht die durchgehende Verbindung unter den abgesenkten Teilstücken.

Nun folgt noch eine Reihe von Ausbaurbeiten: die Gummileisten werden von innen her durch einen endgültigen Fugenverschub ersetzt, an die Stelle der Ballasttanks treten zusätzliche Betonmengen unter den Fahrbahnen, Entlüftungsanlagen werden montiert, Rohrleitungen verlegt und die Baggerrinne wird wieder verfüllt.

Man rechnet damit, daß sich das Absenken der Tunnelstücke auf der gut einen Kilometer langen Strecke im Flußbett der Elbe etwa über ein Jahr erstrecken wird. Eine gewisse Behinderung der Schifffahrt läßt sich zwar nicht ganz vermeiden, sie wird sich jedoch im wesentlichen immer nur auf die wenigen Stunden der eigentlichen Absenkvorgänge beschränken.

Das Absenken der Tunnелеlemente beginnt am südlichen Elbufer. Durch Abaggerung der Spitze des Maakendamms erreicht man den Anschluß an die in offener Bauweise errichtete Rampenstrecke. Das erste Tunnelstück findet deshalb unmittelbar neben dem Maakenwerder Hafen seinen endgültigen Platz.

