



HOWALDTSWERKE - DEUTSCHE WERFT

AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG UND KIEL

WERKZEITUNG 1 · 1971

AUS DEM INHALT

	Seite
Konsul Adolf Westphal †	1
St. Katharinen · St. Jacobi	2— 3
Eberhart Essberger · Roland Essberger	4— 5
Wie groß ist ein Schiff?	6—12
Bücher in Luv und Lee	12—13
Bilder aus Hamburg	14—15
Dr. Ing. Paul Voltz wurde 65	16
Schwerguttransporter für Arnold Ritscher	17
Vorübergehende Produktionsumstellung in der Maschinenbauhalle in Kiel	18
Gefährliche Standorte meiden	19
Letzter Termin: 30. April 1971	20
Renten werden nur auf Antrag gewährt	21
Bruno Theuerkauf tritt in den Ruhestand	22
Zweimal 232 000 t	23
Aus meiner Schiffsjungenzeit (III)	26—32
Nichts ist rentabler als eine Idee!	33
kleine chronik der weltseiffahrt . .	34—37
Ausstellung in der Lehrwerkstatt	38
Kurzberichte	39
„Sicherheit auf allen Wegen“	40—41
Betriebsversammlungen in Hamburg und Kiel	42—43
Die zehn größten Fortschritte in der Medizin in amerikanischer Sicht	44
Soziale Sicherheit ist teuer	45
Trimm Dich durch Sport in der Betriebs- sportgemeinschaft der HDW in Hamburg	46—48

Titelbild:

Wintermorgen. Aufnahme Willi Bartels.

Rückseite:

Bau-Nr. 16 auf der Helling in Finkenwerder. Die Struktur eines Containerschiffes ist in diesem Baustadium besonders gut zu sehen. Das Schiff ist inzwischen vom Stapel gelaufen.

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

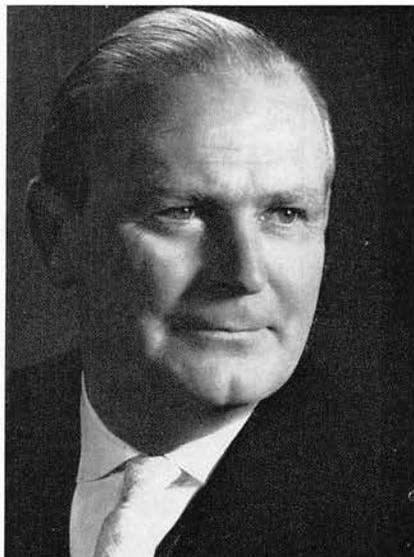
Auflage: 28 000

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

Abschied von Adolf Westphal

In der Nacht vom 9. zum 10. März starb in Kiel Adolf Westphal, der langjährige Vorsitzende des Vorstandes der Kieler Howaldtswerke A.G. und Chef der HDW seit 1968. Zweitausend Männer der Werft und über dreihundert Gäste aus aller Welt nahmen dann am 15. März Abschied von diesem Mann, stellvertretend für alle, die nicht an Ort und Stelle sein konnten und doch im Geiste dabei waren. Die Feier fand in der Schiffbauhalle 6 des Werkes Kiel-Gaarden statt, inmitten der Stätte seines langjährigen Wirkens.

Was Adolf Westphal für die Werft, für Kiel, für Schiffbau und Schifffahrt gewesen ist und was sein Wirken über seinen Tod hinaus für uns alle bedeutet, brachten zwei Männer in dieser Feierstunde zum Ausdruck; Dr. Henke für unsere Werft, Prof. Dr. Stödter für die Schifffahrt. Aus der Ansprache Dr. Henkes seien hier einige Sätze herausgegriffen, die das Wesen der Persönlichkeit Westphals im Kern treffen und das Andenken an diesen aufrechten Mann in uns allen lebendig halten mögen:



„Ein Mann hat uns verlassen, dessen Name im In- und Ausland mit einem der größten Schiffbauunternehmen der Welt und mit den hervorragenden Leistungen, welche dieser Betrieb seit langen Jahren erbringt, identifiziert wurde. Ein Mann, dessen Leben dem Schiffbau, den hier arbeitenden Menschen, dieser Stadt und diesem Land an der Küste gewidmet war.

Der Sohn Kiels, durch eigene Kraft und Leistung bis zur Spitze des Unternehmens gelangt, hatte schon früh die Erkenntnis gewonnen, daß das Schicksal der am meistbefahrenen Schifffahrtsweg der Welt gelegenen Stadt untrennbar mit dem Wohlergehen der großen Werft auf dem Ostufer verbunden war. Er war sich auch des schwerwiegenden Einflusses der Schiffbauindustrie auf die Region Schleswig-Holstein und deren Wirtschaft bewußt.

Die Verantwortung, die ihm als Leiter eines so großen Unternehmens hieraus erwuchs, hat er als permanente Verpflichtung empfunden. Und dieses war das wesentliche Antriebselement für sein Handeln. Adolf Westphal hat darüber niemals viel gesprochen, wie er überhaupt kein Mann des Wortes und geschliffener Dialektik war. Als Weggefährte durch viele Jahre hindurch weiß ich jedoch, wie schwer er an dieser Verantwortung trug, wenn er auch versucht hat, dies nach außen nicht zu zeigen.

Unmittelbar nach Kriegsende kämpfte Adolf Westphal mit dem Mut der Verzweiflung um den Bestand der Werft und die Erhaltung von – damals – 3000 Arbeitsplätzen. Man erzählt heute noch Wunderdinge über diese Zeit. Tatsache ist, daß es Adolf Westphal's Einsatz gelang, den Betrieb vor der Demontage zu bewahren. Aber dies alleine genügte nicht! Es ging darum, der Belegschaft die Mutlosigkeit zu nehmen, in der sie sich in Anbetracht des desolaten Zustandes der Betriebsanlagen, der auferlegten Produktionsbeschränkungen und nicht ausreichender Beschäftigung befand. Er hat es verstanden – damals noch alleiniger Leiter – seinen Mitarbeitern wieder Zuversicht zu geben, obwohl er selbst oftmals zwischen Verzweiflung und Hoffnung schwankte.

Den entscheidenden Durchbruch konnte er 1947 erzielen, als es ihm gelang, die so lange unterbrochenen Fäden zu in- und ausländischen Reedern wieder anzuknüpfen. In der Folge entwickelte sich dieser Betrieb unter seiner Leitung zur führenden deutschen und europäischen Schiffbaustätte, und dieser Platz wurde bis jetzt nicht mehr geräumt.

Adolf Westphal hat seinen Teil beigetragen, um unserem Vaterland wieder Geltung in der Welt zu verschaffen. Die Anerkennung blieb ihm nicht versagt. Seine besonderen Verdienste um die deutsch-norwegischen Beziehungen wurden durch die Ernennung zum königlich-norwegischen Konsul und die Verleihung einer der höchsten norwegischen Auszeichnungen, des Kommandeurkreuzes des Olafsordens, gewürdigt.

Eine Persönlichkeit seines Ranges konnte und wollte sich nicht der Mitarbeit in Einrichtungen des öffentlichen Lebens entziehen. In vielen Gremien, sei es in Arbeitgeberverbänden, beim Verband der Schiffswerften, dessen Vorsitzender er – mit viel Erfolg – lange Jahre war, in Aufsichtsgremien bedeutender Bankinstitute, in gemeinnützigen und wohltätigen Organisationen, hatte sein Rat Stimme und Gewicht. Seine Schaffenskraft widmete er jedoch im wesentlichen dem Schiffbau.

Der Entschluß, die Werft auf den Großschiffbau umzustellen und einzurichten, war mutig. Aber an Mut hat es Adolf Westphal nie gefehlt. Und eigentlich erst jetzt können wir voll würdigen, wie richtig und weitblickend diese frühe, unternehmerische Initiative war. Er ging immer direkt und ungestüm auf ein Ziel zu; ein unbequemer Mann, der – von seiner Aufgabe besessen – manchen in seiner unverblühten Art erschreckte. Selbst schwer, ohne Rücksicht auf Tag und Stunde arbeitend, forderte er von Kollegen und Mitarbeitern große Anstrengungen, doch seine stete Sorge galt dem Menschen im Betrieb.

Adolf Westphal ist immer ein Kieler Jung geblieben. Für ihn, den Weitgereisten, der fast die ganze Welt kennengelernt hatte, gab es kein schöneres Stück Erde, als die Kieler Förde. Er liebte diese Stadt. In Gaarden geboren, fühlte er sich wohl auf dem Ostufer, dort, wo im Laufe der Jahre sein Lebenswerk entstand.

Dieses sein Lebenswerk, das er in Gemeinschaft mit Freunden und Kollegen und mit den vielen Arbeitern und Angestellten dieses Betriebes geschaffen hat, gibt allen, die mit dieser Werft – an welcher Stelle auch immer – verhaftet sind, eine sichere Grundlage für ein erfolgreiches Bestehen in der Zukunft.“



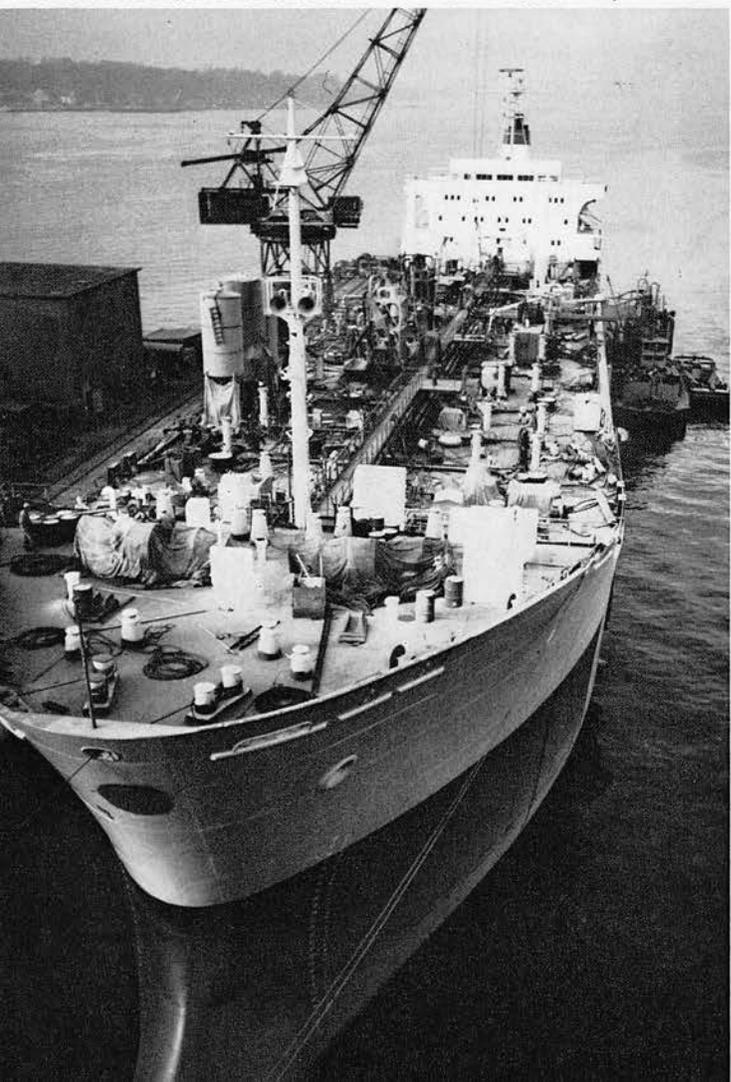
St. Katharinen

St. Jacobi

Im letzten Heft zeigten wir anhand einer Übersichtsskizze den Takt der Baufolge für die vier Produktentanker, von denen die beiden oben genannten für die Hamburg-Süd, die auf den folgenden Seiten gezeigt für die Reederei Essberger bestimmt sind. Inzwischen sind drei der vier Schiffe fertig geworden, das vierte folgt im April. „St. Katharinen“ wurde Mitte Dezember und „St. Jacobi“ am 16. Februar abgeliefert. Auf der rechten Seite drei Bilder aus der Bauzeit der „St. Jacobi“, über deren Taufe wir im letzten Heft noch nichts bringen konnten. Frau Inge Beisheim (unten rechts) taufte das Schiff am 11. Dezember. Hier noch einmal die Abmessungen dieser für den Transport ganz verschiedenartiger flüssiger Ladungen gebauten Schiffe:

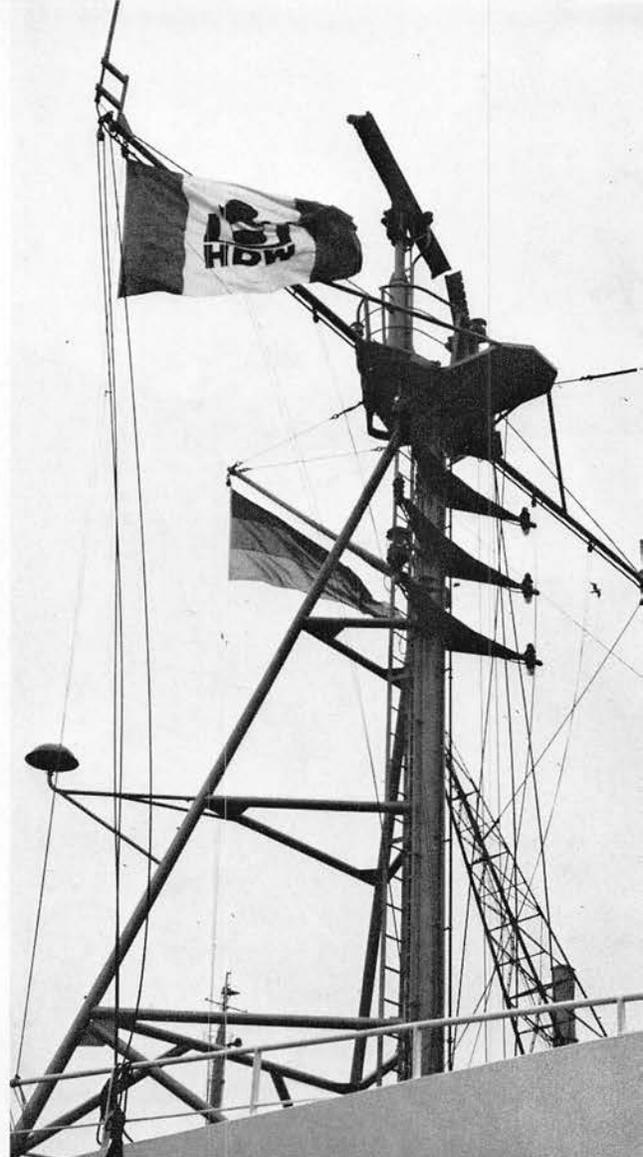
Länge über alles	170,69 m
Länge zwischen den Loten	160,00 m
Breite auf Spanten	25,80 m
Seitenhöhe	14,60 m
Vertragstiefgang	9,60 m
Maximaler Tiefgang	10,85 m
Max. Tragfähigkeit	ca. 29 100 t
Ladetankkapazität (98 % gefüllt)	38 427 m ³
Motorleistung	12 250 PSe
Probefahrtgeschwindigkeit	15,5 Knoten







Prof. Dr. Stödter übergibt dem Kapitän das Schiff.



Rechte Seite: Taufpatin Frau Dr. Haase, Dr. Lennings, Frau von Rantzeu-Essberger.

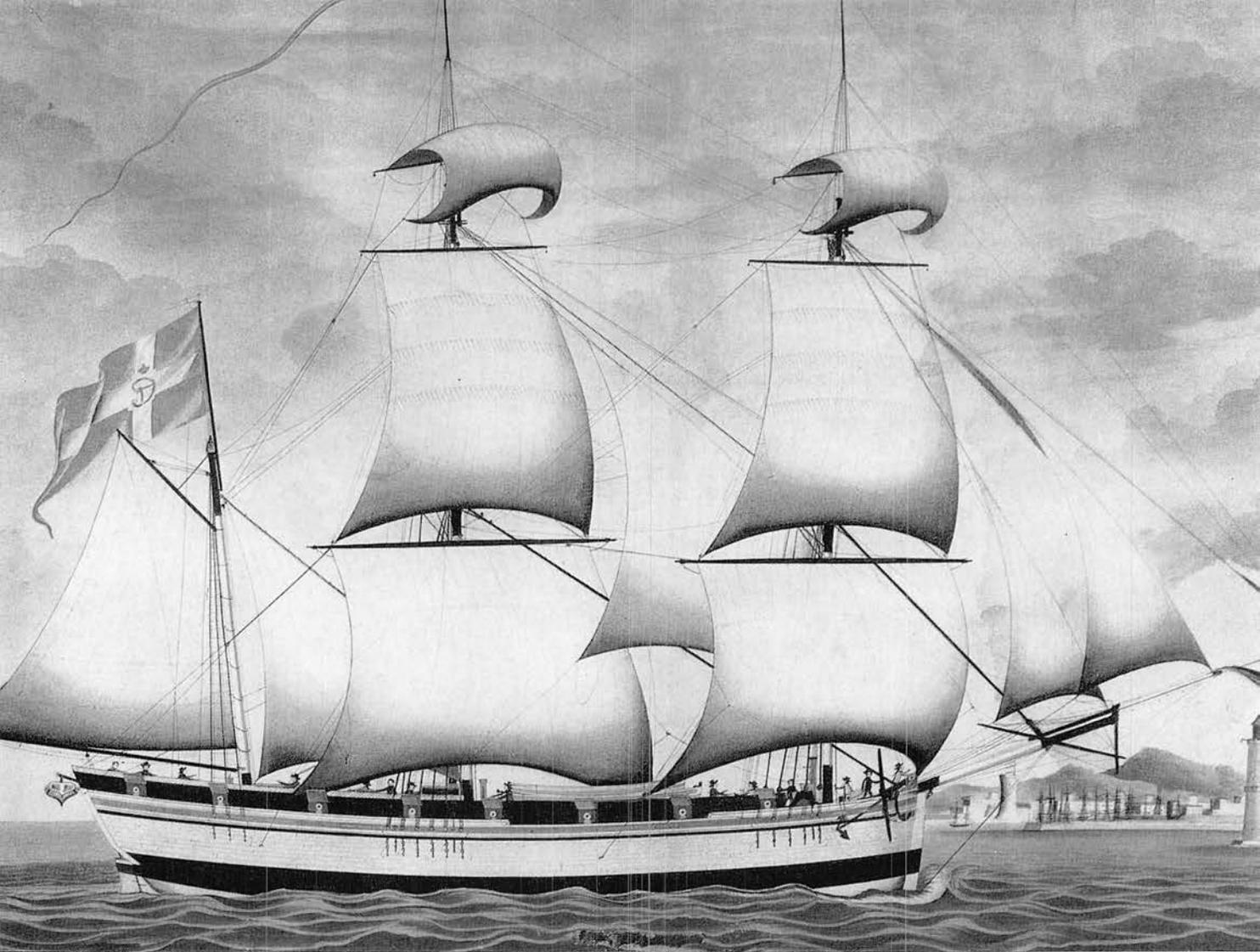




„EBERHART ESSBERGER“ - „ROLAND ESSBERGER“

Zwei Produktentanker für Essberger. Der erste bereits in Fahrt, der zweite folgt im April





last · pfund · tonne · newton · deadweight · brutto · netto · gewichte

Versuch einer Übersicht über die Antworten auf die elementare Frage: „Wie groß ist ein Schiff?“

Von Wolfram Claviez

Von der Last des Daseins einmal ganz abgesehen hat das Wort „Last“ auch sonst noch mancherlei Gewicht – Gewicht im wahrsten Sinne des Wortes; z. B. in der Schifffahrt. In Lasten versuchte man die Größe eines Schiffes auszudrücken und hier stellt sich schon die Frage: Größe? Was ist das, durch welche Dimension soll sie definiert, in welcher Einheit gemessen werden? Die Länge allein ist bei einem dreidimensionalen Gebilde nicht von ausschlaggebender Bedeutung, auf den Rauminhalt kommt es an! Rauminhalt? Auch der ist nur bedingt aufschlußreich; denn nicht, wieviel Raum ein Schiff spazieren fuhr hatte einst den Ruf nach einer Schiffsvermessung laut werden lassen, sondern wieviel es tatsächlich laden konnte. So erfand man im Nord- und Ostseeraum die „Last“ als eine brauchbare Einheit für den Versuch, die Größe eines Schiffes in einem zweckentsprechenden Maßstab zu erfassen. Noch heute begegnen einem in der Literatur, in Museen, auf Schiffsbildern Angaben wie die zu der oben abgebildeten Bark „Johannes & Christina“, die 1778 gebaut worden ist und 87 Commerzlasten hatte. Nur selten erfährt man indessen, was man sich unter einer

Last tatsächlich vorstellen soll, und das ist verständlich; denn eine einheitliche, „genormte“, allgemeinverbindliche Festlegung irgendwelcher Maße und Gewichte war bei der staatlichen Zersplitterung in früheren Zeiten nicht an der Tagesordnung, von internationalen Übereinkünften ganz zu schweigen. Doch nicht nur dieserart Schwierigkeiten begegnen uns – die Sache barg in sich selbst genug Komplikationen. Die Last war in überwiegendem Maße – aber keineswegs ausschließlich – ihrer Wortbedeutung nach eine Gewichtseinheit. Indessen trat sie nicht bloß unter verschiedenen Namen auf, wie Last, Kommerzlast, Schiffslast, Roggenlast, Heringslast und dementsprechend mit sehr voneinander abweichenden Werten, es kam auch vor, daß die Einheit Last für Schiffe oberhalb und unterhalb einer bestimmten Schiffsgröße verschieden groß war (z. B. in Norwegen), und ferner, daß die Maßeinheit Last der jeweils verladenen Ware angepaßt wurde (z. B. in Dänemark). Für Leser, die Interesse für Dinge haben, die mit der Geschichte von Schiffbau und Schifffahrt zusammenhängen, seien hier ein paar Zahlen aufgeführt. Sie betreffen die Zeit vor 1872.

Die Schiffslast betrug in

Preußen und Hannover	1870,84 kg
Mecklenburg	2032,92 kg
Lübeck	2432,37 kg
Bremen bis 1858	1994 kg

Die Kommerzlast betrug in

Bremen und Hamburg	3000 kg
Schleswig-Holstein	2600 kg
Altona	2520 kg
Schweden u. Finnland	2548 kg
Norwegen	1564 – 2590 kg
Dänemark	2050 – 2600 kg

Man findet aber auch noch andere Werte, z. B. „5760 Pfund“. Daß die Lasten ebenso gerne in Pfund angegeben wurden wie in Kilogramm, macht die Sache nicht übersichtlicher. Man stößt in alten Quellen auf Angaben wie „... Schiffslast in Preußen = 4000 Pfund = 1870,84 kg = Roggenlast“. Oder: „In Mecklenburg unterschied man mehrere Arten von Lasten ... die Schiffslast zu 4000 mecklb. Pfund = 4140 preußische Pfund; daneben aber die Roggenlast zu 6000 Pfund = etwa 6210 preuß. Pfund und vielfach auch Lasten von 7900 und selbst 9000 Pfund ...“

Ich zähle all dies nicht auf um den Leser zu schockieren, sondern ihn vor der Illusion zu bewahren, er wüßte, wie groß ein Schiff wirklich gewesen ist, wenn er liest: 87 Lasten. Zugleich aber möge er auch den gegenwärtigen Problemen nachsichtiger gegenüber treten. Die wahre Größe eines Schiffes war von jeher eine geheimnisvolle Angelegenheit.

Um dem Ships-Lover die Forschungsarbeiten etwas zu erleichtern für den Fall, daß er noch auf andere skurrile Angaben stößt, noch ein Wort zum Pfund.

Das Pfund betrug in:

Preußen 1816 – 1858	467,7 g
Mecklenburg 1757 – 1861	484,0 g
Lübeck – 1860	486,5 g
Schleswig-Holstein – 1860	484,7 g
Hamburg – 1857	484,6 g
Bremen 1818 – 1857	498,5 g

bis es schließlich einheitlich auf 500 g festgesetzt wurde, was ein beachtlicher Fortschritt war.

Das Pfund ist heute ein veralteter Begriff, obgleich noch gern pfundweise eingekauft wird. Aber in der Technik ist es tot – und doch hat es so eine Art Leben nach dem Tode von seiner Sprachwurzel her, wir werden darauf zurückkommen.

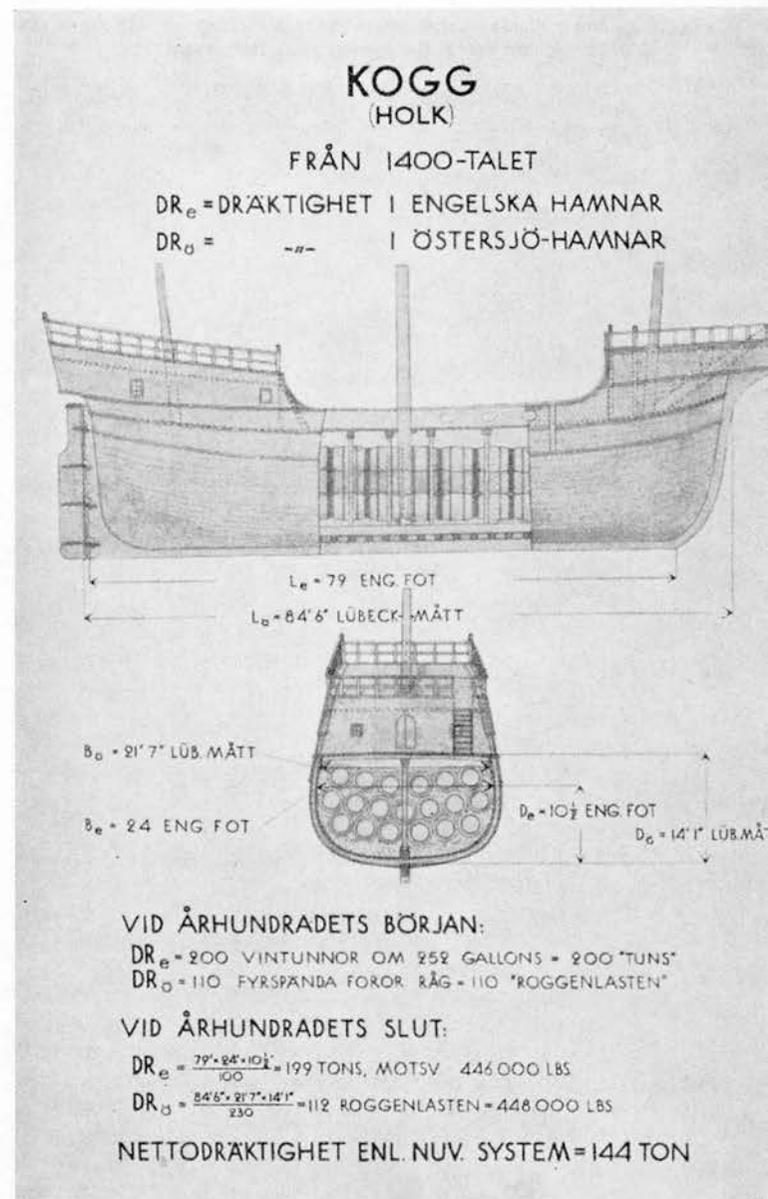
Bei der Zusammenstellung der verschiedenen Lasten wurde betont: vor 1872. Was geschah danach?

Danach wurde auch bei uns die Tonne eingeführt, und zwar in ihrer zwielichtigen Doppelgestalt als Gewichts- und als Raumaßeinheit. „Tonne“ ist höchstwahrscheinlich die älteste Bezeichnung, die ursprüngliche Schiffsmeßgröße schlechthin. Die am weitesten zurückführenden Spuren verlieren sich im Dunkel mittelalterlichen Weinhandels zwischen Frankreich und England, das Wort selbst im Sinne von Faß und daraus auch: Gewicht für ein Faß, ist sehr alt, wahrscheinlich keltischen Ursprungs. Mit geringen Abweichungen kommt es in fast allen europäischen Sprachen vor. Die Tonne als Maßeinheit zu wählen war naheliegend; das waren einigermaßen handige, gleichartige Stücke die man nur zu zählen brauchte.

Es hat nun nicht an Versuchen gefehlt, die heute noch in den englischsprechenden Ländern lebenden Varianten long

ton, short ton und freight ton direkt aus den alten Weintonnen herzuleiten. Wenn man z. B. eine gefüllte Weintonne von ca. 250 Gallonen Fassungsvermögen wiegt, kommt annähernd eine long ton heraus. (Die Festlegung des Wertes auf 2240 pounds (1016 kg) hat zweifellos die gleichen Gründe, wie der Aufbau des ganzen englischen Längenmaßsystems überhaupt, die Teilbarkeit. Die Zahl 2240 ist durch 2, 4, 8, 16, 32, 64 teilbar.) Subtrahiert man das Leergewicht eines Hohlkörpers der angenommenen Größe von der long ton, ist die short ton (2000 pounds) als Ergebnis nicht unwahrscheinlich. Rechnet man nun den für eine solche wirkliche, gegenständliche Tonne tatsächlich benötigten Platzbedarf, sind die in Großbritannien und den USA noch gebräuchlichen „Frachttonnen“ zu 40 bzw. 42 Kubikfuß ebenfalls denkbare Größen. Schon hier begegnet uns die Maßeinheit Tonne einmal als Gewicht, zum anderen als Raummaß. Daß dann auch das Maß 1000 kg (1 m³ Wasser) die Bezeichnung „Tonne“ annahm, ist bei einer derartig weitgehenden Übereinstimmung von deren Größenordnung mit dem tatsächlich aus einer Tonne hergeleiteten Maß nicht verwunderlich. So kommt zur long ton und short ton die metrische Tonne.

Nun, die Aufzählung der verschiedenen Lasten hat gezeigt, mit welcher Vorsicht alle Rekonstruktionsversuche solcher



Zusammenhänge zu genießen sind. Immerhin sind sie hier von Wert, denn es geht uns hier ja primär um das Erfassen der qualitativen Zusammenhänge. Es gab übrigens auch ganz andere Ladungen, die in Tonnen verschifft wurden, wie z. B. Roggen oder Salz. In Schweden gab es Lasten zu 12, 18, 20, 24, 27 und mehr „Tonnen“, je nach Art der Ladung. Gewiß war das nicht unbegründet. Es spiegelt die Auseinandersetzung mit der Frage wieder, ob das Ladungsgewicht allein ein ausreichendes Kriterium für die Größenfestlegung der Schiffe sein kann. Aber das war es früher ebensowenig wie heute; es gibt eben Gesichtspunkte, wonach der Raumgehalt mindestens von gleichem Interesse ist wie die Tragfähigkeit. Indessen hat man wohl von Anfang an gewußt, daß letzten Endes das eine vom anderen gar nicht zu trennen ist. Wie wollte man wohl von der Tragfähigkeit auch nur eine einigermaßen zutreffende Vorstellung bekommen ohne eine Vermessung des Schiffsraumes?

Das Vermessen von Schiffen war jedoch eine schwierige Sache – vor allem wenn sie schwammen. Wieviel Raum noch unter dem Boden eines Schiffes war, das sollte der Zoll erstmal rauskriegen, ohne das Schiff zu versenken. Der berühmte Chapman¹⁾ erfand eine geniale recht einfache Art, die Tragfähigkeit eines Schiffes ziemlich genau zu ermitteln.

Zu dieser Blankeneser Galeasse „Anna & Elsbete“ von 1827 liegen zwei Größenangaben vor: 31 Commerzlasten = 70 Register Tons.

Im vollbeladenen Zustand und im Zustand „Schiff leer seeklar“ wurden die Tiefgänge festgestellt, und der Raum zwischen diesen beiden Ebenen, dessen Berechnung unkomplizierter war, als die des ganzen Schiffes, ergab die effektive Verdrängungszunahme durch die Beladung des Schiffes. Wer weiß, wieweit sich dieses Verfahren in der Praxis bewährt hat. Man wird sich vor allem auf Erfahrungswerte verlassen haben, denn man stößt da auf Äquivalenzwerte, deren geheime Zusammenhänge aufzuklären man sich auf den Bahnen logischen Denkens vergeblich bemühen wird. So heißt es zum Beispiel:

Schleswig-Holst. Commerzlast von 2600 kg = 1,95 Reg. Tons

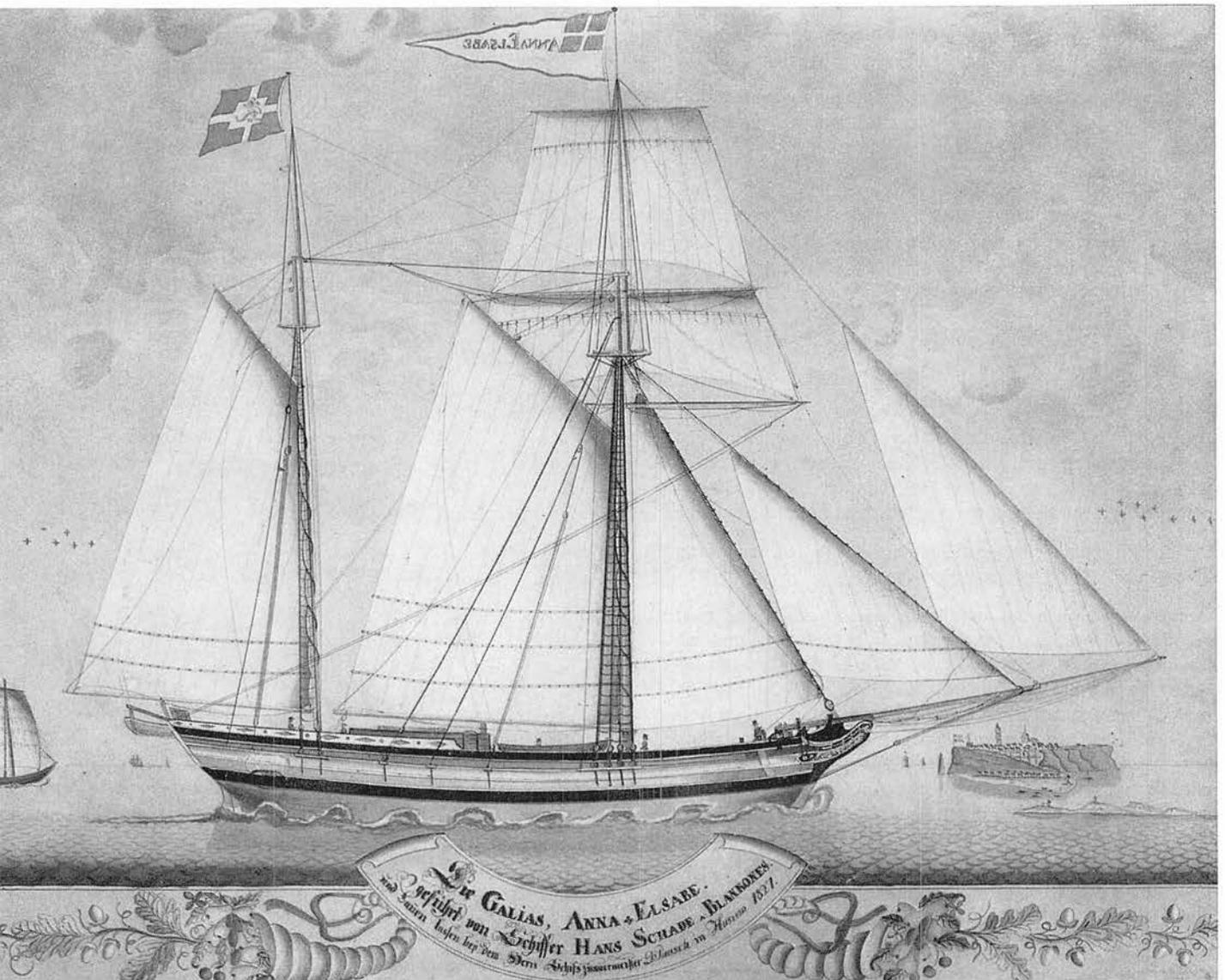
Altonaer Commerzlast von 2520 kg = 1,81 Reg. Tons

Hamburger Commerzlast von 2944 kg = 2,21 Reg. Tons

es werden also Gewicht und Raum einfach einander gleichgesetzt! An anderer Stelle findet man eine etwas summarische Gleichsetzung von einer preußischen Last mit 1,5 Register Tons.

Man lasse sich indessen nicht verwirren; das arithmetische Mittel aller dieser Werte liegt gar nicht weit entfernt von dem, was sich als Verhältniswert für ein normales Frachtschiff auch in unseren Tagen überschlägig angeben ließe, nämlich daß ein Frachter von 10 000 Tonnen Tragfähigkeit so um die 7 500 BRT hat.

1) 1721–1808, siehe Heft 1/69 S. 16 ff



Was ist eine Registertonne?

Eine Registertonne ist ein Raummaß von 100 Kubikfuß Inhalt, das sind 2,8317 Kubikmeter. Möchte man sich das plastisch vorstellen, kann man sich einen Würfel mit 1,41 m Kantenlänge denken. Die Benennung Brutto bzw. Netto ändert nichts an dieser Maßeinheit; sie sagt lediglich etwas darüber aus, ob das ganze Schiff vermessen wird, oder nur ein Teil, und zwar der, mit dem das Schiff verdient.

Es gibt auch andere Gesichtspunkte, die eine Schiffsvermessung erforderlich machen. Das läßt sich am Yachtsport prächtig demonstrieren. Was in der Schifffahrt die Vermessung des Raumgehaltes ist, nach welchem sich die Abgaben richten, ist im Yachtsport die Besteuerung aller derjenigen Qualitäten, die ein Schiff schneller machen. Es ist wohl berechtigt, darauf kurz einzugehen, denn das, was heute den Rennwert darstellt, hieß im vorigen Jahrhundert „Tonnage“. Diese Bezeichnung war nicht unbegründet, denn die Dimension aller Meßformeln war bis 1896 ein Raummaß. Länge, Breite und Tiefe gingen in die Formel ein. In der ersten mir bekannten Vermessungsformel überhaupt, aus der die Meßformeln für Yachten hervorgingen, trat das in der denkbar einfachsten Form zutage. Nach dem Act of Parliament von 1694 war die Tonnage eines Schiffes

$$\text{Tonnage} = \frac{L \cdot B \cdot T}{94}$$

L war die Länge des Kiels „auf Grund“, B die Breite auf Spanten, T die Tiefe des Laderaumes. Der Faktor $\frac{1}{94}$ soll uns nicht weiter interessieren, er war ein Erfahrungswert, der mit der Kohleverschiebung jener Zeit zusammenhing.

Nun ergab sich aber die schon angedeutete Schwierigkeit, die wahre Tiefe eines Schiffes zu messen; bei der Länge und der Breite war das kein Problem, da hatte man weniger Chance zu schummeln. Man ersetzte deshalb die Tiefe einfach durch die halbe Breite, also $T = \frac{B}{2}$, was bei normalen Schiffsproportionen annähernd das gleiche Ergebnis lieferte. Als veränderliche Größen waren somit nur noch L und B im Spiel. Doch auch die Länge des Kiels „auf Grund“ (leading the ground) war eine unkontrollierbare Größe, und so einigte man sich darauf, die Länge des Schiffes vom Hintersteven bis zum Lot vom Stevenkopf unter dem Bugspriet zu messen. Dagegen protestierten jedoch die Eigner von Schiffen mit schrägen Vorsteven, weil bei denen der Kiel ja tatsächlich um einiges kürzer ist. So kam es zu einer Korrektur der Vermessungslänge; man zog $\frac{3}{5} B$ von der Länge ab und ab 1720 hieß die Formel für kleine, ab 1773 für alle Schiffe:

$$\text{Tonnage} = \frac{(L - \frac{3}{5} B) \cdot B \cdot \frac{B}{2}}{94}$$

Dies ist ein wunderbar übersichtliches Beispiel dafür, wie so eine Formel zustandekommt. Es zeigt aber auch, wie plötzlich, ohne daß man sich's versieht, ein Faktor derart die Überhand gewinnt wie hier die Breite. Die Folge war, daß die Schiffe immer schmaler wurden.

Für Handelsschiffe galten ab 1835 andere Regeln; für Yachten entwickelten sich aus Builder's Old Measurement über die Thames Rule alle jene Formeln, über die wir früher schon einmal ausführlich gesprochen haben.¹⁾ Es wurde dort gezeigt, wie neue und immer mehr Faktoren als Wirkungsgrößen erkannt und in die Formeln aufgenommen wurden, Segelfläche, Verdrängung, Freibord, Völligkeit und so weiter – wie man diese Faktoren, die das Ergebnis zum Teil ungünstig zum Teil günstig beeinflussen, richtig dosiert in die Mühle hineinbringt, das im einzelnen darzulegen, soll

heute nicht unsere Aufgabe sein, obwohl die IOR-Formel von 1970 das Thema wieder ganz schön spannend gemacht hat. Es sei nur gesagt, daß der Rennwert seit Einführung der „linearen“ Formeln, nach Vorschlägen von R. E. Froude und N. Herreshoff um 1900, in einem einfachen Längenmaß ausgedrückt wird, in Fuß oder Meter.

Diese Abstraktion der „Tonnage“ auf eine lineare Größe ist ganz und gar gerechtfertigt – bei Yachten. Sie ist sogar mehr als gerechtfertigt, sie ist wirklich sinnvoll.

Die Länge ist eine entscheidende Qualität für Yachten (Länge läuft) – wie der Raumgehalt das entscheidende Charakteristikum für Fahrgastschiffe ist und die Tragfähigkeit für Frachter. Daß Kriegsschiffe lediglich nach ihrem Gewicht bemessen werden, (Displacement), auch das ist einleuchtend. Platz ist da sowieso keiner und mehr als ihren Brennstoff und ihre Granaten können sie nicht schleppen, also hätten BRT und tdw gar keinen Sinn.

Das wäre in großen Zügen sozusagen das Vorwort, eine Andeutung des Problems der Erfassung der Schiffsgröße überhaupt. Die eigentlichen Schwierigkeiten der Gegenwart liegen noch wieder auf anderen Ebenen. Es ist einfach, über Gewicht und Raum zu reden, solange man nicht in die Versuchung gerät, den Dingen auf den Grund zu gehen und zu fragen, was das eigentlich ist. Gewicht zum Beispiel. Die Last zu 3960 Pfund war gewiss eine sehr individuelle und anfechtbare Größe, aber sie war eine unkomplizierte, es gab keinen Zweifel darüber, woran man war. Wenn man dagegen heute „Kilogramm“ hört, fragt der durch Sachkenntnis Vorbelastete doch sofort: Meint der Kerl wirklich Kilogramm? Meint er nicht vielleicht Kilopond oder ganz was anderes?

Die Zeiten, wo man bedenkenlos so subtile Unterschiede ignorieren konnte, sind leider vorbei. Schuld daran ist nicht zuletzt der Vorstoß des Menschen in die interplanetaren Küstengewässer. Die Gravitation auf dem Mond ist eine andere als auf der Erde, das heißt, Gewicht ist keine Eigenschaft, die die Bedingung einer „Grundgröße“ erfüllt, nämlich eindeutig und unveränderlich zu sein. Selbst auf der Erde wird ja diese Forderung durch das Gewicht nicht erfüllt, denn auch da ist ein und derselbe Körper nicht am Äquator so schwer wie an den Polen. Doch sind dies Unterschiede, die nicht von allzugroßer Bedeutung sind. Anders sieht die Sache aus, seitdem man es mit Schwerelosigkeit und anderen Gravitationsfeldern zu tun hat. Gewicht ist als Kraft definiert, Kraft als Masse mal Beschleunigung. Ändert sich die Fallbeschleunigung, dann ändert sich auch die „Gewichtskraft“. Unverändert allein ist die Masse.

Die Physik hat längst die Konsequenzen gezogen; im CGS-System (Centimeter-Gramm-Sekunden-System) ist die Masse eine der drei Grundgrößen, während die Kraft eine abgeleitete Größe ist. Ihre Maßeinheit heißt Dyn.

Im technischen Einheitensystem jedoch, wo man seit vielen Jahren das „Kraftkilogramm“ durch das Kilopond²⁾ ersetzt hat, galt immer noch die Kraft als Grundgröße neben der Länge und der Zeit, und die abgeleitete Größe war die Masse. Doch jetzt ist auch die Technik dabei, die Masse als Grundgröße anzuerkennen anstelle der Kraft. Im neuen Internationalen Einheitensystem ist das Kilogramm die Einheit der Masse, während die Kraft, als abgeleitete Größe, in Newton ausgedrückt wird.

Mancher mag fragen, ob diese Erörterungen hier hergehören; und ob! Da ist ja die „Gewichtstonne“, die in der

²⁾ In Pond, Kilopond, lebt übrigens das alte Pfund weiter, nicht was den Zahlenwert betrifft, sondern von der Sprachwurzel her. Pondo oder auch libra pondo hieß das römische Pfund. Libra bedeutete Waage, und von diesem Wort stammt die Abkürzung lb, die bei uns zu dem Zeichen lb wurde.

¹⁾ W. Claviez, „Yachtform und Rennwert“. WZ Deutsche Wert 3/65

Schifffahrt eine so große Rolle spielt, nämlich als Maßeinheit für Tragfähigkeit, Verdrängung, Gewicht des leeren Schiffes, usw. Eine Gewichtstonne ist das Maß für die Kraft, mit der die Masse 1 t von der Erde angezogen wird. In den Deutschen Normen wird der Zusammenhang präzise definiert. Es heißt dort: „Die Masse kennzeichnet die Eigenschaft eines Körpers, die sich sowohl als Trägheit gegenüber einer Änderung seines Bewegungszustandes als auch in der Anziehung zu anderen Körpern äußert. Die Masse eines Körpers wird durch Vergleich mit Körpern bekannter Masse bestimmt.“ Das Gewicht ist in diesem Zusammenhang „von der Art einer Kraft, und zwar für das Produkt der Masse eines Körpers und der örtlichen Fallbeschleunigung. Deshalb wird empfohlen, den Ausdruck Gewichtskraft zu verwenden.“

Nun ist es aber damit leider nicht getan, denn Gewicht wird in unserem derzeitigen Sprachgebrauch auch noch anders verstanden, nämlich als die Masse, die man auf die Waagschale legt um etwas zu wägen. Mit dem Ziel, zu einer Eindeutigkeit der Begriffe zu gelangen, empfehlen die Deutschen Normen, für „Gewicht als Größe von der Art einer Masse bei der Anwendung von Mengen im Sinne eines Wäageergebnisses... das Wort Masse zu verwenden.“

Ein kleines Beispiel mag den Sinn dieser Erörterungen erhellen. Wenn die Hebekraft eines Ladebaumes mit 10 t angegeben wird, weiß zwar jeder was gemeint ist, und Mißverständnisse wird es auch nicht geben, weil der Ladebaum auf dem Mond, wo er erheblich mehr tragen könnte, kaum zum Einsatz kommen wird; aber streng logisch ist diese Angabe falsch. Nicht die Masse, die an dem Baum hängt ist entscheidend für seine Tragkraft, sondern eine ganz bestimmte Zugkraft. Ein anschauliches Beispiel für den Unterschied liefern die Kräne, die sich bei uns in Finkenwerder seit Wochen bemühen, die alten Dockpfähle zu ziehen. Sie heben keine Tonnen, sondern ziehen mit Kräften, die korrekterweise nun in Megapond oder Newton ausgedrückt werden dürfen (1 kp = 9,81 N).

✱

Man darf sich nicht der Hoffnung hingeben, daß es um die Eindeutigkeit des zu vermessenden **Schiffsraumes** viel erquicklicher bestellt sei; doch wollen wir uns bemühen, in größtmöglicher Kürze und Klarheit das wesentliche zusammenzufassen.

Was das ganze Vermessungsproblem komplizierter macht als es von Natur aus zu sein bräuchte, ist die Vielzahl der mit unterschiedlichen Interessen daran Beteiligten: Reeder, Häfen und Behörden, Werften, Lotsen und Verwaltungen, und wer weiß was sonst noch alles. Die Ergebnisse der Vermessung des Schiffsraumes, ausgedrückt in Registertonnen, sind die Bemessungsgrundlage für die Entrichtung von Gebühren sowie eine Grundlage von rechtlichen Auseinandersetzungen aller Art. Nun ist die Schifffahrt ja eine internationale Sache, und das Bestreben, zu einer weltweiten Einigung in den wichtigen Verfahrensfragen zu kommen, ist zu einer zwingenden Notwendigkeit geworden. Bei Schiffsvermessungen, die auf unterschiedlichen nationalen Vorschriften beruhen, können trotz Anwendung des gleichen Maßsystems ganz erheblich verschiedene Messergebnisse herauskommen, je nachdem, welche Vermessungsvorschriften zugrunde liegen. Ein Beispiel wird in der Fachpresse angeführt¹⁾, wonach ein nach US-amerikanischen Vorschriften vermessener Erzfrachter von 12 860 BRT, nach den Oslo-Regeln vermessen, fast das Doppelte, nämlich 23 530 BRT haben würde, und auch die Netto-Tonnage wäre um 2 000 RT größer. So etwas

erinnert ja an die Zeit der mecklenburgischen Lasten! Nur daß heute, wie gesagt, nicht die Maßeinheiten Schuld sind, sondern die unterschiedliche Auffassung bei der Auslegung der Frage, was wie weit und bis wohin gemessen wird. Abgesehen von technischen Fragen, wie weit etwa die Höhen der Spanten und der anderen Verbände das Messergebnis beeinflussen, ist es vor allem die Frage der Einbeziehung von Schiffsräumen verschiedener Art in das Messergebnis überhaupt! Als allgemein gültige Richtlinie hat seit über einem Jahrhundert, genauer seit der Einführung des Moorsomschen Vermessungssystems 1854, gegolten, zwei Werte verschiedenen Charakters festzustellen: Der Brutto-Raumgehalt sollte ein Maß für die „Größe des Schiffes“ darstellen, der Netto-Raumgehalt den „verdienenden Teil“ erfassen. Daß es da zu Komplikationen hinsichtlich der Auslegungen kommen mußte, versteht sich von selbst; daß das jedoch so weit ging, daß der Netto-Raumgehalt gleich Null werden konnte, ja, daß es sogar möglich war, einen negativen Wert herauszurechnen, das werden unsere Nachkommen einst gewiss ebenso belächeln wie wir heute die Roggen- und Heringslasten unserer Vorfahren.

Unter dem Brutto-Raumgehalt versteht man also seit Moorsoms Zeiten den Inhalt sämtlicher Schiffsräume schlechthin; genauer, den Gesamtraum des Schiffes unterhalb des Vermessungsdecks, den Raum zwischen Vermessungs- und Oberdeck, sowie alle geschlossenen Räume darüber, einschließlich des Inhalts der Luken über Deck. Von dieser Tonnage werden zur Ermittlung des „Nutzraumes“, der „earning capacity“, die für Betrieb und Sicherheit notwendigen Räume abgezogen; das sind neben Maschinen- und Kesselräumen sämtliche Wohnräume, die Kommandobrücke sowie alle Vorratsräume, Werkstätten und Bunker. Ob es berechtigt ist, die Antriebsanlage von der „earning capacity“, zu der sie in so hohem Maße beiträgt, auszusondern, ist natürlich eine Preisfrage. Aber sie ist kaum von Belang, solange alle Beteiligten darüber einer Meinung sind.

Was das Vermessungsproblem nun noch um delicate Varianten bereichert, sind einmal die Sonderbestimmungen für Panama und Suez sowie die Erfindung der Wechselschiffe, d. h. von Schiffen mit zwei Vermessungen, bei denen man sich wahlweise für die eine oder andere entscheiden kann. Bis vor kurzem gab es den sogenannten Schutz- oder Shelterdecker mit Vermessungsöffnungen. Diese Öffnungen hatten praktisch nicht die geringste Bedeutung; aber sie berechtigten zur Ausschließung des oberen Decks von der Vermessung. Aus dem Shelterdecker ist dann das Wechselschiff mit zwei Messbriefen hervorgegangen, mit Vermessungsöffnungen, die wahlweise offen oder geschlossen gefahren werden konnten. Aus diesem Schiffstyp wiederum wurde das Wechselschiff mit doppelten Meßergebnissen in einem Meßbrief. Ob derartige Verhältnisse dazu beitragen, eine eindeutige Antwort auf die Frage nach der Größe eines Schiffes zu finden?

Der Wunsch nach einer Vereinfachung der Vorschriften und nach internationaler Verbindlichkeit ist nicht neu. Verschiedene Anläufe wurden gemacht. Vor dem Zweiten Weltkrieg bemühte sich sogar der Völkerbund um diese Fragen, doch kam es zu keinem Abschluß. Nach dem Krieg führte die Oslo-Konvention von 1947 einen Schritt weiter, doch wird sie dem heutigen technischen Stand nicht mehr gerecht. So kam es zu der jüngst in London veranstalteten Schiffsvermessungskonferenz von 1969.

Auf dieser Konferenz wurden bemerkenswerte Vorschläge gemacht, wie z. B. der von England, Frankreich und Schweden eingebrachte, eine Synthese der bislang nebeneinander

1) Hansa, Nov. 69

herlaufenden Schiffsgrößenangaben nach Registertonnage und Deadweight zu finden. Die Bruttotonnage sollte, ähnlich wie bisher, durch den Inhalt des gesamten umbauten Schiffsraumes angegeben werden, die Netto-Tonnage indes durch die Verdrängung (!) des Schiffes bis zur Tiefloadlinie. Die USA machten einen anderen Vorschlag, in welchem sie bei dem Prinzip der bisherigen Vermessung blieben, nur mit dem Unterschied, daß der Nettowert nicht im Abzugsverfahren ermittelt werden sollte, sondern auf direktem Wege durch Addition der Nutzräume (Lade- und Fahrgasträume). Andere Länder machten von diesen Grundkonzeptionen mehr oder weniger abweichende Vorschläge. Das endgültige Konferenzergebnis sieht noch einmal anders aus, und zwar durchaus neu und interessant. Es wird darin festgestellt, daß die Unterscheidung von Brutto- und Nettotonnage bestehen bleiben soll; diese beiden jedoch nicht zwei völlig voneinander getrennt zu ermittelnde Größen sind, sondern in einer mathematischen Beziehung zueinander stehen. Die Bruttotonnage (BT) soll ausgedrückt werden durch die Beziehung

$$BT = K_1 \cdot V$$

worin V der Inhalt aller geschlossenen Räume in Kubikmetern ist, K_1 ein Umrechnungsfaktor, der sich mit der Schiffsgröße geringfügig ändert. Die neue Bruttoeinheit ist danach nicht mehr konstant (100 Kubikfuß), sondern variabel. ($K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$).

Die Nettotonnage leitet sich aus der Bruttotonnage durch die Beziehung her

$$NT = K_2 \cdot V_L \cdot \left(\frac{4T}{3H}\right)^2 + K_3 \cdot \left(N_1 + \frac{N_2}{10}\right)$$

Darin bedeutet V_L das Volumen der Laderäume, K_2 einen von V_L und K_3 einen von BT abhängigen Faktor, während durch T der Tiefgang, durch H die Seitenhöhe und durch N Fahrgastzahlen in die Rechnung eingehen.

Die Verhältnisse sind also theoretischer geworden als früher, doch wen erschreckt das noch? Ehrlich gesagt ist die Formel von geradezu verblüffender Einfachheit gegen das, was sich im modernen Sport tut. Soll ich Ihnen die Formel aufschreiben, nach der heute Segelyachten vermessen werden?

Nächstes Mal. Freuen wir uns einstweilen an der sauberen Klarheit der obigen Formel, in der das leidige Problem der Wechselschiffe durch den Faktor $\left(\frac{4T}{3H}\right)^2$ in einer höchst ele-

ganten Weise eingefangen ist, aus welcher mit einem Blick zu sehen ist, wie teuer vermessungstechnisch jeder Fahrgast wird, und so fort.

Doch genug damit. Es bleibt noch zu erwähnen, daß das neue Übereinkommen 2 Jahre nach dem Zeitpunkt inkraft treten soll, zu welchem es von mindestens 25 Ländern akzeptiert worden sein wird, die zusammen nicht weniger als 65 Prozent der Welthandelstonnage repräsentieren.

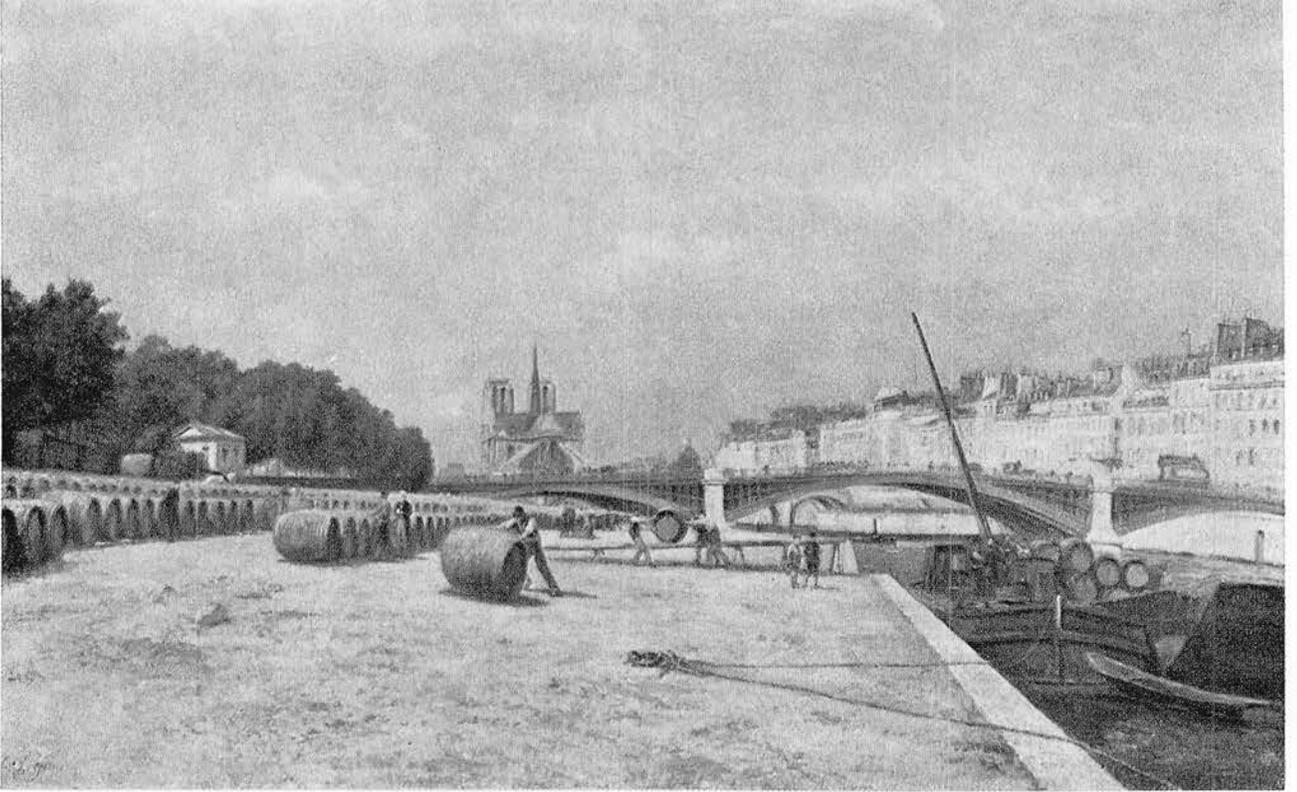
Bis zu diesem Zeitpunkt bleiben wir bei den gewohnten Methoden und Problemen, zu denen zum Beispiel dasjenige gehört, daß wir Werften uns immer fürchterlich ärgern müssen, wenn in der Jahresbauleistung ein Prachtexemplar von Fahrgastschiff, das uns mehr Kopfschmerzen bereitet als ein Mammuttanker, lediglich mit viertausend Tonnen zu Buche schlägt, wenn man die Tragfähigkeit zugrunde legt. Geht man aber von der Bruttotonnage aus, schrumpfen die dicken Pötte auf die Hälfte zusammen, und das will man ja auch nicht. Wie soll man zu brauchbaren Statistiken kommen, wenn Arbeitsstunden pro Tonne je nach Typ um einige tausend Prozent voneinander abweichen? Man hat deshalb – ebenfalls auf internationaler Ebene – einen Schlüssel ausgearbeitet, nach welchem die Tonnage der verschiedenen Schiffsklassen jeweils eine individuelle Wertung erfährt. Das geschieht, indem man die Bruttotonnage jedes Schiffes mit einem für jede Klasse festgelegten Koeffizienten multipliziert. Man geht von dem normalen Frachter über 5000 tdw aus, der den Normwert 1,0 erhält. Kleinere und Spezialschiffe haben einen höheren Wert, wie z. B. schnelle Linienschiffe 1,6 – Containerschiffe 1,9 – Kühlschiffe 2,0 – Fahrgastschiffe 3,0 – wohingegen Tanker mit steigender Tonnage einen immer niedrigeren Beiwert erhalten, 250 000 t Tanker z. B. 0,3. Der Tonnagewert, der dabei herauskommt, heißt „compensated gross tons“, zu deutsch „gewichtete BRT“.

Abgesehen davon, daß die deutsche Bezeichnung „gewichtete“, wie jeder aufmerksame Leser dieser Abhandlung selbst erkennen wird, eine nicht sehr glücklich gewählte ist, hat das System als solches große Vorzüge. Allein – es macht dem unbefangenen Zeitgenossen die Frage, wie groß ein Schiff sei, nicht durchsichtiger.

Unsere „Hamburg“. Wie groß???

4120 „Tonnen“	– 23 000 „Tonnen“	– 69 000 „Tonnen“
(deadweight)	(brutto)	(gewichtete)





Soweit war der Verfasser in seinen Betrachtungen über die Tonne gekommen, mit dem Gefühl, nun sei es genug und dem leisen Zweifel, ob man ihm das mit den Weintonnen auch glaubt. Und in dem Augenblick — gibt es Zufälle? — sah er sich die Ausstellung der Impressionisten im Kunstverein

an. Und da hing neben der Schönen von Renoir und Monets Seerosen das hier gezeigte Bild. Kunst hin — Kunst her, da sind sie ja! Die originalen long tons, wie sie seit dem Mittelalter am Seine-Ufer verladen werden, in endlosen Reihen und genau in der richtigen Größe. Das Bild entstand 1886.

Bücher in Luv und Lee

Wenn wir heute ein Werk vorstellen möchten, das über den Rahmen alltäglicher Büchereinkäufe hinausgeht, tun wir das nicht ohne Grund. Es ist schon lange kein Geheimnis mehr, daß der Begriff „Bildung“ heute nicht mehr in der Weise verstanden werden kann, daß man eingelerntes Wissen zu stapeln sich bemüht, sondern daß man wachen Geistes sich zurechtfindet in unserer Welt. Den Anspruch, eine Materie zu „beherrschen“ im klassischen Sinne, muß man selbst auf Teilgebieten aufgeben; wer heute vorgibt, auch nur über sein eigenes Fachgebiet alles zu wissen, weist sich von vornherein als Halbgebildeter aus.

Nun ist das Sichzurechtfinden selbst zu einer problematischen Angelegenheit geworden. Wo findet man schnell einen wirklich **verlässlichen** Ratgeber, wenn man ihn braucht?

Für den großen Bereich Naturwissenschaft und Technik ist soeben ein solcher erschienen: **Meyers Lexikon der exakten Naturwissenschaften und der Technik, Deutsches Bibliographisches Institut, Mannheim.** Diese 3 Bände mit insgesamt 40 000 Stichwörtern und über 5 000 Abbildungen darf man als eine gründliche Bestandsaufnahme des derzeitigen Wissens auf dem im Titel um-

rissenen Gebiet ansehen. Das Niveau dieses Lexikons geht über dasjenige allgemeinformativer Lexika hinaus; das Werk ist nicht so angelegt, daß Laien sich darin über ihnen völlig fremde Gebiete unterrichten sollen, sondern Fachleute selbst, Ingenieure, Lehrkräfte, Studenten erhalten authentische Auskunft. Kaum ein Zweig der Technik ist heute mehr denkbar, der nicht in steigendem Maße auf die Erfahrungen angrenzender Sachgebiete zurückzugreifen hätte, und so ist das Schaffen von Verbindungen zwischen den einzelnen Sachbereichen der Naturwissenschaft heute notwendiger denn je.

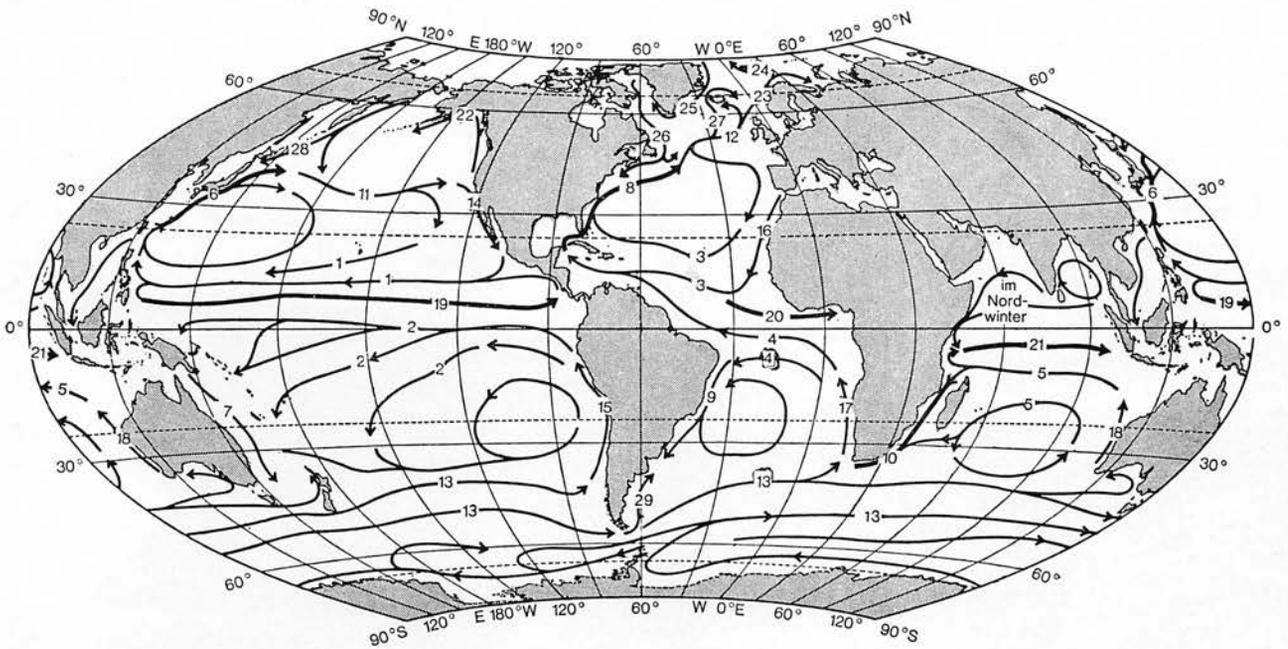
Ein Nachschlagewerk von Format; handlich, präzise, verständlich, und — last not least — auf dem letzten Stand des Wissens. Preis 240,— DM. Noch gelten wohl Subskriptionsbedingungen; Auskunft erteilt jede Buchhandlung.

*

Auf den Artikel über das Wasser im letzten Heft haben wir eine Reihe sehr interessierter Echos erhalten. Wir möchten deshalb Lesern, die mehr erfahren wollen über das, was dort nur flüchtig anklingen konnte, die sich informieren wollen über die verschiedenen Teilbereiche der Meeresforschung, ein Buch

empfehlen, das kürzlich im **Umschau-Verlag, Frankfurt, erschienen ist. Unter dem zusammenfassenden Titel „Erforschung des Meeres“** werden dort von 24 Sachkennern Arbeiten über ihre jeweiligen Forschungsbereiche gebracht.

Diese lassen sich ganz grob in vier Gruppen einteilen, und zwar: Meerwasser, Meeresboden, Leben im Meer, Meerestechnik. Jedes einzelne dieser Gebiete hat für das Leben auf der Erde überhaupt und für die wachsenden Ansprüche, die der Mensch stellt, größte Bedeutung erlangt. 71 % der Erdoberfläche sind von Meerwasser bedeckt; 62 stabile chemische Elemente sind bisher im Meerwasser nachgewiesen und eine Viertelmillion verschiedener Arten von Lebewesen gibt es im Meer, von den kleinsten bis zu den größten überhaupt. Mit diesen Gegebenheiten und den Ausblicken auf eine künftige Entwicklung setzen sich die verschiedenen Beiträge des Buches auseinander. „Wechselwirkung Ozean-Atmosphäre“, „Seegang und seine Vorhersage“, „Meer und Meeresboden als mineralische Rohstoffquelle“, „Das Weltmeer als Nahrungsquelle“, „Meerestechnik beim Ozean-Bergbau“ sind nur ein paar herausgegriffene Titel. Instruktive graphische Darstellungen bereichern den Text. Hier ein Beispiel:



- | | | | | |
|-----------------------------------|---------------------------|------------------------|-------------------------|--|
| 1-5 Nord- und Südäquatorialströme | 10 Agulhasstrom | 15 Humboldtstrom | 22 Alaskastrom | 27 Irmingerstrom |
| 6 Kuroschio | 11 Nordpazifischer Strom | 16 Kanarenstrom | 23 Norwegischer Strom | 28 Ojaschio |
| 7 Ostaustralstrom | 12 Nordatlantischer Strom | 17 Benguelastrom | 24 Westspitzbergenstrom | 29 Falklandstrom |
| 8 Golfstrom | 13 Westwinddrift | 18 Westaustralstrom | 25 Ostgrönlandstrom | ← besonders schmale, starke Strömungen |
| 9 Brasilstrom | 14 Kalifornischer Strom | 19-21 Äquatorialströme | 26 Labradorstrom | |

Die mittleren Strömungen an der Meeresoberfläche

Das großräumige Strömungssystem an der Meeresoberfläche und den darunter liegenden Schichten von einigen hundert Metern wird vorwiegend durch den Wind bedingt. Die Geschwindigkeiten erreichen Maximalwerte von ca. 1 bis 2 m/sec, liegen jedoch meist bei ca. 10 bis 20 m/sec. Gemäß der Turbulenzkonzeption hat man für zahlreiche Ozeane und Meeresgebiete numerisch aus den mittleren Windfeldern die Zirkulation berechnet und Strömungen ermittelt, die mit den Beobachtungen übereinstimmen. Zu beiden Seiten des Äquators treibt der Passatwind das Wasser nach Westen, wo es polwärts abfließt. Unter der Einwirkung der von der geographischen Breite abhängigen Corioliskraft und der hori-

zontalen Turbulenzreibung bilden sich an den Westseiten der Ozeane stark konzentrierte Randströme aus (Golfstrom, Kuroshio, Brasilstrom, Agulhasstrom), die in ca. 40° N bzw. S in Wirbel zerfallen und in breite, stark variable ostwärts setzende Strömungen übergehen (Westwinddrift).

Polwärts von der Westwinddrift lehnen sich alle Meeresströmungen an den Schelfrand bzw. die Küsten an, und zwar derart, daß auf der Nord(Süd-)halbkugel das flachere Meeresgebiet stets zur Rechten liegt, wenn man in Strömungsrichtung blickt. Hierfür können Süßwasserzufluß und Reibung verantwortlich gemacht werden.



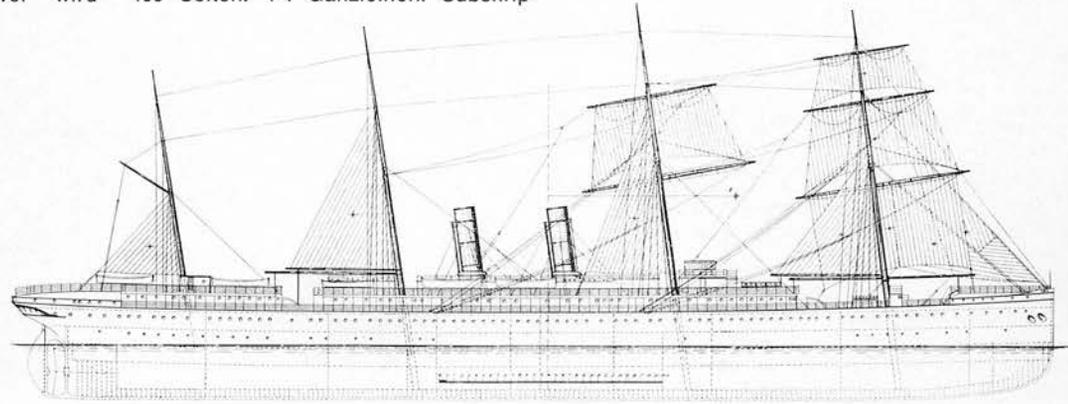
„Der Middendorf“, einst jedem Schiffbauer ein Begriff und unentbehrliches Handwerkszeug, soll jetzt dem Interessenten erneut zugänglich gemacht werden. Das, was dieses Buch enthält, ist heute Vergangenheit. Aber jedem Schiffbauhistoriker, jedem „ship-lover“ wird eine Begründung für die Neuausgabe entbehrlich erscheinen. Vom Fünfmastvollschiff bis zur Schlup, vom damals modernen Fahrgastschiff bis zum kleinen Ostseefrachter — hier sind alle Einzelheiten der Takelage dieser Schiffe und der Einrichtungen sie zu bedienen zu finden. Verlag Horst Hamecher, 35 Kassel, Goethestraße 74. Zahlbar nach Erhalt. — Lieferung nach Erscheinen.

Einladung zur Subskription:

Bemastung und Takelung der Schiffe

F. L. Middendorf. Neudruck der Ausgabe des Verlages Julius Springer, 1903. Mit 15 (14 Falt-) Tafeln und 160 Textfiguren. 400 Seiten. 4°. Ganzleinen. Subskrip-

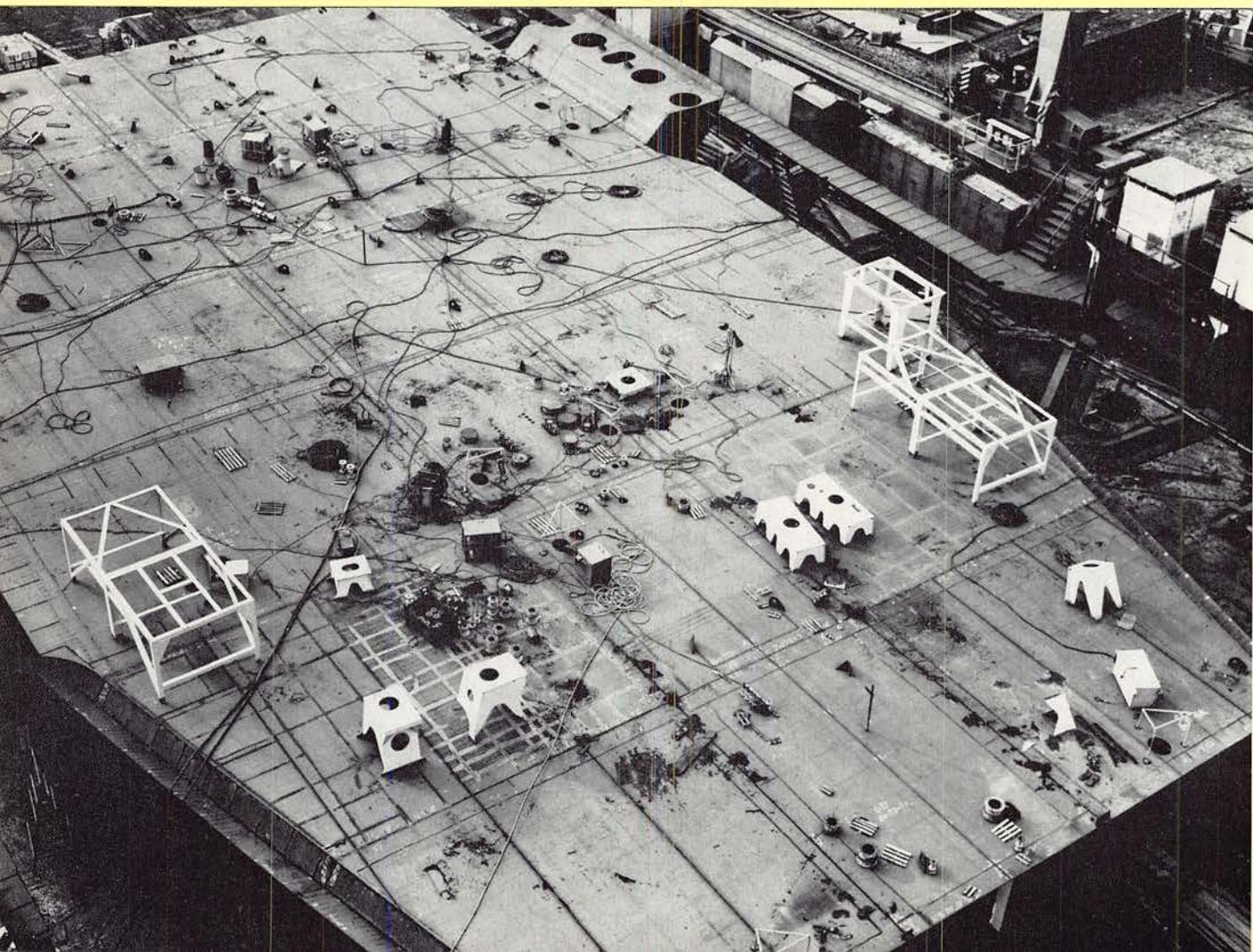
tionspreis DM 61,—, späterer Ladenpreis DM 67,—. Der Subskriptionspreis erlischt nach Erscheinen.

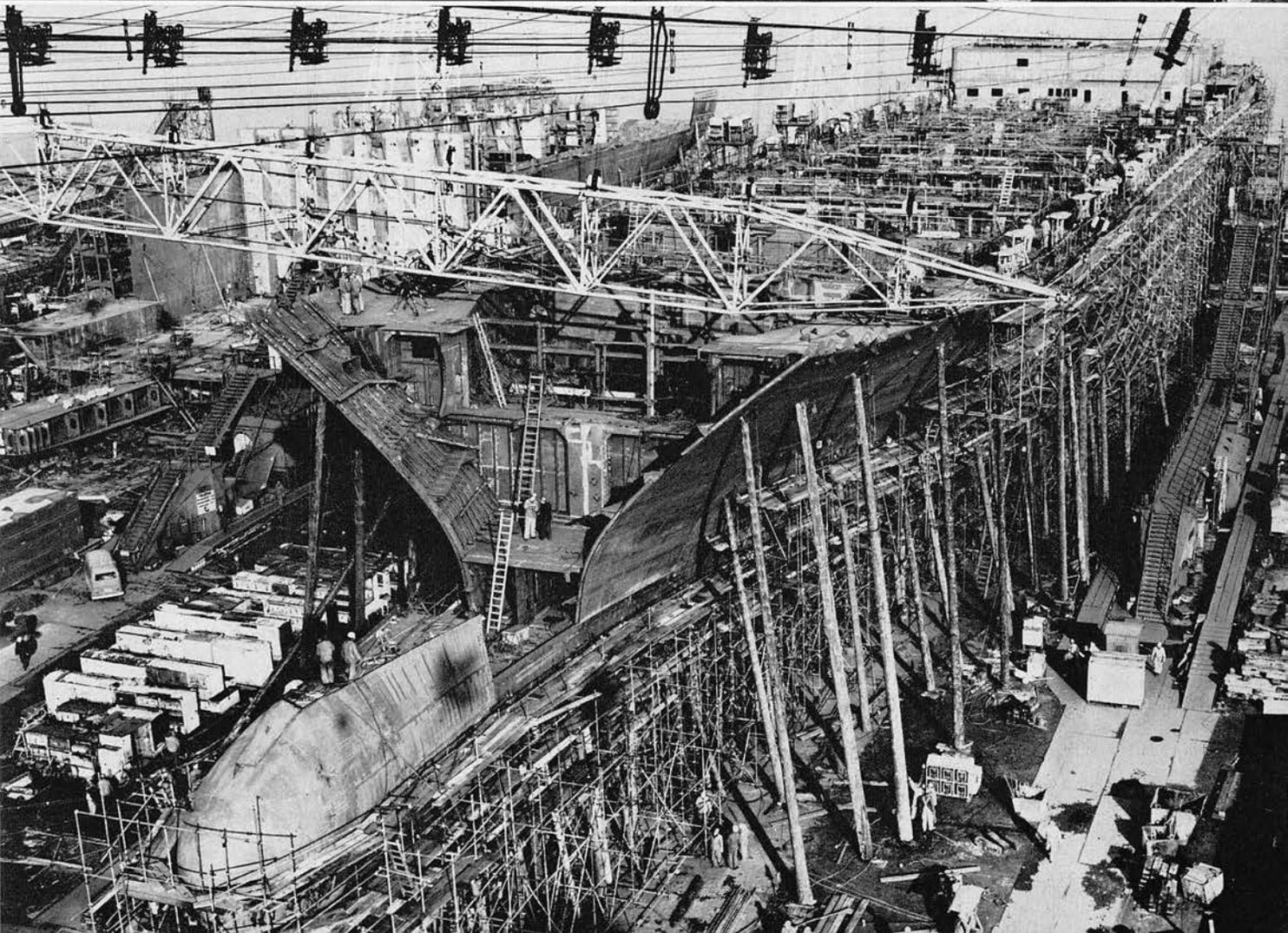
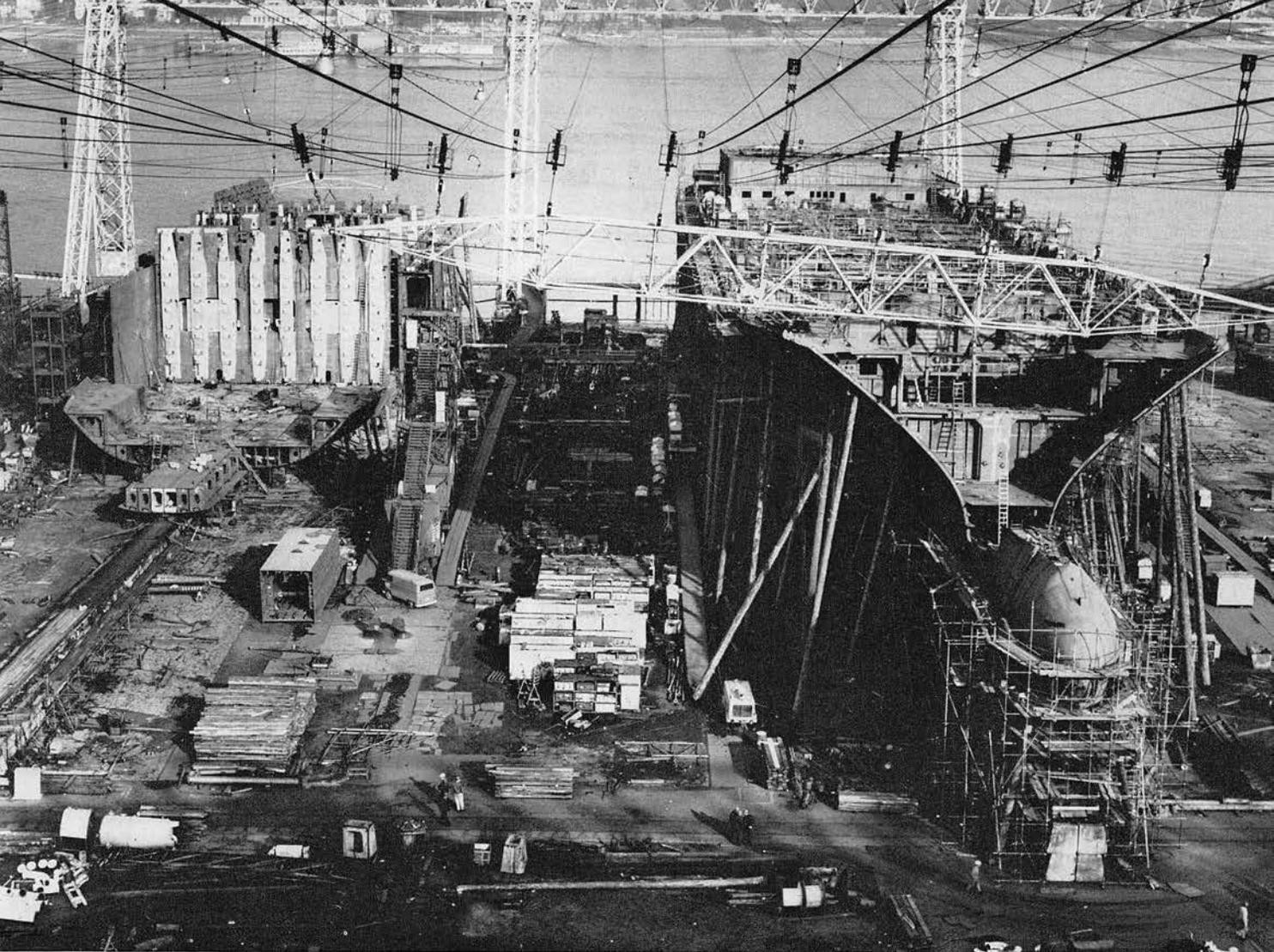




Bilder aus Hamburg

Oben: Mit der „Hoechst“ ist das letzte der vier Omni-Schiffe an die HAPAG abgeliefert worden. Unten: Kiellegung des ersten OCL-Fernost-Containerschiffes. Rechte Seite: Die Hamburg-Süd-Containerschiffe Bau-Nr. 16 und 17. Bau-Nr. 16 wird bei Erscheinen des Heftes bereits vom Stapel gelaufen sein.







Dr. Ing. Paul Voltz wurde 65

Der langjährige Vorstandsvorsitzende der Deutschen Werft — und nach der Fusion stellvertretende Vorsitzende des Vorstandes der HDW — feierte am 11. Januar seinen 65. Geburtstag. Dieser Tag liegt nun Wochen zurück, und so sollen diese Zeilen nicht den Charakter einer verspäteten Gratulation, sondern einer kurzen Würdigung haben.



Paul Voltz ist Rheinländer; er ist in Köln geboren und studierte nach seiner Schulzeit an der T.H. Aachen Elektrotechnik. Nach Beendigung seines Studiums war er vier Jahre als Hochschulassistent im In- und Ausland tätig, bis er 1934 bei der Dortmund-Hörder Hüttenunion eintrat. Während der Zeit seines dortigen Wirkens promovierte er 1937 zum Dr. Ing. Zur Werftindustrie kam Dr. Voltz 1940. Er wurde Betriebsdirektor für Schiff- und Maschinenbau bei den Nordseewerken Emden. Dort blieb er, bis der Ausgang des Krieges den Schiffbau in Deutschland zum Erliegen gebracht hatte. Doch nach einem Jahrzehnt abermaliger Tätigkeit bei der Dortmund-Hörder Hüttenunion ging Dr. Voltz wiederum nach Emden, zur Stätte seines früheren Wirkens, diesmal als technischer Geschäftsführer. Hier erreichte ihn 1959 der Ruf zum ordentlichen Vorstandsmitglied der MAN nach Augsburg.



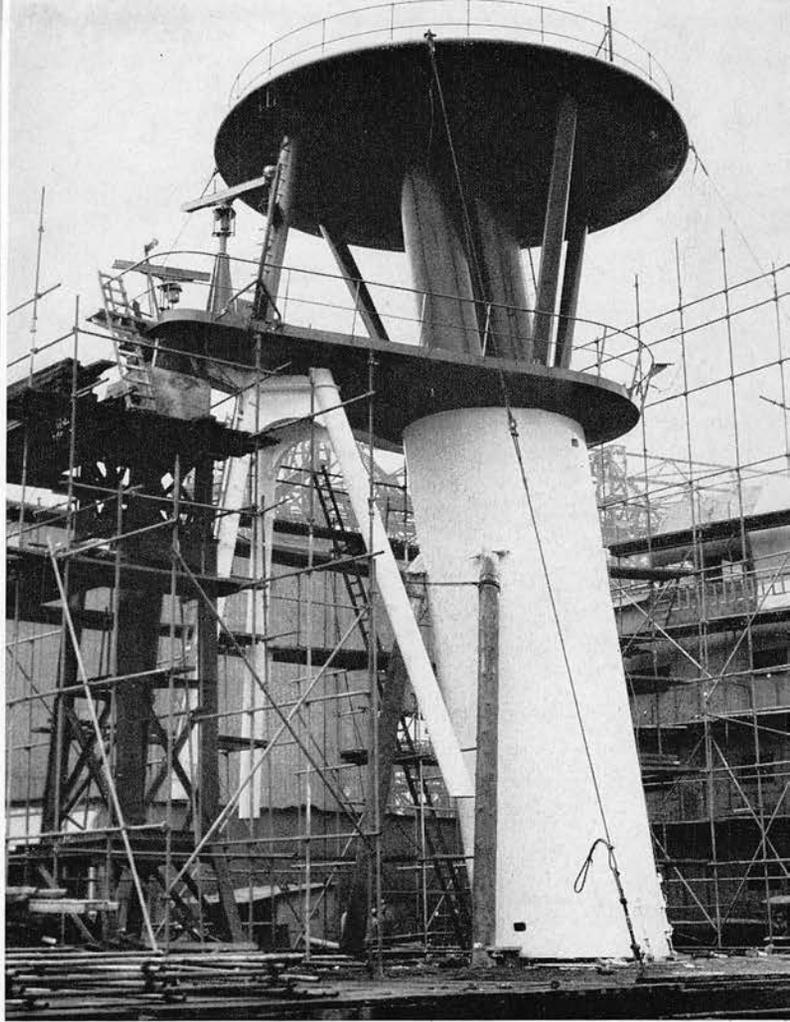
Die MAN gehört, wie die Deutsche Werft, zum Gutehoffnungshütte-Konzern. Als daher Dr. Voltz im Herbst 1962 von der Konzernleitung beauftragt wurde, den fast achtzigjährigen Dr. William Scholz abzulösen und die Leitung der DW zu übernehmen, bedeutete das in seinem Leben keinen Neubeginn wie sonst ein Stellungswechsel, sondern war eine organische Fortführung seines stetigen und zielbewußten Lebensweges.

Dr. Paul Voltz hat in den acht Jahren als Vorstand der DW und HDW durch seine ruhige und sichere Art, durch seine Liebenswürdigkeit und Umsicht zu dem Vertrauen beigetragen, das unsere Werft im In- und Ausland genießt. Interessante technische Leistungen fallen in die Zeitspanne, in der er „regierte“ — in des Wortes bester Bedeutung: nicht mit eiserner Hand, sondern durch Aktivierung des Verantwortungsbewußtseins seiner Mitarbeiter.

Seine Aufgaben als Vorstandsmitglied der HDW hat Herr Dr. Voltz im Oktober, in die Hände junger Nachfolger gelegt. Er bleibt weiterhin tätig als Vorsitzender des Vorstandes der Deutschen Werft AG, die bekanntlich 50 % des HDW-Kapitals hält. Er wurde als Mitglied in den Aufsichtsrat der HDW berufen. Seine zahlreichen Ehrenämter, wie z. B. als Vorsitzender des Verbandes Deutscher Schiffswerften, als Vorstandsmitglied oder Aufsichtsratsmitglied mehrerer wissenschaftlicher und technischer Verbände führt er im Interesse des deutschen Schiffbaus weiter fort, und — wie wir nur wünschen können, hoffentlich noch lange.



Zahlreiche prominente Gäste kamen und gratulierten. Die Bilder zeigen von oben nach unten Dr. Voltz im Gespräch mit Senator Kern und Dr. v. Menges, dem Reeder Axel Bitsch-Christensen, Frau v. Rantzaus-Essberger und Prof. Dr. Stödter, Bürgermeister a. D. Dr. Kurt Sieveking.



Auf das im Werk Ross zur Ausrüstung liegende Schiff „Columbus New Zealand“ wurde kürzlich dieser eigenwillige Schornstein aufgesetzt.

Schwertguttransporter, zugleich Schubtankleichter, für Arnold Ritscher, Hamburg

Der auf der Helling II in Kiel gebaute, Ende November abgelieferte Ponton ist ein Nachbau zweier im April 1970 an die Firma Arnold Ritscher gelieferter Fahrzeuge gleicher Art. Er ist 24 m lang, 9,8 m breit und 2,4 m hoch. Seine Tragfähigkeit beträgt bei einem eigenen Stahlgewicht von ca. 85 t etwa 400 t. Die Bauzeit betrug ein Vierteljahr.

Das für den Schwertguttransport und für den Einsatz bei Wasserbauarbeiten in Binnen- und Küstengewässern bestimmte, antriebslose Fahrzeug ohne Ausrüstung kann nach geringfügigen Änderungen auch als Schubtankleichter verwendet werden.

Der Ponton, der sich durch hohe Tragfähigkeit auszeichnet, soll im Revier und im Bereich der Nord- und Ostseeküsten speziell zum Transport von Lukendeckeln und Schiffssektionen eingesetzt werden.

Sein „Stapellauf“ erfolgte auf höchst unkonventionelle Weise. Der ebenfalls von der Stahlbauabteilung gebaute Schwimmkran „Magnus IV“ der Hamburger Firma Ulrich Harms nahm ihn auf den Haken und brachte ihn zu Wasser.

Stahlbau im Werk Dietrichsdorf

Die Verlegung der Maschinen und Einrichtungen der Fertigungsbetriebe unserer Kieler Stahlbauabteilung nach Dietrichsdorf wurde Anfang Dezember des vergangenen Jahres abgeschlossen.

Sorgfältige Vorbereitungen der Büros und das bereitwillige Mitgehen der Mitarbeiter bei allen erforderlichen Maßnahmen gewährleisteten, daß während der sich über das ganze Jahr erstreckenden, stufenweisen Umsetzungen keine wesentlichen Unterbrechungen der Produktion notwendig wurden. Inzwischen wurde die Fertigung in Dietrichsdorf in vollem Umfang aufgenommen.

Die Verlegung der Büros in das von unserer Kieler Bauabteilung innerhalb von sechs Monaten fertiggestellte Bürogebäude an der Schwentine erfolgte am 1. März.

Im Jahre 1970 wurden von der Stahlbauabteilung neben den Schildvortriebsmaschinen für den Elbtunnelbau bei Hamburg, einem Spülschlitten und Stahlkonstruktionen der verschiedensten Art ein Hochseeleichter von 10 000 tdw, zwei Bergungseichter von je 5 000 tdw sowie drei Schwertguttransporter von je 400 tdw abgeliefert.

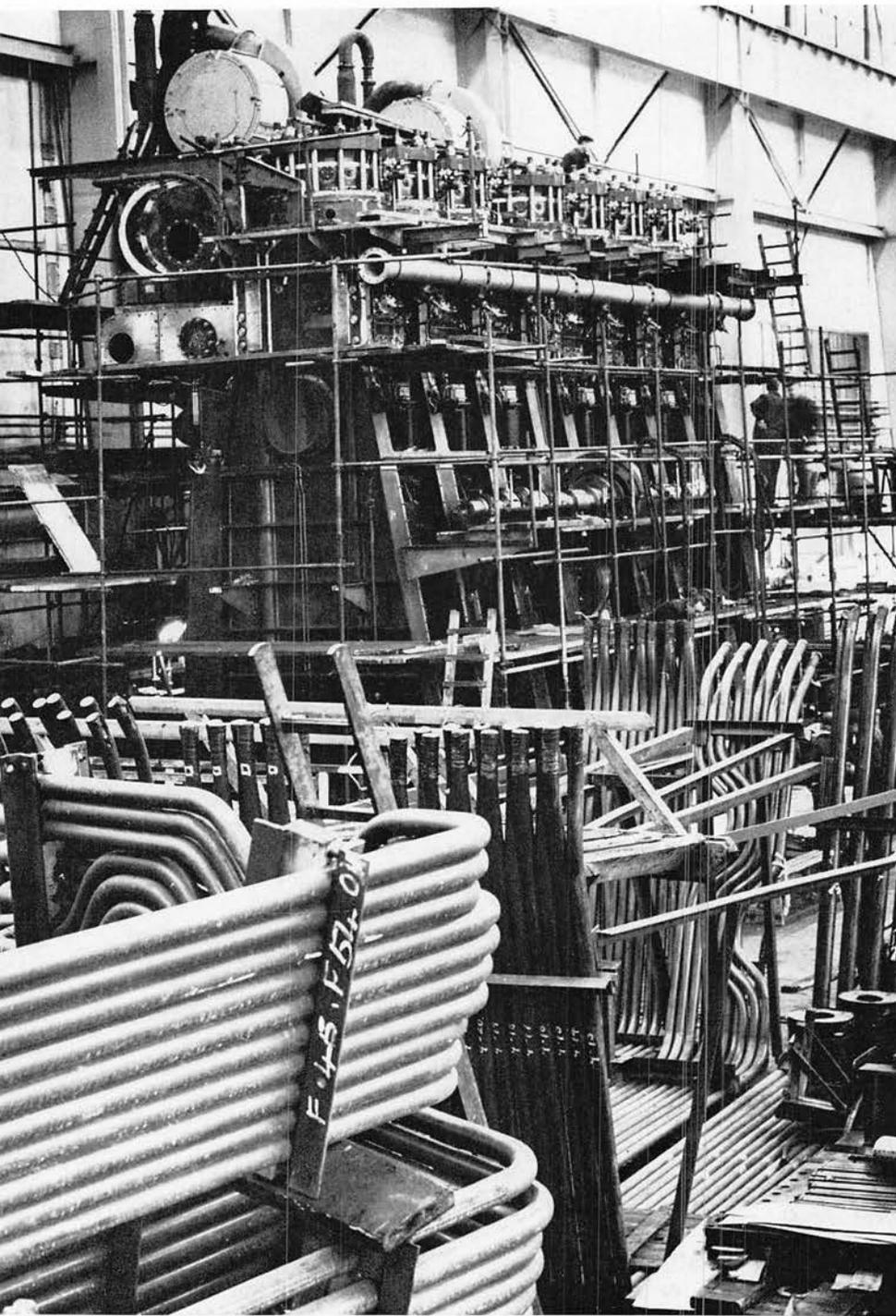
Zum Arbeitsprogramm der nächsten Monate gehören u. a. Lukendeckel, U-Bahn-Vortriebsschilde und mehrere Leichter.

HDW baut Verdampferanlage für die erste deutsche Meerwasserentsalzungsanlage

800 Kubikmeter Trinkwasser soll eine Meerwasserentsalzungsanlage liefern, die zur Zeit für Helgoland gebaut wird. Die erforderlichen fünf mehrstufigen Verdampfer und einen Endvorwärmer dieser Anlage baut das Kieler Werk der HDW. Auftraggeber ist das Ingenieurbüro GHH-M.A.N. Technik (gmt) in Essen.

Mit der Fertigung der etwa je 19 t schweren Verdampfer von etwa 12 m Länge und einem Durchmesser von 1,5 m wurde Anfang Februar begonnen. Sie erweitert die Produktionserfahrungen unserer im Kesselbau beschäftigten Mitarbeiter und soll Mitte des Jahres abgeschlossen sein.

Das Meerwasser wird in den Verdampfern aufgeheizt und in mehreren Stufen bis auf 96 Prozent Vakuum entspannt. Die hierbei entstehenden Dämpfe, etwa 10 Prozent der Gesamtmenge, werden zu praktisch salzfreiem Wasser kondensiert. Das nunmehr stärker salzhaltige Wasser wird dem Meer wieder zugeführt.



Vorübergehende Produktionsumstellung in der Maschinenbauhalle in Kiel

Mitte Februar wurde am Liegeplatz 1 in Kiel-Dietrichsdorf der vorerst letzte Großmotor in den für die Reederei John T. Essberger bestimmten Produktentanker „Roland Essberger“ eingebaut.

Die bisher im Motorenbau beschäftigten Mitarbeiter informierte Betriebsdirektor Klaus Neitzke schon Ende November im Beisein der zuständigen Betriebsingenieure, Meister und Betriebsratsmitglieder über ihre weitere Beschäftigung.

Neitzke erläuterte, daß nach der Ablieferung der Produktentanker, für die noch Großmotoren gebaut wurden, vorerst keine Motorschiffe zum Auftragsbestand gehören. Die von der HDW in naher Zukunft zu bauenden Schiffe werden mit neuartigen Kesseln von hoher Leistung ausgestattet.

Diese Kessel, die aus Spezialstählen gefertigt werden sollen, werden bis zu 300 t schwer sein. Sie sollen wie bisher in der Kesselbauhalle vorgefertigt, dann aber in der Maschinenbauhalle montiert werden. Und diese Montagearbeit, sagte Neitzke, sei durchaus der maschinenbaulichen Arbeit vergleichbar.

Wer eine Erweiterung seiner Kenntnisse und Fähigkeiten im Brennen und Schweißen wünsche, könne entsprechend gefördert werden.

Eine Schmälerung des Einkommens werde es nicht geben. Es wäre auch geradezu widersinnig, wenn einem gelernten Maschinenbauer, der nunmehr obendrein ihm bisher zum Teil fremde Kesselbauarbeiten übernehme, weniger bezahlt würde als bisher. Über Akkorde müsse man zu gegebener Zeit reden. An Umsetzungen sei nicht gedacht. Jeder solle in der gewohnten Umgebung und im gewohnten Kreis der Kollegen und Meister weiterhin tätig sein können. Auf dem Bild sieht man den letzten Motor und die ersten Kesselrohre.

Es gibt mehr Wohngeld

Am 1. Januar 1971 ist das vom Bundestag beschlossene „Zweite Wohngeldgesetz“ in Kraft getreten. Es bringt eine Reihe von Verbesserungen, die voraussichtlich zu einer Erhöhung der Leistungen von Bund und Ländern von rund 425 Millionen DM im Jahr 1971 gegenüber 1970 führen werden.

Die einzelnen Verbesserungen sind u. a.:

* Erhöhung der Einkommensgrenze von 750,- DM monatlich auf 800,-

DM für den Alleinstehenden. Das entspricht etwa einem Bruttoeinkommen von 1 000,- DM.

- * Erhöhung des Steigerungsbetrages für jedes weitere Familienmitglied von 150,- DM auf 200,- DM.
- * Erhöhung des allgemeinen Freibetrages von 15 v. H. auf 20 v. H.
- * Anstelle der bisherigen Einschränkungen der anrechenbaren Wohnkosten durch Wohnflächen und Miet-

obergrenzen treten absolute Höchstbeträge, die unter Zugrundelegung angemessener Wohnflächen und Wohnkosten ermittelt worden sind. So wird z. B. einem 4-Personenhaushalt in München als Gemeinde über 1 Million Einwohner eine Miete bis 340,- DM, in Wuppertal als Gemeinde bis 1 Million Einwohner bis 325,- DM, in Tübingen als Gemeinde unter 100 000 Einwohnern bis 310,- DM bezuschußt.

* Einkommensermittlung und die Ermittlung von Miete und Belastung

sind wesentlich vereinfacht worden, so daß die Verwaltung in Zukunft schneller und kostensparender die Anträge auf Wohngeld bearbeiten kann.

- * Dem Gesetz ist als Anlage ein Tabellenwerk beigegeben, aus dem der Wohngeldberechtigte selbst seinen Wohngeldanspruch ablesen kann.

Das Gesetz sieht für diejenigen Wohngeldberechtigten, die bereits für einen Zeitraum im Jahre 1971 Wohngeld bewilligt bekommen haben, eine Übergangsregelung vor: Das Wohngeld wird bis zum Ablauf des Bewilligungsbescheides nach dem alten Recht weitergezahlt. Eine Million Wohngeldfibern sollen die Interessenten über die neuen Bestimmungen unterrichten. Sie liegen an den Schaltern der Sparkassen, Raiffeisenkassen und Volksbanken bereit und können zur kostenlosen Lieferung vom Bundesministerium für Städtebau und Wohnungswesen in 53 Bonn-Bad Godesberg 1, Deichmannstraße, angefordert werden.

Weihnachtspäckchen für ausländische Mitarbeiter

Etwa 1 500 der bei uns beschäftigten mehr als 2 400 ausländischen Mitarbeiter, die nicht in Urlaub gefahren sind und den Weihnachtsabend fern von ihren Familien in einem Wohnheim verbrachten, haben von der HDW am Heiligen Abend ein Weihnachtspäckchen erhalten.

Mitteilungen der BKK (Hamburg) für ihre Mitglieder

Vom 1. Juli 1971 an sind erstmals Untersuchungen zur Früherkennung von Krebserkrankungen bei Frauen vom Beginn des 30. Lebensjahres und bei Männern vom Beginn des 45. Lebensjahres an in den Leistungskatalog der gesetzlichen Krankenversicherung aufgenommen worden.

Bereits am 20. November 1970 wurde zwischen der Kassenärztlichen Vereinigung Hamburg (KV) und dem Landesverband der Betriebskrankenkassen Nordmark ein Rahmenvertrag über die Durchführung ärztlicher Vorsorgeuntersuchungen zur Früherkennung von Krebs (Krebsvorsorgevertrag) geschlossen, dem die BKK mit Wirkung vom 1. Januar 1971 beigetreten ist.

Damit wird unseren weiblichen Versicherten vom 30. Lebensjahr und unseren männlichen Versicherten vom 45. Lebensjahr an die Möglichkeit gegeben, einmal jährlich eine Krebsvorsorgeunter-

Gefährliche Standorte meiden

Bei der Montage kompliziert geformter und meist schwerer Bauteile, wie es im Schiffbau die Regel ist, stellen sich dem Schiffbauer immer wieder neue Probleme. Die Anordnung von Heftschweißungen, Montageaugen, Knacken oder Stützen richtet sich ganz nach Form und Position des Bauteils. Die Schiffbauer müssen daher Gewichte und Bauteilspannungen, Formen und Risiken in den Griff bekommen.

Auf einer Werft war eine sphärisch geformte Außenhautplatte an einer Sektion zu montieren. Die Platte wurde durch

Stellagen sind kein Lagerplatz für Hilfsmittel.

eine Heftschweißung und durch mehrere Auflageknacken (Flacheisen von etwa 200 mm Länge) gehalten.

Der Montagehubzug am Ende der Platte war nach der Heftschweißung abgenommen worden, um an anderer Stelle wieder eingesetzt zu werden. Bevor es zu dessen erneutem Einsatz kam, drückte ein Mitarbeiter die mit der Heftschweißung versehene Eckverbindung zwischen Außenhaut und Deckplatte mit einer hydraulischen Handpresse geringfügig nach oben. Dieses Ausrichten ließ die Heftschweißung aufreißen. Die Außenhautplatte rutschte daraufhin an diesem Ende etwa um 300 mm ab. Der Pressemann geriet dabei in die „Mausefalle“.

Er hatte viel Glück im Unglück — denn er kam heil davon.

Dieser Vorfall zeigt, wie wichtig es ist, die Arbeiten gut aufeinander abzustimmen, die Platten besser zu sichern und gefährliche Standorte („Mausefallen“) zu meiden.

(Eisen und Stahl)

Haschisch? — Finger weg!

Die gesundheitlichen Gefahren des Haschischrauchens zu verharmlosen, ist unverantwortlich. Das erklärte der international anerkannte Suchtexperte Professor Dr. med. Kielholz, Basel.

Tatsächlich entwickelt sich neben einer mürrisch-reizbaren Verstimmung, Übelkeit, Kopfschmerzen und Depressionen schnell eine Abhängigkeit, die zum regelmäßigen Gebrauch der Droge zwingt. Fünfzig Prozent der Haschischraucher greifen schon binnen kurzer Zeit nach stärkeren Mitteln.

Fast alle Heroinsüchtigen in den USA haben mit Haschisch begonnen!

Stiftung des Reeders Stig Björn

Reeder Stig Björn der zum Axel Broström gehörenden Bergnings och Dykeri AB „Neptun“ in Stockholm hat anlässlich der Ablieferung des von der Stahlbauabteilung unseres Kieler Werkes gebauten Bergungsleichters „Goliat I“ Ende Oktober 1 450,— DM gestiftet.

suchung für sich in Anspruch zu nehmen. Da die Krankenscheine dafür nicht verwendet werden dürfen, stellt die BKK einen besonderen Berechtigungsschein für die Vorsorgeuntersuchung zur Verfügung. Der Anspruch auf Prämienrückgewähr geht deshalb nicht verloren. Ein Verzeichnis der Kassenärzte, die Krebsvorsorgeuntersuchungen durchführen, ist von der KV Hamburg in Aussicht gestellt und wird bald in den Geschäftsräumen der BKK und des Betriebsrates eingesehen werden können.

*

Die gesetzlichen Krankenkassen in Kiel haben schon 1970 aufgrund ihrer Unterlagen alle in Frage kommenden Mitglieder bzw. deren Ehefrauen über die Möglichkeiten der Krebsvorsorgeuntersuchungen unterrichtet und teils vorsorglich, teils auf Anforderung mit Berechtigungsscheinen versorgt.

Etwa ein Drittel der Angeschriebenen hat nach Auskunft der Ortskrankenkasse in Kiel einen Berechtigungsschein angefordert.

Für 1971 ist von der Ortskrankenkasse in Kiel eine Wiederholung der Aktion vorgesehen.

Keine Frau über 30 und kein Mann über 45 sollte diese Möglichkeit ungenutzt lassen.

In Amerika gibt es bereits Städte, in denen aufgrund ständiger und ständig wiederholter Vorsorgeuntersuchungen an früh erkennbaren Krebserkrankungen kaum noch jemand stirbt.

Das betriebliche Vorschlagswesen ist eine gewinnbringende Sache!

Investieren auch Sie — Ihre Ideen!

Letzter Termin: 30. April 1971

Kleiner Ratgeber zum Lohnsteuerjahresausgleich

Steuergesetzgebung und Steuerpraxis sind immer komplizierter geworden. Viele finden sich im Gestrüpp der Paragraphen und Bestimmungen nicht mehr zurecht. Resigniert über die verklausulierte Fragestellung in den Antragsvordrucken lassen sie schimpfend den Anspruch auf Erstattung zuviel gezahlter Steuer sausen und verschenken damit Geld.

Hier soll in kurzer Ausführung aufgezeigt werden, welche Möglichkeit der Steuerrückvergütung „Herr Jedermann“ hat.

Zunächst ist zu beachten, daß der Antrag auf Lohnsteuerjahresausgleich am 30. April beim Finanzamt vorliegen muß.

Der Antrag kann gestellt werden wegen

1. Erhöhter Werbungskosten
2. Erhöhter Sonderausgaben
3. Außergewöhnlicher Belastungen

Zu Werbungskosten gehören:

a) **Fahrtkosten zur Arbeit mit eigenem PKW**

Angerechnet werden DM 0,36 je km einfache Fahrt.

Beispiel: Herr K. fährt auf dem kürzesten Wege zu seinem Betrieb 10 km. Damit kann er täglich DM 3,60 einsetzen. Multipliziert er den Betrag mit der Zahl der gearbeiteten Tage, so erhält er den Jahresbetrag.

b) **Mehr als 12stündige Abwesenheit von der Wohnung**

Wer im abgelaufenen Jahr an mehr als der Hälfte der gesamt gearbeiteten Tage über 12 Stunden wegen geleisteter Überstunden aus seiner Wohnung war, kann für jeden dieser Tage DM 2,50 geltend machen. Eine Bescheinigung des Arbeitgebers muß vorgelegt werden.

c) **Doppelte Haushaltsführung**

Verheiratete Arbeitnehmer, deren Arbeitsplatz von der Wohnung soweit entfernt ist, daß sie sich eine Zweitwohnung bzw. ein Zimmer nehmen müssen, können diesen Mehraufwand geltend machen.

Dazu gehört:

Verpflegung: DM 9,— täglich beim Jahresverdienst unter 9 000,—;

DM 11,— täglich beim Jahresverdienst über 9 000,—.

Miete, nach Aufwand.

Fahrtkosten für Familienbesuche, 1 mal wöchentlich, bei eigenem PKW, DM 0,18 per km.

d) **Umzugskosten**, nur wenn der Umzug aus beruflichen Gründen erfolgt ist.

e) **Berufsausbildungskosten**, wenn es sich um Weiterbildung handelt und kein Berufswechsel vorliegt.

f) **Bewerbungskosten**, Fahrtkosten, Zeitungsanzeigen, die damit im Zusammenhang stehen.

g) **Arbeitsmittel und Fachliteratur**, Kosten für Anschaffung und Reinigung typischer Berufskleidung, Fachbücher und Fachzeitschriften.

h) **Beiträge zu Berufsverbänden**, z. B. Gewerkschaften.

i) **Reparaturkosten** am unfallbeschädigten PKW, wenn die Fahrt berufsbedingt war, der Schaden mehrere hundert Mark beträgt und von keiner anderen Seite Schadenersatz geleistet wird.

Erhöhte Werbungskosten können jedoch nur dann geltend gemacht werden, wenn der errechnete Betrag DM 564,— übersteigt.

Zu Sonderausgaben gehören:

a) **Beiträge zur**
Rentenversicherung
Krankenversicherung
Unfallversicherung
Arbeitslosenversicherung
Lebensversicherung
Sterbeversicherung
Versorgungsversicherung
Aussteuerversicherung
Studienversicherung
Privat-Haftpflichtversicherung
Die Kfz.-Versicherungsbeiträge können voll abgesetzt werden, wenn unter Werbungskosten keine Fahrtkosten eingesetzt sind, sonst nur der halbe Beitrag.

b) **Beiträge zur Bausparkasse**, wenn nicht die Bausparprämie in Anspruch genommen wird. Hier wird die jeweili-

ge Sparkasse die richtige Auskunft geben.

c) **Renten und dauernde Lasten**, die vom Arbeitnehmer als Unterhalt für andere Personen — nicht eigene Familienangehörige — geleistet werden.

d) **Kirchensteuer**, wie in der Lohnsteuerkarte aufgeführt.

Erhöhte Sonderausgaben können jedoch nur dann geltend gemacht werden, wenn der errechnete Gesamtbetrag DM 936,— (bei Eheleuten DM 1 872,—) überschritten wird.

Zu außergewöhnlichen Belastungen gehören:

a) **Krankheitskosten**, die nicht von Krankenkassen übernommen werden.

b) **Diätkosten**, wenn die Diät ärztlich verordnet ist.

c) **Kuren**, deren Notwendigkeit vom Amtsarzt bescheinigt ist und die nicht von der Sozialversicherung bezahlt wird.

d) **Altersheim**, wenn die Unterbringung eines nahen Angehörigen aus Gesundheitsgründen notwendig war.

e) **Aussteuer für die Tochter**, kann nur noch geltend gemacht werden, wenn sie keine Berufsausbildung erhalten hat.

f) **Pakete und Besuchsreisen in die DDR**. Der nachgewiesene Aufwand kann geltend gemacht werden. Bei Besuchen aus der DDR kann DM 100,— geltend gemacht werden, wenn die Besuchsdauer 1 Monat übersteigt.

g) **Beerdigungskosten**, wenn der Nachlaß des Verstorbenen die Kosten nicht deckt.

h) **Berufsausbildung** der Kinder, die außerhalb der Wohnung untergebracht werden müssen. Der Aufwand muß nachgewiesen werden.

i) **Körperbehinderte**, wenn die Erwerbsminderung mindestens 25 % beträgt.

j) **Hinterbliebene** (DM 720,— im Jahr).

Da für außergewöhnliche Belastungen ein Pauschalabzug nicht vorgenommen wurde, ist der nach vorstehend genannten Punkten errechnete Betrag voll abzugsfähig.

Renten werden nur auf Antrag gewährt

Versicherungsunterlagen zur Antragstellung mitbringen

Wer eine Rente aus der gesetzlichen Rentenversicherung begehrt, muß sie beantragen. Das gilt auch für die rentenberechtigten Hinterbliebenen eines verstorbenen Versicherten. Die Witwe erhält nach dem Tode des Ehemannes ihre Witwenrente nicht „automatisch“, sondern nur auf Antrag hin. Er muß auch dann gestellt werden, wenn der Verstorbene schon Rentenbezieher war. Im Interesse einer schnellen Bearbeitung empfiehlt es sich, den Rentenanspruch bei der Wohnsitzgemeinde (Gemeinde-, Amts- oder Stadtverwaltung) oder bei dem für den Wohnsitz des Antragstellers zuständigen Versicherungsamt zu stellen. Um den Rentenanspruch bearbeiten und darüber entscheiden zu können, benötigt die Versicherungsanstalt zahlreiche Angaben, die durch Unterlagen belegt werden müssen. Deshalb muß der Antragsteller sämtliche in seinem Besitz befindlichen Versicherungsunterlagen und die erforderlichen Personenstands-Urkunden zur Rentenantragstellung mitbringen.

Zu den Versicherungsunterlagen zählen alle Dokumente, mit denen die Beitragszeiten sowie Ersatz- und Ausfallzeiten nachgewiesen oder glaubhaft gemacht werden können. Als Nachweise der Beitragszeiten dienen unter anderem die im Gebrauch befindliche Versicherungskarte, Aufrechnungsbescheinigungen (über jede Versicherungskarte wird beim Umtausch eine Aufrechnungsbescheinigung ausgestellt), Quittungen über bar eingezahlte und überwiesene Beiträge, ferner Kontoauszüge der Versicherungsträger, Mitglieds- und Beitragsbescheinigungen sowie Versichertenausweise und vorhandene Karten-Erneuerungsbescheide. Ersatzzeiten sind unter anderem militärischer oder militärähnlicher Dienst, Zeiten der Vertreibung, Flucht, Umsiedlung und Aussiedlung. Unter den Begriff Ausfallzeiten fallen längere Arbeitsunfähigkeit infolge Krankheit oder Unfall, längere Arbeitslosigkeit, Zeiten des Bezuges von Schlechtwettergeld, Schulausbildung und versicherungsfreie

Lehrzeiten nach Vollendung des 16. Lebensjahres, abgeschlossene Fach- oder Hochschul-Ausbildung, Schwangerschaft oder Wochenbett.

Der Antrag auf Rente wegen Berufsunfähigkeit oder wegen Erwerbsunfähigkeit muß – wenn der Berechtigte nicht Nachteile erleiden soll – innerhalb von drei Monaten nach Eintritt dieser Versicherungsfälle eingereicht werden.

Kein Unfallschutz bei Trunkenheit

Der gesetzliche Unfallversicherungsschutz für Verkehrsunfälle auf der Heimfahrt von der Arbeit entfällt, wenn der Unfall auf Fahruntüchtigkeit zurückzuführen ist.

Gesetz gegen „Sklavenhandel“

Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesarbeitsministerium, Rohde, hat Anfang Februar in der Fragestunde des Bundestages eine gesetzliche Regelung angekündigt, mit der die im allgemeinen Sprachgebrauch als moderner „Sklavenhandel“ bezeichnete, illegale Vermittlung von Gastarbeitern in der Bundesrepublik bekämpft werden soll.

Der Gesetzentwurf sei von der Bundesrepublik mit den Spitzenverbänden der Arbeitgeber und Arbeitnehmer erörtert

Rente bald für Dreiundsechzigjährige?

Im Januar wurde bekannt, daß Bundesarbeitsminister Arendt noch in diesem Jahr einen Gesetzentwurf zur Einführung einer flexiblen (veränderlichen) Altersgrenze bei der Rentenversicherung vorlegen will. Soweit Einzelheiten bisher genannt wurden, soll die flexible Altersgrenze zwischen dem 63. und dem 67. Lebensjahr liegen. Wer also schon mit 63 aufhören möchte zu arbeiten, soll schon von diesem Alter an seine Rente beanspruchen können.

Allerdings wird die Rente bei vorzeitiger Beanspruchung niedriger sein müssen, als wenn der Arbeitnehmer bis zum 65. Lebensjahr gearbeitet hätte. Der Rentenanspruch für diejenigen aber, die erst mit dem 66. oder 67. Lebensjahr aufhören, erhöht sich.

Aus den Zwischenergebnissen einer Umfrage geht hervor, daß 75 Prozent der 55- bis 64jährigen und 76 Prozent aller Versicherten über 18 Jahre vor dem 60. Lebensjahr oder noch früher in den Genuß ihres Lebensruhegeldes kommen möchten.

Wenn auch eine Mehrheit der repräsentativ befragten Arbeitnehmer bereit wäre, für ein früheres Rentenalter höhere Beiträge zu bezahlen, so bleibt doch unklar, um wieviel Prozent die Beiträge steigen dürften. Schätzungen

über die Kosten einer Herabsetzung auf das 60. Lebensjahr schwanken zwischen zehn und zwanzig Milliarden DM jährlich. Zu ihrer Finanzierung müßten die Beiträge voraussichtlich um etwa sechs Prozent heraufgesetzt werden und würden dann 24 Prozent betragen. Ob die Arbeitnehmer indes bereit sein werden, soviel zu zahlen, ist nur eine der Fragen, die eine Einführung der flexiblen Altersgrenze aufwirft.

Die Folgen der flexiblen Altersgrenze für den Arbeitsmarkt, die Finanzen der Versicherungsträger und die Wirtschaft wollen bedacht sein. Sie lassen sich nicht in allen Einzelheiten voraussehen.

Keine vorzeitige Rente bei geringerem Verdienst im Alter

Das Bundessozialgericht hat grundsätzlich entschieden, daß Arbeitnehmer, die mit zunehmendem Alter weniger verdienen, deswegen noch nicht als berufsunfähig anzusehen sind. Sie können keine vorzeitige Rente aus der Sozialversicherung beanspruchen.

Entscheidend für den vorzeitigen Rentenanspruch sei vielmehr, ob der betreffende Arbeitnehmer bei seinem Gesundheitszustand noch einen anderen Beruf ausüben kann, der ihm ohne sozialen Abstieg zuzumuten ist.

Niemals mit Sauerstoff Staub oder Schmutz von der Kleidung abblasen! Brandgefahr!

worden und soll noch im Frühjahr dem Parlament vorgelegt werden.

Er sieht – wie zu lesen war – vor, daß jeder, der eine sogenannte „Arbeitnehmerüberlassung“ betreiben will, eine Lizenz der Bundesanstalt für Arbeit benötigt. Diese Lizenz soll jeweils nur auf ein Jahr erteilt werden und erst nach drei Jahren ohne Unterbrechung in eine unbefristete Erlaubnis umgewandelt werden können. Dem Verleiher soll auferlegt werden, daß er mit den „Leiharbeitnehmern“ ordentliche Arbeitsverträge abschließt und sie auch entlohnt, wenn sie nicht bei einem Entleiher beschäftigt werden können.

Eine Verhinderung des Leiharbeitnehmergeschäftes ist nach einem Urteil des Bundesverfassungsgerichtes leider nicht möglich.



Bruno Theuerkauf tritt in den Ruhestand

Die Zeit des Wiederaufbaus der Werkstätten nach dem Krieg bezeichnet Bruno Theuerkauf, der am 30. November 1970 nach fast vier Jahrzehnten verantwortlicher Tätigkeit im Maschinenbau aus der HDW ausgeschieden ist, als die schönste. Damals, als es darum ging, die Produktion der zerstörten

Werft unter schwierigsten Umständen mit primitiven Mitteln wieder in Gang zu bringen, waren die menschlichen Beziehungen am engsten, war die Zusammenarbeit am schönsten.

Die interessantesten Schiffe der letzten beiden Jahrzehnte waren für ihn die Onassis-Tanker, die Russenschiffe mit ihren komplizierten Fabrikanlagen, die ersten Tanker der 200 000-Tonnen-Klasse und das erste europäische Atomschiff. Am Anfang seiner Laufbahn standen noch Dampfmaschinen. Als der am 12. November 1905 in Herrmannsacker bei Nordhausen im Harz geborene, junge Diplomingenieur, der sich in der Zeit der Arbeitslosigkeit nach dem 1931 an der T. H. Danzig bestandenen Examen als Automechaniker und Hauslehrer durchgeschlagen hatte, am 1. Oktober 1933 bei den Kieler Howaldtswerken eintrat, wurden für die Frachtdampfer „Guinean“ und „Liberian“ sowie für den Tankdampfer „Andino“ die letzten großen Dampfmaschinen gebaut. Im technischen Büro des Maschinenbaus waren damals – auch das dürfte interessant sein – drei Mann beschäftigt. Im Dezember 1933 bestellte die Anglo-Saxon Petroleum Company, Ltd., London, zwölf Tankschiffe von je 12 300 t, die mit achtzylindrigen, einfach wirkenden Viertakt-Dieselmotoren mit einer Leistung von 4 000 PS ausgerüstet werden sollten. Drei davon sollten in Deutschland gebaut werden, und zwar je einer bei der Deutschen Werft in Hamburg, bei den Howaldtswerken in Kiel und beim Bremer Vulkan. Der Einbau des ersten von der Werft in Lizenz gebauten MAN-Großmotors fand 1936 beim Motortanker „Gadila“ in Kiel unter der Leitung Bruno Theuerkaufs statt. Am 1. November desselben Jahres wurde ihm der Innenbetrieb des Maschinenbaus anvertraut.

Fast fünfzehn Jahre später, nachdem der Wiederaufbau der im Krieg zerstörten Werkstätten nahezu abgeschlossen war, wurde Bruno Theuerkauf am 1. September 1950 zum Leiter der maschinenbaulichen Konstruktionsbüros ernannt. Nach fünf- undzwanzigjähriger Zugehörigkeit zur Werft wurde er 1958 Abteilungsdirektor.

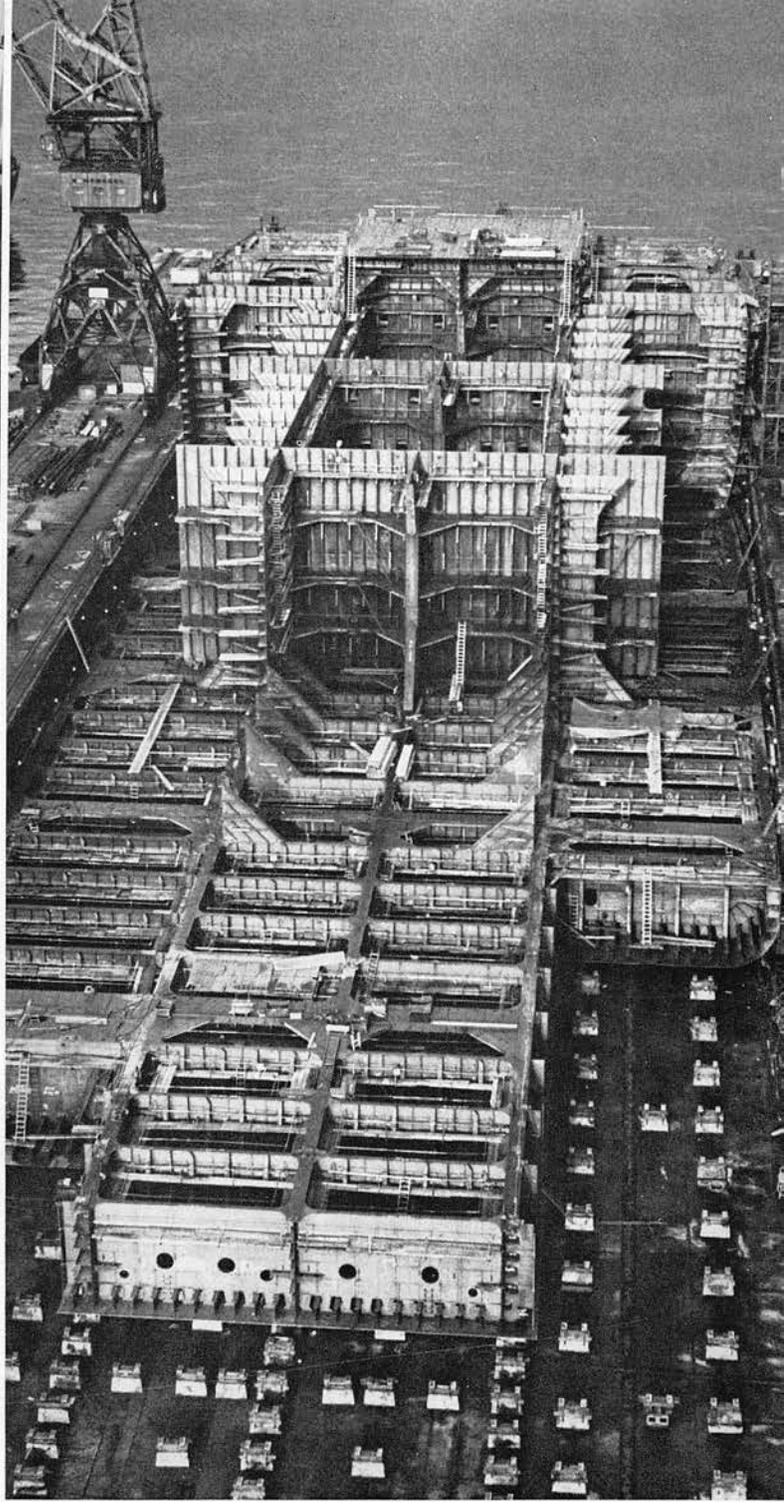
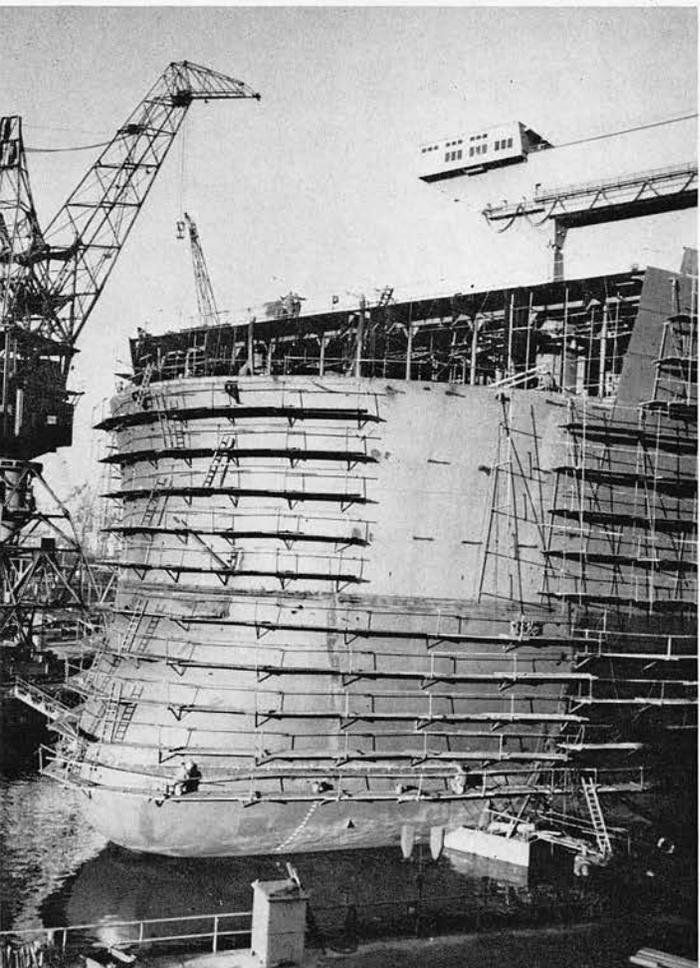
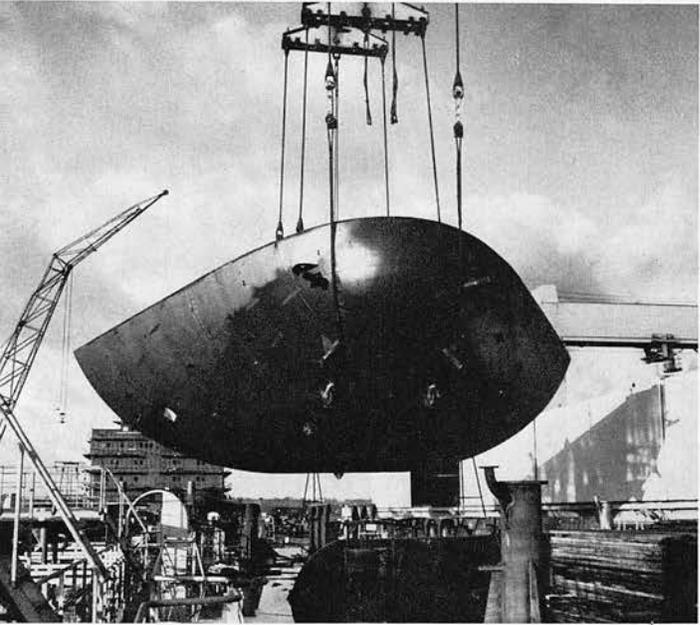
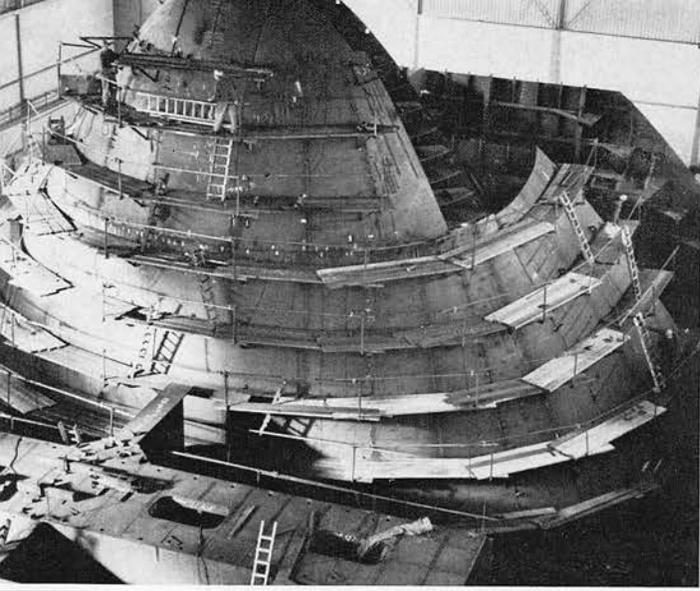
Vorstandsmitglied Gerrit Körte würdigte Wesen und Verdienste des von seinen Mitarbeitern wie in Fachkreisen außerhalb unserer Werft gleichermaßen geschätzten, auscheidenden Maschinenbauers auf einem Empfang und wünschte ihm sowohl namens des Vorstandes als auch der Mitarbeiter alles Gute für den weiteren Lebensweg.

* * *



Am 18. Dezember 1970 wurden in der Industrie- und Handelskammer zu Kiel drei Ausbilder unseres Kieler Werkes geehrt. Der seit 1939 für die Schweißerausbildung verantwortliche Obermeister Gerhard Koselitz sowie die Ausbilder Meister Franz Hagelstein und Helmut Janz wurden

in Anerkennung ihres langjährigen ehrenamtlichen Wirkens für die Berufsausbildung mit der Ehren-Plakette der Industrie- und Handelskammer zu Kiel ausgezeichnet. Der Präsident der Kammer, Konsul Heinz Seibel (links), überreicht Meister Hagelstein die Auszeichnung.



Zweimal 232 000 t

Während Bau-Nr. 13 seiner Fertigstellung entgegengeht, wächst das Schwesterschiff Bau-Nr. 20 im Baudock heran. Die obige Aufnahme läßt die Maßarbeit erkennen; die Breite des Docks ist „gut ausgenutzt“. Die Schiffe sind 326 m lang und 49 m breit. Das Stahlgewicht beträgt 30 650 t.

Auf der folgenden Doppelseite ist in der Mitte schwimmend Bau-Nr. 13 zu sehen; links Bau-Nr. 22, rechts Bau-Nr. 23.

Ein weiteres Riesenschiff

Die Union Kraftstoff Tankschiffreederei übt die vorgesehene Option für den Bau eines zweiten Turbinentankers aus. Ende des letzten Jahres hatten wir den Bauauftrag eines 228 000-t-dw-Tankers für die Union Kraftstoff Tankschiffreederei GmbH Hamburg (Bau-Nr. 59) hereingenommen. Die gleichzeitig eingeräumte Option auf ein Schwesterschiff (Bau-Nr. 60) ist jetzt Auftrag geworden. Die Ablieferung der Tanker soll im 3. und 4. Quartal 1974 erfolgen.







Aus meiner Schiffsjungenzeit (III) Von Kapitän Hans Fries

Nach vieler Arbeit waren wir auf der „Undine“ endlich auch so weit. Wir hatten Order für Lourenço Marques an der Delagoa-Bay in Portugiesisch Ostafrika, mußten also um beide berühmten Kaps, um Kap Horn und das der Guten Hoffnung.

Norweger, Engländer, Schweden, Dänen und Finnen kamen als neue Besatzung an Bord am Abend, bevor wir in See gingen – nicht früher – in der berechtigten Annahme, daß sie nach Ernüchterung an Bord aus irgendeinem Grund (auf deutschen Schiffen meist zuviel Arbeit und zu wenig zu essen) sofort wieder an Land fahren würden. Es waren Männer, die ihr Leben lang auf Segelschiffen fuhren, aus Gründen, über die sie sich selbst vielleicht nicht klar waren; ein Gemisch von Liebe zur See, Wanderlust, innerer Unruhe, Fernweh, Abenteuer. An Land boten diese Menschen meist ein Bild von halt- und hemmungslosen Kreaturen, denen nichts mehr lieb und heilig war. Aber der Schein trügt Gott sei Dank. Auf See bewiesen sie sich meist als anständige, oft kindlich harmlose Menschen, als tadellose Kameraden und Seeleute. So auch auf der „Undine“, wo die Kommandosprache jetzt Englisch war.

Kap Horn gebärdete sich zur dortigen Sommerszeit nicht viel besser als im

Winter, nur wärmer. Vorherrschende Westwinde brachten uns aber gut vorwärts. Unsere Hoffnung, da unten Weihnachten bei leidlichem Wetter zu feiern, wurde auch zunichte. Mit Oberbramsegeln glaubten wir, einem englischen Leidensgenossen schnell davonlaufen zu können, der „safety first“ zum Prinzip zu haben schien und vor Marssegeln lag, vielleicht gerade Weihnachten feierte. Unsere Feier bestand aus einem Glas Portwein pro Mann und dem verzweifelten aber auch erfolgreichen Versuch, den ganzen Tag über mit alle Mann den wütenden Elementen das Beste abzugewinnen und sich ihm klein und bescheiden zu beugen und anzupassen, solange noch Zeit dazu ist. Von der zerstörenden Gewalt der Elemente, die einem den Atem verschlug und uns blasser werden ließ, und der kümmerlichen Menschenschwäche uns zu überzeugen hatten wir wieder Gelegenheit und Zeit. Danach kamen viele Eisberge, schön anzusehen, denen auszuweichen uns nachts zum Glück heller Mondschein half. Außer einer alten Bark, scheinbar Walfänger, sichteten wir bis Afrika dann keine Schiffe mehr bei meist unfreundlichem Wetter in den Südbreiten. Nach normal langer Reise, 81 Tage, nahmen wir vor der Delagoa-Bay einen portugiesischen Lotsen, der sich sehr

vornehm und reserviert gebärdete und den Trinkgelüsten unseres Kapitäns keinerlei Verständnis entgegenbrachte. Leider war auf See durch Sturz in den Schiffsraum der Leichtmatrose Walter H. ernstlich verunglückt. Sein kompliziert gebrochenes Bein schiente gut und geschickt der Schmied. Anfangs geistesgestört durch Kopfverletzung kam er mit klaren Sinnen in Lourenço Marques ins Lazarett, wo ich ihn zum letzten Mal sah. Als ich etwa 25 Jahre später den Kölner Dampfer „Edmund Halm“ als Lotse besetzte, war Walter H. als 1. Steuermann an demselben Tag vor der Kieler Förde über Bord gesprungen und ertrunken. Durch meine Aussage vor dem Seeamt zur Untersuchung dieses Falles konnte ich den Hinterbliebenen zu einer Rente verhelfen als Augenzeuge seines schweren Unfalles auf der „Undine“, der die Ursache seines Nervenzusammenbruches gewesen ist. Lourenço Marques war damals der bedeutendste Hafen in Portugiesisch Ostafrika, der den Güterverkehr ins Innere übermittelte. Im Hafen war Hochbetrieb. Außer uns waren freilich nur wenige Segelschiffe da. Das englische grüngestrichene Vollschiff „G. W. Wolff“ löschte Holz, die norwegische kleine Bark „Eos“ aus Skien hölzerne Eisenbahnschwellen von Java, ein anderer Nor-

weger ging in Ballast in See nach Mittelamerika, um Mahagoniholz für Riga zu laden. Unsere Salpeterladung ging an eine Dynamitfabrik, die den Sprengstoff für die großen südafrikanischen Gold- und Diamantenminen herstellte.

Der lange moderne Kai war vollbelegt mit deutschen, englischen und portugiesischen Dampfern, die europäische und amerikanische Industrieprodukte, hauptsächlich Maschinen, Eisen, Eisenbahn- und Brückenbaumaterial für die afrikanischen Minen, Eisenbahn (Kap-Kairo-Bahn) usw. löschten und Erz, Mais, Wolle und landwirtschaftliche Produkte luden. Die schwere Arbeit wurde von Eingeborenen bei der großen Hitze gleichmäßig unverdrossen verrichtet mit rhythmisch-melodischem Nigger-Sing-Sang, der zwar monoton und in dauernder Wiederholung ermüdend schien, vom Vorsänger und dem Massenchorgemurmur aber der Art der jeweiligen Arbeit angepaßt war. Bei erforderlicher kurzer höchster Kraftanspannung wurde er anfeuernd und aufpeitschend. Jedesmal nach der hinter sich gebrachten Anstrengung ein kurzer Freudentanz. Die vielen Nilpferdpeitschenhiebe der aufsichtführenden Portugiesen empfand ich als eine schrille Dissonanz in diesem friedlich-geschäftigen Bild des Welthandels und Verkehrs, und bezweifle, daß auf dieser Art Versuche, Bankkonten zu erhöhen, ein Segen ruhte. Aus Furcht, vom Völkerbund wegen Eingeborenenmißhandlung nicht kolonisationswürdig befunden zu werden und dadurch Überseebesitz zu verlieren, änderte man gleich nach dem 1. Weltkrieg die Art der Eingeborenenbehandlung zu Gunsten der Schwarzen, die sich das sehr zu Nutze zu machen suchten und sich gegen eine ungerechte Behandlung und Züchtigung mit Recht energisch wehrten, verdiente Strafen aber kindlich-ruhig hinnahmen.

Wir holten die „Undine“ auch an die Kai und löschten die Ladung mit Kränen. Der an sich recht feuchte Salpeter als riesige Pyramide im Schiffsraum sorgfältig aufgeschichtet und gestaut, war durch das lange Liegen zu einem einzigen großen Block zusammengeklebt und geschmolzen; die ganz neuen Jutesäcke völlig zerfressen. Der große Salpeterberg konnte nur mit dicken Brechstangen zerkleinert wieder gelöscht werden, in der Hitze eine schwere Arbeit, für die nur Eingeborene in Frage kommen. Unser Kapitän war anderer Meinung, wahrscheinlich um Geld zu sparen und setzte seine Leute unnötigerweise dafür ein,

ohne ihre Interessen nach anderer Seite zu vertreten. Bei dieser schweren Arbeit in Tropenhitze und Fieberseuche, glaubte er, unsere gerade nicht lukullische Verpflegung durch nichts ändern oder bessern zu müssen. Als 2 Matrosen in diesem Sinne beschwerdeführend eines Morgens mit der für uns als Frühstück bestimmten Schüssel voll Buchweizengrütze auf dem Achterdeck erschienen, riß er sie ihnen aus der Hand und versuchte, sie ihnen an den Kopf zu werfen. Bevor es nach einigen Tagen zum Äußersten kam, wurden Schwarze zum Löschen der Ladung eingesetzt, nachdem aber schon ein Matrose und der Junge Leo desertiert waren unter Mitnahme des Revolvers aus der Kapitänskajüte, die Leo seit Iquique betreute als Nachfolger von Peter Sch., den die materiellen Reize und Vorzüge dieser Stellung auch nur kurze Zeit fesseln konnten. Als Ersatz für Leo wurde ich nun wieder in die Kajüte beordert, nachdem der Kapitän mich aber vorher schon zum Leichtmatrosen gemacht hatte; als solcher verdiente ich nun 15 M monatlich. Meine Rückkommandierung in die Kajüte hatte der Kapitän gemacht, um mir die sehr schwere Arbeit des Salpeterlöschens zu ersparen, worüber ich nicht böse war. Die beiden Deserteure waren auf ihrem Weg nach den Diamantminen von Johannesburg an der Grenze von Transvaal festgenommen und warteten nach wenigen Tagen schon im Gefängnis von Lourenço Marques auf das Inseegehen der „Undine“, um von der Polizei eben vorher wieder an Bord gebracht zu werden. Aus irgendeinem Grund mußten wir auch zu unserem größten Bedauern wieder vom Kai verholen und auf dem Strom zu Anker gehen. Den regen internationalen Schiffsverkehr mit seinen typischen Erscheinungen, der Verschiedenheit der Schiffe, Ladungen, Besatzungen, Passagiere und das höchst amüsante Leben und Treiben der schwarzen Arbeiter aus der Nähe zu beobachten, war interessant und amüsant. Ein Kapitel für sich waren dabei die schmucken deutschen Reichspostdampfer der Deutschen Ost-Afrika-Linie, hellgrau außenbords, die Aufbauten leuchtend weiß, darüber der dicke schräge Schornstein in schönster Farbenfreude.

Mit klingendem Spiel, die schwarzweiß-rote Flagge am Heck, das Schiff vollgeladen, mit Passagieren aus aller Herren Länder und schönen Frauen an Deck, die Besatzung in schmucker Uniform und zu dem allen passend wahrscheinlich die leiblichen Genüsse des täglichen Lebens, stand diese Art der

Seefahrt mit der unseren in Kontrasten, die sich nicht auf einen Nenner bringen ließen. Nur der wohlberechtigte Stolz und die Freude, als kleiner Mann in dem trotz allem Mist und Dreck bestehenden Zauber wirklicher Seefahrt tätig eingereiht zu sein und so die Welt kennen zu lernen, bewahrte vor Minderwertigkeitsgefühlen. Da hätte man doch nicht getauscht!?! „Und führe uns nicht in Versuchung!“ Da drüben brauchten sie nicht Salpeter zu löschen, aßen wie im Restaurant, schliefen wie zu Hause. Kühlmaschinen surrten, abends zwischen der Musik an Deck das helle Lachen schöner Mädchen, die auf Unterhaltung und Tänzer warteten. Wird einem sowas auch noch mal blühen im Leben? Das schien so fern zu sein wie der gerade beobachtete Halleysche Komet.

In Guayaquil waren wir vom Fieber verschont geblieben, hier aber erwischte es uns nun doch, nachdem auch keinerlei Vorsichts- und Vorbeugungsmaßnahmen getroffen waren an Bord. Einer nach dem anderen legte sich mit Malaria, die ersten brachte man ins Lazarett an Land, bei den letzten gab man sich nicht mehr die Mühe, zu denen ich auch zählte. Eine vom Arzt verordnete, uns märchenhaft klingende Kost gab es einige Tage, dann trat der seit 14 Monaten gültige Speisezettel wieder in Kraft unter täglichem Zusatz von Chinin. Die täglich notwendigsten Arbeiten konnten von jeweils Nicht-Kranken noch gerade verrichtet werden.

Als Gigsgast mußte ich auch hier den Kapitän täglich mit an Land rudern, auf seine Rückkehr oft etliche Stunden im Boot langweilig warten. Aber in diesem Hafen gab es Augenweide genug, die lockte und mußte genossen werden. Einer blieb als Wache im Boot, der andere strolchte durch die Stadt, kaufte Ansichtskarten oder das herrliche, nur leider viel zu teure Obst auf dem Markt. Mich zog es meist mehr an den Hafen, an dessen buntfesselnden Bildern ich mich nie glaubte satt sehen zu können. In langer Reihe lag an der Kai als erstes Schiff solch schwimmendes deutsches Paradies, dem so verflixte viel Sehnsuchtswünsche zustrebten. Aber wie dahin gelangen? Unmöglich! In meinem Dress nun schon gar nicht, der in der Hitze nur dazu diente, die Blöße möglichst dünn und leicht zu verdecken. An der Gangway steht ohnehin solch ernst blickender Quartiermaster im weißen Hemd, die Abwehr in Person! Schade, also weiter.

Die englische „Umvoti“ von Bullard + King aus London mit abgelösten

Kolonialsoldaten an Deck erweckte nicht viel Interesse, der Glasgower Clan Liner mit 2 roten Ringen im schwarzen Schornstein und indischer Besatzung hält mit seiner Eisenladung aus 5 Luken eine schnatternde sangesfreudige Niggerschar in Gang und Schweiß, daß einem selbst beim Anblick schon warm wird, da könnte man stundenlang zusehen. Einem öde grausameren portugiesischen Postdampfer kippen Hunderte von Schwarzen jeden Alters vom Kopfe den Kohleninhalt eines Körbchens mit ameisenhafter Ordnung und Fleiß in Unendliches schluckende Bunkerpforten, das Ganze eingehüllt in Kohlenstaubhitze mit melodisch monotoner Melodie und Schweißgeruch. Mit seinen 2 weißen Schornsteinringen, kaffeebraunen Decksaufbauten, indischem Völkergemisch an Deck, dazu passend eine malerisch uniformierte Besatzung gleicher Herkunft, am Heck der Union Jack im blauen Feld, vertritt ein stattlicher Doppelschraubendampfer die British India SS Co. Dahinter, ganz Würde, der neueste Vertreter der Union Castle Line mit rotleuchtendem Schornstein Groß-Britanniens Linienschiffahrt repräsentierend. Und so die bunte Reihe weiter bis ans Ende der langen Piers. Am meisten zieht der deutsche Postdampfer doch immer noch an, wo mit 6 Glockenschlägen der Quartiermaster gerade ans Kaffeetrinken erinnert und die Gangway unbewacht ist. Jetzt oder nie, solche Gelegenheit kommt nicht wieder und so lumpig sieht man denn doch auch nicht aus, deswegen von Bord gejagt zu werden; Hemd und Hose waren heil und sauber, die Leinenmütze leuchtend weiß. Also los, mehr wie schief gehen kann die Sache sowieso nicht. Hübsch über die Gangway ruhigen Gleichmut markierend über das Vorderdeck, unter die Back, wo ich schon von Land aus die Lage der Mannschaftslogis studiert hatte. Ein unverkennbar zum Maschinenpersonal gehöriger leidlich freundlich dreinschauender Volksgenosse wird schnell begrüßt und in eine Unterhaltung gezogen, bevor man mich als nichtstuenden Fremden kurzerhand von Bord jagt. Der Mann hörte sich meine Frage nach deutschen Zeitungen, oder einem Buch wenigstens, an und guckt den Fragesteller an. Was? Wer? Woher? Vom Segelschiff, das ist ja mal ganz was anderes. Hast Du schon Kaffee getrunken? Ein schöneres Thema hätte ja nicht angeschnitten werden können! Also rein ins Logis.

Hier ist einer von dem deutschen Segelschiff da drüben, mach mal Platz und schenk für ihn mit ein. Woher?

Wohin? Wie lange von der Heimat fort? Was kriegt Ihr da zu essen? Da muß doch noch Streuselkuchen sein, komm lang zu, Du wolltest was zu lesen haben? Frag man auch mal die Matrosen, die haben allerlei. Ich trank Kaffee und fraß Kuchen soviel ich konnte, inzwischen die mehr interessierten Frager zufriedenstellend, „Hebt wi denn nich noch wat för den Jung?“ Sie suchten alle und fanden was und packten Pakete, während einer mir inzwischen noch die Haare schnitt. Der Berg an Zeitungen „Gartenlaube“, „Daheim“ usw. wuchs ansehnlich mit dazwischen geschichteten Kuchen, die von allen Seiten kamen. Da konnte ja einer noch mal schnell, leicht und billig glücklich gemacht werden. Ich war in einer anderen Welt! „Weest Du wat, de Jung möt mal na den 1. Klass' Pantrysteward, dat is een vernünftigen Kerl, de hett wat und de gifft em watt.“ Der Mann wurde gesucht, ich ihm annonciert und nach dankbarem Abschied kaffee- und kuchensatt, die Haare kostenlos feingeschnitten zur weiteren Veranlassung übergeben, unter dem Arm schon ein Riesenpaket kuchengeschmückter Lektüre. Tür auf, „Komm rein!“ Tür zu, Schlüssel umgedreht, Dämmerlicht. Ein Druck auf den Lichtschalter versetzt mich dann in die Wirklichkeit vom Schlaraffenland. Auf langen Tischen standen Schätze und Leckerbissen, die die Zungen und Gaumen verwöhntester Leckermäuler mit großem Geldbeutel aus allen Ländern zum großen Dinner anregen, entzücken und befriedigen sollten. Vor meinen Augen flimmert es und aromatische, würzige Düfte machten auch das im Mund zusammenlaufende Wasser schnell schlucken. Zur Gefühlsduselei war aber keine Zeit, das waren Wirklichkeiten, zu denen Stellung genommen werden mußte. Die Worte: „Was willst Du davon haben?“ machten mich fast schwindelig. War das nun Glück oder Unglück? Was ich haben wollte? Alles! Aber wie tragen, wie dieses einmalige Angebot nutzen, das nie wiederkommen würde! Wer hilft mir! Ich mußte den Zoll passieren, das war das Entsetzliche und lähmte meine Entschlüsse. Jedes Gepäckstück mußte mit Rücksicht auf Zollrevision gepackt sein und außer meinem großen Zeitungs-Kuchenstapel konnte ich jetzt schon gar nichts mehr unter den Arm nehmen. Die Hosentaschen kamen auch nicht in Frage, also was tun?!?! Von all den vor mir stehenden Zauberdingen kam überhaupt nichts in Frage außer dem, was ich sofort an Ort und Stelle noch essen konnte. Währenddessen holte mein verständnisvoller Wohltäter aus

anderen Vorräten 2 lange, schöne, dicke, würzige Mettwürste und einen Edamer Käse. In jedes Hosenbein hing ich mir eine Wurst am Leibriemen festgebunden und stellte durch ein paar Probeschritte fest, daß das funktionieren mußte. Der Käse wurde halbiert und mir ohne Büstenhalter auf die jugendliche reichlich angsterfüllte Brust geschnallt mit Bindfäden und kunstvollem Knoten. Bei dem weiten blau-weiß-gestreiften Jumper konnte das ohne lange Haare und weißes Kleid noch eben klar gehen, solange kein Wind von vorne wehte. Sollte ich lachen oder weinen? Keins von beiden, ich schwitzte Angst! Es wird Zeit, der Obersteward konnte bald kommen und alles zu nichts machen. „Warte einen Augenblick, ich komme gleich wieder.“

Mein Gönner informierte den Quartiermaster an der Gangway in welcher besonderen Mission ich gekommen sei und schnell und unauffällig von Bord müsse. Der Mann schaltete richtig, ein Blick über Deck und längs der Kai ließ den Augenblick günstig erscheinen. Ob der Gang nach Canossa so schwer war, wie mir der meingee über Deck zwischen Passagieren, Besatzung und Schwarzen hindurch? Ich lief Spießruten und fühlte alle Augen von Europa und Afrika auf mich konzentriert und ließ mich an der Haltbarkeit deutscher Bindfäden zweifeln, an dem außer den Mettwürsten die Möglichkeit unsterblicher Blamage und Inhaftnahme durch den Zoll in breitesten Öffentlichkeit hing! Unter den wohlgemeinten Worten, Wünschen und Grüßen an Bord Eingeweihter glaubte ich mehr zu wanken als zu gehen, kam heil an Land, dem schönen Schiff – soviel ich erinnere war es die „Gertrud Woermann“ – noch einen mehr verzweifelten als dankbaren Blick widmend. Schmunzelndes Lächeln auf verschiedenen Gesichtern der Besatzung erschienen als blutiger Hohn! Aber avanti, koste was es wolle, der Zoll war unumstößliche Wirklichkeit. Per aspera ad astra hatte man mich auf der Schule gelehrt, mal sehen, ob die recht haben. Der faule Zollfritze saß vor seiner Bude an der nahen hohen Eisenpforte, rauchte, schluckte und verdiente sein Gehalt durch einen Dauerzustand Langerweile, aus der selbst ich ihn nicht reißen konnte mit Angst- und Notzuständen, die lange zu ertragen kein seelischer Dickhäuter fähig war. Wenn ich die Blicke des Gefürchteten deuten sollte, dann war es Verachtung, beileibe kein Interesse was ich ihm ansah. So war mir der Kerl am sympathischsten; in der Ferne sah ich schon unser

Boot liegen. Aber nur nicht schneller laufen, die vorderen Würste schlenkeren ohnehin schon bedenklich, um meinen Busen war mir nicht bange, der saß rein natura. Ich kam heil ins Boot und wir beschlossen, sofort ohne den Kapitän an Bord zu fahren, damit ich mich meiner Schätze schnell und diskret entledigen könnte. Im Logis zollte man mir dankbare, hungrige Anerkennung für meine Leistung, von deren nahrhaftem Erfolg abends, als wir den Kapitän von Land holten, schon nichts mehr übrig war.

Wir hatten Order, von Lourenço Marques in Ballast nach Australien zu versegeln, wo wir Weizen laden sollten, wahrscheinlich für Europa. Wir nahmen Sandballast, kriegten minderwertigen Ersatz für einige Deserteure und die 2 im Gefängnis schmachtenden kamen kurz vor dem Auslaufen wieder an Bord. Leo übernahm wieder den Dienst als Kajütsjung, ich ging gerne wieder an Deck, soweit es das Malariafieber zuließ.

Der Ballast war gut getrimmt, abgedeckt und gelascht, an den Eisenstützen im Unterraum mit dicken Holzplanken ein starkes Längsschott angebracht, das den Sandballast am Überschieben von einer Seite zur anderen hindern sollte. Schadhafte Stellen und Löcher in den Bodenplanken des Unterraumes, auf denen der Sand lag, waren aber nicht ausgebessert, was uns teuer zu stehen kam. Das aus der Salpeterladung während der Reise in die Bilgen gesickerte viele Wasser war auch noch nicht ausgepumpt, statt dessen der ganze Laderaum des Schiffes mit viel Wasser ausgewaschen als Vorbereitung zum Weizenladen.

Mit dem Westwind der südlichen Breiten hoffte der Kapitän in Ballast eine schnelle Reise zu machen, und wir waren dementsprechend mit Proviant und Wasser ausgerüstet. Abgesehen von den regelmäßigen Fieberanfällen der Besatzung, die zum Teil sehr heftig und schwächend waren, ging alles seinen gewohnten Gang. Der immer größer werdende Halleysche Komet am Morgenhimmel nahe der Mondsichel und der Venus erinnerte bald an Bilder des Weihnachtssternes über dem Stall von Bethlehem.

Wir waren etwa 2 Wochen auf See, hatten außer den Royals bei gutem Wetter alle Segel gesetzt, als 3.30 Uhr der wachhabende 1. Steuermann befiehlt, wegen einer zu Luward aufziehenden Wolkenbank beide Oberbram-

segel sofort aufzugeien. Ob der Kapitän davon Kenntnis erhielt, weiß ich nicht. Die Oberbramrahmen wurden gefiert, die Segel dicht geeigt aber nicht fest gemacht, denn Unterbramsegel und entsprechende Stagssegel mußten schleunigst runter, es brieste eklig. Schleunigst das Bramsegel fest, dann alle Mann ans Großsegel. Wind und See nahmen anormal zu, das war keine gewöhnliche Bö, was da dunkel aufzog. Jeder fühlte, Eile war geboten um etwas Üblem zuvorkommen. Die Natur ließ sich aber nicht aufhalten, wir arbeiteten und schufteten für unser Leben, ohne Ansporn aus Menschenmund! Aber wir konnten nicht mehr vorbeugen, nur noch retten was zu retten ging, und uns selber in Sicherheit bringen. Von Marssegeln, Fock, Besan, Vor- u. Großstengestagssegeln brauchten wir nur noch Fetzen zu bergen. Das andere hatte der Sturm mitgenommen. Die See lief höher und nahm immer noch zu, in einer Art und Weise, die auf Schlimmstes schließen ließ. An persönliche Belange und Interessen dachte keiner mehr, diesmal ging es ums Ganze, das fühlte jeder. Ohne Studium dicker Bücher, Beobachtung von Barometer und Wind erkannte jeder dieses Wüten der Elemente als Mauritius Orkan. Alle Segel fest oder weggefliegen trieben wir vor Topp und Takel quer in der hohen See, die das leichte Ballastschiff mit seiner schweren Takelage wie ein Stehaufmännchen entsetzlich rollen und arbeiten ließ, wobei die hohen Masten bedrückendsten Bahnen, Bogen und Kreise gegen den dunklen Himmel beschrieben. Lange konnte das stärkste Schiff so etwas nicht aushalten, irgendwo mußte irgendetwas brechen.

Mit größter Sorge dachte jeder an den Ballast und das viele Wasser darunter in den Bilgen, wenn wenigstens das nicht gewesen wäre und die Bodenplanken besser geflickt. Alle Schuld rächt sich auf Erden! So konnte das nicht weiter gehen, es mußte mit Schrecken enden. Auf einen Kap Horn-Sturm ist man mit gut beladenem Schiff lange vorbereitet, dieser Orkan fiel in 3 Stunden mit aller der Natur möglichen Stärke über unser unvorbereitetes Ballastschiff her, mit seiner fierschwachen Besatzung! Die für uns unter Lebensgefahr betätigte Lenzpumpe gab erst einen schönen dicken Strahl Wasser aus der Bilge an Deck, der mit immer mehr Sand vermengt schnell dünner wurde und dann versiegte. Die Pumpe war verstopft vom Ballastsand, gegen das im Schiff stehende Wasser waren wir machtlos und

das wusch und wühlte und spülte nun von unten in den Ballastsand des sich wie ein wild gewordenen Pferd gebärdenden Schiffes. Üble Sache! So durfte das nicht weitergehen. Quer in der himmelhohen See ging das Schiff zu Bruch früher oder später, wahrscheinlich früher! Um das steuerlos treibende Schiff vor den Wind zu bringen, mußten im Vorschiff Segel gesetzt werden, koste es was es wolle! Aber wie setzt man Segel im Orkan? Menschen können das nicht, aber sie können es versuchen auf die Gefahr hin, selbst dabei einzeln zu Bruch zu gehen. Sie haben dann die beruhigende Ausrede, irgendetwas unter Lebensgefahr mit letztem Einsatz getan zu haben und haben dabei keine Zeit, über ihre verzweifelte Lage nachzudenken, während der Mauritius-Orkan sein dramatisches Programm fortsetzt. Die zu setzenden Segel gingen in Fetzen davon, während der Steuermann mit der Öllampe in den Laderaum klettert, um nach der Innenbordsgefahr zu sehen: der Ballast und das Wasser darunter. Alle Befürchtungen die jeder hatte und keiner aussprach, fanden sich bestätigt. Der Ballast war nach Steuerbord übergegangen, noch nicht viel, aber doch soviel, daß das Schlimmste nicht mehr aufzuhalten war. Der Kapitän unterrichtet die Besatzung kurz über die Lage und gibt Befehle, die Bramstengen zu kappen, um durch dieses Kürzen der Takelage das immer mehr nach Steuerbord herübergeworfene Schiff aufzurichten. Brassens, Schoten, Fallen, Geitae, Gordings werden ausgeschoren, dann mit Hammer, Meißel und Beilen die Stagen, die Lee-Royal- und Brampardunen abgeschlagen, bei dem wahnsinnig arbeitenden Schiff eine üble Arbeit, die jetzt aber jeder gerne macht, denn es geht ums Ganze. In Lee alles los, werden die Luvpardunen dann gekappt in der Annahme, daß sofort die schweren eisernen Stengen und Rahen von oben kommen und hoffentlich dabei an Deck keinen töten. Alle Mann hocken sich ängstlich festklammernd auf dem Achterdeck, von da das Runterbrechen der Takelage voll Angst und Hoffnung erwartend. Aber es bricht nichts. Der ganze Kram ist viel zu stabil da oben und wird uns dadurch zur Gefahr. Gewöhnlich und allzu oft und unerwünscht ist es umgekehrt! Was nun? Die Lage wird verzweifelt, das Warten eine Qual. Auch dem kann die Natur aber noch helfen. Wie eine Zündholzschnitzfliege unser schönes Schiff auf die Seite, die haltlosen Rahen wirbeln um die Stengen, im Wellental rollte das Schiff nach Luv zurück und dann kriegt

es den Gadenstoß, sich nicht wieder aufrichtend. Kentern wir? Noch bleibt das Schiff so liegen die Leerahnen tief durchs Wasser pflügend. Da gibt es nur noch eine Rettung: die ganze Takelage opfern so schnell es geht. In Lee kann keiner mehr arbeiten. Mit Beilen und Äxten werden alle Luvpardunen als Halt der Masten abgeschlagen. Schiff und Takelage ist einer nie geahnten Belastungsprobe ausgesetzt, wir selber nicht minder, nur kommt es keinem zum Bewußtsein. Erst nach dem letzten durchgeschlagenen Drahtbändsel der Pardunen kommt endlich die ganze schöne stolze Takelage unter Donnergetöse und Feuer der brechenden dicken Stahlmasten von oben und stürzt ins Wasser, das Schiff sofort erleichternd. Aber diese erleichternde Freude oder freudige Erleichterung birgt auch noch große Gefahr, denn die Leoparden halten dieses einst so stolze luftige Gestänge im tobenenden Wirrwarr außenbords fest, längsseits unter Wasser gegen die Bordwand schlagend, so daß der Rumpf unseres armen Schiffes bis in die letzten Fugen bebt und zittert. Ein in die Bordwand geschlagenes Loch würde uns mit der verstopften Pumpe wie ein Sack voll Steine mitten im Indischen Ozean sinken lassen und unser Schicksal, unser letztes Stündlein, Tag und Ort würde nie ein Mensch erfahren; verschollen . . .

Der Tag ging zuende und wir warteten nun zur Untätigkeit gezwungen auf – ja worauf denn? Auf ein Wunder? Ein Wunder, das die schottischen Schiffbauer einleiteten und der liebe Gott vollendete? Nach menschlichem Ermessen konnte der Schiffsrumpf diese Erschütterungen nicht lange aushalten, aber er tat es doch!

Im Unterraum hatte der enorme Druck des Ballasts auf das Längsschott die es tragenden dicken eisernen Raumstützen alle gebrochen, so daß der ganze Ballast nach Lee überschloß, das Schiff fast zum Kentern bringend; das hatten wir an dem Abend noch festgestellt. Mit dem hilflosen Wrack trieben wir die Nacht durch weiter quer zur See bei langsam abnehmendem Sturm. Etwas kaltes Dosenfleisch und Hartbrot gab es als Abschluß dieses traurigen Tages und dann hockten wir die ganze Nacht zwischen Angst und Hoffen dicht beieinander in der Kajüte, jeder seine Sorge in sich hineinfressend.

Nach schlafloser Nacht mit wenig Mumm in den Fieberknochen und et-

was mehr im Magen gingen wir bei Tagesanbruch mit alle Mann an die notwendigste Arbeit: die 1000 t Sandballast wieder überzuschaufeln um das noch immer wild rollende und arbeitende Schiff wieder aufzurichten, damit wir von der tief unter Wasser liegenden Leeseite die die Takelage haltenden Pardunen abschlagen konnten, was am folgenden Tag bei besserem Wetter mit viel Mühe gelang. Von der unmittelbaren Not waren wir befreit, aber nach Verlust jeglichen Schiffsantriebes eine wenig angenehme Situation, mitten im Indischen Ozean. Dazu Fieber, wenig Wasser und Proviant . . .

Der Kapitän beschloß, nach Südafrika zurückzulaufen, aber wie? Vom Fockmast stand nur noch ein Stumpf, der Großmast war mit 2 Rahen unsere ganze Hoffnung; den Besan konnten wir auch noch setzen. Ein paar Stagsegel an den Maststümpfen vervollständigte die Angelegenheit. Tagelang wurde von allen bis zur Erschöpfung Ballast geschaufelt, getrimmt und gelascht. Die Pumpe kam in Ordnung, das Wetter wurde gut und mit günstigem Wind holten wir 3 Meilen als Höchstgeschwindigkeit heraus. Fieber und wenig Wasser machten Sorgen. Eines Abends kam von Steuerbord, Richtung Indien-Capstadt ein Dampfer in Sicht, der ein gutes Geschäft witternd mit englischer Flagge uns hoffnungsfreudig umfuhr, unser trauriges Schiff neugierig musternd. Bei dem günstigen Wind wollte Kapitän L. keine Hilfe annehmen, der Engländer fuhr enttäuscht von dannen, berichtete aber seine Begegnung telegrafisch nach Hamburg. Am nächsten Tag schlief dann aber der Wind ein und es begann eine üble Zeit flauer heißer Tage, mit noch mehr Fieber und noch weniger Wasser, mit ungenauem Schiffsort und der dazu passenden Stimmung der Besatzung, von der nur noch die aller- notwendigsten Arbeiten verlangt wurden. Weshalb auch mehr? Wir hatten nur noch ein Interesse und Ziel: den nächsten Hafen! Alles andere war Nebensache. Oder sollte es mit diesem Schiff doch noch ein schlimmes Ende nehmen, das Ende? Nach all der Arbeit und dem Schlamassel? Man war doch noch so jung. Wenn nur das Fieber nicht wäre! Der uns zum Verhängnis gewordene viele Wind, der blieb nun ganz aus. Unser schwerer vierkante Kasten kam mit den paar Segeln nicht von der Stelle. Lange durfte das so nicht weitergehen. Die Rettungsboote wurden klargemacht, um mit ihnen eventuell Land zu erreichen. Morgen ist Pfingsten. Im vorigen Jahr

segelten wir da frisch und froh in die Bucht von Callao. Eine traurige Veränderung der Situation.

Als ich da so am Ruder stand, schnob lange Zeit dicht neben uns zu Luward ein unangenehm stinkender großer Wal-fisch. Totenstille, spiegelglatt die bleigraue See. Der Himmel leicht verschleiert, im Dunst keine Kimm auszumachen. Wo mögen wir sein? In dieser Gegend setzt viel Strom! Da! An Steuerbord ist doch was zu sehen! Was ist das? Der Steuermann macht mit dem Glas einen Dampfer undeutlich aus. Welchen Kurs steuert er? Wenn er bloß nicht vorbeifährt! Die Fieberkranken schicken sehnsüchtige Blicke durchs Bulleye. Eine halbe Stunde später liegt der große White Star Dampfer „Runic“ oder „Rufic“ ganz dicht an Steuerbord gestoppt in Rufweite, seine blaue Flagge halbstock gesetzt. König Eduard VII war gestorben. Der Engländer fragt durchs Megaphon, was wir an Hilfe brauchen, die Passagiere dicht gedrängt an der Reeling ihre Fotoapparate bedienend. Bei klarer Luft müßte der Leuchtturm von Durban in Sicht sein, Peilung so und so. Hafenkaptän Durban wird vom Engländer durch F. T. gebeten, sofort starke Schlepper zu schicken, uns zu holen. Als das von drinnen bestätigt ist, dampft der hilfsbereite Engländer weiter. Abends laufen wir im Tau des großen Schleppers „Richard King“ bei herrlichem Wetter in die schöne Bucht von Durban ein, von der Menge an Land und auf den Schiffen neugierig begafft.

Eine andere Welt umgibt uns so plötzlich, daß man diesem Traum noch nicht traut, das kann ja gar keine Wirklichkeit sein – und ist es doch, trotz heftiger Fieberschauer. Diesmal war es nochmal wieder so eben klar gegangen, und zu Hause läuteten jetzt die Pfingstglocken. Ich drehte mich auf die andere Seite, wollte schlafen, wollte wieder gesund werden – –

Durch Telegramm des engl. Dampfers „Wakool“, der uns auf See mit gesichtet und umkreist hatte, war man in der Heimat über unser Mißgeschick kurz unterrichtet. Nach Eingang aller Einzelheiten über unsere Havarie und den jetzigen Zustand des Schiffes mußte die Rhederei dann entscheiden, ob, wie und wo man das Schiff wieder auf-takeln, oder was sonst mit ihm geschehen sollte. In Südafrika gab es keine Möglichkeit, eine neue Takelage zu beschaffen, das Schiff hätte zu dem Zweck nach Europa geschleppt werden müssen für einen Preis, der den Wert

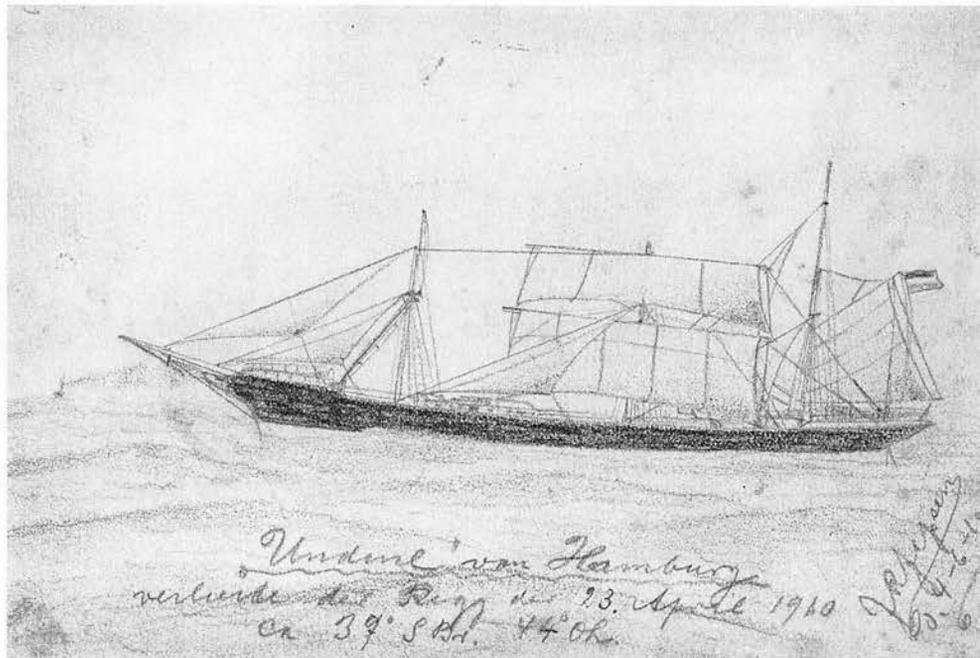
des Schiffes wahrscheinlich überstieg. Der Unfall der „Undine“ wurde von berufenen Sachverständigen in Durban als „große Havarie“ bezeichnet, das besagt, daß der Schaden dem Schiff von der Besatzung vorsätzlich zugefügt wurde, um Schiff und Mannschaft vor dem sonst sicheren Untergang zu bewahren. Dadurch erwachsen der Rhederei erhebliche Vorteile hinsichtlich der Schadenvergütung durch die Versicherung.

In dem guten Klima, bei frischer Kost, seelischer Entspannung und im Gefühl der Sicherheit, des Geborgenseins in einem modernen großen Hafen mit allen seinen Vorteilen und Reizen, erholten wir uns nun auch bald mehr und mehr vom Fieber, ohne daß freilich besondere ärztliche Hilfe in Anspruch genommen wurde. Das gewohnte tägliche Leben mit seinem nie endenden Arbeitspensum setzte wieder ein. Wir klopfen und kratzen unser Schiff von vorne bis achtern tadellos ab und malten es außen und innenbords fein sauber wieder an. Im Schwimmdock stellten wir die Unterwasserschäden fest.

Die gekappten Masten hatten große Beulen an Steuerbord unter Wasser in die Bordwand geschlagen und das Ruderblatt stark verbogen. Die Dockarbeiten am Schiff (Boden abkratzen und malen) wurden von eingeborenen Sträflingen ausgeführt, die mit Ketten aneinander geschmiedet waren.

Gleichzeitig mit uns im Dock lag die kleine norwegische Bark „Alfa“ aus Risör, die dann in Ballast nach der Südsee ging, um da Kopra für Europa zu laden. Eine große italienische Bark lief Durban als Nothafen an, um Ersatz für ihre vom Sturm weggewehten Segel zu beschaffen. Sie hatte, mit Weizen von Australien nach Europa unterwegs, aus Angst vor Kap Horn, schon den in Bezug auf Wind viel ungünstigeren Weg ums Kap der guten Hoffnung gewählt und trotzdem alle Segel verloren. Als ihr Kapitän die „Undine“ sah und deren Geschichte hörte, packte er seine Koffer, übergab sein Schiff dem 1. Steuermann und fuhr angeblich als Passagier mit einem Dampfer nach Hause.

Sehr interessant zu beobachten, war der von Durban betriebene Walfischfang. Die dort stationierten unter englischer und norwegischer Flagge fahrenden kleinen Fangdampfer betrieben ihr tägliches Handwerk oft in Sicht der Küste, schleppten die harpunierten Walfische zu der an der Hafeneinfahrt von Durban gelegenen Kocherei, wo die

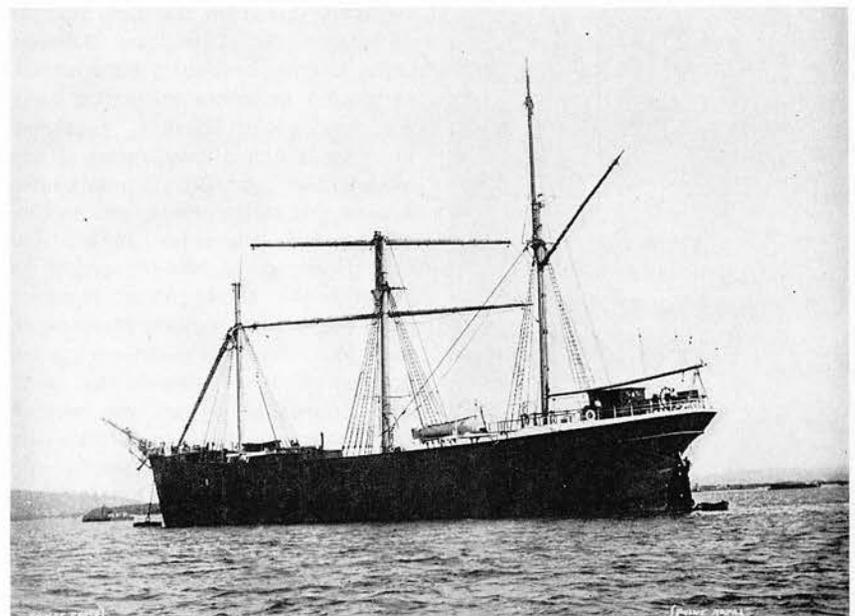


oben: Die „Undine“ unter Notsegeln mit Kurs auf Durban, nachdem in dem Mauritius-Orkan die Stengen gekappt werden mußten.

Wale auf einem Slip an Land gezogen, zerlegt und restlos verwertet wurden unter Verbreitung eines entsetzlichen Gestanks, an den die Arbeiter sich aber völlig gewöhnen. Die von den Fangdampfern erlegten und an Bord geschleppten Wale waren stets das heißhungrig umschwärmte Angriffsziel vieler Haifische, die sich aus den fetten Leibern der Wale große Speck-

stücke herausrissen. Infolgedessen war der Hafen von Durban auch immer bevölkert von vielen Haien. Von der Stadt Durban, seinem schönen Strand- und Badeleben und der weiteren schönen Umgebung habe ich damals wenig gesehen. Mein geringer Verdienst legte meiner Bewegungsfreiheit zu viel Zwang auf. Nach 6 Monaten Dienst an Bord hatte der Kapitän mich zum

unten: In Durban. Der Verfasser unter dem Heck auf der Stelling. Von hier aus wurde die „Undine“ nach Chinde geschleppt, wo sie ihre Tage als Zucker-Hulk beendete.



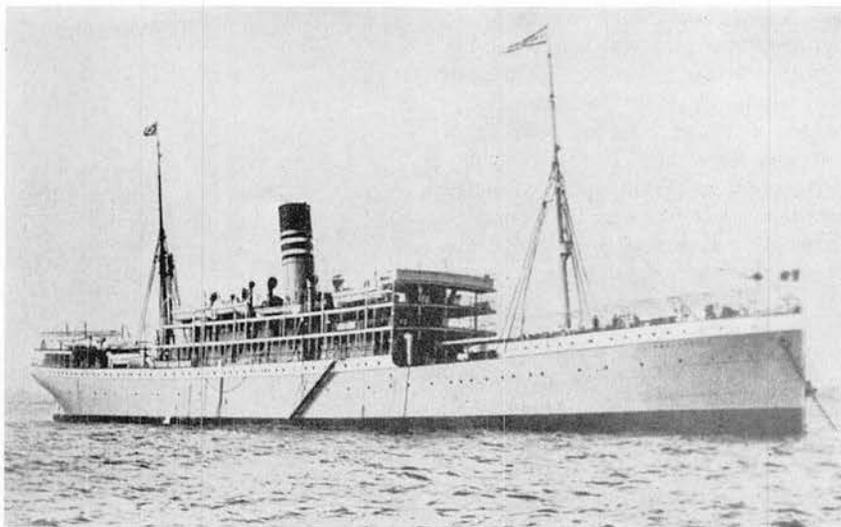
oben: Reichspostdampfer „Feldmarschall“ 6181 BRT, der mich zurückbrachte in die Heimat.

unten: Der hohen Dünung wegen wurden wir in einem großen Korb übergehievt.

Leichtmatrosen gemacht. Damit stieg meine Heuer von 5 auf 15 Mark monatlich.

Nach wenigen Wochen kam der Bescheid aus der Heimat, die „Undine“ solle nicht wieder aufgetakelt, sondern kondemniert werden. Daher wurden die ursprünglich in Hamburg gemusterten Leute der Besatzung mit dem Dampfer „Windhuk“ nach Hause geschickt, alle später im Ausland gemusterten abbezahlt. An Bord blieben nur noch der Kapitän, Peter, Leo und ich. Leo fungierte als Koch, Peter und ich hielten das Schiff sauber und verrichteten alle sonstigen Arbeiten. Näheres über den Verkauf der „Undine“ war noch nicht bekannt.

Eines Tages kam aus Hamburg Bescheid, die „Undine“ sei als Lagerhulk an eine englische Zuckerplantagensellschaft verkauft und müsse nach



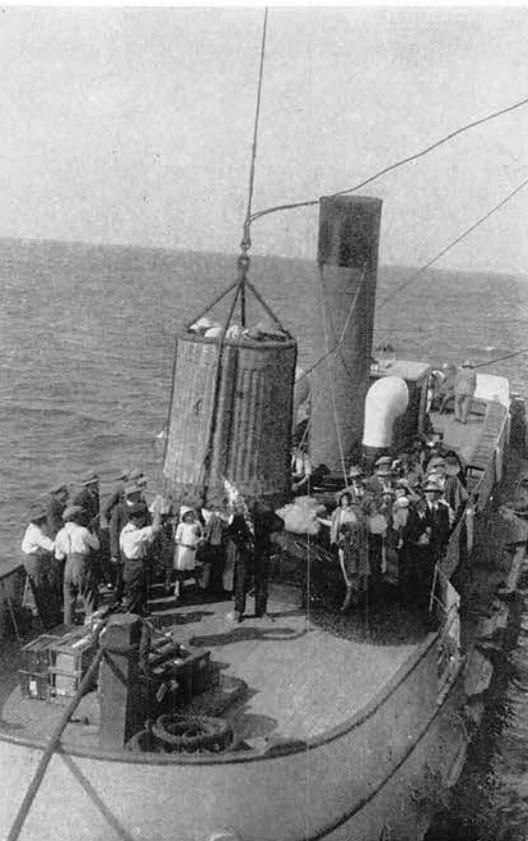
Chinde im Zambosi-Delta in Portugiesisch Ostafrika überführt werden. Unser Sandballast wurde gelöscht und für die Käufer des Schiffes 1000 tons Kohle in Durban übernommen. Die schöne lange Liegezeit im Hafen war zu Ende. Für die Überführung des Schiffes wurden 2 Deutsche und 2 Engländer zugemustert, die aber alle keine Ahnung von den von ihnen übernommenen Pflichten und Obliegenheiten hatten, so daß wir Jungens uns ihnen weit überlegen vorkamen und tatsächlich auch wohl waren, was einem guten kameradschaftlichen Einvernehmen aber keinen Abbruch tat.

Der Frachtdampfer „Khalif“ der Deutschen Ostafrika Linie nahm uns von Durban in Schlepp und brachte uns vor Lourenço Marques zu Anker, wo er einige Tage zu löschen und zu laden hatte und schleppte uns dann weiter bis Beira. Von dort nach Chinde schleppte uns dann der Seeschlepper „Adjutant“ der Deutschen Ostafrika Linie. Nur bei besonders hohem Wasserstand konnten wir die flache Barre vor der Zambesi-Mündung passieren. In einer schönen mond hellen Nacht ankerten wir vor Chinde mit beiden Ankern und langer Kette, des reißen den Stromes wegen. Ich kam mir sehr tüchtig vor, dabei das Ankerspill zu bedienen. Am selben Abend legte ich mich wieder mit starkem Fieberanfall, was den Schlepperkapitän veranlaßte, unserem Kapitän dringend zu raten, uns Jungens so schnell wie möglich nach Hause zu schicken. Chinde war ganz besonders fieberverseucht. Am nächsten Tag schickte er durch seinen 2. Offizier für mich Mineralwasser und Chininperlen an Bord, ich lag mit hohem Fieber in der Koje, während der 2. Offizier zusammen mit unseren See-

leuten erhebliche Mengen Schnaps konsumierte, von dem mir schließlich auch ein gutes Quantum eingeflößt wurde. Ob mein besonderes Wohlbefinden am nächsten Tag darauf zurückzuführen war, mag dahingestellt bleiben. Peter und ich wurden am gleichen Tag auf dem deutschen Konsulat abgemustert, dann brachte uns der „Adjutant“ auf die Rhede, wo der schöne Passagierdampfer „Feldmarschall“ zu Anker liegend auf Post- u. Passagieraustausch wartete. Der hohen Dünung wegen mußten wir in einem großen Korb übergehievt werden. Kurz darauf ging „Feldmarschall“ Anker auf Kurs Nord der Heimat zu. Unserem Kapitän winkten wir leichten Herzens die letzten Grüße zu. Er ist nie in die Heimat zurückgekehrt. Meine erste Segelschiffsreise war zu Ende.

Viele Jahre später, als Steuermann des in Beira stationierten Seeschleppers „Daressalam“, bin ich noch einmal in Chinde gewesen. Von dem bei der Sena Sugar Est. angestellten englischen Ingenieur Mr. J. erfuhr ich, daß diese Firma den „Undine“-Kapitän behalten wollte, als Hafenskapitän. Er hatte eine hohe Prämie bekommen für die Rückführung der entmasteten „Undine“ ohne Hilfe eines Bergungsfahrzeugs. Doch als diese Prämie restlos durch seine Kehle geflossen war, verschwand er aus Chinde, niemand wußte wohin.

Auf einem später von mir im Nord-Ostsee Kanal gelotsten Schiff hörte ich von dessen Steuermann, der während des Ersten Weltkrieges in einem chilenischen Hafen gelegen hatte, daß Kapitän L. zu der Zeit dort unten auf chilenischen oder peruanischen Segelschiffen gefahren habe – als Mann vor dem Mast.



Nichts ist rentabler als eine Idee!

Alle Menschen haben die Anlage, schöpferisch zu arbeiten. Nur merken es die meisten nie.

Truman Capote

Über die Bedeutung des betrieblichen Vorschlagswesens noch große Worte machen zu wollen, hieße – offene Türen einrennen. Das betriebliche Vorschlagswesen ist in der deutschen Industrie lange selbstverständlich. Und – selbstverständlich auch bei uns.

Dennoch wird in deutschen Industriebetrieben alljährlich noch immer nur etwa ein Zehntel der in amerikanischen Betrieben gleicher Größenordnung eingereichten Verbesserungsvorschläge vorgelegt. Möglicherweise machen wir etwas falsch. Bei der Werbung für das betriebliche Vorschlagswesen, bei der Behandlung von eingereichten Verbesserungsvorschlägen oder gar in der Behandlung jener, die einen Verbesserungsvorschlag einreichen wollen oder schon eingereicht haben. So fand sich kürzlich in einem Artikel des an der technischen Universität Karlsruhe lehrenden Professors Karl Steinbuch der Satz: „Die meiste Kraft verbrauchen die schöpferischen Menschen bei uns nicht bei der schöpferischen Arbeit, sondern bei der Auseinandersetzung mit hemmenden Strukturen.“ Wo auch immer diese Feststellung am Ende auch bei uns noch ihre Richtigkeit haben sollte – müssen wir die Hindernisse abbauen. Daß es sich lohnt, beim betrieblichen Vorschlagswesen mitzumachen, zeigt ein von den in der Bordmontage unseres Kieler Werkes beschäftigten Maschinenschlossern Herbert Winkelmann und Paul Berger gemeinsam erarbeiteter und eingereichter Vorschlag im Bereich des Schiffbaues.

Zur ständigen Arbeit der beiden Maschinenschlosser gehört das Ausmessen, Anlegen und Anheften sowie das Abrichten (Schleifen und Schaben von Hand) der Aufschweißbleche für das Getriebefundament. Vor allem das Abrichten ist eine recht zeitraubende Arbeit. So kamen sie auf die Idee, das Abrichten mittels eines Fräswerkes am Bord auszuführen. Durch diese Teilmechanisierung wurden der Arbeitsablauf und die Qualität bei gleichzeitiger Erleichterung der Arbeit verbessert. Die Zeichnungen und Arbeitspläne wurden dem Vorschlag entsprechend geändert. Die Maschinenschlosser Herbert Winkelmann und Paul Berger erhielten eine Prämie von je 340 DM. Es lohnt sich also, Ideen zu haben und sie zu verwirklichen. Denn, wie gesagt: Nichts ist rentabler als eine Idee! Ein Unternehmen wie die HDW braucht natürlich viele neue Ideen, um auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig zu bleiben. Und zwar neue Ideen in allen Bereichen. Bei der Finanzierung und in der Planung. In der Konstruktion und in der Fertigung. In den Schiffbauhallen, in den Werkstätten, in den Docks und an Bord. In der Organisation und in der Verwaltung. Kurz, an jedem Arbeitsplatz.

	Kiel	Hamburg	HDW
Eingegangene Vorschläge	74 (171)	113 (104)	187 (275)
Abgeschlossene Vorschläge	113 (161)	82 (163)	195 (324)
Prämierte Vorschläge	34 (61)	69 (132)	103 (193)
Geldprämien	34 (47)	56 (81)	90 (128)

Die Zahlen in Klammern stehen für 1969.

ter und eingereichter Vorschlag im Bereich des Schiffbaues.

Die Zeichnungen und Arbeitspläne wurden dem Vorschlag entsprechend geändert. Die Maschinenschlosser Herbert Winkelmann und Paul Berger erhielten eine Prämie von je 340 DM. Es lohnt sich also, Ideen zu haben und sie zu verwirklichen. Denn, wie gesagt: Nichts ist rentabler als eine Idee! Ein Unternehmen wie die HDW braucht natürlich viele neue Ideen, um auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig zu bleiben. Und zwar neue Ideen in allen Bereichen. Bei der Finanzierung und in der Planung. In der Konstruktion und in der Fertigung. In den Schiffbauhallen, in den Werkstätten, in den Docks und an Bord. In der Organisation und in der Verwaltung. Kurz, an jedem Arbeitsplatz.

In unserem Kieler Werk bestand das betriebliche Vorschlagswesen am

30. September des vergangenen Jahres zehn Jahre. Die für diesen Zeitraum ermittelten Zahlen sprechen für sich. Obwohl sich die Belegschaft von vorübergehend über 13 000 Mitarbeitern laufend verringert hat, wurden jährlich zwischen 200 und 250 und insgesamt 2 212 Verbesserungsvorschläge eingereicht. Für 967 oder 43,7 Prozent dieser Vorschläge wurden 138 615,- DM Prämien gezahlt. Die Höchstprämie betrug 4 600,- DM.

Die Entwicklung des betrieblichen Vorschlagswesens in der HDW läßt an Hand erster für das Jahr 1970 vorliegender Zahlen – wie die folgende Tabelle zeigt – für die beiden letzten Jahre, trotz eines leichten Anstiegens der Mitarbeit im Hamburger Bereich,

eine nur unzureichende Beteiligung erkennen.

Die Höchstprämien betragen in Kiel 780,- DM (2 400,- DM) und in Hamburg 810,- DM (1 610,- DM). Insgesamt wurden in Kiel Prämien in Höhe von 6 350,- DM (22 460,- DM) gezahlt, während die Summe der gezahlten Prämien in Hamburg 10 810,- DM (15 460,- DM) betrug. Die Gesamtsumme der von der HDW 1970 gezahlten Prämien erreichte mit 17 160,- DM nicht die Hälfte der im Jahre 1969 gezahlten Prämien von 37 920,- DM. Ohne einer kritischen Würdigung des noch nicht vorliegenden Jahresberichtes des betrieblichen Vorschlagswesens vorgreifen zu wollen, läßt sich doch eines jetzt schon sagen: Es gibt sicher erheblich mehr findige Köpfe bei uns, als diese Zahlen vermuten lassen. Schließlich hat jeder von uns Einfälle. Tag für Tag. Auch im beruflichen Bereich. Sie zu entwickeln und in die Wirklichkeit umzusetzen, sollte er sich des betrieblichen Vorschlagswesens bedienen. Immer und überall gibt es etwas, das man besser machen kann. Wer sich am betrieblichen Vorschlagswesen beteiligt, schlägt drei Fliegen mit einer Klappe:

seine Arbeit wird ihm wieder zur Quelle schöpferischer Impulse werden;
die Verwirklichung guter Ideen erhöht das Selbstbewußtsein und wird obendrein prämiert;
jede verwirklichte Idee hilft auf lange Sicht die Arbeitsplätze aller sichern!

Referate im Informationskreis Kiel

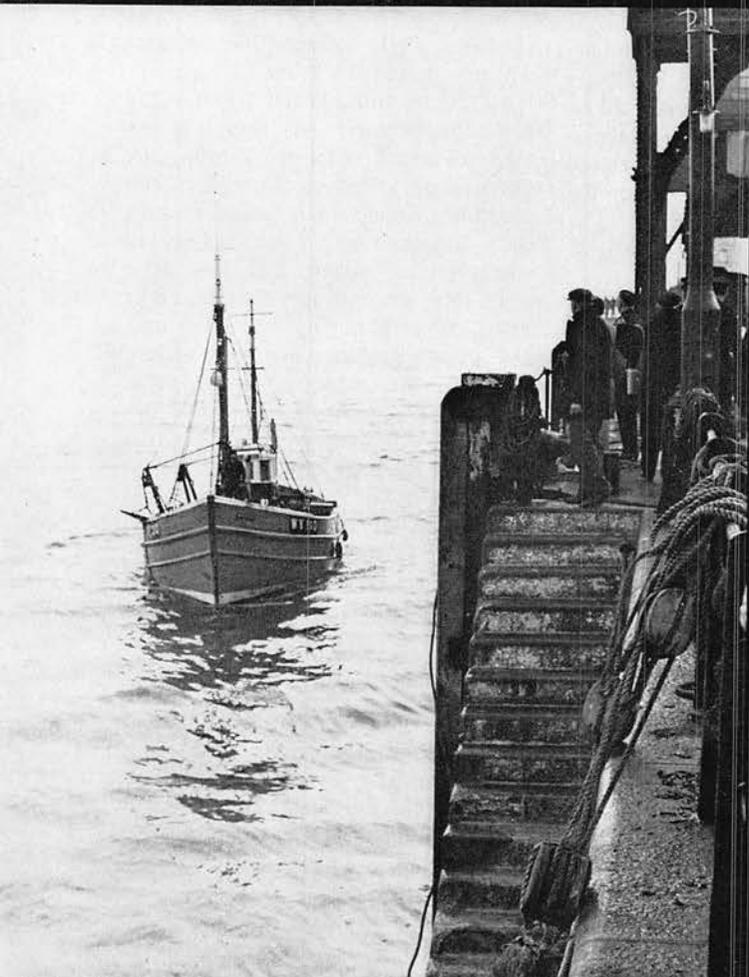
Die bisher im Rahmen der Vortragsreihe des Informationskreises jeweils an einem Montagnachmittag im Speisesaal des Hauptverwaltungsgebäudes in Kiel-Dietrichsdorf durchgeführten Veranstaltungen waren gut besucht. Die Teilnehmerzahlen schwankten zwischen 80 und 150 Mitarbeitern.

Im Anschluß an die in der Dezemberausgabe unserer Werkzeitung genannten Vorträge sind die folgenden Themen vorgesehen:

Kraftfahrzeugversicherung in Verbindung mit beruflicher Tätigkeit (F. Stadthaus)	26. 4. 71
Betriebsverfassungsgesetz und Mitbestimmung (Dr. D. Stollberg)	10. 5. 71
Betriebsverfassungsgesetz und Mitbestimmung (G. Mielke, DAG)	17. 5. 71
Die Grundzüge der Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung (H. Heitmann)	24. 5. 71
Systemtechnik-Systematische Entscheidungsvorbereitung (Prof. Dr. Ing. H. H. Koelle, TU Berlin)	5. 6. 71 Sbd. 9.30 Uhr

Auch diese Vorträge finden im Speisesaal des Hauptverwaltungsgebäudes im Werk Dietrichsdorf statt.

Anmeldungen zu diesen Vorträgen nimmt Klaus Thieme (KSO/Tel. 328) entgegen.

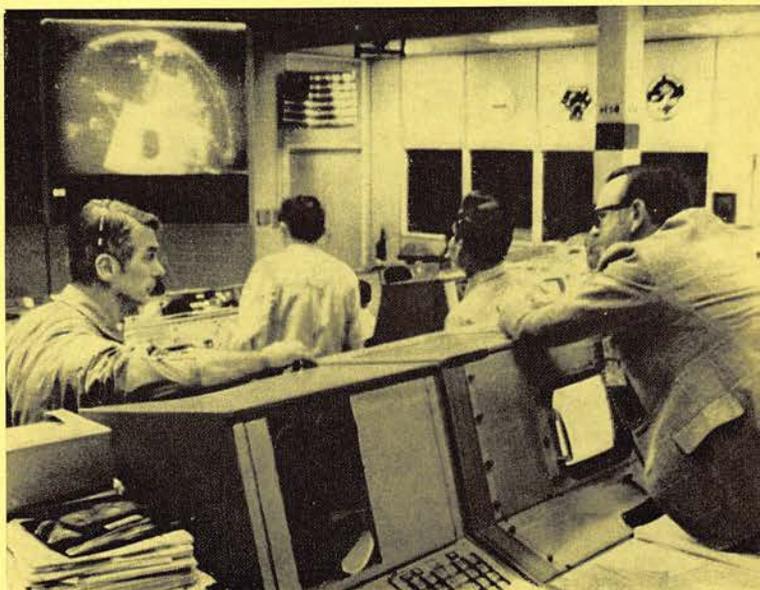
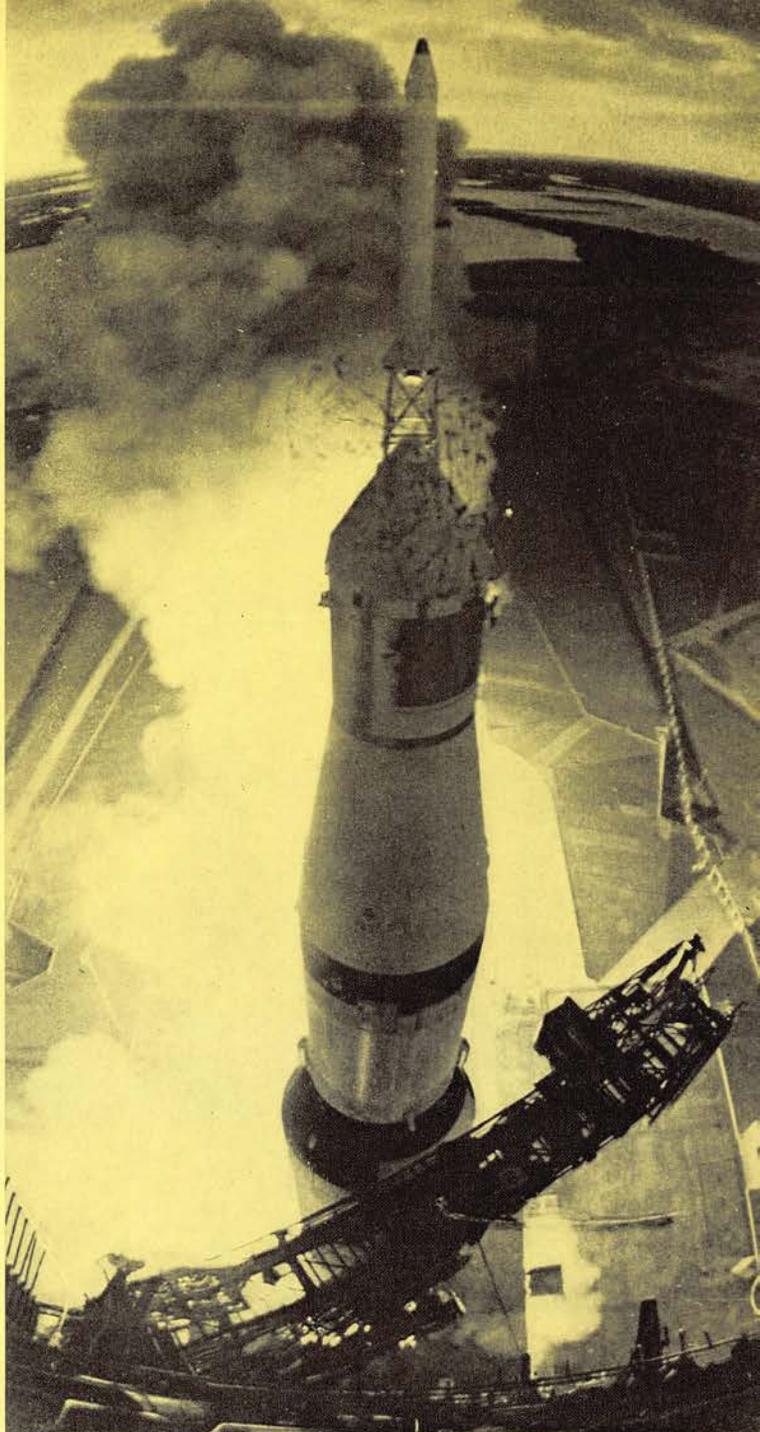
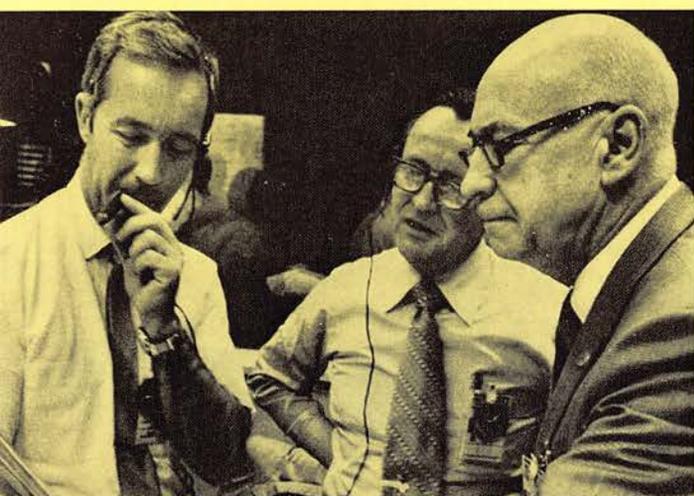


kleine chronik der weltseifahrt...

Am 11. Januar kollidierte im Ärmelkanal der 1965 auf unserer Werft in Kiel gebaute Tanker „Texaco Caribbean“ (20 545 tdw) mit dem peruanischen Frachter „Paracas“ (11 912 tdw). Der Tanker sank.

Kurz zuvor waren in dem stürmischen Dezemberwetter zwei Tanker auseinandergelassen („Chryssi“, Panama, und „Ragny“, Finnland), elf Tage nach dem Unglück im Kanal explodierte der erst im vergangenen Jahr in Dienst gestellte Supertanker „Universe Patriot“ (157 602 tdw) im Mittelmeer und wenig später der 1967 gebaute Tanker „Ferncastle“ weltweit der spanischen Küste. Fünf Tanker gingen innerhalb kürzester Zeit auf drei verschiedene Arten verloren – in einer Zeit, wo sich eine Rakete erlaubt, mit 120 Sekunden Verspätung auf dem Mond anzukommen.

Und damit nicht genug. Während man hier auf Erden besser weiß, ob ein Mann auf dem Mond bei seiner Klettertour zu irgendeinem Kraterand einen aufgeregten Herzschlag hat als der Betroffene selber, gelingt es auf der Erde nicht, innerhalb von 24 Stunden den Ort einer Katastrophe derart abzusehern, daß nicht ein anderes Schiff auf das abgesoffene brummt. Just das ist geschehen. Das HAPAG-Lloyd-Schiff „Brandenburg“ (4749 tdw) rammte das Achterschiff der „Texaco Caribbean“, das, wie die Aufnahme vermuten läßt, auch als es nicht mehr zu sehen war, noch nicht gleich fest



auf Grund gelegen hat, sondern seine Lage wahrscheinlich noch veränderte. Die „Brandenburg“ sank in Minuten, nur elf Mann wurden gerettet. Die Seeamtsverhandlung hat inzwischen stattgefunden; sie ergab, daß das Warnschiff nicht am richtigen Ort lag, und daß an Bord der „Brandenburg“, auf der man von der Katastrophe hätte wissen können, überhaupt nicht über die Gefahr gesprochen wurde. Beides gibt zu denken.

Zu denken gibt das Unglück überhaupt, wenn man es der dritten Mondlandung gegenüberstellt, die mit einer Präzision verlaufen ist, daß man meinen möchte, es sei einfacher auf den Mond zu fliegen als durch den Kanal zu schippern. Ein gefährlicher Trugschluß. Nur, was wird für die Mondexkursion nicht alles aufgeboten, was wird da für die Sicherheit getan, und was für weltweite Rebellionen hätte es wohl gegeben, wenn den Astronauten etwas zugestoßen wäre — — zwanzig Seeleute sind schnell vergessen. Und ebenso viele von der „Chryssi“, und ebenso viele von der „Universe Patriot“ . . .

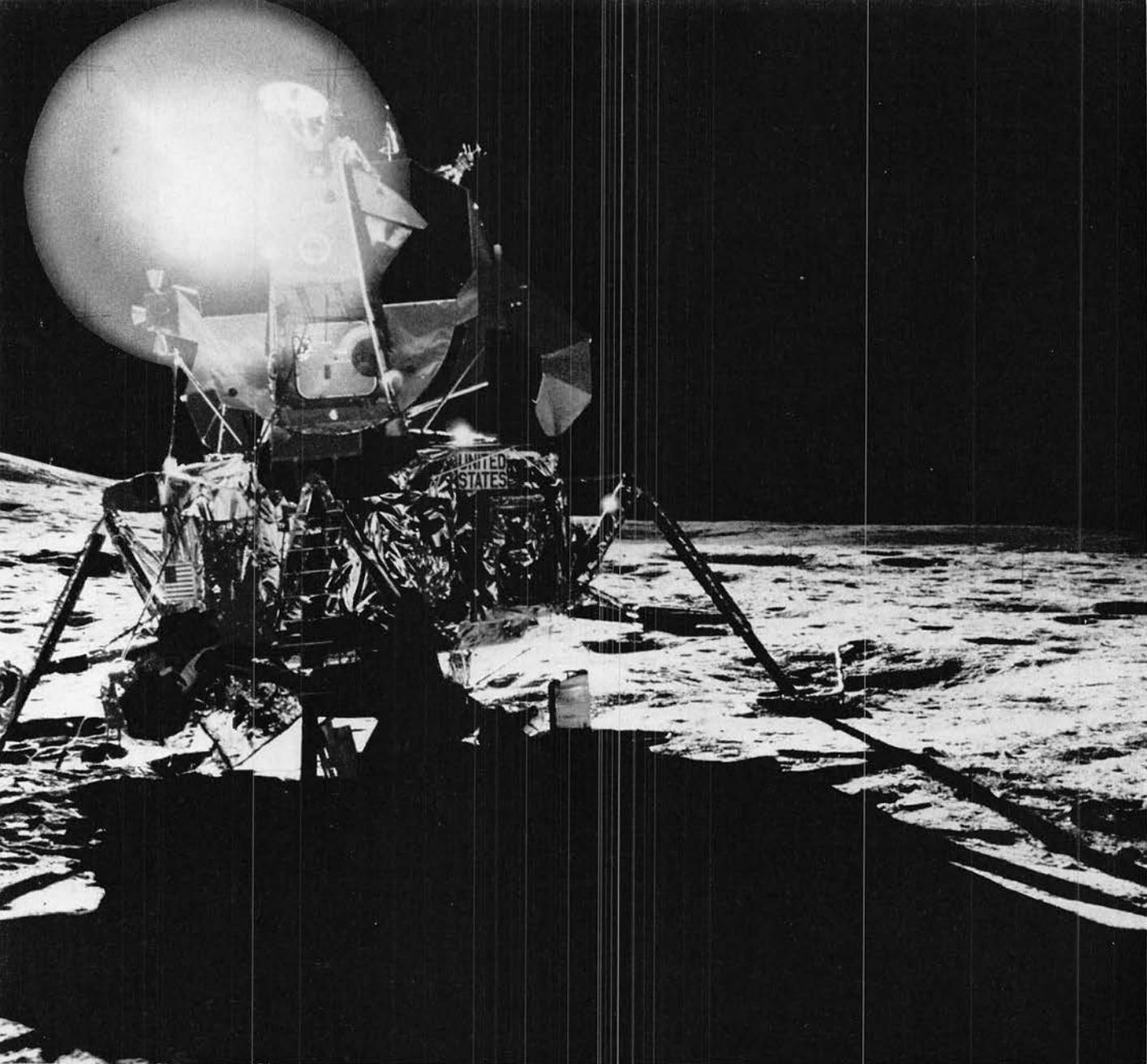
* * *

linke Seite: Das Achterschiff der „Texaco Caribbean“. Der Fischkutter brachte die elf Überlebenden der „Brandenburg“ an Land.

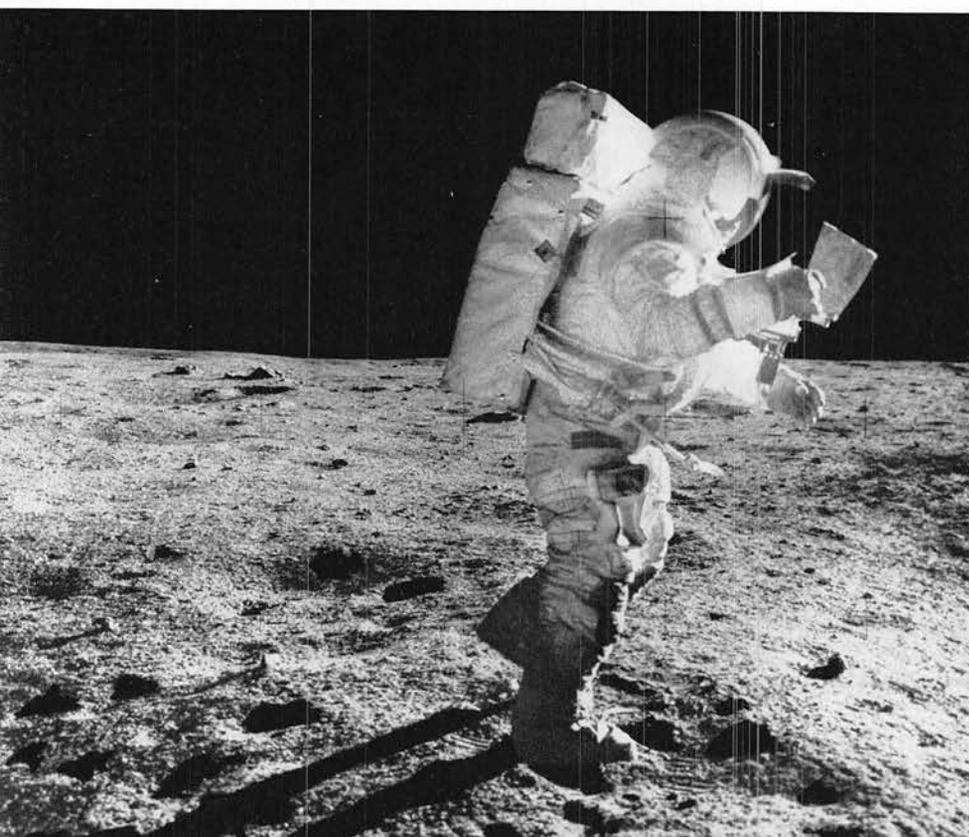
oben: Die Apollo-14-Mannschaft (Stuart Roosa, Edgar Mitchell und Alan Shepard) verabschiedet sich. Darunter: Drei Experten diskutieren den vorgesehenen Landeplatz (links McDivitt).

rechts oben: Der Start. Eine eingebaute Kamera hält den Augenblick fest, in dem die Raketenzündung erfolgt.

rechts unten: In Houston diskutieren Cernan (links) und Chris Kraft die möglichen Ursachen des zunächst mißglückten Kopplungsmanövers.

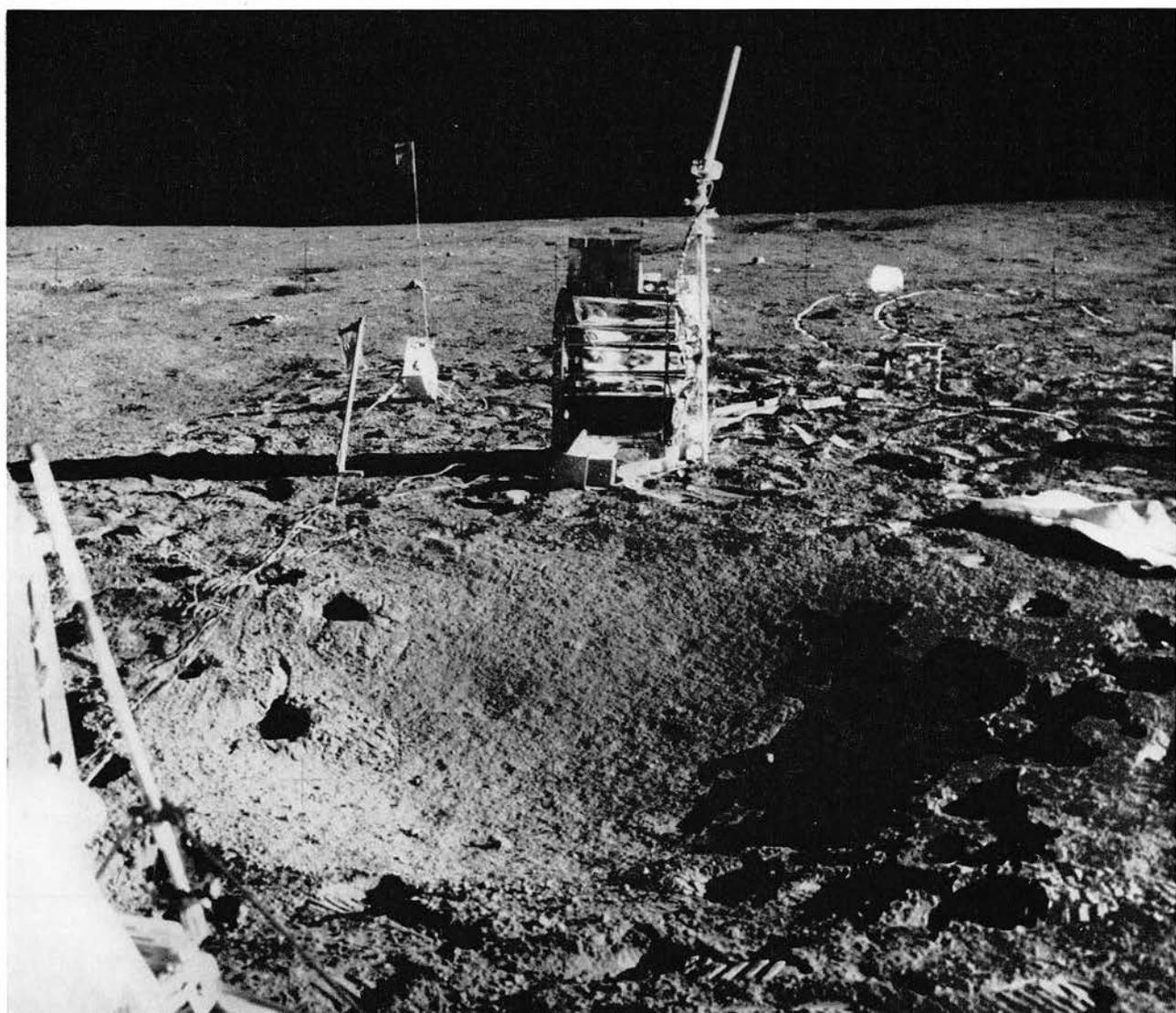
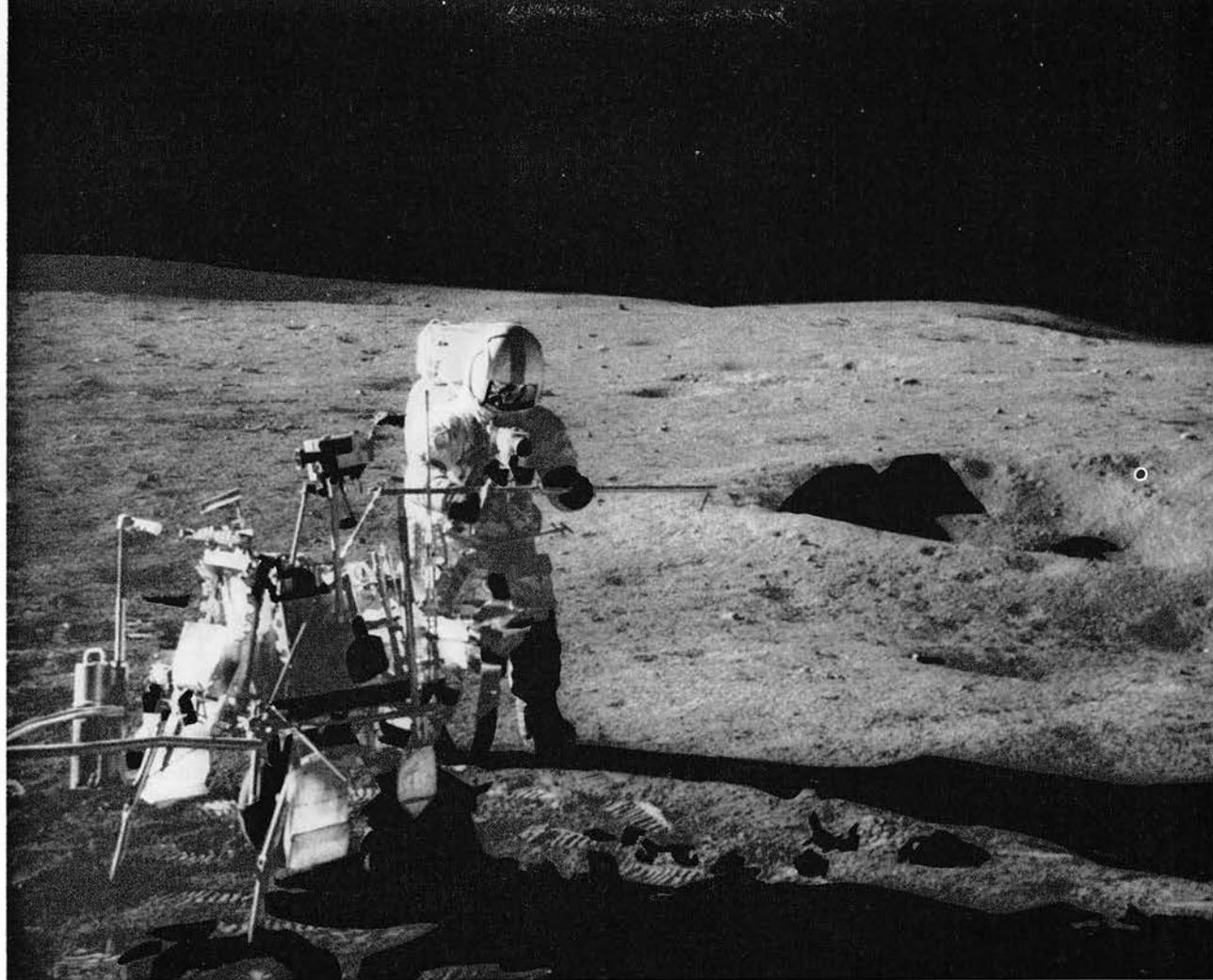


oben: Auf dem Mond. Die Mondfähre Antares wirft tiefschwarze Schatten auf die Mondoberfläche.



links: Lunarnaut Edgar G. Mitchell, der Pilot der Mondfähre, geht auf dem Mond spazieren – nach der Beschreibung seines Kameraden Shepard „wie ein Känguruh“.

rechte Seite: Allerlei Geräte werden auf dem Mond aufgebaut, die wissenschaftlichen Messungen dienen sollen. Deutlich sind die Fußspuren zu sehen, die die Erdbewohner dort oben hinterlassen.





Ausstellung in der Lehrwerkstatt

Die Lehrwerkstatt unseres Kieler Werkes hat auch im Dezember des vergangenen Jahres wieder zum „Tag der offenen Tür“ eingeladen. Anlaß war die alljährliche Ausstellung von Bastelarbeiten.

Mehr als siebenzig Jungen und Mädchen des zweiten und dritten Ausbildungsjahres haben an den Vormittagen der Sonnabende seit Mitte September unter Anleitung und Aufsicht ihrer Ausbilder in der Lehrwerkstatt gebastelt. Das Material für die zum Teil recht aufwendigen Freizeitarbeitsstücke nach eigener Wahl – willkommene Weihnachtsgeschenke für Eltern, Verwandte oder gute Freunde – stellte die Werft. So entstanden neben mancherlei kleinen Schmuck- und Ziergegenständen aus Holz und Metall getriebene Wandteller, Lampen und Vasen sowie elektrische Meßinstrumente für häusliche Hobbyarbeiten und zwei Wanduhren, deren Uhrwerke freilich gekauft werden mußten.

Die Ausstellung all dieser Gegenstände fand am 20. Dezember reges Interesse. Darüber hinaus aber hatten die vielen

Besucher auch Gelegenheit, sich in den verschiedenen Abteilungen der Lehrwerkstatt umzusehen und sich über die modern eingerichteten Ausbildungsstätten, Ausbildungsabläufe und Ausbildungsziele im Gespräch mit den Ausbildern zu unterrichten.

*

Zu den Bildern:

Die technische Zeichnerin Anita Wirth schmirgelt an einer Drehbank die Holzsäule für eine Stehlampe.

Der Rohrintalleur Ulrich Jensen schweißt eine Verbindung seiner Eingangspforte.

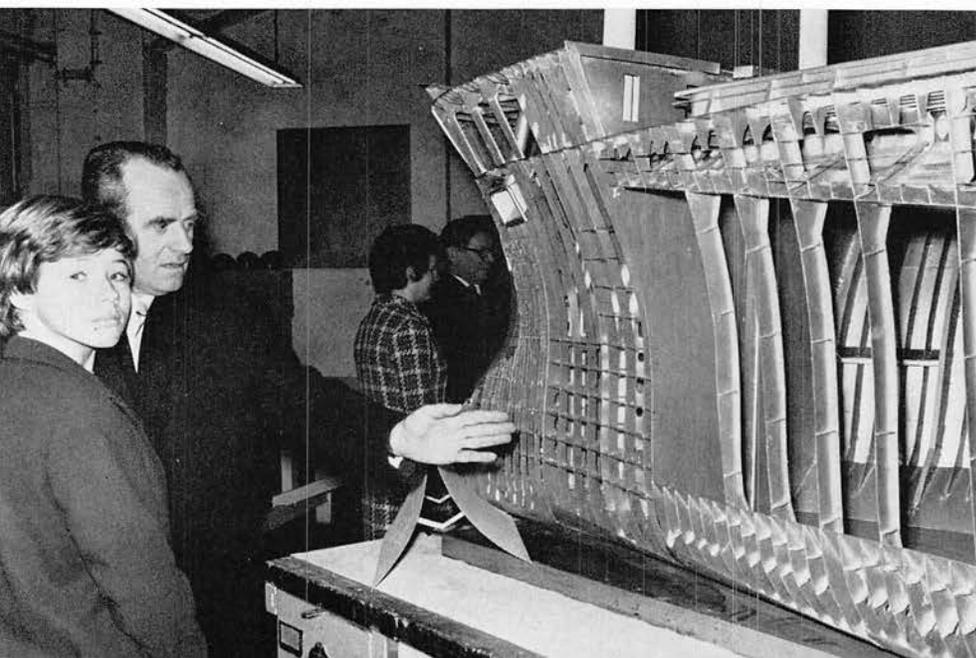
Ausstellungsstücke

Das Lehrmodell eines Vorschiffes für die Schiffbauerausbildung findet jedesmal das besondere Interesse der Besucher.

Film- und Fotoclub „Helios“

Um den Fotoclub „Helios“ unseres Kieler Werkes war es lange Zeit still geworden. Jetzt wollen die Mitglieder wieder aktiv werden. Zur Zeit wird ein neuer Raum im Gebäude 301 (Werk Gaarden) eingerichtet. Er soll schon bald wieder allen Clubmitgliedern zum Fachsimpeln und zu Fotoarbeiten im Clublabor zur Verfügung stehen.

Wer an Gesprächen und Zusammenkünften mit anderen HDW-Film- und Fotoamateuren interessiert ist, möge sich mit unserem Kieler Werkfotografen Hermann Eberhardt im Werk Dietrichsdorf (Tel. 619) in Verbindung setzen.



*Niemals mit öl- oder fettverschmierten Händen an Sauerstoffgeräten hantieren!
Brandgefahr!*

KURZBERICHTE

Abschaffung der Stempelpflicht für Arbeiter in Werken der Eisen- und Stahlindustrie

Wie eine Erhebung des Zweigbüros des Vorstandes der IG Metall in Düsseldorf zeigt, ist die Stempelpflicht der Arbeiter in den Werken der Eisen- und Stahlindustrie weitgehend abgeschafft. Schon nach 1945 habe in einigen Werken, zum Beispiel den Metallhüttenwerken Lübeck und der Westfalenhütte der Hoesch AG, keine Stempelpflicht mehr bestanden. — Im September 1968 sei bei der Mannesmann AG im Hüttenwerk Duisburg-Huckingen mit der Abschaffung der Stempelpflicht für Arbeiter begonnen worden. — Die Berichterstattung des Zweigbüros in den regionalen Arbeitskreisen der Betriebsräte in der Eisen- und Stahlindustrie über dieses Vorhaben habe zu einer Aufnahme von Verhandlungen über die Abschaffung der Stempelpflicht in fast allen Werken der Eisen- und Stahlindustrie geführt. — Eine vom Zweigbüro durchgeführte Umfrage bei den Betriebsräten der Werke der Eisen- und Stahlindustrie zeigt folgendes Ergebnis (Stand: Januar 1971):

1. Abschaffung der Stempelpflicht in 51 Werken mit 187 208 Beschäftigten
 2. Probeweise Abschaffung in 5 Werken mit 2 480 Beschäftigten
 3. Abschaffung geplant in 10 Werken mit 12 208 Beschäftigten
 4. noch keine Verhandlungen über Abschaffung in 18 Werken mit 45 741 Beschäftigten
- Gesamt: 247 637 Beschäftigte

Unfallschutz für Kinder, Schüler und Studenten

Alle Studenten und Schüler sowie Kinder, die Kindergärten besuchen, werden mit Wirkung vom 1. April 1971 in die gesetzliche Unfallversicherung einbezogen. Ein entsprechendes Gesetz wurde am 20. 1. 71 vom Bundestag verabschiedet.

Das Gesetz verfolgt ferner das Ziel, die Unfallverhütung in Kindergärten, Schulen und Hochschulen erheblich zu verstärken.

Eine wesentliche Erweiterung des Unfallschutzes bringt das Gesetz auch für berufstätige Eltern, die ihre Kinder einem Kindergarten oder anderer Obhut während der Arbeitszeit anvertrauen. Väter oder Mütter sollen künftig den

vollen Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung auch dann haben, wenn sie zur Unterbringung ihrer Kinder Umwege auf dem Wege zur oder von der Arbeit machen müssen.

Kinder, Schüler und Studierende, die einen Unfall erleiden, sollen die gleichen Leistungen erhalten wie alle anderen Versicherten der gesetzlichen Unfallversicherung. Das gilt vor allem für die Heilbehandlung und die Berufshilfe (Rehabilitation).

Zur Eingliederung von verletzten Kindern und Jugendlichen in Beruf und Gesellschaft können die Unfallversicherungsträger besondere Programme entwickeln. Bei Dauerschäden sollen Renten gewährt werden.

Der Anteil der Studenten aus Arbeiterfamilien steigt an

Bei den deutschen Studienanfängern ist eine langsame Umstrukturierung in Bezug auf die soziale Herkunft festzustellen. Während im Wintersemester 1966/67 noch etwas mehr als ein Drittel der Studienanfänger aus Akademikerfamilien kamen, waren es im Wintersemester 1969/70 nur noch knapp ein Viertel. Vor allem der Anteil der Kinder von

Auf Antrag mehr Kindergeld

Durch eine Änderung des Bundeskindergeldgesetzes ist die Einkommensgrenze für das Zweitkindergeld von 7 800,— DM auf 13 200,— DM angehoben worden. Wer nicht mehr als zwei Kinder hat, erhält ab 1. September 1970 Kindergeld für sein zweites Kind, wenn sein Jahreseinkommen im Kalenderjahr 1969 nicht mehr als 13 200,— DM betragen hat. Unter Jahreseinkommen ist der Bruttoarbeitslohn zu verstehen, von dem aber bestimmte Freibeträge abgerechnet werden. Bei Personen, die zur Einkommensteuer zu veranlagen sind, wird von dem zu versteuernden Einkommensbetrag ausgegangen.

Das Kindergeld muß bei dem zuständigen Arbeitsamt schriftlich beantragt werden. Wenn das Zweitkindergeld schon ab 1. September 1970 gezahlt werden soll, muß der Antrag bis zum 31. März 1971 dem Arbeitsamt zugegangen sein. Rückwirkend kann das Kindergeld nur sechs Monate vor dem Monat der Antragstellung gewährt werden. Antragsvordrucke sind bei den Arbeitsämtern und deren Nebenstellen erhältlich.

Angestellten ohne Hochschulabschluß und von Arbeitern nimmt ständig zu. Er lag im Wintersemester 1969/70 bei 39,1 v. H. gegenüber 31,3 v. H. im Wintersemester 1966/67. Der Anteil der Arbeiter an der Gesamtzahl der männlichen Erwerbstätigen ist von 1966 bis 1969 von 55,1 v. H. auf 53,9 v. H. gesunken; er stieg jedoch bei den Familienvätern der Studienanfänger von 6,5 v. H. im Wintersemester 1966/67 auf 10,6 v. H. im Wintersemester 1969/70.

Arbeitslosenversicherung auch für 1971 nur 1,3 Prozent

Der Beitragssatz zur Arbeitslosenversicherung beträgt auch 1971 nur 1,3 Prozent. Das geht aus einer Verordnung der Bundesregierung zum Arbeitsförderungsgesetz hervor.

Im Gesetz ist ein Beitragssatz von zusammen 2 Prozent genannt, die je zur Hälfte vom Arbeitnehmer und seinem Arbeitgeber aufgebracht werden sollen. Dieser Satz kann jedoch durch Rechtsverordnung ermäßigt werden. Von dieser Möglichkeit hat die Bundesregierung seit 1964 Gebrauch gemacht.

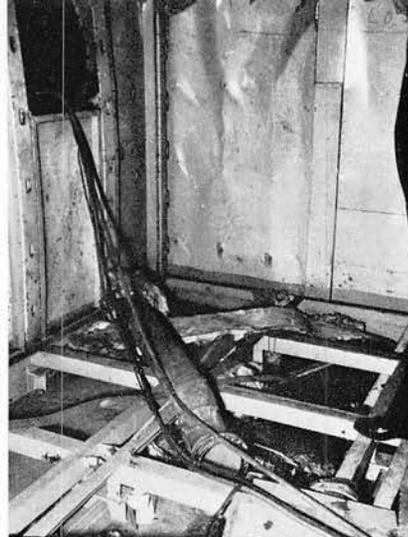
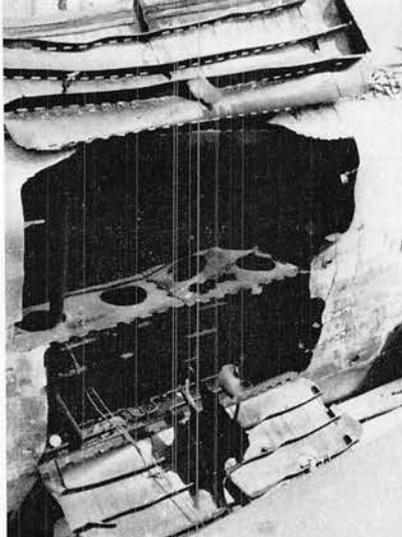
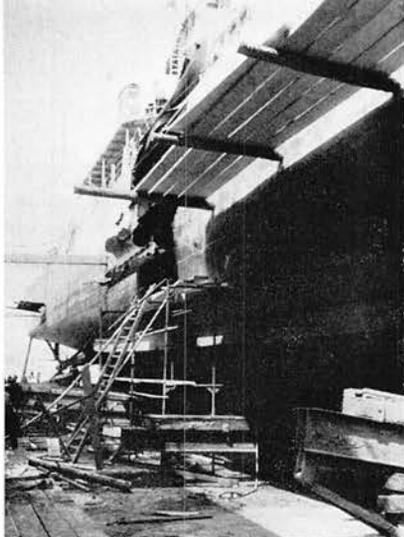
Trotz des gleichbleibenden Beitragssatzes klettert der Höchstbeitrag in der Arbeitslosenversicherung 1971 von 23,40 DM um 1,30 DM auf 24,70 DM im Monat, weil die Beitragsbemessungsgrenze auf 1 900 DM angehoben worden ist.

Ebenfalls Kindergeld erhalten ab 1. September 1970 Pflegeeltern für ihre Pflegekinder, die ihrem Haushalt angehören und mit denen sie auf längere Dauer familienähnlich verbunden sind. Sie bekommen das Kindergeld selbst dann, wenn sie zu den Unterhaltskosten für diese Kinder nicht beitragen. Um Nachteile zu vermeiden, müssen

Wer fabrlässig oder mutwillig Raumluchten zerstört, gefährdet sich und andere.

auch Pflegeeltern einen entsprechenden Antrag bis zum 31. März 1971 bei dem zuständigen Arbeitsamt stellen.

Die durch die Kindergeldnovelle vom 1. September 1970 an erfolgte Erhöhung des Kindergeldes für das Dritte Kind um 10 DM monatlich wird ohne Antrag rückwirkend vom 1. September 1970 an ausgezahlt.



Schweißbrenner und Zuleitungen bei Arbeitspausen aus engen Räumen entfernen!

Ein Schweißer hatte lange vor der beabsichtigten Aufnahme von Brennarbeiten auf einem Schiff der Bundesmarine sein Brenngerät in einen leeren, etwa 30 cbm großen Brennstoffbunker eingehängt. Die Brennerschläuche hatte er am Dockboden an einem Verteiler angeschlossen. Die Ventile sollen zu dieser Zeit geschlossen gewesen sein.

Nachdem der Schweißer bis zur Frühstückspause mit anderen Arbeiten beschäftigt gewesen war, hatte er sich wieder in das Schiff begeben, um in dem Öltank mit den Brennarbeiten an der Außenhaut zu beginnen. Als er den durch zwei Mannlöcher mit dem Tank verbundenen Nachbarraum betrat, spürte er einen starken Azetyleruch. Sich der Gefahr bewußt, die beim Auftreten eines Azetylen-Luft-Gemisches besteht, kletterte der Schweißer wieder aus dem

Schiff heraus und benachrichtigte die Feuerwehr.

Hier entschied man sich, zunächst die Brennerschläuche aus dem Bunker zu entfernen, um ein weiteres Einströmen von Azetylen zu verhindern. Der Schweißer zog daraufhin vom benachbarten Raum aus die Schläuche aus dem Öl-bunker heraus. Dabei hat er offenbar eine in unmittelbarer Nähe hängende Lampe heruntergerissen. Die hierbei entstandenen Funken entzündeten das explosive Gemisch. Der Explosionsdruck war so stark, daß die Bordwand in einer Größe von etwa 3 x 4 m aufgerissen wurde. Ein an dieser Stelle an der Außenseite auf einem Gerüst arbeitender Mann wurde etwa 3,5 m tief ins Dock geschleudert, wo er schwerverletzt liegen blieb. Der Schweißer selbst erlitt tödliche Verletzungen.

Dieses Unfallereignis ist wegen seiner äußeren Umstände nicht alltäglich. Zu dem Unfall kam es, weil eine Grundforderung der Unfallverhütungsvorschriften über die Handhabung autogener Schweißgeräte in engen Räumen grob mißachtet worden ist.

Die Vorschrift fordert: Bei längerer Arbeitsunterbrechung sind die Brenner und ihre Zuleitung aus den engen Räumen zu entfernen.

Da bereits ein Azetylen-Anteil von nur 1,5% in der Raumluft ein explosives Gemisch darstellt, kann die Frühstückspause schon zur Bildung eines solchen explosiblen Gemisches durch nicht ganz geschlossene oder undichte Brenner-ventile ausreichen. Deshalb ist die strikte Beachtung der Unfallverhütungsvorschrift lebenswichtig!

(Eisen und Stahl)

„Sicherheit auf allen Wegen“

Das Schwerpunktprogramm der gewerblichen Berufsgenossenschaften steht im Mai 1971 unter dem Motto „Sicherheit auf allen Wegen“.

Nicht ohne Grund wird das Thema Verkehrssicherheit ganz besonders betont. Die erschreckende und immer noch steigende Zahl von Toten und Verletzten im Straßenverkehr macht es allen Menschen zur Pflicht, Überelgungen anzustellen, wie diese Entwicklung abgestoppt und die Unfallzahlen gesenkt werden können.

Kann ein Autofahrer einen Beitrag hierzu leisten, wenn er einen Sicherheitsgurt trägt? Die Diskussion über das Für und Wider des Sicherheitsgurtes wird noch lange nicht beendet sein. In der Regel handelt es sich aber bei den Einwänden gegen den Sicherheitsgurt um Vorurteile. Wir möchten Ihnen nachstehend einige der meistgebrauchten Argumente widerlegen:

„Der Gurt ist lästig und behindert die Bewegungsfreiheit.“

Wie alles, ist auch das Fahren mit Sicherheitsgurt nur eine Frage der Gewöhnung. Seitdem es die verbesserte Gurtausführung mit Einhandbedienung und leichter Längenverstellung gibt, ist er nicht mehr unbequem zu handhaben, sondern er fördert auch die richtige Haltung am Steuer und gibt Halt im Sitz.

„Gurte lohnen sich nur bei Überlandfahrten.“

Laut Statistik ereignen sich 75% aller Verkehrsunfälle in geschlossenen Ortschaften, d. h. dort wo max. 50 km/h vorgeschrieben sind.

„Der Gurt ist zu teuer.“

Der Anschaffungspreis für einen Gurt beträgt im Durchschnitt knapp 1% des Wagenwertes, das ist weniger als man-

ches überflüssige Zubehör. Wer das Für und Wider kritisch miteinander abwägt, muß erkennen, daß Sicherheitsgurte schon Tausende vor schweren Verletzungen bewahrt haben. Einzelfälle zu verallgemeinern ist zwar ein beliebter polemischer Trick, aber kein stichhaltiges Argument gegen den Gurt.

Wenn Sie alle diese Gegenargumente nicht überzeugt haben, dann vielleicht dies:

„Wer sich als Fahrzeuginsasse den Gefahren des heutigen Verkehrs aussetzt, ohne sich durch einen Haltegurt zu sichern, kann die wirtschaftlichen Folgen der schweren, bei Verwendung eines Sicherheitsgurtes vermeidbaren Gesundheitsschäden grundsätzlich nicht dem anderen Unfallbeteiligten aufbürden, sondern muß sich einen Abzug gefallen lassen. Er hat keinen Anspruch auf vollen Ersatz der Krankenhauskosten. Er

muß sich auch Abstriche beim Schmerzensgeld gefallen lassen, wenn er nicht angeschnallt war“ (Urteil des Oberlandesgerichtes Braunschweig, Aktenzeichen 4 U 56/66).

„Fällt man mit dem Auto ins Wasser, ist man mit dem Gurt verloren.“

Die Situation ist ähnlich wie beim brennenden Auto: Prallt man heftig auf, verliert man das Bewußtsein und ertrinkt. Mit angelegtem Gurt passiert das höchstwahrscheinlich nicht. Man löst den Verschuß, wartet bis das Wasser im Wagen bis auf eine kleine Luftblase unter dem Wagendach gestiegen ist und bemüht sich dann, aus dem sinkenden Auto auszusteigen.

„Es kann von Vorteil sein, aus dem Wagen geschleudert zu werden.“

Zweifellos gibt es Fälle, wo das zutrifft, aber wie eine Vielzahl ausgewerteter Unfälle beweist, ist die Chance mit dem Leben davonzukommen fünfmal größer, wenn man nicht auf die Straße geschleudert wird.

„Wenn der Wagen brennt, ist man im Gurt verloren.“

Fast immer wird ein Brand des Wagens durch eine Kollision ausgelöst. Dabei verlieren die Insassen, wenn sie nicht durch Gurte gesichert sind, höchstwahrscheinlich durch den Aufprall das Bewußtsein, während diejenigen, die mit angelegtem Gurt fahren, es behalten und dadurch in der Lage sind, sich selbst zu befreien.

„Der Fahrer stützt sich am besten am Lenkrad ab.“

Viele überschätzen ihre Muskelkraft, weil sie keine Vorstellung von den gewaltigen Kräften haben, die bei einem Zusammenstoß wirksam werden. Ein Mensch, der bereits bei 20 km/h mit dem



In der Hauptwache der Kieler Berufsfeuerwehr: Hinter dem Modell des Hecktrawlers „Kiel“ (v. l. n. r.) der Erbauer des Modells, Oberfeuerwehrmann Helmut Karl, der Leiter der Kieler Werkfeuerwehr Oberbrandmeister Karl Steinhagen, Personalrat Schleicher und Brandrat Noss, der Leiter der Kieler Berufsfeuerwehr.

6- bis 7-fachen Körpergewicht nach vorn geschleudert wird, kann diese Kraft nicht durch Abstützen in Sekundenbruchteilen abfangen.

Diesen Beitrag aus „Unsere Hütte“ fanden wir so aufschlußreich, daß wir ihn unseren Lesern zur Diskussion vorlegen wollen. Es würde uns interessieren zu erfahren, welche Erfahrungen Sie selbst mit Sicherheitsgurten gemacht haben.

* * *

Schiffsmodell für Kieler Feuerwehr

Ein Geschenk besonderer Art überreichten Mitglieder der Werkfeuerwehr unseres Kieler Werkes Mitte Dezember vorigen Jahres ihren Kollegen der Berufsfeuerwehr: Ein Modell des Hecktrawlers „Kiel“. Es soll ein Dank der Werkfeuerwehr an ihre Kieler Kollegen sein, die unsere Feuerwehr im Mai des vergangenen Jahres bei der Bekämpfung der Brände auf der „Kiel“ unterstützten.

Das von Werkfeuerwehrmann Helmut Karl innerhalb eines halben Jahres in

der Bereitschaftszeit gebaute Modell der „Kiel“ wurde im Maßstab 1 : 100 aus Abfallhölzern der Tischlerei gebaut und ist 1,43 m lang. Seine Außenhaut besteht aus vier Schichten Fournierholz.

Helmut Karl hat von 1941 bis 1943 bei uns das Tischlerhandwerk erlernt und ist seit neunzehn Jahren bei der Werkfeuerwehr.

Stellagenbauer rettete seinen Arbeitskollegen

Vier Stellagenbauer waren am 1. Dezember des Vorjahres damit beschäftigt, in einem Tank des Neubaus Nr. 13 Stellagen abzurüsten. Als der Stellagenbauer Klaus Schmidt dem Stellagenbauer Alfred Rescheleit ein abgebautes Stellagenrohr zureichte, verlor er das Gleichgewicht und stürzte kopfüber ab. Rescheleit reagierte schnell. Er griff in dem Augenblick, als sein Arbeitskollege an ihm vorbeifuhr, zu, zog ihn auf ein vor ihm befindliches Gelände und hielt ihn dort fest. Schmidt wurde dabei bewußtlos. Seine Kollegen brachten ihn in Sicherheit.

Hätte Rescheleit nicht so beherrscht und schnell reagiert, wäre Schmidt etwa 18 m tief in den Tank gestürzt und lebensgefährlich, wenn nicht sogar tödlich verletzt worden.

Als Dank und Anerkennung wurde dem Stellagenbauer Rescheleit von Betriebsdirektor Klaus Neitzke ein Betrag von 200 DM übergeben.

Wenige Tage später, verlor Alfred Rescheleit beim Ausrüsten von Stellagen in einem Tank desselben Schiffes selber das Gleichgewicht und stürzte etwa 8 m tief ab. Zum Glück kam er mit einem Schock und einer Reihe von nicht allzu schweren Verletzungen davon. Es ist damit zu rechnen, daß er bald wieder gesund sein wird.

Betriebsdirektor Neitzke, Stellagenbauer Rescheleit



Betriebsversammlungen in Hamburg und Kiel

Die Werkzeugzeitung erfüllt mit ihren Berichten über die jeweils seit dem Erscheinen der vorhergehenden Ausgabe von den Betriebsräten durchgeführten Betriebsversammlungen ihre Chronistenpflicht. Diese Berichte wollen und können kein Ersatz für den Besuch der Betriebsversammlungen sein, die schließlich nicht nur abgehalten werden, um den Paragraphen des Betriebsverfassungsgesetzes zu genügen, sondern um die Belegschaften unserer Werke zu informieren.

Die letzte Betriebsversammlung des vergangenen Jahres fand am 21. Dezember im Werk Ross statt. Mit den Betriebsversammlungen am 14. und 15. Januar 1971 begann im Werk Finkenwerder und auf dem Reiherstieg die neue Runde. Das Werk Kiel folgte am 5. Februar.

*

Die Betriebsversammlung in der Kantine des Werkes Ross am 21. Dezember 1970 war gut besucht. Nach einer Minute schweigenden Totengedenkens dankte Vorstandsmitglied Heinrich Röhrs den Männern des Arbeitsschutzes für ihr erfolgreiches Wirken im Dienst der Unfallverhütung.

In seinem Jahresrückblick betonte er, daß die Werft mehr als reichlich beschäftigt gewesen sei. So habe er denn auch – so wenige Tage vor dem Weihnachtsfest – allen den Dank des Vorstandes für die im zu Ende gehenden Jahr geleistete Arbeit und gute Wünsche für das bevorstehende Fest und das Jahr 1971 zu übermitteln. Insbesondere jenen, die im Laufe des Jahres die ihnen vertraute Umgebung in Finkenwerder verlassen und sich im Werk Ross neu eingewöhnen mußten. Auch für die kommenden Jahre, sagte er, seien die Hamburger Betriebe in allen Produktionszweigen voll beschäftigt.

Im Mittelpunkt des vom Betriebsratsvorsitzenden Karl Richter gegebenen Tätigkeitsberichtes standen – wie später auch in den Betriebsversammlungen der anderen Werke – die Harmonisierung der einmaligen sozialen Leistungen in allen Bereichen der HDW und der Rückblick auf die für die Arbeitnehmer der Metallindustrie so erfolgreich verlaufene Tarifrunde 1970.

Da die inzwischen allen Wertangehörigen durch eine erste Ausgabe der „HDW-Informationen“ ihrem Inhalt nach

bekanntgemachte „Betriebsvereinbarung über einmalige soziale Leistungen“ zum Zeitpunkt dieser Betriebsversammlung noch nicht unterschrieben vorlag, ging Richter nur auf einige wesentliche Punkte ein. In der Diskussion erklärte er auf die Frage eines Mitarbeiters, daß die Harmonisierung der betrieblichen Rentenzahlungen im Jahre 1971 erfolgen solle, und daß der Betriebsrat keiner Lösung zustimmen werde, die eine Minderung der Leistungen gegenüber alten Howaldt-Mitarbeitern vorsehe.

Im Zusammenhang mit der Tarifrunde 1970 hob Richter hervor, daß dank des Entgegenkommens der HDW alle in Hamburg ausgehandelten Lohn- und Gehaltserhöhungen effektiv wirksam geworden seien.

Für die BKK sei das Jahr 1970 ein gutes Jahr gewesen, stellte Richter fest und bemerkte abschließend, daß über eine Beitragssenkung bei der BKK beraten würde.

In der nur kurzen Diskussion kamen ausschließlich Fragen von örtlichem Belang zur Sprache.

*

In Finkenwerder gab der Vorstandsvorsitzende Dr. Manfred Lennings am 14. Januar am Anfang seines Berichtes der Überzeugung Ausdruck, daß die HDW die sich ihr stellenden Probleme im Zusammenwirken aller auch 1971 lösen werde. Von der allgemeinen wirtschaftlichen Lage in der Bundesrepublik ausgehend, stellte er sodann fest, daß die Auftragslage im deutschen Schiffbau gut sei und keinerlei rückläufige Tendenz zeige. Die HDW habe mit 13 abgelieferten Neubauten auch 1970 wieder an der Spitze der deutschen Werften gelegen. Den Wert des Auftragsbestandes gab er für Anfang Januar mit rund zwei Milliarden DM an, von denen Aufträge für etwa 600 Millionen DM auf die Hamburger Werke entfielen. Das Werk Finkenwerder sei schon jetzt bis Anfang 1973 voll beschäftigt.

Da die in Zukunft zu bauenden großen Containerschiffe mit ihrem Nettostahlgewicht von mehr als 16 000 Tonnen bei einer Länge von 290 Metern nicht mehr auf der Seilhelling gebaut werden können, müsse der Schiffsneubau in Finkenwerder nunmehr zum Ein-Helgen-Betrieb übergehen. Diese aus rein

technologischen Gründen erfolgende Maßnahme sollte jedoch keinem ein Anlaß zur Beunruhigung sein.

Dr. Lennings begrüßte, daß mit dem Abschluß der am 1. Januar 1971 in Kraft getretenen „Betriebsvereinbarung über einmalige soziale Leistungen“ der erste Teil des „Sozialpaketes“ vom Tisch sei, und kündigte an, daß der die betriebliche Altersversorgung behandelnde zweite Teil im Jahr 1971 „über die Bühne gehen“ werde.

Er erinnerte daran, daß die HDW hier keinen Gebrauch von den im Tarifvertrag zugelassenen Anrechnungsmöglichkeiten gemacht habe, und erklärte, daß schon in absehbarer Zeit weitere Gespräche mit dem Betriebsrat geführt würden, die die Einführung eines neuen, die Mitarbeiter am Mehrerfolg beteiligenden Lohnsystems zum Ziel hätten.

Betriebsratsvorsitzender Werner Peters nannte die Harmonisierung der einmaligen sozialen Leistungen im Gesamtbereich der HDW eine gute, runde Sache – freilich nicht ganz ohne bittere Tropfen. So sei bei den Verhandlungen nicht gelungen, die Zahlung des Kindergeldes bei der Neuregelung beizubehalten.

Mit besonderer Ausführlichkeit erläuterte Peters die in der Betriebsvereinbarung geregelte Betreuung erkrankter oder verunglückter Mitarbeiter im Krankenhaus sowie die Überreichung eines kleinen Abschiedsgeschenkes durch den Vorgesetzten beim Ausscheiden eines Belegschaftsmitgliedes aus Gründen der Invalidität oder bei Erreichung der Altersgrenze nach mindestens zehnjähriger Zugehörigkeit zur Werft. Er betonte, daß bei der Überreichung dieses Abschiedsgeschenkes der nur geringe Wert von etwa zehn Mark von absolut untergeordneter Bedeutung sei. Sinn dieser in der Betriebsvereinbarung umrissenen Geste sei vielmehr der menschlichen Bindung des Einzelnen an den Betrieb in diesem im allgemeinen doch als einschneidend empfundenen Augenblick des Berufslebens in angemessener Weise gerecht zu werden.

Auch Peters sprach sodann über Veränderungen im Krankenkassenwesen, die Krebsvorsorge der BKK und die inzwischen erfolgte Senkung des Beitragssatzes sowie über die Überführung der Vorarbeiter der Hamburger Werke in das Angestelltenverhältnis und die vom 1. Februar an gültige einheitliche

Regelung über das Mittagessen in den Hamburger Betrieben der Werft.

Auf die Einführung eines neuen Lohnsystems eingehend, gab Peters einmal mehr dem entschiedenen Willen des Betriebsrates Ausdruck, schon bald zu einer Vereinbarung über eine Prämienentlohnung zu gelangen.

Mit einem Hinweis auf die am 1. Januar erfolgte Zentralisierung der Lohnabrechnung im Hamburger Raum, die hoffentlich keine schlechtere Betreuung der in Finkenwerder Beschäftigten mit sich bringe, schloß Peters seinen Bericht.

Die Diskussion eröffnete Dr. Lennings mit der Zusage baldiger Gespräche im Hinblick auf die Einführung der Prämienentlohnung.

Die weiteren Diskussionsbeiträge beschäftigten sich mit personal- und tarifpolitischen Fragen. Der Gewerkschaftssekretär (Schiffbau) der IG Metall Hamburg, Erhard Prehm, sprach über die vom Vorstand der IG Metall Anfang des Jahres beschlossene Fortsetzung der aktiven Tarifpolitik im Jahre 1971 und forderte Öffnungsklauseln in den Verträgen für Unternehmen, deren Betriebe in mehreren Tarifgebieten liegen.

*

In der Betriebsversammlung im Werk Reiherstieg am 15. Januar erklärte Vorstandsmitglied Heinrich Röhrs, von der Entwicklung des Seetransportes ausgehend, erneut, daß die Schiffbauindustrie eine Wachstumsindustrie sei und bleiben werde. Wenn die Japaner es auch allen europäischen Werften schwer gemacht haben, sagte er weiter, so bleibt doch festzustellen: „Wir haben bewiesen, daß wir konkurrenzfähig sind!“ So sei denn auch die Beschäftigung in allen Werken der HDW für die nächsten Jahre sichergestellt. Im Werk Reiherstieg werde das vierte Dock nunmehr bei ausreichender Arbeit für die Zukunft für eine gleichmäßige Beschäftigung sorgen.

Heinrich Röhrs schloß seinen Bericht mit guten Wünschen für ein unfallfreies Jahr 1971.

Dem hier gleichermaßen ausführlich gehaltenen Tätigkeitsbericht des Betriebsratsvorsitzenden Werner Peters folgte eine recht lebhaft, etwa zwanzigminütige Aussprache. In den Diskussionsbeiträgen ging es neben tarifpolitischen Fragen u. a. um die Ausbildung und Weiterbildung unserer Mitarbeiter, um

Arbeitsplatzverbesserungen räumlicher Art und um Sinn und Bedeutung des Abschiedsgeschenkes.

*

Zur Betriebsversammlung unseres Kieler Werkes in der Ostseehalle am Nachmittag des 5. Februar waren nur etwa 2000 der immerhin doch mehr als 9000 Mitarbeiter gekommen.

Betriebsratsvorsitzender Otto Böhm begann seinen Tätigkeitsbericht mit einer ausführlichen Darlegung der Bemühungen des Betriebsrates um Lohnverbesserungen für die Zeitlöhner. Er nannte die am 1. Februar wirksam gewordenen Verbesserungen in einzelnen Bereichen und kündigte weitere Gespräche und Verhandlungen zur Verbesserung der Löhne von jenen an, deren Arbeiten nicht oder nur zum Teil

*Sauerstoff niemals zum Belüften verwenden!
Brandgefahr!*

akkordfähig seien, obwohl sie – wie etwa bei den Büromaschinenmechanikern – überdurchschnittliche Fähigkeiten voraussetzen bzw. erfordern. Sodann wandte er sich allgemeinen Zeit- und Akkordlohnfragen sowie der Ermittlung der Bezahlung der im Programmlohnbereich beschäftigten Vorarbeiter zu.

Im Zusammenhang mit der „Betriebsvereinbarung über die einmaligen sozialen Leistungen“ wies auch Böhm bei ihrer Erläuterung darauf hin, daß es bei den Abschiedsgeschenken an ausscheidende Mitarbeiter nicht um den Wert der Geschenke, sondern im wesentlichen darum gehe, daß die Verabschiedung in würdiger Form erfolge.

Anschließend an den Bericht Otto Böhms gab Betriebsratsmitglied Werner Gebauer an Hand des Prüfungsberichtes der Innenrevision der HDW seinen Rechenschaftsbericht über die Kinderverschickung.

Dr. Lennings wiederholte in der Ostseehalle in großen Zügen, was er schon in Finkenwerder gesagt hatte. Das Kieler Werk, sagte er, sei bis 1974 voll ausgelastet; doch müßten bis 1973 leider noch Schiffe gebaut werden, die zu Festpreisen bestellt worden sind. Die neuen Abschlüsse in den letzten Wochen hätten aber gezeigt, daß die HDW im Groß- und Spezialschiffbau international wettbewerbsfähig sei.

Sicherheitsingenieur Hansgeorg Allmendinger stellte in seinem durch Beispiele aufschlußreichen Unfallbericht fest, daß etwa zwanzig Prozent aller Unfälle bei uns Fußverletzungen zur Folge hätten. Zum anderen nannte er erwiesenermaßen Leichtsinns als Unfallursache bei einer Reihe von schweren Unfällen.

Mit seinem Dank an die Sicherheitsbeauftragten verband er den Hinweis, vor allem unsere Gastarbeiter und alle Neulinge und Werftfremden auf Gefahren hinzuweisen, und bat, die Sicherheitsbeauftragten, insbesondere auch hier die türkischen Sicherheitsbeauftragten bei ihrer Arbeit zu unterstützen.

Einige der Diskussionsbeiträge hatten auch diesmal wieder die Programm-entlohnung und den schwachen Besuch der Kieler Betriebsversammlungen zum Gegenstand. Auf die in einem weiteren Diskussionsbeitrag enthaltene Behauptung, daß die Werft den Arbeitern die in der Tarifrunde 1970 errungene Lohnerhöhung durch Mieterhöhungen bei den Kieler Werkswohnungen wieder abnehme, entgegnete Dr. Lennings, daß dies nicht zutrefte. Die Kieler Werkswohnungen GmbH sei keine Tochtergesellschaft der HDW. Sie unterliege zum anderen dem Gemeinnützigkeitsgesetz und dürfe keine Mieterhöhungen zur Erzielung von Gewinnen vornehmen. Die dennoch in letzter Zeit erfolgten Mieterhöhungen seien aufgrund gestiegener Personal-, Verwaltungs- und Reparaturkosten notwendig gewesen. So müßten zum Beispiel zur Zeit bei den Altbauten etwa fünfeinhalb Monatsmieten allein für Reparaturen aufgewendet werden.

*

Richtig ist im übrigen vielmehr, daß die Kieler Werkswohnungen GmbH (KWW) als gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft über die im April des vergangenen Jahres in eine GmbH umgewandelte Altgesellschaft Kieler Howaldtswerke AG zum Salzgitterkonzern gehört. Die KWW ist zum ändern eine selbständige Gesellschaft, auf deren Mietpreisgestaltung der Vorstand der HDW keinen Einfluß hat. Die von der KWW zum 1. Februar vorgenommenen Mietpreiserhöhungen hatten – wie den betroffenen Mietern auf einem gedruckten Mitteilungsblatt auch ausführlich dargestellt worden ist – ihren Grund in den Gebührenerhöhungen für die Straßencleaning (30%), die Müllabfuhr (23%) und die Kanalisation (10%) sowie gestiegenen Versicherungsbeträgen (Haftpflicht, Feuer), Hauswartzschädigungen und Gartenpflegekosten.

Die zehn größten Fortschritte in der Medizin in amerikanischer Sicht

(dgg) Ein Arzt der amerikanischen Seestreitkräfte, Dr. Louis H. Roddis, hat neuerdings den Versuch gemacht, die zehn wichtigsten Fortschritte in der Medizin festzustellen. Es ist das ein subjektives Unternehmen, und mancher wird einen Punkt vermissen oder einen anderen für nicht so wichtig halten. Aber die Liste dieser „Zehn Größten“ ist wohl durchdacht. Hier ist sie:

1. An der Spitze steht die Entdeckung, daß **Bakterien** und andere lebende Organismen die Ursache infektiöser Erkrankungen sind. Diese Entdeckung hat überwältigenden Einfluß auf alle Einzelgebiete der Medizin ausgeübt.
2. Im Jahre 1798 führte der englische Arzt Edward Jenner zum ersten Mal eine **Pockenschutzimpfung** durch. Damit war der Weg geöffnet für aktive und passive Immunisierung gegen andere Krankheiten wie Diphtherie, Typhus, Gelbfieber, Starrkrampf usw.
3. 1628 gelang dem englischen Anatomen William Harvey die Entdeckung des **Blutkreislaufes** im menschlichen Körper. Das ermöglichte eine völlig neue Auffassung in Theorie und Praxis der Medizin.
4. Zum ersten Mal benutzte der amerikanische Arzt Crawford Long Äther zur **Narkose** im Jahr 1842. Damit war der Weg zur Betäubung bei chirurgischen Eingriffen erschlossen.

Verträge für zehn Millionen

Nach Feststellung des deutschen Gewerkschaftsbundes und der Bundesvereinigung der Arbeitgeberverbände wurden bisher für mehr als zehn Millionen Arbeitnehmer Tarifverträge über vermögenswirksame Leistungen abgeschlossen.

Bildungsurlaub noch in diesem Jahr

Bundesarbeitsminister Arendt will dem Parlament noch in diesem Jahr einen Gesetzentwurf zur Einführung eines Bildungsurlaubs vorlegen. Wie er im Januar vor Journalisten in Hannover erklärt hat, soll die Länge des bezahlten Bildungsurlaubs voraussichtlich 14 Tage betragen. Es sei jedoch eine Wunschvorstellung, daß vom Inkrafttreten des Gesetzes an auch allen Berechtigten sofort dieser Urlaub ermöglicht werden könnte.

5. 1895 entdeckte der deutsche Physiker Wilhelm Konrad Röntgen die **Röntgenstrahlen**. Sie ermöglichen es, Knochenbrüche und Erkrankungen der inneren Organe genau festzustellen und werden auch zu Behandlungszwecken verwendet.
6. Entdeckung der Krankheitsübertragung durch **Insekten**, Parasiten und andere Tiere. (So übertragen beispielsweise Moskitos die Malaria, Ratten die Pest, usw.).
7. Abbindung einer Arterie zur **Blutstillung**. Zuerst kam der französische Militärchirurg des 16. Jahrhunderts, Ambroise Paré, auf diese Idee.
8. Bekämpfung von **Skorbut**. Ein britischer Flottenarzt, James Lind, zeigte

1747, daß tägliche Gaben von Orangensaft Skorbut verhindern. Damit war die Grundlage zur Erkennung der Mangelkrankheiten und der Vitamine gegeben.

9. Der französische Arzt René Laennec beschrieb 1819 zum ersten Mal ein **Stethoskop**. Damit konnten die Brustorgane abgehört, auskultiert werden.
10. 1910 stellte Paul Ehrlich im Salvarsan das erste synthetische Heilmittel für eine spezifische Krankheit dar. Damit war der Weg zur modernen **Chemotherapie** und den **Antibiotika** eröffnet, die direkt krankheitserregende Keime angreifen und der modernen Therapie eine ganz neue Richtung gegeben haben.

Ohne Bargeld geht's viel leichter!

Der bargeldlose Zahlungsverkehr: Jeder beansprucht ihn

Für die meisten Berufstätigen ist der Weg zur Bank schon zur Selbstverständlichkeit geworden. Lohn und Gehalt werden von der Firma auf das Bankkonto überwiesen; und von hier aus werden fällige Rechnungen für Miete, Stromkosten oder eine neue Anschaffung bezahlt. Alle diese Überweisungen laufen über den „bargeldlosen Zahlungsverkehr“. Was steckt hinter diesem Begriff?

Ohne bargeldlosen Zahlungsverkehr wäre ein reibungsloser Ablauf in der Wirtschaft nicht vorstellbar. Alle größeren Zahlungen werden heute geleistet, ohne daß Bargeld bewegt wird. Die Instrumente des bargeldlosen Verkehrs heißen: Überweisung, Scheck und Scheckkarte, Dauerauftrag und Lastschriftverfahren. Einzige Voraussetzung: die Beteiligten müssen über ein Bankkonto verfügen.

Wie sieht die Praxis aus? Über 120 Millionen Buchungen fielen allein bei den rund 700 Geschäftsstellen einer Bank während des vergangenen Jahres im bargeldlosen Zahlungsverkehr an. Im Durchschnitt eines Arbeitstages mußte die Bank etwas mehr als eine halbe Million Buchungen bewältigen. Hinter jeder dieser Buchungen steht eine Geldschuld und ein Empfänger, der auf den Eingang wartet. Ob Lieferant einer Ware, Vermieter oder auch der Zahn-

arzt – jeder erhält „sein Geld“, nachdem der Zahlungspflichtige von seinem Bankkonto einen entsprechenden Betrag durch Scheck oder Überweisung abbuchen ließ.

Im Zuge des bargeldlosen Zahlungsverkehrs gewinnen die modernen Methoden des Dauerauftrags und der Lastschrift laufend an Boden. Den Dauerauftrag für regelmäßig in gleicher Höhe wiederkehrende Überweisungen, wie etwa Miete, erteilt der Kunde seiner Bank. Bei schwankenden Zahlungsverpflichtungen – beispielsweise der Stromrechnung kann der geschuldete Betrag über das Lastschriftverfahren in der jeweiligen Höhe eingezogen werden.

Beim Abheben vom Konto wird aus dem „Buchgeld“ bares Geld. Die Bank hat dann insoweit ihre Aufgabe als Umschlagplatz im bargeldlosen Zahlungsverkehr erfüllt. Bald aber werden neue Einzahlungen und Gutschriften das Buchgeldreservoir wieder speichern.

Das Buchgeld hat längst das Bargeld auf den zweiten Platz verdrängt. Einem Bargeldumlauf – Banknoten und Münzen – von annähernd 40 Milliarden DM stehen heute fast 70 Milliarden DM täglich fällige Guthaben der Kundschaft auf Bankkonten als sogenanntes Buchgeld gegenüber.

Soziale Sicherheit ist teurer

Die Kosten für die soziale Sicherung werden in den nächsten Jahren stark ansteigen, weil sie an die Entwicklung der Einkommen gekoppelt sind. Die monatlichen Kosten für Rentenversicherung, Krankenversicherung und Arbeitslosenversicherung werden bis zum Jahre 1975 auf bis zu 700 DM anwachsen, von denen Arbeitgeber und Arbeitnehmer je die Hälfte zu zahlen haben. Der Höchstbetrag in der Rentenversicherung, der 1968 noch 240 DM betragen hat, wird bis 1973 aufgrund der Anhebung der allgemeinen Bemessungsgrundlage auf 414 DM ansteigen. 1975 werden es 486 DM sein, von denen die Arbeitgeber und die Versicherten je 243 DM für die gesetzliche Altersversicherung zu zahlen haben. Die Beiträge werden sich damit in nur sieben Jahren verdoppelt haben.

Auch die Krankenversicherungsbeiträge klettern aufgrund der Dynamisierung der Beitragsbemessungsgrenze bis zum Höchstbetrag von fast 150 DM im Jahr 1973. Dies gilt jedoch nur, wenn die Krankenkassen ihren zur Zeit etwa bei 8,5 Prozent liegenden Beitragsatz hal-

ten können. Das aber wird voraussichtlich nicht der Fall sein, weil die Behandlungskosten in den Krankenhäusern, die Arztkosten und die Kosten für Arzneimittel weiter steigen werden. Im Bundesarbeitsministerium wird daher angenommen, daß der höchste Krankenkassenbeitrag 1975 bei etwa 200 DM liegen dürfte.

Sollte die Bundesanstalt für Arbeit wegen der von ihr zu finanzierenden Be-

Ordnung an Deck erhöht die Sicherheit am Arbeitsplatz.

rufsförderung den derzeitigen Beitragsatz von 1,3 Prozent erhöhen müssen, würde auch für die Arbeitslosenversicherung mehr Beitrag zu zahlen sein.

Auf der anderen Seite aber werden die Renten nach Anpassungssätzen von 5,5 Prozent im laufenden und 6,3 Prozent im darauffolgenden Jahr 1973 voraussichtlich um 9,3 Prozent und 1974 um 10,3 Prozent steigen.

Versicherungsunterlagen überprüfen

Versicherungsunterlagen sollten stets übersichtlich, lückenlos und jederzeit griffbereit aufbewahrt werden. Fehlende Aufrechnungsbescheinigungen verzögern die Laufzeit eines Rentenanspruches unnötig und führen häufig zu schwierigen Nachforschungen.

Der Verband Deutscher Rentenversicherungsträger (VDR) empfiehlt deshalb allen Versicherten zu prüfen, ob bei ihnen alle Aufrechnungsbescheinigungen über den Inhalt der umgetauschten Versicherungskarten (Quittungskarten) vom Beginn der Beschäftigung an lückenlos vorhanden sind. Außerdem sollten die Versicherten prüfen, ob die von ihnen zurückgelegten Ersatz- und Ausfallzeiten in den Aufrechnungsbescheinigungen vermerkt sind.

Die Wiederherstellung fehlender Versicherungsunterlagen kann bei der zuständigen Versicherungsanstalt beantragt werden.

Falls Ersatz- und Ausfallzeiten noch nicht in den Aufrechnungsbescheinigungen enthalten sind, sollte man entsprechende Nachweise für diese Zeiten beim nächsten Umtausch der in Gebrauch befindlichen Versicherungskarte der Kartenumtauschstelle (z. B. Gemeindebe-

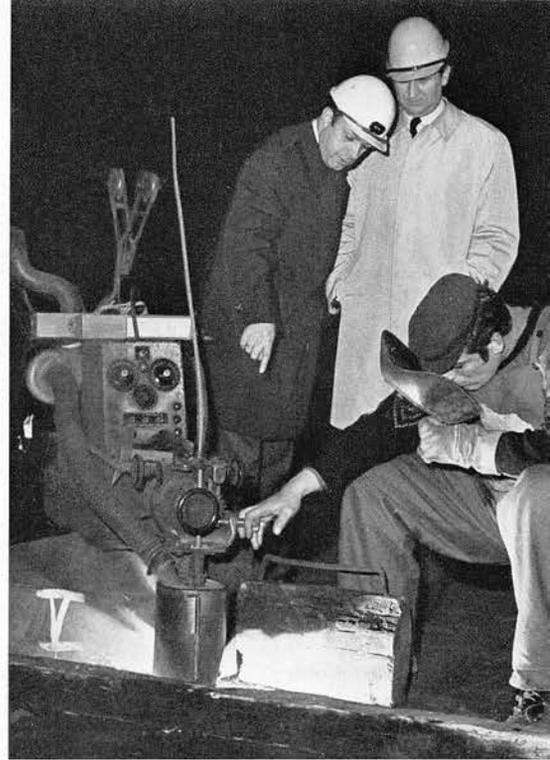
hörde, Versicherungsamt, Krankenkasse) mit vorlegen. Die Umtauschstelle wird dann die nachgewiesenen Zeiten in die Versicherungskarte und in die Aufrechnungsbescheinigung eintragen.

Auskünfte erteilen das zuständige Versicherungsamt, die Amts- oder Gemeindeverwaltung und die Auskunftstellen der Versicherungsträger.

1971 — Jahr des jungen Arbeitnehmers

Der deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) hat das Jahr 1971 zum „Jahr des jungen Arbeitnehmers“ erklärt. Der Leiter der Abteilung Jugend im Vorstand des DGB, Franz Woschek, legte Anfang Januar den ersten Teil eines vom Bundesjugendausschuß des DGB erarbeiteten Forderungskataloges der Gewerkschaftsjugend vor. In ihm werden gefordert: Mehr Rechte für die Jugendvertreter in den Betrieben, eine Reform des Berufsbildungswesens, ein bezahlter Bildungsurlaub, die Reform des Jugendarbeitsschutzes und die Volljährigkeit ab 18 Jahren.

Ein zweiter Teil, der die Bereiche Bildung und Jugendrecht umfassen wird, soll im kommenden Frühjahr folgen.



Am 26. Januar besuchte der Kieler Oberbürgermeister Günther Bantzer in Begleitung unseres Aufsichtsratsmitgliedes Stadtrat Rolf Renner unsere Kieler Werftbetriebe. Oberbürgermeister Bantzer ließ sich von Vorstandsmitglied Gerrit Körte ausführlich informieren und zeigte besonderes Interesse für die technischen Anlagen des Werkes Gaarden. In der Schiffbauhalle 8 ließ er sich u. a. die Funktionsweise eines Schweißautomaten erklären.

Nach dem bei böigem Wetter zum Teil recht ungemütlichen Rundgang aßen Oberbürgermeister Bantzer und Gerrit Körte in der Kantine des Gaardener Werkes gemeinsam mit den dort beschäftigten Mitarbeitern. Der OB unterhielt sich offensichtlich sehr angeregt mit seinem Gegenüber.



Am 12. Februar verlieh Stadtrat Wurbs dem Oberfeuerwehrmann Paul Zimmer aus Anlaß seiner 25jährigen aktiven Zugehörigkeit zur Werkfeuerwehr unseres Kieler Werkes das „Brandschutz-Ehrenzeichen in Silber am Bande“. Auf unserem Bild beglückwünscht Oberbrandrat Lorenz als Vertreter der Berufsfeuerwehr der Stadt Kiel unseren Mitarbeiter. Links von Oberbrandrat Lorenz Stadtrat Wurbs.





in der Betriebssport- gemeinschaft der HDW in Hamburg

Sport ist die einfachste Methode um die Gesundheit zu erhalten. Nach modernen Erkenntnissen von Professoren der internationalen Sportmedizin ist es für unsere moderne Industriegesellschaft erforderlich, sinnvoll und zweckmäßig den Betriebssport zu fördern. Zu den Leistungen am Arbeitsplatz sollte ein Ausgleich durch Sport und Spiel geschaffen werden.

40 000 Betriebssportler sind im Betriebssportverband Hamburg von 1949 e. V. als ordentliche Mitglieder zusammengeschlossen. Unsere Betriebssportgemeinschaft, 1923 bereits mit Fußball angefangen, 1937 als Firmensportverein offiziell bekannt, 1953 als BSG DW und seit 1970 eine BSG der fusionierten HDW-Betriebe Hamburg und Kiel mit über 400 Mitgliedern eine große Betriebssportlerfamilie, bemüht sich aktiv um Ausgleichssport und Spiel. Daß wir durch BSG-Veranstaltungen viele Betriebsangehörige zusammenbringen, dürfte nicht unwesentlich zur Erhaltung und Förderung eines guten Betriebsklimas beitragen.

Vielleicht sollte unsere Direktion erwägen, für das Projekt Großwerft in Finkenwerder eine Sport- und Freizeitanlage einzuplanen!?

In 11 Sparten wird bei uns Sport getrieben:

Leichtathletik	Badminton
Fußball	Tischtennis
Handball	Sportschießen
Faustball	Schach
Kegeln	Philatelie
Bowling	

Um neue Mitglieder zu werben geben wir hier jedem Spartenleiter die Gelegenheit, seine Sparte in einem kleinen Bericht vorzustellen:

Leichtathletik

Unsere Sparte besteht im Augenblick aus 25 Mitgliedern. Die bisherigen Leistungen unserer Aktiven erreichen einen guten Durchschnitt, was dem wöchentlichen Training in der Halle oder auf dem Sportplatz zuzuschreiben ist.

Wir nehmen an Leichtathletik-Sportveranstaltungen teil, die vom Hamburger Betriebssportverband durchgeführt werden, z. B. Abend- und Hallensportfeste, Waldläufe oder Werfertage (Kugel, Diskus, Speer) und Meisterschaften sowie Mehrkampfveranstaltungen. Auch hier können wir mit den bisherigen Placierungen sehr zufrieden sein.

Trainiert wird einmal wöchentlich. Im Winterhalbjahr jeden Donnerstag von 17.00 bis 20.00 Uhr in der Turnhalle Zeidlerstraße in Wilhelmsburg, und im Sommerhalbjahr jeden Mittwoch von 17.00 bis 20.00 Uhr auf der Leichtathletik-Anlage der Sportplätze Memellandallee, Nähe S-Bahnhof Holstenstr. Wir bleiben weiterhin bestrebt, die Sparte „Leichtathletik“ auszubauen, die Interessenten der Körperertüchtigung zuzuführen und durch ein abwechslungsreiches Trainingsprogramm jedermann – ohne Altersunterschied – Freude am Sport zu vermitteln.

Spartenleiter: Harald Schwalbe, Werk 3, Tel. 74 36–654
Stellvertreter: Helmut Wulff, Werk 2, Tel. 741–23 21



Fußball

Das hinter uns liegende Jahr bescherte uns zwei „Meister“: Die Reiherstieger erkämpften ihn sich in einem turbulenten 2:1-Sieg über eine sich schon als sicheren Meister glaubende Rapid der jetzt zu Ende gehenden Winterrunde. In einer nie gefährdeten Meisterschaft der vergangenen Sommerserie belegten wir mit der Reserve ungeschlagen einen 1. Platz und bei der „Ersten“ langte es schließlich zu einem guten Mittelplatz in der B 1. Wesentlich „gemütlicher“ geht's da schon bei unseren „Asbach-Kickern“ zu. Um nicht ganz aus der Übung zu kommen, wird auch hier – an der Spitze mit Senior Sass (61!) – hin und wieder in einem Freundschaftstreffen, dem runden Leder nachgejagt.

Für die am 1. April beginnenden Punkt- und Pokalspiele der Sommerserie sind zwei Herrenmannschaften und ein – noch zu bildendes Jungmannsteam – gemeldet. Bei genügend Beteiligung, echter-passiver „über 32“ wäre auch die Gründung einer älteren Herrenmannschaft möglich (Ältere Herren von 32–35, Alte Herren über 35 Jahre).

Interessenten wollen sich bitte, wie folgt, melden:

Für Finkenwerder und Ross bei Gert Lückert in der Werkzeugmacherei Ross (Tel. 23 69) oder in Finkenwerder bei Gerhard Grotz (Tel. 685) sowie auf dem Reiherstieg bei Klaus Faulbrück in der Zimmerei. Die Betreuung der Jungmannen obliegt unserem Herrn Althoff in der Lehrwerkstatt (Tel. 34 36) auf dem Ross.



Handball

Unsere Sparte Handball ist eine der ältesten Sparten der BSG. Mit 2 Mannschaften nehmen wir an den Punktspielen des BSV teil. Eine gute Placierung in den Klassen gibt immer wieder Mut und Ansporn. Als Höhepunkt der Kleinfeldserie wurde, wie in jedem Jahr, das Turnier des Hamburger Betriebssportverbandes e. V. in Glückstadt durchgeführt. Der zweite Platz in der Gruppe 3 brachte uns in das Viertelfinale. Durch Verletzung des Torwartes am Fuß und Verdacht auf Gelenkbruch eines Feldspielers, der in das örtliche Krankenhaus gebracht werden mußte, wurde die

Chance auf ein Weiterkommen stark gemindert. Bei aufreibender Spannung verloren wir nur knapp mit 2:4 Toren. Damit wurde in diesem Turnier der fünfte Platz erreicht. Von der Kleinfeldserie 1970 ist leider nur zu berichten, daß der Klassenerhalt erreicht werden konnte. Hier ergibt sich die Aufgabe für die Zukunft auf eine Verjüngung der 1. Herrenmannschaft hinzuarbeiten. Die 2. Herrenmannschaft mußte bereits zurückgezogen werden, da durch Abwanderung und Überalterung ein geregelter Spielablauf nicht mehr möglich wurde.

Alle Betriebsangehörigen, die Interesse an Training und Spiel der Handballer haben, sind herzlich willkommen.
Spartenleiter: Peter Weise, Werk 3, Tel. 74 36 – 614



Kegeln

Unsere Kegler nehmen zur Zeit mit 7 Herren- und 2 Damenmannschaften an Punktspielen im Betriebssportverband Hamburg teil.

Spartenleiter: W. Schultz, Werk 3, Tel. 74 36 – 391,
Stellvertreter: H. Wiechmann, Werk 3, Tel. 74 36 – 322
Kegelhalle, Altona, Waterlooain (montags bis freitags)



Bowling

Unser Bowlingteam zählt zur Zeit 25 Mitglieder.

Mit 2 Mannschaften nehmen wir an den Punktspielen des BSV-Hamburg, Sparte Bowling, teil. Die 1. Mannschaft spielt in der Sonderklasse und konnte bereits zweimal die Hamburger Meisterschaft erringen. Unsere 2. Mannschaft stieg nach langen Aufstiegskämpfen in die A-Klasse auf und erzielte bereits in dieser Klasse einen guten Platz.

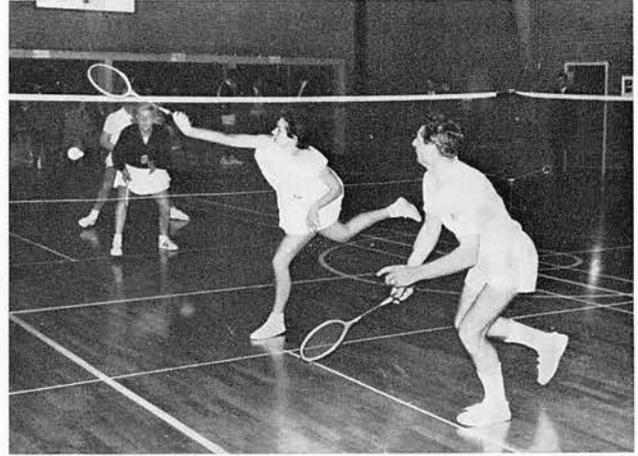
Auch bei Pokal-Turnieren sowie bei Städte-Wettkämpfen bewährten sich unsere Mannschaften.

Um im Bowlingsport erfreuliche Ergebnisse zu erzielen, müssen wir weiterhin fleißig trainieren.

Unsere regelmäßige Trainingszeit ist:

donnerstags in der Bowlinghalle in Hamburg-Altona, Allee/ Ecke Holstenstraße.

Spartenleiter: Herbert Prigge, Werk 3, Tel. 74 36 – 824,
Vertreter: Felix Sauber, Werk 2, Tel. 741 – 32 51



Badminton

Eine wenig bekannte, aber sehr effektvolle Art sich fit zu halten, ist die Teilnahme an unserem Badmintontraining.

Fast jeder Muskel wird durch die Vielzahl der Bewegungsabläufe angesprochen. Außerdem wird das für Autofahrer so wichtige Reaktionsvermögen systematisch geschult und verbessert. Dieser Sport ist daher besonders zu empfehlen für Damen und Herren mit sitzender Beschäftigung. 15 Damen und 25 Herren nehmen z. Z. regelmäßig an unseren Trainingsabenden teil, die in drei verschiedenen Turnhallen stattfinden:

montags von 16.30–20.00 Uhr Wilhelmsburg, Fehrstraße
freitags von 18.00–22.00 Uhr Altona Nord, Arnkielstraße
freitags von 17.00–22.00 Uhr Gr. Flottbek, Windmühlenweg.
Besuchen Sie uns!

Nähere Auskunft: Hans Wegner, Werk 3, Tel. 74 36–662

Tischtennis

Lange ist es her, da war die erste Mannschaft unserer Tischtennisspieler mit eine der führenden im Hamburger Betriebs-sportverband. Aber von den damaligen Spielern sind nur zwei übriggeblieben, die heute noch aktiv am Spielgeschehen teilnehmen. Es reicht jetzt gerade so eben und eben, daß wir auch in dieser Saison wieder mit 3 Mannschaften an den Punktspielen in verschiedenen Klassen teilnehmen. Jedes neue Mitglied wird deshalb bei uns herzlich aufgenommen. Jeden Donnerstag steht uns von 17 Uhr bis 22 Uhr die Gymnastikhalle im Mädchen-Gymnasium Klein Flottbek, Hochrad 2, für Training und Punktspiele zur Verfügung mit ausgezeichneten Umkleide- und Duschräumen. Hier macht es wirklich Spaß, etwaige überflüssige Pfunde wegzutrimmen oder seine körperliche Frische und Gelenkigkeit zu erhalten und für ein paar Stunden im Spiel die Alltagsorgen zu vergessen und sich zu entspannen. Die, die wir schon dabei sind, freuen uns schon auf den nächsten Donnerstag.

Spartenleiter: H. Schultz, Werk 3, Tel. 74 36–264

Sportschießen

Im März 1966 wurde die Sparte Sportschießen ins Leben gerufen und erfreut sich bei den immer zahlreicher werdenden Mitgliedern einer steigenden Beliebtheit.



Geschossen wird mit Luftsportgewehren (ca. 4–5 kg schwer) in Anlehnung an die Sportordnung des Deutschen Schützenbundes auf 10 m Entfernung, stehend freihändig.

Das Training findet an jedem Mittwoch von 17.00 bis 20.00 Uhr auf dem Schießstand der Altonaer Schützengilde, Ecke Eschelsweg/Jessenstraße statt.

Zur Zeit beteiligen sich 3 Mannschaften mit je 5 Sportschützen in den Klassen B, C und D an den Rundenwettkämpfen des Betriebssportverbandes (B.S.V.).

Spartenleiter: W. Rinck, Werk 2, Tel. 741 – 32 42

Stellvertreter: Bendig, Werk 2, Tel. 741 – 32 43

Schach

Eine der erfolgreichsten Sparten bei den Mannschafts- und Einzelmeisterschaften im BSV Hamburg war unsere Sparte Schach.

Im Frühjahr 1969 gründeten wir eine neue Sechsermannschaft, die während der Spielsaison 1969/70 bei den Punktspielen einen guten Mittelplatz errang.

Die beiden letzten Spiele dieser Saison haben wir jeweils mit 5:1 gewonnen. Es sieht demnach so aus, als ob sich ein Erfolg für die Mannschaft abzeichnet.

Wir haben weiterhin die Absicht, die Mannschaft nach Möglichkeit von 6 auf 10 Spieler zu erhöhen.

Für Meldung von weiteren Interessenten wären wir dankbar. Die Trainingsabende finden einmal wöchentlich montags in der Angestellten-Kantine statt, und zwar in der Zeit von 16.10 bis ca. 19.00 Uhr.

Spartenleiter: J. Granofsky, Werk 3, Tel. 74 36 – 734,

Stellvertreter: E. Puchert, Werk 3, Tel. 74 36 – 844.



ZITATE

Wer den Menschen die Hölle auf Erden bereiten will, braucht ihnen nur alles zu erlauben.

Graham Greene
englischer Schriftsteller

Vernunft muß sich jeder selbst erwerben, nur die Dummheit pflanzt sich gratis fort.

Erich Kästner
deutscher Schriftsteller

Sex-Appeal ist das, was Männer nur mit den Händen beschreiben können.

Uschi Glas
deutsches Filmsternchen

Der Computer ist die logische Weiterentwicklung gewisser Menschen: Intelligenz ohne Moral.

John Osborne
englischer Autor

Wer alle Brücken abbricht, muß schwimmen können.

Wolfgang Liebeneiner
deutscher Filmregisseur

Je älter man wird, desto höher schätzt man die Kunst des konstruktiven Schweigens.

Ezra Pound
amerikanischer Dichter

Mit all der Mühe, mit der wir manche unserer Fehler verbergen, könnten wir sie uns leicht abgewöhnen.

Michelangelo Antonioni
italienischer Filmregisseur

Die Werbung ist ein Lasso für die Brieftasche.

Peter Frankfeld
deutscher Schauspieler

Am schnellsten kommt man auf dem Steckenpferd des Vorgesetzten voran.

Rumänisches Sprichwort

PERSONALIEN

Direktor Bruno Theuerkauf (KM) ist am 30. November in den Ruhestand getreten. Sein Nachfolger wurde Helmut Nadler. Ihm wurde am 12. Januar 1971 Gesamtprokura erteilt.

Ernst Denker (KV) ist mit Wirkung vom 1. November 1970 zum Oberingenieur ernannt worden.

Oberingenieur Arthur Dinse hat am 23. November 1970 die Abteilung HV übernommen.

Johannes Peters hat am 1. Dezember die Abteilung KMT übernommen.

Oberingenieur Harry Trede (HHM) ist am 31. Dezember 1970 ausgeschieden.

Fritz Wietstock (HHM 1-5) trat bei gleichzeitiger Ernennung zum Oberingenieur am 1. Januar 1971 seine Nachfolge an.

Robert Kruse (KX) ist am 12. Januar Gesamtprokura erteilt worden.

Oberingenieur Ulrich Gerbitz hat am 5. Januar 1971 die Abteilung KPM (Projektwesen Maschinenbau) übernommen.

Gerd Olsson, Abteilung VK (E), ist mit Wirkung vom 1. Januar 1971 Handlungsvollmacht erteilt worden.

Der Abteilungsleiter des Bereiches Hauptkasse und Zahlungsverkehr in Kiel, Richard Thiemer (RFKK), ist am 6. Januar 1971 in den Ruhestand getreten. Sein Nachfolger wurde Egon Ludewig.

Günter Dempel (KBE) ist am 1. Januar 1971 zum Betriebsingenieur ernannt worden.

Hans Behnk (KBE) und Johannes Busenius (KBA) wurden am 1. Januar 1971 zum Werkmeister ernannt.



Die Bauleistung der HDW im Jahr 1970

Abgelieferte Schiffe:

Bau-Nr.	Name	Typ	Auftraggeber	BRT	tdw
832	David P. Reynolds	Bauxit Carrier	Caribbean Steamship Comp.	28 565	53 290
1210	Texaco Europe	Tanker	Texaco	104 616	209 078
1	Rubystone	Frachtschiff	Italpacif-Line	11 500	14 275
2	Lodestone	Frachtschiff	Italpacif-Line	11 500	14 275
3	Coralstone	Frachtschiff	Italpacif-Line	11 500	14 275
5	Polarbris	OBO-Carrier	Melsom & Melsom	73 526	141 317
6	Clavigo	Tanker	Gelsenberg	72 962	142 910
7	Horngolf	Frachtschiff	Horn-Linie	4 537	7 500
8	Ludwigshafen	Frachtschiff	Hamburg-Amerika-Linie	13 100	16 265
9	Erlangen	Frachtschiff	Hamburg-Amerika-Linie	13 100	16 265
10	Leverkusen	Frachtschiff	Hamburg-Amerika-Linie	13 100	16 265
18	Dalia	Cement-Carrier	Deutsche Afrika-Linien	3 317	5 300
19	St. Katharinen	Produktentanker	R. A. Oetker KG	17 782	29 640
				379 105	680 655
	Juno	Seetransportleichter	} Bergnings- och Dykeri AB		9 000
	Goliat I	Leichter		} Neptun, Stockholm	
		3 Pontons	A. Ritscher, Hamburg		1 440
	Mulus II	Bergungsleichter	U. Harms, Hamburg		6 000
					22 440

Stapelläufe:

1210	Texaco Europe	Tanker	Texaco	104 616	209 078
2	Lodestone	Motorfrachter	Italpacif-Line	11 500	14 275
3	Coralstone	Motorfrachter	Italpacif-Line	11 500	14 275
4	Pearlstone	Motorfrachter	Italpacif-Line	11 500	14 275
5	Polarbris	OBO-Carrier	Melsom & Melsom	73 526	141 317
6	Clavigo	Tanker	Gelsenberg	72 962	142 910
7	Horngolf	Motorfrachter	Horn-Linie	4 537	7 500
9	Erlangen	Omni-Schiff	Hamburg-Amerika-Linie	13 100	16 265
10	Leverkusen	Omni-Schiff	Hamburg-Amerika-Linie	13 100	16 265
13	Libra	Tanker	Illy Tankers Corporation	117 000	236 000
14	Hoechst	Omni-Schiff	Hamburg-Amerika-Linie	13 100	16 265
15	Columbus New Zealand	Containerschiff	Hamburg-Süd	21 000	21 250
18	Dalia	Cement-Carrier	Deutsche Afrika-Linien	3 317	5 300
19	St. Katharinen	Produktentanker	R. A. Oetker KG	17 782	29 640
21	St. Jacobi	Produktentanker	R. A. Oetker KG	17 782	29 640
22	Eberhart Essberger	Produktentanker	Essberger	17 782	29 640
23	Roland Essberger	Produktentanker	Essberger	17 782	29 640
				541 886	973 535

