

DEUTSCHE WERFT



DOCK 1

REIHE



WERKZEUGHEFTUNG

Was die letzten Wochen brachten



*Dr. Scholz mit der Taufpatin
und Botschafter Frhr. v. Maltzan*



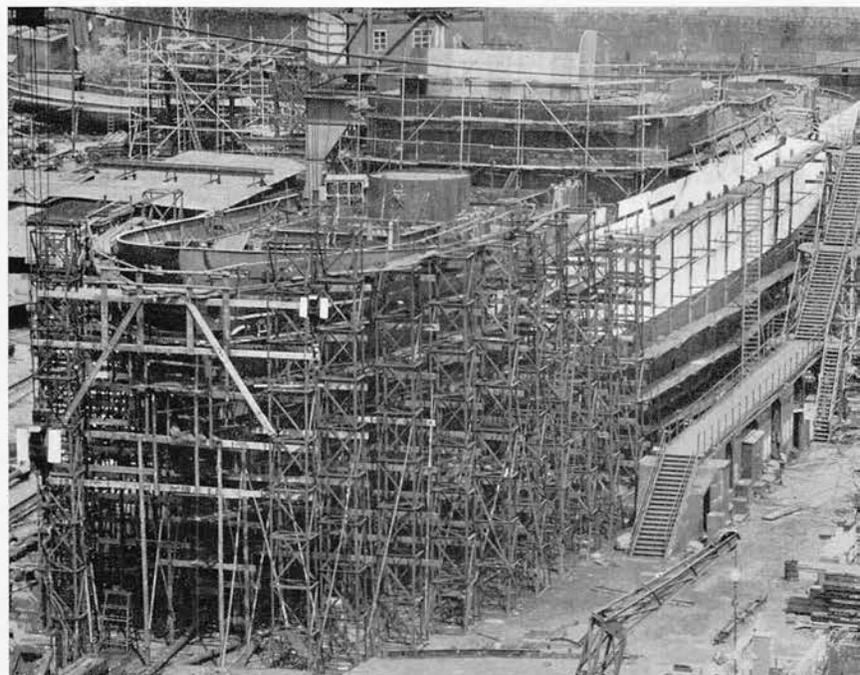
*TS „Havelstein“
nach dem Stapellauf*

Am 21. Mai 1954 erlebten wir den Stapellauf des 10 000-t-Turbinenschiffes „Havelstein“, eines Neubaus für die Roland-Linie in Bremen. Die Taufe des Schiffes nahm Freifrau von Maltzan, die Gattin des Leiters der Handelsabteilung des Auswärtigen Amtes, Botschafters Freiherr von Maltzan, vor. Die „Havelstein“ ist ein Schwesterschiff der ebenfalls von uns gebauten „Werrastein“ und wird im Liniendienst nach Ostasien verwendet werden.

Einen weiteren Stapellauf brachte uns der 16. Juni 1954. An diesem Tage wurde in Anwesenheit einer großen Anzahl von Gästen, einiger Schulklassen, das Kühlschiff „Perikles“ für die Reederei Afrikanische Frucht-Compagnie Laeisz & Co. seinem Element übergeben. Eine Tochter des Reeders, Frau v. Mitzlaff, zerschmetterte die traditionelle Flasche Sekt am Bug des Schiffes, das danach ruhig und sicher in sein Element glitt. Die „Pe-

rikles“ gehört zu der Klasse der von uns erbauten Fruchtschiffe „Perseus“ und „Proteus“.

Am 30. Juni 1954 wird noch die Probefahrt des 18 300-t-Tankers „Rudolf Oetker“ für die Reederei Rudolf A. Oetker, Hamburg, erfolgen. Darüber wird die Juli-Nummer unserer Werkzeugzeitung mehr enthalten.



*Die „Perikles“
kurz vor dem
Stapellauf*

Blick übern Zaun

Rund 74 600 Arbeiter und Angestellte waren 1953 im Monatsdurchschnitt in der deutschen Schiffbau-Industrie beschäftigt. Das sind etwa 9500 mehr als im Jahre davor. Der Bruttolohn der Arbeiter belief sich nach Angaben, die aus dem Jahresbericht des Verbandes Deutscher Schiffswerften e.V. stammen, auf durchschnittlich 377 DM.

Der Bericht verzeichnet für das vergangene Jahr den absoluten Höchststand des deutschen Schiffbaus. Bei den insgesamt 240 von Stapel gelaufenen Seeschiffen handelte es sich im einzelnen um 166 Frachtschiffe, 26 Tanker, 23 Küstenmotorschiffe, 3 Kühlschiffe, 10 Fischdampfer und -motorschiffe, 2 Fischkutter, 6 Schlepper, 2 Bagger, 1 Segelschiff und 1 Fahrgastschiff. 211 Einheiten wurden mit Motorantrieb ausgerüstet.

Italienische Handelsflotte erreicht 4-Mill.-Grenze

Italiens Handelsflotte wird nach Schätzungen von Sachverständigen gegen Ende dieses Jahres die 4-Millionen-BRT-Grenze erreichen. Am 1. April wies sie eine Gesamttonnage von 3 801 228 BRT auf; darunter befinden sich 640 Frachter, 191 Tanker und 120 kombinierte Fahrgast- und Frachtschiffe. Hinzu kommen

168 Schiffe, die gegenwärtig auf italienischen Werften gebaut, und 13 Einheiten, die zurzeit ausgerüstet werden.

Schraube verloren

24 Schiffe von mindestens 500 BRT verloren im vergangenen Jahr ihre Schraube. Dabei handelte es sich in 16 Fällen um Kriegsbauten, von denen 9 aus den USA, 5 aus Kanada, 1 aus England und 1 aus Japan stammten. 4 der betroffenen Schiffe wurden nach 1945 gebaut, und zwar je eines in Italien, Japan, Schweden und Deutschland. Wie die Vereinigung der Seeversicherer in Liverpool bei ihrem Jahresbericht feststellte, liegt diese Zahl der Schraubenverluste höher als in den Jahren zuvor. 1950 und 1951 waren es jeweils 14 gegenüber 22 im Jahre 1953.

Rund 300 Schiffe unter spanischer Flagge

Genau 292 Dampf- und Motorschiffe über 1000 Raumtonnen umfaßt die spanische Handelsflotte nach dem Stand von Ende 1953. Die Gesamttonnage beträgt rund 1,02 Millionen BRT. Davon sind 205 Einheiten mit rund 680 000 BRT vor 25 und mehr Jahren gebaut worden.

Am Reiherstieg wird mit Hochdruck gearbeitet



Verse per Flaschenpost



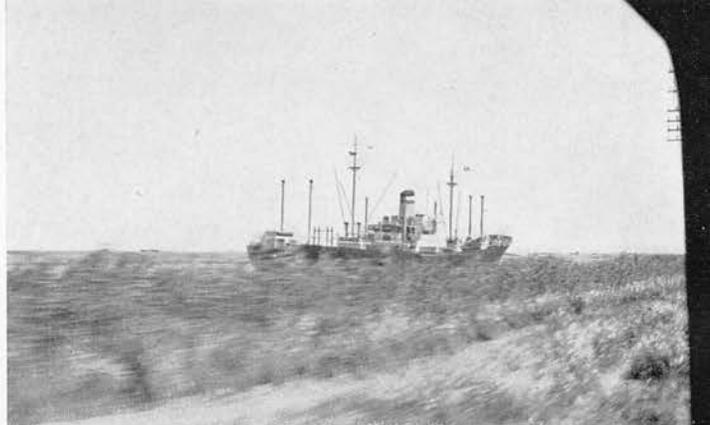
„Stehn wir auf steiler Bergeshöh'
Und schauen auf den ‚Grünen See‘ —
Wir denken her und denken hin,
Und dabei kommt uns in den Sinn:
Wir tun das Wasser in die Flaschen
Und bring'n es denen zum Vernaschen,
Die es uns ermöglicht haben,
Daß wir den ‚Grünen Schliersee‘ sahen...“

Diese munteren Verslein schickten uns die 16 Teilnehmer der zweiten Schliersee-Reisegemeinschaft „nebst Frauen“. Vielen Dank! Wir freuen uns, daß die luftigen Höhen euch sogar zum Dichten angeregt haben und wünschen, der Aufenthalt am „Grünen Schliersee“ möge euch auch in jeder anderen Beziehung wohl bekommen sein.

Die Flasche mit dem Naß, das ihr so selbstlos für uns geschöpft habt, ist glücklicherweise heil hier angelangt. Ihr erfrischender Anblick und trauriges Schicksal haben dazu geführt, daß auch bei uns eine poetische Ader platzte:

*Für diese Tat habt unsern Dank!
Die Flasche stand sehr lang' im Schrank,
Voll Wasser aus dem Schliersee, —
Denn keiner traute sich daran.
Doch gestern sprach ein weiser Mann:
„Wollt Ihr se nich, gebt mir se!“
Da gab es nun kein Halten mehr;
In Bälde war die Flasche leer, —
es sang der ganze Haufen:
„In diesem See, juchhee, juchhee,
In diesem Schlier- und Grünem See —
Da möchten wir ersaufen!“*

Schliersee



Mit der „Hoechst“

Der Verfasser dieses Berichtes nahm an der ersten Ausreise des T.S. „Hoechst“ teil, das die Deutsche Werft für die Hamburg-Amerika-Linie gebaut hat. Während der Fahrt, die ihn über Rotterdam und Antwerpen nach Port Said führte, wurden die üblichen Messungen vorgenommen. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse werden schon dem nächsten Schiff zugute kommen.

Die Abfahrt war auf den 22. April festgesetzt worden, verzögerte sich aber bis in den frühen Morgen des folgenden Tages. Es ging flott elbabwärts. Bremen war das nächste Ziel. Bis dahin fuhren noch einige Herren mit, um besonders wichtige Angelegenheiten für eine längere Zeit im Auge behalten zu können. Alles arbeitete jedoch zur vollsten Zufriedenheit. Vor der Elbmündung wurde die Funkbeschickung durchgeführt und das kurz vor der Abfahrt eingebaute Radargerät in Betrieb genommen. Am Nachmittag des 23. April trafen wir in Bremen ein; einen Tag später ging es weiter nach Rotterdam.

Bei strahlendem Sonnenschein legten wir am Sonntagnachmittag im Mervehaven an den Kai. Bis an den Rand vollgepackte Flußkähne kamen nacheinander bei uns längsseits, und vom Montagmorgen an wurde Tag und Nacht ununterbrochen gearbeitet. Eine Unmenge verschiedener Güter verschwand im Schiffsleib. Der Löwenanteil bestand aus Tausenden von Kisten mit kondensierter Milch für Hongkong. Was hier zusammenkam, war mehr, als Hamburg und Bremen zusammen „aufgeboten“ hatten. Das Schiff lag beträchtlich tiefer, als es am 28. April für die Weiterfahrt seeklar gemacht wurde.

Vorkriegsbauten beherrschen das Bild

Der Betrieb und der Verkehr in Rotterdam, Hollands größtem Hafen, sind enorm. Als Ausfallstor am Waal nimmt der Hafen sehr viel Umschlaggüter auf, die wegen der guten Wasserverbindung bequem und billig in das Hinterland an Rhein und Ruhr geleitet werden können. Den gleichen Weg gehen auch viele Exportwaren, deren Transport über die Schienen teuer und umständlich ist.

Der Krieg hat hier nicht weniger angerichtet als bei uns. In den letzten Jahren sind aber viele neue Bauten entstanden und die Lücken wieder weitgehend geschlossen worden. Überall wird emsig gearbeitet, um dem Stadtbild sein würdiges Aussehen zurückzugewinnen. Interessant ist die Bauweise der Holländer. Obgleich sich bei den Nachkriegsbauten eine Wandlung erkennen läßt, geben nach wie vor die älteren Häuser mit ihren verschiedenartigen Fronten der Stadt das Gepräge. An gepflegten Grünanlagen mit einer Fülle von Blumen, vor allem Tulpen, sieht man hier Einmaliges. Plötzlich geht man in Hafenen-

...mal eben

drei Wochen

unterwegs:

zum Suez

nähe über eine der alten Klappbrücken, die wegen des Schiffsverkehrs in den Kanälen nicht wegzudenken sind. Breite Straßenzüge wechseln im Stadtkern mit Nebenstraßen und Gassen. Er herrscht ein buntes Leben und Treiben. Die Radfahrerkolonnen sind zu gewissen Tageszeiten unendlich lang; aber alles geht in disziplinierter Ordnung reibungslos vor sich.

An mehreren Stellen der Stadt sah ich schwere zweirädrige Karren mit aufgebauten Orgeln. Nach altbewährtem „Armstrongs Patent“ werden sie von einem Mann gedreht; zwei andere laufen zwischen den Straßenpassanten umher und halten ihnen die Mütze entgegen, um ihren Centje einzuheimsen. Ist das Feld abgegrast,

legen sich die drei Komplizen ins Geschirr, ziehen mit ihrem Gespann nach einer anderen belebten Ecke und setzen dort mit „Oh, mein Papa“ und „Bei uns zu Haus“ ihr Konzert fort.

Am Scheldekanal

Im Morgengrauen des 29. April trafen wir in Antwerpen ein. Am Scheldekanal wurde bei Schuppen 24 festgemacht. Wie oft war ich bei der christlichen Seefahrt in diesem Hafen gewesen und hatte immer weit vor der Stadt — im Sibiria- oder Leopolddock — gelegen! Jetzt hatte ich das Glück, mit einem Schiff direkt an der Stadt zu liegen. Man läuft keine 200 Meter und befindet sich mitten im Gedränge zwischen Hafenkneipen und Köminseln. Der Sprung von Rotterdam nach Antwerpen ist an sich nicht groß.

Aber die Wandlung im Städtebau ist schon spürbar.

Die städtischen Bauten sind vornehmlich aus großen Sandsteinblöcken errichtet. Sie sehen recht majestätisch aus, ohne aber wirklich imponierend zu wirken. Die Witterungseinflüsse und der Zahn der Zeit nagen an ihnen, so daß fortwährend Instandsetzungen nötig sind. Am Turm der großen Kathedrale stehen die Arbeitsgerüste schon jahrelang; man ist dabei, dem Gebäude wieder ein repräsentatives Aussehen zu verleihen.

Die Flamen sind übrigens recht verträglich. Mit den Hafearbeitern kann man sich gut auf Deutsch, besser noch auf Plattdeutsch unterhalten. Der Scheldekanal ist Antwerpens älteste Kaianlage. Hier lagen vornehmlich die großen Passagierschiffe. An den Rampen stehen noch die uralten hydraulischen Kettenkräne. Die Schuppen weisen außer dem Wellblechdach nichts auf; der Wind streicht hindurch, und Spatzen und Tauben geben sich hier ein Stelldichein. Die von jeher im Zug- und Rangierdienst verwendeten schweren belgischen Pferde haben jetzt den Diesel-Eidechsen Platz machen müssen. Sonst ist der Betrieb noch genau so wie vor 30 Jahren.

Nachts wird es interessant

Der größte Teil des Hafens ist durch Schleusen abriegelt, die den Tidenhub ausschalten. Mehrere unter ihnen gehen von der Schelde aus; die größte nahm erst kurz vor dem Krieg weit im Flußknick unterhalb des Ölhafens den Betrieb auf. Für den Eisenbahnverkehr ist am Schleusenende eine große Klappbrücke mit Quadrant-Antrieb eingebaut. Auf der Schelde selber assistieren große Dampfschlepper beim Einlaufen. Innerhalb des Hafens hatte man bis vor kurzem kleine, bewegliche Fahrzeuge mit Volldruck-

Auspuff-Dampfmaschinen. Der Schiffer machte alles selbst: neben dem Steuerrad war ein Hebel für die Umsteuerung aufgebaut, hinter seinem Rücken saß das Ventil für die Dampfleitung zur Maschine. Wenn diese Böcke einmal aufgedreht wurden, entfalteten sie eine respektable Zugkraft. Heute sind diese Fahrzeuge abgewrackt, und Dieselschlepper haben ihren Dienst übernommen, die in ähnlicher Weise bedient werden.

Der alte Hafen hat durch die Erweiterung einen beträchtlichen Zuwachs an Kai-Anlagen erhalten. Sie sind nach modernen Gesichtspunkten mit langhalsigen elektrischen Kränen ausgerüstet. Auch für den Erz- und Kohleumschlag gibt es große Verladebrücken. Es sind allerdings auch noch „pensionsberechtigte“ Anlagen aus der Anfangszeit vorhanden, denen man bis jetzt ihren Platz gegönnt hat.

Interessant ist es zur Nachtzeit an den Straßenecken und Plätzen, an denen vorbei man zum Hafen gehen muß. Ähnlich wie bei unseren Knackwurstbuden, steht der Mann hier in seinem Bau und verkauft pommes frites. Eine Unmenge gekochter Eier hält er ständig auf Lager, und wenn die Seeleute an Bord zurückkehren, machen sie an diesem Karren noch einmal halt. Die Eier werden an Ort und Stelle verdrückt oder wandern „für unterwegs“ in die Rocktaschen.

Der Betrieb ist gar nicht wegzudenken. Auch knallrot leuchtende Würstchen werden feilgeboten. Aber der Ausländer, der sie einmal gekostet hat, kauft sich so schnell keine wieder...

Nur 36 Stunden betrug die Liegezeit in Antwerpen.

Am 30. April ging es scheldeabwärts nach See. Ein reger Schiffsverkehr herrschte. Bei Vlissingen wechselten wir den Lotsen. Drei Stunden später ging auch der Seelotse von Bord, und die Seereise begann mit Kurs auf den englischen Kanal.

Alles in Ordnung!

Einen Schnellläufer mit 18 sm/h unter den Füßen zu haben, gibt einem direkt wieder Lust zur Seefahrt! Mit Ausnahme eines großen Passagierdampfers ist uns bis Port Said kein Schiff vorbeigelaufen. Das Wetter verschlechterte sich bald. Die See wurde gröber, und in der Biskaya ging das Rollen und Stampfen los.

Den blutjungen Anfängern der christlichen Seefahrt wurde schwummerig vor Augen... Dabei war es noch ganz gemütlich an Bord (Windstärke 6—7). Lange hielt



TS „Höchst“ am Scheldekanal

dieses Wetter allerdings nicht an. Als Lissabon passiert war und der Kurs südöstlich lief, kam die nordwestliche See nicht mehr so hart zur Wirkung, und das Schiff lag ruhiger.

Bald passierten wir Gibraltar. Im Mittelmeer flaute die See langsam aber sicher ab. Zwischen Sizilien und Malta wurde es ruhig und etwas wärmer. Am 8. Mai um 15 Uhr lag das Schiff schließlich auf der Reede von Port Said an den Bojen vertäut.

Die Gesamtdistanz betrug 3198 sm. Dafür wurden sieben Tage und acht Stunden benötigt. Das entspricht einer Durchschnittsfahrt von 18,14 sm/h.

Es war eine schöne Reise. Der Betrieb lief ohne jede Störung. — Bekanntlich kosten die letzten Umdrehungen erheblich mehr an Brennstoff. Da Leistung und Geschwindigkeit ohnehin erreicht wurden, brauchte die letzte Düsengruppe an der Turbine nicht mit zugeschaltet zu werden. Die Feuerungsanlage regelte automatisch alle Belastungen, und die Verbrennung war jederzeit rauchlos.

Letzter Gruß vom D-Zug aus

In Port Said lag das Schiff bis zum 9. Mai mittags. Dann ging es weiter durch den Suezkanal. Mit allen möglichen Daten, Aufzeichnungen und wesentlichen neuen Erkenntnissen ausgerüstet, konnte ich nun meine sieben Sachen packen und an die Heimfahrt denken. Ich verabschiedete mich von den Männern an Bord, passierte die üblichen Kontrollen, besuchte rasch die Agentur und gelangte mit den nötigen Papieren und Fahrscheinen zum Bahnhof.

Der Wüsten-Expreß stand schon da. Pünktlich um 13.15 Uhr fuhr er los. Als das Schienen- und Straßengewirr hinter uns lag, fuhren wir plötzlich — in etwa acht bis zehn Meter Abstand — am Suezkanal entlang. Jetzt kam die ölgefeuerte Heißdampf-Schnellzug-Lokomotive aus sich heraus. Mit 100 Sachen donnerte der Zug durch die Kanalstraße, die Schilf und Reth gegen Flugsand schützten. Die „Hoechst“ konnten wir nach einer Weile aufholen. Vom fahrenden Zug aus fotografierte ich sie noch einmal und winkte ihr zu, was von der Besatzung erwidert wurde.

Sand, Sand, Sand...

Es ging über Kantara, Ismailia, Telelkebir, Zagazig und Benha nach Kairo. Die Hitze wurde allmählich mulmig — trotz der Ventilatoren in den Wagendecken des Zuges. Die Abteufenfenster blieben geschlossen; trotzdem drang der Flugsand herein. Bis kurz hinter Ismailia fuhren wir nur durch Wüste; die Schienen standen häufig mit dem Sand bündig, von den Schwellen war nichts zu sehen. Dann wird es auffallend grüner, und die ersten Bewässerungsgräben tauchen auf...

Von diesen Gräben ziehen archimedische Schraubenträger das Wasser etwas höher, und über Rinnen läuft es zur Befruchtung der Fluren durch das Gelände. Der Antrieb wird über ein Göpel eingeleitet, ein Ochse oder Maulesel läuft stumpfsinnig im Kreis. Damit er nicht einschläft, hält ein Kind Wache dabei und haut dem keuchenden Tier ab und zu mit einem Busch eins auf das Suppenstück. Je näher man mit der Bahn nach Kairo kommt, desto üppiger wird die Vegetation, eine Unmenge Bewässerungskanäle durchzieht das Gebiet und die Wasserräder sind unzählige. Die Sonne scheint einem prall auf das Haupt, der Schattenwurf ist denkbar klein, die Temperatur beträgt 40–45° C. Der Hafer stand auf den Feldern bereits zu Hocken zusammengestellt. Die Gersten- und Weizenfelder sind nahezu ausgereift. Obst- und Gemüse ist in rauen Mengen vorhanden, auch an fetten Weiden mit Milchvieh rauscht der Zug vorbei. Die Baumwollfelder zeigen noch kleine Sämlinge, bis zur Ernte im September mögen sie noch ganz anständig heranwachsen.

(Wird fortgesetzt.)

Ing. Fricke

Neues Leben auf

Als die Deutsche Werft im Jahre 1927 den Betrieb Reiherstieg übernahm, konnte er schon auf eine lange Entwicklungszeit zurückblicken, die bis zum Jahre 1706 zu verfolgen ist. Nach der Übernahme dieses Betriebes durch die Deutsche Werft wurde er nach damaligen Gesichtspunkten zu einer leistungsfähigen Reparatur- und Neubauwerft um- und ausgebaut. Im Laufe der Jahre entwickelte der Betrieb sich zu einem geachteten Unternehmen von Weltruf, der sich auch in Zeiten steigender und fallender Konjunkturen als krisenfest erwiesen hat. Niemals hatte der Betrieb eine derartige Zerstörung erlitten wie nach dem Ausgang des Zweiten Weltkrieges im Jahre 1945. Durch Spreng- und Brandbomben wurde der Betrieb in ein unübersehbares Trümmerfeld verwandelt. Die Zerstörungen umfaßten 85 Prozent des gesamten Werkes. Das Verwaltungsgebäude bot einen trostlosen Anblick. Im Parterre waren aus Brettern, Kantholz und alten Schränken notdürftig Büroräume hergerichtet. Die Fensteröffnungen waren mit Brettern vernagelt, und nur durch eine kleine Glasscheibe trat spärlich das Tageslicht hindurch. In den Umkleide- und Waschräumen im Keller gaben sich die Ratten ein Stelldichein. Die an das Verwaltungsgebäude angrenzende ehemalige Schiffbauhalle war derart zerstört, daß Wind und Wetter ungehindert sich darin austoben konnten. Alle anderen Werkhallen und Gebäude zeigten das gleiche Bild.

Mit dem Arbeitsverbot und der Anordnung der Totaldemontage durch die Alliierten wurde dem Betrieb Reiherstieg jegliche Existenzgrundlage genommen. Das vor dem Ostkai ausgelegte Hebewerk für eine Tragfähigkeit von etwa 1500 t bildete die einzige Arbeitsmöglichkeit, die aber nur von Finkenwerder aus in Anspruch genommen werden durfte. Jede betriebliche Verbindung mit dem Betrieb Reiherstieg war verboten. Sämtliche Maschinen, zerstört oder brauchbar, sowie die gesamten Eisenkonstruktionen der ehemaligen Werkhallen, der Hellanlage und nahezu alle verfügbaren Krane wurden ein Opfer der Demontage. Durch geschickte Verhandlungen mit den Alliierten blieben uns der 40-t-Portalkran am Ostkai und der 15-t-Portalkran am Nordkai erhalten. Der 40-t-Kran wurde nach Finkenwerder umgesetzt und dort grundüberholt.

Nachdem die Demontage abgeschlossen war, bemühte sich die Direktion, das Arbeitsverbot aufzuheben.

Reiherstieg 1945



dem Reiherstieg

Eine Genehmigung zur Ausführung von Schiffsreparaturen wurde uns zwar nicht erteilt, aber gegen eine Fabrikation von Teilen für die Industrie bestand kein Verbot. Aus taktischen Erwägungen heraus wurde der Betrieb Reiherstieg in Deutsche Werft „Betrieb Grasbrook“ umbenannt. Im Vertrauen auf die Zukunft hatte die Direktion der Deutschen Werft den Aufbau der sehr stark zerstörten Schiffbauhalle in Auftrag gegeben. Anfang des Jahres 1951 plante man die Einrichtung einer Maschinenbauwerkstatt in die wiederhergestellte ehemalige Schiffbauhalle. Die dazu notwendigen Maschinen sollten zum größten Teil von Finkenwerder abgestellt bzw. neu angeschafft werden. Dieser Plan wurde im August des gleichen Jahres verwirklicht und mit etwa 20 Maschinen die erste Etappe des Aufbaus in Angriff genommen. Mit einer kleinen Belegschaft von etwa 30 Mann wurde unter äußerst primitiven Verhältnissen die Arbeit aufgenommen. Unser Produktionsprogramm bestand in der Anfertigung von Laufagern, Drucklagern, Ölkühlern, Feuerungsvorlagen, Stevenrohren und Wellen. Mit dem Arbeitsbeginn mußten gleichzeitig die Voraussetzungen zur Durchführung aller vorkommenden Arbeiten geschaffen werden. Im Keller der Maschinenbauhalle entstand ein Magazin, das im Anfang bei weitem nicht den Anforderungen genügte, zumal der Bedarf sofort einsetzte. Auf dem Gebiet der Werkzeughaltung traten die gleichen Schwierigkeiten auf, und mancher gute Nachbar mußte helfend eingreifen. Im Rahmen des Aufbaus erhielt das Verwaltungsgebäude ein neues Gesicht, und es entstanden helle und freundliche Büroräume. Trotz des Verbotes der Alliierten, Schiffsreparaturen durchzuführen, ließ es sich nicht umgehen, bereits am 29. August 1951 das erste Schiff vom Betrieb Grasbrook zu bearbeiten. Im Oktober des gleichen Jahres wurde das erste Schiff, und zwar ein „Engländer“, im Hebewerk gedockt und sämtliche vorkommenden Reparaturen vom Betrieb Grasbrook durchgeführt. Somit war der erste Schritt für das Wiederaufleben des Reparaturbetriebes getan. Ende des Jahres konnten wir auf eine Bilanz von 53 Reparaturschiffen zurückblicken. In der Zeit war die Belegschaft auf etwa 200 Mann angewachsen. Der 40-t-Turmdrehkran, der inzwischen in Finkenwerder wiederhergestellt war, wurde, mit einem neuen Portal versehen, wieder auf seinen alten Platz am Ostkai aufgestellt. An Sozialeinrichtungen entstand

Reiherstieg 1954



im Keller des Verwaltungsgebäudes ein Wasch- und Umkleieraum mit Waschbrunnen, Brausen und neuen Schränken, die für etwa 350 Mann Umkleidemöglichkeiten boten. Im ersten Stock des Gebäudes wurde eine Kantine errichtet mit einem behaglichen Speisesaal.

Das Mittagessen lieferte uns das Mineralölwerk Shell.

Die Beheizung der Maschinenbauhalle erfolgte in dieser Größe erstmalig in Deutschland durch Infrarotstrahlungsheizung und hat sich bestens bewährt.

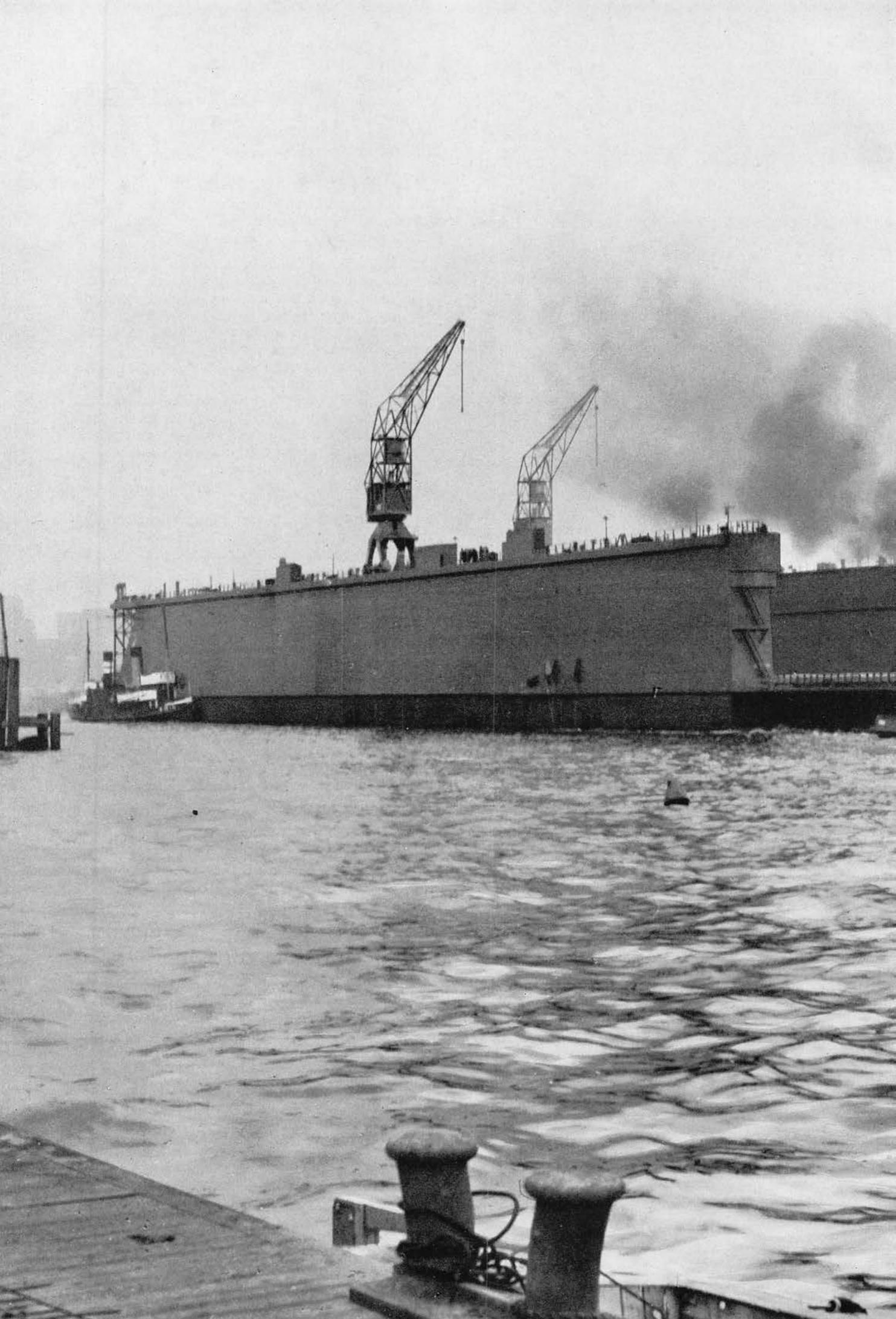
Draußen im Gelände wurden in großem Rahmen Aufräumungsarbeiten durchgeführt und die zerstörten Gebäude entrümmert. In der ehemaligen Schlosserei entstand im Parterre die Kupferschmiede und im oberen Seitenflügel die Klempnerei. Ohne Rücksicht auf die Instandsetzungsarbeiten wurde zwischen Zementmaschinen und Bautrümmern die Arbeit fortgesetzt, und jedermann brachte Verständnis dafür auf, im Ungemütlichen den Weg für bessere Arbeitsbedingungen zu sehen. Die Kriegsschäden am früheren Ausrüstungsgebäude am Nordkai wurden ebenfalls beseitigt, und ein neues Dach gab den Behörden den ersten Anstoß, auf uns aufmerksam zu werden, da der Papierkrieg den Arbeiten nicht mehr folgen konnte. Ein kleiner Anbau am Nordkaigebäude bildete die ersten bescheidenen Anfänge für die Durchführung von anfallenden Schiffbauarbeiten. So wurde in jeder Beziehung in vorbildlicher Zusammenarbeit die Grundlage geschaffen für ein neues Erwachen unseres Betriebes Reiherstieg.

Nach langen Bemühungen ist es dann endlich der Direktion gelungen, im April 1953 die Freigabegenehmigung zur Durchführung von Schiffsreparaturen zu erhalten. Mit dieser Genehmigung waren uns alle Wege geöffnet, im größeren Maße als bisher die Wiederaufbauarbeit des Werkes durchzuführen. Hierzu gehörte in erster Linie die nach dem Köhlbrand-Vertrag geplante Begradigung des Elbstromes. Damit war uns die Möglichkeit gegeben, unsere vorhandene Kaimauer um 226 m auf etwa 400 m insgesamt zu verlängern, das bedeutet eine beträchtliche Erweiterung unserer Schiffsliegeplätze. Für die später auszuführenden größeren Schiffsreparaturen wurde eine dreischiffige Halle in Auftrag gegeben. Zwei Hallen waren für eisenverarbeitende Werkstätten gedacht und die dritte Halle für die Kupferschmiede. Mit diesen beiden Aufträgen verbandelte sich das Gelände in eine Großbaustelle. Im Herbst des Jahres 1953 begannen zu gleicher Zeit die Arbeiten.

Es darf dabei nicht vergessen werden, daß bis zur Ausführung dieses Planes ungeheure Kleinarbeiten von allen Stellen des Betriebes und des Baubüros erforderlich waren. Die größten Hindernisse, die zu überwinden waren, lagen in der Herstellung einer Übereinstimmung mit den Behörden. Der Auftakt für die Bauarbeiten an der Kaimauer bildete die Erstellung eines Verwaltungsgebäudes für die Bauaufsicht des Strom- und Hafenbaus. Erst eine Zeitlang später erschienen die ersten Greifbagger und Baugeräte. Für die Erstellung der dreischiffigen Hallen auf dem östlichen Gelände der Werft war es notwendig, eine Unzahl an Betonpfählen in den Boden zu rammen. Diese Rammungen mußten unter erschwerten Bedingungen ausgeführt werden, da eine niegeahnte Anzahl von alten Bauwerkresten, nahezu über das gesamte Gelände verstreut, zutage traten. Die Arbeiten sind noch nicht beendet.

(Wird fortgesetzt.)

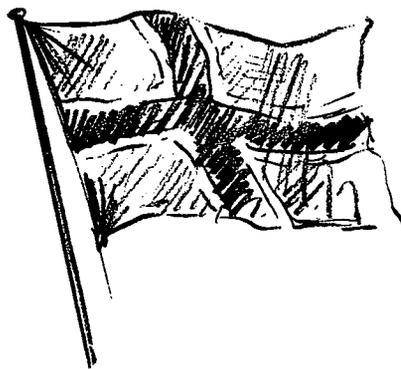
Ing. Lemke





17. Mai

Norwegens Weg zur politischen Unabhängigkeit



Die Deutsche Werft liefert Schiffe in alle Welt. Was wissen wir von den Ländern und Häfen, in denen sie beheimatet sind, unter deren Flagge sie fahren? Oft nur dies: daß man dort anders spricht als bei uns. Die Werkzeitung will versuchen, mit Beiträgen verschiedener Art das Fenster zu jenen Ländern, die doch unsere Nachbarn und unsere Kunden sind, ein wenig zu öffnen. Heute beginnen wir mit einem Land, dessen Vertreter sehr häufig auf unserer Werft zu Gast sind: Norwegen.

Der 17. Mai ist für uns ein Tag wie jeder andere, und doch werden wir uns gewundert haben, wenn immer am 17. Mai die gerade bei uns liegenden norwegischen Schiffe über die Toppen flaggten. Die Erklärung ist sehr einfach. Denn der 17. Mai wird als Tag der norwegischen Unabhängigkeit gefeiert — in der ganzen Welt, wo Norweger ansässig sind oder sich begegnen.

Um die Bedeutung dieses Tages für die Norweger zu verstehen, muß man schon der Geschichte ihres Landes ein wenig nachgehen. Die Frühzeit Norwegens ist sagenhaft; erst um 900 n. Chr. begegnen uns in Harald Hafagr und in seinen Söhnen geschichtliche Persönlichkeiten. Den ersten Zeitraum der norwegischen Geschichte kennzeichnen die Seefahrten (Wikingerfahrten) der Normannen, die die Verbindung mit den übrigen abendländischen Völkern herstellten und auch Island, Grönland und die nordamerikanische Küste besiedelten. Olaf der Heilige vollendete die Bekehrung des Landes zum Christentum und die Unterwerfung der kleinen Häuptlinge. 1028 wurde er von dem Dänenkönig Knut d. Gr. vertrieben und fiel 1030 in der Schlacht bei Stiklestad. Dadurch kam Norwegen vorübergehend unter dänische Herrschaft. Nach Knuts Tod erhielt Olafs Sohn, Magnus, das Land zurück. Unter Haakon Haakonarson dem Alten wurden 1261 Grönland, 1262 Island einverleibt.

Als 1319 das norwegische Königshaus im Mannesstamm ausstarb, ging die Krone an den schwedischen König Magnus Erikssohn über. Dieser trat Norwegen seinem Sohn Haakon VI. ab, der mit Margarete, der Tochter des Dänenkönigs Valdemar IV, vermählt war. Beider Sohn, Olaf V., wurde 1375 König von Dänemark und 1380 von Norwegen. Als er 1387 ohne Erben starb, kam die norwegische und dänische Krone an seine Mutter, die durch die Kalmarer Union (1397) auch die schwedische erhielt. Nach langen, hartnäckigen Kämpfen trennte sich Schweden 1523. Norwegen blieb bis 1814 bei Dänemark und verlor allmählich seine Selbständigkeit.

Durch die Verträge von 1812 und 1813 mit Rußland und England war Schweden, das Finnland an Rußland verloren hatte, Norwegen als Ersatz zugesichert worden. Nach der Schlacht bei Leipzig 1813 wandte sich daher der schwedische Kronprinz Karl Johann mit seinem Heer gegen das mit Frankreich verbündete Dänemark. Karl Johann, gebürtiger Franzose, hieß eigentlich Jean Baptiste Jules Bernadotte; er war französischer Marschall, wurde 1810 von dem schwedischen König Karl XIII. adoptiert und ist somit der Stammvater des schwedischen Königshauses Bernadotte geworden.

Am 14. Januar 1814 erzwang er im Frieden zu Kiel die Abtretung Norwegens. Eine norwegische Versammlung in Eidsvoll wählte jedoch nach Annahme einer liberalen Verfassung am 17. Mai 1814 den dänischen Prinzen Christian, der Statthalter in Norwegen war, zum König. Die Norweger mußten sich aber schließlich der schwedischen Heeresmacht und den europäischen Großmächten fügen. Auf Grund der Konvention von Moss (August 1814) entsagte Christian der norwegischen Krone; dafür wurde König Karl XIII. unter Beibehaltung der Verfassung von Eidsvoll am 4. November 1814 zum norwegischen König gewählt. Von Anfang an gab es in Norwegen eine unionsfeindliche Richtung, die auf Lockerung, später auf Lösung der Verbindung mit Schweden drängte und allmählich an Umfang und Macht zunahm. Ihre Vertreter befanden sich hauptsächlich im Lager der Linksparteien. Die Regierungszeit Karls XIV. Johan (1818—44) war erfüllt von dem steten Kampf des Stortings (norwegischer Reichstag) gegen die königliche Gewalt. Es setzte die Aufhebung des Adels durch und verwarf die beantragte Einführung eines unumschränkten Einspruchsrechts des Königs. Die Opposition wurde unter Oskar I. (1844—59), der den Norwegern ihr eigenes Reichswappen und ihre Flagge bewilligte und sich streng an die Verfassung vom 17. Mai 1814 hielt, allmählich schwächer. Die innenpolitische Beruhigung wurde auch durch den „Skandinavismus“ gefördert, der auf eine kulturelle und politische Zusammenarbeit der drei nordischen Staaten hinielte. König Oskar II. hob 1873 das Statthalteramt auf und erließ 1874 ein Gesetz, das die Handels- und Schifffahrtsverhältnisse zwischen Schweden und Norwegen erleichterte. 1873 wurde mit Schweden und Dänemark eine Post-, 1875 eine Münzkonvention abgeschlossen.

Doch trotz dieser Erleichterungen sind die folgenden Jahre bis 1905 von immer heftiger geführten politischen Kämpfen um die Union mit Schweden erfüllt gewesen. 1899 wurde der Beschluß des Stortings, die reine norwegische Flagge — ohne Unionszeichen — einzuführen, trotz zweimaligen Einspruchs des Königs zum Gesetz erhoben. Unter dem Ministerium Michelson wurde 1905 das Konsulatsgesetz vom Storting angenommen, vom König aber nicht genehmigt. Als daraufhin die Regierung zurücktrat und der König sich außerstande erklärte, eine neue zu bilden, verkündete das Storting am 7. Juni 1905 die Auflösung der Union und die Absetzung des Königs.

Die Trennung von Schweden wurde durch Volksabstimmung fast einstimmig angenommen und ein friedliches Übereinkommen mit Schweden getroffen. Eine zweite norwegische Volksabstimmung entschied dann für die Beibehaltung der Monarchie, worauf das Storting am 18. November 1905 den Prinzen Karl von Dänemark zum König wählte. Als König Haakon VII. trat er am 25. November die Regierung an. Der heute hochbetagte, noch sehr rüstige Monarch kann also am 25. November nächsten Jahres sein 50jähriges Jubiläum als Norwegens König feiern.

Im Laufe der Jahre hat sich dank der weisen Staatsführung beider Länder ein sehr gutes Freundschaftsverhältnis zwischen beiden Ländern entwickelt, das besonders vertieft wurde durch die Vermählung des norwegischen Kronprinzen Olaf mit der schwedischen Prinzessin Märtha im Jahre 1929.

Kleine Notizen zur Mentalität der Norweger

Wer Norwegen mehrfach bereist hat, dem fällt auf, daß die Norweger in drei Berufskategorien nicht zu schlagen sind:

1. Sie stellen die erfolgreichsten Walschützen.
2. Als Chauffeure bringen sie ihre Fahrgäste in schwindelerregendem Tempo so sicher durch das wildeste norwegische Hochgebirge, wie es wohl kein anderer fertigbringt.
3. Die norwegischen Lotsen haben eine Gewerbebefugnis für einen Bereich der geradezu unglaublich anmutet. Ich kenne persönlich den Lotsen Olaf Synnevaag aus Bergen, der ein Zertifikat hat, das von Stavanger bis Kirkenes einschließlich sämtlicher Touristenfjorde und des Oslofjords gilt.

Ganz anders steht es um den norwegischen Kellner. Für diesen Beruf eignet sich kein Norweger. Übt er ihn trotzdem aus, so fühlt er sich selbst gegenüber den prominentesten Gästen gleichberechtigt und läßt sich nur aus lauter Gnade und Barmherzigkeit herab, seinen Gästen zu Speisen und Getränken zu verhelfen (ich vermeide absichtlich das Wort „bedienen“). Diese Einstellung kann man nur verstehen, wenn man die Mentalität der Norweger kennt. Jungen oder Mädels — und mögen sie in noch so ärmlichen Verhältnissen aufwachsen — betteln nicht. Der Norweger liebt auch keine Titel und Orden. Der Untergebene redet seinen Vorgesetzten meistens ohne das Wort „Herr“ nur mit dem Namen an, ohne unliebsam aufzufallen.

Außerordentlich groß ist die Tierliebe der Norweger. So gibt es in ganz Norwegen keinen zoologischen Gar-



Der Festzug, den die Osloer alljährlich am 17. Mai veranstalten, passiert die Karl Johangata, die Hauptstraße der norwegischen Metropole. Am Ende der „Karl Johan“ — so heißt sie im Volksmund — erhebt sich auf einem Hügel das königliche Schloß. Hier werden die Zugteilnehmer ihrem Monarchen huldigen.

ten. Auch Zirkusunternehmen sind höchst unerwünscht. Typisch für diese Einstellung ist die kleine Geschichte von „Lisa“ und „Pekka“. Bekam doch eines Tages der Wirt von Nystuen (Hochgebirgshotel im Sognefjord-Distrikt) von einem Freund aus Nordnorwegen zwei kleine verwaiste braune Bären, Bruder und Schwester. Er steckte sie in ein kleines Gehege und nannte sie Lisa und Pekka. Die beiden wurden allmählich recht groß und frech. Eines Tages glaubte der Wirt, nun seien Pekka und Lisa erwachsen genug, um sich selbständig zu machen. Er ließ sie frei und zeigte ihnen den Weg in ihre nördliche Heimat.

Sie trollten gemächlich von dannen, und der Wirt war etwas traurig, seine beiden Schützlinge verloren zu haben. Nachts hörte er ein sonderbares Kratzen an der Tür. „Was ist denn los?“ dachte er und öffnete. Wer stand dort vor der Tür? Lisa und Pekka!

Als die norwegische Presse darüber berichtete, setzte sofort eine freiwillige Sammlung ein. Das Ergebnis waren mehr als 60 000 Kronen. Dafür wurde bei Nystuen ein Gelände von etwa einem Quadratkilometer Größe gekauft und eingezäunt, und darin leben jetzt Lisa und Pekka wie im Paradies.

In meinem Bericht über Norwegen soll ein Name nicht unerwähnt bleiben: Gustav Vigeland, der vor einigen Jahren verstorbene norwegische Bildhauer. Kaum ein anderer Bildhauer der Neuzeit hat eine solche Fülle hervorragender Arbeiten geschaffen. Als die Museen nicht mehr ausreichten, seine Werke aufzunehmen,

←

Auf einem gewaltigen Unterbau, den 36 Einzelgruppen umgeben, steht die 17 Meter hohe Monolith-Säule des norwegischen Bildhauers Gustav Vigeland. Sie zeigt unzählige, ineinander verschlungene Menscheleiber. Monatelang hat der Transport des Rohmaterials nach Oslo gedauert, wo Vigeland sie in einem eigens für seine Statuen angelegten Park errichtete.



wurde in Oslo ein sehr umfangreicher Park geschaffen, in dem man seine Granit- und Bronzestatuen aufstellte. Sein Hauptwerk für diesen Park ist eine 17 Meter hohe Monolithsäule mit zahllosen, ineinander verschlungenen Menschenleibern. Über die Schönheit dieser Schöpfung kann man geteilter Meinung sein. Aber einen solchen Giganten aus „einem Stück“ zu schaffen, ist doch wohl bewundernswert.

Allgemein lobt man in Norwegen die Seetüchtigkeit der bei der DW gebauten Schiffe. Ein Kapitän der Reederei W. Wilhelmsen, Oslo, der früher das bei uns 1924 gebaute Motorschiff „Tungsha“ (Baunummer 65) gefahren hat und seit einigen Jahren einen Neubau einer däni-

schen Werft fährt, sagte mir: „Ich bin mit dem Neubau ganz zufrieden. Aber ich lasse nichts auf die alte ‚Tungsha‘ kommen. Sie ist ein vorzügliches Seeschiff, und ich bin nur ungerne von Bord gegangen.“

Ein Maschinenchef von der gleichen Reederei, der auf MS „Tiradentes“ (DW-Bau-Nr. 10, 1922 gebaut) in New York die 24jährige Klasse erlebte, erzählte mir, daß sich der Surveyor von Lloyds Register bei der Besichtigung der freigelegten Maschinenteile folgendermaßen geäußert habe: „Ich habe in meiner langjährigen Praxis als Lloyds Surveyor noch nie auf einem 24 Jahre alten Motorschiff solche gut erhaltenen Kurbelwellen und Lager gesehen wie hier.“

Ing. Meusel

Gedanken zur Verkehrsentwicklung

Einst beherrschte das Pferdefuhrwerk die Straße. Und selbst dieses Verkehrsmittel war nur Begüterten für Reise vorbehalten. Alle anderen mußten auf den Fußsohlen ihren Weg zurücklegen. Man kann aber doch sagen, daß durch Jahrtausende das Tier die Wagen über Wege und Straßen zog. Versuche, mechanisch angetriebene Wagen zu bauen, mißglückten, weil es keine genügend kräftigen und leichten Antriebsmittel gab. Man versuchte mit Dampf, mit Windrädern, mit Segeln; alles war vergebens. Länderverbindende Verkehrsmittel gab es nicht, um Güter oder Massen von Personen befördern zu können.

Auf dem Wasser benutzte man seit jeher das Segel, um mit der Kraft des Windes und der Strömung möglichst schnell vorwärtszukommen. Man versuchte es sogar mit Schaufelrädern im Schiff, mußte sie aber mangels einer geeigneten Maschinenkraft von Hand betreiben.

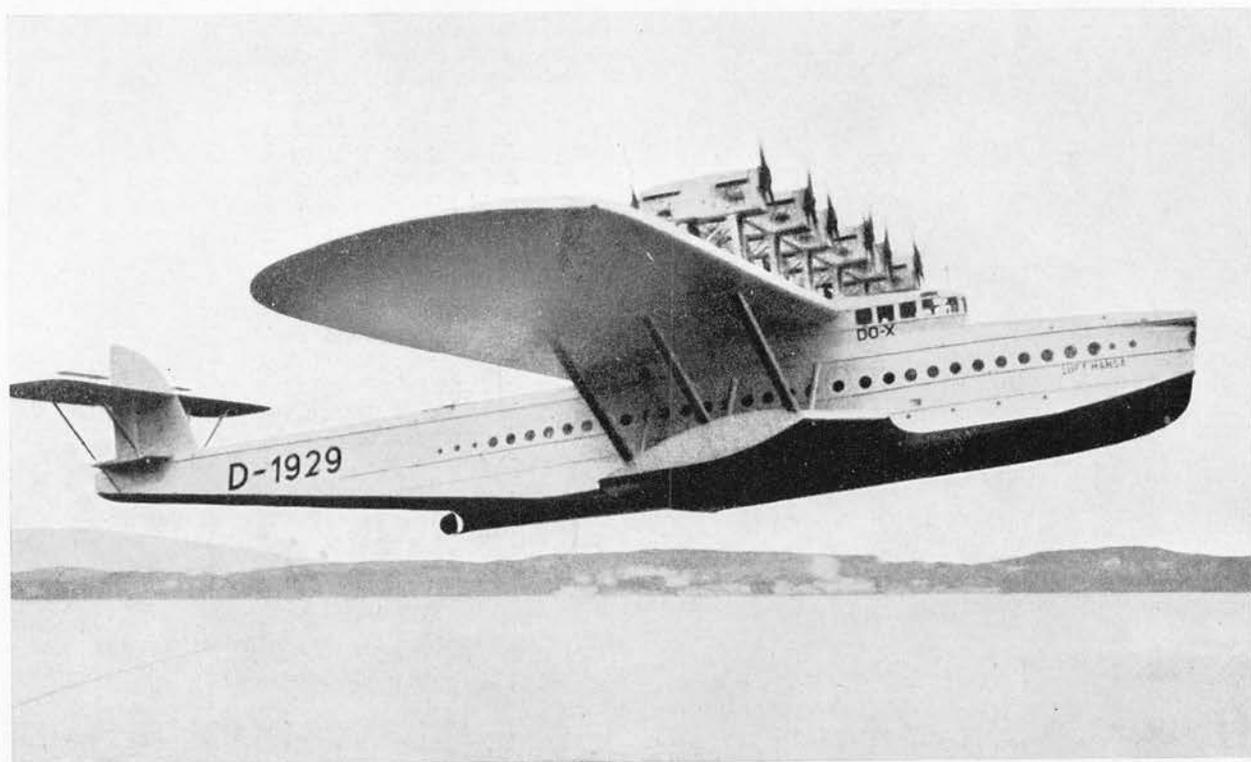
Die Luft gehörte den Vögeln. Alle Versuche scheiterten, dieses Medium mit Menschen zu bereichern.

Erst die Dampfmaschine — damals „Feuermaschine“ genannt — brachte eine Veränderung im Verkehrswesen. Zunächst wurde sie als Dampfmaschine für Bergwerke verwendet, dann erst brachte sie Wandel im Verkehr, als Lokomotive, als Schiffsmaschine und versuchsweise in Flugzeugen und Luftschiffen. Der Dampfmaschine folgte die Explosionsmaschine.

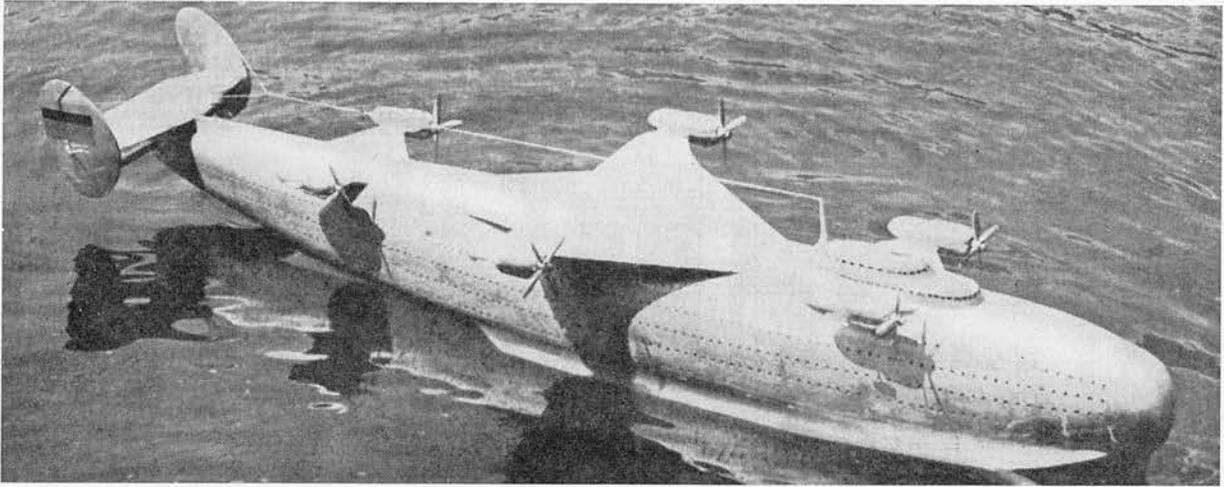
Neben den technischen Schwierigkeiten gab es „politische“.

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland spiegelt so recht unsere einstige Kleinstaaterei wider. Henschel aus Kassel hatte sich um die Einführung der Eisenbahnen schon damals bemüht, aber vergebens. 1816 sahen die Berliner die erste große Lokomotive, die in der Königlichen Eisengießerei, durch Friedrich Krigar, erbaut und auseinander genommen und in Kisten verpackt auf dem Wasserwege durch Spree, Havel, Elbe, Nordsee, Rhein und Mosel zu einer Saar-Grube geschafft wurde.

Den „Propheten des Verkehrs“ nennt man Friedrich



Flugboot Do-X



Das Schiff der Zukunft?

List zu Anfang des 19. Jahrhunderts. Schon damals hinderte der Bürokratismus den Fortschritt auf allen Gebieten, so auch den Verkehr von Staat zu Staat, und damit die Verständigung. Mit Feuereifer stemmte List sich dagegen. Damals gab es den ersten Gegensatz zwischen Schiene und Straße, ähnlich wie heute, nur mit dem Unterschied, daß die Geschwindigkeit der Straße größer geworden ist, wogegen damals die Schiene schneller war.

Der geniale Eisenbahngründer wurde von seinen Zeitgenossen nicht verstanden. Er übertraf seine Zeit geistig bei weitem. Zerbrochen am Leben, in Geldnöten, verhöhnt, fast ohne Freunde erschoss sich Friedrich List am 30. November 1846 in Kufstein. Man darf es heute endlich offen aussprechen, daß viele deutsche Fürsten im Wesen und Handeln ganz undeutsch waren. Sie hatten nur ihre eigenen Interessen im Kopf. Wer die deutsche Geschichte ein wenig kennt, weiß, wie sich Fürsten und Fürstbischöfe um die Gunst des Ausländers rissen, ihre eigenen Untertanen aber schlecht behandelten. Die Ausländer waren uns überlegen, weil ihre Länder nicht in Kleinstaaten zerrissen waren.

Der erste Deutsche, der sich für die Dampfschiffahrt einsetzte, war Friedrich Schröder, ein Großkaufmann aus Bremen. Er ließ sich zu Vegesack die „Weser“ bauen und befuhr damit von 1817—1833 die Unterweser. Die Dampfmaschine mußte noch aus England bezogen werden. Im Jahre 1818 kamen deutsche Dampfer auch auf die Elbe. 1824 lehnte die sächsische Regierung aber die Konzession für einen Dampfer auf der Elbe ab: „Eine solche schwimmende Dampfmaschine ist sowohl für die auf dem Schiff selbst und auf den in deren Nähe kommenden Fahrzeugen befindlichen Menschen als auch für die Bewohner der Elbufer mit einer nicht zu unterschätzenden Gefahr verbunden.“ Die Dampfschiffahrt über den Ozean hielten selbst die Engländer noch im Jahre 1836 für unmöglich. Man sagte, sie gleiche den Plänen einer Fahrt zum Monde! Die Abneigung gegen das Dampfschiff war noch sehr groß. Als Matthias Stinnes, der Begründer der rheinischen Dampfschleppfahrt, im Jahre 1843 seinen ersten Schlepper fahren ließ, wurde dieser sogar vom Ufer aus beschossen.

Das Dampfschiff und später das Motorschiff setzten sich trotzdem durch. Viele große und schöne Schiffe wurden auf deutschen Werften gebaut.

Auch das Flugzeug mußte eine lange Entwicklung durchmachen. Schon 1910 hatte Professor Hugo Junkers ein Flugzeug geplant, das zum Transport großer Lasten gedacht und dessen Merkmal der dicke Tragflügel war, in dem nicht nur alle Bauglieder untergebracht waren, sondern auch alle Lasten und Fluggäste Platz finden sollten. Deutschland schuf den Baustil des heutigen

Flugzeuges. Der Metallbau, der Tiefdecker, der dicke Tragflügel, der Spitzflügel, um nur die allerwichtigsten Merkmale zu nennen, kamen aus Deutschland und sind heute Allgemeingut des Weltflugzeugbaues. Leider ist uns jetzt der Bau von Flugzeugen in Deutschland verboten. Aber deutsche Konstrukteure und Ingenieure sind nach dem Zusammenbruch ins Ausland gegangen und bauen dort Flugzeuge, ob in Amerika, England, Schweden oder sonstwo, bleibt zunächst gleichgültig. Es sind die größten und schnellsten Flugzeuge der Welt, an denen auch deutsche Konstrukteure gearbeitet haben.

Man ist sich darüber klar, daß man für bestimmte Zwecke auch bestimmte Flugzeuge zu bauen hat. Das große mehrmotorige Verkehrsflugzeug soll zuallererst eine gewisse Menge Ladung, Fracht, Post und Personen befördern. Vom Verkehrsflugzeug verlangt man aber auch hervorragende Flugeigenschaften. Viel ist zu überlegen, genau wie im Schiffbau. Der Flugzeugbau hat viel Ähnlichkeit mit dem Schiffbau. Die ersten Flugzeugbauer waren sogar Schiffbauer, nur ist die Arbeit etwas feiner. Besehen wir uns einmal das deutsche Groß-Flugboot DO-X der Lufthansa. Das war doch ein fliegendes Schiff. Eine deutsche Großleistung der damaligen Zeit.

Im Luftverkehr liegen heute die Dinge so, daß man auf der einen Seite versucht, recht große Flugzeuge einzusetzen, die viel Bequemlichkeit bieten, möglichst Küche und Steward an Bord haben und mehr mit einem Schiff oder Eisenbahnwagen zu vergleichen sind. Auf der anderen Seite sollen bei großer Geschwindigkeit recht viele Personen befördert werden.

Nun sagt man heute: Es ist nicht unbedingt notwendig, in die Luft zu steigen, man kann auch auf dem Wasser bleiben. Unsere Schiffsbaukonstrukteure sollten sich einmal überlegen, ob man nicht ein großes Gleitboot bauen könnte, bei dem der Antrieb in die Luft verlegt wird. Die Kraftaufteilung wäre auch besser als bei einem Antrieb im Wasser. Mag der Vorschlag für einen Schiffsbauer auch gewagt klingen, so sind doch Überlegungen in der Richtung nicht abwegig. Man bleibt mit den Beinen gewissermaßen noch auf der Erde. In einer Tageszeitung wurde vor kurzem ein solcher Vorschlag unterbreitet, der hier im Bild gezeigt wird. Man denkt mit diesem Fahrzeug in etwa 20 Stunden nach New York zu kommen. Noch sieht dieses Modell wie ein Spielzeug aus. Mit einem 157 Meter langen und 45 Meter breiten Schiff dieser Art, das von zwölf Turbinen oder geeigneten Motoren angetrieben wird, will man den Atlantik im 180-Stunden-Kilometertempo überqueren und dabei 1500 Passagiere und 180 Mann Besatzung bequem und sicher über den großen Teich befördern. Ing. Adler

Aus dem Betriebssport



Der vergangene Monat hat unsere Betriebssportgemeinschaft sehr aktiv gesehen. In allen Sportarten ist eifrig gekämpft worden. Selbstverständlich können unsere Mannschaften nicht immer siegreich sein. Es läßt sich aber ohne Übertreibung sagen, daß die Betriebssportgemeinschaft im Durchschnitt sehr erfolgreich gewesen ist.

Unsere auswärtigen Wettkämpfe haben für unsere Sportler eine beachtliche Erfahrungsbereicherung bedeutet und dazu beigetragen, das Gesichtsfeld der Beteiligten zu erweitern. Das Pfingstfest war besonders geeignet, auswärts die Kräfte mit anderen Firmenmannschaften zu messen. Es waren zwei Wettspiele verabredet. Einmal sollten unsere Fußballspieler, die Handballgruppe und die Tischtennisabteilung mit je einer Mannschaft gegen entsprechende Mannschaften der Deutschen Linoleum-Werke in Delmenhorst antreten. Und endlich war ein Tischtennisturnier gegen die Betriebssportgemeinschaft Motor - Dresden verabredet.

Über dem Wettkampf in Delmenhorst lag ein Schatten. Als sämtliche Fahrtteilnehmer sich am Treffpunkt ZOB in Hamburg am Pfingstsonntag versammelt hatten, fehlte der bestellte Omnibus. Die findigen DW-Männer kamen aber trotzdem nach Delmenhorst, wo sie dann betrübt feststellen mußten, daß die Handballmannschaft der Delmhorster Linoleum-Werke nicht verfügbar war, so daß man sich auf Tischtennis und Fußball

beschränkte. Unsere Vertretungen konnten in Delmenhorst keinen Sieg erringen.

Unsere Tischtennisabteilung war mit 6 Spielern und 2 Begleitern in Dresden zu Gast. Diese Gruppe kam mit einem 14:6 - Sieg nach Hamburg zurück. In Delmenhorst und in Dresden haben sich Gastgeber und Gäste auch außerhalb der Wettkampfplätze getroffen. Unsere Reisenden hatten die Gelegenheit, das schöne Erzgebirge aus der Nähe zu betrachten.

Eine Reihe von Angehörigen der Betriebssportgemeinschaft wird jetzt an einem Schiedsrichterkursus teilnehmen. Es handelt sich hierbei um eine ausgesprochene Notwendigkeit, weil auch unsere Sportgemeinschaft, wie alle anderen, regelmäßig für Punkt-, Pokal- und Freundschaftsspiele Schiedsrichter zu stellen hat.

Unser Schachturnier ist immer noch nicht zu Ende. Wir geben nachstehend eine Übersicht über die Spiele der letzten Wochen:

Fußball:

DW 1 gegen Fa. Schulz	5:0
DW 1 gegen Fordwerke	6:3
DW 1 gegen Lübecke	5:1
DW Res. gegen Mitropa	9:2
DW 2 gegen Tretorn 2	5:1
DW 3 gegen Rapid 4	15:0
DW 3 gegen Oberfinanzdirektion 2	10:2
DW 3 gegen Nordd. Affinerie	7:0
DW AH 1 gegen Shell AH	1:0
DW AH 2 gegen Rapid AH	0:4
DW AH 2 gegen HEW AH	3:9
DW Jgd. gegen Stülcken Jgd.	2:7
DW Grasbrook 1 gegen Ortlepp	1:3

Handball:

DW 1 gegen Nordbank	7:25
DW 2 gegen Philips	13:6

Tischtennis:

DW gegen Motor-Altstadt Dresden	14:6
---------------------------------	------



Ausschnitt aus dem Fußballspiel DW gegen Ilo

GOLDENE HOCHZEIT



Am 27. 6. 1954 begeht unser Rentner Willi Wagener mit seiner Ehefrau das nicht sehr häufige Fest der goldenen Hochzeit. Unser goldener Hochzeiter gehörte zu den ersten Mitarbeitern der DW. Er war schon im Jahre 1918 dabei, als Dr. Scholz den Grundstein für unser heutiges Werk legte. Willi Wagener war überall verwendbar. Infolge seiner Tüchtigkeit hat er es auch sehr bald zum Vorarbeiter in der Nieterei gebracht. Später war er in der Brennerei tätig.

Das Ehepaar Wagener erfreut sich bester Gesundheit. Als Einwohner von Finkenwerder nehmen Wagener's regen Anteil am Geschehen auf der DW. Wir alle wünschen unseren Jubilaren noch viele Jahre glücklichen Zusammenlebens.

WIR

BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSEREN JUBILAR

Er feierte sein 25jähriges Dienstjubiläum



Am 28. 5. 1954 feierte der Raumwärter Paul Hamberg (Bordmontage) sein 25jähriges Dienstjubiläum.

Paul Hamberg ist im Jahre 1929 bei uns eingetreten und hat seitdem die ihm übertragenen Aufgaben gewissenhaft und korrekt erfüllt.

Wir wünschen ihm, daß er noch recht lange als zuverlässiger Mitarbeiter in unseren Reihen bleibt.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Schiffbauhelfer Joachim Rupprecht mit Fr. Inge Kreismer am 8. 5. 1954
E'Schweißer Heinz Masuch mit Fr. Christel Krapiau am 8. 5. 1954
Schlosser Harald Eckhoff mit Fr. Alice Sietas am 8. 5. 1954
Stellagenbauer Kurt Müller mit Fr. Brigitte Brock am 8. 5. 1954
Kupferschmiedhelfer Dietmar Kaufmann mit Fr. Hildegard Straub am 15. 5. 1954
Anschläger Edmund Reddihs mit Fr. Inge Viering am 15. 5. 1954
Schlosser Alfred Stoffregen mit Fr. Gerda Prävk am 15. 5. 1954
Hobler Karl Wente mit Fr. Gerda Nissen am 15. 5. 1954
Helfer Walter Bürig mit Fr. Traute Thiesen am 18. 5. 1954
E'Schweißer Alfred Fellmann mit Fr. Ursula Stemmann am 20. 5. 1954
Schiffbauer Heinz Tollschnibbe mit Fr. Gertrud Oels am 22. 5. 1954
Maschinenbauer Hermann Kant mit Fr. Else Kriesel am 22. 5. 1954
S'zimmerer Hans-Rudolf Scholz mit Fr. Christel Gally am 29. 5. 1954
E'Schweißer Paul Albers mit Fr. Ingeborg Bock am 29. 5. 1954
Anschläger Karl-Heinz Offermann mit Fr. Elsa Görtzen am 29. 5. 1954
Anschläger Edgar Reusch mit Frau Ursula Groth am 29. 5. 1954

Stemmeranlerner Egon Meyer mit Fr. Ingeborg Köthe am 29. 5. 1954
Helfer Reinhold Kuhwe mit Frau Else Studte am 31. 5. 1954
Transportarbeiter Günther Eccarius mit Fr. Ursel Voigt am 3. 6. 1954
Brenner Hans Semmel mit Frau Elli Stöckmann am 4. 6. 1954
Autom.-Schw.-Anlerner Fritz Waschulewski mit Fr. Gertrud Pöppel am 4. 6. 1954
E'Schw.-Anlerner Walter Neuhaus mit Fr. Krimhilde Bonsack am 4. 6. 1954
Schiffbauhelfer Günter Pillar mit Fr. Ilse Müller am 5. 6. 1954
E'Schweißer Günter Lau mit Fr. Erna Jeske am 5. 6. 1954
Ausrichterhelfer Alois David mit Fr. Hannelore von Ahnen am 5. 6. 1954
Matrose Walter Srugies mit Frau Margarethe Spies am 5. 6. 1954

Geburten:

Sohn:

Anstreicher Kurt Esselmann am 10. 5. 1954
Anstreicher Richard Gutzeit am 11. 5. 1954
E'Schweißer Hermann Lienau am 15. 5. 1954
E'Schweißer Günter Sockolowsky am 15. 5. 1954
Bohrerhelfer Günther Rönne am 22. 5. 1954
Stellagenbauer Eberhard Kohl am 28. 5. 1954
Helfer Friedrich Winkelmann am 30. 5. 1954
E'Schw.-Anlerner Erich Levin am 31. 5. 1954
Schmied Rudolf Janke am 1. 6. 1954
Schmied Hans Bülck am 2. 6. 1954

Schlosser Kurt Niedzolka am 5. 6. 1954
 Schiffbauhelfer Helmut Heede am 6. 6. 1954
 E'Schweißer Hans-Hermann Kruse am 7. 6. 1954
 Behauer Heinrich Röhl am 22. 5. 1954

Tochter:

Kreuzer Gustav Bade am 28. 12. 1953
 E'Schw.-Anlerner Paul König am 10. 4. 1954
 Bohrer Emil Quilling am 10. 5. 1954
 E'Schw.-Anlerner Georg Freudenthal am 10. 5. 1954
 Preßluftarbeiter Heinrich Fahje am 13. 5. 1954
 Kupferschmiedhelfer Wenzel Hladik am 18. 5. 1954
 Kupferschmiedhelfer Heinz Rosendahl am 15. 5. 1954
 Werkstattschreiber Hermann Lüdders am 20. 5. 1954
 E'Schweißer Arthur-Felix Freyer am 24. 5. 1954
 Schiffbauhelfer Wolfgang Brumm am 27. 5. 1954
 Schiffbauhelfer Günter Feldvoss am 29. 5. 1954
 E'Schw.-Anlerner Hans Götz am 29. 5. 1954

Kranfahrer Werner Heidorn am 30. 5. 1954
 E'Schw.-Anlerner Paul Tumulka am 2. 6. 1954

Wir gratulieren!

Wir gedenken unserer Toten

<p>Heinz Claasen Schleifer gest. 24. 5. 1954</p>		<p>Gerhard Kreikenbaum Brenner gest. 6. 6. 1954</p>
<p>Richard Stöckelmaier Schiffbauer gest. 27. 5. 1954</p>		<p>Waldemar Mittelstädt Ausrichter gest. 12. 6. 1954</p>



Die Wiederaufbauarbeiten auf dem Reiherstieg gehen ihrem Ende entgegen. Die Docks sind bereits ausgelegt. Eins der neuen Docks ist sogar schon in Betrieb. Damit ist der Zeitpunkt herangekommen, daß auch die erforderliche Belegschaft für den Reparaturbetrieb Reiherstieg zum Reiherstieg kommt. Das gibt natürlich Überlegungen, wer wohl aus Finkenwerder dorthin versetzt wird. Manch ein Wunsch wird geäußert, weil der Reiherstieg für viele verkehrstechnisch günstiger liegt als Finkenwerder. In den nächsten Wochen werden alle diese Fragen ihre Antwort bekommen haben, und eine Reihe weiterer Belegschafter wird neu eingestellt sein.

Wer sich noch erinnert, wie der Reiherstieg am Ende des Krieges aussah, wird ermessen können, wie groß die Leistung des Wiederaufbaues ist. Für uns alle ist es deswegen ein besonders stolzes Gefühl, weil wir aus eigener Kraft den Wiederaufbau fertigbekommen haben, ohne an die Öffentlichkeit zu appellieren oder sonstwie die Reklametrommel für uns zu rühren. Es ist in der heutigen Zeit schon eine ganz unwahrscheinliche Leistung, zwei große Docks zu bauen und darüber hinaus Werkhallen und sonstige Anlagen neu zu erstellen. Am Ende des Krieges und nach dem Eingreifen der Besatzungsmacht sah der Reiherstieg aus wie eine Mondlandschaft. Bombenkrater und Sprenglöcher reiheten sich aneinander, und damals hat wohl niemand von der Belegschaft geglaubt, daß sich auf dem Reiherstieg jemals wieder Leben rühren würde. Vergessen wir nicht, daß damals das absolute Schiffbauverbot auf Grund des unglückseligen Potsdamer Abkommens bestand und daß der Reiherstieg-Betrieb darüber hinaus als Demontagebetrieb überhaupt zum Tode verurteilt schien. Alle Schwierigkeiten sind dank der optimistischen Tatkraft unseres Vorstandes, der vom ersten Tage an sein Augenmerk auf die Schaffung

von Möglichkeiten für den Wiederbeginn des Schiffbaus gerichtet hat, gemeistert worden. Zurzeit sind etwa 9000 Menschen auf der DW beschäftigt. Und es ist durchaus beabsichtigt, diese Zahl noch zu vergrößern.

Wie die Entwicklung unseres Betriebes vorangegangen ist, zeigt, daß die ständige Verstärkung unseres Belegschaftstandes auch in Finkenwerder dazu zwang, verkehrstechnische Probleme in Angriff zu nehmen. Die unerfreuliche Situation an der Teufelsbrücke, die ja von der überwiegenden Zahl unserer Belegschaftsangehörigen auf dem Wege zur Arbeitsstelle benutzt werden muß, hat die Behörden dazu veranlaßt, einen hoffentlich erfolgreichen Straßenumbau vorzunehmen. Auch dieser Umbau wird in nächster Zeit fertig sein und die Möglichkeit geben, daß die Omnibusse von unseren Belegschaftern gefahrlos erreicht werden können. Das Parkplatzproblem wird allerdings noch einer endgültigen Lösung bedürfen. Erfreulicherweise nimmt ja die Zahl der Kraftfahrer innerhalb unserer Belegschaft ständig zu. Und irgendwo müssen ja die Motorräder und Wagen abgestellt werden können.

Mit der äußeren Aufwärtsentwicklung hält die innere Entwicklung unseres Betriebes erfreulicherweise stand. Wir müssen immer wieder voller Freude feststellen, daß die Zusammenarbeit unserer Belegschaftsangehörigen im wesentlichen in Ordnung ist. Es ist beruhigend zu sehen, wie die einzelnen DW-Männer sich im großen und ganzen bemühen, aufeinander Rücksicht zu nehmen. Dabei spielen von Zeit zu Zeit auftretende Unerfreulichkeiten durchaus keine Rolle. Ich habe schon oft genug an dieser Stelle betont, daß in einem Großbetrieb wie dem unserigen, der mit den Angehörigen unserer Belegschafter zusammen immerhin zahlenmäßig der Einwohnerschaft einer Stadt wie Stade gleichkommt, immer etwas vorkommen wird.

Eine gewisse Erleichterung für manchen von uns ist es sicher gewesen, daß durch Vermittlung der Betriebsleitung eine große Anzahl (etwa 800) von Fahrrädern zu einem wirklich niedrigen Preise an unsere Betriebsangehörigen verkauft werden konnte. Hoffen wir, daß diese Räder den Erwartungen, die in sie gestellt werden, entsprechen.

Allen Urlaubern wünsche ich erholungsreiche Tage.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabauteermann