

DEUTSCHE WERFT HAMBURG

WERKZEITUNG

12/56



UNSERE LEISTUNG 1956:

Wir lieferten in den Nachkriegsjahren
mehr als 100 Schiffsneubauten
mit über 1 Million tdw.



Im Jahre 1956
wurden abgeliefert
und vom Stapel gelassen
22 Schiffe mit 337 000 tdw
Auftragsbestand Ende 1956
1 700 000 tdw.

*S*in Jahr angestrengter Arbeit, aber auch ansehnlicher Erfolge liegt hinter uns.
Unsere Neubautätigkeit seit 1950 — nach Aufhebung des Bauverbots der Nachkriegs-
jahre — wurde gekrönt durch die

mit einer
100. Ablieferung nach dem Kriege
Gesamt-Tragfähigkeit von über 1 000 000 t,

Zahlen, die von keiner anderen Werft erreicht worden sind.

Nehmen wir noch den Auftragsbestand von

mehr als 1 700 000 tdw Ende 1956

und die Zahl unserer in diesem Jahre zur Ablieferung kommenden Neubautonnage mit

18 Schiffen und mehr als 250 000 tdw,

so ist damit die Leistung der Deutsche Werft im abgelaufenen Jahre gekennzeichnet, an
der jedes unserer Belegschaftsmitglieder seinen Anteil hat.

Die Erteilung von Neubaufträgen, besonders an die Groß-Schiffswerften der Welt, hat
im letzten Jahre eine ganz ungewöhnliche Entwicklung genommen. Es ist im Augenblick
leichter, Aufträge auf Schiffe von 60 000—80 000 tdw und mehr zu erhalten, bei denen die
Auftraggeber darüber hinaus noch bereit sind, sich an den finanziellen Aufwendungen
für notwendige Vergrößerungen der Werfteinrichtungen zu beteiligen, als ein Neubau-
programm für mittelgroße Schiffe zu finanzieren.

In dieser Aufgabenstellung liegen die Schwierigkeiten für ein Unternehmen, wie die
Deutsche Werft, die ihre zahlreichen Kunden im In- und Ausland mit den ihr zur Ver-
fügung stehenden Mitteln befriedigen möchte und doch vor die Aufgabe gestellt ist, sehr
erhebliche Investitionen durchzuführen, um den ihr angetragenen großen Aufgaben,
besonders aus dem Ausland, zu genügen.

Wir werden versuchen, getreu unserem Namen als „DEUTSCHE WERFT“ der deutschen
Schiffahrt unser ganzes Können zur Verfügung zu stellen und unseren ausländischen
Freunden, die uns in den ersten schweren Nachkriegsjahren wieder die Hand gereicht
und unseren raschen Wiederaufbau ermöglicht haben, zu helfen, die uns gestellten
Sonderaufgaben zu übernehmen und zu ihrer Zufriedenheit zu erfüllen.

In diesem Sinne rufe ich alle unsere Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen unserer Betriebe
Finkenwerder und Reiherstieg mit Dank für ihre Arbeit im abgelaufenen Jahre zu gemein-
samer Arbeit im kommenden Jahre auf und wünsche ihnen allen

ein glückliches neues Jahr!

Im Dezember 1956



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

16. Jahrgang · Nr. 12 · 28. Dezember 1956

Was die
letzten
Wochen
brachten

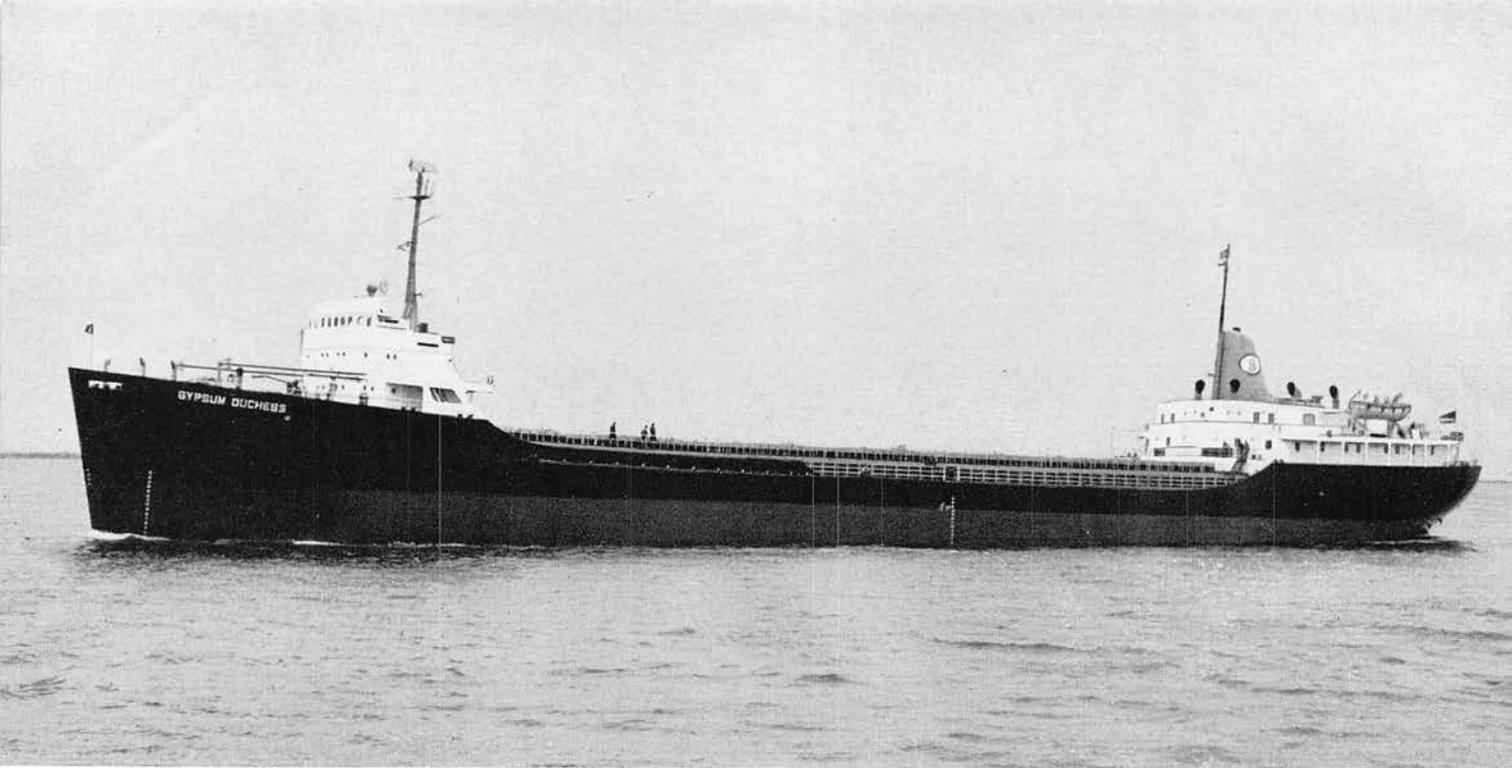
Auch der letzte Monat des Jahres brachte noch angestrengte Arbeit, um die gesetzten Termine zu erfüllen. So erlebten wir am 15. Dezember den Stapellauf des Vorschiffs Bau-Nr. 692. Das Hinterschiff war schon vor einigen Wochen zu Wasser gelassen worden. Jetzt sollen beide Teile im Dock zusammengefügt werden.

Bau-Nr. 692 ist ein Tankerneubau (32 500 t) für die Reederei Rudolf August Oetker, Hamburg. Über den Stapellauf des Hinterschiffs Neubau Nr. 711 (26. 11. 56) und die Probefahrt der „Gypsum Duchess“ (28. 11. 56) berichteten wir bereits. Heute zeigen wir einige Bilder von diesen Ereignissen.

An der „Har Carmel“ wird fleißig gearbeitet, so daß das Schiff in der ersten Januar-Hälfte 1957 abgeliefert werden wird.

Stapellauf des Hinterschiffes Bau-Nr. 711





Die „Gypsum Duchess“ auf Probefahrt



Bad auf der „Gypsum Duchess“



Eigner-Schlafraum auf der „Gypsum Duchess“

Was die
nächsten
Wochen
bringen
sollen

Eigentlich sollte die Probefahrt der „Har Carmel“ noch in den letzten Tagen dieses Jahres vor sich gehen. Auf Wunsch der Reederei findet sie jetzt erst am 10. Januar 1957 statt. Das 14 750 t große Schiff wird für die Reederei „Cargo Ships El-Yam Ltd.“, Tel Aviv, gebaut.

Am 15. Januar 1957 wird für die gleiche Reederei Bau-Nr. 708 zu Wasser gelassen. Bau-Nr. 708 wird ein Schwesterschiff der „Har Carmel“.

Die jüngste Entwicklung im Bau großer Tanker und Erzschiffe

Ein Rückblick auf die Lage im Schiffbau Ende des Jahres 1956

Die nachstehenden Ausführungen sind die auszugsweise Wiedergabe eines Vortrages, der von unserem Vorstand, Dr. William Scholz, auf der Tagung des Gutehoffnungshütte-Konzerns in Oberhausen am 15. November 1956 gehalten wurde und der wegen seiner grundsätzlichen Stellungnahme bezüglich des Baus von Super- und Mammut-Tankern sowie Erzschiffen von allgemeinem Interesse sein dürfte.

Meinen Ausführungen über „Die jüngste Entwicklung großer Tanker und Erzschiffe“ möchte ich noch einige Worte über die Lage im Schiffbau in Deutschland und darüber hinaus im Weltschiffbau vorausschicken, da ich glaube, daß sie für das Verständnis der folgenden Ausführungen nützlich sein können.

Der Seeschiffbau auf den deutschen Werften hat in den letzten ein bis eineinhalb Jahren eine ganz ungewöhnliche Entwicklung genommen.

Der Auftragsbestand im Weltschiffbau, der sich jahrzehntelang zwischen zwei und drei Millionen BRT in den einzelnen Jahren bewegte und der nur während der beiden und kurz nach dem 1. Weltkriege Tonnageziffern von

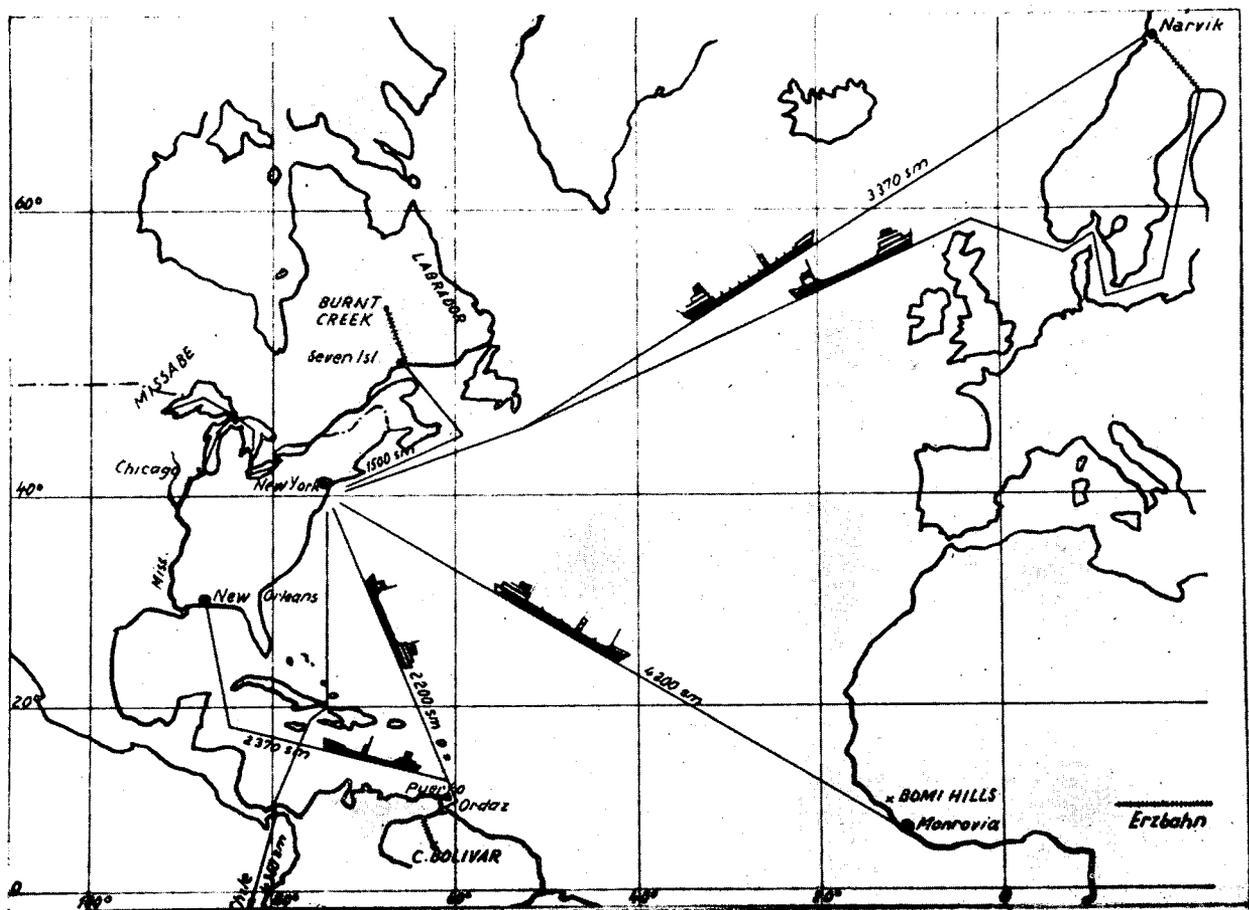
4—5 000 000 BRT aufwies, beläuft sich heute auf 7 500 000 BRT.

Die Neubautonnage verteilt sich auf die einzelnen Länder:

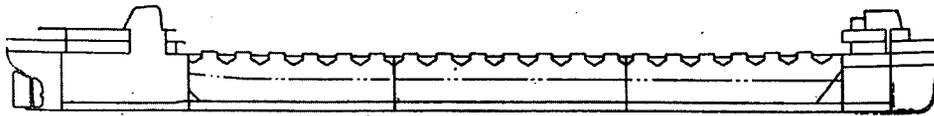
Großbritannien und Nordirland	2,07 Mill. BRT
Japan	1,19 Mill. BRT
Deutschland	rund 1,3 Mill. BRT

Der Rest wird von Frankreich, den skandinavischen Staaten, Holland und nahezu an letzter Stelle von den USA bestritten.

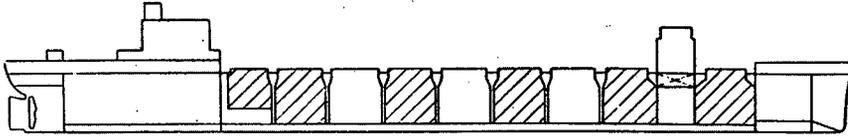
Interessant ist, in diesem Zusammenhang die Entwicklung der Tonnage der Handelsflotten der drei Schifffahrtsländer



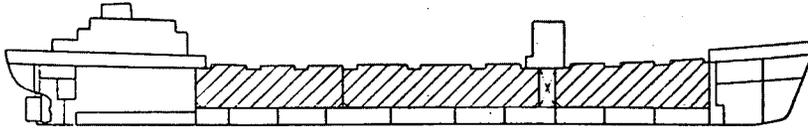
Atlantische Schifffahrtswege in der Erzfahrt



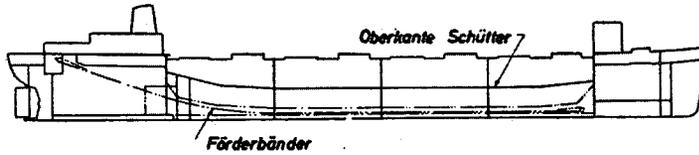
(a)



(b)



(c)



Schematische
Längsschnitte
von
Erzschiffen

United Kingdom, USA und Deutschland während des letzten halben Jahrhunderts ins Gedächtnis zurückzurufen:

Tonnage-Raumgehalt in Millionen BRT

	Deutschland	USA	United Kingdom
1905	3,56	2,65	15,8
1914	5,46	2,97	19,26
1939	4,49	9,33	17,98
1955	3,4	23,92	19,35

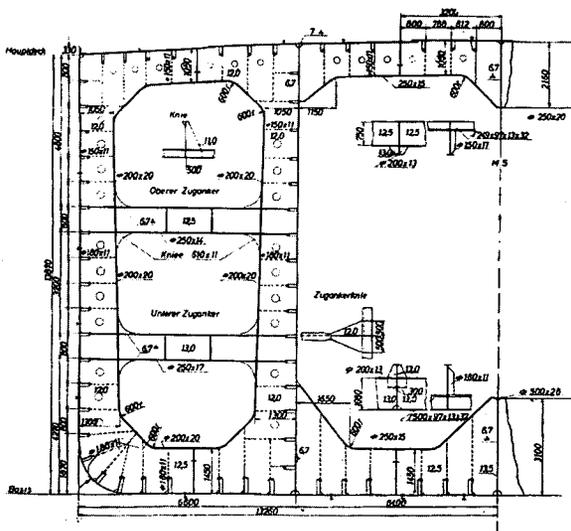
Für Deutschland bzw. die heutige Bundesrepublik bleibt bemerkenswert, daß durch den Verlust an Schiffen während der beiden Weltkriege der Tonnagebestand seiner Handelsflotte erst den des Jahres 1905 wieder erreicht hat. Den tiefsten Stand weisen die Jahre 1920 und 1949 mit 0,672 Mill. BRT bzw. 0,300 Mill. BRT auf.

Der geringe Anteil der USA am Schiffbau ist auf die hohen

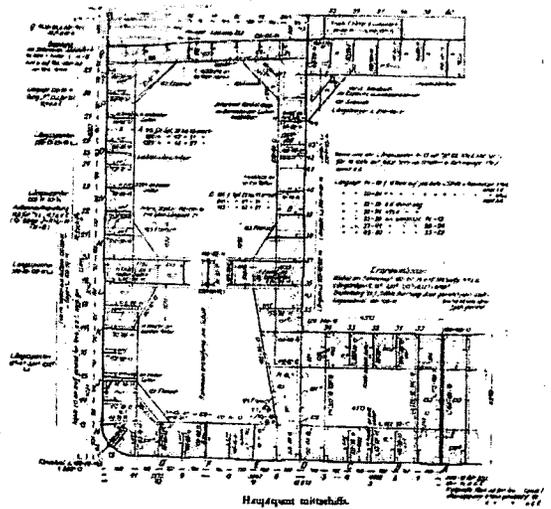
Löhne für einen stark lohnanteiligen Wirtschaftszweig, wie ihn der Schiffbau darstellt, zurückzuführen. Daher wurden auch bald nach dem 2. Weltkrieg die in den USA entstandenen Montage-Werften geschlossen, die während der Kriegsjahre mit großem Erfolg die Liberty- und Victory-Schiffe in einem bis dahin unbekanntem Ausmaß in bezug auf Menge und Kürze der Lieferzeit zur Ablieferung gebracht hatten. Nach Beendigung des Krieges durften diese Werften nicht hoffen, mit kleinen Serien und beim Bau von Einzelschiffen mit europäischen Werften konkurrieren zu können.

Der Weltschiffbau wies bei Beginn des 2. Weltkrieges eine Tonnage von 69 Millionen BRT auf; sie beträgt heute etwas über 100 Millionen BRT. Von dieser Tonnage sind 40 Millionen BRT Tanker; nach ihren Antriebsmitteln unterteilt sind 56,5% Motorschiffe, der Rest Dampfer.

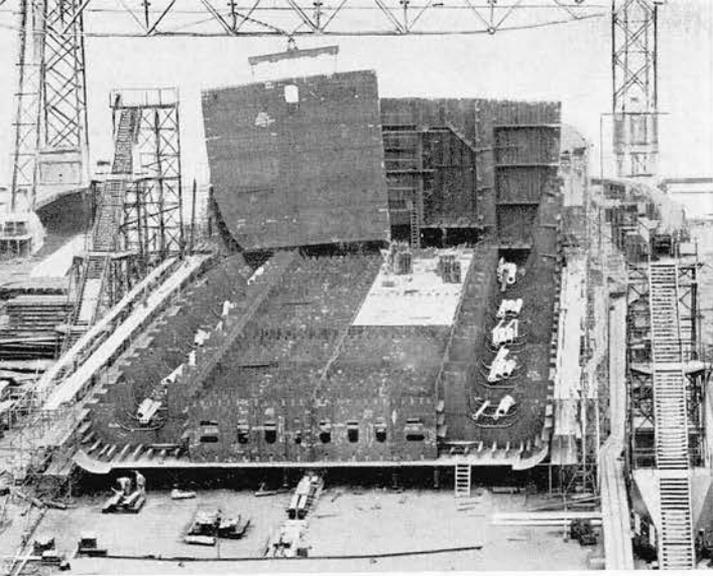
Neben den Tankern haben die Schiffe für Massengut, die sogenannten bulk-carrier, in den letzten Jahren eine be-



Materialquerschnitt eines großen Tankers



Materialquerschnitt eines Erzschiffes von 34500 t Tragfähigkeit



Aufstellen der ersten Querschotte eines Erzschiffes

sondere Bedeutung erlangt. Sie dienen vorzugsweise für den Transport von Erz, Kohle, Getreide, Bauxit, Phosphat, Gips u. a. mehr. In bezug auf Tragfähigkeit haben diese Fahrzeuge in jüngster Zeit Größen von 80—87 000 tdw erreicht.

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei der Steigerung der Größe der Tanker, die neben gelegentlicher Verwendung als Erzfahrer fast ausschließlich der Beförderung flüssiger Brennstoffe dienen. Bis zum 1. Weltkrieg gehörten die Tanker zu den langsamsten Fahrzeugen der Welthandelsflotte. Die normale Geschwindigkeit betrug 8—9 Knoten, ihre Tragfähigkeit lag höchstens bei 8—10 000 t. Die starke Entwicklung der Ölwirtschaft nach dem Abflauen der Weltwirtschaftskrise der Jahre 1931/32 veranlaßte auch die Deutsche Werft, den Bau von Tankern aufzunehmen. Nach einigen ersten Ausführungen für Schiffe von 10—12 000 tdw entwickelte die Deutsche Werft Standard-Typen von 14 500 und 16 000 tdw Tragfähigkeit, die in den letzten Jahren vor dem 2. Weltkriege den Weltmarkt beherrschten. Der erste von der Deutsche Werft an eine norwegische Reederei im Jahre 1933 abgelieferte Tanker von 14 000 tdw stellte damals, selbst innerhalb der großen norwegischen Tanker-Flotte, die größte Schiffseinheit dieser Gattung dar, über die Norwegen verfügte. Mit Ablauf des 2. Weltkrieges waren die deutschen

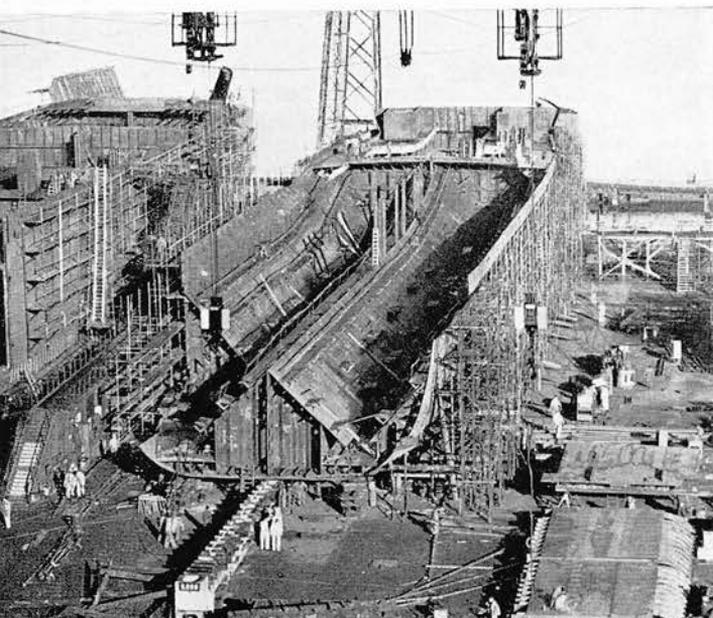
Werften vom Weltschiffbau zunächst ausgeschlossen. In den Jahren bis zur Wiederaufnahme des Schiffbaus im Jahre 1950 hatte die Deutsche Werft Tankereinheiten von 16 500 und 18 300 tdw als Einheitsschiffe in geschweißter Ausführung vorbereitet, von denen in den darauffolgenden Jahren eine größere Anzahl gebaut wurden, während der trend im Weltschiffbau schon sehr viel größere Einheiten aufwies.

Die Deutsche Werft mußte dieser Entwicklung folgen und schloß in den Jahren 1954 bis heute Neubaufträge für den Bau von 26 000, 28 000, 32 000 und 36 000 bis 45 000 tdw in größerer Anzahl. Diesen als Super-Tanker bezeichneten Schiffen sind in jüngster Zeit Aufträge auf noch größere Einheiten von 55 000, 65 000 bis zu 80 000 t und mehr gefolgt.

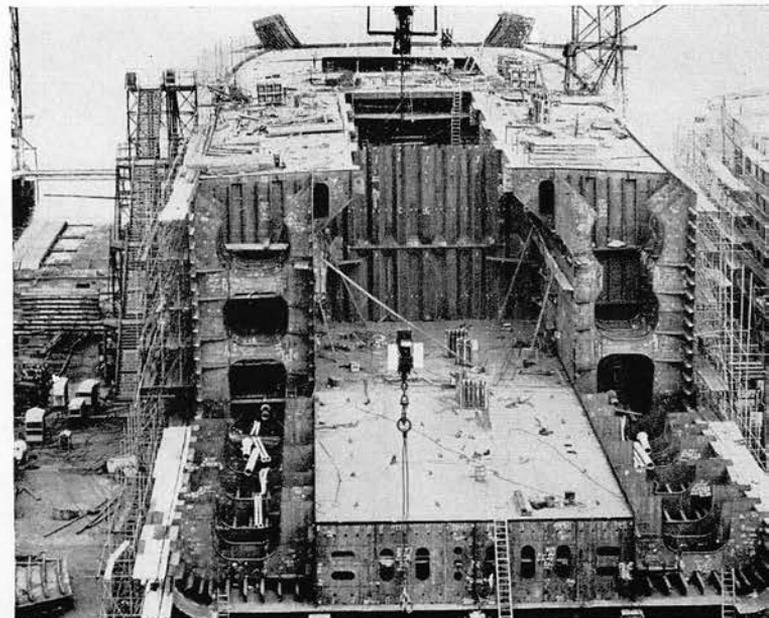
Eine ähnliche Entwicklung verzeichnen die Erztransporter. Für den Transport von Erzen sind Spezialschiffe entwickelt worden, die sich auf Sondereinrichtungen der Lösch- und Ladeplätze stützen und daher auf eigenes Geschirr an Bord der Schiffe verzichten können.

Hauptverschiffungshäfen für den Abtransport von Eisenerzen waren in den Vorkriegsjahren der schwedische Hafen Lulea während der Sommerzeit und der norwegische Hafen Narvik für die nördlich des Polarkreises liegenden schwedischen Erzgruben Koruna und Gellivara. Hinzu kamen die Erze von Peru, die über Cruz Grande vorzugsweise nach den Hüttenwerken der Ostküste Nordamerikas meistens von Schiffen großer Tragfähigkeit zur Verladung kamen, von denen die bekanntesten die Erzschiffe der Bethlehem Steel Company sowie die beiden von der Deutsche Werft gebauten „Americaland“ und „Svealand“, welche dem schwedischen Konzern Broström gehörten, waren. Eine gewaltige Steigerung der Erzfracht trat nach dem 2. Weltkriege mit der Entschließung der USA ein, die eigenen Erzvorkommen im Lande zu schonen und dafür die in jüngster Zeit erschlossenen großen Eisenerzlager in Labrador, Venezuela und Liberia in erster Linie auszuheben. Die für den Abtransport dieser Erze eingestellten Schiffe weisen Tragfähigkeiten von 26—34 500 t auf und werden in den kommenden Jahren eine weitere Steigerung erfahren, sobald die besonders im Orinoco-Gebiet befindlichen Baggerarbeiten den Zugang von noch größeren Schiffen mit erhöhtem Tiefgang zulassen.

Ein ähnliches Anwachsen der Tonnage ist in den letzten Jahren in der Tankerschiffahrt eingetreten, veranlaßt



Blick in die Laderäume eines Selbstentladers für die Erzfahrt



Blick in die Laderäume eines großen Erzfahrers für Greiferbetrieb



Hydraulisch bewegte stählerne Lukendeckel eines Erztrachters

durch die großen Ölvorkommen in Saudiarabien und im Irak, die eine rasche Steigerung in der Tankergröße von 45 — 65 000 t verursacht haben, während Entwürfe für Schiffe von 100 — 130 000 t sich in Bearbeitung befinden. Als Antriebs-Anlagen der Erz- und Tankschiffe stehen Motor und Getriebe-Turbinenanlagen zur Verfügung. Die ersteren in der Bauart MAN — B & W — Sulzer — Doxford — Götaverken — Fiat, in der Mehrzahl als einfach wirkende Zweitakt-Motoren mit und ohne Aufladung.

15 000 PSE. Bis heute beschränkt sich die Verwendung des Diesel-Motors auf größte Leistung von 8 — 9000 PSE. Darüber hinaus finden fast durchweg Getriebe-Turbinenanlagen Verwendung.

Der Großdiesel-Motor kann heute als eine durchaus bordreife Konstruktion angesprochen werden, so daß — sofern im Laufe der nächsten Zeit die im Augenblick noch in der Entwicklung begriffenen Aufladegebläse allen Ansprüchen genügen — damit gerechnet werden kann, daß die oben genannte Grenze der Motorleistungen eine weitere Verschiebung nach oben erfahren wird.

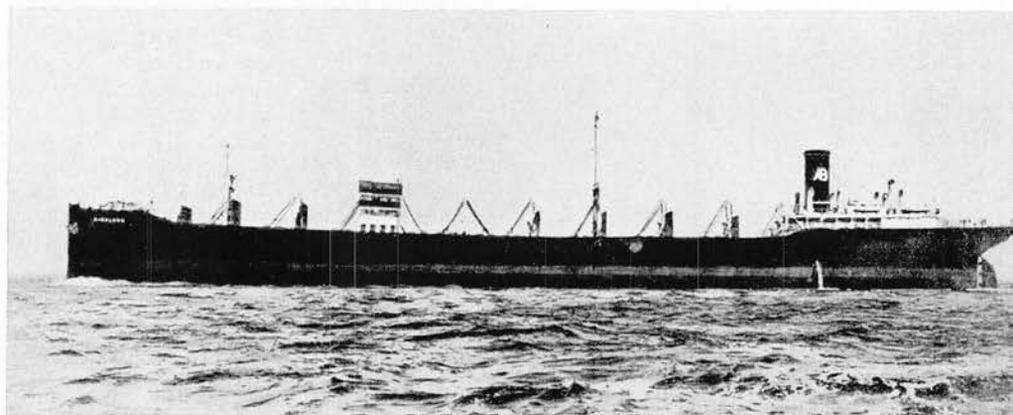
Nachteilig für den Motor an Bord von Schiffen bleibt die nur durch geschultes Personal vorzunehmende Wartung sowie die hohen Kosten für die laufende Ergänzung der Reserveteile. Da die Wartung der Motoranlagen ein hochwertiges Bordpersonal verlangt, wird von USA-Schiffsreedern die Verwendung von Diesel-Motoren fast einmütig abgelehnt und für größere Leistungen Turbinen der Vorrang gegeben. Nicht zu verkennen ist, daß der Motor rein thermisch der Turbinenanlage überlegen ist, obwohl ein Teil dieser Überlegenheit kompensiert wird durch die Verwendung billigster Treibstoffe, wie Rückstände und Schweröle. Wenn auch der Dieselmotor in seiner letzten Entwicklung heute Schweröle verbrennt, so erfordert eine derartige Anlage doch erhebliche Anlage-Kosten, wie die laufende Aufbereitung des Öls und die unausbleibliche Verschmutzung des Motors, die in gewissen Abständen beseitigt werden muß.

Getriebe-Turbinenanlagen sind für Schiffe die ideale Antriebsanlage, wenn sie in einer bordgerechten Ausführung und reifen Konstruktion zur Verfügung stehen.

Motor-Erztrachter

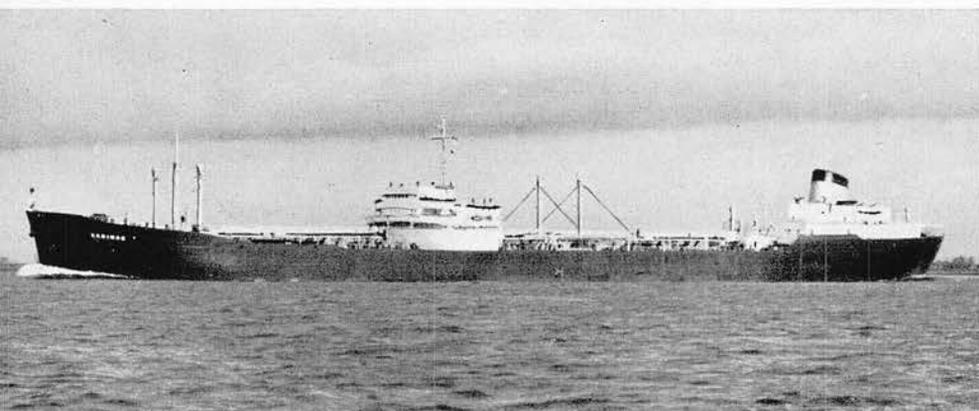
„Svealand“

23 000 t Tragfähigkeit



Die drei erstgeannten Firmen bauen Diesel-Motoren mit Zylinderabmessungen von 740 — 760 — 780 mm und 1200 bis 1600 mm Hub. Hieraus ergeben sich für die einzelnen Motortypen Leistungen von 900 — 1200 PSE pro Zylinder und unter Berücksichtigung, daß Großmotoren für die Verwendung an Bord möglichst mit nicht mehr als 12 Zylindern gebaut werden sollten, Leistungen bis max. etwa

Getriebeturbinen werden heute für Arbeitsleistungen von 3000 PSE aufwärts bis zu den größten Leistungen geliefert. Turbinenanlagen sind für den Handelsschiffbau entwickelt worden in Verbund-Bauart, bestehend aus einer Hdr.- und Ndr.-Turbine (Abb. 16) mit einer Notschaltung, die es gestattet, im Störfalle auch nur mit einer Turbinenseite zu fahren. Wir verwenden heute Dampfdrucke von



Turbinentanker

„Cabimas“

32 000 t Tragfähigkeit

40 — 65 atü und Dampftemperaturen von ca. 850°F = rund 445°C. mit Hochdruckkesseln (Abb. 17) in der Bauart

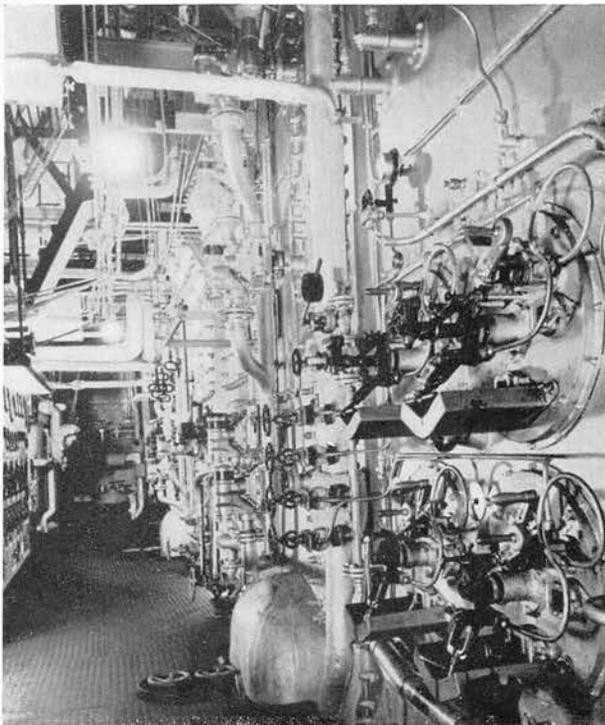
Babcock & Wilcox — Combustion Engineering —
Foster/Wheeler — Deutsche Werft/La Mont —

mit vollkommen automatischer Feuerung, gesteuerter Öl- und Luftzufuhr sowie automatischer Dampfgulierung nach dem jeweils vorliegenden Dampfbedarf bei weitgehender Speisewasseraufbereitung. Voraussetzung für ein einwandfreies Arbeiten des Getriebes sind

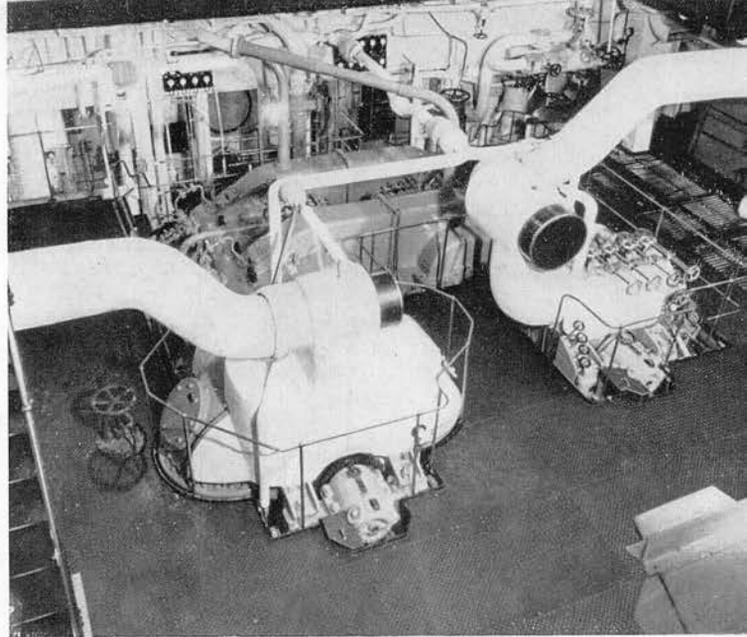
größte Sorgfalt bei der Werkstattarbeit,
höchste Präzision beim Schneiden der Räder in klimatisiertem Raum,
größte Genauigkeit der Oberfläche der Zähne (5—6 Mü),
unbedingte Winkelgenauigkeit der Pfeilräder,
absolute Parallelität der Achsen,
Verwendung geeigneter Materialien,
Abstimmung der Festigkeit der miteinander arbeitenden Räder,
Fertigung der Ritzel der ersten Stufe aus legierten Stählen (Chrom, Nickel, Molybdän),
Kohlenstoff-Stähle für die zweite Stufe,
keine Verwendung von Mangan-Siliciumstahl.

Die vorgenannten Voraussetzungen müßten erfüllt sein, um pittings und scuffings zu vermeiden (Ursache: Ungleichmäßiges Tragen der Zahnflanken und zu große Gleitgeschwindigkeit beim Abrollen der Räder außerhalb des Teilkreises . . .). Zu verlangen ist ein Tragen der Zähne auf voller Zahnbreite, was wiederum eine hohe Präzision der Zahnradschneidemaschinen erfordert.

Einen wesentlichen Faktor für ein einwandfreies Laufen der Getriebe stellt die Schmierung dar. Sie hängt ab von der Qualität des zur Verwendung kommenden Schmieröls (extreme pressure = EP-Ole), der Temperatur des Schmieröls im laufenden Betrieb, der dauernden Überwachung des Reinhaltsgrades (magnetische Filter), dem Vorhandensein einer Notreserve an Schmieröl durch einen Hochtank für den Fall des Ausfalls der Schmierölpumpen —



Hochdruck-Wasserrohr-Kesselanlage mit automatischer Führung



Verbund-Hochdruck-Getriebe-Turbinenanlage

sowie dem geeigneten Nachkühlen der Gesamtanlage nach erfolgtem Absetzen, um ein Auslaufen der hoch belasteten und hoch temperierten Lager zu vermeiden.

Die Ausführungen wurden ergänzt durch die derzeitige Lage des Schiffbaus auf der Deutsche Werft.

Im Bau und in Auftrag befinden sich im Finkenwerder-Betrieb der Deutsche Werft (15. 11. 56):

21 Erzschiffe mit 509 000 tdw und

22 Tanker mit 767 600 tdw, insgesamt:

43 Erz- und Tankschiffe mit 1 277 000 tdw;

dazu kommen noch weitere

35 Fracht- und Fahrgastschiffe mit 424 000 tdw,

eine Entwicklung, die uns nicht sehr glücklich macht, da sie der Bauwerft große Verpflichtungen und Risiken auferlegt, wenn man die stark schwankenden Preise auf dem Weltmarkt berücksichtigt und die sich hieraus ergebenden Wagnisse für den Einkauf des Materials, der Halbfabrikate und die notwendige Voraussicht bei der Vergabe von langfristigen Aufträgen an Unterlieferer berücksichtigt. Wenn auch ein Teil dieser Risiken durch eine Gleitklausel für Material und Löhne abgedeckt werden können, so bleiben doch weitgehende Unbequemlichkeiten, die für die Annahme weiterer Neubaufträge große Vorsicht verlangen.

Leider läßt sich eine Ablehnung aller Neubaufträge nicht immer verwirklichen, da unsere alten Kunden, besonders die der großen Ölgesellschaften, glauben, ein gewisses Recht zu haben, zumindest eine Option zu verlangen für die Freihaltung von Bauhelgen. Andere Auftraggeber machen von der ihnen eingeräumten Option zur Vergrößerung ihrer Neubauten während der Bauzeit Gebrauch, so daß sich eine weitere starke Steigerung unseres Auftragsbestandes im Laufe des letzten Jahres ergeben hat.

So sehr uns das Vertrauen unserer Auftraggeber ehrt, Bauaufträge, die erst in späteren Jahren zur Ausführung kommen können, zu geben, so bedeuten diese im Augenblick eine erhebliche Belastung unseres Arbeitsprogramms, die uns zwingen, durch hinhaltendes Verhandeln unsere Risiken in erträglichen Grenzen zu halten. Hinzu kommt die große Schwierigkeit, den für die Neubauten erforderlichen Schiffbaustahl in ausreichender Menge zu beschaffen, da die Stahlwerke es durchweg ablehnen, heute schon Verpflichtungen zur Lieferung von Stahl für die Jahre 1958 und später abzuschließen.

Die in der Bundesrepublik im Augenblick in der eisenverarbeitenden Industrie vorliegende Vollbeschäftigung

stellt der Steigerung der Belegschaften unserer Betriebe erhebliche Schwierigkeiten entgegen, während die von uns eingeleiteten Maßnahmen zur Nachwuchsförderung und Umschulung von Arbeitskräften für die Mangelberufe nur langsam zu einem Erfolge führen können.

Wenn man aus dieser ungewöhnlichen Lage im deutschen Schiffbau für die nächsten Jahre die Schlußfolgerung zieht, so bleibt für eine Neubauwert, wenn sie an dem Zuge zum Groß-Schiffbau in den nächsten Jahren teilnehmen will, nur übrig, ihre Bauhelgen und Werkstatteinrichtungen den Erfordernissen anzupassen, die der Bau von Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 80 — 100 000 t und mehr verlangt.

Vor dieser Frage stehen fast alle großen Werften in Nordwesteuropa und Japan. Erhebliche Kapitalinvestitionen werden nötig für

den Bau großer Helgen von 40 — 50 m Breite und entsprechender Länge,

die Bereitstellung fahrbarer Helgenkräne mit einer Hebekraft von 20 — 50 t und einer Ausladung von mindestens 25 — 30 m,

die Verstärkung der vorhandenen Werkstattkräne, Beschaffung neuer Hallenkräne mit verstärkter Tragkraft,

die Erweiterung der E-Anlagen und Verstärkung der Schweißeinrichtungen,

Beschaffung schwerer Schiffbau-Arbeitsmaschinen zum Biegen und Richten der schweren Bleche von 35 bis 40 mm Blechstärke — und anderes mehr.

Für eine Werft, die eine Vergrößerung ihres jährlichen Ausbringens durch den Bau eines dieser großen Mammut-tanker oder Erzschiffe von 60 000 — 80 000 t im Vierteljahr beabsichtigt, werden für die Durchführung dieser Maßnahmen einschließlich der Bereitstellung eines neuzeitlichen Bauhelgens und der Beschaffung eines Schwimmdocks für Unterwasserarbeiten am Schiffskörper Kosten entstehen, die mit ca. 40 — 50 000 000,— DM nicht zu hoch angesetzt sind.

Ob diese Mittel sich rechtfertigen, wenn neben der Durchführung dieser Großbauten nicht auch noch der bisherige Werftbetrieb für den Bau von mittelgroßen Schiffen sichergestellt werden kann, bedarf sorgfältigster Prüfung durch die Werftleitung, da durch eine bloße Steigerung des Auftragsbestandes durch Hereinnahme von Aufträgen auf Groß-Schiffbauten noch keine Sicherstellung der Wirt-

schaftlichkeit des Gesamt-Werftbetriebes gewährleistet wird.

Mit diesen Ausführungen ist versucht worden, ein Bild der Schwierigkeiten und Notwendigkeiten zu geben, denen sich eine Werftleitung gegenübergestellt sieht, wenn sie den an sie gestellten Anforderungen zum Bau großer und größter Schiffe, wie sie die Tanker-Reedereien und die Erztransport-Gesellschaften heute laufend und in zunehmendem Maße verlangen, gerecht werden will.

Solange es nicht möglich ist, die Belegschaftsziffern wegen der vorliegenden Vollbeschäftigung in der eisenverarbeitenden Industrie wesentlich zu steigern, hat die Übernahme so großer Bauobjekte notwendigerweise einen Rückgang in der Stückzahl der heute im Jahr zur Ablieferung kommenden Schiffe zur Folge. Damit würde der Umsatz zurückgehen, die Beschäftigungslage der Ausrüstungs-Werkstätten sich verschlechtern und der Nutzeffekt des Werkes sinken.

Die Übernahme des Baues dieser übergroßen Schiffe wird daher nur zu rechtfertigen sein, wenn der Auftraggeber sich bereitfindet, für die notwendigen Investitionen, die die Bauwerften für den Bau dieser Schiffe aufzunehmen haben, sich neben der Übernahme einer Bauverpflichtung für eine Reihe von Jahren auch für die Übernahme eines Teils der Unkosten bereiterklärt, die die Werften für die ungewöhnlichen Ansprüche der Reeder aufzubringen haben.

Ähnliche Überlegungen haben auch die verantwortlichen Stellen der großen Seeschiffshäfen angestellt, die mit großer Sorge dem Bau von Superschiffen zum Transport von Erzen, Öl und Kohle gegenüberstehen. Auch diese Stellen erkennen an, daß die Entwicklung zum Super- und Mammutschiff vom Standpunkt des Reeders wohl verständlich ist, daß aber für die Verwaltungen der Häfen und der großen Seewasserstraßen dieser Entwicklung wegen der außerordentlichen Lasten mit großer Sorge entgegengesehen wird.

Die Zugänge zu den Häfen müssen dem Tiefgang der übergroßen Schiffe angepaßt, die Hafeneinfahrten und Schleusen erweitert, die Liegeplätze vergrößert und die vorhandenen Umschlageinrichtungen dem Massenangebot an Ladung entsprechend vergrößert werden. Auch diese Stellen kommen zu der Überzeugung, daß es volkswirtschaftlich kaum noch zu vertreten sei, der ungewöhnlichen Steigerung in den Größen-Abmessungen der Erz- und Tankschiffe freien Lauf zu lassen.

Dr. Wm. Scholz

Weihnachten - wirklich ein Fest der Freude?

Geben wir es doch zu: Es ist nicht mehr das alte Weihnachten, so wie wir es in unser aller Erinnerung haben. Das Fest, das seine „frohe Botschaft“ mit vielen Lichtern vorausgeschickt in die trüben, nebligen, nachtlangen Tage.

Als Kinder haben wir es wohl alle so recht an uns erfahren, dieses Zittern vor Erwartung, das von dem ersten Adventsonntag mit jedem Licht, das an den folgenden Sonntagen mehr entzündet wurde, zunahm. Die vielen Heimlichkeiten, Gespräche der Eltern, die bei unserem Hinzutreten plötzlich verstummten, Rascheln hinter verschlossenen Türen, köstliche Düfte am Abend und in der Nacht noch aus der Küche bis hin in unsere Nasen, die schon in die Kissen gehörten. Hochgespannte Erwartung in uns, die uns hellwach bleiben ließ. Und dann diese Aufregung in den letzten Tagen. Man wurde weggeschickt, war überflüssig, niemand kümmerte sich so recht um einen. Aber man erhaschte doch vielsagende, verheißungsvolle Blicke, die beruhigten und erregten zugleich. Und dann wieder ging man mit Eifer an die eigenen kleinen

Arbeiten, die oft gar nicht so klein, sondern viel zu groß in Angriff genommen waren, so daß sie ratenweise, von einem Fest zum anderen geschenkt werden mußten. Schließlich und endlich aber drohte alles zu zerspringen, es war nicht mehr auszuhalten mit dem Warten. Und gerade dann wurde es ganz still, vom Gesicht der Mutter verflog die letzte Unruhe, es kam eine ganz große Pause — und dann war es soweit! — Benommen von dem plötzlichen Strahlen nicht nur der hellen Kerzen vom Weihnachtsbaum, sondern auch in unser aller Augen, entdeckten wir doch schließlich, was uns zugedacht war. Unsere Eisenbahn hatte neue Wagen, Schienen und Weichen erhalten, die Puppe unserer Schwester neue Kleider, dies und das war an der Aussteuer vervollständigt worden, die Puppenstube hatte man heimlich mit elektrischem Licht versehen, ja, und tagelang konnte man nun schmökern in vielversprechend dicken Büchern.

Wir werden alle unsere Erinnerungen haben, in dieser oder ähnlicher Weise. Und jetzt? Ist es wirklich noch heute

so in uns wie damals, als wir noch Kinder waren und meinten, die Welt sei eine ganz feine Sache, und es sei nur ein einziger Jammer, daß man noch so wenig von ihr kenne? Nun, wir haben sie uns inzwischen erobert, diese „feine Sache“, und was sie auch für uns bereit gehalten haben mag an Überraschungen und Erfahrungen, so viel, wie wir uns von ihr im hellen Schein der Kerzen damals erträumten, hat sie uns sicher nicht beschert.

Nehmen wir zum Beispiel die vorweihnachtliche Zeit. Ist es noch überall die sich ankündigende Verheißung auf die ganz große Freude, die uns begegnet? Hinter der mit vielen Lichtern geschmückten Stadt, den sich überbietenden Auslagen der Geschäfte, ja, sogar dem jetzt so technisierten Dom auf dem Heiligengeistfeld, ist dahinter nicht schrecklich viel Geschäftstüchtigkeit und marktschreierischer Verdienstwille, der uns eher abschreckt als mit Freude erfüllt? Und wir selbst, sind wir nicht zuweilen von einer Art lähmendem Entsetzen befallen, wenn wir überdenken, was noch alles zu tun ist, wieviele Briefe noch geschrieben werden müssen, Briefe, die jedes Jahr einmal, um diese Zeit, geschrieben werden, Kartengrüße hierhin und dorthin, Geschenke an diesen und jenen, weil sie uns dies oder das auch einmal geschenkt haben. Einkäufe, die zu tätigen sind, bevor alles längst „ausgesucht“ ist, kurz, wir möchten manchmal, es würde all dies von uns genommen! Dann mögen wir meinen, früher war es eben anders!

War es wirklich anders? Sicherlich, denn unser technischer Fortschritt ist nun eben nicht zu übersehen. Unser Junge würde uns auslachen, wenn er eine Eisenbahn zum Aufziehen bekäme! Es ist eben alles elektrisiert und motorisiert, wer weiß, was da noch kommen mag. Aber was ist damit anders geworden? Doch nicht viel mehr, als daß an unseren Kindern das technische Verständnis geweckt und geschärft wird, und das ist sicher kein Fehler.

Was also noch? Die Geschäftstüchtigkeit. Ja, hat die wirklich zugenommen — oder ist sie etwa früher die gleiche gewesen, nur, daß wir sie nicht bemerkt haben? Ich erinnere mich noch gut, wie ich mit meiner kleinen Schwester Weihnachtseinkäufe machte. Wir hatten uns zu dem Taschengeld und der weihnachtlichen Extraration schon seit einiger Zeit durch kleine Dienste im Haushalt und in der Nachbarschaft manchen Groschen dazuverdient und standen nun, nach einem ersten Umherschauen in die hell erleuchteten Läden, auf dem regennassen Rathausmarkt.

Unter einer Laterne übersahen wir unsere Einkaufsliste, strichen daran herum und überlegten, welcher Schlipf für Vater nun wirklich am schönsten gewesen war und wohin wir zunächst zurückkehren wollten. Denn wir kauften mit System! All das Drum und Dran, die vielen weißen Lampen, die über die Mönckebergstraße und den Neuen Wall gespannt waren und sich in dem nassen Pflaster widerspiegelten, das angestrahlte Rathaus, die vielen mit Paketen beladenen Menschen, wir mußten das gehörig aus-

kosten, denn es brachte uns in einen schwindelnden Taumel. Nun standen wir also und überschlugen, rechneten, strichen auch das eine oder andere aus, weil es sich gezeigt hatte, daß es unsere Kräfte überstieg, und ratschlugen. Da ertönte plötzlich über uns aus einem Lautsprecher, von einem Kinderchor gesungen,

„Eine Muh, eine Mäh, eine Täterätätä,
eine Tu-hu-te, eine Ru-hu-te . . .“

Es war direkt über uns, und wir fuhren erschrocken zusammen. Aber dann blieben wir einfach stehen und hörten zu. Wir wußten es nicht, aber wir waren glücklich. Viel später erst, als der Krieg uns weit auseinandergeführt hatte, bekannten wir es uns im Brief.

Aber die Geschäftstüchtigkeit, die war sicherlich auch damals schon gewesen, nur wir hatten sie nicht gesehen, hatten nicht „hinter die Kulissen“ gucken können. Unsere Eltern hatten das damals wohl gewußt, aber sie hatten uns nichts von alledem merken lassen, hatten uns gegenüber getan, als sei wirklich alles nur zur Freude da. Und da war es eben auch wirklich eine Freude.

Liegt es nun also nicht auch ein wenig an uns? Was kehren wir uns daran, wenn um uns manches ein wenig faden-scheinig ist. Haben wir doch die Freude in uns! Lassen wir die vielen Kartenpflichten und schreiben nur ein oder zwei Briefe an Menschen, die uns wirklich lieb sind, aus einer stillen Stunde, die wir uns dazu nehmen. Lassen wir auch das überreichliche Schenken. Ein wirklich im stillen beobachteter und abgelauschter Wunsch, es kann materiell eine Kleinigkeit sein, wird viel eher zum Treffer. Er zeigt nicht nur, daß wir an den anderen gedacht, sondern auch, daß wir uns in ihn hineingedacht, eine Weile versucht haben, mit seinen Augen zu sehen. Wieviel mehr wird solch ein Schenken dem anderen und auch uns Freude bereiten. — Haben wir doch auch die Kraft, Geheimnisse zu haben, uns die eine oder andere Überraschung auszu-denken, von der dann um gar keinen Preis auch nur ein Sterbenswörtchen verraten wird.

Versuchen wir auch einmal, uns zu besinnen, woher denn eigentlich das alles seinen Anfang nahm, das Schenken, das Briefeschreiben, die allgemeine große Vorbereitung auf das Fest. Zu Beginn war es doch wohl die Wende von Nacht zum Licht, von Tod zu neuem Leben, die die Herzen der Menschen mit einer jubelnden Freude erfüllte und, da sie alle in gleicher Weise betroffen waren, sich stärker einander zuwandten. Es entstand das Fest im Glanz und Licht, die übergroße Freude an dem, was es uns bedeutete, und daraus ein Abgeben und Schenkenmüssen dem anderen. Aus einem überströmenden Herzen also wurde das Schenken geboren, lassen wir es doch jetzt nicht zu einer gebotenen Pflicht werden. Rückbesinnung auf diesen Anfang wird auch uns echte Weihnachtsfreude schenken. cl.

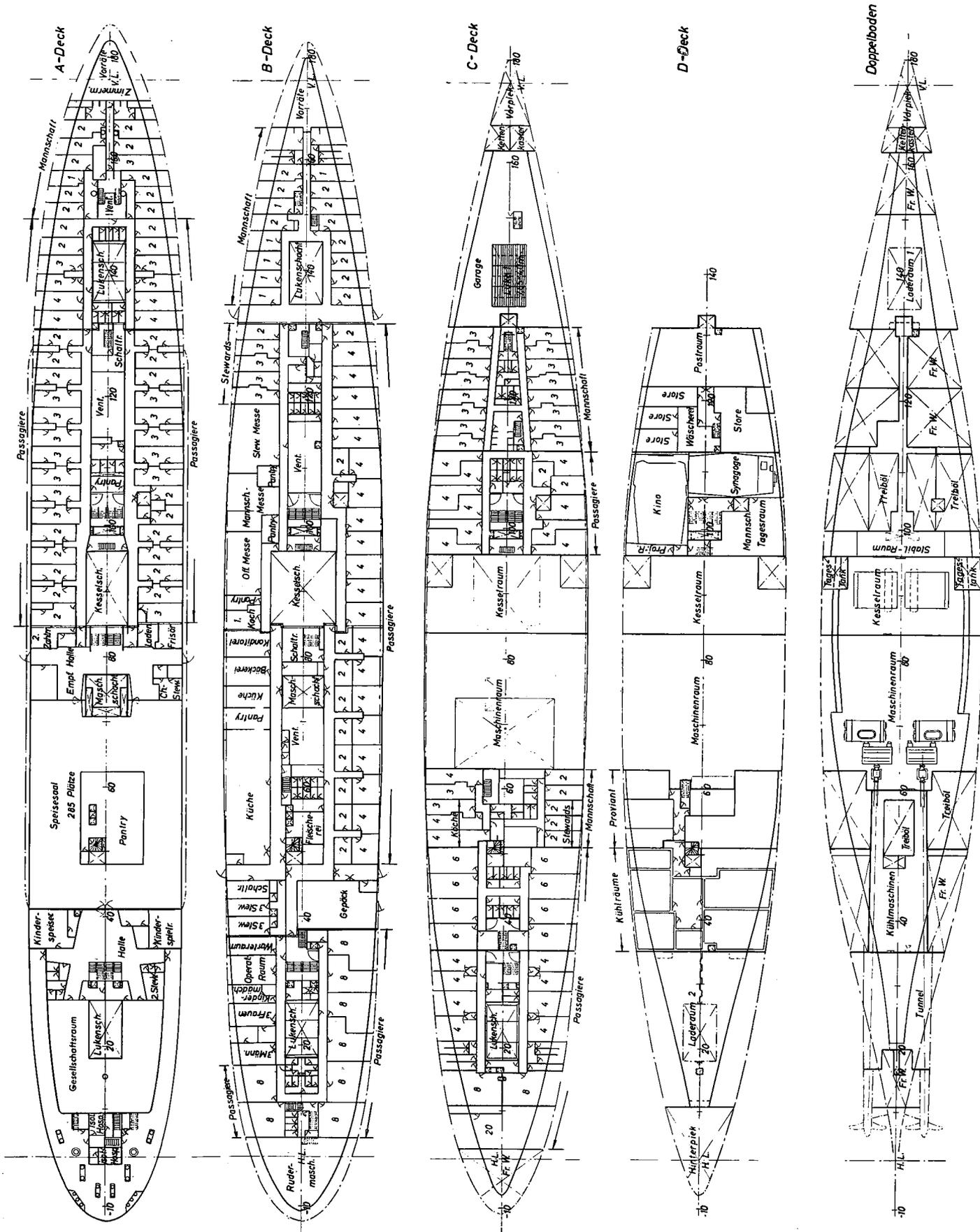
„Theodor Herzl“

(Eine Bemerkung zu dem umseitigen Generalplan.)

Im Ausrüstungshafen liegt das dritte Fahrgastschiff, das wir nach dem Kriege bauen. Wir alle erleben den Bau zwar mit, was das Wachsen der Aufbauten, die zunehmende Decksrüstung, neue Anstriche usw. anbetrifft. Aber wir sind fast zehntausend Menschen auf der DW und da ist es natürlich nicht jedem vergönnt, sich auch vom Inneren des Schiffes ein klares Bild zu machen und durch alle Decks zu laufen. Außerdem würden sich die meisten zunächst hoffnungslos verirren, denn sich auf einem Fahrgastschiff im Rohzustand zurechtzufinden, ist ein ziemliches Kunststück, selbst für alte Werfthasen. Um nun einmal auch demjenigen, der keine Gelegenheit hat

an Bord zu gehen, ein Bild vom inneren Aufbau des Schiffes zu vermitteln und den anderen, die an Bord zu tun haben, einen Wegweiser in die Hand zu geben, bringen wir auf den nächsten Seiten eine Gesamtanordnung des Schiffes mit einer Übersicht über alle Decks. Aus der knappen Beschriftung geht alles Wesentliche hervor. Die Zahlen in den Kammern geben an, mit wieviel Mann die Kammer jeweils belegt ist. Alle Türen und Treppen sind auf dem Plan zu erkennen. Das größte Kunststück ist erfahrungsgemäß dann nur, zu wissen, auf welchem Deck man sich befindet.

cl.



THEODOR HERZL" · S. 697 · GESAMTANORDNUNG

Traditionelles Weihnachtstreffen

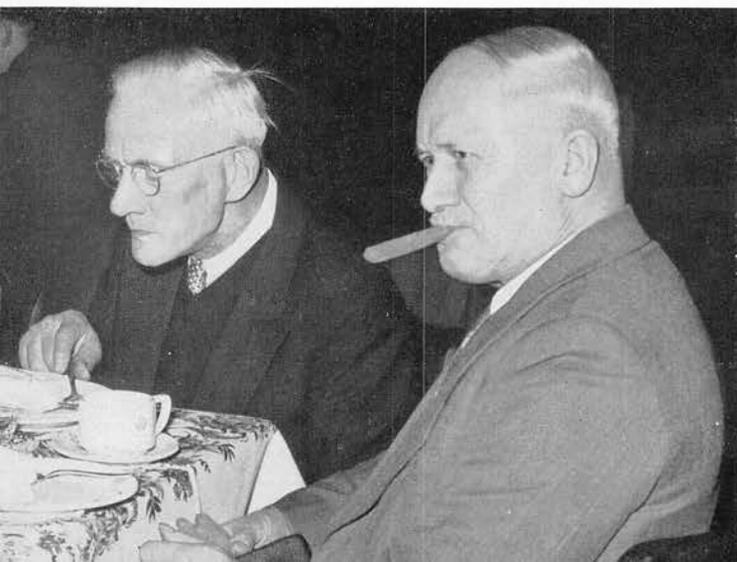
unserer Rentner auf der DW



Auch in diesem Jahr fanden sich unsere in den Ruhestand getretenen Kollegen in hellen Scharen bei uns ein, um die Stätte ihres langjährigen Wirkens wiederzusehen und mit alten Kameraden Erinnerungen auszutauschen. Von Anfang an herrschte eine freudige, festliche Stimmung. „Hallo Hein“, scholl es hier, „Mensch Kuddel, wat mokst du denn“, ertönte es dort. Viele vertraute, so zur

Werft gehörnde Gesichter sah man, daß man zuweilen verwundert war, auch sie schon bei der alten Garde zu finden.

Das Programm des Abends beschränkte sich aber nicht nur auf ein fröhliches Zusammentreffen und einen gemütlichen Rees aus alten Zeiten bei Kaffee und Kuchen, Cognac und Bier, sondern es wurde durch allerlei überraschende Dar-



bietungen belebt. So wurde z. B. die weit über die Grenzen der Lehrlingswerkstatt hinaus berühmte Lehrlingsorchestergruppe verpflichtet, so daß wir weder auf Rundfunk und Grammophon noch auf auswärtige Kräfte angewiesen waren. Eine anständige Werft macht eben alles selbst, vom La Mont-Kessel bis zum Gesang. Und was diesen letzteren anbetrifft, nun — mir persönlich hat er besser gefallen als das, was in gleicher Art vom NWDR geboten wird. So habe ich „Rolling home“ noch nie gehört.

Auch die Reden halten wir selbst, und wenn es gilt, heitere Darbietungen zu bringen mit wirklich neuen Pointen, sind wir nicht verlegen, hierzu berufene Leute in unseren eigenen Reihen aufzutun.



Viel geredet wurde nicht, das ist nicht unsere Art; aber was gesagt wurde, das haute hin und kam aus vollem Herzen. Die eine Stimme, die sich erhob, war die unserer Werftführung. Dr. Scholz gab in kurzen Worten ein klares Bild von unserer wirtschaftlichen Lage. Die Gäste haben einen Anspruch darauf zu erfahren, wie der Laden läuft, für den sie selbst zum Teil mehrere Jahrzehnte hindurch ihre ganze Kraft eingesetzt hatten. Die andere Stimme war die „unseres Boxers“, der im Namen der Gäste sprach. Er ist einer jener Männer, die nicht nur bei denen, die ihn erlebten, in der Erinnerung weiterleben, sondern deren Wirken solche Wurzeln geschlagen hat, daß die mündliche Überlieferung für seine Unsterblichkeit sorgen wird. Wir danken ihm für sein spontanes Bekenntnis zur DW und wissen, daß er vielen anderen aus der Seele gesprochen hat.

Als wir auseinandergingen, wußte jeder: Das war nicht das letzte Mal, daß wir auf die Deutsche Werft gekommen sind.

cl.



Eine bescheidene Spanienreise

Von Reinhold Schulze

Auslandsreisen werden meist von Reisebüros vorbereitet und durchgeführt. Die Teilnehmer werden dann zu Reisegesellschaften zusammengeschlossen und gemeinsam geführt. Ein solcher Kollektiv-Reisender braucht nur mitzumachen und bekommt in kürzester Zeit systematisch alle Sehenswürdigkeiten des Landes zu sehen und zu genießen. So entstand mit der Zeit an allen Knotenpunkten des Fremdenverkehrs eine besondere, für viele Leute durchaus zweckmäßige Art der Fremden-Betreuung. —

Wer aber das Ausland und seine Bewohner auf eigene Faust kennenlernen will oder wer besondere Interessen hat, der wird versuchen allein zu reisen. Freilich muß er dann seinen Reiseplan selbst aufstellen, muß sich selbst kümmern um Fahrgelegenheiten, Reisepaß, Visum, Devisen usw. und er muß sich in der Sprache des Landes, das er besuchen will, genügend verständlich machen können.

So kam auch ich darauf, in meinen alten Tagen noch eine Auslandsreise zu unternehmen. Was lag da näher als Spanien? Und für mich als alten Werft-Konstrukteur: Was lag da näher als der Seeweg? —

Ich suchte und fand für meine Reise ein kleines, gepflegtes Frachtschiff, das MS. „Porto“ der O. P. D. R., auf dem ich mit meiner Frau, beide als legale Fahrgäste, Plätze belegte, um von Hamburg bis zum ersten spanischen Hafen hinzufahren und, nach einigen Wochen, vom letzten spanischen Hafen nach Hamburg zurückzukehren. — Dieses Schiff war eigentlich ein größerer Kümo, mit seinen Laderäumen im Vor- und Mittelschiff und seinen Aufbauten im Achterschiff. Die zwei sehr wohnlichen Kajüten mit je zwei Kojen lagen auf dem Bootsdeck, unter der Kommandobrücke. Der Aufenthaltsraum war ein schöner Salon, ein Deck tiefer, in dem unser Kapitän mit seinen ersten Offizieren und uns Fahrgästen die Mahlzeiten einnahmen, natürlich nur soweit, wie der Seegang dies erlaubte! — Für schönes Wetter war das Peildeck, über der Kommandobrücke, als Sonnendeck mit Liegestühlen usw. ausgestattet.

So war an Bord alles für ein angenehmes Reiseleben eingerichtet. Wenn kein fremder Lotse an Bord war, durften wir Fahrgäste uns sogar bescheiden auf der Brücke aufhalten, die herrliche Aussicht auf das weite Meer aus geschützter Stellung genießen, die nautischen Einrichtungen, z. B. den Selbst-Steuerer, das Echolot usw. beobachten

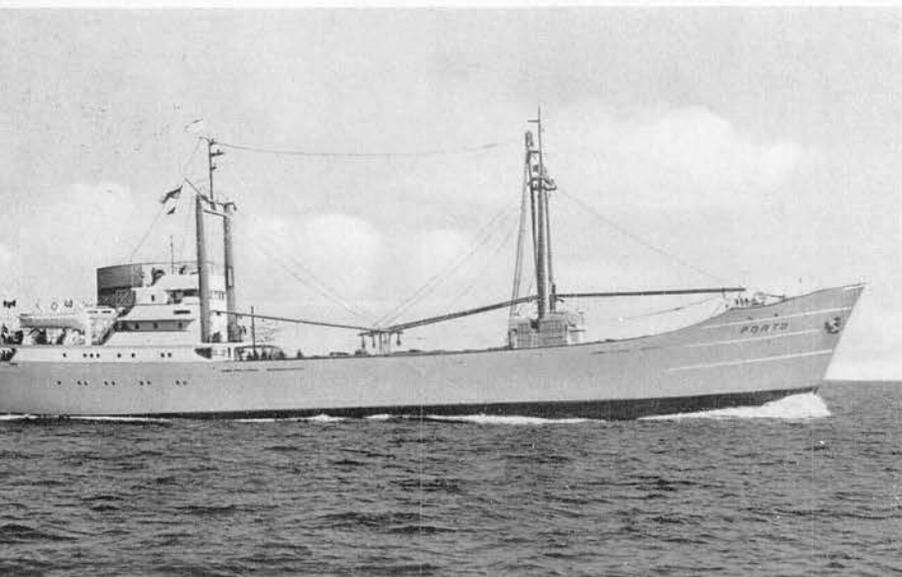
und sogar zusehen, wie der wachhabende Offizier auf der Seekarte unseren Standort bestimmte. —

In der Nebenkajüte wohnte ein angenehmes süddeutsches Ehepaar, das erstmals auf See war. Hinzu kam noch ein einsamer spanischer Fahrgast, der außer „Prosit“ kaum ein deutsches Wort sprechen konnte. Diesem konnte ich natürlich beistehen, bis zu unserer Ankunft in Spanien. —

Da auf der Hinreise die Hauptladung in Rotterdam übernommen werden sollte, fuhren wir über die Nordsee mit fast leerem Schiffe, und da das Wetter sehr unruhig war (Windstärke 8—9 aus Westen), lernten wir bald die Seefahrt von ihrer härtesten Seite kennen. Wir bekamen zu empfinden, welchen ungeheueren Beanspruchungen ein Schiffskörper unter solchen Verhältnissen ausgesetzt wird; das Vorschiff hob sich im Rhythmus der Dünung so hoch aus dem Wasser, daß die Wellen gegen den Schiffsboden schlugen, und zwar so heftig, daß man glaubte, auf ein Riff gelaufen zu sein! Gleich darauf erfaßte jedesmal eine beängstigende Zitterbewegung den ganzen Schiffskörper.

Die Besatzung war hierdurch zwar nicht beunruhigt und erklärte auf unsere besorgte Frage, dieses Schiff sei sehr kräftig und halte solche Erschütterungen gut aus, denn sein Körper sei ja genietet, nicht bloß geschweißt! Man sagte uns, hier könnten schlimmstenfalls einzelne Niete leck werden, und dafür seien ja die Lenzpumpen da! Wenn aber ein geschweißter Schiffskörper im Sturme einen Riß bekommt, dann kann dieser weiterreißen und eine große Gefahr bedeuten! (Ich weiß allerdings nicht, ob meine DW-Kollegen diese Auffassung teilen, und es wäre sicher interessant, gelegentlich etwas Zuverlässiges über diese Frage zu erfahren.) — Wohl oder übel lernten wir also bald, wie wir uns zu verhalten hatten, wenn die Beine oder gar der Magen zu versagen drohten: einfach horizontal in der Koje liegen und bei guter Lüftung schweigend Tag und Nacht nur trockenen Zwieback zu sich nehmen. Die verschiedenen Mittel gegen Seekrankheit mögen wohl gut sein, haben aber den Nachteil, daß sie dem Magen für Tage jede Eblust wegnehmen, und das ist an Bord sehr schade! —

In Rotterdam hatten wir Gelegenheit, die Hafenanlagen sowie die Stadt und ihre Bevölkerung kennenzulernen. Die Hauptstraßen sind schon weitgehend wieder aufgebaut, aber ganz in USA-Stil, so daß man nicht glaubt in Holland zu sein; dies merkt man nur an den sprachlichen



MS „Porto“

Oldenburg-Portugiesisd.e

Dampschiffs-Reederei

Hafeneinfahrt
von
Pasajes



Schwierigkeiten bei kleinen Einkäufen und durch Beobachtung des Straßenlebens. —

Bald nach der Ausfahrt aus Rotterdam empfing uns wieder eine recht bewegte See, auch noch durch den Kanal hindurch. Erst als wir die Insel passierten, welche von den Seeleuten „Ushang“ genannt wird, und wir auf Südkurs in den Golf von Biskaya gingen, wurde es ruhiger, und die lange atlantische Dünung offenbarte uns die erhabene Schönheit des weltweiten, tiefblauen Meeres. Da war es auch schön auf unserem Peildeck! — Nach einigen herrlichen Tagen zeigte sich vor uns am Horizont eine graue Zackenlinie, erst schwach, dann immer schärfer werdend, — es war die hohe Felsenküste von Nordspanien, also „Land, Land, Land“, ein froher Anblick für jeden Seefahrer; sogar die Delphine um uns her schienen besonders freudig aus den Wellen zu springen! — Bald kennzeichnete ein tiefer Einschnitt, von weißem Gischt umbrandet, die Einfahrt von „Pasajes“, dem Hafen von San Sebastian. Der spanische Lotse kam und führte unser Schiff sicher durch die überaus romantische Meerenge in das kleine, geschützte Hafenbecken.

An unserem Liegeplatze, gegenüber der Marinestation, bekamen wir zunächst einen militärischen Posten unter Gewehr: drei Hafenzöllisten und einen Zivil-Gardisten, dieser mit dem typischen, schwarz-lackierten Helme. —

Eine Ordonnanz holte uns beide, die wir in Pasajes aussteigen wollten, zur Hafen-Kommandantur zwecks Prüfung unserer Reisepässe und Überreichung unserer mitgebrachten Einreisekarten. Man sprach uns zunächst in englischer Sprache an, wurde aber besonders höflich, als ich in der Landessprache antwortete. Nach Eintragung in ein großes Buch wurden wir als Gäste auf spanischem Boden freigelassen und konnten nun machen was wir wollten. —

Die Hafenanlagen und die alte Stadt „Pasajes-Ancho“ bieten auf den ersten Blick nichts Besonderes: Einige große Verwaltungs-Gebäude und Banken, dann eintönige, unschöne Häuser mit meist durch hölzerne Rolläden verschlossenen Fenstern, enge, winklige Straßen, viele Werkstätten, Fabriken und in den Erdgeschossen der Wohnhäuser meist Lagerräume für Baumaterialien, Baugeräte, Kohle usw. sowie kleine, enge Verkaufsläden und unzählige, meist dunkel gehaltene Weinstuben, die sich auch „Bar“ nennen, weil sie, nach englischem Muster, eine offene Theke haben. —

Die Agentur unserer Reederei hier besorgte uns bald eine Unterkunft, da im benachbarten San Sebastian alle Hotels und Pensionen ausverkauft waren und uns von den kleinen Küstendörfern abgeraten wurde. Wir bekamen in einem guten Hause, bei sehr freundlichen Leuten, ein großes Zimmer, sauber, mit schönen Möbeln und zur Mitbenutzung ein Wasch- und Badezimmer mit fließendem kalten und warmen Wasser. Freilich lag diese Wohnung

über einer Kesselschmiede, so daß wir zunächst glaubten, nach „Ottensen“ geraten zu sein, aber so schlimm wurde es nicht, denn hier arbeitete man nur von 8 bis 18 Uhr, und wir wurden nie gestört. In der nächsten Umgebung befand sich eine Werkstatt für Kisten und hölzerne Fässer, die ihre Tagesproduktion bis zu ihrer Abholung auf die Straße stellte. Viele Handwerker arbeiten sogar auf der Straße, weil ihre Räume zu eng und zu dunkel sind. Dann kam ein kleines Räuberkinio, ein Schulgebäude mit hohen Umfassungsmauern, eine Kirche mit einem ferngelenkten Glöckchen auf dem Dachfirste, und um die nächste Ecke links, an der „Alameda“, die Markthalle von Pasajes, ein alter, historischer Bau voll bunten Lebens, dessen vielseitige eßbare Auslagen auch die vielen herrenlosen Hunde und Katzen anlocken. Die Marktfrauen bringen früh ihre Waren hochgepackt, entweder auf dem Kopfe oder auf kleinen Pferdchen und Eseln herbei, die dann auf einer Seitenstraße abgestellt werden und die dort ab und zu ihre melodischen Naturlaute erschallen lassen. Anders melodisch klingt dazwischen der morgentliche Ruf der vier Zeitungsjungen von Pasajes sowie der amtlichen Briefträger, die nur in die Hausflure kommen und dort laut die Namen der Hausbewohner ausrufen, für die sie Post bringen, um das Treppensteigen zu vermeiden. Die meisten Wohnhäuser spanischen Stils tragen oben, neben vergitterten Fenstern, unzählige Balkone, alle geschmückt mit Topfblumen, Vogelbauern und trocknender Wäsche. — Rechts wird unsere Straße überspannt von einem schweren steinernen Brückenbogen der Vorortsbahn Jrún — San Sebastian, wohl der ältesten Bahn der Provinz Guipúzcoa. Sie fährt hier zwischen den Häusern hindurch und hat auf der ganzen Strecke u. a. fünf lange Tunnel zu passieren, eine interessante Bahn!

Zu den Mahlzeiten mußten wir, unter den oben genannten Brückenbogen hindurch, etwa 100 Schritte weit auf die Hauptstraße gehen, in das zu unserer Wohnung gehörige Restaurant „Marichu“, eine der besten Gaststätte des Ortes. Vornan lag da die geräumige „Bar“, die von den Männern aller Schichten stets lebhaft besucht wurde. Die Gespräche dieser Männer — nur Männer besuchen die Bars — waren zwar stets laut und lebhaft, aber harmlosen Inhalts; es handelte sich meist um die beruflichen Arbeiten, dann um Spiele und um Stierkämpfe, niemals um Politik und nie haben wir angetrunkene oder streitlustige Männer gesehen. Das ganze Volk macht einen schlicht-frohen Eindruck. — Auf der hohen Marmorthke stand stets eine große Auswahl höchst appetitlicher, mundergerechter Bissen, zur freien Bedienung der Gäste. Zum Ausschank kam fast nur der leichte, aber mündige rote Landwein, der 2/10 Schoppen für 1 Peseta = 10 deutsche Pfennige, der halbe Schoppen (1 chico) für 5 Pfennige! — Neben dieser Bar lag das schöne, saubere Speisezimmer, in dem auch wir einen Stammtisch bekamen. Das Früh-



Blick auf Pasajes,
Puerto de San Juan

stück bestand stets aus schwarzem Kaffee-Extrakt, heißer Milch, Zucker, Röstbrot, Butter usw. Die beiden Hauptmahlzeiten, ab etwa 13 und 21 Uhr, waren stets warm und bestanden je aus einer sehr guten Suppe, einer Gemüseplatte mit Einlagen, einem Bratengang aus Rindfleisch oder Fisch oder Geflügel und verschiedenem Nachtisch. Dazu gehörte je Person $\frac{1}{2}$ Flasche Rotwein. Weißbrot und ein Selter-Syphon standen stets auf dem Tische. — Wein ist ja für jeden Spanier unentbehrlich, er muß ihn täglich haben. Jede Hausfrau trägt in ihrem Einkaufskorb mindestens 1 Flasche Rotwein. Auch sieht man viel die Lederflaschen, aus denen der Wein durch eine Düse in den Mund gespritzt wird. —

So sah es also aus um uns her. Wenn auch dieser alte Hafen recht bescheiden wirkt, um so malerischer sind die grünen Höhenzüge ringsumher und die Fischerdörfer San Pedro und San Juan, die sich beiderseits an den Ufern der Hafeneinfahrt hinziehen. Sie bestehen jeweils nur aus einer einzigen Straße am Berghange entlang, mit ihren kleinen, altspanischen Häuschen, die oft wie aus dem Felsen gewachsen scheinen. Diese 1-2stöckigen Häuser enthalten unten meist kleine, aber reichlich ausgestattete Verkaufsläden aller Art, sowie Werkstätten und Weinstuben. Zu den oberen Wohnungen führen schmale Steintreppen, und alles wimmelt von munteren Kindern. Wir haben diese und andere Ortschaften besucht und fanden als Deutsche überall sehr herzliche Aufnahme. Nie sind wir angebettelt worden, auch nicht von Kindern, und die Ehrlichkeit der Leute bei allen Gelegenheiten ist überraschend. Dies liegt auch wohl daran, daß das ganze Volk tief religiös ist. Wir beobachteten z. B., daß ein Kind von seinem Straßenspiel zur Kirchenpforte lief, um sich schnell einmal am Weihwasserbecken zu bekreuzigen und dann vergnügt zum Spiel zurückzukehren. Auch hörten wir einmal wie ein kleiner Junge zu seinem Vater sagte, die Kirchenpforte sei gerade offen, und ihm vorschlug hineinzugehen, um ein bißchen zu beten. — Das Sich-Bekreuzigen haben wir auch bei Erwachsenen gesehen, wenn jemand von Stürmen spricht oder wenn der Bus oder die Bahn anfährt. Reich ist die Landessprache an zärtlichen Kosenamen für die Kinder. Recht hübsch war auch anzuhören, wie die Kinder die bekannten Ball- und Sprungseilspiele mit melodischen Gesängen begleiteten, die im Rhythmus der Sprünge und Würfe gesungen und zeitweise von Refrains unterbrochen wurden, die dann scherzhafte Spielfiguren auslösten. Auffallend war übrigens, daß zwischen den romanischen schwarzhaarigen Kindern auch grell-rothaarige zu sehen waren, angeblich Nachkommen der alten Germanen, speziell der Vandalen, die sich einst auf ihren Wanderungen hier wohlgeföhlt haben mögen. —

Die Hauptanziehungskraft aber übt natürlich hier das große, imposante San Sebastian aus, das mit einem Trolibus (Oberleitungs-Omnibus) in 20 Minuten zu er-

reichen war. Es ist dies eine zwischen Meer und Bergen liegende Stadt, deren weite, malerische Bucht, jetzt ganz versandet, zum bekannten Seebad geworden ist, mit wohlgepflegten Anlagen und Tamarinden-Promenaden vor Luxus-Hotels und feudalen Klubbhäusern. Im Westen wird die Bucht begrenzt durch den Monte „Igueldo“, der, durch eine Bergbahn erreichbar, zu einem Vergnügungspark ausgebaut ist. Im Osten der Bucht liegt am Fuße des Monte Ulía der Fischereihafen, der Fischmarkt und das schöne Aquarium der Ozeanographischen Gesellschaft.

Hier konnten wir zum ersten Male auch die eigenartigen sogenannten Tintenfische in ihrer unglaublichen Beweglichkeit beobachten. Gerade hatten wir vor einigen Tagen in unserer Gaststätte gut zubereitete Tintenfische uns schmecken lassen, aber nun, nachdem wir diese interessanten Tiere lebend kennengelernt hatten, mochten wir keine mehr essen. Oberhalb des Aquariums, von einer schönen Bergstraße aus, sieht man unter sich in der Brandung den in das Felsenufer eingebauten Bunker einer Langusten-Züchterei liegen, durch deren mit Grätings abgedeckten kleinen Luken fortgesetzt frisches Seewasser eingebrandet wird. — Am Fischereihafen, der von Fahrzeugen wimmelt, sind die Ufermauern mit angelnden Menschen dicht besetzt; Erwachsene wie Kinder, Jungen wie Mädels, alle angeln sie in höchst primitiver Weise, aber mit Eifer und Erfolg, denn der Fischreichtum ist groß und vielseitig. — Gegen Abend aber kommt neues Leben auf die Straße am Fischmarkt: Auf Rosten gebratene Sardinen werden im Freien verzehrt; an offenen Ständen werden kleine Muscheln, Krebse und Krabben und ölgesotene Kartoffel-Schnitzel verkauft und von fröhlichen Menschen, unter den Klängen von Karussell-Musik, aus der Hand genossen. Einmal freilich überraschte uns in San Sebastian ein heftiges Gewitter, hierbei hatte ein Blitz in die Oberleitung unseres Busses geschlagen und nur mit Mühe erreichten wir unser Quartier. — Ja, das gibt es dort auch! Die meisten Deutschen stellen sich Spanien vor unter einem ewig-blauen Himmel. Das mag wohl im Süden stimmen, aber in den Nord-Provinzen nicht. Der große Gebirgszug fängt die frischen Seewinde auf und hat so an der Küste ein feucht-fröhliches und fruchtbares Niederschlagsgebiet entstehen lassen, in dem fleißige Menschen leben. Dies sieht man nicht nur an der grünen Natur, sondern auch in der vielseitigen Industrie, z. B. den Fischtrocknereien, Möbelfabriken, Papierfabriken und der großen Porzellanindustrie usw. In San Pedro fand ich sogar eine richtige kleine Werft mit einem Slip, auf dem ein großer Kahn in Reparatur lag. Als ich die Werkshalle betrat, zeigte mir der Meister stolz seine vollbesetzten Werkzeugmaschinen und als ich nach der Herkunft gewisser Motorengußstücke fragte, die schon angerissen dalagen, sagte er, die Gießerei liege drüben in San Juan, dort wo auch das Schwimmdock zu sehen war, neben dem schon zwei ganz verrostete Schiffe lagen, die auf ihre

Verjüngung warteten. Die Motorenteile gehörten einer schweizer Firma und wurden hier in Lizenz bearbeitet. —

Von Pasajes aus sind wir auch manchmal nach Osten gefahren, an die französische Grenze, nach Irún und dem kleinen, hübschen Seebade Fuenterravía. Die alte Grenzstadt zeigt zwischen modernen Neubauten noch viele Ruinen aus dem Bürgerkrieg 1936. Das Fischerdorf ist auch durch Versandung seines Hafens zum Seebade geworden; seine engen Nebenstraßen aber haben noch den spanischen Charakter mit ihren alten, romantischen Häusern, kleinen Läden und Weinschänken. Die dort wohnenden Fischer benutzen zur Ausfahrt nach See den Irún-Fluß, gemeinsam mit den französischen Fischern vom gegenüberliegenden Ufer. Der Strand von Fuenterravía ist von dem Grenzfluß getrennt durch eine neuerbaute, etwa 1,5 km lange Felsenmole mit breiter Promenade. Einmal benutzten wir zur Rückfahrt die schon erwähnte Privatbahn. Ihr Endpunkt Irún ist kaum ein Bahnhof zu nennen, denn zwischen Häusern und der grünen Natur liegt nur ein eingleisiger, steiniger „Bahnsteig“, auf dem zwischen den Reisenden noch Hühner und Katzen umherlaufen und Kinder spielen. Auf der Strecke steht dann und wann, als Haltestelle, eine kleine Hütte mit einem fast unaussprechlichen baskischen Namen. Die Wagen dieser Bahn sowie die Schienen sind so alt und verbraucht, daß die Stadtverwaltung von San Sebastian der Gesellschaft die Einfahrt in das Stadttinnere, also bis zu ihrer eigentlichen Endstation verboten hat, um die Augen der Fremden und Badegäste nicht zu verletzen.

Von den mancherlei interessanten Begegnungen will ich hier nur eine erwähnen: In unser Speisezimmer kam eines Abends ein Gast in Uniform, den wir noch nicht gesehen hatten; unser Tischmädchen konnte mir auch nicht sagen, wer er sei, aber schon hatte der Herr unsere Frage gehört und, durch das Mädchen schickte er uns sofort nicht etwa seine Karte, nein, seinen metallenen Dienstausweis als Chef der Hafenzentrale! Bei meinem folgenden Gegenbesuch an seinem Tische entwickelte sich eine sehr interessante und lebhaft Unterhaltung, der sich bald ein junger Mann vom Nebentisch anschloß. Er war ein Student von der Universität Santiago de Chile, der einstigen Wirkungsstätte meines lieben Vaters. Ja, so klein ist die Welt und so höflich sind die Spanier! —

Die Zeit zur Rückreise ergab sich aus der Nachricht, daß unser MS Porto, von Vigo kommend, jetzt wieder auf Pasajes zusteuerte. Das Wetter war schon recht kühl und unfreundlich, unsere vertraute Kajüte war noch frei, wir hatten genug gesehen und erlebt, so daß wir uns kurz zur Heimfahrt entschlossen, freilich unter Verzicht auf den letzten sonntäglichen Stierkampf in San Sebastian. —

Dafür bot der Hafen von Pasajes einen besonders festlichen Anblick: Fünf spanische Torpedoboote hatten ihren Flottenchef hierhergebracht; die schmucken Mannschaften wurden nach einem Decksappell zum Gottesdienst geführt, dann bekamen sie frei. In Hamburg hätten sich die „seuten Deerns“ gefreut, hier nicht, hier sind sie alle fromm und züchtig.

Die schwere Erzladung, die unsere „Porto“ bis an die Tiefadelinie sinken ließ, schien eine ruhige Heimfahrt zu gewährleisten, so hofften wir, aber es kam anders! Kaum waren wir durch die enge Ausfahrt in die offene See gelangt, kaum war das Wasser dunkelblau geworden, da konnte unser spanischer Lotse nur mit akrobatischer Geschicklichkeit von unserer Strickleiter in sein wildgewordenes Motorboot gelangen und unser Schiffchen begann — nicht wie früher zu stampfen, sondern — jetzt zu rollen, und zwar so heftig, daß wir in unsere Kojen Schutzbretter eingebaut bekommen mußten, um nicht herauszurollen! — Also wieder in die Horizontale bei trockenem Zwieback und Geduld! — Ich selbst genoß zwar ab und zu den herrlichen Anblick der bewegten See, wenn es auch schwer war, in ein Kleidungsstück zu kommen, aber es half nichts, es gehörte dies eben auch zu unserem bescheidenen Reiseerlebnis, durch das wir Freud und Leid der Seefahrt und ihrer braven Jungs kennengelernt haben. Der Südwest-Sturm und die tollen Bewegungen unseres Schiffes dauerten tatsächlich an, bis wir in den englischen Kanal einbogen, und als wir endlich wieder in Rotterdam am Pier lagen, freuten wir uns auf eine geruhige Nacht.

Da kam eine neue Überraschung: Unerklärliche Geräusche und heftige Stöße erschreckten uns!! — Was war das? Im friedlichen Hafen? — Ha! Das war die Melodie der Nachtarbeit! Und die Instrumente waren drei große 8-t-Greifer, die ununterbrochen in die Erze unserer Laderäume griffen und in dieser einzigen Nacht die gesamte Ladung herausholten. Da es dazu noch regnete und wir im Kohlenhafen lagen, sah am nächsten Morgen unser Schiff ganz furchtbar schmutzig aus und unsere tapferen Matrosen bekamen schwer zu arbeiten, um ihre „Porto“ wieder sauber zu bekommen, — denn es sollte ja nun heimwärts gehen!

Und es ging auch heimwärts in froher Erwartung. Da kam — auf der Elbe schon — noch eine Überraschung. Ein Polizeiboot kam auf uns zu und befahl uns, sofort zu stoppen! Auch die anderen elbaufwärts fahrenden Schiffe mußten stoppen, einige sogar umkehren! — Was war los? — Auf einer Elbinsel sollte ein Blindgänger entschärft werden! Und erst als am Ufer grüne Raketen aufstiegen, durften wir weiterfahren. — Diesmal endgültig in die teure Heimat! —

Langustenzüchter
in San Sebastian



So, nun wird aber Weihnachten gefeiert...



Ist doch klar, warum eigentlich? — hm — warte mal — Ach so, ja: Also vor rund 2000 Jahren ist in Bethlehem ein Junge — so ungefähr hat es mir mein guter alter Lehrer mit viel Mühe und zweifelhaftem Erfolg beigebracht. Heute feiert man Weihnachten, weil es eben mal da ist. Warum sonst wohl? Für die nötige Stimmung sorgen die Prospekte, mit denen schon Wochen vorher die Briefkästen vollgestopft wurden. Alles auf Raten, erste Rate am 1. Februar, steht unter dem Weihnachtsengel. Mit diesen Geschmacklosigkeiten soll man zum Schenken angeregt werden, vonwegen der himmlischen Gabe und so. — Der Geschäftsmann reibt sich erwartungsvoll die Hände und läßt sein Schaufenster in eine vorschriftsmäßige Weihnachtslandschaft verwandeln. Glitzernde Sternchen und viel Schnee (aus Watte, versteht sich!) und unsere Kinder stehen im Regen und sind fix neugierig.

Überhaupt die Kinder. Wer große Kinder hat, freut sich, wenn sie wachsen und gedeihen, auch wenn sie uns mit ihrem „rockaround the clock“ die Nerven ruinieren. Wer kleine Kinder hat, findet die lustige Plapperschnute niedlich, und wer ganz kleine Kinder hat, findet schon den rosigen Po drollig. Selbst die Geschäftsinhaber, die sich gegenseitig die Präsentkörbe austauschen in der heimlichen Hoffnung, das Biest möge sich doch endlich mal den Magen verkorksen (wieso auch nicht — Reklame muß sein), können mit ihrem Geld keinen richtigen Weihnachten kaufen.

Wenn die Lütten ihr Pensum an Weihnachtsgedichten runtergeplappert haben, geht es mit Macht über die Freserei her. Natürlich hat Klein-Heini schnell spitz, was man an dem neuen Spielzeug montieren könnte. Vater kriegt wie immer seine Zigarren in Seidenpapier mit Schleife darum, aber auch einen neuen Schlips und selbstverständlich die neuen Filzslatschen. Nur bei Mutttern ist es anders.

Sie saust immer zwischen Küche und Stube hin und her und hat den Kopf voll. Überhaupt, so ein teures Geschenk hätte gar nicht nötig getan. Die Perlons zu 3,25 DM aus dem Laden hier gleich an der Ecke wären auch gut gewesen, sagt sie. So — nun hätten wir also die schöne Bescherung, nun wird richtig Weihnachten gefeiert — aber wie — keine Ahnung — nun man los. —

Wenn die Kinder mit ihren Zuckerfingern die saubere Tischdecke begrabbeln, das gute Stück, zündet Vati sich umständlich eine Weihnachtszigarre an und geht dann die Flasche suchen, die Mutter vom Einkaufen mitgebracht hat. Ist doch ganz klar, man kennt sie doch. Die Kerzen am Tannenbaum fangen an zu kleckern, die Nadeln fallen ab, wenn man dem Tannenbaum zu nahe kommt, und Klein-Erna versucht heimlich, noch die Kringel abzupflücken.

Aus dem Radio klingt ein Weihnachtslied nach dem anderen. Nun ist es so richtig gemütlich, und Vati grunzt lächelnd. Männer dürfen ruhig mal grunzen, Frauen nicht, es sei denn, sie sind auf das Niveau eines Mannes abgesunken.

Jetzt tut jeder für sich was er will, man kann also auch runddösen. Warum auch nicht, die Familie soll doch zufrieden sein. Hat doch jeder seinen Teil bekommen. Oder hast Du etwa nicht Dein ganzes Geld ausgegeben und noch Schulden obendrein gemacht? Na also. —

Wenn es nun immer noch nicht reicht, läßt man sich von seinen lieben Nächsten haarklein erzählen, wo alles noch viel schöner und größer, natürlich auch viel teurer gefeiert wird. Damit ist denn auch klargestellt, welch hilfloser Lebensstümpfer man eigentlich ist. Denken ist ja auch nicht jedermanns Sache, alles Quatsch heißt es dann, damit basta.

Daß ein anderer sich aber noch ehrlich freuen kann, trotzdem er einfacher und bescheidener leben muß, auf die Idee kommt kein Mensch mehr. Es wäre auch direkt romantisch. Aber Romantik ist altmodisch und nur noch für Reklamezwecke verwendbar.

Nur die alte Tante Martha versucht noch zu retten, was zu retten ist, und erzählt eine rührselige Geschichte von einem armen Waisenkind, das am Heiligabend verstoßen wurde, das arme Kind! Aber so geht es nun auch wieder nicht. Es passieren die dollsten Dinge in der Welt bis kurz vor oder nach Weihnachten, aber am Heiligabend? Nee, nee, wissense, nee. Weihnachten bekommen sogar unbeliebte Vices ein freundliches Gesicht. Also, so roh ist die Menschheit nun auch wieder nicht, nur reichlich blöd und überheblich.

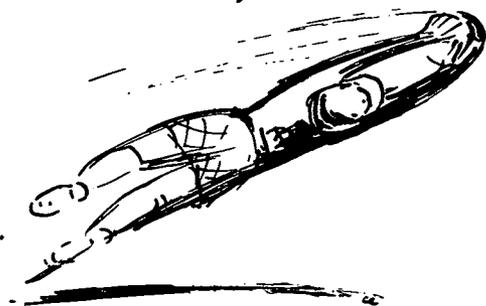
Dabei ist es so einfach, mit seiner Familie ein schönes Fest zu erleben. Man braucht nur seinen Kindern einmal zu zeigen, daß man auch ein Empfinden hat, ist es wirklich so schwer? Es gibt überhaupt keinen Vater, der keine Zuhörer findet, wenn er von seiner eigenen Jugendzeit erzählt. Wenn man dann mal mit den Kindern ein Lied zusammen singt, wird sogar Klein-Otto feierlich zuwege, und Otto hat sonst immer ein Gemüt wie ein Stück Holz. Auch Klein-Erna ist mit einer kleineren Puppe glücklich, wenn sie merkt, daß sie doch einen „prima Vati“ hat. Wie oft findet man Verhältnisse, wo die Kinder mit Geschenken überhäuft werden, aber niemanden haben, denen sie sich anvertrauen können.

Deine Mutti ist sowieso schon lange fällig. Ich möchte die Frau sehen, die sich nicht freut, wenn sie ein nettes Wort der Anerkennung zu hören bekommt. Dabei vergibt sich niemand etwas von seiner Männlichkeit, auch dann nicht, wenn gerade mal kein Weihnachtsfest ist. Die Lebensprobleme sind für eine glückliche Familie nur noch halb so groß. Wer soll Euch denn auch groß was anhaben können.

Wenn man an dem eigenen Kohl nicht immer ersticken will und seinen Nächsten ein bißchen wichtiger nimmt, kann es immer sehr schön sein. In der Weihnachtszeit läßt sich sehr gut der Anfang finden bei dem kleinen schönen Lied: Stille Nacht!

Alwin Koscheda

Aus dem Betriebssport



Für die Freunde des Betriebssportes ist der Seh- und Hörspport über die Olympischen Spiele in Melbourne vielleicht zu schnell zu Ende gegangen, wenn auch für den Beschauer nicht alles „olympisch“ war, beim Wasserballspiel Rußland—Ungarn über die Disqualifikation von Klein, das Frauenturnen u. a. Unsere schönste Medaille ist gewiß die einheitliche deutsche Mannschaft gewesen. Für die Mitglieder der B. S. G. waren in diesem Jahr noch keine olympischen Medaillen zu verteilen; aber ein goldenes, zwei silberne, neun bronzene und zwei Jugend-sportabzeichen sind erworben worden. Allen Trägern gebührt unsere Anerkennung und unser Glückwunsch.

Das Hallentraining in der Halle Osdorfer Weg ist seit dem 3. 12. 1956 aufgenommen. Meldungen von Jugendlichen und Damen nimmt die Geschäftsstelle entgegen. Termin-kalender der B. S. G.:

- 15. 1. 57 Hauptversammlung in der kleinen Kantine
- 23. 2. 57 Kappenfest (Elbschloßbrauerei).

*Allen Mitgliedern und Freunden des BSG
wünschen wir ein gesundes neues Jahr!*

Spielergebnisse aus den Monaten November—Dezember 1956

Fußball:

DW 1. — Philipshaus 1.	6:0
DW 1. — Wiska 1.	8:2
DW 2. — AEG Schiffbau 1.	0:8
DW 2. — bei ami 1.	2:3
DW 2. — Rapid 1.	1:6
DW 3. — Eigenhilfe 1.	1:7
DW 4. — Blau Gold 1.	0:2
DW 4. — NDR 1.	0:2
DW Rhst. — Lufthansa 1.	1:5
DW Jugend — Nordbank Jugend	8:1
DW Jugend — Esso Harburg Jugend	3:1

Handball:

DW 1. — Nordbank 1.	5:6
DW 1. — Rapid 1.	6:9
DW 2. — Valvo Lokst.	5:0

Tischtennis:

DW 1. — Menck 1.	6:9
DW 2. — Still 2.	9:0
DW 2. — Post 1.	5:9
DW 2. — P & C 1.	9:6
DW 3. — Baugen. Bille	9:4
DW 3. — Lufthansa 3.	9:2
DW 3. — St. Landesamt 2.	8:8
DW Pokal — Vereinigte Pokal	9:0

Kegeln:

DW 1. — Kreditbank 1.	2166:2354
DW 1. — OFD 1.	2104:2168
DW 2. — Nordbank 2.	2096:2084
DW 2. — OFD 2.	2158:2101
DW 3. — Landesbank 2.	2004:2051
DW 4. — Kreditbank 2.	2005:2077
DW Rhst. 1. — Rapid Avanti 1.	2103:2020
DW Rhst. 1. — Dt. Ring 1.	2215:2182
DW Rhst. 2. — Rapid Wandsb. 3.	2145:2220



WERFTKOMÖDIANTEN

Wieder einmal sind unsere Werftkomödianten mit einem neuen Stück an die Öffentlichkeit getreten. Sie haben Hunderten unserer Betriebsangehörigen mit ihrem Lustspiel „De Deern is richtig“ Stunden ungetrübter Freude beschert.

Wer unsere Werftkomödianten vom rosa Strumpfenband bis zur richtigen Deern verfolgt hat, kann nur sagen, daß sie ständig gewachsen sind. Das Bühnenbild des letzten Stückes war ganz ausgezeichnet. Die Darsteller haben ausnahmslos ihr Bestes gegeben. Einfach großartig waren die drei Brüder Schnack. Sie waren als Einheit glänzend gelungen. Aber auch jeder einzelne für sich war eine vollendete Type. Unsere Betriebsangehörigen Krohn, Strübing und Sonnenberg haben da etwas Vorzügliches geleistet. Und dann Irmgard Ladday als die richtige Deern! Das war gekonnt.

Hinter diesen hervorstechenden Personen des Stückes traten die anderen etwas zurück, aber auch sie waren gut.

Prächtig getroffen war die „erbschleichende“ Verwandtschaft. Gut in den Rahmen eingefügt war das am Ende doch glückliche Liebespaar. Wie immer gut war auch unser Dittis als Bürgermeister und schließlicher Schwiegervater. Etwas übertrieben war der Kommerzienrat. Aber das mußte wohl so sein, um den Gegensatz herauszuarbeiten. Und alles, vom Bühnenbild bis zum Souffleurkasten war von DW-Angehörigen geschaffen.

Dankbar erwähnen müssen wir in diesem Zusammenhang auch alle die fleißigen Hilfskräfte, die aus Freude an der Sache immer wieder mitmachen und ihre Freizeit zur Verfügung stellen, um anderen eine Freude zu machen. In diesen Dank ist der Beleuchter genauso einzubeziehen wie die Platzanweiser und die fleißigen Hände, die am Aufbau der Szenerie beteiligt sind.

Hoffen wir, daß die Werftkomödianten auch im nächsten Jahre wieder so erfolgreich sind wie in dem Jahr, das jetzt zu Ende geht.



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

40jähriges Dienstjubiläum



Am 23. November 1956 feierte der Brenner in der Kesselschmiede A d o l f B r ü c k n e r sein 40jähriges Dienstjubiläum bei uns. Als kaum 18jähriger kam er im Jahre 1916 zum Reiherstieg. Damals wurden die Kessel-Vorder- und Hinterböden in der Kesselschmiede noch selbst angefertigt. Adolf Brückner erhielt die Aufgabe, den gewaltigen Glühofen zu heizen.

Er hat es durch Fleiß und Verständnis erreicht, sich die nötige Fertigkeit in allen Arbeiten des Kesselschmiedehandwerks anzueignen. Außerdem ließ er sich als Brenner anlernen. Auf diesem Gebiet wurde er zum Spezialisten. Unser Adolf Brückner ist aber auch ein tüchtiger Autogen-Schweißer, der an den Überhitzerrohren arbeitet.

Im Laufe der 40 Jahre seiner Arbeitszeit bei uns hat Adolf Brückner es verstanden, sich das Vertrauen seiner Vorgesetzten und seiner Arbeitskameraden zu erwerben und zu erhalten.

Wir alle wünschen ihm, daß er noch recht lange bei uns bleiben möge.

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum



Wilhelm Bülow
Anbringer
6. Juni 1956



Rudolf Roidner
Maschinenbauer
15. November 1956



Arnold Niebuhr
Schiffbauhelfer
23. November 1956



Eduard Meyer
Maschinist
27. November 1956



Walter Redemann
Schiffbauhelfer
30. November 1956

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

- Tischler Emil Schütt mit Frl. Klara Kreft am 10. 11. 1956
 Bohrer Johann Ahlf mit Frl. Christine Tiedemann
 am 10. 11. 1956
 Schiffbauer Manfred Just mit Frl. Martha Söhle
 am 17. 11. 1956
 Stellagenbauer Horst Thormann mit Frl. Helga Cichosz
 am 17. 11. 1956
 Buchbinder Henry Bamberg mit Frl. Else Siedentopf
 am 24. 11. 1956
 Schlosser Adolf Pavlista mit Frl. Elisabeth Rabeln
 am 24. 11. 1956
 Haueranlerner Manfred Schielke mit Frl. Gerda Kirmse
 am 24. 11. 1956
 Schlosser Hermann Wilkens mit Frl. Else Otto
 am 4. 12. 1956

Geburten:

S o h n :

- Anstreicher Waldemar Maeder am 7. 11. 1956
 Elektriker Karl-Heinz Masitow am 7. 11. 1956
 E'Schweißer-Anlernerin Martha Ruskowski am 11. 11. 1956
 Angel. Dreher Rudolf Alvensleben am 14. 11. 1956
 Maschinenarbeiter Helmuth Uelzmann am 20. 11. 1956
 Magazinausgeber Karl Hass am 20. 11. 1956
 E'Schweißer Wilhelm Prigge am 21. 11. 1956
 Ausrichter Gerhard Kruse am 22. 11. 1956
 Stellagenbauer Hans Tiedtke am 27. 11. 1956
 Schiffbauer Walter Gottschalk am 30. 11. 1956
 Behaueranlerner Karl Sommer am 7. 12. 1956

T o c h t e r :

- Anstreicher Horst Mahns am 9. 11. 1956
 Magazinausgeber Heinz Birkholz am 10. 11. 1956
 Kupferschmiedhelfer Willi Pauketat am 12. 11. 1956
 Brenner Arno Jürgens am 13. 11. 1956
 Schlosser Jost Eckhoff am 15. 11. 1956
 Vorhalter Harald Jaeger am 16. 11. 1956
 Tischler Paul Kersten am 18. 11. 1956
 Schiffbauhelfer Bernhard Karstedt am 20. 11. 1956
 E'Schweißer Horst Bewernick am 25. 11. 1956
 Tischler Günther Koch am 29. 11. 1956

Wir gratulieren!

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung, den Meistern und allen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.

Heinrich Steffen

Für die mir zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten danke ich recht herzlich.
 Arnold Niebuhr

Für die erwiesene Aufmerksamkeit anlässlich meines 40jährigen Jubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Arbeitskollegen meinen besten Dank.

Adolf Brückner

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich der Betriebsleitung, den Meistern und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.

Rudolf Roidner

Für die innige Teilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes Jochen Mohr sagen wir der Betriebsleitung, dem Betriebsrat sowie der Belegschaft der Deutschen Werft unseren herzlichsten Dank.

Frau Meta Mohr und Kinder

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.

Frau K. Struwe nebst Kindern

Für die vielen Beweise aufrichtiger Teilnahme beim Heimgang unseres lieben Sohnes Anton Rosam sowie für die zahlreichen Kranz- und Blumenspenden und allen, die ihn auf seinen letzten Weg begleitet haben, sprechen wir auf diesem Wege unseren herzlichsten Dank aus.

Im Namen der Hinterbliebenen: Anton Rosam

Für die meinem lieben Entschlafenen gegebenen Beweise der Liebe und Anteilnahme danke ich herzlichst der Direktion und allen Kollegen.

Alma Klimmet

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme der Betriebsleitung der Deutschen Werft.

Frau Schmidt u. Kinder

Für die beim Heimgange meines lieben Mannes Jonni Mewes meinen Kindern und mir ausgesprochene Anteilnahme und erwiesenen Aufmerksamkeiten möchte ich Ihnen auf diesem Wege meinen besonderen Dank aussprechen.

Frau Mewes

Die vielen Beweise der aufrichtigen Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes Johannes Bilet sind mir ein großer Trost in meinem Leid gewesen. Ich möchte an dieser Stelle der Betriebsleitung sowie allen Kollegen in Finkenwerder und auf dem Reihertstieg herzlich danken.

Olga Bilet

Wir gedenken unserer Toten

Wilhelm Schulz
 Rentner
 gest. 2. 11. 1956

Otto Biefeld
 Dreher
 gest. 27. 11. 1956

Hermann Struwe
 Rentner
 gest. 19. 11. 1956

Albert Marsian
 Ingenieur
 gest. 30. 11./1. 12. 1956

Alwin Ahrens
 Preßluftthelfer
 gest. 21. 11. 1956

Adolf Bauer
 Rentner
 gest. 3. 12. 1956





Da ist uns in der November-Ausgabe unserer Werkzeugzeitung wieder mal ein prachtvoller Druckfehler gelungen. Da haben wir auf Seite 6 über die statistische Stabilität des Nydam-Schiffes berichtet. Fachleute, und das seid Ihr ja alle, werden sich sofort über die Unwissenheit der Schriftleitung gefreut haben, weil sie ja wußten, daß es „statische“ Stabilität heißen müßte. Für die Nichtfachleute ist hier ausdrücklich auf den Druckfehler hingewiesen worden.

Im übrigen hoffe ich, daß dieser Druckfehler der einzige Punkt war, der Euer Mißfallen erregt hat.

Inzwischen ist das Weihnachtsfest sehr nahe herbeigekommen. Das Weihnachtsgeld ist in Euren Besitz gelangt und wahrscheinlich längst ausgegeben worden. Verschiedene Meinungsäußerungen, die ich gehört habe, drückten teilweise tiefste Befriedigung über Höhe und Umfang des Weihnachtsgeldes aus, andere waren weniger zufrieden. Auf jeden Fall muß festgehalten werden, daß die Summe des Weihnachtsgeldes wesentlich höher als je zuvor war. Man hat sich bemüht, eine möglichst gerechte Verteilung des Weihnachtsgeldes zustande zu bringen.

Sicher wird man aus den Erfahrungen dieses Jahres die Lehre ziehen, im nächsten Jahr eine gewisse Änderung vorzunehmen. So könnte ich mir denken, daß die Unterscheidung zwischen Verheirateten und Nichtverheirateten wegfällt. Wir können uns ja jetzt ein Jahr lang den Kopf darüber zerbrechen, wie wir es im nächsten Jahr besser machen. Auf jeden Fall wollte Euch die Werft eine Freude machen, und das ist ihr hoffentlich im wesentlichen auch gelungen.

Sonst ist ja nicht alles, was rings um uns vor sich geht, unbedingt Anlaß zur Freude. Da ist der Streik in Schleswig-Holstein, der leider immer noch kein Ende gefunden hat, doch aber hoffentlich noch vor Weihnachten beigelegt wird. In den Familien der streikenden Arbeiter wird es mit der Weihnachtsfreude so eine Sache sein. Da ändert auch nichts die Tatsache, daß die gewerkschaftlich organisierten Unterstützungen erhalten oder die Möglichkeit haben, umsonst ins Kino zu gehen. Zum Leben des Menschen gehört nun einmal die Arbeit, und durch den Streik sind die schleswig-holsteinischen Metallarbeiter in den bestreikten Betrieben nun einmal arbeitslos. Die Familien werden sich kaum für diesen Streik bedanken, weil die Frauen oft nicht wissen, was sie auf den Tisch bringen sollen, weil das Geld knapp ist. Da ist die Aussicht auf eine Verbesserung der Lage im Krankheitsfall und einen verlängerten Urlaub doch nur ein schwacher Trost.

Und für die Betriebe in Hamburg und Bremen ist die Gefahr einer Ausweitung des Streiks auch keine Freude. Auch bei uns im Betrieb sind einzelne am Werk, die sogar unter Angabe bestimmter Daten erklären, daß jeder schnell noch in die Gewerkschaft eintreten sollte, weil im Laufe des Monats Dezember der Rahmentarifvertrag gekündigt würde und daher im Januar 1957 mit einem Streik zu rechnen sei.

Großartige Aussichten, nicht wahr? Wer mag das alles verantworten wollen?

Täglich strömen aus dem anderen Deutschland und jetzt auch aus Ungarn Flüchtlinge zu uns herein. Unsere „alten“ Flüchtlinge sind noch längst nicht alle so untergebracht und versorgt, wie es sich gehört. Viele Menschen, die der Krieg um Hab und Gut gebracht hat, leben noch sehr bescheiden dahin. Das gilt ganz besonders für die alten Menschen, die nicht mehr arbeiten können und daher auf eine Rente angewiesen sind. Ist es da berechtigt, ständig von Verbesserung des Lebensstandards für die, denen es ohnehin besser geht als den Flüchtlingen, zu sprechen. Sollten wir nicht erst einmal alle zusammenhalten, um eine Verbesserung der Lage derer herbeizuführen, die noch keine vernünftige Wohnung haben, die noch nicht daran denken können, sich zu überlegen, ob sie sich zunächst einen Fernsehapparat oder ein Moped kaufen.

Sollten wir uns nicht auch ernsthaft um die Wiedervereinigung bemühen? Zur Lösung dieser Frage gehört der feste Wille des ganzen Volkes. Sonst wird daraus nichts. An eine Hilfe von außen zu glauben, scheint mir in diesem Zusammenhang sehr kühn zu sein.

Alle diese Gedanken beschweren selbstverständlich jeden, der Verantwortungsgefühl hat.

Gerade in der Weihnachtszeit und zum Ende eines Jahres ist es ganz gut, wenn man sich Rechenschaft ablegt darüber, ob man sich in dem vergangenen Jahre so verhalten hat, wie es sein sollte, oder ob man nicht doch dieses oder jenes hätte besser und anständiger erledigen können. Ganz ohne Zweifel wird man dann feststellen, daß man häufig genug egoistischen Empfindungen erlegen ist. Es ist schon viel gewonnen, wenn man sich vornimmt, in Zukunft anders zu handeln.

Die Werft hat vor wenigen Tagen die alten DWer, die jetzt im wohlverdienten Ruhestand leben, bei sich zu Gast gehabt. Es tut mir leid, daß es nicht möglich war, Euch alle dabei zu haben. Dann hättet Ihr sehen können, wie sehr sich unsere Vorgänger darüber gefreut haben, daß sie ein paar frohe und unbeschwerte Stunden im großen Gemeinschaftsraum in Finkenwerder verleben konnten. Ihr hättet dort empfunden, wie groß das Gemeinschaftsgefühl dieser alten DWer ist. Es wäre schön, wenn dieses Gemeinschaftsgefühl so, wie es auch der Betriebsratsvorsitzende in seiner Ansprache bei dieser Gelegenheit zum Ausdruck brachte, von jedem DWer Besitz ergreifen würde.

Wenn wir DW-Angehörigen jetzt am Jahresende auf das Werk zurückschauen, können wir mit dem Ergebnis unserer Arbeit zufrieden sein. Die Titelseite unserer Werkzeugzeitung zeigt die Leistung in Zahlen an. Unser aller Wunsch kann es nur sein, daß, wie ebenfalls Fred Suhr bei der Rentnerfeier sagte, die DW die Nummer 1 im Weltschiffbau bleibt.

Hoffentlich habt Ihr alle Eure privaten Weihnachtsvorbereitungen erledigt und Euch auch schon innerlich auf die Feiertage eingestellt.

Ich wünsche Euch allen frohe und gesunde Feiertage und ein glückliches Jahr 1957.

Herzlichst

Euer Klabautermann