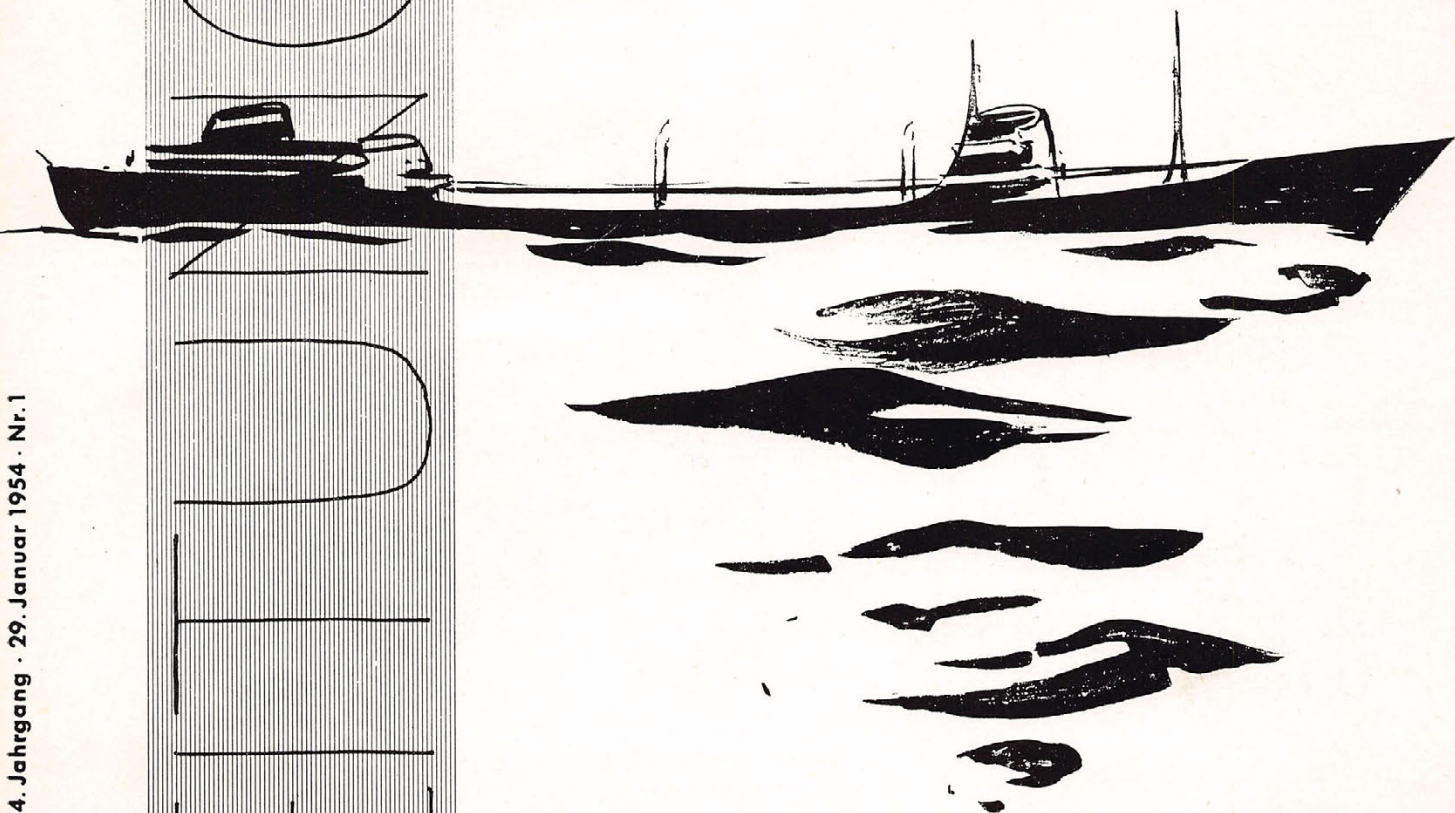


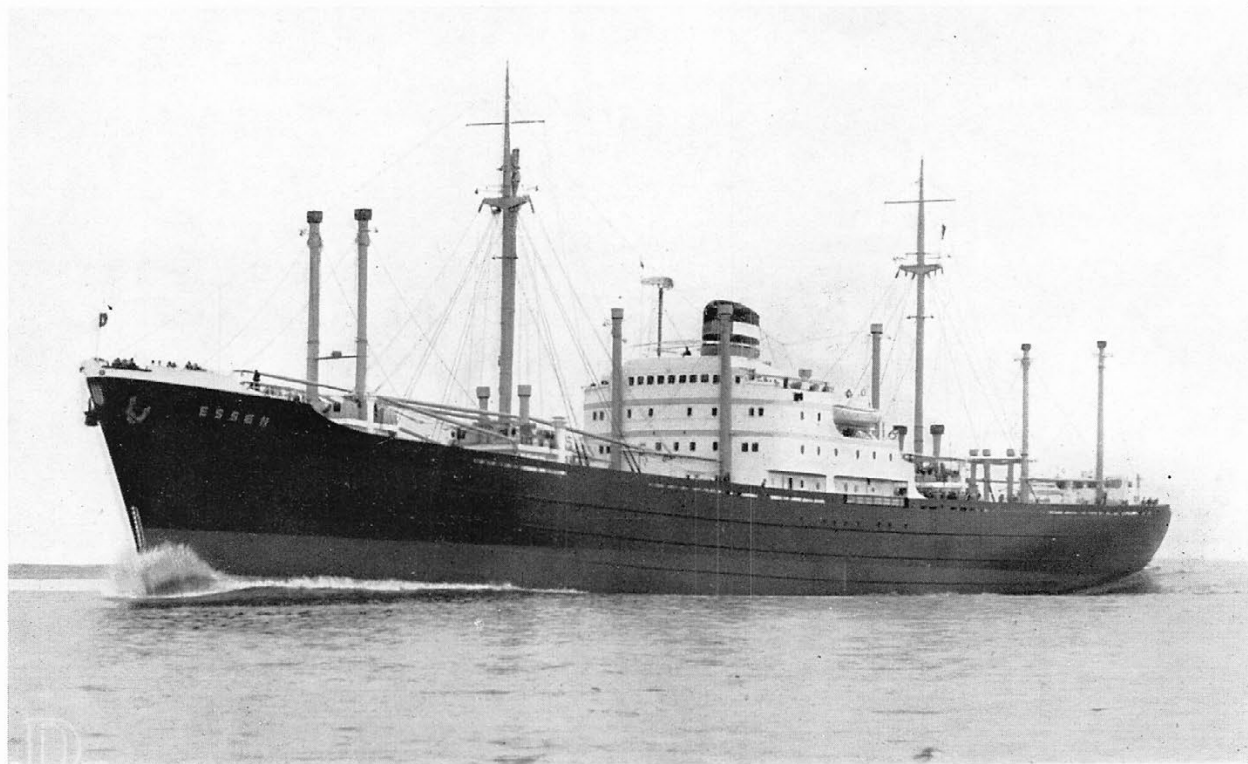
GRUNDZÜGE DER WERFT



DEUTSCHE WERFT HAMBURG

führt im Weltschiffbau

1953: 219 000 t d w



Turbinen-Fracht- und -Fahrgastschiffe

für den Dienst nach dem Fernen Osten

TS „Heidelberg“, TS „Braunschweig“, TS „Werrastein“, TS „Essen“

Länge über alles	159,10 m = 522' 0"	Länge zwischen den Loten	146,78 m = 481' 6 7/8"
Seitenhöhe	12,03 m = 39' 9 5/8"	Tiefgang	7,97 m = 26' 1 3/4"
Tragfähigkeit 10 200 t		Geschwindigkeit 17,5 Knoten	

DIE „DEUTSCHE WERFT“ im Weltschiffbau 1953

Von Dr. Scholz

Die in den letzten Wochen von der lokalen und der Welt-
presse gebrachten Mitteilungen, daß die Deutsche Werft
im Jahre 1953, wie in der Vorkriegszeit (1938) mit einer
von ihr abgelieferten Tonnage von 16 Schiffen und
153 424 BRT, entsprechend einer Tragfähigkeit von
219 068 t, wieder an der Spitze aller im Handelsschiffbau
tätigen Werften der Welt steht, sollte Veranlassung sein,
der Schwierigkeiten zu gedenken, die sich der Wieder-
aufnahme des Seeschiffbaus durch die deutschen Werften
— und im besonderen der Deutschen Werft — in den
Nachkriegsjahren entgegengestellt haben, ehe sie zu
ihrer alten Tätigkeit zurückkehren konnten.

Das Potsdamer Abkommen vom Jahre 1945*) sollte nach
dem klaren Willen der alliierten Mächte der deutschen
Schiffbauindustrie den Todesstoß geben. Die Handels-
flotte war abzuliefern, der Bau von Schiffen jeder Art

und Größe auf den deutschen Seeschiffswerften war
verboten, ihre Tätigkeit mußte sich beschränken auf die
Reparatur der wenigen, für den Küstenverkehr verblie-
benen unerläßlichen Seeschiffstonnage und gelegentliche
Instandsetzungen fremder Fahrzeuge, soweit diese über-
haupt noch deutsche Häfen aufsuchten.

Eine niederschmetternde Feststellung für eine See-
schiffswerft, die, wie die Deutsche Werft, in den Vor-
kriegsjahren gewohnt war, außer der Befriedigung des

***) Das Potsdamer Abkommen vom 2. 8. 1945:**

B. Wirtschaftliche Grundsätze:

11. Mit dem Ziele der Vernichtung des deutschen Kriegs-
potentials ist die Produktion von Seeschiffen
zu verbieten und zu unterbinden.
12. In praktisch kürzester Frist ist das deutsche Wirt-
schaftsleben zu dezentralisieren mit dem Ziele der Ver-
nichtung der bestehenden übermäßigen Konzentration
der Wirtschaftskraft,

Inlandsmarktes, jährlich mehr als 50 v. H. ihrer Erzeugnisse an ausländische Besteller, vor allem in Skandinavien, Großbritannien, Frankreich, Holland, den USA und Südamerika zur Ablieferung zu bringen.

Die politische Ohnmacht unseres Landes, das Fehlen staatlicher Souveränität, die ständige militärische Kontrolle über Umfang und Art des wirtschaftlichen Geschehens auf den deutschen Werften durch die Besatzungsmächte, dazu laufend Demontagen und Beschlagnahmen unserer Betriebseinrichtungen und Docks, gegen die es keinen Einspruch gab, auch wenn sie offensichtlich unbegründet waren und die gegen die Auffassung der Unverletzlichkeit des Privateigentums verstießen, waren Grund genug, jede Hoffnung auf einen wirtschaftlichen Wiederaufbau unserer durch Kriegsergebnisse zum Teil schwer mitgenommenen Betriebe schwinden zu lassen.

Die Werftleitung ist allen diesen Ereignissen und ungewöhnlichen Belastungen mit sachlicher Ruhe entgegengetreten und dem festen Plan, alle Vorbereitungen zu treffen, um bei der geringsten Erleichterung der verfügbaren Beschränkungen sofort mit allen Mitteln sich wieder in den Wirtschaftsmarkt einzuschalten und getreu der Tradition der Deutschen Werft, durch qualitativ hochwertige Leistungen den Versuch zu machen, im internationalen Markt wieder Fuß zu fassen.

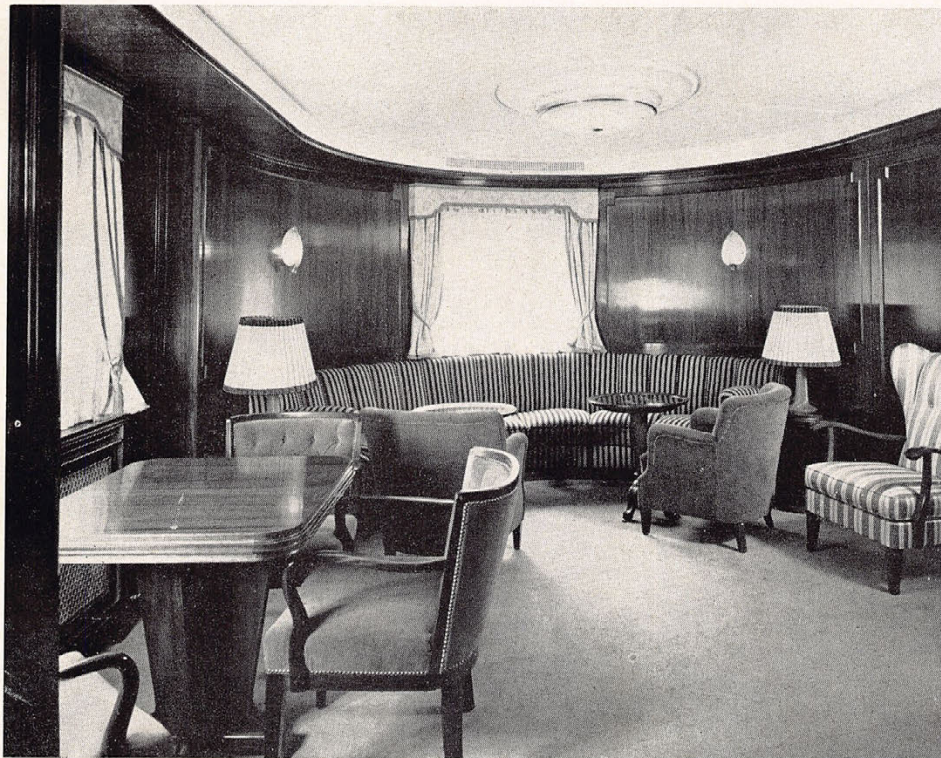
Ein erstes Mittel zur Erreichung dieses Zieles war die Wiederanknüpfung der Vorkriegsbeziehungen durch unmittelbaren Besuch unserer ausländischen Auftraggeber,

in der Hoffnung, auf diese Weise am ehesten wieder die in den Vorkriegsjahren bestandenen Beziehungen erneut zu knüpfen. Erste Besuche in den skandinavischen Staaten wurden bereits 1947 ausgeführt, denen sich weitere Reisen nach Holland, den USA und England in den folgenden Jahren anschlossen.

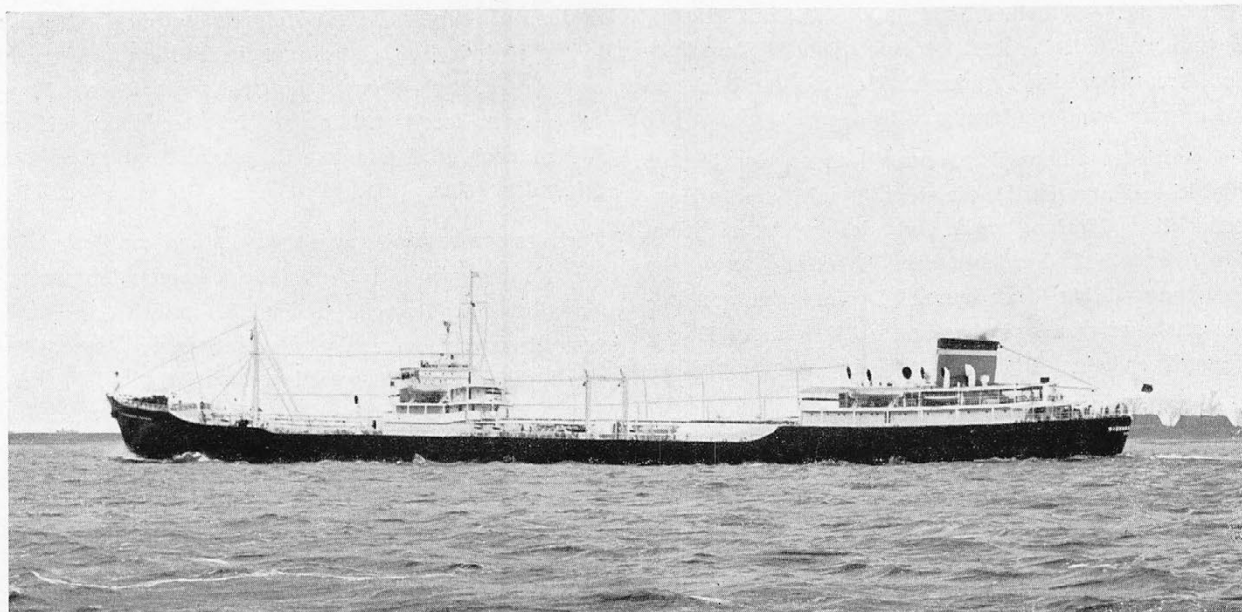
Noch immer bestand zwar ein vollständiges Verbot für den Neubau von Schiffen, jedoch konnte bereits gelegentlich eines Besuches in den USA im Jahre 1949 festgestellt werden, daß in dortigen Kreisen der Wunsch bestand, die im Schiffbau vorliegenden Fesseln zu lockern und Deutschland — zum mindesten zunächst für die Lieferung nach dem Ausland — die Freiheit zur Betätigung im Schiffbau zurückzugeben, — man fing wieder an, sich auf den guten Ruf der deutschen Leistungen zu besinnen.

Damit war endgültig auch die drückendste Bestimmung des Potsdamer Abkommens beiseite geschoben, was in wenigen Monaten dazu führte, daß die Deutsche Werft mit einer großen Anzahl ausländischer Besteller Aufträge auf Schiffsneubauten zu kurzfristiger Lieferung abschließen konnte. Da durch die von der Werft getroffenen Vorbereitungen in den technischen Büros und im Betriebe die sofortige Wiederaufnahme des Großschiffbaus ermöglicht war, konnten erste Abschlüsse und Ablieferungen von Neubauten bereits im Laufe des Jahres 1950 vorgenommen werden.

Die Jahre 1950/51 bringen durch den Korea-Konflikt



Rauchsalon TS „Braunschweig“



16 500-t-Motor-Tanker

MT „Ferdinando Fassio“, MT „Mosli“, MT „Giovanni Fassio“

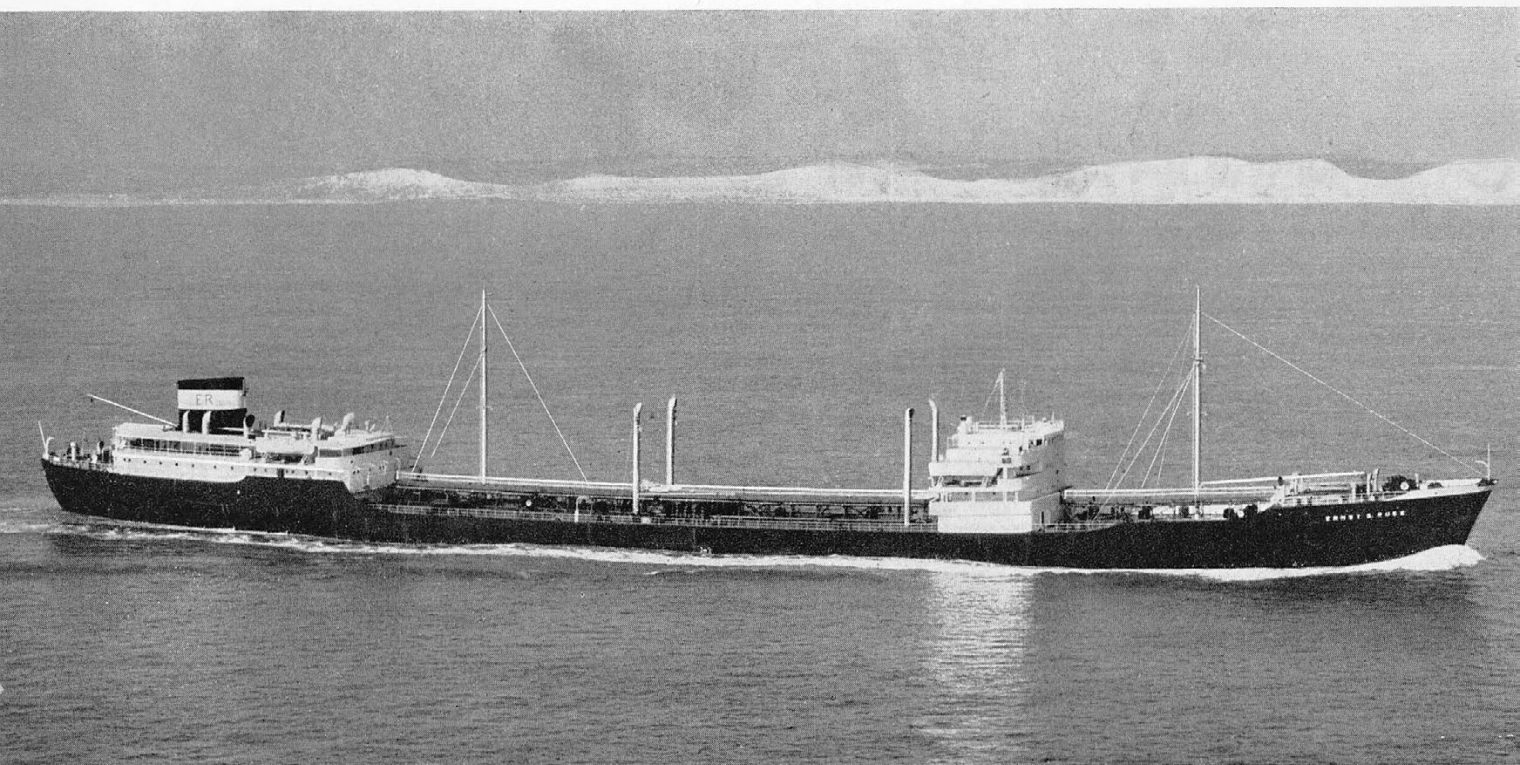
Länge über alles	167,37 m = 549' 1 1/2"	Länge zwischen den Loten	155,45 m = 510' 0"
Seitenhöhe	11,89 m = 39' 1"	Tiefgang	9,26 m = 30' 4 5/8"
Geschwindigkeit 15 Knoten			

eine starke Nachfrage nach kurzfristig zu liefernder Neubautonnage und füllen binnen kurzem die Auftragsbücher unserer Betriebe in einem Umfang, wie er seit

Bestehen der Werft nicht zu verzeichnen gewesen war. Anfang 1952 liegt ein Auftragsbestand von über 700 000 tdw. vor.



Kapitänssalon MT „Giovanni Fassio“



DW-Standard-Motor-Tanker 18300 t

unter dem Kreidefelsen von Dover

MT „Ernst G. Russ“, MT „Evje“, MT „Trolltind“, MT „Mosbay“, MT „Richard Kaselowsky“

Länge über alles	177,19 m = 581' 4 ¹ / ₈ "	Länge zwischen den Loten	164,59 m = 540' 0"
Seitenhöhe	11,53 m = 37' 10"	Tiefgang	9,22 m = 30' 3 ¹ / ₃₂ "
Geschwindigkeit 15 Knoten			

Die Belegschaft kann ständig vergrößert werden und erreicht in raschem Zuge den durchschnittlichen Vorkriegsbestand von über 8000 Mann.

Wenn auch allen Einsichtigen klar sein mußte, daß eine derart ungewöhnliche Steigerung des Auftragseingangs nur vorübergehend sein konnte, so war es für die Werft doch richtig, sich ein möglichst großes Arbeitsvolumen zu sichern, schon um nach den langen Jahren erzwungener Untätigkeit im Schiffsbau wieder rasch zu einer kontinuierlichen, gleichmäßigen Beschäftigung auf lange Sicht zu kommen.

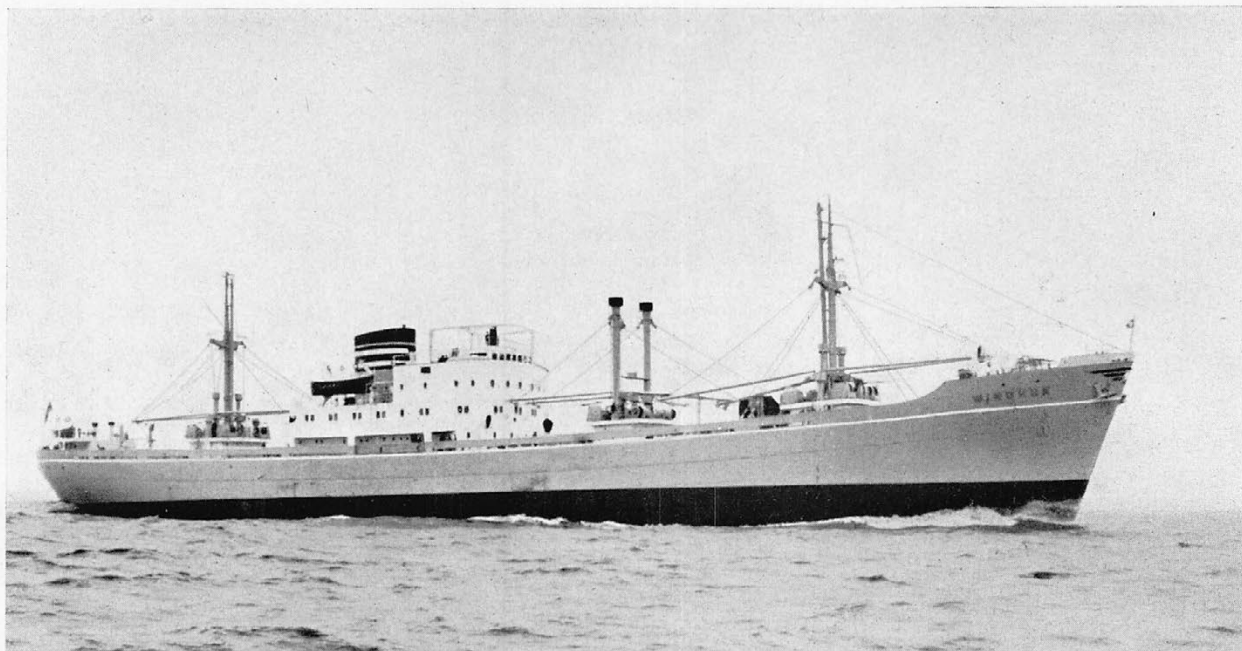
Es bedarf keiner besonderen Betonung, daß die Werftleitung dabei bemüht blieb, die von ihren Auftraggebern verlangten und diesen zugesicherten Liefertermine mit den technischen Möglichkeiten des Werftbetriebes in Einklang zu bringen, da eine termingerechte Ablieferung übernommener Neubauverpflichtungen für die Deutsche Werft stets erstes Gebot gewesen war und auch für die Zukunft bleiben sollte.

Eine kurze Übersicht über die Entwicklung der Belegschaft, der Auftragsbestände, der erfolgten Ablieferungen in den einzelnen Jahren gibt die nachstehende Aufstellung für den 31. Dezember jeden Jahres:

	1949	1950	1951	1952	1953
Belegschaft:					
	3 122	5 342	5 837	6 815	8 004
Auftragsbestand:					
Einheiten	7	30	50	41	30
BRT	16 356	184 145	476 902	431 824	307 100
tdw.	26 409	271 037	697 550	627 490	464 300
Ablieferungen:					
Einheiten	1	9	13	14	16
BRT	507	22 567	41 287	113 384	153 424
tdw.	539	35 829	66 340	160 747	219 068

Die Deutsche Werft hat beim Aufbau ihrer Betriebe in den Nachkriegsjahren besonderen Wert darauf gelegt, keine unnötige Erweiterung ihrer Anlagen vorzunehmen, sondern diese nur in ihrem vorhandenen Umfange der Entwicklung der Technik anzupassen und organisatorische Maßnahmen durchzuführen, die durch Kriegs- und Nachkriegsjahre Allgemeingut der Technik geworden waren.

Für den Schiffbau bedeutete diese Überlegung den Übergang zum geschweißten Schiffkörper, besonders beim Bau großer Tanker, die weitere Entwicklung des Schiffsturbinenbaus und des Übergangs zum Einsatz von



Fracht- und Fahrgastschiffe für den Afrika-Dienst

MS „Natal“, MS „Windhuk“

Länge über alles	131,60 m = 431' 9 1/4"	Länge zwischen den Loten	121,80 m = 399' 7 7/8"
Seitenhöhe	9,80 m = 32' 1 7/8"	Tiefgang	7,50 m = 24' 7 3/16"
Tragfähigkeit 8640 t		Geschwindigkeit 14 Knoten	

Hochdruck-Dampfanlagen sowie der Verwendung der in den eigenen Werkstätten entwickelten und erbauten Hochdruck-Wasserrohrkessel mit automatischen Feuerungsanlagen.

Die in der großen Fahrt nach dem Fernen Osten eingesetzten Fracht- und Fahrgastschiffe der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd legen Zeugnis ab für die von uns entwickelten Bauarten. Daneben bleibt dem Tankerbau, wie bereits in der Vorkriegszeit, ein weites Betätigungsfeld vorbehalten.

Von den beiden von uns entwickelten Tankertypen von 16 500 t und 18 300 t Tragfähigkeit gelangten in den

Jahren 1952 und 1953 15 Schiffe für in- und ausländische Reeder zur Ablieferung; eine größere Anzahl gleicher Neubauten wird in den kommenden Jahren folgen.

Im Zuge der Entwicklung der Supertanker von 25 000 tdw. und mehr liegen uns Aufträge für Esso Standard (Waried), The Texas Company, New York, und der Gulf Oil, USA, vor, von denen die ersten Tanker mit einer Tragfähigkeit von 32 000 t Mitte 1954 zur Ablieferung gelangen werden.

Der Bau von Kühlschiffen ist von der Deutschen Werft immer mit besonderem Interesse behandelt worden. Außer den in den Jahren 1952/53 zur Ablieferung ge-



Rauchzimmer mit Bar MS „Windhuk“



Fahrgastkammer MS „Windhuk“

brachten schnellen Schiffen für die Afrikanische Frucht-Compagnie, „Proteus“ und „Perseus“, wurde im letzten Jahr das Motorschiff „Alstertor“ mit einer Geschwindigkeit von 17 Knoten in den Dienst Ecuador—Nordwest-europa eingestellt; zwei weitere gleiche Neubauten für deutsche Reeder sind inzwischen in Auftrag genommen worden.

Für unsere durch Kriegsergebnisse und Beschlagnahmen verlorengegangenen Schwimmdocks haben wir ein 20 000-t-Dock in Bau genommen, von dem die erste Hälfte vom Stapel gelaufen ist und die zweite Hälfte Anfang 1954 zu Wasser gebracht werden wird; die zusammengebauten beiden Hälften werden als größtes deutsches Schwimmdock ab März kommenden Jahres zur Aufnahme großer Schiffseinheiten von 35 000 bis 40 000 tdw. in unserem Werk Hamburg-Grasbrook für Dockungen und die Durchführung von Umbau- und Reparaturarbeiten zur Verfügung stehen. Ein zweites Schwimmdock von 10 000 t befindet sich auf dem Bauplatz der Gutehoffnungshütte in Bau und wird Mitte 1954 zum Einsatz kommen.

Unser Betrieb Reiherstieg wird in nächster Zeit wieder mit eigener, neuzeitlich eingerichteter Maschinenfabrik

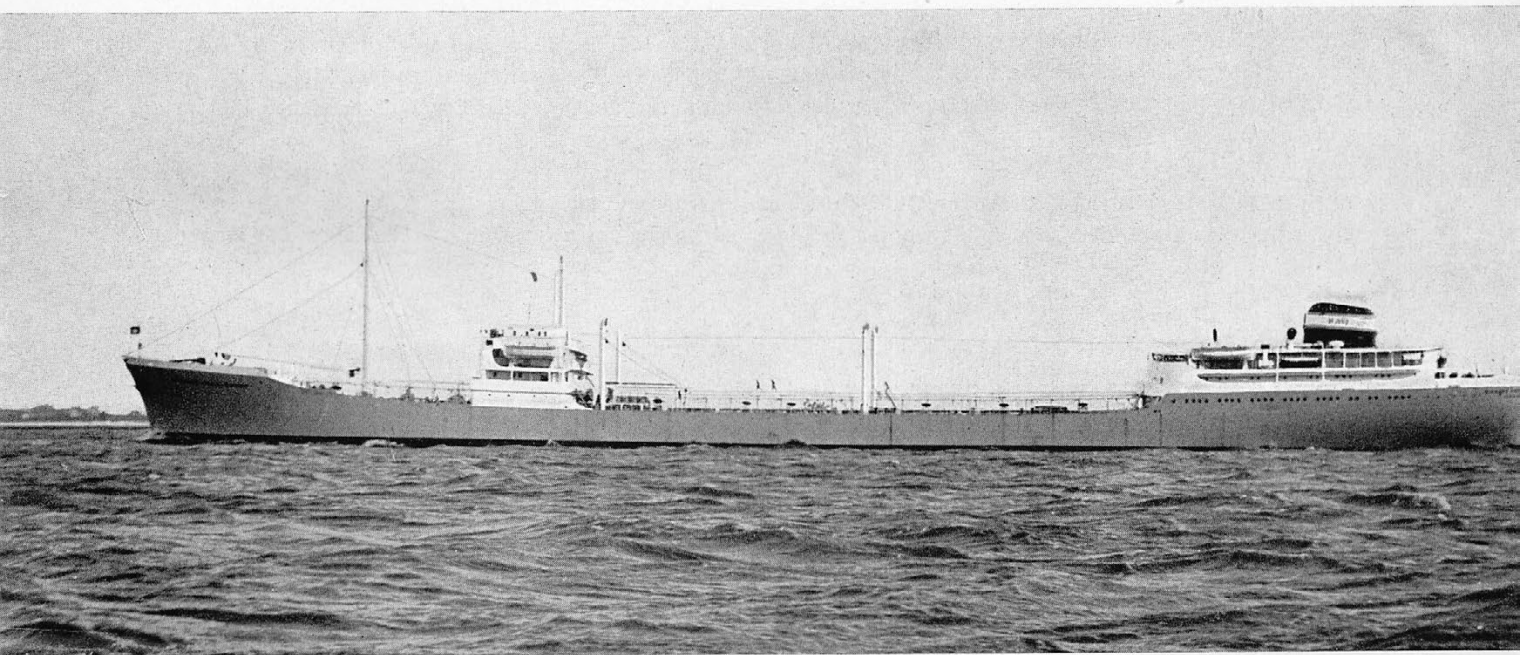
in erster Linie der Reparatur und dem Umbau von Schiffen dienen und nach Fertigstellung der in Bau befindlichen Kaimaueranlage mit Liegeplätzen und Ausrüstungskränen für die Instandhaltung von Schiffen jeder Art und Größe im Laufe des Jahres 1954 in Betrieb genommen werden.

Zurückblickend kann das Jahr 1953 für die Deutsche Werft als durchaus zufriedenstellend bezeichnet werden.

Die Deutsche Werft nimmt wieder — wie in den Vorkriegsjahren — eine führende Stellung im Weltschiffbau ein und verfügt über einen Auftragsbestand, der ihr für mehrere Jahre Beschäftigung gibt.

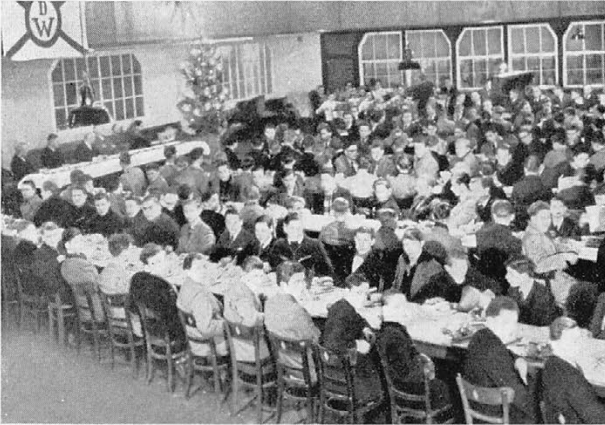
Die einzige Sorge bereiten uns im Augenblick die ungewöhnlich hohen Stahlpreise der deutschen Walzwerke, die wir überwinden werden, wenn nötig durch Rückgriff auf ausländische Zulieferungen.

Wir können damit unseren Rückblick auf das Werft-geschehen des vergangenen Jahres schließen in der Hoffnung, in verständnisvoller Zusammenarbeit mit unserer gesamten Belegschaft, die vor uns liegenden großen Aufgaben des Jahres 1954 in gleicher Weise wie bisher zu meistern.



MT „Richard Kaselowsky“ 18 300 t

Länge über alles	177,19 m = 581' 4 ¹ / ₈ "	Länge zwischen den Loten	164,59 m = 540' 0"
Seitenhöhe	11,53 m = 37' 10"	Tiefgang	9,22 m = 30' 3 ¹ / ₃₂ "
Geschwindigkeit 15 Knoten			

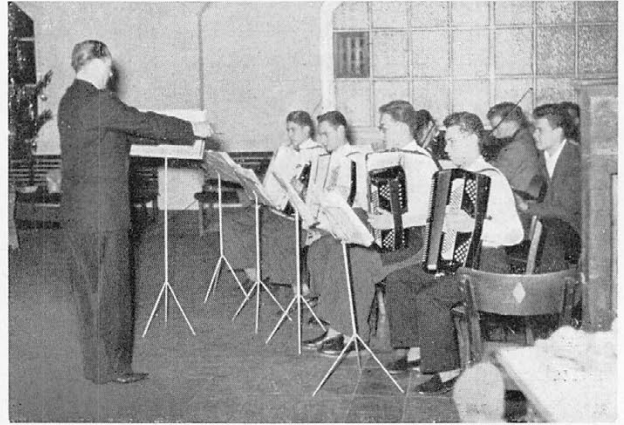


Lehrlingsweihnachtsfeier

In weihnachtlicher Stimmung erlebten unsere Lehrlinge am 24. Dezember 1953 ihre schon Tradition gewordene Weihnachtsfeier im großen Gemeinschaftsraum. Direktor Gräber wünschte ihnen im Namen der Geschäfts- und Betriebsleitung frohe Feiertage und ein erfolgreiches Jahr 1954. Vor jedem unserer Lehrlinge war ein vollgefüllter bunter Teller aufgestellt, der freundliche „Aufnahme“ fand. Den musikalischen Rahmen für die Feierstunde gab unser Lehrlingsorchester.

Der inzwischen abgelieferte Motortanker „Richard Kaselowky“, der jüngste abgelieferte Neubau der DW, befindet sich längst auf See. Das 18 300 t große Schiff, das für die Reederei Rudolf A. Oetker gebaut worden ist, stellt eine beachtliche Verstärkung des deutschen Tankerschiffsraums dar. Die „Richard Kaselowky“ und der Motortanker „Ernst G. Russ“, ebenfalls ein Bau der DW, sind zur Zeit die größten Schiffe der deutschen Handelsflotte.

Am 12. Januar 1954 versammelte sich trotz des nicht sehr günstigen Wetters eine in die Tausend gehende Schar von Gästen auf unserer Werft in Finkenwerder, um den



Das Lehrlingsorchester

Stapellauf des Motortankers „Wilhelmine Essberger“ mitzuerleben. Unter unseren Gästen befanden sich auch acht Schulklassen Hamburger Schulen, die diesem bedeutsamen Ereignis beiwohnen wollten.

Den Taufakt nahm Frau Anneliese v. Rantzaу, eine Tochter des Reeders, vor. „Wilhelmine Essberger“, ein Motortanker vom Typ unserer 18 300-t-Tanker, ist der zweite Tanker-Neubau für den Reeder John T. Essberger in letzter Zeit.

Der Monat Januar wird uns noch den Stapellauf der zweiten Hälfte unseres Dockneubaus bringen. Noch im Januar werden der Stapellauf eines Fracht- und Fahrgast-Motorschiffes für die Hapag und eine Probefahrt stattfinden.

Die Arbeit des neuen Jahres wird, wie man sieht, unsere ganze Kraft wieder beanspruchen. Hoffen wir, daß sie uns das gleiche stolze Ergebnis erreichen läßt, wie im Jahre 1953.

Einige unruhige Stunden bereiteten uns die Stürme am 15., 16. und 17. Januar. Das Hochwasser lag einige Meter über der normalen Höhe, so daß unsere Helgenanlagen

Hochwasser



MT „Richard Kaselowky“



Wochen brachten



Dr. Scholz mit der Taufpatin



Der Reeder spricht

unter Wasser standen. Auch unser „Neuer Jungfernstieg“ war nicht mehr zu sehen, nur die Geländerstützen ragten gerade noch aus dem Wasser. Unser Dock-Neubau am Rüschkanal, der dem Sturm eine Angriffsfläche von 3000 qm bot, machte sich selbständig und wurde mit der Verankerung vom Sturm auf Land geschoben. Nachdem das Dock mühsam an seinem ursprünglichen Platz

wieder festgemacht war, griff der Sturm erneut an, acht Schlepper waren nicht imstande, das Dock zu halten. Schaden ist erfreulicherweise nicht entstanden.

Der Abtransport der Belegschaft bereitete größte Schwierigkeiten und mußte teilweise über den Jachthafen vorgenommen werden, weil die Betonstraße in Finkenwerder unterspült war.

Stapellauf

Die Helling steht am rauschenden Strom,
Und wir hören es hämmern von ferne,
Das Eisengerippe steigt hoch wie ein Dom,
Und die Lampen blinken wie tausend Sterne.
Es senken sich nieder Stahlrohre und Achsen,
Ein Kiel wird gelegt, ein Schiff will wachsen.

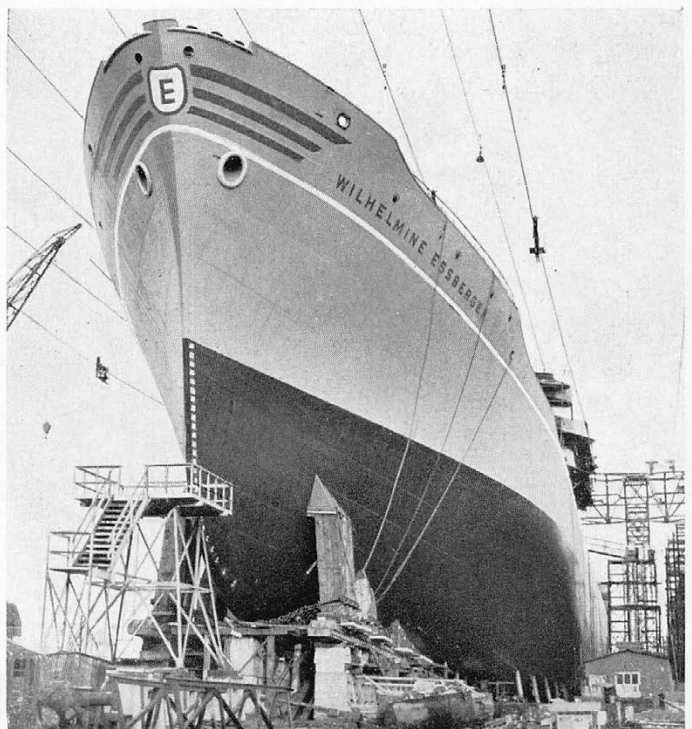
Ein Schiff will wachsen! Menschengestalt
Läßt Nieten und Scheiben und Muttern glühn.
Die Hand am Griff, der Brenner schweißet,
Die Funkengarben zischen, sprühen,
Die Fräsen knirschen, fest liegt die Welle.
Ein Schiff steigt hoch aus Dunkel ins Helle.

Ihr, Ingenieure, Nieter, Stemmer,
Gewaltig ist, was Menschen vermögen.
Und spricht aus Profilen und Spanten und Bögen,
Es pocht Euer Herz mit jedem der Hämmer
Doch unnütz ist Euer Wollen und Tun,
Wenn Gnade und Segen nicht darauf ruhn.

Werkleute, Ihr, das Werk ist vollbracht,
Das Schiff wird in den Strom jetzt gleiten.
Du, lade Glück mit Deiner Fracht
Und Frieden bring in ferne Weiten.
Nur was aus Liebe wird, das bleibt bewahrt.
Gut Wind, Du Schiff, und gute Fahrt.

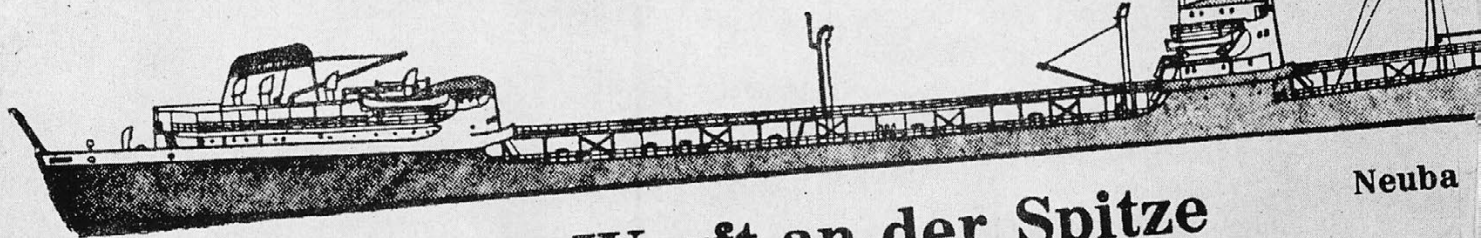
Walther Teich

(vom Dichter beim Stapellauf „Wilhelmine Essberger“
vorgetragen.)



Vor dem Stapellauf

In seinen schnittigen Formen weicht der Motortanker „Richard Kaselowsky“ etwas von dem 18 300 tdtw-Standardtyp der Deutschen Werft ab.



Die Deutsche Werft an der Spitze

Deutschlands größter Schiffbaubetrieb führt im Weltschiffbau / „Beate Bolten“ lief vom Stapel

Eigener Bericht

m. Hamburg, 19. Dezember

Mit dem Stapellauf des Frachtmotorschiffes „Beate Bolten“ gestern nachmittag bei der Deutschen Werft in Hamburg-Finkenwerder sind bei dieser Werft in diesem Jahr mehr als 220 000 t Tragfähigkeit vom Stapel gelaufen. Damit steht die Werft zur Zeit an der Spitze im Weltschiffbau. Bereits 1938 gelang es der DW, im Handelsschiffbau die Spitze zu erreichen.

Deutsche Werft, gefolgt von Kockums in Malmö und Harland & Wolff in Belfast, an erster Stelle im Weltschiffbau.

Rekordjahr des deutschen Schiffbaus

Über 700 000 BRT abgeliefert / Rückgang des Auftragbestandes

Das Jahr 1953 wird als ein Rekordjahr in die Geschichte des deutschen Schiffbaus eingehen. Es brachte eine unerwartet hohe Tonnageablieferung, schob eine deutsche Werft an die Spitze des Weltschiffbaus und entließ Neubauten auf die Weltmeere, die im Ausland viel besprochen werden. Kurzum, eine sehr erfreuliche Bilanz. Sie darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß es sich

erreichte die Werft in Finkenwerder nur ihren Vorkriegsstand in 1938 mit 180 000 BRT 220 000 tdtw, sondern rückte diesem Ergebnis, wie die London „Times“ meldet, auch an die Spitze des Welt-Schiffbaus vor Harland & Wolff.

And if ever there was a time for really hard thinking by everyone in the British shipbuilding industry, it is here and now.

Broadly speaking, I had set myself two main questions for investigation during my visit to Germany. These were:—

1. Are the Germans working harder than we are in the shipyards? If so, why?
2. Are the Germans likely to be able to beat us in price in spite of much heavier costs of raw materials? If so, how?

Before dealing directly with either of these questions it would be wise to look at some of the statistics relating to the problem.

Overseas lead

DURING the third quarter of this year, for the first time, Germany started work on more new tonnage than any other overseas country. Her total of 244,293 tons was only 4,940 tons less than the British figure, and German yards began work on 55 ships compared with 47 on which work was begun in this country.

Germany has 651,000 tons of shipping under construction compared with 300,000 tons two years ago.

Already she is building 12 per cent. of the world's new tonnage and that means less for the builders on the Tyne, the Clyde, and the other British shipbuilding centres.

Too many people still regard industrial Germany as some sort of Anglo-American dependency which can be brought to heel by high-powered directives from the White House and Downing Street.

They think that because Germany has been defeated in two world wars she must always be behind her industrial competitors.

EVER since the Germans reaped industrial competitors, British taken comfort from the fact might be said about delivery dates, always beat the Germans on price.

I believe that this advantage is likely to last for the next 12 months.

Small yards will feel the change in their competitors in Germany are already at work and they must ruthlessly clip off the fat of the land.

An der Spitze

Deutsche Werft

Hamburg (Eigenbericht). Mit dem Frachtmotorschiff „Beate Bolten“ wurde gestern von der Deutschen Werft in Finkenwerder der 17. Neubau in diesem Jahr und der 57. Neubau seit Kriegsende zu Wasser gelassen. Eine Leistung, die um so beachtlicher ist, da die Deutsche Werft mit 16 Ablieferungen und einer Gesamttonnage von rd. 213 000 tdtw in diesem Jahr an die Spitze der internationalen Werften rücken

Neuba

Die Schiffburg-Neuer 189 ein Frachtfähigkeit 5500 t. Jonny V. Decker, der soll, ist 55,000 t. breit und 1000 PS. Zur Zeit von 600 t. pel laufe

Die neu

I Malmö skal bygge en tanker på 35.000 tonn. Kockums som i 1950-52 var verdens ledende verft når det gjelder nyleveringer må i år overgå førstestlassen til Deutsche Werft i Hamburg. Kockums ledning plant de svenske verftene r 120.000 tonn, mens Getaver kommer på annen plass 176.700 tonn.

ER RICH,

a special visit to Germany.



at the Hamburg yard of Deutsche Werft. The managing helm Scholz, addressing the workers, congratulates them on their good work.

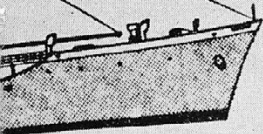
z deutscher W...
menden Tagen erwartet. Der Kraftwagenver-
kehr war erstmalig behindert. Am Nachmittag
mußten die Schneepflüge eingesetzt werden.
Bungsw
letzte
die Sch

Werk	Schiffe
Deutsche Werk	12
Hewaldt Kiel	nach nicht k
Kaiser Hamburg	2
Bremer Vulkan	7
Nordseewerke/Kieler	3
Lübecker Flenderwerke	9
A.G. Weser Bremen	6
Flensburger Schiffbauge	6
Eisebeckwerft	16
H. C. Stülcken	8
Völkcrung/Rendsburg	7
Rickmerswerft	4
Nordwerft	3

z deutscher W...
menden Tagen erwartet. Der Kraftwagenver-
kehr war erstmalig behindert. Am Nachmittag
mußten die Schneepflüge eingesetzt werden.
Bungsw
letzte
die Sch

Bungsw
letzte
die Sch

Man spricht von



an der Spitze al
Stolze Bilanz der Deutschen
(Fig. Bericht) Für den sch
Schiff- Be



William Scholz

“**M**EN of Deutsche Werft . . .” the deep voice booms out through the misty air over the Elbe, echoes against the shining hull of the ship which awaits her plunge down the ways into the water.

"Men of Deutsche Werft, we are gathered once again to launch a vessel which we have built together . . ."

The speaker on the launching form is Dr. Wilhelm Scholz, whose guidance and leadership the Hamburg yard of the Werft has grown into the leading and most useful of all the German

and the German's natural willingness to be led.

It is not the overriding reason—if there be one—but it helps to create that sense of unity which the Germans have achieved despite their country's ruin.

What about the men themselves? What do they think of their jobs, their industry and

the yards are busy from about 7.30 a.m. until nearly midnight, apart from those which are operating round the clock.

Average working hours, I was told, came to at least 50 a week, but I gathered that the men

Schneidebrenner und Niethammer,
das Dröhnen bearbeiteter Bleche und
der Geruch von Öl, Farbe und Teer
schaffen jene Atmosphäre rastloser
Arbeit, in der er ein Leben lang zu
Hause ist. Man möchte den in Erfurt
geborenen drahtigen, mittelgroßen
Mann mit den lebhaften braunen Au-
gen eher für einen Wissenschaftler
als für einen Geschäftsmann halten.
Dr. William Scholz spricht nicht gern
von seinen Erfolgen. Und doch ver-
dankt die Deutsche Werft in Hamburg-
Finkenwerder ihm in erster Linie ihre
Weltgeltung. Jene Werft, die 1953
sechzehn Schiffe und ein Schwimmdock
mit zusammen 229 000 Tonnen gebaut
hat und mit dieser Leistung an der
Spitze aller Werften der Welt steht.
Schon 1916 stand Scholz, seines
Zeichens Diplomingenieur der Tech-
nischen Hochschule Berlin, an der
Wiege dieses gewaltigen Unter-
nehmens an der Elbe, das heute 8000
Arbeitern Brot gibt. „Jetzt bauen wir
eine Werft“, sagte er damals zu sei-
nem Chef, „so, wie er damals zu sei-
ballin. Seitdem hat
Lebenswerk nicht
einen Mitarbeitern
astende Chef, der

Schon 1916 stand Scholz, seines Zeichens Diplomingenieur der Technischen Hochschule Berlin, an der Wiege dieses gewaltigen Unternehmens an der Elbe, das heute 8000 Arbeitern Brot gibt. „Jetzt bauen wir eine Werft“, sagte er damals zu dem Chef der Werften der Welt steht.

Shipbuilding progress: Conclusions

WE MUST NOT THINK SHE CANNOT LEARN FROM OTHERS

appeared as serious
shipbuilders have
t that, whatever
they could nearly

st, because many of
dy desperately short
osts in order to live.
reach of a price war

tion for the low German prices, which are now being offered to foreign owners, is that foreign prices are being kept down at the expense of the German shipowner.

Indirect aid

Werk im Weltschiffbau
liefert 1953 über 200 000 t dw

den Helgen entlassen. Während
23. Dezember der Motortanker
"Osabay" (18 300 tdw) an die Mosvold
Shipping Co. in Farsund abgeliefert
wurde, soll in diesem Jahr außerdem
noch der erst am 12. Dezember für die
Holländ. Rud. A. Oetker, Hamburg,
in Stapel gelaufene 18 300-Motor-
tanker „Richard Kawelowski“ zur Ab-
lieferung gebracht werden.

Während die Deutsche Werft 1952 mit
em Ausstoß von 188 000 t/dw noch
vierter Stelle im internationalen
Wettbewerb stand, dürfte sie mit dem
neuen Ausbauprogramm auf den ersten
Platz vorrücken.

und ist damit für die Jahre voll beschäftigt. Werft noch 1952 durch beschäftigte, konnte d. diesem Jahr auf 8000 werden. Dieser Be entspricht etwa den Vorkriegszeit.

Auf den Helgen
liegen zur Zeit ein
in der ersten Janu
gelassen werden, e
(Bau-Nr. 866), der i
laufen soll, und ei
ker, der im Janua

Deutsche Werft:

An der Spitze aller Werften der Welt

Jedes elbaufwärts fahrende Schiff wird am Anfang des Hamburger Hafens von den hohen Helgen der Deutschen Werft begrüßt. Wie oft mögen die Schifflbauer den Steamern nachgeblickt haben, an deren Entstehen ein jeder von ihnen seinen Anteil hatte? Wie eindrucksvoll wird diese Frage unterstrichen von der Tatsache, daß 8000 Menschen auf dieser Werft beschäftigt sind, die so großen Anteil an der Werftschichte des deutschen Schiffbaues — besonders auch in der Nachkriegszeit — hat, und die darüber hinaus Weltgeltung besitzt.

Die Leistungen der Werft, die gemeinsam mit den anderen großen Werften dem Hamburger Hafen so viel Ansehen verschafft hat, haben sie 1953 an die Spitze des Weltschiffbaus treten lassen. 1953 baute die Spitze 17 Schiffe — insgesamt wurden 57 Nachkriegsbauten von den Helgen gelassen — mit einer Gesamttonnage von rd. 220 000 Tonnen. Damit

schiff „Essen“ vom Stapel. Da
Afrikanische Schiffsahrts-Gesell-
schaft, mit den Motorschiffen „
Für die Reederei Ernst Russ
„Ernst G. Russ“ von den Helg-
Landen erhielt das Turbinenschiff
Hamburger Horn-Linie wurde
„Horn“ und für die Rudolf A.
Horn, der Motor-Tanker „Rich-
ard“ als letztes Schiff für deutsche
19. Dezember das Frachtmotors-
Hamburger Reederei Aug. Bolt-
schiffen Schiffe für ausländi-
sche allein drei nach Oslo. Zwei
nach Kopenhagen.

Deutsche Wer.

223 Seeschiff

Die deutsche Schiffbauindustrie mit der Fertigstellung neuer: us, über 1 Mill. t dw einen - leistenden — Höchststand erzi - in noch nicht ganz vollständ - urden von ihnen in den letz - 3 Frachtschiffe (ab 260 BRT) - T und 1 079 575 t dw erstel - rd. 200 Neubauten mit 503 - 000 t dw gewesen.

des jährige Exportanteil be
iffe mit 297 850 BRT und 44
n Vorjahres

DIE ZEIT

Die Deutsche Werft 1953 wieder an der Spitze im Weltschiffbau
Die Deutsche Werft in Hamburg-Finkenwerder hat sich mit der
Stapellauf des 5100 tdw großen Frachtmotorschiffs „Beat
Finnen“ in diesem Jahr der Tonnage nach an die Spitze des
Weltschiffbaus gesetzt. Insgesamt sind 1953 bei ihr 17 Schiffe
mit zusammen 224 000 tdw vom Stapel gelaufen. Wie Werftdi-
rektör Dr. William Scholz erklärte, wurden bei der Deutschen Werft
in der Nachkriegszeit bis Ende d. J. insgesamt 57 Einheiten
von 100 bis 10 000 tdw abgeliefert. Der Auftragsbestand der
Werft betrug Ende d. J. 480 000 tdw, mit denen ein
weiterer Auftragsbestand von 400 000 tdw dürfte.

Spitze aller Werften der Welt

Der Schiffsschornstein

Von Wolfram Claviez

In gewisser Weise ist er etwa mit einem Damenhut zu vergleichen. Er ist der Mode unterworfen, man findet seine Form rasant oder unmöglich — noch ehe man sich überhaupt über seine grundsätzliche Existenzberechtigung klar ist.

Nun, wer wollte einem Damenhut die Existenzberechtigung absprechen, selbst wenn er keinerlei praktischen Zwecken dient?

Aber wie ist das nun mit unserem Schornstein?

Ist er wirklich nur deshalb da, weil ein Schiff ohne Schornstein eben „kein Schiff“ ist? Schleppen wir ihn wirklich nur deshalb noch mit uns herum, weil wir uns nicht von ihm trennen können?

Man hört von Laien heute oft diese Ansicht vertreten, und da ist es vielleicht ganz nützlich, sich einmal etwas über Form und Nützlichkeit dieses umstrittenen Gebildes zu unterhalten. Ich habe mal in meiner Bildersammlung gekramt und allerhand gefunden, was zu unserem Thema paßt.

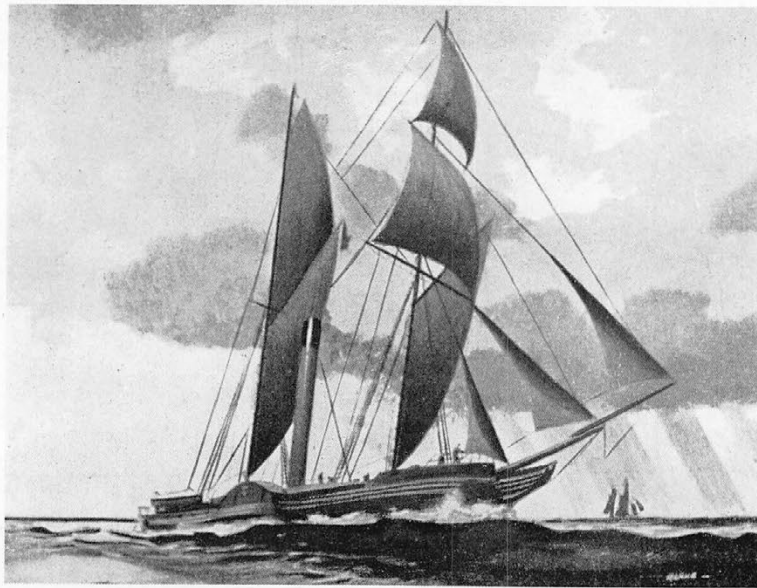


Abb. 1

So wie auf Bild 1 fing das an. Man entdeckte eines Tages, daß man sich vom Wind unabhängig machen und ein Schiff mit Dampf antreiben kann. Dazu brauchte man einen Schornstein. Den baute man so hoch wie möglich, damit er gut zog und der Dreck, der oben raus kam, nicht gleich an Deck fiel. Heute würde man solche cheminées vielleicht als Angströhren bezeichnen — wir lieben kurze, gedrungene Formen, konisch und stromlinienförmig — und mit vollem Recht; denn zu den gänzlich anders gearteten Baumaßen unserer heutigen Schiffe (man sehe sich mal in Ruhe die gewaltigen, von Bord zu Bord reichenden Frontschotte unserer Aufbauten an) passen eben die heute bevorzugten Formen besser.

Nicht umsonst hat sich die Schornsteinform in dieser Richtung entwickelt. Die Entwicklung einer Bau-Form ist meistens — wenn sie nicht sprunghaft aus einer Laune heraus erfolgt — von ziemlicher Folgerichtigkeit. Aber für die damaligen Schiffe finde ich diese langen dünnen Schornsteine nicht nur sehr praktisch, sondern auch schön.

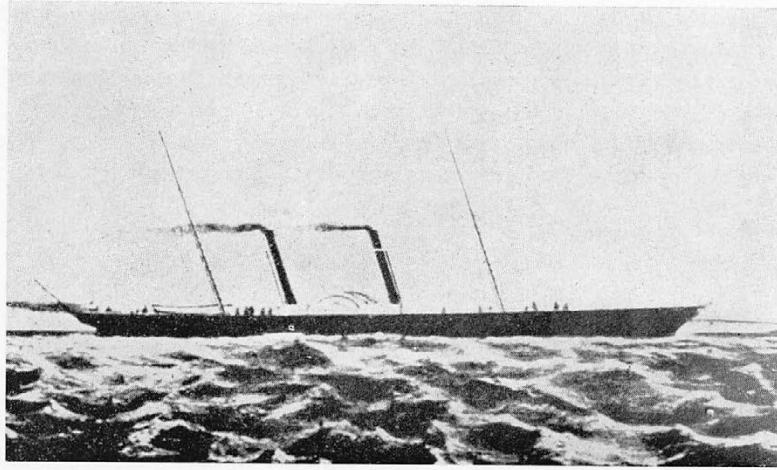


Abb. 2

Wer will bestreiten, daß das Schiff auf Bild 2 vornehm und elegant aussieht?

Der berühmte Satz „Was zweckmäßig ist, ist auch schön“, ist nur eine halbe Wahrheit, wie alle solche Schlagworte. Wenden wir ihn nur mal auf unser Schornsteinbeispiel an. Wie ein zweckmäßiger Schornstein aussieht, das wissen wir: So lang wie möglich. Ob er dabei noch schön ist, hängt ganz davon ab, wo er steht. Ein Ding ist nie an sich schön oder häßlich. Erst im Zusammenhang mit seiner Umgebung wird es das. Es gibt keine schöne Farbe, wie es keinen schönen Ton gibt. Ist etwa cis ein schönerer Ton als a, oder dunkelrot schöner als olivengrün? Erst im Zusammenhang mit anderen Farben oder Tönen wird etwas harmonisch oder miß-tönend, nobel oder ordinär. Wenn wir von einer schönen Farbe sprechen, setzen wir schon stillschweigend voraus, daß sie gut „paßt“ — als Kleiderstoff etwa zum Teint, als Blume zur Farbe der Vase usw., womit so-
fort Z u s a m m e n k l a n g da ist.

Aber ich laufe Gefahr, meinen Schornstein aus den Augen zu verlieren und will zum Thema zurückkommen. Wie weit dies alles mit der Technik zusammenhängt, ist dies: daß man auch keinen Schornstein, nicht ein-mal eine Schornsteinmarke nur für sich allein entwerfen kann, ohne dabei das ganze Schiff im Auge zu haben. Den handgreiflichsten Beweis hatten wir vor Augen: Ein großes RAO, bei dem man von einem Extrem ins andere fiel. Wir wollen indessen nicht weiter über ästhetische, sondern über praktische Fragen disku-tieren. Schauen wir noch einmal ein halbes Jahrhundert zurück und betrachten den Ozeanriesen „Aquitania“.

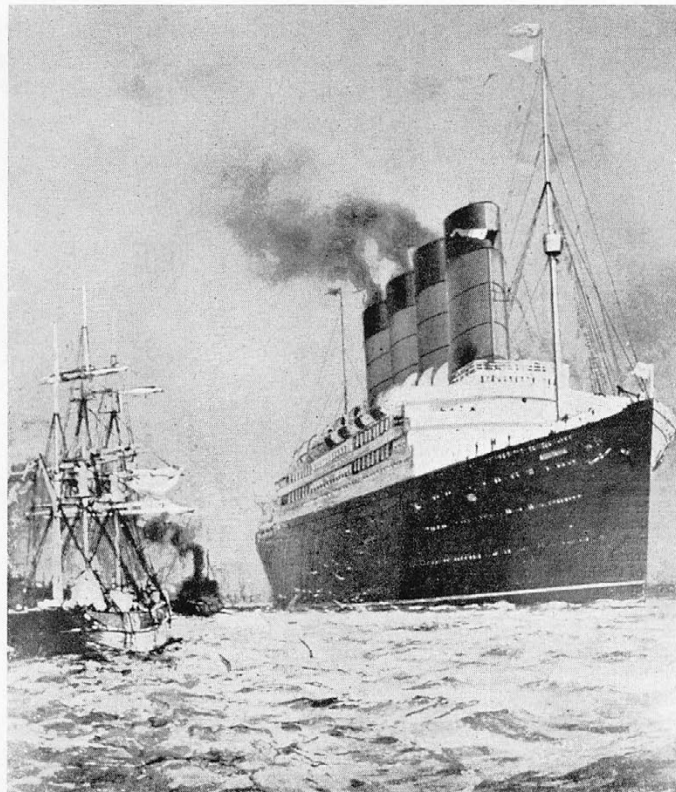


Abb. 3

Gewiß, die Maschinen wurden größer, die Schornsteine dicker und höher — aber wenn man die Riesenbiester auf der „Aquitania“ betrachtet, kann man sich doch des Gefühls nicht erwehren, als seien die Erbauer besonders stolz auf ihre vier Schornsteine gewesen, Repräsentanten unermesslicher Kraft und Sicherheit. Auf der „Aquitania“ waren die vier Schornsteine wenigstens noch alle „echt“, aber andere Schiffe bekamen des öfteren völlig überflüssige Schornsteine draufgebaut, nur damit es nach mehr aussah. Es gab Passagiere, die glaubten, nur auf einem Kahn mit vier solchen Riesenschornsteinen sicher über den großen Teich zu kommen. —

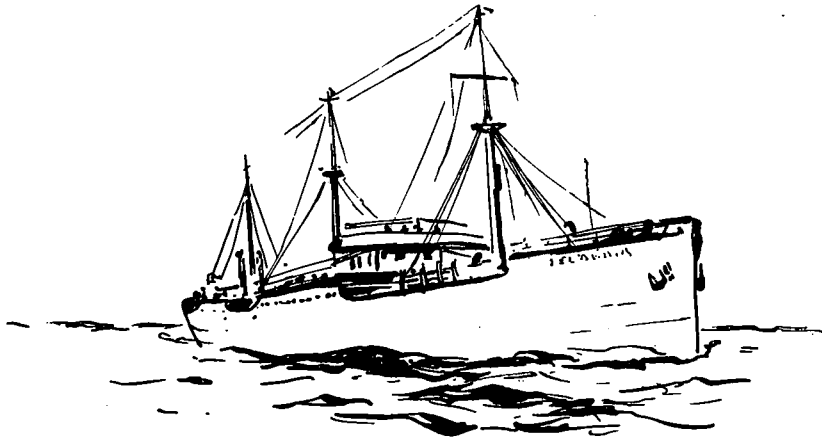


Abb. 4

Kurz vor dem ersten Weltkrieg erschien dann plötzlich ein Schiff auf den Weltmeeren, das überhaupt keinen Schornstein hatte, das Motorschiff „Selandia“, Bild 4, das in jahrzehntelanger, erfolgreicher Fahrzeit bewies, daß man tatsächlich auch ohne Schornstein zur See fahren kann (Motorschiffe, wohlgemerkt). Man pufft die Abgase durch einen „warmen Mast“ in die Lüfte oder durch irgendein unscheinbares Röhrchen, das man auf heute noch umherfahrenden Schiffen ähnlicher Bauart immer angestrengt suchen muß und zu seinem großen Ärger dann doch noch irgendwo findet, wobei man sich sagt: Das soll ein Schornstein sein? Wenn es doch nicht ohne geht, warum dann keinen vernünftigen??

Aber diese Schiffe, die „fast ohne Schornstein“ zur See fahren, sind nur selten. Man hat nämlich längst herausgekriegt, daß auch auf Motorschiffen der Schornstein große Dienste tut. Wir werden das noch sehen. Bleiben wir vorerst noch beim Dampfschiff und sehen uns ein paar Bilder an, etwa die „Caronia“, einen Ozeanriesen von heute.

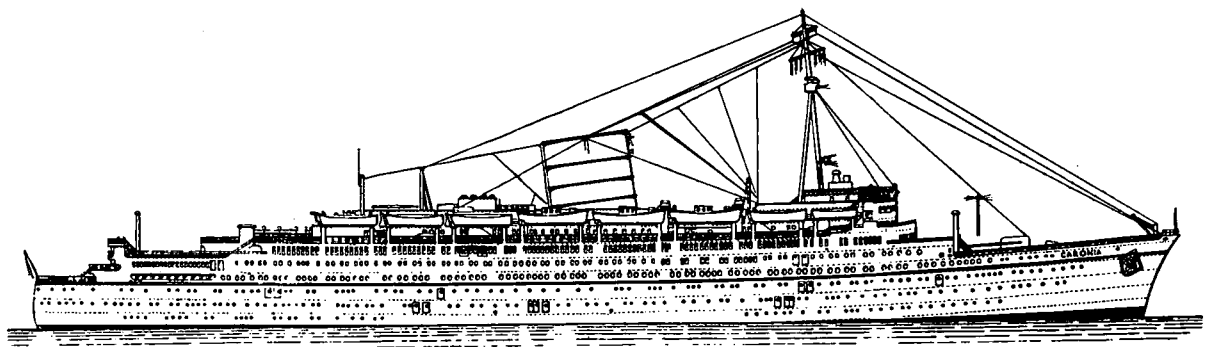


Abb. 5

Wir streben nach Einfachheit der Formen, nach Unkompliziertheit der Anordnungen, nach Zusammenfassung. So sind die vier Schornsteine von ehemals zu einem zusammengeschmolzen, zu einem ziemlich dicken, kann man wohl sagen; aber wem der vielleicht zu massiv ist, der möge einmal, ganz abgesehen von allen anderen Gesichtspunkten, in Ruhe studieren, was da alles drin ist. Man wird von „überflüssig“ nicht sprechen können.

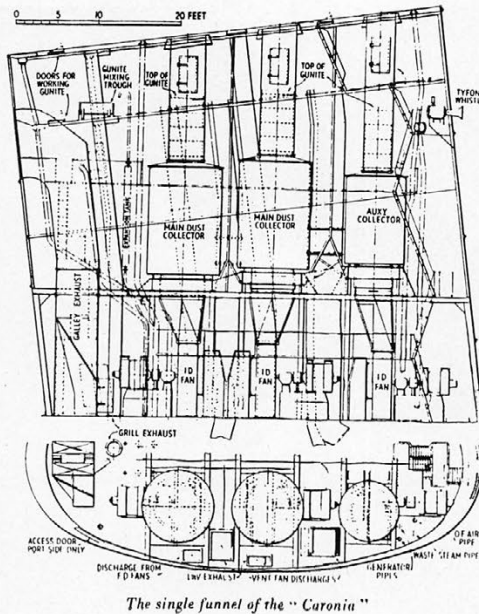


Abb. 6

Der Schornstein erfüllt also neben seiner wichtigsten Aufgabe, einen einwandfreien Rauchabzug zu bewirken, die sekundäre, wichtige Konstruktionsteile unterzubringen, auf die man nicht verzichten kann und für die im Maschinenraum kein Platz ist. Das gilt genau so für Motorschiffe und ich füge zum Vergleich einen Schnitt durch unseren (in bezug auf Maschinenleistung zur „Caronia“ kleinen) Tanker „Richard Kaselowsky“ bei.

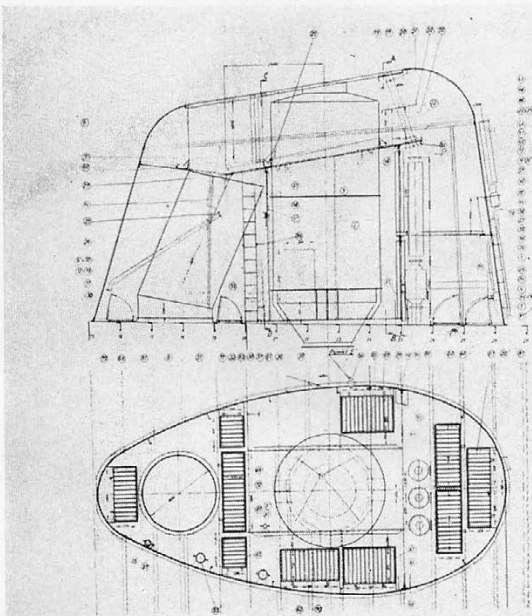


Abb. 7



Abb. 8

Man sieht, daß auch dieser Platz gut ausgenutzt ist, und wenn einer einwendet, daß man diese Teile (Schalldämpfer usw.) auch im Maschinenraum unterbringen kann, so wird jeder Maschinenbauer mit Recht antworten: Gott sei Dank, daß wir die da los sind. Bei einigermaßen geschickter Konstruktion kann man bei Motorschiffen auch sehr gut einen Teil der um den Schornstein herumstehenden Lüfter sparen, indem man durch Jalousien Frischluft durch den Schornstein ansaugt. Wem sind nicht die Schlitzte vorn im Schornstein auf unseren Motorschiffen „Perseus“ und „Proteus“ aufgefallen? Außerdem ist es seit langem ein schöner Brauch, den Schornstein mit dem Zeichen der Reederei zu versehen, und es ist weniger leicht, einen ebenso geeigneten Platz dafür zu finden, wie man vielleicht, bei einem grundsätzlichen Einwand gegen den Schornstein überhaupt, im ersten Moment annehmen mag. Darüber hinaus ist auch der modernste Schornstein noch Träger eines Ladebaumes zum Auswechseln schwerer Maschinenteile — siehe Bild 8.

Wer aber trotzdem noch nicht ganz den Glauben überwunden hat, der Schornstein sei nur zur Verzierung da, der sehe sich Bild 9 an.

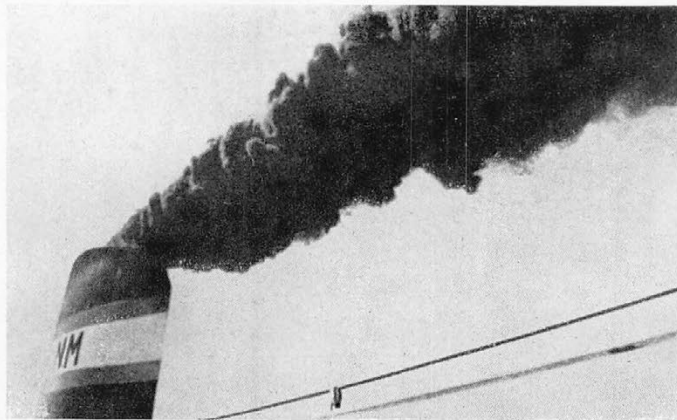


Abb. 9

Nicht, daß es immer so qualmt, das wäre entsetzlich! Aber doch hin und wieder, etwa wenn Ruß geblasen wird. Es gibt auch Schiffe bzw. Maschinisten, die ihre Maschine nicht liebevoll genug behandeln und bei denen es dauernd qualmt. Einige sind bekannt dafür. Folgende Geschichte soll passiert sein: Zwei DW-Leute gehen an einem schönen Sommernachmittag an der Alster spazieren. Da fragt der eine auf einmal: „Ist heute Sonnenfinsternis?“ Worauf der andere erwidert: „Ach wat, die „Tacoma“ ist wieder da“.

Man sieht also, auf gute Verbrennung trainieren alleine nützt nichts. Bis jetzt geht es nun mal nicht ohne Qualm, und man muß dafür sorgen, daß man eine einwandfreie Rauchabführung hat. Wissenschaftler mancher seefahrenden Nation sind dabei, die günstigsten Schornsteinformen auszuknobeln. Bei den Franzosen sieht das Ergebnis bisher so aus wie auf Bild 10, was also schon recht gut ist. Gut, weil sich der Rauch hier in einem Wirbelzopf kleinsten Durchmessers konzentriert, der sich erst weit hinter dem Schiff auflöst.



Abb. 10

Die Versuche der wissenschaftlichen Abteilung der DW stecken noch etwas in den Kinderschuhen. Immerhin sieht man auch da schon Ansätze — wenngleich bis jetzt noch mit dem Erfolg, daß sich die Modelle, die sich bisher als die zweckmäßigsten erwiesen haben, schlecht ausführen lassen, wenn man auf den Ruf Wert legt, elegante Schiffe zu bauen (Abb. 12). Wir wären damit also wieder bei dem mißglückten Schlagwort von Zweckmäßigkeit und Schönheit.

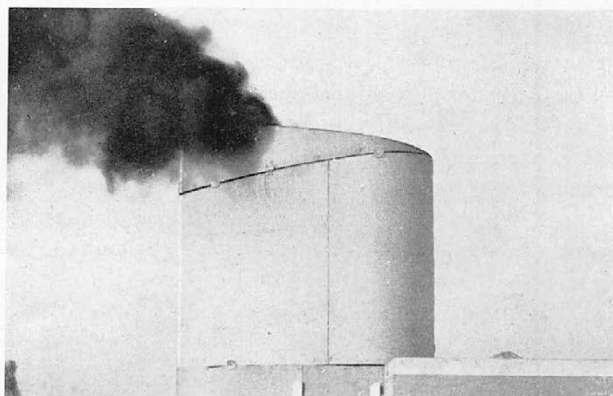


Abb. 11

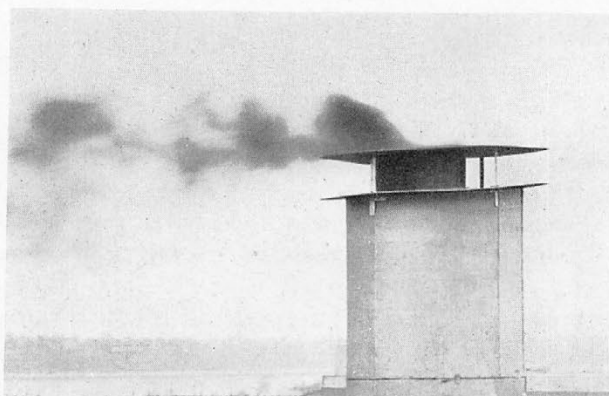


Abb. 12

Wie wird es weitergehen? Man kann in der Technik keine Voraussagen machen. Aber vom heutigen Stand aus ist wohl zu vermuten, daß wir bei Motorschiffen eine Zeitlang bei Schornsteinformen bleiben werden, wie wir sie auf „Richard Kaselowsky“ gebaut haben, niedrig und breit, im Prinzip etwa so:

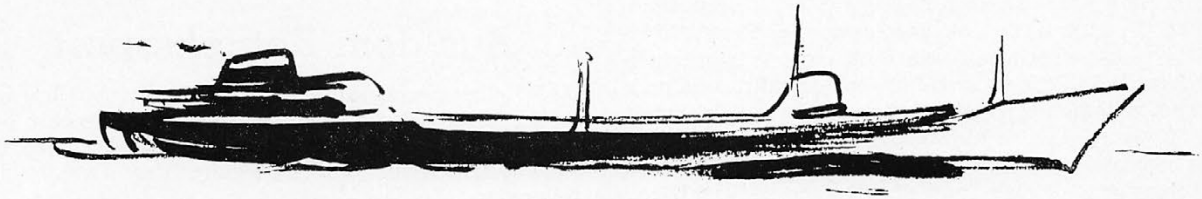


Abb. 13

Auf Dampfschiffen schmal und hoch, etwas übertrieben etwa so:



Abb. 14

Nach letzten Meldungen sollen wir unsere gewiß nicht sehr niedrigen Schornsteine der Turbinenschiffe für die Hapag um 2 m erhöhen. Es wundert mich nicht. Was sein muß, muß sein und man wird schon eine Form finden, die günstig ist und trotzdem unser Gefühl für Schönheit der Technik nicht verletzt. Schließlich sind die Schornsteine der berühmten „United States“ auch nicht gerade von Pappe.

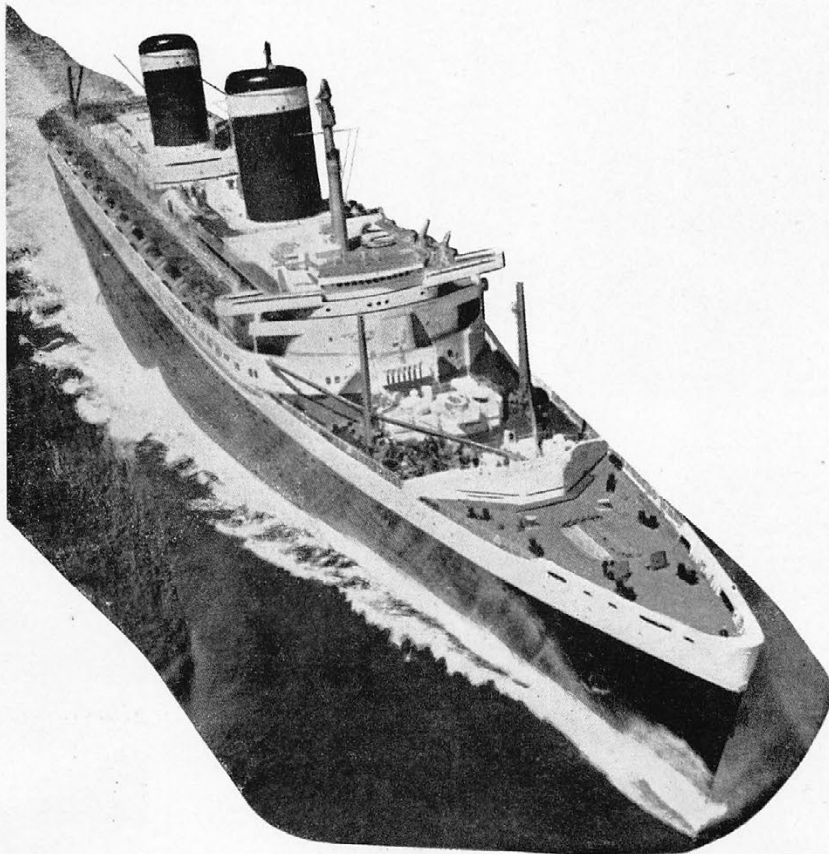


Abb. 15

Die Radfahrer sind schuld

Ihr wißt alle, daß Verkehrsunfälle einen wesentlichen Prozentsatz aller Unfälle darstellen. Eine große Anzahl unserer Belegschaftler hat in letzter Zeit Wegeunfälle erlitten. Es ist nun nicht so, daß immer der Kraftfahrer derjenige ist, welcher. Auch Fußgänger verursachen manchen Unfall. Sie müssen im Verkehr aufpassen und Rücksicht nehmen, wie jeder andere Verkehrsteilnehmer auch. Nach unseren Erfahrungen sind aber unsere Radfahrer besonders gefährdet. Hoffen wir, daß alle die Verkehrsregeln kennen und sich immer so verhalten, daß nicht sie es sind, die einen Unfall verursachen. Vor allen Dingen müssen aber die Fahrräder in Ordnung sein. Denkt immer daran, daß ihr mit vorschriftsmäßiger Beleuchtung eure eigene Sicherheit erhöht und zur Herabsetzung der Gefährdung anderer beiträgt. Am Fahrrad müssen übrigens zwei Bremsen sein! Und endlich denkt daran, daß ihr auch Rückstrahler mit euch führen sollt. Versetzt euch einmal in die Lage eines Kraftfahrers! Nach Eintritt der Dunkelheit kann er einen Radfahrer ohne Rückstrahler häufig überhaupt nicht sehen. Es ist doch nur eine kleine Mühe, wenn ihr eure Fahrräder in Ordnung haltet! Es muß ja auch für jeden einzelnen eine Beruhigung sein, selbst alles getan zu haben, um Unfälle zu vermeiden. Wir werden in nächster Zeit bei uns im Betrieb die Verkehrsregeln in Form eines kleinen Heftes jedem einzelnen in die Hand

drücken, damit er weiß, wie er sich zu verhalten hat. Dann wird hoffentlich für uns der alte Spruch, daß die Radfahrer schuld haben, nicht mehr gelten.

Aus dem Betriebssport

Die Mitgliederversammlung am 21. Januar 1954 brachte die Entlastung des Vorstandes sowie die Berichte der einzelnen Spartenleiter. Die Neuwahlen ergaben geringe Veränderungen in der Besetzung der Funktionärstellungen.

Die Versammlung beschloß, am 27. 2. 1954 in der Elbschloß-Brauerei einen fröhlichen Abend zu veranstalten, bei dem hoffentlich rege Beteiligung und beste Stimmung vorhanden sein werden

Die neue Punktspielserie steht vor der Tür. Es empfiehlt sich, daß alle aktiven Spieler sich öfter einmal um die Aushänge an den Schwarzen Brettern kümmern, damit sie immer im Bilde sind und über die angesetzten Spiele. Bedauerlich ist, daß die Schachgruppe erheblich unter schwacher Beteiligung leidet, so daß unsere Wettkampfmannschaft häufig schon mit Minuspunkten in die Kämpfe gehen mußte, weil einige Spieler fehlten.

Erfreulicherweise hat sich die Zahl der passiven Mitglieder erhöht. Unter ihnen befinden sich auch einige Meister und Angehörige der Geschäfts- und Betriebsleitung.



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum

Der Oberingenieur Eugen Möller feierte am 9. Januar 1954 sein 25jähriges Dienstjubiläum. Schon in früher Morgenstunde erschienen die Gratulanten. Dr. Scholz richtete anerkennende Worte an den Jubilar, der sichtlich beeindruckt war.

Ober-Möller, wie er im Betrieb heißt, war schon bei der alten Reiherstieg-Werft. Um sich auch in anderen Betrieben umzusehen, ging er 1928 für ein 3/4 Jahr zu einer anderen Firma. Am 9. Januar 1929 kehrte er zu uns zurück. Er war dann im Konstruktionsbüro Maschinenbau beschäftigt. Dort hat er sich vornehmlich Verdienste um die Entwicklung des Baues von Walfangschiffen erworben, für die er wesentliche praktische Neuerungen erdachte.

Während des Krieges war Oberingenieur Möller mit besonderen Aufgaben in der Betreuung der deutschen Donauflotte beauftragt. Seit Jahren leitet Oberingenieur Möller die Betriebsabteilung Maschinenbau. Sein besonderes Interesse gilt der Modernisierung unserer Transportmittel.

Wir wünschen ihm, daß er diese verantwortungsvolle Stellung noch recht lange innehat.



Georg Lüdemann
Maschinenbauer
26. Dezember 1953



Johannes Köpsel
Bohrer
6. Januar 1954



August Steffens
Ingenieur
10. Januar 1954

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Kaufm. Angestellte Helga Nilsson mit Herrn Wilhelm Engmann am 14. 11. 1953.
 Techn. Zeichner Herbert Lübbert mit Frl. Hanne-Lore Süßmann am 28. 11. 1953
 Werstattschreiber Erich Kittel mit Frau Charlotte Warnemünde am 5. 12. 1953
 Brenner Werner Arp mit Frl. Erna Corleis am 5. 12. 1953
 Angel. Rohrschlosser Rolf Zink mit Frl. Irene Buschmann am 7. 12. 1953
 Kreuzeranlerner Karl Holtz mit Frl. Anna Mahnke am 9. 12. 1953
 Vorarbeiter Heinrich Bergeest mit Frl. Käthe Martschin am 12. 12. 1953
 E'Schweißer Dieter Sick mit Frl. Helga Gruss am 12. 12. 1953
 Maschinenbauer Peter Wiese mit Frl. Gertrud Rakowski am 19. 12. 1953
 Maschinenbau-Helfer Philipp Hutmacher mit Frau Maria Donner am 19. 12. 1953
 S'zimmerer Willi Schmidt mit Frau Olga Schwabach am 19. 12. 1953
 Stellagenbauer Helmuth Krohn mit Frl. Anneliese Bockhorn am 19. 12. 1953
 Reiniger Erwin Kühn mit Frl. Ingrid Weinreich am 19. 12. 1953
 E'Schweißer Heinz Schön mit Frl. Martha Schöning am 19. 12. 1953
 Röntgenprüfer Walter Drosse mit Frl. Irma Suhr am 22. 12. 1953
 Kranfahrer Otto Brandt mit Frl. Käthe Schütze am 24. 12. 1953
 Schlosser Fritz Rogowski mit Frl. Christine Clausen am 24. 12. 1953
 Maschinenbauer Johann Hofmann mit Frl. Ilse Annig-höfer am 24. 12. 1953
 Brenner Karl-Heinz Pohlmann mit Frl. Karla Stövhase am 31. 12. 1953
 Transportarbeiter Karl-Heinz Knauffs mit Frl. Ilse Sturzbechen am 31. 12. 1953

Geburten:

Sohn:

Kaufm. Angestellter Hans Thiele am 7. 12. 1953
 Brenneranlerner Alfred Uttecht am 16. 12. 1953
 Schiffbauer Heinz Willers am 17. 12. 1953
 Stellagenbauer Ehrhardt Burmester am 17. 12. 1953
 Tischler Ludwig Nagel am 18. 12. 1953
 Anstreicher Hermann Hoth am 20. 12. 1953
 E'Schweißer Helmuth Seiler am 21. 12. 1953
 Kupferschmied Robert Penz am 24. 12. 1953
 Transportarbeiter Carl Hoth am 30. 12. 1953

Tochter:

Tischler Henri Schulz am 26. 11. 1953
 Maler Gustav Vogt am 6. 12. 1953
 Stellagenbauer Heinz Harbs am 9. 12. 1953
 Kolonnenführer Adolf Martens am 14. 12. 1953
 Schiffbau-Helfer Anton Behrendt am 14. 12. 1953
 Schiffbau-Helfer Erich Fittal am 15. 12. 1953
 Brenner Werner Hörmann am 15. 12. 1953
 Stellagenbauer Werner Viets am 16. 12. 1953
 Maschinenbauer Werner Schröder am 17. 12. 1953
 Schiffbauer Martin Jappe am 19. 12. 1953
 Sauerstoffanlage-Helfer Fritz Arndt am 22. 12. 1953
 Maschinenschlosser Walter Natusch am 25. 12. 1953

E'Schw.-Anlerner Karl-Heinz Golinski am 26. 12. 1953
 Schmied Willi Schmied am 26. 12. 1953
 Klempner Werner Wendt am 27. 12. 1953 (zwei Töchter)
 Maschinenbauer Arnold Schubert am 30. 12. 1953

Wir gratulieren!

Für die mir anlässlich meines Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten möchte ich hiermit der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank aussprechen.

Willibald Minke, Tischlerei

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

Johannes Köpsel

Am 31. Dezember 1953 bin ich in den Ruhestand getreten. Ich möchte mich auf diesem Wege verabschieden, da ich den einen oder anderen nicht mehr angetroffen habe. Ich wünsche euch alles Gute und ein erfolgreiches neues Jahr.

Mstr. Schwarz

Für die unserem geliebten Entschlafenen auf seinem letzten Wege gegebenen Beweise der Liebe und des treuen Gedenkens und für die uns in unserem schweren Leid erwiesene Teilnahme danken wir den Kollegen der Schweißerei und der Belegschaft der Deutschen Werft.

Anna Mühlich und Kinder

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

Frieda Stender

Wir gedenken unserer Toten

Fedder Carstensen

Rentner
gest. 9. 12. 1953

Alfred Warnecke

Bohrer
gest. 23. 12. 1953

Gustav Grenz

Angestellter
gest. 24. 12. 1953

Wilhelm Siggelkow

Rentner
gest. 10. 1. 1954

Paul Flammig

Lagerarbeiter
gest. 30. 12. 1953

Karl Schwarzenberg

Stellagenbauer
gest. 31. 12. 1953

Ferdinand Stender

E'karrenfahrer
gest. 5. 1. 1954



Das wäre also das Jahr 1954! Mit ihm ist ja nun doch noch etwas Winter bei uns eingezogen, sicher zur Freude aller Kinder, die zu Weihnachten Schlitten und Schlittschuh bekommen haben.

Unseren Männern, die auf den Helgen, am Ausrüstungskai und am Dock auf Deck arbeiten müssen, ist diese Tatsache allerdings weniger eine Quelle der Freude. Die Fülle der Arbeit, die auf uns wartet, hat die Betriebsleitung wieder einmal veranlaßt, die Zahl unserer Belegschaftsangehörigen um eine ganze Reihe zu erhöhen.

Voller Stolz haben wir alle zur Kenntnis genommen, daß unsere DW im Weltschiffbau wieder, wie schon vor dem letzten Kriege, an der Spitze liegt. Damit haben wir auch die bekannten englischen und amerikanischen Werften hinter uns gelassen. Auch der schwedische Schiffbau, der infolge des Ausfalls der kriegführenden Länder in

den Jahren 1939—1945 einen ungeahnten Aufschwung genommen hat, hat unser Tempo im abgelaufenen Jahre nicht erreichen können. Wir haben trotzdem noch Aufträge auf Jahre hinaus, so daß wir zunächst unbeschwert in die Zukunft sehen können.

Wir alle wollen weiter versuchen, uns gegenseitig zu verstehen. Auf diesem Wege haben wir bei uns ganz ohne Zweifel erhebliche Fortschritte gemacht. Wenn es hier und da noch einmal Schwierigkeiten gegeben hat, so hat das nichts zu bedeuten. Wesentlich ist, daß infolge der Bereitschaft aller zur Zusammenarbeit diese Schwierigkeiten überwunden worden sind.

Ja, und eine Bitte habe ich auch wieder. Einer unserer Betriebsangehörigen hat sich ein Motorrad bestellt, eine Zündapp 350 ccm. Die Maschine soll demnächst geliefert werden. Und jetzt hat der arme Kerl Pech gehabt, plötzlich sind in der Familie besondere Ausgaben nötig geworden, so daß er einfach nicht in der Lage ist, die Maschine abzunehmen, weil er die Raten nicht einhalten könnte. Er müßte also an den Verkäufer eine Entschädigung in Höhe von etwa 12—15 % der Kaufsumme als Ersatz für den dem Verkäufer entgehenden Gewinn zahlen. Das müßte sich doch irgendwie vermeiden lassen können; denn ich kann mir vorstellen, daß manch einer von Euch mit dem Gedanken spielt, sich im Frühjahr ein Motorrad zuzulegen, und die Zündapp 350 ist ja gar nicht schlecht.

Wer also Interesse hat, wende sich bitte an mich. Das wäre für diesmal alles.

Mit allen guten Wünschen

herzlichst Euer Klabautermann

Freude an der Arbeit

Eine wirklich wahre Geschichte

Wieder einmal mußten mehrere dringende Arbeiten an Rep.-Schiffen fertig werden. Der Ablieferungstermin stand fest. In der Maschinenfabrik herrschte Hochbetrieb, um alle Teile noch rechtzeitig hineinzubringen. Trotz allen Eifers und allen Einsatzes war die Arbeit nicht ganz zu schaffen. Also: Überstunden!

Als bekannt wurde, daß Überstunden gemacht werden müssen, um den Termin einhalten zu können, meldete sich auch ein Lehrling in der Maschinenfabrik bei seinem Lehrgesellen mit dem Bemerken, daß er sich selbstverständlich an den Überstunden beteiligen würde. Der Lehrgeselle wollte dem Jungen sein Vorhaben ausreden und sagte: „Sieh, Odje, du lernst ja in der normalen Arbeitszeit genug oder meinst du nicht?“ Der Junge bestätigte dies, und der Lehrgeselle sagte, daß Lehrlingen nun mal keine Überstunden machen sollen, weil sie noch in der Entwicklung sind. Trotz aller Erklärungen durch den Lehrgesellen blieb der Junge bei seinem Wunsch,

so daß der Lehrgeselle zum Meister ging, um die Bitte weiterzugeben. Der Meister lehnte natürlich ab, weil Lehrlingen laut Jugendschutzgesetz einfach keine Überstunden machen dürfen. Der Lehrgeselle ging also zurück in die Werkstatt und sagte das dem Jungen. Der Junge war ganz betrübt. Und gewissermaßen zum Trost sagte der Lehrgeselle zu ihm: „Weißt du, daß du hier bleibst, hat ja auch gar keinen Zweck; denn du würdest ja kein Geld für deine Arbeit bekommen.“ Ganz aufgeregt sagte da der Junge: „Das ist mir auch ganz egal. Ich habe solche Freude an der Arbeit, ich würde auch kommen, wenn ich kein Geld kriege. Und außerdem, werdet ihr denn überhaupt fertig, wenn ich euch nicht helfe?“ Diese wirklich wahre Geschichte hat sich im Dezember 1953 in der Maschinenfabrik im Betrieb Finkenwerder ereignet. Freuen wir uns darüber, daß es so etwas gibt; denn sie beweist uns, daß der Materialismus uns noch lange nicht untergekrigt hat.