



**DEUTSCHE
• WERFT •
WERKZEITUNG 2/62**

Clavin



16. und 17. Februar 1962
Hochwasserkatastrophe
Landestrauer

Helfende Hände . . . Zahlreiche Telegramme aus dem Ausland erreichten uns und bewiesen noble Hilfsbereitschaft.

WIR SPRECHEN IHNEN ANLÄSSLICH DER KATASTROPHE, DIE HAMBURG HEIMGESUCHT HAT, UNSER TIEFSTES MITGEFÜHL AUS. BITTE NEHMEN SIE VON UNSEREM KONTO 10 000,- DM UND VERWENDEN SIE DEN BETRAG NACH IHREM ERMESSEN, UM ANGEHÖRIGEN IHRER WERFT ZU HELFEN, DIE VON DEM UNGLÜCK BETROFFEN WORDEN SIND.

RAGNAR PLATOU, HANS THOMAS GRAM, CHRISTIAN BULL - - -

Deutsche Bundespost 846141

No 64 ND64 OSLO 54/53 19 1057

DEUTSCHE WERFT HAMBURG

WE SEND YOU OUR DEEPEST SYMPATHY IN CONNECTION WITH THE CATASTRPHE WHICH HAS REACHED HAMBURG STOP PLEASE TRANSFER FROM OUR ACCOUNT D.M. 10.000.- AND USE IT AT YOUR DISCRETION TO COMFORT PEOPLE AT YOUR YARD WHO MAY HAVE BEEN STRUCK BY THE DISASTER RAGNAR PLATOU HANS THOMAS GRAM CHRISTIAN BULL COL.D.M. 10.000.-

PROFONDEMENT EMUS PAR CATASTROPHE FRAPPANT HAMBOURG ET POPULATION VOUS PRIONS ACCEPTER ASSURANCE NOTRE PLUS SINCERE SYMPATHIE AUVRAY MORSHIP +

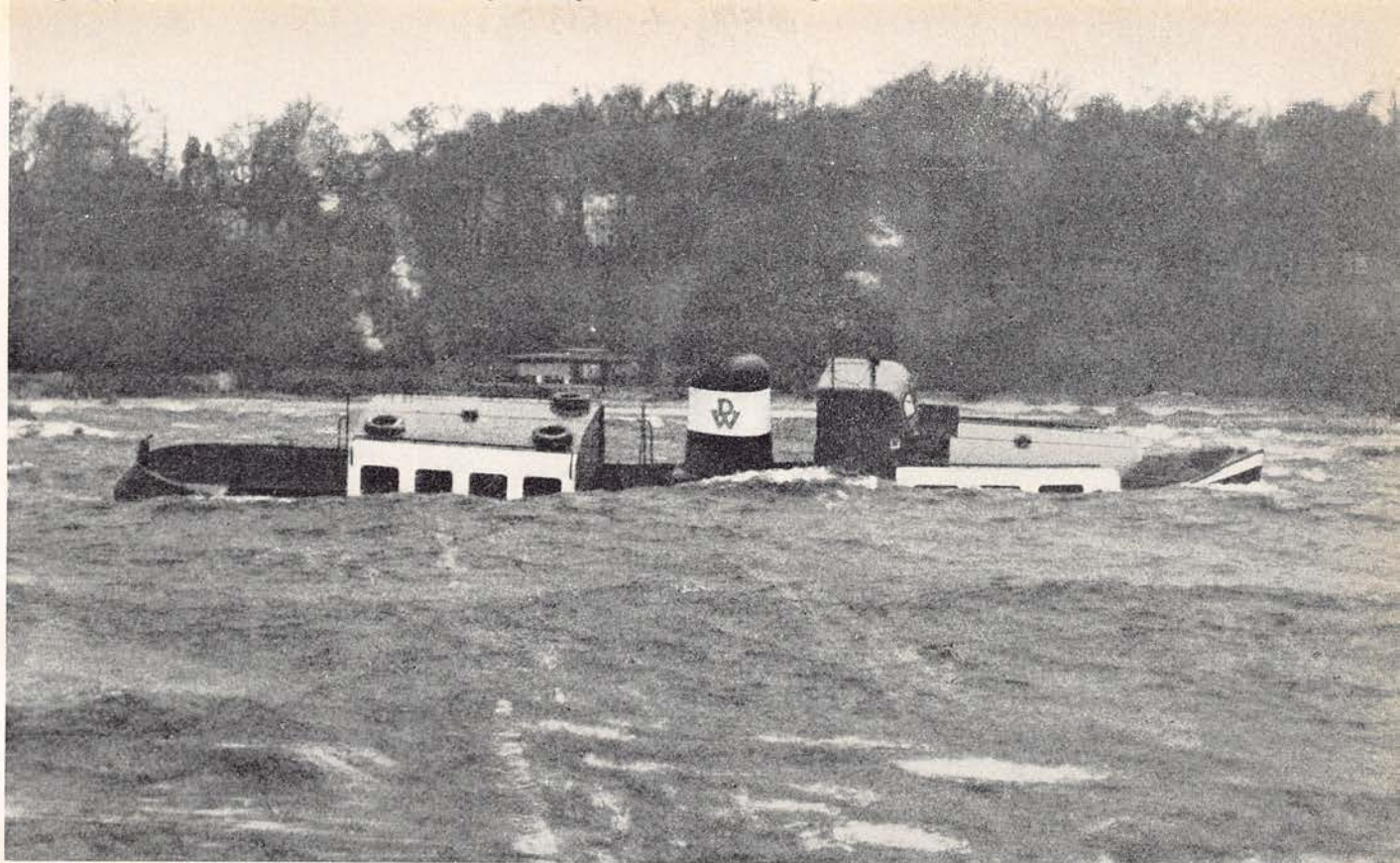
ALLEEN HAT ERUNG DER SICHTLICH DASS SIE UCH ALL UNSERE GUTEN + IT DASS IHR UNERSCHROCKENER MUT ERSTEHEN WIRD UND MIT TIEFSTEM ANTS BORIS

Deutsche Bundespost 30 19 1343

DEUTSCHE WERFT HAMBURG

WE SEND YOU OUR DEEPEST SYMPATHY IN CONNECTION WITH THE CATASTRPHE WHICH HAS REACHED HAMBURG STOP PLEASE TRANSFER FROM OUR ACCOUNT D.M. 10.000.- AND USE IT AT YOUR DISCRETION TO COMFORT PEOPLE AT YOUR YARD WHO MAY HAVE BEEN STRUCK BY THE DISASTER RAGNAR PLATOU HANS THOMAS GRAM CHRISTIAN BULL COL.D.M. 10.000.-

ALLEEN HAT ERUNG DER SICHTLICH DASS SIE UCH ALL UNSERE GUTEN + IT DASS IHR UNERSCHROCKENER MUT ERSTEHEN WIRD UND MIT TIEFSTEM ANTS BORIS



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

DW 22 im Orkan auf der Elbe

21. Jahrgang · 28. Februar 1962 · Nr. 2

Am 14. Februar lief das Vorschiff Bau Nr. 795 vom Stapel. „Vorschiff“ ist eigentlich zu wenig gesagt; denn etwa drei Viertel des Schiffes „World Peace“, eines 18 000-t-Turbinentankers des Reeders Niarchos, sollen abgewrackt und durch die Deutsche Werft erneuert werden.

Das alte Achterschiff mit der noch intakten Maschinenanlage und den Wohnräumen wird an den neuen Schiffsteil angebaut.

Es handelt sich bei diesem Schiff aber nicht nur um das Auswechseln eines verbrauchten Vor- und Mittelschiffs, sondern gleichzeitig um eine Umwandlung des Schiffstyps. Aus dem Tanker wird ein Bulk-Carrier, dessen Tragfähigkeit um 6000 t auf etwa 24 000 t erhöht wird.

Dieser Stapellauf, der schon auf den 13. festgelegt war, mußte verschoben werden, weil der Orkan, der am Anfang der Woche wütete, so viel Wasser in den Hafen trieb, daß





Fertig zum Stapellauf: S. 795 und S. 794 (Fahrgastschiff „Algazayer“)

die Vorbereitungsarbeiten auf dem Helgen unterbrochen werden mußten. Es ist selten, daß hier im Hafen volle 12 Windstärken gemessen werden, aber am Montag, dem 12. 2., war es der Fall. Die Überfahrt nach Teufelsbrück wurde zu einer nicht ungefährlichen Seefahrt. Die Bilder unserer Barkasse DW 22 sprechen für sich. Einen derartigen Seegang hat es auf der Elbe noch nicht gegeben.

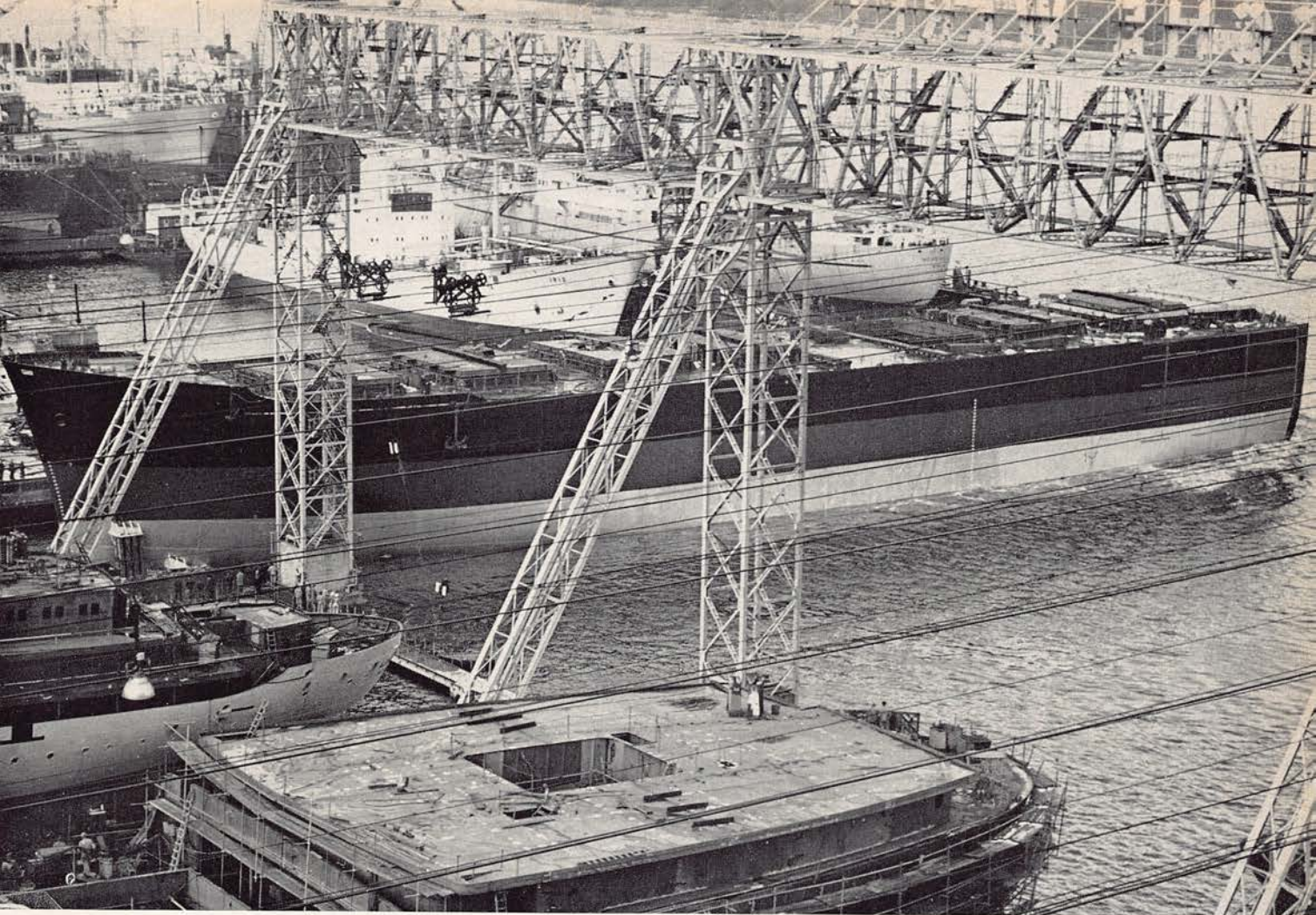
Der 15. war ein ruhiger, friedlicher Tag, an dem der für diesen Termin geplante Stapellauf unseres zweiten Fahrgastschiffes für die Vereinigte Arabische Republik reibungslos vonstatten gehen konnte. Das auf den Namen „Alga-

zayer“ (Algerien) getaufte Schiff ist ein Schwesterschiff der „Syria“, über deren Stapellauf wir im November ausführlich berichteten. Die „Syria“ wird in diesen Tagen fertig und soll am 7. März ihre Jungferreise nach Alexandria antreten.

Am folgenden Tag, dem 16., brieste es wieder auf. Und dann bereitete sich das vor, von dem wir alle noch erfüllt und betroffen sind und über das viel zu reden müßig ist, weil wir es miterlebt haben und alle Zeitungen voll davon sind, — das wir aber trotzdem wenigstens andeutungsweise in unserer Werftchronik festhalten wollen:

Die Taufpatin, Frau Tahawy, mit Mr. Sherif und Dr. Scholz





Ablauf des Bulk-Carriers S. 795.
Das noch intakte Hinterschiff des
Tankers „World Peace“ wird angebaut

Die Sturmflut ...

Der Westwind hatte zum Feierabend des Freitag fast wieder Orkanstärke erreicht, das Nachmittagshochwasser stand bei Teufelsbrück fast bis zur Elbchaussee. Mehr erwartete man nicht, — bis dahin war es so etwas wie ein imposantes Naturschauspiel.

Daß die Flutwelle der Nacht noch um 2 m höher stieg, damit rechnete trotz Sturmflutwarnung wohl niemand — nicht einmal der Warndienst selbst. 4 m über Mittelhoch ist nicht vorausgesagt worden. Der Zeitpunkt, zu dem die Flut die Deiche durchbrach, das Land überschwemmte, die Keller volllaufen ließ, in die unteren Stockwerke eindrang, unsere Werft unter Wasser setzte, kleine Häuser fortriß, Menschen und Vieh mit hinfortnahm, konnte nicht ungünstiger sein. Zu spät, um die Menschen noch vor dem Schlaf aktiv und bereit zu finden, zu früh, um schnelle Hilfe zu ermöglichen. Mitten in der Nacht. Der Vollmond brach triumphierend durch die Finsternis, wie um zu zeigen, daß der Orkan just im richtigen Augenblick gekommen sei, zur Zeit der Springflut, und daß die

Landschaft sich verändert hätte, Straßen und Wege ausgelöscht waren unter einem in seinem fahlen Licht glitzernen Schleier.

Am nächsten Tag gab es in größerem Gegensatz als nach einer Bombennacht dicht nebeneinander namenloses Elend und schamlose Neugier, grandiose Selbstlosigkeit und gemeines Räuberpack. Daß wir eine Bundeswehr haben, wurde wohl zum ersten Male seit dem Kriege einstimmig begrüßt. Die Hubschrauber schwärmten in die eingeschlossenen Gebiete — pausenlos.

Die Bilanz der Flutkatastrophe ist z. Z. folgende: 70 000 Obdachlose, 400 Tote, mehrere Milliarden Mark Schaden. Von unserer Belegschaft wurden viele betroffen, denn eine große Zahl ist in den überschwemmten Gebieten zu Hause. Auf dem Werftgelände selbst blieben Schäden im Vergleich zu dem Ausmaß der Katastrophe, die große Teile der Bevölkerung um ihr Hab und Gut brachte oder es ruinierte, in mäßigen Grenzen. Mit Aufräumung und Wiederinstandsetzungsarbeiten wurde sofort begonnen.





**Finkenwerder —
3 Tage
nach der Flut**



Erschütternd waren die ersten Nachrichten, die in den frühen Morgenstunden des vergangenen Sonnabend nach der Sturmnacht vom 16. auf den 17. d. M. bei uns einliefen und die uns nicht mehr daran zweifeln ließen, daß auch Hunderte unserer eigenen Belegschafter als Einwohner Finkenwerders, Moorburgs, Billwerders, Walterschofs, Francops, Altenwerders und vor allem Wilhelmsburgs durch die Hochwasserkatastrophe in unmittelbare Mitleidenschaft gezogen sein mußten.

Schon am Freitag, dem 16. Februar, morgens, war der Wind stark aufgefrischt und hatte in den Mittagsstunden Sturmesstärke erreicht. Bei ablaufendem Wasser der Elbe waren die Kämme der Wellen in eine reißende Gischt verwandelt worden, wie sie bis heute kaum jemals zu sehen gewesen sind.

Wasserschleier fegten über den Strom, die jede Sicht nahmen und Schlepper- und Barkassenverkehr nahezu unmöglich machten. Nach kurzer Beruhigung am Nachmittag setzte der Sturm am frühen Abend verstärkt ein und steigerte sich bis Mitternacht zum vollen Orkan. Böen, mit Regen, Hagelschlag und Gewitter vermischt, erreichten in Hamburg Windgeschwindigkeiten bis zu 141 km/Std.

Wenn auch die Seewarte, die Wasserbauämter, Polizei und Rundfunk schon in den frühen Abendstunden und damit rechtzeitig und laufend auf das Hochwasser hingewiesen hatten, waren weite Kreise der Bevölkerung sich der drohenden Gefahr doch nicht früh genug bewußt geworden, so daß kurz nach Mitternacht Hamburg und vor allem seine südlichen Vororte von Finkenwerder bis Wilhelmsburg und das gesamte linkselbische Freihafengebiet von der mit ungeheurer Gewalt eindringenden Flutwelle völlig überrascht wurden.

Die in dem weiten Wilhelmsburger Wohngelände beiderseits der Reichsstraße Harburg—Wilhelmsburg—Hamburg liegenden Behelfsheime wurden mit zuerst erreicht und am schwersten betroffen; aber auch alle Wohnsiedlungen von Finkenwerder bis Moorburg sowie die in diesem Bereich liegenden Werft- und Industriegelände kamen unter Wasser.

Obwohl beim Aufbau unseres eigenen Werftbetriebes Finkenwerder vor 40 Jahren auf eventuelle Hochwassergefahr weitgehend Rücksicht genommen worden ist und alle Bauten unserer Werft auf einer Terrainhöhe von 0,5 m über dem höchsten Hochwasserstand der letzten 100 Jahre angelegt worden sind, überschritt die in der Sturmnacht auflaufende Hochwasserwelle die von uns für unser Werftgelände vorgesehene Terrainhöhe noch um etwa einen halben Meter.

Die Folge dieser nicht für möglich gehaltenen Hochflut warf die von uns für Katastrophenfälle vorgesehenen Vorkehrungen über den Haufen und ließ alle auf der Terrainhöhe von + 9,2 m angelegten Betriebsanlagen und sonstigen Einrichtungen wie Leitungskanäle, Kranschleifleitungen, Transformatoren, elektrische Umformer und

Schweißumformer, soweit diese in Terrainhöhe aufgestellt waren, unter Wasser kommen.

Besonders anzuerkennen ist die Einsatzbereitschaft unserer Belegschaft, die, obwohl Sonnabend und Sonntag keine Arbeitstage waren, sofort unter der Führung der Werftleitung die Instandsetzungs- und Aufräumungsarbeiten übernahm mit dem Erfolg, daß bereits am Montagmorgen (dem 19. Februar) der größte Teil unserer Werkstätten und Helgenanlagen einschließlich unserer sechs großen Schwimmdocks wieder betriebsbereit zur Verfügung standen.

Wohlgetan hat uns in diesen Tagen das Mitgefühl weiter Kreise der Bundesrepublik, unserer Freunde und der Kundschaft im In- und Ausland für das von dem Unwetter schwer betroffene Hafengebiet und seine Wohnsiedlungen. Von allen Teilen des In- und Auslandes sind uns darüber hinaus zahlreiche fernmündliche und telegrafische Anfragen zugegangen, um über den Umfang und die Größe der eingetretenen Schäden im Hafengebiet und auf der Werft unterrichtet zu sein und den betroffenen Menschen ihre Teilnahme auszusprechen. Die Inhaber der großen norwegischen Maklerfirma, die Herren R. S. Platou, Gram und Bull, stellten uns telegrafisch einen Betrag von DM 10 000,— zur Verfügung, den wir als erste Hilfsaktion für unsere unmittelbar von dem Hochwasser betroffenen Werksangehörigen verwenden werden. Wir haben den hochherzigen Spendern und Helfern wie allen übrigen Menschen, die uns in den schweren Tagen Hilfe angeboten haben, im Namen unserer gesamten Belegschaft herzlich gedankt, und wir möchten auch an dieser Stelle allen Helfern, die in den schweren Stunden an uns gedacht haben, nochmals herzlich unseren tiefempfundenen Dank aussprechen.

W. E. H. S.

Hilfe für Katastrophengeschädigte

Um allen unseren Werkangehörigen, die durch die Hochwasserkatastrophe vom 16./17. Februar 1962 betroffen worden sind, möglichst rasch Hilfe und Beistand leisten zu können, bitten wir alle Betroffenen unserer Betriebe Finkenwerder und Reiherstieg, sich umgehend telefonisch an unsere Sozialabteilung Finkenwerder, Telefon 89 81 31, App. 291, 352 u. 570, unter Angabe der Wünsche zu wenden.

Wir hoffen, nach eigener Inaugenscheinahme des Umfangs der eingetretenen Schäden unseren Werksangehörigen auf diese Weise schneller und wirkungsvoller Beistand und Hilfe leisten zu können als durch die Verteilung von Geldspenden.

Die heutigen Schiffsvermessungsmethoden und ihr Einfluß auf Abgaben und Schiffsverträge

Die Vermessung der Seeschiffe hat sich aus zweckdienlichen Erfordernissen bereits im frühen Mittelalter entwickelt. Jahrhundertlang sind die **Schiffsabmessungen**, als lineare Glieder in einfachen Formeln, die Vermessungsgrundlage für die Größenbestimmung und Abgabenerhebung gewesen. Die anwachsende Größenordnung der Schiffe durch Einführung des Eisens in den Schiffbau, der mechanische Antrieb und der dafür benötigte Raum, der dem Laderaum abgenommen werden mußte, die Entwicklung einer Vielfalt von Schiffstypen und die sich langsam anbahnende Konkurrenz im internationalen Schiffahrtsgeschäft haben schließlich im Jahre 1854 Großbritannien als die zur damaligen Zeit unbestreitbar führende Schiffahrtsnation bewegen, das sogenannte „Moorsom-System“ — ein Verfahren der Innenvermessung — einzuführen.

Moorsom, ein britischer Schiffbauer, hatte seinerzeit versucht, eine Synthese zwischen den bis dahin gebräuchlichen Annäherungsformeln für die Vermessung von Seeschiffen — die ein Maß für die **Tragfähigkeit** darstellten — und einer exakten Bestimmung des **Innenraumes** eines Schiffes, soweit er „verdienenden“ Raum darstellte, zu schaffen.

Moorsom standen, von wenigen eisernen Schiffen abgesehen, vorzugsweise hölzerne Seeschiffe für die Schaffung seines „Systems“ zur Verfügung. Wenn heute bei der Ermittlung des Brutto- und Netto-Raumgehaltes die Bauelemente wie Doppelboden, Spanten, Wegerung usw. eine entscheidende Rolle spielen, so ist das darauf zurückzuführen, daß diese Begriffe als „Grundzüge“ in die Vermessungsvorschriften eingegangen sind, obwohl sie (im Gegensatz zum damaligen Holzschiff) bei einem eisernen Schiff unserer Tage nutzbaren Raum darstellen oder schaffen, während sie in jenen Tagen **allein** der Festigkeit des Schiffkörpers dienten. Man hat vergessen, die Materialeigenart in die Vorschriften einzuformen und hat sich in konservativer Trägheit begnügt, die Begriffsbe-

stimmungen für Bauelemente einfach auf andere Materialien als Holz, ohne Rücksichtnahme auf ihre konstruktiven und festigkeitstechnischen Ausdrucksmöglichkeiten, zu übertragen.

Immerhin ist das Moorsom-System wegen seiner Ermittlung des Raumgehaltes eines Schiffes nach Innenmaßen physisch und verfahrensmäßig bis jetzt noch das am einfachsten und sinnfälligsten durchzuführende System geblieben.

Die Beziehungen zwischen **Laderaum** und **Fracht** nach Raumbedarf und Gewicht, die Notwendigkeit, Lade- und Löschanlagen ständig zu erweitern und zu erstellen, sowie die im Laufe der letzten Jahrzehnte immer wirksamer mitbestimmenden **sozialen** Belange haben im gesamten Schiffahrtsbetrieb wahre „Sammlungen“ von Vorschriften hergebracht.

Mit dem Fortschritt der Technik in Schiffbau und Schiffahrt ist eine derartige Verbesserung der Verkehrsmittel eingetreten, daß sich über die größten Wirtschaftsräume immer stärker die Notwendigkeit herausstellte, den Schiffahrtsbetrieb regelnde Vorschriften aufs engste anzugleichen oder weltweit zu vereinheitlichen. Die Seeschiffahrt ist durch die engere Verbindung der Kontinente in ihrem inneren Gefüge und ihrer Wettbewerbsfähigkeit anfälliger geworden. Die wirtschaftspolitische und verkehrstechnische Entwicklung in der Zeit nach dem ersten Weltkrieg bis heute verlangt u. a. eine ernste und weltweite Behandlung des Problems der Schiffsvermessung. In den verflorbenen 100 Jahren seit der Einführung des Moorsom-Systems sind dessen Vorschriften unlogisch und widersinnig geworden.

Durch den Völkerbund haben die Vereinheitlichungsbestrebungen in den dreißiger Jahren zu einer für die damalige Zeit zunächst als abschließend zu betrachtenden Lösung geführt. Heute stehen wir in der Weltschiffahrt dem Problem erneut und unmittelbarer gegenüber.

Währungsschwierigkeiten, Entstehung neuer Staatengebilde, Erhöhung des Lebensstandards, höhere Betriebskosten und Kapitalverpflichtungen und nicht zuletzt die bis aufs äußerste angespannten Wettbewerbserscheinungen der neueren Zeit haben eine äußerlich und innerlich gewandelte Schiffahrtsstruktur geschaffen, neue Schiffstypen, neue Verladungs- und Löschmöglichkeiten eingeschlossen. Diese Gegebenheiten verlangen nach neuen Ordnungsgrundsätzen hinsichtlich einer weltumfassenden Abstimmung der kostenverursachenden Grundlagen. Hierbei sind die Abgaben für den Transport von Gütern über See an hervorragender Stelle zu nennen, handelt es sich doch um einen Wirtschaftszweig, der über die Grenzen der Schiffahrt treibenden Nationen hinausgeht.

Der Kontakt zwischen Schiff als Transportgefäß und abgabenerhebender Behörde geschieht in allen Häfen der Welt mittels des **Schiffsmeßbriefes**. Dieses Dokument ist nach den jeweiligen Vermessungsvorschriften der betreffenden Schiffahrtsnationen ausgestellt. Grundsätzliche Unterschiede in der Bewertung der Abgabenhöhe, die sich aus unterschiedlichen Vorschriften ergeben, werden seit langem geebnet durch Verträge über die gegenseitige Anerkennung der Schiffsmeßbriefe. Derartige Verträge wären nicht erforderlich, wenn eine grundsätzliche Einheitlichkeit in den Schiffsvermessungsvorschriften zwischen den Schiffahrt treibenden Ländern bestünde. Diese Tatsache ist neuerdings Ausgangspunkt von Bestrebungen, eine weltweite Vereinheitlichung der Schiffsvermessungsvorschriften herbeizuführen.

Die IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) hat diese Aufgabe durch ihren Unterausschuß Schiffsvermessung neben anderen schiffahrtstechnischen Aufgaben in Angriff genommen, mit dem Ziel, die

Bundesamt für Schiffsvermessung	
<u>Die Seeschiffsvermessung in Jahrhunderten.</u>	
1570 Holland	$T = \frac{L \times B \times X}{370}$ in "Lasten" zu 4000 pounds = 2000 kg
1590 Spanien	$T = \frac{L \times B \times X}{\text{Koeff.}}$ in "tone lada"
1642 England	$T = \frac{L \times B \times X}{100}$ in "tons" (Länge des Kiels, B aussen)
1647 Holland	$T = \frac{L \times B \times H}{282 \text{ gr. Sch.}, 370 \text{ kl. Sch.}}$ in Lasten zu 2000 kg B innen, H bis WL.
1678 England	$T = \frac{L \times B \times 1/2 B}{94 \text{ od. } 100}$ in "tons" L.d. Kiels, B aussen
1694 "	$T = \frac{L \times B \times X}{94}$ in " tons " L. d. Kiels, B innen
1700 Holland	$T = \frac{L \times B \times D}{200}$ in "Vornlasten" zu 4250 pds (12500 lb)
1720 England	$T = \frac{(L - 3/5 B) \times B \times 1/2 B}{94 \text{ oder } 100}$ in "tons", B aussen („builders' Old measurement")
1746 Frankreich	$T = L \times B$ mittel ^X T _{mittel} B _{mitte} aus 9 Preiten T _{mittel} aus 3 Tiefen
1750 Schweden	$T = \frac{L \times B \times X}{200}$ in "Schwedischen Lasten" zu 2450 kg
1750 "	T = Inhalt zwischen leerer u. belad. VL (Simpson- 110 (volle Schiffe) u. 115 (schlanke Schiffe) Regel)
1791 Frankreich	$T = \frac{L \times B \times X}{94}$ in obf. <u>Innenmessung in Metern</u>
1819 Holland	Innenmessung nach Querschnitten
1819 England	Einführung des Maschinenraumabzuges durch: $(L_{\text{Kiel}} - L_{\text{Masch. Raum}}) \times 3/5 = X \times B/2$ 94 in "tons"
1819 Hamburg	$T = \frac{L \times B \times X}{\text{Hypen-Faktor}}$ (Älteste bekanntgewordene deutsche Regel)
1821 Schweden	Inhalt zwischen leerer und beladener VL
1835 England	desgleichen oder Innenvermessung (verdienender Raum)
1830 Dänemark	Messung nach Querschnitten (Simpsonregel)
1854 England	Innenvermessung nach Moorsom I

bestehenden Schiffsvermessungsmethoden — worin diejenigen der Suez- und Panamakanal-Gesellschaft eingeschlossen sind — im weltweiten Rahmen zu ändern und zu vereinheitlichen, oder aber durch ein gänzlich neues System der Erfassung der abgabepflichtigen Schiffsgefäße zu ersetzen, das unbeschadet der auch weiterhin bestehenden sozialen oder eigenstaatlichen Gegebenheiten alle Unebenheiten in den Schiffsfahrtsabgaben im Sinne eines fairen Wettbewerbs ausgleicht.

An den Anfang der folgenden Betrachtungen seien die Vermessungsergebnisse eines **12 000-tdw-Frachters** gestellt. Sie lauten für die internationale Vermessung:

	Brutto	Netto
offener Schutzdecker	6745	3821
geschlossener Schutzdecker	9225	5697
Durchfahrt durch den Suezkanal	9552	7561
Durchfahrt durch den Panamakanal	9451	7132

Der beträchtliche Unterschied in den o. a. abgabepflichtigen Nettoraumgehalten ist an sich völlig widersinnig, wenn man nicht bei diesen Vergleichen die schiffahrtstechnischen Belange mit heranzieht. Der Internationale Schiffsmeßbrief findet Anwendung bei der Abgabenerhebung beim Laden, Löschen und Liegen in inländischen oder ausländischen Häfen. Die Suez- und Panamakanal-Nettoraumgehalte sind die Maßzahlen für die Abgabenerhebung für die Durchfahrt durch diese Kanäle. Die Unterschiede in den Raumgehalten stehen in keiner Beziehung zu den kostenverursachenden, nach Gesteigungs- und Unterhaltskosten vielleicht verschieden zu bewertenden Kanalanlagen, sondern ergeben sich einzig und allein durch die voneinander abweichenden Vermessungsmethoden.

Vom Wasserweg und Kai gesehen können unterschiedliche Methoden der Abgabenerhebung begründet sein. Vom Schiff als Objekt aus betrachtet dagegen ist für eine gerechte Bemessung der Abgabengrundlage eine einheitliche Bezugsgröße — beim Moorsom-System der Raumgehalt — unabdingbar.

Jahrzehntelang ist die Anwendung und Weiterentwicklung von Vermessungsvorschriften in den Schifffahrt treibenden Ländern mehr oder weniger unabhängig voneinander vor sich gegangen. Trotzdem gelten noch heute Vorschriften in diesen Ländern, die zwar auf dem Moorsom-System beruhen, sich aber in Ausführungsbestimmungen oder Empfehlungen zum Teil stark voneinander unterscheiden. Das sind vor allem die britischen Schiffsvermessungsvorschriften, die sich dem ursprünglichen Moorsom-System sowohl nach der Konzeption wie nach der Auslegung noch am meisten ausgleichen, ferner die internationalen Vorschriften für die Vermessung der Seeschiffe des Oslo-Übereinkommens, die folgende Nationen umfassen:

- Belgien (nicht ratifiziert)
- Bundesrepublik Deutschland
- Dänemark
- Finnland
- Frankreich
- Island
- Israel
- Kambodscha
- Niederlande
- Norwegen
- Polen
- Schweden

und schließlich die Schiffsvermessungsvorschriften der USA (die auch in Panama und Liberia zur Anwendung gelangen), Belgiens sowie die Vermessungsvorschriften für die Durchfahrt durch den Suez- und den Panamakanal. Als Kuriosum mag erwähnt werden, daß die belgischen Vorschriften bei der Bestimmung des Nettoraumgehaltes die sogenannte „Deutsche Regel“ für den Treibkrautraumabzug anwenden, die bis zum Jahre 1954 auch noch in Schweden zur Anwendung kam. Durch Anwendung dieser Regel wird der Nettoraumgehalt von Seeschiffen im Mittel um 23 % größer. Belgien hat es bisher verstanden, trotz

seiner Mitgliedschaft zum Oslo-Übereinkommen, das es zwar unterzeichnet, aber nicht ratifiziert hat, sich aus der praktisch für alle Schifffahrt treibenden Nationen durchgeführten Vereinheitlichung hinsichtlich der Bestimmung des Treibkrautraumabzuges herauszuhalten. Als Grund dafür wird der einschneidende Einfluß auf das Gefüge der Schiffsfahrtsabgaben angeführt. Deutsche Schiffe, die belgische Häfen anlaufen, erleiden bei der Abfertigung keine Verzögerung dadurch, daß die Treibkrauträume beim ersten Anlaufen eines Schiffes in belgischen Häfen neu vermessen werden müssen. Das verdankt man einem Übereinkommen zwischen der zuständigen belgischen Behörde und dem Bundesamt für Schiffsvermessung in Hamburg.

Erst mit sich stärker bemerkbar machendem Wettbewerb, dem die britische Schifffahrt durch mannigfache Vorteile, die die britische Gesetzgebung für ihre Schiffseigner konstruiert hatte, wirtschaftlich besser begegnen konnte, haben sich schließlich mehr oder weniger alle Nationen das Moorsom-System zu eigen gemacht.

Bei der Eröffnung des Suez- und Panamakanals bot sich damit das Moorsom-System von selbst an. Die Kanalschriften enthalten die ärgsten Ungereimtheiten dieses Systems nicht mehr, wie offene Räume (im Suezkanal nur noch ganz beschränkt), sonstige Ausschlüsse vom Bruttoraumgehalt, wie Hilfsmaschinenräume, Küchen, Ruderräume usw., sowie die 13-%-Regel für den Treibkrautraumabzug. Die beiden Vorschriften werden auf Schiffe aller Nationen einheitlich angewandt. Es bestehen zwischen ihnen selbst aber wiederum Unterschiede, wie die später wiedergegebenen Vermessungswerte erkennen lassen.

Für eine notwendig erscheinende unterschiedliche Bemessung der Abgaben ließen sich für den Suez- und Panamakanal ohne Beeinträchtigung des Gebührenaufkommens und besondere Vermessungsvorschriften Raumgehalte als Funktion des internationalen Raumgehaltes eines Schiffes darstellen.

Für einige Schiffstypen können angenähert die folgenden Faktoren gelten (Internationales Netto \times Faktor = Suez- bzw. Panama-Netto):

		Suez	Panama
Trockenfrachter:	3 000— 4 000 BRT:	1,34	1,20
	4 000— 6 000 BRT:	1,27	1,21
	6 000—10 000 BRT:	1,35	1,25
Tanker:	12 000 BRT:	1,45	1,35
	18 000 BRT:	1,36	1,31
	32 000 BRT:	1,44	1,25

Mit einer solchen Methode würden sich die besonderen, in Anwendung und Auslegung immerhin recht schwierigen Vermessungsvorschriften für die Kanalfahrten erübrigen. Dabei gelten die Größenordnungen nach BRT (Bruttoregistertonnen) lediglich als Leitzahl. Die Gebühren werden für beide Kanäle immer nur nach dem Nettoraumgehalt erhoben.

Der Bruttoraumgehalt ist nach landläufiger Vorstellung das Maß für die Größenordnung der Seeschiffe schlechthin und obendrein als Erkennungsmaß in der Weltschifffahrt-Statistik verankert. Die Entwicklung im Schiffbau seit Einführung dieses Begriffes vor mehr als 100 Jahren, die Reaktion der Gesetzgeber auf die Gegebenheiten durch ständig im Fluß befindliche Änderungen der Vermessungsvorschriften und schließlich die Tatsache, daß die Vorschriften der USA sowie einer ganzen Reihe anderer Schifffahrtsnationen den Bruttoraumgehalt abweichend von den Vorschriften der übrigen Länder ermitteln, hat die **Bruttoregistertonne** als Wertmaßstab verfälscht. Sie ist mit ihrem heutigen Wert weder für die Abgabenerhebung, noch für den Vergleich von aktiven Handelsbilanzen oder für den Tonnagenumsatz brauchbar.

Der **Nettoraumgehalt**, als die traditionelle Maßzahl für die „verdienenden Räume“, wird dieser Aufgabe schon so lange nicht mehr gerecht, wie er sich durch immer weitere Abzüge vom Bruttoraumgehalt von diesem entfernte. Das zeigt das Verhältnis Netto:Brutto, das z. Z. Moorsoms bei Segelschiffen 0,96 betrug, heute aber bis auf 0,580 im

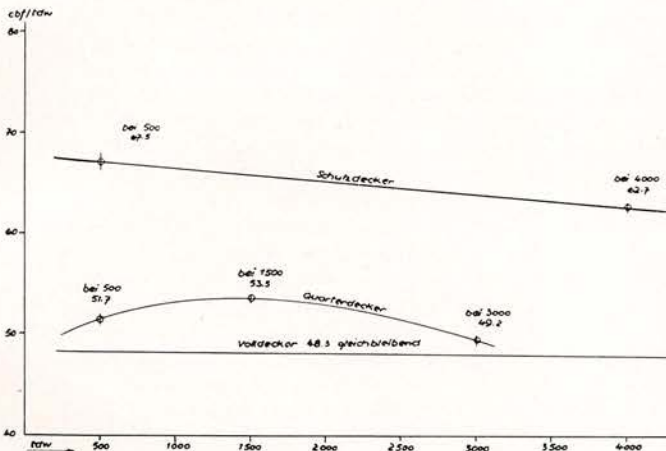
Mittel für normale Trockenfrachter abgenommen hat. Welchen Einfluß die britische Schifffahrtsgesetzgebung auf die Gestaltung der Vermessungsvorschriften hat, kann aus den folgenden Werten ersehen werden.

Ein Frachter von 11 000 tdw würde im Jahre
 1872 einen Nettoraumgehalt von 5660 RT,
 1888 einen Nettoraumgehalt von 5550 RT,
 1960 einen Nettoraumgehalt von 4200 RT

gehabt haben.

Hieraus resultiert, daß die Entwicklung der Schiffstypen zum großen Teil nicht den schifffahrtbetrieblichen Erfordernissen und der rationellen Entwicklung der heutigen Technik entspricht, weil auf der Gegenseite die Schifffahrtsabgaben zu Buch stehen. Man hat versucht, die strukturelle Gestaltung der zuständigen Gremien sowie das wirtschaftliche Gleichgewicht der Seehäfen der Schifffahrtsnationen durch Schifffahrtsverträge auszubalancieren. Dieses Bestreben ist aber bis heute ein Surrogat geblieben.

Wie wenig sinnvoll ist es z. B., wenn Schifffahrtsnationen, die den Schutzdeckertyp nicht anerkennen, in Schifffahrtsverträgen hinsichtlich der abgabentechnischen Behandlung ausländischer Schiffe in ihren Häfen darauf angesprochen werden müssen oder deutsche Schiffe, wie schon vorher in bezug auf die Treibkraftraumbehandlung bemerkt, bis zum Jahre 1954 in schwedischen und bis heute noch in belgischen Häfen eines besonderen Ausweises bedürfen. Nicht anders ist es, wenn belgische Schiffe für das Anlaufen von Häfen solcher Nationen, die den Treibkraftraumabzug nach der britischen Regel bewirken, zwei Meßbriefe mit unterschiedlichen Nettoraumgehalten an Bord führen müssen. Hierüber wäre in einer späteren Folge noch einiges Wissenswertes zu sagen.



Der Wertmaßstab für die wirtschaftlichen Eigenschaften eines Schiffes ist das Verhältnis von Laderauminhalt zu Tragfähigkeit oder, anders ausgedrückt, cbf/tdw, gemeinhin als Staukoeffizient oder Stauwert bezeichnet. Das Verhältnis ist bei Schüttladungen konstant, bei Stückgut und gemischten Ladungen dagegen schwankend. Ein großer Raum läßt auch bei unregelmäßigen Ladungen oder Ladungspartien die Tragfähigkeit ausnutzen, d. h. das Schiff kann bis auf den zugelassenen Tiefgang abladen. Dieses Verhältnis cbf/tdw beträgt bei einem Schiff mit relativ kleiner Räumte (Volldecker) rd. 50, wenn es schlecht, und bis zu 60, wenn es gut ist. Bei einem Schutzdecker dagegen kann dieser Wert bei ausgefeilter Konstruktion 70 und mehr betragen.

Man darf die wirtschaftliche Ausnutzung eines Schiffes nicht allein nach der Tragfähigkeit beurteilen. Für die betriebswirtschaftliche Seite ist viel häufiger der Laderauminhalt entscheidend. Dieser ist je nach den konstruktiven und vermessungstechnischen Gegebenheiten wiederum in mehrfacher Hinsicht mit dem Brutto- und Nettoraumgehalt verbunden. Die Ausnutzung und damit die Erreichung eines guten Verhältnisses cbf/tdw wird nicht zuletzt beeinflusst durch den Anteil des eigentlichen Ma-

schinenraumes am Unterdeckraumgehalt und durch die absolute Schiffsgröße.

Hart berühren sich die Dinge wieder im „Raum“. Ein Schiff mit großer Räumte hat naturnotwendig einen relativ großen vermessenen Raumgehalt sowohl im Brutto wie im Netto. Mit dem Anwachsen der absoluten Schiffsgröße erhöhen sich dieser Raumgehalt und die Schifffahrtsabgaben, letztere, soweit sie auf den Angaben im Schiffsmeßbrief basieren.

Aufgrund der zwischen den einzelnen Schifffahrtsnationen unterschiedlichen Ermittlungsmethoden für den Abzug der Treibkrafträume ergeben sich Werte für den Nettoraumgehalt, die von einer einheitlichen Bewertung nach dem Grundsatz, auch hier „fair between ship and ship“ zu bleiben, weit entfernt sind. In den Welthäfen sind nach mehr oder weniger gleichlautenden Gesetzen die Abgaben nach Art und Höhe festgelegt. Dazu wird das Schiff mit seiner **Bemessungsgröße** und/oder Wert, Gewicht und Umfang der Ladung herangezogen. Währungstechnische Gegebenheiten spielen nur örtlich eine Rolle. Die Antriebskraft hat durch ihren Raumbedarf — resultierend aus Art und Leistung — den bedeutendsten Anteil an dem Wettlauf zwischen den Hafentarifen und den Vermessungsvorschriften. Das zeigt unmißverständlich die Darstellung über die Anwendung der bekannten Methoden, die den Treibkraftraumabzug regeln. Der klassische britische Treibkraftraumabzug — die 13-⁰/₁₀-Regel — hat am stärksten den Tenor der internationalen Verträge über die gegenseitige Anerkennung der Schiffsmeßbriefe beeinflusst. Dabei ist Laderaumkapazität als Transportraum konstruktiv vertan worden, wie das „Gesetz es befahl“.

Nach den **amerikanischen** Schiffsvermessungsvorschriften sind alle in einem Schiff vorhandenen echten **Wasserballasträume** nicht im Bruttoraumgehalt und dadurch auch nicht im Nettoraumgehalt enthalten, eine Vorschrift, die amerikanischen Schiffen in allen solchen Fällen einen mehr oder weniger großen Vorteil gewährt, bei denen Abgaben oder Gebühren irgendwelcher Art nach dem Bruttoraumgehalt erhoben werden. Bei Spezialschiffen wie Tankern und Erzölfrachtern führt das zu völlig abwegigen Verhältnissen in der Abgabenfrage.

Nach Eröffnung des St.-Lorenz-Seeweges sind für das Passieren des Wellandkanals neue Abgabensätze festgesetzt worden, die nach dem Bruttoraumgehalt erhoben werden. Nach dem Vorhergesagten sind die nach den amerikanischen Vorschriften vermessenen Seeschiffe überaus begünstigt. Hierzu gehören auch die Schiffe der Pan-Hon-Co-Lib-Staaten, die die amerikanischen Schiffsvermessungsvorschriften in vollem Umfang wegen ihrer handelspolitischen Verbundenheit mit Amerika übernommen haben.

Begünstigt sind ferner alle Seeschiffe, die mit einem unter einer bestimmten Höchstgrenze gehaltenen Bruttoraumgehalt fahren. In der folgenden Aufstellung sind neben Grenzen des Nettoraumgehaltes die bezeichnendsten Bruttoraumgehaltsgrenzen angegeben, die bei uns den Begriff der sogenannten „Paragraphenschiffe“ geschaffen haben. Hinzuzufügen ist, daß der Bruttoraumgehalt als Leitzahl in den Unfallverhütungsvorschriften (UVV) der See-Berufsgenossenschaft festgesetzt ist. Für Lotsendienste und für Dockungen wird in einer ganzen Reihe von Schifffahrt treibenden Nationen der Welt ebenfalls der Bruttoraumgehalt zugrunde gelegt. Diese Maßnahme ist aber wiederum nicht „fair between ship and ship“, weil Insonderheit bei den sogenannten „Wechselschiffen“ — d. h. bei Schiffen, die je nach Ladungsangebot einmal als offener und einmal als geschlossener Schutzdecker mit dem jeweils zugeeigneten Tiefgang fahren — bei ein und demselben Objekt völlig voneinander abweichende Bruttoraumgehalte in Ansatz gebracht werden.

Die Suez- und Panamakanal-Behörden sind hinsichtlich der Abgabenpolitik folgerichtiger gewesen. Für beide Kanäle gilt der Nettoraumgehalt, der aufgrund der von ihnen aufgestellten und ständig zu kontrollierenden Vorschriften

Brutto- und Nettoraumgehalt - Grenzen.

Über 150 BRT.	Lotsenzwang auf der Ostsee.
Bis 250 BRT.	Freifahrtschein auf K.W.-Kanal.
Über 500 cbm.	Besondere Vorschriften über Sicherheits-einrichtungen- und Zeugnisse für Frachtschiffe.
Bis 500 cbm	Grenze für Patent A1 für Schiffsführer auf Frachtschiffen.
Über 700 cbm oder Vermessungslänge (Ident.-Länge) über 60 m.	2 Wachen von Decksmannschaften in langer Fahrt. (SBG)
Über 250 BRT.	Lotsenzwang auf KW-Kanal.
Über 250 BRT.	In Emden nicht mehr mit eigener Mannschaft löschen.
Über 250 BRT.	Besondere Sicherheitsinventarteile.(SBG)
Bis 300 BRT.	Mitglied des Verbandes Deutscher Küstenschiffer und in den entsprech. Versicherungen (sogen. Gilden-grenze) Sondertarifvereinbarung f. Küstenschiffe
Über 300 BRT.	Mitglied des Verb. Deutscher Reeder
Über 200 NRT.	Lotsenzwang auf der Elbe u. Weser
Unter 1000 BRT in der Fahrt von Drontheim bis einschl. Irland, ausschließlich Gubraltar.	Zwei Wachen.
Über 1000 BRT	Drei Wachen in allen Fahrten (seit 1152)
Über 500 BRT.	Telegrafie- oder Telefonanlage ohne ständigen Verkehr.
Über 900 BRT. in großer Fahrt und über 1600 BRT	Genehmigte Telegrafieanlage mit ständigem Verkehr, außerdem Notaggregat unabhängig vom Bordnetz
Über 3000 BRT.	zusätzlich anerkannter Funkpeiler außerhalb „k“
Von 100 zu 100 NRT.	Schiffahrtsgebühren in Schweden gestaffelt (Verm. Gebühren in Schweden 25 Ore. NRT + 25 % Zuschlag).

ermittelt worden ist, ungeachtet der Nationalität der den Kanal passierenden Schiffe.

Hinsichtlich der Suezkanal-Vorschriften ist auch hier eine seltsame Usance festzustellen. Die Vorschriften gestatten, einen Raum in der Back im Bereich von $\frac{1}{8}$ der Schiffslänge, in der Poop im Bereich von $\frac{1}{10}$ der Schiffslänge und in einem Brückenhaus im Bereich der Kessel- und Maschinenlicht- und Luftschächte von der Einmessung in den Brutto- und Nettoraumgehalt auszuschließen, wenn diese Räume in ihren Begrenzungsschotten, die für die internationale Vermessung vorgeschriebene Vermessungsöffnungen haben. Durch diese Maßnahme sind vor Jahrzehnten schon geprägt und von der DDG Hansa, Bremen, auch gefahren, die sogenannten **Drei-Insel-Schiffe**. Wegen der geänderten Benutzung solcher Räume — in Back und Poop werden heute kaum noch Räume für das Fahren von Ladung und dergleichen vorgesehen, im Brückenhaus sind keine Kohlenbunker mehr erforderlich, die bis zum Eintreffen vor dem Suezkanal geleert sein mußten, wie die Vorschriften lauten — kommen diese Ausschlüsse vom Brutto- und Nettoraumgehalt kaum noch zum Tragen, haben aber jahrzehntelang diesen Typ im Brutto mit 2% und mehr gegenüber anderen Schiffstypen begünstigt.

Die Vorschrift, die heute noch angewendet wird, betrifft die Ausbildung des Doppelbodens. Wenn die Ladungsverhältnisse es gestatten, die Doppelbodendecke von der Mitte nach der Seite um ein geringes Maß ansteigen zu lassen, erhält man bei Anwendung der darauf bezüglichen Vorschrift einen um 3—4% geringeren Unterdeckraumgehalt und damit Brutto- und Nettoraumgehalt, als wenn die Doppelbodendecke normal horizontal ausgebildet wäre. Selbstverständlich profitiert auch der Nettoraumgehalt, wenn auch durch den Rechnungsgang über Treibkrafttraum sowie andere Maßnahmen rechnerischer Art beeinflusst, von dieser Verringerung des Brutto- und Nettoraumgehaltes.

Die Suez- und Panamakanal-Gesellschaften haben sich im Laufe der Jahrzehnte verstehen müssen, von ihrer zunächst „echten“ Auffassung und Auslegung der Vorschriften besonders hinsichtlich der Abzüge von Brutto- und Nettoraumgehalt abzugehen und der Entwicklung in Schiffbau und Schifffahrt auch hinsichtlich der Besatzung nach Stärke und neuer Tätigkeiten nachzukommen.

Das Problem der Seeschiffsvermessung, insonderheit die Problematik der Größenordnung der Seeschiffe, soweit sie Bezug hat auf Hafen-, Kanal-, Lotsen-, Dockabgaben usw. im Rahmen der ständigen Unkosten, die den Reedereien erwachsen und die im Mittel für alle Schiffsgrößen mit 12% der Generalkosten angesetzt werden können, ist mit dieser vergleichenden Darstellung nur gestreift. Zu der Zeit, als noch die **Commerzlast** als das Maß für die Tragfähigkeit und in der statistischen Nachweisung für die Größenordnung galt, bedurfte es bei ihrer auf 3000 kg festgesetzten Größe keinerlei spezifischen Findigkeit, um die Größenordnung in wettbewerblicher Hinsicht zu beeinflussen.

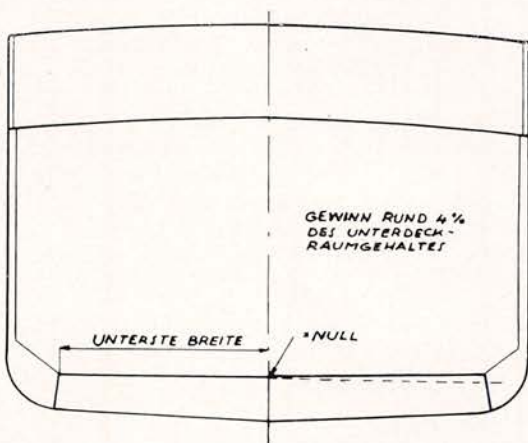
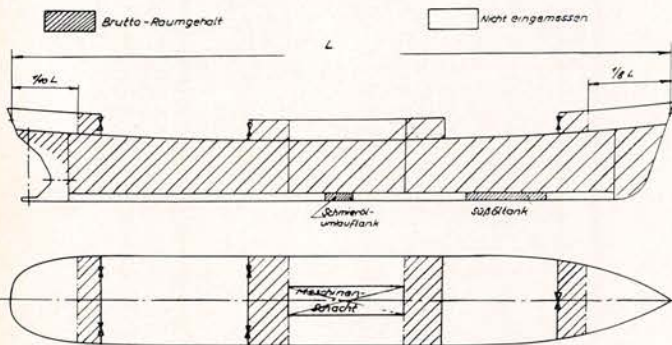
Diese Feststellung sollte uns Verpflichtung sein, den Widersinn in der Vermessung der Seeschiffe auszumerzen und ein gerechtes Ordnungsmaß einzuführen.

Die Mitgliedstaaten des sogenannten Oslo-Übereinkommens — Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Finnland, Frankreich, Holland, Kambodscha, Irland, Israel, Norwegen, Schweden und seit kurzem auch Polen — bemühen sich seit Jahren mit Erfolg, ihre Schiffsvermessungsvorschriften zu vereinheitlichen, um zu verhindern, daß Unterschiede in den Vorschriften über die Schiffsvermessung und in der Anwendung dieser Vorschriften fernerhin zu ernsthaften Schwierigkeiten führen und unnötige Kosten verursachen.

Die Vorarbeiten dieser Schifffahrtsnationen können dem Unterausschuß Schiffsvermessung in der eingangs bereits erwähnten Imco bei seinem Bestreben durchaus nützlich sein, eine weltweite Vereinheitlichung der heute gültigen Schiffsvermessungsmethoden herbeizuführen.

Eisenhardt

Ausschlüsse bei Suezvermessung



Das Porträt des Monats:

Hans Kühl

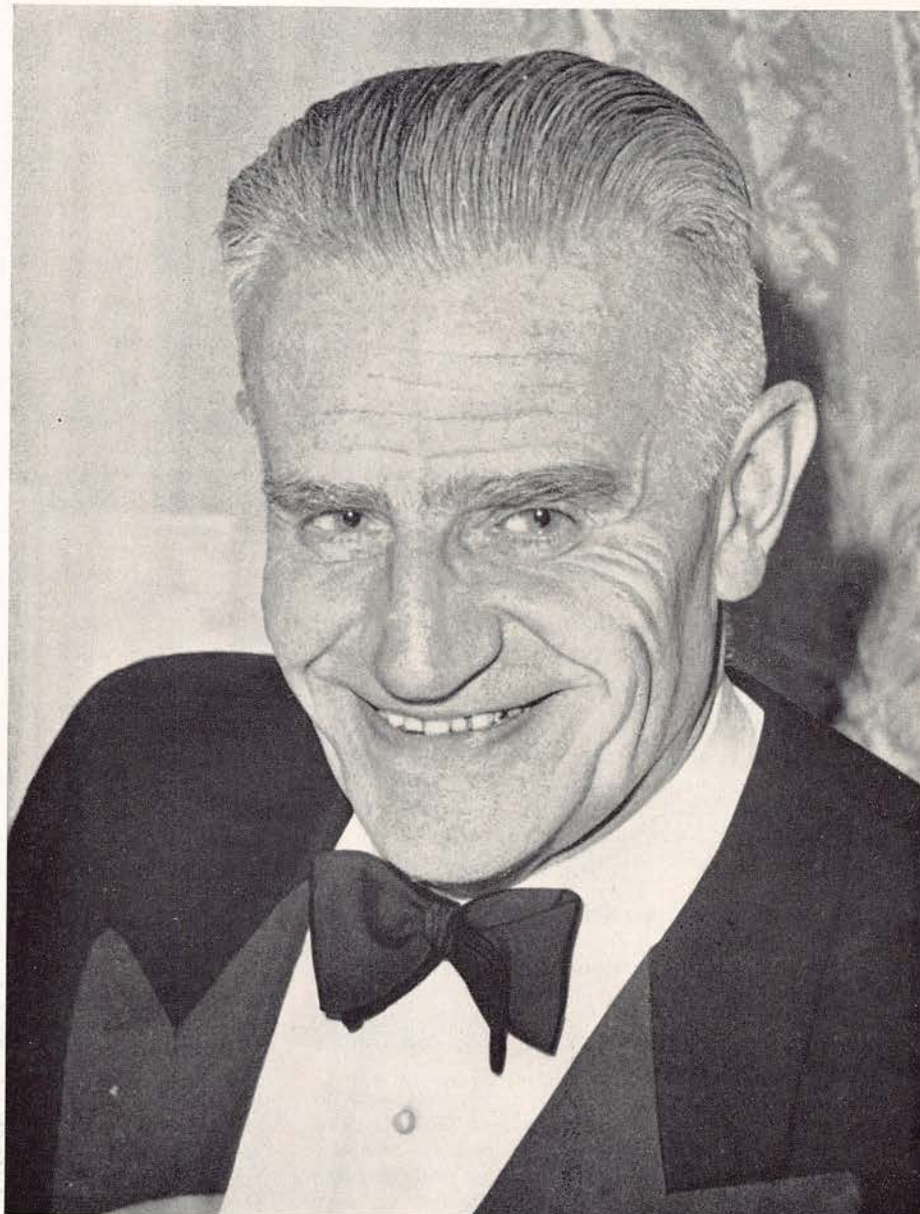
Am 1. März 1962 werden 40 Jahre vergangen sein, seit Direktor Hans Kühl in die Dienste der Deutsche Werft A.G. trat.

Kühl kam als junger Ingenieur zu uns, zu einem Unternehmen, das selbst erst wenige Jahre zuvor, im letzten Kriegsjahr, gegründet war und jugendfrischer, strebsamer Mitarbeit bedurfte, um das gesteckte Ziel, in möglichst kurzer Zeit seinen Aufbau zu einem großen Unternehmen durchzuführen, zu erreichen.

Kühl war von Anfang an der richtige Mann für die Deutsche Werft, für die deutsche Werftindustrie war 1922 ein Schicksalsjahr. Der mit Beendigung des ersten Weltkrieges noch anhaltende Schiffbauboom, der aus der Abwicklung der während der letzten Kriegsjahre angenommenen Neubaufträge noch vorlag, näherte sich seinem Ende, ja noch mehr, es erfolgte ein völliger Zusammenbruch des Schiffbaumarktes in Auswirkung des überreichen Ausmaßes an fertiger Tonnage, die in den ersten Nachkriegsjahren noch zur Ablieferung kam, während der Weltfrachtenmarkt völlig darniederlag. Neubaufträge aus dem Inland waren überhaupt nicht zu erhalten. Für das Ausland war die Deutsche Werft damals noch kaum ein Begriff. Bei dieser Wirtschaftslage war ein Fortkommen junger technischer Kräfte in den Werftbetrieben nicht leicht.

Kühl gehörte zu den Männern, die sich trotz dieser schwierigen Lage im Schiffbau nicht entmutigen ließen.

Gute Ausbildung, unermüdlicher Fleiß und klarer, zielbewußter Blick für die vorliegenden Notwendigkeiten und Möglichkeiten ließen seine Vorgesetzten bald auf ihn aufmerksam werden, die ihn als junge Nachwuchskraft in

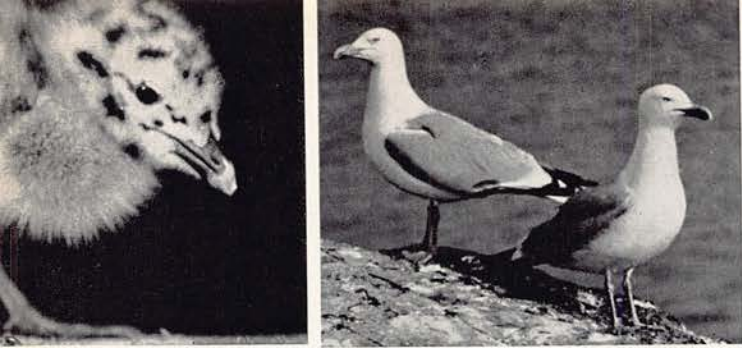


Aussicht nahmen und bald, mit Besserung der Lage im Schiffbau, in jeder Weise förderten.

Als in der Mitte der dreißiger Jahre die deutsche Wirtschaft einen kräftigen Aufschwung nahm und auch für den Weltschiffbau wieder bessere Zeiten kamen, stand die Deutsche Werft dank einsatzbereiter Willigkeit aller ihrer Glieder bald wieder an führender Stelle.

Kühl wurde schon damals mit Führungsaufgaben betraut. Im Jahre 1938 wurde ihm Prokura erteilt. Als der bisherige Leiter der Maschinenbauabteilung ausschied, wurde Kühl sein Nachfolger und trat gleichzeitig nach seiner Ernennung zum Direktor in engere Stellung zum Vorstand als Mitarbeiter für die an dieser Stelle zu erledigenden Führungsaufgaben.

In dieser Stellung ist Herr Kühl bis zum heutigen Tage mit großem Erfolg und jugendlicher Frische tätig. Gleich beliebt bei seinen unmittelbaren Mitarbeitern und dem großen Kundenkreis der Deutsche Werft A.G., genießt er das volle Vertrauen der Leitung der Werft, die hofft, daß er bei guter Gesundheit noch viele Jahre in seiner verantwortungsvollen Stellung ein wertvoller Mitarbeiter bleiben wird.



Möwen und Menschen

Alljährlich, wenn der Winter seinen Einzug bei uns hält, kommt mit ihm das Heer der Möwen in die Großstadt. Ganze Schwärme dieses kreischenden und immer bettelnden Federvolkes suchen ein wenig Wärme und Futter in der Nähe unserer Wohnungen. Überall, im Zentrum der Stadt mit ihren großen Kontorhäusern und im geschäftigen Betrieb des Hafens sehen wir sie in langen Reihen auf den Kaminen und Hausdächern, Schiffen und Dalben. Auch sitzen sie auf der Oberfläche des Wassers, wo sie leicht und gewandt schwimmen, aber selten tauchen.

An frostkalten Tagen sitzen wir wohl am Fenster unserer geheizten Räume und beobachten draußen das unruhige Suchen, das gierige Kreischen der Möwen, und gäbe es nicht viele Vogelfreunde, die ihnen auf Balkonen, Schulhöfen und Fensterbänken Futter auslegen, wäre ihr Dasein noch härter. Ganze Schwärme umlungern auch an den Kais die löschenden Schiffe und ergattern dabei sicher manches Freßbare.

Noch um die Jahrhundertwende zog der weitaus größte Teil unserer Lachmöwen, denn um diese handelt es sich vorwiegend bei unseren Wintergästen, an die wärmeren Gestade des Mittelmeeres. Doch dann kamen immer größer werdende Schwärme in die Städte an der Küste, wo es doch ein wenig gemäßigter ist und sich mehr Möglichkeiten für die Futtersuche bieten.

Silber-Möwen, oder „Emmas“, wie sie liebevoll genannt werden, gehören zum Bild der Küste. Dem Seefahrer, der tagelang kein Lebewesen auf seinen Reisen sieht, wird die Begegnung mit einem dieser weißen Vögel weit draußen auf See sicher manchmal zum Erlebnis. Künden sie doch davon, daß nun bald Land in Sicht kommen wird oder halten bei der Ausreise eine lose Verbindung zum Festland aufrecht, wenn sie in Schwärmen das Schiff begleiten. So ist es kein Wunder, daß der Seefahrer, wenn kein anderes Lebewesen seinen Blick ablenkt, dem anmutigen Flug der Möwen weit mehr Aufmerksamkeit schenkt als sonst den Landvögeln.

Die Beziehungen zwischen Menschen und Möwen sind uralte. In früheren Zeiten wurden die Vögel für heilig gehalten, denn in ihnen sollten die unerlösten Seelen der ertrunkenen Seeleute wohnen und eine Tötung konnte keinen Segen bringen. Auch zeigten sie den Fischern das Auftreten von Fischschwärmen an, und manchem über Bord gegangenen Seemann wurden sie zum Lebensretter, wenn sie den zur Hilfe eilenden durch ihr unruhiges Umherflattern bei der Suche halfen.

Die Möwen, von denen es auf der ganzen Welt 150 Arten gibt, sind wohl die bekanntesten Seevögel, oder eigentlich müßte man sagen, Küstenvögel, denn sie sind besonders charakteristisch für die Küsten, Häfen und Seen. Bei der Nahrungssuche benehmen sie sich laut und streitsüchtig und verfolgen jeden Vogel, der glücklich einen Bissen aufgeschnappt hat, um ihm die Beute wieder abzuja-gen. Im Sommer allerdings ist ihre Zahl in unserer Stadt gering. Dann brüten sie draußen in riesigen Kolonien. Sie legen gewöhnlich 2 bis 3 Eier. Diese können von lichtbrauner, grünlicher oder bläulicher Grundfarbe sein, sind meistens

mit Tupfen gezeichnet und werden von beiden Eltern abwechselnd bebrütet. Die frischgeschlüpften Jungen tragen ein Daunenkleid und, obwohl sie das Nest schon frühzeitig verlassen, müssen sie von ihren Eltern noch weiterhin gefüttert werden, bis sie selbst fliegen gelernt haben. Im Juli, wenn der Nachwuchs flügge geworden ist, begeben sich Alte und Junge wieder auf Wanderschaft. Auf den Äckern folgen sie dem Pflug des Bauern oder durchstreifen die Watten der Nordsee, die für sie eine unerschöpfliche Nahrungsquelle darstellen.

Am 23. Januar gab der Leiter des Instituts für Vogel-forschung — Vogelwarte Helgoland — in Wilhelmshaven, Dr. Friedrich Goethe, im Altonaer Museum in einem Vortrag einen interessanten Überblick über das Leben der Möwen. Sehr ausführlich sprach er auch über die Maßnahmen des Vogelschutzes an der deutschen Nordseeküste. Während die Lachmöwe, die auch Alstermöwe genannt wird, hauptsächlich an den Ufern der flachen Binnenseen brütet, handelt es sich bei der weitverbreiteten Silbermöwe um die eigentliche Seemöwe. Sie ist die größte unter den mitteleuropäischen Möwen, ihre Flügelspanne entspricht der eines Bussards. Seit Jahrhunderten wurden ihnen von den Menschen die Eier weggenommen. Durch diese Tatsache und dadurch, daß die Möwen früher viele natürliche Feinde — wie Füchse und Seeadler — hatten, wurde ihre Zahl in Grenzen gehalten. Weiter wurden ihre Bestände dezimiert, wenn sie durch Überflutung der Watten während des Sturmes und während der kalten Jahreszeit keine Möglichkeiten für eine Futtersuche fanden.

Um die Jahrhundertwende kam noch als weiterer hemmender Faktor in den aufstrebenden Seebädern die Mode auf, daß sich die Urlauber in der Schießkunst übten und die Möwen gleichsam als lebende Tontauben benutzten.

Diese Umstände brachten die Bestände derart zum Sinken, daß um die Jahrhundertwende der Vogelschutz eingeführt wurde, und zwar zunächst an der ostfriesischen und später auch an der schleswig-holsteinischen Küste. Heute sind die größten Möwenkolonien auf den Inseln Memmert, Langeoog und Mellum. Neben ethischen hatte man auch wirtschaftliche Gründe für diese Maßnahme, und zwar wurden dem kargen Dünsand durch Kotreste wertvolle Stoffe für das Anwachsen einer Vegetation zugeführt. Dies traf vor allem für die ostfriesischen Inseln zu. 1875 wurden aus diesem Grunde die Möwenkolonien auf den Inseln Langeoog und Borkum unter Schutz gestellt.

Als Folge dieser Maßnahmen zum Schutz der Gelege und Bestände vermehrte sich die Zahl der Seevogelarten stetig. Besonders stark stiegen allerdings zu Ende der 20er Jahre die Bestände der Silbermöwen an. Die große Zahl der Feinde und Gefahren wurde zunehmend eingeschränkt. Neue Nahrungsquellen wurden ihnen von den Menschen erschlossen. Vor einigen Jahren wurden sogar die ersten Möwen beobachtet, die ganz in der Nähe der Menschen, auf den Hausdächern brüteten.

Für wen ist nun das starke Anwachsen der Möwenzahl zum Problem geworden? Schon in den 20er Jahren hatten viele Seevögel unter den Silbermöwen zu leiden. Gelege und Junge wurden gefressen. Mit dem Ansteigen der Silbermöwenbestände ist ein starkes Abnehmen der anderen Seevogelarten zu beobachten.

In den großen Fischereizentren entstehen vor allem wirtschaftliche Schäden. Diese beziehen sich auf die bereits fertig zugerichteten Fische, die aus den Auktionshallen kommen. Die Möwen plündern die offenen Kisten und so sollen täglich etwa 10 t Fische und Abfälle in einem einzigen Fischereihafen ihre Beute werden.

Die Träger des Seevogelschutzes bekamen nun also die negativen Auswirkungen des Schutzes zu spüren, und man begann mit Maßnahmen zur Verminderung der Silbermöwen. Zur Zeit ist jedoch ein Zurückgehen der Bestände trotz größter Bemühungen noch nicht zu verzeichnen. Hier muß also der Mensch aufgrund seines Eingreifens erneut auf Mittel und Wege sinnen, um den harmonischen Einklang in der Natur wieder herzustellen. Grete Merz



Karneval in Peru mit Wasserspielen, Farbe und Mehl...

Die Karnevalszeit fällt in Peru in den Sommer, und der Februar ist dazu noch der heißeste Monat. Dies muß vorweg gesagt werden, damit man die Karnevalsbräuche und Späße richtig verstehen kann.

Drei ganze Tage lang wird gefeiert: Sonntag, Rosenmontag und Dienstag. Es sind gesetzliche Feiertage, die neben den Nationalfeiertagen im Juli zu den größten in Peru gehören.

In ähnlicher Art wie in Europa gibt es Faschingsumzüge, ein buntes und fröhliches Bild. Auch die Kinder verkleiden sich und spielen Karneval auf ihre Art bei Kinderfesten. Was wir aber nicht kennen, ist das Spiel mit Wasser. Auf den Straßen ist man einfach nicht mehr seines Lebens sicher! Eimerweise wird Wasser auf Straßenpassanten und vorüberfahrende Autos geschüttet, und es ist nicht immer sauberes Wasser, denn in der Hauptstadt Lima ist das Wasser knapp. Wenn

man Pech hat, ist sogar Farbe im Wasser, und man bekommt die Flecken aus den Kleidern nicht heraus. Ich habe die Stadt selten so leer gesehen, wie zur Karnevalszeit, in der alles in die Häuser flüchtet oder in die Autos, und was es bedeutet, bei der hochsommerlichen Hitze die Autofenster schließen zu müssen, wird ein jeder Autofahrer nachfühlen können. Tut man's aber nicht, so wird man erbarmungslos mit einem Eimer Wasser begossen und darf klatschnaß aussteigen, und die Bescherung im Wageninnern ist auch nicht gerade ansehnlich. (Ich spreche aus Erfahrung, es war mir nicht erspart geblieben!).

Die alten Balkons aus der Spanierzeit, aus dunklem Edelh Holz handgeschnitzt, sind wie geschaffen für diese Streiche. Hübsche, dunkeläugige Señoritas und junge Burschen verschanzten sich dahinter und greifen alle mit Wasser an, die in die Nähe kommen. Auch gibt es kleine Gummiballons, so groß wie ein Hühnerei, die mit Wasser gefüllt als kleine Bomben benutzt werden. An jeder Straßenecke und hinter den Hauseingängen versteckt lauern kleine und große Lausejungs mit diesen Wassergeschossen, von denen sie bereits einige hundert Stück präpariert in Eimern neben sich stehen haben. Sie kreischen vor Vergnügen, wenn ein ahnungsloser Passant entsetzt aufschreit. Meist sind diese Ahnungslosen aber „gringos“, d. h. Ausländer, die auf diese Scherze hereinfallen, denn die Peruaner kennen diese kleinen Gefahren und hüten sich, am Tage viel auf die Straße zu gehen.

Wasserspiele jeder Art sind aber erlaubt. Verboten dagegen ist der alte Brauch, einander mit Farbe zu be-

schmieren, und so mancher Autofahrer hat es schon bereut, sich in den Karnevalstagen mit seinem frisch geputzten Wagen auf die Straße zu wagen. Auch ich bin einmal nicht gut davongekommen. Ich fuhr an einem Karnevalstage in das Städtchen Ancón, um dort im Pazifik zu baden. Am dichtbesiedelten Strand fühlte ich mich in Sicherheit. Da rannte doch ein etwa vierzehnjähriger Junge an mir vorüber, streifte mich mit seinen schwarze Schuhcreme getauchten Fingern — und ward nicht mehr gesehen, dieser flinke, kleine Halbindianer. So war ich für den Rest des Tages mit Terpentinabreibungen und sonstigen Tinkturen beschäftigt und fuhr mit einem rotgeriebenen Arm, nicht gerade wohlriechend, nach Hause.

Eine andere alte Sitte, die wohl bei uns als „grober Unfug“ bezeichnet würde, ist zwar verboten, jedoch kommt auch die Polizei nicht dagegen an, denn dieser Brauch steckt seit langem im Volke, und es wird wohl kaum einer wagen, uns Ausländer damit zu belästigen. Den jungen Mädchen schütten die Burschen Mehl auf ihr schönes, blauschwarzes Haar — und dann Wasser obendrauf! Jede Hausfrau sieht gleich den Kuchenteig darin! Dieser Spaß wird von den Einheimischen aber lachend hingenommen. — Die Straßen mit Papierschlängen, Mehlkleister und großen Wasserlachen sehen wirklich etwas anders aus als bei uns am Aschermittwoch! Und die Tropensonne mit ihrem unvorstellbar grellen Licht läßt das ganze Bild unwirklich erscheinen.

Bei Karnevalsfesten, die bei den temperamentvollen, eifersüchtigen Südamerikanern nicht mit unseren fröhlichen Festen zu vergleichen sind, wird kaum mit Fremden getanzt, selbst bei schönster Maskierung nicht. Die harmlose, beschwingte Fröhlichkeit, wie wir sie von unserem rheinischen Karneval kennen, mit Witzen und bon mots gewürzt, gibt es dort nicht. Aber: jeder Tanzende ist mit einem „chisguete“ bewaffnet, das ist eine Spritze, die eine mit Äther gemischte, parfümierte Flüssigkeit enthält und die einer dem anderen in die Augen spritzt, damit er für ein paar Sekunden nichts sehen kann. Ein Kästchen mit sechs Ampullen stand auch auf unserem Tisch, und so war ich immer zum Gegenangriff bereit. Als Schutz setzt man den ganzen Abend lang eine Zellophanbrille auf. Aber auch auf der Straße ist man vor derartigen Scherzen nicht sicher, drei Tage lang wird im Hause und auf der Straße damit gespielt.

Als ich den 5. Karneval in Peru erlebte, lauerten auch meine Freunde und ich, wohlausgerüstet mit vollen Wassereimern und Kannen, an der Ballustrade meiner Terrasse im dritten Stock auf die wenigen verschüchterten Straßenpassanten, die von einem zum anderen Hauseingang schutzsuchend hin und her sprangen.

Und wenn ich im ersten Jahre meines Aufenthaltes in Peru noch den Kopf schüttelte ob der fremden Bräuche, so galt später auch für mich das alte Sprichwort: „Mitgefangen — mitgegangen“.

Ilse G. Moeller

Der Experte

Heino ist Fußballfachmann, nebenbei Mitglied der DW, denn von irgend etwas soll der Schornstein ja rauchen. Fußball ist für ihn nicht nur ein schöner Sport, sondern eine Religion, wo er seinen ganzen Lebenslauf nach einstellte. Selbst ein Nobelpreisträger erschien ihm gleichgültig, gegen das Ansehen, das ein Vertragsspieler bei ihm hatte. So träumte er davon, ein Vertragsspieler zu sein, es würde für ihn das höchste Glück bedeuten, was das Leben zu bieten vermag. Dabei hat er noch nie sein Glück auf dem grünen Rasen versucht, obwohl Gelegenheit genug dafür gegeben ist. Fußball, von Amateuren gespielt, war ihm viel zu billig; unter Oberliga tat er

den Mund gar nicht erst auf, trotzdem hatte Heino immer sehr viel zu erzählen.

Nur mit mir war er schon lange etwas brummig, denn ich hatte mich bei ihm bis auf die Knochen blamiert, weil ich einmal treuherzig gemeint hatte, daß der Stürmer Seeler auch ganz gut spielt. Das „Auch ganz gut“ hat er mir nie verziehen, wo doch sein Uwe das Idol aller Männlichkeit ist. Auch vertraute er mir an, daß seine Schwester ein Bild von Uwe auf ihrem Nachtschrank stehen hatte, und das ist bloß ein dummes Mädel, betonte er unnötigerweise, um damit auszudrücken, welcher Dummkopf ich doch sei. Seitdem schien ihm meine Anwesenheit immer



zu kränken, denn für ihn gehörte der Fußballverstand zur Allgemeinbildung, und mit so etwas wie ich war, mußte er nun zusammen arbeiten.

So eingeschnappt er sonst auch war, so bot er doch immer seine Hilfe an, wenn ich den Totozettel ausfüllen wollte. Er wußte immer ganz genau, welche Mannschaft nichts zu bestellen hatte und wo das Spiel völlig offen ist. Man tat gut daran, auf ihn zu hören, schließlich will man für seinen Einsatz auch etwas gewinnen. Doch soll ich wohl auf meine alten Tage noch Glück in der Liebe kriegen, im Spiel jedenfalls bestimmt nicht. So stellte ich dann Heino am Montag zur Rede, denn ein verlorener Totogewinn ist immerhin ein größerer Betrag. Doch dann hielt er mir einen langen belehrenden Vortrag. Leider verstand ich ihn nicht sogleich, wohl kannte ich Schimmi oder Dörfel vom Hörensagen, aber was er mir da auftischte, war denn doch ein Buch mit sieben Siegeln.

Also mußte er schon deutlicher werden und er sah mich mit durchdringendem Blick an. „Erstens“, dabei hielt er mir seinen Daumen vor die Nase, „hat die Mannschaft mit zwei Ersatzleuten gespielt, und zweitens“, nun kam der Zeigefinger dazu, „war auf dem Platz ein nasser, schwerer Boden, und drittens“, nun kam der Mittelfinger, „drittens war das erste Tor ein klares Abseits, aber der Schiedsrichter — diese doofe Nuß —, und Viertens“, nun kam auch noch der Ringfinger, „hätte der Elfmeterschuß nie kommen dürfen, denn das Foul kam von der Gegenseite, und überhaupt“, jetzt fuchtelte er mir mit der ganzen gespreizten Hand vor der Nase, „war der Schiedsrichter eine Nulpe, sowas dürfte man nie auf einen Sportplatz lassen.“ Doch könnte er nicht erwarten, daß man ihn alles glauben sollte, denn die Fußballleute sind doch auch nicht von Dummsdorf. Seine Tototips sind nichts wert, weil seine Theorie falsch ist, warf ich ihm vor, und glaubte damit das Gespräch zu Ende gebracht zu haben.

Das hätte ich aber besser nicht sagen sollen, denn so etwas wollte Heino auf keinen Fall auf sich sitzen lassen. So sammelte er alte Putzwolle und Altpapier und tütelte das Ganze mit einem Bindfaden zu einem Klumpen zusammen. Damit sollte nun die Richtigkeit seiner Theorie bewiesen werden. „Also“, so erklärte er mir, „der Ball kommt im Bogen schräg von rechts, dann“, nun läßt er mit flinken Füßen den Klumpen hin und her hüpfen, „Schuß — und . . .“, der Klumpen fliegt gegen die Bordwand und fällt dann zwischen Schiff und Kaimauer klatschend ins Wasser. Da schwamm er nun, und Heino guckte mit einem selten dummen Gesicht hinterher. Vergessen war für mich der verlorene Totogewinn, denn der Spaß war mir der Einsatz schon wert. So lachte ich ihn hemmungslos aus und Heino hatte das Nachsehen.

Wenn es ihm einmal in seinen Füßen juckte, war es gut, sich nicht in seiner Nähe aufzuhalten. Manchmal war es ein Holzkeil, der im hohen Bogen weggeschossen wurde. Ein anderesmal hatte der Kalfaktor den Dreck zusammengefeigt und holte dann eine Schaufel, um das Häufchen wegzuräumen. Schon sauste er mit den großen Füßen dazwischen, daß der Dreck nur so flog. So war es auch kein Wunder, daß, wenn er seine Tour hatte, er sich ziemlich unbeliebt machte.

Als seine kleine Braut ihn verlassen hatte, weil er doch nie Zeit für sie fand, hatte er sich schnell damit abgefunden. Wenn aber seine Fußballfirma, pardon — Fußballverein —, verloren hatte, war er sehr kleinlaut, ja sogar unglücklich. Ein verlorenes Spiel empfand er als eine Schande, die sehr auf sein Gemüt wirkte, es verfolgte ihn sogar noch nachts im Schlaf. Das nächstemal mußte seine Mannschaft einfach gewinnen, doch mit mir konnte er

kein vernünftiges Wort darüber reden. So hielt er traurig Ausschau, ob wohl irgendwo ein paar junge Leute sich um einen alten Hut, eine leere Schachtel oder dergleichen rumrangelten, doch dazu mußte erst ein Aktiver den Anfang machen.

Wohl sind schon ein paar ehrliche Sportsleute zu ihm gekommen, und suchten ihn zu bewegen, dem Betriebs-sport beizutreten. Der Betriebssport ist für jeden da, der Mut hat und fair denken kann. Leider konnte sich Heino nicht so recht entschließen, denn er wollte mit Gewalt „Kanone“ sein, das Mitmachen allein genügte ihm nicht. So war vor ihm kein beweglicher Gegenstand sicher. Eine alte Mütze schien ihm bestens geeignet, sie wurde so lange im Dreck hin und her gezerrt, bis sie sich in Fetzen völlig aufgelöst hatte. Aber auch ein leerer Karton, ein alter Kabelschoner oder eine leere Blechdose wurde gern zerspielt.

Die Blechdose fand er sogar besonders schön, denn man konnte ziemlich lange dagegen trampeln bis sie völlig breit war. Außerdem machte sie einen herrlichen Radau, wenn sie scheppernd durch die Gegend flog. Eine Blechdose war auch bestens geeignet sich als Kunstschütze zu betätigen. Es amüsierte ihn köstlich, wenn sie einem erschreckten Kollegen haarscharf an der Nase vorbeiflog. Nicht immer klappte es so gut, denn, wenn er sich verschätzte, wurde der andere getroffen. War der Betreffende nun stärker als Heino, dann nahm er schnell Reißaus.

Wohl rangelten die anderen jungen Kollegen auch ganz gern mal herum, aber Heino fiel ihnen denn doch auf'n Wecker. So sann sie darüber nach, wie sie ihm wohl eins auswischen konnten. Leicht schien es nicht zu sein, denn Heino sein „wach sein“ hatte jeder schon einmal gehört. Immerhin haben sie es denn doch gründlich geschafft.

So lag vor der Maschinenbaubude ein Ventil aus solidem Gußstahl, dieses schien ihnen für ihren Zweck schwer genug zu sein. Dieses wurde mitten in den Weg hingepackt, wo man genau wußte, daß Heino hier gleich längskommen mußte. Ein alter Hut wurde darüber gestülpt und dann mit unschuldigen Gesichtern gewartet.

Natürlich hat Heino prompt angebissen, denn als er den Hut liegen sah, glühte er vor Freude. Er stellte sich in Positur, schlug sich auf die Brust . . . „Ha-Es-Vau!“ brüllte er noch vor Begeisterung. Anlauf, Schuß und — gar nichts, denn der Hut lag noch genau so wie vorher da. Heino aber tanzte auf einem Bein und hielt den anderen Fuß in die Höhe. „Du bist aber ein trauriger Fußballer“, wurde er noch geflaxt, aber dieses Mal blieb Heino die Antwort schuldig.

Als der Sanitäter sich den Fuß besah, wurde er schon ganz dick, und unter den Zehennägeln kam das dicke dunkle Blut hervorgequollen. Gebrochen schien zum Glück nichts zu sein, so konnte ihm mit etwas Verbandszeug geholfen werden, doch war es unmöglich den Schuh wieder anzuziehen.

Nun sitzt Heino zu Hause rum, das Bein hochgelegt und er fühlt sich von der unverständenen Welt sehr enttäuscht. Die Mutter versorgt ihn regelmäßig mit kalten Umschlägen und kann es nicht fassen, daß ausgerechnet ihrem Sohn ein Unfall zustoßen mußte, es war für sie doch ein schwerer Schlag.

Dabei sind in dieser Jahreszeit erst die Punktspiele im Gange, wie aber soll es im Sommer werden? Denn dann geht es wieder um die Deutsche Meisterschaft.

A. Koscheda



SPORT

Sparte Leichtathletik

Die Sportgemeinschaft der Deutsche Bank AG veranstaltet am 31. März 1962 um 15.15 Uhr in der großen ETV-Halle, Hamburg 19, Bundesstraße 96, ihr

1. Leichtathletik-Hallen-Sportfest,

zu dem sie uns herzlich zur Teilnahme einladet.

Nachfolgend die Ausschreibung hierzu:

Wettbewerbe:

- Männer:** Sprinterweikampf, Weitsprung, Hochsprung, Kugelstoßen, 4 × 1 Runde-Staffel und 10-Min.-Paarlaufen.
- Frauen:** Sprinterweikampf, Weitsprung, Hochsprung, Kugelstoßen, 4 × 1 Runde-Staffel.
- Startfolge:** Sprinterweikampf Männer 1. Lauf
Sprinterweikampf Frauen 1. Lauf
Sprinterweikampf Männer 2. Lauf
Sprinterweikampf Frauen 2. Lauf
Weitsprung Männer — Kugelstoßen Männer — Hochsprung Frauen — Weitsprung Frauen — Kugelstoßen Frauen — Hochsprung Männer — 4 × 1 Runde-Staffel Männer — 4 × 1 Runde-Staffel Frauen, 10-Min.-Paarlaufen.

Der Stellplatz befindet sich nach einmaligem Aufruf an der Wettkampfanlage.

Urkunden: Bei mehr als 6 Teilnehmern erhalten die drei Erstplacierten eine Urkunde, sonst nur der Sieger.

Der Sprinterweikampf geht über 35 m. Der Weitsprung und das Kugelstoßen finden in einer Lohe statt, während der Hochsprung auf Matten durchgeführt wird.

Beim Paarlaufen wechseln sich zwei Läufer 10 Minuten lang ab. Sieger ist das Paar mit den meisten gelaufenen Metern. Das Auswechseln erfolgt mit einem Staffelstab. In der letzten Minute darf nicht mehr gewechselt werden.

Die ETV-Halle ist zu erreichen mit den Straßenbahnlinien 3 und 16 bis Schlanckreye, U-Bahn bis Schlump oder Hohe Luftbrücke und S-Bahn bis Sternschanze. Umkleide- und Duschmöglichkeiten sind vorhanden.

Meldungen hierfür bitten wir bis 14. März 1962 bei Herrn Kaumanns, LA-Obmann oder im Hochhaus-Part. bei Frau Neumann abzugeben.

Sparte Fußball

Nachdem nun die Sommer- und Winterrunde 1961/62 beendet ist, lohnt es sich, nochmals Rückschau zu halten. Unsere 1. Mannschaft muß in der kommenden Serie eine Klasse tiefer spielen. Dreimal mußte ein Entscheidungsspiel gegen Edeka gemacht werden. Zweimal gingen die Spiele unentschieden aus, erst im dritten Spiel verloren wir mit 5:3 Toren. Ausschlaggebend war hier, daß wir vier unserer Stammspieler ersetzen mußten, während unser Gegner in stärkster Besetzung antreten konnte. Unsere Reserve-Mannschaft konnte, trotzdem sie immer wieder Spieler für die 1. Mannschaft abgeben mußte, doch den 2. Platz in ihrer Staffel erringen.

Die Mannschaft Reiherstieg gilt als eine 1. Mannschaft. Das bedeutet, daß hier keine Spieler von Finkenwerder eingesetzt werden können. Um die hierdurch entstandenen Schwierigkeiten abzustellen, haben wir die Mannschaft für die kommende Spielserie als eine untere Mannschaft gemeldet.

Auch in der 2. Mannschaft gab es mehr Niederlagen als Siege, so daß auch diese sich in der unteren Hälfte der Tabelle befindet. In der Winterrunde konnte die 1. Mannschaft sich nach anfänglichen Mißerfolgen doch noch durchsetzen und den Verbleib in ihrer Klasse sichern. Die 2. Mannschaft war in der Winterrunde, besonders in den letzten Spielen, recht erfolgreich, so daß auch sie in ihrer

Klasse verbleibt. Abschließend sei noch erwähnt, daß an drei Repräsentativspielen, die der Verband in diesem Jahr durchführte, sechs unserer Spieler teilnahmen.

Kegeln:

Halbzeit bei den Keglern.

Die erste Spielhälfte der Spielserie 61/62 liegt hinter uns. Unsere Damen haben 4 Punkte erringen können. Durch den Abgang einer guten Keglerin ist die Mannschaft etwas schwächer geworden, doch wenn das Rückspiel gegen den Tabellenletzten gewonnen wird, bleibt unsere 1. Damen-Mannschaft in der höchsten Spielklasse.

Die 1. Herrenmannschaft hat es in der Sonderklasse sehr schwer. Es wurde zum Teil sehr glücklos gespielt. 2 Punkte sind eine magere Ausbeute, und es bedarf noch großer Anstrengungen und etwas Glück, um die Sonderklasse zu halten.

Schach:

Wer wird Schachmeister 1962 der DW?

Die Schachgruppe der DW nimmt sich das 25jährige Bestehen der Betriebssportgemeinschaft zum Anlaß, ein Pokal-Turnier durchzuführen. Das Turnier beginnt am 12. 3. 1962 um 17.00 Uhr in der Angestellten-Kantine. Jeder Betriebsangehörige der DW ist spielberechtigt. Bei starker Beteiligung, die natürlich erwünscht ist, werden die Paarungen nach „Schweizer System“ ausgewählt, d. h. jeder Teilnehmer hat eine Chance, sich zu placieren und einen schönen Preis zu erlangen. Der Leser mag fragen: Schon wieder ein Pokal, der nur einmal genommen wird, um dann hinter Glas zu verschwinden? Der Pokal soll jedes Jahr neu ausgespielt werden, den Namen des jeweiligen Jahresmeisters aufnehmen und im Besitz der Betriebssportgemeinschaft bleiben.

Die Schachgruppe erhofft sich ein breiteres Interesse für das schöne Spiel. Es ist geplant, auch Anfängern Kenntnisse durch Vorträge zu vermitteln.

Interessenten sowie Teilnehmer am Turnier wollen sich bitte im Hochhaus Parterre bei Frau Neumann melden. Auch zu einem Besuch an unserem Spielabend (montags 17 Uhr Angestellten-Kantine) lädt die Schachgruppe herzlich ein.

Mannschafts-Wettkämpfe 1961/62

Nach drei hintereinander errungenen Siegen liegt unsere Mannschaft wieder in der Spitzengruppe und hofft, am Ende des Turnieres noch ein Wörtchen mitzureden.

Für die Austragung der Endrunde hat die BSG Esso Hamburg ihre Räume zur Verfügung gestellt, dort werden dann alle Mannschaften zusammentreffen und in spannenden Kämpfen die Meisterschaft ermitteln.

Blitzmeisterschaft

Am 29. 1. 1962 hatten sich unsere Schachspieler zur Austragung der DW-Blitzmeisterschaft zusammengefunden. Gespielt wurden 10-Minuten-Partien. Nach recht turbulenten Kämpfen siegte Victor Sienkiwicz vor Karl Lenz.

Handball:

Der Siegeszug der 1. Mannschaft hält weiter an. Hier die letzten Ergebnisse:

DW — Allianz	3:2
DW — Rapid	22:1
DW — Schlieker	13:2
DW — Feuerwehr	6:4

Am 9. März fällt die Entscheidung in der Sporthalle Ritterstraße. Dabei kommt es darauf an, gegen die AEG, die nur einen Punkt schlechter als die DW steht, mindestens ein Unentschieden zu erreichen. Das zweite Spiel gegen Ortman & Herbst am selben Abend dürfte die DW wohl für sich entscheiden.



Friedrich Mislich



Hermann Richter

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Ehrung der Jubilare am 26. 1. 1962

40 Jahre

Friedrich Mislich, Meister Tischlerei
 Hermann Richter, Vorarbeiter 255

25 Jahre

Katharina Brosell, kfm. Angestellte Kantine
 Adolf Kirstein, kfm. Angestellter KR
 Karl König, Vorarbeiter 240
 Karl Beck, Kranführer 259
 Wilhelm Harms, Schiffbauhelfer 214
 Ernst Marxen, Tischler 231
 Max Ohm, Maschinist 269



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Maschinenschlosser Ottokar Schulz mit Fr. Renate Schülke am 5. 1. 1962
Kesselschmied Max Krause mit Fr. Buchholz am 5. 1. 1962
Tischler Bernhard Villwock mit Fr. Marie Busch am 11. 1. 1962
Küchenhilfe Rosemarie Maass, geb. Engelen,
mit Herrn Hans-Jürgen Maass am 12. 1. 1962
Dreher Dieter Weismann mit Fr. Monika Hamdorf am 19. 1. 1962
Elektriker Peter Schmidt mit Fr. Karin Hielscher am 2. 2. 1962

Geburten

S o h n

Ausrichter Erich Ahrens am 14. 1. 1962
Röntgenprüfer Walter Drosse am 31. 1. 1962
E'schweißer Robert Aust am 1. 2. 1962

T o c h t e r

E'schweißer Ernst-August Murjahn am 18. 12. 1961
Rohrschlosser Werner Heinze am 24. 12. 1961
E'schweißer-Anlerner Karl Wehrstedt am 29. 12. 1961
Brenner Horst Kluger am 3. 1. 1962
E'schweißer Walter Seifert am 6. 1. 1962
Helfer Josef Kosch am 15. 1. 1962
Kfm. Angestellter Georg Steinmann am 21. 1. 1962
Schlosser Gerhard Schilling am 21. 1. 1962
Helfer Baldur Baumgarten am 26. 1. 1962

Bei meinem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst bei der DW haben mich die vielen anerkennenden Worte über mein Schaffen auf der Werft und die mir zuteil gewordenen Aufmerksamkeiten sehr erfreut. Allen hierfür meinen allerherzlichsten Dank. Möge der gute Geist verständnisvollen Zusammenarbeitens viele DWer weiterhin begeistern.
Erich Gräber

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung, dem Vorstand der BKK, allen Freunden und Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank!
Hermann Richter

Anlässlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums spreche ich hiermit für erwiesene Aufmerksamkeiten und Glückwünsche der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen besten Dank aus.
A. Kunstmann

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
Wilhelm Harms

Hiermit sage ich der Betriebsleitung und den Arbeitskollegen für die Ehrungen, Glückwünsche und Geschenke zu meinem 25jährigen Jubiläum den herzlichsten Dank.
Karl Beck

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
Ernst Marxen

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten danke ich der Direktion, Betriebsleitung, Meister und Kollegen recht herzlich.
Max Ohm und Frau

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kolleginnen und Kollegen meinen herzlichsten Dank.
Karl König

Für die mir zu meinem 25jährigen Jubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche möchte ich der Betriebsleitung sowie allen Kolleginnen und Kollegen meinen herzlichen Dank aussprechen.
Katharina Brosell

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des schweren Verlustes, der uns betroffen hat, sagen wir unseren herzlichsten Dank.
Margareta Schadendorf und Kinder

Herzlichsten Dank für erwiesene Teilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes.
Frau H. Naujok

Für die vielen Beweise aufrichtiger Teilnahme beim Heimgang meines Mannes Josef Pierdzioch sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen von der Schiffbauhalle meinen innigsten Dank.
Frieda Pierdzioch

Der Betriebsleitung und allen Kollegen herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.

Minna Zummack und Kinder

Für die beim Heimgang meines lieben Mannes, unseres guten Vaters und Opas, Carl Borcherd, erwiesene Anteilnahme und die trostreichen Worte des Herrn Pastor Gronau sowie der Betriebsleitung und Belegschaft der Deutschen Werft sagen wir hiermit unseren herzlichsten Dank.

Paula Borcherd und Kinder nebst Schwester

Wir gedenken  unserer Toten

Rentner
Richard Schadendorf
früher Anzeichner
gest. am 11. 1. 1962

Rentner
Emil Zummack
früher Maschinenbauer
gest. am 13. 1. 1962

Rentner
Josef Pierdzioch
früher Brenner
gest. am 17. 1. 1962

Rentner
Karl Borcherd
früher Bohrer
gest. am 18. 1. 1962



Das furchtbare Hochwasserunglück, das Mitte Februar über das norddeutsche Land hereinbrach, hat alle anderen Sorgen klein werden lassen. Unsere DW ist selbst erheblich in Mitleidenschaft gezogen worden, teilweise waren Dächer der Hallen abgedeckt, der elektrische Strom, Gas und Wasser waren zunächst ausgefallen.

Schnell und zielstrebig wurde ans Werk gegangen, um die Betriebe wieder einsatzfähig zu machen. Darüber hinaus wurde selbstverständlich auch die Hilfeleistung für andere nicht vergessen. In jeder Sekunde erinnerten die Hubschrauber des Katastropheneinsatzes, die über uns hinwegflogen, daß in allernächster Nähe noch Menschen um ihr Leben bangten.

Eine geschlossene Gruppe von Betriebsangehörigen ist dem Ortsamt Finkenwerder zum Einsatz zur Verfügung gestellt worden. Dabei ist zu beachten, daß sämtliche Betriebsangehörigen sich freiwillig gemeldet hatten. Es wurde dafür gesorgt, daß die Obdachlosen soweit wie möglich in werfteigenen Behelfsunterkünften untergebracht wurden. Unsere Kantine hat durch Zurverfügungstellung von Geräten und Materialien mit dazu beigetragen, daß die Versorgung einigermaßen sichergestellt werden konnte. Trotz aller Schwierigkeiten hat unsere eigene Küche auf dem Werk funktioniert. Jetzt gilt es zu helfen, daß unsere obdachlosen Betriebsangehörigen und ihre Familien wieder zu einem Heim kommen.

In den ersten Tagen war die Lage für uns völlig unübersichtlich, weil der gesamte Omnibusverkehr aus dem Süderelbegebiet infolge der Katastrophe zum Erliegen gekommen war. Es konnte gar nicht überprüft werden, wer unmittelbar von dem Unglück betroffen war und wer nur nicht in der Lage war, die Werft zu erreichen.

Wir wollen hoffen, daß die unter Verwertung der jetzigen Erfahrungen, neu zu erstellenden Schutzeinrichtungen in Zukunft jedem Angriff der Fluten widerstehen können.

Im Zeichen der schweren Katastrophe ist der am 15. Februar 1962 abgeschlossene Tarifvertrag für die Hamburger Metallindustrie, zu der wir auch gehören, fast unbemerkt geblieben. Einzelheiten werdet Ihr alle selbst inzwischen gehört haben. Es bleibt nur zu bemerken, daß der Ecklohn mit Wirkung vom 1. Januar 1962 2,55 DM beträgt. Dazu kommen dann die üblichen Zuschläge.

Im gegenwärtigen Zeitpunkt ist es unmöglich, die Auswirkungen dieser Tarifierhöhung abzuschätzen. Zunächst müssen wir einmal die Folgen der Katastrophe überwinden.

Die DW wünscht allen, die im Zuge des Hochwassers zu Schaden gekommen sind, gute Besserung und hofft, daß alle so schnell wie möglich wieder in einer eigenen Wohnung leben können.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabauteermann