



**WERKZEITUNG  
DEUTSCHE WERFT**

11/57

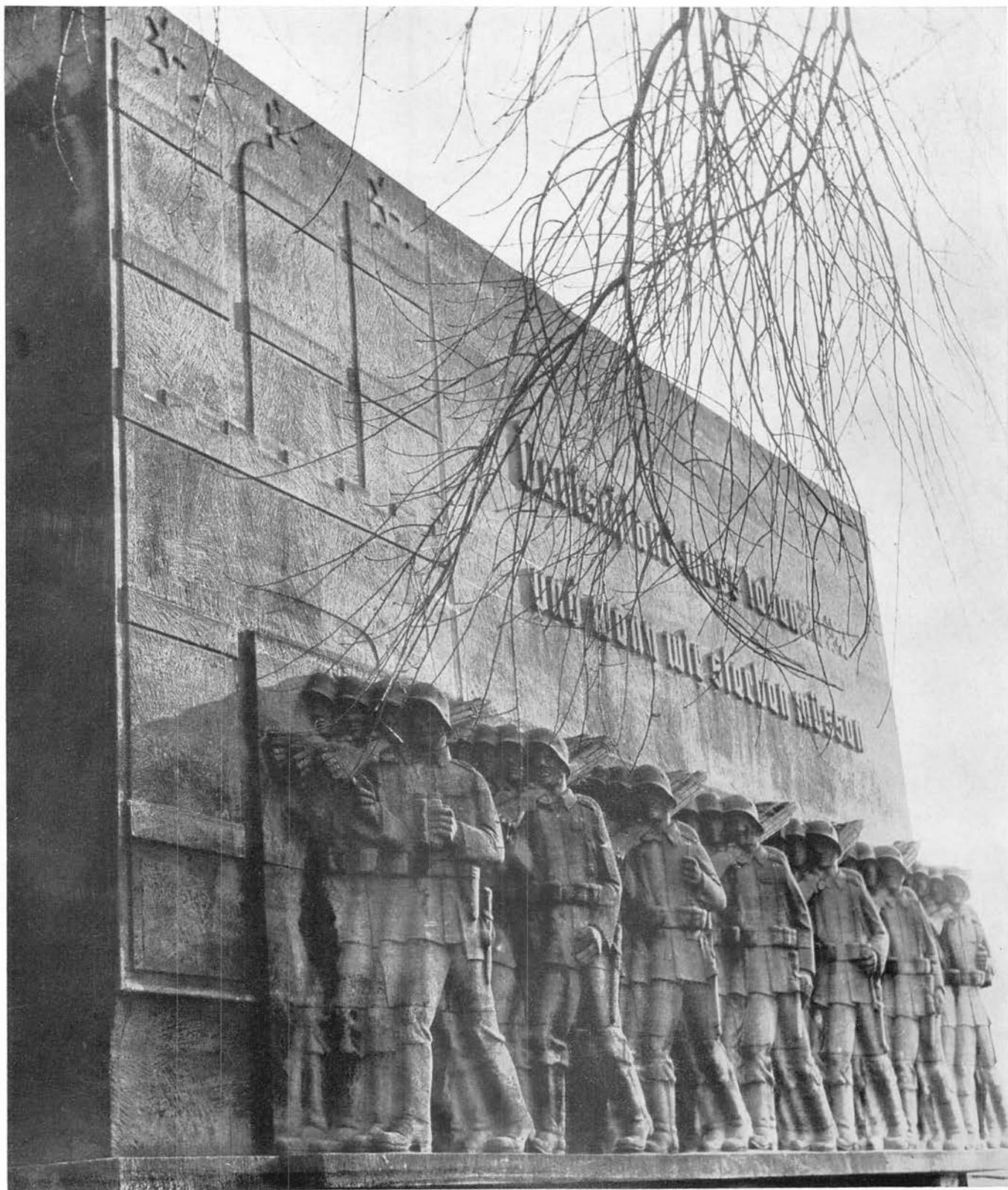


Foto: S. Günther

## Zum Volkstrauertag



# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

17. Jahrgang · Nr. 11 · 28. November 1957

## Was die letzten Wochen brachten

Am 8. und 9. November 1957 fand die Probefahrt des Passagierschiffs „Jerusalem“ statt. Die Probefahrt war ein voller Erfolg. Trotz dieses Erfolges konnte die Übergabe des Schiffes auf See nicht vor sich gehen, weil die verantwortlichen Herren der Israel-Mission an der Probefahrt nicht bis zum Schluß teilnehmen konnten, sondern bereits bei der Ausreise in Cuxhaven an Land gehen mußten.

*Unter den Gästen sah man vom Vorstand der HAPAG die Herren Traber und Dr. Wachs*



*Die Übergabe der „Jerusalem“*

Das Schiff wurde am 12. November im Freihafen an die Israel-Mission übergeben. Von dieser erfolgte die Übergabe an die Reederei ZIM Israel Navigation Company Ltd., Haifa, die ihrerseits das Schiff dem Kapitän übergab. Die Übergabe des Schiffes erfolgte in feierlicher Form. Nach einer Ansprache von Dr. Scholz, der auf die Entwicklung des Staates Israel und seiner Schifffahrt einging, sprach für die Israel-Mission Herr Dr. Blum. Für die Reederei übernahm Herr Zwi Yechieli das Schiff. Herr Yechieli ernannte den uns allen schon seit längerer Zeit gut bekannten Kapitän Freudenberg zum Schiffsführer. Nach Übernahme des Schiffes durch Kapitän Freudenberg erfolgte der Flaggenwechsel.



Aufenthaltsraum auf der „Jerusalem“



Lounge auf der „Jerusalem“

Kapitän Freudenberg hat bereits die „Israel“ bei uns übernommen und dieses schöne Schiff sicher über den Atlantik geführt. Kapitän Freudenberg bietet Gewähr dafür, daß er auch die „Jerusalem“ sicher über die Meere führen wird.

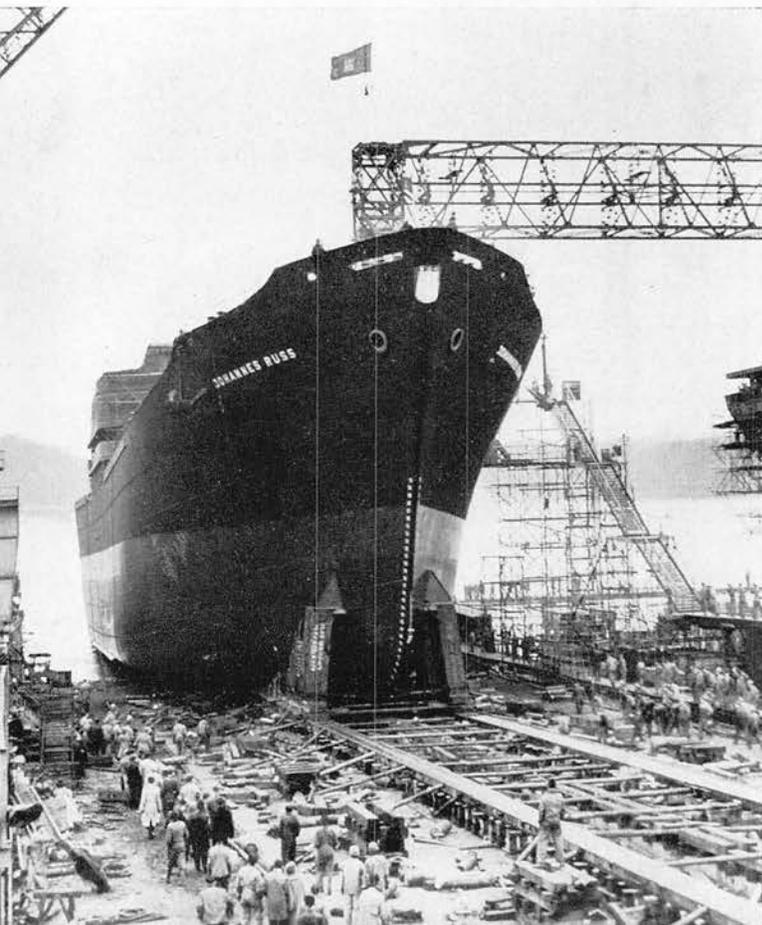
Aus Anlaß des Flaggenwechsels fand ein Empfang auf der „Jerusalem“ statt. Im Verlauf des Empfangs wurde allen Gästen Gelegenheit geboten, das schöne Schiff zu besichtigen. Die „Jerusalem“ ist 10 000 BRT groß und bietet Platz für 550 Passagiere. Die „Jerusalem“ hat inzwischen eine Reise nach Stockholm unternommen, auf der 4000 begeisterte Schweden das Schiff in Stockholm besichtigten. Im Augenblick befindet sie sich auf dem Wege nach Marseille, um von dort ihre regelmäßigen Fahrten nach Neapel und Haifa aufzunehmen.

Für die Stockholmer war der Besuch der „Jerusalem“ ein



Die Tauipatin, Frau Bechtoll, mit Dr. Scholz

Stapellauf der „Johannes Russ“



großes Ereignis. An dem Tage, da das Schiff für die Bevölkerung zur Besichtigung freigegeben war, drängten sich die Besucher in hellen Scharen. Am Abend fand ein großes offizielles Essen statt. Unter den Gästen befanden sich der Bürgermeister von Stockholm und der Verkehrsminister. Alle Gäste zollten dem schönen Schiff ehrliche Bewunderung und priesen die außergewöhnliche Kochkunst des Chieff-Smutje der „Jerusalem“.

Am 14. November 1957 erlebten wir den Stapellauf eines 15 000 tdw großen Motorfrachtschiffes für die Reederei



Vom Bau der „Hornstern“:  
Ein Großbauteil wird fertiggestellt

Ernst Russ. Frau Bedtoif taufte das Schiff auf den Namen „Johannes Russ“. Dieser jüngste Neubau für die Reederei Ernst Russ wird noch im Jahre 1957 zur Ablieferung kommen. Es handelt sich bei der „Johannes Russ“ um ein Spezialschiff für den Transport von Automobilen.

Am 18. November 1957 fand der Stapellauf eines weiteren 7000 t großen Motorfrachtschiffes für die Reederei „Horn-Linie“ statt. Die Taufe wurde von Frau Hans Joachim Peters vorgenommen. Das Schiff erhielt den Namen „Hornstern“. Die „Hornstern“ ist ein Schwesterschiff der kürzlich abgelieferten „Hornland“.

Am 25. November 1957 fand die Probefahrt des 8400 t großen Motorfrachtschiffes „Saarland“ statt. Die „Saarland“ wurde für die Hamburg-Amerika Linie gebaut.

Die üblichen eingehenden Erprobungen ergaben nicht die geringste Beanstandung, so daß das Schiff der Reederei übergeben werden konnte. Die „Saarland“ wird im Liniendienst der Hapag eingesetzt werden.



MS „Saarland“

Was die  
nächsten Wochen  
bringen sollen:

Am 4. Dezember 1957 wird die Probefahrt des Frachtmotorschiffs „Har Tabor“ (15 115 tdw), eines Neubaus für die „Tramp Ships Ltd.“, stattfinden.

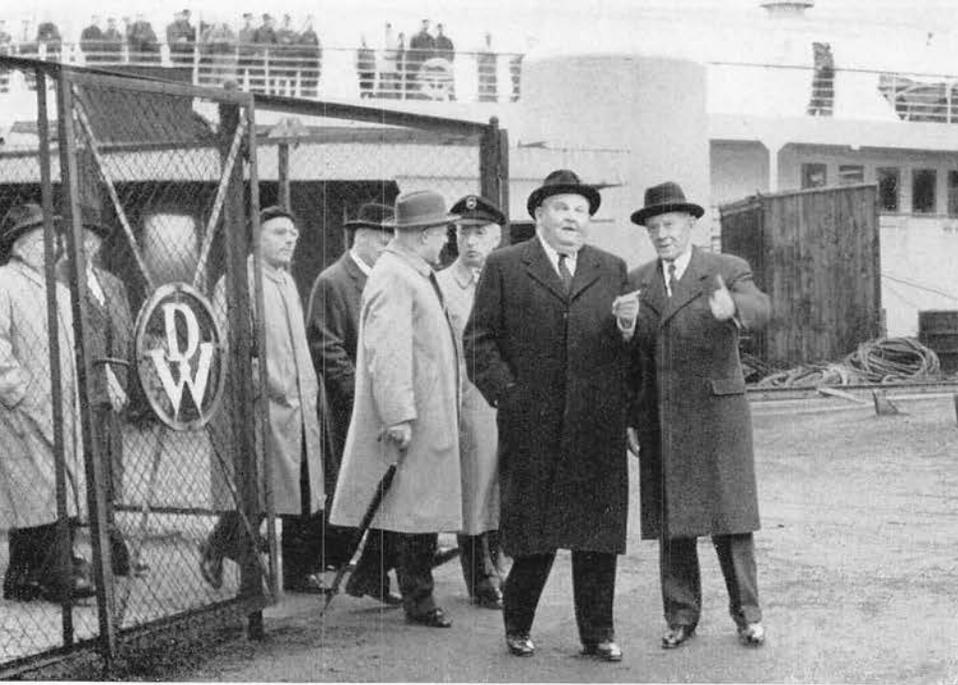
Am 5. Dezember 1957 wird der Stapellauf des Hinterschiffs Bau-Nr. 730 vor sich gehen. Bau-Nr. 730 wird ein Bauxit-Turbinenschiff in Größe von 36 100 t für die Sequoia Corporation.

Am 12. Dezember 1957 wird das traditionelle Treffen unserer „alten DWer“ stattfinden.

Am 16. Dezember 1957 wird der Stapellauf des Vorschiffs Bau-Nr. 716 (34 100 t) stattfinden. Bau-Nr. 716 wird ein Erz-Turbinenschiff für die Transworld Carriers, Inc.

Am 19. Dezember 1957 findet der Stapellauf eines 10 800 t großen Frachtmotorschiffes für die Hapag statt.

Die letzten Tage des Jahres werden noch besonders ausgefüllt sein. Es werden nämlich noch die Frachtmotorschiffe „Johannes Russ“ und „Hornstern“ an die Besteller übergeben und damit zur Ablieferung kommen.



## Bundeswirtschafts- minister Erhard auf der Deutsche Werft

Der vor kurzem erfolgte Besuch des Bundeswirtschaftsministers Erhard gab uns zum ersten Male die Gelegenheit, dem Minister einen Einblick in unsere Werfttätigkeit zu geben und ihn über unser Arbeitsprogramm und unsere Lieferungen nach dem In- und Ausland zu unterrichten.

Am Morgen seines Eintreffens auf der Werft war der letzte Teil des erstmalig in großen Abteilungen erbauten Neubaus für die Horn-Linie, unsere Bau-Nr. S. 724, durch Längs- und Querverschiebung angefügt worden. Der Minister konnte sich von dem guten Passen der Teile überzeugen, und Erklärungen entgegennehmen über das weitere Bauvorhaben der DW, auf dem im Bau befindlichen Großhelgen die gleiche Baumethode anzuwenden für Schiffe jeder Größe.

Bei dem weiteren Rundgang auf der Werft war besonders eindrucksvoll die große Zahl der gleichzeitig auf den Bauhelgen der Werft im Aufbau befindlichen Bauobjekte, unter denen sich zwei Erz- und Bauxit-Schiffe von je 35 500 t für amerikanische Rechnung, ein schnelles Motorfrachtschiff für Norwegen sowie Motorfrachtschiffe von 7000, 10 000 und 15 000 t Tragfähigkeit für deutsche Rechnung befanden, während am Ausrüstungskai der Werft ein schnelles Turbinen-Fahrgastschiff sowie Motorfrachtschiffe mit einer Tragfähigkeit von zusammen über 70 000 t zur Ausrüstung lagen.

Bei der anschließenden Besichtigung der Werkstätten konnte eine gute Übersicht über den bei der DW vorliegenden Auftragsbestand gegeben werden, der sich zur Zeit auf weit über eine Million Tonnen Tragfähigkeit beläuft und überzeugend erkennen ließ, welchen Aufschwung die deutsche Wirtschaft und besonders der Schiffbau, in den letzten Jahren durch die mit allem Nachdruck durchgeführte „Soziale Marktwirtschaft“ gegenüber der früheren „Planwirtschaft“ erreicht hat und der es allein zu verdanken ist, daß mit der Aufhebung jeglicher Rationierung nach der Währungsreform der deutschen Wirtschaft endlich wieder die Möglichkeit zu freier Betätigung der Menschen und des Geldes gegeben worden ist.

Diese grundlegende Erkenntnis des hohen Wertes einer freien, sozialen Wirtschaft, die der „Realist Erhard“ mit eiserner Konsequenz gegen alle seine Widersacher seit Jahren durchgeführt hat, hat zu dem deutschen Wunder geführt, um das uns ein großer Teil der westeuropäischen und überseeischen Staaten beneidet, die trotz sehr viel

weitgehenderer Unterstützung durch den Marshall-Plan und unmittelbare Hilfe bis heute die teils schleichende, teils offene Inflation in ihren Ländern nicht zu bannen vermochten.

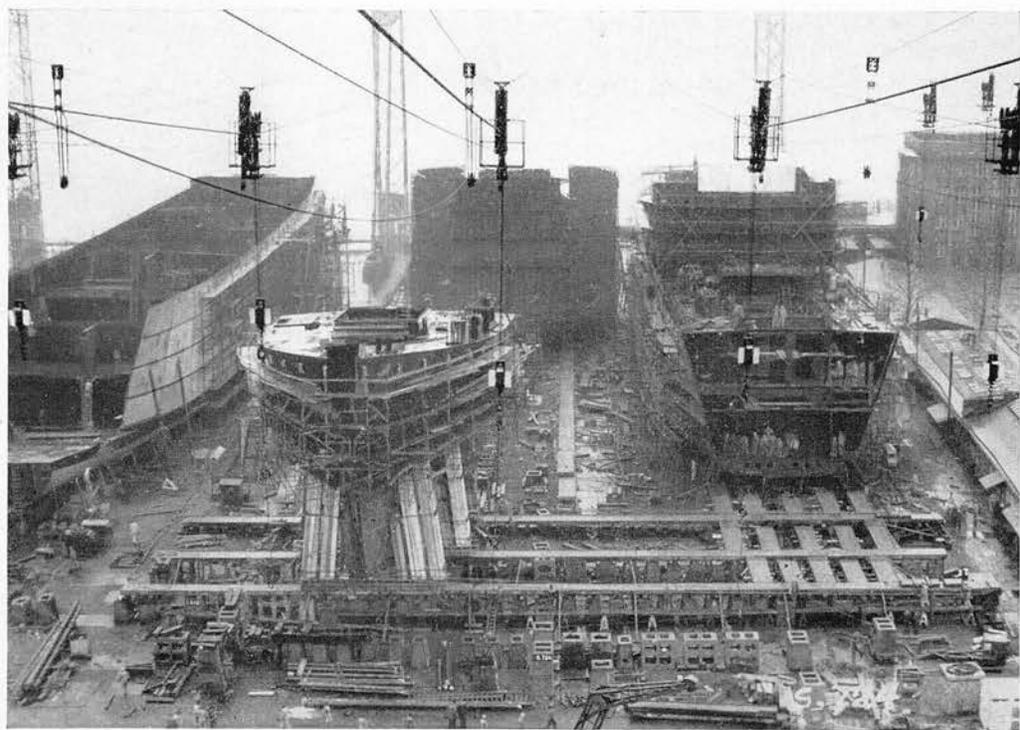
Wenn die deutschen Werften in ihrer Mehrzahl heute auf Jahre hinaus voll beschäftigt sind und die deutsche Stahlindustrie mit einer Produktion in diesem Jahre von etwa 24,5 Mill. Tonnen Stahl — nach den USA und den UdSSR — an dritter Stelle in der Welt steht, wenn die deutschen Maschinenfabriken heute wieder im Export nach nahezu allen Ländern der Welt in der Lieferung von Stahlwerken, Brücken, technischen Anlagen jeder Art und Transportmitteln Exportzahlen aufweisen, die uns innerhalb der Europäischen Zahlungs-Union (EZU) an die Spitze aller übrigen mit uns im freien Wettbewerb stehenden Staaten gebracht hat, so danken wir dies in erster Linie der klaren Erkenntnis und zielbewußten Führung unseres Wirtschaftsministers Ludwig Erhard.

Die Erhaltung dieses wirtschaftlichen Hochstandes hat aber zur Voraussetzung, daß sich die Wirtschaft, und zwar Arbeitnehmer und Arbeitgeber, bewußt bleiben, daß Arbeitszeitverkürzungen und Lohnerhöhungen nur tragbar sind, wenn keine Verminderung des Sozialprodukts eintritt, da dies die Voraussetzung für die Erhaltung des Lebensstandards ist und nur eine Steigerung der Arbeitsleistung zu einer weiteren Erhöhung des Lebensstandards führen kann.

Auf der Höhe des Hellinggerüsts wurde Minister Erhard ein kurzer Vortrag gehalten über das von der DW eingeleitete Erweiterungsprogramm: Bau eines Großhelgens, Bearbeitungswerkstätten für schwere Bleche und Inbau eines weiteren großen Schwimmdocks, das uns die Möglichkeit geben wird, Schiffe bis zu 65 000 t aufzunehmen bei gleichzeitiger Möglichkeit, auch diese Hebefähigkeit noch zu erweitern.

Bei seinem weiteren Rundgang über die Werft hatte unser Gast Gelegenheit, sich über die sozialen Einrichtungen und über die Verdienstmöglichkeiten der männlichen und weiblichen Belegschafter und in unmittelbarer Unterhaltung mit unseren Werksangehörigen über ihre wirtschaftliche Lage und sonstigen Wünsche zu unterrichten.

Anschließend besichtigte Minister Erhard einige Ausrüstungswerkstätten, die Maschinenfabrik Finkenwerder und das kurz vor der Fertigstellung stehende 10 000-BRT-Turbinen-Fahrgastschiff „Jerusalem“.



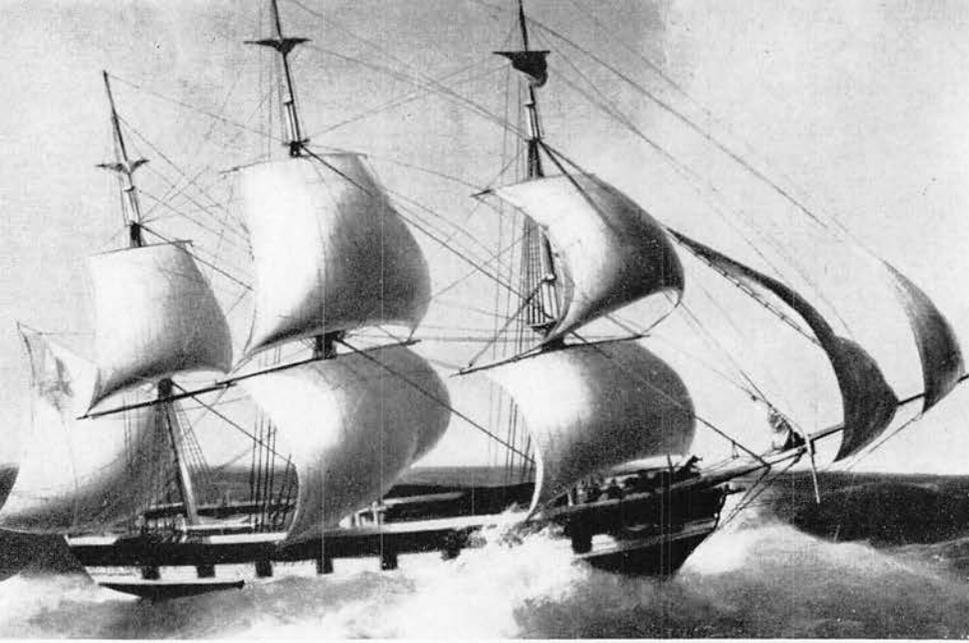


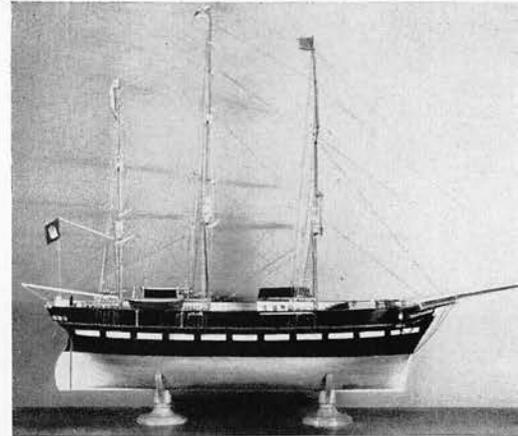
Abbildung 1: Packet-Segler „Deutschland“

# SCHIFFE der HAPAG

Von Wolfram Claviez

In unserem letzten Heft haben wir anlässlich der Probefahrt der „Hornland“ versucht, in wenigen großen Zügen ein Bild von der Horn-Linie zu zeichnen. Heute soll die Fertigstellung der „Saarland“ den Anlaß geben, daß wir uns ein wenig mit der Hamburg-Amerika Linie beschäftigen, oder der HAPAG (Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft), wie sie eigentlich heißt. Wir müssen über hundert Jahre zurückgehen, wollen wir die Lebensgeschichte dieses Unternehmens von ihren Anfängen an bis auf den heutigen Tag verfolgen. Die Geschichte der Reederei zu schreiben, kann unsere Aufgabe jedoch nicht sein. Es sind schon etliche Bücher erschienen, sowohl über die Entwicklung der Reederei als auch über das Leben ihres bedeutendsten Mannes, Albert Ballin. Jedem Interessierten ist diese Literatur ohne weiteres zugänglich. Schon unsere Werftbücherei bietet da eine ganze Menge. Deshalb soll dieser kurze Abriss weder eine Wiederholung von allgemein Bekanntem noch eine trockene Aufzählung der Ereignisse sein, die die Geschichte der HAL bestimmt haben. Uns Werftleute interessiert in besonderem Maße die Entwicklung des Schiffbaues in diesen hundert Jahren. Wir wollen daher versuchen, den Werdegang und das Schicksal der HAPAG an ihren Schiffen abzulesen. In unserem Zeitalter der Statistiken und der Jagd nach Rekorden wollen wir einmal absehen von Zahlen, wie Anzahl der Schiffe, Tonnagebestand, Anzahl der Liniendienste, Zahl der beförderten Passagiere, Menge der transportierten Güter, Höhe des Umsatzes oder womit man sonst die Leistungsfähigkeit und Überlegenheit eines Unternehmens beweisen kann. Wir wollen auch nicht ewig vergleichen, etwa die HAL mit dem Lloyd, oder die Deutschen mit den Engländern usw. Bei dem Versuch, ein paar typische Schiffe herauszufinden, gewinnt man vielleicht

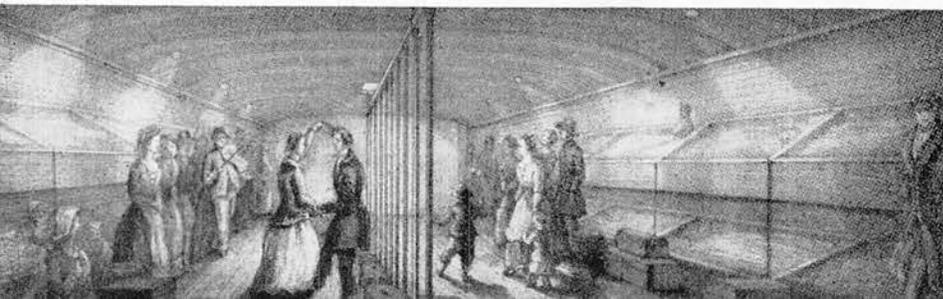
Abbildung 2:  
Modell der  
„Deutschland“



viel mehr. Diese geben nicht nur ein Bild von der Situation der Reederei, sondern darüber hinaus von der Lage der deutschen Reedereien allgemein und darüber hinaus wieder einen Eindruck von der Schiffbautechnik der Zeit überhaupt. Heute mehr denn je, weil im Zuge der nach immer größeren Gemeinschaften strebenden Entwicklung auf allen Gebieten die individuellen Unterschiede von Jahr zu Jahr mehr verblasen. Sehen wir also in diesem kurzen Abriss der HAPAG-Flotte, die nicht im entferntesten Anspruch auf Vollständigkeit erheben kann, nur Streiflichter auf ein paar Stationen und zugleich auf ein Stückchen Schiffbaugeschichte der Neuzeit. Als eine der Gründerfirmen unserer Werft steht uns die HAL von jeher näher als irgendeine andere Schiffahrtsgesellschaft. Die „Saarland“ ist das 38. Schiff, das wir für die HAL gebaut haben, wenn wir die ursprünglich für die Kosmos-Linie und erst nachträglich von der HAL übernommenen Schiffe „Isis“ und „Osiris“ nicht mitrechnen.

Im Jahre 1847 wurde die HAPAG gegründet. Wie sah eine

Abbildung 3: Zwischendeckschlafraum und Passagierkabinen eines Packet-Seglers



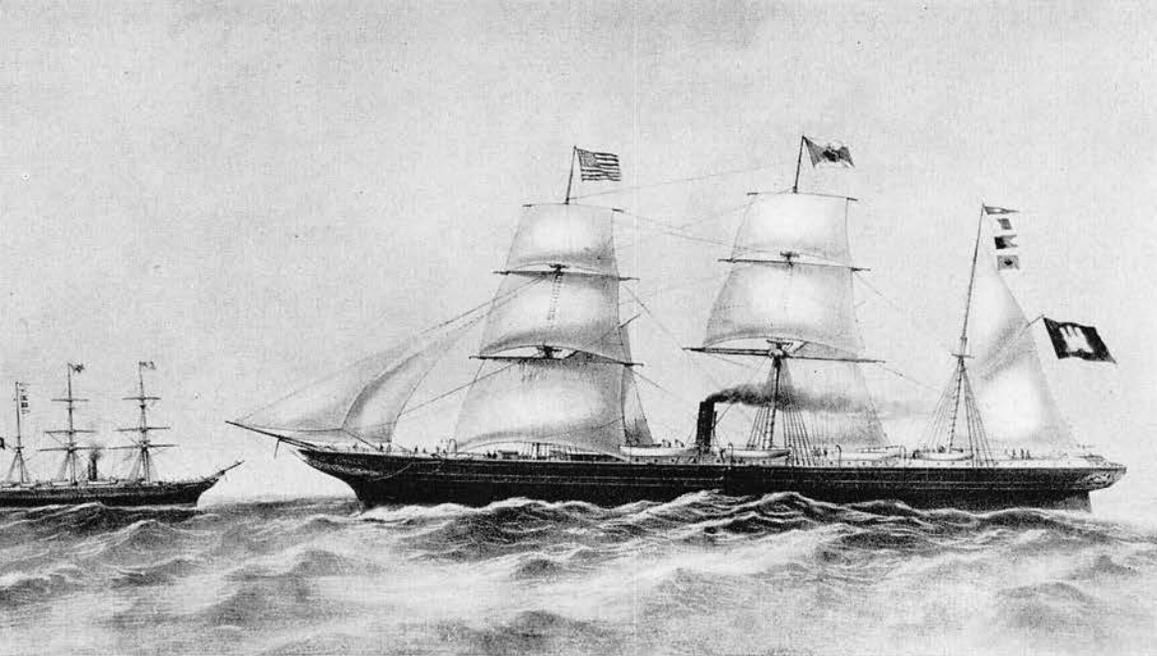


Abbildung 4:  
„Hammonia“ und  
„Borussia“

Reederei in jenen Zeiten aus? Der gesamte Bestand bei der Gründung betrug drei Segelschiffe von je „239 Kommerzlast“, von denen jedes 20 Kajüts- und 200 Zwischendeckspassagiere befördern konnte. Da keine Originalaufnahmen aus jener Zeit existieren, muß man versuchen, aus zeitgenössischen Darstellungen sich ein einigermaßen zutreffendes Bild zu machen. Ein sehr schönes Gemälde und ein Modell der „Deutschland“ sind aus jenen Tagen erhalten. Beide sollen hier wiedergegeben werden (Abb. 1 und 2). So kann sich jeder selbst eine Vorstellung von diesem ersten „Packet-Segler“ der HAPAG machen. Den Schiffbauer interessiert vielleicht die Bezeichnung „Kommerzlast“. Versucht man aus einer solchen Angabe die wahre Größe eines alten Schiffes herauszubekommen, so stößt man auf einige Schwierigkeiten. Man verstand unter Tragfähigkeit das Volumen des zwischen den WL-Flächen des Leertiefganges und des Beladungszustandes eingeschlossenen Schiffsraumes. Die Bezeichnung „Kommerzlast“ ist aber ein Gewichtsmaß und kein Raummaß, das noch nicht einmal ein eindeutiges war; denn es betrug in Dänemark 5200, in Hamburg 6000 Pfund. In welcher Weise nun Tragfähigkeit und Rauminhalt in Abhängigkeit zueinander gebracht wurden, ist ein etwas verwickeltes Kapitel, mit dessen Lösung wir uns heute nicht weiter beschäftigen wollen. Lassen wir es mit der Angabe genügen, die man in alten Fachbüchern findet, daß eine „Kommerzlast“ (also 6000 Pfund oder 3 Tonnen) 6,36 cbm bzw. 2,25 Registertonnen entspricht. Wir gehen sicher nicht fehl in der Annahme, daß die alte „Deutschland“ rund 720 tdw gehabt hat. Interessant ist die Angabe über die Zahl der Fahrgäste, die, wie hervorgehoben wird, alle ihr eigenes Bett gehabt haben. Wenn ich mir die Bilder so ansehe und bedenke, ich sollte da mit über 200 Mann im Januar in einem handfesten Sturm aus West in Richtung Amerika schippern... vielen Dank! Die zeitgenössischen Skizzen (Abb. 3) sind bestimmt noch sehr geschmeichelt. Und dabei war das für damalige Verhältnisse schon ein großer Fortschritt: die eigenen Betten! Und überhaupt die Tatsache einer „regelmäßigen Verbindung zwischen Hamburg und Nordamerika“, wie es im Gründungsprotokoll heißt. Aber nachdem die Idee der Passagier-Schiffahrt erst einmal ge-

Abbildung 5

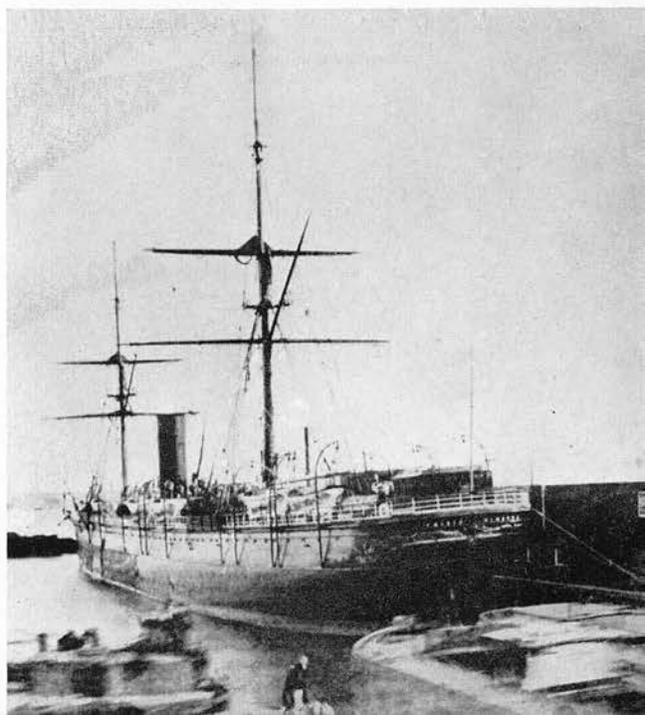


Abbildung 6:  
„Frisia“

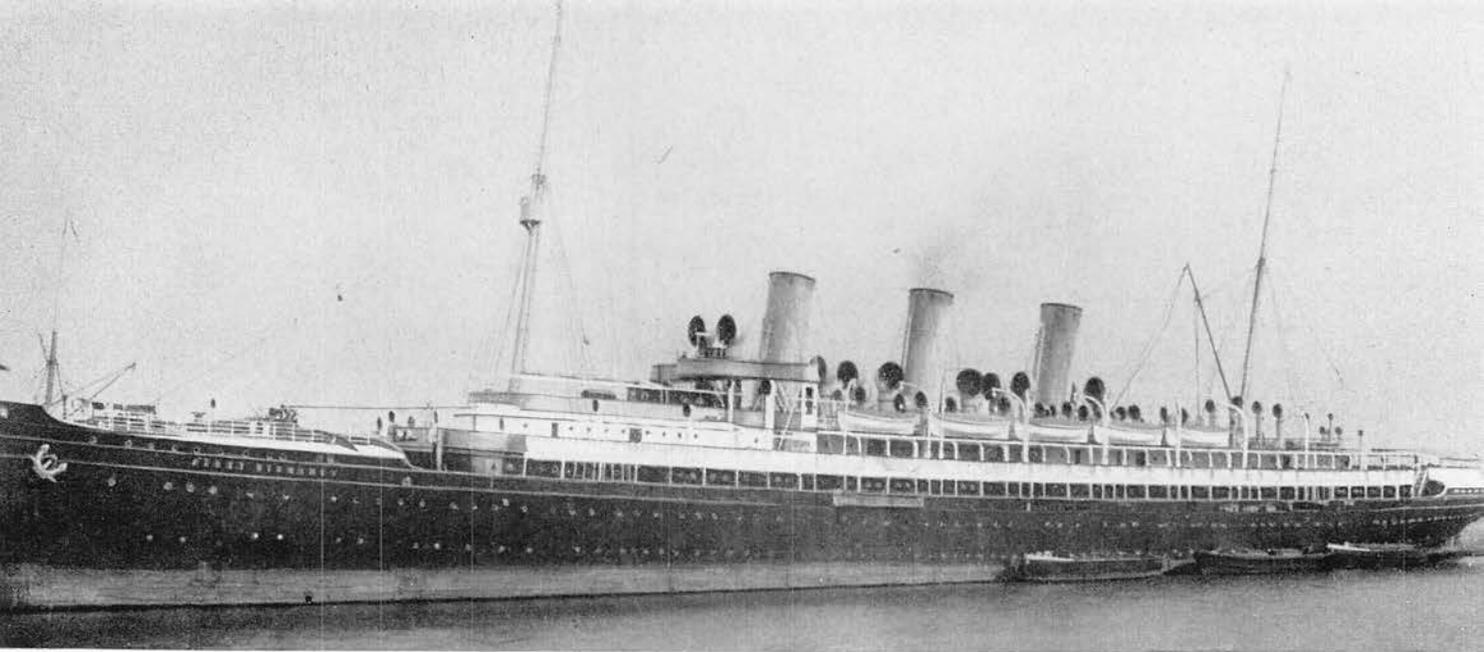


Abbildung 7: „Fürst Bismarck“

boren war und der Strom der Reisenden von Jahr zu Jahr zugenommen hatte, wurden die Fahrgastschiffe allmählich größer und komfortabler. Die zehn Jahre nach der Gründung, also genau vor einem Jahrhundert, in Dienst gestellten Dampfer „Hammonia“ und „Borussia“ (siehe Abb. 4) brauchten nur noch zweieinhalb Wochen für die Überfahrt. Sie machen schon einen ganz vertrauenerweckenden Eindruck. Einen beachtlichen Schritt weiter war man mit der Ausrüstung der „Germania“ im Jahre 1862, die schon fließend Wasser gehabt hat. Doch erst bei der „Frisia“ (Abb. 5 und 6) findet man Anfänge von den Errungenschaften, die heute auf dem bescheidensten Frachter Selbstverständlichkeit geworden sind, damals aber als unerhörter Luxus angesehen werden mußten. Die „Frisia“ hatte Dampfheizung und Ventilation. Mit solcher Ausrüstung gelang es allmählich, auch im Winter Fahrgäste zu finden, die nicht nur aus bitterster Notwendigkeit den Atlantik überquerten. Es dauerte trotzdem noch eine Weile, bis man die Menschen überzeugen konnte, daß Seereisen auch zum Vergnügen und zur Erholung unternommen werden konnten. Zwanzig Jahre nach dem Bau der „Frisia“, Anfang der neunziger Jahre, wurden die beiden ersten Schnelldampfer der HAPAG in Betrieb genommen: „Fürst Bismarck“ (Abb. 7) und „Augusta Viktoria“. Der Bau dieser beiden, von denen „Fürst Bismarck“ mit 19,5 Knoten

Dauerfahrt das Blaue Band des Ozeans errang, fiel schon in die Zeit, als Albert Ballin durch seinen genialen organisatorischen Schwung neuen Wind in die bis 1885 durch mancherlei Kämpfe etwas mühsam vorangehende Entwicklung der Gesellschaft hineingebracht hatte. Ballin ist es zweifellos auch gewesen, der als erster die durch die neuen Schnelldampfer geschaffenen Möglichkeiten in einer Weise verwirklichte, die damals noch ein kühner Vorstoß in Neuland war. Es gelang ihm tatsächlich, die Seereise aus dem Rang eines notwendigen Übels zu einem erstrebenswerten Erlebnis zu heben. In den Zeiten, in denen normalerweise wenig Passagierverkehr war, veranstaltete er Weltreisen und nahm selbst an der ersten Reise nach dem Fernen Osten teil. Heute sind solche Reisen für uns schon Selbstverständlichkeit geworden. Wir verbringen unseren kurzen Urlaub auf Mallorca, in Ägypten oder Finnland, fahren geschäftlich eben mal nach Japan oder Südamerika und haben längst vergessen, daß es nur etwa ein halbes Jahrhundert her ist, daß solche Reisen für die Völker ein erstes Kennenlernen bedeuteten und für Wissenschaftler und Künstler zu Entdeckungsreisen wurden. Der Liniendienst der HAPAG wurde damals über die ganze Welt ausgedehnt (im Jahre 1914 existierten 75 regelmäßige Überseelinien). Obwohl im Jahre 1900 die 16 500 BRT große „Deutschland“ mit über 23 Knoten Geschwindigkeit

abermals das Blaue Band für die HAPAG errang, war der Gewinn dieser Trophäe nicht das höchste Ziel der Reederei. Es war dies vielmehr das Streben, alles nur Denkbare für die Fahrgäste zu tun. Tatsächlich wurde auf den Schiffen, von der 1905 erbauten „America“ bis zur „Imperator“ 1913, alles an Luxus geboten, was sich nur denken läßt. Nicht ohne gewisses Befremden betrachten wir heute die Hallen dieser Schiffe (Abb. 11), von denen man nicht ohne weiteres ahnt, daß es sich um Schiffsräume handelt. Sie wirken wie das Innere sehr großer, vornehmer Hotels. Doch dürfen wir darüber nicht geringschätzig urteilen. Heute lehnen wir

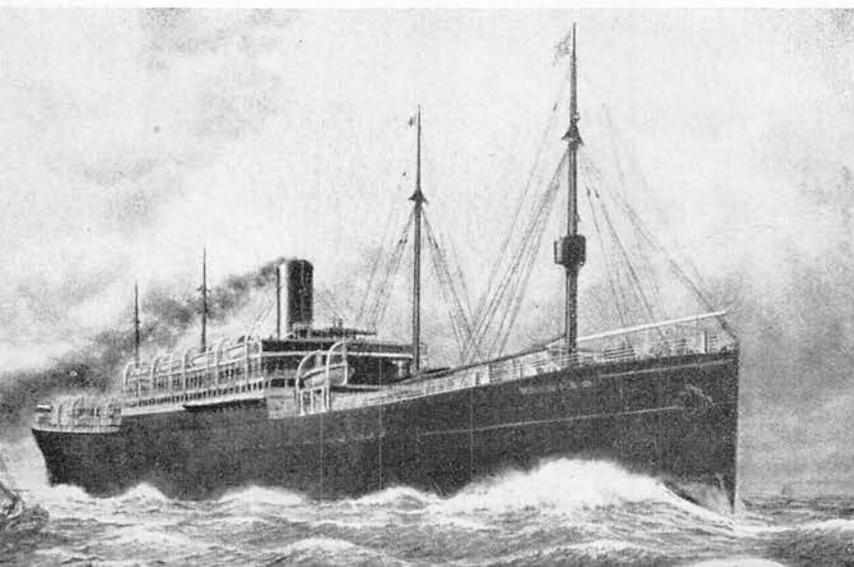


Abbildung 8:  
„Pennsylvania“

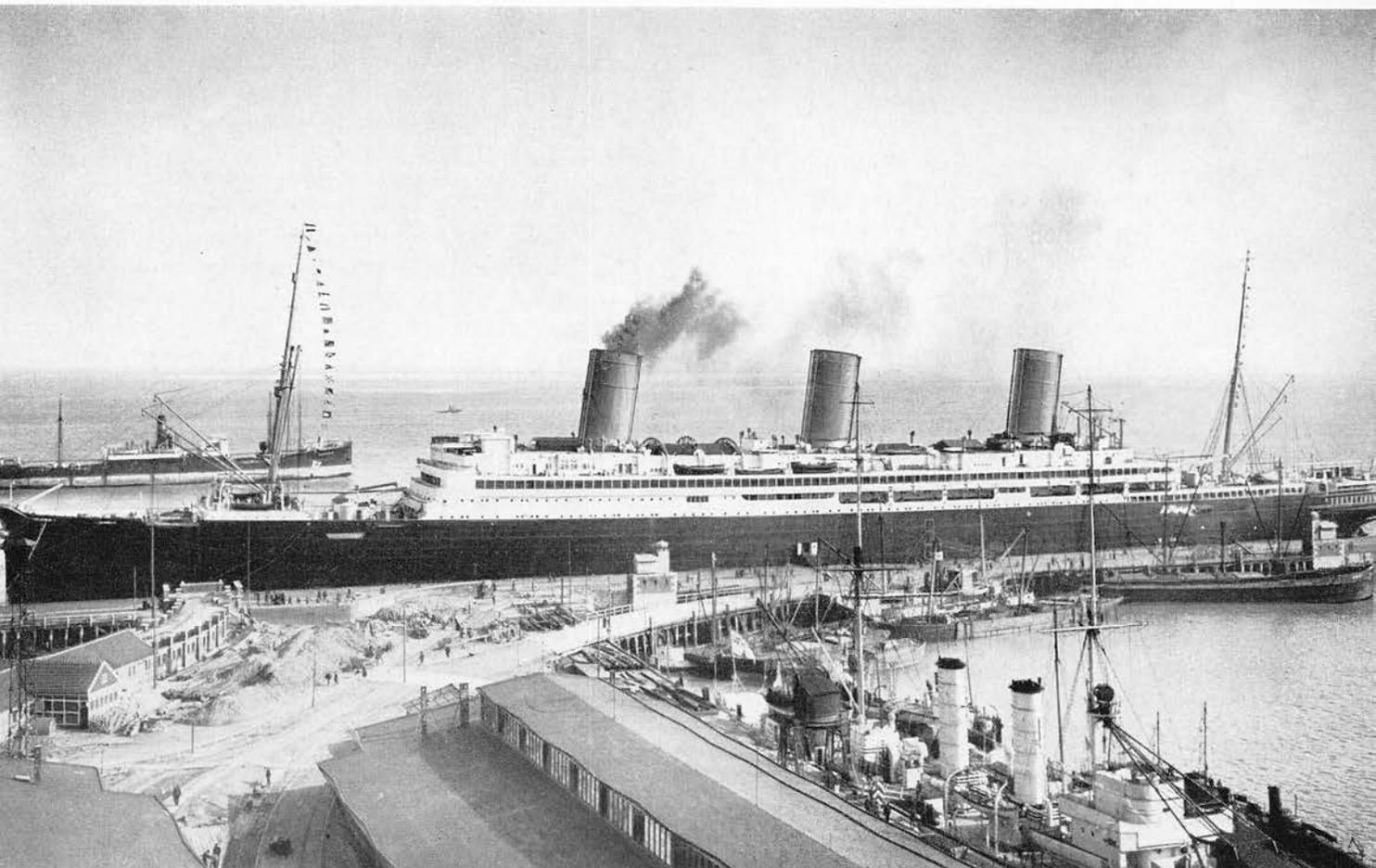
diesen Stil ab. Wir wollen gerade dem Fahrgast zum Bewußtsein bringen, daß er sich auf See befindet. Wir distanzieren uns bewußt von der Landarchitektur. Das Erlebnis „Seereise“ soll in allen Phasen ausgekostet werden. Damals jedoch, als das Betreten von Schiffsplanken noch als abenteuerliches Unternehmen galt, war es nicht so abwegig, den Passagieren durch eine solide, vertraute Umgebung das Gefühl von Sicherheit zu geben. Der unerhörte Luxus hatte auch eine psychologische Seite; baut man doch nicht solche Kostspieligkeiten in ein Schiff ein, wenn auch nur im geringsten die Gefahr bestünde, dem Schiff könne etwas passieren! Die „Imperator“ (Abb. 10) und ihre Schwesterschiffe „Vaterland“ und „Bismarck“ waren mit über 50 000 BRT die größten ihrer Zeit und dokumentierten mit ihrer unerhört luxuriösen Einrichtung die Glanzzeit der HAPAG. Es war zugleich ein Höhepunkt wirtschaftlicher und politischer Stellung des Deutschen Reiches in der Welt. Kaiser Wilhelm II. nahm regsten Anteil am Aufbau der Handelsflotte. Er, den eine persönliche Freundschaft mit Ballin verband, vollzog selbst die Taufe der „Imperator“. Abb. 9 und 10 zeigen Originalaufnahmen aus jenen Tagen. Die Indienststellung der „Imperator“ war ein Ereignis, das in überschwenglichen Berichten,

Briefen und Gedichten gefeiert wurde. In unserer sachlicher gewordenen Zeit mutet uns dieses oder jenes seltsam an, wenn man bedenkt, daß es damals durchaus ernst gemeint war. Solche und ähnliche Zeugnisse von Teilnehmern der ersten Reise kann man lesen: „Von deutschem Wagemut ersonnen, aus deutschem Schaffensgeist geboren, von deutscher Kraft gehämmert, zogst du, ‚Imperator‘, in die Welt, von deutscher Pflichttreue gelenkt . . . Wahrzeichen deutscher Größe, Macht und Stärke“ usw. Oder dieses erbauliche Gedicht (siehe Seite 12):



Abbildung 9: S.M. Kaiser Wilhelm II. und Albert Ballin beim Stapellauf der „Imperator“

Abbildung 10: „Imperator“



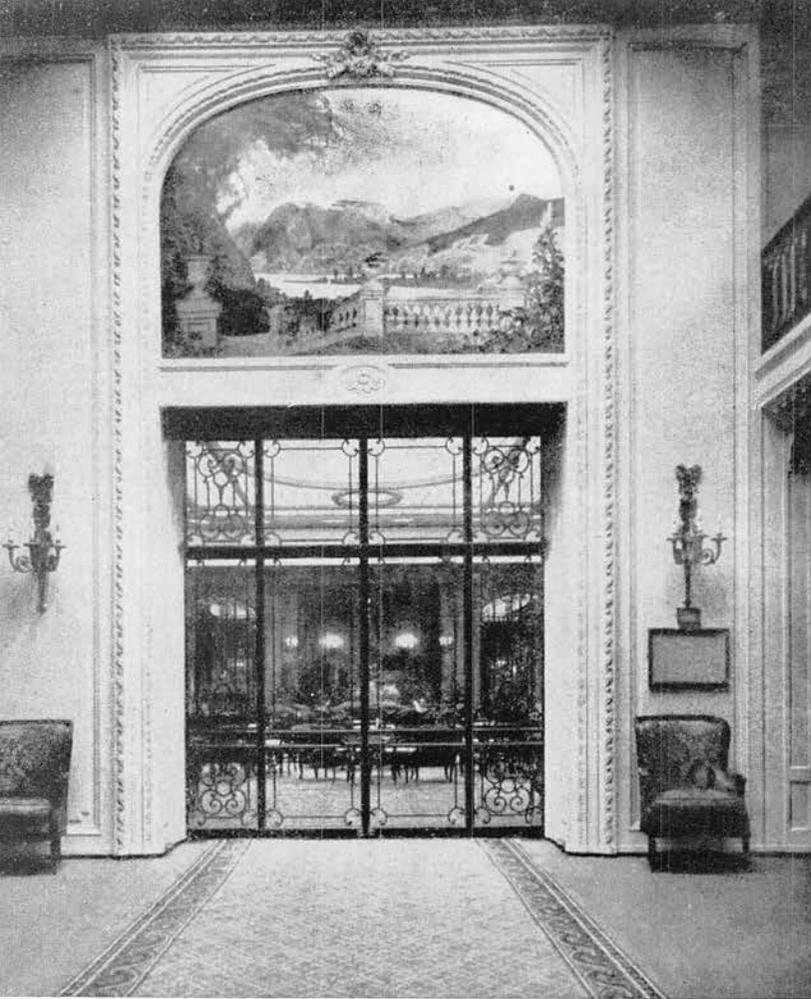


Abbildung 11: Eingang zur Festhalle an Bord der „Imperator“

*„Windstärke 9 ... Sturmschwarz lag der Kanal,  
der Zorn der aufgepeitschten Wasser schrie,  
der Dreizackschwinger trieb in grimmer Qual  
nach abgeklatschten Mustern Berg zu Tal,  
doch niemand spie.*

*Wir zogen alle heldisch nach Southampton,  
der „Imperator“ wankte, schwankte nie,  
indes Meerweiber wüst ihr Haar sich kämten,  
champagnisierten wir und schlemmten ... schlemmten ...  
doch niemand spie.*

*Herr Fullon kam vorbei, auf einer Fähre.  
Er sank vor Andacht staunend in die Knie,  
und sann auf einen Speech: Hapag zur Ehre,  
da kam ihm unsere Kielflut in die Quere,  
und Fullon spie.*

*Das Riesenmesser schnitt das Meer wie Kuchen,  
wie glatt das ging, malt keine Phantasie;  
was wir allsamt zu schreiben auch versuchen,  
vor allem wär' als Hymne neu zu buchen:  
Windstärke 9 und keiner spie.“*

Oder so etwas:

*„... Und noch einmal besinnt sich dieser gigantische  
Diener, und er deutet auf den Adler am Bug und auf  
dessen Wahlspruch: Mein Feld ist die Welt. Auf diesem  
Felde diente er als unermüdlich die weiten Meeresebenen  
durchpflügender Ackerknecht. In die Furchen aber wirft er  
Samenkörner der Zukunft: Die ganze Welt eine wirt-  
schaftliche, durch keine, wenn auch noch so breiten  
Ozeane, getrennte Einheit.“*

Ein Jahr später brach der Weltkrieg aus. Es war also nichts mit der weltumspannenden Einheit. So wie der Schreiber jener Zeilen, so wiegen sich das deutsche Volk und seine Regierung in einem Gefühl von Sicherheit, das die „Imperator“ mit ihrem Nimbus von Unverletzlichkeit fast symbolisch charakterisierte. Zu den wenigen Ausnahmen weitblickender Männer, die das Gespenst einer Katastrophe unerhörten Ausmaßes nahen fühlten, gehörte Albert Ballin. Aber er konnte sie nicht abwenden. Die Stimmen einzelner wurden übertönt.

Noch zwei Schiffe von der Größe der „Imperator“ wurden gebaut: die „Vaterland“ und die nicht mehr fertig gewordene „Bismarck“. Mir fiel bei der Suche nach alten Bildern und Schriften, aus welchen wir ein möglichst getreues Bild von damals gewinnen können, eine alte Original-Bauvorschrift des Schnelldampfers „Bismarck“ in die Hände, aus der in Abb. 12 zwei beliebig herausgegriffene Seiten originalgetreu wiedergegeben sind. Sie zeigen deutlicher als lange Beschreibungen, mit welcher peinlichen Sorgfalt schon damals alles bis in die allerletzten Details projektiert wurde. Das Schiff mußte nach dem Krieg an England abgeliefert werden, wo es unter dem Namen „Majestic“ lange für die White-Star-Line gefahren ist.

Kurz vor dem zweiten Weltkrieg wurde es in „Caledonia“ umgetauft und als Schulschiff eingesetzt, bis es 1940 im Firth of Forth versenkt worden ist. So manchem alten HAPAG-Schiff sollte noch ein langes Leben beschieden sein, aber unter fremder Flagge. 1918 war Deutschlands Macht gebrochen, Ballins Lebenswerk zerstört. Er selbst überlebte es nicht. Aber die Kräfte des Wiederaufbaues regten sich bereits, bevor der Tiefpunkt erreicht war. Noch während des Krieges, im Juni 1918, wurde die DW gegründet, mit dem Ziel, unmittelbar mit dem Wiederaufbau der Handelsflotte zu beginnen. Es ist nicht leicht, wirklich zu ermessen, was es für eine Reederei bedeuten muß, innerhalb von vier Jahren eine Flotte mit insgesamt 1,36 Millionen BRT bis auf das letzte Schiff zu verlieren. Man muß einmal die alten Akten studieren, um sich ein Bild davon zu machen, unter welcher ungeheurer Anstrengung der Wiederaufbau mit zunächst nur 2000 tdw großen Frachtdampfern begann. Im Januar 1919 kam die erste Anfrage der HAPAG betreffs des Baues von etwa sechs kleinen Dampfern, die auch zum Transport von Kohle und Erz brauchbar sein sollten. Eventuell auch Motorschiffe — wenn sich dadurch nennenswerte Ersparnisse an Personal und eventuell an Raum erzielen ließen. Man schlug vor, alte U-Boot-Diesel einzubauen, aber man entschied sich in diesem Fall doch für Dampfmaschinen, weil drei fertige Anlagen günstig zu erwerben waren. Immerhin war der Preis dafür infolge der Revolution in fünf Monaten um 0,8 Millionen Mark gestiegen. Schwierigkeiten nie gekannter Art traten auf: „Betrifft Neubau S. 3 — die Arbeiten an diesem Neubau sind infolge des Nietestreiks kaum fortgeschritten ...“, oder: „Betrifft S. 8 — an diesem

Neubau ist wegen Mangel an fertigem Material kein Fortschritt zu verzeichnen...“ usw.

Und doch wurden sie fertig. Abb. 13 und 14 zeigen diese ersten Dampfer, den 2000-Tonner „Alesia“ Bau Nr. 3 und den auf dem Tollerort gebauten 8000-Tonner „Niederwald“. Bild 15 zeigt eine Detailaufnahme vom Flettner-Ruder des Motorschiffes „Odenwald“. Jede Möglichkeit wurde ausgenutzt, um zu sparen, sei es an Besatzung oder durch neuartige Konstruktionen an Energieverbrauch, und sei es, wie in diesem Fall, an Energieeinsparung durch leichteres Ruderlegen. Man sieht auf dem Foto das Ruder auf Rückwärtsfahrt gestellt, um 180° gedreht. Die normale Lage ist also anders herum. Das Ruderlegen geschieht nur durch Bedienung des kleinen Hilfsruders, das an der Hinterkante zu sehen ist. Dieses legt das große Ruder durch die hydrodynamischen Kräfte, und das große Ruder steuert dann das Schiff. Ich habe das leider noch nicht miterlebt; es soll funktioniert haben. Manchmal sogar zu gut, wie ein unfreiwilliges Experiment im Panamakanal beweist. Als Stromruder sollte es ja auf jede Strömung reagieren. Das tat es eines Tages auch durch das Kielwasser eines Kanalschleppers, wodurch die „Oden-

etwas später das „Vorschuhen“, das Verlängern des Schiffes, um nach der Erkenntnis „Länge läuft“ bei gleicher Leistung höhere Geschwindigkeit zu erreichen. Die 1923 bei Blohm & Voß gebauten Schiffe der „Ballin-Klasse“ (Abb. 17), die ersten größeren Fahrgastschiffe nach dem Kriege, wurden nachträglich um 12 m verlängert, „vorgeschuht“. Die Deutsche Werft hat in systematischen Versuchsreihen festgestellt, daß sich eine höhere Geschwindigkeit auch erzielen läßt, ohne eine so erhebliche Veränderung der Schiffslänge, nur durch das Festlegen eines günstigeren Wasserlinienverlaufs im Vorschiff. Viele Versuche sind von den verschiedensten Seiten in dieser Richtung gemacht worden. Die von der DW entwickelten Speedy-Lines sind meines Wissens die einzigen Verbesserungen von wirklicher Bedeutung gewesen. Neben anderen wurden auch die für die HAPAG gebauten DW-Schiffe „Niederwald“ und „Steigerwald“ (Abb. 16 a—c) nach diesen Überlegungen umgebaut. Ich will nicht weiter auf technische Einzelheiten eingehen. Interessant ist die Wirkungsweise der auf der „Ballin-Klasse“ eingebauten Schlingertanks. Wir wollen heute nur erwähnen, daß diese Schiffe automatisch arbeitende Gegenflutttanks besaßen, die die Schlingerbewegung der

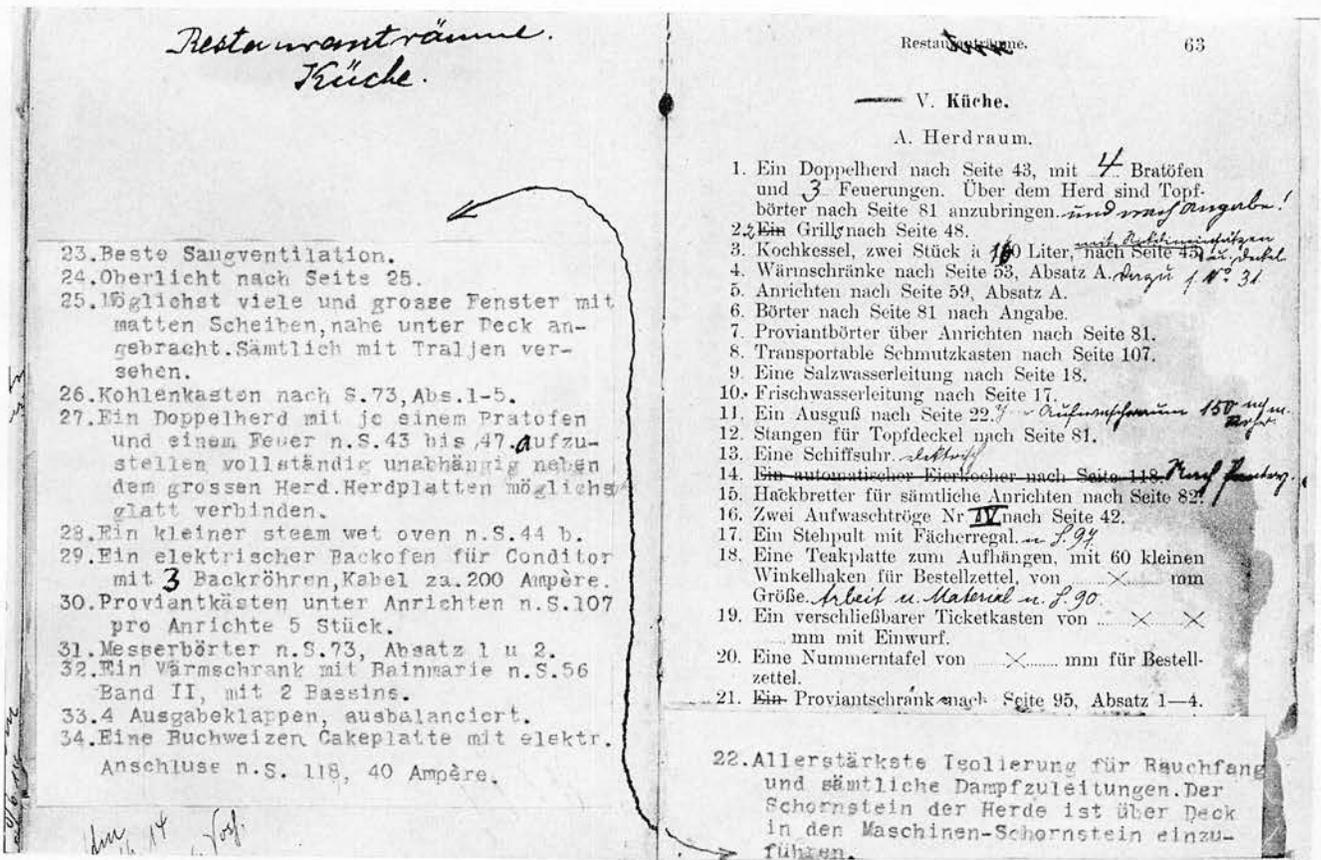


Abbildung 12: Zwei Seiten aus der Bauvorschrift für den Ozeantiesen „Bismarck“

wald“ dann ordnungsgemäß aus dem Ruder und in die Böschung lief. Man ist daraufhin von dieser Konstruktion wieder abgekommen. Zum damals prophezeiten „Markstein in der Geschichte der Schifffahrt“ ist die Einführung des Flettner-Ruders also nicht geworden. Ich erwähne dies nur als Beispiel, wie jeder Versuch unternommen wurde, Verbesserungen zu erzielen. Dazu gehörte auch

Schiffe erheblich dämpften. Die Tanks sind auf der Abb. 17 deutlich zu erkennen: sie liegen hinter der Außenhautanschwellung im Bereich des Mittelschiffs.

Die DW hat in der Zeit, Ende der zwanziger Jahre, eine stattliche Reihe schneller Motorschiffe von etwa 10 000 tdw gebaut, die sich ausgezeichnet bewährt haben müssen, denn die heute nach dem zweiten Weltkrieg neuerbauten

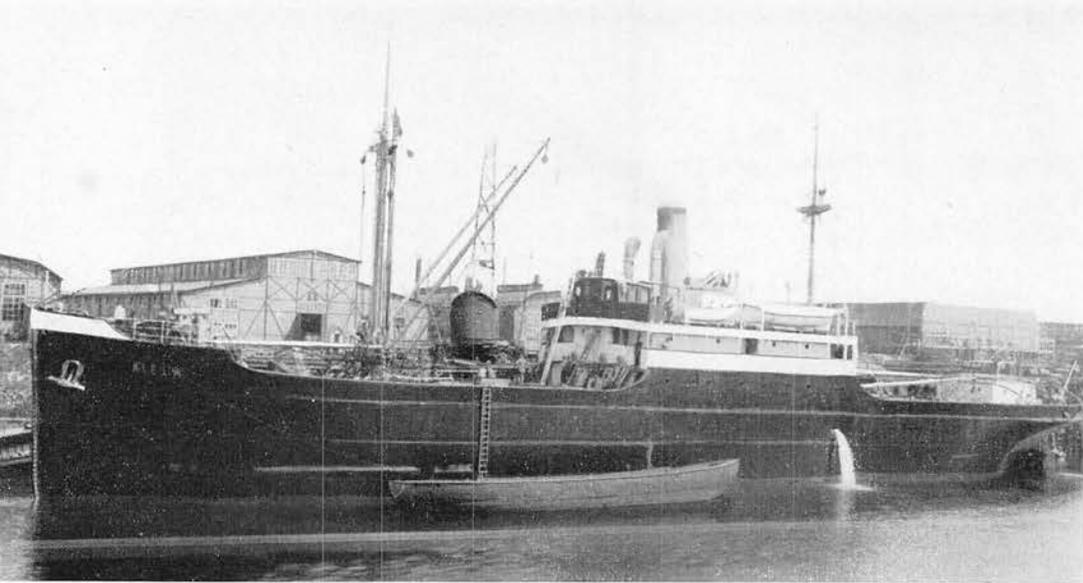


Abbildung 13:  
„Alesia“  
der erste Neubau  
für die HAPAG  
nach dem 1. Weltkrieg

Standardschiffe der HAPAG weichen in Typ und Größe nicht allzusehr von jenen ab, wenngleich sie heute im Durchschnitt um 3—4 Knoten schneller sind. Es waren die Schiffe der Städte-Klasse „San Franzisco“, „Los Angelos“ uws. (siehe Abb. 18). Man ging auch immer wieder neue Wege, wenn sie in irgendeiner Weise erfolgversprechend waren. So bekamen einige Schiffe, etwa die „Wuppertal“,

wegs überholt werden, ohne daß die Reise irgendwelche Unterbrechungen erleidet. Von besonderem Vorteil ist, daß die Motoren stets in einer Richtung laufen und alle Manöver nur mittels der elektrischen Aggregate ausgeführt werden. Hinzu kommt die kurze Wellenleitung und mancher andere Vorteil. Ein großer Erfolg war der Bau des Elektroschiffs „Patria“ (Abb. 20) für den Fahrgästdienst



Abbildung 14: „Niederwald“

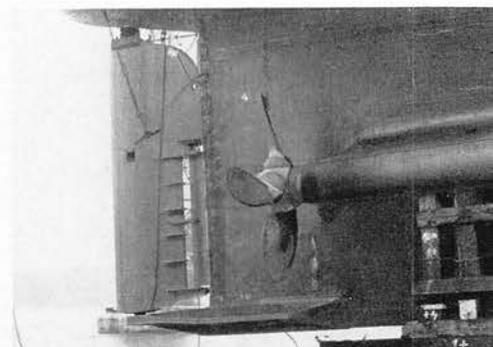


Abbildung 15: Flettner-Ruder

diesel-elektrischen Antrieb. Diese Antriebsart war auf der Route, auf der das Schiff eingesetzt werden sollte, nämlich in der Australienfahrt, besonders geeignet. Die Schiffe fuhren auf der Ausreise meistens in Ballast und daher nicht mit voller Fahrt, Unter diesen Bedingungen ist es dann ökonomischer, die Leistung zu unterteilen. Die nicht arbeitenden Motoren können dann jeweils unter-

nach der Westküste Südamerikas. Dieser Bau war ein schiffbaulicher Höhepunkt zwischen beiden Kriegen, sowohl für unsere Werft, als auch für die Hamburg-Amerika Linie. Durch sonderbare Umstände hatte ich während des Krieges die Gelegenheit, 14 Tage an Bord dieses Schiffes zu wohnen. Zwar ist es ein Unterschied, ob man einen Ozeanriesen in seiner eigentlichen Bestimmung erlebt,

Abbildung 16: Neue Vorschiffe für „Niederwald“ und „Steigerwald“

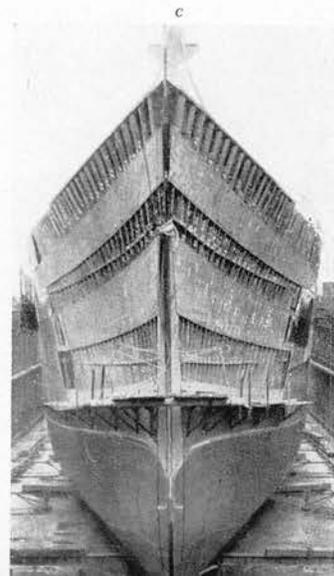
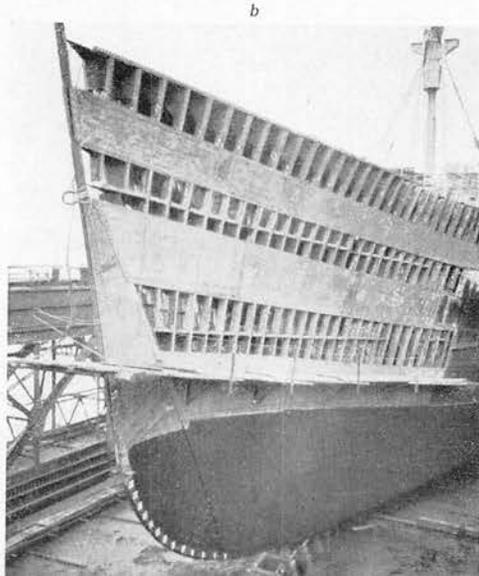
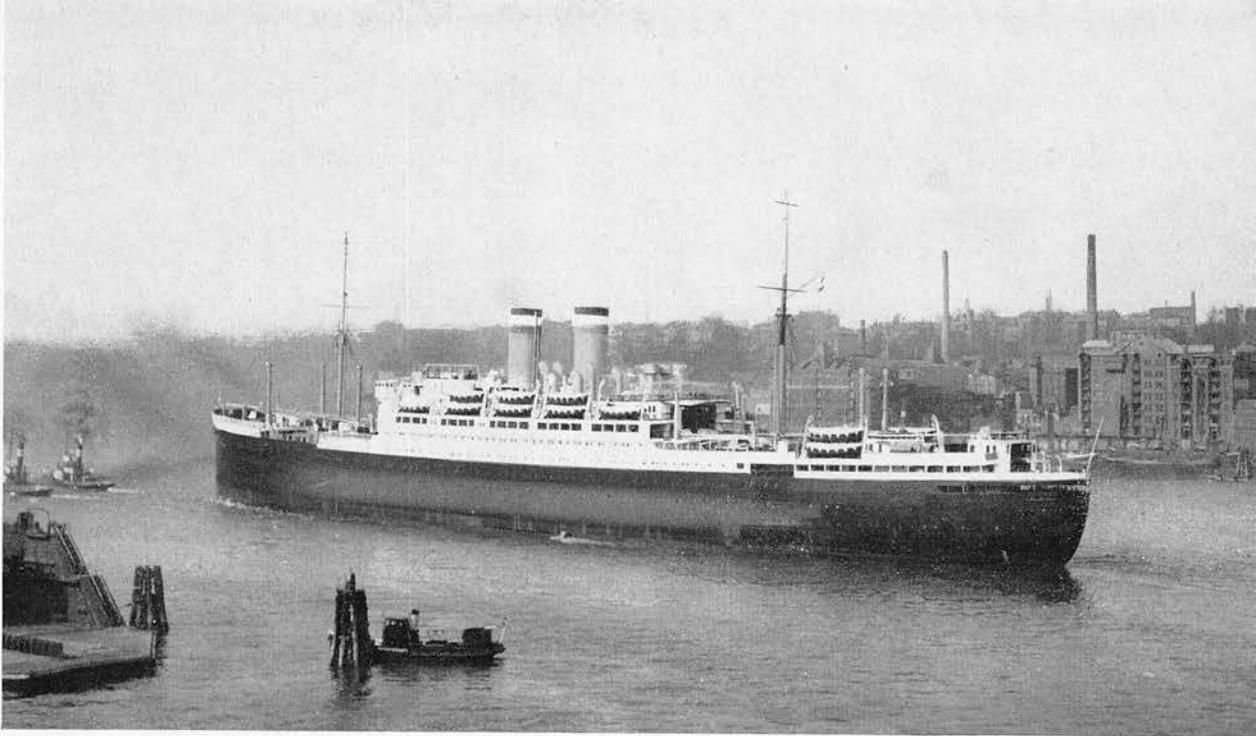


Abbildung 17:  
„Hamburg“



auf hoher See mit der Sehnsucht nach fremden Gestaden, umgeben von ebenso erwartungsvollen Mitreisenden, oder im Hafen zum Wohnschiff degradiert — und doch ist der Eindruck von damals unvergessen, und kasernengewohnt, wie wir waren, genügte die Atmosphäre dieses Schiffes, uns um mindestens drei Dienstgrade befördert zu fühlen. Der zweite Weltkrieg zerstörte abermals, was in mühevoller Arbeit wiedererstanden war. Erschütternd ist es, die Biographien der HAPAG-Schiffe zu lesen, von denen nur ein paar Beispiele, eine zufällig aufgeschlagene Seite, für das Schicksal der gesamten deutschen Handelsflotte stehen mag! Linien-Dienst Südamerika—Westküste:

- „Patria“  
von England beschlagnahmt.
- „Rhakotis“  
Verlust durch Selbstvernichtung.
- „Roda“  
bei Stavanger Verlust durch Feindeinwirkung.
- „Hermontis“  
Verlust durch Selbstversenkung.
- „Huascarán“  
von England übernommen.
- „Montserrat“  
Verlust durch Selbstvernichtung.
- „Osorno“  
an der Gironde Vernichtung auf Befehl der KM.
- „Karnak“  
Verlust durch Selbstversenkung.
- „Saarland“  
verkauft.
- „Cerigo“  
in Guayaquil Verlust durch Selbstvernichtung.
- „Durazzo“  
in Maracaibo von venez. Regierung beschlagnahmt.
- „Ammon“  
nach Bombenangriff im Hamburger Hafen auf Grund.
- „Amasis“  
Verlust durch Feindeinwirkung im Kattegat.
- „Itauri“  
an norwegischer Küste durch Feindeinwirkung versenkt.
- usw.

Abbildung 19:  
„Tacoma“

Manchem Schiffsschicksal bin ich etwas weiter nachgegangen, weil das Leben diese Schiffe auf großen Umwegen wieder mit uns in Berührung gebracht hat. Da ist zum Beispiel die „Tacoma“ (Abb. 19), mit deren Umbau wir vor einigen Jahren eine ganze Menge zu tun hatten. Auch die „Tacoma“ war eines jener in den dreißiger Jahren gebauten DW-Schiffe der Städte-Klasse. Wie kommt dieses Schiff zur Flagge Uruguays? Hier seine Biographie im Telegrammstil: „... auf der 32. Heimreise von der Westküste Nordamerikas wurde Los Angeles am 22. 8. 39 verlassen. Nachdem am 28. 8. 39 San José de Guatemala und am 29. 8. 39 La Libertad zum Landen sämtlicher Fahrgäste bedient wurden, lief die „Tacoma“ am 10. 9. 39

Abbildung 18: „San Franzisko“

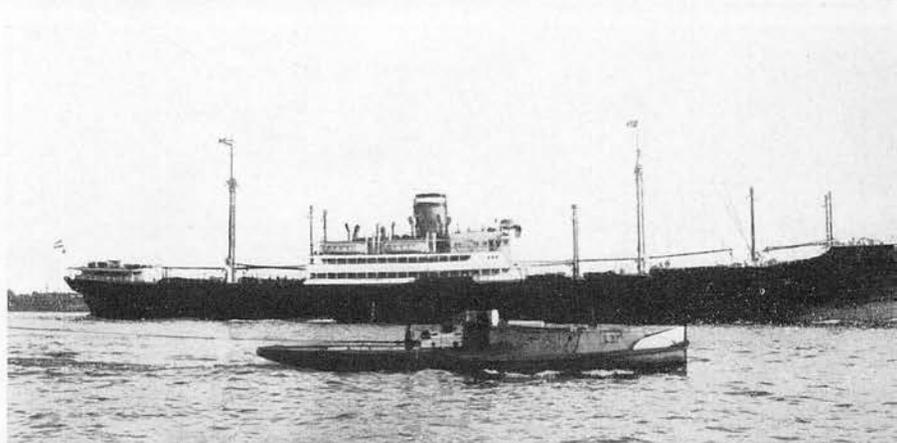




Abbildung 20: „Patria“

Talcahuano als Nothafen an. Auf höhere Weisung ab Talcahuano via Cap Horn nach Montevideo (22. 11. 39). Am 17. 12. 39 Hilfeleistung bei Panzerschiff „Admiral Graf Spee“. Danach sollte nach Buenos Aires gedampft werden. Uruguaischer Kreuzer „Uruguay“ erzwingt jedoch Anlaufen von Montevideo. Nunmehr als Hilfskriegsschiff angesehen, wird die „Tacoma“ samt Besatzung am 1. 1. 40 interniert. Am 17. 3. 42 wird sie als Vergeltungsmaßregel für die Versenkung des uruguaischen Dampfers „Montevideo“ beschlagnahmt.“ In einem Nachtrag findet man noch: „An USA abgegeben, fuhr unter Panama-Flagge, später zurück an Uruguay.“ Als die „Tacoma“ 1951 wieder bei uns auf der Deutschen Werft erschien, waren die Maschinen dringend überholungsbedürftig. Ähnlich erging es der vorhin schon erwähnten „Wuppertal“. Sie heißt jetzt

„Kertosono“, nachdem sie zwischendurch „Noesaniwi“ geheißen hat; und auch sie kam zum Umbau zu uns zurück. Die diesel-elektrische Anlage behagte dem neuen Eigner nicht so sehr; weiß ich warum. Jedenfalls hat sie Turbinen bekommen und fährt weiter für Holland. Die Hamburg-Amerika Linie mußte auch nach diesem Krieg von vorn anfangen, wie vor 40 Jahren. Wie damals hat auch heute die DW entscheidenden Anteil an diesem Wiederaufbau. Heute bildet eine stattliche Anzahl neuer, schneller, kombinierter Fracht- und Fahrgastschiffe das Fundament der neuen HAPAG-Flotte. Der erste, 1953 bei uns fertiggestellte 10 000-Tonner „Braunschweig“ (letztes Bild) mag hier für alle stehen. Gewiß werden eines Tages auch wieder die großen Fahrgastschiffe folgen. Der heute fertiggestellten „Saarland“ allzeit glückliche Fahrt!

Abbildung 21: „Braunschweig“



# Das Drehbuch

Schuld daran war, daß sein Roman bei seinem Erscheinen so starke Beachtung gefunden hatte. Doch vielleicht wäre auch da „der Film“ noch nicht auf P., den Autor, aufmerksam geworden, hätte man nicht für Fräulein X auf persönlichen Wunsch des Direktors eine Rolle gesucht.

„Das Milieu wie in Ihrem Buch, wissen Sie, un die X ist so 'ne freche, fünfzehnjährige Göhre, Sie verstehn schon, Zille.

Natürlich auch Herz, so'n bißchen, so durchwachsen. Na, Sie als Dichter wissen ja, wie so was gemacht wird. Ob Sie mir das glauben oder nicht, bei dem letzten Kapitel von Ihrem Buch habe sogar ich geweint, und das will etwas heißen.“

Ermunternder Schulterschluss des Filmmannes, noch ein freundliches Zunicken, und P. stand draußen.

So war der Auftrag zustande gekommen.

P. setzte sich hin und braute eine däftige Geschichte zusammen. Wenige Tage später bereits kam ein Anruf von der Dramaturgie, mit dem Exposé habe P. mitten ins Schwarze getroffen, nun möge er sich flugs an das Treatment machen.

P. setzt sich hin und schreibt. Seine Phantasie, von den vielversprechenden Aussichten beflügelt, produziert Dialoge und Szenen, die Figuren gewinnen Gestalt, ein Einfall folgt auf den andern, die Handlung rundet sich, fügt sich zu einem Guß. Als er vier Wochen später das gewichtige Script abliefern, spendet man uneingeschränktes Lob, und es kommt zu dem Vertrag, der den Autor verpflichtet, gegen die und die Summe das atelierreife Drehbuch zu schreiben.

Wieder sitzt der Autor und schreibt. P. schreibt einen Monat, schreibt zwei, verbringt einen dritten an seinem Drehbuch, und nachdem er noch zwei Monate daran gearbeitet hat, wird er kurz darauf zwecks Besprechung zu der Firma gebeten.

Ein Gremium von annähernd zwanzig Experten empfängt den Autor, spendet seiner Arbeit Vorschußlorbeer, P. wird von wohlwollenden Händen auf die Schulter geklopft, in einen Sessel gedrückt, und die Sitzung nimmt ihren Anfang.

Also, das Drehbuch ist ausgezeichnet, das steht außer Frage. Es ist — in der poetischen Filmsprache ausgedrückt — „alles dran“, Handlung, Dialoge, Milieu, „ausgezeichnet gesehen“, wie der Oberste sagt, und „ganz dicht“, wie einer der Dramaturgen hinzufügt. Regisseur, Produzent, einige Damen vom Fach, ein halbes Dutzend Verleiher und was sonst noch zugegen ist, schwingen das Weihrauchfaß, daß der Autor ganz umnebelt das „Nur“ überhört, das plötzlich geäußert wird.

Mit diesem „Nur“ hat es eine ganz eigene, für den Autor verhängnisvolle Bewandnis. Die Sache ist die, daß Fräulein X sich inzwischen mit dem anfangs erwähnten Direktor verkracht hat.

„Also, mein lieber P., Ihr Film ist ganz ausgezeichnet, wirklich vortrefflich, nur, wissen Sie, das mit der fünfzehnjährigen Göhre, das mit dem Blumenmädchen, das müssen wir ändern.“

Der Autor hebt fragend den Kopf. Wie durch Watte vernimmt er das nun einsetzende Gespräch, in dem alle zur Zeit gängigen weiblichen Filmstars Revue passieren, von der Leander bis zur Sandrock. Schließlich einigt man sich auf die Werner, weil sie singen kann.

„Wieso denn singen?“ fragt der bestürzte Autor. Er bekommt nur ein Lächeln zur Antwort. Wie sollte ein „Dichter“ auch wissen, wie wichtig Gesang in einem Film ist?

„Wieso denn singen?“ fragt P. noch einmal. „Außerdem ist die Werner doch nie ein fünfzehnjähriges Blumenmädchen!“ „Eben“, erhält er freundlich zur Antwort. — „Was heißt eben?“ fragt er. — „Daß Sie es eben ein wenig umschreiben müssen.“ — „Was umschreiben?“ — „Davon sprechen wir ja. Aus dem Blumenmädchen machen Sie eine... eine... Was würde man aus dem Blumenmädchen am besten machen?“ — „Aber erlauben Sie, mit dem Blumenmädchen steht und fällt der Film“, wendet der Autor ein.

„Eine Werkstudentin!“ sagt plötzlich der Gewaltige, und nachdem der Chef dies gesagt hat, bricht von allen Seiten ein Sturm der Zustimmung los. Über den nun folgenden tiefsinnigen Erörterungen des weiblichen Werkstudenten und seiner Bedeutung in der sozialen Struktur, die P. vernichtet mit anhört, gerät der Autor völlig in Vergessenheit, und erst ganz am Schluß der Debatte zieht man ihn wieder heran und beauftragt ihn, „die kleine Änderung in dem doch sonst so ausgezeichneten Manuskript vorzunehmen.“ „Für einen Dichter Ihres Formats ist das doch eine Kleinigkeit!“

Der Autor geht heim. Seine Frau hat ein kleines Festmahl gerichtet; der Autor bringt kaum einen Bissen hinter. „Trinke doch wenigstens dieses eine Glas! Bist du krank?“ P. geht in sein Zimmer und schließt sich ein. Unter Seufzen und Mühen verwandelt er in qualvollen Wochen die fünfzehnjährige Göhre in eine zwanzigjährige Musikstudentin, die abends mit Blumen durch die Lokale geht. — Nun aber paßt der achtzehnjährige Lümmler von einem Schlosserlehrling nicht mehr zu ihr. P. muß nun auch diesen umformen. Um wenigstens etwas von dem Milieu zu retten, macht er einen stellungslosen Ingenieur aus ihm.

Mit nicht ganz reinem „künstlerischen Gewissen“ liefert P. schließlich ab. Helle Begeisterung, höchstes Lob über die so trefflich gelungene Umarbeitung. Jetzt ist alles da, überhaupt nichts mehr fehlt, das gibt einen Film, der alles Dagewesene schlägt! „Lieber P., Sie haben alle unsere Erwartungen weit übertroffen: Fabelhaft alles, grandios... Nur, wer spielt den Ingenieur. Hat jemand Vorschläge?“

Es werden wieder viele Namen genannt, doch der Gewaltige schüttelt bei jedem den Kopf. Plötzlich wendet er sich an den Autor: „Sagen Sie, lieber P., muß es denn unbedingt ein stellungsloser Ingenieur sein?“

Betroffenes Schweigen aller.

„Sehen Sie, so ein Ingenieur, und dazu noch ein stellungsloser, ist nichts für das heutige Publikum. Er interessiert nicht, verstehen Sie.“

Der Autor sagt nichts.

„Ich überlege gerade, ob es nicht viel besser wäre, der junge Mann wäre ein... sagen wir mal, ein älterer Studienrat, den seine Frau soeben verlassen hat!“

Der Autor schweigt immer noch, nur — er wird bleich.

„Ja“, sagt der Gewaltige zu den fragenden Augen der Verleiher, Dramaturgen und übrigen Experten hin, „ich denke da an den Balsler!“ — Ein erkennendes Aufatmen geht durch alle... mit Ausnahme des Autors. — „Ja, richtig, der Balsler, der Balsler“, flüstert es rings.

„Wieso Balsler?“ stößt der Autor hervor.

„Balsler ist zur Zeit der Mann im Film“, wird ihm erklärt. Doch der Gewaltige ist von der Muse geküßt und ergötzt sich in dichterischen Gefilden: „Ja, der Balsler!“

sagt er entflammt, „ich sehe ihn. Es ist Abend, und Ewald Balsler geht langsamen Schritts — Sie wissen ja, wie der sowas macht —, ganz langsamen Schritts geht der Balsler am Wannsee entlang. Aus jeder seiner Bewegungen läßt sich erraten, wie traurig und wie verlassen er ist. Man kann das noch mit Musik sehr stimmungsvoll untermalen. Nun, und wie er so geht und geht, kommt ein Nachen (er gebraucht tatsächlich das Wort Nachen) mit Waisenkindern über den Wannsee gefahren, und die Sonne ist gerade im Untergehen. Da setzt sich Balsler auf einen Baumstumpf und weint.“

Ergriffene Zustimmung aller. Nur der Autor bleibt ungerührt. Er fragt: „Ja, aber wozu denn? Wozu denn die Waisenkinder, die untergehende Sonne und das Weinen?“ Ob er denn in dem Film soundso den Balsler nicht weinen gesehen habe, wird er vorwurfsvoll gefragt.

„Aber das steht doch ganz außer Frage: Der Balsler muß weinen. Er hat ja auch Grund dazu. Seine Frau hat ihn gestern mit dem jungen Hauslehrer verlassen — den übrigens kann der . . . der, na, er liegt mir auf der Zunge, der mit dem österreichischen Dialekt?“ — „Der Meisel?“ — „Ganz recht, der! Der Meisel muß den Hauslehrer spielen.“

„Wo um Himmels Willen hat ein Studienrat einen Hauslehrer her?“ wendet der Autor ein.

„Na, hören Sie mal, es gibt ja auch vermögende Studienräte . . . und außerdem werden wir uns darüber später schon einigen. Die Hauptsache ist, daß der Balsler auf einen Baumstumpf gesunken ist und die Hand vor dem Gesicht hat. Denn wie er die Hand fortnimmt, sieht er plötzlich in den Wolken seine Frau, die ihm zuwinkt.“

„Die ihn soeben verlassen hat?“ stöhnt der Autor.

„Oder seine Mutter! Ja, seine Mutter, Mutter ist besser“, sagt der Gewaltige. Und von allen Seiten kommt Zustimmung. — „Da sehen Sie“, meint er wohlwollend, „wie wichtig es ist, Dichter zum Film hinzuzuziehen“, und er fährt in seinen schöpferischen Improvisationen fort: „Also, der Balsler, der Studienrat, blickt von seiner Mutter, der Wolke, wieder zurück auf den See, und was sieht er dort?“ — Pause. — Der Autor hebt den umflorten Blick. — „Der Studienrat sieht, wie aus dem Wannsee die Werner ans Ufer . . . nein, besser: ein Kahn, ein umgestürzter Kahn treibt auf den Wellen, und die Ilse Werner ist am Ertrinken. Da wirft der Balsler den Rock ab, stürzt sich in den See und rettet die Ertrinkende aus den Fluten.“ Ergriffenes, andächtiges Schweigen.

„Sie verstehen das Symbolische daran? Mit dem Rock wirft er zugleich sein ganzes früheres Leben von sich, der Balsler, und dann hält er, der verlassene, alternde Mann, plötzlich ein junges Weib in den Armen, eine Musikstudentin, ein armes, schutzloses Ding.“

Den Autor hat keiner in den Armen gehalten, als er in der anschließenden langen Debatte am Ertrinken war, und schutzloser noch als die Werner, die singen kann.

Er hatte einen Vertrag unterschrieben, Geld erhalten und sich verpflichtet, das atelierreife Drehbuch zu schreiben. Als mir P. die Geschichte erzählte, war er bereits im vierten Jahr und an der soundsovielten Umarbeitung; ein über seinem „vortrefflichen Filmstoff“ ergrauter, gebrochener Mann. Aus dem Film ist nie etwas geworden, er ist darüber gestorben. Maximilian Körtling

## Unsere griechischen Lehrlinge

Wie viele wissen, haben wir drei junge Griechen als Lehrlinge bei uns. Diese Jungen stammen aus einem Dorf, das im Kriege zerstört worden ist. Die Carl-Duisburg-Gesellschaft in Köln hat es sich zur Aufgabe gemacht, dafür zu sorgen, daß den Jungen aus diesem Dorf und auch anderen Ausländern die Möglichkeit gegeben wird, in Deutschland ein Handwerk zu lernen. So sind die drei jungen Griechen bei uns gelandet. Allem Anschein nach fühlen sie sich recht wohl bei uns.

Natürlich hatten sie auch ihren Urlaub. Sie waren in ihrer Heimat. Alle 31 in Deutschland lebenden jungen Griechen sind im Sommer geschlossen nach Hause gefahren. Zwei Reisebegleiterinnen haben sie auf der teilweise recht anstrengenden Fahrt betreut. Von diesen sind Berichte eingegangen, aus denen hervorgeht, daß sich die Jungen stets sehr ordentlich benommen haben und im übrigen stolz zu Hause von ihren Erlebnissen in Deutschland berichtet haben.

Nachstehend geben wir einen kurzen Auszug aus einem Brief einer der Reisebegleiterinnen:

„Unser Schiff kam mit drei Stunden Verspätung in Patras an. Kein Omnibus war da, dagegen zwei Herren von der Nomarchie (Regierungspräsidium) und ein Grieche vom deutschen Konsulat in Patras. Die ersteren waren vom Arbeitsministerium avisiert und schlugen sich für uns die ganze Nacht um die Ohren. Wir fuhren dann mit dem Zug, kamen aber in Diakofto nicht alle mit. Telefon an die Mütter hatte nicht geklappt, es war niemand an der Bahn, weil man an der Omnibushaltestelle auf uns wartete. Dann kamen sie aber bald angerast, und die Szenen waren erschütternd.“

Es erschien der Polizeichef, der mich mit Handkuß begrüßte, umgeben von mehreren Gendarmen. Andere hatte er zwanglos unter die Bevölkerung verteilt, um etwaige Mißbelligkeiten zu verhindern. Er berichtete, die Nomarchie habe angerufen, die Agentur Patras des Athener

Omnibusunternehmens habe erklärt, nie etwas von uns gehört zu haben. Sie würden daher auch kein Geld zurückgeben, denn sie hätten keines bekommen.

Alle Jungens fauchten, T. bekam Zustände über „sein“ Griechenland. Der Polizeichef ergriff unsere beiden Belegscheine für die Omnibusfahrten und verhandelt seitdem pausenlos mit Athen. Ich bin entschlossen, auch die Rückreise zu annullieren, denn die Bahnfahrt ist zwar schwierig, aber billiger und vor allem sicher. Die Herren von der Nomarchie fanden das auch richtig.

Alle Jungen sind selig, strahlend und stolz, lassen sich bewundern und werden bewundert. Deutschland vergoldet sich durch die Entfernung und durch das Erlebnis mit dem Omnibus. Elias ging im schwarzen Anzug, weißen Hemd und Schlips über die Platia und sagte allen Leuten: „Wir sind reiche Leute.“ Wir können die Jungen kaum abhalten, immer mit uns deutsch zu sprechen. Sie protzen förmlich mit dieser Sprachkenntnis.“

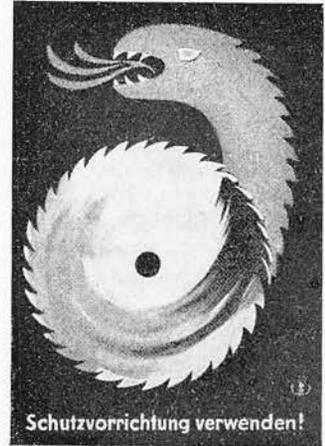
Wollen wir allen unseren Griechen den Aufenthalt bei uns so angenehm wie möglich machen und ihnen helfen, in ihren Berufen zurechtzukommen.

### Prämierte Verbesserungsvorschläge

Nr. 671	Steckbolzen für Biegeplatten . . .	25,—	DM
Nr. 712	Versetzen eines Briefkastens . . .	20,—	DM
Nr. 724	Abweiser an Plattenhürden . . .	50,—	DM
Nr. 725	Verstärken der Lautsprecheranlage	30,—	DM
Nr. 728	Frässhablone . . . . .	150,—	DM
Nr. 733	Kurvenlineal . . . . .	30,—	DM
Nr. 737	Rohrregal . . . . .	200,—	DM
Nr. 744	Bearbeitung des Rudertraglagers . .	105,—	DM



*Hier spricht  
der  
Unfallschütz*



**G**ute, in Ordnung befindliche Werkzeugmaschinen und Werkzeuge sind unentbehrlich, um ein Arbeitsstück sauber und schnell anzufertigen; sie erleichtern dir deine Arbeit und sichern dir deinen Verdienst.

Darum ist eine sorgfältige Pflege und eine rechtzeitige Instandsetzung unerlässlich.

Störungen an Werkzeugmaschinen sind sofort dem Vorgesetzten zu melden, denn nur die sachgemäße Reparatur gewährleistet ein einwandfreies Arbeiten der Maschine und hilft dadurch Unfälle verhüten.

Werkzeuge, die nicht in Ordnung sind, müssen umgehend umgetauscht, in keinem Fall selbst repariert werden.

Bärte an Meißeln und Dornen, lose oder eingebrochene Hammerstiele, zerstörte oder gar fehlende Sicherungs-

ringe an Reibahlen usw. bilden Gefahrenquellen, die Ursache von ernstesten Unfällen sein können.

Der Unfallschutz bittet:

Benutze die zu deinem Schutz vorgesehenen Schutzgitter, Riemenschutze, Einschalt Sicherungen, Schutzbrillen usw.; entferne sie nicht, du könntest es eines Tages bereuen.

Nimm keine eigenmächtigen Veränderungen an Maschinen und Werkzeugen vor.

Für die Instandsetzung der Maschinen und Werkzeuge ist der Werkzeugmacher da; du selbst sollst dich nicht damit abmühen!

**Helft alle mit, Unfälle zu verhüten!**

Berndt

**Die Gedanken sind frei...**

**E**s ist herrlich, daß man denken kann, was man Lust hat, und mancher Ärger reagiert sich schon durch das Gedachte: „Du kannst mich mal...“ von selbst ab. Gedanken sind einfach da, wann man will, und man kann sie machen, wie man sie haben will. Herrliche Sache mit den Gedanken! Einen Fehler haben sie aber, sie bringen nämlich nichts ein, wenigstens nichts Greifbares. Wenn sie das sollen, muß man schon etwas systematisch vorgehen.

Man bändigt sie erst mal, indem man ihnen ein besonderes Gebiet zuweist. Über etwas nachdenken nennt man das. Über ein Preisrätsel könnte man nachdenken oder über den Totoschein. Aber ach, die Chancen sind hier gering, und sein Geld muß man außerdem dabei noch riskieren.

Sicherer ist der Gewinn und geringer das Risiko, wenn man mal über seine Arbeit nachdenkt. Dabei kommt bestimmt etwas heraus; sei es, daß man unfallsicherer arbeitet, oder daß man durch kleine Erkenntnisse zu einem

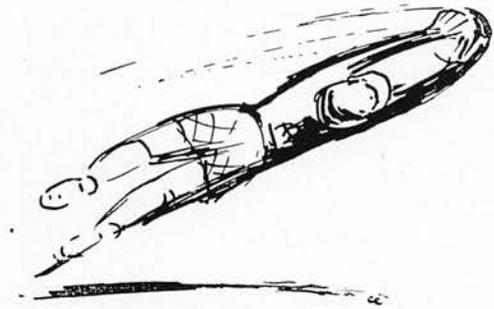
besseren Akkordverdienst kommt, oder daß man bessere Arbeit zugewiesen bekommt.

So ist das mit den Gedanken und dem Nachdenken, anders aber ist es mit den Einfällen. Die kommen leider nicht so, wie man wohl möchte, und die Fälle, wo der Herr den Seinen die Einfälle im Schlaf zukommen läßt, sind sehr selten. Man muß sich da schon durch Nachdenken etwas bemühen.

Es gibt so vieles, über das man mal nachdenken könnte, z. B.: „Arbeite ich eigentlich zeitgemäß oder so, wie Großvater es auch schon tat? Könnte ich mir dieses oder jenes nicht etwas leichter machen? Ist das auch unfallsicher? Wie wäre es mit einem Spezialwerkzeug? usf. Es ist eine alte Weisheit, daß etwas Nachdenken oftmals mehr einbringt als ein ganzer Tag harter Arbeit. Und wenn dann aus dem Nachdenken ein Einfall entsteht, wird daraus vielleicht ein brauchbarer Verbesserungsvorschlag, und dann kommt zur inneren Befriedigung noch der greifbare Lohn in Form einer Prämie.“

Ney

## Aus dem Betriebssport



Inzwischen hat in der Turnhalle der Schule Osdorfer Weg das Wintertraining begonnen.

Leider mußten die in der Oktober-Ausgabe der Wertzeitung bekanntgegebenen Trainingszeiten noch einmal geändert werden, da die vom BSV 19 bereits gegebene Zusage zum Tausch der Trainingszeiten von Mittwoch auf Donnerstag und umgekehrt mit einer ziemlich fadenscheinigen Begründung wieder zurückgezogen wurde.

Aus diesem Grunde wird das Training nunmehr endgültig wie folgt durchgeführt:

Montag, 18.00—20.00 Uhr: Frauen und weibl. Jugend,  
20.00—22.00 Uhr: Männer und männl. Jugend,  
Mittwoch, 17.00—20.00 Uhr: Männer und männl. Jugend.

Um den Kontakt zwischen den aktiven Leichtathleten der einzelnen BSG auch im Winterhalbjahr nicht abreißen zu lassen, plant der Ausschuß L des Betriebssport-Verbandes, an einem Sonntagvormittag im Dezember oder Januar eine Trainingsfahrt in die Heide oder in die Haake zu machen. Dort sollen dann Waldläufe und Bewegungsspiele veranstaltet werden, die mit einem gemeinsamen Mittagessen (Erbsensuppe mit Knackwurst oder ähnliches) abgeschlossen werden. Anschließend Rückfahrt nach Hamburg, so daß der Nachmittag wieder jedem zur freien Verfügung steht. Einzelheiten über genauen Termin, Unkostenbeitrag usw. werden noch bekanntgegeben.

Es wird nochmals an alle Betriebssportler die eindringliche Bitte gerichtet, ihre Beitragsschuld im Sportgeschäftszimmer einzuzahlen. Beitragsschuld ist Bringeschuld.

Nachstehend die Spielergebnisse:

### Fußball:

DW 1. — Vereinigte 1.	7:4
DW 1. — Jung 1.	1:0
DW 2. — Eisenwerk 2.	3:4
DW Rhst. 1. — Philips Röntgenm.	3:6

### Tischtennis:

DW 1. — Tretorn 1.	9:4
DW 1. — Menck 1.	9:4
DW 1. — Commerzbank	9:0
DW 2. — Albingia 2.	9:4

### Kegeln:

DW 1. — Vereinigte 1.	2088:2154
DW 2. — Gewerbeschule VII.	2169:2174
DW 2. — Albingia 2.	2101:2170
DW 2. — VTG 1.	1975:1967
DW 3. — DEA 2.	2082:2086
DW 3. — Stockmann 3.	2003:2091
DW 3. — OFD 3.	2156:2142
DW Rhst. 2. — HLB 3.	2317:2276
DW Rhst. 2. — Carl Spaeter 2.	2226:2117
DW BKK — Rapid Wbk.	2118:2155

### Schach:

DW 1. — Esso 1.	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> :7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
DW — Eigenhilfe	5:5

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums in so überreichem Maße erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung sowie allen Arbeitskameraden meinen herzlichen Dank.

Hinrich Klindworth

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung, Betriebsrat sowie allen meinen Kollegen herzlichen Dank.

Hans Kock

Für die zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung, den Meistern und allen Arbeitskameraden meinen herzlichen Dank.

Ernst Rieckmann

Für die vielen Glückwünsche und Ehrungen, die wir zu unserer goldenen Hochzeit von der DW, meinen früheren Vorgesetzten, Werkmeisterkollegen und meinen früheren schwarzen Gesellen bekommen haben, unseren herzlichsten Dank.

Wilhelm Schwarz und Frau

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Wünsche anlässlich meiner Verabschiedung sage ich der Betriebsleitung sowie den Arbeitskollegen der Bordmontage, Bordschlosser und Schaffgang meinen herzlichsten Dank.

Hermann Meyer

## GOLDENE HOCHZEIT



Am 12. Oktober 1957 feierten unser Rentner Bernhard Röseler und seine Ehefrau das Fest der goldenen Hochzeit



# WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr Dienstjubiläum



*Hinrich Klindworth*

Unser Arbeitskamerad Franz Remplewitz beging am 19. 10. 1957 sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Dir, lieber Franz, gilt unser besonderer Dank für Deine in den Jahren gezeigte und bewiesene Kameradschaft und Einsatzbereitschaft, welche es nur wenige gibt.

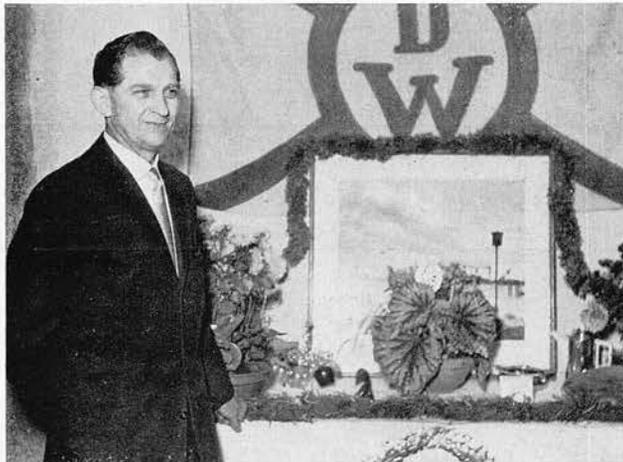
Auch in Deinen jungen Jahren, in einer damals bewegten Zeit, warst Du immer bereit, dem Ruf des Betriebes zu folgen.

Seit 1935 ununterbrochen im Betrieb Finkenwerder und nach dem Wiederaufbau im Betrieb Reiherstieg hast Du Deine Fähigkeit unter Beweis gestellt. Durch dieses, das sei Dir gesagt, hast Du das Vertrauen Deiner Vorgesetzten erworben und gesichert.

Recht so, Franz, weiter in diesem Sinne. Wir hoffen und wünschen, daß das Schicksal Dich noch lange Jahre in unseren Reihen lassen möge.



*Franz Remplewitz*



*Albert Kirchner*

Am 14. November 1957 feierte der Nietenwärmer Otto Johansen sein 25jähriges Dienstjubiläum. Otto Johansen war zunächst von Juli 1929 bis März 1931 bei uns. Infolge der damals schwierigen Wirtschaftslage mußte er wieder ausscheiden. Seit 1934 ist er aber ununterbrochen bei uns tätig. Sein Fleiß und seine stete Bereitwilligkeit sind nahezu sprichwörtlich. Otto Johansen erfreut sich daher auch bei seinen Kollegen und seinen Vorgesetzten uneingeschränkter Beliebtheit.

Wir wünschen ihm, daß er noch lange bei uns ist.

Am 6. Oktober 1957 feierte der Schiffer Hinrich Klindworth sein 25jähriges Dienstjubiläum. Hinrich Klindworth war zuerst im Verholgang beschäftigt und trat dann zum Wassertransport über. Er fuhr lange Zeit als Schiffer auf unseren Schleppern und Barkassen. Auf Grund seiner Fähigkeiten und Zuverlässigkeit sitzt er heute in der Barkassenzentrale und leitet den Wassertransport. Hinrich Klindworth ist bei seinen Kollegen sehr beliebt. Wir wünschen ihm noch manche frohe und gesunde Jahre im Kreise seiner Arbeitskollegen.

Am 13. November 1957 feierte der Werkmeister Albert Kirchner sein 25jähriges Dienstjubiläum. Er kam im August 1929 als Kesselschmied zu uns. Infolge besonderer Leistungen wurde er 1942 Vorarbeiter und 1953 Meister in der Blechbearbeitung.

Meister Kirchner erfreut sich der Anerkennung seiner Vorgesetzten und der Achtung seiner Mitarbeiter.

Wir alle wünschen ihm noch viele erfolgreiche Arbeitsjahre bei guter Gesundheit.

*Otto Johansen*





Helmut Weiß

Am 17. November 1957 feierte der Betriebsassistent Helmut Weiß sein 25jähriges Dienstjubiläum. Seine berufliche Laufbahn, die im Mai 1932 auf der Deutschen Werft begann, ist bemerkenswert und ungewöhnlich. Auch er blieb von den in den Vorkriegs- und Kriegsjahren aufgetretenen Schwierigkeiten der Werft nicht verschont. Es gelang ihm jedoch, sich durch seine Leistungen und außerordentlichen Fleiß neben der Berufsarbeit durch Besuch von Abendschulen bald zum selbständigen Konstrukteur in unserem Schiffbau-Entwurfsbüro emporzuarbeiten. Hier wurde er ein wertvoller und verlässlicher Mitarbeiter. Helmut Weiß wurde dann im Jahre 1956 auf Grund seiner Fähigkeiten im Reparaturbetrieb Reiherstieg zum Betriebsassistenten ernannt. Auch hier wird er als ein guter und tatkräftiger Mitarbeiter außerordentlich geschätzt. Sein offenes Wesen hat ihn viele Freunde im Kreise seiner Mitarbeiter gewinnen lassen. Seine gute Verhandlungsgabe und sein fröhliches Wesen helfen ihn über manche schwierige Situation hinweg.

Wir wünschen ihm, daß er noch manches weitere Jubiläum bei uns feiern kann.

## FAMILIENNACHRICHTEN

### Eheschließungen:

- Anschläger Ekkehard Vosgerau mit Fr. Irmgard Voss am 28. 9. 1957  
 Elektriker Werner Hebel mit Fr. Thea Schulz am 5. 10. 1957  
 Kupferschmiedehelfer Anton Gritschnik mit Frau Helga Wengler am 11. 10. 1957  
 E'Schweißer-Anlerner Horst Kotzke mit Fr. Käthe Schöllermann am 12. 10. 1957  
 Maschinenbauer Gerhard Maevers mit Fr. Helga Schünnemann am 12. 10. 1957  
 Schiffbauhelfer Johann Maack mit Fr. Adele Hollmann am 17. 10. 1957  
 Zimmerer Siegfried Hahnhausen mit Fr. Stefania Zawisza am 18. 10. 1957  
 Motorenschlosser Kurt Josenhans mit Fr. Helga Schildt am 18. 10. 1957  
 E'Schweißer Karl-Heinz Hamann mit Fr. Karin Räder am 19. 10. 1957  
 Schlosser Johann Pröll mit Fr. Christel Voß am 26. 10. 1957  
 Schlosser Herbert Broecker mit Fr. Marie Kersten am 26. 10. 1957  
 E'Schweißer-Anlerner Heinz Kasischke mit Fr. Christa Möhring am 28. 10. 1957  
 Brenner-Anlerner Siegfried Neisewald mit Fr. Gisela Watzek am 29. 10. 1957  
 S'Zimmerer Heinrich von Holt mit Fr. Waltraud Suhl am 2. 11. 1957  
 Maler Hans Acker mit Fr. Ursula Schwarz am 8. 11. 1957  
 Transportarbeiter Fritz Würger mit Fr. Ursula Schudek am 8. 11. 1957  
 Tischler Jürgen Leck mit Fr. Helga Stahlberg am 8. 11. 1957  
 Matrose Günther Iden und Fr. Erika Kalkstein am 8. 11. 1957  
 Maschinenbauhelfer Horst Meyer mit Fr. Auguste Reinholz am 8. 11. 1957  
 Verschrauber Johann Mañler mit Fr. Martha Müller am 9. 11. 1957

### Geburten:

#### S o h n :

- S'Zimmerer Heinrich Tode am 25. 9. 1957  
 Anschläger Werner Tormählen am 8. 10. 1957  
 Schiffbauhelfer Werner Bulang am 11. 10. 1957  
 E'Schweißer-Anlerner Claus Früchtenicht am 14. 10. 1957  
 Schlosser Rudolf Elsen am 23. 10. 1957  
 Wärter Jonny Hatje am 24. 10. 1957

- Schlosser Friedrich Raecke am 25. 10. 1957  
 Schlosser Guido Lehbeck am 2. 11. 1957

#### T o c h t e r :

- Rohrschlosser Johannes Junge am 4. 10. 1957  
 Brenner Jonny Rosek am 8. 10. 1957  
 Schiffbauhelfer Harald Witte am 9. 10. 1957  
 E'Schweißer Erwin Jung am 11. 10. 1957  
 Angel. Schiffbauer Anton Hick am 12. 10. 1957  
 Anstreicher Reinhold Radtke am 13. 10. 1957  
 Seilbahnfahrer Konrad Kokoska am 13. 10. 1957  
 Angel. Rohrschlosser Albert Graf am 14. 10. 1957  
 Stellagenbauer Karl-Heinz Wilken am 16. 10. 1957  
 Maschinenbauer Karl-Heinz Klemm am 17. 10. 1957  
 Vorarbeiter Karl-Heinz Pohlmann am 17. 10. 1957  
 Anstreicher Klaus Höhk am 20. 10. 1957  
 Tischler Rudi Schäfers am 21. 10. 1957  
 Hilfsplaner Karl-Heinz Rahf am 23. 10. 1957  
 Schmied Heinrich Loitz am 23. 10. 1957  
 Tischler Otto König am 30. 10. 1957  
 Schiffbauer Wilhelm Kirchoff am 31. 10. 1957  
 Hobler Manfred Schwark am 2. 11. 1957  
 E'Schweißer-Anlerner Günter Krause am 4. 11. 1957  
 Röntgenhelfer Carl Dammann am 4. 11. 1957  
 Matrose Karl-Heinz Schippmann am 5. 11. 1957

Wir gratulieren!

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des schweren Verlustes, der uns betroffen hat, sagen wir unseren herzlichsten Dank.

Frau Auguste Broda und Kinder

Für die vielen Beweise herzlicher Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes Anton Zimmermann sage ich meinen herzlichsten Dank.

Adele Zimmermann, geb. Lange

## Wir gedenken unserer Toten

Georg Engelhard  
Zimmermann  
gest. 20. 10. 1957



Willi Broda  
Rentner  
gest. 24. 10. 1957

Franz Igla  
Heizer  
gest. 27. 10. 1957

Bernhard Boje  
Brennerhelfer  
gest. 6. 11. 1957

Helmut Kasenow  
Schweißer  
gest. 12. 11. 1957



In der letzten Nummer unserer Werkzeugzeitung hatten wir eine Würdigung der Leistungen der Männer unserer Kesselschmiede gebracht. Der Aufsatz trug die Überschrift „Der Kesselschmied“. Das hat zu einer Beanstandung geführt; denn den Beruf „Kesselschmied“ gibt es nicht oder wenigstens nicht mehr. Der Aufsatz hätte eigentlich heißen müssen: „Der Kessel- und Apparatebauer“, das ist nämlich die vollständige und richtige Berufsbezeichnung.

Ich muß bekennen, daß ich das nicht gewußt habe, viele andere übrigens auch nicht. Aber für die Zukunft merke ich es mir.

Die letzte Werkzeugzeitung scheint überhaupt sehr aufmerksam gelesen worden zu sein. Da haben sich zum Beispiel wegen des Aufsatzes über die Verbesserungsvorschläge (Du und deine Welt) mehrere Betriebsangehörige schriftlich und mündlich an mich gewandt und ihre Bedenken über das Verfahren angemeldet. Die Bearbeitung der Vorschläge ginge zu langsam, sagt der eine. Die Meister und Vorarbeiter machen Schwierigkeiten, sagt der andere.

Ganz sicher wird überall nur mit Wasser gekocht, daher kann es schon sein, daß manchmal die Bearbeitung der V.-Vorschläge länger dauert, als dem Anmeldenden recht ist. Es muß jedoch berücksichtigt werden, daß zur objektiven Prüfung oftmals zeitraubende Rückfragen erforderlich sind, und es kann festgestellt werden, daß sich das RF-Büro alle Mühe gibt, schnell zu sein, schon um zu verhindern, daß sich jemand verärgert von jeder weiteren Mitarbeit zurückzieht.

Seit mehreren Monaten wird jede Anmeldung sofort vom RF-Büro schriftlich bestätigt.

Außer den vorerwähnten fachlichen Feststellungen sind oft auch persönliche Ansichten und Bedenken zu berücksichtigen. Es kann aber festgestellt werden, daß die Bedeutung der Verbesserungsvorschläge von allen Beteiligten mehr und mehr anerkannt wird, und daß auch Vorgesetzte ihre Mitarbeiter dazu anregen, sich Verbesserungen einfallen zu lassen.

Es ist schon richtig, daß der Vorarbeiter und Meister eine ganze Menge mehr im Kopf haben muß als die anderen. Er muß die Arbeit einteilen und aufpassen, daß auch alles klappt. Besondere Schwierigkeiten entstehen oft durch verzögerte Anlieferungen nachträglicher Änderungen, und trotzdem muß nach dem Motto „Termin ist Termin“ der Probefahrtstag gehalten werden. Doch bei gutem Willen auf beiden Seiten müssen etwa in der Hitze des Gefechts auftretende Schwierigkeiten überwunden werden.

Wie manch einer von Euch weiß, bemüht sich auf der Werft eine Gruppe von Angehörigen der verbotenen Kommunistischen Partei darum, ihre Gedanken immer wieder durch Flugblätter und Zeitschriften zu verbreiten oder wenigstens in Erinnerung zu halten. Die Leutchen sind jetzt dazu übergegangen, ihre Flugblätter im allgemeinen mit der Post zu verschicken, wobei sie sich nicht scheuen, Namen von Betriebsangehörigen als Absender zu mißbrauchen. Das ist deswegen eine große Gemeinheit, weil diese Betriebsangehörigen, deren Namen mißbraucht worden sind, in größte Schwierigkeiten geraten können; denn die Verbreitung kommunistischer Flugblätter ist bekanntlich in der Bundesrepublik verboten. Darüber hinaus geht natürlich das Bemühen, die Flugblätter auch auf der Werft zu verteilen, lustig weiter. Ich möchte an dieser Stelle nochmals dringend die Warnung aussprechen, derartige Dinge zu unterlassen. Die Werftleitung kann nicht dulden, daß Gesetze übertreten werden und außerdem Unruhe in die Belegschaft getragen wird. Wenn die Flugblätter auch im Grunde keinen erwähnenswerten Inhalt haben, so besteht doch die Gefahr, daß deswegen Meinungsverschiedenheiten auf der Werft auftreten, die zu einer empfindlichen Störung des Betriebsfriedens führen. Außerdem ist der Inhalt der Flugblätter im wesentlichen eine Aneinanderreihung von Beschimpfungen und Lügen. Zuweilen werden allerdings auch halbe Wahrheiten verbreitet, wie z. B. die Mitteilung, daß der Umsatz der DW sich seit 1949 verzehnfacht habe. Nicht erwähnt haben die Schreiberlinge, daß bis 1949 der Schiffbau in Deutschland verboten war. Es konnte also überhaupt kein Umsatz erzielt werden. Um so mehr ist es anzuerkennen, daß die DW damals alle möglichen Arbeiten herangeholt hat, um einigen tausend Betriebsangehörigen den Arbeitsplatz zu erhalten und den Weg für den Wiederaufbau auf diese Weise zu eröffnen.

Es ist im übrigen meine Meinung, daß wir unter Außerachtlassung unserer politischen Auffassungen zunächst einmal alle uns bemühen sollten, das besonders zu betonen, was uns alle verbindet, und nicht immer das Trennende, das meistens dazu auch noch künstlich aufgebauscht wird, in den Vordergrund zu stellen. Wenn das Gezeter von Ost und West so weitergeht, können wir uns ausrechnen, daß die Wiedervereinigung unseres Volkes zu einem Staate niemals kommt. Der Osten kann nicht erwarten, daß die Westdeutschen

sich bereit finden, plötzlich alle Kommunisten zu werden, und der Westen kann nicht erwarten, daß der Osten Harakiri begeht und sich bedingungslos dem Westen unterwirft. Es muß also ein Weg gefunden werden, der eine dritte Möglichkeit bietet.

Es würde mir leid tun, wenn wieder die Notwendigkeit an uns herantreten würde, daß wir uns von einigen Betriebsangehörigen im Bösen trennen müssen. Wir sind jedenfalls nicht bereit, zuzulassen, daß z. B. irgendein Anschläger im Ausrüstungshafen kommunistische Flugblätter in den Maschinenraum eines Schiffes wirft, oder daß irgendein, sagen wir, Kupferschmied oder ein Schweißer den Transport der Flugblätter auf die Werft durchführt. Die Betroffenen sollten sich vor Augen halten, daß jeder Versuch einer nichtkommunistischen Propaganda im anderen Deutschland mit den härtesten Strafen, die denkbar sind, belegt wird. — Inzwischen segelt ein zweiter Sputnik durch den Weltenraum. Es ist schade, daß die Erfüllung eines alten Traums der Menschheit auch Gegenstand politischer Auseinandersetzungen geworden ist. Für viele Deutsche ist bei dieser Gelegenheit übrigens erstmalig bekanntgeworden, daß alle Raketenforschungen der Welt sich auf deutschen Forschungsergebnissen aufbauen, und daß die deutschen Raketen im Jahre 1945 schon so weit waren, daß beispielsweise die A 10 getrost als Mutter des „Sputnik II“ bezeichnet werden kann. Hoffen wir, daß die Entwicklung auf dem Gebiete der Raketenforschung kriegerische Auseinandersetzungen für die Zukunft unmöglich macht.

Das Jahr geht langsam aber sicher seinem Ende entgegen. Wie immer stehen zum Schluß noch einige dringende Arbeiten an, um Verpflichtungen zu erfüllen. Wir werden entweder schon in der Dezember-Ausgabe unserer Werkzeugzeitung, spätestens aber im Januar eine Zusammenfassung des Ergebnisses der Arbeit des ganzen Jahres lesen können. Wir werden feststellen müssen, daß auch uns die erhöhte Zahl an Kranken einigermaßen gehemmt hat, so daß das Programm nicht ganz erfüllt werden konnte. Es ist aber beruhigend, daß die Krankenzahl wieder etwas zurückgegangen ist. Allerdings liegt sie immer noch um ein Mehrfaches über der Zahl, die beispielsweise im Juni 1957 galt. Ich möchte Euch herzlich bitten, keinen Mißbrauch mit den Möglichkeiten, die das neue Gesetz bietet, zu treiben. Ihr wißt, daß der Beitrag zur BKK auf 9% erhöht werden mußte. Ihr wißt auch, daß diese Beitragserhöhung allein nicht ausreicht, um die Verpflichtungen der Krankenkasse einzulösen. Die DW muß erhebliche Zuschüsse leisten. Das alles ist nicht nur eine wirtschaftliche Belastung, sondern belastet auch das gegenseitige Vertrauensverhältnis zwischen Betriebsleitung und Belegschaft. Es ist doch klar, daß es nur als unkameradschaftlich empfunden werden kann, wenn beispielsweise ein Grippekranker sonntags bei seinem Fußballklub Fußball spielt. Auf die Dauer gesehen, kann das ja nicht gut gehen. — Es wird Euch übrigens alle interessieren, daß der Streik in Schleswig-Holstein, der im vorigen Jahr um diese Zeit seinen Höhepunkt hatte, immer noch seine Nachwirkungen hat. Das Landesarbeitsgericht in Hamburg hat inzwischen durch Urteil festgestellt, daß die IG. Metall und ihre Bezirksleitung in Hamburg verpflichtet sind, den Schaden zu ersetzen, der den Arbeitgeberverbänden durch den Streik in Schleswig-Holstein entstanden ist. Das Gericht hat weiter Teilansprüche von zwei damals bestreikten Firmen anerkannt. — Eine Bitte habe ich auch wieder. Ich möchte alle diejenigen, die eine Wohnung durch die Werft bekommen haben, und denen die Miete aus irgendwelchen Gründen nicht vom Lohn oder Gehalt abgezogen wird, bitten, bei den Überweisungen der Mietbeträge wenigstens den Namen anzugeben. Es ist immer schwierig, wenn ein Bankbeleg eingeht, auf dem nichts weiter als die lapidare Mitteilung „Miete für November 1957“ steht. Für alle diejenigen, die mit der Verbuchung zu tun haben, ist es kaum möglich, eine richtige Buchung durchzuführen.

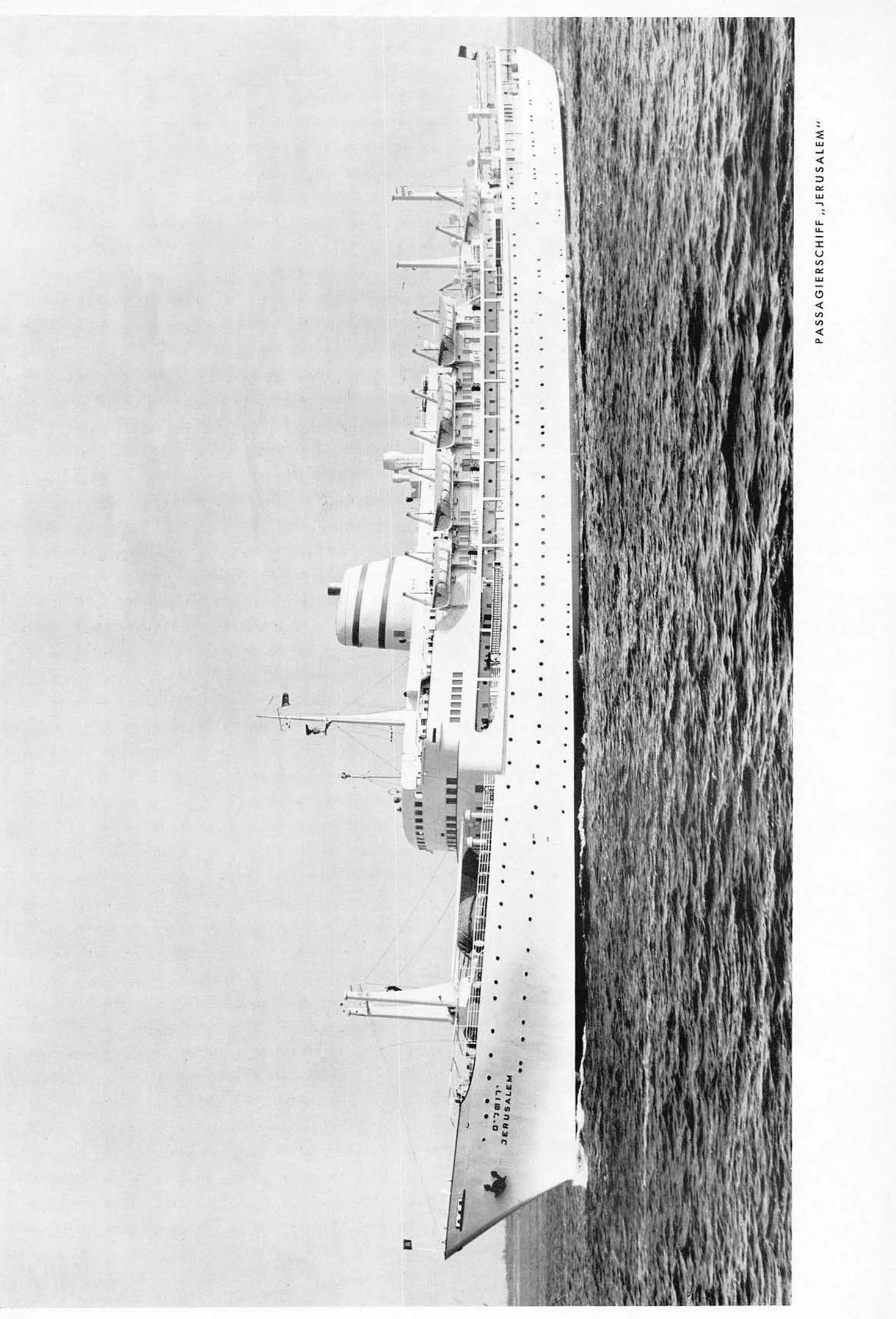
In dem Zeitpunkt, in dem diese Zeilen in Euren Besitz gelangen, ist sicher schon die Mitteilung über das Weihnachtsgeld veröffentlicht. Ich hoffe, daß Ihr einigermaßen zufrieden gestellt seid. — Im Dezember werden wir die alten DWer als Gäste bei uns haben. Hoffentlich fühlen sie sich wieder so wohl in unserer Mitte wie in den Jahren zuvor.

Für die Kinder unserer Belegschafter wird Mitte Dezember das schon traditionelle Märchenspiel stattfinden. Natürlich gibt es auch wieder das übliche Päckchen für die Kinder.

Auf Wiedersehen zu Weihnachten.

Herzlichst

Euer Klaba u t e r m a n n



PASSAGIERSCHIFF „JERUSALEM“

