



HOWALDTSWERKE - DEUTSCHE WERFT

AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG UND KIEL

WERKZEITUNG 4 · 1969

AUS DEM INHALT

| | Seite |
|--|-------|
| Vor dem Beginn der Siebziger Jahre | 1 |
| Bau-Nummer 1 | 2-3 |
| Texaco Frankfurt | 4-6 |
| Stapellauf MS Ludwigshafen | 7 |
| HDW-Erzeugnisse auf der Fachausstellung | |
| „Automation 69“ in Moskau | 8 |
| Arno Klehn verabschiedet sich | 9-10 |
| TS Hamburg | 10-11 |
| Ober die Selbstentlademethode des seegehenden Neptun-Carriers „Hera“ | 12-13 |
| kleine chronik der weltseefahrt . . . | 14-15 |
| Übergabe MS Hornwind | 16 |
| Großer Reparaturauftrag für die HDW | 17 |
| Die Nordwest-Passage | 18-25 |
| Der neue Wert der D-Mark | 26 |
| Nachrichtigung von Beiträgen für freiwillig Versicherte in der gesetzlichen Rentenversicherung | 26-27 |
| Kündigungsschutz durch Gesetz verbessert | 27-28 |
| Vertragen sich Normung und Entwicklung? | 28 |
| Das Lohnfortzahlungsgesetz | 29 |
| Segelschiff und Technik (II) | 30-35 |
| Oberbürgermeister Bantzer verlieh Brandschutz-Ehrenzeichen an sieben Männer der Kieler Werkfeuerwehr | 36-37 |
| Änderungen beim Betriebsrat des Werkes Kiel | 38 |
| Haben Sie Schulabgänger in der Familie? | 38 |
| Freisprechungsfelder in Kiel | 39 |
| Unser erster Arbeitstag | 39 |
| Verschiedenes | 40 |
| Berufsausbildungsgesetz | 41 |
| Eibtunnel Hamburg/Baulos II: Der erste Vortriebschild wurde angefahren | 42 |
| Werkbesucher | 43 |
| Bücher in Luv und Lee | 44-45 |
| Der kleine Fleck am Eisschrank | 46-47 |
| Werkkomödianten | 47-48 |
| Für 34 Verbesserungsvorschläge wurden 12 270 DM gezahlt | 48 |

Titelseite:

Sonnenuntergang.
Dieses Farbfoto vom Hochhaus der HDW, Werk Finkenwerder, schoß Gerhard Grotz.

Rückseite:

Werk Kiel.
Texaco-Tankerriebe in der Ausrüstung.

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 34 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: 28 000

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



HDW Werk Ross

Vor dem Beginn der Siebziger Jahre

Das Jahr 1969 liegt hinter uns. Viel Zeit zum Zurückblicken bleibt uns nicht. Niemand sieht gern einen auslaufenden Kalender durch, um die Tage voller Arbeit und Sorgen zu zählen. Jeder Mensch, der gesund ist und der einen gesicherten Arbeitsplatz hat, wartet auf das kommende Jahr. Mit dem 1. Januar beginnen die „Siebziger Jahre“.

Wer aufmerksam die Zeitungen liest, der weiß, daß in diesen Siebziger Jahren Entscheidungen fallen, die unser Leben stärker beeinflussen werden als so manches vorangegangene Jahrzehnt, – nicht nur in der Wirtschaft und damit der Wertindustrie, sondern in allen Bereichen des Zusammenlebens unseres Volkes.

Wir alle können nur hoffen, daß Vernunft und Sachverstand die Ratgeber der vor uns liegenden Jahre sein mögen. Mit diesem Wunsch für uns alle dankt Ihnen der Vorstand für die 1969 geleistete Arbeit. Ihnen und Ihrer Familie zum Weihnachtsfest und zum Jahreswechsel alles Gute und uns allen ein erfolgreiches Jahr 1970.

Der Vorstand

1969 baute die HDW 15 Schiffe mit einer Gesamttonnage von

1,03 Mill. tdw



So liebenswürdig und fröhlich die Taufpatin, so grimmig scheint das Schiff dreinzublicken. ▶

Bau-Nummer 1

Nicht immer in der erwarteten chronologischen Reihenfolge läuft das Geschehen ab. So darf man z. B. nicht damit rechnen, daß die Stapelläufe jetzt zwanglos nach der neuen Bauliste erfolgen, denn die wird nach dem Eingang der Aufträge aufgestellt und die Bauzeiten sind ja verschieden lang. Wenn wir heute indessen mit der Bau-Nummer 1 unsere Berichterstattung beginnen, dann hat das sozusagen symbolischen Charakter. Die nach den alten Baulisten unserer drei zusammengeschlossenen Werften kontrahierten Aufträge laufen aus, das neue Buch der vor nunmehr zwei Jahren gegründeten Großwerft HDW ist aufgeschlagen.

Das Schiff mit der stolzen Nummer 1 heißt „Rubystone“ und wurde am 3. November von Mrs. Arlene June O'Leary getauft. Dieses Schiff sowie die ihm bald folgenden Schwesterschiffe Bau-

Nr. 2–4 sind für die Italtacific Line bestimmt.

Es sind Frachtmotorschiffe üblicher Größe (11 500 t Tragfähigkeit) mit sehr hoher Leistung. Ein einfachwirkender 8-Zylinder-Zweitakt-Diesel mit Abgas-turboaufladung (Bauart Fiat 908 S) mit 20 000 PS bei 125 Umdrehungen pro Minute verleiht dem Schiff eine Geschwindigkeit von 22 Knoten. Die Maschine kann von der Brücke aus ferngesteuert werden.

Das Gesamtfassungsvermögen der sechs Laderäume für die Beförderung von Stück- und Schüttgut aller Art beträgt 800 000 Kubikfuß. Darüber hinaus gibt es acht Ladekühlkammern für den Temperaturbereich +4° bis -20° C. Um allen Ansprüchen moderner Beförderungstechnik zu genügen, ist dafür Sorge getragen, daß die Schiffe auch Container verladen können, und zwar 212 Zwan-

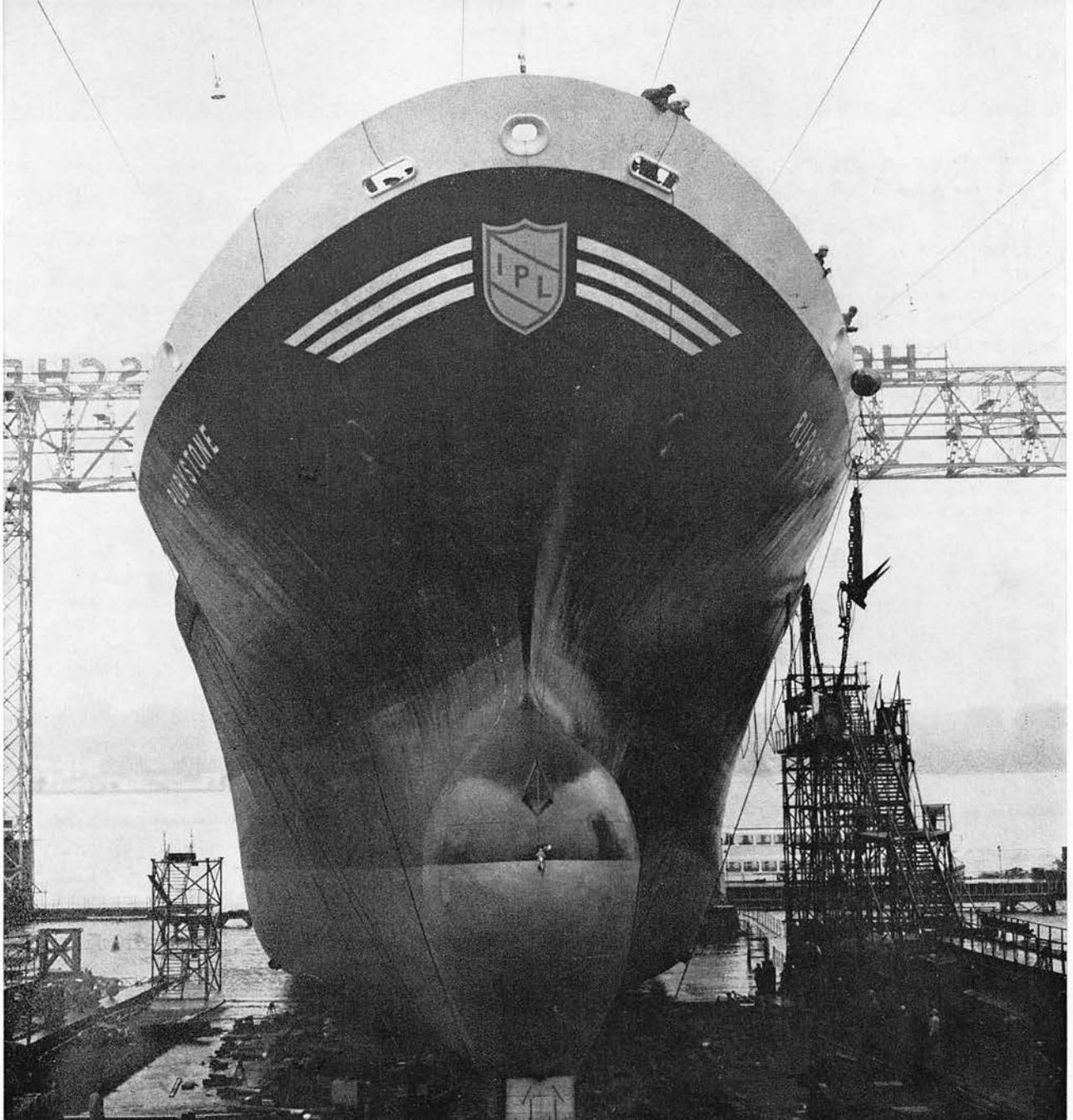
zig-Fuß- oder 99 Vierzig-Fuß-Container. Diese Zahlen lassen sich durch eventuellen Einbau von Fundamenten auf dem Hauptdeck später noch erhöhen.

Hauptabmessungen

| | |
|----------------------------|----------------|
| Länge über alles | 165,00 m |
| Länge zwischen den Loten | 155,00 m |
| Breite auf Spanten | 23,60 m |
| Seitenhöhe bis zum 1. Deck | 13,60 m |
| Seitenhöhe bis zum 2. Deck | 10,80 m |
| Tiefgang als Freidecker | 8,90 m |
| Tragfähigkeit (Freidecker) | 11 500 t |
| Vermessung (Freidecker) | ca. 9 800 BRT |
| Tiefgang als Volldecker | 9,80 m |
| Tragfähigkeit (Volldecker) | 14 000 t |
| Vermessung (Volldecker) | ca. 12 500 BRT |

Klasse

Das Schiff wird nach den Vorschriften und unter Aufsicht des American Bureau of Shipping gebaut und erhält das Klassenzeichen: Schiffskörper + A1, Maschine + AMS, Kühlanlage + RMC.





TEXACO FRANKFURT

Am 15. Oktober taufte Mrs. Mary Virginia Hocker, die Gattin des Vizepräsidenten Otis B. Hocker, den zweiten Tankerriesen für die Texaco auf den Namen „Texaco Frankfurt“. Über den ersten, „Texaco Hamburg“, berichteten wir im letzten Heft. Zwei weitere Schwesterschiffe gehen, wie die Bilder zeigen, mit großen Schritten ihrer Fertigstellung entgegen und werden bis zum Frühjahr beide abgeliefert sein.

Während wir im letzten Heft ausführlicher über die Reederei berichtet ha-

ben, wollen wir heute auf die technischen Besonderheiten der Schiffe selbst näher eingehen.

Hauptabmessungen

| | |
|------------------------------------|------------------------|
| Länge über alles | ca. 325,32 m |
| Länge zwischen d. Loten | ca. 310,54 m |
| Breite auf Spanten | 47,17 m |
| Seitenhöhe | 24,50 m |
| Tiefgang auf Sommerfreibord (1966) | 18,99 m |
| Tragfähigkeit | 209 100 tdw (1 000 kg) |

Vermessung 104 616 BRT
79 057 NRT

Ballasttankinhalt (im Ladetankbereich) ca. 14 000 cbm
Maschinenleistung (maximal) 28 000 WPS
Geschwindigkeit (Probefahrt) bei T = 18,99 m ca. 15,5 Kn
Unterkünfte für 59 Mann.

Klasse:

Lloyd's Register of Shipping + 100 A 1 „oil tanker“, + L.M.C.

Allgemeines

Der Schiffskörper ist wie üblich ganz geschweißt. Die Unterteilung des Schiffskörpers innerhalb des Ladetankbereiches erfolgt durch zwei öldichte Seitenlängsschotte und 4 öldichte Querschotte in 10 Seitentanks und 5 Mittel tanks. Von diesen 15 Tanks sind 13 Tanks für die Aufnahme von Ladeöl vorgesehen. Die beiden mittleren Seitentanks sind reine Wasserballasttanks. Die Ladetanks sind mit Inhaltsmeßeinrichtungen für örtliche Anzeige und für Fernanzeige im Kontrollraum versehen.

Antriebsanlage

Der Tanker wird durch eine Getriebeturbinen-Anlage angetrieben, die von

oben links: Vizepräsident J. Mingay.

oben rechts: Die Taufpatin Mrs. Hocker mit unserem Vorstandsmitglied Arno Klehn.

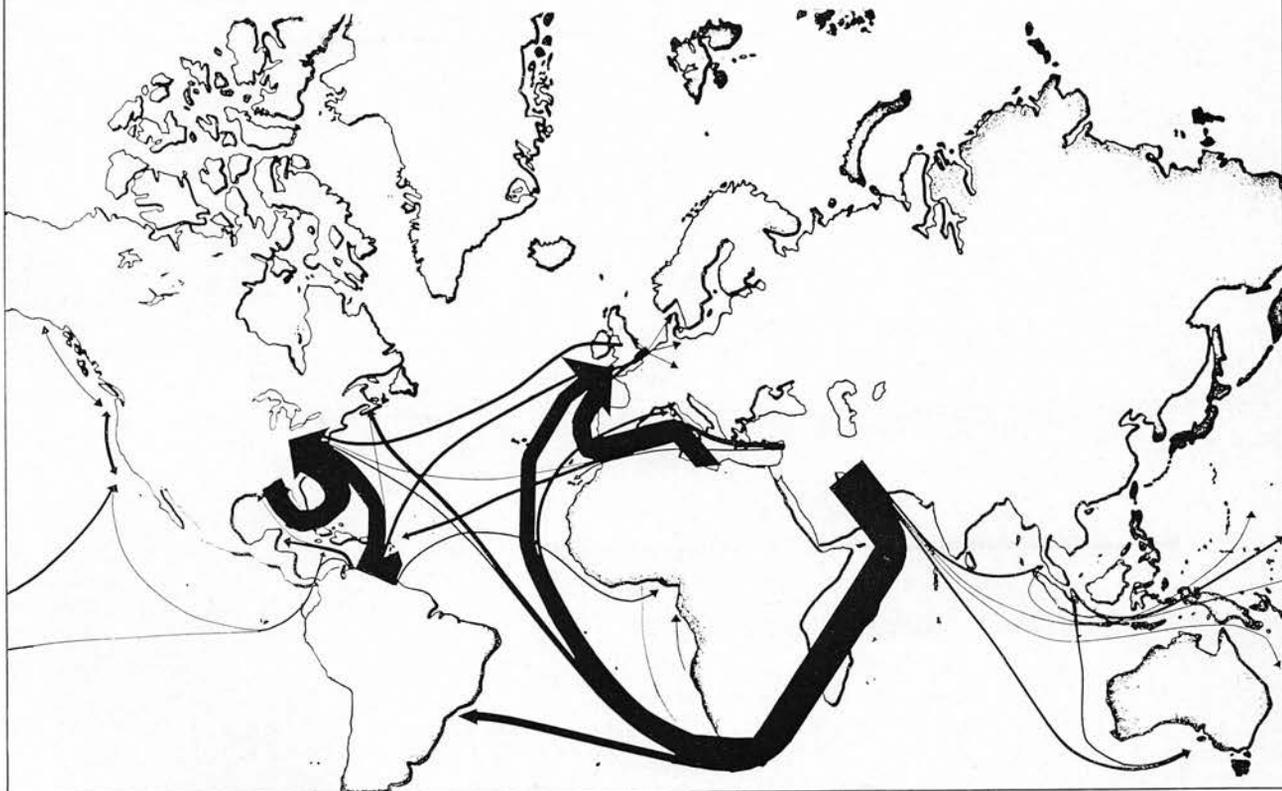
unten: Noch vor wenigen Jahren hätte man dies wohl eher für ein Fußballfeld als für das Deck eines Schiffes gehalten!





Die Texaco Frankfurt war auch in Hamburg kurz zu Gast. Größere Schiffe hat die Elbe noch nicht gesehen.

HAUPTSCHIFFFAHRTSWEGE DER TEXACO 1969



Auf dieser Karte ist ersichtlich, welche Routen die Tanker der Texaco-Flotte am meisten befahren. Texaco-Tankschiffe nehmen in 42 Häfen der Welt Ladung auf, in 147 Häfen der Welt wird Ladung gelöscht. Im

vergangenen Jahr legten die Schiffe allein 14 Millionen Meilen zurück. Ganz deutlich zu sehen ist die Hauptroute um das Kap der Guten Hoffnung herum nach Europa, der Suez-Kanal wird nicht befahren.

der AEG und De Shelde (Getriebe) hergestellt wurde. Ihre Leistung beträgt 28 000 WPS (Höchstlast) bei 85 UpM (Dampfzustand vor der HD-Turbine 60 atü und 510° C).

Von einem klimatisierten zentralen Maschinenkontrollraum wird die Maschinenanlage im 2-Mann-Wachbetrieb gefahren.

Für die Fernbedienung der Turbinenanlage von dem Maschinen-Kontrollraum bzw. von der Brücke ist eine von der HDW, Werk Kiel, entwickelte und gebaute elektronische Fernsteuerung eingebaut.

Der Dampf der Turbine wird in einem Kessel der Bauart Babcock-Wilcox erzeugt. Dieser Strahlungs-Schiffskessel hat eine Dampfleistung von 100 t/h (max). — Der Arbeitsdruck am Überhitzer-Austritt beträgt 62 atü, die Überhitzertemperatur 515° C.

Die Turbine treibt die vierflügelige, 43 t schwere Schraube von 8,8 m Durchmesser über ein zweistufiges Zahnrad-Untersetzungsgetriebe.

Ein ölgefeuerter Hilfskessel kann die Hilfsmaschinen versorgen. Dampfdruck 62 atü, Dampfleistung 30 (33) t/h, Temperatur 390° C. Bei Ausfall des Haupt-

kessels kann die im Hilfskessel erzeugte Dampfmenge zum Notantrieb (take home) der Hauptturbine verwendet werden.

Ladeölpumpenausrüstung

Als Ladeölpumpen dienen 4 Turbo-Pumpen mit einer Leistung von 3 590 cbm/h und zwei Nachlenzpumpen mit einer Leistung von je 350 cbm/h (Seewasser).

Stromerzeugung

Die elektrische Stromversorgung erfolgt durch einen Turbo-Drehstromgenerator (AEG/HANSA) mit einer Leistung von 850 kW (450 V, 60 Hz.). Weiter wurden ein Diesel-Generator mit einer Leistung von 850 kW sowie ein Notdiesel von 100 kW installiert.

Nautische Ausrüstung

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

Besatzung

Die 59 Personen umfassende Besatzung wohnt in dem achtern liegenden Deckshaus.

Der Mannschaft stehen zwei Messen (eine für Küchenpersonal, ein Tagesraum, ein Hospital und eine eigene Küche zur Verfügung. Die Unterbringung erfolgt in Einzel- und Doppelkammern mit Waschbecken. Ferner sind ausreichend Gemeinschaftsduschen und Toiletten vorhanden.

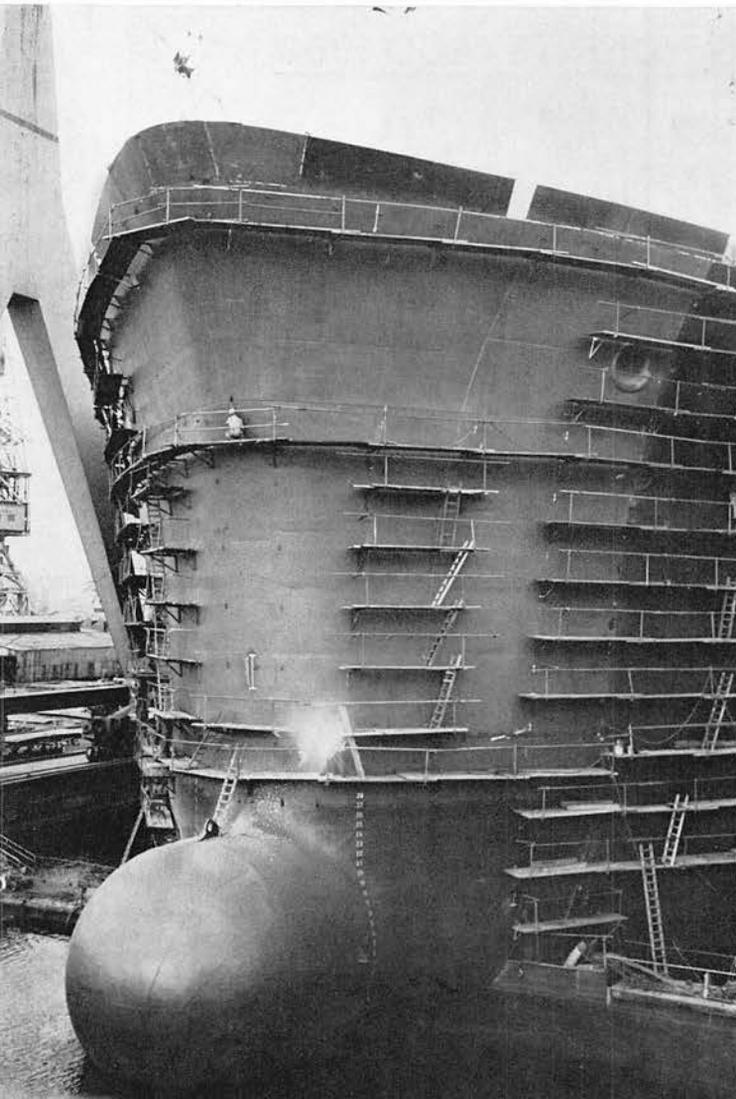
Die Offiziere haben je einen eigenen Wohn- und Duschaum mit WC. Ihnen stehen Messe, Tagesraum, Lounge und eigenes Hospital zur Verfügung.

Alle Wohnräume und Aufenthaltsräume sind an eine Klimaanlage angeschlossen. In der Freizeit kann die Besatzung ein Schwimmbad auf dem Brückendeck benutzen.

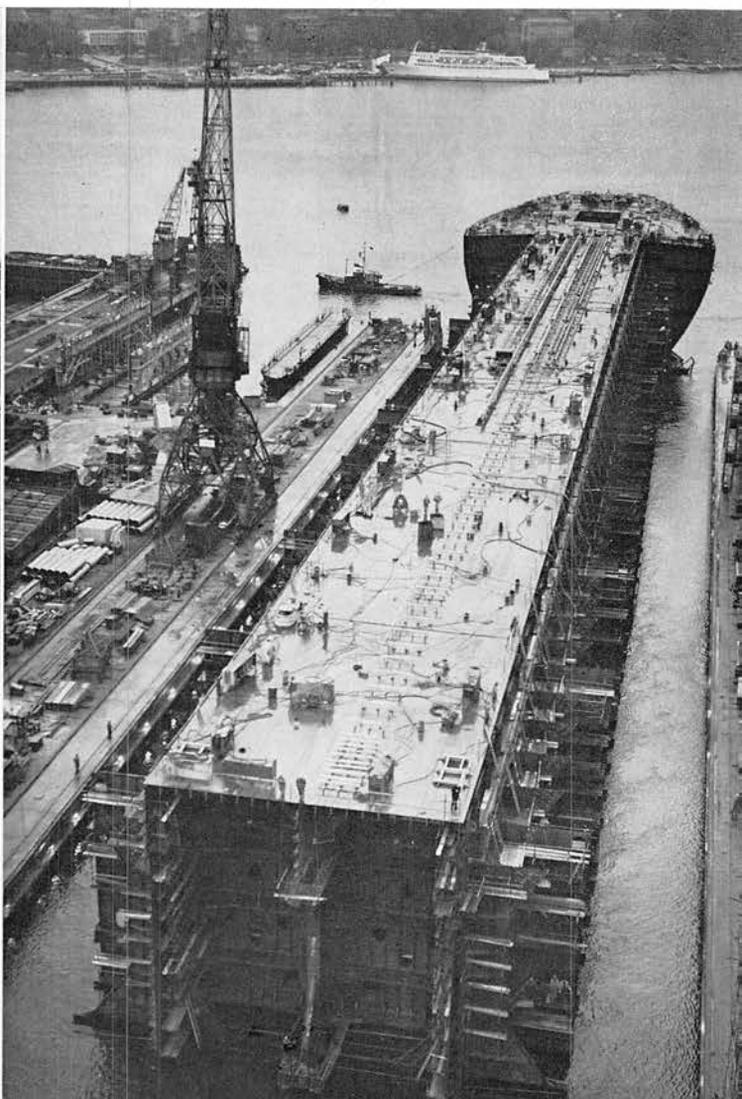
Schiffssicherheit

Zur Sicherheit des Schiffes und der Ladung wurde eine Kombination der modernsten und wirksamsten Feuerlöschergeräte installiert. Für die Ladeöltanks steht eine Schaumfeuerlöschanlage, für die Aufbauten Wasser-, für den Pumpenraum Wassernebel- und für den Maschinenraum eine Kohlendioxid-Feuerlöschanlage zur Verfügung. Weiter gehören 2 Motorrettungsboote zur Sicherheitsausrüstung des Schiffes.

Bau-Nr. 1209 am 27. Oktober



Bau-Nr. 1210 am 1. November





MS Ludwigshafen



Frau Helma Timm

Stapellauf MS Ludwigshafen

Am 11. Oktober lief im Werk Finkenwerder das erste einer Serie von 4 Frachtmotorschiffen (Bau-Nr. 8) für die Hamburg-Amerika-Linie vom Stapel. Frau Helma Timm, die Gattin des Vorstandsvorsitzenden der Badischen Anilin- und Sodafabrik, Prof. Dr. Bernhard Timm, taufte das Schiff auf den Namen „Ludwigshafen“. Kennzeichen dieser Schiffe ist ihre vielfältige Verwendbarkeit, die es der Reederei ermöglicht, sie in verschiedenen Fahrgebieten zu beschäftigen; die Einheiten tragen deshalb auch die Bezeichnung „Omni-Schiffe“.

Die Laderäume vor dem Maschinenraum mit insgesamt 734 000 cft. Inhalt sind geeignet für die Beförderung von Stückgütern und Schüttladungen. Die Räume 3, 4 und 5 sind durch drei nebeneinanderliegende Luken zu ca. 76 % der Breite „offen“ gemacht. Die Abdeckung aller Wetter- und Zwischendecksluken erfolgt durch hydraulisch betätigte Falllukendeckel.

Die Räume 3 und 4 werden durch drei,

die übrigen durch 2 Zwischendecks unterteilt, die zum schnellen Ladungsumschlag von palettierte Ladung für die Belastung durch 6,6 t Gabelstapler ausgelegt sind. Ferner erhalten die Schiffe 4 Ladekühlkammern für Temperaturen von +12° bis -25° C, Inhalt 30 000 cft. Rundum abgeköfferte Ladeöltanks von 53 000 cft Inhalt sind in 3 Tankgruppen vorn, in der Mitte und hinten angeordnet.

Vorgesehen sind Führungsgerüste für 310 Container (20 Fuß); unabhängig davon sind die Voraussetzungen gegeben - später Containerausrüstungen für sämtliche Laderäume einzubauen.

An Umschlageinrichtungen haben die Schiffe:

- 3 vollelektrische MAN-Einzelbordkräne mit 11 t Tragkraft bei 20 m Ausladung.
- 2 vollelektrische 3 t MAN-Wolff-Bordkräne bei 14 m Ausladung.
- 4 Doppeltrommelladewinden, 8,8 t, leonard-gesteuert, als Schwerguthangerwinden.

- 2 Schwergutladewinden, 8 t, leonard-gesteuert.

- 6 Leichtgutladewinden, 8/3 t.

- 2 Leichtgutladewinden, 5/3 t.

sowie die entsprechenden Hanger-, Geien- und Preventerwinden zum Auf-toppen der Bäume unter Last für folgende Bäume:

- 2 Paar Stülcken-Masten mit je einem 40-t-Schwergutbaum und je vier 7,5/15-t-Bäumen.

- 1 Mast mit zwei 7,5/15-t- und zwei 5-t-Bäumen.

Hauptabmessungen

| | |
|----------------------------|----------------|
| Länge über alles | 165,10 m |
| Länge zwischen den Loten | 155,00 m |
| Breite auf Spanten | 24,50 m |
| Seitenhöhe bis zum 1. Deck | 14,50 m |
| Seitenhöhe bis zum 2. Deck | 11,60 m |
| Tiefgang als Freidecker | 9,75 m |
| Tragfähigkeit | 12 650 t |
| Tiefgang als Vollecker | 10,70 m |
| Tragfähigkeit | 15 550 t |
| Vermessung | ca. 14 500 BRT |



HDW-Erzeugnisse auf der Fachausstellung „Automation 69“ in Moskau

Über diese Ausstellung berichteten wir schon in Heft 2; wir wollen jedoch nicht versäumen, unseren Kollegen Rolf Dreßler selbst noch einmal zu Wort kommen zu lassen, der auf dem Bild gerade den Parteichef Leonid Breschnew begrüßt.

Seit einigen Jahren hat sich die sowjetische Hauptstadt zu einem interessanten internationalen Messeplatz entwickelt, an dem jährlich mehrere Fachausstellungen auf den verschiedensten Gebieten der Technik veranstaltet werden. Den zahlreichen Teilnehmern aus der Sowjetunion, den osteuropäischen Mitgliedstaaten des „Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe“ (RGW, COMECON) und dem westlichen Ausland steht im Nordosten der Siebenmillionenstadt inmitten des landschaftlich sehr reizvollen Sokolniki-Parkes ein großes Gelände mit einer Ausstellungsfläche von ca. 65 000 qm in zahlreichen großen, lichten Hallen zur Verfügung.

Vom 14.–28. Mai fand auf diesem Gelände die Internationale Ausstellung „Moderne Mittel zur Automation von Produktionsprozessen – Automation 69“ statt, an der mehrere hundert Firmen aus über 20 Ländern teilnahmen und auf der die Bundesrepublik Deutschland nach dem Gastgeberland und vor der DDR die größte geschlossene Gemeinschaftsschau bot.

Unser Unternehmen, seit langem in der UdSSR wohl bekannt und geschätzt durch die von ihm gebauten Fischereischiffe, umfangreiche Schiffsreparaturen und verschiedene Sonderfabrikate, wie die SIMPLEX-Steuerrohrabdichtung und den TURBULO-Entöler, ergriff die Gelegenheit und beteiligte sich an dieser Ausstellung. An Ort und Stelle sollte der sowjetische Markt für die Erzeugnisse eines hochspezialisierten Pro-

duktionszweiges der HDW getestet werden – der Markt für die elektronischen Meßgeräte der Abteilung Elektronik in Kiel, die in sämtlichen Staaten der östlichen Wirtschaftsgemeinschaft seit Jahren im Einsatz sind, nur eben nicht in der UdSSR.

Wie schon in der Werkzeugzeitung Nr. 2/69 kurz berichtet wurde, war ein vollständig ausgerüsteter Mercedes-Kabelmeßwagen für die Fehlerortbestimmung in Hoch-, Mittel- und Niederspannungskabeln und die Prüfung dieser Kabel auf einem polnischen Lastzug nach Moskau transportiert worden. Auf unserem Stand, der die deutsche Halle optisch und sachlich abschloß, wurde er neben einer ganzen Reihe anderer Meßgeräte, vor allem für die Drahtnachrichtentechnik, als wichtigstes Ausstellungsstück präsentiert.

Keiner der auf dem Stand tätigen Mitarbeiter der HDW – vier aus Kiel und einer aus Hamburg – konnte voraussehen, wie die sowjetischen Spezialisten unsere Geräte und den Wagen beurteilen würden. Nun, schon bald nach Ausstellungsbeginn stellte es sich heraus, daß unsere Exponate in der Halle 5 eine ausgesprochene Attraktion darstellten, allen voran der Meßwagen. Er stellte in seiner ausgefeilten technischen Konzeption und überaus sorgfältigen Ausführung für die Techniker der sowjetischen Kabelindustrie, der Elektrizitätsversorgung, des Post- und Fernmeldewesens, des Verkehrs und anderer Wirtschaftszweige ein viel bewundertes und gelobtes Novum dar. Das

traf außerdem vor allem für den neuen Impuls-Echomesser, die 20-W-Kabel- und Fehlersuchanlage und die leichten tragbaren Nah- und Fernnebensprech-Dämpfungstester zu.

Aus der Zahl der Besucher, die täglich zwischen 11 Uhr morgens und 9 Uhr abends auf den Stand kamen, waren nach unserer Schätzung etwa 90 % wirkliche Fachleute, und wir hatten den Eindruck, daß unter diesen „Kennern“ die Nachricht von unserem Meßwagen die Runde machte.

Auch ganz hohen, aber durchaus sachverständigen Besuch hatten wir: Der Vorsitzende des Exekutivkomitees des Moskauer Stadtsowjets, also sozusagen der Oberbürgermeister von Moskau, W. Promyslow, kam mit zahlreicher Begleitung und begriff bei der Besichtigung des Meßwagens sehr schnell, daß ein solches Fahrzeug der Moskauer Stadtverwaltung bestimmt beste Dienste leisten würde – jedenfalls entsandte er bereits nach wenigen Stunden den zuständigen leitenden Baufachmann zu ausgedehnten Fachgesprächen und zur Sondierung unserer Liefermöglichkeiten. Am vorletzten Ausstellungstage erschien dann völlig unerwartet der Generalsekretär der Kommunistischen Partei der Sowjetunion, Leonid Breschnew, mit Mitgliedern des Politbüros in der deutschen Halle und besuchte in ausgesprochen gelöster Stimmung für etwa 5 Minuten auch den HDW-Stand, setzte sich im Meßwagen vor das Schaltpult und ließ sich die eingebauten Geräte erklären.

War die Ausstellung für uns ein Erfolg? Ja – wenn man bedenkt, daß die Erzeugnisse der Elektronikabteilung jetzt in den Fachkreisen der Sowjetunion zweifellos im Gespräch sind. Noch nicht – wenn man in die Auftragsbücher blickt. Aber im Osthandel sind die Wege bis zum erwarteten Auftrag lang und beschwerlich und erfordern mehr Geduld als auf anderen Märkten – das haben in der Vergangenheit Kontakte mit anderen Ostblockländern immer wieder gezeigt.

Moskau, diese auf den ersten Blick durchaus nicht schöne, doch pulsierende und faszinierende Weltstadt, bescherte uns in diesem Jahre leider nicht den dort üblichen vorsommerlichen Mai, sondern hatte viel Regen, Sturm und Kühle für seine Bewohner und Besucher bereit. Dennoch haben sich die HDW-Mitarbeiter wohl gefühlt, wozu nicht wenig das stets freundliche Einvernehmen mit den Einwohnern der Metropole bei Begegnungen und Gesprächen auf dem Stand, in den Verkehrsmitteln, im Hotel und bei vielen anderen Gelegenheiten beitrug. Rolf Dreßler/VAW

ARNO KLEHN

verabschiedete sich

Am 31. Oktober, einen Tag vor Vollendung seines 65. Lebensjahres, ist unser Vorstandsmitglied Arno Klehn in den Ruhestand getreten. Mehr als dreieinhalb Jahrzehnte seines Lebens waren dem wechselvollen Geschick jener deutschen Schiffbauunternehmen verhaftet, deren Weltgeltung sich mit dem Namen „Howaldt“, dem Namen des Begründers der alten Dietrichsdorfer Werft, verband. Mit ihm hat ein Schiffbauer Abschied vom Berufsleben genommen, dessen Wirken weit über den Rahmen unseres Unternehmens hinaus Maßstäbe gesetzt und weltweite Beachtung und Anerkennung gefunden hat.



Geschäftsfreunde, Behörden und Mitarbeiter verabschiedeten sich von Arno Klehn.

oben: Klehn mit dem Reeder Ove Skou

Mitte: mit Herrn Roos, Staatssekretär Frahm, Dr. Voltz

unten: mit seiner langjährigen Mitarbeiterin Charlotte Schlicht und Gerrit Körte

Am 1. November 1904 in Tenkitten (Ostpreußen) geboren, besuchte Arno Klehn das Kneiphöf'sche Gymnasium in Königsberg und studierte anschließend an der Technischen Hochschule in Danzig Schiffbau. Nach mehrjähriger, durch „Fahrenszeiten“ kurzfristig unterbrochener Tätigkeit als Hochschulassistent trat er am 8. Januar 1934 bei der Kieler Stammwerft der „Howaldtwerke AG“ ein und übernahm 1941 die Leitung des Konstruktionsbüros.

Am 5. Dezember 1950 wurde Arno Klehn in den Vorstand berufen und, als der bereits seit 1945 praktizierten geschäftlichen Selbständigkeit 1953 die juristische Verselbständigung des Kieler Werkes folgte, Vorstandsmitglied der nunmehr als „Kieler Howaldtwerke AG“ firmierenden Werft. Am 1. Januar 1964 wurde er in Anerkennung seiner Verdienste um den Wiederaufbau der Werft nach dem Kriege zum stellvertretenden Vorsitzenden des Vorstandes ernannt. Bei der Verschmelzung der „Kieler Howaldtwerke AG“ mit der „Howaldtwerke Hamburg AG“ und der „Deutsche Werft AG“ am 1. Januar 1968 wurde Arno Klehn Mitglied des Vorstandes der „Howaldtwerke – Deutsche Werft AG“. Wenn sich auch die meisten der langjährigen Mitarbeiter Arno Klehns schon am Tage seines Ausscheidens in seinem Büro einfanden, um ihm ein paar

Worte des Dankes zu sagen, so fand doch die offizielle Verabschiedung erst am 11. November statt.

Am Vormittag verabschiedete sich Arno Klehn im Beisein von Konsul Westphal und der anderen Vorstandsmitglieder von der durch die Angestellten und mehrere Betriebsratsmitglieder vertretenen Belegschaft des Kieler Werkes. Nachdem Konsul Westphal die Verdienste Arno Klehns um die Entwicklung des Kieler Werkes zu einer der modernsten Produktionsstätten im Großschiffbau gewürdigt und seinem langjährigen Freund für die verantwortungsvolle Mitarbeit sichtbar bewegt gedankt hatte, schloß er mit den Worten: „Arno Klehn, du bist uns allen durch die Treue zu den Menschen, zu deinen Mitarbeitern, ein Begriff geworden. Mein größter Wunsch geht dahin, daß wir alle einen Freund behalten.“

Arno Klehn dankte den Anwesenden für die Unterstützung, die er allzeit von ihnen erfahren habe. Er erinnerte daran, daß Direktor Theuerkauf ihn vor einem Menschenalter, nach den Jahren der

Arbeitslosigkeit und der Weltwirtschaftskrise, nach Kiel geholt habe. Eine seiner ersten großen Aufgaben sei die Konstruktion eines großen Passagierschiffes gewesen. Dann aber sei allzu bald schon der Krieg gekommen, und lohnende Aufgaben hätte es erst wieder gegeben, nachdem Adolf Westphal den Kieler Betrieb übernommen, die Demontage verhindert und der Werft Schritt für Schritt die notwendige Bewegungsfreiheit erkämpft habe. Klehn rief den alten Mitarbeitern die Zeit ins Gedächtnis zurück, da sie in Hut und Mantel in Betrieben arbeiten mußten, die kein Dach und kein Fenster mehr hatten, und zeichnete in groben Zügen die Entwicklung der Werft in jenen Jahren nach, in denen der Name „Howaldt“ wieder Klang in der Welt bekam. Seine Mitverantwortung für diese Entwicklung bezeichnete er als ein Glück. Abschließend bat Klehn die Anwesenden, das Vertrauen, das sie ihm entgegengebracht hätten, nunmehr seinem Nachfolger Gerrit Körte entgegenzubringen.

Dem Dank der Mitarbeiter für das Ver-

ständnis, das Arno Klehn stets für sie gezeigt habe, gab Direktor Theuerkauf Ausdruck und wünschte ihm und seiner Familie alles Gute.

Am Nachmittag trafen sich rund zweihundert Gäste aus dem In- und Ausland im Clubhaus „Der Kieler Kaufmann“, um Arno Klehn zu verabschieden und ihm Glück für den weiteren Lebensweg zu wünschen. Von der Sympathie und den Glückwünschen, die ihm entgegengebracht wurden, tief bewegt, dankte Klehn dem Freunde Adolf Westphal, dem Aufsichtsrat, den Kollegen und Mitarbeitern langer Jahre, sowie den in- und ausländischen Reedern, den Vertretern der Klassifikationsgesellschaften, der Ministerien des Landes und der Stadt Kiel, den vielen Partnern und Geschäftsfreunden und dem Betriebsrat und der Belegschaft.

Zum Abschluß übermittelte Staatssekretär Frahm dem Jubilar die Grüße der Landesregierung und dankte ihm zugleich im Namen des Aufsichtsrates für die jahrzehntelange große Leistung für die Werft.

TS HAMBURG

Nummer 11 der deutschen Passagierschiffahrt

Am 20. März 1969 wurde in der Nachkriegsgeschichte der deutschen Passagierschiffahrt ein neues Kapitel aufgeschlagen. An diesem Tag übergab die HDW das Passagierschiff „Hamburg“ an die Deutsche Atlantik Linie, die damit ein Kreuzfahrtschiff der Weltspitzenklasse erhielt.

Der 25 000-BRT-Luxusliner „Hamburg“ ist das elfte deutsche Passagierschiff seit Wiederaufnahme dieses einst so traditionsreichen Beschäftigungsbereiches der deutschen Handelsflotte.

Hier eine kurze Chronik, zusammengestellt vom Verband Deutscher Reeder:

1. Den Anfang machte 1955 der Norddeutsche Lloyd in Bremen, als er aus Schweden die „Gripsholm“ (976 Passagiere) importierte und unter dem Namen „Berlin“ in Fahrt brachte. Die „Berlin“ (18 600 BRT) war zu diesem Zeitpunkt bereits 30 Jahre alt, fuhr unter deutscher Flagge aber noch bis 1966. Dann wurde sie nach Italien zum Abwracken verkauft.
2. Zweites Passagierschiff der Nachkriegszeit wurde 1956 die „Seven Seas“, ein Schiff des Baujahres 1940 mit zahlreichen Vorbesitzern wie die Ex-Namen besagen: ex

„Nelly“, ex „Long Island“ und ex „Mormacmail“. Die „Seven Seas“ kam aus den Niederlanden nach Deutschland und ging auch dorthin 1966 (als Studentenwohnheim) zurück. Mit nur 12 575 BRT vermessen konnte sie 1 007 Passagiere befördern.

3. 1958 stand erstmals wieder Hamburg als Heimathafen am Heck eines Passagierschiffes. Die „Hanseatic“ (heute liebevoll die „alte Hanseatic“ genannt) wurde kurzfristig Flaggschiff der kleinen deutschen Passagierschifflotte. Sie war 30 030 BRT groß und mit dem Baujahr 1930 in ihren Papieren schon eine alte Dame. Ihr Schicksal endete im selben Jahr wie das der „Berlin“ und der „Seven Seas“ – sie wurde 1966 nach einem schweren Brand abgewrackt. Die „Hanseatic“ hatte mit 1 250 Passagieren die größte Kapazität aller bisherigen deutschen Nachkriegs-Passagierschiffe.
4. Ein weiteres Hamburger Passagierschiff brachte die Hapag 1958 in Fahrt: TS „Ariadne“, 7 505 BRT groß und für 300 Passagiere eingerichtet. Die „Ariadne“, ex „Pat-

ricia“ (Baujahr 1951), kam wie die „Berlin“ und die spätere „Europa“ aus Schweden. Ende 1960 gab die Hapag die reine Passagierschiffahrt wieder auf und verkaufte die „Ariadne“ nach den USA.

5. Ein Jahr später – am 9. 7. 1959 – setzte der Norddeutsche Lloyd auf seinem zweiten Passagierschiff, der 32 360 BRT großen „Bremen“, die Flagge. Auch dieses Schiff ist ein sogenanntes secondhand-Schiff: Baujahr 1938, aus Frankreich (ex „Pasteur“) importiert. Allerdings machte die „Bremen“ (1 122 Passagiere) durch umfangreiche Renovierungsarbeiten eine beachtliche Verjüngungskur durch.
6. Nach diesen fünf Schiffen trat eine längere Pause ein. Erst 1966 rührte sich die Passagierschiffahrt wieder. In Schweden erwarb der Norddeutsche Lloyd die „Kungsholm“ und stellte sie am 9. 1. 1966 unter dem Namen „Europa“ in Dienst. Die „Europa“, Baujahr 1953, ist 21 514 BRT groß und bietet 785 Passagieren Platz.
7. Der erste Passagierschiff-Neubau – die „Regina Maris“ – wurde am



12. 5. 1966 von der Lübeck Linie in Dienst gestellt. Bauwerft waren die Lübecker Flenderwerke. Das Schiff ist 5 813 BRT groß und für 276 Passagiere eingerichtet. Es verkehrt ausschließlich im Kreuzfahrtengeschäft.

8. Ein kurzes Gastspiel unter deutscher Flagge gab vom 6. 10. 1966 bis zum 6. 9. 1967 die „Ryndam“, ein 15 000-BRT-Schiff des Baujahres 1951. Die „Ryndam“ kam ebenso wie die „Seven Seas“ aus den Niederlanden und ging dorthin zurück.

9. Nachdem die DAL gut ein Jahr lang ohne Passagierschiff war, erschien am 16. 12. 1967 die neue „Hanseatic“ auf der Elbe. Die „Hanseatic“ (Baujahr 1964) fuhr 3 Jahre lang als „Shalom“ unter israelischer Flagge. Sie ist 25 320 BRT groß und für 1 012 Passagiere eingerichtet.

10. Ende 1968 wurde die deutsche Passagierschiffahrt um einen weiteren Neubau, um die in Finnland erbaute „Bohème“, vergrößert. Mit 9 866 BRT ist sie bereits eine Klasse größer als die „Regina

Maris“. Die Fahrgastkapazität beträgt 460 Personen.

11. Mit der „Hamburg“ ist 1969 der erste große Neubau für deutsche Rechnung in Fahrt gesetzt worden, nachdem mit Ausnahme der „Regina Maris“ und der „Bohème“ bislang nur Zweithandtonnage erworben werden konnte. Die „Hamburg“ wurde von vornherein als reines Seetouristikschiff erbaut, das als schwimmendes Hotel auf Kreuzfahrten 600 Fahrgäste bewirten kann (Gesamtpassagierkapazität: 800 Personen).



Das soll so!

Das Schiff kentert nicht und ist nicht gestrandet. Es entlädt sich nur — und kein Mensch ist an Bord.

Es handelt sich um unseren in Kiel gebauten Leichter „Hera“. Was es mit diesem neuartigen Schiffstyp auf sich hat, darüber berichtet der nachfolgende Beitrag.

Über die Selbstentlademethode des seegehenden NEPTUN-Carriers „HERA“

von Kapt. Dipl.-Ing. J. Brix, Hamburgische Schiffbauversuchsanstalt

Der NEPTUN-Carrier „HERA“ ist primär für den Deckslasttransport von Papierholz in gebündelter Form vorgesehen. Die ausschließliche Deckstauweise mag auf den ersten Blick verwundern, da nach der bisherigen Gewohnheit konventionelle Schiffe erst dann zur Decksbeladung übergehen, wenn die Laderäume gefüllt, der ausnutzbare Tiefgang jedoch noch nicht erreicht ist.

Im Zuge der Rationalisierung der Umschlagsmethoden, d. h. der Verkürzung von Lade- und Löschzeiten bei gleichzeitiger Einsparung von menschlicher Arbeitskraft, sind in den vergangenen Jahren zahlreiche, dem jeweiligen Fahrtgebiet angepaßte Schiffs- und Transportmitteltypen entstanden, zu denen beispielsweise Containerschiffe, roll on- roll off — Schiffe, Barge — Carrier und Großtanker gehören. Dieser Entwicklung folgend, deren Ende noch nicht abzusehen ist, wurde mit Indienstellung des unbemannten, geschleppten Großleichters „HERA“ ein für unsere europäischen Gewässer neuartiger Transportmitteltyp in das Blickfeld gerückt.

Zahlreiche dieser und ähnlicher, sogenannter „Bargen“ haben sich seit Jahren in der amerikanischen und kanadischen Küsten- und Flußfahrt bewährt. Sie erreichen Größen bis zu ca. 40 000 t d w., transportieren Massengüter aller Art, Öl, Asphalt und Papier in offenen oder geschlossenen Laderäumen, befördern als roll on — roll off — Einheiten Container, Eisenbahnwaggons, Flüssiggasbehälter und dergl., häufig auch als Schubverbände bis zu 6 oder 8 gekoppelten Einheiten. Der Rationalisierungseffekt ist insbesondere hierbei erheblich, da be- oder entladende Bargen dem Schubverband zu- oder abgekuppelt werden können. Die kostspielige, bemannte, dem Antrieb dienende Einheit, nämlich der Schubschlepper wird hierbei optimal genutzt.

Die Wirtschaftlichkeit eines Transportmittels, wie es der NEPTUN-Carrier „HERA“ darstellt, ist dagegen von dem eingangs genannten Gesichtspunkt zu sehen, dem des schnellen Umschlages der Ladung. Die Holzstauung in konventionellen Laderäumen erfordert bei den Mengen, wie sie von der „HERA“ befördert werden können, mehrtägige Liegezeiten und hohe Stauereikosten, welche hier durch die ausschließliche Deckstauweise wesentlich herabgesetzt werden. Diese Stauweise ist jedoch nur dann möglich, wenn die statische Stabilität des Fahrzeuges sehr groß ist. Dieser Voraussetzung trägt die ungewöhnliche „Schiffs“-Form einer „Barge“ Rechnung. Da die Anfangsstabilität mit der 3. Potenz der Schiffsbreite B zunimmt, sind diese Fahrzeuge immer ungewöhnlich breit, haben also, auf die Länge zwischen den Loten L_{pp} bezogen, kleine Verhältniswerte von L_{pp}/B .

Dieser beträgt für die „HERA“ $105,00/24,00 = 4,38$, während „normalen“ Frachtern Verhältniswerte von 6,0 bis 6,5 eigen sind.

Da die Beladung der „HERA“ nur an Deck erfolgt, ist auch eine einfache und schnelle Entladung des Holzes anzustreben. Dieses Verfahren, über dessen Modellversuche in der HSVA im Folgenden berichtet wird, ist als „dumping“-Methode (to dump = englisch: kippen) bei uns neuartig, jedoch in der kanadischen Holzfahrt seit Jahren üblich. Die Methode ist im Wesentlichen jene, die ein Kies befördernder Lastkraftwagen anwendet, der die Ladefläche neigt und die Ladung abgleiten läßt, wobei der Unterschied lediglich darin zu sehen ist, daß das eine Fahrzeug ortsfest steht, die Barge dagegen schwimmt. Bei dem schwimmenden Fahrzeug treten hierbei besondere Probleme auf.

Der Neigungswinkel, bei dem die aus Gründen der Sicherheit des Seetransportes querschiffs gestaute Holzdeckslast (Abbildungen 1 und 1a) von Deck gleitet, liegt je nach Holz- und Decksoberflächenbeschaffenheit bei etwa 28° bis 32° . Im Augenblick des „Übergehens“ der Deckslast, der bei konventionellen Schiffen gefürchtet, hier aber der besonderen Entladungsmethode wegen erstrebt wird, wird die Stabilität des Fahrzeuges sehr beansprucht. Schiffe üblicher Bauart würden bei diesem Vorgang wahrscheinlich kentern. Infolge der speziellen, oben begründeten, Abmessungen einer Barge wie der „HERA“, ist dieser Vorgang jedoch sogar bei Überladung gefahrlos möglich.

Die zum Einleiten des Abkippvorgangs erforderliche Schlagseite von etwa 30° wird dem unbemannten Fahrzeug durch einseitiges Fluten des sogenannten „tipping“-Tanks (to tip = englisch: umkippen) gegeben. Das Seeventil zu diesem Tank wird durch Funksignal geöffnet.

Zunächst nimmt die Barge eine stetig zunehmende Krängung infolge der in den „tipping“-Tank eingedrungenen Wassermenge ein. (Abbildungen 2 und 2a). Kommt die Deckseite zu Wasser, verläuft dieser Vorgang etwas langsamer, da die eintauchende Holzdeckslast einen der Krängung entgegen gerichteten Auftrieb liefert. Beim Erreichen des Gleitwinkels von etwa 30° Schlagseite tritt der Abkippvorgang ein, wobei die Barge kurzzeitig eine Maximalkrängung von 35° bis 37° einnimmt. (Abbildungen 3 und 3a). Nach dem vollständigen Abkippen („dumping“) der Holzdeckslast stellt sich eine neue Schwimmelage ein, die durch das im „tipping“-Tank nunmehr zuviel befindliche Wasser und den Zustand der entladenen Barge bestimmt ist. Nachdem der für die neue Schwimmelage vorhandene Wasserüberschuß aus dem „tipp-

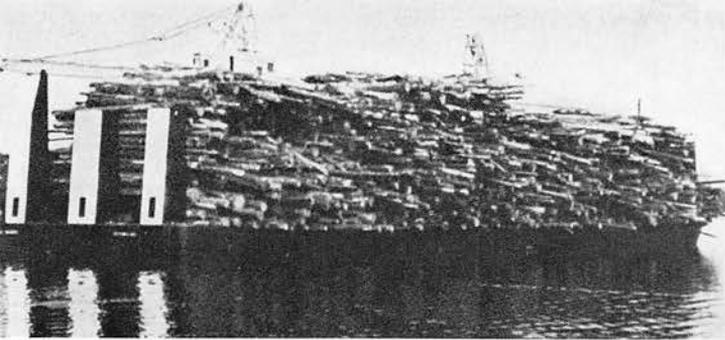


Abbildung 1: Holzdecksbeladung eines kanadischen Holz-Carriers.

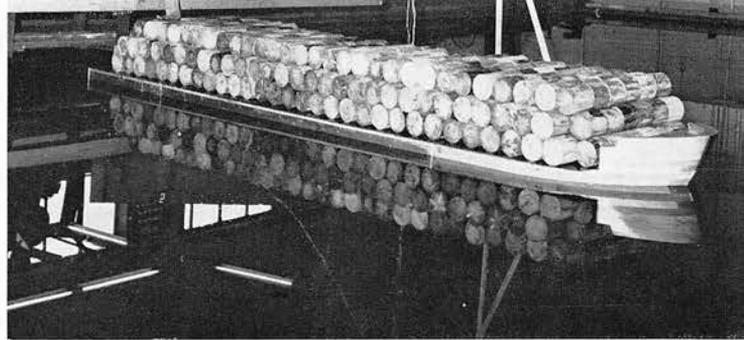


Abbildung 1a: Modellbeladung entsprechend 8000 t Holzdeckslast.



Abbildung 2: Krängung eines Holz-Carriers unmittelbar vor „dumping“.

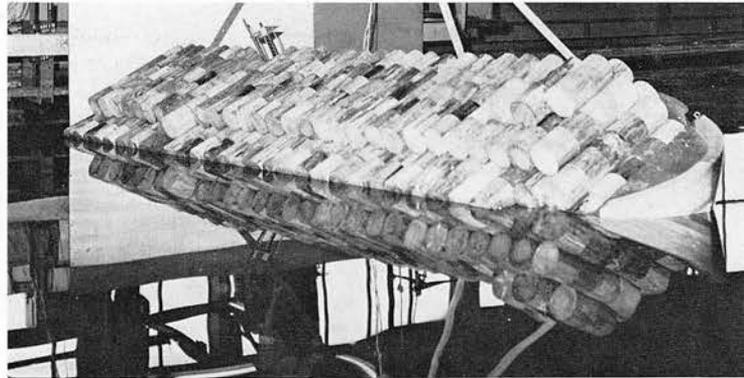


Abbildung 2a: Entsprechende Lage des Modells der „HERA“.



Abbildung 3: „Dumping“-Entladung eines kanadischen Holz-Carriers.

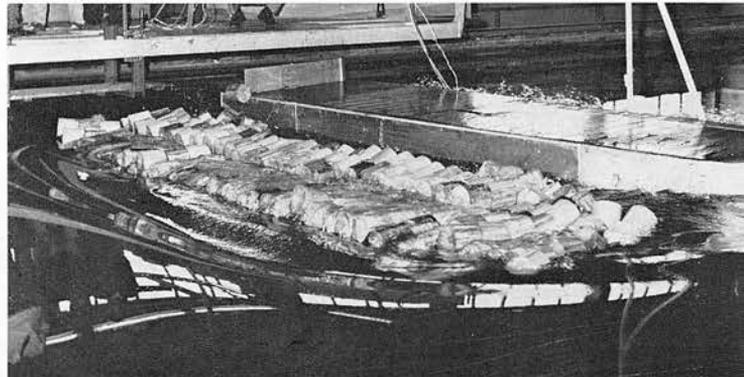


Abbildung 3a: Modellaufnahme unmittelbar danach.

ping“-Tank ausgeflossen ist, verbleibt eine Restschlagseite bei noch offenem Seeventil von etwa 6°. Das Seeventil wird geschlossen, der „tipping“-Tank gelenzt, und die Barge tritt die Rückreise zu einer neuen Beladung an.

Der gesamte „dumping“-Vorgang ermöglicht also eine vollständige Entladung, ohne daß Menschenhand hierbei ein Holzbündel oder einen Holzstamm berührt hätte. Der Zeitaufwand hierfür beträgt weniger als eine halbe Stunde, das Holz wird in das Gewässer vor einer Papier- oder Zellulosefabrik abgeschüttet. Der Rationalisierungseffekt der nicht neuartigen, in unseren Gewässern aber erstmalig angewandten Entlademethode liegt nicht allein im Analogon zu dem kiesentladenden Laster der Straße, sondern – nicht minder interessant – in der raum- und kostensparenden Wasserlagerung. Für die Lagerung von 8000 t gebündeltem Holz, die die „HERA“ pro Reise anlandet, wären kostspielige große Kaiflächen Voraussetzung. Diese Probleme treten bei der „Wasserlagerung“ nicht auf.

Die umfangreichen Modellversuche zu dieser Entlademethode wurden mit – modellmaßstabsähnlichen – 8000 t und mehr als 9000 t Holzdeckslast, sowie Teilbeladungen durchgeführt. Die Modellaufnahmen 1a bis 3a zeigen einen Ausschnitt aus dieser Versuchsserie. Durch die zylindrischen Holzstücke von 150 mm Durchmesser und 150 mm Länge wurden maßstäblich Holzbündel von 3,00 m Durchmesser und 3,00 m Länge dargestellt.

Für den stärker interessierten Leser sind wegen der z. T.

ungewöhnlichen Stabilitätswerte zu zwei der untersuchten Beladungszustände mit 8000 t (Normalfall) und 9400 t (angenommene Überladung) nachstehend einige spezielle Angaben gemacht.

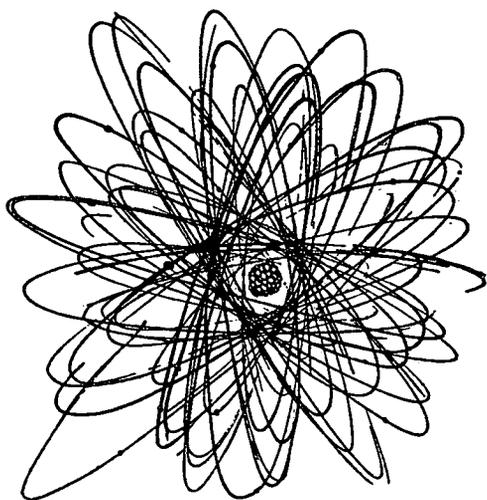
Länge zwischen den Loten (Lpp) = 105,00 m
 Breite auf Spanten (B) = 24,00 m
 Tiefgang beladen (8000 tdw.) (T) = 5,35 m
 Verdrängung (T = 5,35 m) (∇) = ca. 11 000 m³
 Inhalt des „tipping“-Tanks = ca. 2 300 m³
 Modellmaßstab (λ) = 20
 Decksbelag: farbkonserviertes Stahlblech

**Betriebswerte, errechnet aus den Modellwerten,
 Maßstab λ = 20:**

| Beladungszustand | \overline{GM} [m] | Roll- periode T [s] | f ^{*)} [s m ^{-1/2}] | Kipp- winkel/ max. Krängung [°] | End- lage [°] |
|----------------------|------------------------|---------------------------|---|---|---------------------|
| Barge, unbeladen | 31,81 | 5,59 | 1,31 | — | — |
| 8000 t Holzdeckslast | 3,78 | 10,29 | 0,83 | 29,8/35,0 | 6,0 |
| 9400 t Holzdeckslast | 2,17 | 12,97 | 0,79 | 30,0/37,0 | 5,8 |

*) Massenverteilungsfaktor der Rollformel nach WEISS:

$$\overline{GM} = \left(\frac{f \cdot B}{T}\right)^2. \text{ Üblicherweise ist } 0,7 < f < 0,9.$$



„Fliegender Holländer 69“

Die sensationellen Raumfahrerfolge der jüngsten Zeit – seit unserem letzten Heft ist abermals eine Mannschaft auf dem Mond gelandet – mögen nicht zu dem Trugschluß führen, daß in unserem Zeitalter der Technik allen technischen Wunderwerken überall Tür und Tor offen stünden. Unserer „Otto Hahn“ z. B., dem ersten europäischen Atomschiff für friedlichen Handel, stehen bislang nur deutsche Häfen offen und hätte es diese nicht, müßte es wie der sagenhafte Fliegende Holländer über die Meere kreuzen bis er erlöst würde – nicht mehr durch das Opfer einer Jungfrau, sondern die Einsicht einer Hafenbehörde.

Im Moment sieht es so aus, daß Holland zwar bereit zu sein scheint, Rotterdam für die „Otto Hahn“ freizugeben, doch das entsprechende Gesetz ist noch nicht verabschiedet; Norwegen läßt sich nicht drängen und wird Narvik frühestens 1970 für den deutschen Nuklearfrachter öffnen; Brasilien und Liberia wollen überhaupt kein Atomschiff in ihren Erzhäfen sehen; Schweden erlaubt weder fremden Kriegs- noch Handelsschiffen mit Kernenergieantrieb das Befahren seiner Gewässer; und Japan, daß zwar selbst ein Atomschiff baut, winkte ab, als es hieß, die „Otto Hahn“ wolle zur nächsten Weltausstellung kommen. Konkurrenzangst?

Man hatte wohl geglaubt, daß das Anlaufen zahlreicher Häfen durch atomgetriebene Kriegsschiffe so etwas wie ein Präjudiz für die Freigabe auch für andere Atomschiffe sei. Aber bald zeigte sich, daß die Kriegsschiffsbesuche eine ausgesprochene NATO-Angelegenheit sind, wozu zivile Dienststellen wenig oder gar nicht gehört werden. Und weil diese Dienststellen von den Militärs keine Einzelheiten über mögliche Ge-

kleine chronik der weltseefahrt...

fahren, Risiken oder Sicherheitsmaßnahmen erführen (auch in Kiel nicht), sind sie voller Skepsis gegen alles geblieben, „was nicht mit Segeln, Dampf oder Motor zur See fährt ...“

Natürlich hat das einstweilen erhebliche finanzielle Konsequenzen und weitere bereits erwogene Baupläne dieser Art sind vorerst in weite Ferne gerückt. Doch auf die Dauer läßt sich in unserer Zeit nicht aufhalten, was wirtschaftlichen Vorteil verspricht und so hört man dann auch aus Paris, daß dort der Bau eines atomgetriebenen Containerschiffes vorbereitet wird.

*

Die technischen Weltwunder der Neuzeit auf eine kurze, banale Formel gebracht, könnten lauten: Atom, Rakete, Computer. Auch der letztere beginnt in einer Weise in die Schifffahrt einzuziehen, die mit den klassischen Seemannschaftsbegriffen kaum mehr in Einklang zu bringen ist.

In Japan wird ein 138370 t großer automatisierter Motortanker gebaut, der vollständig durch **Computer** kontrolliert wird. Unter den Navigationsprogrammen wäre in erster Linie das Kollisionsverhinderungssystem zu nennen, das bis zu 10 Schiffe in Reichweite des Radargeräts erfassen kann. Die Positionen und Kurse der möglichen Kollisionsgegner werden auf einer Kathodenstrahlröhre aufgezeichnet, und beim Eintreten einer Gefahrensituation gibt der Computer Alarm. Dieses Programm soll während der Fahrt über See ständig im Einsatz sein. Das Positionssystem wird die Daten von vier Satelliten auswerten und eine Standortbestimmung ermöglichen, die auf weniger als 200 m genau ist. Eine Genauigkeit also, die durch die bisher üblichen Methoden, sei es astronomische Beobachtung oder Funkpeilung, nicht erreichbar ist.

Die Schiffskörper-Kontrolle umfaßt mehrere Programme, darunter eines, das den Allgemeinzustand registriert, indem Verdrängung, Tankkapazität, Trimm und Längsfestigkeit (Durchbiegungsmomente und Scherkräfte) beobachtet werden. Ein zweites Programm dient der optimalen Ladekalkulation, und zwar sowohl in der Ballast- als auch der Ölfahrt.

Die Maschinenkontrollanlage enthält als wichtigstes Programm ein solches zur Auffindung von Störungen und deren automatischer Beseitigung. Erhält der

Computer von einem Meßpunkt Angaben, die nicht mit den programmierten Werten übereinstimmen, dann leitet das Gerät eine Überprüfung der Temperaturen und Drücke der entsprechenden Teile ein. Das Ergebnis wird von einer Schreibmaschine aufgezeichnet. Sofern eine automatische Reparatur möglich ist, teilt der Computer das dem Wachpersonal mit. Und so fort. . .

Nach der Indienstellung soll der Tanker zunächst 30 Mann Besatzung, also ebenso viele wie andere Einheiten dieser Größenordnung haben. Zu einem späteren Zeitpunkt ist beabsichtigt, die Besatzungsstärke auf 15 Mann zu reduzieren.

*

Um das **Eindocken sehr großer Schiffe** zu erleichtern, hat die Royal Radar Establishment Großbritannien ein tragbares Radargerät zum Messen sehr geringer Geschwindigkeit entwickelt. Ausgerüstet mit einem nur stecknadelkopfgroßen Elektronikelement lassen sich Geschwindigkeiten bis hinunter zu 90-cm pro Minute messen. Wenn man bedenkt, welche außerordentlichen Kräfte erforderlich sind ein sehr großes Schiff zu stoppen – ein 290 000-t-Tanker kommt bei einer Fahrt von 1 Knoten trotz 6 Hafenschleppern frühestens nach 150 Metern zum Stehen – dann wird man den Nutzen eines solchen Gerätes richtig einschätzen. Es wurde in Milford Haven (Wales) bereits beim Eindocken eines Tankers der angegebenen Größe benützt.

*

Die Nordwestpassage wird auf Seite 18 bis 23 ausführlich behandelt. Über die dort aufgezeigte Problematik hinaus gehen kühne Projekte, die den Kampf mit dem Eis nicht aufnehmen, sondern umgehen wollen: **Unterwasserschiffe**. Daß die Sache prinzipiell funktionieren könnte, haben Atom-U Boote längst bewiesen. Man erinnert sich an die Nordpolfahrt der „Nautilus“ vor elf Jahren, und die „Seadragon“ unterquerte mühelos die Barrieren in der Mc Clure-Straße, die die Manhattan selbst in der besten Jahreszeit zum Umkehren zwangen. Aber bis solche Vorhaben realisiert werden könnten, wird noch geraume Zeit vergehen und ohne Atomkraft ist das sowieso undenkbar. Vorerst ist man dabei sich darauf vorzubereiten, nach weiteren Öiquellen zu suchen, und zwar von U-Booten aus!

Diese können zwar ihre seismischen Meßarbeiten nicht mit den konventio-

nellen Sprengmethoden ausführen (die durch die üblichen Sprengstoffe erzeugten „Seebeben“ wären zu stark und würden die Schiffssicherheit gefährden), doch wurde in den letzten Jahren ein Verfahren entwickelt, das mit Knallgasexplosionen unter Wasser arbeitet und Seebeben erzeugt, die ausreichend stark sind, um im Meeresuntergrund Schwingungsbeben anzuregen, die jedoch ohne Gefahr angewendet werden können.

Drei Unterseeboote der „Neptun“-Klasse – je 65 m lang, mit etwa 1000 Tonnen Verdrängung – wurden von der schwedischen Marine erworben und mit einer Fülle wissenschaftlicher Geräte ausgerüstet. Für die Ortung (genaue Ortung ist für den Erfolg jeden seismischen Projektvorhabens entscheidend, da es ja gilt, später den Ort des georteten geologischen Objekts wiederzufinden) wird man u. a. Satellitennavigation verwenden. Mit Unterwasser-Fernseheinrichtungen wird der Meeresgrund beobachtet. Die seismischen Arbeiten werden mit Hilfe von Hydrophon-Aufnahmegeräten durchgeführt, die an Trossen durch die hintere Torpedorohröffnung ausgefahren und hinter den Booten geschleppt werden. Die Aufnahmen der „Echos“ der seismischen Knallgas-Explosionen werden mit einem kleinen Computer vorausgewertet.

*

Noch vor wenigen Jahren am Rande einer Utopie – schwebende Schiffe – sind sie inzwischen Realität geworden und setzen sich immer mehr durch. Mag die vielbesprochene Expedition eines Luftkissenbootes ins Innere Afrikas hinein auch noch ein Sonderfall sein – im begrenzten Fährverkehr schweben sie bereits nach Fahrplan. Seit 1968 verkehrt Hoverlloyd zwischen Ramsgate und Calais mehrmals täglich und das englisch-französische Gemeinschaftsunternehmen Seaspeed zwischen Dover und Boulogne. Im August dieses Jahres hat die Seaspeed ein weiteres Fahrzeug vom Typ SRN 4 eingesetzt, so daß nun insgesamt vier Einheiten zwischen England und Frankreich Dienst tun. Sie können jeweils 250 Passagiere und 30 Autos mit einer Geschwindigkeit von 100–110 km/h befördern. Man beurteilt die Zukunftsaussichten der Luftkissenfahrzeuge positiv, da sie gegenüber Flugzeugen auf kurzen Distanzen viele Vorteile bieten. So ist es auch zu verstehen, daß man für 1971 die Einrichtung eines neuen Dienstes zwischen Dieppe und Newhaven plant.

Man will dafür die französische Konstruktion N 500 verwenden, die mit einer Kapazität von 300–400 Passagieren und 40 Autos wesentlich größer und

auch schneller ist als der bisherige Fahrzeugtyp.

*

Präsident Nixon hat sein schiffahrts-politisches Programm verkündet, das mit umfassenden Maßnahmen der **dar-niederliegenden amerikanischen Seeschifffahrt** auf die Beine helfen soll. In dem neuen Programm sind Subventionen nicht nur für die Linienschifffahrt vorgesehen, sondern auch für die Massengut- und Tankerfahrt. Bei der Unterstützung des Schiffbaus in den USA soll streng auf Wirtschaftlichkeit und große Serien geachtet werden. Subventionierte Reeder werden keine Bauaufträge ins Ausland vergeben dürfen!

*

Zu guter Letzt ein Sprung um Jahrtausende zurück.

Sind die alten Ägypter oder Phönizier schon nach Amerika gelangt? Gewisse Übereinstimmungen von Kunst und Bauformen in Afrika und Südamerika ließen den durch seine Reise mit der Kontiki weltbekannt gewordenen norwegischen Forscher Thor Heyerdahl nicht ruhen, bis er die Hypothese einer so frühzeitigen Berührung von Menschen beider Erdteile über den Atlantik hinweg – abermals durch ein gewagtes Experiment – zu einer plausiblen Theorie gemacht hätte. Er ließ in Ägypten am Fuße der Pyramiden ein 15 Tonnen schweres Boot bauen, das – wie vor fünftausend Jahren in Ägypten üblich – ganz aus Papyrusstauden gebunden war. (Daß auf dem Titicaca-See noch heute Fahrzeuge dieser Bauart herumschwimmen, ist nur einer der Mosaiksteine, aus denen sich Heyer-

dahls vorgeschichtliches Weltbild zusammensetzt.)

Papyrusstauden gibt es heute in Ägypten nicht mehr, man holte sie aus Äthiopien und ließ von eingeborenen Bootsbauern daraus ein Boot bauen, das man nach frühen Abbildungen des Alten Reiches (aus Grabkammern in den Pyramiden) rekonstruieren konnte. Sieben Wissenschaftler verschiedener Nationalität, ausgerüstet mit keinen anderen Errungenschaften der Neuzeit als wissenschaftlichen Geräten, vertrauten sich einem Fahrzeug an, das nach der Meinung so mancher Experten kaum bis Gibraltar hätte kommen dürfen. Aber wenn dies anders gewesen wäre, hätte es des gewagten Experiments kaum bedurft. Es ging ja gerade darum etwas zu beweisen, was man ganz allgemein **nicht** für möglich hielt!

Nun, das Schiff ist nicht angekommen in Amerika; die Crew stieg über auf ein anderes Schiff – aber durchaus nicht bei Gibraltar, sondern nach einer zurückgelegten Distanz von 5000 Seemeilen! Das bedeutet, daß man bereits über 80 Prozent des Weges hinter sich hatte.

Berücksichtigt man, daß das Boot Bau-fehler aufwies und daß die kürzeste Entfernung nach drüben geringer war als der von Heyerdahl zurückgelegte Weg, sind wir der Meinung, daß dieses „gescheiterte“ Experiment **sein eigentliches Ziel tatsächlich erreicht hat**: Heyerdahl hat den Beweis erbracht, daß eine vorzeitliche Atlantiküberquerung mit einem Schiff aus Papyrusstauden tatsächlich im Bereich des Möglichen lag. Mehr galt es auf dieser abenteuerlichen Reise nicht nachzuweisen. cl.





Übergabe MS Hornwind

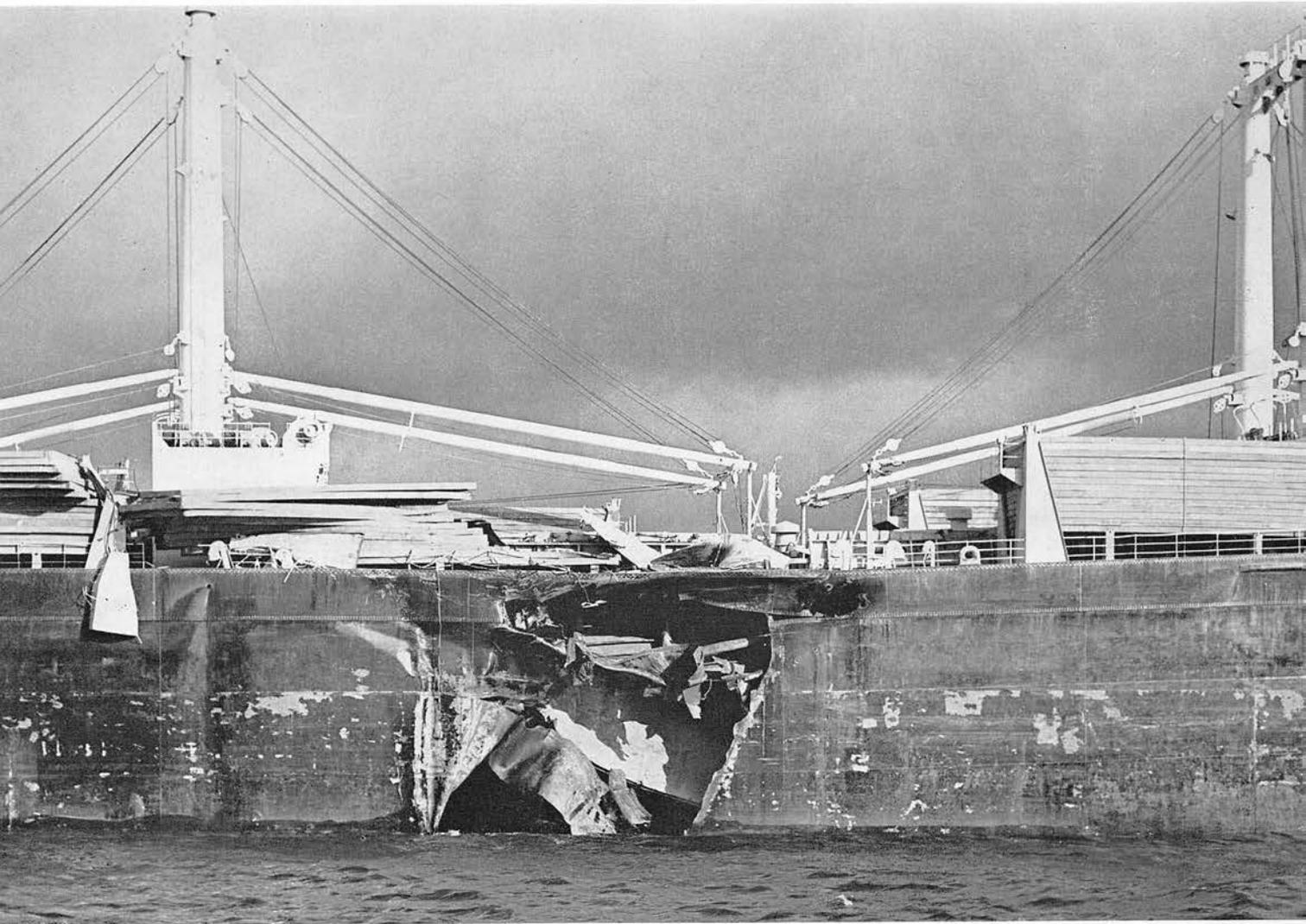
Am 2. Oktober wurde das Motorschiff „Hornwind“ (Bau-Nr. 831) während einer Probefahrt an die Horn-Linie übergeben.

Dieses im März im Werk Finkenwerder auf Kiel gelegte und am 10. Juli vom Stapel gelaufene Frachtmotorschiff ist das zweite einer Serie von drei Einheiten. Die Horn-Linie wird dieses Schiff – wie auch die beiden anderen – im traditionellen Liniendienst nach Venezuela, Kolumbien und anderen westindischen Häfen einsetzen. Mit diesen 7 500 t großen Schiffen erneuert die Horn-Linie ihre ersten Nachkriegsbauten. Zwischen 1951 und 1960 wurden bei der Deutschen Werft insgesamt zwölf Schiffe für die Horn-Linie gebaut.

Technische Daten:

| | |
|-----------------------------|------------|
| Länge über alles | 133,37 m |
| Länge zwischen den Loten | 122,00 m |
| Breite auf Spanten | 19,80 m |
| Seitenhöhe I. Deck | 11,00 m |
| Seitenhöhe II. Deck | 8,05 m |
| Tiefgang auf Sommerfreibord | 7,54 m |
| Tragfähigkeit | 7 200 t |
| | (1 000 kg) |
| Geschwindigkeit | 17,6 kn |





Großer Reparaturauftrag für die HDW

Am 30. Oktober gegen 4 Uhr morgens kollidierten auf der Unterelbe die beiden Motorschiffe „Moshill“ der norwegischen Reederei A/S Mosvold Maritime Co., Farsund, und „Arya Far“ der Arya National Shipping Lines S.A., Iran. Wie die Bilder deutlich erkennen lassen, rammte die auslaufende „Arya Far“ (9 240 BRT) die einlaufende „Moshill“ (15 719 BRT) etwa mittschiffs im Bereich des Laderaumes Nr. 3 an Steuerbordseite.

Beide Schiffe gingen sofort zur Reparatur an unsere Werft. Bei dem iranischen Schiff ist das Vorschiff bis zum Kollisionsschott zu erneuern, was ein Stahlgewicht von ca. 100 t ausmacht. Bei dem norwegischen Schiff werden rund 80 t Stahl für die Erneuerung der Außenhaut benötigt. Außerdem müssen vier Autohängedecks und 14 Einlegepontons der Autodecks ersetzt werden.





Die Nordwest-Passage

Den wahren Wert Alaskas, des 49. Bundesstaates der Vereinigten Staaten von Amerika, hat man erst vor kurzer Zeit richtig erkannt. 1867 hatten die USA dieses Land von den Russen gekauft; für 7,2 Millionen Dollar! Dieser angesichts der jüngsten geologischen Entdeckungen geradezu lächerliche Preis galt aber damals als eine respektable Summe und es ist keineswegs so, daß der Senat dem Erwerb dieser eisigen Einöde sogleich widerspruchslos zugestimmt hätte. Es heißt, nicht ein materieller, sondern ein ideeller Gesichtspunkt habe schließlich den Ausschlag gegeben. Vom Öl, das sich vielleicht unter dem Eis und Schnee hervorpumpen ließe, ahnte man nichts; aber man könnte doch den Eskimos eine republikanische Verfassung schenken . . .

Viel früher hingegen schätzte man den hohen Wert richtig ein, den ein Schifffahrtsweg um Nordamerika herum, an der Nordküste Alaskas entlang haben müßte; denn das würde eine Abkürzung des überaus langen und beschwerlichen Seeweges nach jenen Ländern bedeuten, die das Ziel des frühen überseeischen Handels gewesen sind: Indien, Kathai (China), Zipangu (Japan). Der Handel mit Schätzen des Fernen Ostens florierte schon geraume Zeit vor dem

eigentlichen Zeitalter der Entdeckungen und war eine der stärksten Triebkräfte für die Schifffahrt überhaupt. Das Auffinden des Seeweges nach Indien sowie die Entdeckung Amerikas sind in erster Linie die Früchte gestörter oder unterbundener Handelsbeziehungen gewesen. Der Name Indianer zeugt noch heute von der zu früh erfüllt geglaubten Hoffnung, auf westlichem Kurs das ersehnte Ziel erreicht zu haben. Man hatte noch nicht einmal ein Viertel des Weges hinter sich!

Sobald man sich des Irrtums bewußt geworden war, nicht in Indien, sondern an bis dahin unbekanntem Gestade zu sein, strebte man weiter. Wie beschwerlich der Weg westwärts über Amerika hinaus indessen war, das sollten, keine dreißig Jahre nach der ersten Reise des Kolumbus, Magellan und seine Männer erfahren. Allein, man suchte nicht nur auf den Spuren Magellans nach einem Weg, der zu dem ersehnten Ziel führt; man suchte auch im Norden – und zwar schon vor Magellan!

John Cabot war der erste. Er war ein Landsmann des Kolumbus, ging aber 1484 nach England und erwarb dort 1496 ein königliches Patent für die Suche nach einem Westweg nach Asien.

1497 betrat er in Labrador das amerikanische Festland früher als Kolumbus, der fünf Jahre zuvor die Inselwelt „Westindiens“ erreicht hatte.

Es gelang Cabot indessen nicht, in die von Eis umlagerte Inselwelt nördlich des amerikanischen Kontinents einzudringen; ebensowenig wie vielen anderen nach ihm. In die Karte (Seite 24/25) sind einige der wichtigsten Versuche, dieses Ziel zu erreichen, eingezeichnet. Die Namen jener Forscher sind längst zu geographischen Begriffen geworden; ehrender Dank der Menschheit für Anstrengungen, von denen wir uns heute kaum eine Vorstellung machen können. Henry Hudson (1550–1611), dessen letzter Reiseverlauf in der Karte verfolgt werden kann, hatte im Auftrag der Muscovy Company, einer damals bedeutenden englisch-russischen Handelsgesellschaft, bereits nach einem nord-östlichen Weg nach China gesucht (und dabei Spitzbergen und Nowaja Semlja berührt), bevor er sich westwärts wandte. Eines Tages wurde es seiner Mannschaft zuviel; sie meuterte und setzte Hudson samt seinem Sohn und 8 Getreuen in einem offenen Boot aus. Danach hat man nichts mehr von ihm gehört.

William Baffin (1584–1622), einer der

gründlichsten und gebildetsten Seefahrer seiner Zeit, stieß auf einer seiner Reisen westlich Grönlands bis ca. 78° nördlicher Breite vor und entdeckte dabei die extremsten bis dahin beobachteten Mißweisungen der Kompaßnadel. Er passierte auf jener Reise die Einfahrt, durch welche er westwärts hätte vordringen können. Aber sie war so von Eis blockiert, daß er an ihr vorbei segelte.

Baffin Bay war eine geschlossene Bucht — darüber gab es keinen Zweifel und dabei blieb es, zweihundert Jahre lang. Nicht nur, daß man in diesen zwei Jahrhunderten nicht weiterkam, nein, Baffins Leistung wurde auch nicht wieder erreicht, so daß man seine Berichte allmählich zu bezweifeln begann. Als am Anfang des neunzehnten Jahrhunderts erneut ein energischer Anlauf unternommen wurde, die geographischen Gegebenheiten nördlich von Kanada zu klären, brachte dies 1818 durch die Reise von John Ross zunächst nur eine volle Bestätigung dessen, was Baffin berichtet hatte. Aber man gab sich nicht zufrieden. Entschlossen zu einem letzten großangelegten Versuch, eine Lösung des Problems zu erzwingen, sandte die Britische Admiralität 1819 zwei Expeditionen aus, von denen eine, unter John Franklin, den Auftrag hatte, über Land zur arktischen Küste vorzustoßen und sie kartographisch zu erfassen, während die andere, unter Edward Parry, mit den Schiffen „Hecla“ und „Griper“ abermals nach einem westlichen Ausgang der Baffin Bay suchen sollte. Parry drang auf etwa 74° nördlicher Breite in den bis dahin von niemandem als solchen erkannten Meeresarm ein (Lancaster-Sund) und segelte westwärts durch die von ihm Barrow-Strait und Viscount-Melville-Sound benannten Durchfahrten bis nach Melville Island. Den Platz, an dem er sich im Herbst einfrieren ließ, nannte er Winter Harbour (siehe Karte). Der Weg weiter westwärts blieb ihm versperrt, auch im Spätsommer, als das Eis wieder aufbrach; aber es gelang ihm die Rückfahrt. Es gelang ihm — — — daß dies in jenen Regionen alles andere als eine Selbstverständlichkeit war, sollten noch etliche Expeditionen erfahren, z. B. John Ross 1829—33, insbesondere aber die, die dreißig Jahre nach Parry startete, und auf die wir etwas näher eingehen wollen.

Dieses 1850 begonnene Unternehmen, das schließlich und endlich zu der Entdeckung führte, daß entgegen allen bisherigen Erfahrungen doch ein Ausgang, ja sogar zwei, zum Pazifik existierten, hatte eigentlich einen anderen Auftrag gehabt. John Franklin, der bis 1840 mit

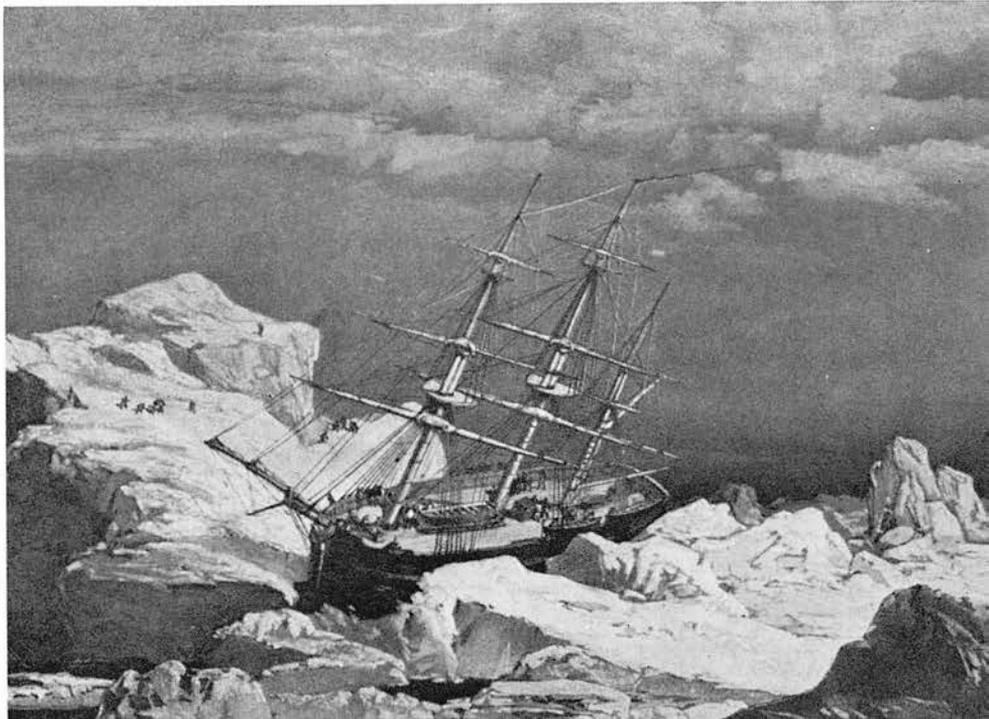
einigen anderen die ganze Nordküste des amerikanischen Festlandes von Alaska bis zur Boothia-Halbinsel vermessen hatte, kam hier nicht mehr weiter. Er startete deshalb 1845 noch einmal, und zwar mit den beiden Schiffen „Erebus“ und „Terror“ (die 1841/42 unter James Clarke Ross, dem Neffen von John, schon in der Antarktis waren), um durch den Lancaster-Sund südwestwärts in die dortige Eiswüste vorzudringen. Nachdem man drei Jahre lang nichts mehr von Franklin gehört hatte, mußte man befürchten, daß seine Expedition gescheitert war. Um ihn zu finden, startete man dann großangelegte Suchaktionen. Zunächst schickte man 1848 je zwei Schiffe nach der Bering- und der Barrowstraße sowie zwei Expeditionen über Land nach der Küste des Eismeer — — — ohne Erfolg. Doch man gab nicht auf. Von 1850—54 beteiligten sich insgesamt 14 Schiffe an der Suche nach Franklin, hohe Belohnungen winkten, doch sie brachten zuletzt nur die traurige Bestätigung dessen, was man befürchtet hatte. Einige undeutliche Spuren verloren sich im Nichts. —

Doch als wäre es wie ein Vermächtnis des großen Forschers, brachte schließlich die Suche nach ihm das, was er selbst und so viele andere seit dreieinhalb Jahrhunderten gesucht hatten, die nordwestliche Durchfahrt. Dasjenige der vierzehn Schiffe, dem dies gelingen sollte, hieß „Investigator“, sein Kapitän Robert John Le Mesurier Mc Clure. Über den Verlauf der Reise der „Investigator“ sind wir bestens informiert durch Logbuch und Tagebuchaufzeichnungen, die an Bord gemacht worden sind. In besonderem Maße interessieren uns die eines jungen deutschen Missionars, Johann Miertsching. Der Eskimo-

sprache mächtig wurde er im letzten Moment als Dolmetscher angeheuert. Miertschings Tagebuch, das in den letzten hundert Jahren schon mehrfach und in verschiedenen Verarbeitungen herausgegeben worden ist, erschien nun kürzlich, von allen verfälschenden Tendenzen befreit, von L. H. Neatby ins Englische übersetzt und mit kritischen Anmerkungen versehen im Verlag Macmillan of Canada. Dieses Tagebuch bildet nicht die einzige, aber eine überaus wertvolle und in vieler Hinsicht aufschlußreiche Quelle nicht nur für das Studium dieser Reise, sondern des Lebens auf Forschungsschiffen in den arktischen Regionen überhaupt.

Heute, in unserer geregelten Zeit, in der unser ganzes Leben in fahrplanmäßig festgelegten Bahnen verläuft, selbst die Expeditionen ins All nach der Stoppuhr verlaufen — ja, nur gelingen können wenn sie dies tun, fällt es schwer zu ermessen, was Ungewißheit bedeutet. Allein, abgeschnitten von allen Nachrichtenverbindungen, nicht wissend wieviele Monate oder auch Jahre die Reise dauern wird, noch ob sie zu irgend einem Ziel führt . . . Welche Probleme ergeben sich daraus für das Leben an Bord, für das Zusammenleben so vieler Menschen auf sehr engem Raum! Welche Belastungen die ständige Lebensgefahr, der miserable Komfort, die mangelhafte Verpflegung! Temperaturen bis zu 64° Kälte wurden gemessen; dazu die langen Polarnächte — an achtzig Tagen (etwa vom 8. November bis zum 31. Januar) geht dort, wo jene Ereignisse stattfanden über die wir hier sprechen, die Sonne überhaupt nicht auf.

Die Frist, in der die Eismassen in Bewegung geraten, so daß sie — wenn schon den Schiffen den Weg nicht frei-



geben, ihnen doch wenigstens die Chance lassen mit Hilfe von Schießpulver und Windkraft ein kleines Stückchen vorwärts zu kommen, ist außerordentlich kurz. Es handelt sich um Tage; und zwar in der Zeit von Mitte August bis Anfang September. So sehen die Voraussetzungen aus, unter denen die Menschen immer wieder das Wagnis unternommen haben, ins Ungewisse vorzustoßen. Und dann konnte es geschehen, daß das Eis die Schiffe auch an den wenigen Tagen nicht freigab, auf die man ein ganzes Jahr gewartet hatte . . .

Die „Investigator“ gelangte, im Sommer 1850 den Pazifik durchquerend, durch die Beringstraße an der Nordküste Alaskas entlang bis in die Prince of Wales Strait, wo sie schon seit einiger Zeit mit starkem Treibeis kämpfend, Mitte September einfror. Der Prozeß des Einfrierens sowie das Aufbrechen des Eises im Spätsommer, bringt das Schiff in höchste Gefahr. Die Gewalt der durch Stürme und Strömung in Bewegung geratenen Eismassen ist unvorstellbar. Das erste Winterquartier der „Investigator“ ist in der Karte mit ① bezeichnet. Von hier schickte Kapitän Mc Clure im Frühjahr 1851 drei Schlittenpartien aus, um Spuren von Franklin zu suchen und nach eventuell schiffbaren Wegen Ausschau zu halten. Viele Wochen dauerten diese „sledge-journeys“, während derer man in Zeiten auf dem Eise schlief und auf denen sich zurechtzufinden schon ein hohes Maß von Unerschrockenheit nötig war. Der Wert von Kompassen ist in jener Gegend gleich Null!

Wie die Männer den Sommer herbeisehnten, läßt sich nur ahnen. Mitte Juni begann das Eis aufzubrechen — doch erst zwei Monate später gab es das Schiff frei. Mehrere verzweifelte Ausbruchversuche durch die Prince of Wales Strait nach Norden scheiterten, die entdeckte Durchfahrt blieb versperrt. Mc Clure machte kehrt und versuchte um Banks Island herumzusegeln — — nach neun Tagen saß er wieder fest. Nach einer Jahresleistung von rund hundert Seemeilen (Luftlinie) in einer nicht erwünschten Richtung wurde das zweite Winterquartier bezogen ②. „Dem Kapitän ist wirklich nicht wohl, so an einer absolut unbekanntem Küste entlang zu segeln, das Lot in der Hand, den Winter vor der Tür, ohne einen Platz zu wissen wo wir sicher den Winter verbringen können; aber der Himmlische Lotse . . .“; so lautet eine von Miertschings Tagebucheintragungen und dann verbirgt er die unermeßliche Enttäuschung hinter einem noch größeren Vertrauen und hatte es auf diese Weise

gewiß leichter, als die meisten seiner Schicksalsgefährten, die gewiß nicht von der gleichen Frömmigkeit beseelt waren. So verlockend es ist, sich in Einzelheiten zu verlieren — wir müssen uns kurz fassen. Die Wahl des zweiten Winterquartiers in einer geschützten Bucht am Nordufer von Banks Islands läßt die Frage offen, ob man in jenem Herbst nicht mit unermüdlichem Einsatz aller Kräfte vielleicht doch noch ein kleines Stück weitergekommen wäre. Die Expedition wäre möglicherweise ganz anders verlaufen. In dem Moment, wo Mc Clure erkannt hatte, daß er das letzte Stück der gesuchten Durchfahrt gefunden hatte, die Parry dreißig Jahre zuvor verschlossen geblieben war, als ihm klar war, daß er sogar die beiden möglichen Ausfahrten entdeckt hatte, saß er mit seinem Schiff in einer Mausefalle, aus der er nicht wieder herauskam. Denn als abermals die Zeit nahte, wo man auf drei Wochen mehr oder weniger offenes Wasser hoffen konnte, gab das Eis in dieser Bucht das Schiff nicht frei.

Man erkennt auf der Karte, wie die Expedition weiterging. Nach einem zweiten, nicht endenwollenden Winter bei gekürzter Ration, beschloß man im Frühjahr 1853 die Reise zu Fuß fortzusetzen, und so unglaublich es klingen mag — es kam dann tatsächlich so; freilich anders als man es zunächst einmal ins Auge gefaßt hatte. Als man nämlich im April fast soweit war, daß sich verschiedene Gruppen mit verschiedenen Marschbefehlen auf den Weg machen sollten, kamen, gänzlich unerwartet, menschliche Wesen über das Eis aus dem Norden.

So unerwartet diese Begegnung für die Männer von der „Investigator“ war, so wenig war sie dies für jene, die ausgezogen waren, die „Investigator“ zu suchen. Sie kamen von den Schiffen, die zu der Expedition von Osten her gestartet waren und hatten im vergangenen Herbst Nachrichten gefunden, die von Männern der „Investigator“ auf Schlittenreisen nordwärts, in verschlossenen Behältern an markanten Punkten von Melville Island hinterlassen worden waren.

Nach den Erfahrungen, die die beiden letztvergangenen Winter gebracht hatten, in Anbetracht der zur Neige gehenden Vorräte und ohne Aussicht auf Befreiung aus dieser zugefrorenen Einöde, kam man zu dem schweren Entschluß, die „Investigator“ zu verlassen und sich den Schiffen „Resolute“ und „Intrepid“ anzuschließen. Natürlich war man auf eine derartige Überbelegung der Schiffe nicht eingerichtet; doch das wollte man gern ertragen für die Aus-

sicht, im Spätsommer endlich nach England zurückzukehren.

Diese Hoffnung war eine Illusion. In den wenigen Septembertagen in denen das Eis in Bewegung geriet, gelangte man das kleine Stück vorwärts, das in der Karte zwischen den Punkten ③ und ④ liegt. Dann saß man abermals fest.

Inzwischen schrieb man 1854. Die Kräfte nahmen ab, es gab Tote und viele Kranke. Um noch schlimmeres zu verhüten, gab Commodore Belcher, der höchste Offizier aller an dieser Expedition beteiligten Schiffe, schließlich den Befehl, auch „Resolute“ und „Intrepid“ aufzugeben und sich an Bord der „North Star“ ⑤ und einiger Hilfsfahrzeuge in deren Nähe einzuschiffen. Erst im Oktober 1854 waren die Männer, die im Januar 1850 London verlassen hatten, wieder in der Heimat. Auf Miertschings letzter Tagebuchseite steht: „... Ich erhielt heute von der Admiralität das zweite Schreiben mit der Bitte, an einer neuen Polarexpedition teilzunehmen . . . Obgleich diese Angebote höchst vorteilhaft für mich waren, antwortete ich mit einem nachdrücklichen Nein. Lady Franklin versuchte mich zu überreden und verspricht mir Geld, doch mein Entschluß steht fest: Solche Polarreisen mache ich nie wieder.“

Man wird den endlosen Mühen all jener Expeditionen, die dort oben am Rande des ewigen Eises bis zur äußersten Erschöpfung gekämpft haben, sicher nicht gerecht, wenn man eine einzelne Reise als eine besondere heraushebt. Wenn wir trotzdem gerade den Weg der „Investigator“ wenigstens andeutungsweise nachzeichneten, so deshalb, weil ihre Mannschaft es letzten Endes war, die als erste ganz Amerika umrundete.

In dieser Formulierung liegen ganz bewußt einige Einschränkungen verborgen. „Die erste Mannschaft“, das besagt, daß es zu der Zeit noch keinem Schiff gelungen war, Amerika zu umschiffen. Zudem erhebt sich die Frage, ob Kapitän Mc Clure wirklich der erste war, der von einem durchgehenden Wasserweg zwischen den Ozeanen im Norden Amerikas wußte. Vielleicht war es Franklin¹⁾? Und gebührt wirklich dem, der die letzte Lücke schloß — in diesem Falle besser: der die letzte Barriere öffnete — höheres Lob als all denen, die den Weg bereiteten und denen, die ihn schließlich vollenden halfen? Eines war ohne das andere nicht denkbar. Parry fand den Weg bis auf den letzten Rest; und auf diesem Weg kamen schließlich die anderen Schiffe, die die Leute von der „Investigator“

¹⁾ Möglicherweise wußte Franklin bereits von dem in der Karte angedeuteten Weg, der 1903–06 von Amundsen befahren wurde.



aus ihrem Gefängnis befreien – wenn dieser Weg in die Freiheit auch ein überaus mühevoller war und Mc Clure, als es um die Entdeckerprämie ging, behauptete, das sei nicht nötig gewesen. Last not least kann die grandiose Hartnäckigkeit der Britischen Admiralität nicht genug bewundert werden, die nach so vielen Fehlschlägen immer wieder neue Anläufe unternahm um das ersehnte Ziel zu erreichen und schließlich fast Unmögliches verlangte, als es um die Suche nach den Verschollenen ging.

Franklin wurde nicht gefunden – ein vereister Seeweg war entdeckt. War er den Einsatz wert? Diese Frage wird eigentlich in unseren Tagen erstmalig wirklich aktuell; denn bisher stand es fest, daß der nordwestliche Seeweg für die Schifffahrt wertlos sei. Das gilt in gleicher Weise für den ein halbes Jahrhundert nach Mc Clure von Amundsen gefundenen Weg. Amundsen brachte als erster ein Schiff durch das Eis, die nur 47 ts große Heringsschaluppe „Gjoa“; aber er brauchte ebenfalls drei Jahre. Wo lag denn da eine Abkürzung? Man braucht sehr viel weniger Zeit, um die ganze Welt zu umschnellen!

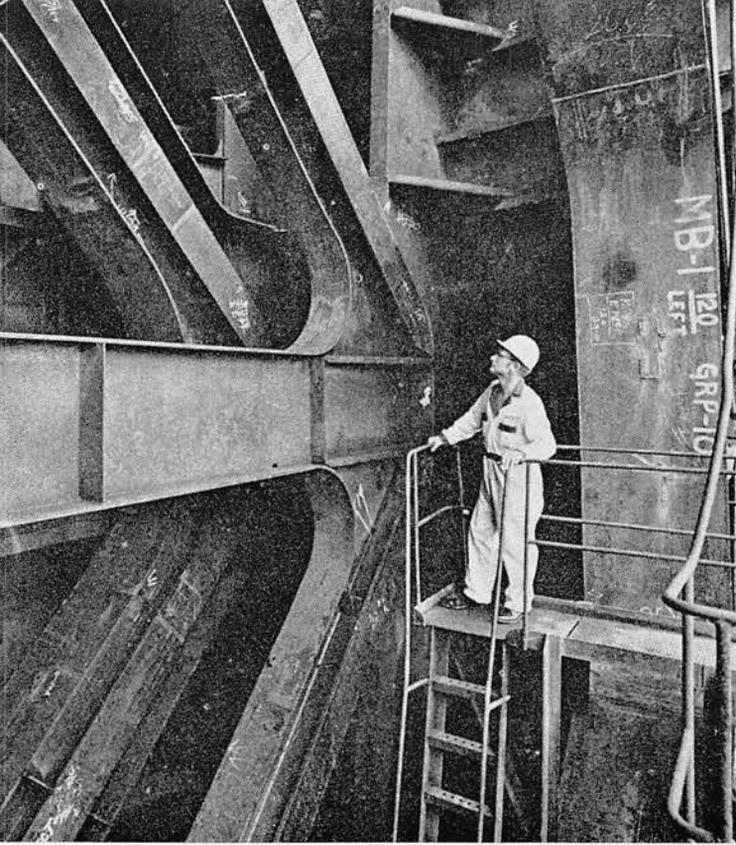
Nun hat jeder von dem Supertanker „Manhattan“ gelesen, der sich in diesem Herbst intensiv da oben zu schaffen machte. Warum plötzlich? Was hat sich geändert?

Man hat in Alaska Öl gefunden; das ist das eine. Gewiß hätte in früheren Jahrhunderten kaum einer nach einer Nordwestpassage gesucht, hätte es immer so etwas wie einen Panamakanal gegeben. Für einen kürzeren Weg nach dem Fernen Osten würde auch heute sich niemand mit dem Eis da oben herumschlagen; aber nun hat dieser Weg eine gänzlich neue Bedeutung gewonnen. Und deshalb erprobt man, um wieviel wir heute mittels der modernen Technik besser gerüstet sind für derartige Aufgaben, als frühere Generationen es waren. Die „Manhattan“ wurde 1962 in den USA bei der Bethlehem Steel Corp. gebaut und war mit 108 588 t dw bis heute das größte Schiff der amerikanischen Handelsflotte. Die Antriebsleistung von 43 000 WPS liegt weit über dem, was selbst bei Tankern mit doppelter Tonnage allgemein üblich ist¹⁾. Dieses Schiff schien für Versuche das geeignete, wenn man es fit machen könnte, den Kampf mit meterdickem Eis aufzunehmen. Diese Vorbereitungen waren beträchtlich. Vier amerikanische Werften waren damit beschäftigt, die in mehrere Sektionen zerschnittene „Manhattan“ in einen Eisbrechertanker zu verwandeln; ein Schiff wie es bisher noch keines gegeben hat. Er erhielt ein ganz neues Vorschiff, einen Eisgürtel aus 7 cm dickem Stahl um das ganze Schiff herum und Querverstrebungen, die die enormen Eis-

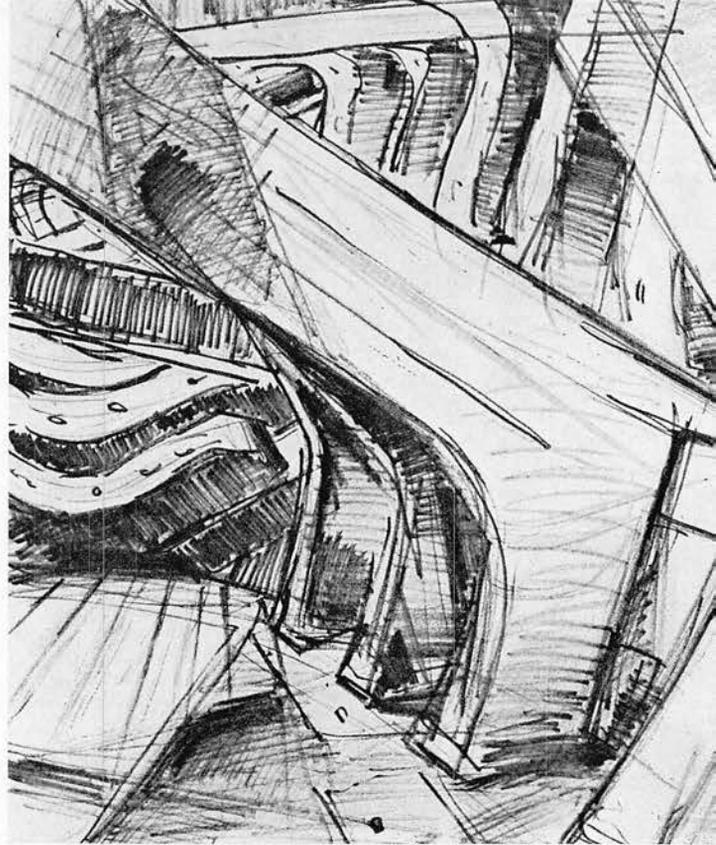
pressungen aufzunehmen in der Lage sind. Die Kosten für die Vorbereitung dieser ersten Reise eines Schiffes, das nicht mehr ängstlich nach einer Rinne offenen Wassers Ausschau halten muß, sondern sich seinen Weg mit eigener Kraft bahnen soll, wird mit 160 Millionen Mark angegeben. Wir haben in den Zeitungen gelesen, daß der erste Versuch geglückt, die Nordwestpassage bezwungen ist. Sogleich erheben sich die gewagtesten Spekulationen hinsichtlich der künftigen Bedeutung des neuen Seeweges, der im Welthandel beträchtliche Akzentverschiebungen bewirken werde.

Doch ganz soweit ist man noch nicht und solche Probleme sollen heute nicht erörtert werden. Viel eher fühlen wir uns verpflichtet festzustellen, daß es auch mit dem Einsatz der stärksten Hilfsmittel moderner Technik kein Kinderspiel ist, die Hürde zu nehmen, um die man jahrhundertlang gekämpft hat. Es war ein ungewöhnlich warmer Sommer, die Grenze des Polareises lag soweit nach Norden verschoben wie selten; und trotzdem blieb die „Manhattan“ am 11. September (also in der günstigsten Jahreszeit!) in der Mc Clure-Straße stecken und war genötigt, mit Eisbrecherhilfe umzukehren und den in diesem Jahre besseren Weg durch die Prince of Wales-Straße zu nehmen. Wie

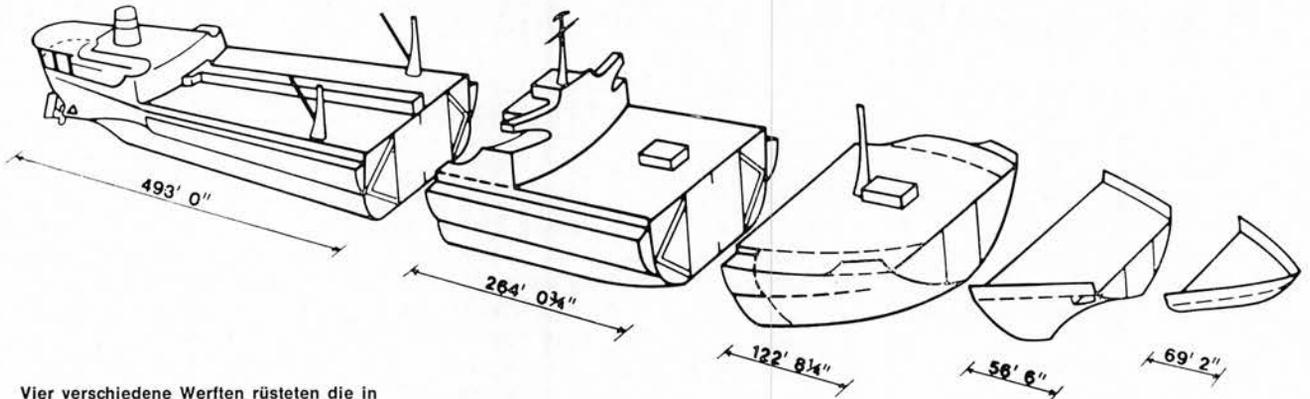
¹⁾ Vergl. Daten der Texaco-Tanker Seite 4.



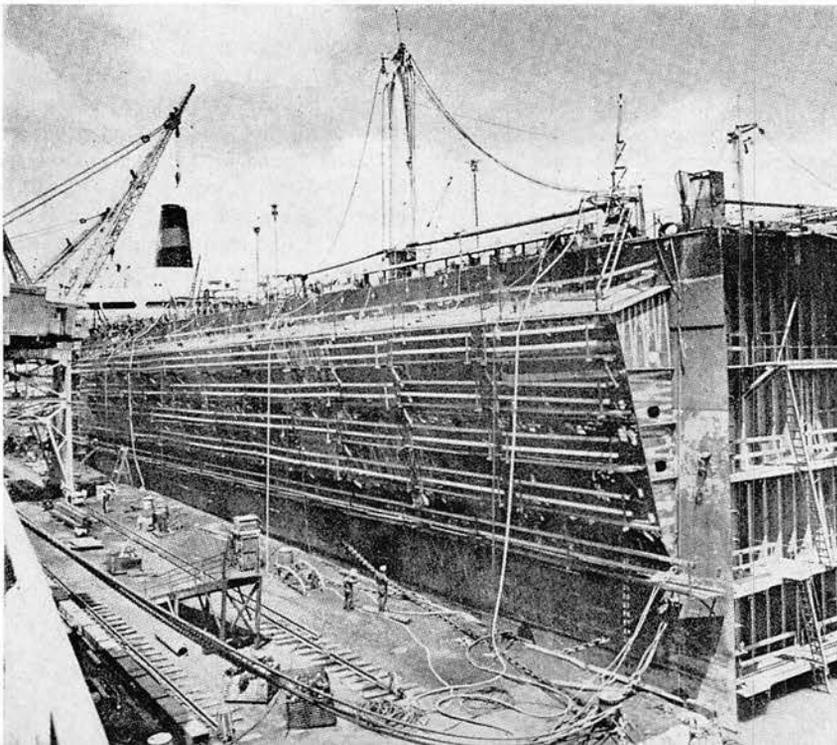
Schwere Versteifung gegen Eispressung.



Schon Nansens „Fram“ war im Prinzip ähnlich gebaut, jedoch aus Holz. Diese Skizze des Verfassers entstand 1959 an Bord der „Fram“.



Vier verschiedene Werten rüsteten die in 5 Sektionen zerschnittene „Manhattan“ aus. Die konstruktiven Besonderheiten sind auf den Abbildungen zu erkennen.



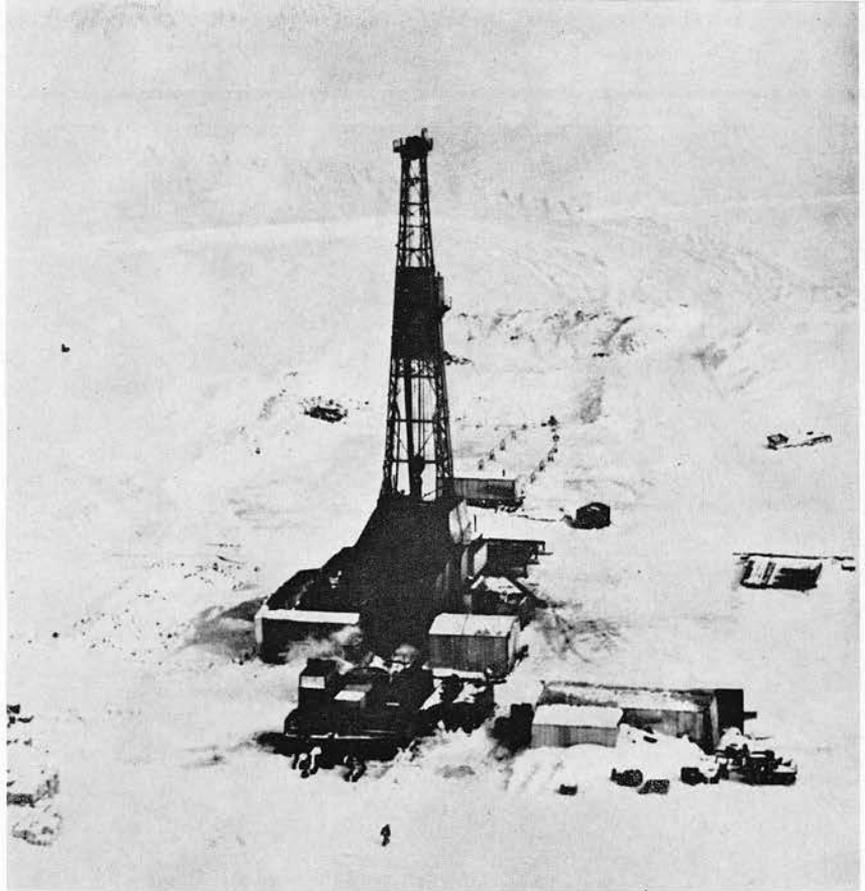
würde dieses Experiment zu einer anderen Jahreszeit verlaufen sein? Wie bewährte sich überhaupt das Schiff bei dieser Aufgabe, für die es ursprünglich keineswegs gebaut worden war? Nun, es war zwar das beste Schiff, das sich z. Z. finden ließ; aber als ideal erwies es sich noch keineswegs. „The New York Times“ schreibt, daß, während die „Manhattan“ Leistungen gezeigt hätte, die selbst die ernstesten Skeptiker stark beeindruckten, doch ebenfalls auffallende Schwächen zutage getreten wären. Die Maschinenkraft reicht noch lange nicht aus. 3–6 Knoten war alles, was bei 85prozentiger Leistung im Eis erreicht wurde. Dabei gab es Hindernisse, die, obwohl sie viel harmloser aussahen als andere, mühelos gebrochene, das Schiff ganz unerwartet zum Stoppen brachten. Es handelte sich dabei um sehr altes Eis, das aus pola-

Die Bilder sprechen für sich. Sehr einladend ist diese Gegend nicht! (Fotos Robok UPI)

ren Regionen südwärts getrieben war. Mit zunehmendem Alter verliert es an Salzgehalt und wird immer härter. Bei Fahrt achteraus zeigte sich, daß die Maschinenkraft (halbe Vorwärtsleistung) unzureichend war, daß indessen die Achillesferse jedes Eisbrechers, der Propeller, auch Schiffe dieser Größenordnung zwingen könnte, wie einst Mc Clure und andere, im Eis zu überwindern.

Daß in einem solchen Fall die Besatzung heute mit einem abwechslungsreicheren und gefahrloseren Leben rechnen dürfte, ist natürlich ein Trost. Wenn die 51 000 Eier, die 5 000 Liter Milch usw., die die „Manhattan“ schon auf ihrer ersten Reise mit hatte, verbraucht, die hundert Filme durchgespielt sind, bringen Hubschrauber eben neue!

Ob und in welchem Maße das Experiment exakte Unterlagen gebracht hat, aufgrund derer man große Pläne schmieden kann für eine eventuell ganz neu zu konzipierende Eismeerflotte aus großen, sehr starken Schiffen, läßt sich in diesem Augenblick noch nicht übersehen. Alternativlösungen, das Alaskaöl fortzuschaffen, wären Pipelines oder der Schiffahrtsweg um Alaska herum zur Pazifikküste der USA.



Eine 1300 km lange Pipeline durch Alaska südwärts nach einem eisfreien Hafen wird bereits projektiert und soll rund eine Milliarde Dollar kosten. Von hier aus ließe sich die US-Westküste, Hawaii und der ferne Osten gut versorgen; aber wie gelangt das Öl in das Industriegebiet im Osten der USA und weiter? Auf kleinen Tankern durch den

Panamakanal, auf großen um Kap Horn? Durch transkontinentale Pipelines? Die Kosten wären unvorstellbar hoch, und die Öffnung des vereisten Seeweges wirklich die wünschenswerteste Lösung. Aber ob das gelingt? So ist die alte Frage nach dem wahren Wert der Nordwestpassage bis heute nicht entschieden. W. Claviez





Diese Karte zeigt angenähert die Kurse der wichtigsten Erkundungsreisen auf der jahrhundertlangen Suche nach einer nordwestlichen Durchfahrt.

Die verschiedenen Reisen sind unterschiedlich gekennzeichnet und datiert.

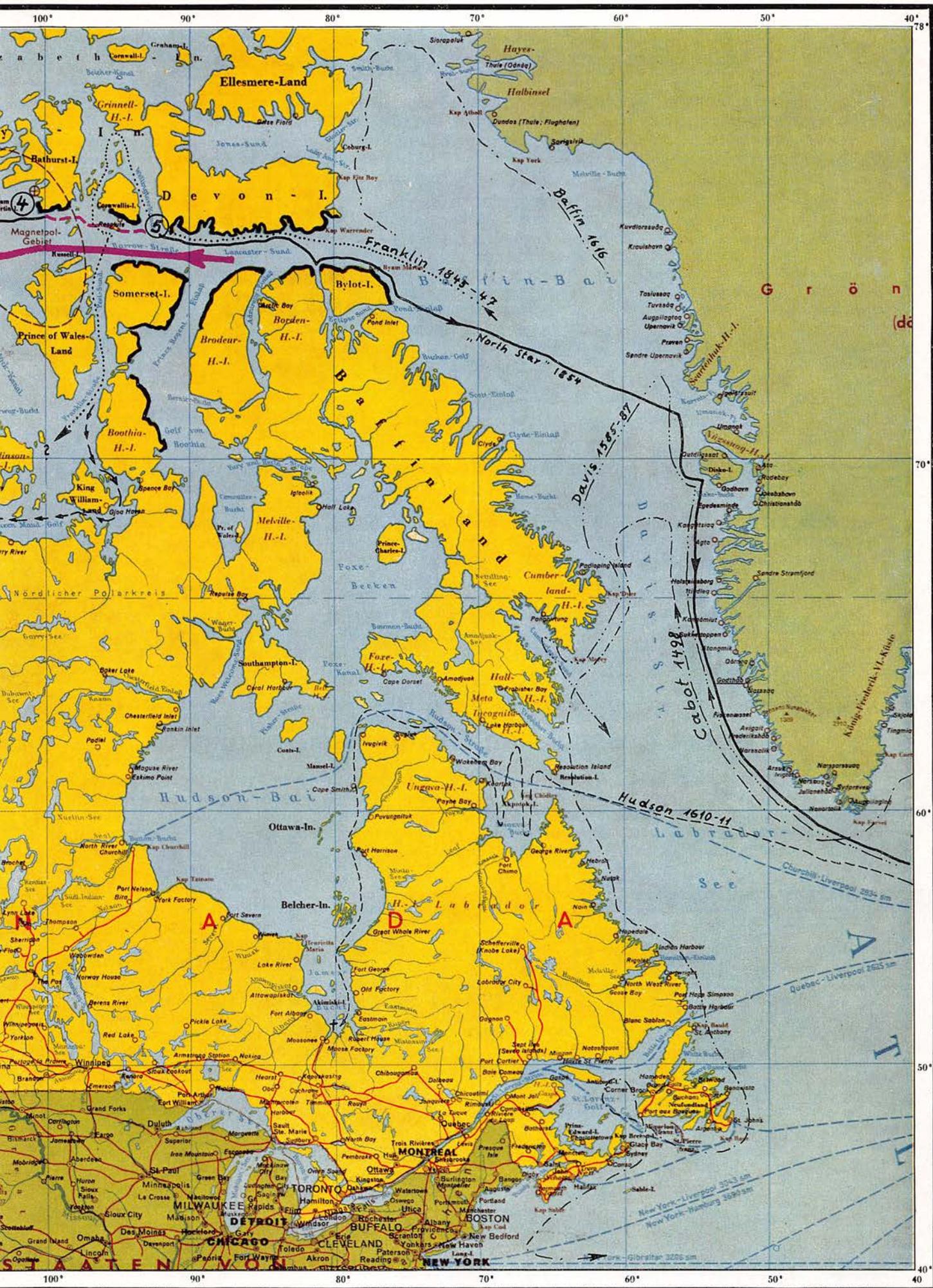
WH bedeutet „Winter Harbour“, den westlichsten Punkt, den Parry 1820 erreichte.

Die dick ausgezogenen Küstenlinien waren seit diesem Zeitpunkt Anhaltspunkte für die nachfolgenden Forscher.

Die Zahlen 1–5 bezeichnen die Stationen jener Mannschaft, die als erste den gesamten amerikanischen Kontinent umrundete. Auf diese Reise wird im Text näher eingegangen. Es bedeuten:

- ① „Investigator“ eingefroren Sept. 1850–Aug. 1851;
- a, b, c zu Fuß mit Schlitten und Zelt vom ersten Winterquartier aus im Frühjahr 1851.
- ② „Investigator“ in der Bay of Mercy eingefroren Sept. 1851; Schiff aufgegeben April 1853.
- ③ Nach Fußmarsch über das Eis den Mannschaften von „Resolute“ und „Intrepid“ angeschlossen.
- ④ „Resolute“ und „Intrepid“ 1854 aufgegeben.
- ⑤ Crew der „Investigator“ an Bord der Fregatte „North Star“ nach abermaligem Marsch über das Eis.

* „Manhattan“ 1969 in der McClure-Straße zur Kursänderung gezwungen.



Der neue Wert der D-Mark

Nach der Aufwertung der D-Mark um 9,3 Prozent hat die Deutsche Bundesbank die offiziellen Paritäten der ausländischen Währung zur D-Mark festgesetzt. Für die an den Schaltern der Geld- und Kreditinstitute zu zahlenden Kurse bilden die Paritäten der folgenden Tabelle nur die Grundlage.

| | | | |
|----------------|---------------|---|----------------------------------|
| Belgien | 100 Bfrs | — | 7,3200 DM (bisher 8,000 DM) |
| Dänemark | 100 Dkr | — | 48,8000 DM (53,3333) |
| Frankreich | 100 FF | — | 65,8962 DM (seit 10. 8. 72,0177) |
| Großbritannien | 1 Pfund | — | 8,7840 DM (9,60) |
| Italien | 1000 Lit | — | 5,8560 DM (6,40) |
| Kanada | 1 Kan. Dollar | — | 3,3855 DM (3,70) |
| Niederlande | 100 Hfl | — | 101,1050 DM (110,4972) |
| Norwegen | 100 Nkr | — | 51,2400 DM (56,000) |
| Österreich | 100 S | — | 14,0769 DM (15,3846) |
| Portugal | 100 Esc | — | 12,7304 DM (13,9130) |
| Schweden | 100 Skr | — | 70,7491 DM (77,3214) |
| Schweiz | 100 Sfr | — | 83,6988 DM (91,4742) |
| Spanien | 100 Ptas | — | 5,2286 DM (5,7143) |
| USA | 1 US-Dollar | — | 3,6600 DM (4,000) |

Das Währungssystem der westlichen Welt basiert zwar grundsätzlich auf festen Wechselkursen, doch sind in der Nachkriegszeit zahlreiche Paritäten korrigiert worden. Meist handelte es sich um Abwertungen. Seltener dagegen waren Aufwertungen. Schon kurz nach dem Krieg wurden einige wenige Währungen aufgewertet (Kanada, Schweden). Am bekanntesten sind jedoch die Aufwertungen der D-Mark und des holländischen Guldens im März 1961 sowie die jüngste D-Mark-Aufwertung ab 27. Oktober 1969.

Bei dieser letzten Paritätsänderung wurde der Dollar-Gegenwert der D-Mark von 0,25 US-\$ auf 0,273224 US-\$, also um 9,2896 % erhöht; der Goldwert der D-Mark stieg entsprechend von 0,222168 auf 0,242806 Gramm Feingold. Dies bedeutet, daß man für 400 DM nach der neuen Parität nicht mehr nur 100 \$, son-

dern 109,2986 \$ erhält bzw. bezahlen muß. Umgekehrt ist der Wert des Goldes, des Dollars und aller anderen Währungen, ausgedrückt in DM, gesunken. Der Dollar ist statt 4,00 DM nur noch 3,66 DM wert, also 8,5 % weniger als zuvor.

Durch die Aufwertung sollen deutsche Lieferungen an das Ausland verteuert, ausländische Produkte für deutsche Importeure verbilligt werden. Auf diese Weise hoffen Regierung und Bundesbank, das Warenangebot im Inland zu erhöhen und so den Preisauftrieb zu dämpfen.

Vorteile bietet die Aufwertung denen, die ausländische Währung kaufen, also vor allem Importeuren und Auslandsreisenden. Nachteile dagegen erleidet, wer ausländische Währung in D-Mark umtauscht, also deutsche Exporteure, ausländische Touristen, Inhaber auf Fremdwährungen lautender Wertpapiere und ausländische Schuldner, die Zinsen und Tilgung in DM zahlen müssen. Bei der Deutschen Bundesbank entsteht ein Buchverlust: Ausländische Devisen, die sie zum höheren Kurs angekauft hat, muß sie nun in ihrer Bilanz mit dem neuen, niedrigeren Kurs bewerten.

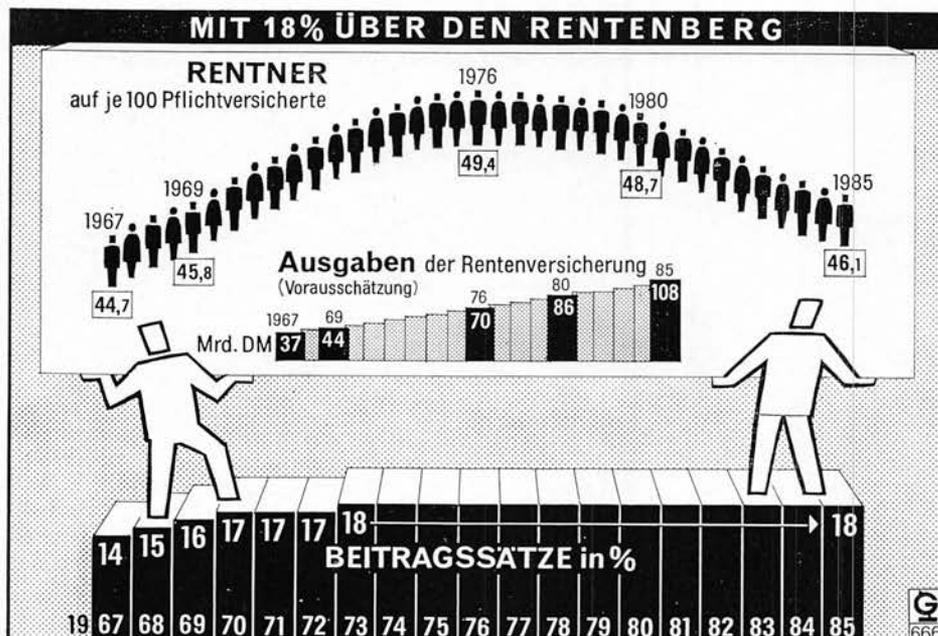
erhöht wird, empfiehlt es sich für freiwillig Versicherte, die den Nachentrichtungszeitraum ausschöpfen wollen, also zum Beispiel Beiträge für 1968 erst im Jahre 1970 zu leisten beabsichtigen, diese Beiträge schon bis zum 31. Dezember 1969 zu entrichten. Im Finanzänderungsgesetz 1967 heißt es, daß bei einer Änderung des Beitragssatzes die Beiträge in den neuen Beitragssklassen zu entrichten sind, wenn sie nach dem Zeitpunkt der Änderung für die Zeit vorher entrichtet werden oder für die Zeit nachher gelten sollen. Das bedeutet, daß ein freiwillig Versicherter zur Deckung von Beitragslücken aus

Nachentrichtung von Beiträgen für freiwillig Versicherte in der gesetzlichen Rentenversicherung

Freiwillig Versicherte in der gesetzlichen Rentenversicherung können Beiträge für 1967 nur noch bis 31. Dezember 1969 nachentrichten. Beiträge für 1968 können auch noch im Jahre 1970 und

Beiträge für 1969 noch in den Jahren 1970 und 1971 nachentrichtet werden. Da der Beitragssatz zur gesetzlichen Rentenversicherung von 16 Prozent im Jahre 1969 auf 17 Prozent im Jahre 1970

erhöht wird, empfiehlt es sich für freiwillig Versicherte, die den Nachentrichtungszeitraum ausschöpfen wollen, also zum Beispiel Beiträge für 1968 erst im Jahre 1970 zu leisten beabsichtigen, diese Beiträge schon bis zum 31. Dezember 1969 zu entrichten. Im Finanzänderungsgesetz 1967 heißt es, daß bei einer Änderung des Beitragssatzes die Beiträge in den neuen Beitragssklassen zu entrichten sind, wenn sie nach dem Zeitpunkt der Änderung für die Zeit vorher entrichtet werden oder für die Zeit nachher gelten sollen. Das bedeutet, daß ein freiwillig Versicherter zur Deckung von Beitragslücken aus



Ab Januar höherer Beitrag zur Rentenversicherung

Weil die Beitragsbemessungsgrenze auf 1800 DM und der Beitrag von 16 auf 17 Prozent steigen werden, wird der Höchstbeitrag zur Rentenversicherung vom 1. Januar 1970 an 306 DM (statt bisher 272 DM) betragen.

den Jahren 1968 und 1969 beim Kauf von Beitragsmarken im Jahre 1970 nur noch Beiträge nach dem für 1970 festgesetzten erhöhten Beitragssatz von 17 Prozent entrichten kann, also eine finanzielle Mehrbelastung auf sich nehmen muß. Außerdem können freiwillige Beiträge, die nach Eintritt der Berufsunfähigkeit, der Erwerbsunfähigkeit oder des Todes für Zeiten vorher entrichtet werden, nicht auf eine Rente wegen Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit, sondern nur auf das Altersruhegeld und auf Hinterbliebenenrenten angerechnet werden. Die Fristen für die Nachentrichtung von Höherversicherungsbeiträgen sind die gleichen wie für die Nachentrichtung von freiwilligen Beiträgen. Das bedeu-

tet, daß bis Ende 1969 noch Nachentrichtungen für die Jahre 1967 und 1968 durch Verwendung von Höherversicherungsmarken mit Monatsbeiträgen zwischen 16 und 272 DM vorgenommen werden können.

Höhere Renten zum Jahreswechsel

Da die mit dem 12. Rentenanpassungsgesetz verbundenen Umrechnungen schon Ende Oktober abgeschlossen werden konnten, werden die etwa acht Millionen Rentempfänger der Rentenversicherung der Arbeiter und Angestellten bereits zum Jahreswechsel die um rund 6,35 Prozent steigenden Renten erhalten.

vollendet und das Arbeitsverhältnis 15 Jahre bestanden hat, ist vom Gericht ein Betrag bis zu 15 Monatsverdiensten, hat der Arbeitnehmer das 55. Lebensjahr vollendet und das Arbeitsverhältnis 20 Jahre bestanden, ist ein Betrag bis zu 18 Monatsverdiensten festzusetzen. Eine erhöhte Abfindung, also über 12 Monatsgehälter hinaus, ist dann nicht zu gewähren, wenn zum Zeitpunkt der Auflösung des Arbeitsverhältnisses durch das Gericht der Arbeitnehmer die Voraussetzungen für die Gewährung von Altersruhegeld erfüllt hat.

4. Aufgehoben wurde im Kündigungsschutzgesetz die Bestimmung (§ 11 Abs. 2), die bisher verbot, eine fristlose Kündigung im Zweifel in eine Kündigung umzudeuten.

5. Soweit es das Kündigungsrecht betrifft, bringt das Gesetz für alle Arbeitnehmer einheitliche Vorschriften im Bürgerlichen Gesetzbuch. Für alle Angestellten gilt grundsätzlich eine Kündigungsfrist von 6 Wochen zum Quartal. Eine kürzere Kündigungsfrist kann im Einzelarbeitsvertrag nur vereinbart werden, wenn sie einen Monat nicht unterschreitet und für den Schluß eines Kalendermonats erfolgt. Bestehen bleiben daneben die längeren Kündigungsfristen für Angestellte nach dem Gesetz von 1926.

Für ältere Arbeiter mit längerer Betriebszugehörigkeit sind insbesondere durch den Ausschluß für Arbeit erheblich längere Kündigungsfristen in das Gesetz eingeführt worden. Sie betragen für jeden Arbeiter zunächst 2 Wochen. Hat das Arbeitsverhältnis in demselben Betrieb oder Unternehmen 5 Jahre bestanden, so erhöht sich die Kündigungsfrist auf einen Monat zum Monatsende, hat es 10 Jahre bestanden, auf 2 Monate zum Monatsende und nach 20 Jahren auf 3 Monate zum Ende eines Quartals. Bei der Berechnung der Beschäftigungsdauer werden nur Zeiten berücksichtigt, die nach Vollendung des 35. Lebensjahres liegen.

6. Sowohl für Angestellte als auch für Arbeiter können durch Tarifvertrag kürzere Kündigungsfristen als im Gesetz vorgesehen, vereinbart werden. Im Geltungsbereich eines derartigen Tarifvertrages gelten die verkürzten Kündigungsfristen auch für nicht tarifgebundene Arbeitgeber und Arbeitnehmer, wenn sie

Kündigungsschutz durch Gesetz verbessert

Seit dem 1. September gelten für die Arbeitnehmer der Bundesrepublik neue gesetzliche Kündigungsfristen. Die neuen Bestimmungen stehen in dem auch andere arbeitsrechtliche Vorschriften ändernden Ersten Arbeitsbereinigungsgesetz, das der Bundestag noch vor Abschluß der fünfnten Legislaturperiode verabschiedet hat.

Die wichtigsten Änderungen im einzelnen:

1. Das Gesetz ändert die Voraussetzungen für die Möglichkeit der Inanspruchnahme des KSchG in 2 Punkten.

a) Während ein Arbeitnehmer bisher das 20. Lebensjahr vollendet haben mußte, genügt in Zukunft die Vollendung des 18. Lebensjahres.

b) Während bisher der Arbeitnehmer ohne Unterbrechung länger als 6 Monate tatsächlich im Betrieb oder Unternehmen beschäftigt sein mußte, genügt in Zukunft der rechtliche Bestand des Arbeitsverhältnisses für diesen Zeitraum.

2. Das Gesetz sieht unter bestimmten Voraussetzungen eine Neuregelung für die Änderungskündigung vor, die bisher generell wie eine normale Kündigung behandelt wurde, wenn der Arbeitnehmer nicht bereit war, nach Ablauf der Kündigungsfrist zu den geänderten Bedingungen zu arbeiten.

Nunmehr kann der Arbeitnehmer das Angebot des Arbeitgebers unter dem Vorbehalt annehmen, daß die Änderung der Arbeitsbedingungen sozial gerechtfertigt ist

und damit unter Beibehaltung seines Arbeitsplatzes die Gerichtsentscheidung abwarten. Er hat diesen Vorbehalt dem Arbeitgeber gegenüber innerhalb der Kündigungsfrist, spätestens jedoch innerhalb von 3 Wochen nach Zugang der Kündigung zu erklären. Diese Bestimmung entspricht einem wirklichen sozialen Bedürfnis der Praxis.

Nach bisherigem Recht konnte der Arbeitnehmer zwar die Berechtigung der ausgesprochenen Änderungskündigung gerichtlich überprüfen lassen.

Wurde jedoch die Änderungskündigung für sozial gerechtfertigt angesehen, verlor der Arbeitnehmer nicht nur seinen Prozeß, sondern auch noch seine Arbeitsstelle. Das hat in vielen Fällen dazu geführt, daß der Arbeitnehmer, um seinen Arbeitsplatz zu erhalten, die Änderungskündigung oft auch dann in Kauf genommen hat, wenn eine gerichtliche Überprüfung zur Feststellung einer sozial ungerechtfertigten Kündigung geführt hätte.

Nicht nur ältere Arbeitnehmer scheuten dieses Risiko, sondern auch Arbeitnehmer in Gegenden, in denen in der näheren Umgebung keine für den Arbeitnehmer geeigneten Arbeitsplätze vorhanden waren.

3. Als ein Mittel zum Schutze der älteren Arbeitnehmer sieht das Gesetz die Möglichkeit vor, die Höhe der Abfindung im Kündigungsschutzprozeß bei längerer Betriebszugehörigkeit anzuheben. Wenn der Arbeitnehmer das 50. Lebensjahr

entsprechende Vereinbarungen treffen.

7. Abgesehen davon können einzelvertraglich sowohl für Arbeiter als auch für Angestellte nur noch für Aushilfsbeschäftigten kürzere Kündigungsfristen vereinbart werden, vorausgesetzt, das Arbeitsverhältnis wird nicht über die Zeit von 3 Monaten hinaus fortgesetzt.
8. Für die tarifpolitische Praxis ist wichtig zu wissen, daß im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bestehende tarifliche Bestimmungen, die kürzere als die nunmehr geltenden Fristen vorsehen, bestehen bleiben mit Ausnahme von Kündigungsfristen für Arbeiter, deren Arbeitsverhältnis nach Vollendung des 35. Lebensjahres 5 Jahre und länger bestanden hat. Wenn für derartige Arbeitsverhältnisse also kürzere Kündigungsfristen als vom Gesetzgeber vorgesehen sind, in Tarifverträgen vereinbart werden sollen, bedarf es neuer tariflicher Absprachen.
9. Die Vorschriften über die Kündigung aus wichtigem Grund wurden präzisiert und vereinheitlicht. Der neue Gesetzestext gibt jetzt Grundsätze wieder, die zum Teil aber bisher schon Gegenstand der Rechtsprechung waren. Ein zur außerordentlichen Kündigung berechtigender wichtiger Grund liegt vor, wenn Tatsachen gegeben sind, auf-

grund derer dem Kündigenden unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles und unter Abwägung der Interessen beider Vertragsteile die Fortsetzung des Dienstverhältnisses bis zum Ablauf der Kündigungsfrist oder bis zu der vereinbarten Beendigung des Dienstverhältnisses nicht zugemutet werden kann. Es entfallen also alle in einer Reihe von Vorschriften aufgeführten gesetzlichen Einzeltatbestände, die zu einer außerordentlichen Kündigung berechtigt haben, insbesondere § 123 GewO. Der Kündigende kann die Kündigung nur innerhalb einer Frist von 2 Wochen aussprechen, wobei die Frist von dem Zeitpunkt an zu rechnen ist, in dem der Kündigungsberechtigte von den für die Kündigung maßgebenden Tatsachen Kenntnis erlangt hat. Auf Verlangen muß der Arbeitgeber oder Arbeitnehmer dem anderen Teil den Kündigungsgrund unverzüglich mitteilen.

10. Auch das Arbeitsgerichtsgesetz wurde in einigen Punkten geändert. So ist die für die Rechtsbeschwerde sowohl für die Einlegung als auch die Begründung sehr kurze Frist von insgesamt 2 Wochen verdoppelt worden, wobei die Einlegung binnen einer Notfrist von 2 Wochen erfolgen muß und für die Begründung weitere 2 Wochen zur Verfügung stehen.

teile der Benutzung der Normen genießen, und denen, die für die Aufstellung der Normen verantwortlich sind, ein enger und guter Kontakt bestehen muß. Allgemein kann gesagt werden, daß mit der Zeit alle Erzeugnisse – auch ohne Normung – verbessert werden.

Das ist z. B. die Folge einer sporadischen oder zufälligen Entwicklung oder des Drucks der Konkurrenz. Das Hauptmerkmal dabei ist die Unregelmäßigkeit.

Hat man sich erst einmal – gleichgültig, aus welchen Gründen – entschieden zu normen, so ist die daraus resultierende Qualität schon zu Anfang normalerweise besser als irgendeine andere, die zu der Zeit verwendet wird.

Das kommt daher, daß beim Aufstellen einer Norm stets die Tendenz vorherrscht, die besten von verschiedenen Möglichkeiten zu erfassen, dagegen die noch vorhandenen schlechten auszumerzen. Somit wird das Argument, daß Normung die Entwicklung hemmt, widerlegt.

Vorbedingungen für kontinuierliche kaufmännische Überlegungen und den Verkauf sind, daß das Erzeugnis für eine bestimmte Zeit in seiner Qualität in den Normen festgelegt ist – das ist der statische Punkt der Normung.

Das wesentliche Merkmal dieser Periode ist ein konstanter Zufluß von Informationen, der sich auf eine bekannte und feststehende Qualität bezieht.

Mit Hilfe der Norm ist eine Qualitätskontrolle leicht und exakt durchführbar. Das Ergebnis sind Erzeugnisse von einer Gleichheit, die wiederum als Grundlage für weitere Bearbeitungsinformationen dienen kann.

Der dynamische Gesichtspunkt ergibt sich, wenn man die Norm unter dem Blickwinkel des ständigen Zuflusses von Informationen betrachtet, die die Möglichkeiten für eine Verbesserung aufzeigen. Obwohl es Fälle gibt, die eine sofortige Änderung erfordern, ist es normalerweise nicht ratsam, Normen zu häufig zu ändern. Wenn eine Norm erst einmal eingeführt ist, sollte man – nachdem sich eine Anzahl von Änderungen angesammelt hat – einen günstigen Zeitpunkt abwarten, um die Norm entsprechend neu herauszugeben.

Es ist nicht abzustreiten, daß die Normung statische Perioden mit sich bringt: diese müssen aber dazu genutzt werden, rationelle Entwicklungsdaten zu sammeln. Wenn man in dieser Weise verfährt, kann die Normung ein schnelles und verfeinertes Werkzeug der Entwicklung sein. Howoldt

Vertragen sich Normung und Entwicklung?

Alle, die mit Normung zu tun haben, begegnen oft dem Argument, daß die Normung die Entwicklung hemme. Auf den ersten Blick scheinen die beiden Worte Normung und Entwicklung tatsächlich unvereinbar zu sein. Das erste scheint einen statischen Zustand anzuzeigen, während das zweite mehr Dynamik repräsentiert. So ist es nicht verwunderlich, daß die erwähnte Ansicht sehr verbreitet ist.

Es ist jedoch ebenso unbestritten, daß die Anwendung von Normen zu einem der mächtigsten Faktoren für die Steigerung der Entwicklungsleistung werden kann, daß die Normung die Entwicklung fördert. Hier haben wir es mit einem scheinbaren Widerspruch zu tun, der sich aber sofort auflöst, wenn man unter Normung etwas Dynamisches und nichts Statisches versteht.

Zielsetzung

Die Normung sollte immer gezielt angewendet werden. Das kann sich z. B. auf die Austauschbarkeit, die Sortenverminderung, das Erarbeiten von Inspektionsgrundlagen oder vieles andere bzw. Kombinationen mehrerer dieser Faktoren beziehen.

Um wirklich leistungsfähig zu sein, muß sich die Normung durch laufende Prüfungen vergewissern, daß die Pläne realisiert wurden, daß die Qualität in Ordnung ist, daß der Zweck erreicht werden kann, daß die Sorten vermindert wurden und daß die Lagerhaltung kleiner geworden ist.

Diese laufenden Prüfungen sind es, die nach dem Einführen der Normen die Voraussetzungen für einen dynamischen Zustand schaffen. Es ist selbstverständlich, daß zwischen denen, die die Vor-

Das Lohnfortzahlungsgesetz

Das „Lohnfortzahlungsgesetz“, durch das die Gleichstellung der Arbeiter mit den Angestellten im Krankheitsfall vollzogen wird, bringt zugleich eine Reihe von gesetzlichen Regelungen, die unbedingt zu beachten sind.

Mit dem gleichen Gesetz wurde es notwendig, auch die Reichsversicherungsordnung in einigen wesentlichen Teilen zu ändern.

Vom 1. Januar 1970 an haben auch alle Arbeiter und die zur Ausbildung für einen gewerblichen Beruf Beschäftigten bei Arbeitsunfähigkeit infolge Krankheit sowie bei Gewährung einer Kur einen unabdingbaren Anspruch auf Fortzahlung des Arbeitsentgelts gegen ihren Arbeitgeber bis zur Dauer von sechs Wochen. Das entspricht der für die Angestellten geltenden Regelung.

Für das Bestehen des Lohnfortzahlungsanspruches ist es gleichgültig, welche Ursache die unverschuldete Arbeitsunfähigkeit hat. Das gilt also auch für einen Arbeits- oder Wegeunfall. Eine wiederholte Arbeitsunfähigkeit infolge derselben Krankheit innerhalb von 12 Monaten begründet den Anspruch auf Lohnfortzahlung nur einmal; es sei denn, daß zwischen den einzelnen Erkrankungen mehr als 6 Monate volle Arbeitsfähigkeit vorliegt. In diesem Fall ist wieder der volle Anspruch gegeben.

Wer keinen Anspruch auf Lohnfortzahlung hat, erhält wie bisher Krankengeld von der Krankenkasse.

Nach § 2 des Gesetzes ist der Betrag des Arbeitsentgelts fortzuzahlen, der zu zahlen gewesen wäre, wenn keine Arbeitsunfähigkeit bestanden hätte. Erhält der Arbeiter Akkordlohn oder eine sonstige auf das Ergebnis der Arbeit abgestellte Vergütung, so ist der von ihm in der für ihn maßgebenden regelmäßigen Arbeitszeit erzielbare Durchschnittsverdienst weiterzugewähren. Auslösungen, Fahrgeld, Schmutzzulagen und ähnliche Leistungen sind bei der Berechnung des fortzuzahlenden Arbeitsentgeltes ausgenommen, soweit keine entsprechenden Aufwendungen entstehen.

Eine ganz besondere Beachtung sollte jeder Arbeiter dem § 3 des Gesetzes widmen!

Danach ist er verpflichtet:

a) dem Arbeitgeber die Arbeitsunfähigkeit und deren voraussichtliche Dauer unverzüglich, d. h. ohne

schuldhaftes Verzögern, anzuzeigen und

b) vor Ablauf des 3. Kalendertages nach Beginn der Arbeitsunfähigkeit eine ärztliche Bescheinigung über die Arbeitsunfähigkeit sowie deren voraussichtliche Dauer nachzureichen. Dauert die Arbeitsunfähigkeit länger als in dieser Bescheinigung angegeben, dann muß dem Arbeitgeber eine neue Bescheinigung vorgelegt werden.

Bei einer Erkrankung mit Arbeitsunfähigkeit im Ausland ist diese und ihre voraussichtliche Dauer auch der Krankenkasse unverzüglich anzuzeigen.

Wurde die Arbeitsunfähigkeit durch einen Dritten verschuldet (z. B. bei einem Verkehrsunfall), so muß dies dem Arbeitgeber unverzüglich mitgeteilt werden wegen eines evtl. bestehenden Schadensersatzanspruches.

Hierzu folgender wichtiger Hinweis:

Nach § 5 des Gesetzes ist der Arbeitgeber berechtigt, die Fortzahlung des Arbeitsentgelts zu verweigern, solange der Arbeiter den ihm obliegenden Verpflichtungen nicht nachkommt!

Vom 1. August 1969 an sind neue Jahresarbeitsverdienst- und Beitragsbemessungsgrenzen festgesetzt worden, und zwar:

Vom 1. 8. 1969 auf jährlich 11 880,— DM (monatlich 990,— DM) und ab 1. 1. 1970 auf jährlich 14 400,— DM (monatlich 1 200,— DM). Das bedeutet für den Arbeiter, sofern sein Monatslohn 990,— DM erreicht oder überschreitet, bei 11 % Krankenkassenbeitrag die Hälfte von 108,90 DM, also 54,45 DM. Es erhöht dadurch aber auch im Krankheitsfall das Krankengeld um 10 %.

Ab 1. Januar 1970 sieht es dann anders aus!

Der Beitragssatz wird für die gewerblichen Arbeiter nicht mehr 11 %, sondern nach den veränderten Verhältnissen voraussichtlich etwa 8,4 % betragen. Das gilt aber nur, solange die Ausgaben der Krankenkasse die Einnahmen nicht übersteigen!

Das bedeutet für den Arbeiter, sofern sein Monatslohn 1 200,— DM erreicht oder überschreitet, bei 8 % Krankenkassenbeitrag die Hälfte von 96,— DM, also 48,— DM. Soweit der Verdienst unter 1 200,— DM liegt, verringert sich natürlich der Beitragsbetrag entsprechend. Das Krankengeld wird dann bis

zur Verdienstgrenze von 1 200,— DM nach dem tatsächlichem Verdienst berechnet.

Für Angestellte sind diese Verdienstgrenzen, bis 31. 12. 1969 990,— DM und ab 1. 1. 1970 1 200,— DM zugleich die Grenzen für die Versicherungspflicht.

Eine wesentliche Änderung bedeutet auch die Ablösung der Rezeptgebühr durch eine Kostenbeteiligung bei der Abnahme von Arznei-, Verband- und Heilmittel. Statt der bisherigen Gebühr von 1,— DM je Rezept sind vom 1. Januar 1970 an 20 % der Kosten — höchstens jedoch 2,50 DM je Rezeptblatt — an die abgebende Stelle zu zahlen. Von der Zahlung befreit sind Rentner, Rentenbewerber, Schwerbeschädigte, anspruchsberechtigte Kinder und Versicherte, die Krankengeld, Hausgeld, Verletztengeld oder Übergangsgeld erhalten. Etwas ganz Neues ist die Zahlung einer Vergütung, wenn keine ärztliche Behandlung in Anspruch genommen wurde.

„Der Versicherte erhält für jedes Kalendervierteljahr, in dem er mindestens 60 Kalendertage versichert war und in dem er keinen Krankenschein für ärztliche Behandlung gelöst und keine Krankenhauspflege in Anspruch genommen hat und in dem keine Kosten für seine ärztliche Behandlung erstattet oder abgegolten wurden, 10,— DM, jedoch höch-

Das betriebliche Vorschlagswesen ist eine gewinnbringende Sache!

Investieren auch Sie —

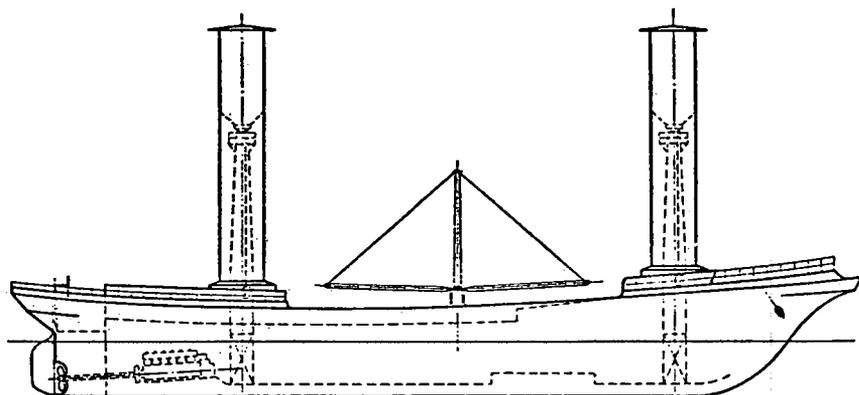
Ihre Ideen!

stens 30,— DM für ein Kalenderjahr. Der Betrag wird von der Kasse gewährt, der der Versicherte in dem Kalendervierteljahr zuletzt angehört hat“.

Das gilt entsprechend auch für den Ehegatten und sonstige Angehörige des Versicherten, für die nach der Satzung Familienkrankenpflege beansprucht werden kann, nicht jedoch für die anspruchsberechtigten Kinder.

Ist die Arbeitsunfähigkeit vor dem 1. Januar 1970 eingetreten, verbleibt es bei der Zahlung des Krankengeldes bzw. des Hausgeldes durch die Krankenkasse und des Krankengeldzuschusses durch den Arbeitgeber, soweit hierauf ein Anspruch besteht.

Richter



Segelschiff und Technik

Von Wolfram Claviez

(II)

Ein nicht auf praktischen Erfahrungen, sondern auf Ergebnissen der Aerodynamischen Versuchsanstalt zu Göttingen basierender Versuch machte 1925 von sich reden. Es war das Experiment, ein bereits lange bekanntes, aber bislang noch nicht genutztes physikalisches Phänomen technisch zu realisieren, den Magnus-Effekt. Zwei Rotoren von 2,80 m Durchmesser und 15,60 m Höhe sollten bei einer Umdrehungszahl von maximal 120/min ein eigens dafür aus einer Schonerbrigg umgebautes Versuchsschiff von ca. 45 m Länge antreiben. Dieses „Flettner-Rotorschiff“ stellte sozusagen einen Segler dar, der mit Hilfe eines relativ kleinen, technisch sinnvollen Kraftaufwandes die Vortriebskraft des Windes über die bei Seglern der üblichen Bauart wirkende hinaus steigern sollte. Es ergaben sich Versuchswerte, die zu einigen Erwartungen berechtigten, doch blieb eine tatsächliche praktische Verbesserung aus, und nachdem 1926–27 in Bremen auch ein zweites Rotorschiff mit 3 noch größeren Rotoren gebaut und mit unbefriedigendem Resultat erprobt worden war,

geriet die ganze Sache bald in Vergessenheit. Die Gründe für das Scheitern waren u. a. darin zu suchen, daß das günstigste Verhältnis u/v (Umfangsgeschwindigkeit zu Windgeschwindigkeit) nur bei schwachen Winden erzielbar war, wo die Schiffsgeschwindigkeit ohnehin uninteressant war und die Hilfsmaschine für den Propellerantrieb eingesetzt werden mußte. Bei Windstärken über 4 gab es indessen keinerlei Vorteile gegenüber dem klassischen Segelschiff und der technische Aufwand wurde sinnlos. Die Anfälligkeit für technische Störungen machten diese Schiffe dabei um vieles abhängiger. Ferner war der tote Winkel – die Schiffe konnten zwar etwas höher an den Wind gehen, dafür aber nicht vor dem Wind segeln – insgesamt größer als bei normalen Seglern. Eine Hilfsmaschine war unerlässlich, mindestens 25 PS mußten ständig allein für die Drehung der Rotoren aufgebracht werden. Die Schifffahrt wollte nichts von den Rotorseglern wissen.

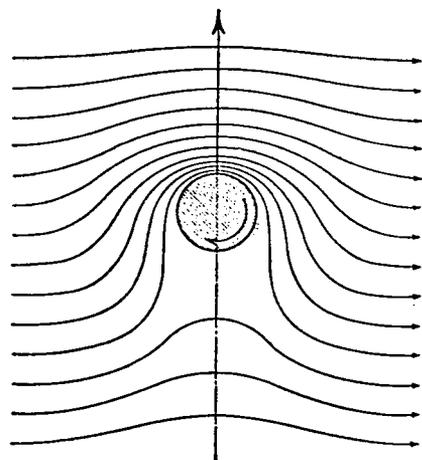
Vierzig Jahre danach, vor genau zwei Jahren, wurde vor der Schiffbautechnischen Gesellschaft die Frage erörtert, ob und unter welchen Gegebenheiten auch heute noch – oder genauer gesagt heute wieder – eine von neuem auflebende Segelschifffahrt erfolgreich sein könnte. Wir wollen auf das dort erörterte Projekt nicht weiter eingehen. Nur soviel: die veränderten Gegebenheiten sind technische Verbesserungen im weitesten Sinne, vom rationalen Hilfsantrieb bis zur maschinellen Bedienung der Takelage, von Funkmeteorologie und neuen Formen (auf Grund vertiefter aerodynamischer Erkenntnisse) bis zu neuen Materialien. Die Initiatoren des Projektes halten angesichts der Einsparung von Brennstoffkosten, bei einer stark reduzierten Besatzung, trotz des Unsicherheitsfaktors

Reisedauer eine Wettbewerbsfähigkeit für möglich. Wenn man tatsächlich den Ansatz einer Realisierung machen will, sollte man ein Versuchsschiff in Auftrag geben. Ob dieses dann neben den Dreißigknotencontainerschiffen, den Zweihunderttausendtonnentankern, den ersten Vollautomatisierten und Atom-Schiffen in vergleichbarem Maße Ausdruck der technischen Entwicklung unseres Zeitalters wäre, das werden in erster Linie gerade erfahrene Segler bezweifeln.

Nun, schauen wir noch einmal auf die Jahrhundertwende zurück. Da findet man in der Fachliteratur folgenden Satz: „Der Niedergang der Segelschifffahrt wird in verschiedenen Ländern schon jetzt schwer empfunden. In Deutschland wird auf Anregung unseres Kaisers der Segelsport immer mehr gepflegt und für die Ausbildung der jungen Seeleute werden neuerdings Schulschiffe gebaut . . . Alles dies geschieht in der richtigen Erkenntnis, daß das Segelschiff stets die hohe Schule für den Seemann bleiben wird.“

Man kann nicht umhin, etwas endgültiges in diesen Worten zu finden, das im Grunde genau die innere Beziehung trifft, die unser Jahrhundert zum Segeln hat. Man könnte höchstens noch hinzufügen, daß der – nicht mehr der Förderung eines Kaisers bedürftige – Segelsport sich heute über den klassischen Begriff des Seemannischen hinaus auf die Ebene des reinen Sports selbst bis auf die kleinsten Gewässer ausgedehnt hat, wie eben alles heute eine kolossale Entwicklung in die Breite erfährt.

Von irgendeiner Aversion gegen technischen Fortschritt ist damit auch der letzte Rest verschwunden. Jahr für Jahr wird auf internationalen Bootsmessen eine Fülle neuer Typen angeboten, die sich mehr als alles andere durch den Grad ihrer technischen Perfektion unterscheiden. Die neuen Werkstoffe haben neue konstruktive Möglichkeiten geschaffen, sind haltbarer und dauerhafter. Glasfaserverstärkter Kunststoff als Baumaterial selbst für sehr große Yachten hat eine überragende Bedeutung gewonnen. Eigentlich branchenfremde Firmen sind mit ihren Erfahrungen in den Bereich des Yacht- und Bootsbaues vorgedrungen, haben mit neuen technischen Methoden rationaler Serienfertigung dem herkömmlichen Bootsbau neue Wege gewiesen. Es hat den Anschein, daß die anfängliche Abneigung gegen dieses neue synthetische Baumaterial bei einem großen Kreis älterer Segler einem letzten Rest jahrhundertealter Skepsis der



Prinzip des Magnus-Effekts.

Seeleute gegenüber technischen Neuerungen gleichkommt. Allein die nüchternen statistischen Zahlen charakterisieren den Lauf der Dinge. Waren vor zehn Jahren noch mehr als die Hälfte aller angebotenen Yachten auf der größten internationalen Bootsausstellung aus Holz und ein Viertel aus glasfaserverstärktem Kunststoff, hatte sich dieses Verhältnis im Lauf der folgenden fünf Jahre genau umgekehrt. Seitdem ist der prozentuale Anteil der Kunststoffyachten weiter gestiegen. Die Vorteile, die dieses Material anderen Baustoffen überlegen machen, sind kurz zusammengefaßt folgende: Unbedeutende Wasseraufnahme, fast keine Unterhaltskosten, hohe Schlagfestigkeit, geringes spezifisches Gewicht, leichte Verformbarkeit, keine Korrosion, höhere relative Festigkeit. Man versteht unter Glasfaser/Kunststoff jene Werkstoffkombinationen, bei denen Glasseide als Festigkeitsträger und Kunststoff als Bindemittel dient. Die Glasseide, die in außerordentlich dünnen Fäden versponnen wird (nur Bruchteile der Dicke des menschlichen Haares), hat eine dem Stahl im Beton analoge Funktion. Sie wird in Form von Rovings (Glasseidensträngen), Matten und Geweben verarbeitet. Als Kunstharze kommen ungesättigte Polyester-Harze und Epoxyd-Harze zur Anwendung. Der Anwendungsbereich dieses noch jungen Bootbaumaterials ist, wie allgemein bekannt, längst über Jollen und kleine Fahrtenkreuzer hinausgewachsen. Die Serienfertigung von Kunststoffseekreuzern hat die 18-Meter-Grenze erreicht. Bei Motoryachten, Lotsen- und Marinefahrzeugen sind Längen über 20 m nichts ungewöhnliches mehr.

Daß die Sympathie des Seglers im tiefsten Grunde nach wie vor dem Holz gehört, beweisen selbst die Kunststoff-Yachten, von innen. Vielleicht hätte sich die Verwendung von Holz über kurz oder lang auf den Bereich des Innenausbaues beschränkt, wenn nicht auch in der Holzbauweise durch die moderne Technik neue Wege gefunden worden wären, die diesen beliebten alten organischen Baustoff auch heute noch konkurrenzfähig machte. Der Fortschritt liegt in der Leimtechnik. Es ist heute möglich, kalt gebogene, lamellierte Spanten wasserfest zu verleimen und damit Verbände herzustellen, die fester, elastischer und leichter sind als die früher gebauten oder eingebogenen. Für die Schale des Rumpfes gibt es verschiedene Formen sich überlappender Plankenschichten (doppelte, dreifache und mehr Plankenlagen längs und diagonal karveel verlegt), so daß sich außerordentlich hohe Festigkeit mit

einer bisher im Holzschiffbau nicht erreichten Dichtigkeit verbinden.

Chichesters „Gipsy Moth IV“, die ja wohl jede nur denkbare Belastungsprobe bestanden hat, ist ein solches Schiff. Es bedarf kaum einer Erwähnung, daß viel von der Sorgfalt der Arbeitsausführung abhängt, die nur unter bestimmten Voraussetzungen gewährleistet sein kann (z. B. klimatisierte Arbeitsräume). Aber derartige Voraussetzungen verlangt ja eine gute kunststoffverarbeitende Werft ebenfalls.

Stählerne Yachten bilden einen relativ geringen Anteil am Gesamtbestand. Großes Gewicht, Korrosion, schlechte Isoliermöglichkeit, hoher Deviationseinfluß machen den Stahl den anderen Werkstoffen unterlegen. Auch Aluminium wird nur selten verwandt, dann aber meist bei hochwertigen Rennyachten. Die Ozean-Yacht „Ondine“, Siegerin der Transatlantik-Regatta von 1968 und vieler anderer Rennen, ist ein Aluminiumbau.

Im Zusammenhang mit Baumaterial und Herstellungsverfahren auch ein kurzer Blick auf die Oberflächenbeschaffenheit der Außenhaut.

Bewuchshemmende Farben, die auf eine mit peinlichster Gründlichkeit vorbereitete Außenhaut aufgetragen werden, gehören heute zur Selbstverständlichkeit. Nur entfernt erinnern die heutigen Kupferfarben noch daran, daß die Segelschiffe von einst „gekupfert“ waren. Welchen Wert man von jeher auch bei Yachten auf die Verringerung des Reibungswiderstandes durch ein makellos sauberes Unterwasserschiff legte, sei nur an einem einzigen Beispiel gezeigt. Als um die Jahrhundertwende um den Amerika-Pokal gekämpft wurde, gab es Yachten mit einer Unterwasser-Außenhaut aus massiven Bronzeplatten, die mit Polierstählen spiegelblank gerieben wurden. Auf eine solche Idee würde heute niemand mehr kommen; aber die Oberflächenbeschaffenheit der Außenhaut ist immer noch ein Problem, an dem zu arbeiten es sich lohnt. Vielleicht geben doch eines Tages die Delphine ihr Geheimnis preis. —

Alles, was wir bisher erwähnt haben, waren Fragen des praktischen Schiffbaues und dazu gehörte natürlich auch die technische Vervollkommnung von Rigg und Ausrüstung, über die wir noch sprechen müssen. Allein, das Thema Schiffsrumpf kann nicht abgeschlossen werden ohne einen Seitenblick auf Rechnerisches.

Wie die Großschiffahrt dem Gesetz der Wirtschaftlichkeit, so unterliegt der Yachtbau ebenfalls Gesetzen nach Maßstäben einer theoretischen Wertskala. Es ist dies der „Rennwert“, „Rating“

oder auch „Tonnage“ nach älterem Sprachgebrauch, was mit Tonnage im Sinne von Tragfähigkeit oder Raumgehalt nichts zu tun hat. Dieser Rennwert ist auf seine Art ein nicht minder komplexes Gebilde wie in der Handelschiffahrt die Rentabilität. So wenig wie man hier sagen kann, ein Schiff von der und der Größe mit der und der Geschwindigkeit sei das wirtschaftlichste Schiff, so wenig bestimmen dort einzelne Parameter den Rennwert einer Yacht, wie etwa die Länge, oder die Segelfläche, oder die Verdrängung, die Breite, der Freibord und so fort. Wohl aber sind dies alles zusammen wichtige Einflußgrößen.

Die Sache begann in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts aus dem Bedürfnis heraus, verschiedenartige Schiffe dergestalt zu klassifizieren, daß sie mit annähernd gleichen Chancen in sportlichen Wettstreit miteinander treten konnten. Man suchte nach einer verbindlichen Bewertung — und nach der sucht man heute noch.

Es ist ein Vergnügen, die Geschichte des Yachtbaues als Wechselspiel von Rennwertbestimmungen und konstruktiver Findigkeit zu verfolgen, ein Spiel, das mit allem Scharfsinn und zuweilen vielleicht allzu großem Ernst ausgefochten wurde. Jede einseitige, zu strenge Bewertung forderte geschickte Umgehungen heraus, und diese wiederum hatten in neuen Vermessungsvorschriften ihre Konsequenzen. Als seinerzeit lediglich in den Abmessungen des Rumpfes das Kriterium für den Wert einer Yacht gesehen wurde, wie bei der alten Thames Rule

$$\text{Tonnage} = \frac{(L - B) \cdot B \cdot \frac{B}{2}}{94}$$

waren überdimensionale Segelflächen eine logische Folge. Also wurde die Segelfläche besteuert. Als man dann sah, daß die lineare Verknüpfung von Länge und Segelfläche ¹⁾ keine brauchbaren Resultate brachte, wurde die Segelfläche auf ein lineares Glied reduziert und das ergab dann die mathematische Grundform

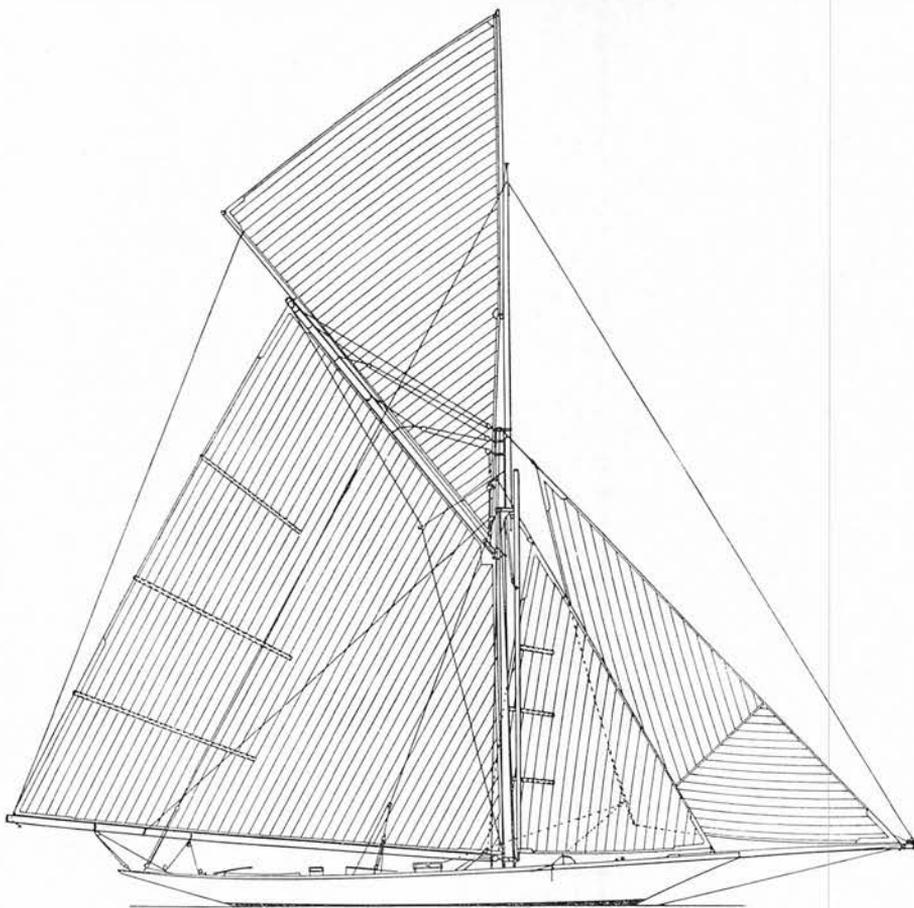
$$\text{Tonnage} = \frac{L + \sqrt{S}}{2} \text{, } ^2)$$

die — obwohl inzwischen um etliche Glieder erweitert — bis heute wesentlicher Bestandteil aller Rennwertformeln geblieben ist.

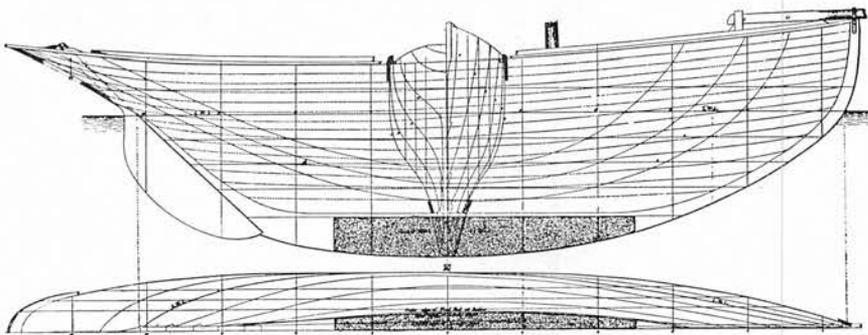
¹⁾ Formel von Dixon Kemp:

$$\text{Rating Tonnage} = \frac{L \cdot S}{6000}$$

²⁾ amerikanische Club-Formel



Groteske Extreme als Folge fehlerhafter Rennwert-Formeln. Solche Übertakelungen kamen zustande, solange die Segelfläche nicht — oder nicht genügend — besteuert wurde.



Die Überbewertung der Breite in den früheren Formeln ließen die bekannten „Englischen Lineale“ entstehen; extrem schmale, dafür um so tiefer gehende Yachten.

Alle deutschen und internationalen „Segellängen“-Formeln seit etwa 1900 berücksichtigen auch Breite, Völligkeit und Freibord in irgendeiner Form. Später kam dann die Verdrängung hinzu — entsprechend der Segelfläche auf ein lineares Glied reduziert ($\frac{2}{3} D$) — und zwar stets mit negativem Vorzeichen, oder im Nenner stehend, also rennwertmindernd wirkend.

Sieht man von der „International Rule“ ab, die im Prinzip der oben erwähnten alten amerikanischen Club-Formel entspricht (lediglich noch Spantform und Freibord berücksichtigt), und die heute noch für die Sechser, Achter und Zwölfer gilt — also auch für das Duell um den Amerika-Pokal zuständig ist —

dann existierten bis vor kurzem vor allem drei Formeln:

- Die KR-Formel (Deutsche Kreuzer Rennwertformel)
- Die CCA-Formel (Cruising Club of America)
- Die RORC-Formel (Royal Ocean Racing Club).

In ihrem grundsätzlichen Aufbau sind die Formeln nicht kompliziert, wohl aber ist die Auslegung, die Festlegung der einzelnen Meßgrößen zu einer Wissenschaft für sich geworden. Daß weniger denn je eine Erstarrung eingetreten ist beweist die Tatsache, daß die KR-Formel in diesem Jahr durch eine neue Rennwertformel ersetzt worden ist, mit der man abermals dem Ziel näherge-

kommen zu sein hofft, die so wenig eindeutige Qualität „Rennwert“ rechnerisch zu erfassen.

Die Schwierigkeit, eine allgemeinverbindliche Formel zu finden, die allen Ansprüchen gerecht wird, liegt im wesentlichen darin, daß man sich einerseits bemüht, für das vorhandene Bootsmaterial einen gerechten Ausgleich zu finden (daher „Ausgleichformeln“), andererseits aber Konstruktionsrichtlinien angestrebt werden. Das führt zwangsläufig dazu, daß von Zeit zu Zeit Korrekturen notwendig werden. Daß die technische Entwicklung uns heute gestattet leichter zu bauen als früher, ist nur ein herausgegriffener Punkt um zu zeigen, wie sich Bewertungsgrundlagen ändern können. Grundsätzlich ist man heute daran interessiert, einer Überzüchtung in Richtung hohe Geschwindigkeit auf Kosten der Seetüchtigkeit durch entsprechende Besteuerung bzw. Vergütung entgegenzuwirken.

Die Bewegungsfreiheit des Konstrukteurs ist gering; trotzdem gelangen dann und wann neue Entwürfe, die sich bei gleicher Bewertung anderen überlegen zeigen. Es zeigt sich aber auch, welche ausgezeichneten Leistungen bereits vollbracht wurden, als es noch nicht an der Tagesordnung war, neue Formen unter allen nur möglichen Bedingungen im Schlepptank zu testen.

Nun ist „Segelschiff und Technik“, oder wie immer man das Thema nennen mag, das die Segelei mit dem Begriff Technik in eine Beziehung bringen will, ein weites Feld. Einerseits scheinen die Begriffe im Widerstreit miteinander zu stehen, denn im Vergleich etwa mit vollautomatisierten Motorfahrzeugen ist doch die windgetriebene Yacht als solche fast ein unzeitgemäßer Protest gegen die Vorherrschaft der Technisierung unserer modernen Welt — andererseits stimmt das natürlich nicht, denn „Technik“ ist zu einem so umfassenden Begriff geworden, daß Mechanisierung, Automatisierung und dergleichen mehr nur Teilgebiete von ihr sind. Technik ist ebenso zu einem Leistungsbegriff im Bereich menschlicher Tätigkeiten geworden wie im Bereich der Maschine und all dem, was über die Macht des Menschen hinauszuwachsen droht. Es zeugt von einer gewissen Ohnmacht, ist aber nicht ganz zufällig, daß wir für brillantes Klavierspiel, bestechende Fußballkombinationen und für die Raumfahrt dieselbe Vokabel gebrauchen, Technik. In diesem Sinne ist auch die Technik des Segelns an sich zu einer höchstentwickelten Angelegenheit geworden, von der Herstellung der Segel, bei der man Computer

Wie im Groß-Schiffbau werden auch im Yachtbau heute hochwertige Boote im Versuchstank getestet, und nicht nur auf ebenem Kiel!
 (Aus Gilgenast: „Eine schnelle Yacht entsteht“, Delius, Klasing & Co.)

einzusetzen beginnt, über den Trimm, der mit allen nur denkbaren Raffinements dem jeweiligen Kurs und der jeweiligen Windstärke entsprechend korrigiert wird bis zur taktischen Boots-führung. Wir sind gezwungen, das Thema abzugrenzen und müssen außer acht lassen, was die „Technik des Segelns“ betrifft. Die Technik der Herstellung der Schiffe konnte nur flüchtig angedeutet werden, so daß wenigstens eine Übersicht über die wichtigsten Baumethoden der Gegenwart gegeben ist. Es bleibt, einen Blick auf die Ausrüstung zu werfen. Diese ließe sich in vier Hauptabschnitte einteilen, die jeweils eine Fülle von interessanten Einzelproblemen zusammenfassen:

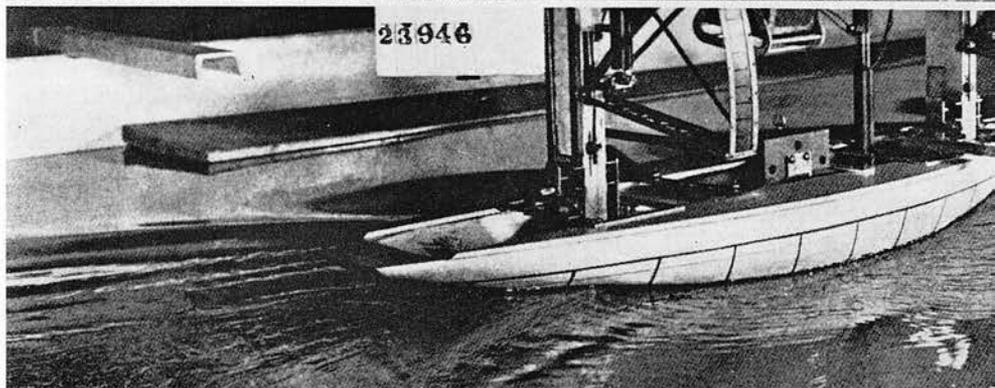
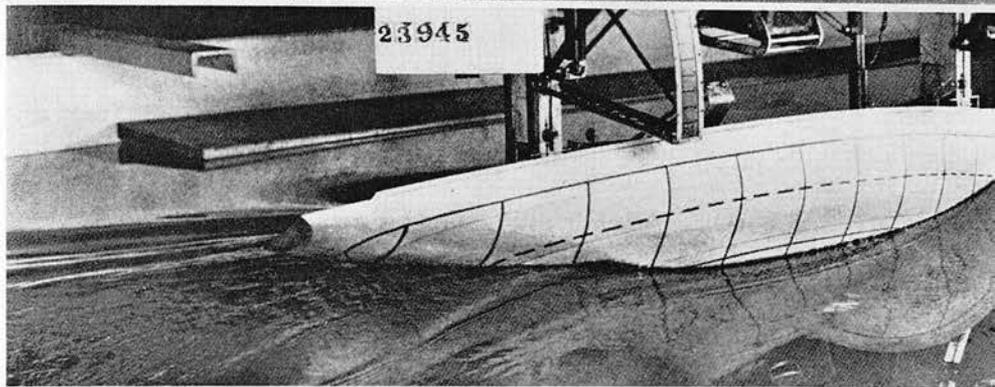
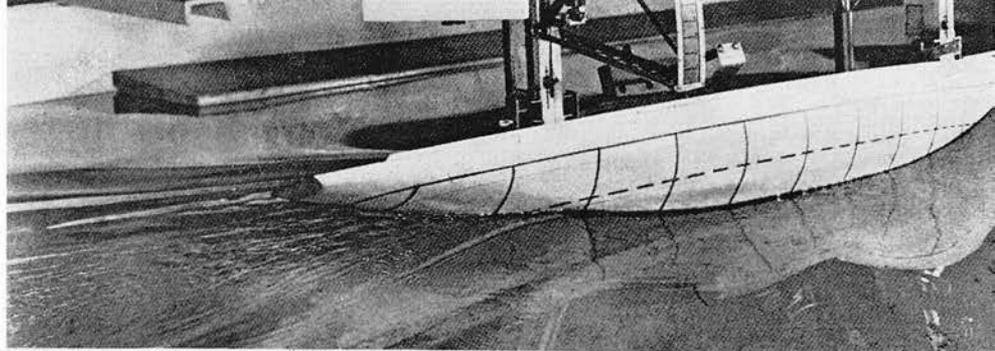
1. Kraftersparnis an Deck,
2. Pumpen,
3. Hilfsantrieb,
4. Elektrizität und Elektronik.

Lediglich im ersten gibt es Vorrichtungen, die man speziell nur auf Segelschiffen findet. Das Beherrschen großer Segel erfordert Kraft und Geschicklichkeit; es sind im Prinzip die gleichen Probleme wie eh und je und man bedient sich heute der gleichen Hilfsmittel wie vor hundert Jahren: Talje, Winsch und Spill. In der Ausführung freilich hat sich manches geändert. Abgesehen davon, daß die Beanspruchung mit der von ehemals nicht vergleichbar ist, haben neues Material und verfeinerte Konstruktionen Apparate entstehen lassen, die im Vergleich zu den Decks-ausrüstungen der Windjammer Feinmechanik sind.

Auf die Wichtigkeit gut gearbeiteter, unempfindlicher Lenzpumpen braucht kaum hingewiesen zu werden. Viele leistungsfähige kleine Pumpen verschiedener Bauart sind heute im Handel, unter denen die Membranpumpen mit Kunststoffgehäuse, die obendrein schön leicht sind, besonders hervorgehoben zu werden verdienen.

Pumpen- und Verschlusseinrichtungen von WC's müssen von bester Ausführung sein, da die meist unterhalb des Wasserspiegels angeordneten Becken die Sicherheit des Schiffes gefährden können.

Ein Hilfsmotor ist bei Segelregatten – wenn es einem nicht gelingt durch ihn mit fragwürdigen Tricks eine Vermessungsvergütung herauszuschinden, welche die Nachteile seines nutzlosen Daseins aufwiegen – überflüssiger Ballast. Doch ungeachtet des großen Raumes, den der Rennsport heute einnimmt,



überwiegen die Gesichtspunkte, die einen Hilfsantrieb fast unentbehrlich machen. Vom zeitlichen Gebundensein bis zur unerläßlichen selbständigen Manövrierfähigkeit in Schleusen und verkehrsreichen Gewässern entscheidet die Hilfsmaschine über den Aktionsradius des Seglers. Es sind deshalb große Anstrengungen unternommen worden, zweckmäßige Antriebsanlagen für Yachten zu konstruieren. Zweckmäßig heißt: betriebssicher, robust, klein, leicht, stark, leise, sparsam, geruchsarm, billig und so fort – also lauter Anforderungen, die sich prächtig widersprechen. So ist es zu einer Wissenschaft für sich geworden, welchen Motor man für welchen Bootstyp wählen soll. Bei größeren Schiffen überwiegen die Vorteile des Dieselmotors, bei Motoren unter 10 PS für Yachten bis etwa 10 m Länge halten sich Vergasermotoren und Diesel die Waage, bis 5 PS kommen nur Outboarders infrage. Durch manchen konstruktiven Kunstgriff wird dem Raummangel an Bord begegnet; Z-Antrieb, V-Antrieb und hydrostatischer Antrieb machen den Einbauplatz des Motors bis zu einem gewissen Grade unabhängig von der Lage der Propellerwelle. Die Entscheidung ob Viertakter oder Zweitakter, ob

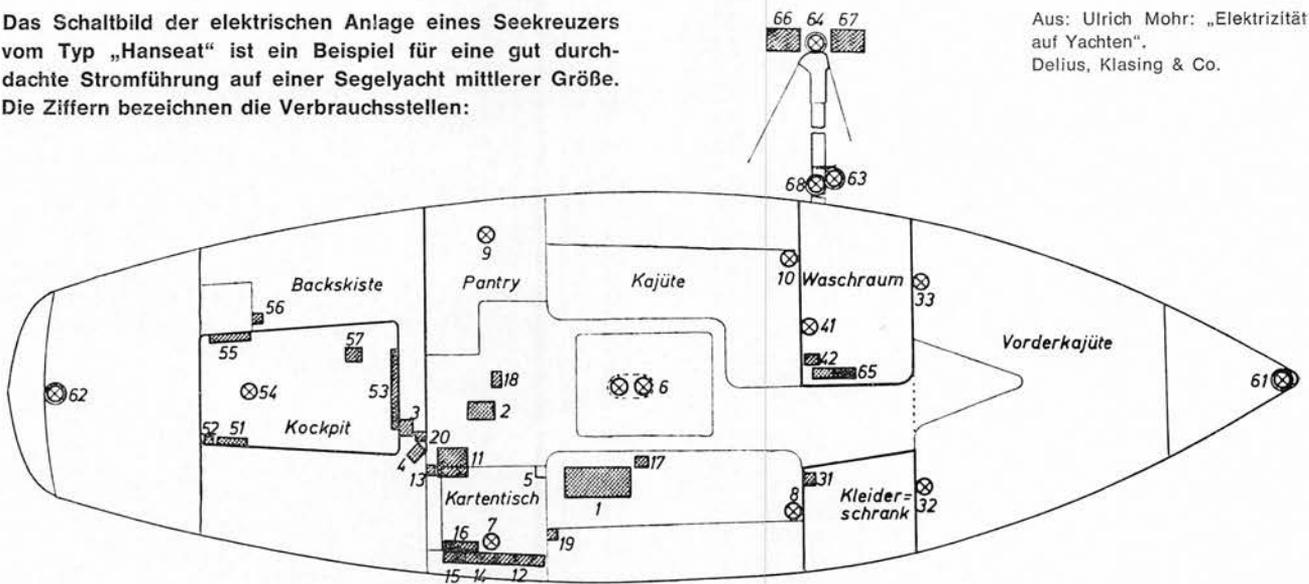
Handstart oder Anlasser, ob Luftkühlung oder Wasserkühlung ist nicht immer leicht zu treffen. Für alles gibt es Plus- und Minuspunkte hinsichtlich gleichförmigen Lauf, Leistungsgewicht, Kraftstoffverbrauch, Vibration, Wärmebelastung, Feuergefahr, Geruchsbelästigung und manches andere. Die Wahl des besten heute verfügbaren Motors bleibt ein Kompromiß wie die Wahl des für die jeweiligen Bedürfnisse optimalen Schiffes und muß von Fall zu Fall sorgfältig geprüft werden.

„Auf den alten Segelschiffen gab es normalerweise Petroleum für die Positions-, Heck-, Anker- und Kompaßlampen; für die Wohnräume täglich ein bescheidenes Quantum. Auf vielen Schiffen brannten in klaren Nächten auf See die Positionslampen nur, wenn Schiffe in Sicht waren; sonst blieben sie gelöscht... Kanonenöfen in Wohnräumen solange das Schiff im Hafen war. Auf See wurden die Öfen in der Vorpiek verstaut. Möglichkeiten, das immer nasse Zeug zu trocknen, gab es in den Schlechtwetter-Regionen nicht...“

Diese Mitteilung eines alten Kapitäns beleuchtet ein Hauptproblem an allen Segelschiffen; den Mangel an jeglicher Energie für den täglichen Bedarf. Und

Das Schaltbild der elektrischen Anlage eines Seekreuzers vom Typ „Hanseat“ ist ein Beispiel für eine gut durchdachte Stromführung auf einer Segelyacht mittlerer Größe. Die Ziffern bezeichnen die Verbrauchsstellen:

Aus: Ulrich Mohr: „Elektrizität auf Yachten“, Delius, Klasing & Co.



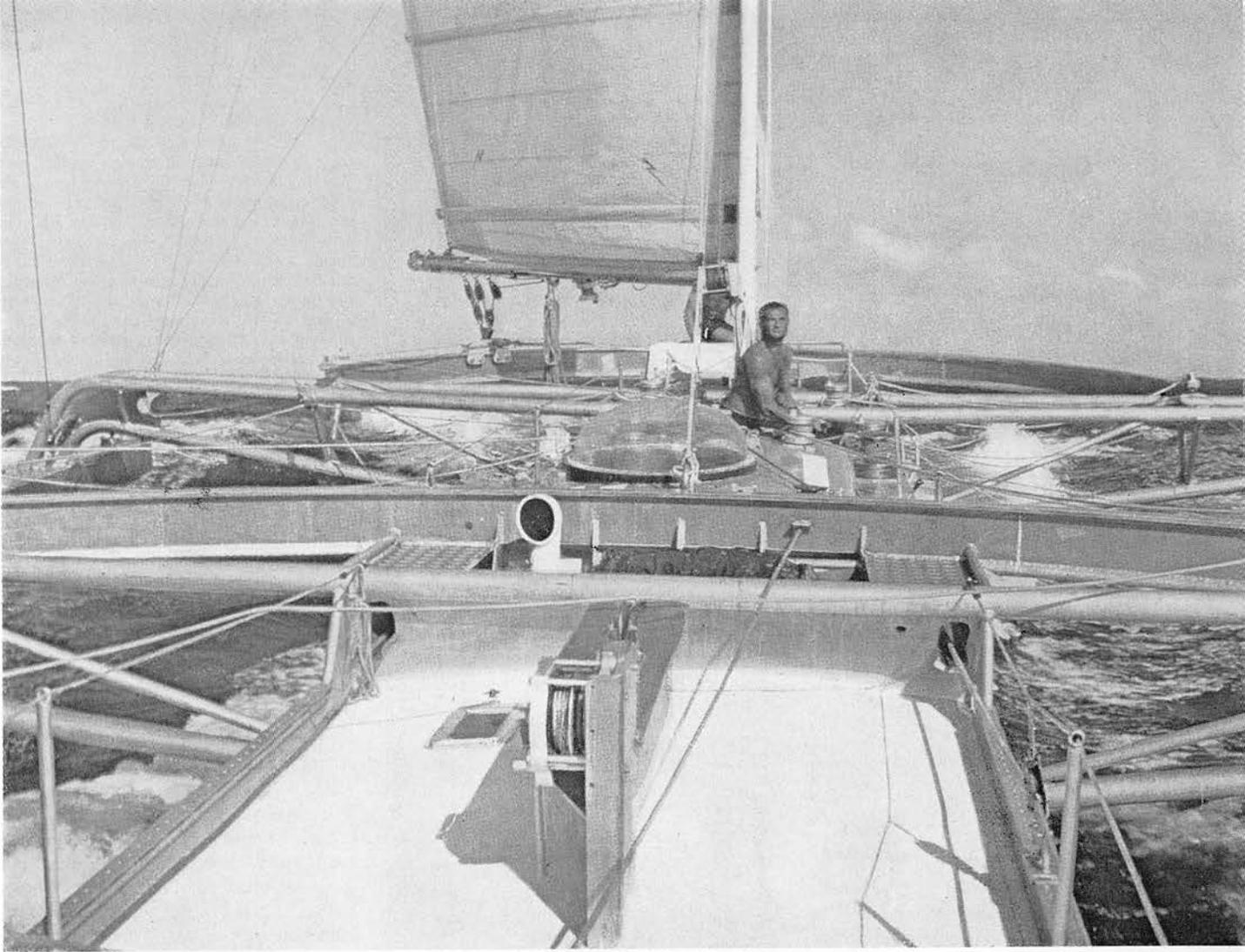
- | | | | |
|--------------------------|-------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|
| 1 Bordnetzbatte | 12 Funkpeilempfänger | 22 Öldruckwächter | 55 Windmeßempfänger |
| 2 Licht-Anlasser | 13 Achterstag-Antenne | 31 Erdungsschalter für Wanten | 56 Beleuchtung für Windmesser |
| 3 Reglerschalter | 14 Echolot | 32 Kojenleuchte | 57 Echolot |
| 4 Sicherungen | 15 Fahrtmeßanlage (Log) | 33 Kojenleuchte | 61 Buglaterne grün/rot |
| 5 Batterie-Hauptschalter | 16 Prüfschalttafel | 44 Waschraumleuchte | 62 Hecklaterne |
| 6 Deckenleuchte | 17 Batterie-Steckdose | 42 Fahrtmeßgeber | 63 Dampferlaterne |
| 7 Kartentischleuchte | 18 Motordrehzahlgeber | 51 Motor-Instrumente | 64 Topplampe |
| 8 Eckleuchte | 19 Steckdose | 52 Morsetastschalter für Topplampe | 65 Steckdosen für Mastarmaturen |
| 9 Pantryleuchte | 20 Schalter für Salingleuchte | 53 Armaturenbrett | 66 Windrichtungsgeber |
| 10 Eckleuchte | 21 Motor-Kühlwassertemperatur | 54 Kompaßbeleuchtung | 67 Windstärkegeber |
| 11 Funkpeiler | | | 68 Salingsleuchte |

Äußerst rationelle Anordnung von Winschen und Spillköpfen an Deck der Ozeanrennyacht „Ondine“. Rechte Seite: Nur noch Technik. Die Rennmaschine von Tabarly, mit der er den Atlantik in zehn Tagen überquerte. (Bilder mit freundlicher Genehmigung des Verlages Delius, Klasing & Co.)



dieses Problem spüren wir heute noch. Lläuft eine Yacht unter Motor mit einer guten Lichtmaschine, ist alles in Ordnung; aber dann trifft ja die Bezeichnung Segelschiff nicht mehr zu. Will indessen eine Yacht mehrere Nächte hintereinander mit korrekter Lichterführung segeln, kommt sie in größte Schwierigkeiten, denn die Kapazitäten der heutigen Batterien sind immer noch erschütternd gering. Es bleibt das gute alte Petroleum – wofür man jedoch keine Lampen-Atteste mehr bekommt – oder die leidige Batterieaufladerei, die immer mit Ärger verbunden ist. Der Lärm kleiner Aggregate, die man an Deck aufstellen kann, bringt einem schließlich auf die unsympathischste Weise die eigene Abhängigkeit zum Bewußtsein. Elektrizität, an Land im Überfluß verfügbar wenn man als einer von Millionen Verbrauchern an ein großes Verteilernetz angeschlossen ist, wird zum kostbarsten Gut, wenn man selbst dafür sorgen muß, wo sie herkommt.

Der Stromverbrauch steigt rapide mit dem Ausrüstungskomfort der Yacht. Es wurde schon des öfteren eindringlich auf den Vorteil zweier getrennter Stromquellen für Motor und Lichtnetz hingewiesen, da ein aufgrund einer leeren



Batterie nicht anspringender Motor sich höchst verhängnisvoll auswirken kann. Sehen wir also vom Motor ab, dann bleiben als Stromverbraucher erstens die Lichtquellen, wie Positionslampen, Hecklaterne, Saling- und Topplampe, Kompaßleuchte und Beleuchtung unter Deck, dann die navigatorischen Hilfsgeräte wie Funkanlage, Peiler, Echolot, evtl. Radar, Log, und schließlich umfaßt der Wohnkomfort noch allerlei nützliches, wie Eisschrank, Lüfter, elektrische Geräte.

Auch bei sparsamem Verbrauch kommen 100 Ampèrestunden pro Tag schnell zusammen.

Von einer gewissen Größe ab — mit der ja auch ihr Fahrtbereich in der Regel gegeben ist — wird kaum eine Yacht auf eine solide elektrische Ausrüstung verzichten wollen bzw. können, wenn sie nicht in Schwierigkeiten mit ihrer Navigation oder dem Gesetz geraten will. Aber mit der elektrischen Installation erheben sich schon technische Probleme erheblichen Ausmaßes, die allerlei Zuwendung erfordern wenn man will, daß alles funktioniert — wobei es auch zu bedenken gilt, daß Elektrizität an Bord neben mancher Erleichterung auch Gefahren mit sich bringt.

Die Ausrüstung mit elektronischen Geräten für die Navigation, mit Sendern und Empfängern, Wetterschreibern und Peilgeräten, Consolfunk und Radar unterscheidet ein modernes Segelschiff stärker als alles andere von einem Segelschiff von früher. Auf diesem Sektor handelt es sich — wenn auch oft nur in kleinsten Ausmaßen — um die Anwendung technischer Neuerungen, die im Grunde auf einer völlig anderen Ebene liegen als das Segeln selbst, wo man sich den Winden anvertraut, der Unstettheit von Naturkräften — die allerdings mit immer größerer Präzision vorherzusagen wir dank der modernen Technik immer besser imstande sein werden. Heinrich Hauser beschreibt in seinem Buch „Notre Dame von den Wogen“ die letzte Reise eines finnischen Tiefwasserseglers in den zwanziger Jahren. Der Kapitän quält sich dort vergeblich mit einem schwach piependen Radio herum — bis er die Geduld verliert, das Ding bei seinen Drahthaaren packt und in ein Spind stopft. „... Etwas endgültiges lag in dieser Bewegung; Kapitän Andersen hatte Schluß gemacht mit der einzigen neuzeitlichen Einrichtung auf seinem Schiff.“ Dieser Satz hat sich mir vor Jahrzeh-

ten unvergeßlich eingepägt und oft, wenn unser Motor nicht anspringen wollte, wenn die elektrischen Lampen nicht brannten, weil die Batterie leer war oder kein Kontakt mehr Strom durchließ, war mir zumute wie Kapitän Andersen mit seiner Drahtkiste. Es war dann wie ein spontanes Nacherleben jenes großen Konfliktes, den die alte Seemannschaft mit neuen technischen Errungenschaften einst ausfocht.

Längst ist es keine Frage mehr, daß die Technik heute alle Bereiche menschlichen Tuns durchdringt, auch wenn sie hier und da scheinbar im Widerspruch mit ihnen steht; doch es besteht kein Zweifel darüber, daß sie uns bei aller Erleichterung, die wir ihr verdanken, auch abhängiger macht. Wer die Vorzüge maschineller und elektrischer Einrichtungen nutzen will, braucht ständige Versorgung mit Brennstoff, mit Energie. Die Kluft, die früher Segel und Maschine voneinander trennte, ist wesentlich geworden. Die beiden konkurrieren nicht mehr miteinander. Wer heute segelt, kann sich technischer Hilfsmittel bedienen in so hohem Maße er will oder es sich leisten kann; es wird dennoch immer einzelne geben, die mit einem Minimum an Aufwand die Ozeane überqueren.



Oberbürgermeister Bantzer verlieh Brandschutz-Ehrenzeichen an sieben Männer der Kieler Werkfeuerwehr

Daß gleich sieben Männer einer Werkfeuerwehr das Brandschutz-Ehrenzeichen erhalten, ist gewiß kein alltägliches Ereignis. So hat es sich denn auch der Kieler Oberbürgermeister Günther Bantzer nicht nehmen lassen, die Verleihung der Auszeichnungen selbst vorzunehmen.

Als er am Vormittag des 6. November bei unserer Werkfeuerwehr in Kiel-Dietrichsdorf eintraf, hatten sich die Werkfeuerwehrmänner bereits in einer festlich in den Landesfarben geschmückten Halle versammelt. Der Leiter der Werkfeuerwehr, Oberbrandmeister Karl Steinhagen, begrüßte den Oberbürgermeister

Unter den 89 Bränden, die 1954 im Kieler Werk der HDW gelöscht werden mußten, war der am 23. Dezember im unteren Laderaum des sowjetischen Dampfers „Tungus“ ausgebrochene Brand der größte. Auf dem früheren Liberty-Schiff (7 914 BRT) waren zwischen den Tanks Ölrückstände und Holz in Brand geraten und führten zu starker Rauchentwicklung. Der Brand konnte erst nach mehrstündigem Einsatz der Werkfeuerwehr und zweier Löschzüge der Berufsfeuerwehr gelöscht werden. Der entstandene Schaden betrug mehr als 300 000 Mark.

und die ihn begleitenden Herren, Stadtrat Wurbs, Brandrat Lorenz und Oberamtmann Mitterer sowie unser Vorstandsmitglied Dipl.-Ing. Gerrit Körte und einige Mitarbeiter der Werft und dankte dem Oberbürgermeister, daß er es übernommen habe, die Ehrung der Kollegen vorzunehmen.

Oberbürgermeister Bantzer sagte, daß er gern gekommen sei, um die sieben Männer der Werkfeuerwehr des Kieler Werkes der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG mit den ihnen vom schleswig-holsteinischen Landesinnenminister verliehenen Brandschutz-Ehrenzeichen auszuzeichnen, könne er doch so auch die Verbundenheit der Stadt Kiel mit ihrem größten Betrieb auf sinnvolle Weise zum Ausdruck bringen. Den Einsatz unserer Werkfeuerwehr in all den Jahren nach dem Kriege würdigend, erinnerte Bantzer an die Brände auf der „Tungus“ im Dezember 1954, auf der „Margrethe Bakke“ im Februar 1956 und auf der „Peru“ im Januar 1958 sowie an das Unglück der „Wladiwostok“ im stürmischen Februar des Jahres 1962. Daß die Männer der Werkfeuerwehr, deren Leben gewiß nicht immer nach des Dienstes gleichgestellter Uhr verlaufe, bei jenen Einsätzen, wie auch sonst häufig genug, Gesundheit und Leben sowohl zur Rettung einzelner wie zum Wohle des Ganzen riskiert hätten, sei auch in der Stadt mit Dankbarkeit aufgenommen worden. Denn: „Was auf Howaldt vorgeht, geht die ganze Stadt an“. Dem Löschen von Bränden und der Hilfe bei Unglücken gleichzusetzen, ja vielleicht von gar noch größerer Bedeutung sei die Brandschutzvorsorge und Verhütung von Unglücken, mit der auch die Werkfeuerwehr einen gewichtigen Beitrag zur Sicherung der Arbeitsplätze leiste.

Verbunden mit dem Glückwunsch an die Auszuzeichnenden sprach Oberbürgermeister Bantzer der gesamten Werkfeuerwehr den Dank und die Anerkennung der Stadt Kiel für ihre bisherige Leistung aus und gab der Überzeugung Ausdruck, daß die dem Gesetz nach auch „als ein verlängerter

Arm der städtischen Berufsfeuerwehr“ zu bezeichnende Werkfeuerwehr auch in Zukunft gut mit der Berufsfeuerwehr zusammenarbeiten werde.

Sodann heftete Oberbürgermeister Bantzer dem Löschmeister Friedrich Reble als erstem das an einem rot-weiß-roten Bande hängende Kreuz der 2. Stufe des Brandschutz-Ehrenzeichens an die Brust und sprach ein paar Worte mit ihm. Es folgten der Löschmeister Max-Friedhelm Taubner, die Oberfeuerwehrmänner Willy Heyn, Andreas Liedtke und Konrad Tietze und die Feuerwehrmänner Willi Hansen und Willy Oltersdorf. Für jeden von ihnen hatte der „OB“ Zeit zu einem kleinen Gespräch.

Direktor Körte beglückwünschte die Ausgezeichneten im Namen des Vorstandes und der Belegschaft und dankte ihnen für ihre fünfundzwanzigjährige verantwortungsvolle Tätigkeit, von deren Bedeutung der Vorstand wohl wisse.

Bei dem kleinen Frühstück, das den Oberbürgermeister und seine Begleitung wie auch Direktor Körte und einige Mitarbeiter der Werft für eine kurze Spanne Zeit noch mit den soeben dekorierten Feuerwehrmännern vereinigte, hatte auch unser Betriebsratsmitglied Willi Bormann Gelegenheit, die Ausgezeichneten zu beglückwünschen.

In diesem Zusammenhang mag interessieren, daß die Männer der am 1. Dezember 1943 gegründeten Werkfeuer-

wehr des Kieler Werkes – wie aus den Journalen der Nachkriegszeit hervorgeht – fast jeden zweiten Tag „im Einsatz“ waren. Die Protokolle und Journaleintragungen zeigen, daß es sich bei den meisten Alarmfällen um kleine Brände handelte, die ihre Ursache fast ausschließlich in mangelnder Vorsicht hatten. Sie konnten im allgemeinen schnell gelöscht werden, wenn auch immer wieder notwendig war, daß sich die Männer mit Rauchschutzgeräten an den Brandherd herankämpften. Den kleinen Bränden folgen der Zahl nach die Einsätze nach Explosionen und zur Bergung von Verunglückten. Größere oder anhaltende Brände gab es glücklicherweise nur einige wenige.

Im Jahre 1968 wurde die Werkfeuerwehr des Kieler Werkes 125 mal alarmiert. Davon galten 108 Einsätze kleinen Bränden, 14 der Bergung von Verunglückten und einer den Folgen einer Explosion. Blinder Alarm wurde zweimal ausgelöst.

Erst, wenn man bedenkt, daß auch bei den sogenannten „kleinen“ Bränden oft genug schon ein Schaden von mehreren tausend Mark entstanden ist, wird man erlauben können, was die soeben genannten Einsatzzahlen des vergangenen Jahres bedeuten. Zumal der Schaden bei mittleren und größeren Bränden – wie etwa bei dem sowjetischen Dampfer „Tungus“ – schnell in die hunderttausende geht.



Oberbürgermeister Günter Bantzer heftet unserem Löschmeister Max Tauber das Brandschutz-Ehrenzeichen an den Rock.

Die Verbundenheit der Stadt Kiel mit ihrem größten Industrieunternehmen brachte Oberbürgermeister Günther Bantzer in seiner Ansprache vor den zur Ehrung ihrer Kollegen versammelten Feuerwehrmännern zum Ausdruck. In der vorderen Reihe von rechts nach links: Willy Oltersdorf, Willi Hansen, Konrad Tietze, Andreas Liedtke, Willy Heyn, Max Tauber und Friedrich Reble.



Änderungen beim Betriebsrat des Werkes Kiel

Durch das Ausscheiden der Betriebsratsmitglieder Willi Brandt und Walter Krohn wegen Erreichung der Altersgrenze, wurde eine Nachwahl für den geschäftsführenden Ausschuß des Betriebsrates erforderlich.

Dem geschäftsführenden Ausschuß gehören nunmehr folgende Betriebsratsmitglieder an:

Otto Böhm (Vorsitzender), Horst Lorenz (stellvertretender Vorsitzender), Werner Gebauer (Schriftführer), Rolf Bender, Heinz Fuhlert, Heinrich Gast, Walter Knappe und Heinz Neumann.

Dem nach § 28 des Betriebsverfassungsgesetzes zu wählenden Betriebsausschuß gehören neben dem Vorsitzenden und seinem Stellvertreter die Betriebsratsmitglieder Werner Gebauer,

Jedes Betriebsratsmitglied vertritt die Belange der gesamten Belegschaft

Wechselt ein gewähltes Betriebsratsmitglied während der Amtsperiode des Betriebsrats seine Gruppenzugehörigkeit, so erlischt dadurch nicht die Mitgliedschaft zum Betriebsrat. Das entschied

Gertrud Hoffmann und Kurt Marxen an. Die Sprechstunden in den Betriebsratsbüros in Kiel-Dietrichsdorf und Gaarden sind für Montag–Freitag, 8.00–13.00 Uhr festgelegt.

das Bundesarbeitsgericht (BAG) in Kassel.

Jedes Betriebsratsmitglied, sowohl der Arbeiter- als auch der Angestellten-Gruppe, müsse nämlich nicht nur die Belange seiner Gruppe, sondern die der gesamten Belegschaft wahren.



Heinz Scholz (IG Metall), Günter Mielke (DAG), Dr. Norbert Henke, Konsul Adolf Westphal und Horst Lorenz (Betriebsrat) folgten dem Bericht des Betriebsratsvorsitzenden Otto Böhm mit gleichem Interesse . . . wie die Belegschaft.

Haben Sie Schulabgänger in der Familie?

In den Abgangsklassen der Schulen in Kiel und Umgebung werden in Zusammenarbeit mit dem Arbeitsamt bereits jetzt die Berufsaussichten und Wünsche der Schüler diskutiert. Auch die Ausbildungsleitung der HDW im Werk Kiel berät Sie gern in diesen Fragen.

Das neue Berufsbildungsgesetz verlangt von den Ausbildungsbetrieben, daß sie einwandfreie Ausbildungsstätten nachweisen. Mit der Ausbildung dürfen nur Personen mit hervorragenden beruflichen Fertigkeiten und Kenntnissen und mit fundierten arbeitspädagogischen Fähigkeiten beschäftigt werden. Prüfen Sie die Betriebe, denen Sie Ihr Kind anvertrauen wollen.

Das Werk Kiel der HDW hat sich diese Voraussetzungen in jahrelanger Aufbauarbeit geschaffen. Haben Sie Vertrauen

zu unserer Ausbildung und lassen Sie Ihre Tochter oder Ihren Sohn sich bei uns bewerben.

Wir stellen zum 1. 9. 1970 Lehrlinge in folgenden Berufen ein:

Schiffbauer
Rohrinstallateure
Bauschlosser
Stahlbauschlosser
Feinblechner
Dreher
Elektroinstallateure
Möbeltischler
Technische Zeichnerinnen
Maschinenschlosser
Betriebsschlosser
Werkzeugmacher
Mechaniker

Kessel- und Behälterbauer
Universalfräser
Elektromechaniker
Teilzurichter

Schriftliche Bewerbungen mit Lebenslauf und Abschrift des letzten Schulzeugnisses sind an die Lehrwerkstatt des Werkes Dietrichsdorf (Tel. 235 oder 240) zu richten.

Das Betriebliche Vorschlagswesen gibt es auf der ganzen Welt – im Osten wie im Westen, in Entwicklungsländern wie in Industrienationen, denn überall

sieht einer nicht so viel wie alle, hört einer nicht so viel wie alle, weiß einer nicht so viel wie alle und kann einer nicht so viel wie alle Mitarbeiter eines Unternehmens zusammen.



Der Lehrlingswart der Industrie- und Handelskammer Kiel, Peter Seemann, überreicht dem Maschinenschlosser Gerd Krützfeldt, der seine Abschlußprüfungen mit „sehr gut“ bestand, eine Anerkennungsprämie.

Freisprechungsfeier in Kiel

Am 30. September fand im Hotel „Bellevue“ in Kiel in traditioneller Weise die Freisprechungsfeier für 65 Auszubildende (früher „Lehrlinge“) unseres Kieler Werkes statt. 32 von ihnen, also fast genau die Hälfte, haben Maschinenschlosser gelernt. Die anderen verteilen sich auf acht weitere Lehrberufe,

von denen der des technischen Zeichners (13) und des Elektromechanikers (12) die größte Anziehungskraft bei der Berufswahl gehabt zu haben scheinen. Vier der Elektromechaniker bestanden ihre Prüfung in der Fachrichtung Elektronik. Zur Gruppe der technischen Zeichner gehören elf junge Damen.

Direktor Körte, der die Freisprechung unserer jungen Mitarbeiter im Beisein ihrer Eltern und zahlreicher Gäste vornahm, dankte den Ausbildungsleitern für ihre Arbeit, den Auszubildenden aber für ihren Fleiß und beglückwünschte sie. Dem Maschinenschlosser Gerd Krützfeldt, der seine Prüfung sowohl im Theoretischen wie auch im Praktischen mit „sehr gut“ bestanden hat, konnte er die Urkunde für ein Stipendium zum Studium an der Ingenieurschule überreichen. Drei weitere Prüflinge, die ihre Prüfungen mit gut bestanden haben, können auf Kosten der Werft die technische Abendschule besuchen: Peter Hecht, Heinz Heimlich und Wolfgang Schröder. Auch sie erlernten den Beruf eines Maschinenschlossers.

96 Jungen und Mädchen unseres Kieler Werkes hatten am 1. September 1969 ihren ersten Arbeitstag

Am 1. September begannen 96 Jungen und Mädchen in Kiel-Dietrichsdorf ihre Berufsausbildung. Und zwar 80 gewerbliche „Auszubildende“, wie die Lehrlinge nunmehr nach dem neuen Berufsbildungsgesetz genannt werden sollen, 3 Industriekaufleute, 8 technische Zeichnerinnen und 5 Bürogehilfinnen.

Ausbildungsleiter Rolf Meyer begrüßte die zumeist mit ihren Eltern gekommenen und mit ihnen im Speiseraum der Lehrwerkstatt versammelten neuen jungen Mitarbeiter im Rahmen einer Feierstunde, zu der auch Frau Dr. Lange, die Leiterin der Abteilung Berufsberatung beim Arbeitsamt Kiel, der Syndikus der Industrie- und Handelskammer Kiel, Dr. Diercks, und Oberstudiendirektor Tietjen von der Gewerblichen Berufsschule I gekommen waren.

Sodann hieß Direktor Dipl.-Ing. Gerrit Körte die Jungen und Mädchen und ihre Eltern sowie die Gäste, auch namens

des Vorstandes, willkommen und sprach zu ihnen.

An den Anfang seiner Rede stellte er einige Gedanken zu jener Unruhe, die die Jugend in aller Welt seit einigen Jahren erfaßt und gelegentlich leider auch zu zum Teil sehr häßlichen Ausschreitungen veranlaßt hat. Diese Unruhe, sagte er, gäbe es auch in allen möglichen Bereichen des betrieblichen Ausbildungswesens, und wo sie zu konstruktiver Entwicklung beitrage, sei sie

durchaus als positiv zu bewerten. Auf das Inkrafttreten des neuen Berufsbildungsgesetzes eingehend, stellte er fest, daß das neue Gesetz für unsere Werft wenig Neues bringe, weil bei uns schon seit langem nach modernen Gesichtspunkten ausgebildet werde. So gelte denn auch die Ausbildung bei uns weit über die Grenzen Hamburgs und Kiels hinaus als beispielhaft. Sie beginnt, erläuterte Körte, in der Lehrwerkstatt, von der aus die Auszubildenden



Vorstandsmitglied Gerrit Körte begrüßt die neuen Auszubildenden und ihre Eltern.

nach der Grundausbildung in die ihrem Lehrberuf entsprechenden Betriebe innerhalb der Werft hinausgingen, um jedoch immer wieder zur Überprüfung der jeweils zu erreichenden Ziele und zur Fertigung der Zwischenprüfungsstücke zu ihr zurückzukehren.

Mehr als je zuvor stelle die fast „unheimlich“ schnell voranschreitende Entwicklung der modernen Technik an jeden einzelnen die Forderung lebenslangen Lernens, sagte Körte und rief den Jungen und Mädchen zu: „Seid fleißig und macht Euren Eltern zum eigenen Nutzen Freude!“ Die Eltern aber bat er um möglichst enge Zusammenarbeit mit allen an der Ausbildung ihrer Kinder Beteiligten.

Den der Ansprache Direktor Körtes folgenden Begrüßungsworten von Seiten der Berufsschule und des Betriebsrates schloß sich eine Besichtigung der Lehrwerkstatt an.

Weihnachtszuwendungen

Alle Betriebsangehörigen, die vor dem 1. Oktober dieses Jahres eingestellt worden sind und am Tage der Auszahlung in einem ungekündigten Arbeitsverhältnis bei uns standen, erhielten eine Weihnachtszuwendung.

Die Höhe der Weihnachtszuwendung betrug

| | |
|--|----------|
| für alle Betriebsangehörigen, die bis zum 30. 9. 1949 eingestellt worden sind, | DM 225,— |
| für alle Betriebsangehörigen, die in der Zeit vom 1. 10. 1949—30. 9. 1954 eingestellt worden sind, | DM 200,— |
| für alle Betriebsangehörigen, die in der Zeit vom 1. 10. 1954—31. 12. 1964 eingestellt worden sind, | DM 175,— |
| für alle Betriebsangehörigen, die in der Zeit vom 1. 1. 1965—30. 9. 1968 eingestellt worden sind, | DM 125,— |
| und für alle Betriebsangehörigen, die in der Zeit vom 1. 10. 1968 bis zum 30. 9. 1969 eingestellt worden sind, | DM 75,— |

Unsere Lehrlinge erhielten eine Zuwendung in Höhe von DM 75,—.

Die Auszahlung erfolgte für die gewerblichen Arbeitnehmer mit der Lohnabrechnung für Oktober im November und für die Angestellten mit der Gehaltsabrechnung für November.

Die Einbehaltung der gesetzlichen Abzüge erfolgte unter Berücksichtigung des steuerlichen Weihnachtsfreibetrages.

Die Zahlung der Weihnachtszuwendung erfolgte freiwillig und unter dem Vorbehalt des jederzeitigen teilweisen oder gänzlichen Widerrufs. Aus ihr kann weder zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch in Zukunft ein Rechtsanspruch hergeleitet werden.

Ist Friedlandhilfe noch notwendig?

Fast 25 Jahre nach dem Ende des 2. Weltkrieges kann, so hört man immer wieder, der Frage der Übersiedler in den freien Teil Deutschlands doch keine wesentliche Bedeutung mehr zukommen!

Die Tatsachen sprechen eine andere Sprache. Angesichts der herrschenden Notlage mußte sich die Friedlandhilfe entschließen, auch die Übersiedler in den Lagern Gießen und Berlin, soweit die Voraussetzungen gegeben sind, in ihre Betreuungsarbeit einzubeziehen. Während im ganzen Jahr 1968 die von der Friedlandhilfe in den Lagern Friedland und Nürnberg betreuten Übersiedler sich auf nicht ganz 23 500 Personen beliefen, machte die Zahl der Übersiedler in Friedland, Nürnberg, Gießen und Berlin bereits in den ersten neun Monaten dieses Jahres 23 800 Personen aus. Unterstellt man, daß diese Entwicklung auch im letzten Quartal 1969 andauert, würde sich insgesamt eine Zahl von 31 750 Personen und damit eine Steigerung um rund ein Drittel ergeben. Wenn die Hilfe, die die in den einzelnen Lagern tätigen Verbände der freien Wohlfahrtspflege den Übersiedlern als ersten Gruß der Heimat aus den Mitteln der Friedlandhilfe zuteil werden lassen, überhaupt noch einen Sinn haben soll, kann der pro Person aufgewendete Betrag, zumal angesichts der steigenden Lebenshaltungskosten, nicht noch weiter reduziert werden. Die Friedlandhilfe ist deshalb dringend darauf angewiesen, daß sich die Spenden gegenüber dem Vorjahre erhöhen.

Geldspenden, die steuerbegünstigt sind, erbitten wir auf das Postscheckkonto Köln Nr. 1165 der Friedlandhilfe e. V.,

Friedland/Leine; Sachspenden direkt an die Friedlandhilfe e. V., 3403 Friedland/Leine, Grenzdurchgangslager.

Das sichere Fahrzeug

2,6 Millionen Kraftfahrzeuge und Anhänger wurden von den Technischen Überwachungs-Vereinen (TÜV) innerhalb von sechs Monaten überprüft. Hier von wies jedes zweite Fahrzeug Mängel auf, jedes vierte hatte defekte Bremsen. 21 247 Wagen mußten aus dem Verkehr gezogen werden, da sie völlig verkehrsunsicher waren.

Es ist kein angenehmes Gefühl zu wissen, daß eine Vielzahl von Fahrzeugen tagtäglich auf unseren Straßen fährt, die erhebliche Mängel an Betriebs- und Verkehrsunsicherheit aufweist. Offensichtlich gibt es viele Fahrzeugführer, die aus Bequemlichkeit, Gleichgültigkeit oder pekuniären Gründen ihr Fahrzeug nicht in dem Stand halten, der für ihre eigene Sicherheit und die Sicherheit der anderen verlangt werden muß. Wer mit abgefahrenen Reifen, defekten Bremsen, schlechter, nicht einwandfrei funktionierender Beleuchtungsanlage und anderen Mängeln an seinem Fahrzeug am Straßenverkehr teilnimmt, handelt in höchstem Grade leichtfertig und verantwortungslos. Nur wer betriebs- und verkehrssichere Fahrzeuge hat, kann erwarten, stets ohne Unfall ans Ziel zu gelangen.

Das gilt nicht nur für den Kraftfahrer, das gilt auch für den Radfahrer. Bei Zweiradkontrollen werden immer wieder erhebliche Fahrzeugmängel festgestellt. Wieviele Unfälle und Stürze von Zweiradfahrern sind auf defekte Bremsen, schlechte Bremsen, kaputte oder verschmutzte Rück- und Tretstrahler zurückzuführen. Diese Unfälle und die damit verbundenen zum Teil schweren, ja sogar tödlichen Verletzungen der Fahrer sind nicht unabwendbar. Im Gegenteil. Sie sind vermeidbar, wenn man bemüht ist, nur mit einem verkehrs- und betriebssicheren Rad zu fahren.

Die auf allen Ebenen zu beobachtende Rationalisierung brachte es mit sich, daß wir heute mit vielen kleinen Schritten besser vorankommen als mit einem einzigen großen Schritt — der uns möglicherweise ins Ungewisse führt. Der „geniale Wurf“, die „große Entdeckung“ wurden abgelöst durch fast unmerkliche, im „Teamwork“ erarbeitete und „von der Sache erzwungene“ Veränderungen.

Bert Seekamp

Berufsausbildungsgesetz

Ausbildungsbeihilfe gibt es nicht mehr

Die Bemühungen um eine zusammenfassende und vereinheitlichende Regelung der für die verschiedenen Teilgebiete der Wirtschaft in verschiedenen Gesetzeswerken (z. B. Handwerksordnung, Gewerbeordnung, BGB) über die berufliche Ausbildung niedergelegten Vorschriften konnten in diesem Jahr ihr 50jähriges Jubiläum feiern. Gleichzeitig ist dieses Bemühen aber durch das Berufsbildungsgesetz (BBiG) zum Abschluß gekommen, mit dessen Materie sich der 5. Deutsche Bundestag seit Herbst 1966 befaßt und das er am 12. 6. 1969 verabschiedet hat. Das Gesetz ist inzwischen im Bundesgesetzblatt veröffentlicht und am 1. 9. 1969 in Kraft getreten.

Das BBiG schafft eine umfassende, bundeseinheitliche Rechtsgrundlage für die berufliche Bildung. Für die Fortbildung und Umschulung fehlen über die allgemeine Aufgabenstellung der Erhaltung und Erweiterung beruflicher Kenntnisse und Fähigkeiten im erlernten Beruf bzw. ihrer Vermittlung für eine andere berufliche Tätigkeit hinaus im Augenblick noch nähere Erläuterungen. Es steht jedoch zu erwarten, daß Inhalt, Art, Dauer und Ziel dieser Fortbildungs- und Umschulungsmaßnahmen demnächst durch Rechtsverordnungen des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung präzisiert werden.

Für die berufliche Ausbildung regelt das BBiG nunmehr verbindlich die einzelvertraglichen Rechte und Pflichten in einem Ausbildungsvertrag nach modernen arbeitsrechtlichen Erkenntnissen. Es gibt den Betrieben der Wirtschaft Leitlinien für die Ausbildungsarbeit und verschafft den Industrie- und Handelskammern klare und eindeutige rechtliche Grundlagen für die Beratung und Überwachung der Berufsbildungspraxis in den Betrieben.

Auf den ersten Blick fallen einige völlig neue Begriffe auf, die sich der Gesetzgeber hat einfallen lassen: in Zukunft werden nicht mehr Lehrlinge oder Anlernlinge, sondern **Auszubildende** ausgebildet. **Auszubildender** ist der, der einen anderen zur Berufsausbildung einstellt und mit ihm einen **Berufsausbildungsvertrag** abschließt. Davon zu unterscheiden ist derjenige, der die Ausbildung durchführt. Das kann der Auszubildende in eigener Person oder ein von ihm beauftragter Ausbilder sein. Statt Lehrbetrieb heißt es künftig **Ausbildungsbetrieb**, statt Lehr-

beruf **Ausbildungsberuf**, statt Berufsbild **Ausbildungsberufsbild** und statt Lehrverhältnis **Berufsausbildungsverhältnis**. Folgerichtig führen die Kammern künftig nicht mehr die Lehrlingsrolle, sondern das **Verzeichnis der Berufsausbildungsverhältnisse**. Schließlich ist noch zu vermerken, daß künftig Ausbildungs- (oder Erziehungs-) -beihilfe nicht mehr gezahlt wird. Sie heißt nämlich nun logischerweise **Vergütung!** (Ihre Höhe wird allerdings durch das BBiG nicht berührt. Sie unterliegt weiterhin den tarifvertraglichen Vereinbarungen!)

Eine intensivere Beschäftigung mit den Bestimmungen des BBiG ergibt allerdings eine Reihe wesentlicherer neuer bzw. Änderungen bestehender Regelungen. Verständlicherweise können die wichtigsten im Rahmen dieser Ausführungen nur so weit angesprochen werden, als sie die bisherige Durchführung der beruflichen Ausbildung in den Betrieben der HDW oder die damit verbundenen verwaltungsmäßigen Aufgaben unmittelbar beeinflussen.

Einiges läßt sich aus dem neuen Muster-Berufsausbildungsvertrag entnehmen:

- das Berufsausbildungsverhältnis endet grundsätzlich mit dem Bestehen der Abschlußprüfung, auch dann, wenn die Abschlußprüfung vor Beendigung der vereinbarten Ausbildungszeit bestanden wird;
- das Berufsausbildungsverhältnis verlängert sich auf Verlangen des Auszubildenden, der die Prüfung nicht besteht, bis zur nächstmöglichen Wiederholungsprüfung, höchstens um ein Jahr; die Abschlußprüfung kann also innerhalb eines auf das Nichtbestehen der ersten Prüfung folgenden Zeitraumes von 12 Monaten zweimal wiederholt werden;
- die regelmäßige tägliche Ausbildungszeit wird im Berufsausbildungsvertrag festgelegt;
- ebenfalls festgelegt wird der Urlaubsanspruch nach Werktagen je Kalenderjahr, wobei sich die Dauer des Urlaubs nach dem Alter des Auszubildenden zu Beginn eines jeden Kalenderjahres richtet und entsprechend den Vorschriften des Jugendarbeitsschutzgesetzes (wenn am 1. Januar das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet ist) oder des Bundes-

urlaubsgesetzes bzw. nach den tariflichen Vereinbarungen zu errechnen ist;

- für den Fall, daß ein Vertragspartner nach Abschluß der Berufsausbildung ein Arbeitsverhältnis mit dem anderen nicht eingehen will, ist eine entsprechende schriftliche Mitteilung spätestens drei Monate vor dem voraussichtlichen vertraglichen Ende der Ausbildungszeit erforderlich.

Weitere hier allgemein interessierende Änderungen ergeben sich aus den übrigen Paragraphen des BBiG:

- im Berufsausbildungsvertrag müssen Angaben über die sachliche und zeitliche Gliederung der Ausbildung niedergelegt werden. Dieser Vorschrift wird bis zum Vorliegen der für jeden Ausbildungsberuf zu schaffenden offiziellen Ausbildungsordnungen bzw. Rahmenpläne entsprochen werden durch Aufstellen eines Ausbildungsplanes für jeden Ausbildungsberuf aufgrund der z. Z. bestehenden Berufsbilder und Berufsbildungspläne;
- während der Berufsausbildung ist zur Ermittlung des Ausbildungsstandes mindestens eine Zwischenprüfung durchzuführen, bei der jedoch auf einen Teil der für die Abschlußprüfung geltenden formalen Vorschriften verzichtet werden kann;
- zu den Abschlußprüfungen wird nicht nur ein Auszubildender mit eingetragenerm Berufsausbildungsverhältnis zugelassen, sondern auch derjenige, der zwar kein Ausbildungsverhältnis durchlaufen hat, aber eine mindestens doppelt solange Tätigkeit in dem Beruf, in dem er die Prüfung ablegen will, wie die vorgeschriebene Ausbildungszeit nachweisen kann. Dabei kann von dem Zeiterfordernis abgesehen werden, wenn das Vorhandensein der erforderlichen Kenntnisse durch Vorlage von Zeugnissen oder auf andere Weise glaubhaft dargetan werden kann;
- die Ausbildung Jugendlicher unter 18 Jahren in anderen als anerkannten Ausbildungsberufen, soweit sie nicht auf den Besuch weiterführender Bildungsgänge vorbereitet, ist verboten. Diese Regelung bedeutet, daß die bisher in einem unserer Werke mit Erfolg praktizierte Ausbildung von sogenannten Betriebswerkern nicht

mehr durchgeführt werden kann. Diese Bestimmung wird unseres Erachtens bei der Verwirklichung auf Schwierigkeiten stoßen.

Außer dem reinen Gesetzestext liegen bisher keine offiziellen Ergänzungen, also Durchführungsverordnungen oder -erlasse vor. Diese zusätzlichen Äußerungen des Gesetzgebers werden sicherlich noch konkrete Hinweise zu einigen auslegungsbedürftigen Vorschriften des BBiG bringen. Festzuhalten aber bleibt, daß für eine vor dem 1. 9. 1969 begonnene Ausbildung die bisherigen vertraglichen Festlegungen bis zum Ende weiter gelten. R. F.

Dr. jur. h. c. Ernst Glaessel

STATEN ISLAND, NEW YORK, U.S.A. — Wagner College, eine Universität mit 3 300 Studenten auf Staten Island, New York, hat Ernst Glaessel, einem gebürtigen Bremer, die Würde eines Doktors jur. h.c. verliehen.

Glaessel, welcher dem Board of Trustees (Senat der Hochschule) viele Jahre, zuletzt als Präsident, angehörte, hat sich besonders bei Planung und Durchführung eines Neubauprogramms von beinahe 20 Millionen Dollar große Verdienste erworben. Er ist kürzlich auf eigenen Wunsch ausgeschieden.

Als Präsident der bekannten Schiffahrtsfirma Glaessel Shipping Corporation in New York wurde er 1958 mit dem Verdienstkreuz Erster Klasse und 1966 mit dem Großen Verdienstkreuz der Bundesrepublik Deutschland für Förderung deutsch-amerikanischer Wirtschafts- und Kulturbeziehungen ausgezeichnet.

Er ist Vize-Präsident der Deutsch-Amerikanischen Handelskammer, im Aufsichtsrat der Deutschen Seemannsmission und verschiedener anderer Organisationen hier und in den USA.

Lehrlingseinstellung im Werk Hamburg

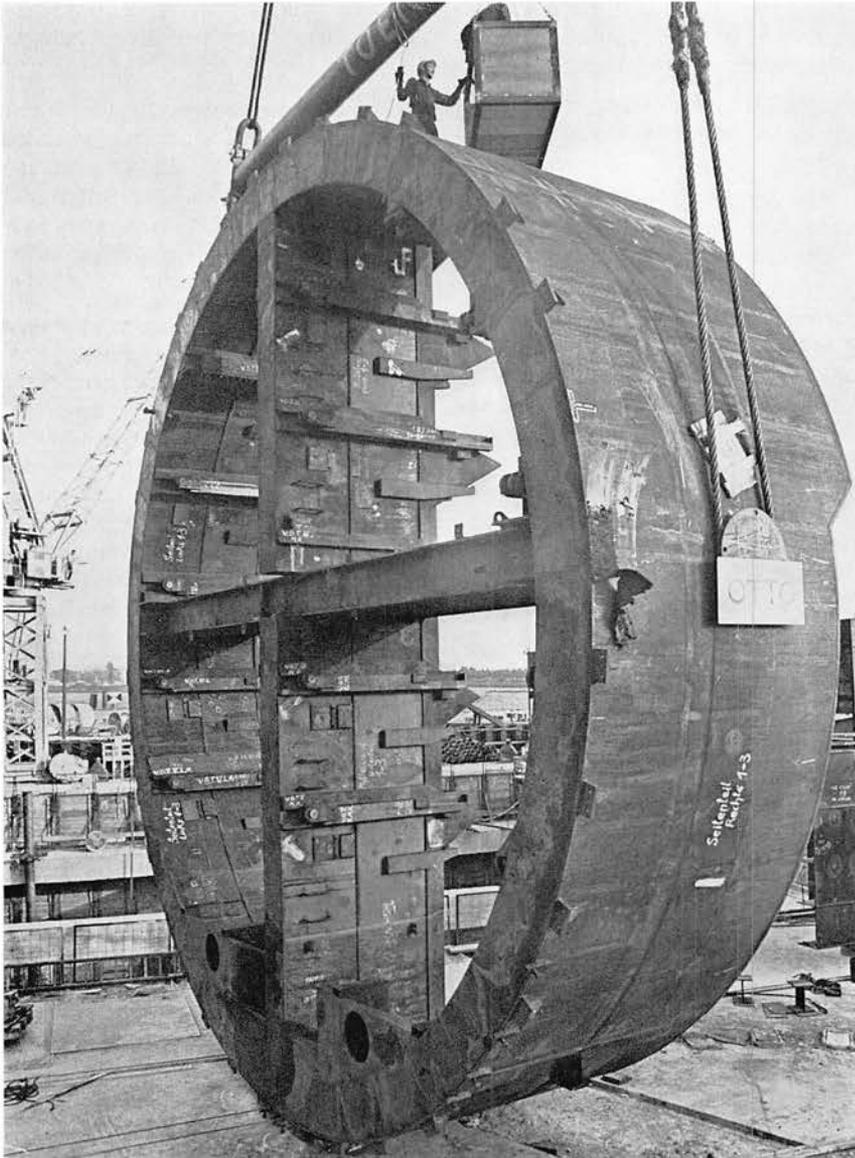
Wie schon im letzten Heft erwähnt, stellen wir in Hamburg zum 1. April wieder Lehrlinge ein. Wir wiederholen noch einmal die Berufsgruppen:

Schiffbauer (3 Lehrjahre), Blechschlosser (3), Dreher (3), Kupferschmied (3),

Starkstromelektriker (3), Maschinenschlosser (3), Betriebsschlosser (3), Kessel- und Behälterbauer (3), Teilzeichner (weibl.) (2), Technischer Zeichner (3), Industriekaufmann (3), Bürogehilfin (2).

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

Elbtunnel Hamburg / Baulos II: Der erste Vortriebsschild wurde angefahren



Anfang Dezember wurde der erste in 26 m Tiefe auf der Sohle der betonierten Baugrube am Nordhang der Elbe bei Övelgönne montierte halbmechanische Vortriebsschild angefahren. Der etwa 470 t schwere Schildkörper sowie die hydraulischen Anlagen wurden von der Stahlbauabteilung unseres Kieler Werkes konstruiert, in Kiel gefertigt und zur Montage noch Övelgönne transportiert. Nachdem Frau Elisabeth Weichmann, die Gattin des Ersten Bürgermeisters der Hansestadt Hamburg, den Vortriebsschild am 17. September vor dem Absenken des Schneideteils in die Baugrube auf den Namen „Otto“ getauft hatte, wurde der Schild montiert und die maschinentechnische Ausrüstung eingebracht. Mit dem Anfahren des Vortriebsschildes hat nunmehr der Bau der ersten der drei zum Baulos II gehörenden Tunnelröhren begonnen, die in teilweise bis zu 50 m Tiefe im Untertagebau im Schildvortriebsverfahren hergestellt werden sollen.

Dabei wird ein 9 m langes, stählernes, vorn mit einem Schneideteil versehene Mantelrohr (Schild) von etwa 11 m Durchmesser von 40 hydraulischen Pressen mit einer Vortriebsleistung von je 200 oder insgesamt 8 000 Mp in den Boden gedrückt.

Wir werden auf die Arbeitsweise dieses gigantischen Gerätes im nächsten Heft ausführlicher zurückkommen.

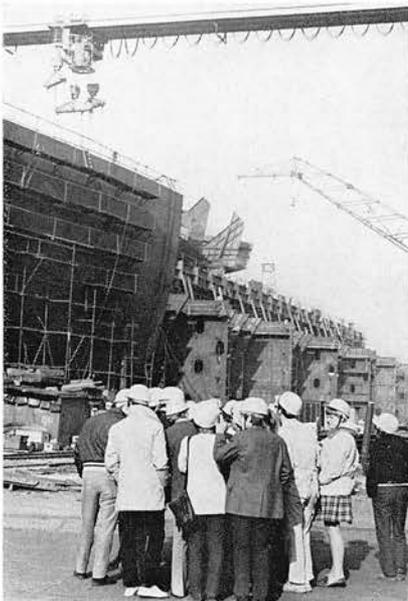
Der 170 t schwere Schneideteil des Schildkörpers vor dem Absenken in die Baugrube.

„Float-on-Float-off“ mit „Mulus 3“

Seine Jungfernfahrt hat der am 18. 10. beim Werk Kiel der HDW vom Stapel gelaufene und nur wenige Tage später an die Hamburger Bergungsfirma Ulrich Harms GmbH & Co abgelieferte Transportponton „Mulus 3“ von Büsum nach Rotterdam gemacht. Im „Float-on-Float-off“-Verfahren hatte er vorher die 600 bzw. 450 t schweren Saugbagger „Werkendam“ und „Gideon“ sowie 3 Barkassen und Material an Deck genommen, die zu Eindämmungsarbeiten eingesetzt worden waren. Zum Beladen werden die 15 Kammern des 76 m langen und 24 m breiten Pontons geflutet, der bei 4,8 m Seitenhöhe und rd. 60 cm Tiefgang etwa 6000 t trägt.



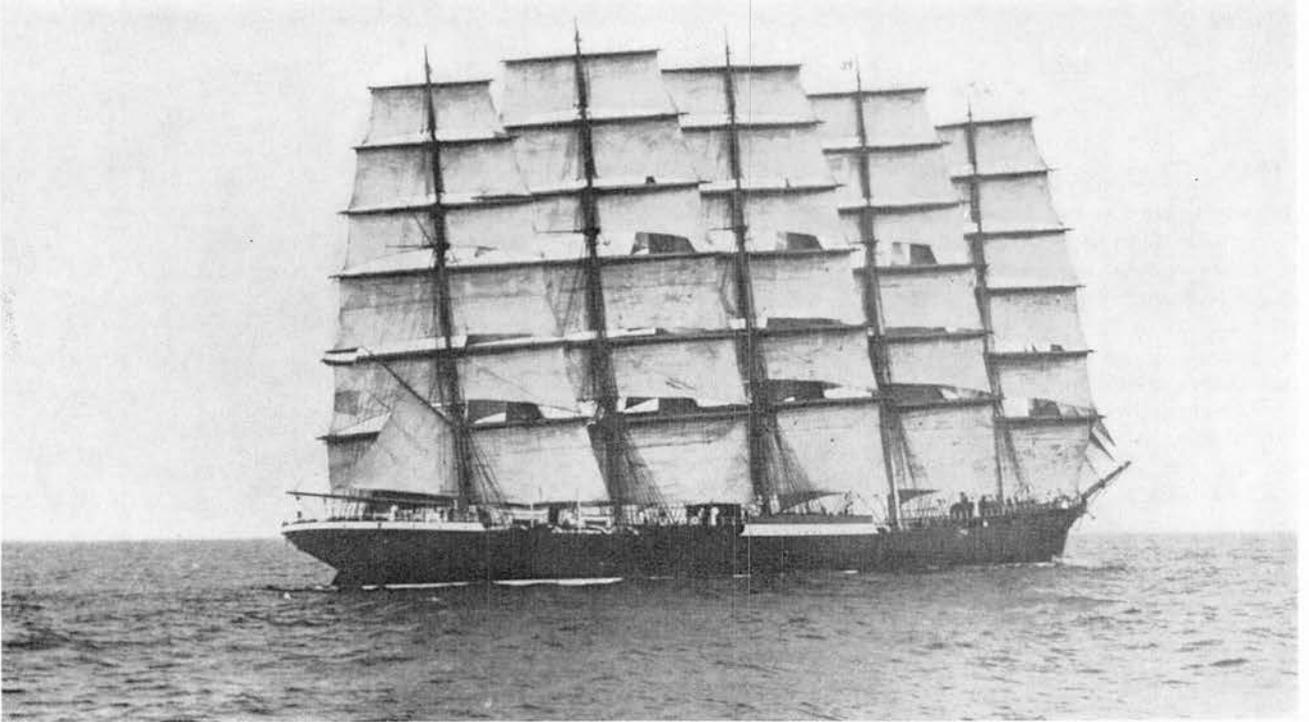
WERKBESUCHER



Daß ein Industrieunternehmen von der Größe unserer Werft nicht nur bei Technikern und solchen, die es werden wollen, Interesse findet, ließe sich u. a. leicht durch die Vielzahl derer bezeugen, die unsere Betriebe in Hamburg und Kiel einzeln und in Gruppen besuchen.

So traf unser Werkfotograf am 16. Oktober in Kiel eine Gruppe von etwa dreißig Ärzten aus der Bundesrepublik, die im Rahmen eines Ausbildungskurses der Bayerischen Akademie für Arbeits- und Sozialmedizin als Gäste des Landes unsere Werft besichtigten (oben), eine Gruppe von Berliner Oberschülern (links) und den Präsidenten der Oberfinanzbehörden in Hamburg, Dr. Rössler, im Gespräch mit unserem Vorstandsmitglied Gerrit Körte (rechts).





„Preußen“, das einzige Fünfmastvollschiff das es gab, unter vollen Segeln.

Bücher in Luv und Lee

Königin der See – Fünfmast-Vollschiff „Preußen“

Horst Hamecher, Buchhändler und Antiquar in Kassel, hat in mehr als zehnjähriger, unermüdlicher Arbeit alle noch erreichbaren Quellen gesammelt, die mit der „Preußen“ irgendwie zu tun haben. Auf Grund dieser Unterlagen hat er die Biographie eines einzelnen Schiffes geschrieben, die ihresgleichen sucht. Gründliches Studium des wirt-

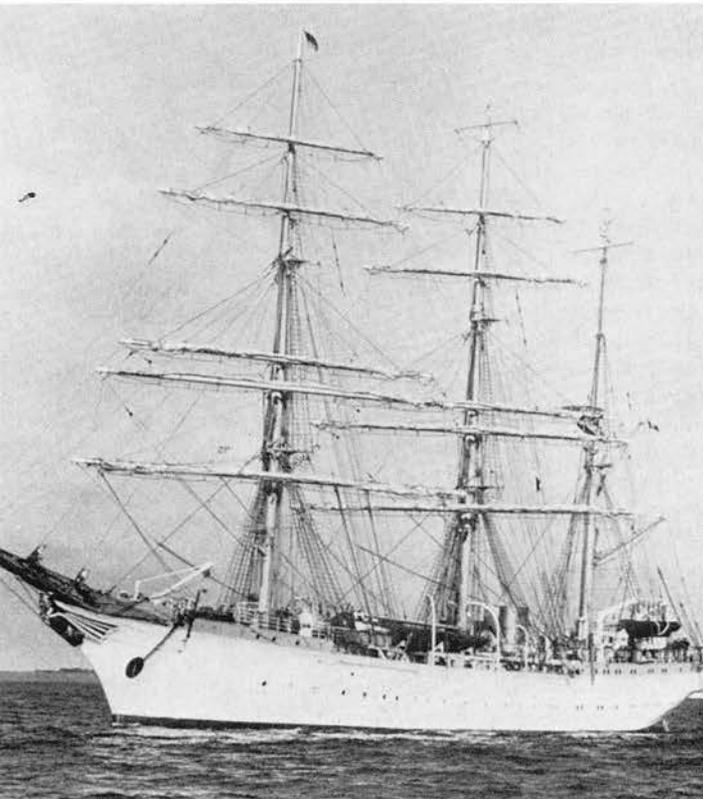
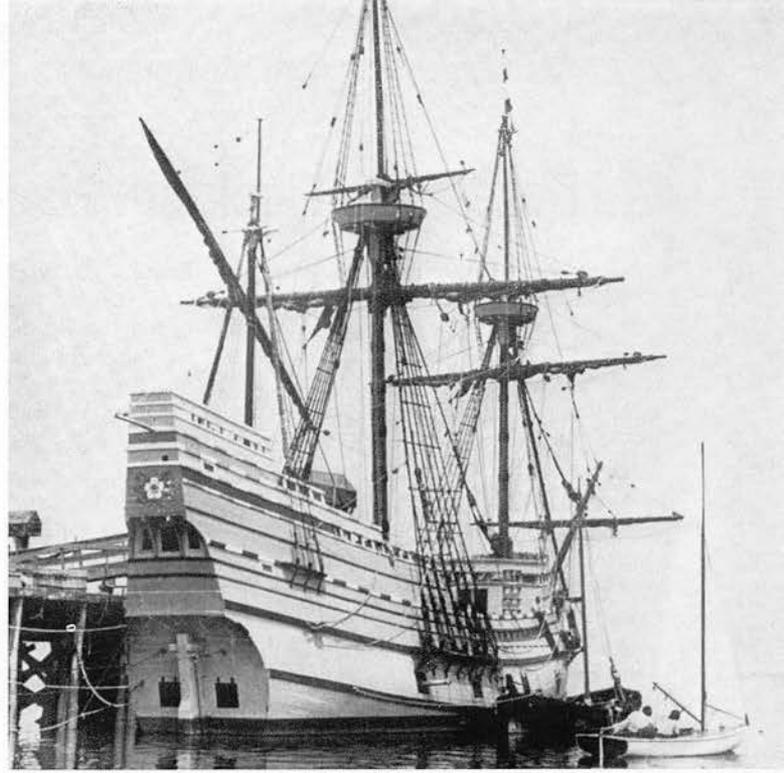
schaftsgeschichtlichen Hintergrundes und Interviews mit noch lebenden ehemaligen Besatzungsmitgliedern sind das Fundament, auf denen dieses Werk aufgebaut ist. So entstand eine Arbeit, mit der dem Verfasser die niemals restlos befriedigend zu lösende Aufgabe, ein überzeugendes Bild einer um Generationen zurückliegenden Epoche lebensnah nachzuzeichnen, recht gut gelang. Daß die Begeisterung für die Sache den Autor gelegentlich allzusehr

mit fortreißt, wollen wir ihm nachsehen. Die Tatsachen selbst sprechen für sich. So wird jeder Schiffsfahrtsfreund größtes Interesse an den exakten Daten, an den aufgezeichneten Kursen aller Reisen und an den reproduzierten Originalfotos haben, die mehr sagen als viele Worte.

Das Buch erschien im Verlag Egon Heinemann, Garstedt bei Hamburg. 379 Seiten, zahlreiche Fotos und Karten, Format 20 x 28 cm, Preis 39,60 DM.

„ Lebt wohl Brüder! Ihr wart eine gute Mannschaft. So gut wie nur je eine, die mit wilden Rufen das flatternde Tuch einer schweren Fock bändigte, die in der Takelage herumgeschleudert, verloren in der Nacht, dem Weststurm Schrei um Schrei zurückgab.“ (Joseph Conrad)





Vier Beispiele der verschiedenen Gruppen von heute noch existierenden Segelschiffen.
 o. l.: Nelsons „Victory“. o. r.: Nachbau der berühmten „Mayflower“.
 u. l.: Rumänisches Schulschiff „Mircea“. u. r.: Britische Schoneryacht „Sir Winston Churchill“.

Der Verfasser des anderen Buches, das wir heute vorstellen wollen, ist ebenfalls ein der Leidenschaft für die Segelschiffahrt verfallener Binnenländer, der Schwabe Otmar Schäuffelen. Die Aufgabe, die er sich gestellt hat war die, einmal nachzuforschen, was es heute noch an großen Segelschiffen gibt. So entstand eine Sammlung prachtvoller Fotos bekannter und unbekannter Segelschiffe, die mit allen wissenswerten Angaben und Hinweisen erläutert sind. Es handelt sich einmal um

historische Schiffe, die heute als kostbares Museumsgut auf Staatskosten erhalten werden, Schiffe, die in die Geschichte eingegangen sind, wie z. B. „Vasa“, „Victory“, „Cutty Sark“, „Fram“ . . . Schiffe, die jeder kennt, der sich überhaupt für die Seefahrt interessiert. Dann gibt es eine Gruppe historischer Schiffe, die im Original nicht mehr existieren, die nachzubauen man jedoch der Mühe wert hielt; sei es, um ein geschichtliches Ereignis noch einmal nachzuvollziehen, sei es, um einen Film zu

drehen. So gibt es eine wiedererstandene „Mayflower“, eine neue „Bounty“, eine nachgebaute „America“ u. a. Und schließlich gibt es noch die Schiffe, wo der Geist der klassischen Seemannschaft auch heute noch lebendig gehalten wird: Schulschiffe und große Yachten. Der Titel dieser außerordentlich reizvollen Sammlung heißt: **Die letzten großen Segelschiffe**. Verlag Delius, Klasing & Co., Bielefeld—Berlin, 280 Seiten, 180 Fotos und 11 Zeichnungen, Format 22 x 24,5 cm. Preis 48,— DM.

Der kleine Fleck am Eisschrank

Sonntags, wenn er absolut nichts anzufangen weiß, kriegt er seinen Aufräumungsrappe. Stillsitzen und relaxen kann er nicht. Es muß also was getan werden! Neulich rumorte er in der Besenkammer herum und „räumte auf“. Alle Putzmittel hierher, alle Lappen – fein gefaltet – dahin. Läusevertilgungsmittel und Blumendünger ins nächste Bord, leere Flaschen weg . . . usw.

Es muß ihn ungemein befriedigen, denn er ist mit wahrer Leidenschaft dabei. Es verschafft ihm ein Hochgefühl, welches den ganzen Sonntag über anhält! Zu schön, etwas nützlich getan zu haben – wo man nachher den Erfolg sehen kann!! Ein anerkennendes Lob der



Familie ist ihm sicher. Noch besser schmecken laute Ausrufe des Entzückens: „Nein, diese Ordnung“ . . . und sowas alles.

Ich werde mich hüten, selbst aufzuräumen, da nähme ich ihm ja sein Vergnügen! Oh, nein, so roh bin ich nicht!

Ein andermal nimmt er sich die Speisekammer vor! Nie geahnte Schätze kommen da zutage! Bordweise wird alles herausgeholt, die Borde werden mit Ata geputzt und gewischt, leere Marmeladengläser weg in den Ascheimer,

Zwiebel zu Zwiebel, Kartoffel zu Kartoffel. Leere Plastikkästen finden ihren Deckel wieder, und es wird dann alles so platzsparend wieder eingeräumt und gestapelt, daß nichts wiederzufinden ist, da eins das andere verdeckt! Aber . . . Wieviel Platz ist gewonnen! Leere Flächen strahlen mich an! Wenn ich dann sage: „Das hast Du aber fein gemacht!“, dann ist der Sonntagsfriede gerettet! (Daß ich später meinen geliebten Parmesankäse nicht finden kann, weil er in einer leeren Kaffeedose untergebracht wurde, sage ich natürlich nicht.) Aber, daß ich plötzlich ein ganzes Huhn in der Dose habe, ist ganz beruhigend zu wissen!

Nun, als er mal wieder in der Küche maracht, seinen Argusaugen entgeht nichts, sieht er einen kleinen abgestoßenen Fleck am Eisschrank! Da ist nämlich der Lack ab!

Er: „Hast Du nicht mal eben'n bißchen Emaillack und'n Pinsel? Ich will den häßlichen Fleck da mal übermalen!“
 Ich: (denke, wenn ich das alles holen muß, kann ich das auch selbst übermalen) Sage: „Will mal sehen, ob da was ist!“ Gehe dreißig Schritte zu einer Abstellkammer, finde eine Dose Emaillack, suche einen Pinsel, finde mit Mühe einen brauchbaren, weil die meisten hart und verklebt sind. Ich bringe die Dose nebst Pinsel dreißig Schritte zurück in die Küche. Er will die Dose öffnen. Geht nicht! Deckel klebt.

Er: „Hol' mal einen Schraubenzieher oder sowas, womit ich den Deckel anlüpfen kann!“ Ich gehe dreißig Schritte hin, ergreife einen Schraubenzieher, dreißig Schritte zurück und sage: „Da!“ Er lupft den Deckel! Schade, der Inhalt ist vertrockneter Pudding! Nicht zu gebrauchen!

„Oh“ sage ich, „da fällt mir was ein! Ich habe neulich eine Dose weißen Farblackspray benutzt, das muß prima dafür gehen!“

Ich gehe dreißig Schritte, hole die Spraydose, die ich sofort finde, weil ich immer genau weiß, wo ich was hintue. Schüttele unterwegs – die dreißig Schritte zurück – die Dose „kräftig“ bis die kleinen Kugeln darin klötern!

„Da müssen wir aber die Umgebung abdecken“ sage ich, als ich wieder in der Küche bin. Er holt Zeitungspapier, faltet es, legt es unter den Eisschrank auf den Sockel. Es rutscht aber leider immer wieder weg und liegt nicht an!

Er: „Hast Du nicht so Klebestreifen?“
 Ich: „Ja, ich hole sie schon!“ Wieder dreißig Schritte hin, Tesakrepp sofort



Illustr. Elke T. Weißleder

gefunden, dreißig Schritte zurück! Das Papier wird fein säuberlich festgeklebt. Die Vorbereitungen sind fertig. Nun kanns losgehen!

Er ergreift die Dose, will lesen, was drauf steht, kann nichts entziffern, da die Schrift winzig klein ist. Er streckt den Arm, er ist nicht lang genug und sagt: „Wo ist meine Brille?“ „Ich hol' sie schon“ sage ich, gehe fünfunddreißig Schritte in sein Schlafzimmer zu seinem Nachttisch und – fünfunddreißig Schritte zurück – bringe sie ihm. Er setzt sie auf die Nase und liest laut und mit Betonung vor: „Vor Gebrauch kräftig schütteln, bis die Kugeln zu hören sind . . . usw.“ Ich sage: „Hab' ich schon, die haben schon fix geklunkert!“ Er schüttelt und sagt: „Trotzdem, kann man garnicht genug tun, das Zeug hat sich doch alles gesetzt!“ Er schüttelt, die Kugeln klötern hörbar, dann liest er weiter: „. . . Aus 30 cm Entfernung wird die gewünschte Fläche solange angesprüht, bis ein gleichmäßiger Film dieselbe bedeckt. Sodann wird die Sprühdose auf den Kopf gestellt und solange weitersprüht, bis nur noch Gas kommt!“

„Aha“, sagt er und schüttelt immer noch! „Und wo drückt man drauf?“ „Hier“ sage ich und nehme ihm die

Dose aus der Hand, „guck – so, ganz einfach, nur hier auf den Knopf drücken, ich mache es Dir vor. So!“ Ich drücke leicht – nichts. Ich drücke „kräftig“ – nichts. Ich schüttele nochmal, drücke mit seitlichem Zisslaweng – nichts.

„Laß mich mal“ sagt er voll Ungeduld, ergreift die Dose, mißt dreißig Zentimeter Abstand, drückt . . . nichts!

„Verdammt“ sage ich „da hat doch inzwischen jemand die Dose benutzt und hinterher nicht auf den Kopf gestellt!“ „Und nun ist die ganze Düse natürlich verklebt“ sagt er.

Ich: „Schweinkram!“

Er: „Ach, ist nicht so schlimm, kann man ganz leicht reinigen, gib' mal her“. Er nimmt den Düsenkopf ab. Das ging ganz gut. Brille auf. Guckt sich das an und sagt: „Ist ja kein Wunder, daß da nix rauskommt, das Loch ist dicht! Hol' mal 'ne Nähnaedel!“ Ich zweiunddreißig Schritte hin zum Nähkasten, zweiunddreißig Schritte zurück mit Nähnaedel. Er popelt an der Düse herum, schafft aus der Umgebung des Loches einige Lackbrocken weg und versucht dann die Nadel ins Loch zu stecken. Geht nicht! „Ist ja viel zu dick, diese Nadel, hast Du nicht 'ne ganz feine?“

Ich gehe zweiunddreißig Schritte wieder zum Nähkasten, finde „'ne ganz feine“,

zweiunddreißig Schritte zurück! „Da!“ Er pikt damit in die Düse und triumphiert: „Aha, jetzt kriegt das Kind Luft!“ Aber er hatte sich zu früh gefreut, die Düse machte nämlich einen rechten Winkel, und um die Ecke wollte die Nadel „patu“ nicht!

Er: „Na, dann müssen wir den ganzen Kram eben auflösen! Hast Du nicht Benzin oder sowas?“ Ich: „Benzin? Das löst doch keinen Lack auf, ich hole Aceton!“ Ich laufe siebenunddreißig Schritte in mein Schlafzimmer, hole die Flasche, womit ich sonst Nagellack entferne – Gottseidank ist sie noch halbvoll! Siebenunddreißig Schritte zurück! Worein nun damit? Hilfesuchende Blicke wandern durch die Küche. „Hier, ein Marmeladenglasdeckel, ist ganz sauber, wie 'ne Schüssel, und können wir hinterher wegwerfen“, sag ich.

Der Deckel wird mit Aceton gefüllt, die Düse hineingelegt. Sofort löst sich der Lack, die Düse schwimmt, wie in Milch! „Wollen mal sehen, ob es schon gut ist“ sagt er und ergreift die Düse in der Acetonmilch, die ihm sofort über die Hand bis in den Ärmel läuft. Er versucht da durch zu gucken. Ich: „Du kannst doch nicht um die Ecke gucken, gib mal her – pusten muß man!“ Ich ergreife die Düse, lege die Lippen daran – au, das Zeug brennt – aber . . . es sprüht!!! Kommt Luft durch!

„Ah“ sag ich, „kom m m . . .“ weiter komm' ich nicht, denn die Lippen sind mir zusammengeklebt! Ich wollte sagen: Kommt Luft durch!

Er nimmt die Düse, wischt dieselbe ab, pustet hörbar. „Ah, großer Erfolg“ sagt er. Ich kann nur zustimmend nicken, dann muß ich meinen Mund entlacken, damit die Unterhaltung nicht im Keime erstickt!

Nun wird die saubere Düse wieder auf den Zapfen der Dose gesetzt, es wird wieder 30 cm Abstand vor dem bewußten Fleck genommen und voller Spannung draufgedrückt!

Es gurgelt und röchelt und etwas dicker Brei quält sich aus der Düse und verstopft sie aufs neue. „Da ist ja überhaupt kein Druck mehr drauf auf dem Mistding“ sagt er. Ich sage: „Denn pinseln wir eben mit dem Brei!“

Der Brei wird nun direkt auf den „häßlichen“ Fleck gedrückt aber er wird sofort krümelig. Der Fleck nimmt nichts an. Auch vermittelt des Pinsels, dem sich die Borsten sträuben, will der Brei nicht haften!

Er: „Tu mir einen Gefallen, und kaufe morgen eine kleine Dose altmodischen Emaillelack!“

Der Fleck ist heute noch am Eisschrank!

Vera Möller

Innensenator Heinz Ruhnau überbrachte Grüße von Bürgermeister Prof. Dr. Weichmann an die „Werftkomödianten“

Der erste Theaterabend unserer „Werftkomödianten“ von den Howaldtswerken-Deutsche Werft war ein großer Abend für diese Laien- und Heimatbühne. Es konnte sie wahrlich mit Stolz erfüllen, daß Hamburgs Innensenator Heinz Ruhnau ihr die Grüße des verhinderten Ersten Hamburger Bürgermeisters überbrachte. Stolz und Freude klang mit Recht aus den Begrüßungsworten des Vorsitzenden der „Werftkomödianten“ Werner Dittes heraus, Worte des Dankes damit verbindend, daß der Laiengruppe nun die Bühne in der wunderschönen Aula der neuen Norderschule – als Finkenwerder Theater – stets zur Verfügung steht. Dieser Dank galt auch der BP, die einen hellblauen Vorhang im Werte von 3500 DM stiftete und damit erst eine Theateraufführung ermöglichte. „Vorhang auf!“ sprach Werner Dittes und Heinrich Behnkens köstliche „Hexenkomödie“ rollte ab. Gewiß, etwas verstaubt mag uns die in der Lüneburger Heide spielende Hexengeschichte anmuten. Und

doch enthält sie gut Beobachtetes und Erlauschtes aus dem Untergrund der niederdeutschen Seele. Finkenwerder ist früher auch nicht frei von solchen Dingen gewesen! Im Stall von Bauer Jan Hellwege sind drei Kühe erkrankt. Sie sollen verhext sein und nun muß der Hexenmeister Harm Engelke herbei. Damit beginnt die Komödie, die das ganze Dorf berührt. Gut gezeichnete Typen und Gestalten des Dichters stellen den Spielern dankbare Aufgaben zur Charakterisierung. Sie lösten ihre Aufgaben bestens! Höhepunkte gab es genug. Es soll schon etwas heißen, wenn auf offener Bühne Spieler mit Beifall überschüttet werden! Einfach großartig die beiden Frauen Stina Hellwege von Freia Allesch und die Nobersch Sophie Diekhoff – die niemand besser hätte spielen können als Meta Delventhal! Dann die drei Mannsleute: Der Hexenmeister, dem der 74jährige Walter Stehr echte Züge verlieh. Zu ihm sind als Einheit Otto Kohrs als Buer Jan und der treuherzige Immen-



hannes von Albert Sonnenberger, der alle Schuld auf sich läßt, um wieder Ruhe im Dorf und den Familien einkehren zu lassen, lobend hinzuzurech-

nen. Vor allem muß auch Dieter Fricke als Sohn der Hellweges hervorgehoben werden. Er hat sich ganz beachtlich zu einem jugendlichen Charakterspieler entwickelt. Verbleiben noch die „seute Diern“, Lene Meiners, die Elke Kohrs – zum erstmal ihr Debüt erlebend – mit Charme darstellte und der man die ganze Hexerei anhängte sowie ihre Mutter – von Elli Sienknecht lebensecht gestaltet – als lobenswert hervorzuheben. Irmgard Laddey war die erfolgreiche Inszenierung zu danken. Der Dank gilt gleichermaßen den Bühnenbildnern Werner Dittes und Paul Dreier.

Die große Zuhörerschaft war begeistert und zollte langanhaltenden Beifall, den Innensenator Ruhnuau noch mit einem warmen Händedruck auf der Bühne bei

allen Mitwirkenden bekräftigte. Weiter so, ihr lieben „Werftkomödianten“! Denn ein Ausrufen auf den Lorbeeren steht nicht in euren Sternen!

Die Werftkomödianten spielen ihr diesjähriges Weihnachtsmärchen erstmalig im Theatersaal der neuen Norderschule in Finkenwerder.

DORNRÖSCHEN

Am Sonnabend, dem 20. 12. 1969, 14.00 Uhr
am Sonnabend, dem 20. 12. 1969, 16.00 Uhr
Am Sonntag, dem 21. 12. 1969, 14.00 Uhr
am Sonntag, dem 21. 12. 1969, 16.00 Uhr

Eintrittspreis: 1,20 DM (einschl. Garderobe)

Karten sind beim Betriebsrat Fkw., bei den Mitgliedern, sowie an den gekennzeichneten Geschäften und an der Theaterkasse erhältlich.

Für 34 Verbesserungsvorschläge wurden 12 270 DM gezahlt

Die technischen Kommissionen für das betriebliche Vorschlagswesen in Hamburg und Kiel behandelten und entschieden seit unserem letzten Bericht in jeweils drei Sitzungen insgesamt 109 Verbesserungsvorschläge. Von den 61 in Hamburg diskutierten Vorschlägen konnten 20 an den Prämierungsausschuß weitergeleitet und weitere 18 mit Sachprämien bedacht werden. 12 Vorschläge mußten abgelehnt, sechs zu weiterer Prüfung den zuständigen Stellen noch einmal zugeleitet werden. In Kiel wurden 15 von insgesamt 48 entschiedenen Verbesserungsvorschlägen dem Prämierungsausschuß zugeleitet und 7 Sachprämien vergeben. Mehr als die Hälfte, nämlich 25 Vorschläge mußten hier abgelehnt werden. Einer soll nach erneuter Prüfung der technischen Kommission wieder vorgelegt werden.

Der Prämierungsausschuß prüfte die ihm zugeleiteten 35 Vorschläge in seinen beiden Sitzungen am 25. September in Kiel und am 16. Oktober in Hamburg. Er entschied, daß für 34 Vorschläge Geldprämien in der Gesamthöhe von 12 270 DM zu zahlen seien und empfahl die Festsetzung einer weiteren Prämie dem zuständigen Vorstandsmitglied. Während für 19 Verbesserungsvorschläge aus dem Hamburger Bereich 3 350 DM gezahlt werden konnten, erzielten die 15 Vorschläge des Kieler Werkes 8 920 DM.

Daß die Mehrzahl der Verbesserungsvorschläge, nämlich 57 der 109, technische Änderungen zum Gegenstand hatten, versteht sich bei uns von selbst. Interessant aber ist, daß sich weitere 36 mit oft nur geringfügigen, zum Teil aber doch recht sinnvollen Veränderungen am Arbeitsplatz oder in seiner näheren Umgebung, wie zum Beispiel

dem Anbringen besserer Beleuchtung, beschäftigen. Zehn Vorschläge beinhalteten kaufmännische bzw. verwaltungstechnische Vorgänge, vier galten der Arbeitssicherheit.

Besonders erfreulich ist, daß sich neben Ingenieuren und Meistern, technischen und kaufmännischen Angestellten, Vorarbeitern und Facharbeitern, Werkstattschreibern und Feuerwehrmännern auch Helfer und Auszubildende am betrieblichen Vorschlagswesen beteiligten. Zum Teil sogar mit Erfolg.

So haben sich die Auszubildenden Peter Funk und Albert Hackert (Werk Ross) Gedanken über eine Werkzeug-Tragetasche für Elektriker gemacht. Ihr Vorschlag konnte indes nicht angenommen werden, weil eine feste Formtasche bei schwierigen Montagearbeiten hinderlich wäre. Sie erhielten aber für ihre Mitarbeit beim Vorschlagswesen eine Sachprämie.

Direktor Körte überreicht der Zollsachbearbeiterin Erika Wolf und dem Speditionskaufmann Dieter Görlitz ihre Prämien für einen gemeinsam erarbeiteten Verbesserungsvorschlag im kaufmännischen Bereich.

Ähnlich erging es dem Auszubildenden Jens Roland Kruse (Werk Finkenwerder), der aus Sicherheitsgründen die Aufstellung einer Warnlampe an geöffneten Mannlöchern an Bord empfahl. Auch er bekam eine Sachprämie.

Mehr Erfolg hatte der Auszubildende Uwe Schuster (Werk Ross), der einen Sicherheitsscheibenschutz für Drehherze konstruierte und fertigte. Sein Vorschlag wurde angenommen. Er erhielt eine Prämie von 100 DM.

Mitarbeit im Vorschlagswesen lohnt sich!

Am 23. Oktober überreichte Vorstandsmitglied Gerrit Körte im holzgetäfelten Sitzungszimmer der Direktion Prämien in einer Gesamthöhe von 7 310 DM an sechzehn Mitarbeiter unseres Kieler Werkes. Nur sechs von ihnen hatten sich mit dem jetzt prämierten Verbesserungsvorschlag zum ersten mal am Vorschlagswesen beteiligt; fünf haben dagegen schon zwölf bis siebenund-



zwanzig (!) Verbesserungsvorschläge eingereicht und schon mehrmals, zum Teil sehr hohe Prämien erhalten. Interessant ist zum andern, daß von den sechzehn Prämienempfängern, denen Direktor Körte für ihre eifrige und erfolgreiche Mitarbeit im betrieblichen Vorschlagswesen dankte, diesmal nur einer die von ihm vorgeschlagene Verbesserung allein ausgetüftelt hat, während die anderen Teamarbeit bevorzugten und sich zu Gruppen von zwei, drei und vier Tüftlern zusammenschlossen hatten.

Auszüge aus den Protokollen des Prüfungsausschusses für das betriebliche Vorschlagswesen

Vorschlag Nr. 22a/68 H Ross

**Adolf Meyer, Brenner,
Betrieb HHS 1/Brennerei**

Änderungsvorschlag für die Profil-Transport-Rollen in der Handbrennerei. Die vereinfachten, nunmehr aus stärke-wandigem Rohr selbst hergestellten Transportrollen haben sich bewährt. Der Vorschlagende erhält eine Prämie von 90,- DM.

Vorschlag Nr. 59/68 H Fkw.

**Emil Wattwig, Schlosser,
Betrieb 3 HFA-BA 1 Ausrüstungs-Werkstättenbetrieb**

Sicherheitsaufhängung und automatische Abschaltung der Preßluft-Antriebsmaschine am Rohrbiegegerät. Die gut durchdachte Eigenkonstruktion verhindert weitgehendst die Störanfälligkeiten der Antriebsmaschine. Der Vorschlagende erhält eine Prämie von 100,- DM.

Vorschlag Nr. 225/68 K

**Hermann Rohloff, Vorarbeiter,
Betrieb 785, E.-Werkstatt**

Einsparung von Kabelkosten bei der Umdrehungszeigeranlage für Ladeölpumpen.

Der Verbesserungsvorschlag sieht vor, statt der bisherigen Einzelkabel ein 10-adriges Kabel von den in Frage kommenden Aggregaten zum Ladekontrollpunkt zu verlegen.

Der Vorschlag wurde nach Bekanntwerden sofort eingeführt und die entsprechenden Kabelpläne geändert.

Der Vorschlagende erhält eine Prämie von 350,- DM.

Betriebsversammlung in Kiel

Am 7. November fand in der Ostsee-halle in Kiel eine äußerst bewegte Betriebsversammlung unseres Kieler Werkes statt. An ihr nahmen auch unser

Vorstandsvorsitzender Konsul Westphal und die Vorstandsmitglieder Dr. Norbert Henke und Gerrit Körte sowie der Hamburger Bezirksleiter der IG-Metall und einige weitere Gewerkschaftsvertreter teil. Nach dem Geschäftsbericht des Betriebsratsvorsitzenden Otto Böhm erläuterte Konsul Westphal die wirtschaftliche Situation des Unternehmens und stellte fest, daß die Auftragslage der Werft eine Beschäftigung bis weit in das Jahr 1972 gewährleistet. Die vorherrschenden Themen der anschließenden, zeitweise sehr leidenschaftlich geführten Diskussion waren die Angleichung der Kieler Löhne an die der Hamburger Betriebe, die Anwendung gleicher Lohnfindungsmethoden in allen HDW-Betrieben und die Erstellung eines „Zeitlohnkatalogs“ sowie das seit der Arbeitsniederlegung im September gestörte Vertrauensverhältnis zwischen einem Teil der Belegschaft und einem Teil des Betriebsrates.

Nicht vergessen seien die mahnenden Worte unseres Sicherheitsingenieurs Eduard Hasenberg, der zum letzten Mal vor seinem Ausscheiden Ende des Jahres die Belegschaft beschwor, keinen Sicherheitshandgriff zu vergessen und stets gefahrenbewußt zu arbeiten. Sie machten einen geradezu spürbar nachhaltigen Eindruck.

Personalien

Dr. Rolf Rosencrantz (RRJ) wurde mit Wirkung vom 10. Oktober 1969 Gesamtprokura erteilt.

Wolfgang Hammer (TPK) ist am 1. September zum Abteilungsleiter ernannt worden und hat die Technische Kalkulation im Werk Kiel übernommen.

Dipl.-Kfm. Joachim Große (RAS-K) ist am 10. Oktober zum Abteilungsleiter ernannt worden und hat die Kostenkontrolle des Sonderschiffbaues im Werk Kiel übernommen.

Am 1. August wurden Kurt Pieck (KUR) zum Betriebsingenieur, Raimund Stegmann (KUSo) zum Betriebsassistenten und Karl Haacks zum Werkmeister für die Rohrschlosserei in Kiel ernannt.

Werkmeister Klaus Gamm (KBA) ist mit Wirkung vom 1. Oktober mit der Leitung der Feinblechwerkstatt in den Betrieben Dietrichsdorf und Gaarden des Kieler Werkes beauftragt worden.

Im Werk Finkenwerder wurden mit Wirkung vom 1. Oktober zu Meistern ernannt Karl-Heinz Hoffmann für die Mechanische Werkstatt und Herbert Carlsdotter für den Rohrleitungsbau.

Mit Wirkung vom 1. November wurde Emil Fegebank (KAB) zum Werkmeister für die Feinblechwerkstatt ernannt.

ZITATE

Wer verlangt, daß mit offenen Karten gespielt wird, hat gewöhnlich alle Trümpfe in der Hand.

Graham Greene

Es gibt zwei Tragödien im Leben. Die eine besteht darin, daß man seinen Herzenswunsch niemals erfüllt sieht. Die andere besteht in der Erfüllung.

G. B. Shaw

Wenn ein Mensch einen Tiger töten will, nennt er es Sport. Wenn ein Tiger ihn ermorden will, nennt er es Grausamkeit.

G. B. Shaw

Kollege X bestellte sein Porträt in Lebensgröße. Miniaturen werden also wieder modern.

Wieslaw Brudzinski

Im Zweifelsfalle sag die Wahrheit.

Mark Twain

Im Erfolg und im Elend zeigt sich der Mensch so, wie er ist.

John Steinbeck

Die meisten verwechseln Dabeisein mit Erleben.

Max Frisch

Nichts bedarf so sehr der Reform wie die Gewohnheiten der Mitmenschen.

Mark Twain

Manche Marionetten legen Wert darauf, daß man sieht, wohin ihre Fäden führen.

Wieslaw Brudzinski

Die Zukunft ist meist schon da, bevor wir ihr gewachsen sind.

John Steinbeck

Gebranntes Kind scheut das Feuer – bis zum nächsten Tag.

Mark Twain

Mancher glaubt schon darum höflich zu sein, weil er sich überhaupt noch der Worte und nicht der Fäuste bedient.

Friedrich Hebbel

