



1/70

# HOWALDTSWERKE - DEUTSCHE WERFT

## AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG UND KIEL

### WERKZEITUNG 1 · 1970

#### AUS DEM INHALT

	Seite
TEXACO NORTH AMERICA	1- 5
„omni“-Schiff für die Hapag abgeliefert	6- 7
Stapellauf MS „Lodestone“	8
„Hornkopf“	9
Schiffahrt — ein Wagnis	10-17
kleine chronik der weltsechiffahrt . . .	18-21
Die Tarifautonomie darf nicht ausgehöhlt werden!	22-23
Das „magische Viereck“	23
„Cutty Sark“	24-30
Ab Juli 1970: 400 Millionen DM für Ausbildungsförderung	31-32
Betriebsversammlungen in Hamburg	33
Elbtunnel Hamburg/Baulos II, Elbhang	34-35
Lehrlingsfreisprechung Im Werk Kiel	36
Kampf der Unfallgefahr	36-37
Bootsausstellung 1970	38-41
Bücher in Luv und Lee	43-44
Jahresversammlung der Sicherheitsbeauftragten und Verabschiedung von Sicherheitsingenieur Hasenberg in Kiel	44
Spitzengespräch	45
Betriebliches Vorschlagswesen	46
Sicher in dieser Gesellschaft	47
Warum Gespräche mit dem Osten?	48

#### Titelseite:

„Pipelines“ an Deck unserer Texaco-Tanker.

#### Rückseite:

An Deck des Massengutfrachters „David P. Reynolds“, der Anfang Januar abgeliefert worden ist.

#### Herausgeber:

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

Verantwortlich für Öffentlichkeitsarbeit:  
Dr. Norbert Henke

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

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

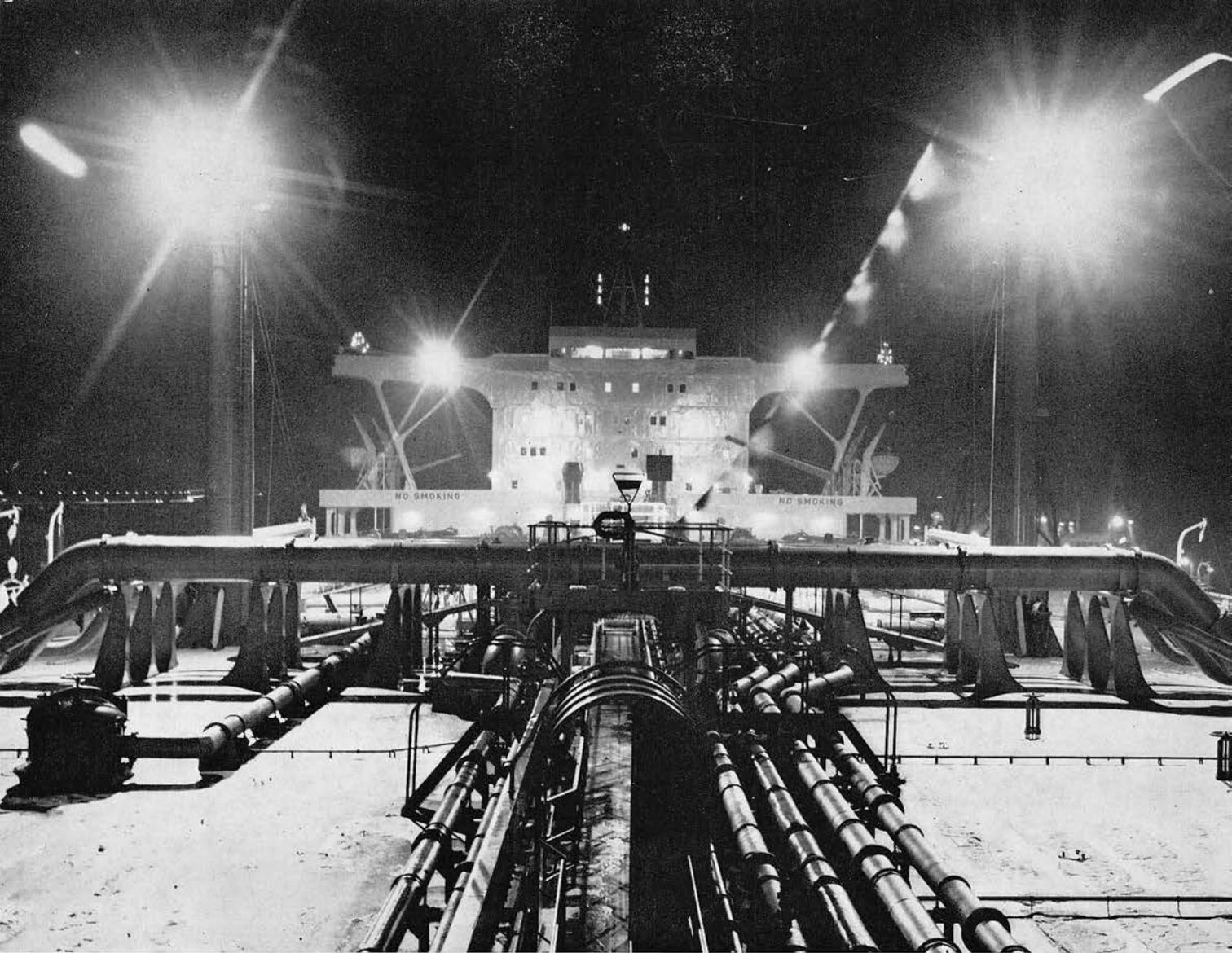
#### Druck:

we-druck Karl Heinz Wedekind, Hamburg

Die Werkzeitung erscheint vierteljährlich und wird kostenlos an alle Betriebsangehörigen versandt

Auflage: 28 000

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



## TEXACO HAMBURG

## TEXACO FRANKFURT

## TEXACO NORTH AMERICA

## TEXACO EUROPE

Nachdem wir in den beiden letzten Heften schon ausführlich über zwei der obengenannten Schiffe sowie über die Texaco selbst, diese große, internationale Ölgesellschaft berichtet haben, soll heute kurz etwas über die weiteren Ereignisse gesagt werden, die uns mit der Texaco verbinden, und etwas über eines der wichtigsten Reiseziele dieser Supertanker. Sobald unsere Schiffe abgeliefert sind, haben sie sich im allgemeinen unseren Blicken entzogen und je weniger wir von ihnen hören, als desto besseres Zeichen muß das gewertet werden. Aber mancher wird fragen: „Wo fahren die Schiffe eigentlich hin?“

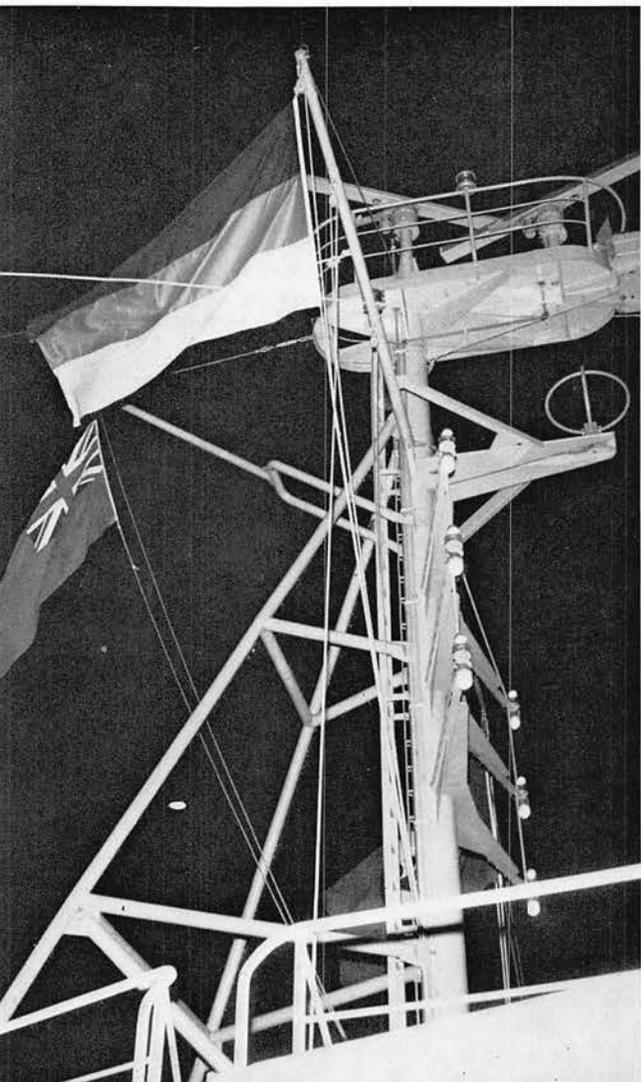
Doch zunächst zu den Ereignissen auf unserer Werft. Am 16. Dezember taufte Mrs. Ann Dodson, die Gattin des Texaco-Vizepräsidenten Charles Dod-

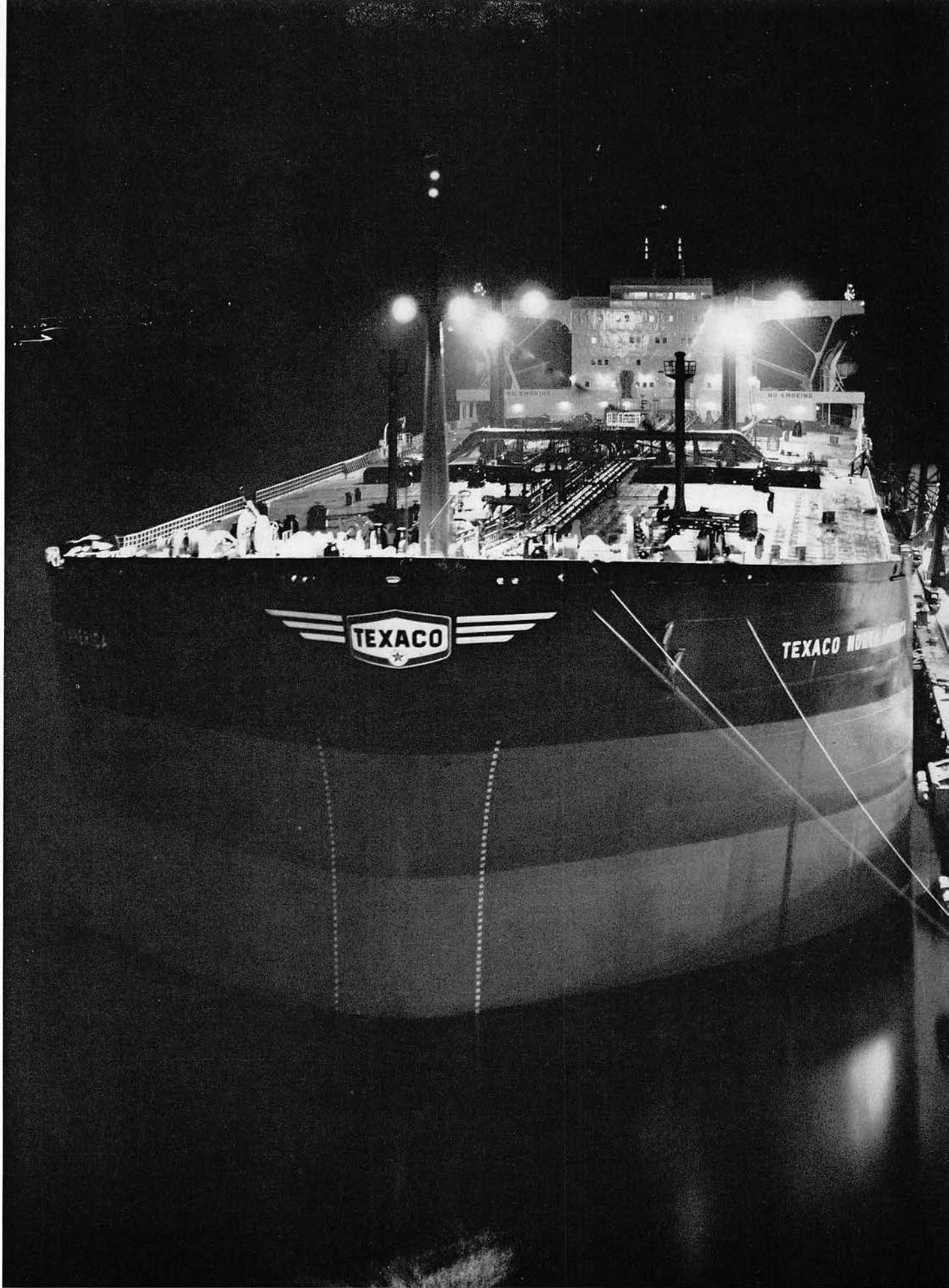
son, in Kiel die „Texaco North America“, die bereits eine Woche später ihre Probefahrt machte und an die Texaco Overseas Tankship Ltd., London, abgeliefert wurde: einen Tag vor Weihnachten, am 23. Dezember. Die Weihnachtsstimmung auf den Fotos ist also ganz authentisch.

Über die Feierlichkeiten, die die „Texaco Europe“ betreffen, können wir heute noch nichts sagen, weil unsere Zeitung vorher in Druck geht. Aber bei Erscheinen wird auch dieses Schiff fertig sein und mit den drei anderen gemeinsam zum Persischen Golf fahren.

Schaut man sich im letzten Heft die Kartenskizze der „Hauptschiffahrtswege der Texaco 1969“ an, bemerkt man, daß der dickste Pfeil vom Persischen Golf ausgeht und sich dann hinter dem Kap in verschiedene Richtungen aufteilt.

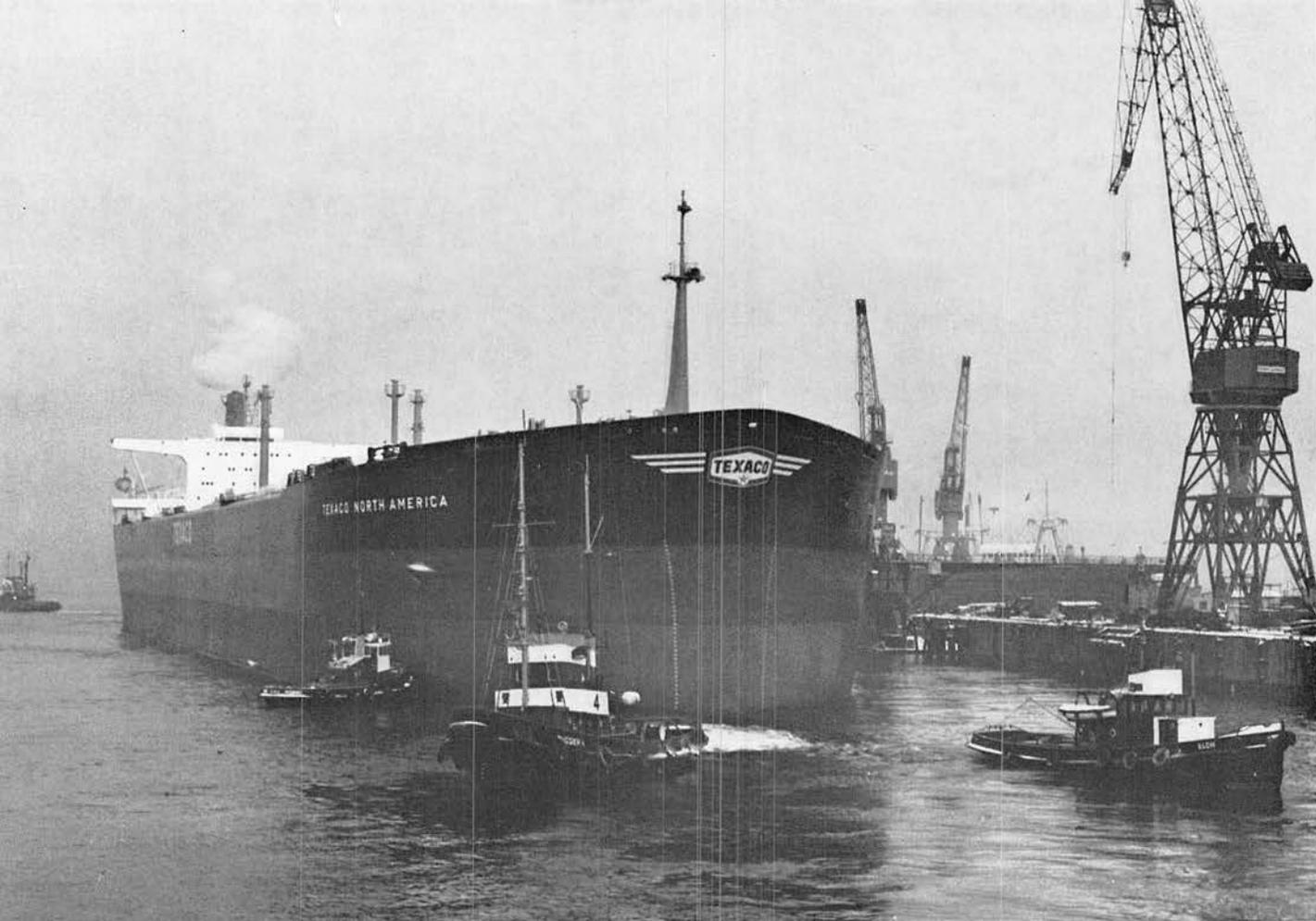
An einer bestimmten Stelle des Persischen Golfes werden die Tanker also vollgepumpt. An dieser Station hat unsere Werft ebenfalls einen nicht unbedeutenden Anteil. Da schwimmen nämlich zwei Tanklager, die einmal Schiffe waren. Das eine hieß „Al Malik Saud al Awal“ und war einst mit 46 548 tdw für kurze Zeit der größte Tanker der Welt. Er wurde bei den Hamburger Howaldtswerken gebaut (Bau Nr. 883) und 1954 in Dienst gestellt. Vor einigen Jahren brannte das Schiff aus, worauf es in Marseille zum schwimmenden Vorrats-tank umgebaut wurde. Das andere Tanklager ist das Mittelschiff des Ende 1965 vor der Elbmündung gesunkenen Tankers „Anne Mildred Brövig“. Über den Umbau dieses Schiffes zum Vorrats-tank auf der HDW berichteten wir in Heft 4/68. Nun hat aber gerade diese





**16. Dezember 1969:**  
Mrs. Ann Dodson tauft  
den Supertanker  
TEXACO NORTH AMERICA.

**23. Dezember 1969:**  
Die TEXACO NORTH AMERICA  
ist klar zum Auslaufen.  
Die Reederei übernimmt das Schiff.



Ölstation unlängst viel von sich reden gemacht durch einen ganz neuartigen Unterwasser-Vorratstank, und dieses Projekt ist so interessant, daß es kurz beschrieben werden soll.  
An der arabischen Küste des Persischen Golfes, die mit ihrem Namen

„Piratenküste“ auf eine gar nicht zweideutige Vergangenheit hinweist, entstehen über Nacht Länder mit modernster Zivilisation. Wer vor wenigen Jahren z. B. nach dem Namen Abu Dhabi gesucht hätte, würde ihn kaum irgendwo gefunden haben und wenn, dann

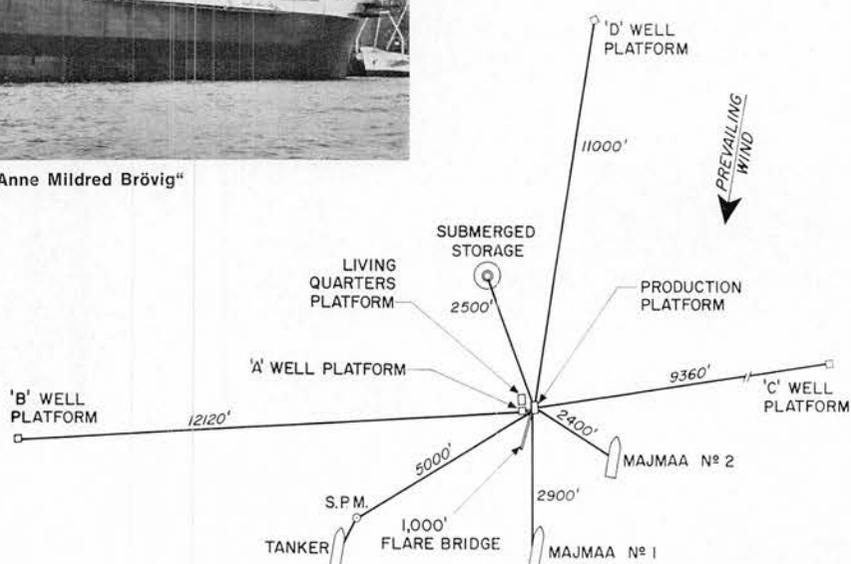
höchstens im Zusammenhang mit Beschreibungen über die ödesten Landstriche der Welt. Heute gilt Abu Dhabi als eines der Länder mit dem höchsten Pro-Kopf-Einkommen von allen Ländern der Erde. Es gibt dort einen Fünfjahresplan, der Ausbau eines weiten Straßen-



Öltank Majmaa No. 1 ex „Anne Mildred Brövig“

Förderpumpen transportieren das Rohöl von den Stationen „A“, „B“, „C“ und „D“ zur Verteilerstation („Production platform“). Hier wird es aufbereitet und in die Tankschiffe „Majmaa No. 1“ oder „Majmaa No. 2“ bzw. in den Tank Khazzan Dubai I („Submerged storage“) gepumpt, die als eine Art Zwischenlager dienen. Aus ihnen wird das Rohöl wieder über die Verteilerstation in die bei „SBM“ an der Boje liegenden Tanker gepumpt, die es in die Bestimmungshäfen bringen.

### Die Förderung aus dem Offshore-Feld Dubai

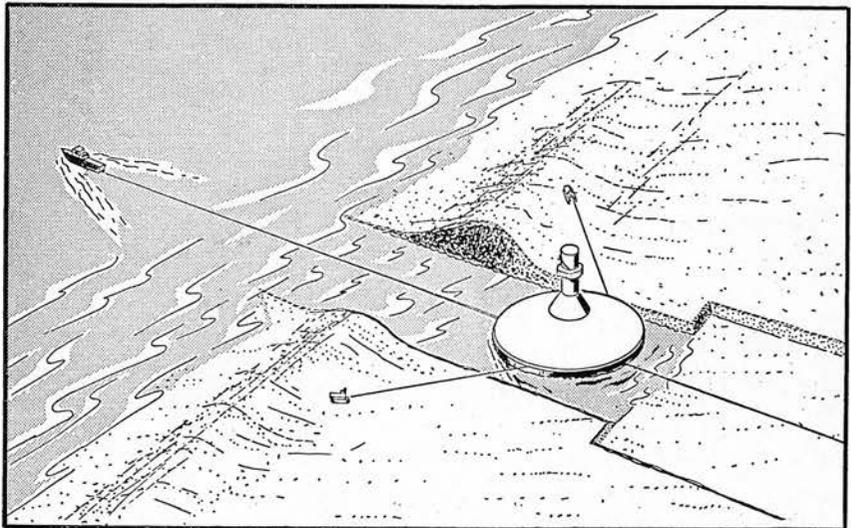
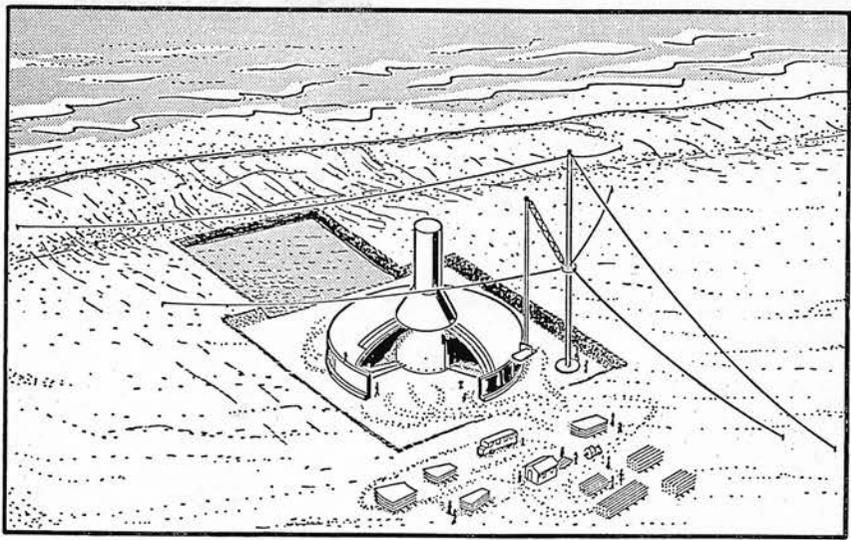


netzes ist in Angriff genommen, Flughäfen, Krankenhäuser, Kraftwerke und Schulen schießen aus dem Boden und verändern die Landschaft von Woche zu Woche, von Monat zu Monat. Öl heißt das Zauberwort, das dies alles in Gang brachte. Irgendwo las man den schönen Satz: „In Abu Dhabi war es nicht allein der herkömmliche Routine-Countdown von der ersten Baracke zur glitzernden Wohlstandsidylle, vom spärlich rinnenden Oasenbrunnen zur Tiefkühlkette. Abu Dhabi ist ein Beispiel dafür, in welchem Umfang Bodenschätze und damit verknüpft steigendes Nationaleinkommen die soziale Umschichtung einer Bevölkerung bewirken können, für die noch vor wenigen Jahren ein gestrandetes Schiff Anlaß zum Feiern war.“

Neben Abu Dhabi liegt das Scheichtum Dubai und vor der Küste desselben, etwa an der Grenzlinie zwischen arabischem und persischem Seegebiet, das unterseeische Ölfeld „Fateh“. Hier wird mitten im Meer Öl gefördert.

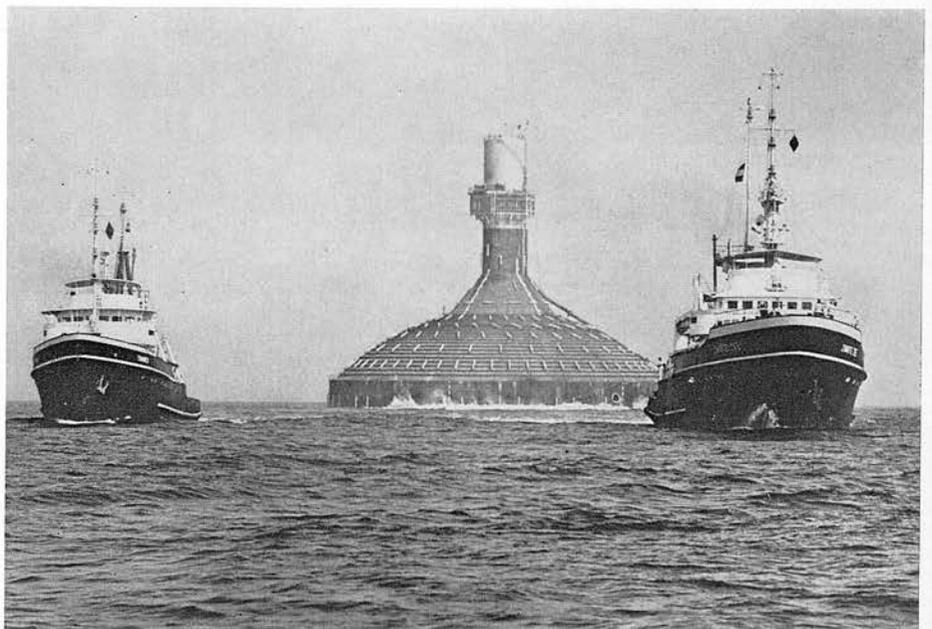
Die beigefügte Skizze zeigt nun ein ganzes System von Plattformen und Vorratstanks, die zu so einer Offshore-Bohrstation gehören. A, B, C und D sind Bohrplattformen, von denen das Öl zur Verteilerstation (Production Platform) zur Aufbereitung gepumpt wird. Von dort verteilt man es an drei Vorratstanks: Die beiden schwimmenden Tanks aus den oben erwähnten Schiffen, „Majmaa 1 und 2“ sowie den Tank „Khazzan Dubai I“ (Submerged Storage Tank). An der Boje SBM schließlich holen sich die Tanker ihre Ladung ab.

Der zuletzt erwähnte Tank „Khazzan Dubai I“ erregte unsere Aufmerksamkeit. Ein Unterwassertank von 81 m Durchmesser, der 70 000 t Rohöl faßt und keinen Boden hat. Insgesamt 63 m ist er hoch, ragt jedoch nur 12 m aus dem Wasser heraus. Wie ein riesiger, umgekehrter Trichter liegt er auf dem Grund. Man nutzt bei diesem Tank das unterschiedliche spezifische Gewicht von Öl und Wasser aus. Öl ist leichter, schwimmt also auf dem Wasser. Wird Öl aus dem Tank entnommen, fließt von unten Wasser nach; geht der Ölvorrat zuende, wird Öl von oben nachgefüllt und verdrängt das Wasser. Ein ganz einfaches Prinzip also; doch sicher ist es gar nicht unproblematisch, eine einwandfreie technische Funktion zu garantieren. Sowohl ein Unterlaufen des Öls als auch ein Herauspumpen von Wasser statt Öl wäre höchst ärgerlich. Die Montage des Tanks erfolgte an Land hinter einem Deich, und als er fertig war, hob man einen Stichkanal aus vom Bauplatz zum Meer, ließ ihn voll-

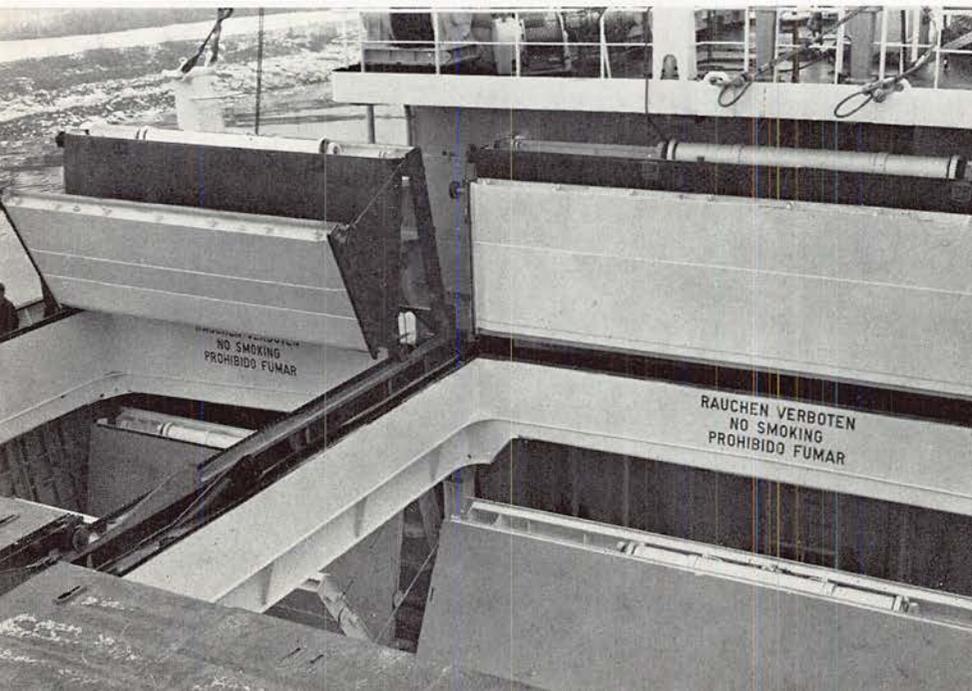
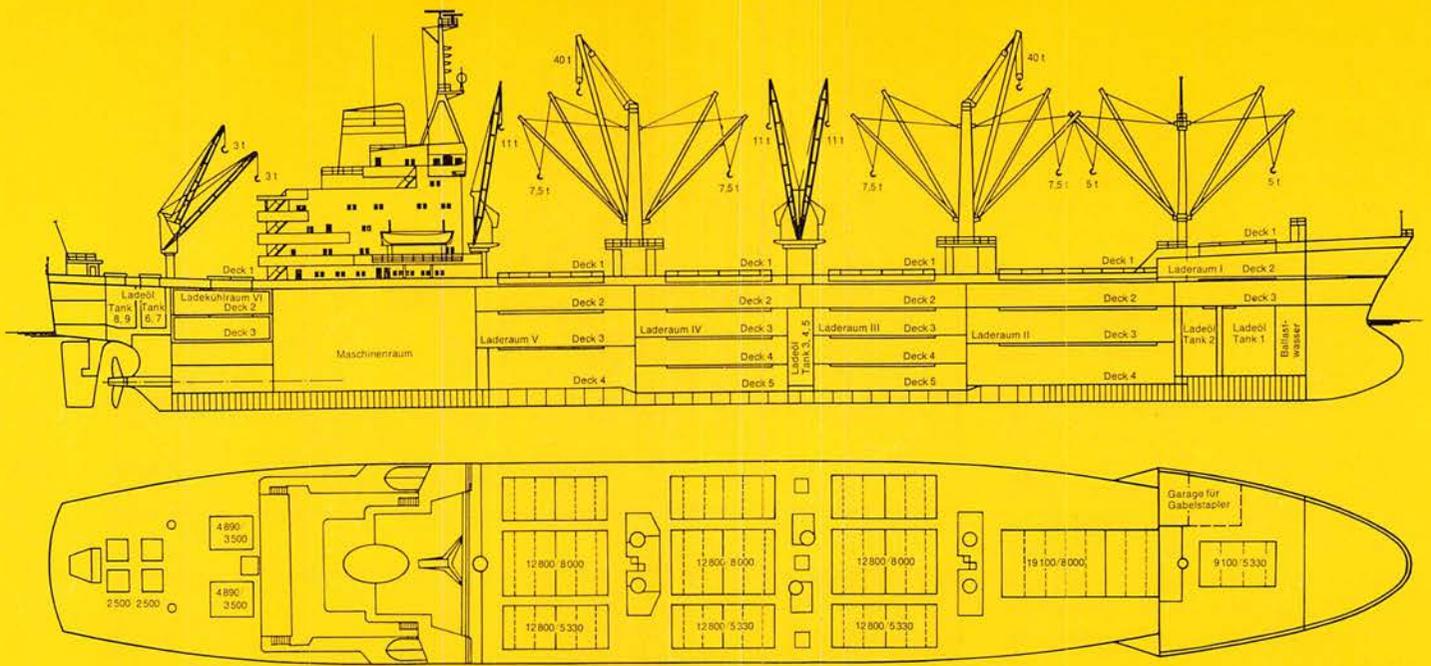


laufen, drückte Preßluft in den Tank und ließ denselben aufschwimmen. Es gelang, das 15 000 t schwere Gebilde bei nur 3 m Wassertiefe zum Schwimmen zu bringen und während eines besonders hohen Wasserstandes auf das

offene Meer zu schleppen. Etwa 100 Kilometer vor der Küste ließ man die Luft ab und versenkte den Tank auf der vorgesehenen Position. Eine starke Verankerung sichert den Tank gegen alle Naturgewalten.



Der sechzig Meter hohe Tank wird von starken Schleppern an den Liegeplatz geschleppt. Damit der Tank während des Seetransportes auf dem Wasser schwimmt, wurde er mit Preßluft gefüllt. Trotz ruhiger See erfordert dieses Schleppmanöver höchste Genauigkeit und stellt große Anforderungen an die Schleppermannschaft.



## „omni“-Schiff für die HAPAG abgeliefert

Anfang Februar lieferte unsere Werft ein Schiff ab, dessen Besonderheit nicht in seiner Größe lag, sondern in seiner außerordentlich vielseitigen Verwendbarkeit: die „Ludwigshafen“.

Die Bezeichnung „omni“-Schiff sagt, daß diese Schiffe – der „Ludwigshafen“ folgen noch drei Schwestern – alles laden können, vom Stückgut bis zum Container, von Massengütern aller Art bis zu flüssiger Ladung. Wir haben die „Ludwigshafen“ bereits im letzten Heft vorgestellt und wollen heute näher auf das eingehen, was das außergewöhnliche dieser Schiffe ausmacht.

Zu den Besonderheiten gehört, daß die Ladedecks völlig neu konzipiert wurden. Dadurch ist an Bord ein ungehinderter Betrieb mit Gabelstaplern möglich. Für zwei bordeigene Gabelstapler sind auf den „omni“-Schiffen Garagen vorhanden. Das umfangreiche Ladegerüst besteht aus einer Kombination von Kränen und automatisierten Ladebäumen.

**Für die Decksladung**, häufig Produkte der chemischen Industrie, werden **Open-Top-Container – 20 Fuß lang und 4 Fuß hoch – eingesetzt**. Diese Container sind so gebaut, daß die Stirnseite herunterklappbar ist und damit als Rampe für Gabelstapler benutzt werden kann. So ist es möglich, die Decksladung während des allgemeinen Ladens bereits an Land rationell in die Spezial-Container zu stauen und am Ende der allgemeinen

Beladung mit dem **schiffseigenen Geschirr an Deck zu setzen.**

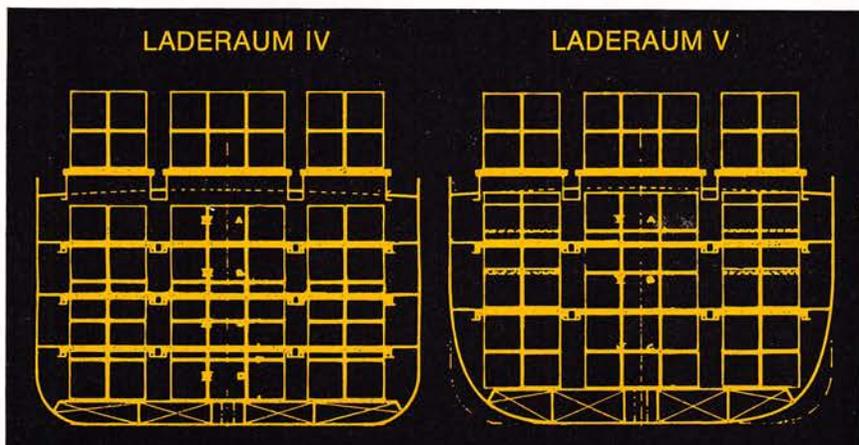
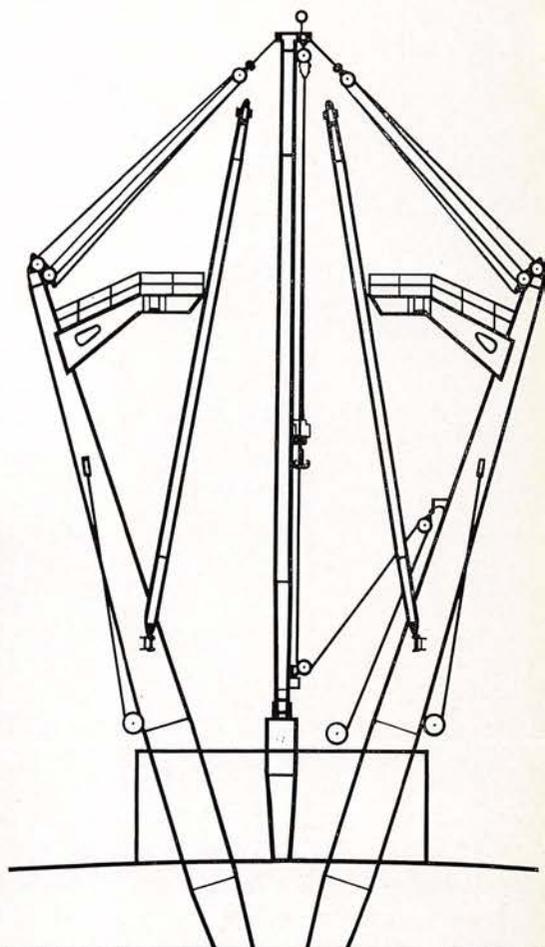
Auf den Luken wird die untere Containerlage durch Zapfen gehalten, die in die „corner fittings“ greifen. Damit werden die Container mit dem Schiff verbunden und seefest gesichert. Bei Bedarf können auch Kühlcontainer gefahren werden.

Je neun Tanks für Ladeöl sind eingebaut, deren Kapazität 53 000 cbf (1500 m<sup>3</sup>) beträgt. Nach den Bauvorschriften des Germanischen Lloyd können in den Tanks sogar **Chemikalien bis**

zur **Gefahrenklasse III** untergebracht werden.

Vier Kühlräume mit 30 000 cbf (850 m<sup>3</sup>) Rauminhalt sind eingebaut. Die Temperaturen können von + 12° bis - 25°C geregelt werden.

Die Maschinenanlage kann von der Brücke aus stufenlos gesteuert werden und ist für 16 Stunden wachfreien Betrieb vorgesehen. Sie verleiht der „Ludwigshafen“ und ihren Schwesterschiffen eine Geschwindigkeit von 23 Knoten. Die „omni“-Schiffe haben eine Tragfähigkeit von 15 550 Tonnen.



## Abgelieferte Neubauten der HDW im Jahre 1969

Bau-Nr.	Schiffstyp	Name	tdw	BRT
1000	Containerschiff	Encounter Bay	29 615	26 756
825	Fahrgastschiff	Hamburg	6 200	25 022
826	Containerschiff	Flinders Bay	29 615	26 756
1001	Containerschiff	Botany Bay	29 615	26 876
830	Frachtschiff	Hornmeer	7 500	4 522
827	Containerschiff	Discovery Bay	29 615	26 876
831	Frachtschiff	Hornwind	7 500	4 525
1211	Kühlschiff	Artlenburg	7 570	5 754
1200	Tanker	Macra	211 897	104 723
1212	Kühlschiff	Aldenburg	7 570	5 754
1204	Tanker	Esso Norway	193 040	84 996
1207	Tanker	Texaco Hamburg	209 400	104 616
1208	Tanker	Texaco Frankfurt	209 078	104 616
1209	Tanker	Texaco North America	209 078	104 616
14 Neubauten			1 187 293	656 408

## HDW-Beteiligung an internationalen Messen 1970

Genau ein Dutzend Weltstädte umfaßt der Messekatalog unseres Unternehmens für das Jahr 1970. In drei Städten, nämlich in Belgrad, Hamburg und Amsterdam, wird die

Werft mit einem eigenen Stand vertreten sein. Auf den anderen Messen wird sich die HDW, vor allem mit Erzeugnissen der Abteilung Elektronik, an Ständen des Salzgitterkonzerns, der M.A.N und der Gutehoffnungshütte beteiligen.

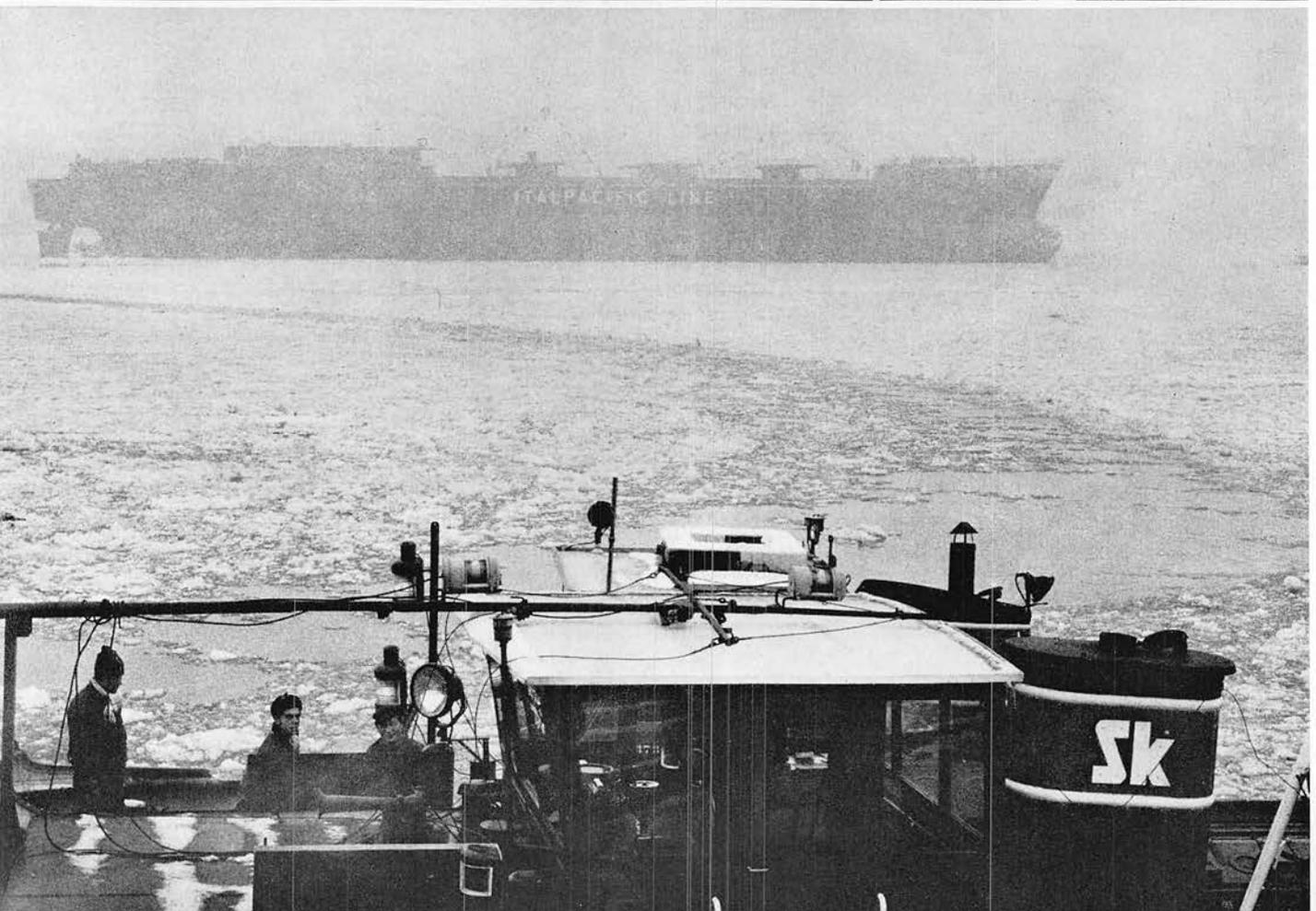
Zeitplan:

1. 3. – 10. 3.	Leipzig	Frühjahrsmesse	10. 9. – 20. 9.	Zagreb	Intern. Herbstmesse
25. 4. – 3. 5.	Hannover	Industriemesse	8. 10. – 12. 10.	Hamburg	Schiff u. Maschine 70 – Intern.
16. 5. – 24. 5.	Belgrad	Intern. Techn. Messe	13. 10. – 24. 10.	Bukarest	Intern. Messe
22. 5. – 1. 6.	Budapest	Intern. Messe	21. 10. – 24. 10.	München	Containerization
14. 6. – 23. 6.	Posen	Intern. Messe	10. 11. – 14. 11.	Amsterdam	europort 70
6. 9. – 15. 9.	Brünn	Intern. Maschinenbau Messe	10. 11. – 15. 11.	Düsseldorf	Interocean 70



## Stapellauf MS „Lodestone“

Acht Wochen nach der „Rubystone“, über die wir im letzten Heft berichteten, lief am 5. Januar deren Schwesterschiff „Lodestone“ im Betrieb Finkenwerder des Hamburger Werkes unserer Werft vom Stapel. Die „Lodestone“ ist das zweite einer Serie von vier nach verschiedenen Edelsteinen benannten Frachtmotorschiffen gleicher Bauart, die die HDW für die Itaipacific Line baut. Signora Basiliola Ciani, zweifellos an freundlichere klimatische Zonen gewöhnt, taufte das Schiff unangefochten von Nebel und Eis und wünschte ihm allzeit glückliche Fahrt.



# „HORNGOLF“

Am 16. Januar 1970 um 11.45 Uhr lief im Werk Kiel ein für die Horn-Linie, Hamburg, gebautes Frachtmotorschiff vom Stapel.

Taufpatin des unter der Baunummer 7 am 1. Oktober auf Kiel gelegten Schiffes war die Gattin des französischen Geschäftsführers der Westeuropa-Amerika-Linien GmbH, Frau Geneviève Diethelm. Sie taufte den ersten für diese Reederei in Kiel gebauten Neubau auf den Namen „Horngolf“.

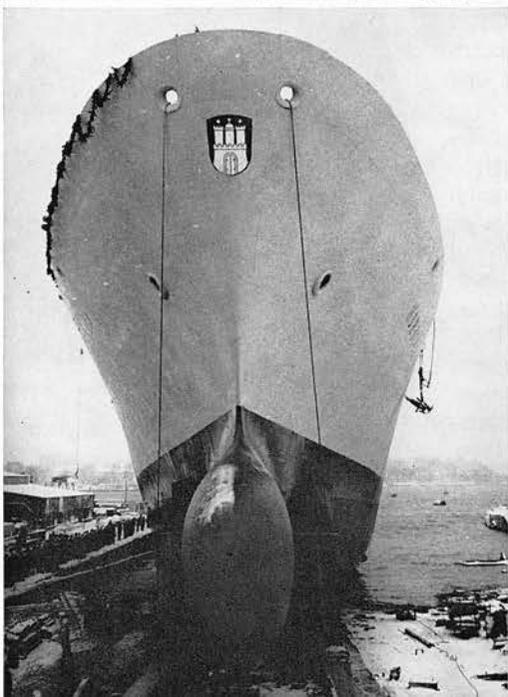
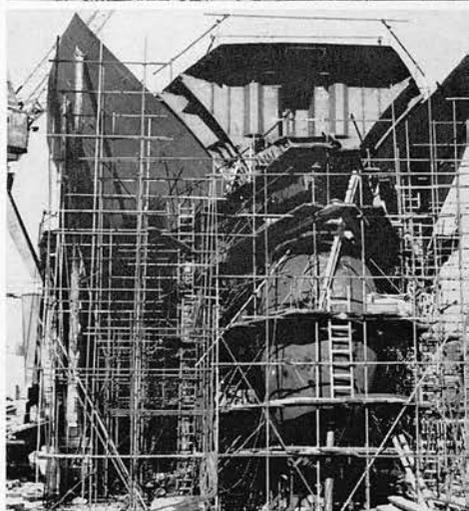
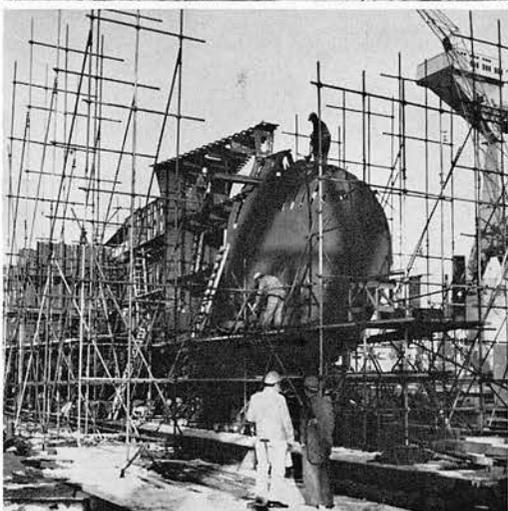
Mit MS „Horngolf“ macht die Erneuerung der zwischen 1951 und 1960 bei der ehemaligen Deutschen Werft in Hamburg-Finkenwerder gebauten ersten Nachkriegsflotte der Reederei einen weiteren bedeutsamen Fortschritt. Die Erneuerung begann mit den im Juni bzw. Oktober des vergangenen Jahres in Dienst gestellten Frachtmotorschiffen MS „Hornmeer“ und MS „Hornwind“ (DW-Bau-Nr. 830, 831).

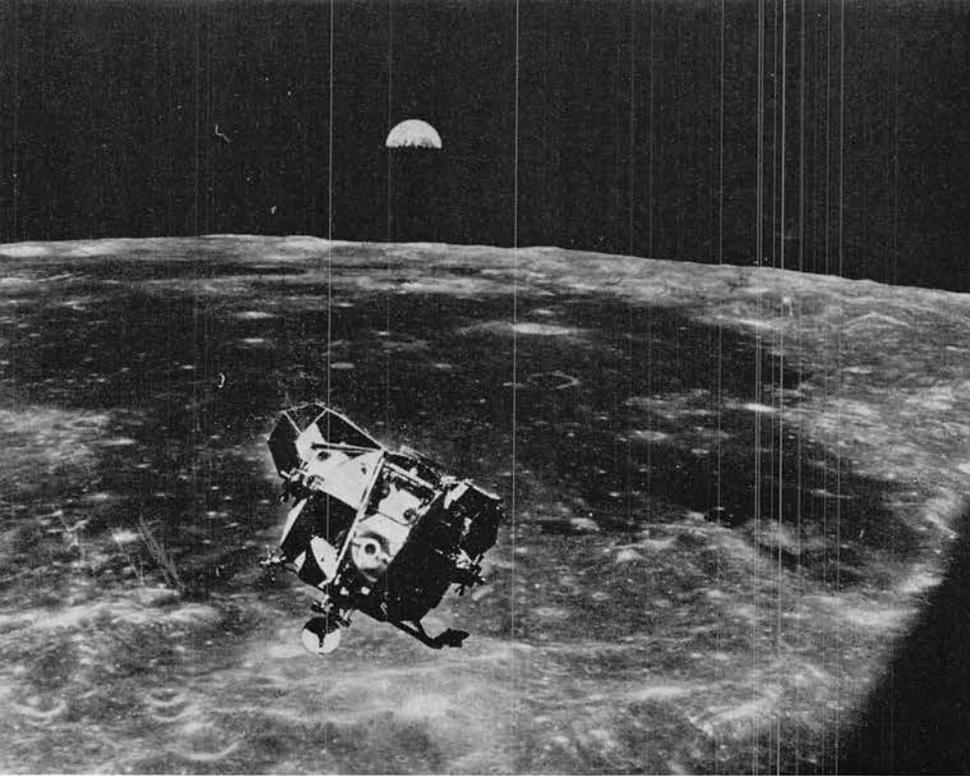
MS „Horngolf“ soll, wie seine Schwesterschiffe, im traditionellen Liniendienst der Hamburger Reederei nach Venezuela, Kolumbien und anderen westindischen Häfen eingesetzt werden. MS „Horngolf“ ist ein Einschrauben-Frachtmotorschiff mit Wulstbug und Spiegelheck. Die Maschinenanlage und der Aufbau sind zwischen den Laderäumen 4 und 5 angeordnet. Zur Aufnahme der Ladung sind fünf Laderäume mit einem Gesamtvolumen von ca. 513 000 cbf Schüttgut einschließlich drei Kühlkammern von ca. 5 400 cbf und einer Kühltemperatur von  $-20^{\circ}\text{C}$  vorgesehen. Sämtliche Decks sind verstärkt für den Gabelstaplereinsatz mit einem Gesamtgewicht von 7 t.

Das Ladegeschrirrf umfaßt 14 Ladebäume mit einer Hebefähigkeit von je 5/10 t, 2 Ladebäume mit einer Hebefähigkeit von je 3/5 t für Luke 1 mit elektrisch angetriebenen und ferngesteuerten Hanger- und Preventerwinden und einen 60-t-Schwertgutbaum mit Doppelhangern für Luke 3.

## 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 als Freidecker:	7,42 m
Tragfähigkeit	ca. 7 500 t (1 000 kg)
Vermessung:	ca. 4 500 BRT / 2 250 NRT
Geschwindigkeit:	ca. 18 Kn.
Klasse:	GL + 100 A 4 E + MC + KAZ
Maschinenanlage:	MAN K6Z 70/120 D 7 200 PSe bei 135 Upm





## Schiffahrt — ein Wagnis

Auf der Tagung der Schiffbautechnischen Gesellschaft im November hielt der stellv. Vorsitzende des Vorstandes unserer Werft, Dr. Ing. Paul Voltz, den Festvortrag. Das Thema, das der Redner sich gestellt hatte, ging weit über den Rahmen von Vorträgen hinaus, in denen spezialisierte Probleme begrenzter Fachgebiete behandelt werden. Entsprechend dem Sinn und Zweck eines wirklichen Fest-Vortrages regte derselbe vielmehr zur Besinnung an, zum Überdenken der großen Zusammenhänge, in die unsere Arbeit, unsere gegenwärtigen Lebensprobleme verflochten sind. Wir wollen versuchen, in gekürzter Form hier das Wichtigste wiederzugeben.

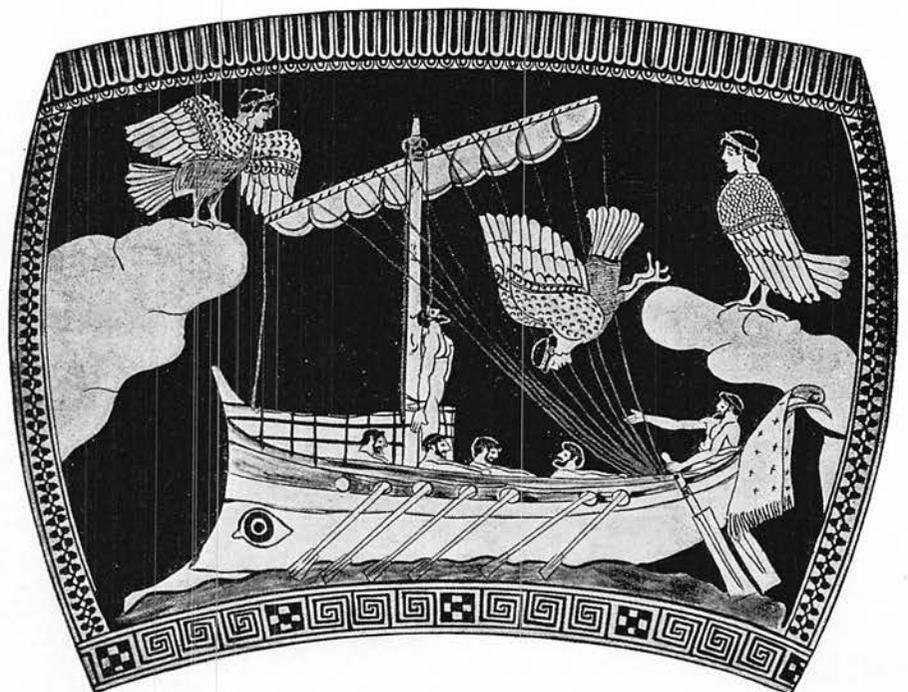
Den Ausgangspunkt bildete ein Ereignis, das gerade in jenen November-Tagen von höchster Aktualität war, die zweite Landung auf dem Mond. So stand am Anfang die Frage, ob nicht die Astronauten die wagemutigsten Männer aller Zeiten seien. Noch nie hat sich jemand so weit hinausgewagt! Doch andererseits: Ist die Entfernung allein entscheidend? Standen die Männer nicht in ununterbrochenem Kontakt mit der Erde? Stand nicht ein Heer von Wissenschaftlern und Technikern hinter ihnen und überwachte jeden „Schritt“? Wie anders in alten Zeiten, wo schon ein verhältnismäßig kurzer Weg eine bedingungslose Loslösung von allem bedeuten konnte! Dr. Voltz ging kurz darauf ein, was es mit dem Begriff „Wagnis“ eigentlich auf sich hat. Das Wort wagen in seiner heute verstandenen Bedeutung begegnet uns schon in der mittelhochdeutschen Dichtung in dem Sinne, daß man etwas „abwägt“, eine Sache also einen ungewissen Ausgang hat. Seit dem 14. Jahrhundert findet man die Bezeichnung „Wagehals“ für einen tollkühnen Menschen, der sein Leben auf's Spiel setzt, — ganz drastisch und bildhaft mahnt also der keineswegs unehrenhafte Beiname „Wa-

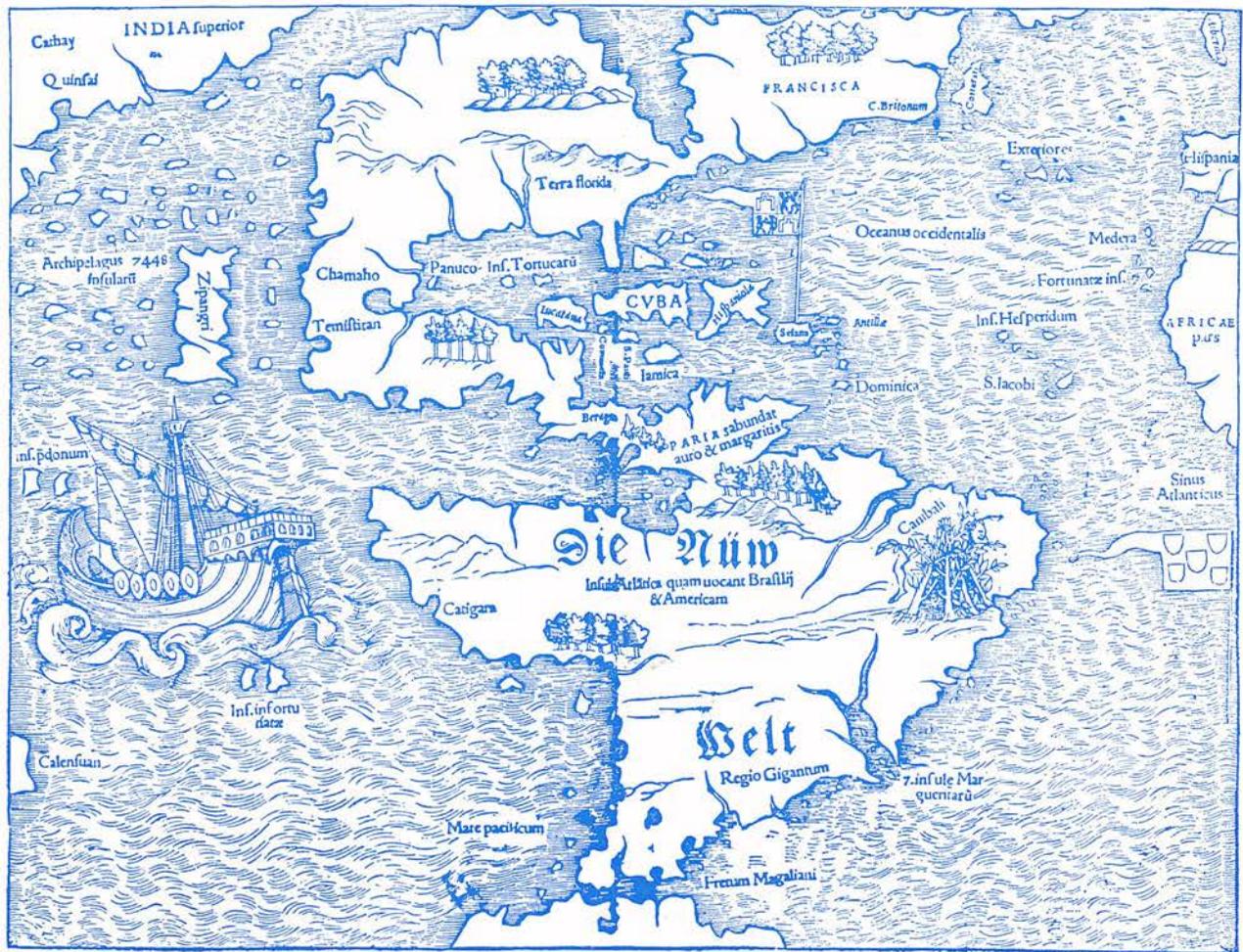
gehals“ ursprünglich sowohl daran, daß man sich bei einer gewagten Sache den Hals brechen kann, als auch an den Galgen. Doch später erfährt das Wort „wagen“ dann die Abschwächung, daß es auf unternehmerische Menschen ganz allgemein angewandt wird.

Fragen wir nach einer inneren Beziehung solchen Bedeutungswandels des Begriffes Wagnis mit dem Wesen der Schiffahrt von gestern und heute, entdeckt man gewissermaßen Parallelen. Die Schiffahrt war von ihren ersten Anfängen an ein Wagnis, und sie ist es bis heute. Die Art und Weise freilich, wie man das verstehen will, ist im Laufe der Zeiten jeweils eine durch und durch verschiedene gewesen.

Ein kurzer historischer Überblick führte die Hörer zurück in eine Zeit, da bei uns im Norden die Seefahrt begann eine Rolle zu spielen, also um etwa tausend Jahre. Wir wissen ja, daß die Wikinger mit ihren kleinen Schiffen schon bis nach Amerika vorgedrungen waren — man möge sich einmal vor Augen führen, welch zerbrechlichen Gebilden man sich für unbestimmte Zeit anvertraute, was man diesen Fahrzeugen zumutete und welchen Strapazen man sich selber aussetzte. Dahinter steht die Frage nach den Beweggründen, die die Menschen hinaustrieben und sie immer wieder den Einsatz ihres Lebens wagen ließen: Entdeckerfreude, kriegerischer Tatendrang, Unzufriedenheit mit dem Leben zu Hause — — — Wieviele der frühen Eroberer unserer Welt mögen irgendwo gescheitert sein, ohne die geringste Spur zu hinterlassen! Erst seit jener Epoche, die wir das Zeitalter der Entdeckung nennen, wissen wir genaueres.

Wenn man vom Zeitalter der Entdeckungen spricht, denkt man spontan an Vasco da Gama, an Columbus, an Magellan. Das ist richtig, sofern man Entdeckungen als eine Größe von weltgeschichtlicher Bedeutung meint. Versteht man Entdeckungen jedoch als wagemutige Vorstöße Einzelner schlechthin, unabhängig von ihrer historischen Trag-





weite, gibt es keine exakt zu fixierende Epoche dieser Art. Entdeckungen auf unserem Planeten machten die Menschen in vorgeschichtlicher Zeit, und man machte sie noch lange nach Columbus bis auf den heutigen Tag. Der Aktionsradius und das Ergebnis ist dabei weitgehend eine Funktion der Hilfsmittel, die dem Menschen zur Verfügung stehen, nicht nur und heute nicht mehr seines persönlichen Mutes. Das seetüchtige Schiff ist jedenfalls **das** Mittel gewesen, das den Menschen zur Eroberung des Erdballes befähigte. Die Frage nach der Seetüchtigkeit stellen wir daher als erste: Wieweit konnte der Mensch dem schwimmenden Fahrzeug sein Leben überhaupt anvertrauen, für wie lange, unter welchen Belastungen?

Doch trifft die Frage nach der Tauglichkeit des Menschenwerkes Schiff als eines kleinen, selbständigen, von jeder Versorgung, jeglicher menschlichen Verbindung losgelösten Lebensraumes in der damals unendlich scheinenden Weite des Meeres nur die elementare Voraussetzung für die Seefahrt überhaupt; das nächste, mindestens ebenso schwere Problem war das **Leben** auf dem Schiff, das Zusammenleben, das Überleben. Das „große Abenteuer“ war bisweilen kaum erträglich. Hitze und Kälte, fürch-

terliche Enge – denn alle Schiffe waren grauenhaft überbelegt – Hunger, Durst und Krankheiten, Langeweile und Streit . . . die nüchternen Berichte Beteiligten sind erschütternde Dokumente menschlicher Unzulänglichkeit. Im Reisetagebuch des Pigafetta, der zu den Überlebenden der ersten Weltumsegelung gehörte, stehen Sätze wie der folgende:

„In diesem Hafen verschworen sich die Kapitäne der vier anderen Schiffe, den Generalkapitän\*) zu ermorden . . . Aber die heilige Jungfrau wollte, daß er seine Fahrt fortsetzen und noch viele andere bisher unbekannte Länder entdecken konnte. Die Verschwörung wurde niedergeschlagen, und der Generalkapitän sprach selbst die Urteile: Juan de Cartagena wurde vor aller Augen gevierteilt . . .“

und so weiter.

Wieviel lauernde Gefahr, wieviel unbeugsame Härte, ihr zu begegnen, spricht aus solchen Worten. An etlichen anderen Stellen geht es um die Verpflegung:

„Der Zwieback, den wir aßen, war kein Zwieback mehr, sondern nur noch Staub, der mit dem Unrat von Mäusen vermischt war und unerträglich stank . . .“

Verschwörung, Hunger, Streit – woher nahmen die Menschen die innere Kraft, das durchzustehen? Welche Verantwortung für die Führenden, die ihnen anbefohlenen Männer über die entsetzliche Mühsal, über die miserablen Lebensbedingungen hinaus einem völlig ungewissen Schicksal entgegenzuführen!

Eine heute rührend naiv anmutende Gläubigkeit war eine der Quellen dieser Kraft, aber auch die Besessenheit, eine einmal gefaßte Idee bis zum Ende zu verwirklichen.

Dem Entdecker folgte der Kaufmann, und auch umgekehrt; die eigentliche Triebkraft für die Entdeckung des Seeweges nach dem fernen Osten war die Blockierung des Landweges, auf dem schon lange die begehrten Güter nach dem Westen flossen. Die aufblühenden italienischen Seestädte, wie Venedig, Pisa, Genua, wurden zu Keimzellen eines neuen, geldwirtschaftlich orientierten Zeitalters. Die Italiener waren die ersten Bankiers. In der Schifffahrt beginnt sich etwas Neues abzuzeichnen. Die Sorge um die Ladung des Schiffes, die immer wertvoller wurde, trat in den Vordergrund. In den Kontoren der alten Handelshäuser bangte man um die

\*) Magellan

glückliche Heimkehr der mit reichen Schätzen beladenen Flotten. Man setzte vieles auf eine Karte. Der Wert der Güter betrug ein Vielfaches des Schiffswertes. Aus dem Wagnis wurde Reichtum oder Verschuldung. Shakespeare hat solche Stimmung in seinem „Kaufmann von Venedig“ meisterhaft eingefangen. Gleich zu Anfang des Schauspiels sagt Antonio:

„Fürwahr, ich weiß nicht, was mich traurig macht . . .“

Aber seine Freunde wissen es:

„Eu'r Sinn treibt auf dem Ozean umher . . .“

und einer fährt fort:

„Der Hauch, der meine Suppe kühlte, würde mir Fieberschauer anwehn, dächt' ich dran, wie viel zur See ein starker Wind kann schaden . . .“

Shylocks, des reichen Juden, Einwände, als man einen Kredit von ihm wollte, waren nur zu verständlich.

„Aber Schiffe sind nur Bretter, Matrosen sind nur Menschen . . .“

und er weist auf die Gefahren von Korsaren, Wind, Wellen und Klippen hin.



Auch dem Schiffbau stellte jene Zeit neue und größere Aufgaben. Der Seehandel erweiterte sich. Nicht nur hochwertige Güter die wenig Stauraum beanspruchten, wurden befördert. Das Massengut verlangte größere Schiffe.

Dr. Voltz blendete hier einen kurzen schiffbaugeschichtlichen Abriss ein und fuhr dann fort, die Situation der Seefahrt unter dem Gesichtswinkel der vielfälti-

gen Gefahrenmomente zu beleuchten, welchen sie ausgesetzt war.

Das Leben auf dem freien Meer und die Verlockung der Ferne haben den Seemannsberuf von jeher mit einem Nimbus von Romantik und Abenteuerlust umgeben. Auch heute ist das noch deutlich ausgeprägt. Die Bordberichte der damaligen Zeit zeigen aber, womit der Wunsch bezahlt werden mußte, der Enge und Einförmigkeit des Lebens an Land zu entfliehen.

Die Verpflegung war eine schlimme Sache auf den langen Reisen, deren Dauer allein nicht ausschlaggebend war. Die **Unabsehbarkeit** der frühen Weltreisen, gegründet auf der geographischen Unkenntnis, dann das hilflose Auslieferungsein den Stürmen und Flauten, machten die Rationierung des Proviantes zu einem ernstern Problem. Ursächlich damit im Zusammenhang stand ein weiteres: der Gesundheitszustand an Bord. Es bestand einfach keine Möglichkeit, die Vorräte vor dem Verderb zu schützen. Im 17. und 18. Jahrhundert stand es damit noch viel schlechter als vorher zur Zeit der Entdecker. Die Schiffe waren größer geworden. Zu den seemännischen Besatzungen kamen die Soldaten, die oft zu mehreren Hundert in Schiffen von 50–60 m Länge eingepfercht wurden. Unvorstellbare hygienische Verhältnisse und Krankheiten aller Art waren die Folge. Seuchen waren an der Tagesordnung.

Hinzu kam noch etwas, was die Schifffahrt ständig in übelster Weise bedrohte: Kaperei und Piraterie.

Eigentlich lebte man auf See in einem permanenten Kriegszustand, nicht nur mit den Elementen: auch vor heimtückischen Nachstellungen war man nie sicher. Kaperungen waren an der Tagesordnung. Romain Rolland sagte einmal: „Die Geschichte lieferte der Politik alle Gründe, deren sie nach Belieben bedarf.“ So ähnlich war es mit dem Zustand auf dem Meer. Beständig war jedes Land in so viele politische Spannungen verwickelt, daß es genug Anlässe gab, von irgendeinem Schiff irgendeiner Nation aufgebracht zu werden.

Seit der grandiosen Weltaufteilung von Tordesillas im Jahre 1494 war kein spanisches Schiff mehr vor portugiesischen sicher, dann kein englisches vor spanischen, kein französisches vor englischen und so fort . . . es war schließlich unmöglich, ohne schwere Bewaffnung auf Reisen zu gehen.

Doch lassen wir alles Politische außer acht, das Gewaltakte gern noch mit einem Schein des Rechts bekleidet – vor den Seeräubern war niemand sicher. Der Seeraub blühte draußen, außerhalb der Reichweite des Armes des Gesetzes

noch ungehemmter als die Räuberei im Lande und dieses außerhalb aller Gesetze stehen, das seemännische Können, das zu einer geschickten Schiffsführung befähigt, die Waghalsigkeit mit der die Piraten, – zu denen nicht selten Renegaten guter Herkunft gehörten, – große Schiffe angriffen und überwältigten, umgaben sie mit einem Hauch von Romantik, wenn nicht gar geheimer Sympathie, – die noch bis heute von der Filmindustrie verwertet wird.

Nun, es ist nicht schwer, Romanzen zu erfinden, die eine Parteiergreifung für solche „Seehelden“ verständlich machen; in Wirklichkeit blühte dieses Unwesen, das wir bereits aus der griechischen und römischen Geschichte kennen, bis in das 19. Jahrhundert hinein in einem für alle Kulturnationen beschämendem Ausmaß. Beschämend deshalb, weil man nichts dagegen tat und lieber hohe Tribute an die Piraten zahlte als sie mit vereinten Kräften auszuräuchern. Die Seeräuberei war für alle Seefahrenden eine Gefahrenquelle ersten Ranges, mit der man rechnete wie mit Stürmen und Schiffbruch; und die noch vor 150 Jahren so akut war, daß man glaubte, kein Ende absehen zu können.

Die sogenannten Barbareskenstaaten an der nordafrikanischen Küste machten der abendländischen Schifffahrt gewiß am meisten zu schaffen. Dort hatten auch deutsche Schiffe, die ihren Handel bis ins Mittelmeer auszudehnen wagten, im 17. Jh. so hohe Verluste, daß man sich nur noch im Convoy oder unter dem Schutz fremder Flaggen blicken lassen durfte. Die nordafrikanischen Seeräuberstaaten waren so mächtig, daß sie – die Uneinigkeit der europäischen Staaten sich zunutze machend – rund drei Jahrhunderte lang die Bedingungen diktieren konnten, d. h. Tributzahlungen, die auf der Basis eines geschätzten „Verdienstausfalles“ errechnet wurden, den die Schonung der Schiffe für die Piraten bedeutete. Erst mit der Eroberung Algiers durch die Franzosen im Jahre 1830 war dieses finstere Kapitel maritimer Weltgeschichte zu Ende.

Indessen hätte gewiß dieses eine geschichtliche Ereignis so wenig wie irgend ein vorangegangenes seit dem Seeräuberkrieg des Pompejus vermocht, das Piratentum endgültig zum Erliegen zu bringen, wenn nicht der Anbruch einer neuen Zeit ohnehin die Grundlage seines Fortbestehens erschüttert hätte. Tatsächlich hat das Seeräuberunwesen aufgehört, als die Technik mit schneller werdenden Schiffen und guter Nachrichtenübermittlung anfang, den Piraten das Leben schwer zu machen.

Bevor der Redner auf moderne Technik und Probleme der Gegenwart zu spre-



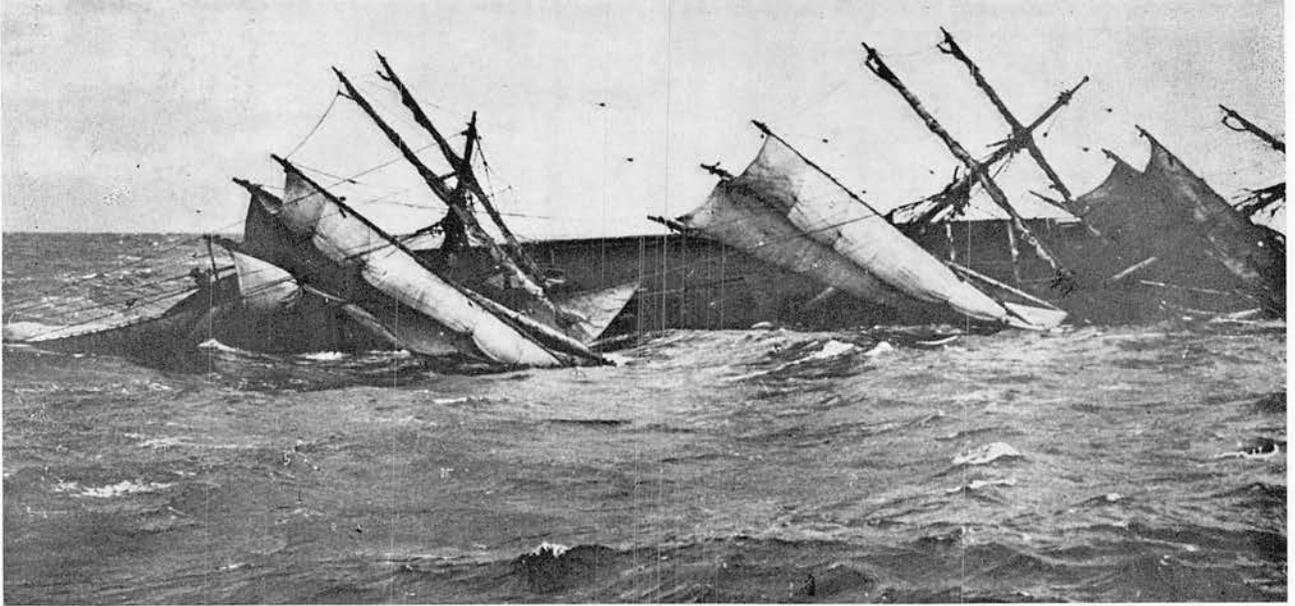
chen kam, verweilte er noch einen Moment bei der Zeit der großen Segelschiffe, einer Zeit, die einen so bewundernswerten Aufschwung nahm, während sich ihr kommender Untergang schon abzeichnete.

Das Wagnis begann sich zu wandeln. Die Gefahren, die der Schifffahrt drohten, lagen nicht mehr auf der Ebene der Selbstbehauptung auf See schlechthin – man kannte die Erde und verstand, großartige Schiffe zu bauen, die den Naturgewalten weitgehend trotzen, man war vor Überfällen sicher und wußte um

die Voraussetzungen für die Erhaltung der Gesundheit, – das Wagnis lag jetzt in der forcierten Leistung, schnellen Reisen, wie sie die Welt bis dahin nicht kannte, in der Einführung von Neuerungen, die größere Rentabilität versprachen, aber noch nicht genug erprobt waren. Die Umstellung auf neue Bauformen und neues Material forderte manches Opfer! Das Leben an Bord war hart, härter als früher was die Arbeitsleistung pro Besatzungsmitglied betraf. Es nimmt nicht wunder, daß viele Seeleute der Verlockung erlagen, ihr Glück

endgültig in der Fremde zu versuchen, und desertierten.

Nun, so richtig es ist, mit weitverbreiteten, falschen romantischen Vorstellungen aufzuräumen, so verkehrt wäre es, Härte, Not und Gefahr als die einzigen Maßstäbe gelten zu lassen, an denen sich das Wagnis Schifffahrt messen ließe. Sie allein würden das große „der See Verfallensein“ nicht erklären, das Generationen von Schiffsführern und Mannschaften hervorgebracht hat, die einen überaus wertvollen Menschen-schlag innerhalb unserer Gesellschaft



bildeten. So hart und entbehrungsreich das Leben auf See war, kein anderer Beruf konnte sich ihm vergleichen in dem Gefühl, frei zu sein, freier als alle anderen, wengleich auf der anderen Seite kein anderer Beruf einen so bedingungslosen Einsatz erforderte, zu jeder Tages- und Nachtzeit, unter den extremsten Verhältnissen, zu denen nicht zuletzt der zeitweilige Ausfall eines großen Teils der Mannschaft gehörte. Welches Gewicht hatte der persönliche Einsatz des Einzelnen! Gerade dieser Aspekt ist es, der die innere Distanz, die schon wieder zwischen jenen Tagen und den unseren liegt, auf das deutlichste sichtbar macht.

Damals, zur Zeit der großen Segler, nahm man Abschied von der Heimat in Gedanken an ein ganzes Jahr mehr oder weniger harter Arbeit, das vor einem lag. „Überfällig“ und „verschollen“ waren geläufige Vokabeln, das persönliche Schicksal war an das Schiff gekettet wie an ein vertrautes Lebewesen — — heute diskutiert man das vollautomatisierte Schiff!

Der Mensch ist nicht mehr der ständigen Erprobung seines Mutes unterworfen, seine körperliche Belastung mit der von früher nicht mehr vergleichbar. Des Menschen Tätigkeit wird auf Führung und Überwachung beschränkt, sein Einsatz in zunehmendem Maße programmiert. Die Zahl der Besatzungsmitglieder wird sich weiter verringern, die Lebensweise an Bord immer komfortabler. Wie im Einzelnen, so im großen Ganzen. Wurde bisher über das Wagnis der Schifffahrt in dem Sinne gesprochen, daß es galt, die verschiedensten Gefahrenmomente für Leib und Leben des einzelnen zu beleuchten, müssen wir nun die Schifffahrt unpersönlicher verstehen. Die Definition des Begriffes Wagnis im Sinne von abwägen, also einer Sache mit ungewissem Ausgang, trifft nicht minder zu, wenn man unter jenem Wort, das ursprünglich auf das engste mit dem persönlichen Mut verbunden war, der

den Einsatz des eigenen Lebens erforderte, heute geschäftliches Risiko verstehen will. Die Gefahren, die drohen, entbehren zwar der elementaren menschlichen Dramatik, sind aber von außerordentlicher Tragweite. Der einzelne tritt in den Hintergrund; betroffen ist immer eine Vielzahl von Menschen.

Dr. Voltz versäumte nicht, auch den Schiffbau in das Thema einzubeziehen und auf das Risiko einzugehen, das technische Neuerungen stets bedeuten bis sie ausgereift sind und sich bewährt haben. Die anfänglichen Fehlschläge, mit denen so mancher Fortschritt erkauft werden mußte, waren zumeist von großer Tragweite.

In unserem heutigen Dasein, das einen allgemeinen Lebensstandard kennt wie keine andere Epoche zuvor, sind Schifffahrt und Schiffbau wichtige Bestandteile eines überaus komplizierten, in sich verflochtenen Wirtschaftssystems, das nur funktioniert, solange seine Teile im richtigen Gleichgewicht zueinander stehen. Wird das Gleichgewicht gestört,

sind die Folgen unabsehbar. Doch ist dieses Gleichgewicht kein starres Gebilde. Nach dem ewigen Gesetz allen Lebens unterliegt es immerfort dem Zwang der Veränderung, und jede Veränderung, die nicht die Konsequenz irgendeines Tuns oder Lassens ist, sondern bestimmte Tat, ist ein Wagnis.

Das Risiko der Schifffahrt hat eine grundlegende Wandlung durchgemacht. Es ist nur noch in zweiter Linie eine schiffbautechnische Frage. Für Sicherheit, Gesundheit und Komfort der Besatzungen ist bestens gesorgt. Durch die Verwendung von qualitativ hochwertigen Materialien ist unter Ausnutzung neuester wissenschaftlicher Erkenntnisse und in sehr vertieftem Wissen um die technologischen Eigenschaften der verwendeten Materialien und Fertigungsverfahren der Bau von Schiffen möglich, die nahezu allen Naturgewalten widerstehen können. Durch den Einsatz moderner technischer Bauelemente und der Elektronik wird das Risiko für Mensch und Ladung auf ein Minimum



reduziert. Moderne Antriebsanlagen geben die Voraussetzung für einen sicheren Schiffsbetrieb und eine genaue Einhaltung der Fahrpläne. Automation ermöglicht – wenn auch unter Einsatz erheblicher Geldmittel – den wachsfreien Maschinenbetrieb und bietet außerdem die Gewähr für eine zentrale Beobachtung der Anlagen. Bedenkt man ferner, daß mit einer fortschreitenden Entwicklung die maschinenbaulichen Elemente von der Konstruktion und vom Material her immer weiter ausreifen, so wird damit auch die Störanfälligkeit immer weiter gesenkt werden. Die wissenschaftliche Durchdringung des Schiffbaus und seiner speziellen Probleme ist weit fortgeschritten. Viele Fragen, die das Seeverhalten, die Propulsion und das Vibrationsverhalten des Schiffes angehen, sind der Rechnung zugänglich gemacht worden. Das von den Naturgewalten herührende Wagnis der Seefahrt ist durch die technische Entwicklung besiegt.

Für den Reeder liegt heute dieses Wagnis in den politischen und wirtschaftlichen Problemen der weltweiten Seefahrt, in der Verladetechnik und im Streben nach billigsten Betriebskosten, um nur drei Hauptpunkte zu nennen. Dort hat auch die rasante Entwicklung im Schiffbau ihre Impulse, und der technische Fortschritt ist in den meisten Fällen die Konsequenz aus den Anforderungen des Marktes. Da, wo die Technik einmal vorangeht, wie z. B. beim Bau von Schiffen mit Atomreaktoren als Energiequelle, sind die Fortschritte zäh und zögernd, weil die Aufnahmefähigkeit des Marktes für diese Antriebsart noch nicht reif ist.

Betrachten wir einmal die Entwicklung bei drei Schiffstypen von der Seite der Schifffahrt und des Schiffbaus.

In der Tankschifffahrt. Vor einigen Jahren dachte niemand daran, daß ein Tanker von 200 000 tdw eine übliche Größenordnung werden könnte. Die Wirtschaftlichkeitsrechnung erzwang diesen Weg. Die Verminderung der spezifischen Tageskosten war eindeutig festzustellen. Es wurde die nächste Größenordnung von 300 000 tdw angepeilt, und man spricht von noch größeren Tankern. Von der Ladung her, die in gewaltigen Mengen zur Verfügung steht, ist ja ein solides Fundament zur Beurteilung des wirtschaftlichen Einsatzes gegeben.

Der einmal eingeschlagene Weg zwingt dazu, Zeiträume in die Rechnung einzubeziehen, die in unserer schnelllebigen Zeit kaum noch zu überschauen sind. Es gilt aber, mit hohen Summen zu operieren, die genau kalkuliert sein wollen. Die empirische Grundlage fehlt jedoch. Der Reeder wandelt auf einem schmalen Grat zwischen Wettbewerbs-

unfähigkeit und finanziellem Fiasko. Auch die Bereederung eines solchen Mammuttankers ist schwieriger geworden. Die Kostendegression nähert sich immer stärker dem horizontalen Ast der Asymptote. Sind diejenigen, die sich heute bereits auf den Bau von Schiffen mit einer Tragfähigkeit von mehr als 500 000 t einstellen, ihrer Zeit voraus und damit die Großverdiener von morgen, oder blicken sie nicht weit genug, da ja möglicherweise sekundäre Probleme wie Hafenanlagen, neue Ölfunde, neue Energiequellen und eventuell ganz unerwartete andere, z. B. politische Faktoren, die Gültigkeit der Rechnung von heute für morgen infrage stellen könnten?

Mit den schnell wachsenden Größen gerade der Tanker gab es eine Menge technischer und wirtschaftlicher Probleme bei den Werften. Um den Entwicklungstrend möglichst vor der Konkurrenz abzufangen, wurden besonders in Japan, aber auch in Europa immer größere Docks gebaut. Die Frage, ob diese hohen Investitionen auf ihre Lebensdauer gerechnet eine vernünftige wirtschaftliche Auslastung finden, ist hierbei nicht zu beantworten. Bei der Konstruktion dieser Größtschiffe zeigten sich Erkenntnislücken in der Berechnung der tragenden Verbände. Jeder verheimlichte zunächst so gut es ging seine im eigenen Bereich aufgetretenen Mängel und die daraus resultierenden Maßnahmen. Das galt auch für die beteiligten Klassifikationsgesellschaften, nach deren genehmigten Zeichnungen die Schiffe gebaut waren. Gewiß, wir wissen heute, was wir zu tun haben. Durch Auflösung der Konstruktionsstrukturen in einfache ebene Elemente können wir den Spannungsverlauf der Vorausberechnung zugänglich machen. Die elektronische Datenverarbeitung ist ein notwendiges Handwerkszeug hierfür.

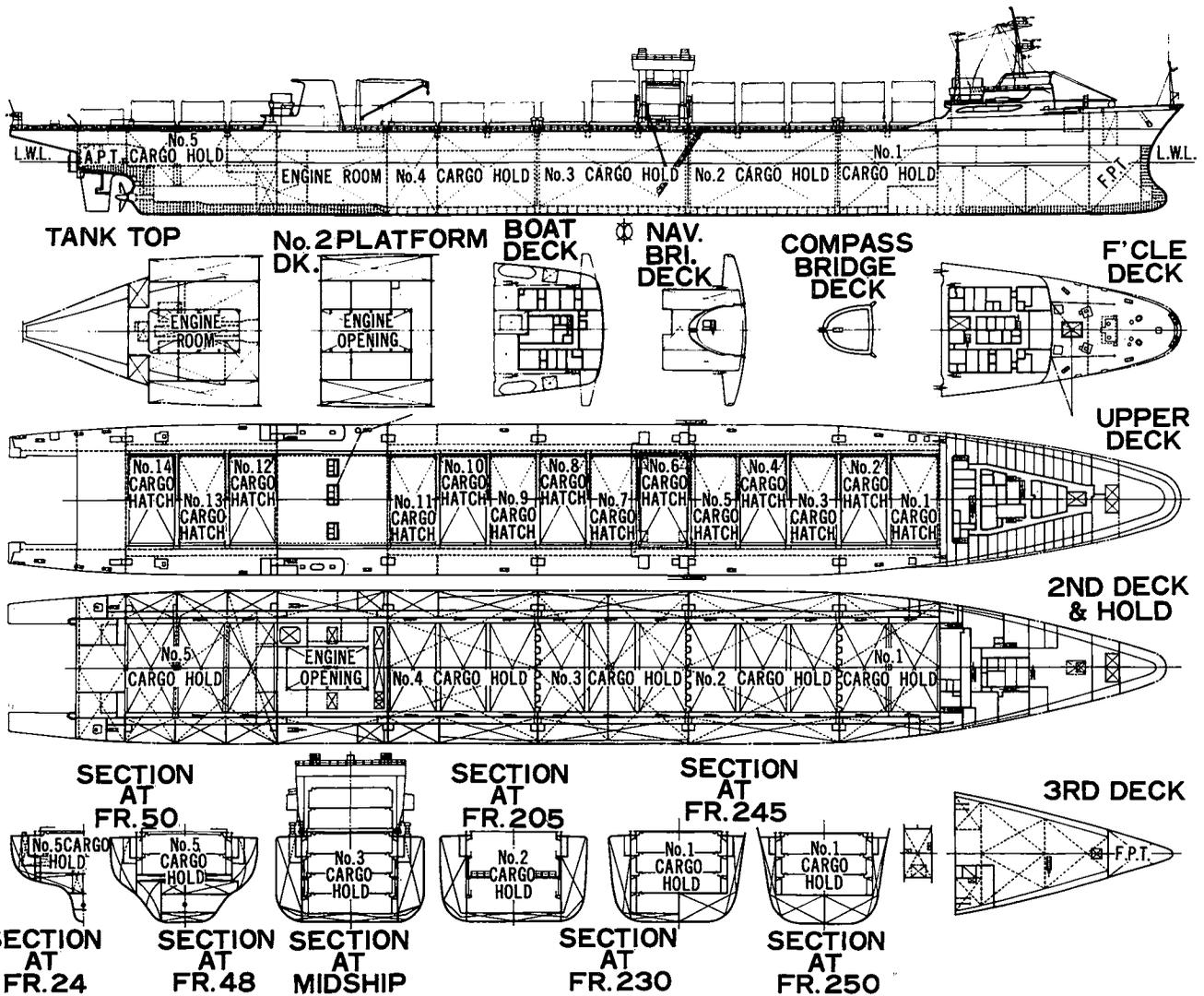
Dieses Beispiel mahnt zur Vertiefung der internationalen Zusammenarbeit der Klassifikationsgesellschaften und Werften mit- und untereinander. Auch die noch nicht abzusehende Entwicklung der Tankergrößen ruft nach einer internationalen Konferenz aller interessierten Kreise zur Festlegung einer definitiven Typenreihe, damit Schifffahrt und Schiffbau vernünftig in die Zukunft hinein planen können.

Bedingt durch die Revolutionierung der Verladetechnik entstand das Containerschiff. In den modernen Transportsystemen ist das Schiff nicht mehr eine selbständige Einheit sondern ein Glied in einer ununterbrochenen Transportkette. Übergeordneter Gesichtspunkt ist die rationellste Umschlagmethode

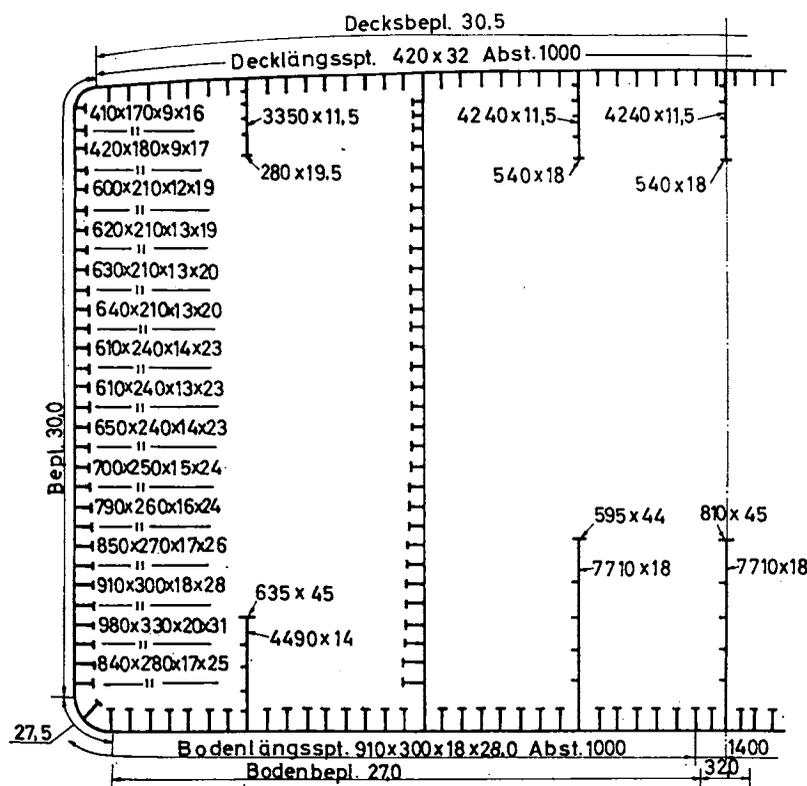
von einem Transportträger zum anderen. Mit der Einführung des Containers als Grundlage für den Gütertransport von Haus zu Haus sind den Reedereien Aufgaben gestellt, die im eigentlichen Sinne weit über den herkömmlichen Tätigkeitsbereich der Schifffahrt, den Transport von Hafen zu Hafen, hinausgehen. In bisher unbekanntem Maße muß sich der Reeder mit seinem eigenen Container zunächst einmal um die Ladung direkt beim Verloader bemühen. Der Container selbst und die landseitigen Umschlags- und Transporteinrichtungen erfordern völlig neuartige Investitionen an Land. Das Schiff als Zwischentransportträger in dieser Kette kann nur dann wirtschaftlich arbeiten, wenn es mit hoher Geschwindigkeit und entsprechender Maschinenleistung nach einem exakt eingehaltenen Fahrplan eingesetzt wird. Die Schiffe müssen in allen Bereichen mit den modernsten und betriebssichersten Einrichtungen ausgerüstet werden. All diese Faktoren führen zu sehr hohen Baukosten. Die richtige Abschätzung der Marktchancen, die hier im Gegensatz zum Tanker durch die unterschiedlichen Ladungsgüter kompliziert werden, die Festlegung der Einzelfaktoren wie Schiffsgröße, Fahrtroute und Geschwindigkeit zwingen mit allem, was wir schon gesagt haben, die Reedereien zu schweren Entschlüssen.

In der sich überschlagenden technischen Entwicklung, die aus dieser Problemanhäufung resultiert, erwachsen den Werften erhebliche Risiken. Noch nie stand der Schiffbau vor Aufgaben, die in so kurzer Zeit und in solchem Umfang zu erledigen waren. Von Bestellung zu Bestellung wachsen die Größen und Geschwindigkeiten. Wer uns vor einigen Jahren prophezeit hätte, daß wir heute mit Maschinenleistungen von 120 000 PS zu rechnen haben, wäre ausgelacht worden. Diese Leistungen schwingungs- und kavitationsfrei an die Propeller zu bringen und die richtige Bemessung der Verbände zur Schaffung eines verwindungssteifen Schiffes zu finden, sind Probleme, an deren Lösbarkeit sicher kein Zweifel besteht, die aber das Risiko der richtigen Kostenerfassung und der treffsicheren Auslegung aller konstruktiven Elemente in sich bergen. Die Erstellung eines einwandfreien technischen Mengengerüsts erfordert einen immer größeren Aufwand. Die laufenden Änderungswünsche der Reedereien erschweren den termingerechten Ablauf und damit die pünktliche Ablieferung.

Die Planung und der Einsatz von Transportschiffen für Leichter, den Lash-Type-Schiffen, ist für den europäischen Reeder noch völlig neues Neuland. Hier muß



„Lash-Type“ Schiff für den Transport von Leichtern



Hauptpanz eines 500 000-ton-Tankers (Projekt Det Norske Veritas)

noch viele Entwicklungsarbeit geleistet werden. Das beginnt hauptsächlich auf der Ladungsseite, in dem zunächst einmal die für einen derartigen Transport in Frage kommenden Güter analysiert werden. Mit diesen Voraussetzungen und einem möglichst genau im voraus abgeschätzten Ablauf des Gesamtvorganges muß dann das entsprechende Schiff als Bindeglied im Verkehr zwischen den Kontinenten entwickelt werden. Hier handelt es sich um die richtige Einschätzung sämtlicher in diesem Zusammenhang in Betracht kommenden Einflußgrößen. Damit wird auch diese Entwicklung ein echtes Wagnis für die Reeder.

Die großen Werften rüsten sich für die Lösung der immer komplexer werdenden technischen Aufgaben durch eine völlige Umstellung des bisher und seit vielen Jahrzehnten üblichen Ablaufs von Konstruktion und Fertigung. Das menschliche Gehirn reicht nicht mehr aus, um alle Einflußgrößen in ihren möglichen Varianten richtig zu erfassen. Die elektronische Datenverarbeitung muß auch hier einspringen und wandelt immer mehr das Bild unserer Arbeit.

Die Zeit ruft nach einer weltweiten Zusammenarbeit, deren Möglichkeiten wir selbst im eigenen Lande bei weitem nicht ausgeschöpft haben. Lohnt es sich für den Reeder, den zeitlich kleinen Vorsprung vor dem Konkurrenten zu sichern, den sein im eigenen Hause erarbeitetes Konzept des geplanten Schiffes zu bringen scheint? Muß das Schiff in vielen Einzelheiten den individuellen Stempel der Reederei-Inspektion tragen? Könnten sich nicht wenigstens die Konferenzpartner zusammensetzen und ein Schiff konzipieren, das in seinen wesentlichen Merkmalen wie Linien, Grundaufbau und Ausstattung des Maschinenraums, Zahl der Container usw. übereinstimmt?

Der Vortragende streifte dann noch kurz einige aktuelle Probleme, die für uns von Bedeutung sind, vermied es aber, sich zu tief hineinzubegeben in unsere täglichen Sorgen. Er schloß vielmehr mit einer Betrachtung, die diesen engeren Horizont sprengte und sagte:

Es wurde gezeigt, wie das Schiff sich von einem Instrument des persönlichen Einsatzes zu einem unentbehrlichen Mittel für die Weltwirtschaft gewandelt hat. Das Schiff bedeutet für die Menschheit aber noch mehr: Man hat es seit frühester Zeit zu einem Symbol erhoben. Vielfältig wird der Begriff „Symbol“ im allgemeinen Sprachgebrauch verwendet, gemeint ist hier indessen in seiner wahren Bedeutung, am besten übersetzt als „Wahrzeichen“ oder „Sinnbild“ und verstanden in der Weise, daß hinter einem anschaulichen Zeichen etwas Geistiges, nicht Darstellbares verborgen liegt.

Die Vorstellung von der „Schiffahrt des Lebens“ ist den alten Völkern schon lange vor Christus eigen. Mit dem Tod ist die Vorstellung des Fährmanns verknüpft, der den von dieser Welt Scheidenden in eine andere Welt hinübersetzt. In Ägypten findet man den Toten mit dem Sonnengott in einer Barke, in Griechenland gab man dem Toten eine Münze mit ins Grab als Fährgeld, in Babylon und Rom trifft man auf Entsprechendes. Die alten nordischen Felszeichnungen sind gewiß auch symbolisch zu verstehen. Man kann noch heute Schiffe auf Grabsteinen als Bildzeichen mit mehr oder weniger tiefgehendem Gehalt antreffen bei den Eskimos findet man Gräber, die die Form eines Schiffes haben.

Das Bild vom Lebensschiff hat nichts dem Christentum Widersprechendes und wurde aus der Antike übernommen. Das Schiff der heiligen Kirche wurde zu dem Gefährt, das den Menschen in die Ewigkeit hinüberträgt. Bei den Kirchenvätern finden wir dieses Bild bis in die Einzelheiten phantasievoll ausgeschöpft.

Die Kirche ist das Schiff, das auf dem Meer der Zeitlichkeit dahinfährt, die schäumende See verkörpert die weltlichen Gewalten, der Mast wird mit dem Kreuz, die Ruderer mit den Aposteln, die steuernde Kraft mit dem Heiligen Geist identifiziert. Zahlreich sind die Entsprechungen, die das abstrakte Glaubensgut in bildhafte Vorstellungen zu übersetzen trachten. Immer enthält das Bild vom Schiff unmittelbar die innere Beziehung zu dem Wagnis, die Gefahren zu bewältigen, die dem Menschen drohen. Es gibt kein besseres allgemeinverständliches Bild für die Gefahr als das Meer.

Die Urbilder verlieren, wenn es um elementare Aussagewerte geht, nicht an Kraft, auch wenn sie unter die Lupe nüchterner Sachlichkeit genommen, nicht mehr standhalten können. So bleibt die Arche immer noch eines der erhabensten Symbole. Die menschliche Phantasie hat nie etwas hervorgebracht, was dieses Bild übertrifft. In primitiven Darstellungen findet man die Arche als Symbol der Rettung auf römischen Sarkophagen. —

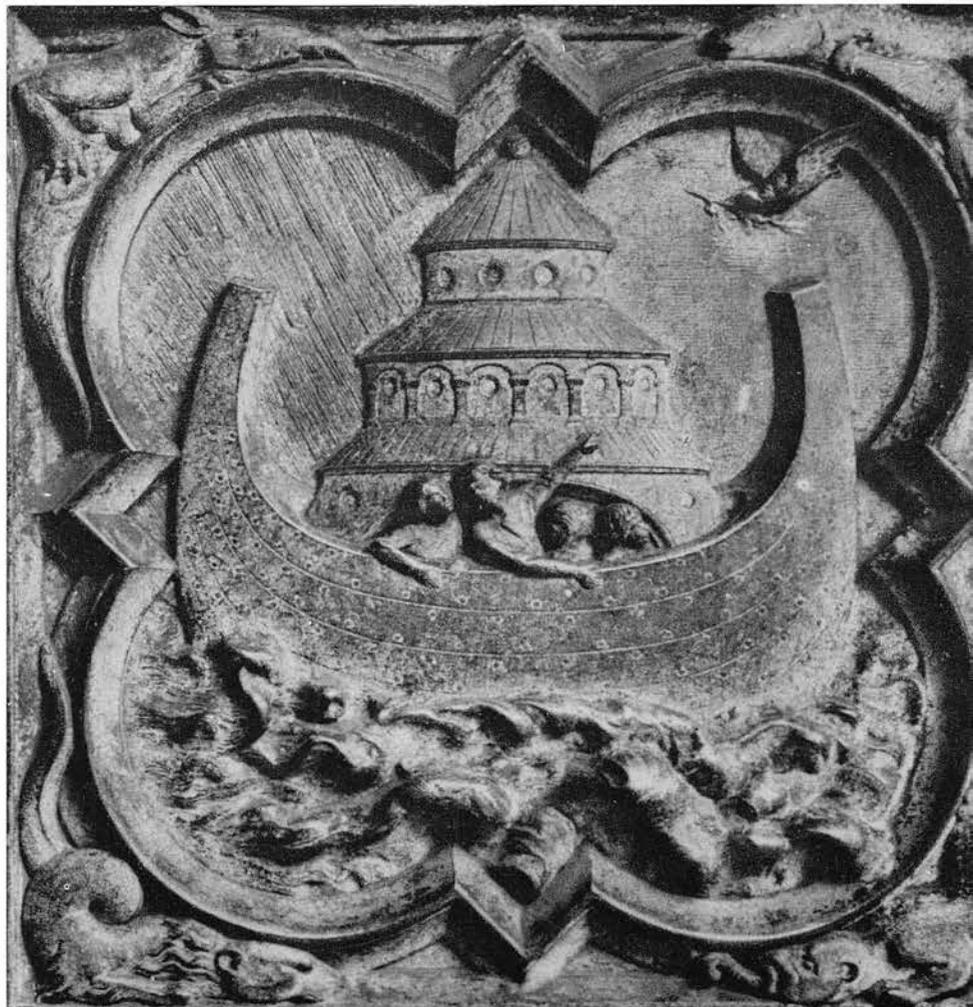
Wir denken heute in abstrakten, sachlichen Kategorien. Wir rasonnieren nicht

mehr darüber, wieviele Lebewesen in der Arche Noah Platz gefunden haben könnten — aber eine unlösbare innere Verknüpfung von Rettung und Wagnis ist auch heute noch ein lebendiges Fortdauern uralter Erkenntnisse.

So wie jede Rettungstat das Wagnis erfordert, sein Leben einzusetzen, so gibt es ganz sicher auch in den großen Zusammenhängen ohne Wagnis keine Rettung aus den vielfältigen Gefahren unserer Zeit. Das Wagnis, das Risiko, ist in diesem Sinne mehr als nur Abenteuer des einzelnen oder geschäftliche Notwendigkeit für viele; es ist Auftrag, Grundtriebkraft, nicht nur für den Fortschritt sondern für das Leben auf dieser Welt schlechthin.

\*

Die Abbildungen nehmen keinen direkten Bezug auf den Text, deshalb wurde auf Bildunterschriften verzichtet. Sie illustrieren den Vortrag jedoch sinngemäß und der Zusammenhang ist offensichtlich. Hier einige Erläuterungen: Seite 10: Wagnis, von Odysseus bis zur Mondfähre. S. 11: Noch nicht einmal solche „Seekarten“ hatten die Entdecker. S. 12: Bartholomäus der Portugiese, einer der gefürchtesten Seeräuber. S. 13, 14: Gefahren des Meeres. S. 16: Neue, kühne Projekte — unternehmerisches Risiko. S. 17: Noahs Arche, ältestes Symbol für den Zusammenhang Schiff-Wagnis-Rettung.





oben: Griechischer Tanker „Angel Gabriel“ strandet im Orkan.

rechts: Explosion auf der „Mactra“.

## kleine chronik der weltseefahrt...

Mit den hier gezeigten Fotos könnte man den Artikel über das Wagnis der Schifffahrt eigentlich fortsetzen ... es gibt sie immer noch, die direkte Bedrohung von Leib und Leben, trotzdem die Schiffe heute sicherer sind als zu irgend einer anderen Zeit. Und prozentual sind die Schiffskatastrophen ja auch zurückgegangen; doch nun hat im letzten halben Jahr eine Serie von Unglücksfällen größten Ausmaßes uns alle aufgeschreckt. Es handelt sich vor allem um Superschiffe, bei denen man an einen möglichen Totalverlust gar nicht zu denken wagte; Schiffe, die so viel Geld kosten, daß niemand einen solchen Verlust verkraften könnte, und deren Untergang Folgeschäden verursachten, die kaum wieder gutzumachen seien. Die „Torrey Canyon“ hatte als erster Tanker den traurigen Beweis erbracht, daß auch Schiffe über hunderttausend Tonnen sinkbar sind. Leider blieb es nicht das einzige.

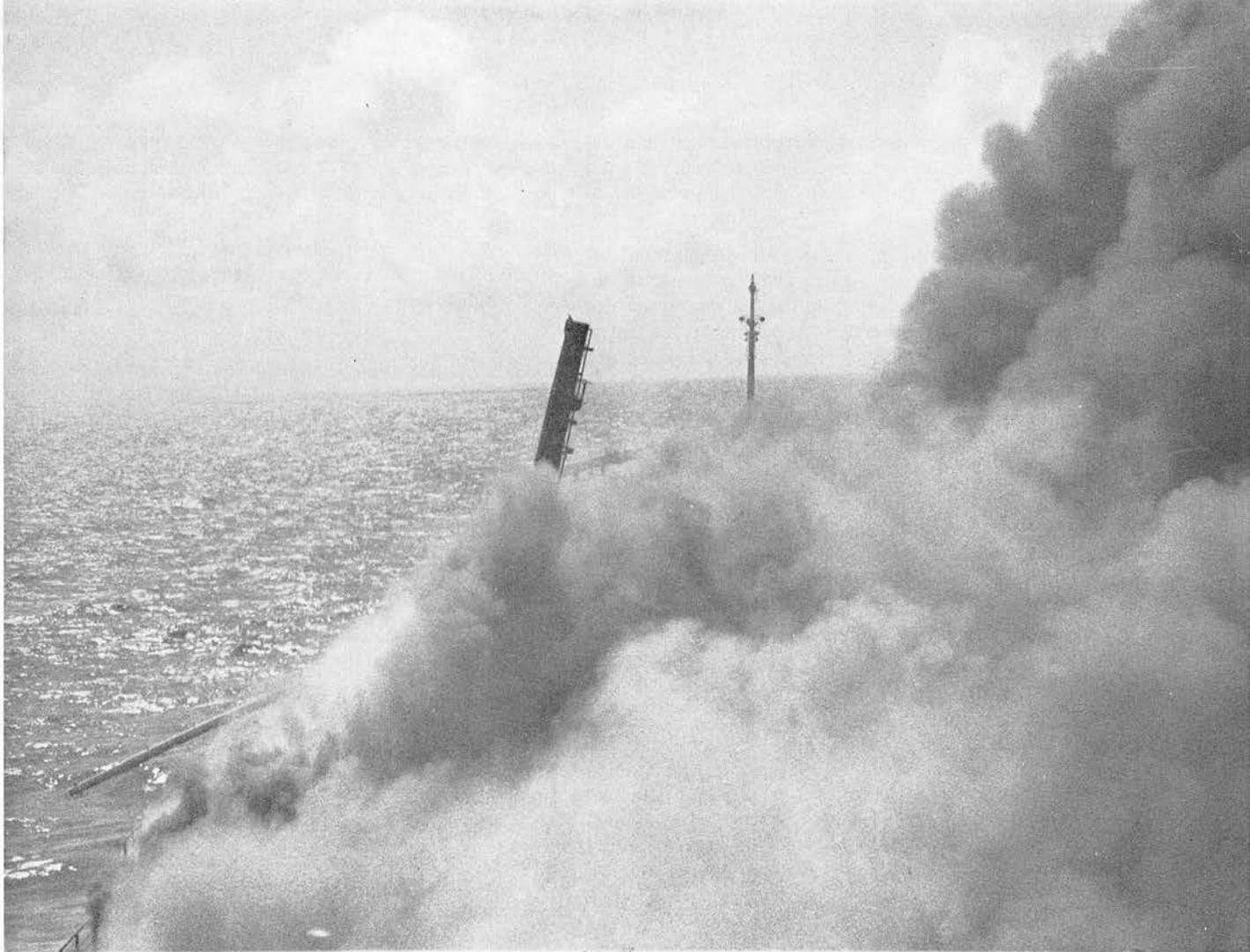
Jetzt ist das größte Schiff, das je auf Tiefe ging, der Mitte Dezember rund 50 Seemeilen nordwestlich von Dakar gesunkene Supertanker „Marpessa“, der eine Tragfähigkeit von 207 000 t hatte! Man kann noch von Glück reden, daß das Schiff leer war, und daß sich nicht 200 000 t Öl ins Meer ergossen. Andererseits wäre es voll wohl nie gesunken. Die Ursache war eine Explosion durch Gasgemischentzündung in

einem leeren Tank des in Ballast fahrenden Schiffes. Es war seine erste Reise.

Ein ähnliches Schicksal hätte um ein Haar einen kürzlich auf unserer Werft gebauten Tanker ereilt, die „Mactra“.<sup>1)</sup> Die Bilder auf der rechten Seite sagen mehr als viele Worte, was dort los war. Man könnte von einer seltsamen Duplizität der Ereignisse sprechen, wenn nicht noch weitere derartige Unglücksfälle mit Tankern darauf hinwiesen, daß da etwas im Argen liegt, dem man bisher nicht genügend Aufmerksamkeit geschenkt hat. Es ist bekannt, daß außer durch Kollision oder Strandung die größte Gefahr für einen Tanker besteht, wenn auf offener See seine Tanks gereinigt werden. Warum aber diese Unglücke gerade auf den Riesentankern passieren konnten, bleibt bis jetzt ein Rätsel.

<sup>1)</sup> Siehe Heft 1/69

Für ihre Rückreise zum Beladehafen nehmen Tanker Seewasser als Ballast. Dieses Seewasser vermischt sich mit den Ölrückständen und ein Gasgemisch aus Luft und Öldämpfen bildet sich. Vor Ankunft im Beladehafen müssen die Tanks gereinigt werden. Das ist nur auf offener See erlaubt, denn internationale Verträge verbieten es vor stark bewohnten Küsten, wie zum Beispiel in der Nordsee.



Fotos: UPI



Während dieser Reinigungsoperation verändert sich die Zusammensetzung des Gasgemisches, also das Verhältnis von Luft zu Öldämpfen, so daß bei einer Entzündung eine Explosion möglich ist.

Um eine solche zu vermeiden, werden zwei verschiedene Verfahren praktiziert. Entweder schickt man „schwere“ Rückstandsgase der Kesselbefeuerung in die Ladetanks, um das explosive Gemisch zu „entschärfen“, oder man preßt Luft in die Tanks, um eine Veränderung der Zusammensetzung des Gasgemisches zu verhindern.

Bei den Unglücken auf den 200 000-Tonnen-Tankern wurde das letztere Verfahren angewandt. Man sollte jedoch noch kein endgültiges Urteil fällen, bevor die Untersuchungen abgeschlossen sind.

„Seven Skies“, 97 500 tdw (gesunken). „Silja“, 101 000 tdw (gesunken). „Marpessa“, 207 000 tdw (gesunken). „Mactra“, 209 000 tdw. „Kong Haakon VII“, 220 000 tdw... eine beunruhigende Schadensbilanz. Es erhob sich zwangsläufig die Frage, ob und wie lange die Versicherungsgesellschaften das noch mitmachen. Lloyd's versichert weiter, war unlängst zu lesen. Aber daß die Prämien erhöht werden, darüber läßt man keinen Zweifel.

Hemmen die Sorgen, die man unerwarteterweise mit den Supertankern hat, deren weiteres Wachstum? Dies sind ja nicht die einzigen. Die enormen Tiefgänge schränken die Zahl der Anlaufhäfen ganz erheblich ein und die Reparaturmöglichkeiten für Schiffe dieser Größenordnung sind recht knapp. So glaubte man schon eine Stagnation bei Tankern ab etwa 250 000 tdw feststellen zu können. Doch dem widersprechen nicht nur die sechs in Japan gebauten 325 000 t Tanker der „Universe“-Klasse, sondern fünf weitere Schiffe dieser Größe für die Gulf Oil Corp., die – was nicht wenig Überraschung gebracht haben dürfte – in Spanien bestellt worden sind, auf der Astano-Werft in El Ferrol. Zwei weitere sind in Japan im Bau, wo auch als vorläufig größter ein 400 000 t-Tanker in Auftrag gegeben worden ist. Der Fünfhunderttausendtonner kommt bestimmt, versichert man uns.

\*

Derartige Zahlen bringen natürlich etwas in den Statistiken. Und so nimmt es nicht wunder, daß sich der Tonnageausstoß im Weltschiffbau in den letzten sechs Jahren fast verdoppelt hat. 1969 wurden nach Angaben von Lloyd's Register of Shipping 2 806 Frachtschiffneubauten mit zusammen 18,593 Mill. BRT fertiggestellt und abgeliefert gegenüber 2 032 Neubauten mit 9,724 Mill. BRT im Jahre 1964. Die Produktion im Weltschiffbau hat sich damit um 8,869 Mill. BRT oder rund 91 Prozent erhöht.

#### Bestand der Welthandelsflotte an Schiffen über 10 000 BRT

Größe in BRT	1969		1968	
	Schiffe	Mill. BRT	Schiffe	Mill. BRT
10 000— 15 000 . . . . .	2905	34,4	2717	32,2
15 000— 20 000 . . . . .	955	16,3	846	14,5
20 000— 25 000 . . . . .	671	14,9	644	14,3
25 000— 30 000 . . . . .	400	11,0	371	10,2
30 000— 40 000 . . . . .	512	17,4	464	15,8
40 000— 50 000 . . . . .	292	12,9	266	11,8
50 000— 60 000 . . . . .	149	8,1	107	5,8
60 000— 70 000 . . . . .	37	2,3	30	1,9
70 000— 80 000 . . . . .	19	1,4	16	1,2
80 000— 90 000 . . . . .	11	0,9	5	0,4
90 000—100 000 . . . . .	19	1,8	8	0,8
über 100 000 . . . . .	51	5,8	12	1,3

Heute umfaßt die Welthandelsflotte 50 276 Einheiten mit einer Gesamttonnage von 211,7 Mill. tdw. Die enorme Zunahme sehr großer Schiffe geht aus der vorstehenden Übersicht hervor.

Dennoch macht die Gesamttonnage der Schiffe unter 10 000 BRT fast 40 Prozent der Welthandelsflotte aus. Es sind 44 255 Schiffe mit 84,4 Mill. BRT.

\*

Die deutschen Werften lieferten im vergangenen Jahr 229 Seeschiffe mit einer Tonnage von 1 750 000 BRT ab. Der Produktionswert dieser Schiffe betrug DM 2,4 Mrd. und lag damit um rd. 13 % über der Vergleichszahl von 1968. Das Verhältnis Inland zu Export war auf die Tonnage bezogen 29,3:70,7.

An Neubaufträgen wurden 247 Einheiten mit einer Tonnage von 2,1 Mio. BRT gebucht. Hiervon entfielen 35,5 % auf deutsche Reeder. Seit der DM-Aufwertung ist der Auftrags-eingang rückläufig, während gleichzeitig 16 Kontrakte mit 114 000 BRT im Werte von 213,5 Mio. DM annulliert wurden. In den einzelnen Quartalen des Jahres 1969 entwickelten sich die Auftragsgänge wie folgt:

Januar – März	53 Schiffe mit 482 000 BRT
April – Juni	93 „ „ 972 000 „
Juli – September	57 „ „ 518 000 „
Oktober – Dezember	44 „ „ 123 000 „

Diese Entwicklung ist vor allem auf die DM-Aufwertung und die seit September 1969 fehlenden Auftragsfinanzierungsmöglichkeiten zurückzuführen. Zur Behebung dieser Situation hat die Bundesregierung vor kurzem entsprechende Anpassungsmaßnahmen angekündigt, durch die die Wettbewerbsdiskriminierungen ausgeglichen werden sollen. Dabei wird es darauf ankommen, daß diese Maßnahmen im Vergleich zu den Beihilfen im Ausland so bemessen sind, daß die deutschen Werften auf dem internationalen Markt wieder Angebote mit Aussicht auf Erfolg herauslegen können.

\*

Wer glaubt, unsere Werften hätten mit ihrer 1968 erfolgten Fusion etwas außergewöhnliches unternommen, der irrt sich. In den Niederlanden geht ein neues Wort um, viele meinen sogar eine neue Krankheit: „Fusie-itis“.

Es bezeichnet einen Zustand, der sich seit einiger Zeit immer stärker bemerkbar macht, den in allen Wirtschaftsbereichen zu registrierenden Fusionsdrang der niederländischen Unternehmen. So ist z. B. einer eben veröffentlichten Untersuchung zufolge für 1969 mit rund 300, für 1970 und 1971 mit jeweils 750 Fusionen zu rechnen. Auch der Verkehrssektor blieb und bleibt von dieser Entwicklung nicht verschont. Auf die „Containeritis“ folgt die „Fusionitis“, natürlich nicht ohne Grund. Einer der allgemeinen Gründe für die Fusionswelle liegt in der eingetretenen Maßstabsvergrößerung. Rotterdam, der Hafen mit dem höchsten Umschlag der Welt, benötigt größere Betriebe als ein kleiner Hafen. Die zunehmende europäische Integration und die immer weltweitere Wirtschaftsverflechtung schaffen größere Märkte und verlangen damit größere Unternehmen.

Doch ist auch Holland nur ein Beispiel von vielen. Aus allen Ländern hört man von Zusammenschlüssen großen Stils; auch in der amerikanischen Schifffahrt wird z. Zt. um eine Neuorientierung großer Gesellschaften gerungen. In Schweden gibt es nur noch vier große Schiffbauunternehmen.

\*

In unserem letzten Heft war ausführlich von der „Manhattan“ die Rede. In einer günstigen Jahreszeit hatte sie es fertiggebracht, sich hindurchzubrechen durch die Nordwest-Bar-

riere... denn von „Passage“ zu sprechen ist ja im Grunde noch gar nicht gerechtfertigt.

Inzwischen hat man nichts neues mehr gehört von dem Eisbrechertanker und die Skepsis, mit der unser Beitrag schloß, liegt gewiß auf vielen Gemütern. Anders kann man sich kaum die heftigen Bemühungen erklären, die nach neuen Lösungen drängen. Da ist vor allem von U-Tankern die Rede, von Schiffen, die nach völlig logischen Überlegungen sich nicht mit den Hindernissen an der Oberfläche herumboxen, sondern sie in eleganter Weise umgehen sollen. Wenn U-Boote das ewige Eis der Arktis unterqueren können, warum dann nicht U-Tanker das Eis der McClure-Straße?

Natürlich hat auch diese Sache Haken. Die Unterwassertanker

müßten schon eine Größe haben, die sich nach heutigen Maßstäben lohnt. Von 170 000 bis 200 000 tdw wird gesprochen, das würde bedeuten, daß solche Schiffe 275 m lang und mindestens 26 m hoch sein müßten. Bei Tiefen von lediglich 82 Metern, die es an einigen Stellen gibt, wäre die Tauchfahrt eines solchen Kolosses keineswegs unkritisch, da die Eisdecke eine erhebliche und zudem unregelmäßige Stärke hat, die von der freien Tauchtiefe abgezogen werden muß.

Die General Dynamic's Corp., die größte U-Bootwerft der Welt, beschäftigt sich intensiv mit diesem Projekt. In etwa fünf Jahren könnte möglicherweise ein derartiges Versuchsschiff einsatzbereit sein. ci.



## Heinrich Mauri 75 Jahre alt

### Ein Leben für die Werftindustrie

Wenn jemand sechs Jahrzehnte im Schiffbau gearbeitet und in dieser Zeit viele technische Entwicklungen miterlebt und mitbestimmt hat, dann kann man wirklich sagen: Es war ein ganzes Leben für den Schiffbau. Heinrich Mauri, der am 8. März 1895 in Hamburg geboren wurde, wird 75 Jahre alt.

38 Jahre seines Berufsweges war er überwiegend mit der Hamburger Werft Blohm + Voss verbunden, in den letzten 22 Jahren stand sein Wissen und seine Arbeitskraft unter dem Namen Howaldtswerke, der jetzigen „Howaldtswerke – Deutsche Werft AG“. Von 1952 bis zum Herbst 1966 war er Betriebsleiter der Maschinenfabrik und Werkzeugmacherei. Er betreute den Bau von Großdiesel-

motoren, Haupt- und Hilfsturbinen und Schiffsgetriebenen. 1953 übernahm er die Leitung des Labors und 1964 auch noch die Kesselschmiede.

Daß diese Erfolge hart erarbeitet waren, beweisen folgende Fakten: Sechs Jahre dauerte seine Lehrzeit in der Werkstatt und im Konstruktionsbüro des Maschinenbaus. Vier Jahre davon mußte er gleichzeitig viermal in der Woche abends und Sonntag vormittags die Hauptgewerbeschule besuchen. Nach dem ersten Weltkrieg besuchte er von 1919 an wiederum sechs Jahre technische Abendschulen und das technische Vorlesungswesen der technischen Staatslehranstalt und besuchte im Laufe der Jahre alle Werkstoff- und Härtekurse.

Sechs Jahrzehnte lassen sich nicht in wenige Zeilen fassen, aber wenn etwas über das Wissen und den Erfahrungsschatz Heinrich Mauri aussagt, dann ist es die Tatsache, daß er ständiges Mitglied der Internationalen „Round-Table-Conference on Marine Gears“ (Internationale Konferenz für Schiffsgetriebe) und der erweiterten Kommission für Schiffsgetriebe von Lloyd's Register of Shipping ist. Er hat nicht nur seit 1942 zahlreiche Vorträge über technische Spezialgebiete gehalten, sondern er ist ebenfalls Verfasser mehrerer im Springer-Verlag erschienener Fachbücher, von denen drei in mehrere Fremdsprachen übersetzt wurden und eins bis zu neun Auflagen mit 64 000 Exemplaren erreichte. Titel dieses Buches: „Über Vorrichtungsbau.“

Auch nach seinem Ausscheiden 1966 als Betriebsleiter arbeitete Heinrich Mauri für die HDW als Berater. Wenn noch etwas sein Ansehen und seinen Ruf erklärt, dann ist es die Tatsache, daß er immer wieder von Reedereien zur Behebung von Schäden oder Betriebsstörungen an Schiffshauptantriebsanlagen in Übersee herangezogen wurde.

## Direktor Dr. Dieter Stollberg

Dr. Dieter Stollberg wurde am 6. September 1922 in Krefeld geboren.

Nach Beendigung der Schulzeit studierte er von 1945 bis 1949 Betriebswirtschaftslehre an der Universität Köln und schloß das Studium mit dem Examen als Diplom-Kaufmann ab. Die Promotion zum Dr. rer. pol. erfolgte 1953.

1957 trat Dr. Stollberg in die Dienste der Gutehoffnungshütte Sterkrade AG. Hier bearbeitete er zunächst zentrale Absatzfragen und übernahm 1960 die Stellung eines Assistenten beim Vorstand für die Werksbereiche Sterkrade, Düsseldorf und Rheinwerft Walsum mit einer nicht fachgebundenen Aufgabenstellung.

1958 erhielt er Handlungsvollmacht, 1962 Prokura. 1967 wurde Dr. Stollberg in die Leitung des Personalwesens für Arbeiter und Angestellte berufen, dem er bis zum Übertritt zur HDW vorstand.





# Die Tarifautonomie darf nicht ausgehöhlt werden!

Das Vertrauen in tarifvertragliche Abmachungen wiederherzustellen, bezeichnete Dr. h. c. Otto A. Friedrich, der neue Präsident der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände, den wir im folgenden vorstellen wollen, nach seiner Wahl im Dezember 1969 als das Wichtigste.

**A**m 11. Dezember 1969 wählte die Mitgliederversammlung der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) in München den Düsseldorfer Industriellen Dr. h. c. Otto A. Friedrich zum Präsidenten. Er löst Professor Dr. Siegfried Balke ab, der die aus 56 Mitgliedsverbänden – 13 Landesverbänden und 43 Fachspitzenverbänden – bestehende Spitzenorganisation der Arbeitgeber seit 1964 geführt hat.

Die Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände hat die Aufgabe, „solche gemeinschaftlichen sozialpolitischen Belange zu wahren, die über den Bereich eines Landes oder eines Wirtschaftszweiges hinausgehen und die von grundsätzlicher Bedeutung sind“ (Paragraph 2 der Satzung). Die Selbständigkeit der Mitglieder auf tarifpolitischem Gebiet wird von der Bundesvereinigung in keiner Weise beeinträchtigt. Sie schließt – wie auch der Deutsche Gewerkschaftsbund, dessen Gesprächspartner sie in allen gesellschaftspolitischen Fragen immer wieder ist – keine Tarifverträge ab.

Mit Otto A. Friedrich hat ein erfahrener Praktiker und Philosoph zugleich das verantwortungsvolle höchste Amt der Bundesvereinigung übernommen. Ein Mann, der auch den an gesellschaftspolitischen Fragen interessierten Arbeitnehmern aufgrund seines sozialen Engagements – vor allem auf dem Gebiet der Vermögensbildung in Arbeitnehmerhand – seit vielen Jahren bekannt ist.

Otto A. Friedrich wurde am 3. Juli 1902 in Leipzig geboren. Sein Vater war Professor der Chirurgie an der dortigen Universität. Auch Otto A. Friedrich studierte zunächst Medizin, sattelte dann aber zur Nationalökonomie über und brach sein Studium endlich zugunsten

einer kaufmännischen Lehre ab. 1927 ging er in die Staaten und arbeitete sich dort in der Kautschuk-Industrie vom Arbeiter zum Leiter der deutschen Goodrich Co. GmbH, Berlin, hoch. Nach seiner Rückkehr nach Deutschland im Jahre 1932 war er weiterhin in der Kautschuk-Industrie tätig. 1939 wurde er Vorstandsmitglied der Phoenix Gummiwerke AG, Hamburg, wirkte zwischenzeitlich – vor allem während des Krieges – in Gremien und Fachorganisationen seiner Industrie, wurde 1949 zum Vorstandsvorsitzenden der Phoenix Gummiwerke berufen, war Rohstoffberater der Bundesregierung in der Korea-Krise und wechselte 1966 als geschäftsführender persönlich haftender Gesellschafter zur Friedrich Flick KG nach Düsseldorf über.

\*

Selbst einem neuen Unternehmertyp zugehörig, der dennoch in keiner Weise dem machtbewußten Manager westlicher Prägung oder dem apparatbezogenen Funktionär östlichen Stils zuzurechnen wäre, ist er der Überzeugung, daß der Betrieb für den Menschen mehr als nur der Ort ist, an dem er sein Brot verdient. Gleicherweise sind ihm die Mitarbeiter im Betrieb nicht – wie bundesdeutschen Unternehmern immer wieder allzu leichtfertig, wie uns scheint, unterstellt wird – in erster Linie Kostenfaktor; sie stellen für ihn vielmehr den „größten Idealwert“ dar.

Auf die Frage eines Journalisten nach den vordringlich von den Arbeitgeberverbänden und den Gewerkschaften zu lösenden Aufgaben antwortete Friedrich am Tage seiner Wahl:

Am wichtigsten scheint mir die Wiederherstellung des Vertrauens in tarifvertragliche Abmachungen, das infolge vereinzelter willkürlicher Arbeitsniederlegungen ohne Abstimmung mit den Gewerkschaften zur raschen Durchsetzung von Lohnerhöhungen und anderen über den bestehenden Tarifvertrag hinausgehenden Forderungen erschüttert worden ist – mögen nun im Einzelfall besondere Anlässe vorgelegen haben oder politische Kräfte in der erregten Atmosphäre vor der Bundestags-

wahl Nutzen aus vorhandener Unzufriedenheit oder Fehlbeurteilung der Lohn- und Gewinnentwicklung gezogen haben. In jedem Falle wurde damit das Wertvollste in Frage gestellt, das die Tarifautonomie den Arbeitnehmern und den Unternehmern bietet, nämlich unter Beachtung aller gesamtwirtschaftlichen Faktoren vernünftige Fortschritte in Lohn, Gehalt, Arbeitszeitregelung und dergleichen auszuhandeln und auch auszukämpfen, dann aber auch die Friedenspflicht zu wahren, und damit den Unternehmern auch die erforderliche Basis für ihre Planung, für ihre Kalkulation und für ihre stets mit Risiko verbundenen Investitionen zu geben.

Vielleicht, sagte er im Verlauf desselben Interviews ein wenig später, sei die als „wilde Streiks“ gekennzeichnete Unruhe von der Basis her auch Ausdruck eines Mißbehagens darüber gewesen, daß sich eine Art „Establishment“ in den Arbeitgeber- und Arbeitnehmer-Organisationen herausgebildet hätte, die auf die Stimme des arbeitenden Menschen und auf seine berechtigten Interessen nicht mehr hörten. Und ergänzend dazu bemerkte er in der Pressekonferenz u. a., es könne ein langer, bitterer Lernprozess erforderlich werden, wenn die arbeitenden Menschen nicht begriffen, daß die bisherige Ordnung eine gute Ausgangsbasis für das Aushandeln von Tarifverträgen biete.

## Der Mensch und die moderne Wirtschaft

Otto A. Friedrich, den Kieler Werkzeitschriftlesern schon von gelegentlichen Beiträgen in früheren Ausgaben her bekannt, hat seit mehr als zwei Jahrzehnten immer wieder auch in Vorträgen, Aufsätzen und Büchern zu gesellschaftspolitischen Fragen und Problemen Stellung genommen.

Die folgenden Zitate sind einer als Privatdruck erschienenen Sammlung von Aufsätzen und Reden des in zahlreichen Gremien der Wirtschaft, der Kultur und der Forschung tätigen, mehrfach durch

die Verleihung höchster Auszeichnungen geehrten Unternehmers entnommen.

\*

Ein Unternehmen besteht nicht nur aus Sach- und Geldwerten, sondern es ist ein Organismus, dessen größten Idealwert die dem Unternehmen verbundenen Arbeiter und Angestellten und in besonderem Maße die qualifizierten Facharbeiter und die technischen und kaufmännischen Führungskräfte darstellen.

\*

Jedes Unternehmen dankt sein Entstehen und sein Werden im wesentlichen zwei einander durchdringenden Grundbedürfnissen des Menschen: dem Drange zur Gestaltung und dem Willen zur Selbstbehauptung. Das ist es, was dem Unternehmen eine Seele gibt, die mehr vermag als der einzelne, der kommt und geht.

\*

Die Gefahren, die uns drohen, liegen in der Spaltung der Interessen, in der Verschärfung, Übertreibung und Versteinigung von Gegensätzen und in restaurativen Tendenzen auf allen Gebieten. Deshalb betrachte ich jeden Rückfall in eine Klassenkampf-Ideologie auf der Arbeiterseite, ebenso wie jeden Rückfall in

den Herr-im-Hause-Standpunkt bei den Unternehmern, aber auch jede anspruchsvolle Weiße-Kragen-Philosophie der Angestellten gegenüber den Arbeitern als reaktionär. Alle diese Einstellungen haben ebenso ausgespielt wie die Kolonialherrschaft in Übersee oder die nationalistische Kleinstaaterei in Europa. Eine ganz neue Welt eröffnet sich für uns und unsere Kinder, wenn wir begreifen, daß wir nicht einer auf Kosten des anderen leben können, sondern daß wir ein gemeinsames Ziel in unserer Freiheit und in unserer volkswirtschaftlichen Leistung haben, und daß es nicht ein Schaden, sondern ein Glück ist, wenn jeder sein Recht und sein Interesse vertreten darf, um einen Kompromiß mit dem Interesse anderer zu finden, an dem er wirklich selbst beteiligt ist.

\*

Die großen Verbände der Unternehmer und Gewerkschaften sind – wie die Betriebe – zur echten Nachbarschaft berufen, um die Entfremdung der Menschen zu überwinden.

\*

Eine der größten sozialen Leistungen besteht in der unablässigen Anstrengung der Wirtschaft, in freiem Wettbe-

werb und ohne die Währung und Kaufkraft zu gefährden, eine ständig steigende Arbeitsleistung zu erzielen. Denn nur aus ihr fließen bessere Löhne und größere Sozialleistungen und die nötigen Steuern, die der Staat für die Bewältigung seiner öffentlichen Aufgaben benötigt.

\*

... es wäre falsch, den Unternehmer als eine Idealgestalt hinzustellen. Er ist, wie jede andere menschliche Erscheinung, fragwürdig und muß sich in der menschlichen Gesellschaft durch seine Leistung für die Gesamtheit rechtfertigen, wenn er bestehen will.

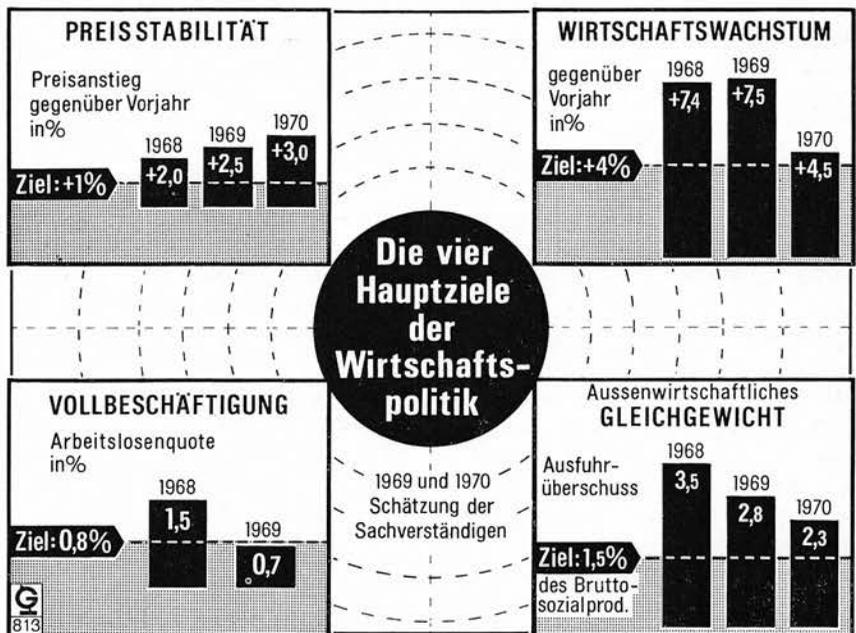
\*

Während Lohnzuwachs und Sozialleistungen im Bewußtsein der Öffentlichkeit als etwas völlig Legitimes angesehen werden, haftet dem Begriff des Kapitals – noch vielfach das Odium sittenwidrigen Profites und unbilliger Ausbeutung der Arbeitskräfte an. Wenn dies auch zum Teil auf Zustände der frühen industriellen Entwicklung zurückgeht, so sollte doch heute allgemein erkannt werden, daß das Odium der Ausbeutung der marxistischen, dem Klassenkampf gewidmeten Ideologie entlehnt ist und der Wirklichkeit nicht entspricht.

## Das „magische Viereck“

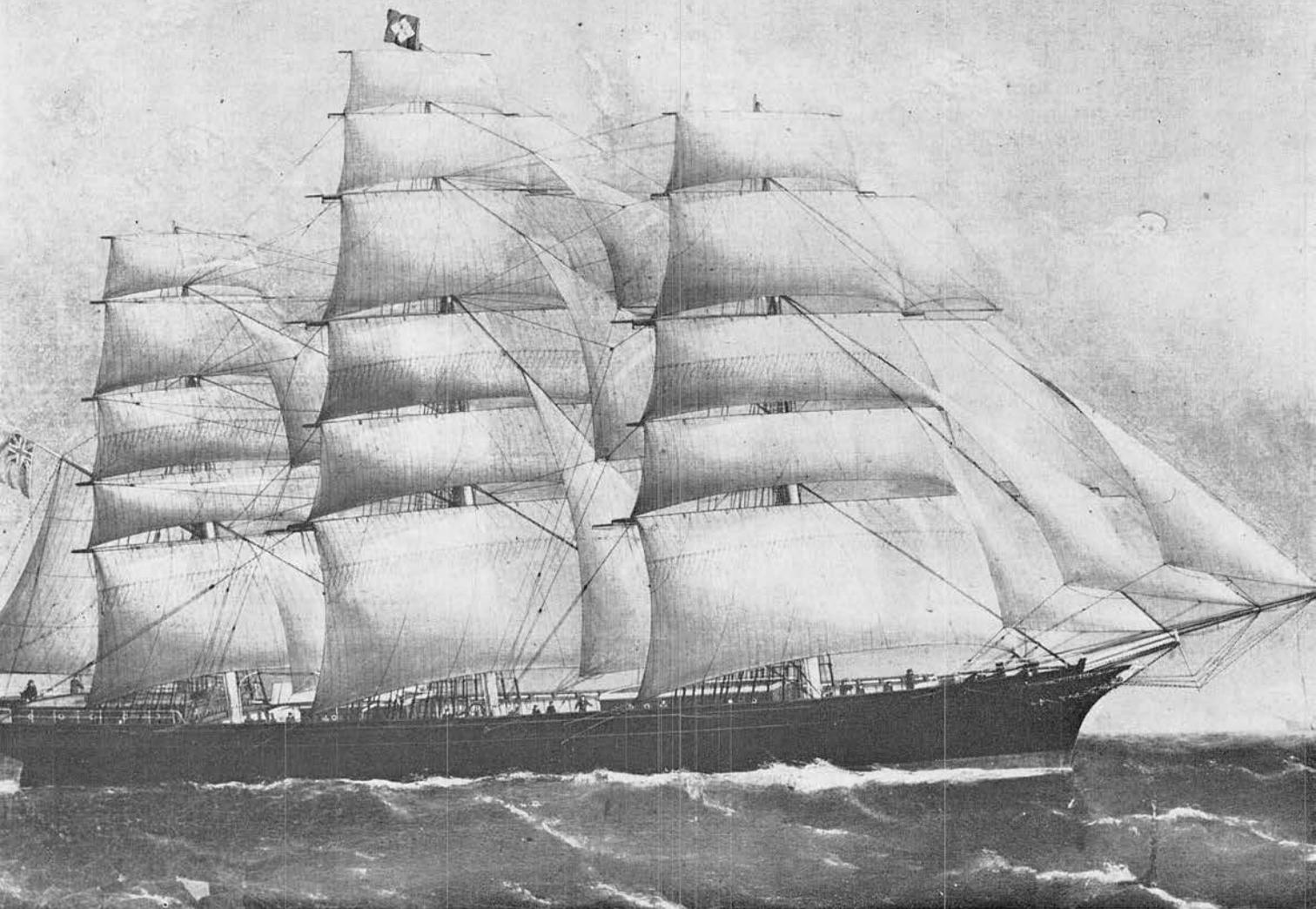
Mindestens einmal im Jahr hält der Sachverständigenrat der Wirtschaft den Spiegel vor. Dabei bleibt es nicht. Die Sachverständigen müssen überdies das wirtschaftspolitische „Ist“ mit dem „Soll“ vergleichen: dieses Soll ist aber bei uns durch das Stabilitätsgesetz festgelegt. Es bestimmt, daß Stabilität des Preisniveaus, hoher Beschäftigungsstand, außenwirtschaftliches Gleichgewicht sowie ein stetiges und angemessenes Wirtschaftswachstum möglichst gleichzeitig erreicht werden sollen.

Die Bundesregierung hat nun in Zahlen ausgedrückt, wie dieser Idealzustand unserer Wirtschaft aussehen könnte. An diesen Zielen gemessen könnten die Sachverständigen nur mit der Vollbeschäftigung zufrieden sein; es gibt keine nennenswerte Arbeitslosigkeit mehr. Das Wirtschaftswachstum war über alle Erwartungen hinaus stürmisch. Auch das außenwirtschaftliche Gleichgewicht – trotz Aufwertung – weiterhin zu wün-



schen übrig! Immerhin ist für 1970 mit einer deutlichen Verringerung der Exportüberschüsse (die ein außenwirt-

schaftliches „Ungleichgewicht“ bewirken) zu rechnen. Die Preisentwicklung ist vor allem Anfang 1970 problematisch.



## „Cutty Sark“

**„And roars out: Weel done, Cutty Sark!  
And in an instant all was dark;  
And scarcely had he Maggie rallied,  
When out the hellish legion sallied . . .“**

So steht es in einem alten schottischen Gedicht<sup>1)</sup> das beschreibt, wie einer nach getätigten Geschäften in der Dorfschenke versackt und dabei Zeit und Stunde und ein wartendes Weib daheim vergißt. Es wird spät. Der mitternächtliche Ritt dann durch das Moor, an diversen Orten des Schreckens vorbei, bringt ihn zum Schluß in die Gesellschaft nicht eben sehr vertrauenerweckender Weggenossen. Die junge hübsche Hexe Nannie vor allem, die mit anderen Wesen ihrer Gattung mit nicht sehr viel an auf einem Friedhof tanzte, hatte es auf ihn abgesehen. Es war jene, die er wenig respektvoll „Kurzes Hemd“ titulierte, denn nichts anderes bedeutet der Name „Cutty

Sark“. Nannie, nicht faul, stürzt sich mit solcher Wut auf Roß und Reiter, daß dieselben nur mit knapper Not entkommen – nicht ohne gehörig Haare zu lassen . . .

„Cutty Sark“ also; so taufte man vor nunmehr hundert Jahren ein Schiff, das seinem Namen alle Ehre machen sollte. Kann man solches heute noch von irgend einem Schiff behaupten? Was bedeuten schon Namen für unsere seelenlosen Meisterwerke der Technik, wo selbst deren Schöpfer nur noch Nummern sind? Da lob ich mir die Zeiten der Hexen und Gespenster! Wo ein Name noch ein Name war und ein Schiff noch ein Schiff! Da konnte es passieren, daß der durch die Namensgebung beschworene Geist einer Furie in die Planken fuhr und alle bestehenden Rekorde über den Haufen segelte. So muß es wohl mit der spärlich bekleideten Hexe Nannie gewesen sein und überhaupt – vielleicht hatte sie auch sonst noch ihre Hand im Spiel!? Wenn man an den Ruderbruch denkt, an den Totschlag des Bootsmannes, an den Kapi-

tän, der sein Leben den Haifischen schenkte . . .

Doch schauen wir uns das Schiff einmal an, die „Cutty Sark“, die im November hundert Jahre alt geworden ist. Nach einem höchst wechselvollen Leben ist sie 1957 zum letzten Mal vor Anker gegangen. Sie liegt in Greenwich in einem eigens für sie erbauten Trockendock, gänzlich renoviert und restauriert, die einzige noch existierende Zeugin aus den Tagen der berühmten Klipper. Immer noch ein erhebender Anblick mit ihrem 44 Meter hohen Großtop, mit ihrem scharfen Bug, ihrer verwirrenden Fülle von Rahen, Stagen und Pardunen. Und doch, wie beim Anblick eines ausgestopften Tigers, kann man sich eines Anfluges von Melancholie nicht erwehren. Es gelingt nicht, das eigentliche festzuhalten, das Leben . . . Versuchen wir, uns die Zeit vor hundert Jahren wieder lebendig zu machen. Die schnellen Klipper hatten ihre höchste Vollendung erreicht. Die Bezeichnung „Klipper“ kommt aus dem Amerikanischen und ist zunächst nicht speziell

<sup>1)</sup> „Tam o'Shanter“ von Robert Burns (1759–96)

eine maritime Vokabel, sondern wird auf ein edles Pferd ebenso angewendet wie auf eine tolle Person oder sonst ein Prachtexemplar irgend einer Gattung. Und so verwundert es nicht, daß auch der als Klipper bezeichnete Schnellsegler amerikanischer Herkunft ist. Wir sprachen im vorletzten Heft (3/69) bereits von Donald Mc Kay und der „Great Republic“ um 1850; das war eigentlich der Höhepunkt des amerikanischen Segelschiffbaus. Als die ersten amerikanischen Klipper in England aufkreuzten, erkannte man dort, daß die Ära der schwerfälligen Ostindienfahrer zuende war. Der Verlust des Monopols und schließlich die Auflösung der East India Company, sodann die Aufhebung der Navigationsakte (1849), durch welche lange Zeit britischen Schiffen entscheidende Vorrechte eingeräumt worden waren, öffneten den Weg für einen freien Wettbewerb. Die ersten amerikanischen Klipper, die mit Teeladungen aus dem fernen Osten nach England kamen, nach viel kürzerer Reisedauer als man es bislang gewohnt war, brachten den Tee demzufolge auch in erheblich besserem Zustand auf den Markt. Daraufhin entstanden auch in England innerhalb weniger Jahre Schiffe nach dem Vorbild der Amerikaner, und bis Ende der fünfziger Jahre solche, die noch besser waren als ihre Vorbilder. Von dieser Zeit an machten die Engländer den Teehandel unter sich aus. Geschäftssinn und britischer Sportgeist steigerten die Sache zu wahren Wettrennen: zu den in die maritime Geschichte eingegangenen „Tea Races“. Die Zeitdifferenzen, die nach rund dreimonatiger Reisedauer bei der Ankunft zwischen den beteiligten Konkurrenten lagen, waren oft verschwindend gering. Wir haben an anderer Stelle darüber berichtet.<sup>1)</sup>

Die Blütezeit dieser Periode ging aber schon zuende, als die „Cutty Sark“ in die Arena trat. Sie war sozusagen als Herausforderer gebaut worden – vor allem gegen die ein Jahr vor ihr gebaute „Thermopylae“. „Baut mir ein Schiff, das den China Tea Race gewinnt“ hatte der Auftraggeber „Old White Hat“ John Willis gesagt, und Hercules Linton, ein hochbegabter junger Schiffbauer, tat sein bestes. Ganz abgesehen von dem außergewöhnlich gut gelungenen Entwurf kann man sich noch heute von der erstklassigen Ausführung der Arbeit überzeugen, die – zu teuer wurde. Hinzu kamen Bauverzögerungen durch technische Unstimmigkeiten zwischen dem Surveyor und der Werft von Scott in Dumbarton, de-

ren Teilhaber Linton war. Die Folge war, daß die Werft konkurs ging. Ihr erstes Schiff dieser Größenordnung war zugleich ihr letztes. Daß Erfolg nicht notwendigerweise eine Funktion des Könnens ist, hat man zu allen Zeiten erfahren müssen. Das Schiff wurde dann bei William Denny & Bros. fertiggestellt.

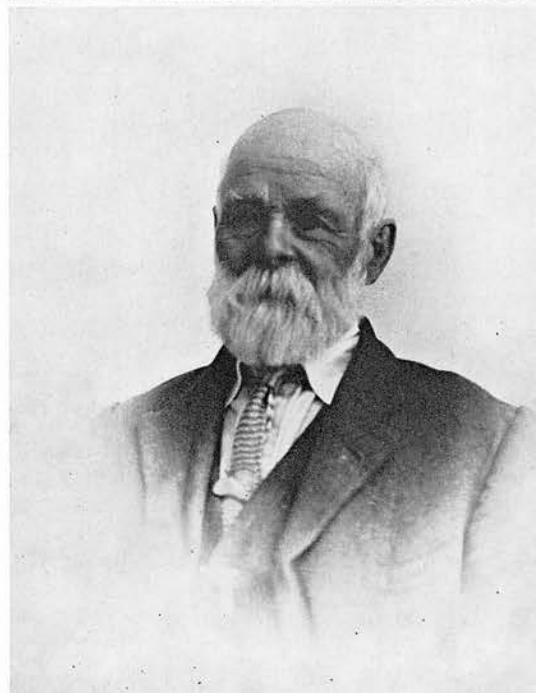
Der neue Klipper hat die an ihn gestellten Erwartungen in jeder Weise erfüllt; aber die Zeiten waren vorangeschritten und manches hatte sich geändert. Das einschneidendste Ereignis war die Eröffnung des Suezkanals, die praktisch mit dem Stapellauf der Cutty Sark zusammenfiel. Schickte der Dampfer sich ohnehin schon an dem Segler ernsthaft Konkurrenz zu machen, brachte ihm diese Abkürzung des Seeweges nach dem Fernen Osten so entscheidenden Vorsprung, daß die berühmten Tea Races kurz danach aufhörten. Die Frachtraten für Segelschiffe fielen dermaßen, daß sich diese Reisen nicht mehr lohnten. Die „Cutty Sark“ mußte das am eigenen Leibe erfahren. 1873/74 segelte sie erstmalig nach Sidney, brachte von dort Kohle nach Shanghai und arbeitete sich dann mühsam die 600 Meilen den Yangtsekiang aufwärts bis Hankow um Tee zu laden. Dort traf sie schon etliche Dampfer an. Sie wiederholte diese Tour noch im nächsten und übernächsten Jahr; doch 1877 bekam sie keine Teeladung mehr. Man mußte sich nach anderer Ladung umschauen.

Wir wollen hier indessen zunächst etwas über die menschliche Seite der Schifffahrt von einst sagen, sonst meint man vielleicht, es wäre einzig und allein auf das Schiff angekommen. Dem ist nämlich keineswegs so. Das beste Schiff war eine lahme Ente, wenn es nicht mit Überlegtheit und Härte geführt wurde. Hier liegt ein wesentlicher Unterschied zur Schiffführung unserer Tage. Einhaltung des Fahrplans mit absoluter Verlässlichkeit, Aufrechterhaltung des Schiffsbetriebes ohne Einschaltung des Menschen, ökonomischer Verbrauch, störungsfreie Funktion, das sind die Anforderungen, die man heute stellt. Je weniger der Mensch eingreifen muß, desto besser. Das war früher anders. Ohne den Menschen geschah gar

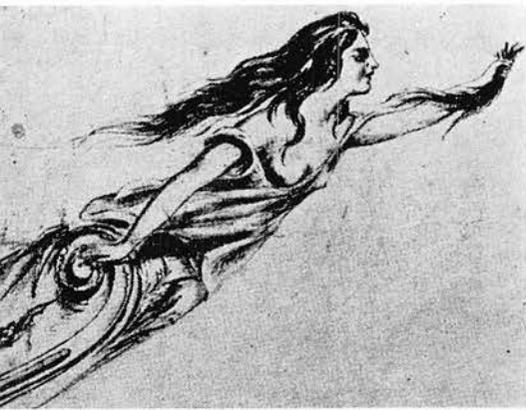
oben: „Old White Hat“ John Willis, der Eigner der „Cutty Sark“.

mitte: Hercules Linton, von dem der Entwurf des berühmten Schiffes stammt.

unten: Kapitän Richard Woodget, der das Schiff am längsten und erfolgreichsten geführt hat.



<sup>1)</sup> WZ Deutsche Werft 5/66, S. 20



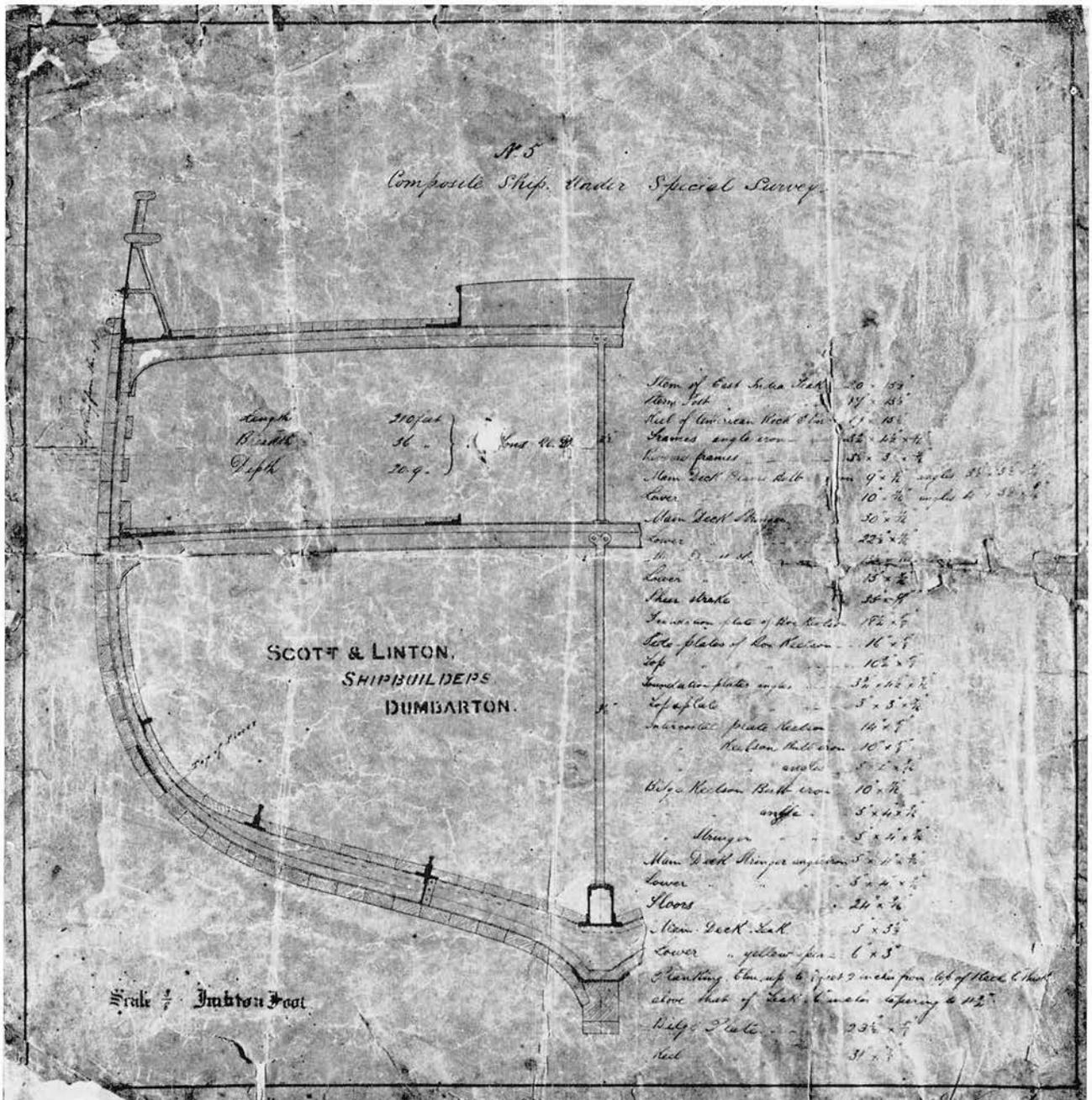
oben: Nannie mit dem Pferdeschwanz in der Hand. Entwurf für die Galionsfigur.

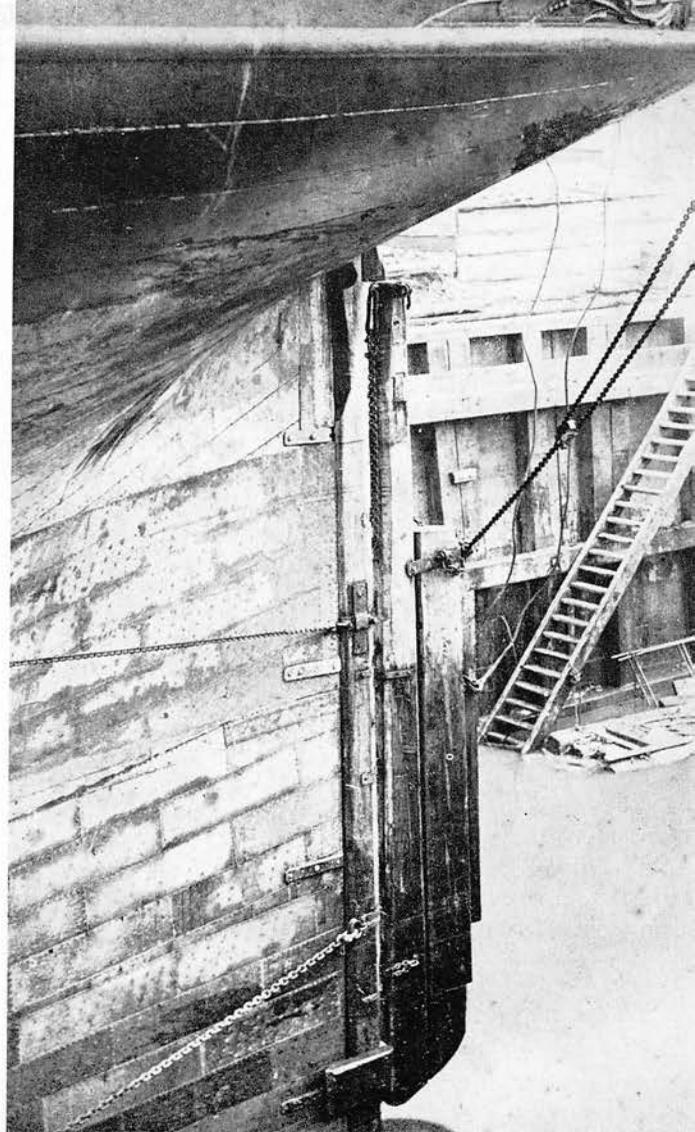
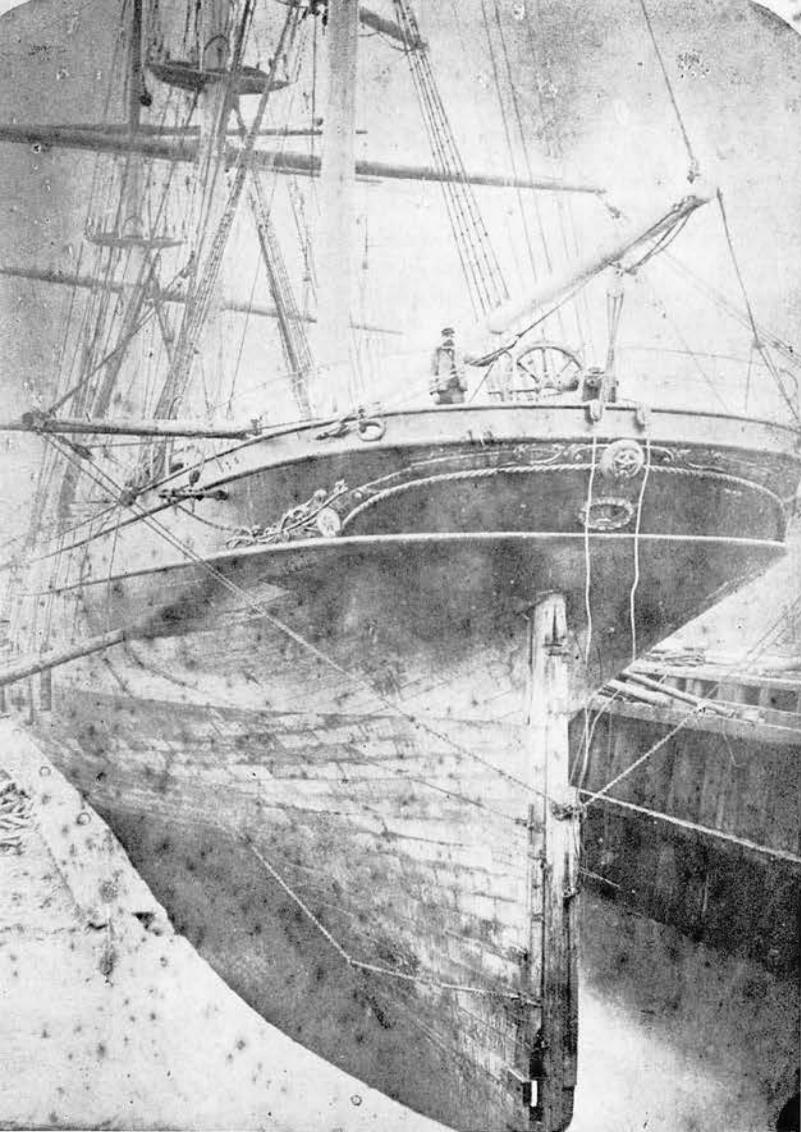
unten: Originalzeichnung des Hauptspan'es.

nichts. Von der Muskelkraft der Männer auf den Rahen bis zur Willensstärke des Kapitäns wurde alles vom Menschen bestimmt, von ihm allein hing es ab, was das Schiff leistete. Gerade an dem Schiff, dem diese Ausführungen gewidmet sind, läßt sich das in allerschönster Weise ablesen. Der erste Kapitän, G. Moodie, war ein sehr guter und entschlossener Seemann; aber er blieb nicht lange an Bord. Unter seiner Leitung geschah 1872 jener Ruderbruch im Sturm. Das Schiff war auf der Heimreise, vollbeladen mit Tee und hatte die besten Aussichten, dem berühmten Konkurrenten „Thermopylae“ davon zu segeln. Damit war es in diesem Augenblick natürlich aus; doch bleibt es eine beispielhafte seemännische Leistung,

daß die „Cutty Sark“ mit einem Notruder, das der Zimmermann Henderson unter schwierigsten Bedingungen ausbrachte, nur sieben Tage später in London eintraf. Auf jener Reise war der Bruder des Eigners an Bord. Der hatte darauf bestanden, einen südafrikanischen Nothafen anzulaufen. Der Kapitän hat das strikt verweigert und er wird gewußt haben weshalb.

Der Aufenthalt dort wäre mit Sicherheit um ein Vielfaches länger geworden. Mr. Willis dagegen war nicht der Ansicht, daß man mit einem derartigen Ruder eine noch Tausende von Seemeilen lange Reise fortsetzen könne. Über diese Sache jedenfalls entstand ein Streit, der bis zur Androhung von „in Eisen legen“ wegen Meuterei ging und





Das Notrudder, das der Zimmermann Henderson (auf dem linken Bild am Rad) unter schwierigsten Bedingungen ausbrachte und mit dem die „Cutty Sark“ dann die noch mehrere tausend Seemeilen betragende Strecke nach Hause segelte.

damit endete, daß der Capt'n grollend abmusterte als das Schiff in London war.

Der neue hieß F. W. Moore. Dieser hatte sich eigentlich schon vom aktiven Dienst auf See zurückgezogen und übte mehr das Amt eines – wir würden heute sagen „Reedereiinspektors“ aus. Er machte eine ziemlich langweilige China-reise und übergab das Schiff dann an Kapitän W. E. Tiptaft. Dieser war ein ausgezeichnete Seemann, aber nicht das, was man „a real hard driver“ nannte, worunter halt ein Capt'n zu verstehen ist, der aus einem Schiff das letzte herauszuholen imstande ist. Unter Tiptaft machte die „Cutty Sark“ ihre letzten Reisen mit Teeladung. Die Reisen waren gut, aber keine erreichte jene Rekordzeiten, die andere Klipper schon einige Jahre zuvor heraussegelt hatten. 1877 starb der Kapitän in Shanghai. Ihm folgte J. S. Wallace, ein Mann, dem man dieses Kommando schon früher gewünscht hätte. Mit Tee ging es endgültig zuende, man suchte nach anderer Ladung. So brachte die „Cutty Sark“ 1879 erstmalig Wolle von

Australien nach New York, und jetzt zeigte das Schiff endlich, was in ihm steckte – besser gesagt, Capt'n Wallace zeigte es. Bis zu 17,5 Knoten wurden geloggt, Etmale bis zu 363 Seemeilen (15,1 kn Durchschnitt) wurden erreicht. Zieht man in Betracht, daß die „Cutty Sark“ nur ein kleines Schiff gewesen ist, das für die „flying fish“-Route nach China gebaut worden war und nicht für Kap Horn, und daß nach dem Ähnlichkeitsprinzip größere Schiffe schneller sein müssen als kleine, darf man anerkennen, daß diese Leistungen von keinem Segelschiff je übertroffen worden sind. Doch ein so vorzüglicher Schiffsführer Wallace war, „a real driver“ wie man ihn sich wünschte, gerade er mußte erleben wieviel schwerer es ist, eine Handvoll Leute im Griff zu haben, als ein Schiff im Sturm zu bändigen. So wurde er das Opfer jener „Höllenschiffsreise“, von der andeutungsweise schon die Rede war. Es befanden sich drei Querulanten in der Crew, von denen der eine einen anderen, nachdem dieser jenen mit einer Spillspake bedroht haben soll, tötete.

Daraufhin wurde der Sieger dieses Duells eingesperrt. Doch der Kapitän hatte ein weiches Herz. Nicht nur, daß er den Täter, damit dieser sich nicht wegen vorsätzlichen Mordes zu verantworten brauchte, im nächsten Hafen laufen ließ – das menschliche Klima an Bord schlug ihm derart auf das Gemüt, daß er auf hoher See über die Reling jumpte. Boote wurden zu Wasser gelassen – doch die Zahl der Haie rund um das Schiff ließ an dem Schicksal des armen Capt'n Wallace nicht den geringsten Zweifel.

In Singapore wurde ein Mann namens Bruce zum Schiffsführer bestellt, und, wie es heißt, hätte keine schlechtere Wahl getroffen werden können. „Je weniger über die Reise unter seinem Kommando gesagt wird, desto besser“ schreibt Frank G. G. Carr, der beste Kenner dieser Materie. Das wollen wir respektieren.

Der Nachfolger, Kapitän E. Moore, machte 1883 und 84 sehr gute Rundreisen. Daraufhin machte der Eigner ihn

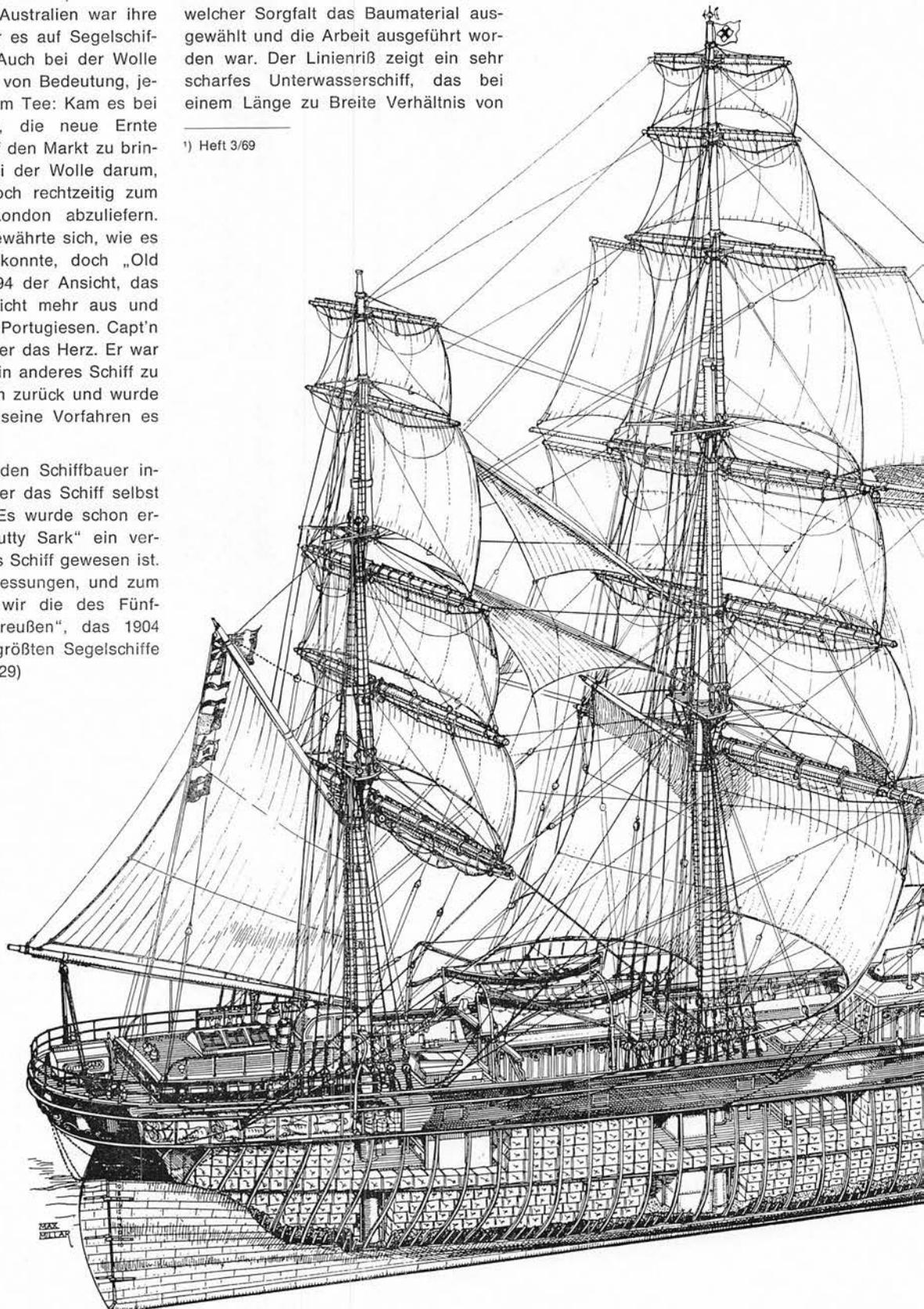
zum Kapitän des Flaggschiffs seiner Flotte und übertrug das Kommando dem bis dahin unbekanntem Richard Woodget. Hätte man mit Bruce keine unglücklichere, so mit Woodget keine bessere Wahl treffen können. Er führte die „Cutty Sark“ ein Jahrzehnt lang energisch und mit größtem Erfolg; unter ihm zeigte sie wie nie zuvor, was in ihr steckte. Wolle von Australien war ihre Fracht; mit Tee war es auf Segelschiffen endgültig aus. Auch bei der Wolle war die Reisedauer von Bedeutung, jedoch anders als beim Tee: Kam es bei diesem darauf an, die neue Ernte schnellstmöglich auf den Markt zu bringen, so ging es bei der Wolle darum, die letzte Schur noch rechtzeitig zum Winterverkauf in London abzuliefern. Die „Cutty Sark“ bewährte sich, wie es besser nicht sein konnte, doch „Old White Hat“ war 1894 der Ansicht, das Schiff zahle sich nicht mehr aus und verkaufte es an die Portugiesen. Capt'n Woodget brach schier das Herz. Er war nicht zu bewegen ein anderes Schiff zu nehmen; er zog sich zurück und wurde wieder Bauer, wie seine Vorfahren es waren.

Es wird vor allem den Schiffbauer interessieren, nun über das Schiff selbst mehr zu erfahren. Es wurde schon erwähnt daß die „Cutty Sark“ ein verhältnismäßig kleines Schiff gewesen ist. Hier sind ihre Abmessungen, und zum Vergleich bringen wir die des Fünfmastvollschiffes „Preußen“, das 1904 gebaut, eines der größten Segelschiffe aller Zeiten war. (S. 29)

Die „Cutty Sark“ ist ein Kompositbau, d. h. hölzerne Außenhaut, eiserne Verbände. Über die Vorzüge dieser Bauweise haben wir kürzlich an anderer Stelle gesprochen.<sup>1)</sup> Die Beplankung ist bis zur Höhe der Zwischendecksbalken aus Steinulme, darüber aus Teak. Das Holz ist bis auf den heutigen Tag gesund und nur ein Beweis dafür, mit welcher Sorgfalt das Baumaterial ausgewählt und die Arbeit ausgeführt worden war. Der Linienriß zeigt ein sehr scharfes Unterwasserschiff, das bei einem Länge zu Breite Verhältnis von

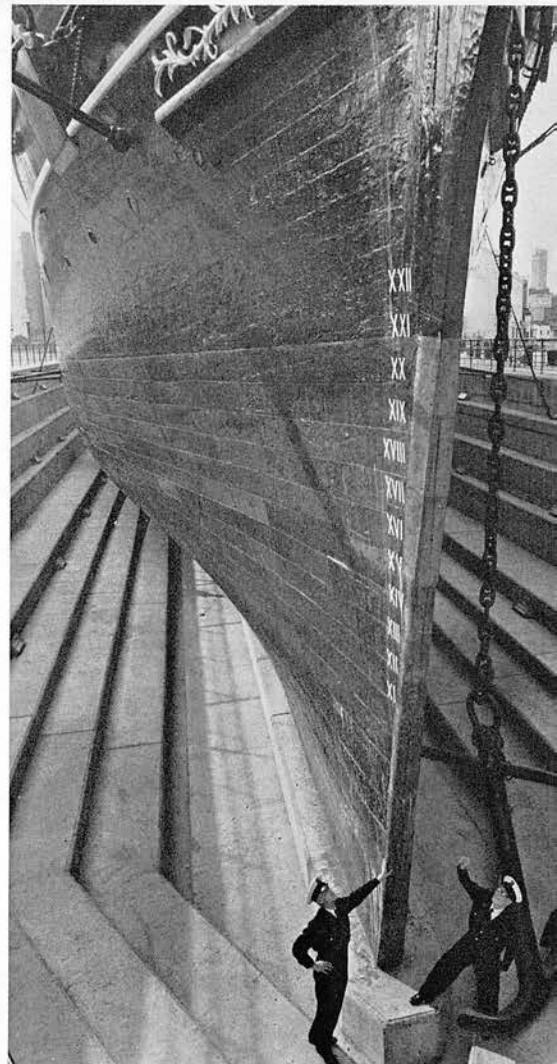
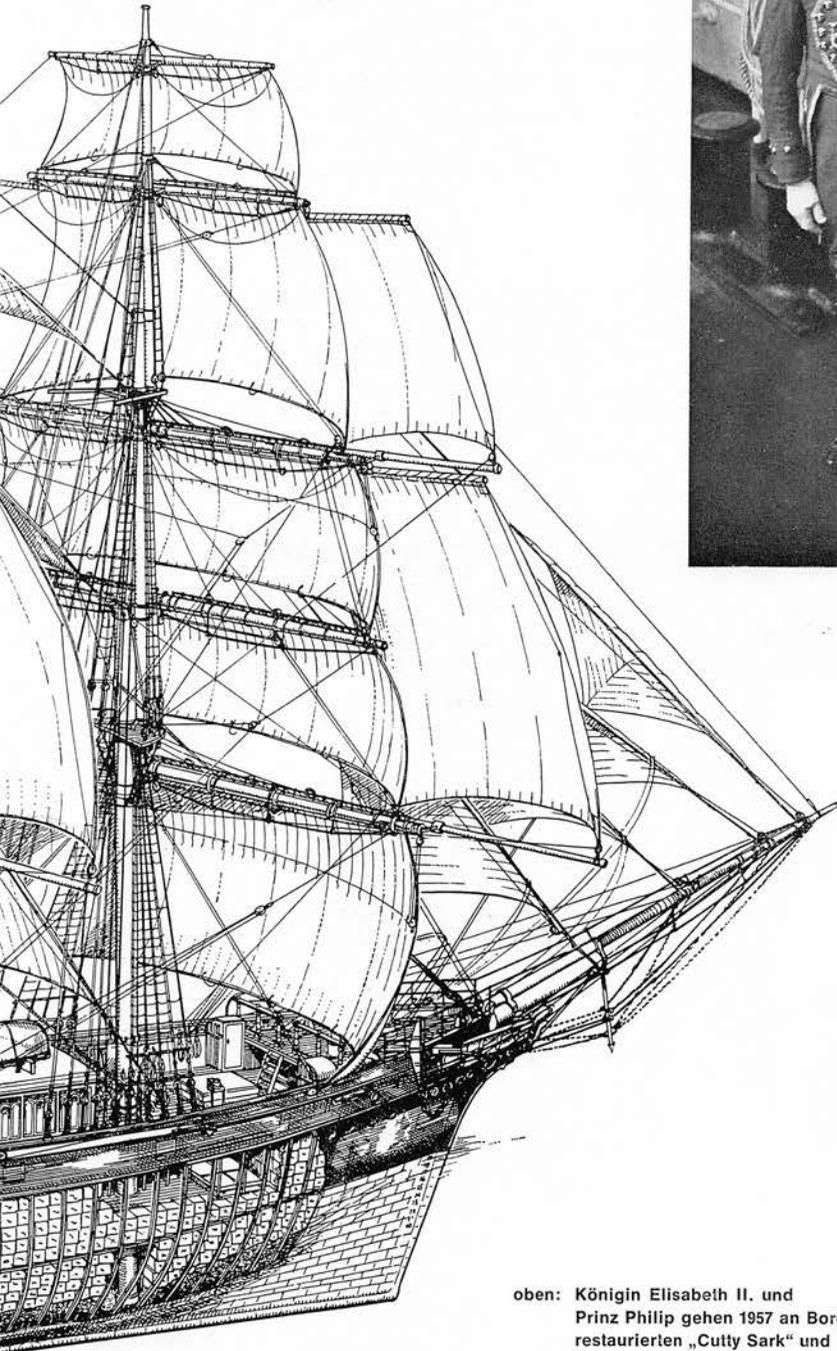
<sup>1)</sup> Heft 3/69

5,9 ausgezeichnete Segeleigenschaften ablesen läßt. Wenn man einmal den Segelriß eingehender studiert ist es heute schwer vorstellbar, daß dieses Schiff, dessen normale Besatzungsstärke nur 25–28 Mann betrug, zeitweilig sogar mit nur 19 Mann gesegelt worden ist.



**Cutty Sark**      Preußen

Lüa (Rumpf):	70,50 m	133,19 m
Lpp:	64,70 m	121,92 m
B:	10,90 m	16,40 m
Tg:	6,00 m	8,23 m
Segelfl.:	2970 m <sup>2</sup>	5560 m <sup>2</sup>
Depl.:	2130 t	11550 t
Deadw.:	1300 t	8000 t
Vermessung:	963 BRT	5080 BRT
	921 NRT	4765 NRT
Besatzung:	19–28	50



oben: Königin Elisabeth II. und Prinz Philip gehen 1957 an Bord der restaurierten „Cutty Sark“ und übergeben sie der Öffentlichkeit als Schiffahrtsmuseum.

unten: Die Linien dieses Klippers begeistern das Herz jedes Schiffbauers.



Die „Cutty Sark“ ist nach dem Verkauf 1895 unter dem Namen „Ferreira“ noch 27 Jahre lang in portugiesischen Diensten gefahren und hat auch in dieser Zeit Schweres durchgemacht: zwei weitere Ruderbrüche, Mastbruch usw. . . ., doch von Reisen wie denen unter Kapitän Woodget ist nichts bekannt. Ihre große Zeit war dahin – die Zeit solcher Schiffe war überhaupt dahin. Als Kapitän W. Dowman 1922 das Schiff für 3750 £ kaufte, tat dies ein Seemann aus purer Liebe. Ihm verdankt England letzten Endes, daß es heute dieses maritime Nationalheiligtum besitzt, das die Königin höchstpersönlich 1957, nach endgültig vollendeter Restaurierung, der Öffentlichkeit als Museum übergab. Die „Cutty Sark Preservation Society“ hat sich die Pflege des Schiffes zur Aufgabe gemacht.

Zum hundertsten Geburtstag des Schiffes gab die britische Post eine Sondermarke heraus, die, mit einem Tagesstempel der Jahrhundertfeier versehen, für DM 4,- zu haben war und vielleicht noch ist. Briefmarkensammler sollten sich unverzüglich an Mr. Robertson wenden oder an unsere Redaktion.

Der Erlös für die verkauften Marken ist ein kleiner Beitrag für die Erhaltung eines einzigartigen Schiffes, des Klippers „Cutty Sark“.

W. Claviez

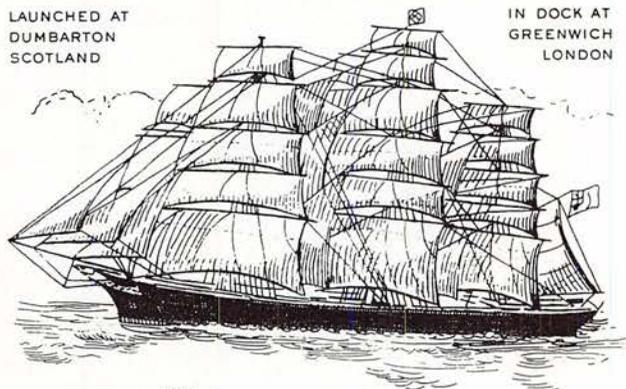
\*

Dem National Maritime Museum in Greenwich sowie seinem früheren Direktor, dem Präsidenten der „Cutty Sark“-Society, Mr. Frank G. G. Carr, C.B., C.B.E., sei an dieser Stelle für ihre freundliche Unterstützung, für die bereitwillige Überlassung wertvoller Unterlagen, herzlichst gedankt. Darüber hinaus danken wir „The Times“ für das Reproduktionsrecht des Fotos von der Königin und „Yachting World“ für die Überlassung der instruktiven Zeichnung S. 28–29. Das nebenstehende Bild stammt von Pitkin Pictorials Ltd., London.

## CUTTY SARK CENTENARY 1869 — 22 NOVEMBER — 1969

LAUNCHED AT  
DUMBARTON  
SCOTLAND

IN DOCK AT  
GREENWICH  
LONDON



FASTEST PASSAGE AS A  
TEA CLIPPER 1871  
SHANGHAI TO N. FORELAND  
13,700 MILES IN 108 DAYS

## POSTED ON BOARD "CUTTY SARK"

22nd NOVEMBER 1969



A. W. ROBERTSON  
6 St. LAWRENCE DRIVE,  
PINNAR, ENGLAND

Ab Juli 1970:

# 400 Millionen DM für Ausbildungsförderung

An „den Finanzen“ soll es künftig nicht mehr scheitern, wenn es zum Beispiel um die Frage geht, ob man es sich leisten kann, die Söhne und Töchter weiterhin „auf die Schule“ zu schicken, auf welche und wie lange. Denn am 1. Juli (1970) tritt das Ausbildungsförderungsgesetz in Kraft. Diese Tatsache können Eltern und junge Menschen also schon heute in ihre Überlegungen für die zukünftigen Ausbildungs- und Berufspläne mit einbeziehen. Das Ausbildungsförderungsgesetz bringt für alle Länder der Bundesrepublik eine erste verbindliche einheitliche Regelung. Das wird zunächst pro Jahr die stattliche Summe von rund 400 Millionen Mark kosten. Ab 1972 sind 500 Millionen Mark vorgesehen, denn die Schülerzahl wird ständig ansteigen.

Nach dem neuen Gesetz sollen eine Ausbildungsförderung in Höhe von 150 bis 320 DM erhalten:

- Schüler von Gymnasien ab Klasse 11 und von Fachoberschulen,
- Schüler von Berufsaufbauschulen, Abendrealschulen, Abendgymnasien und Kollegs,
- Schüler von Berufsfachschulen, soweit für deren Besuch der Realschulabschluß oder eine vergleichbare Vorbildung Voraussetzung ist,
- Schüler von Fachschulen,
- Praktikanten, die ein Praktikum im Zusammenhang mit dem Besuch der vorstehend genannten Ausbildungsstätten leisten müssen.

Über eine halbe Million junger Menschen gehören zu diesem Personenkreis, wie man aus den Zahlen des Statistischen Bundesamtes errechnet hat. Wer sich für ein genaueres Bild interessiert: Schüler an Gymnasien ab Klasse 11 gibt es ungefähr 275 000, Fachoberschüler zählt man rund 50 000, Schüler von Berufsaufbauschulen gibt es zur Zeit etwa 12 000 und ebenso viele an Abendrealschulen, Abendgymnasien und Kollegs. Berufsfachschulen besuchen 70 000 Schüler der oben genannten Ausbildungsart. Auf den Fachschulen befinden sich rund 90 000 Schüler. Das sind zusammen 509 000 junge Menschen. Voraussichtlich kann aber nur die Hälfte von ihnen künftig mit einem finanziellen Zuschuß rechnen. Die Familien der übrigen Schüler verfügen über ein Einkommen, daß der Gesetz-

geber es ihnen zumutet, die Ausbildungskosten für ihre Kinder allein zu tragen.

Zur genauen Information ist noch zu bemerken: Die Studierenden an wissenschaftlichen Hochschulen und Akademien sind noch nicht in das vorliegende Gesetz aufgenommen worden. Sie werden zunächst noch – wie bisher – durch das „Honnefer Modell“ gefördert. Die betriebliche und überbetriebliche Ausbildung der Lehrlinge und Anlernlinge, und unter bestimmten Voraussetzungen der Besuch von Berufsfachschulen, wird durch das bereits am 1. Juli 1969 in Kraft getretene Arbeitsförderungsgesetz aus Mitteln der Bundesanstalt für Arbeit gefördert.

## Bedarfssätze und Einkommensgrenzen

Das Ausbildungsförderungsgesetz legt als Pauschalbetrag bestimmte Bedarfssätze fest, die für die Kosten des Lebensunterhaltes und der Ausbildung gewährt werden. Und auch die Einkommensgrenzen, innerhalb deren eine Förderung möglich ist, sind im Gesetz abgesteckt.

Als Bedarfssätze sind folgende Pauschalen vorgesehen:

- für die Schüler der weiterführenden allgemeinbildenden Schulen, Fachoberschulen und Berufsfachschulen ein monatlicher Bedarfssatz von 150 Mark,
- für die Schüler der Fachschulen und der Ausbildungsstätten des Zweiten Bildungsweges ein monatlicher Bedarfssatz von 290 Mark.

Diese Sätze gelten, wenn der Schüler bei seiner Familie wohnt. Wenn eine auswärtige Unterbringung notwendig ist, beträgt der Bedarfssatz jeweils 320 Mark; bei Unterbringung in einem Internat werden die tatsächlichen Internatskosten bis zu einer Höhe von 320 Mark, dazu ein Taschengeld von 20 Mark gewährt. Notwendige Fahrkosten zur nächstgelegenen Ausbildungsstätte werden Schülern, die bei ihren Familien wohnen, bei angemessener Selbstbeteiligung erstattet.

Nun gibt es aber auch noch eine sogenannte „Härteklausel“. Das heißt, zur Deckung besonderer Aufwendungen, die mit der Ausbildung in unmittelbarem Zusammenhang stehen (insbesondere

bei überdurchschnittlichen Ausbildungskosten und Internatsunterbringung), kann Ausbildungsförderung auch über die genannten Beträge hinaus geleistet werden.

Wie bereits erwähnt, wird Ausbildungsförderung nur gewährt, soweit dem Auszubildenden selbst, seinem Ehegatten und seinen Eltern nach ihren Einkommensverhältnissen nicht zuzumuten ist, die Kosten für Lebensunterhalt und Ausbildung aufzubringen.

Im einzelnen sind folgende Einkommensfreibeträge für die Eltern und den Ehegatten des Auszubildenden vorgesehen:

- für die Eltern selbst 700 DM
- für den alleinstehenden Elternteil und den Ehegatten des Auszubildenden 500 DM
- für jedes Kind, das sich in einer nach diesem Gesetz oder nach anderen Vorschriften entsprechend förderungsfähigen Ausbildung befindet 50 DM
- für unversorgte Kinder unter 15 Jahren 160 DM
- für unversorgte Kinder über 15 Jahren 240 DM

Übersteigt das Einkommen der Eltern und des Ehegatten des Auszubildenden diese Einkommensfreibeträge, so bleibt das übersteigende Einkommen zu 25 v.H. zusätzlich anrechnungsfrei. Für jedes unversorgte Kind kommen weitere 5% dazu. Auch bezüglich der Einkommensgrenzen sollen unbillige Härten vermieden werden, das heißt, es kann je nach den Umständen ein weiterer Teil des Einkommens anrechnungsfrei bleiben, z. B. dann, wenn in der Familie durch längere oder schwere Krankheiten hohe Verpflichtungen entstehen.

Am Beispiel zeigt sich am besten, wie weit die Förderungsmöglichkeiten gehen können: Hat eine Familie drei Kinder, von denen zwei in einer Ausbildung sind und das dritte Kind über 15 Jahre alt ist, und beträgt das elterliche Einkommen 900 Mark im Monat, so werden die genannten Bedarfssätze voll gezahlt. Besuchen die beiden in Ausbildung befindlichen Kinder vom Elternhaus aus z. B. das Gymnasium in den Endklassen, so erhalten sie je 150 Mark. Sind sie Fachschüler, so erhalten sie je 290 Mark.

Außerhalb der Familie wohnende Schüler und Fachschüler erhalten je 320 Mark im Monat.

Wenn nun im gleichen Fall das elterliche Einkommen 1200 Mark beträgt, so mindern sich die Förderungsbeträge um je 48 Mark. Bei 1400 Mark Einkommen werden die genannten Sätze um je 100 Mark gekürzt. Beträgt das Einkommen 1600 Mark, so beträgt der Kürzungsbetrag 168 Mark. Für Gymnasiasten, die bei ihrer Familie wohnen, würde dann also nichts mehr gezahlt, für die Fachschüler aber noch je 122 Mark, wenn sie bei der Familie wohnen, bei auswärtiger Unterbringung jedes Schülers noch je 152 Mark monatlich.

Erwähnt werden muß noch ganz besonders, daß bei Förderung des Besuchs von Abendgymnasien und Kollegs im Rahmen des sog. Zweiten Bildungsweges das elterliche Einkommen überhaupt nicht herangezogen werden soll. In diesen Fällen wird nur das Einkommen des Auszubildenden und das seines Ehegatten berücksichtigt. Der Gesetzgeber ist bei dieser Regelung davon ausgegangen, daß die Eltern für diese Kinder, die den Zweiten Bildungsweg beschreiten, bereits eine abgeschlos-

sene Ausbildung finanziert und im allgemeinen nicht mehr damit gerechnet haben, daß sie noch eine zweite Ausbildung zu finanzieren hätten. Der „Zweite Bildungsweg“ kann also unabhängig vom elterlichen Einkommen gefördert werden.

Hat der Auszubildende selbst Einkommen, so bleiben bei Schülern von allgemeinbildenden Schulen, von Fachoberschulen und Berufsfachschulen monatlich 50 Mark frei, bei anderen Schülern 100 Mark. Ist der Auszubildende verheiratet, so bleiben von seinem Einkommen frei

– für den Ehegatten monatlich 300 DM  
– für jedes Kind 150 DM

Das Ausbildungsförderungsgesetz ist ein erster ganz großer Schritt auf dem Wege, die „Chancengleichheit“ herzustellen. Denn die einzelnen Bundesländer haben bisher den genannten Personenkreis unterschiedlich und insgesamt wenig gefördert.

Die neue Bundesregelung, also das Ausbildungsförderungsgesetz, setzt aber keine „besondere“ Begabung der geförderten Schüler voraus. Es genügt, daß sie die genannten Schulen besuchen, und es bleibt den Ländern über-

lassen, zu regeln, unter welchen Leistungsvoraussetzungen Schüler – ganz allgemein – eine Schule besuchen können oder verlassen müssen.

Und wie steht es mit der Ausführung des Gesetzes?

Bei jedem Stadt- und Landkreis muß ein „Amt für Ausbildungsförderung“ eingerichtet werden.

Wichtig und neu im Ausbildungsförderungswesen ist eine sogenannte Vorleistungspflicht des Amtes für Ausbildungsförderung. Macht der Auszubildende glaubhaft, daß seine Eltern den nach den Vorschriften dieses Gesetzes angerechneten Unterhaltsbetrag nicht leisten, und ist dadurch die Fortsetzung der Ausbildung gefährdet, so wird nach Anhörung der Eltern Ausbildungsförderung ohne Anrechnung dieses Betrages gewährt. Das Ausbildungsförderungsamt wird jedoch diese vorausgeleistete Zahlung bei den Eltern „auf dem Verwaltungsweg“ wieder „geltend“ machen.

Das Ausbildungsförderungsgesetz wird in vielen Familien die Entscheidungen in Sachen Ausbildung wesentlich beeinflussen, nicht selten sogar grundlegend verändern.

Hanne Schreiner

## Risikoversicherung – preiswerte Variante der Lebensversicherung

Die Lebensversicherung ist variabler als der Laie zunächst annehmen mag. Eine bemerkenswerte Möglichkeit ist die Risikolebensversicherung – bemerkenswert vor allem durch ihren Preis. Sie kostet – im Vergleich zur „klassischen“ gemischten Versicherung für den Todes- und Erlebensfall – nur rund ein Fünftel.

Der Grund für dieses „Preisgefälle“: die Risikoversicherung ist eine reine Versicherung für den Todesfall, d. h. die Versicherungsleistung wird nur fällig, wenn der Versicherte während der Vertragszeit stirbt. Entsprechend niedrig ist der Beitrag: Es entfällt der sogenannte Sparanteil, der bei der gemischten Versicherung nach Ablauf des Vertrages die Auszahlung der vereinbarten Versicherungssumme sicherstellt.

Die Risikoversicherung ist besonders geeignet, wenn es im einzelnen Fall ausschließlich um den Versicherungsschutz geht, wenn ein bestimmtes hohes Risiko für eine übersehbare Zeit zu decken ist. So wird sie vielfach zur Kreditversicherung für den Fall eines frühzeitigen Todes genutzt: Wer ein Darlehen oder eine Hypothek – z. B. für den Bau eines Hauses oder die Einrichtung eines Ge-

schäfts – aufgenommen hat und seine Angehörigen schützen will, versichert sein Leben zumindest in Höhe der Schuld.

Die Risikoversicherung empfiehlt sich auch für den, der seinen Versorgungsplan breiter fächern und nicht allein auf die Lebensversicherung setzen will. Er sichert sich auf diese Weise die sofortige Leistung im Todesfall.

Für junge Menschen wiederum kann die Risikoversicherung vorteilhaft sein. Sie können meist erst später mit einem hö-

heren Einkommen rechnen, haben Anschaffungen vor sich, aber sie brauchen – da ihre Ansprüche aus Sozialversicherung oder Pension noch niedrig sind – Versicherungsschutz für ihre Familie. Diese Versorgungslücke überbrückt die Risikoversicherung. Später kann sie in eine „normale“ Lebensversicherung umgewandelt werden. Der Vorteil: eine neue Gesundheitsprüfung ist nicht erforderlich. Das erspart Risikozuschläge oder gar eine Ablehnung aufgrund zwischenzeitlicher Erkrankungen.

## Bargeldlose Entrichtung von Beiträgen zur Arbeiterrentenversicherung

Freiwillig Versicherte können künftig ihre Beiträge zur Rentenversicherung der Arbeiter auch unbar zahlen, indem sie den zuständigen Rentenversicherungsträger ermächtigen, die Beiträge von ihrem Giro- oder Postscheckkonto abzuheben. Sie können auch die Beiträge bargeldlos von einem Giro- oder Postscheckkonto an den Rentenversicherungsträger überweisen.

Die bargeldlose Entrichtung von Beiträgen setzt voraus, daß der Versicherte dies bei dem zuständigen Versicherungsträger beantragt und sich bis auf Widerruf verpflichtet, entweder jeden Monat oder jeden zweiten Monat einen Beitrag in der von ihm bestimmten Bei-

tragsklasse zu entrichten. Der Versicherte kann diesen Antrag widerrufen, ist jedoch bis zum Ablauf des dritten Kalendermonats nach dem Widerruf an seine Erklärung gebunden. In dem Antrag muß der Versicherte angeben, ob seine Beiträge durch Abbuchung abgeboben oder durch Überweisung gezahlt werden sollen.

Ferner müssen in den Anträgen die Personalien des Versicherten angegeben werden; dazu gehört auch die Versicherungsnummer, soweit der Versicherte eine solche schon erhalten hat, und die Zahl und Klasse der Beitragsmarken sowie der Zeitraum, für den die Beiträge verwendet werden sollen.



## Betriebsversammlungen in Hamburg

Die ersten HDW-Betriebsversammlungen dieses Jahres, an denen als Gäste des Betriebsrates u. a. auch die Werftsekretäre der IG Metall und der DAG, Hamburg, Erhard Prehm und Walter Zielke, teilnahmen, fanden am 15. und 16. Januar in den Werken Finkenwerder und Reiherstieg statt.

Nach der Eröffnung berichtete Vorstandsmitglied Heinrich Röhrs jeweils über die Lage des Unternehmens. Er sprach zunächst von den Schwierigkeiten und Sorgen, die die beiden Jahre seit der Fusion, wie wohl bei den meisten Firmenzusammenschlüssen, für alle mit sich gebracht hätten. „Das fängt an bei der dringend notwendigen Harmonisierung unserer Lohnfindung und der sozialen Maßnahmen“, sagte er, und „das endet beim Aufbau einer neuen Verbundenheit mit Arbeitskollegen und Vorgesetzten am Arbeitsplatz, der in manchen Fällen nicht mehr der alte, seit Jahren gewohnte ist.“

Der zur Zeit gute Auftragsbestand, fuhr er fort, sichere die Beschäftigung aller Betriebe bis weit in das Jahr 1972 hinein. Doch bereite es nunmehr Sorge, Anschlußaufträge zu buchen. Das sechste Werft Hilfestellprogramm sei ausgelaufen, das siebente zwar angekündigt, aber noch nicht von der Bundesregierung beschlossen. Die Auswirkungen der DM-Aufwertung aber und das inzwischen inkraft getretene Lohnfortzahlungsgesetz sowie die in den nächsten Jahren zu erwartenden Kostensteigerungen bewirkten, daß „wir im Augenblick Schiffe für Lieferung 1973 um rund 25 Prozent teurer anbieten müssen, als wir sie Mitte 1969 verkauft haben.“

Werft und Werftverband, sagte Röhrs weiter, würden jedoch in ihrem Bemühen um die dauerhafte Weiterbeschäftigung der Werften und somit die Sicherung der Arbeitsplätze „von den Regierungen der Küstenländer, von Bundestagsabgeordneten aller Parteien und nicht zuletzt von der IG Metall unterstützt.“

Zu den innerbetrieblichen Belangen zurückkehrend, informierte Heinrich Röhrs sodann die Belegschaft darüber, daß die Personalabteilung ab 1. Januar 1970 vorstandsseitig durch den stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden Dr. Voltz betreut werde. Für die Leitung der Personalabteilung sei Dr. Dieter Stollberg aus seiner früheren gleichartigen Tätigkeit bei der Gutehoffnungshütte Sterkrade AG übernommen worden.

Die geplante und allseits bekannte Neuverteilung der Produktion auf die in Hamburg befindlichen Betriebe, sagte er weiter, solle in diesem Jahr zu Ende geführt und zum andern ein Konzept für möglicherweise notwendig werdende zukünftige Investitionen erarbeitet werden. „Ich bin sicher“, sagte Röhrs, nachdem er der Belegschaft den Dank des Vorstandes für die in den Wochen des harten Winters geleistete Arbeit übermittelt hatte, abschließend, „wenn wir alle an einem Strang ziehen, werden wir die Schwierigkeiten überwinden und können der Zukunft mit Vertrauen entgegensehen.“

Betriebsratsvorsitzender Werner Peters würdigte in seinem ebenso sachlich wie kritisch gehaltenen Tätigkeitsbericht u. a. vor allem die im wesentlichen abgeschlossenen Umsetzungen, die für die Hamburger Betriebe relativ weitgehend

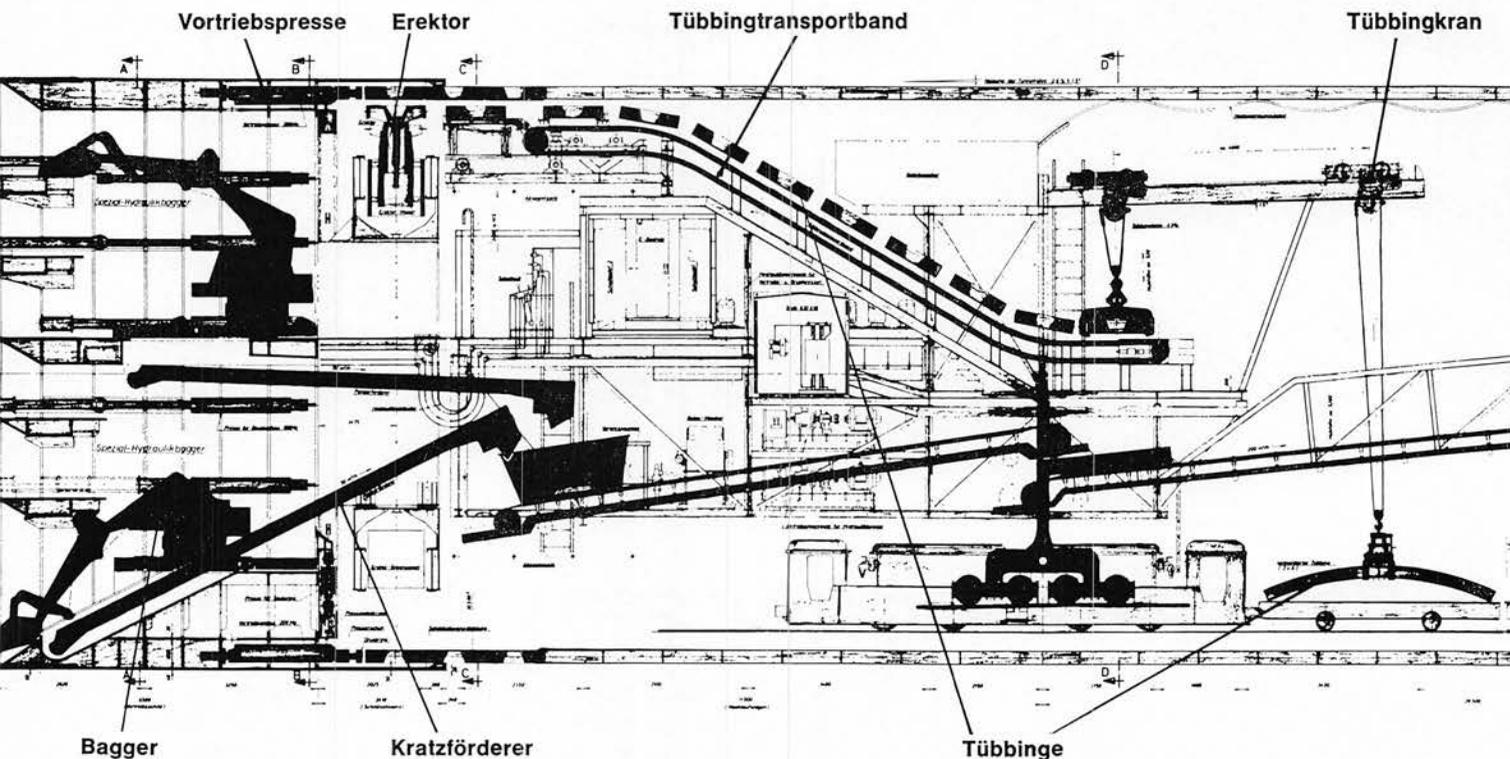
erreichte Lohnharmonisierung, die Neuregelung der Sterbegeldumlage und die nach dem Prinzip der Urlaubsgeldregelung erfolgende Lohnfortzahlung im Krankheitsfall.

Vieles, sagte er, sei in dem unruhigen Jahr 1969 erreicht worden, wie etwa die Neuregelung für Zeit- und Akkordlöhner oder der in einigen Bereichen bereits voll harmonisierte Zeitlohnkatalog; jetzt aber müsse die Lohnangleichung auf alle Bereiche ausgedehnt und ein für das Gesamtunternehmen verbindlicher Zeitlohnkatalog erstellt werden.

Als weitere Forderungen des Betriebsrates für das Jahr 1970 nannte Peters u. a. die Harmonisierung der sozialen Leistungen, Maßnahmen gegen die Abwanderung von Arbeitskräften, die Gleichstellung aller Vorarbeiter sowie ihre Übernahme ins Angestelltenverhältnis und die Harmonisierung der Angestelltengehälter.

In Diskussionsbeiträgen wurden u. a. eine übersichtliche und allen verständliche Gestaltung der Personalpolitik und die Einhaltung der Zusage des Vorstandes, bei der Harmonisierung der Gehälter großzügig zu verfahren (Betriebsratsmitglied Klaus Schlichtig, Finkenwerder), sowie eine Verbesserung der Verfahrensregulierung bei Instandsetzungen bis zu DM 500,- gefordert (Betriebsratsmitglied Rasmus Söchtig, Reiherstieg).

Zum Abschluß gab Werftsekretär Erhard Prehm der IG Metall nach Erläuterungen zur Lage im deutschen Schiffbau nach der DM-Aufwertung einen Überblick über die Arbeitsmarktverhältnisse in Hamburg und die tarifpolitische Situation.



Halbmechanischer Vortriebsschild für ARGE Elbtunnel Los II - Elbhang/Hamburg

## Elbtunnel Hamburg / Baulos II, Elbhang

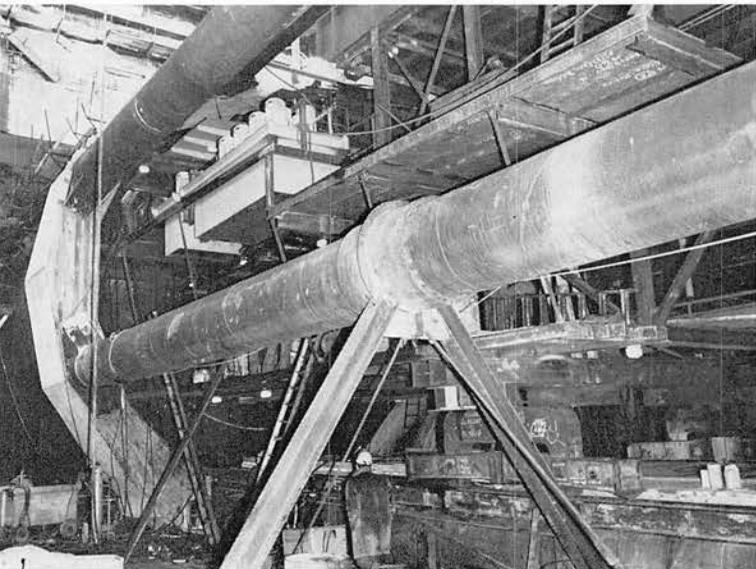
In der letzten Ausgabe unserer Werkzeitung berichteten wir, daß mit dem Anfahren des Vortriebsschildes „Otto“ am 2. Dezember der Bau der ersten der drei zum Baulos II des Elbtunnels gehörenden Tunnelröhren begonnen worden sei.

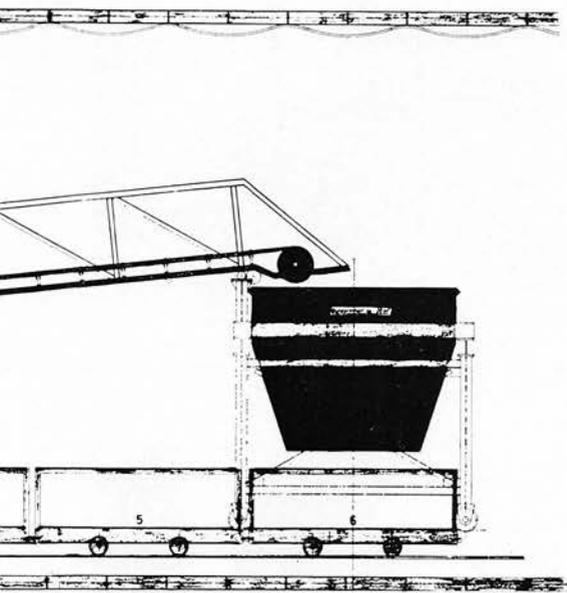
Der Hamburger Bausenator Caesar Meister hatte den Monteuren und Tunnelbauern im Beisein zahlreicher Gäste den Bergmannsgruß „Glückauf!“ zugerufen, als er, einen Tag vor dem Fallen des ersten liegenbleibenden Schnees, die riesige Schildvortriebsmaschine durch einen Knopfdruck vom Leitstand im Innern des Schildes her in Bewegung setzte. „Wir wollen hoffen“, sagte er, „daß alles glatt geht und der Zeitpunkt innegehalten wird.“

Ein Vierteljahr ist inzwischen vergangen, und noch immer ist das Ende des Schwanzteils der Schildvortriebsmaschine nicht im Elbhang verschwunden. Etwa 12 Meter Tunnelröhre konnten bisher montiert werden. Nach Überwindung der Anfangsschwierigkeiten aber, die zum Teil wegen des früh einsetzenden, langen strengen Winters, aber auch aufgrund anderer Umstände größer sind, als man voraussehen konnte, soll sich die von der Stahlbauabteilung unseres Kieler Werkes gebaute und auf der Sohle des 26 Meter tiefen Baugrubenschachtes beim Anleger Neumühlen montierte Schildvortriebsmaschine über eine Strecke von rund 1140 Meter täglich etwa vier Meter durch den Elbhang nach Norden fressen.

Dabei wird ein 9 m langes, stählernes, vorn mit einem Schneideteil versehenes Mantelrohr (Schild) von etwa 11 m Durchmesser von 40 hydraulischen, im Hinterteil des Mantels angeordneten Pressen mit einer Vortriebsleistung von je 200 oder insgesamt 8000 Mp (Megapond/früher Tonnen) bei einem Betriebsdruck von 320 atü in den Boden gedrückt. Zur Druckerzeugung dienen 16 Radialkolbenpumpen, die – wie auch die anderen Aggregate – von einer E-Anlage mit einer Leistung von 630 KVA (ca. 700 PS) innerhalb des Schildes betrieben werden. Im Schutze dieses Schildes wird der durch den Druckvorgang gelockerte Boden von vier Hydraulikbaggern abgeräumt und mittels Kratzförderern und Förderbändern zu einem Zwischensilo transportiert sowie die aus gußeisernen Ringen bestehende Tunnelkonstruktion erstellt. Und zwar wird nach einem jeweiligen Vorschub des Schildes um ca. 1,12 m von einer im Schildschwanz angeordneten, Erektor genannten, ebenfalls hydraulisch arbeitenden Spezialmaschine

Beim Anfahren des vollausgerüsteten Vortriebsschildes dient ein von gewaltigen Stahlkonstruktionen gestützter Betonring den über einen Druckring wirkenden 40 Vortriebspresen (8000 Mp) als Widerlager. Nach einem Vorschub von etwa 70 Metern übernimmt die Tunnelröhre diese Aufgabe.





### Zwischensilo

aus jeweils sechzehn Tübbingen (Tunnelring-Teilen) ein Tunnelring zusammengesetzt. Nach Verschraubung der etwa 25 cm dicken und 1,2 t schweren Tübbinge miteinander zum Ring und des jeweils neuen Ringes mit dem davorliegenden dient der neue Tunnelring den über einen Druckring innerhalb des Schildschwanzes wirkenden Vortriebspresen wie zuvor sein Vorgänger als Widerlager. Beim Anfahren des vollauserüsteten Vortriebschildes fängt zunächst ein von gewaltigen Stahlkonstruktionen gestützter Betonring den Arbeitsdruck der Vortriebspresen ab. Erst nach einem Vorschub von

Der von der Stahlbauabteilung gefertigte zweite Schildkörper wurde im Dezember in Kiel zum Transport nach Hamburg zerlegt.

etwa 70 m kann die Tunnelröhre aufgrund der dann herrschenden Reibungsverhältnisse zwischen Tunnelröhre und Erdreich diese Aufgabe selbst übernehmen. Insgesamt sollen etwa 47 700 Tübbinge mit einem Gesamtgewicht von 35 450 t in die Schildvortriebsstrecke eingebaut werden. Sie werden von Elektrolokomotiven zur jeweiligen Baustelle in der Röhre gebracht. Auf dem Rückweg transportieren die Elektrolokomotiven – mit den dazugehörigen Loren, versteht sich – abgeräumtes Gut vom Zwischensilo zum Materialaufzug in der Baugrube, der es an die Oberfläche bringt, von wo es mittels Lastkraftwagen abgefahren und auf Schuten umgeladen wird. Insgesamt müssen etwa 320 000 cbm Erdreich abgefahren werden.

Da die Elbhänge-Tunnelstrecke weitgehend im Bereich des Grundwassers liegt, ist für den Vortrieb der Einsatz von Druckluft und Druckluftschleusen für Menschen und Material erforderlich.

Die Stahlbauabteilung der HDW, die seit 1966 bereits mehr als zehn, wenn auch kleinere Stahlkonstruktionen für Vortriebschilder für den U-Bahnbau in Hamburg, München und Frankfurt/Main geliefert hat und zur Zeit mit je einem Vortriebschildkörper am U- bzw. S-Bahnbau in Frankfurt/Main beteiligt ist, hat den ersten von ihr ausgerüsteten Vortriebschild im Baulos II sowie die zu seiner maschinentechnischen Ausrüstung gehörenden Stahlkonstruktionen wie z. B. die Hydrauliktanks, das E-Anlagengehäuse, die Abhubtransportwagen usw. in einer Bauzeit von etwa sechs Wochen gefertigt. Inzwischen ist auch die Fertigung der zweiten Schildvortriebsmaschine abgeschlossen. Sie wird zur Zeit auf der Sohle des Baugrubenschachts montiert. Da mit dem Schildvortrieb der dritten, der mittleren Tunnelröhre erst begonnen werden soll, wenn der Bau der ersten beendet ist, wird für sie zwar ein dritter Schildkörper, doch keine maschinentechnische Ausrüstung benötigt. Der dritte Schildkörper ist zur Zeit in Kiel im Bau. Die Schildkörper werden voraussichtlich als Tunnelröhrenabschlussstücke am Tunnelausgang verbleiben.

Von diesem Leitstand im Inneren des Schildkörpers aus setzte Bauingenieur Caesar Meister die Schildvortriebsmaschine am 2. Dezember in Bewegung. Zur Richtungskontrolle unter der Erde dient ein Laser-Strahl.



## Lehrlingsfreispechung im Werk Kiel

Am 19. Dezember des vergangenen Jahres erhielten 31 Lehrlinge unseres Kieler Werkes aus der Hand Direktor Körtes den Facharbeiterbrief und das Lehrzeugnis. Die Schiffbauer Helmut Badorrek und Jan Schülzke wurden in Anerkennung ihrer guten Leistungen bei der Abschlußprüfung durch ein Stipendium für die Techniker-Abendschule ausgezeichnet. Zwei weitere Lehrlinge, der Kessel- und Behälterbauer Jürgen Müller und der Stahlbauschlossler Hans-Hugo Möller, wurden mit Buchprämien dafür belohnt, daß sie während ihrer dreijährigen Ausbildungszeit nie gefehlt haben.

Nur einer der jungen Facharbeiter ist aus der HDW ausgeschieden; die anderen – 25 Facharbeiter und 5 Industriekaufleute, darunter vier junge Damen – blieben. Allerdings wurden vier der jungen Männer zum Grundwehrdienst einberufen.

Zwei weitere Lehrlinge, ein Industriekaufmann und eine Bürogehilfin, wurden am 30. Januar nach bestandener Abschlußprüfung in einer Feierstunde im kleinen Kreis in Kiel-Dietrichsdorf freigesprochen. Auch sie haben inzwischen ihren Arbeitsplatz im Betrieb gefunden.

## Vierzehn HDW-Männer erhielten die Landesmedaille für treue Arbeit

Im Rahmen einer nachmittäglichen Feierstunde im Rathaus, zu der mehr als siebzig Arbeitsjubilare unseres Kieler Werkes eingeladen worden waren, überreichte der inzwischen zum Staatssekretär der schleswig-holsteinischen Landesregierung ernannte Bürgermeister Rudolf Titzck am 10. Dezember des vergangenen Jahres sieben HDW-Mitarbeitern für fünfzig- und vierzigjährige Betriebszugehörigkeit die Landesmedaille des Ministerpräsidenten für treue Arbeit.

Bürgermeister Titzck betonte die Verbundenheit der Stadt mit der alten Kieler Werft. Die „auf Howaldt“ gebauten Schiffe, wie man hier sagt, haben den Namen Kiels in alle Welt getragen. Und jeder der geehrten Mitarbeiter habe



Direktor Körte beglückwünscht den jungen Schiffbauer Jan Schülzke zu seinen guten Leistungen bei der Abschlußprüfung und überreicht ihm die Urkunde zum Stipendium für die Techniker-Abendschule.



Bürgermeister Rudolf Titzck überreicht dem inzwischen ausgeschiedenen Obermeister Otto Schmidt (KBA) in Anerkennung seiner fünfzigjährigen Betriebszugehörigkeit die Landesmedaille des schleswig-holsteinischen Ministerpräsidenten für treue Arbeit. Dahinter Betriebsratsmitglied Rolf Bender und Sicherheitskontrolleur Herbert Klostermann.

hierzu an seinem Arbeitsplatz seinen Beitrag geleistet.

Insgesamt wurde die Medaille des Ministerpräsidenten für treue Arbeit an 14 Mitarbeiter unseres Kieler Werkes verliehen, und zwar wurde der inzwischen ausgeschiedene Obermeister Otto Schmidt (KBA) für fünfzigjährige Zugehörigkeit geehrt; für vierzigjährige Zugehörigkeit wurden ausgezeichnet: Hermann Bakowski (TBKP), Walter Becker (KBS), Friedrich Begier (TZN/K), Wilhelm Bock (KUR), Erich Hansen (KUR), Hans Mollitor (KBF), Friedrich Nicolai (KBS), Karl Pape (KV), Otto Sieg (KT), Max Schmidt (KBM 3), Wilhelm Storm (KBF), Otto Voss (KT), Gerhard Wähler (KBF).

Jenen Arbeitsjubilaren, die bei der Feierstunde im Kieler Rathaus nicht anwesend sein konnten, wurde die Medaille durch Vertreter der Stadt in feier-

licher Form übergeben oder – wo auch dies aus besonderen Gründen nicht möglich war – übersandt.

## Kampf der Unfallgefahr

Im Jahre 1968 sind in der Bundesrepublik Deutschland fast 39 000 Menschen durch Unfälle ums Leben gekommen, und zwar

durch Arbeitsunfälle	6 138
durch Verkehrsunfälle	16 635
durch Unfälle im Haushalt	11 000
weitere tödl. Unfälle	5 000

Verletzt wurden außerdem bei Arbeitsunfällen mehr als 2 1/2 Millionen Menschen, bei Verkehrsunfällen 468 772 Menschen, die Zahl der Unfallverletzten im Haushalt läßt sich nicht ermitteln.

Schon aus diesen Zahlen ist zu ersehen, welche Rangordnung die Unfallverhütung und der Arbeitsschutz sozial

und wirtschaftlich einnehmen: es sind Aufgaben von hoher Bedeutung!

**Im Bereich der HDW** mit ihren 19 400 Beschäftigten ereigneten sich im vergangenen Jahr 3 476 meldepflichtige Arbeitsunfälle (ohne Wegeunfälle) gegenüber 3 884 im Jahre 1968, das bedeutet eine Abnahme der Unfälle um ca. 10,5 %.

Die ausländischen Arbeitnehmer sind an diesen Unfällen mit einem Prozentsatz von etwa 20 sehr hoch beteiligt. Die Wegeunfälle machen in Hamburg annähernd 8 % der 1 720 auf diesen Bereich entfallenden Unfälle aus. In Kiel sind es 14 % von 1 756 Unfällen. Leider ereigneten sich 1969 auch 8 tödliche Unfälle, von denen 3 Wegeunfälle waren. Der tödliche **Wegeunfall** eines Lehrlings beim Abspringen vom Fährdampfer gibt uns besonders zu denken. Um wenige Sekunden früher an Land zu kommen, riskierte dieser junge Mann sein Leben, trotz aller Warnungen und Verbote.

Ein anderer schwerer Unfall mit tödlichem Ausgang für zwei Bordschlosser ereignete sich vor kurzem auf einem Kühlschiff durch **Verätzung mit Ammoniak**. Beim Ausbau der Kurbelwannenheizung eines Kompressors im Kühlmaschinenraum wurde die den Heizstab umschließende Hülse mit ausgebaut, so daß Öl und Ammoniak aus der Kurbelwanne in den Kühlmaschinenraum gelangen konnte und die hier arbeitenden Menschen schwer verätzte. Dieser schwere Unfall, bei dem insgesamt 5 Männer verletzt wurden, zeigt besonders deutlich die Gefährlichkeit von Ammoniak und Gasen und Flüssigkeiten, die sich in Behältern oder Flaschen unter Druck befinden.

In diesem Zusammenhang muß auch der Anfang November erfolgte schwere Unfall eines Schweißers durch eine **Azetylen-Explosion** erwähnt werden. Dieser Schweißer, ein Jugoslawe, stand beim Schmiegeln einer Profilkante etwa 3 m entfernt von einem ausgemauerten Schacht, der zum Entwässern der Azetylenleitung diente. Die Schmiegelfunken entzündeten das im Schacht befindliche Luft-Azetylgemisch, das sich durch Undichtigkeit der Azetylenleitung gebildet hatte. Der Schweißer wurde durch die hochgeschleuderten Abdeckbleche schwer verletzt. Er befindet sich heute aber — Gott sei Dank — wieder auf dem Wege der Besserung.

Diese Unfälle aus ganz verschiedenen Bereichen mögen nochmals veranschaulichen, wie unbedingt notwendig **der tägliche Einsatz im Kampf gegen die Unfallgefahr ist**, allen Kollegen genaue Informationen über die möglichen Gefahren zu vermitteln und sie immer wieder zur Befolgung der Unfallverhütungsvorschriften anzuhalten.

Einige Männer haben sich bei Rettungsarbeiten selbstlos und mutig eingesetzt und dadurch die besondere Anerkennung der Berufsgenossenschaft und unserer Direktion gefunden.

Das Jahr 1969 hat uns auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit auch eine ganze Reile von zusätzlichen Aufgaben gebracht, die mit dem technischen Fortschritt und besonders für unsere Werft mit der Fusion, mit der Fertigungskonzentration im Hamburger Bereich zusammenhängen. Viele Kollegen haben ihren Arbeitsplatz wechseln und sich der neuen Umgebung anpassen müssen. Es war und ist notwendig, die verschiedenen Einrichtungen der einzelnen Hamburger Werke auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit und der Schutzbekleidung zu koordinieren bzw. zu harmonisieren.

Der technische Fortschritt, der mit ständig zunehmender Beschleunigung vor sich geht, zwingt uns alle, auf dem laufenden zu bleiben und sich mit den neuen technischen und wirtschaftlichen Erkenntnissen vertraut zu machen.

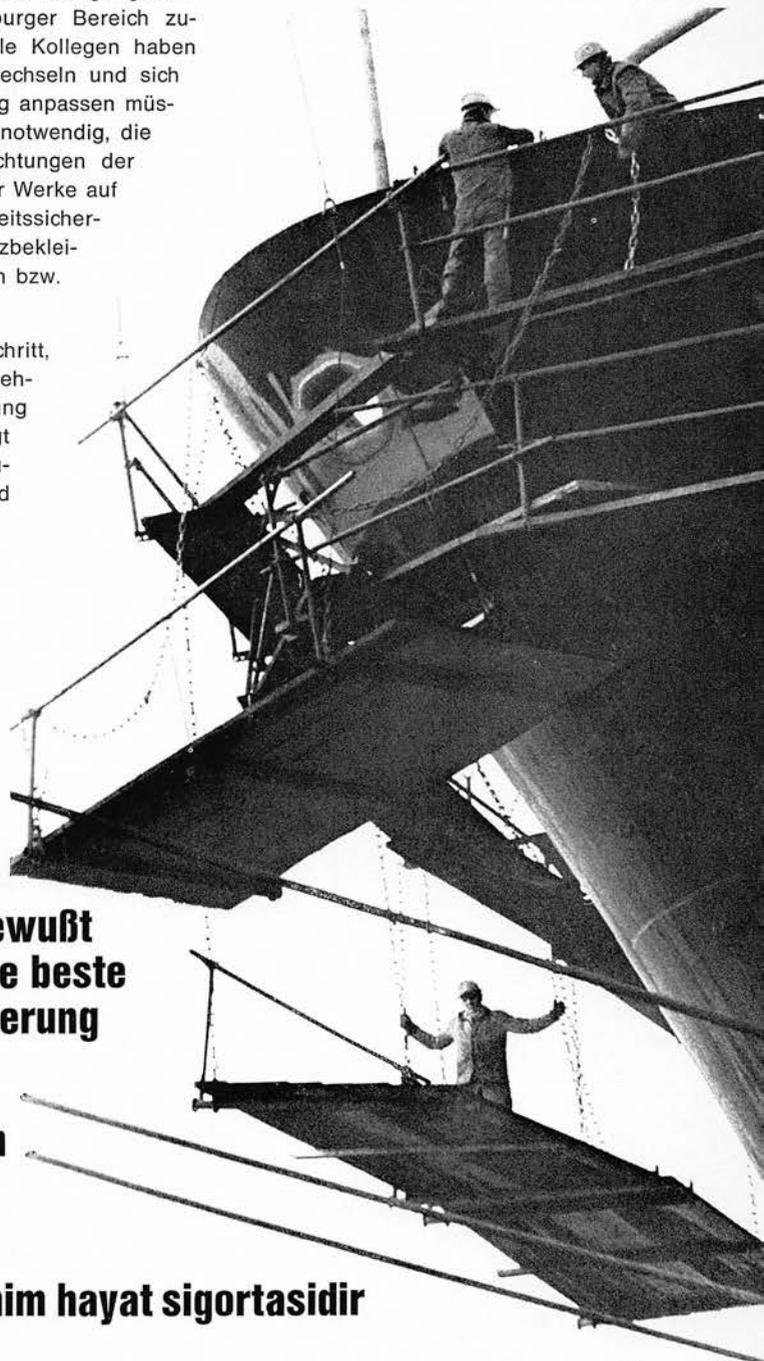
Neue Schiffstypen, wie Containerschiffe mit Dienstgeschwindigkeiten, die man vor ein paar Jahren nicht für möglich gehalten hat, Schiffe mit Chemikalienladung oder mit Kernantrieb, neuartige, gefährliche Isolierstoffe, wie z.B. Polyurethanschaum und immer kürzere Termine erfordern immer neue Maßnahmen vom Arbeitsschutz. Trotz des Tempos unserer Tage, des Strebens, möglichst schnell möglichst viel zu produzieren und möglichst rasch ein angestrebtes Ziel zu erreichen, sollten alle mehr als bisher an die Sicherheit der ihnen anvertrauten Mitarbeiter und an die eigene Sicherheit denken.

Wir bitten alle, sich mit uns im Kampf gegen den Unfall zu vereinen. Wir sind überzeugt, daß ein gemeinsames Bemühen nicht ohne Erfolg bleiben kann.

**Sicherheitsbewußt  
arbeiten ist unsere beste  
Lebensversicherung**

**El trabajar  
reflexionadamente con  
seguridad es nuestro  
mejor Seguro de Vida**

**Emniyet içinde çalışmalı bizim en mühim hayat sigortasıdır**





## Bootsausstellung 1970

Die internationale Bootsausstellung in Hamburg war offensichtlich ein großer Erfolg. Was vor einigen Jahren als Versuch begann, hat sich von Jahr zu Jahr ausgeweitet; der Umsatz ist von Mal zu Mal gestiegen. Nun hat sich gegenüber dem bisherigen Rekord von 1969 der Absatz abermals um 80 Prozent erhöht, und obwohl die Dauer dieser Ausstellung kürzer ist als die aller anderen Ausstellungen die ich kenne, wurde sie von 170 000 Interessenten besucht, von Käufern, von solchen, die brennend gern welche wären, und von

Schlachtenbummlern aller Art. Die geschäftlichen Schwerpunkte zeigen, wohin der Hase läuft. Daß der Urlaub auf dem Wasser den überfüllten Landstraßen und Ferienorten vorzuziehen ist, läßt sich nicht mehr verheimlichen. Leider – werden viele sagen, die ohnehin unter akutem Platzmangel leiden und denen es ein wenig vor den Gefahren graut, die jede Art von Vermassung mit sich bringt.

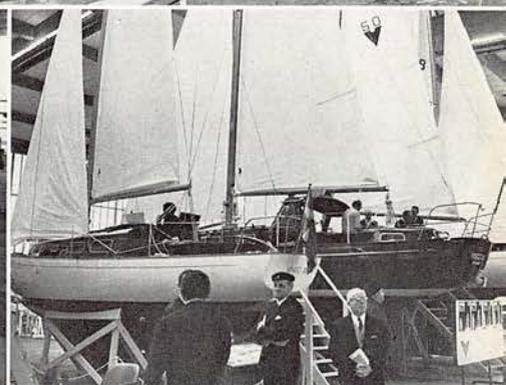
Die Sorgen, die mit einem Bootskauf verbunden sind, liegen nur zu einem geringen Teil in der Frage, wie man

das erforderliche Geld zusammenkratzen soll; denn diese Frage hängt nur von einem selber ab. In etlichen anderen Beziehungen jedoch ist man abhängig von anderen und es ist nur zu hoffen, daß sich Probleme, wie ständiger Liegeplatzbedarf im Heimathafen und zeitweiliger in fremden Revieren, allmählich regeln, wie Autofülle und Straßenbau sich ja auch einander anpassen wenigstens bemühen.

So lag also der Schwerpunkt der getätigten Verkäufe bei ausgesprochenen Ferienbooten, solchen mit vielen PS und solchen mit viel Wohnraum, also Hausbooten nach holländischem Vorbild. Gerade bei ihnen werden die oben flüchtig angedeuteten Raumprobleme am fühlbarsten werden.

Den zünftigen Segler interessierten indes andere Sachen und der, der mit dem festen Vorsatz hinging, sich ganz bestimmt kein Schiff zu kaufen, war im Grunde der freieste Besucher. Er allein konnte es sich leisten mit der gleichen Objektivität Kats und Eintonner, Jollen und Playboycruiser zu be- oder verurteilen, da weder gierige Wünsche noch die zu sauren Trauben seinen Blick trübten. So habe ich mich beispielsweise nicht lange bei den bis zu vierzig





Fotos: Conti-Press

mal (!) verkauften „preiswerten Kajüt-kreuzern“ aufgehallen, sondern bei denen, die in Konstruktion und Ausführung das Schiffbauerherz erfreuten. Daß unter diesen Vorzeichen das Schergewicht bei den Skandinavien lag, darüber gibt es nicht den geringsten Zweifel. Die Bilder dieser Seiten mögen noch einmal flüchtiges Streiflicht werfen auf eine Ausstellung, die zu reichhaltig war, um sie in der Kürze eines einzigen Besuches voll ausschöpfen zu können. cl.

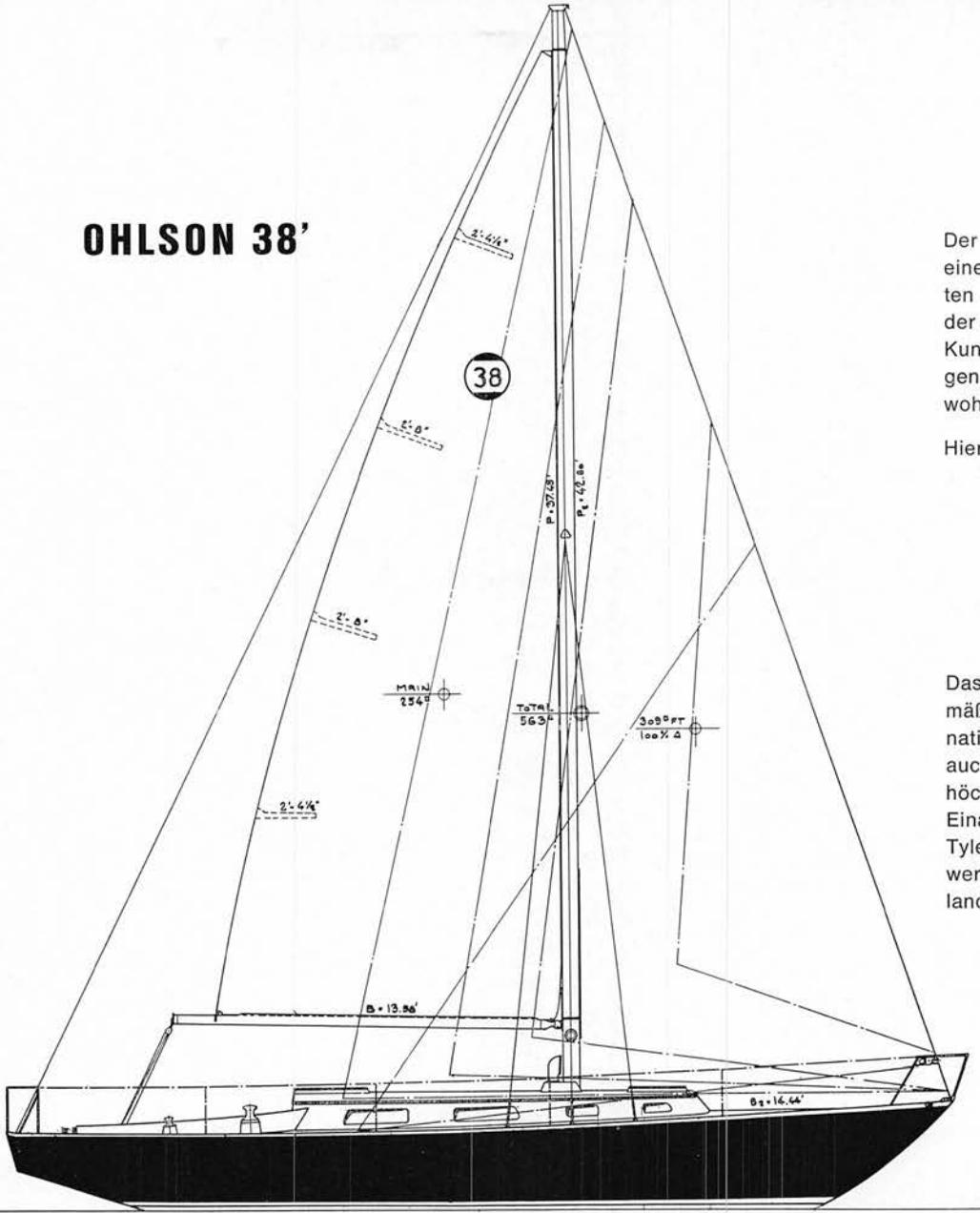
\*

Einmal „quer durch die Last“. Ganz schön scheußliche Wohnmaschinen und prachtvolle Yachten, luxuriöse Flitzer und selbst ein ganz alter Zossen wurden angeboten.

Aber — würden Sie die „Flying Germania“ kaufen, bloß weil ein anderer damit über den Ozean geschippert ist?



# OHLSON 38'

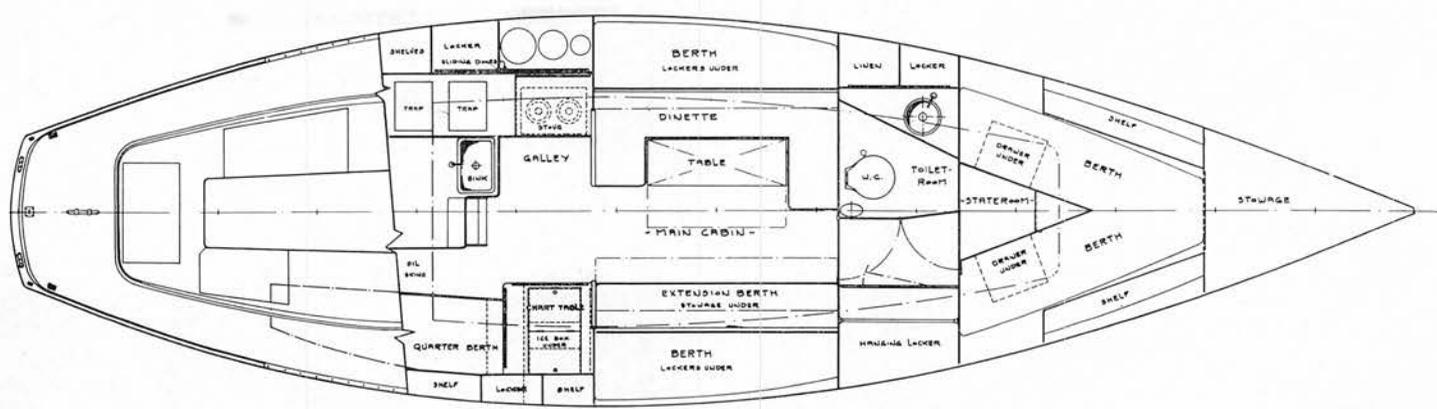
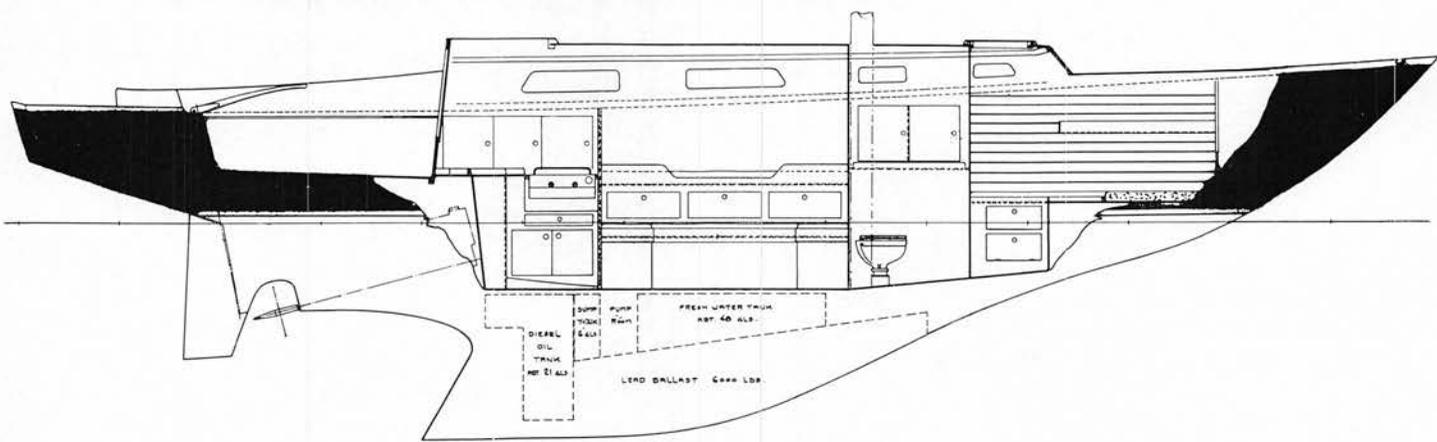


Der Eintonner „Ohlson 38“ war gewiß eines der schönsten Schiffe der gesamten Ausstellung. Wir geben es hier wieder als ein Beispiel moderner Yachtbaukunst, das ohne extravagante Neuerungen, einen nach allen Richtungen hin wohldurchdachten Entwurf verrät.

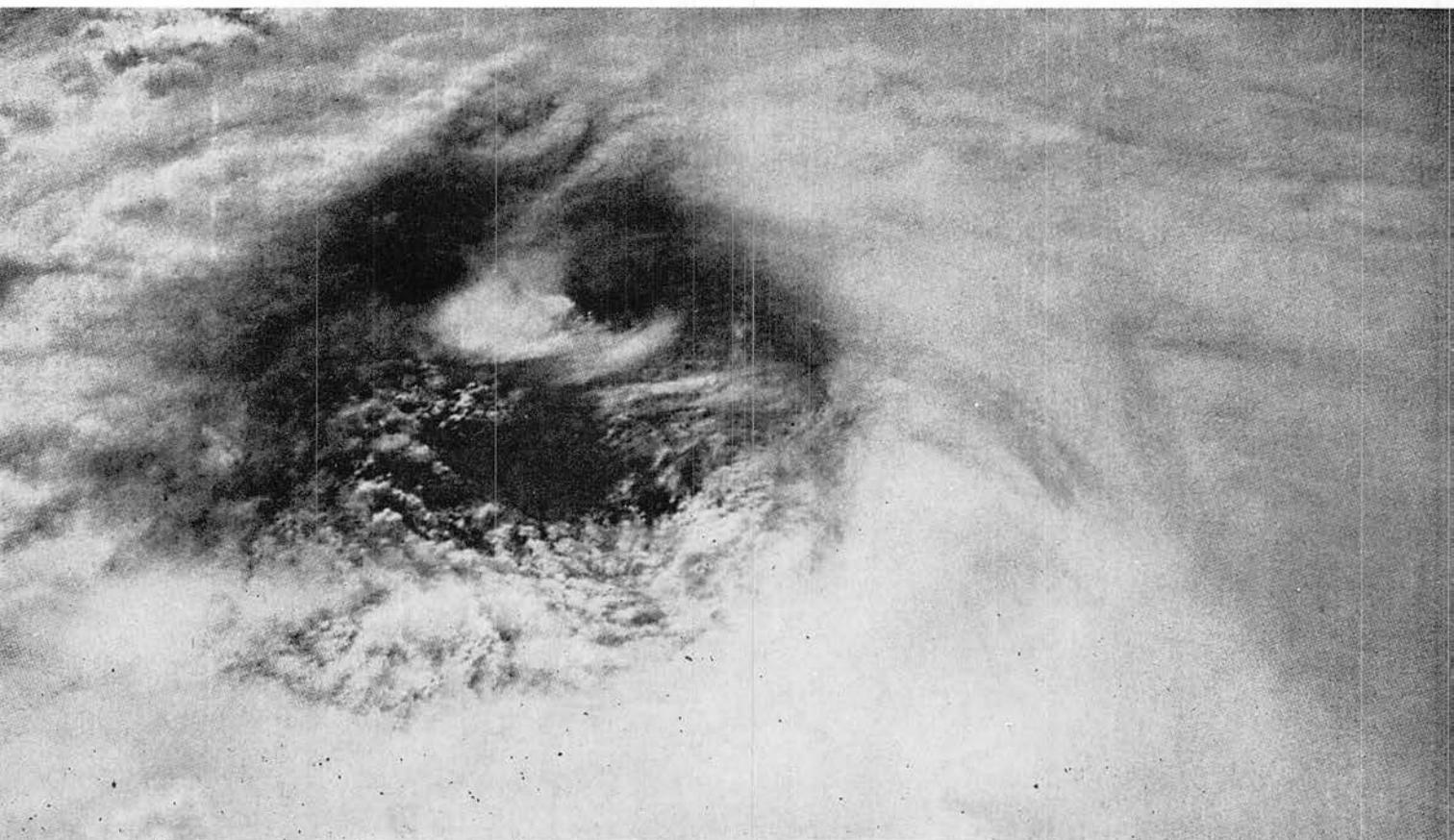
Hier die Abmessungen:

Lüa	11,35 m
Lwl	8,20 m
B	3,15 m
Tg	1,70 m
Segelfl.	53 m <sup>2</sup>
Depl.	6,6 ts
I.O.R. rating:	27,5'

Das Schiff ist ebenso schön wie zweckmäßig und die weitverzweigte, internationale Beteiligung beweist, daß man auch in puncto Qualität und Ökonomie höchst wählerisch war. Konstrukteur: Einar Ohlson, Göteborg. GFK-Rumpf: Tyler Boat Co., England. Ausbau: Yachtwerft Danzig. Segel: Reckmann, Deutschland, und so fort.







# Bücher in Luv und Lee

Zwei tropische Wirbelstürme, aufgenommen von der Besatzung des Raumschiffs Apollo 7.

Das obere Bild zeigt den Hurrikan Gladys westlich von Florida am 17. Oktober 1968. Da die sonst typische Zirusbewölkung über dem Wirbelsturm fehlt, hat man einen außergewöhnlich klaren Blick auf die gesamte Wolkenstruktur. Ein klar umrissenes Auge ist weder auf diesem Satellitenphoto erkennbar noch konnte es bei Flugzeugerkundungen und Radarortungen festgestellt werden. Immerhin deutet die runde Kappe von Zirrostratuswolken eine aktive Region in dem Gebiet des Auges an.

Das untere Bild zeigt den Taifun Gloria, wie er sich den Astronauten von Apollo 7 drei Tage später am 20. Oktober 1968 über dem westlichen Pazifik südlich von Japan darbot. Noch nie hatte man so deutlich das Auge eines tropischen Wirbelsturms gesehen; es hat einen ungefähren Durchmesser von 90 km.

Hurrikan und Taifun bezeichnen die gleiche meteorologische Erscheinung eines tropischen Wirbelsturms, der dadurch gekennzeichnet ist, daß er keine Fronten aufweist. Derartige tropische Wirbelstürme werden je nach dem Ort ihres Auftretens mit verschiedenen Bezeichnungen belegt: im Atlantik und östlichen Pazifik Hurrikane, im westlichen Pazifik Taifun, im Indischen Ozean Zyklone, im Gebiet um Australien Willy-Willy.

Zwei Bücher des Umschau-Verlages erregten unsere Aufmerksamkeit und sollen hier kurz vorgestellt werden. Das eine von höchster Aktualität, das andere ein Rückblick in die Geschichte, – jedes in seiner Weise ein Meisterwerk moderner Buchgestaltung.

Das erste heißt „Satelliten erkunden Erde und Mond“ und zeigt Fotos aus dem Weltraum im Dienst der Wissenschaft. Man hat in den letzten Jahren oftmals in Zeitungen und Zeitschriften Bilder „von oben“ gesehen, aber die hier vorgelegte Sammlung großformatiger Farb- und Schwarz-Weiß-Fotos übertrifft bei weitem das, was man schon zu kennen glaubt. Das Buch enthält Fotos von einmaliger Schönheit. Und doch sind diese Bilder nicht Selbstzweck, sondern dienen zur Erläuterung dessen, was die Wissenschaft aus ihnen an neuen Erkenntnissen gewinnt. Für die Meteorologie, die Geographie, die Geologie, die Ozeanographie, die Astronomie und andere Gebiete sind diese Fotos und sind die Messungen, die die Satelliten auf ihren verschiedensten Bahnen um die Erde laufend zur Erde funken, von unschätzbarem Wert. Wußten Sie, daß bereits über tausend Satelliten unseren Planeten umkreisen?

Ein einziges Beispiel aus der Meteorologie sei hier herausgegriffen: die Früherkennung tropischer Wirbelstürme, die auf ihrer Wanderung längs der amerikanischen und ostasiatischen Küsten so verheerende Folgen haben. Bilder wie die hier gezeigten hat man bis vor kurzem noch nie gesehen. Sie sind vom Raumschiff Apollo VII aus aufgenommen.

Wie der Titel des Buches sagt, ist die Hälfte seines Inhalts der Erde, die andere Hälfte dem Mond gewidmet. Die bemannten Mondexpeditionen bis hin zu Apollo 11 sind mit eingeschlossen. Es schließt mit dem Blick auf die weiteren Unternehmen des Apollo-Programms und die Erforschung des Planeten Mars.

Das Buch ist eine internationale Gemeinschaftsarbeit hervorragender Fachgelehrter und ist dennoch kein „Fachbuch“. Es ist für den Menschen von heute geschrieben, der orientiert sein möchte auf Gebieten, die außerhalb des eigenen Berufes liegen. Die Bezeichnung „für den gebildeten Laien“ hat im allgemeinen einen fatalen Beigeschmack und ist oft weiter nicht als eine Ausrede für ein schlechtes Buch. Nicht so hier. Der Text ist hieb- und stichfest, gut formuliert und verständlich – die einzige Form einem zu helfen, sich in der heute unübersehbar

gewordenen Fülle verschiedenster Wissensgebiete wenigstens einigermaßen zurechtzufinden. Ein amerikanischer, ein sowjetischer und ein deutscher Wissenschaftler zeichnen gleichzeitig als Herausgeber. Dadurch wird der Überblick umfassend und komplett. Dr. Newell ist stellvertretender Direktor der NASA, Prof. Kroshkin gehört dem geophysikalischen Komitee der sowjetischen Akademie der Wissenschaften an, Prof. Priester ist Direktor des Institutes für Astrophysik und extraterrestrische Forschung der Universität Bonn.

136 Seiten mit 23 farbigen und 40 schwarzweißen ganzseitigen Abbildungen. Zahlreiche, teils farbige Zeichnungen im Text. Format 24,5x27 cm, vierfarbiger Schutzumschlag, Leinen DM 39,- Umschau-Verlag – Frankfurt am Main.

\*

Das andere, gänzlich anders geartete doch keineswegs weniger reizvolle Buch heißt „Welt der Wikinger“, ein lebendiges Geschichtsbuch für den Menschen von heute. Der Verfasser Ole Klindt-Jensen verzichtet auf archäologisch-wissenschaftliche Beweisführungen, auf die es hier kaum ankommt wenn man nur überzeugt sein darf, daß

Ein schönes Beispiel ornamentaler Schnitzkunst aus dem Osebergfund.



dem Werk eine solche zugrunde liegt. Und das spürt man auf jeder Seite. Jensen ist Professor für Archäologie an der Universität Arhus und einer der besten Kenner dieses Zeitalters im nordischen Raum.

Von nicht geringerem Rang sind die Illustrationen des Schweden Svenolov Ehrén, der das darstellbare erhaltene Gut aus der Zeit der Wikinger in eine überaus wirkungsvolle graphische Form übersetzt, ohne es dabei im geringsten zu verfälschen. Der Fachmann kann sich leicht anhand von Vergleichen mit ihm Vertrautem davon überzeugen. Die Landschaften, die der Illustrator dar-

über hinaus zeichnet, geben eine anschauliche Kulisse zu jener im Text beschriebenen Welt.

Den Namen Wikinger verband man von jeher mit Härte und Grausamkeit, erst in jüngerer Zeit hat man erkannt, daß der europäische Norden auch im positiven Sinne von den Wikingern geprägt wurde, und daß ihr Wirken bis in die heutige Zeit ausstrahlt. Die Wikinger zwischen der Mitte des 8. und der Mitte des 11. Jahrhunderts waren kühne Seefahrer, sie waren aber noch viel mehr: sie schufen eine Rechts- und Gesellschaftsordnung, die in vielen Ländern zwischen den Britischen Inseln und dem

Schwarzen Meer Geltung hatte. Sie machten Skandinavien zu einem Zentrum des Welthandels und führten eine wirtschaftliche Blütezeit herauf, die ihr Zeitalter besser kennzeichnet als die kriegerischen Auseinandersetzungen, die sie gesucht haben oder denen sie nicht ausgewichen sind.

**Welt der Wikinger**, von Ole Klindt-Jensen. Illustrationen von Svenolov Ehrén. Übersetzung aus dem Schwedischen von Franz J. Keutler. 240 Seiten mit 217 Farbbildern, 40 Holzschnitten in Schwarzweiß und vier Karten, dreifarbiges Schutzumschlag, Leinen DM 45,- Umschau-Verlag – Frankfurt am Main.

---

## **Jahresversammlung der Sicherheitsbeauftragten und Verabschiedung des Sicherheitsingenieurs Hasenberg in Kiel**

Die Jahresversammlung der Sicherheitsbeauftragten unseres Kieler Werkes, die diesmal kurz vor Jahresschluß, am frühen Nachmittag des 29. Dezember 1969, im Speisesaal des Hauptverwaltungsgebäudes in Kiel-Dietrichsdorf stattfand, stand ganz im Zeichen der Verabschie-

dung unseres langjährigen Sicherheitsingenieurs Eduard Hasenberg.

Nach der Eröffnung durch seinen Nachfolger, Sicherheitsingenieur Hansgeorg Allmendinger, wandte sich Hasenberg, zwei Tage vor seinem Ausscheiden, noch ein letztes Mal an alle jene, die ihn in den letzten Jahren als mitverantwortliche Helfer in der Unfallverhütungsarbeit unterstützt haben.

Auf seine siebzehnjährige Tätigkeit als zunächst „Unfallverhütungs-“ und später „Sicherheitsingenieur“ zurückblickend, erinnerte Hasenberg daran, daß man ihn 1952, als man noch von der „Knochen-Mühle Howaldt“ sprach, den „Malheur-Ingenieur“ genannt habe. Damals auch habe er sich von manchem der im Betrieb als Vorgesetzte tätigen noch sagen lassen müssen: „Entweder wir arbeiten oder wir treiben Unfallverhütung!“ Das aber habe sich bald geändert, und seit 1953/54 etwa sei der Sicherheitsingenieur aufgrund der Unterstützung, die er vom Vorstand, vom Betriebsrat und vielen Einsichtigen erfahren habe, ein nicht mehr wegzudenkender „Faktor im Betrieb“ geworden. Die Erfolge, die vor allem in den letzten Jahren in der Unfallverhütung erzielt werden konnten, sagte Hasenberg, seien nicht zuletzt auch auf die allzeit gute Zusammenarbeit der Sicherheitsingenieure und Kontrolleure mit den etwa einhundertunddreißig Sicherheitsbeauftragten des Werkes zurückzuführen. Ihnen gelte sein Dank und die Aufforderung zu-

gleich, auch in der Zukunft durch Nachdenken und Aufpassen mitzuhelfen, Unfälle zu verhüten.

Direktor Körte würdigte die Leistungen Hasenbergs anhand eines kurzen Abrisses seines Berufslebens und sprach ihm den Dank des Unternehmens aus für das, was er bei uns in Jahren erarbeitet und gelegentlich auch gegen Widerstände durchgesetzt habe. Den Dank an die Mitarbeiter Hasenbergs und die Sicherheitsbeauftragten verband er mit der Bitte, nunmehr auch seinem Nachfolger, Sicherheitsingenieur Allmendinger die gleiche Bereitschaft zur Zusammenarbeit entgegenzubringen und bezeichnete es zugleich als eine der vornehmsten Aufgaben des Vorstandes, den Arbeitsschutz in seinem ständigen Bemühen um die Unfallverhütung zu unterstützen.

Den Dank des Betriebsrates übermittelte der Betriebsratsvorsitzende Otto Böhm; für das Gewerbeaufsichtsamt Kiel würdigte Regierungsgewerbebedirektor Walter Borisch die Leistungen Hasenbergs, während Dipl.-Ing. Kurt Hartwich von der Nordwestlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft für dreizehnjährige gute Zusammenarbeit dankte.

Zum Abschluß überreichte der Sicherheitsbeauftragte Walter Hagelstein unter dem Beifall seiner Kollegen dem Ausscheidenden eine Erinnerungsgabe.

---

**Sicher arbeiten, heißt gut arbeiten.  
Gut arbeiten, heißt sicher arbeiten!**

**Schweißkabel  
nicht an Wasser-, Gas- oder Luftleitungen  
erden!**

---



## Bearbeitungsdauer für Rentenanträge

Nach Auskunft des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister der Finanzen beträgt die Bearbeitungsdauer für Anträge von Rentnern und Hinterbliebenen bei der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder im allgemeinen drei bis fünf Monate und für Anträge auf Gewährung von Sterbegeld zwei bis drei Monate. Die Frist verkürzt sich jedoch in beiden Fällen zunehmend.

## Spitzengespräch

Die seit einigen Jahren üblich gewordenen Gespräche der Tarifpartner der Metallindustrie auf höchster Ebene zu Zeiten, in denen es noch keine neuen Tarife oder Entscheidungen in anderen strittigen Fragen auszuhandeln gibt, haben bei den letzten Tarifverhandlungen im Juli des vergangenen Jahres wesentlich dazu beigetragen, daß das Verhandlungsklima nicht „überhitzt“ war.

Am 14. November trafen sich in Krefeld erneut Delegationen des Gesamtverbandes der metallindustriellen Arbeitgeberverbände (Gesamtmetall) und der Industriegewerkschaft Metall unter der Führung ihrer Vorsitzenden Herbert van Hüllen und Otto Brenner zu einem solchen „Spitzengespräch“.

Otto Brenner nannte nach einem Bericht in der Gewerkschaftszeitung „Metall“ folgende Gesprächsthemen:

- Eine Reihe unerledigter regionaler tarifpolitischer Probleme, woraus jederzeit neuer Konfliktstoff entstehen könne,
- vermögenswirksame Leistungen während der Laufzeit des Tarifvertrages,
- die Präzisierung der Anwendung des Tarifvertrages über den Schutz der Vertrauensleute,
- das Problem der langen Laufzeit von Tarifverträgen, die man beweglicher gestalten müsse, damit die Verhältnisse nicht über sie hinweggehen,
- die überregionalen Tarifverträge für Unternehmen mit Zweigwerken in unterschiedlichen Tarifgebieten,
- die Überprüfung der Tätigkeitsmerkmale in den unteren Lohngruppen sowie die Beseitigung der unterschiedlichen Bezahlung für gleiche oder gleichwertige Arbeit.

Selbstverständlich sind die genannten Fragenkomplexe nicht dadurch gelöst, daß man über sie gesprochen hat. Aber



Am 25. November 1969 besuchten etwa dreißig Journalisten der Niedersächsischen Landespressekonzferenz (Hannover) unser Werk Kiel-Gaarden, um sich über den Großschiffbau zu informieren. Die Journalisten, die auf Einladung der Salzgitter AG und der HDW am Vorabend in Hamburg an einem Pressegespräch über die Neuordnung des Salzgitterkonzerns und die Erfahrungen und Ergebnisse der Werften-Fusion teilgenommen hatten, zeigten sich vor allem von der Sektionsbauweise beeindruckt.



Die am 14. Dezember von Direktor Körte mit einer kurzen Ansprache vor Vertretern der Arbeitsverwaltung, der Gewerkschaften, der Berufsschule sowie zahlreichen Eltern und jugendlichen Gästen festlich eröffnete Ausstellung von Bastelarbeiten unserer Kieler „Lehrlinge“ in der Lehrwerkstatt in Kiel-Dietrichsdorf wurde von mehr als 650 Schülern besucht. Während sich die Schüler vor allem für Schiffsmodelle, Kunstschmiede- und Metallarbeiten sowie für die Lehrwerkstatt selbst interessierten, bewunderten die anderen Besucher vor allem eine Sonnenuhr, eine Hausbar und eine Vielzahl formschöner Lampen. Die Bastelarbeiten wurden unter fachkundiger Anleitung der Ausbilder in vier Monaten an den Wochenenden gefertigt.

man geht sicher nicht fehl in der Annahme, daß sich nunmehr beide Seiten Gedanken über sie machen und ihre

Vorstellungen eines Tages zum Gegenstand von Verhandlungen machen werden.



## Belohnte Findigkeit

Die technischen Kommissionen für das betriebliche Vorschlagswesen in Hamburg und Kiel diskutierten bei vier Zusammenkünften im letzten Vierteljahr des vergangenen Jahres 72 (31/41)\* von den zuständigen Abteilungen bearbeitete Verbesserungsvorschläge. Während 22 (15/7) Vorschläge abgelehnt werden mußten und 11 (3/8) mit einer Sachprämie bedacht werden konnten, wurden 39 (13/26) zur endgültigen Entscheidung und Prämiiierung an den Prämiiierungsausschuß weitergeleitet.

Der Prämiiierungsausschuß, der am 18. November in Kiel und am 17. Dezember in Hamburg zu seiner 5. und 6. Sitzung zusammentrat, prämierte 36 (13/23) jener Vorschläge mit insgesamt DM 11 320,— (DM 6 090,—/DM 5 230,—), erkannte in zwei weiteren Fällen auf Sachprämien und leitete einen Verbesserungsvorschlag wegen erforderlicher weiterer Untersuchungen den zuständigen Abteilungen zu.

Die drei höchsten Prämien betragen diesmal DM 1 950,—, DM 1 610,— und DM 1 230,—. Während sich in den in Kiel ausgezahlten Höchstbetrag drei Einreicher teilen, sind die zweit- und dritthöchste Prämie, von denen eine in Hamburg und eine Kiel ausgezahlt werden konnten, der verdiente Lohn für die „Findigkeit“ von „Alleingängern“.

## „Verborgene Talente“

Wenn auch der Jahresbericht mit den Ergebnissen des betrieblichen Vorschlagswesens der HDW für das Jahr 1969 zum Zeitpunkt, da diese Zeilen geschrieben werden, noch nicht in seiner endgültigen Form vorliegt, läßt doch das ihm zugrundeliegende statistische Zahlenwerk schon eine Reihe von mitteilenswerten Schlüssen zu.

	Eingegan- gene VV	Eingegan- gene VV je 1000 BIm.	Einreicher von VV	Einreicher von VV je 1000 BIm.
1969				
HDW Hamburg	104	5,2	109	5,3
HDW Kiel	171	17,7	221	22,9
HDW Salzgitter	275	9,2	330	11,1
Hüttenwerk	2 660	230	1 415	129,8

Da es aufgrund der auch im Bereich des Vorschlagswesens erforderlich gewordenen Harmonisierung innerhalb der HDW Vergleichsmaterial für das Jahr 1968 nicht in ausreichendem Maße gibt, haben wir diesmal den Jahresbericht des Salzgitter Hüttenwerkes zum Vergleich herangezogen.

\*) die erste Zahl in der Klammer bezieht sich jeweils auf den Bereich Kiel, die zweite auf den Bereich Hamburg.

Die Salzgitter Hüttenwerk AG beschäftigt etwa 10 900 Lohnempfänger und Angestellte, also etwa 1 000 Belegschaftsmitglieder mehr als unsere Betriebe in Hamburg und rund 1 500 mehr als unser Werk Kiel. Abgesehen davon, daß die Möglichkeiten der Mitarbeit am betrieblichen Vorschlagswesen in einem Stahlwerk aufgrund der anderen Fertigung und Fertigungsmethoden ganz einfach andere sind als bei einem Werftbetrieb, ist in diesem besonderen Fall notwendig, zu wissen und zu berücksichtigen, daß die Ergebnisse im betrieblichen Vorschlagswesen beim Hüttenwerk für das Jahr 1969 aufgrund einer monatelangen, intensiven „Werbekampagne“ Werte aufzeigen, die zwischen 80 und 90 % über denen des Jahres 1968 liegen. Immerhin — sie sind erzielt worden.

Das betriebliche Vorschlagswesen, heißt es, fördere verborgene Talente. Wenn es so ist, und die allgemeine Erfahrung im In- und Ausland spricht dafür, ist nicht einzusehen, warum es z. B. unter den Mitarbeitern des Hüttenwerkes so sehr viel mehr verborgene Talente oder findige Köpfe geben sollte, als bei uns: haben doch — wie aus dem Jahresbericht hervorgeht — 196 oder 14 % der insgesamt 1 415 Einreicher des Hüttenwerkes 1 251 oder 47 % der insgesamt 2 660 Verbesserungsvorschläge eingereicht. Während bei der HDW insgesamt nur 275 Vorschläge eingereicht worden sind. Über die Qualität der Vorschläge ist hiermit freilich in beiden Fällen nichts gesagt.

	Abgeschl. Verb.-V.	Abgel. Verb.-V.	Sach- prämie	Geld- prämie
1969				
HDW Hamburg	163	31	51	81
HDW Kiel	161	100	14	47
HDW Salzgitter	324	131	65	128
Hüttenwerk	1 809	762	129	901

Die Zahl der prämierten oder abgelehnten Vorschläge sowie der Prämien und endlich der bereinigte Jahresnutzen (das ist der Brutto-Jahresnutzen abzüglich der Durchführungskosten) sind abhängig von der Zahl der im Laufe der Berichtszeit bearbeiteten und abgeschlossenen Verbesserungsvorschläge. Denn nicht alle 1969 eingereichten Vorschläge konnten vor Jahresende bearbeitet werden, wie zum andern Vorschläge, die vor dem 1. Januar 1969 eingereicht worden sind, im vergangenen Jahr abschließend bearbeitet wurden.

	Jahresnutzen (bereinigt) DM	Prämien insg. DM	Prämien- durchschn. prämierte VV DM
1969			
HDW Hamburg	65 320	15 460	191
HDW Kiel	270 090	22 460	478
HDW Salzgitter	335 410	37 920	296
Hüttenwerk	3 607 300	227 840	253

Schon der bei uns erzielte Jahresnutzen von DM 335 410 ist beachtlich. Ohne Zweifel. Der Jahresnutzen von DM 3,6 Millionen aber, den das betriebliche Vorschlagswesen im Hüttenwerk erzielen konnte, sollte auch jene zur Mitarbeit überzeugen, die sich bisher noch nicht dazu bereiftinden konnten.

# Sicher in dieser Gesellschaft

Vertrauen auf die Wirtschaftsordnung von Albert Müller

In unserer Gesellschaft, die sich wachsender Kritik ausgesetzt sieht, nimmt die soziale Sicherheit stetig zu. Dieses Paradoxon<sup>1)</sup> wurde zuletzt durch den Tarifabschluß im öffentlichen Dienst offenkundig. Der Arbeitgeber Staat bot sogenannte vermögenswirksame Zuwendungen, deren hervorstechende Eigenschaft es ist, daß sie für mindestens sechs Jahre dem Arbeitnehmer nicht verfügbar sind, und die Gewerkschaft verzichtete auf Urabstimmung und Streik. Der Konflikt wurde beendet im Vertrauen auf eine Ordnung und ihre Dauer, die aber nach Meinung ihrer Kritiker ihrem Ende zugehen.

In Wirklichkeit werden mehr und mehr soziale Rechte vereinbart, die die Zukunft erfüllen soll. Dabei ist die angewandte Sozialtechnik, ob Gesetz oder Tarifvertrag, ob Sparen oder Umlage, ob Beitrag oder Steuer, von sekundärem Belang. Was zählt, sind die Entschlüsse, mit denen sich die Bevölkerung immer hartnäckiger zu jener Gesellschaftsverfassung bekennt, die ihr die Kritik suspekt machen will.

Mit dem Aufbau seiner Alterssicherung beginnt schon der Lehrling. Zusatzrenten zu den gesetzlichen Ansprüchen, früher eine Domäne des öffentlichen Dienstes, findet schon jeder zweite Arbeitnehmer auch in der privaten Wirtschaft. Komplettiert werden die klassischen Sicherungsformen nun in ersten Ansätzen durch Beteiligungen am allgemeinen Wirtschaftsvermögen. Und in jede Vision, die der einzelne sich von seinem eigenen Wege macht, spielt die Erwartung hinein, daß unserem Sozialsystem mehr noch morgen als heute eine angemessene Lebensführung abzugewinnen sei.

Dieses Verhalten zur gegebenen Ordnung, pragmatisch<sup>2)</sup> wie es ist, verbirgt nicht die politische Aussage, wie auch jeweils die Sozialpolitik von repräsentativen Gruppen aus einem Interessenstreit herausgearbeitet wird, sie ist immer ein Plebiszit<sup>3)</sup> für die Gesellschaft, in der wir leben. Sie schöpft aus der Erfahrung, daß man die Ordnung schon verändern kann, indem man sich in ihr einrichtet. Spannungen, die die Entwicklung von Wirtschaft und Technik auslöst, lassen sich, ebenso erfahrungsgemäß, in ihrem sozialen Effekt korrigieren. Diese Ordnung hat eine Elastizität an den Tag gelegt, die es ihr gestattet, in kleinen und in großen Schritten den Bedürfnissen breiter Bevölkerungskreise

zu folgen, ohne sich selbst dabei aufzugeben.

So greift die Vermutung immer weiter um sich, daß es dieser spezielle – freihetliche, marktwirtschaftliche, kapitalistische, auf Privateigentum beruhende oder wie auch sonst bezeichnete – Charakter der gesellschaftlichen Ordnung ist, der die Teilhabe am gemeinsamen Wirtschaftsertrag optimal garantiert. Es wäre wertlos, das nur zu behaupten. Wichtig ist, daß die Bevölkerung dafür Beweise hat. Nur sie überzeugen auch den Zweifelnden, der deshalb, weil er zweifelt, noch kein Außenseiter zu sein braucht.

\*

Zur Sozialkritik gibt es immer Grund, ohne sie wäre kein Fortschritt denkbar. Aber das Ansinnen, die Gesellschaftsverhältnisse umzustürzen, entbehrt doch immer augenfälliger des Echos, das es nötig hat, um zur Aktion zu werden. Kühl bis verständnislos reagiert die Arbeiterschaft, die mancher noch als traditionelle Revolutionsarmee verstehen möchte. Wie soll man auch den Arbeitern etwa die jetzt realisierte Lohnfortzahlung bei Krankheit als Taschenspielertrick des „Klassenfeindes“ verdeutlichen? Oder offenbart die dynamische, an den Bruttolöhnen orientierte Rente, wie sie der „Ausbeutung“ dient? Ebenso wenig paßt ins Konzept der revolutionären Verneiner, daß der Schutz vor Arbeitslosigkeit modernisiert wurde, daß man Kündigungsbedingungen verbessert, Abfindungen erhöht, neue Ausbildungsbeihilfen eingeführt hat – um nur aus der Sozialbilanz des gerade vergangenen Jahres zu zitieren.

Diese Entwicklung wird weitergehen. Der soziale Bezug ist für die bestehende Wirtschaftsordnung eine Bedingung ihrer Existenz. Früher einmal haben die Arbeitgeber den Tarifvertrag bekämpft und sich gegen die Sozialversicherungspflicht gestellt. Die List der Vernunft hat daraus gesicherte Elemente der kapitalistischen Wirtschaftsordnung gemacht, ohne die ihre Lebenskraft schon erloschen wäre. Vieles spricht dafür, daß die später auch von der Vermögensbildung und der betrieblichen Zusatzversorgung gesagt werden kann. Beide Vorhaben bauen konsequent auf der neuen gesetzlichen Alterssicherung auf, mit deren Hilfe zunächst die Altersarmut abgeschafft wurde, soweit sie bis dahin als systemimmanent<sup>4)</sup> gelten durfte.

Ansprüche, die man sofort für den Konsum reklamieren könnte, werden kolek-

tiv durch Festlegungsfristen und Anwartschaftsvoraussetzungen auf Zeiten übertragen, die noch im dunkeln liegen. Wissen kann man nicht, was diese Zeiten einmal hergeben. Aber es ist der Glaube an die Dauer der Ordnung, in der man heute lebt, der soziale Umverteilungen auf morgen ohne Angst vor dem Risiko zuläßt. Sicherheit wird in dieser Gesellschaft gesucht und in keiner anderen. Das ist die politische Aussage, die man beim Lärm um die unvermeidlichen Konflikte in der Sozialpolitik nicht überhören sollte.

<sup>1)</sup> dieser scheinbare Widersinn

<sup>2)</sup> sachlich, fachkundig

<sup>3)</sup> ein Volksbeschuß, ein Volksabstimmungsergebnis

<sup>4)</sup> den bisherigen gesellschaftspolitischen Verhältnissen entsprechend

## Das Gerede vom „Establishment“

In England bezeichnet Establishment ursprünglich die Träger der Privilegien und Verantwortlichkeiten der anglikanischen Staatskirche vor dem staatlichen Gesetz. Später verstand man darunter jene Gesellschaftsschicht, die nicht nur die kirchlichen, richterlichen und politischen Kader, sondern auch die Spitzen des kulturellen und wirtschaftlichen Lebens umfaßte. „Establishment“ wurde schließlich zur Bezeichnung für eine bestimmte Lebensform, der gemeinsame Anschauungen und Spielregeln zugrunde lagen.

Heute ist „Establishment“ zum Schlagwort geworden, unter dem sich jeder etwas anderes vorstellt. Diesen Vorstellungen ist aber eines gemeinsam: Die grundsätzliche Kritik an der etablierten, eingerichteten Ordnung, an den bestehenden Verhältnissen.

Nun wird niemand ernsthaft bestreiten wollen, daß es an den bestehenden Verhältnissen so manches zu verbessern und den Erfordernissen einer Welt anzupassen gilt, die immer behauptet, mit vollen Segeln auf das Jahr 2000 zuzusteuern. Für diese Reformen bedarf es aber der Sachkunde und des persönlichen Einsatzwillens; mit Verachtung des Bestehenden, mit endlosen Diskussionen, mit dem „Zerreden“ von Problemen wurde noch niemals etwas geschaffen. Wer sich damit begnügt, alle Schuld dem „Establishment“ zuzuschreiben, der muß sich den Verdacht gefallen lassen, daß dies alles nur eine faule Ausrede, ein schwulstiger, aber trotzdem fadenscheiniger Versuch ist, seine staatsbürgerliche Bequemlichkeit zu „rechtfertigen“.

# Warum Gespräche mit dem Osten?

Der Vorsitzende des Deutschen Gewerkschaftsbundes, Heinz O. Vetter, erläutert nachfolgend die Gründe für die ostpolitischen Bemühungen des DGB:

Eine von Vernunft, Geduld und Charakterstärke geprägte Ostpolitik ist unsere bleibende Aufgabe. Mit dem Westen ist die Aussöhnung gelungen, wenn auch noch nicht alle Vorbehalte gegenüber „den Deutschen“ abgebaut sind. In den Grundsätzen übereinstimmende Auffassungen von Freiheit und Demokratie sind das einigende Band, das die Bundesrepublik und ihre Partner – von einigen Ausnahmen abgesehen – in verschiedenen Bündnissen zusammenhält. Auf gemeinsamen Überzeugungen von einer menschenwürdigen Gesellschaftsordnung beruht die enge Zusammenarbeit des DGB mit den freien Gewerkschaften der Europäischen Gemeinschaft und den Mitgliedern des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften. So setzen die deutschen Gewerkschaften, fest verwurzelt in Theorie und Praxis der sozialen Demokratie und des internationalen Vertrauens ihrer gleichgesinnten Freunde gewiß, ihre Gespräche mit dem Osten fort. Als große demokratische Massenorganisation will der DGB seinen Teil zu dem lebenswichtigen Versuch beitragen, die Beziehungen der Bundesrepublik nun auch zu den kommunistischen Staaten zu entspannen.

Vor wenigen Wochen war es möglich, mit dem Vorsitzenden des Zentralrats der sowjetischen Gewerkschaften ausführlich die gewerkschaftliche und politische Situation in Europa zu besprechen und dabei die deutsche Position zu erläutern. Im Frühjahr wird eine repräsentative Delegation der sowjetischen Gewerkschaften den DGB in Düsseldorf besuchen. Weitere Einladungen und Gegeneinladungen werden sich anschließen. Mittlerweile werden die ersten Fäden zu den polnischen Gewerkschaften gesponnen. Die Leiter der Auslandsabteilungen der beiden Bünde beginnen mit Vorbereitungen für den Besuch einer DGB-Delegation in Warschau.

Dies sind die Gründe für die ostpolitischen Bemühungen des DGB: Er sieht in der Entspannung in Europa die elementare Voraussetzung für Sicherheit und sozialen Fortschritt. Entspannung als Vorstufe einer Verständigung bereitet den Boden für eine neue Form des Mit- und Nebeneinanders, die den Zustand

des Nicht-mehr-Krieges und Noch-nicht-Friedens beendet, der bis zur Stunde die Lage in diesem Teil der Welt kennzeichnet. Wir wollen Frieden und Sicherheit, um in Freiheit und ohne Furcht unserer demokratischen Überzeugung getreu leben zu können.

Wem es mit der Entspannung so ernst wie den Gewerkschaften ist, muß seine Gesprächspartner nehmen, wie sie sind. Wir müssen uns damit abfinden, daß es im Osten eine andere Gesellschafts- und Staatsordnung gibt als bei uns. Diese Unterschiede haben wir hier und haben die drüben zu respektieren. Wir mischen uns in die inneren Angelegenheiten anderer Staaten nicht ein. Aber wir bestehen darauf, daß sich auch die anderen an diesen Grundsatz halten. Alle Gespräche gehen von der nicht nur stillschweigend vorausgesetzten, sondern auch mündlich und schriftlich artikulierten Übereinkunft aus, daß die Gesellschaftssysteme nicht Gegenstand von Verhandlungen sind. Zur Diskussion steht ihre friedliche Koexistenz.

Niemand gibt sich der Illusion hin, daß „Unterwanderungsversuche“, auf welche Weise auch immer, von vornherein und ein für alle Mal auszuschließen sind. Auf den Leim zweifelhafter Verlockungen kann aber nur gehen, wer neben den Chancen einer verständigungsbereiten Ostpolitik nicht auch die Gefahren sieht. Die Gewerkschafter, die an verantwortungsbeladener Stelle ihren Mann stehen und das Vertrauen ihrer Mitglieder jeden Tag zu rechtfertigen haben, kennen das ideologische Gebäude, in dem unsere Gesprächspartner zu Hause sind. Wir wissen, mit wem wir es zu tun haben und werden uns niemals in die Rolle von „nützlichen Idioten“ drängen lassen, wie die Kommunisten ihre hilfswilligen Mitläufer zu bezeichnen pflegen. Auch die Gegenseite dürfte sich darüber im klaren sein, daß sie es nicht mit politischen Romantikern und naiven Weltverbesserern zu tun hat, sondern mit Leuten, die in politischer Strategie und Taktik ebenso bewandert sind wie sie selbst.

Bei keiner Ost-West-Begegnung vergessen die Vertreter des DGB, daß sie – Repräsentanten von 6,5 Millionen Arbeitnehmern und ihren Familien – in die Interessen der Bürger dieses Staates und die Verpflichtungen gegenüber ihren Freunden in der freien

Gewerkschaftsinternationalen „eingebunden“ sind. Die zahllosen Warnungen und Ermahnungen, die in den letzten Wochen auf uns niederprasselten, waren überflüssig. Allzu oft waren sie Geschwätz, weil ihre Urheber unserer Gesprächsbereitschaft mit dem Osten nichts Sinnvolleres entgegensetzen haben. In der Hosentasche die Faust zu ballen, bringt uns nicht weiter. Die Überängstlichen wie die Stockkonservativen in unserem Lande lassen sich, ohne es zu wollen, das Gesetz des Handelns von anderen vorschreiben. Sie treiben nicht, sie werden getrieben – nämlich in die Enge. Das ist eine schlechte, den Interessen unseres Volkes zuwiderlaufende Politik.

Mit politisch Andersdenkenden zu sprechen, heißt ja nicht, sich ihnen zu unterwerfen. Das gilt selbstverständlich in gleicher Weise für Gespräche mit dem FDGB. Er wird sich keinerlei Bedingungen diktieren lassen, unter denen er sich an den Verhandlungstisch setzt. Er wird jeden Vorschlag für eine Tagesordnung sorgsam prüfen und zugleich selbst eine Liste von Themen aufstellen, die zu erörtern ihm wichtig ist. Auf jeden Fall wird der FDGB gefragt werden, was er zu tun gedenkt, um die menschlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik und der DDR zu erleichtern.

Der DGB wird sich von dieser Frage auch nicht durch das Geschimpfe des SED-Zentralorgans „Neues Deutschland“ abbringen lassen, das noch kürzlich schrieb, der Begriff Menschlichkeit sei bis „zum Ekel“ strapaziert worden und hinter dem Wunsch nach „menschlichen Erleichterungen“ stehe „die nackte Politik der Konterrevolution“. Die DDR mag auch hundertmal sagen, es gebe zwei deutsche Staaten, die sich auch völkerrechtlich als Ausland betrachten müßten. Daß die Menschen zueinander kommen, miteinander sprechen wollen – daran gibt es nichts zu deuteln. Wir können davon ausgehen, daß jedes zweite Gewerkschaftsmitglied „drüben“ Verwandte hat. Sie wollen sich besuchen – und zwar gegenseitig. Wie man Mauer und Stacheldraht legal durchlässig machen kann, ist im Augenblick schwer zu sagen. Nur eines steht fest: Durch Nichtsprechen kommen wir keinen Schritt voran. Deshalb sollten wir ganz illusionslos und nüchtern prüfen, ob und wie wir zu einem Gespräch auch mit dem FDGB kommen können.

## PERSONALIEN

Zum Leiter der Hauptabteilung „Belegschaffswesen und allgemeine Verwaltung“ (TB) ist mit Wirkung vom 1. Januar 1970 bei gleichzeitiger Ernennung zum Direktor Dipl.-Kfm. Dr. Dieter Stollberg bestellt worden.

Dipl.-Kfm. Jochen Rohde (RG) wurde mit Wirkung vom 29. Januar 1970 Gesamtpatent erteilt.

Werner Landgraf (KE) wurde am 25. November 1969 Handlungsvollmacht für den Bereich Elektronik erteilt.

Hans Sabert (HSI) hat mit Wirkung vom 1. Januar 1970 die Leitung der Abteilung Schiffbau - Konstruktion - Inneneinrichtung übernommen.

Wolfgang Burger (TBHP) wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1970 mit der Leitung der Abteilung Post, Registratur, Botendienst, Telefon- und Fernschreibwesen betraut.

Betriebsingenieur Hansgeorg Allmendinger (KHV) ist mit Wirkung vom 1. Januar 1970 zum Sicherheitsingenieur und zum Leiter der Abteilung Arbeitsschutz im Werk Kiel ernannt worden.

Werner Klotz (KBE) und Jörgen Pedersen (KBE) wurden mit Wirkung vom 1. Januar 1970 zu Betriebsingenieuren ernannt.

Raimund Stegmann (KU So) wurde mit Wirkung vom 1. Februar zum Betriebsingenieur ernannt.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1969 wurden zu Meistern ernannt: Heinrich Kanter (KUK), Hans Schröder (HHS 1) und Heinz Krutzke (HHS 1).

## „Heißestes“ Ferien-Wochenende Mitte Juli

Das Wochenende vom 16. bis 19. Juli (Donnerstag bis Sonntag) dürfte das „heißeste“ während der Feriensaison in diesem Sommer auf den Straßen der Bundesrepublik werden. Vier Bundesländer starten fast gleichzeitig in die großen Ferien: Der 16. Juli ist der erste Ferientag in Hessen, Rheinland-Pfalz und dem Saarland. Nur einen Tag später schließen die Pforten der Schulen im bevölkerungsreichsten Bundesland, in Nordrhein-Westfalen. Dort ist nicht, wie ursprünglich vorgesehen, der 23. Juli, sondern bereits der 18. Juli der erste Ferientag. — Nach dem neuesten Überblick der Ständigen Kultusministerkonferenz gelten in den einzelnen Ländern folgende Termine (genannt werden erster und letzter Ferientag):

	Pfingstferien 1970	Sommerferien 1970	Herbstferien 1970
Baden-Württemberg ..	16. 5. — 20. 5.	24. 7. — 8. 9.	—
Bayern .....	16. 5. — 25. 5.	23. 7. — 9. 9.	—
Berlin .....	15. 5. — 19. 5.	11. 7. — 22. 8.	26. 10. — 2. 11.
Bremen .....	—	26. 6. — 8. 8.	5. 10. — 17. 10.
Hamburg .....	14. 5. — 23. 5.	11. 7. — 22. 8.	12. 10. — 17. 10.
Hessen .....	16. 5. — 19. 5.	16. 7. — 27. 8.	—
Niedersachsen .....	16. 5. — 20. 5.	25. 6. — 5. 8.	28. 9. — 10. 10.
Nordrhein-Westfalen .	16. 5. — 19. 5.	18. 7. — 5. 9.	19. 10. — 24. 10.
Rheinland-Pfalz .....	16. 5. — 19. 5.	16. 7. — 26. 8.	28. 10. — 2. 11.
Saarland .....	16. 5. — 19. 5.	16. 7. — 26. 8.	29. 10. — 3. 11.
Schleswig-Holstein ..	16. 5. — 19. 5.	10. 7. — 20. 8.	3. 10. — 12. 10.

Technischer Fortschritt — das ist die Chance zu einem höheren Lebensstandard und zu einer Ausweitung des Freiheitsspielraumes für alle Menschen. Unabdingbare Voraussetzung ist allerdings, daß er zum Wohle aller Menschen — und nicht nur einiger Menschen — genutzt wird. Jeder technische Fortschritt kann und darf nur mit diesem Maßstab gemessen werden, denn wichtiger als alle Maschinen und technischen Kunstwerke ist und bleibt der Mensch. Ludwig Rosenberg, ehemaliger DGB-Vorsitzender

Atomkraftwerke, Computer, numerisch gesteuerte Werkzeugmaschinen, Container-Verkehr, Aero-Busse und Weltraumfahrt können nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Anwendung des technischen Fortschritts auf breiter Front durchaus nicht revolutionär erfolgt. In der Mehrzahl der Fälle vollzieht sich der technische Fortschritt in vielen kleinen Schritten. Er ist damit eine Dauerscheinung und Bestandteil der täglichen betrieblichen Arbeit.

Dr. Wolfgang Eichler

## Stiftung für den Hilfsverein

Der Reeder Stig Björn der zum Axel-Broström-Konzern gehörenden Bergnings & Dykeri AB „Neptun“ in Stockholm hat dem Hilfsverein unseres Kieler Werkes als Anerkennung für die von der Abteilung Stahlbau beim Bau des 10 000-t-Hochseeleichters „Hera“ geleistete Arbeit DM 4 200,— gestiftet. Die „Hera“ ist am 27. September abgeliefert worden.

## ZITATE

In den Städten brauchten viele Leute kein Automobil, wenn sie ihre Zeit wirklich zu schätzen wußten.

Ralph Nader,  
amerikanischer Anwalt

Man muß wissen, bis wohin man zuweit gehen kann.

Jean Cocteau,  
französischer Dichter

Koalition ist die Kunst, den Partner mit einem Kaktus zu streicheln.

Carlo Franchi,  
italienischer Satiriker

Ein Manager, der nur Finanzzeitschriften liest, muß auf jeglichen Ruhm verzichten; einer, der Marcel Proust liest, hat Chancen, ein großer Mann zu werden.

John Kenneth Galbraith,  
amerikanischer  
Wirtschaftswissenschaftler

Die Spielarten des Lasters sind über die Erde verstreut wie die Stäbchen eines Mikadospiels: es ist schwierig, eines herauszuziehen, ohne an die anderen zu rühren.

Jean Giraudoux,  
französischer Dramatiker

Wir gehen rückwärts marschierend der Zukunft entgegen.

Paul Valéry,  
französischer Dichter

In einer so traurigen Welt schokiert man am besten mit Freude und Heiterkeit.

Niki de Saint Phalle,  
französische Künstlerin

Ein Flegel ist noch kein Revolutionär.

„Die Weltwoche“

Wenn Banken ausgeraubt werden, ist das ein gutes Zeichen. Es beweist, daß die Unterwelt noch Vertrauen zum Geldwert hat.

George Mikes,  
amerikanischer Bankier

Mensch, all's was außer dir, das gibt dir keinen Wert; das Kleid macht keinen Mann, der Sattel macht kein Pferd.

Angelus Silesius,  
schlesischer Barockdichter

