



# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

## Die Gründer der DW

ALBERT BALLIN



1918

PAUL REUSCH



1918-1943

WALTHER RATHENAU



1918-1922

WILLIAM SCHOLZ



VORSTAND SEIT GRÜNDUNG

## 35 JAHRE DEUTSCHE WERFT

Zum 6. Juni 1953

Wirtschaftliche Unternehmungen, die mehr sind als Zufallsprodukte, entstehen stets aus einem aktuellen Bedürfnis der Volkswirtschaft heraus, eine Erkenntnis, die für das Unternehmen selbst aber nur dann zu einem Erfolg führen wird, wenn darüber hinaus auch noch gewisse personelle und materielle Bedingungen erfüllt werden.

Es lag zwar in der Luft, dem Leiter der größten deutschen Schiffahrtsgesellschaft während des ersten Weltkrieges den Vorschlag zu unterbreiten, die großen Verluste, die die Hamburg-Amerika Linie durch die Kriegereignisse erlitten hatte, und die durch die nachfolgende Beschlagnahme der verbliebenen Schiffseinheiten auf Grund des Trierer Abkommens noch vergrößert wurden, durch den Bau einer eigenen Werft schnellstmöglich zu ersetzen. Damit jedoch ein derartiger Vorschlag

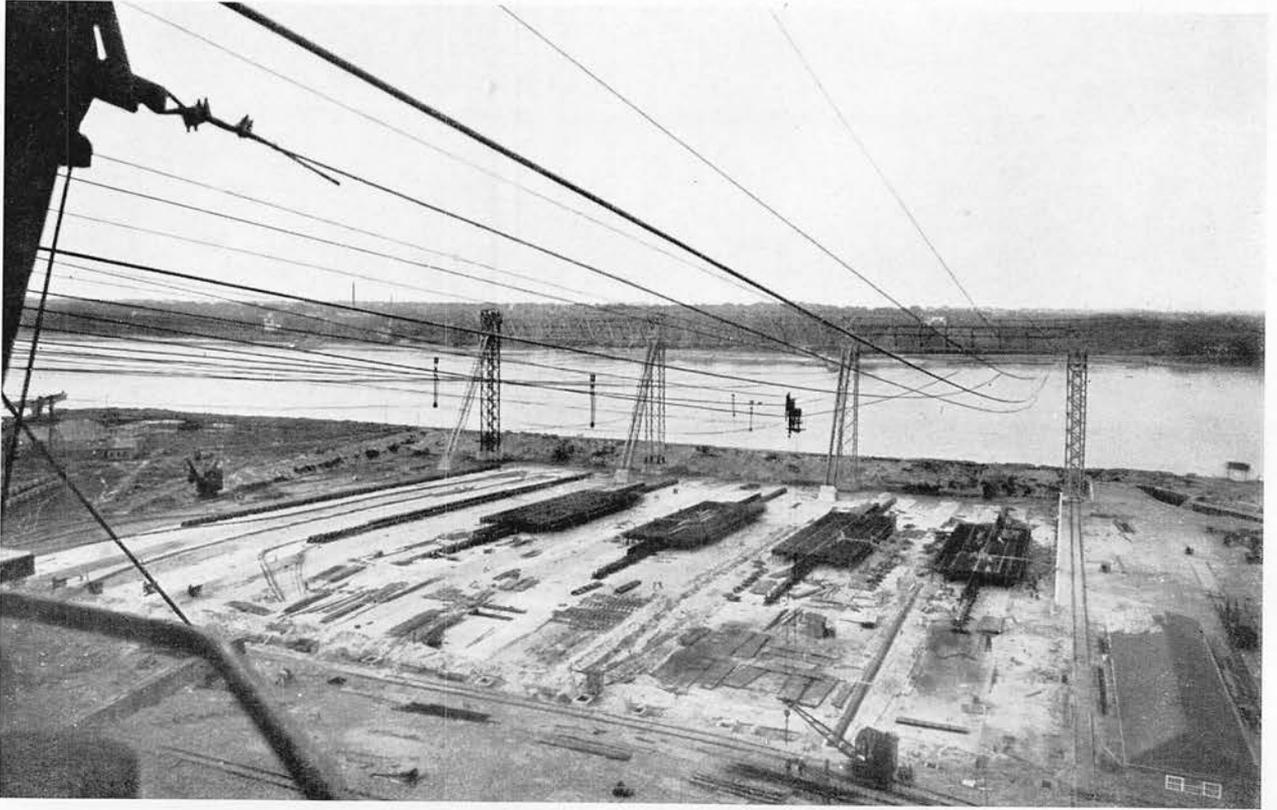


Abb. 1: Die ersten Kiellegungen, September 1920, vier 8000-t-Frachtschiffe für Holland

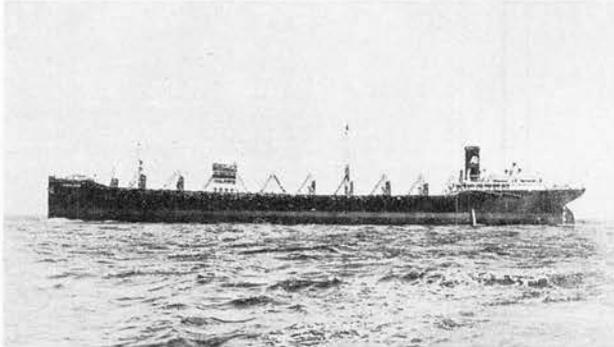


Abb. 2: Erz- und Öltransporter „Americaland“ und „Sveeland“  
23 000 t Tragfähigkeit, 1925

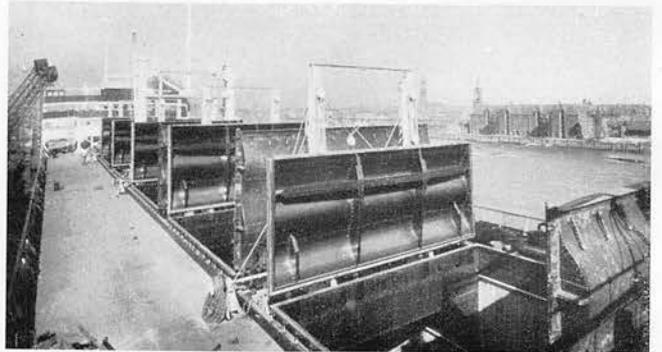


Abb. 3: Hinterschiff MS „Americaland“,  
geöffnete Luken

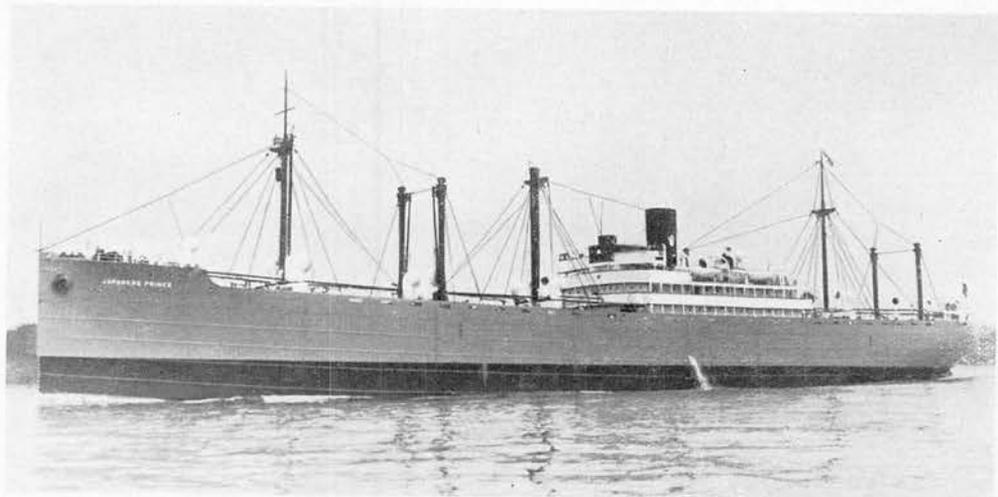


Abb. 4: 5 schnelle Motorschiffe für die „Prince Line, London“, 10 000 t<sub>dwt</sub> - 15 kn, 1926

Realität werden und Aussicht auf Erfolg haben konnte, waren zwei Bedingungen zu erfüllen: die materielle und finanzielle Grundlage mußte gesichert sein und die mit dem Aufbau und der Durchführung des Unternehmens betrauten Männer mußten sich in der Aufstellung ihres Arbeitsprogramms auf Überlegungen stützen, die sich von den bisherigen, landläufigen Bauweisen im Schiffbau und den bisher benutzten Arbeitsmethoden weitgehend absetzten.

Beide Bedingungen wurden bei Gründung der Deutschen Werft im Jahre 1918 in vollem Umfange erfüllt.

In den leitenden Männern der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, der Gutehoffnungshütte und der Hamburg-Amerika Linie hatten sich Wirtschaftsführer zusammengefunden, die von vornherein dafür bürgten, daß das von der Werft aufzunehmende Arbeitsprogramm den volkswirtschaftlichen Belangen entsprechen würde. Die von diesen Männern berufene Werftleitung schlug die Durchführung eines Neubauprogramms vor, das in Bezug auf die in Angriff zu nehmenden Konstruktionen, die Arbeitsweise der Werft und die zu benutzenden Antriebsmittel von durchaus neuen Gesichtspunkten ausging.

Die folgenden Jahre sollten zeigen, daß diese Wege so weitgehend richtig waren, daß sie für die Deutsche Werft bis auf den heutigen Tag richtunggebend geblieben sind.)\*

Die starke Betonung des Motorschiffbaues — gestützt auf den vom Verfasser vorgeschlagenen und im Auftrag der H. A. L. von ihm durchgeführten Erwerb einer Lizenz zum Bau des damals führenden Schiffsmotors von Burmeister & Wain — führte der jungen Werft in rascher Folge zahlreiche Aufträge, besonders aus dem Auslande, zu und sicherte ihr schon nach Ablauf des ersten Jahrzehnts ihres Bestehens eine führende Stellung im Motorschiffbau der Welt.

Die in den Jahren 1924/25 für schwedische Rechnung gebauten, motorangetriebenen Öl- und Erzschiffe „Svealand“ und „Americaland“ von je 23 000 (Abb. 1—3) tdw waren für die damalige Zeit Leistungen, die in der ganzen Welt Anerkennung fanden, und auch die für Furness, Withy & Co. (White Star Line - London) (Abb. 4) gebauten 5 Schiffe der Prince-Line-Klasse von je 10 000 t mit der damals ungewöhnlich hohen Geschwindigkeit von 14,5 Knoten für einen Dienst um die Welt, waren Leistungen, die nach der eben überwundenen Inflation im deutschen Wirtschaftsgebiet und den Nachwirkungen des ersten Weltkrieges die Fachwelt aufhorchen ließen.

Die sich nahezu auf die gesamte Wirtschaft der Welt auswirkende Krise der Jahre 1931/32 traf die Deutsche Werft zunächst nicht unmittelbar dank der für mehrere Jahre vorliegenden Aufträge, bewirkte jedoch in den anschließenden Jahren auch bei ihr einen Rückgang in der Beschäftigungslage, die jedoch durch weitgehende

Aufnahme von Reparaturaufträgen, die Durchführung großer Umbauten sowie die Aufnahme sonstiger verwandter Arbeiten im Stahlbau weitgehend überbrückt werden konnte.

Schon in den Jahren 1933/34 war eine merkliche Wiederaufnahme der Neubautätigkeit zu verzeichnen, die sich in den anschließenden Jahren 1935—1939 zu einem vorläufigen Optimum in der Ablieferung von Schiffen mit über 220 000 t Tragfähigkeit im Jahr steigerte.

Bemerkenswerte Bauten dieser Jahre waren:

(Abb. 5) Walfangmutterschiff „Walter Rau“ von 22 000 tdw,

(Abb. 6) Elektro-Fahrgastschiff „Patria“ der H. A. L. von 16 500 BRT mit einer Geschwindigkeit von 19,5 Knoten,

für den Dienst von Nordeuropa nach den Westhäfen Südamerikas, vor allem der Bau von Serienschiffen auf dem Gebiete der Tankschiffahrt.

Die damals entwickelten Serienschiffe von 14 500 t und 16 000 tdw (Abb. 7) mit Geschwindigkeiten von 14,5 und 16,0 Knoten, die in großer Stückzahl und in einem Abstand der Lieferung von kaum drei Wochen gebaut wurden, waren Typen, die sehr rasch zu Standardausführungen in der ganzen Welt werden sollten.

Vergleicht man die Bauziffern der im Handelsschiffbau tätigen großen

Werften der Welt während der damaligen Zeit, so zeigen die Jahre 1937 und 1938, daß von den fünf Werften im internationalen Schiffbau, die ein Jahresausbringen von über 100 000 BRT zu verzeichnen hatten, die Deutsche Werft im Jahre 1938 mit 163 000 BRT als einzige deutsche Werft dieser Größenordnung an der Spitze im Handelsschiffbau der Welt stand.

Der zweite Weltkrieg konnte auch an der Deutschen Werft nicht spurlos vorübergehen, dennoch brachte die damalige Reichsleitung für die besonderen auf der Deutschen Werft vorliegenden Verhältnisse so weit Verständnis auf, daß sie der Deutschen Werft als einzigem Schiffbau-Unternehmen die Erlaubnis gab, die von ihr geschaffenen wertvollen Auslandsbeziehungen zum Bau großer Handelsschiffe auch während des Krieges auszunutzen. So ist es ihr möglich, auch noch in den ersten Kriegsjahren bis zum Eintritt der USA in den Weltkrieg große Tankschiffbauten an die USA zur Ablieferung zu bringen und darüber hinaus einen nach Kriegsausbruch Ende 1939 auf Veranlassung der damaligen Reichsregierung mit der UdSSR geschlossenen Neubauvertrag für den Bau und die Lieferung von 16 Schiffseinheiten restlos zur Ausführung zu bringen.

Zurückblickend kann heute festgestellt werden, daß trotz der im weiteren Verlauf des Krieges von der Regierung verlangten unmittelbaren Teilnahme an Rüstungsarbeiten, der Handelsschiffbau auf der Deutschen Werft einen Anteil von mehr als 50 % der Jahresproduktion im Schiffbau während aller Kriegsjahre in Anspruch nimmt.

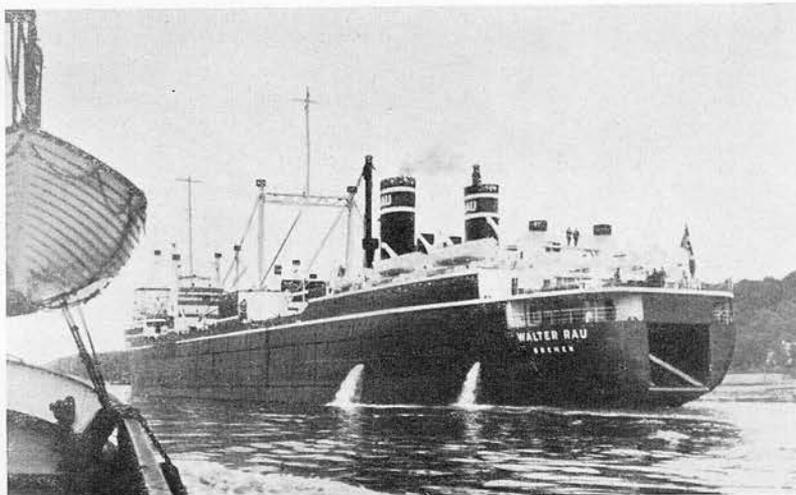


Abb. 5: SS „Walter Rau“ Walfang-Mutterschiff, 22 500 tdw, 1937

\*) Vgl. Scholz, 1916: Denkschrift an Albert Ballin mit dem Vorschlag zur Errichtung einer Schiffswerft zum Bau großer Motorschiffe in Hamburg.

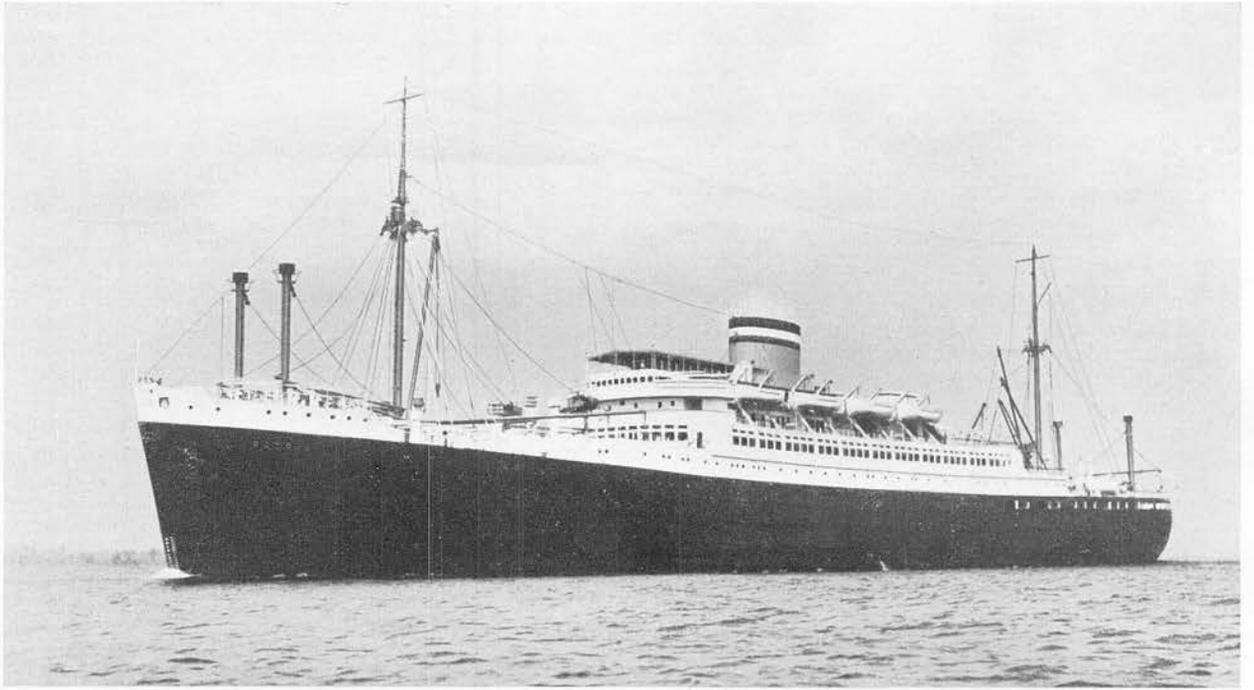


Abb. 6: Elektro-Motor-Fahrgastschiff „Patria“, 19 kn Geschw., 1938

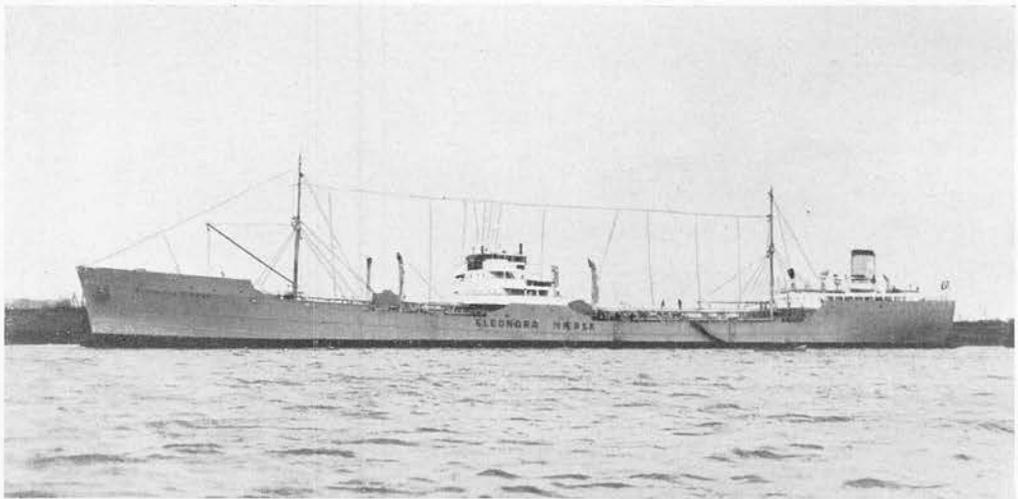


Abb. 7: MT „ELEONOR MÆRSK“, 16500 tdw, 1938



Abb. 8: Bombenkrater: auf den Helgen „Reiherstieg“, 1944



Abb. 9: Bombenzerstörte Schiffbauschlosserei „Reiherstieg“



Abb. 10: 1945 - 1949, Reparatur- und Umbauschiffe

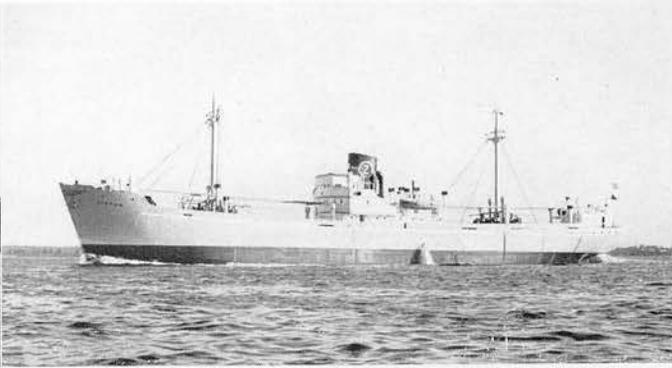


Abb. 11: Erster Nachkriegsneubau, 3600 tdw, 13 kn

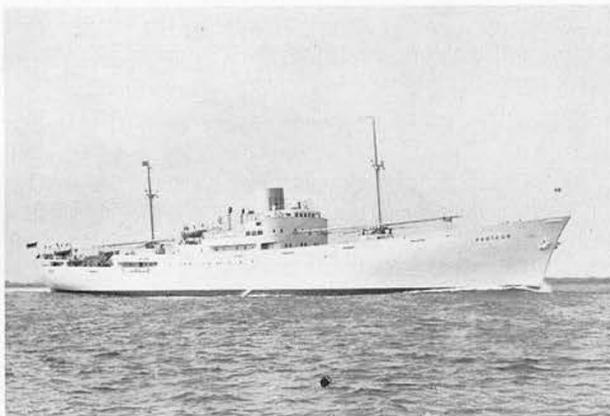


Abb. 12: 3 schnelle Bananen-Kühlschiffe  
„Proteus“ - „Perseus“ - „Alstertor“ - 16,5 kn, 1951-1952

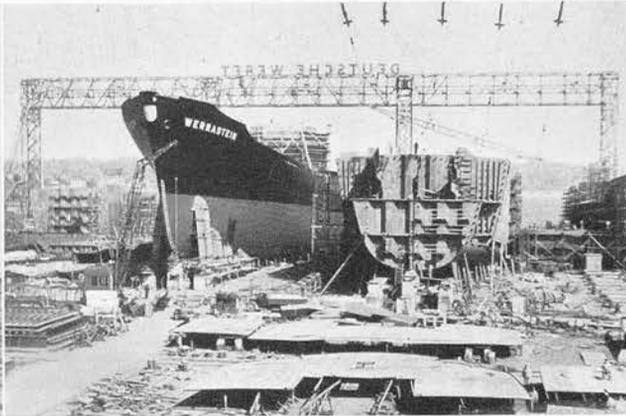


Abb. 13: 7 schnelle Fracht- und Fahrgastschiffe für den fernen Osten  
10000 tdw, 17,5 kn, 1953-1954

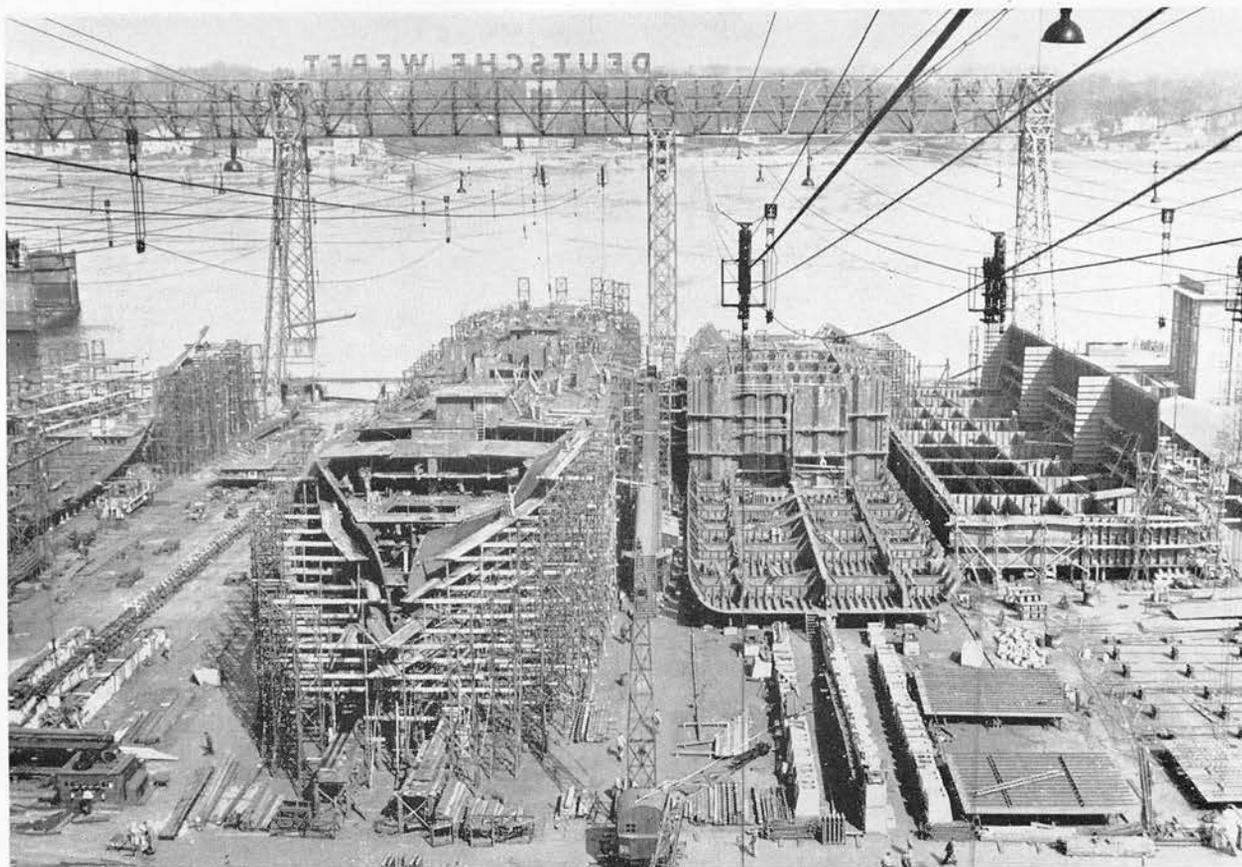


Abb. 14: Großhelgen Finkenwerder  
für Fracht- und Fahrgastschiffe, Motor- und Turbinentanker, Kühlschiffe und Schwimmdocks bis zu den größten Abmessungen, 1953

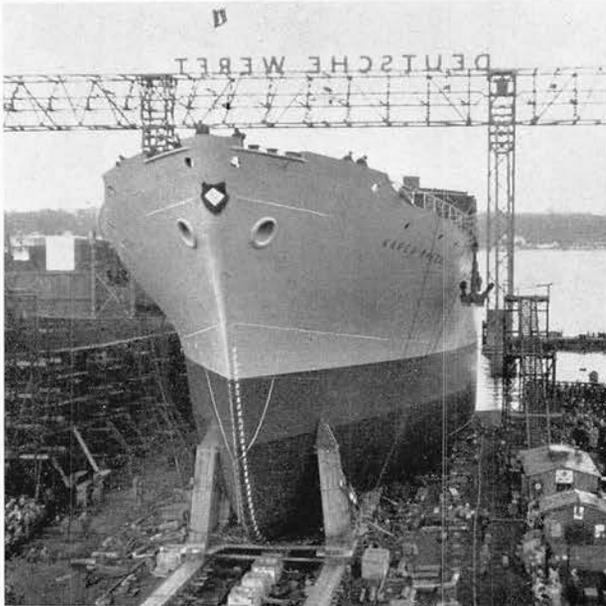


Abb. 15: Stapellauf Standard-Typ, 16 800-t-Motortanker

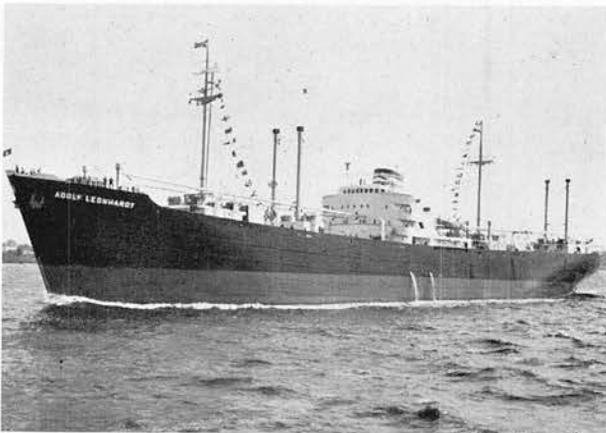


Abb. 16: 13000-t-Motor-Frachtschiff für Bulkladung, 1951

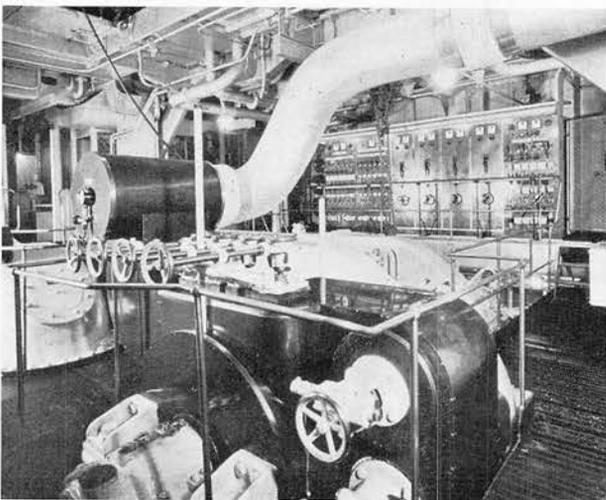


Abb. 17: Hochdruck-Turbinenanlage für ein Frachtschiff von 10000 tdw, 9000 wPS, 44 atü, 1953

Kriegsausgang und Potsdamer Abkommen der Alliierten Mächte vom August 1945 stellten die Werftleitung vor eine völlig neue Lage (Abb. 8/9).

Unser Betrieb Grasbrook (der damalige Betrieb Reiherstieg) war weitgehend durch Kriegsereignisse zerstört; von den in diesem Betrieb damals liegenden 5 Schwimmdocks wurden 4 völlig zerstört. Das einzige, verbliebene Dock von 10 000 t wurde 1946 von der britischen Besatzungsmacht beschlagnahmt und nach dem Mittelmeer übergeführt.

Verblieben war nahezu völlig intakt unser Neubaubetrieb Finkenwerder, der wenige Tage nach der Besetzung Hamburgs bereits Ende Mai 1945 mit Zustimmung der Besatzungsmacht die Arbeit mit einer Belegschaft von 3000 Mann wieder aufnimmt und in diesem Umfang trotz des bestehenden Verbots zur Ausführung von Schiffsneubauten in den folgenden Jahren mit der gleichen Belegschaft durchgehalten werden konnte.

Erst im Laufe des Jahres 1949 konnte auch der Neubau von Schiffen — zunächst nur für kleinere Einheiten (Abb. 11) — wieder aufgenommen werden, bis endlich im Laufe des Jahres 1950 der Bau großer Schiffe folgt, anfangs nur für das Ausland und wenige Monate später auch für deutsche Auftraggeber.

So entstehen im Jahre 1950 zunächst

4 Schiffsneubauten von je 3500 t für die Nordfriesische Reederei — Rendsburg,

3 Fracht- und Fahrgastschiffe von je 3200 t für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiff-Rhederei — Hamburg

sowie 4 Motorschiffe von je 2200 t für die Reederei Rob. M. Sloman jr. — Hamburg.

Mit der Wiederaufnahme der Neubautätigkeit nach fast sechsjähriger Unterbrechung konnte sich die Deutsche Werft nunmehr endlich wieder ihrem eigentlichen Arbeitsgebiet, dem Bau großer Fracht- und Kühlschiffe sowie dem Bau von Tankern mit Motor- und Turbinenantrieb, widmen (Abb. 12/13).

Die Zwischenjahre von 1945—1950, die uns zwangsweise durch das Diktat der Siegermächte vom in- und ausländischen Schiffbau ferngehalten hatte, waren benutzt worden, um den Übergang zum geschweißten Schiffbau, wie er sich in den Kriegs- und Nachkriegsjahren im internationalen Weltschiffbau angebahnt hatte, weitgehend vorzubereiten.

Die Wiederaufnahme des Großschiffbaus (Abb. 14) wurde für die Deutsche Werft sehr erleichtert, da nach dem Fall der einschränkenden Bestimmungen des Potsdamer Abkommens das Ausland sofort wieder bereit war — und zwar sowohl die skandinavischen Staaten wie die USA und Großbritannien —, der Deutschen Werft weitgehend Neubaufträge zu erteilen (Abb. 15).

Die aus der Vorkriegszeit bestehenden Beziehungen zu den großen Schiffahrtsgesellschaften dieser Länder führten bereits wenige Monate nach dem Fall der Potsdamer Bestimmungen zu Neubaufträgen aus dem Ausland und anschließend auch von inländischen Reedereien und Schiffahrtsgesellschaften in einem Umfang, wie er selbst in den Jahren starker Beschäftigung in den Vorkriegsjahren nicht zu verzeichnen gewesen war.



Abb. 18: Hochdruck-Kesselanlage Bauart La Mont, Deutsche Werft, mit automatischer Ölfueuerung, 1953



Abb. 19: Im Ausrüstungshafen der Deutschen Werft, Finkenwerder

Zu Anfang des Jahres 1952 verfügte die Deutsche Werft über einen Auftragsbestand von

41 Schiffen mit einer Tragfähigkeit von über 700 000 t,

von denen im Jahre 1951 14 Schiffe mit über 60 000 t, ausschließlich an deutsche Reeder zur Ablieferung gekommen sind, eine Jahresleistung, die sich im darauf folgenden Jahre 1952 bereits auf 14 Schiffe mit über 160 000 t dw erhöht (Abb. 16/17).

Der im Augenblick vorliegende Auftragsbestand, der der Werft volle Beschäftigung bis weit in das Jahr 1955 gibt, läßt erhoffen, daß das Optimum der Vorkriegsjahre mit über 200 000 t Tragfähigkeit in den kommenden Jahren wieder erreicht werden wird.

Blickt man auf die Entwicklung zurück, die die Deutsche Werft in den vergangenen 35 Jahren genommen hat, so darf man wohl feststellen, daß der Bauplan und das Arbeitsprogramm, die die Werftleitung bei ihrer Gründung im Jahre 1918 dem Aufsichtsrat unterbreitete — so einfach sie in ihrer Konzeption waren —: in erster

Linie den Bau großer Frachtschiffe (Abb. 17/18), vorzugsweise mit Motor- und Turbinenantrieb, in qualitativ hochwertiger Bauweise und serienweiser Herstellung zu pflegen, sich als richtig und überaus wirkungsvoll erwiesen haben.

Der daneben entwickelte Bau von Tank- und Spezialschiffen, der einige Jahre später folgte, deckt sich in bezug auf die befolgte Bauweise durchaus mit den vorgenannten, als grundlegend betrachteten Vorschlägen.

Da die Werft in allen ihren Abteilungen den Fortschritten der Technik unablässig folgt, ihre Konstruktion neuzeitlichen Entwicklungen anpaßt und Betriebs- und Verkehrsmittel verstärkt, so daß im besonderen die Krananlagen und Transportmittel der Werft auch hohen Ansprüchen genügen, darf erhofft werden, daß das vorliegende Arbeitsprogramm (Abb. 19), das Schiffseinheiten von 26 000, 28 000 und 32 000 t dw und Geschwindigkeiten bis 17,50 Knoten und mehr umfaßt, der Belegschaft volle Beschäftigung für lange Zeit geben und allen berechtigten Forderungen unserer Auftraggeber gerecht wird.

W. E. H. S.

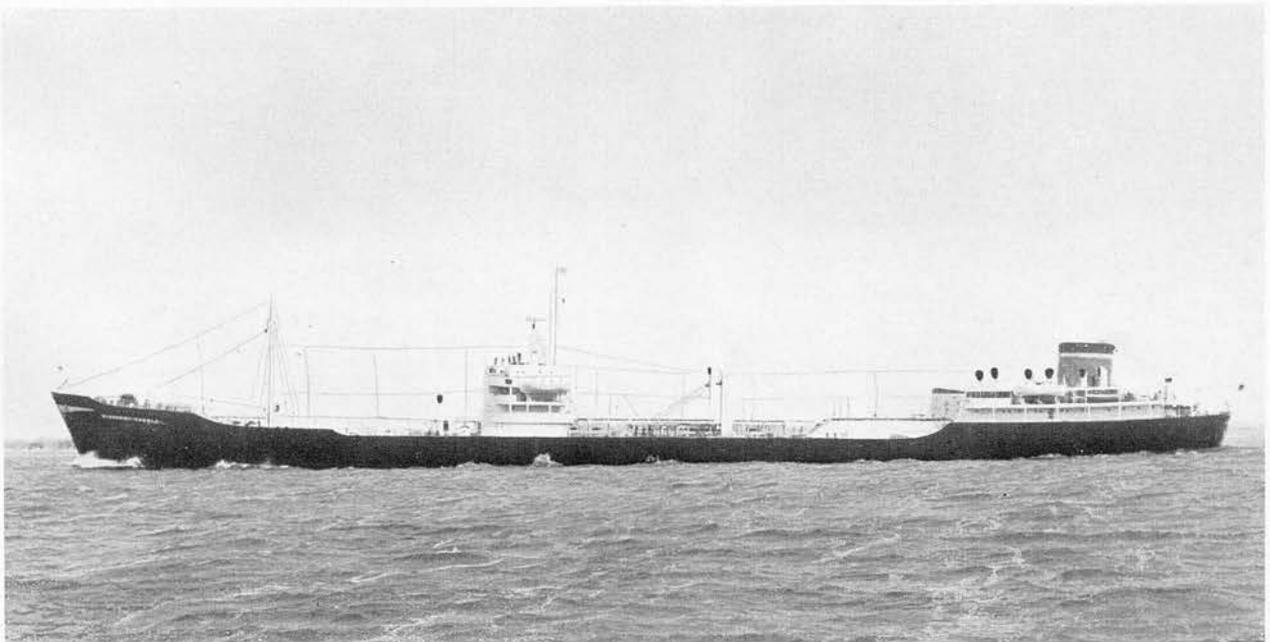
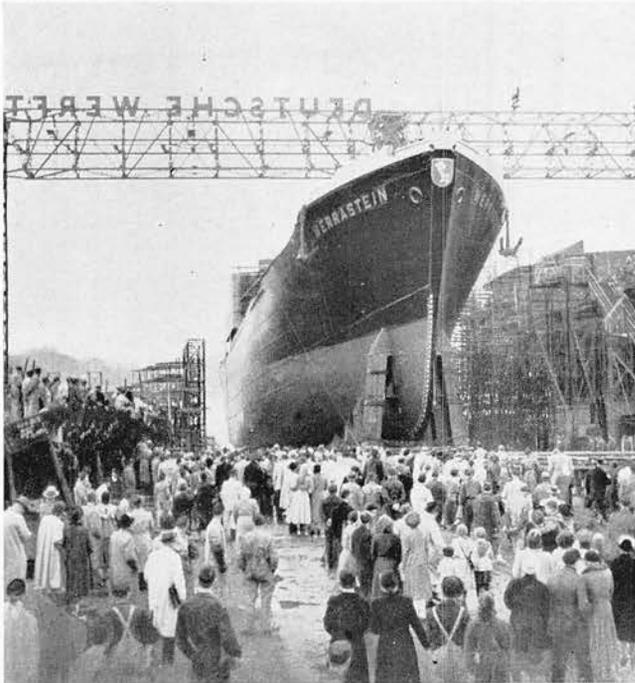


Abb. 20: 3 Standard-Motortanker für italienischen Reeder, 1953, 16 800 t dw

## Was in April und Mai geschah



Stapellauf  
der „Werrastein“



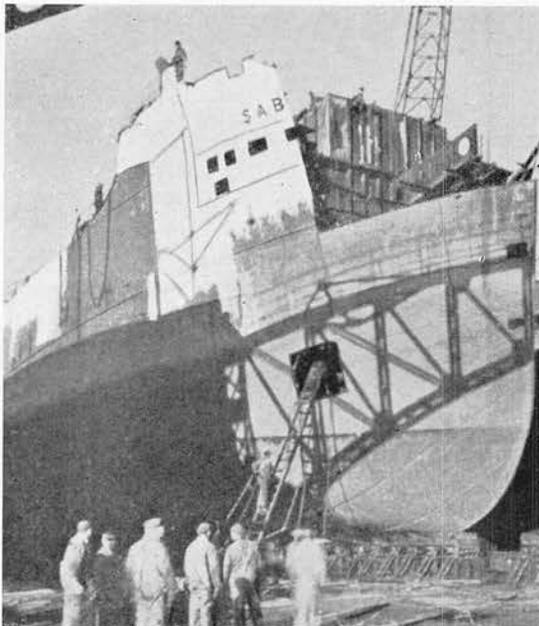
Dr. Scholz nach dem Stapellauf  
mit Ministerialdirektor Dr. Schubert

Am 29. April lief Baunummer 651, ein Turbinen-Fracht- und Fahrgastschiff von 10 000 t Tragfähigkeit, für die Bremer Roland-Linie vom Stapel. Der Neubau, ein Schwesterschiff der demnächst an die Hamburg-Amerika Linie abzuliefernden „Braunschweig“, erhielt den Namen „Werrastein“. Das 146,78 Meter zwischen den Loten lange Schiff soll durch eine 9000 WPS leistende A. E. G.-Getriebe-Turbinenanlage angetrieben werden, die dem vollbeladenen Schiff eine Geschwindigkeit von ca. 16,5 sm geben soll.

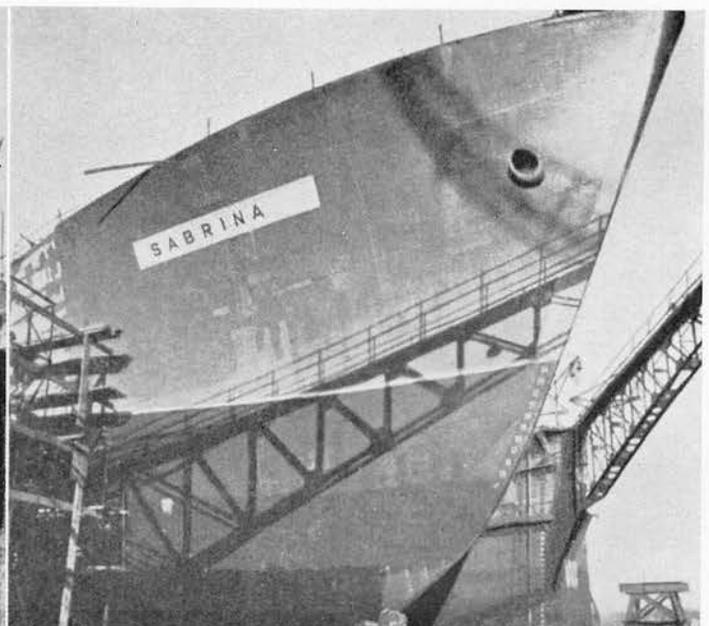
Wenn auch im Monat April in der Neubautätigkeit „nur“ ein Stapellauf zu verzeichnen ist, so ist dafür um so mehr über das Reparaturgeschäft zu berichten. Es

wurden 23 Schiffe zur Reparatur angenommen, darunter 12 Schiffe mit Dockung. Von diesen 23 Schiffen haben der norwegische MT „Montana“, der panamanische MT „Sabrina“ und das polnische MS „Prezydent Gottwald“ die umfangreichsten Reparaturen.

Wie wohl noch den meisten DW-Mitarbeitern bekannt sein dürfte, bekam MT „Sabrina“ im Jahre 1950 ein neues Vorschiff, um die Schiffsgeschwindigkeit zu erhöhen. Da zu der Zeit unsere Werftzeitung noch nicht wieder erschienen war, wollen wir jetzt, wo das Schiff zur Grundüberholung und Verstärkung wieder bei der DW liegt, die Gelegenheit benutzen, das „Vorschuen“ zu schildern.



Das alte Vorschiff der „Sabrina“ wird entfernt



„Sabrina“ nach dem „Vorschuen“

Die angesehene englische Zeitschrift „Shipbuilding and Shipping Record“ berichtete damals folgendes:

„Ein neues Vorschiff in fünf Tagen.

Umbau in Deutschland an dem panamanischen Motorschiff „Sabrina“, die eine höhere Geschwindigkeit ohne Verstärkung der Maschinenkraft erreicht.

Schon vor dem Krieg hatte die Deutsche Werft in Hamburg große Erfahrung in der Erhöhung der Geschwindigkeit alter Schiffe durch Veränderung der Schiffsformen, insbesondere des Vorschiffes, ohne Verstärkung der Maschinenkraft. Arbeiten, die zu dieser Zeit ausgeführt worden sind, zeigen, daß es möglich war, die Schiffsgeschwindigkeit um 1 bis 1,5 Knoten bei gleichbleibender Maschinenkraft zu erhöhen.

Die Deutsche Werft hat ähnliche Arbeiten nach dem Kriege ausgeführt unter Verwendung ihrer Erfahrungen im Sektionsbau in ihrer Neubauabteilung. Diese Erfahrungen befähigten sie, diese Arbeiten in sehr kurzer Zeit zu erledigen. Die beigefügten Bilder zeigen die einzelnen Sektionen in verschiedenen Bauabschnitten. Die Sektionen, die teilweise über 40 t liegen, sind vornehmlich geschweißt und werden mit Spezialtransportgeräten zum Schwimmdock im Ausrüstungsbassin der Werft gebracht, wo sie mit Kränen installiert werden. Die Compania de Navegacion „Anne“ aus Panama City hatte bei der Deutschen Werft angefragt, ob sie in der Lage wäre, die Geschwindigkeit des Motorschiffes „Sabrina“, 14 000 tdw (gebaut 1941), um wenigstens einen Knoten erhöhen zu können, ohne die Maschinenstärke von etwa 4000 PS zu vergrößern.

Im Hinblick auf ihre große Erfahrung garantierte die Deutsche Werft die Einhaltung dieser Bedingungen und übernahm die Ausführungen der Arbeiten in ihrem eigenen Schwimmdock.

Die Arbeit wurde jetzt in der außerordentlich kurzen Zeit von fünf Tagen, nämlich vom 14. bis 19. 2. ausgeführt. Nachdem die „Sabrina“ eingedockt worden war, wurde das alte Vorschiff entfernt und vormontierte Sektionen, die den neuen Bug bildeten, wurden eingebaut. Nach weiteren acht Tagen waren die übrigen Arbeiten, wie Tanküberholung usw. zur Zufriedenheit der Klassifikationsgesellschaft erledigt und das Schiff konnte dem Eigentümer wieder übergeben werden.

Eine ähnliche Arbeit wird an dem panamanischen Motorschiff „Fairsky, ex-Friesland“, 5434 BRT, noch in diesem Monat übernommen werden.“

Inzwischen ist die „Sabrina“ programmgemäß am 27. Mai nach Ausbau und Grundüberholung ihrer vier Antriebsmaschinen nach 4½jähriger Dienstzeit wieder in See gegangen. Beim Abschied sprachen der Vertreter der Reederei sowie Kapitän und Maschinenleitung ihre besondere Anerkennung für die von allen DW-Angehörigen geleisteten Arbeiten aus.

Der 22. Mai brachte der DW ein besonderes Ereignis. An diesem Tage lief das größte Schiff der deutschen Nachkriegs-Handelsflotte, der 18 300 tdw große Tanker „Ernst G. Russ“, vom Stapel. In Anwesenheit einer besonders großen Anzahl von Zuschauern nahm Frau Dr. Riensberg die Taufe vor. Der Seniorchef der Reederei, Herr Ernst G. Russ, beobachtete stolz, wie der gewaltige Schiffskörper ruhig ins Wasser glitt. Der



Stapellauf des Tankers „Ernst G. Russ“, 18300 tdw

neue Tanker wird bereits im Juni 1953 seine erste Reise antreten. Die „Ernst G. Russ“ wird das dritte Schiff sein, das die Deutsche Werft nach dem Kriege an die Reederei Ernst Russ ausliefert.

## Mit einem DW-Tanker-Neubau auf Reisen

Von Ing. Heinrich Fricke

### 2. Fortsetzung

Die Fahrt durch den Panamakanal löst in jedem, der erstmalig mit einem Schiff durchfährt, größte Bewunderung aus. Es ist ein gewaltiges Bauwerk, die hier vollbrachten Arbeiten haben enorme Anstrengungen verlangt. Mit dieser Reise sah ich den Panamakanal schon zum 21. Male, es ist daher eine Schilderung über die Vorgänge beim Passieren desselben leicht zu geben. Was seine Länge anbetrifft, so kann man ihn gut mit dem Nordostsee-Kanal vergleichen, hinsichtlich der beim Bau zu bewältigenden Schwierigkeiten und Hindernisse stellt die gefundene Lösung des Problems etwas Einmaliges dar. Der Wasserspiegel im Kanal liegt nämlich 85 Fuß, also rund 26 m, höher als die Meeresspiegel beider durch ihn verbundenen Ozeane. Die Schleusen mußten daher in Stufenanordnung ausgebildet werden, sie sind auch von derartigem Ausmaß, daß fast jedes Schiff passieren kann.

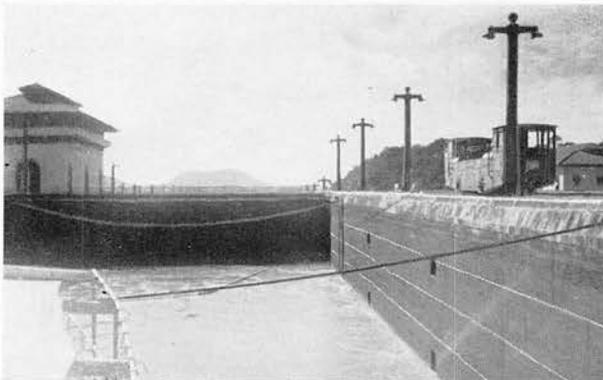
Vom Ankerplatz auf Reede ausgehend passiert man an BB-Seite die nahegelegenen Hafenanlagen von Cristobal-Colon, nach Zurücklegen von etwa 8 sm kommt man dann vor die dreistufigen Doppel-Eingangsschleusen zum Gatunsee. Hier wird nun, wie auch in den Schleusen auf der anderen Seite des Kanals, jedes Schiff sorgsam unter Zuhilfenahme der auf den Kaikronen laufenden Elektrolokomotiven durch die Schleusen bugsiert. Wegen der besonders an sie gestellten Anforderungen sind sie als Zahnradbahnen ausgebildet, sie müssen über die stark abschüssigen Übergänge von einer Schleuse zur anderen sicher und voll zugänglich betrieben werden können. Die Mittelmole zwischen den Schleusen ist nach jeder Richtung wesentlich länger ausgebaut als die Seitenmolen. Ein Schiff wie unser Tanker benötigt in den Schleusen auf jeder Seite vier von diesen Loks. Während das Schiff mit gestoppter Maschine sich kriechend der Schleusenanlage nähert,

stehen die Loks auf den Molenenden dienstbereit. Von ihnen aus dem Mittelteil herausragenden Windentrommeln sind die mit großen eingespleißten Augen versehenen Drähte weit ausgefiert. Die Drahtenden aller vier Loks sind in einem Festmacherboot mit Wurfleinen versehen worden und werden nacheinander zum Aufholen und Festmachen zur Back, zum Vordeck, zum Mittschiffsdeck und zum Heck heraufgeworfen. Für jeden Draht müssen an Bord zwei Mann, also insgesamt 16 Kanalseeleute mitgenommen werden. Sobald ein Draht nach dem anderen nach den Loks zur Mittelmole durch die Klüsen geholt und über die Poller gelegt ist,



*Schleuse*

paßt sich jede Lok ohne besondere Anweisung dem langsam dahintreibenden Schiff an, holt die Lose des Seiles wieder ein mit seiner Winde. Die Loks sind somit den Anweisungen des Lotsen direkt unterstellt. Jetzt ist die Seitenmole auch in dichte Nähe gerückt, die Leinen der Loks werden auch hier in derselben Weise angelegt und langsam schiebt sich das Schiff in die offenstehende erste Schleusenammer. Die erste Lok jeder Seite bewegt sich in Zugrichtung nach vorn, die übrigen drei je Schiffseite lassen sich vom Schiff ziehen, um auf Befehl dem Schiff die Fahrt zu nehmen und in Mitte



*In einer Schleusenammer*

Schleusenammer liegend zu halten. Der Steven des Schiffes hat sich langsam bis zum vorderen Schleusentor genähert, der Lotse gibt dem ihm nächsten Lokführer ein Handzeichen, dieser verständigt die übrigen durch Klingelzeichen und nun schalten alle ihre Anlasser auf Bremsung. Die nun als Generatoren geschalteten Antriebsmotoren liefern jetzt einen starken Rückstrom ins Netz und bewirken dadurch in kürzester Zeit, daß die Fahrt des Schiffes aufhört. Langsam geht hinter dem Schiff das Schleusentor zu, ohne besondere Anforderung gehen die Loks Nr. 2 auf beiden Seiten etwas voraus und nun stehen je Schiffseite zwei in Zugrichtung nach vorn und die übrigen zwei in Zugrichtung nach hinten. Das nun geschlossene Schleusenbecken

wird über die Unterwasserausgleichleitungen durch hydraulisches Öffnen der Schieber rasch vom nächsten höher liegenden aufgefüllt und nach dem Druckausgleich hat sich unser Schiff um gut 8 m gehoben. Die Schleusentore nach vorn gehen auf, die Verbindungs-



*Elektrolokomotiven laufen auf den Kalkironen*

leitungen werden wieder geschlossen. Jetzt haben sich die Loks abermals umgruppiert, es stehen jetzt drei zum Ziehen nach vorn gerichtet und eine zum Halten nach achteraus. Jetzt gibt der Lotse sein Handzeichen zu den Loks, sie schalten auf Anfahren, wie belgische Ackerpferde legen sie sich ins Geschirr und ganz gemächlich schiebt sich der Koloß vorwärts, hinein in die nächste Schleuse. Ohne viel Aufsehen vollzieht sich jetzt dasselbe wie vordem, am Ende der Kammer angekommen wird wieder mit den Loks abgestoppt und es wird wieder das Tor hinten geschlossen. Abermals erfolgt der Druckausgleich und so kommt das Schiff schon auf 17 m über den Meeresspiegel. Jetzt kommt



*Die erste Strecke des Kanals verläuft in einem Flußbett*

noch die dritte Etappe in derselben Weise, womit wir dann auf Kanalhöhe gebracht werden. Ist nun das Ausgangstor geöffnet, dann wird die Fahrt im Kanal begonnen. Das langsam vorausgehende Schiff wird jetzt von der Maschine mit angetrieben, ist es kursgerecht frei von den Schleusentoren, dann fallen auf kurz gegebenes Typhon-Signal alle Schleppdrähte von den Loks und langsam Fahrt aufnehmend geht es bald voll voraus.

Wird fortgesetzt.

Für die zahlreichen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.

Willy Martin

## Gleich zwei auf einmal

Als am Dienstag, dem 3. März, auf der Elbe in dichtem Nebel die Kollision des 11 392 BRT großen Tankers „Busen Rollo“ der englischen Reederei St. Helier Shipowner Ltd., London, mit dem 8437 BRT großen Fracht- und Fahrgastschiff „Malaya“ der dänischen Reederei Det Ostasiatiske Kompagni A./S., Kopenhagen, stattgefunden hatte, begann „an der Küste“ das Rätselraten: Welche Werft oder Werften machen wohl das Rennen, die Havaristen zu bekommen? Nun, sowohl die englische und die dänische Reederei, wie auch ihre Versicherer, entschieden sich für die DW. Auf nebenstehendem Bild sieht man die beiden schwer rampolierten Schiffe im DW-Werftkanal A nebeneinander liegen. (Von „Malaya“ sieht man allerdings nur das unbeschädigte Heck).

Der Tanker „Busen Rollo“ mit seinem „dicken“ Schaden an St.-B.-Seite achtetern wurde in der Zeit vom 7. bis 23. März vollkommen einwandfrei wiederhergestellt.

„Malaya“ mit dem auch nicht gerade kleinen Bugschaden bekam in der kurzen Zeit vom 4. bis 11. März ihr früheres Aussehen wieder, wie die Abbildung dieses Schiffes am Ladekai zeigt.

Der Name „Malaya“ ist wohl jedem ein Begriff. Aber der Name „Busen Rollo“ hat überall Schmunzeln hervorgerufen. Und doch hat dieser Name weder mit der bekannten „Sinus-Kurve“, noch mit einem Rollo in landläufigem Sinne etwas zu tun. Vielmehr ist „busen“ ein auf den normannischen Inseln gebräuchlicher „slang“ für „bushranger“ d. h. so viel wie Strauchdieb, Wegelagerer, Räuber, und als eines Tages von Frankreich her eine übel beleumdete und sehr gefürchtete Person namens „Rollo“ auf die dicht an der französischen Küste gelegene, zu Großbritannien gehörige Kanalinsel „Jersey“ kam, riefen die Einwohner schreckerfüllt einander zu: Vorsicht, Vorsicht, da kommt der „Busen Rollo“. Rollo, mit Vornamen Rolf, war ein Mann von ganz ungewöhnlicher Körpergröße und ungeheurer Körperkraft und hatte bei seinen Landsleuten den Beinamen „Ganger-Rolf“, d. h. „Fußgänger-Rolf“, da es in seiner norwegischen Heimat kein Pferd gab, welches groß und stark genug war, ihn tragen zu können. Er wurde wegen seiner Gewalttätigkeit zusammen mit seinen Spießgesellen aus Norwegen vertrieben und suchte 878 England, seit 879 die flandrische und nordfranzösische Küste heim, wo er sich schließlich festsetzte und die angrenzenden Gebiete brandschatzte. Um sich vor Rollo zu schützen, gab ihm König Karl III. (genannt der Einfältige) von Frankreich 911 das Gebiet der Seine-Mündung als Lehnsherrschaft und so wurde Rollo, unter dem Namen Robert I., der erste Herzog der



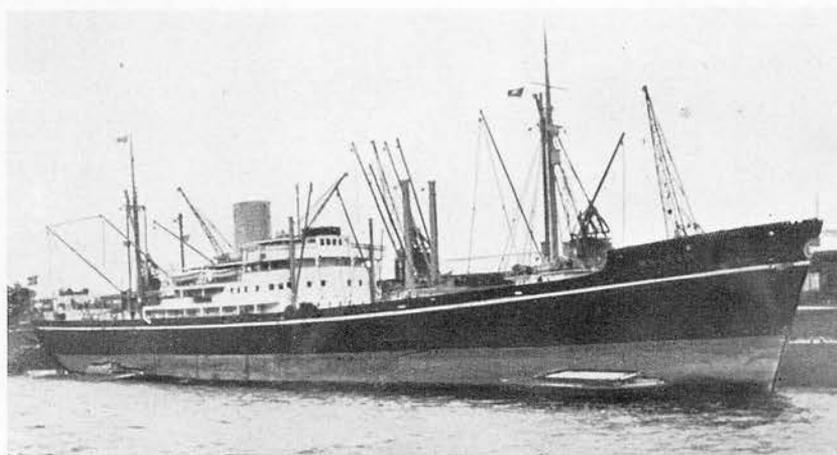
„Malaya“ und „Busen Rollo“ im Werftkanal



Das schwerbeschädigte Heck der „Busen Rollo“

„Normandie“, die ihren Namen nach Rollo dem „Normann“ erhielt. Er wurde im Laufe der Jahre doch von Gewissensbissen geplagt, nahm den christlichen Glauben an und gelobte feierlichst, ein besserer Mensch zu werden.

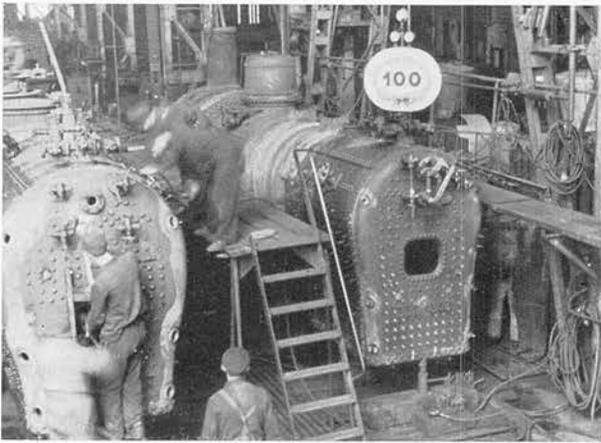
Und nach ihm ist unser Reparaturschiff genannt worden.  
Ing. Meusel



„Malaya“ nach der Reparatur

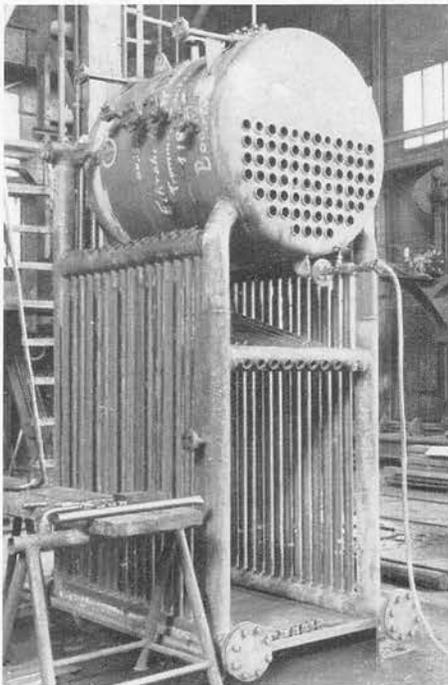
# Der Kesselbau bei der DW

In den ersten Jahren nach dem Kriege, als Aufträge für den Kesselbau noch nicht vorlagen, konnte die Kesselschmiede an dem Wiederaufbauprogramm der Bundes-



Der 100. grundüberholte Lokkessel

bahn durch Instandsetzung von Lokomotivkesseln beteiligt werden. Die zu Hunderten auf den Strecken, Abstellbahnhöfen und Ausbesserungswerken der Bundesbahn liegenden Lokomotiven bedurften einer gründlichen Überholung. Bereits im Juli 1946 rollte der erste Lokkessel zur Reparatur auf die Werft und ihm folgten in kurzen Abständen weitere, so daß sich zeitweise bis zu 20 Lokkessel gleichzeitig in Reparatur befanden. Die hauptsächlichsten Arbeiten an diesen Kesseln waren

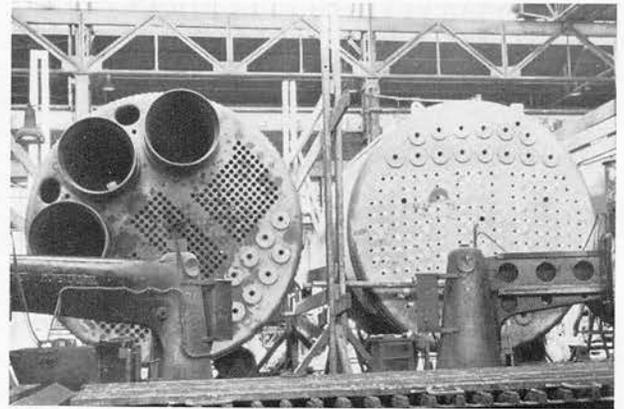


1948 setzte der Bau von Schiffskesseln wieder ein

Ausbesserung und teilweise Erneuerung der Kesselmäntel, Erneuerung von kupfernen und stählernen Feuerbüchsen und Instandsetzen der gesamten Armatur. Für die Abwicklung des Programms mußten monatlich bis zu 33 000 Arbeitsstunden aufgewendet werden, da bei den meisten der eintreffenden Lokkessel größte Schäden festgestellt wurden. Nach Fertigstellung wurden die Kessel einer Wasserdruckprobe und einer Dampfprobe unterzogen. Der 100. grundüberholte Lok-

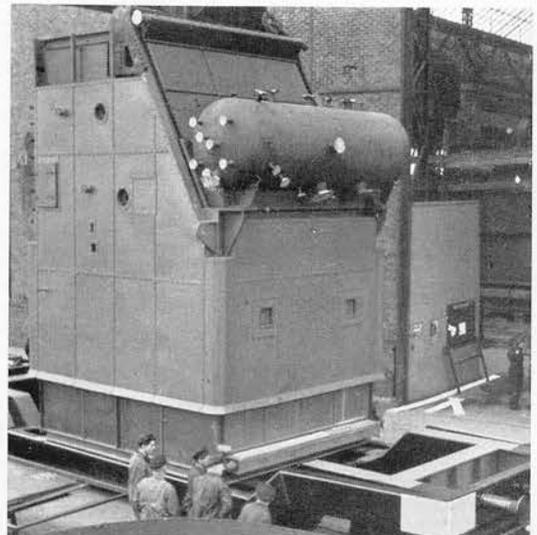
kessel (Abb. 1) konnte bald die Werft verlassen. In der 1. Jahreshälfte 1949 lief dann das Programm mit der Ablieferung von insgesamt 126 grundüberholten Lokkesseln aus.

Mit dem Bau von Fischdampfern im Jahre 1948 und dem anschließenden Bau der Zerssen-Frachtschiffe „Keitum“, „Morsum“ und „Lystum“ und des Tankers „Irland“ setzte auch in der Kesselschmiede der Bau von Seeschiffskesseln (Abb. 2) wieder ein. Gebaut wurden zunächst Zylinderkessel mit Ölfeuerung. Auch für die



Eckrohrkessel

dann folgenden Motorschiffe konnte die Kesselschmiede bzw. Blechbearbeitung mit dem Bau von Tanks, Ölaufbereitungsapparaten, Schornsteinen, geschweißten Anfahrluftbehältern, La Mont-Abgaskesseln und geschweißten Wasserrohrkesseln sog. Eckrohrkesseln (s. Abb. 3) beschäftigt werden. Erst mit der Fertigstellung des Turbinenfrachtschiffes „Heidelberg“ begann auch wieder der Bau von den bereits vor dem Kriege hergestellten und bestens bewährten La Mont-Kesseln. Die beiden für „Heidelberg“ und inzwischen für „Braunschweig“ fertiggestellten La Mont-Kessel haben eine Dampfleistung von je 18 t/h bei einem Betriebs-



La Mont-Kessel-Transport

druck von 42 atü und einer Überhitzungstemperatur von 450° C. (Hierüber ist bereits in der Werkzeitung berichtet worden.)

Für den Transport der La Mont-Kessel von der Kesselschmiede zum 75-t-Kran wurde ein besonderer Tief-

ladewagen gebaut. Aus der Abb. 4 ist die Verladung eines La Mont-Kessels mit einem Gewicht von etwa 58 t für TS „Heidelberg“ ersichtlich. Der Wagen hat eine Ladefläche von 4×6 m und eine Tragfähigkeit von 64 t bei einem Eigengewicht von 17 t.

Nach dem Kriege wurden in der Kesselschmiede für unsere Neubauten bzw. für andere Werften und auswärtige Firmen gebaut:

- 48 Zylinderkessel
- 23 La Mont-Abgaskessel
- 3 Eckrohrkessel
- 7 stehende Röhrenkessel

4 La Mont-Kessel für TS „Heidelberg“ und TS „Braunschweig“ (weitere 4 sind für Neubau S. 651 und S. 652 fast fertiggestellt)

84 geschweißte Anfahrluftbehälter.

Auch in der Anwendung der Schweißtechnik im Kesselbau hat die Werft nicht stillgestanden. So ist es gelungen, nach umfangreichen, schärfsten Schweißprüfungen durch den Britischen Lloyd im Dezember 1952 die Genehmigung zur Ausführung von Schweißarbeiten der Klasse 1 zu erhalten. Somit ist es möglich, Kessel, Druckbehälter und Dampftrommeln bis zu den höchsten Drücken in geschweißter Ausführung in eigener Werkstatt herzustellen. Betr.-Ing. Bastian.

## Aus dem Betriebssport

### Sparte Fußball

#### I. Herren:

DW gegen BAT Ahrensburg (Pokalspiel) 3:1  
 DW gegen Lübcke u. Co. (Punktspiel) 6:1

Stand der Punktspiele am 30. 4. 1953:

Firma	Spiele	Tore	Punkte
Mitropa	3	14: 1	6:0
Schulz	3	6: 6	4:2
DW	2	7: 5	3:1
Rot-Gelb	3	7: 7	2:4
Lübcke u. Co.	3	4:10	2:4
Fordwerke	4	6:14	2:6
Kroenert	2	2: 3	1:3

#### Reserve:

DW gegen Raffay (Punktspiel) 6:1

Stand der Punktspiele am 30. 4. 1953:

DW	3	17: 2	6:0
Ott. Eisenwerke	2	7: 0	4:0
Bez. A. Eimsb.	2	6: 3	4:0
Mitropa	4	14:12	4:4
Iduna	2	5: 3	3:1
Bleiindustrie	4	6:12	2:6
Böhring. Sohn	1	2: 2	1:1
Neue Welt	3	2: 8	0:6
Raffay u. Co.	3	2:19	0:6

#### II. Herren:

DW gegen Mund u. Fester (Privatspiel) 1:9  
 DW gegen Land.-Vers.-Anst. Res. (Punktsp.) 3:4

#### Alte Herren:

DW gegen Rot-Gelb (Privatspiel) 1:4

#### 1. Jugend:

DW gegen Menck (Punktspiel) 3:4  
 DW gegen Heidenr. u. Harb. (Punktspiel) 6:1  
 DW gegen Betten-Holm (Punktspiel) 9:1

#### 2. Jugend:

DW gegen Menck (Punktspiel) 3:0

Die Spieltabellen dieser Mannschaften erscheinen im nächsten Heft.

### Abteilung Handball

DW I gegen Frucht-Imp. (Punktspiel) 17:8  
 DW II gegen Lassen (Punktspiel) 12:9  
 DW II gegen Nordd. Bank (Punktspiel) 9:10

Spieltabellen für die Handballer aufzustellen, ist ziemlich aussichtslos, denn durch die mangelhafte Benachrichtigung des Verbandes sind wir immer um einige Wochen zurück.

### Abteilung Tischtennis

#### I. Mannschaft: (Abschlusstabelle)

1. DW	34: 2 Punkte
2. Hansa Motoren	32: 4 „
3. Philips	26:10 „
4. Renck I	20:16 „
5. New York	18:18 „
6. Karl Spaeter	16:20 „
7. Hbg. Kreditbank	13:21 „
8. Gaswerke II	13:21 „
9. Fernmeldeamt	3:29 „
10. ATF	1:35 „

Somit wurde wie schon im letzten Heft erwähnt, die I. Mannschaft Klassenmeister und steigt in die Sonderklasse auf.

Die II. Mannschaft hat das Ausscheidungsspiel gegen die Nordd. Bank mit 9:7 verloren und mußte sich somit mit dem 2. Platz begnügen.

Ein Freundschaftsspiel beider Mannschaften gegen Bavaria endete:

DW I gegen Bavaria 15:1  
 DW II gegen Bavaria 14:2

Unseren herzlichsten Glückwunsch für beide Mannschaften.

### Abteilung Schachgruppe

Das Winterturnier 1952/53 um die Hamburger Meisterschaft der Firmensportvereine fand am 18. April 1953 unter großer Beteiligung in der Kantine der Firma Reemtsma seinen Abschluß.

Es gelang uns, einen beachtlichen 4. Platz zu erringen. Dieses gute Abschneiden ist um so höher zu werten, als wir zu Beginn der Spielserie 10 Punkte kampflös durch das Nichterscheinen einiger Spieler abgeben mußten. Dagegen konnten wir u. a. aus den letzten Kämpfen mit schönen Erfolgen über die Firmen Still und Behörde für Wirtschaft und Verkehr von 6:4 bzw. 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>:3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Punkten aufwarten.

Hier der Schlußstand:

1. Still	55 Punkte
2. Nordd. Bank	52 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „
3. BWV	51 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „
4. Deutsche Werft	44 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „
5. Reemtsma	36 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „
6. Tretorn	36 „
7. Röntg.-Müller	33 „
8. Kreditbank	28 „
9. N. Y. Hamburg	23 „

Für die mir anlässlich meines Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich allen hieran Beteiligten sowie der Betriebsleitung meinen herzlichsten Dank.

Emil Henning

# WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 40- und 25jähriges Dienstjubiläum



Am 7. Mai 1953 beging Herr Emil Hennig sein 40jähriges Dienstjubiläum. Er trat am 7. Mai 1913 bei unserer Rechtsvorgängerin, der Reierstiegwerft, als Klempner ein und wurde dann bei Übernahme der Werft von unserer DW übernommen. Auf Grund seiner Fachkenntnisse wurde er bald zum Vorarbeiter der Klempnerei ernannt und ist als solcher bis heute tätig.

Wir wünschen ihm noch viele Jahre eine erfolgreiche Tätigkeit bei unserer DW am Grasbrook. Möge ihm seine gute Gesundheit, seine körperliche Frische und sein Humor erhalten bleiben.



7. Mai 1953  
Christian Siggelkow  
Schriftmaler



20. April 1953  
Oskar Thon  
Meister in der Kesselschmiede

## FAMILIENNACHRICHTEN

### Eheschließungen:

Werkstattschreiber Günther Kanter mit Fr. Editha Behr am 27. 3. 1953  
E'Schw.-Anlerner Karl Wilczek mit Fr. Berta David am 4. 4. 1953  
Schlosser Theodor Behm mit Frau Liselotte Behm am 10. 4. 1953  
E'Schw.-Anlerner Georg Berg mit Fr. Jutta Hintelmann am 11. 4. 1953  
S'bauhelfer Harald Rosenthal mit Fr. Else Fabijanski am 11. 4. 1953  
S'bauhelfer Karl-Heinz Meier mit Fr. Ria Fischer am 11. 4. 1953  
Anschläger Albrecht ter Veen mit Fr. Marga Mäckelmann am 11. 4. 1953  
Kupferschmied Karl Lautenbach mit Fr. Dagmar Behr am 11. 4. 1953  
Hilfsschlosser Herbert Schwoebbe mit Fr. Jutta Fick am 11. 4. 1953  
Tischler Walter Schwarz mit Fr. Elfriede Morgenroth am 11. 4. 1953  
Kupferschmied Hubertus Mlynski mit Fr. Dieta Fick am 18. 4. 1953  
Schlosser Erich Goebel mit Fr. Lilly Bolling am 18. 4. 1953  
S'bauhelfer Oswald Bunge mit Fr. Wilma Wulf am 18. 4. 1953  
Helfer Walter Böhme mit Fr. Ingeborg Borowski am 18. 4. 1953  
S'zimmerer Karl Moeller mit Frau Hertha Petz am 25. 4. 1953  
Kupferschmied Georg Neumann mit Fr. Doris Martens am 25. 4. 1953

E'Schweißer Walter Martens mit Fr. Anita Wilkens am 25. 4. 1953  
Schmied Werner Jensen mit Fr. Herta Twisselmann am 25. 4. 1953  
Brenneranlerner Kurt Podowski mit Fr. Gitta Lübke am 25. 4. 1953  
S'bauhelfer Ernst Hammann mit Fr. Gerda Steuerwald am 25. 4. 1953  
Kaufmännischer Angestellter Jürgen Fabel mit Fr. Hannelore Müller am 30. 4. 1953  
Elektriker Fritz Borchardt mit Frau Sophie Preuhs am 2. 5. 1953  
Behauer-Anlerner Paul Klang mit Fr. Erika Falkenstern am 2. 5. 1953  
Schiffbauer Egon Pätz mit Fr. Ingeborg Mählmann am 2. 5. 1953  
Stemmeranlerner Ernst Silar mit Fr. Lisa Behrmann am 2. 5. 1953  
Reiniger Gerhard Lühnen mit Fr. Ilse Wriede am 2. 5. 1953  
Transportarbeiter Heinz Lietz mit Fr. Kar'a Schulz am 2. 5. 1953  
Schiffbauhelfer Reinhold Bischoff mit Fr. Lotte Fromheim am 2. 5. 1953  
Reiniger Heinrich Mahler mit Fr. Gertrud Resch am 9. 5. 1953  
E'Schweißer Bernhard Joppek mit Fr. Christine Mohr am 16. 5. 1953  
Zimmermann Ernst Wilke mit Fr. Ursula Kubalski am 16. 5. 1953  
S'bauhelfer Werner Hartmann mit Fr. Hannelore Janson am 16. 5. 1953

## Geburten:

### Sohn:

S'zimmerer Kurt Siemens am 22. 2. 1953  
Schiffbauhelfer Kurt Hartwig am 1. 4. 1953  
Feuerwehrmann Aurel-Relli Dantus am 20. 4. 1953  
Rohrschlosser Helmut Walessa am 21. 4. 1953  
M'schlosser Hans Wolter am 25. 4. 1953  
Dieselkranfahrer Paul Schwichtenberg am 25. 4. 1953  
Schiffbauer Gerd Wohlers am 7. 5. 1953  
Elektriker Erwin Müller am 10. 5. 1953  
Schiffbauer Hans Bardenhagen am 14. 5. 1953

### Tochter:

Werkstattschreiber Hermann Greim am 19. 2. 1953  
E'Schw.-Anlerner Werner Scheel am 23. 2. 1953  
Schiffbauhelfer Joseph Gries am 28. 3. 1953  
M'schlosser Friedrich Haug am 9. 4. 1953  
Angel. S'bauer Günter Feder am 12. 4. 1953  
M'bauer Fritz Bahls am 16. 4. 1953  
E'Schw. Walter Nissen am 19. 4. 1953  
Schiffbauhelfer Hans Hansen am 20. 4. 1953  
Dreher Heinz Rieckborn am 21. 4. 1953  
E'Schw.-Anl. Herbert Drewling am 21. 4. 1953  
E'Schw.-Anl. Hans Michels am 21. 4. 1953  
S'bau-Helfer Hans-Joachim Blödorn am 22. 4. 1953  
Angel. Stellagenbauer Franz Heinz am 29. 4. 1953  
Schiffbauer Erwin Reinhardt am 29. 4. 1953  
Maschinenbauhelfer Jonni Schirmer am 30. 4. 1953  
Reiniger Walter Neiseke am 2. 5. 1953  
Ausrichter Horst Kaiser am 5. 5. 1953

Schiffbauer Wilhelm Mühlenbruch am 5. 5. 1953  
Nietenwärmer Dieter Günther am 12. 5. 1953  
S'bauhelfer Hans-Hermann Neuenstadt am 12. 5. 1953

Wir gratulieren!

Für die mir anlässlich meines lieben verstorbenen Mannes erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich allen Arbeitskameraden der Deutschen Werft und Betriebsleitung meinen herzlichen Dank.

Gertrud Herrmann und Kinder

## Wir gedenken unserer Toten

### Johann Witzorreck

Rentner  
gest. 13. 4. 1953

### Ernst Ebel

Rentner  
gest. 15. 4. 1953

### Robert Wrengel

Reiniger  
gest. 17. 4. 1953

### Emil Schalje

Feuerwehrmann  
gest. 28. 4. 1953

### Max Thien

Schiffbauer  
gest. 2. 5. 1953

### Wilhelm Sperling

Rentner  
gest. 2. 5. 1953

### Amandus Klink

Rentner  
gest. 4. 5. 1953

### Hermann Bente

Schlosserhelfer  
gest. 9. 5. 1953



Mit Beginn des Monats Mai lief auch die diesjährige Urlaubssaison bei uns an. Damit sind auch die ersten Gruppen von Urlaubsreisenden zu ihrer verdienten Erholung in den Harz und in die Lüneburger Heide gefahren. Begeisterte Berichte zeigen uns, daß auch in diesem Jahre unsere Belegschafter in den schönen Urlaubsorten sehr wohl fühlen. Und manch einer ist dabei, der seit langer Zeit zum ersten Male wieder eine richtige Reise machen kann. Es ist schon schön, wenn man ohne jede wirtschaftliche Sorge nur seiner Erholung leben kann. Wollen wir hoffen, daß das Wetter uns auch in Zukunft so freundlich gesinnt bleibt, wie es bisher gewesen ist.

Die nächste Zukunft wird uns die Wahl von Betriebsangehörigen in den Aufsichtsrat unserer Deutschen Werft A. G. bringen. Wir sind sicher, daß durch das Eintreten von Betriebsangehörigen in die Verantwortung und durch das Arbeiten des Wirtschaftsausschusses das Verständnis unserer Betriebsangehörigen für unsere Werft noch größer werden wird. Wie wir in der letzten Betriebsversammlung alle gehört haben, ist die Vollbeschäftigung vorläufig bis zum Jahre 1956 gesichert, und es ist durchaus anzunehmen, daß wir auch über diesen Zeitpunkt hinaus Aufträge bekommen werden. Wollen wir alle hoffen, daß uns größere Erschütterungen erspart bleiben, damit alle Arbeitsplätze erhalten und darüber hinaus auch weitere Belegschafter aufgenommen werden können. Wir wissen, daß wir in einer schwierigen Zeit leben, die viele Veränderungen gerade auf dem sozialen Gebiet mit sich bringen. Es wird in solchen Zeiten immer Meinungsverschiedenheiten geben. Das ist auch gut so; denn sonst gäbe es

keinen Fortschritt. Und solange Meinungsverschiedenheiten sachlich und ruhig ausgetragen werden, werden sie immer anregend sein. Verhängnisvoll werden sie nur, wenn Forderungen überspitzt oder irgendwelche Anschauungen ohne Rücksicht auf die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse von beiden Seiten starr vertreten werden. Ein Blick nach Bremen, wo seit rund sechs Wochen auf den Werften die Arbeit ruht, mag uns zeigen, daß diese Form der Auseinandersetzungen keinem auch nur im geringsten nützt. Unermeßlicher wirtschaftlicher Schaden tritt ein. Auftraggeber gewöhnen sich daran, ihre Schiffe ins Ausland zu bringen, wo die Preise ohnehin stabiler sind als bei uns, und der Werftarbeiter wird, wenn der Streik eines Tages zu Ende ist, und er sich das Ergebnis seines evtl. Erfolges im Familienkreise durchrechnet, feststellen, daß er Jahre benötigt, um den Verdienstausfall überhaupt erst einmal wieder einzuholen, ganz abgesehen von dem schweren Schaden, den die Familien im Augenblick auf jeden Fall erst einmal erlitten haben. Zahlungsverpflichtungen können nicht eingehalten werden, Pfändungen drohen, und bisweilen gibt es sogar schwere Auseinandersetzungen deswegen im Familienkreise. Hoffen wir also, daß es bei uns immer möglich sein wird, in vernünftiger Aussprache die gegenseitigen Wünsche abzustimmen.

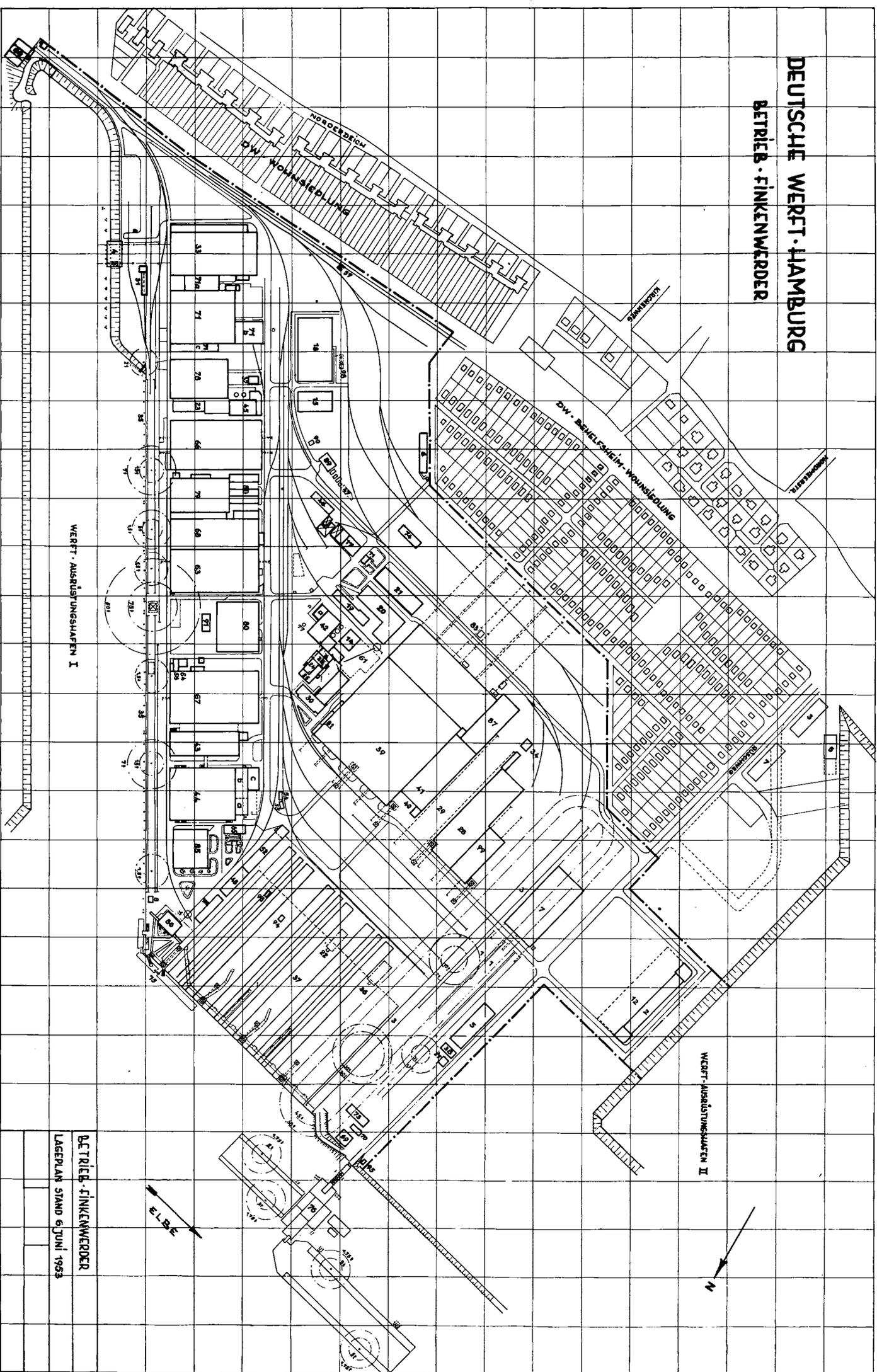
Wir haben alle Veranlassung, voller Stolz zurückzublicken auf die Leistungen, die unsere Werft und damit jeder einzelne Betriebsangehörige in der Vergangenheit vollbracht haben. Eine stattliche Anzahl schöner und stolzer DW-Schiffe befährt die Meere. Und von allen hört man von der Zufriedenheit der Eigner mit den Schiffen, die bei uns gebaut worden sind. Von weither werden Reparaturschiffe an unsere Werft gebracht, um wieder voll einsatzfähig unseren Werft-hafen zu verlassen. Und voll Zufriedenheit und voll von Vertrauen zu dem Mann, der die Werft seit 35 Jahren durch gute und schlechte Zeiten zielbewußt und sicher geführt hat, dürfen wir alle in die Zukunft sehen.

Ende Juni melde ich mich noch einmal; denn in diesem Monat gibt es zwei Werkzeiten. Die im Mai fällige Ausgabe haben wir mit Rücksicht auf den Geburtstag unserer Werft eine Woche später erscheinen lassen.

Herzlichst Euer Klabauteermann

# DEUTSCHE WERFT · HAMBURG

## BETRIEB · FINKENWERDER



BETRIEB · FINKENWERDER  
 LAGEPLAN STAND 6. JUNI 1953