



# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

15. Jahrgang · 27. Mai 1955 · Nr. 5

### 10 Jahre danach - 1945/1955

Von Dr. William Scholz

3. Mai 1945: In Ankündigung der unmittelbar bevorstehenden Besetzung Hamburgs auf behördliche Anordnung Arbeitsschluß um 10 Uhr morgens — Verbot des Betretens der Straßen Hamburgs nach 15 Uhr — Einmarsch der Besatzungstruppen in den frühen Abendstunden — Besetzung der Hamburger Großbetriebe, darunter die Deutsche Werft in Finkenwerder durch eine Abteilung des King's Regiment.

Das war für uns alle das Ende des Krieges, in dem wir nach fast sechsjähriger Dauer und unerhörten Anstrengungen allen Angriffen und Gewalten zum Trotz in sachlicher Pflichterfüllung die uns gestellten Aufgaben zu meistern gesucht hatten.

Die Besetzung der Werft durch britische Truppen bedeutete für uns zugleich das Verbot zur Wiederaufnahme der Arbeit in unseren Betrieben.

Von der Betriebsleitung sofort eingeleitete Verhandlungen mit der Besatzungsmacht — auf die die alleinige Regierungsgewalt übergegangen war — führten dazu, daß die Deutsche Werft als erste Hamburger Werft die Erlaubnis erhielt, mit einer Belegschaft bis zu 4000 Mann am Pfingstmontag 1945 den Betrieb zunächst in Finkenwerder wieder aufzunehmen.

Die um die Zukunft stark besorgte Belegschaft begrüßte die Wiederaufnahme der Arbeit mit großer Genugtuung. War diese Arbeitserlaubnis zunächst auch nur auf die Vornahme von Reparaturen und den Umbau von Schiffen beschränkt, so hegten wir doch die Hoffnung auf eine baldige völlige Freigabe des Schiffsneubaus, die, wie sich allerdings sehr schnell ergab, auf eine sehr harte Probe gestellt werden sollte.

Dennoch konnte die Belegschaft bald wieder auf 3000 Mann gebracht werden und sank trotz des Fehlens des Schiffsneubaus in den kommenden Jahren niemals unter diese Zahl.

Erst allmählich wurde uns klar, daß das Verbot des Schiffsneubaus Teil eines gegen die Gesamtheit der deutschen Wirtschaftsbetriebe gerichteten Planes war, der davon ausging, Deutschland für immer von dem Weltmarkt als

Konkurrent zu beseitigen. Wir hatten zunächst keinerlei Vorstellung, daß die Alliierten bereits vor Kriegsende eine unter dem Namen "Morgenthau-Plan" veröffentlichte Entschließung gefaßt hatten, die deutsche Industrie für alle Zeiten vom Weltmarkt fernzuhalten und den deutschen Boden zu einem Kartoffelacker umzupflügen, auf dem nur eine schwache Konsumgüterindustrie bestehen bleiben sollte, um damit für lange Zeit den deutschen Lebensstandard unter allen Umständen noch unter den der Oststaaten zu senken.

Dieser aus tiefem Haß gegen deutsches Wesen diktierte Plan wurde einige Monate später in dem Potsdamer Abkommen verankert, das damit offen aussprach, daß der Schiffsneubau auf zunächst unabsehbare Zeit überhaupt einzustellen sei.

Die Schwere dieses Diktats ist glücklicherweise der Mehrzahl unserer Belegschaft im vollen Umfange überhaupt nicht zum Bewußtsein gekommen. Für die verantwortliche Leitung unseres Werkes blieb dagegen diese Beschränkung jahrelang eine schwere Sorge und führte zu ständigen Verhandlungen mit der Besatzungsmacht, um die Bestimmungen des Potsdamer Abkommens zu mildern und den Schiffsneubau wenigstens wieder in einem Umfange zuzulassen, der es ermöglichte, einen Stamm der Belegschaft zu halten und uns die Möglichkeit zu geben, durch Nachwuchsschulung die Tradition des deutschen Schiffbaus zu erhalten.

Das Frühjahr 1946 führte zu einem Tiefstand im Werftgeschehen, da keinerlei Neubauaufträge vorlagen und vorläufig auch keine Aussicht bestand, den Bau von Schiffen wieder aufzunehmen, im Gegenteil, wurden wir zu Anfang des Jahres von den zuständigen britischen Dienststellen unterrichtet, daß außer wenigen für die Schiffsreparatur notwendigen Werkstätten alle dem Neubau von Schiffen dienenden Anlagen und Einrichtungen einschließlich der Helligen in absehbarer Zeit gesprengt werden sollten.

Die großen Kräne waren für den Abtransport nach dem Ausland vorgesehen; das letzte uns verbliebene Schwimm-





1945

Verwaltungsgebäude Reiherstieg

195

dock III unseres Betriebes Reiherstieg wurde beschlagnahmt und, obwohl es unser Privateigentum war, enteignet und ohne irgendwelche Entschädigung nach dem Ausland übergeführt.

Dem einmütigen Einspruch aller Hamburger Werftbetriebe und der von uns veranlaßten Einberufung einer außerordentlichen Bürgerschaftssitzung am Himmelfahrtstage 1946 gelang es, durch eine von allen Parteien von rechts bis links gefaßte und durch den Senat am gleichen Tage dem damaligen britischen Hauptquartier in Bad Oeynhausen überreichte Protestentschließung am nächsten Tage eine Verfügung der britischen Regierung zu erreichen, die zunächst eine Aufhebung der Sprengaktion für die nächsten drei Tage vorsah. In anschließenden Verhandlungen gelang es dann, einen weiteren Aufschub zu erreichen, der schließlich dazu führte, daß von den Sprengungen zunächst wenigstens auf den Hamburger Werftbetrieben, die nicht als ausgesprochene Rüstungsbetriebe galten, abgesehen wurde.

Die Aufhebung des Verbots, auf deutschen Werften Seeschiffe zu bauen, war damit zwar noch nicht erreicht, jedoch wurde damit zunächst wenigstens die Erhaltung der Werftbetriebe sichergestellt.

Die schwierige Ernährungslage des deutschen Volkes in diesen Jahren führte schließlich dazu, den Werften die Wiederaufnahme des Neubaus von Fischdampfern zu gestatten, wenngleich auch diese in bezug auf ihre Größe und Einrichtung besonders in ihrer Antriebsanlage — der Einbau von Dieselmotoren war überhaupt verboten — Fahrzeugen entsprachen, wie sie vor etwa 20 Jahren zum Stand der Technik gehörten.

Erst um die Jahreswende 1949/1950 wurde das Schiffbauverbot gelockert, wenn auch zunächst nur Neubauten

kleinerer und mittlerer Größe in Auftrag genommen werden durften. Immerhin war damit eine erste Möglichkeit gegeben, den Schiffsneubau wieder aufzunehmen, bis schließlich Anfang 1950 der Bau von Handelsschiffen — wenn auch mit Ausnahme des Baus von reinen Fahrgastschiffen — jeder Art und Größe wieder gestattet wurde.

Die von uns in den Jahren gezwungener Untätigkeit entwickelten Neuerungen durch Einführung anderer Entwürfe und die Umstellung auf den Bau von Schiffen in geschweißter Bauart ermöglichten es uns, sehr rasch wieder zu größeren Abschlüssen für Neubauten im In- und Ausland zu kommen, so daß von 1950—1954 in bezug auf unsere Beschäftigungslage und die in den kommenden Jahren abgelieferte Neubautonnage der Vorkriegsstand sehr bald wieder erreicht wurde. Bereits 1953 wurde eine Neubautonnage von mehr als 200 000 tdw von uns zur Ablieferung gebracht und damit der Vorkriegsstand wieder erreicht.

Die Hand in Hand damit gehende Wiederherstellung und der Ausbau unserer Betriebe Finkenwerder und Reiherstieg konnten im Jahre 1954 als abgeschlossen betrachtet werden.

Unsere durch Kriegsereignisse und die oben erwähnte Beschlagnahme völlig verlorengegangenen Dockanlagen wurden durch zwei Neubauten von 22 000 und 12 000 t Tragfähigkeit im Laufe des letzten Jahres ersetzt, während ein drittes Schwimmdock von etwa 8000 t Tragfähigkeit vor wenigen Wochen in Bau gegeben wurde.

Der vorliegende Auftragsbestand von etwa 600 000 tdw sichert unseren Betrieben volle Beschäftigung für die nächsten zwei Jahre.

So ist schließlich das vom Ausland immer wieder bestaunte "deutsche Wunder" des raschen Wiederaufbaus

1945

Maschinenfabrik Reiherstieg









Die neuen Schwimmdocks im Betrieb Reiherstieg, 22000 und 12000 t Hebefähigkeit

Neuaufbau Dock- und Reparatur-Betrieb Reiherstieg 1954





Groß-Schweißerei Finkenwerder mit verschiebbarem Dach und 45-t-Turmdrehkran

der deutschen Wirtschaft in den Nachkriegsjahren im Grunde doch nur die natürliche Reaktion auf die uns durch den "Morgenthau-Plan" und das Potsdamer Abkommen vom Jahre 1945 zugedachte völlige Vernichtung. Betriebsleitung und Belegschaft haben damit gezeigt, daß ein sich seines eigenen Wertes und seiner Arbeitskraft bewußtes Volk im zielbewußten Lebensdrang und mit dem Willen zur Tat immer in der Lage sein wird, im freien Wettbewerb mit den Völkern der Welt den Wirtschaftskampf zu bestehen.

Im neuen Heim



Richtfest Neubausiedlung Finkenwerder, Auedeich 206 Wohnungen

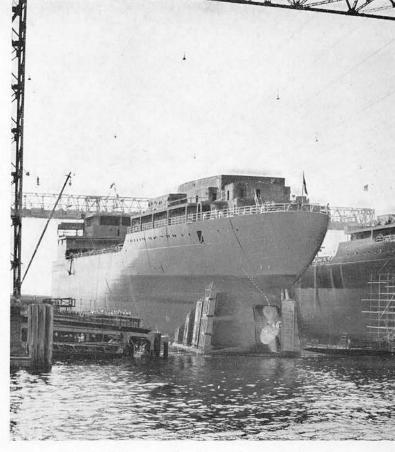
# Was die letzten Wochen brachten

Rein äußerlich waren die letzten Wochen recht ruhig. Es gab wenig besonders hervorzuhebende Ereignisse. Trotzdem wurde selbstverständlich mit Volldampf gearbeitet. Die Ergebnisse dieser Arbeit werden wir schon sehr bald in Form von Stapelläufen und Probefahrten erleben.

Vorläufig können wir nur melden, daß am 16. Mai 1955 der erste Teil eines weiteren Esso-Supertankers zu Wasser gelassen wurde. Der Vorstand der Esso und die künftige Taufpatin haben es sich nicht nehmen lassen, dieses Ereignis, das erfreulicherweise bei strahlendem Sonnenschein vor sich gehen konnte, mitzuerleben. Das letzte Drittel des Neubaues wird sehr bald folgen. Beide Teile werden wie bei der "Esso Hamburg" in unserem Dock I zusammengebaut werden.

Der 24. Mai 1955 ließ uns den Stapellauf der "Julius Schindler", eines Motortankers von 18 300 tdw erleben. Hierüber werden wir in der Juni-Ausgabe mehr berichten.

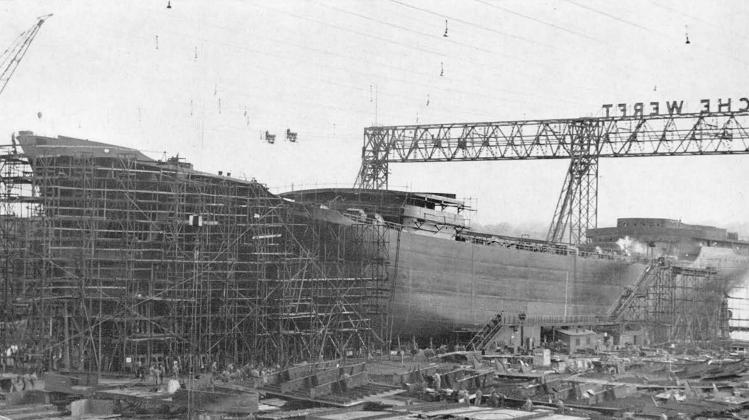
Der letzte Tag des Monats wird uns die Probefahrt des Fruchtschiffes "Horncap" bringen. Auch hierüber werden wir eingehender in der nächsten Ausgabe berichten.



Eine "Hälfte" des neuen Esso-Supertankers vor dem Stapellauf

Inzwischen haben wir auch die Hauptversammlung unserer Aktionäre hinter uns. Die meisten von uns werden in der Presse bereits einiges darüber gehört haben. Der vom Vorstand gegebene Bericht wies eine verhältnismäßig günstige wirtschaftliche Lage unserer Werft aus, so daß auch für das vergangene Jahr eine Dividende von 8 %, das sind DM 960 000,—, an die Aktionäre zur Verteilung kommen konnten. Wir berichten an anderer Stelle über das Ergebnis der Hauptversammlung.

MT "Julius Schindler"



## Deutsche Werft - Geschäftsbericht 1954

Hoher Auftragsbestand - Politik der inneren Kräftigung

Der soeben vorgelegte Geschäftsbericht der Deutschen Werft für das Geschäftsjahr 1954 hat der Tagespresse und den großen Wirtschaftszeitungen Veranlassung gegeben, sich eingehend mit dem Jahresergebnis und der Bedeutung unseres Unternehmens im Weltschiffbau zu beschäftigen. Wir bringen nachstehend einen gekürzten Auszug aus dem "Industriekurier" vom 3. Mai 1955.

Die relativ niedrige Gewinnausschüttung steht im Einklang mit der von dem alleinigen Vorstand Dr. WILLIAM SCHOLZ verfolgten Geschäftspolitik, die Reserven des Unternehmens soweit wie möglich zu stärken, damit es allen Risiken gegenüber, die sich aus Schwankungen der internationalen Konjunkturlage ergeben könnten, für die Zukunft gewappnet ist. Die Abschreibungsmöglichkeiten wurden voll ausgenutzt; darüber hinaus wurden die offenen Rücklagen auf insgesamt 14,45 (10,58) Mill. DM gebracht. Das Eigenkapital deckt jetzt das Anlagevermögen voll.

Die Deutsche Werft hat auch im Jahre 1954 ihre Stellung als führendes Werftunternehmen im Weltschiffbau aufrechterhalten können. Mit 17 Schiffen mit 232 618 tdw war die von Stapel gelaufene Tonnage noch höher als im bisherigen Rekordjahr 1953, in dem 219618 tdw zu Wasser gelassen worden waren. Damit liegt sie weiterhin an der Spitze aller Werften der Welt. An den Stapelläufen war das Ausland mit 47,5 Prozent beteiligt. Zur Ablieferung gebracht wurden im Berichtsjahr 14 Schiffe, darunter sechs Motor- und Turbinentanker von 15 000 bis 18 300 tdw, drei Turbinen-Fracht- und Fahrgastschiffe von je 10 200 tdw, drei Motor-Frachtschiffe von 5000-8640 tdw und zwei Motor-Kühlschiffe mit Fahrgasteinrichtung von je 3000 tdw. Die Gesamtumsatzleistung hat sich trotz der gesunkenen Preise auf der Höhe des Vorjahres gehalten, in welchem nach einer 42prozentigen Steigerung gegenüber 1952 die 200-Mill.-Grenze überschritten worden war. Mit der Mitte des Jahres erfolgten Indienststellung von zwei großen Schwimmdocks von 22 000 t und 12 000 t Hebefähigkeit im Betrieb Reiherstieg wurde die Dock- und damit die Reparaturkapazität des Unternehmens wesentlich erweitert. In der vollständig neu geschaffenen Dockanlage können jetzt Schiffe bis zu 45 000 tdw (Supertanker) Aufnahme finden. Die Werft hat 1954 275 Schiffe mit 1 547 899 BRT gedockt gegenüber 170 Schiffen mit 933 674 BRT im Jahre 1953. Etwa zwei Drittel der Schiffe stellten Auslandsaufträge dar.

Die Stärke der Belegschaft belief sich im Jahresdurchschnitt 1954 auf 8771 Mann gegenüber 7622 Mann im Vorjahr. Sie betrug am Jahresende 9190 Mann und ist inzwischen auf 9300 gestiegen. Die Wiederaufbauarbeiten des in den Nachkriegsjahren vollständig demontierten Betriebes Reiherstieg können nach der Wiedererrichtung der Maschinenfabrik im wesentlichen als abgeschlossen gelten. In den neu erstellten Werkstätten, in denen 1200 Mann beschäftigt sind, können Reparatur- und Instandsetzungs-

arbeiten an Schiffs-Dampfmaschinen, Motoren und Turbinenanlagen jeder Art und Größe vorgenommen werden.

Eine Gegenüberstellung der Vermögenswerte (Aktiva) und der Verbindlichkeiten (Passiva) der beiden letzten Geschäftsjahre zeigt folgendes Bild (siehe untenstehende Tabelle):

Obwohl die Erhöhung der eigenen Mittel im vergangenen Jahre kleiner gewesen ist als die der Anlagewerte, sind letztere immer noch durch Eigenkapital gedeckt. Die langfristigen Fremdmittel von 10,56 Mill. DM dienen voll der Deckung des Umlaufvermögens. Die Finanzstruktur kann somit als befriedigend angesehen werden.

Da das Eigenkapital durch Rücklagenzuweisungen erhöht ist und sich sowohl wirtschaftlicher Ertrag als auch das Jahresergebnis im Vergleich zum Vorjahr ermäßigt haben, erscheint die Rentabilität bezogen auf das Eigenkapital als verschlechtert.

Verhältnisse Anlagewerte / Gesamtvermögen und eigene Mittel / Gesamtkapital sind praktisch unverändert. Der Prozentsatz für die Anlagewerte von 14,1 und die eigenen Mittel von 14,2 ist auf den ersten Blick sehr gering. Allerdings muß man bedenken, daß die Anzahlungen mit 121,34 weit mehr als ein Drittel des Gesamtkapitals ausmachen und die Erhöhung des Gesamtkapitals um 29,21 zur Hälfte durch das Steigen der Anzahlungen bedingt ist. Somit ist eine Eigenkapitalserweiterung nicht von äußerster Dringlichkeit. Der Vorstand selbst teilt in diesem Zusammenhang mit, daß für die nächste Zeit keine Kapitalerhöhung vorgesehen ist. In ihrem Anteil am Rohertrag sind die Personalaufwendungen (durch Tariferhöhungen und freiwillige Leistungszulagen) durch ihr Steigen um 5,9 nunmehr fast an die 75%-Grenze gelangt. Dieser Prozentsatz ist sehr hoch, aber durch die Branche leicht erklärlich. Unterstellt man, daß die Beschäftigteneinstellungen entsprechend der Umsatzausweitung erfolgt sind, dann dürfte die Erhöhung im wesentlichen auf Tarifsteigerungen beruhen. Da der Börsenkurs von 110 % zum 31. 12. 53 auf 170 % zum 31. 12. 54 angestiegen ist, muß die Rendite bei gleicher Dividendenhöhe natürlich kleiner sein.

Die Bilanz und ihre Struktur ist nach wie vor als gesund und befriedigend zu bezeichnen und wird dank der Bemühungen des Vorstandes mutmaßlich auch noch weiter verbessert. Die Liquidität ist gut und der Auftragsbestand gewährleistet eine Vollbeschäftigung bis in die zweite Hälfte des Jahres 1957.

Aktiva		I, DM 31, 12, 53	+
	31, 14, 34	31, 12, 33	
Sachanlagen	. 26,86	21,16	+ 5,70
Beteiligungen	. 0,48	0,56	- 0,08
	27,34	21,72	+ 5,62
Wertberichtigungen	. 0,50	0,50	_
Anlagewerte	. 26,84	21,22	+ 5,6
Anzahlungen	. 23,51	24,10	- 0,59
Vorräte	. 9,41	10,99	-1,50
7 75 1 67 117 7 67 1 166	. 77,01	61,65	+15,30
Wertpapiere	. 4,95	0,42	+ 4,5
Warenforderungen	0.50	4,98	- 1,4
Konzernforderungen	. 0,04	-	+ 0,0
Sonstige Forderungen .	0 4 5	2,00	+ 1,13
Kasse, Wechsel, Bank .	. 43,28	37,12	+ 6,10
Darlehen n. §§ 7c u. 7d ESt	G 5,89	2,78	+ 3,1
	170,74	144,04	+26,70
Wertberichtigungen	. 5,89	2,78	+ 3,1
Umlaufvermögen	. 164,85	141,26	+23,59
Gesamtvermögen	. 191,69	162,48	+29,2

Passiva	Mill, DM	
Passiva	31. 12. 54 31. 12. 53	
Grundkapital	. 12,00 12,00 -	
Rücklagen	14,45 $10,59$ $+$ $3$	,8
Gewinnvortrag	0,72 $0,71$ $+$ $0$	,0
Eigene Mittel	27,17 $23,30$ $+$ $3$	,8
Langfristige Darlehen	. 2,87 1,50 + 1	,3
Langfristige Bankschulden		,0
Reusch-Jugendstiftung .	. 0,10 0,10 -	
Langfristige Fremdmittel .	10,56 $8,15$ $+ 2$	,4
Anzahlungen	. 121,34 107,28 +14	,0
Warenschulden	. 5,70 3,68 + 2	,0
Konzernschulden	. 0,53 2,52 — 1	,9
Dividende	. 0,96 0,96 -	-
Sonstige Schulden	. 1,39 1,80 — 0	,4
AusfuhrfinanzierKredit .	. 5,39 — + 5	,3
Rückstellungen	18,65 $14,79$ $+$ $3$	,8
Kurzfristige Fremdmittel .	. 153,96 131,03 +22	,9;
Gesamtkapital	. 191,69 162,48 +29	.2

# Schon wieder Geld für die Aktionäre

Am 30. April 1955 fand die Hauptversammlung unserer Aktiengesellschaft statt. In dieser Hauptversammlung wurde dem Vorschlage unseres Vorstandes entsprechend beschlossen, eine Dividende von 8 % an die Aktionäre auszuschütten. Da das Aktienkapital DM 12 000 000,— beträgt, kann sich jeder leicht ausrechnen, daß DM 960 000,auf diese Weise zur Auszahlung gekommen sind. Dieser Betrag ist übrigens geringer als der Betrag, der von der DW Jahr für Jahr als Beitrag für die Unfallversicherung geleistet wird. Der Beitrag zur Berufsgenossenschaft (Reichsgesetzliche Unfallversicherung) beträgt nämlich etwas mehr als DM 1 000 000,--. Dieser Aktiendividende von DM 960 000,- steht eine Lohnsumme, die im Laufe des Jahres 1954 gezahlt worden ist, in Höhe von DM 45 000 000,- gegenüber. Wie immer, wenn irgend jemand Geld bekommt, kommen andere, die sich darüber aufregen. So war es auch bei uns, das war vorauszusehen. Es war auch vorauszusehen, daß dieser oder jener versuchen würde, aus der Tatsache der Dividendenzahlung politisches Kapital zu schlagen. Nicht vorauszusehen war, daß so primitiv gelogen wurde, wie es geschehen ist.

Da wurde z. B. behauptet, daß das Aktienkapital der DW von 12 auf 16 Mill. erhöht worden sei, ohne daß der Aktionär einen Pfennig dazu tun mußte. Es wurde weiter erzählt, daß ein nicht unterzubringender Reingewinn von 17 Mill. unter den Aktionären aufgeteilt worden sei. Und schließlich machte man sich den Spaß und rechnete diese angeblich verschobenen 17 Mill. um und stellte auf diese Weise fest, daß jeder der bei der DW beschäftigten Arbeiter auf diese Weise um DM 2125,— betrogen worden sei.

Das Ganze ist selbstverständlich ein ausgemachter Unfug. Das Aktienkapital ist nicht erhöht worden. Die Aktionäre haben außer der oben bereits angegebenen Dividende nicht einen Pfennig zugeschoben bekommen. Im übrigen ist ja der Aufsichtsrat dazu da, aufzupassen, was geschieht. Und diesem Aufsichtsrat gehören drei von der Betriebsgemeinschaft gewählte Aufsichtsratsmitglieder an.

An anderer Stelle hat unser Vorstand Dr. Scholz gegenübergestellt, wie es bei uns vor ziemlich genau 10 Jahren aussah und wie es heute aussieht. Das wollen wir hier jetzt auch mal von einem anderen Gesichtspunkt aus tun. Vor ca. 10 Jahren wurde das Schießen eingestellt, nachdem das Deutsche Reich etwa 5½ Jahre lang gekämpft hatte.

Der deutsche Staat hatte aufgehört zu bestehen. Millionen von Menschen waren rücksichtslos und brutal aus ihrer Heimat vertrieben worden. Hunderttausende sind auf den Wegen von Ostpreußen nach Westen umgekommen und wahrscheinlich weitere Hunderttausende sind damals in den Lagern draufgegangen. Es sind eine ganze Reihe von Betriebsangehörigen hier, die jederzeit berichten können, was sie nach 1945 zum Beispiel in Danzig, Ostpreußen, Westpreußen, Pommern, Schlesien und in der Grenzmark erlebt haben.

Die männliche Bevölkerung war im wesentlichen irgendwo hinter Stacheldraht, denn die Masse unserer Männer war damals in der Wehrmacht gewesen. Die Industrie war zerschlagen, und die Städte waren zum größten Teil dem Bombenterror zum Opfer gefallen. Die Bevölkerung irrte teilweise in Lumpen gekleidet und unterernährt umher. Arbeit gab es kaum, und wenn es Arbeit gab, fand sich nur ein geringer Teil von Arbeitswilligen, weil es sich nicht lohnte, für weniger als eine halbe Zigarette eine Stunde zu arbeiten. Ihr wißt doch noch, daß ein Päckchen Zigaretten damals 120,— RM kostete. Im übrigen schien jede Ordnung aufgehoben zu sein. Für uns, die wir jetzt wieder auf einer gut beschäftigten Werft arbeiten dürfen, ist es oft, als wäre es nur ein schlechter Traum gewesen, daß damals in Potsdam durch das Abkommen der sogenannten Großen Vier dem deutschen Volke der Schiffbau für alle Zeiten verboten worden ist.

Heute, zehn Jahre nach dieser einmaligen Katastrophe, können wir so gut wie alles kaufen. Überall wird gearbeitet. Unsere Städte sind neu erstanden, die Industrie arbeitet wieder. Die Motorisierung unseres Volkes hat einen bis dahin nicht gekannten Umfang angenommen. Alles in allem ist zu sagen, daß es dem deutschen Volke gemessen an dem, was hinter ihm liegt, gut geht. Es ist selbstverständlich richtig, daß noch vieles zu tun übrig geblieben ist, und daß auch an verschiedenen Stellen Ungerechtigkeiten vorgekommen sein mögen. Das wird sich niemals verhindern lassen und kann kein Grund dafür sein, daß man deswegen ungerechte Urteile fällt.

Wir haben die hinter uns liegende Zeit schon soweit vergessen, daß wir daran gehen, Forderungen zu erheben, die vor 10 Jahren kein Mensch zu erheben gewagt hätte. Wir, ein Volk, das Millionen von Heimatvertriebenen zu entschädigen hat, das Hunderttausenden von Kriegsversehrten ihr Recht zu geben hat, beschäftigen uns mit dem Problem, wie wir es einrichten können, weniger zu arbeiten und dabei nicht nur den erreichten Lebensstandard zu erhalten, sondern ihn zu erhöhen. Alle diese Wünsche sind verständlich und berechtigt. Jeder Mann weiß, daß man sich in Deutschland ernsthaft mit der Frage der Verbesserung der Lebensverhältnisse unter Abkürzung der Arbeitszeit beschäftigt. Irgend etwas wird auch im Laufe der Zeit dabei herauskommen. Wir wollen uns aber mit dem Gedanken vertraut machen, daß wir nicht das gefährden dürfen, was wir erreicht haben. Wir dürfen nicht vergessen, daß Verkürzung der Arbeitszeit Lohnerhöhung bei Absinken der Produktion bedeutet, wenn es nicht gelingt, die Produktivität zu erhöhen. Über den Begriff "Produktivität" werden wir uns ein anderes Mal unterhalten. Gerade dieses Wort ist den unangenehmsten Mißdeutungen ausgesetzt. Hier will ich mich darauf beschränken, festzustellen, daß Erhöhung der Produktivität nicht etwa Produktionserhöhung bedeutet.

Es ist schon richtig, daß Stillstand letzten Endes Rückschritt ist, und daß man deswegen niemals müde werden soll, etwas für den Fortschritt zu tun. Man kann aber auch einmal zuviel des Guten unternehmen.

Zurückschauend können wir jedenfalls feststellen, daß die vergangenen 10 Jahre gut genutzt worden sind. Irgendwie sollte auch ein kleines Gefühl der Dankbarkeit vorhanden sein dafür, daß Männer da waren, die trotz der trostlosen Lage nicht versagt haben, sondern es auf sich genommen haben, einen neuen Aufbau zu versuchen. Was wäre wohl aus der DW geworden, wenn unser Vorstand nicht vom ersten Tage an darauf hingearbeitet hätte, aus den Resten der DW von 1945 wieder die alte DW im modernen Gewande erstehen zu lassen.

Allers

### Sicherheit in der Seeschiffahrt

 $\mathbf D$ ie Hamburger Universität feierte kürzlich ihren Jahrestag. Mancher wird fragen, in welchem Zusammenhang dieses Ereignis mit uns steht, ob es überhaupt einen Zusammenhang gibt. Aber die Tatsache, daß der Festvortrag von Professor Schnadel über das Thema "Sicherheit in der Seeschiffahrt" gehalten wurde, zeigt, daß diese Probleme nicht nur für uns von großer Bedeutung sind. Der Rektor der Universität brachte in seiner Ansprache zum Ausdruck, daß unter allen deutschen Universitäten die Hamburger eine Sonderstelle einnimmt, die eben darin begründet liegt, daß Hamburg das "Tor zur Welt" ist, wo sich Menschen aus allen Erdteilen treffen, daß man hier Studenten aus Amerika, Indien, China und wer weiß woher in den Hörsälen sieht, und daß hier in Hamburg viele Fakultäten schon in ihrer Materie viel weiter gesteckte Grenzen haben, als anderswo, ich erinnere nur an das Bernhard-Nocht-Institut für Schiffs- und Tropenkrankheiten, durch das Hamburg auch mit seiner medizinischen Fakultät eine besondere Rolle spielt.

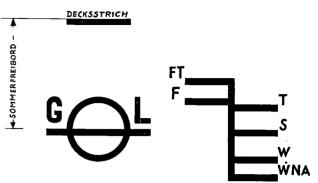
So herrscht für die Fragen der Schiffahrt in allen Kreisen unserer Hansestadt lebhaftes Interesse. Schiffahrt und Schiffbau sind die Hauptschlagadern unserer Stadt.

Ich möchte kurz auf Professor Schnadels Ausführungen eingehen, weil sie uns Schiffbauer ganz besonders angehen.

Die Sicherheit im Verkehr geht jeden an. Mit der Steigerung des Verkehrs zu Lande, zu Wasser und in der Luft haben auch die Unfallzahlen zugenommen, und man kommt ohne strenge Gesetze, Vorschriften und Belehrungen gar nicht mehr aus. Nun ist es in der Schiffahrt sehr viel schwieriger, zu Vereinbarungen zu kommen, als im gewöhnlichen Verkehr innerhalb eines Landes. Es ist ja immer ein internationales Übereinkommen nötig und wir wissen aus der Politik, wie lange es dauert, bis man in Fragen, die verschiedene Nationen berühren, Einigkeit erzielt.

Die Bemühungen um Ausarbeitung von Verträgen sind sehr

gen. Sie richtet sich nach der Bauart des Schiffes; (wir kennen die Bezeichnung Volldecker, Schutzdecker oder Shelterdecker usw.) ferner ist sie abhängig von der Größe der Aufbauten und dann nicht zuletzt vom Fahrbereich des Schiffes. Gewiß hat jeder schon dieses Zeichen an den



Schiffen gesehen mit den Buchstaben S, W, T, WNA, FT, und wird sich nach der Bedeutung dieser Buchstaben gefragt haben. Diese Buchstaben besagen, wie weit das Schiff eintauchen darf. S bedeutet den normalen Sommertiefgang in Seewasser. Im Winter darf das Schiff jedoch nur bis W eintauchen und im Winter in der Nordatlantikfahrt bis WNA, während für die Tropenfahrt der größte Tiefgang bis T zulässig ist. Für die Flußschiffahrt bestehen noch größere Erleichterungen, hierfür gelten die Marken, die mit F und FT bezeichnet sind. F bedeutet Fresh Water und FT Süßwasserfahrt in den Tropen. Ferner gibt es natürlich Sonderbestimmungen für die Binnenschiffahrt, denn was man manchmal so auf der Elbe schwimmen sieht . . . da stehen einem die Haare zu Berge.

Durch den Freibord ist mithin festgelegt, welche Reserve-Schwimmfähigkeit ein Schiff hat. Darüber hinaus ist aber das Maß des Freibordes noch ein Kriterium für die Sta-



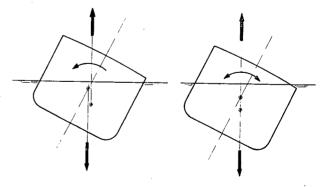
alt. Zustandegekommene Verträge sind immer wieder dem fortschreitenden Stande der Technik angepaßt und geändert worden, und ihre Formulierungen wurden immer präziser und detaillierter, weil die Kunst, Lücken im Gesetz zu finden, ebenfalls zugenommen hat.

Zur Zeit haben zwei internationale Verträge Gültigkeit: Der Vertrag von 1930, das "Internationale Übereinkommen über den Freibord von Kauffahrteischiffen" und der Vertrag von 1948, die "Internationale Konferenz zum Schutz des menschlichen Lebens auf See".

Diese beiden Verträge haben heute in aller Welt Gültigkeit. Aber was steht nun in diesen Verträgen, welche Faktoren können bei der Vielzahl verschiedenartigster Schiffstypen und -größen als gemeinsame Basis für streng einzuhaltende Vorschriften gelten? Es gibt verschiedene. Einer der wichtigsten ist der "Freibord". Die Festlegung des Freibordes bildet den wesentlichen Inhalt des Vertrags von 1930. Der Freibord ist das Maß vom tiefsten Punkt des Schottendecks bis zu jener Schwimmwasserlinie, bis zu der das Schiff im Höchstfalle eintauchen darf. Mit seiner Festlegung ist die Tragfähigkeit eines Schiffes bestimmt, um die es ja in der gesamten Schiffahrt in erster Linie geht.

Die Tragfähigkeit, d. h. die Nutzlast, die ein Schiff aufnehmen kann, ist abhängig von verschiedenen Bedingun-

bilität: Ein Schiff mit hohen Seitenwänden hat naturgemäß bei starker Schlagseite ein wesentlich größeres Wiederaufrichtigsvermögen, als ein sehr weit weg getauchtes;



ich kann hier auf die rechnerische Ableitung verzichten, man sieht es. Schiffe mit Holzdecksladung erhalten gewisse Erleichterungen zugestanden, weil ja diese an Deck gestaute Ladung wie ein durchlaufender Aufbau wirkt und damit die aufrichtende Kraft erhöht wird. Das exakte Maß des zulässigen Freibords wird von den Klassifikationsgesellschaften ausgerechnet, deren es mehrere

auf der Welt gibt, die aber alle im wesentlichen übereinstimmen. An der oben beschriebenen Marke sind außer den erwähnten Bezeichnungen S, T, W usw. noch andere Buchstaben zu sehen. Da steht GL, LR, BV, ABS, Abkürzungen für die Klassifikationsgesellschaft, unter deren Aufsicht das Schiff gebaut ist, also Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping usw. Man ist indessen noch nicht, oder nicht mehr, mit allen Punkten des Vertrages von 1930 zufrieden und deshalb sind dauernd Bestrebungen im Gange, Verträge auszuarbeiten, die allen Erfordernissen gerecht werden. Diesem Ziel diente auch die kürzlich abgehaltene Pariser Konferenz, auf der 35 Nationen ihre Vorschläge unterbreiteten. In erster Linie sollen die Vorschriften, die für kleine Schiffe gelten, geändert werden, weil die Formeln von 1930 den heutigen Verhältnissen nicht mehr gerecht werden.

Daß es Vorschriften über die Stabilität gibt, ist unumgänglich notwendig; die Schwierigkeit ist bloß, daß man die Stabilität nicht so einfach mit Zollstock, Waage oder irgendeinem Meßgerät ermitteln kann, sondern daß man erstmal Ausdrücke finden mußte, die als zuverlässige Größen für das Stabilitätsmaß eingesetzt werden können. Als solchen betrachtet man neben dem Freibord in erster Linie die metazentrische Höhe, deren Ableitung erstmalig der französische Schiffbauer Bouguer vor ziemlich genau 200 Jahren gefunden hat.

Bis dahin und gewiß noch lange danach, bis sich die Kenntnis der theoretischen Verhältnisse durchgesetzt hatte, gab es ja nur überlieferte Erfahrungen und ich möchte nicht wissen, wie viele Schiffe irgendwo sang- und klanglos abgesoffen sind, weil man sich über diese Dinge kein klares Bild machen konnte.

Heute gehen die Bestrebungen nach präziser Festlegung der Stabilitätsgrenzen unermüdlich weiter. Eine für den Laien etwas schwer einzusehende Tatsache ist, daß ein Schiff keineswegs gut ist, wenn es nur eine möglichst große Stabilität hat. Ein Schiff kann auch zu große Stabilität haben und das kann wegen der damit verbundenen Heftigkeit der Bewegungen im Seegang mancherlei Gefahren mit sich bringen und auf Fahrgastschiffen die Folge haben, daß kein Passagier jemals wieder die Planken eines so wild schlingernden Kahnes betritt. Nun sind natürlich längst nicht alle Schiffsunfälle auf die Stabilität zurückzuführen. Ich gehe nur deshalb näher darauf ein, weil dies eine Sache ist, die man weitgehend in der Hand hat und wo man also durch vernünftige Gesetze helfen kann. Ebenso sind in den erwähnten Verträgen präzise Vorschriften für die Festigkeit der Schiffe enthalten. (Es herrschen an Land im allgemeinen recht unklare Vorstellungen über diese Begriffe. Um jeden Zweifel zu beseitigen: Stabilität = Sicherheit gegen Umfallen; Festigkeit = Sicherheit gegen Kaputtgehen.).

Wir haben von zahlreichen Fällen gehört, wo Schiffe auseinandergebrochen sind. Es erregte seinerzeit erhebliches Aufsehen, als von den neu entwickelten Liberty-Schiffen etwa 50 mitten durchgebrochen sind. Es ist ein schwacher Trost, daß das noch nicht einmal ein hoher Prozentsatz an Verlusten in dieser Klasse gewesen ist - mehr als 1500 wurden im Kriege versenkt! Worauf beruhte die Kette von Verlusten ohne höhere Gewalt? Man muß bedenken, daß während des Krieges nicht mit solcher Gewissenhaftigkeit gebaut und geprüft werden konnte wie heute. Es kam nur darauf an, viele Schiffe zu bauen und in möglichst kurzer Zeit. Man scheute sich nicht, neue Bauweisen zur Anwendung zu bringen, um den Bau der Schiffe zu beschleunigen, und man hatte nicht die Zeit, die Erfahrung mit den ersten Schiffen dieser Klasse erst abzuwarten. Man baute darauf los und schweißte ausschließlich und kannte noch nicht die Gefahren, die diese Bauweise mit sich bringt: Die enormen Spannungen im Material, die so groß sein können, daß ein Schiff ohne äußere Krafteinwirkung auseinander bricht, also ohne überladen zu sein und nicht im Sturm; sondern unbeladen im Hafen, nur dadurch, daß die Sonne mit voller Kraft aufs Deck strahlt. Heute haben wir erkannt, wie dieser Gefahr zu begegnen ist und meines Wissens ist in den letzten Jahren nur ein Schiffsunfall bekannt geworden, der auf die eben erwähnten Ursachen zurückzuführen ist. Der Schiffssicherheitsvertrag von 1948, der das 1929 in London unterzeichnete Internationale Übereinkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See abgelöst hat, gibt genaue Vorschriften über den Bau und die Ausrüstung von Fahrgastschiffen. Als Fahrgastschiff bezeichnet man jedes Schiff mit mehr als 12 Passagieren. Die Bestimmungen sind wesentlich strenger als die für Frachtschiffe, weil ja die Gefahr für das Leben der vielen Fahrgäste sehr viel größer ist, als die für einige erfahrene Besatzungsmitglieder an Bord eines Frachters. Den Anstoß für die Ausarbeitung von Vorschriften, die für alle seefahrenden Nationen maßgebend sind, gab der seinerzeit alle Welt alarmierende Untergang der Titanic, die aus Leichtsinn der Schiffsführung auf einen Eisberg lief und sank. Eine unglaublich hohe Zahl von Menschen kam dabei ums Leben. Man fordert seitdem streng eine wasserdichte Unterteilung und teilt die Schiffe in 1-2-3Abteilungsschiffe ein je nach der Zahl der Räume, die im Havariefalle vollaufen können ohne daß das Schiff sinkt, bzw. daß eine zulässige Eintauchungsgrenze überschritten wird. (Daß trotzdem die Gefahr nicht gebannt ist, zeigt der etwas rätselhafte Untergang der Maipu vor qar nicht langer Zeit.)

Außer den erwähnten Ursachen, die zu Katastrophen führen können, mangelnde Stabilität, zu geringe Festigkeit, Havarien, gibt es noch etliche andere, gegen die alles menschenmögliche getan werden muß. Die Ausrüstung der Schiffe zum Navigieren, Ankern, Steuern, muß so sein, daß man auch gegen höhere Naturgewalt gewappnet ist. Das Verstauen der Ladung muß mit derartiger Gewissenhaftigkeit und seemännischer Erfahrung ausgeführt werden, daß ein Übergehen der Ladung ausgeschlossen ist. Fälle von übergegangener Ladung, durch die ein Schiff gesunken ist - und so etwas ist oft vorgekommen - sind nicht als Stabilitätsunfälle zu bezeichnen; solche Schiffe kentern im allgemeinen nicht, sondern bleiben mit geradezu unglaublicher Schlagseite auf der Seite liegen, bis sie langsam aber sicher vollgelaufen sind. Wir erinnern uns noch alle daran, wie wir von dem tagelangen Kampf um die Flying Enterprise in Atem gehalten wurden.

Und schließlich will ich als letztes noch eine Gefahr erwähnen, der unzählige Schiffe zum Opfer gefallen sind: Das Feuer. Gegen ein an Bord wütendes Feuer ist man machtlos und es gibt nur ein Bemühen: das Ausbrechen eines Feuers von vornherein zu verhindern bzw. es im Keim zu ersticken. Da gibt es wieder in den Verträgen, von denen ich sprach, umfangreiche Kapitel, die sich ausschließlich mit diesem Problem beschäftigen, die dem Konstrukteur oft arge Kopfschmerzen bereiten. Denn nicht selten wirft eine Forderung, wie etwa die der einzubauenden Feuerschotte in vorgeschriebenen Abständen, die schönste Raumaufteilung über den Haufen. Diese feuerdichte Trennung einzelner Räume und Raumgruppen muß, wenn sie Sinn haben soll, ganz konsequent durchgeführt werden. Also sind Türen, Treppen, Aufzüge, Schächte sorgfältigst zu berücksichtigen. Viele moderne Schiffe gehen der Feuersgefahr von vornherein aus dem Wege, indem sie überhaupt nichts Brennbares an Bord haben. So die United States; und unsere Cabimas war ja auch von innen fast ausschließlich aus Blech und Kunststoff. Aber wir haben im Kriege ja gesehen, was im Ernstfalle alles brennt. Auf jeden Fall muß alles zur Feuerbekämpfung an Bord sein, ob es CO2-Anlage, Berieselungssystem oder Schaumlöscher sind, und eine Rauchmeldeanlage muß vorhanden sein, die das Auftreten von Feuersgefahr schon anzeigt, bevor das Feuer ausgebrochen ist. All diese Feuerbekämpfungsmittel sind so wichtig und selbstverständlich wie die Rettungsmittel, die für jeden einzelnen Mann an Bord sein müssen — aber unser Bestreben geht dahin, daß sie nicht eingesetzt zu werden brauchen.

# Die Falknerei

Von Eckart Schormair

Vor einiger Zeit wurden wir Lehrlinge von unserem Ausbildungsleiter, Betr.-Ing. Müller, angeregt, unseren Lehrkameraden in einem kleinen Vortrag etwas über unsere ganz privaten "Hobbies" zu erzählen. So war auch ich an einem Sonnabendmorgen an der Reihe.

Einleitend möchte ich sagen, daß ich mir eine ganz besondere Art von "Hobby" ausgesucht habe. Ich versuche nämlich, mit Greifvögeln (in diesem Zusammenhange von "Raubvögeln" zu sprechen wäre unrichtig) andere Tiere der freien Wildbahn zu erbeuten.

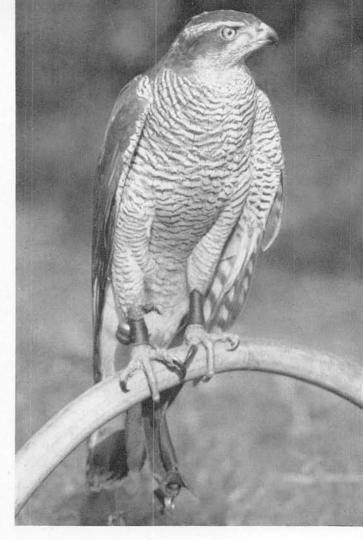
Wenn ich das einem Menschen erzähle, der über diese Jagdart noch nichts Genaueres weiß, so hält der mich entweder für verrückt, oder aber, er wird interessiert und möchte gerne mehr darüber hören: Wie und wo entstand diese Jagd, wer übte sie zuerst aus, wann sind die ersten Anfänge gemacht worden, wie richtet man einen Falken ab und was für Falken können überhaupt gebraucht werden? Diese und viele andere Fragen tauchen auf, und ich habe Grund zur Annahme, bei meinem Versuch, diese Fragen zu beantworten, auch bei Euch Interesse zu wecken.

Der Ursprung der Falknerei wurzelt bereits in grauer Vorzeit, sie örtlich festzustellen, ist heute jedoch nicht mehr möglich. Mit großer Wahrscheinlichkeit aber wird man die Anfänge der "Falkenbeize" in Ost- und Mittelasien zu suchen haben; nämlich bei jenen Nomaden- und Jägervölkern, die in den von ihnen bewohnten weiten Steppen die notwendigen Erfordernisse dazu vorfanden. Man kann sich vorstellen, daß bei der primitiven Beschaffenheit der Schußwaffen jener "Vorzeitjäger" eine erfolgreiche Jagd auf das geflügelte wie auch auf das vierbeinige Wild der weiten, deckungslosen Steppe äußerst fraglich war. Aber auch der Mensch von "damals" war bereits sehr findig. Er sann also auf einen Ausweg und fand diesen in den "gefiederten Rittern der Lüfte". Bald erwies es sich, daß die Jagd mit dem Falken weit mehr einbrachte, als die mit dem Speer. So wurde sie eifrig betrieben und weiter entwickelt und erfreute sich bei den damaligen Herrschern bald größter Beliebtheit. Wir Menschen der heutigen Zeit können uns kaum eine Vorstellung davon machen, mit welchem Prunk und Kostenaufwand diese die Falkenjagd betrieben. Im Laufe der Zeit fand die Kunst, mit dem Falken zu jagen, bei den benachbarten Völkern Eingang und verbreitete sich so über ganz Asien. In Europa wurde sie durch die Kreuzzüge eingeführt und war hier kurze Zeit später beliebt wie im Osten. Besonders gefördert wurde die Falknerei durch den Hohenstaufen Friedrich II., dessen Fachbuch auch heute noch das Standardwerk der Falknerei

Im Gegensatz zum Orient, wo diese Jagdart bis in die heutige Zeit nichts von ihrer Blüte einbüßte, verfiel sie gegen Ende des Mittelalters in Europa immer mehr, um dann in den Wirren des 30jährigen Krieges ganz in Vergessenheit zu geraten. Nur in England, durch seine geographische Lage begünstigt, erlosch diese Jagdkunst nicht ganz. Von dort kam sie dann auch vor etwa 100 Jahren auf das europäische Festland zurück. Es fanden sich bald immer mehr Liebhaber, die sich damit befaßten; und heute ist die Falkenjagd auf dem besten Wege, sich die Herzen der europäischen Jäger zurückzuerobern.

Ich möchte nun beschreiben, wie man in den heutigen Tagen zu einem Beizvogel kommt.

Zuerst gilt es, die richtige Greifvogelart auszuwählen; denn es eignet sich längst nicht jeder dieser Vögel zum



Ein neunjähriger Beizhabicht

Abrichten. Es wird ja schließlich kaum jemand die Absicht haben, mit einem Bussard Mäuse, mit einem Turmfalken Maikäfer und Schmetterlinge, oder gar mit einem Wespenbussard nach gepanzerten Stacheltieren zu jagen! Ebenso ist das Jagdgelände entscheidend, z. B. das Jagdrevier des Fischadlers. Die Krone der Falkenbeize ist wohl die Jagd mit dem Falken auf Reiher und Wildgänse. Es ist aber nicht so einfach, überhaupt einen Falken zu bekommen; und hat man ihn, so fehlt oft auch noch das geeignete Gelände und das zu jagende Wild dazu. Dies alles ist die Ursache, daß nur sehr wenige Falkner in den Genuß solcher Jagden kommen. Bei uns in Deutschland werden die Falken meistens auf Rebhühner, Fasane und Krähen abgerichtet.

Vereinzelt wird in Deutschland auch der Steinadler noch geführt. Durch das große Gewicht dieses Vogels — bis zu 6 kg — ist man aber gezwungen, zu Pferde zu jagen, und nicht jeder Falkner kann sich ein Pferd leisten. Mit dem Adler jagt man auf Hasen und Füchse. Die Kirgisen beizen mit dem Steinadler sogar Wölfe und Antilopen.

Auf die Arbeit mit dem Habicht will ich nun etwas genauer eingehen; denn dieser Vogel ist und bleibt für uns Deutsche der wichtigste Beizvogel. Seine Vorzüge sind folgende: Es kann mit ihm fast in jedem Gelände gearbeitet werden; und man ist mit einem guten Habicht imstande, planmäßig für die Küche zu sorgen. Das ist heuzutage mit einem Edelfalken ausgeschlossen. Außerdem ist ein Habicht verhältnismäßig leicht zu bekommen. Durch seinen kleinen Jagdradius erfordert er nicht soviel Zeit; denn der Habicht ist ein "Kurzstreckenjäger". Man kann einen Habicht bis zu einer Entfernung von 100 m an Wild werfen, denn er greift jäh (ca. 27 m/sec.) mit großer Schnelligkeit an. Dieses schnelle "Anjagen" erfordert aber sehr

viel Kraft. Dadurch ist der Aktionsradius des Habichts beschränkt. Dieser Tatsache wegen wird er auch zu den sog. "Kurzstreckenjägern" gezählt. Der Falke ist das krasse Gegenteil. Wird er geworfen, so braucht er erst einige Zeit, um richtig "in Fahrt" zu kommen. Kreise fliegend erreicht er eine Höhe, die bis zu 400 m betragen kann; wird er dann des Wildes ansichtig, so stürzt er sich mit rasender Schnelligkeit (bis zu 100 m/sec.) wie ein Geschoß auf sein Opfer herab, um es zu schlagen. Durch eine plötzliche Wendung gelingt es dem Wild nicht selten, dem Falken auszuweichen, denn er kann nicht, wie der Habicht, jeder Wendung folgen. Dazu ist seine Geschwindigkeit zu groß. Hat der Falke Durchlaß gegeben, d. h., hat er das Wild verfehlt, so schraubt er sich meist wieder hoch, um einen neuen Stoß anzubringen. Damit ist auch erklärt, warum sich solche Jagden oft Kilometer weit hinziehen.

Aber nun zurück zum Habicht, denn Bücher würden nicht ausreichen, den Jagdflug eines Falken gerecht zu schildern.

Es gibt zwei Wege, einen Habicht zu bekommen. Entweder, man holt sich (selbstverständlich nur mit Genehmigung!) einen Jungvogel aus dem Horst, oder man fängt ausgewachsene Vögel mit Hilfe besonders konstruierter Geräte. Mit viel Mühe und noch mehr Geduld macht man den Vogel dann mit seiner neuen Umgebung vertraut, ebenso mit seiner neuen Aufgabe als Beizhabicht. Als erstes lehrt man ihn das Stehn auf der behandschuhten linken Hand. Das dauert besonders bei wild gefangenen Altvögeln (Wildfänger) oft wochenlang. Das Futter wird dem Vogel während dieser Zeit und auch noch später immer auf der Faust gereicht. Hierdurch erreicht man, daß er diese als Freund kennen und schätzen lernt, und immer auf sie zurückzukehren versucht, um zu der begehrten Atzung, dem Fleisch, zu kommen. Allein auf dem Appetit (nie Hunger!) des Vogels beruht die ganze Falknerei. Hat der Vogel nun mit der Zeit alle Scheu vor dem Falkner abgelegt, der ihn selbstverständlich immer mit äußerster Ruhe und Besonnenheit behandelt hat, so kehrt er aus größeren Entfernungen zu diesem zurück. Hat man dies erreicht, so ist das Locke tragen, d. h. zahm machen, beendet. Man kann den Wildfang dann an Wild bringen, in der Hauptsache an Kaninchen, Fasane, Rebhühner und manchmal auch an Hasen, denn er kennt das Jagen schon. Hat man jedoch einen Nestling, so ist das wesentlich schwieriger. Man muß diesem Vogel erstmal zeigen, wofür er da ist. Dies erreicht man, indem man ihn auf einem Kaninchenbalg atzt (füttert). Der Vogel wird dann, wenn er ein Kaninchen sieht, dieses sofort anjagen, um zur begehrten Atzung zu kommen. Anfangs wird zwar das Wild immer entkommen, aber an jedem Fehlflug lernt der Nestling, und eines Tages wird auch er stolz auf seiner ersten Beute stehen. Der Habicht ist von diesem Moment an Beizvogel und bekommt, auf der ersten Beute stehend, seinen Namen.

Ich möchte nun versuchen, den Jagdflug eines Habichts zu beschreiben. Der Vogel steht in guter Form auf der Faust. Der Hund stöbert eifrig vor uns. Da, plötzlich schießt ein grauer Ball unter dem Brombeerbusch hervor! Der Vogel hat ihn sofort wahrgenommen und stürzt sich von der Faust. In diesem Augenblick gibt ihn der Falkner frei, und die wilde Jagd beginnt. Durch einige sehr kräftige Flügelschläge erreicht der Habicht seine Höchstgeschwindigkeit in ganz kurzer Zeit. Dann zieht er die Flügel an und schießt wie ein Pfeil, mit gefächertem Schwanz steuernd, direkt über dem Boden dahin. Im Nu ist er über dem Kaninchen, dem er dann einen Fuß in den Rücken schlägt, um die Fahrt zu stoppen. Der andere Fuß verkrallt sich im Kopf. Die Abstoppung der Fluggeschwindigkeit ist so jäh, daß sich Habicht und Beute oft mehrmals überschlagen. Der erste Fuß wird nun ebenfalls in den Kopf geschlagen. Durch den stahlharten Griff der dolchbewehrten Zehen wird das Wild augenblicklich getötet. Der Falkner muß der Jagd, alle Hindernisse wie Zäune, Bäche und Gestrüpp überwindend, so schnell wie möglich folgen, sonst frißt sich der Vogel an der Beute satt und fliegt auf den nächsten Baum. Der Falkner kann ihn dann mit dem schönsten Stück Fleisch von der Welt nicht dazu bewegen, auf seine Faust zurückzukehren. Ist man beim Vogel rechtzeitig angekommen, so lockt man ihn mit einem kleinen Stück rohen Fleisches, welches der Beizvogel der ungerupften Beute immer vorziehen wird, auf die Faust zurück. Dann kann die Jagd weitergehen. Die Beute steckt der Falkner in die Tasche.

Das ist aber längst nicht das Wichtigste, denn ein echter Falkner jagt nicht wegen des Gewinns, sondern der Schönheit wegen. Und von wilder Schönheit ist sie, die Kunst, mit dem Falken zu jagen.

Die in den Abbildungen gezeigten Fotos wurden freundlicherweise von Herrn Karl Stülcken, Hamburg-Rissen, zur Verfügung gestellt.



Junghabicht

## Die neuen Stifte haben sich umgesehen

Wie wir schon in der April-Ausgabe unserer Zeitung kurz mitteilten, hat sich bei uns ein neuer Lehrlingsjahrgang eingefunden. Langsam aber sicher wachsen die "Stifte" unter der sicheren und behutsamen Führung ihrer Ausbilder in ihren Beruf und in die Werft hinein. Wie immer, so ist auch in diesem Jahr die Ausbildung damit begonnen worden, daß unserem Nachwuchs erst einmal die ganze Werft gezeigt wurde. Was die Jungen auf ihrem Rundgang gesehen und erlebt haben, hat der Lehrling Hans-Dieter Jensen niedergeschrieben. Wir geben nachstehend den Bericht.

Wie sehr übrigens die Ausbildung bei uns und die Art und Weise, wie der Betr.-Ing. Müller seine Aufgabe ausführt, im allgemeinen anerkannt werden, darüber gibt der nachstehend ebenfalls veröffentlichte Brief eines Praktikanten Aufschluß.

Sehr geehrter Herr Müller!

Da sich morgen der Tag meines Eintrittes als Praktikant an der DW jährt, möchte ich Ihnen gerne ein paar persönliche Zeilen schreiben.

Wenn ich an die Zeit an der Werft zurückdenke, es waren Monate der Arbeit, des Lernens, des Verstehens und des logischen Denkens. Vor allem Ihnen bin ich so sehr dankbar, daß Sie mich von der ersten Stunde an richtig fest angepackt haben, wie man es auch tun muß, um der Jugend das Ideal der Arbeit nahezubringen. Daß Sie mir immer mit Rat und Tat zur Seite gestanden haben und gottseidank öfter "nein" als "ja" gesagt haben, wenn ich einmal meinte, es besser wissen zu wollen. Ihr Lob wie Ihr Tadel war mir immer gleich lieb, denn für uns galt es nur, zu lernen und den Umgang mit dem Material kennenzulernen und vor allem die Arbeit in ihrer organisatorischen und sozialen Struktur zu studieren.

Ich mußte während meines ersten Studiensemesters oft aus Dankbarkeit an Ihren Unterricht oder die Arbeit unter Ihrer Aufsicht denken, wenn irgend etwas theoretisch erläutert wurde, was ich nie begriffen hätte, wenn ich das Werkstück oder die Maschine nicht selbst schon einmal gesehen oder damit gearbeitet hätte. Aber auch die rein erzieherische Arbeit, die ich in der Werft über mich ergehen lassen mußte, oder besser durfte, war das halbe Jahr schon allein wert.

Unterordnung und Achtung vor den Vorgesetzten, Kameradschaftsgeist und Wertschätzung der handwerklichen Arbeit waren die wesentlichen Punkte dessen, was einem außer dem reinen Arbeiten und Lernen für das Leben mitgegeben wurde.

Zeit meines Lebens werde ich dankbaren Herzens an Sie und Ihre Mitarbeiter zurückdenken und ich hoffe, daß Ihnen dieser Brief auch erkennen läßt, wie gerne ich bei Ihnen war und wie dankbar ich meinen Lehrern bin.

Bitte, übermitteln Sie auch Meister Vogl und den Lehrgesellen meinen herzlichen Dank und Gruß!

Nochmals vielen, vielen Dank für alles und die besten Grüße Ihr ergebener

Wolfram Schöner

#### Der erste Tag auf der Werft

Am Haupteingang der Deutschen Werft warten über hundert frische, sauber gekämmte Jungen sehnsüchtig darauf, daß sie mit "ihrer Arbeit" beginnen dürfen. Wohl fast alle wissen meist von Verwandten und Bekannten, was ihnen bevorsteht. Der eine möchte am liebsten sofort mit dem beliebten Feilen beginnen, und der andere erwartet, daß man ihm sogleich einen Hobel in die Hand gibt. Aber so schnell geht es nun doch nicht.

Langsam setzt sich der Trupp der jüngsten Belegschaftsmitglieder, unterwegs oft von den "alten" Werfthasen wegen ihrer Körpergröße bewundert, in Bewegung. Vorbei an großen Werkhallen, ausgedehnten Materiallagern und Abfallbehältern, nähert sich der Haufe der Lehrwerkstatt.— Da schlägt manches Jungenherz höher; denn durch die Fenster leuchten einige Dutzend grüne, von frischer Farbe strotzende, aber ziemlich klobige Schraubstöcke.

Im Waschraum begrüßt Meister Vogl seine Schutzbefohlenen. "Wie heißt Du, was lernst Du? Such' man, Du wirst

Deinen Namen an einem Spind finden." — "Mein Schrank ist noch nicht da." Meister: "Mach' Deine Augen auf, jeder hat seinen Spind." Sie kleiden sich um und nach 10 Minuten sehen sie alle gleich aus in ihren funkelnagelneuen Arbeitsanzügen. "Was woll'n denn diese "Schlachter" hier in ihren gestreiften Hemden?" "Wieso 'Schlachter', das wollen doch Schiffszimmerer werden!" Unten in der Werkstatt wird jedem sein Arbeitsplatz zugewiesen. Alle stehen vor ihrem Schraubstock, mit dem sie sich ab jetzt für einige Monate engstens befreunden müssen. Unter der Meute mit den sauberen Arbeitsanzügen irren einige umher, denen man an der verschmierten Kleidung ansieht, daß sie schon einmal gearbeitet haben. Sie sind heute die "alten" Lehrlinge, die schon ein Jahr mit Schraubstock und Feile hinter sich gebracht haben. Einige von ihnen laufen geschäftig hin und her, doch die meisten stehen untätig herum und geben bereitwillig Auskunft auf die vielen Fragen der "Neuen". "Nein, heut' wird noch nicht gearbeitet, sei bloß froh, wirst noch früh genug die Nase voll kriegen vom Feilen und Sägen. Heut' wird erst mal der ganze Betrieb besichtigt."

In Gruppen zu zwanzig Mann, geführt von den Lehrgesellen und den "alten" Lehrlingen, beginnt die Wanderung durch die Werft. Zuerst geht's zur Buchhaltung, wo die Papiere in Ordnung gebracht werden. Die "Hundemarke" und Stempelkarte, die jeder bekommt, schafft große Verwirrung. "Wenn ich die Marke nun verliere, dann lassen sie mich gar nicht erst in die Werft rein." "Wie vorsichtig die hier sind. Das muß aber ein Schlauer gewesen sein, der sich das mit der Stempelkarte ausgedacht hat. Nur, damit wir man ja nicht zuwenig arbeiten." Der Meister und der Lehrgeselle erklären, wie die Stempelkarte zu handhaben ist, und mancher stöhnt dabei: "Mensch, das kapier' ich nie."

Nun kann die eigentliche Besichtigung beginnen. Man hat sich viel vorgenommen; denn die größte Werft Deutschlands kennenzulernen, ist kein Pappenstiel. Die zwanzig Mann strömen in die erste Werkhalle. Hier werden die riesigen Schiffskessel und Kessel für Elektrizitätswerke hergestellt. Man sieht große senkrecht stehende Walzen. mit deren Hilfe die Kesselwände in ihre runde Form gebracht werden. In der benachbarten Halle, wo die Zimmerer arbeiten, werden mit kreischenden Kreis- und Bandsägen halbe Bäume zu Decksplanken und Parkettbrettern für die Kapitänsräume verarbeitet. In der Grobschlosserei sieht man eindrucksvolle Drehbänke (ich weiß nicht, ob man diese auch so nennt), wo die wohl zwanzig Meter langen Schiffskurbelwellen abgedreht werden. In einer anderen Ecke kreisen langsam Schiffsschrauben, bei denen das Lager ausgeschliffen wird. Daneben stehen nun wieder einige ungeheuerliche Dieselmotorkolben der MAN fertig zur Montage. Nebenan in der Feinschlosserei steht Maschine neben Maschine, viele Drehbänke verschiedener Bauarten, Bohrmaschinen, Fräser und elektrische Sägen.

Aus der nächsten Halle dröhnt ein ohrenbetäubender Lärm. In der Kupferschmiede nämlich werden starke Kupferrohre erhitzt und gebogen. Damit sie sich aber nicht verformen, müssen sie fest mit Sand gefüllt werden. Mehrere Preßlufthammer, die ringförmig um das senkrecht stehende Rohr angeordnet sind, hämmern pausenlos von

außen gegen die Rohrwandung, damit im Innern nirgends Lufträume bleiben. Froh, dem Lärm entronnen zu sein, kommt die Gruppe am Materialmagazin vorbei. Nach einem Gang durch die Tischlerei besichtigt man den Tanker-Neubau "Nueva Granada". Allem Anschein nach befindet sich das Schiff wenige Tage vor seiner Jungfernreise; denn man sieht an Bord nur wenige Leute arbeiten. Langsam steigen die Jungen in den großen hellen Maschinenraum. Sie kommen aus dem Staunen nicht mehr heraus. Im Vorbeigehen blickt man von außen durch die Bullaugen in die netten Einzelkabinen der Mannschaft. Weiter vorn liegen die Kapitänsräume. Man glaubt in eine komfortable Villa einzutreten. Oben auf der Kommandobrücke fotografiert gerade der Werkfotograf das Steuerhaus, und die Gruppe muß warten, bis er mit seiner Arbeit fertig ist.

Nach der Mittagspause geht die Besichtigung weiter. Erst der Schnürboden, wo der Spantenriß auf den Fußboden gezeichnet wird, nach dem dann in natürlicher Größe die Holzmodelle für die Schiffsteile gebaut werden. Sehr interessant sind die Schiffshallen, die anschließend be-

sichtigt werden, vor allem die vollautomatischen Schneidbrenner und Vorrichtungen, um die glühenden Spanten zu biegen. Schließlich geht es in das große Schwimmdock, in dem im Augenblick ein alter "Pott" zur Reparatur liegt. Dann steigt die Gruppe in die sehr eng gebauten Maschinenanlagen des Docks. Ganz gebückt kriecht jeder an einem geheizten Kessel vorbei und steht dann vor dem großen ölgeheizten Ofen. Der Heizer freut sich über den Besuch und ist gerne bereit, "seine" Anlage zu erklären. Dann kriechen die Jungen wieder zurück, vorbei an Generatoren, Lichtmaschinen und großen Hochspannungsschalttafeln. Als sie wieder herauskommen aus der Maschine, hat sich sicher mancher, ebenso wie ich, an den engen Leitern eine Beule weggeholt. Eilig geht es nun zur Lehrwerkstatt zurück, wo der Betriebsingenieur noch einige Worte an die Jungen richten will. So also ging der erste Tag wie im Fluge dahin. Angefüllt mit vielen neuen und wunderbaren Eindrücken und wohl auch etwas müde von dem langen Spaziergang kehren die "Neuen" schließlich heim, nachdem sie vorher ihre Stempelkarte vorschriftsmäßig abgegeben haben.



#### WERFTKOMÖDIANTEN

Die Generalprobe vom "Rosa Strumpenband" klappte natürlich überhaupt nicht! Der falsche Zopf von Greten war plötzlich verschwunden, so daß sie beinahe den Auftritt versäumte, ein Teller ging mit Geklirr hinter den Kulissen in Scherben und sollte doch auf der Bühne . . ., Corl fand erst in letzter Sekunde seine Filzpuschen, der Vorhang hakte usw. Na, demnach müßte die Premiere ja klappen. Voller Lampenfieber und Aufregung erwarteten wir den 21. Mai.

Dann war es soweit! Unsere auf der Bühne so zänkische Bäuerin verteilte im "Künstlerzimmer" mit lieben Worten Beruhigungstabletten und Baldriantropfen an die allzu Nervösen. Vorsichtig schlichen wir uns auf die Bühne und spähten durch ein Loch im Vorhang in den Zuschauerraum. Unsere Gesichter wurden immer länger, denn leider, leider waren die Plätze gar nicht alle besetzt.

Als wir unsere Vorstellungen hinter uns hatten, waren wir doch recht stolz und froh, aber die Enttäuschung, daß nur ein Teil unserer Belegschaft für unser Spiel Interesse zeigte, blieb. Oder fehlte es an Reklame? Wir wollten doch allen Kollegen mit unseren Aufführungen eine Freude machen, zumal die Karten unentgeltlich zu haben waren. Wir danken aber allen, die ihr Scherflein für unsere Theaterkasse gegeben haben, da wir noch viele Dinge benötigen, denn der Werft entstehen schon genug Unkosten durch die Miete der Aufführungsräume, und unsere Kostüme haben wir von Freunden und Bekannten zusammengetragen.

Im Juli oder August wollen wir "Dat rosa Strumpenband" auch im Haus der Jugend in Altona aufführen. Den genauen Zeitpunkt geben wir in unserer Werftzeitung bekannt. Ob die Hamburger Kollegen mehr Interesse zeigen als die aus Finkenwerder?

Auch unsere Rentner sind dann herzlich eingeladen! Wer von Euch hat Lust, bei uns mitzuspielen? Wir haben auch vor, hochdeutsche Stücke zur Aufführung zu bringen. Nach der Urlaubszeit wollen wir für unsere Kinder ein Weih-

### Kriegsgefangene bitten: "Vergeßt uns nicht!"

Auch in diesem Jahr geht die Bitte an alle Kreise der Bevölkerung, durch Spenden die Brücken zu festigen, die unsere Gefangenen mit der Heimat und ihren Angehörigen verbinden. Für die Hoffnung der Gefangenen auf Heimkehr und Wiedervereinigung mit ihren Angehörigen ist die Erhaltung der seelischen und körperlichen Widerstandskraft wichtigste Voraussetzung. Allen von dem Unglück der jahrelangen Trennung noch betroffenen Menschen beizustehen, sollte für alle Deutsche eine verpflichtende Herzenssache sein. Jede Spende trägt dazu bei, das Band der Hoffnung zwischen hüben und drüben zu festigen und die Größe des Leides zu mildern.

Spendet alle für die

### "Kriegsgefangenenhilfe der Wohlfahrtsverbände"

Deutsches Rotes Kreuz Arbeiterwohlfahrt, Hauptausschuß Deutscher Caritasverband Evangelisches Hilfswerk für Internierte und Kriegsgefangene

Sämtliche Banken, Sparkassen, Volksbanken, Ländliche Kreditgenossenschaften, Postscheckämter u. Zentralkassen im Bundesgebiet und in West-Berlin nehmen Einzahlungen entgegen unter dem Stichwort "Kriegsgefangenenhilfe der Wohlfahrtsverbände" zugunsten der Konten

Nr. 800 Städtische Sparkasse, Bonn Nr. 10000 Bankverein Westdeutschld., Fil. Bonn Nr. 33500 Rhein-Ruhr Bank, Filiale Bonn

Nr. 10000 Rhein, Westf Bank, Filiale Bonn Nr. 8900 Bankfür Gemeinwirtschaft AG, D'dorf

Nr. 10000 Volksbank Bonn

Nr. 10000 Rhein. Landesgenossenschaftskasse, Filiale Bonn

Nr. 1075 Postscheckamt Köln

Die Einzahlungen sind steuerabzugsfähig!

nachtsmärchen einüben. Bis jetzt sind wir nur zehn "Werftkomödianten", und das sind doch zu wenig für ein Märchen mit bösen Zauberern, Kobolden, Hexen, Feen, Bettelvolk und Prinzessinnen, meint Ihr nicht auch?

Helga Kugel



## **FAMILIENNACHRICHTEN**

#### Eheschließungen:

Kupferschmied-Helfer Günther Lau mit Frl. Ursula Tiedemann am 29. 3. 1955

Maurer Karl-Heinz Tilschner mit Frl. Helga Schindler am 16. 4. 1955

Brenner Ferdinand Filter mit Frl. Ella Dobbeck am 16. 4. 1955

Maler Hans-Georg Hoyer mit Frl. Gerda Haberland am am 22. 4. 1955

E'Schweißer Heinz Chyleck mit Frl. Irma Moduschewski am 22. 4. 1955

Transportarbeiter Erich Löll mit Frl. Lisa Fock am

Schlosser Harald Raether mit Frl. Ursula Denndörfer am 23, 4, 1955

Vorarbeiter Anton Praclewski mit Frau Frieda Eilert am 23. 4. 1955

E'Schweißer Harald Kunz mit Frl. Waltraud Schumacher am 30. 4. 1955

Pförtner Ewald Ladewig mit Frl. Franziska Minke am 30, 4, 1955

Kupferschmied Albert Hoppe mit Frl. Erika Follert am 30. 4. 1955

Maschinenbauer Joachim Orth mit Frau Lotte Wendisch am 30, 4, 1955

Angel. Schiffbauer Hermann Langwaldt mit Frl. Inge Volkmer am 30. 4. 1955

Nietenanwärmer Hans Stark mit Frau Käthe Joneleit am 30. 4. 1955

Stellagenbauer Helmut Raabe mit Frl. Gerda Friese am 30. 4. 1955

E'Schweißer Kurt Bieber mit Frau Grete Jens, geb. Mügge am 3. 5. 1955

E'Schweißer Georg Porsow mit Frl. Lieselotte Schmurr am 7.5.1955

Geburten:

Sohn:

Brenner Günther Busche am 29. 3. 1955 Feuerwehrmann Walter Mecklenburg am 11. 4. 1955 Bohrer Günther Habermann am 11. 4. 1955 Maschinenarbeiter Hans Tiedtke am 13. 4. 1955 Kupferschmied-Helfer Kurt Westphal am 15. 4. 1955 Schlosser Horst Kleemann am 16. 4. 1955 Anschläger Erich Ritthoff am 21. 4. 1955 Seilbahnfahrer Horst Oelkers am 22. 4. 1955 Stemmeranlerner Günter Splettstößer am 23. 4. 1955 Seilbahnfahrer Günther Kappert am 24. 4. 1955 E'Schw.-Anlerner Hermann Kolley am 27. 4. 1955 Bohrwerksdreher Peter Beyer am 29. 4. 1955

Tochter:

Maschinenarbeiter Kurt Westfehling am 10. 4. 1955 Bohrerhelfer Hans-Herbert Grewe am 11. 4. 1955 Kupferschmied-Helfer Horst Sahm am 12. 4. 1955 Bauarbeiter Martin Kielmann am 20. 4. 1955 Vorarbeiter Erwin Carmienke am 27. 4. 1955 E'Schw.-Anlerner Herbert Schulz am 27. 4. 1955 Fahrer Heinrich Johannsen am 27. 4. 1955 Transportarbeiter Heinz Krichelsdorf am 28. 4. 1955 E'Schweißer Walter Schulz am 28. 4. 1955 Anschläger Manfred Domaratius am 28. 4. 1955 Automatenschweißer Gerhard Kollak am 28. 4. 1955 Schiffbauhelfer Hans-Joachim Genschner am 2. 5. 1955 Schiffbauhelfer Werner Reissmann am 6. 5. 1955

Wir gratulieren!

Für die mir zu meinem Jubiläum erwiesene Aufmerksamkeit danke ich herzlich, besonders den Kollegen von Hermann Loitz, 1023/169 Gewerk 201.

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich allen Kollegen sowie der Betriebsleitung meinen herzlichsten Dank. Wilhelm Schischke

Für die erwiesene Aufmerksamkeit und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen Harald Kawohl herzlichen Dank,

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen Alwin Appel herzlichen Dank.

Für die vielen freundlichen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche zu unserer goldenen Hochzeit sagen wir der Betriebsleitung sowie meinen lieben alten Kameraden auf diesem Wege unseren herzlichen Dank.

Carl Nilsson und Frau

Für die mir aus Anlaß meiner 25jährigen Zugehörigkeit zur Deutschen Werft erwiesenen Aufmerksamkeiten möchte ich der Betriebsleitung und meinen Kollegen Hans Pinzl hiermit herzlichen Dank sagen.

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes sage ich auf diesem Wege der Betriebs-leitung sowie allen Kollegen meinen herzlichen Dank.

Maria Fahje

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes sage ich auf diesem Wege der Betriebs-leitung der Deutschen Werft sowie allen Arbeitskame-raden meinen bereitsten Berth raden meinen herzlichsten Dank.

Ingerta Fahje und Kinder



# WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Karl Neubauer Drechsler 18. April 1955



Sie feierten ihr 25 jähriges Dienstjubiläum



Hans Pinzl Kupferschmied 23. April 1955



Karl Koops Schiffbauer 26. April 1955



Wilhelm Schischke Nieter 30. April 1955



Alwin Appel Elektriker 5, Mai 1955

#### GOLDENE HOCHZEIT

Am 13. Mai 1955 feiert unser alter Mitarbeiter Carl Nilsson (früher Lohnbüro) mit seiner Ehefrau das seltene Fest der goldenen Hochzeit. Betriebsleitung und Arbeitskameraden haben unsern "Goldenen" herzlich Glück gewünscht.

Aus dem Betriebssport



Der April hatte unserer Sportgemeinschaft einen erheblichen Betrieb beschert. Fußball- und Tischtennismannschaften aus Schweden waren zu Gast in Hamburg. Unsere Handballer hatten Besuch aus Dresden. Unsere mitteldeutschen Landsleute erwiesen sich als harte und ausgezeichnete Spieler, die das Spiel verdient gewannen. Der Mai bringt uns nun die ersten Gegenbesuche. Unsere Handballmannschaft ist nach Malmö unterwegs, um dort

Handballmannschaft ist nach Malmö unterwegs, um dort gegen die ausgezeichnete Handballmannschaft der Automobilwerke Volvo zu spielen. In der Volvo-Mannschaft, die im Verlauf des Winters in Hamburg zu Gast weilte, spielen mehrere Mitglieder der schwedischen Weltmeistermannschaft. Unsere Kameraden werden sich also sehr strecken müssen, wenn sie einigermaßen bestehen wollen. Am 7. Mai 1955 fand der Pokalwettkampf gegen die

Deutsche Shell statt. Dieser Pokalkampf war der letzte um den vor wenigen Jahren von uns gestifteten Pokal. Die Deutsche Shell und wir waren in den vergangenen Kämpfen je zweimal Sieger gewesen. Der Sieger dieses Pokalkampfes würde also nach den Bestimmungen bei der Stiftung des Pokals endgültig im Besitz des Pokals bleiben. Es war also klar, daß beide Betriebssportgemeinschaften alles daran setzen würden, um zu gewinnen. Die Deutsche Shell hatte die stärkste Fußballmannschaft auf die Beine gebracht, die je für Shell gespielt hat. Auch die Tischtennismannschaften der Deutschen Shell waren erheblich verbessert worden.

Über die Shell-Schachabteilung braucht einem Eingeweihten nichts gesagt zu werden, da diese Abteilung

in Hamburg zur Spitze gehört.

Trotzdem gelang unserer Sportgemeinschaft der große Wurf. Beide Fußballmannschaften siegten. Unsere Altherren-Mannschaft spielte ausgezeichnet und gewann 8:1. Unsere erste Mannschaft, die im vergangenen Jahr den Aufstieg in die A-Klasse erkämpft hatte, übertraf sich selbst und siegte nach einer ausgeglichenen Halbzeit (1:1) schließlich verdient und sicher 6:2. Unsere beiden Tischtennismannschaften waren ebenfalls siegreich. Unserer ersten Schachmannschaft gelang es, ein Unentschieden herauszuspielen. Diese Tatsache ist besonders bemerkenswert, weil mit Ersatz gespielt werden mußte.

An die sportlichen Wettkämpfe schloß sich die schon Tradition gewordene abendliche Feier an, die die Angehörigen beider Betriebssportgemeinschaften bis in die frühen Morgenstunden bei fröhlicher Musik und munteren Reden

zusammenhielt.

Nachstehend geben wir die Ergebnisse der Wettkämpfe des letzten Monats:

#### Fußball:

DW 1. Jg. gegen Stülcken 1. Jg. DW 2. Jg. gegen Stülcken 2. Jg.	6:1 0:2 0:1 6:2 3:2 6:0 7:1 2:3 8:1 8:0 5:3 1:4 0:3 8:1 0:2 2:1 12:1 0:2 5:2
DW 2. Jg. gegen Stülcken 2. Jg.	
DW komb. gegen norw. Schiffsmannschaft "Black Valcom"	4:2



Das soll nun also der Frühling sein. Es ist kaum zu glauben, man hat beinahe das Gefühl, als wenn, falls zufällig einmal für wenige Stunden Sonnenschein ist, dieser irrtümlich zu uns gekommen ist. Meistens haben wir Regen und Wind. Hoffentlich bleibt das nicht so. Nach dem völlig verregneten Sommer 1954 haben wir jetzt eigentlich anderes Wetter verdient. Leider haben wir aber keinen Einfluß darauf. Bedauerlich wäre es schon um unserer Urlauber wegen, die sich schon seit langem auf ihre Erholung freuen, wenn die Tage der Besinnung, die ein Urlaub ja im allgemeinen mit sich bringt, völlig verregnen würden. Da wäre auch eine noch so gut funktionierende Regenwetter-Versicherung nur ein schwacher Trost.

Im übrigen wollen ja auch die "Zurückgebliebenen" nicht immer mit dem Regenmantel unterwegs sein. Ganz abgesehen davon, daß die Werftarbeit, die ja nun einmal naturgemäß zum großen Teil unter freiem Himmel stattfinden muß, bei Regen und Sturm schwieriger wird, ist ja auch die Tatsache zu verzeichnen, daß wir in den Wochen der Landpartien leben. Diese Partien beschränken sich bekanntlich nicht nur auf den Himmelfahrtstag, an dem traditionsgemäß Herrenausflüge unter meist umfangreicher Anwendung von Alkohol stattfinden, auch die anderen Sonntage der Monate Mai und Juni sind ja meistens für solche Unternehmungen vorgesehen. So haben unsere Schiffbauer im Außenbetrieb, die Kaufleute, die Maschinenbauer und nicht zuletzt unsere Meister ihre fröhlichen Ausfahrten schon hinter sich. Diese Gruppen hatten ja nun ausgesprochenes Pech; denn Petrus nahm auf sie nicht die geringste Rücksicht, sondern ließ es am 15. Mai fast durchweg regnen und hageln. Nur der Nachmittag brachte einige sonnige Stunden. Trotzdem haben sich unsere Ausflügler die Stimmung nicht verderben lassen, sondern bei allen herrschte gute Laune vor.

Eine Bitte habe ich mal wieder an euch. Wie könnte es auch anders sein! Es handelt sich um unsere bescheidenen Grünanlagen in Finkenwerder.

DW Reiherst. gegen Finanzbehörde 1. DW Reiherst. gegen Dello 1. DW Reiherst. Res. gegen BWV 2. DW Reiherst. Res. gegen Affinerie 2. DW Reiherst. Res. gegen OEW 3.	6:0 5:0 5:1 6:0 3:2
Handball:	
DW 1. Herren gegen Finanzbehörde 1. DW 1. Herren gegen Nordd. Affinerie 1. DW 2. Herren gegen Albingia 2. DW 2. Herren gegen Grenzschutz Bau DW 2. Herren gegen Philips 3.	16:9 12:15 23:9 12:16 21:4
Tischtennis:	
DW 1. Herren gegen Iduna 1.  DW 1. Herren gegen Rapid 1.  DW 1. Herren gegen Commerzbank 1.  DW 1. Herren gegen Shell 1.  DW 2. Herren gegen Shell 2.  DW 3. Herren gegen Bill-Brauerei  DW 3. Herren gegen Bahrenfelder Turnv.	9:7 9:3 9:7 13:3 10:6 7:9 8:8
Schach:	
DW 1. Herren gegen Shell 1. DW 2. Herren gegen Shell 2.	5:5 3:7

Manch einer von euch kennt Zeichnungen von dem längst verstorbenen Karikaturisten Paul Simmel oder dem Milieumaler Heinrich Zille mit dem Titel "Der Grunewald am Montag". Da sah man dann auf den Bildern ein paar Bäume und sonst so weit das Auge reicht, leere Konservendosen, leere Zigarettenschachteln, weggeworfenes Papier und sonstige Dinge, die für einen Wald weiß Gott keine Zierde sind. Ganz so schlimm ist es ja bei uns nicht, aber das Wirken verschiedener läßt sich nach Beendigung der Pausen doch immer unangenehm feststellen. Da haben wir den mit viel Liebe von unserem "Obergärtner" hochgequälten Rasenplatz in der Nähe des Verwaltungsgebäudes und die Sitzplätze in der Nähe des Lohnbüros und an der Baracke neben der E-Zentrale. Diese Plätze haben häufig eine verzweifelte Ähnlichkeit mit den oben geschilderten Bildern von Simmel und Zille. Aber auch sonstige vorübergehend benutzte Aufenthaltsorte wie Fährschiff und Omnibusse sind häufig genug Lagerplätze für Asche und Papier. Daß das alles keinen freundlichen Eindruck macht, braucht nicht besonders betont zu werden. Und wer in so einen Raum hineinkommt oder unseren Rasenplatz ansieht, fühlt sich nicht wohl. Und jeder will sich doch wohl fühlen. Also, tut Euch selbst den Gefallen und bezähmt Euch mit dem Wegwerfen von überflüssigen Dingen solange, bis ihr einen Platz gefunden habt, wo das Zeugs hingehört! Dann ist allen geholfen!

Und noch etwas! Ein Arbeitskamerad schreibt mir unter anderem: "Kannst Du in der nächsten Ausgabe der Zeitung nicht mal den Belegschafts-Motorradfahrern einen guten Rat geben, und zwar folgenden: Wer von ihnen auf dem Parkplatz Teufelsbrücke abstellt, soll sich sehr vorsehen, auch nicht einen Zentimeter auf dem Pkw-Platz zu stehen, auch wenn derselbe leer ist und der Kradplatz übervoll... ich habe für eine Reifenbreite bezahlt und möchte meine Kollegen darauf aufmerksam machen." So ist das. Mit der Parkerei an der Teufelsbrücke wird es immer schwieriger. Es ist ja kein schlechtes Zeichen, daß da immer mehr Autos und Kräder unserer Männer stehen. Nur der Laden läuft über. Ich bitte Euch alle, recht rücksichtsvoll zu sein. Wir werden uns eine andere Lösung des Parkproblems überlegen müssen.

Auch der Mai bringt uns wieder Festtage. Manch einer wird sie wieder bei Erholungsstunden im Garten, einer Wanderung oder einer Ausfahrt verbringen. Ich wünsche Euch allen frohe und sonnige Pfingstfeiertage.

Auf Wiedersehen im Juni!

Herzlichst Euer Klabautermann

