

40 JAHRE DEUTSCHE WERFT 1918 - 1958



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

VIER JAHRZEHNTE LEISTUNG UND ERFOLG

In den wechselvollen Jahren seit Gründung der Deutsche Werft ist ein Zug nicht zu verkennen

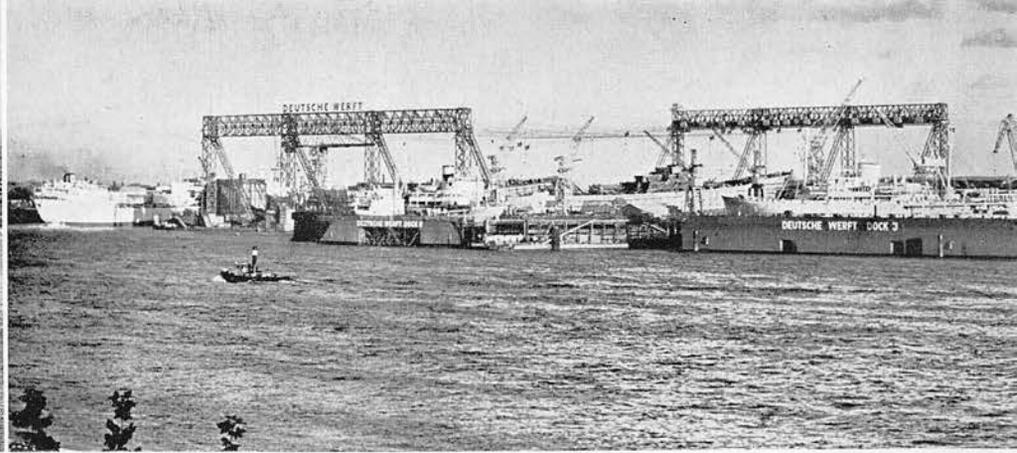
„Immer vorwärts“



*Dr. William Scholz
Vorstand seit Gründung 1918*

Es wurden an Neubau-Tonnage zur Ablieferung gebracht:

1. Jahrzehnt 1920 - 1929	518.954 tdw.
2. Jahrzehnt 1930 - 1939	972.880 tdw.
3. Jahrzehnt 1940 - 1949	142.457 tdw.
davon: 1939 - 1945	2. Weltkrieg
1945 - 1950	Schiffbauverbot durch die Alliierten Mächte
4. Jahrzehnt 1950 - Juni 1958	1.497.368 tdw.
insgesamt 1920 - 1958	<u>3.131.659 tdw.</u>



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

18. Jahrgang · Nr. 5 · 6. Juni 1958

40 JAHRE DEUTSCHE WERFT

1918 - 1958

Von Dr. William Scholz — Hamburg

Die nachstehenden Ausführungen enthalten die ersten Anfänge und Grundzüge einer im Entstehen begriffenen Geschichte der Deutsche Werft, deren Vorlage anlässlich des 40-jährigen Bestehens der Deutsche Werft am 6. Juni 1958 in Aussicht genommen war.

Die Schwierigkeiten in der Beschaffung der Originalbelege über die Gründung und den Ablauf des Werftgeschehens während der ersten Jahre, die sich aus dem Verlust des größten Teils unseres Archivs während des zweiten Weltkrieges ergeben haben, verlangen für die Herbeischaffung, Sammlung und Sichtung der notwendigen Unterlagen mehr Zeit, als erwartet werden konnte. Hinzu kommt die starke Belastung unserer Betriebe während des letzten Jahres, die es den wenigen Männern, die uns als Mitarbeiter heute noch aus den ersten Jahren des Werftbestehens zur Verfügung stehen, schwer macht, die nötige Zeit daran zu geben, diese Aufgabe zu bewältigen.

Wir haben uns daher entschließen müssen, anlässlich der 40jährigen Wiederkehr des Gründungstages zunächst nur die Juni-Nummer unserer Werkzeitung als Gedenknummer herauszugeben, die einen Aufsatz unseres Vorstandes über die Vorgeschichte und die Überlegungen bringen wird, die zur Gründung der Deutsche Werft führten, und die die ersten Ereignisse während des letzten Jahres des ersten Weltkrieges festhalten soll, die schließlich zur Inangriffnahme des Baues der Großschiffswerft in Hamburg-Finkenwerder führten.

Wir hoffen, in anschließenden Aufsätzen in unserer Werkzeitung allmählich das Material zusammenstellen zu können, das die Grundlage bilden wird für eine endgültige Bearbeitung der Geschichte der Deutsche Werft während der ersten 40 Jahre ihres Bestehens.

Die Deutsche Werft ist ein Kind des ersten Weltkrieges. Ihr Geburtstag ist der 6. Juni 1918.

Der erste Gedanke, eine Großwerft im Hamburger Raum zu gründen, wurde bereits am Tage der Kriegserklärung Englands an Deutschland, am 4. August 1914, gefaßt.

Kein Geringerer als Albert Ballin, der damalige Leiter der Hamburg-Amerika Linie, gab am Morgen dieses Tages seinen engeren Mitarbeitern im großen Sitzungssaal der Hamburg-Amerika Linie die schicksalsschwere Nachricht bekannt, daß England dem damaligen Deutschen Reich soeben den Krieg erklärt habe, ein Ereignis, das einem Manne wie Ballin mit seinem weiten, weltwirtschaftlichen Blick nichts anderes als den Untergang des Reiches bedeuten mußte.

Ballin sah einen langen und schweren Krieg voraus. Einen Krieg gegen eine Weltmacht zu führen, wie England sie damals noch war mit ihren unermeßlichen Rohstoffgebieten, der Beherrschung der Seewege der Welt, konnte nur mit der völligen Vernichtung Deutschlands auf politischem und wirtschaftlichem Gebiet enden. Für Deutschland nahm Ballin eine völlige Blockade an, die für das damalige Reich nur in wirtschaftlicher Erschöpfung und mit dem Verlust der deutschen Handelsflotte enden konnte. Es ist wohl kaum jemals klarer der Ablauf des ersten Weltkrieges vorausgesagt worden, als ihn Ballin in dieser Stunde umriß. Die Geschehnisse

der kommenden Kriegsjahre gaben seinen Voraussagen nur zu recht.

Wenn auch diese Stunde eigentlich nicht geeignet war, volkswirtschaftliche Betrachtungen anzustellen und Gedanken zu erwägen, wie sie der Gründung einer Großschiffswerft vorausgehen mußten, so ist doch die Tatsache festzuhalten, daß blitzartig in dieser Stunde die Notwendigkeit in Erwägung gezogen wurde, daß für den Fall, daß sich die Voraussagen Ballins in den kommenden Jahren als richtig erweisen würden, der Gedanke zur Gründung einer Werft durchaus berechtigt sein würde, um die während des Krieges eintretenden Verluste der deutschen Handelsflotte raschmöglichst zu ersetzen.

Ein derartiges Unternehmen durfte in diesem Fall allerdings nicht nach dem Rezept der damals bestehenden großen deutschen Werften in Angriff genommen werden, sondern es mußten andere Wege beschritten werden, um der Sonderaufgabe des raschen Ersatzes verlorengegangener Handelsschiffstonnage durch Planung und Neubau wirtschaftlich arbeitender Schiffe zu entsprechen. Eine derartige Werft mußte sich bei der Aufstellung ihres Arbeitsprogramms auf wenige Schiffstypen beschränken, den Bau des großen Frachtschiffes für die Tramp- und Linienfahrt entwickeln, das als ein qualitativ hochwertiges Erzeugnis bei geringsten Baukosten kurz-

fristig nach Kriegsbeendigung der Schifffahrt zur Verfügung stehen mußte. Wenn auch während der Kriegsjahre vorzugsweise an die Befriedigung des Bedarfs der deutschen Wirtschaftsgebiete gedacht wurde, so ergab sich doch schon bald, daß dieser Markt zu klein war, um den Erzeugnissen einer großen, leistungsfähigen Werft ausreichende Absatzgebiete zu bieten.

Wollte man die Produktionskapazität eines derartigen Unternehmens nicht von vornherein beschränken, so mußte zum mindesten für einen Teil des Absatzes der Weltmarkt in Anspruch genommen werden. Getreu dem Wahlspruch der Hamburg-Amerika Linie:

„MEIN FELD IST DIE WELT“

mußte dieser Grundsatz auch für die eigene Tätigkeit des neuen Wertunternehmens Richtlinie sein.

Schon die ersten Wochen nach Ausbruch des Krieges im August 1914 ließen erkennen, daß selbst die ärgsten Befürchtungen Ballins über die Auswirkung des Krieges auf den Bestand der deutschen Handelsflotte noch weit übertroffen wurden.

Obwohl alle im Ausland befindlichen deutschen Schiffe noch kurz vor Kriegsausbruch Anweisung bekommen hatten, auf schnellstem Wege in die Heimat zurückzukehren oder neutrale Häfen aufzusuchen, traten täglich neue und schmerzliche Verluste ein durch unmittelbare Feindangriffe oder eigenes Versenken der Schiffe, um diese nicht in Feindeshand fallen zu lassen.

Alle diese Ereignisse waren die Veranlassung, Ballin im Frühjahr 1916 eine Denkschrift vorzulegen, in der die Gesichtspunkte für die Gründung einer Werft nochmals zusammengefaßt und der Serienbau von Schiffen von etwa 7000 bis 8000 tdw., die vorzugsweise Motorantrieb erhalten sollten, als vordringliche Aufgabe dieser neuen Werft umrissen wurden.

Obwohl damals in Reederkreisen noch keineswegs er-

kannt war, daß dem Dieselmotor wegen seiner wirtschaftlichen Überlegenheit gegenüber dem bisher verwendeten Dampfkraftantrieb die Zukunft gehören würde, wurde in der Denkschrift der Motor in der Bauart Burmeister & Wain, Copenhagen, als Antriebsmittel empfohlen, da er damals die einzige Konstruktion war, die im praktischen Betrieb auf See sich als zuverlässig erwiesen hatte.

Im Jahre 1912 hatte die Hamburg-Amerika Linie während der „Kieler Woche“ das dänische Motorschiff „Fionia“, das unter dem Namen „Christian X.“ in den Flottenbestand der Hamburg-Amerika Linie eingereiht worden war, in ihren Überseebetrieb zwischen New York und Süd-Amerika eingestellt und damit die ersten praktischen Erfahrungen in einem angestregten Dauerbetrieb erworben.

Die Wirkung der Denkschrift auf Ballin war — trotz seines weitgehenden Pessimismus über den voraussichtlichen Ausgang des Krieges — überraschend; er stimmte nicht nur dem grundlegenden Gedanken der Denkschrift zu, sondern gab in einem Schreiben Anweisung, sofort alle Vorbereitungen für die Inangriffnahme einer nach Kriegsende zu errichtenden Werft zu treffen und empfahl, Verhandlungen für den Abschluß eines Lizenzvertrages für den Bau von Oelmaschinen im deutschen Wirtschaftsgebiet aufzunehmen und durchzuführen.

Erste Verhandlungen mit der bekannten Schweizer Maschinenfabrik Gebr. Sulzer, Winterthur, im Sommer 1917 führten dazu, daß es der Firma Sulzer nicht opportun erschien, mit einem deutschen Unternehmen während des Krieges Lizenzverträge zu schließen.

Den daraufhin mit Burmeister & Wain aufgenommenen Verhandlungen schien zuerst ein ähnliches Schicksal beschieden zu sein, jedoch gelang es — wenige Tage vor Weihnachten 1917 — die auf dänischer Seite bestehenden Bedenken zu zerstreuen und zum Abschluß eines ausschließlichen Lizenzvertrages zu kommen, der von mir als Beauftragten Albert Ballins gezeichnet wurde und der Hamburg-Amerika Linie das alleinige Recht zum Bau von Schiffsmotoren in der Bauart Burmeister & Wain für das Gebiet des Deutschen Reiches in den Grenzen von 1914 sicherte.

Der maßgebende § 1 des Lizenzvertrages und seine Einleitung hatten folgenden Wortlaut:

Lizenzvertrag

Zwischen der Firma Burmeister & Wain, Copenhagen, (im nachfolgenden Lizenzgeberin genannt) und Herrn Dr. William Scholz, Hamburg, als Beauftragter des

Herrn Generaldirektor Ballin, (im nachfolgenden Lizenznehmer genannt) ist heute folgender Lizenzvertrag geschlossen worden:

§ 1. Die Lizenzgeberin überträgt dem Lizenznehmer für das Gebiet des Deutschen Reiches die ausschließliche Lizenz zur Herstellung der von ihr gebauten Viertakt-Oelmaschinen (Dieselmotoren für Haupt- und Hilfsmaschinen von Handelsschiffen) und überläßt ihm zu diesem Zwecke die **uneingeschränkte Benutzung ihrer sämtlichen, den genannten Gegenstand betreffenden Patente, Schutzrechte und besonderen Konstruktionseinzelheiten** und verpflichtet sich zur Lieferung vollständiger Sätze von Werkstattzeichnungen der von ihr bisher gebauten und noch zu bauenden Oelmaschinen.

Der Vertrag schließt mit den Worten:

Vorstehender Vertrag ist in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt worden und von beiden Parteien unterschrieben.

Copenhagen, den 20. Dezember 1917

Aktieselskabet

Burmeister & Wain Maskin — og Skibsbyggeri
gez. Knudsen

Hamburg-Amerika Linie

i. A.

gez. Dr. Scholz

Kammerei
Kriegsammmlung

Mit Vorbehalt der Genehmigung Eines Hohen Senats der Freien und Hansestadt Hamburg ist zwischen der Finanzdeputation und der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin das Folgende vereinbart worden.

1.

Die Finanzdeputation vermietet an die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin die auf dem angehefteten Lageplane vom 3. August 1916 mit gelber Farbe und dem Buchstaben A bezeichnete, etwa 201000 qm große Fläche Staatsgrund auf Finkenwärder am Nordereilbdeich auf die Dauer von 50 Jahren, vom 1. Oktober 1916 bis zum 30. September 1966.

Die Übertragung des Vertrages auf eine zu begründende ^{oder Kaufmann} Gesellschaft, deren Sitz in Hamburg sein muß, bleibt dem Mieter vorbehalten.

2.

Der Platz wird dem Mieter zum Betriebe einer Schiffswerft mit allen dazu gehörenden Nebenanlagen und Betrieben für den Bau, die ^{Ausrüstung} und die Ausbesserung von Schiffen und von ^{Wasserschiffen} Wasserflugzeugen überlassen.

Außer für den eigenen Bedarf des Mieters ist aber der Bau und die Ausbesserung hölzerner Segelschiffe sowie eiserner und hölzerner Schuten, Kähne und Boote, ferner der Bau von eisernen und hölzernen Seeschiffen unter 1200 Bruttoregistertonnen für die Handelsflotte ausdrücklich untersagt. Für Unterseeboote gilt diese Bestimmung nicht.

Andere Betriebe sind nur mit besonderer Genehmigung der Finanzdeputation zulässig, deren freiem Ermessen es überlassen bleibt, diese Genehmigung zu erteilen oder zu versagen.

3.

Als jährliche Miete hat die Gesellschaft 0,50 M

(Fünfzig

445 - 319-2/1



Das HAPAG-Gebäude zur Zeit der Werftgründung

Albert Ballin, der über den Vertragsabschluß sehr erfreut war, bestätigte nach meiner Rückkehr das Abkommen wie folgt:

Hamburg, den 27. Dezember 1917

Aktieselskabet
Burmeister & Wain Maskin — og Skibsbyggerie,
Kopenhagen

Sehr geehrte Herren,

Ich empfang durch die Vermittlung unseres Herrn Dr. Scholz den Lizenz-Vertrag, welchen Herr Dr. Scholz in meinem Namen mit Ihrer geschätzten Firma am 20. Dezember d. J. in Kopenhagen abgeschlossen hat, und beehre mich Ihnen mein Einverständnis mit diesem Vertrage hiermit zu bestätigen.

Ich zeichne

in besonderer Hochachtung
ergebenst
gez. Ballin

Mit dem Abschluß des Lizenzvertrages war eine erste feste Grundlage für die Durchführung des kommenden Werftunternehmens geschaffen, für dessen endgültigen Aufbau weitere deutsche Unternehmen herangezogen werden sollten, besonders **soweit sie bereit waren, sich mit finanziellen Mitteln oder durch erforderliche Materiallieferungen dauernd an dem neuen Unternehmen zu beteiligen.**

Der Zufall hatte es gewollt, daß der Verfasser nach Abschluß des Lizenzvertrages mit Burmeister & Wain auf der Überfahrt von Kopenhagen nach Deutschland mit dem damals die deutsche Wirtschaft stark beherrschenden Hugo Stinnes sen. zusammentraf. In einer Unterhaltung über die kommende Entwicklung der Seeschifffahrt nach dem Kriege vertrat Hugo Stinnes die Meinung, daß der Motor für die Schifffahrt eine große Bedeutung haben würde. Er selbst habe deshalb in Aussicht genommen, nach Kriegsbeendigung mit Burmeister & Wain einen Lizenzvertrag zu schließen, um den Bau des B. & W.-Motors im deutschen Wirtschaftsgebiet aufzunehmen. Hugo Stinnes ahnte nicht, daß ich den soeben mit Burmeister & Wain abgeschlossenen Lizenzvertrag in der Tasche trug.

Diese Herrn Ballin mitgeteilte Unterredung gab ihm Veranlassung, sich selbst an Hugo Stinnes zu wenden und ihn zur Teilnahme an der Werftgründung einzuladen. Stinnes war zwar sofort bereit und erbot sich, einen ihm im Norden Berlins zur Verfügung stehenden Rüstungsbetrieb als Kapitalanteil für das neu zu gründende Unternehmen einzubringen. Eine von mir im Auftrage Ballins vorgenommene Besichtigung der Wittenauer Anlagen kam zu einer ablehnenden Beurteilung,



Sitzungssaal der Hamburg-Amerika-Linie, in der die Gründungsversammlung der Deutsche Werft am 6. Juni 1918 stattfand

worauf sich Stinnes, verstimmt über die abschlägige Beurteilung seines Angebotes, endgültig von einer Beteiligung an dem neu zu gründenden Werftunternehmen zurückzog.

Die weiterhin angestellten Überlegungen, daß es trotzdem wünschenswert sein müßte, baldigst — und zwar noch während des Krieges — eine leistungsfähige Maschinenfabrik zu gewinnen, um mit Kriegsbeendigung sofort in die Motorenfertigung einzutreten, ließen den Vorschlag machen, mit der A.E.G., Berlin, in Verhandlungen einzutreten, um die dort zur Verfügung stehende Maschinenkapazität der A.E.G.-Turbinenfabrik, die sehr wahrscheinlich mit Kriegsbeendigung nicht voll in Anspruch genommen sein würde, für den Motorenbau zu gewinnen.

Ballin stimmte zu, und in einer von ihm herbeigeführten Besprechung in Berlin zwischen Walter Rathenau, Geheimrat Deutsch und mir, wurde eine Zusammenarbeit für den Bau einer Schiffswerft und eines Motorenwerkes, für das die Turbinenfabrik der A.E.G. ins Auge gefaßt wurde, beschlossen.

Die in der damaligen Zeit wiederholt aufgeworfene Frage, ob es nicht zweckdienlicher gewesen wäre, eine der großen alten Werften zu übernehmen oder mit ihnen gemeinsam die vorliegende Aufgabe aufzugreifen, wurde verneint.

Die Erfahrung hat immer wieder gezeigt, daß es unverhältnismäßig zeitraubend, kostspielig und mühevoll ist, ein altes Werk umzugestalten und neue Gedanken mit traditionsverbundenen Mitarbeitern bewältigen zu wollen. Die Lösung neuer Aufgaben verlangt neue Menschen.

Es war daher durchaus zu verstehen, daß während der ersten Jahre nach der Gründung der DEUTSCHE WERFT die Vertreter der alten Richtung glaubten, auf die Unzweckmäßigkeit der neuen Werftgründung hinweisen zu müssen, da ihnen eine Forderung nach Durchführung des Reihenschiffbaues in Verbindung mit einer Steigerung der Güte der Arbeitsausführung ebenso sehr in Widerspruch zu stehen schien, wie das Verlangen nach weitgehender Verlagerung des Schiffbaues in die Werkstatt und die Vormontage, um eine wesentliche Kürzung der Bauzeit auf dem Helgen herbeizuführen.

Die DEUTSCHE WERFT hat niemals den falschen Ehrgeiz gehabt, als Wettbewerber einer der großen bestehenden Werften aufzutreten, sie hatte sich von vornherein ein eigenes Arbeitsprogramm aufgestellt, mit dem Ziel, die Arbeit auf wenige Bautypen zu beschränken, diese aber in ihrer konstruktiven Gestaltung schon im Büro in allen Einzelheiten durchzubilden und festzulegen und an Stelle alter, sogenannter guter Erfahrungswerte zweck- und formbestimmende Entwürfe zu setzen, die sich auf vorangegangene Untersuchungen in den Schiffbau-Versuchsanstalten aufbauten und damit Bauwerft und Reeder bei der späteren Ablieferung der Schiffe vor unliebsamen Überraschungen schützten.

Grundsatz ist bei der DEUTSCHE WERFT bis auf den heutigen Tag geblieben, daß nicht die traditionsgebun-

dene Überlieferung, sondern die wissenschaftliche Erkenntnis auf Grund durchgeführter Forschungen für die Gestaltung, Einrichtung und Ausrüstung der auszuführenden Schiffsneubauten maßgebend sein sollte.

Da die nach Kriegsbeendigung in Bau zu nehmende Großschiffswerft zunächst nicht zur Verfügung stand, die Entwicklung des Großmotorenbaus aber, selbst unter Benutzung der B. & W.-Lizenz, immerhin Jahre erfordern würde, um den ersten Großschiffsmotor zu liefern, wurde beschlossen, eine besondere Motorengesellschaft zu gründen, die unter dem Namen

„DEUTSCHE OLMASCHINEN-GESELLSCHAFT m. b. H. HAMBURG-BERLIN“

ins Leben gerufen wurde.

Diese Gesellschaft sollte die Verwertung der B. & M.-Lizenz in die Hand nehmen, für Aufträge werben, deren Durchführung der Turbinenfabrik der A.E.G., Berlin, übertragen werden sollte. Die Geschäftsführung dieser Gesellschaft lag in den Händen von William Scholz (H.A.L.) als technischer Leiter und Alfred Neumann (A.E.G.) für das kaufmännische Aufgabengebiet. Mit dem Bau der Motoren sollte, ohne daß im Augenblick Aufträge vorlagen, sofort in den Werkstätten der Turbinenfabrik Berlin begonnen werden.

Wenn auch das neue Werftunternehmen seine Arbeit erst unmittelbar nach Kriegsbeendigung aufnehmen sollte, war es doch notwendig, die endgültige Planung schon jetzt ohne Verzug in Angriff zu nehmen. Die in den

letzten Kriegsjahren aus Mangel an Material eingerichtete Kontingentwirtschaft hatte einen Vorgesmack gegeben, welche weitgehenden Schwierigkeiten bei ungenügender Materialversorgung, wie sie der Bau einer Werft verlangte, eintreten mußten, wenn die Materialfrage nicht von vornherein völlig geklärt war.

Es war ein glücklicher Gedanke Rathenaus, die Gutehoffnungshütte für eine Beteiligung an dem neuen Werftunternehmen in Aussicht zu nehmen und deren leitenden Mann, Paul Reusch, aufzufordern, sich an der neuen Werft zu beteiligen.

Reusch erkannte sofort, daß eine Zusammenarbeit mit einer leistungsfähigen Großschiffswerft auch für sein Unternehmen von besonderem Interesse sein mußte, um mit Ende des Krieges für seine stark erweiterten Hüttenbetriebe sich neue Absatzgebiete zu sichern.

Reusch bot um so lieber die Hand zu dem ihm vorgeschlagenen Zusammengehen, da eine Voraussetzung für den Eintritt der Gutehoffnungshütte in das neue Unternehmen war, die Kapitalmehrheit zu besitzen, da nur in diesem Falle im Rahmen der Kontingentwirtschaft eine Materialselbstversorgung für das neue Unternehmen durch das Hüttenwerk sichergestellt werden konnte.

Da die Hamburg-Amerika Linie und die A.E.G. der von der Gutehoffnungshütte vorgeschlagenen Kapitalverteilung zustimmten, wurde zwischen den drei Beteiligten ein Konsortialvertrag geschlossen, der über die Kapitalverteilung folgendes bestimmte:

3771-75
4/10. 10.

Konsortialvertrag
betreffend **10.000.000.- Aktien**
der
Deutsche Werft Aktiengesellschaft.

I.

Es wurden übernommen von

Gutehoffnungshütte, Actienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb in Oberhausen i. Rheinl.	nom.	10.000.000.-
Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Berlin,	nom.	3.900.000.-
Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft in Hamburg	nom.	1.000.000.-
insgesamt		10.000.000.-

II.

Die vorgenannten Firmen haben beschlossen, das gesamte Grundkapital auf die Dauer der ersten fünfzehn Geschäftsjahre zu einem Konsortium zu vereinigen.

Handwritten notes:
Konsortialvertrag
Hamburg-Amerika-Linie
Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft
Hamburg

Die Führung bis zur zweiten ordentlichen Generalversammlung wird der Allgemeinen Electricitäts-Gesellschaft übertragen. Am Tage dieser Generalversammlung wird wegen der Übertragung der Führung bis zur nächsten Generalversammlung Beschluß gefaßt. Ist Einstimmigkeit nicht zu erzielen, wechselt die Führung in der Weise, daß im zweiten Jahr die Hamburg-Amerika-Linie, im dritten Jahre die Gutehoffnungshütte, im vierten wiederum die Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft die Geschäfte des Konsortiums zu führen hat.

Die führende Firma veranlaßt die Vertretung der Aktien in der Generalversammlung.

III.

Die Konsorten verpflichten sich, im Verhältnis der von ihnen übernommenen Aktien der neuen Gesellschaft die erforderlichen Kredite gemeinschaftlich nach Maßgabe ihrer Beteiligung zur Verfügung zu stellen.

Sie verpflichten sich ferner, die in der Generalversammlung zu fassenden Beschlüsse vorher durchzuberaten und die Entschliebung des Konsortiums bei den Abstimmungen zur Geltung zu bringen.

IV.

Solange der Aktienbesitz zwischen den drei Konsorten in dem heute bestehenden Verhältnis verteilt ist, hat die Gutehoffnungshütte das Recht, vier Mitglieder, die Hamburg-Amerika-Linie und die Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft zusammen ebenfalls vier Mitglieder zur Wahl in den Aufsichtsrat vorzuschlagen.

Die führende Gesellschaft schlägt jedesmal den Vorsitzenden des Aufsichtsrates vor; die beiden anderen Konsorten benennen je einen stellvertretenden Vorsitzenden.

Für den Fall, daß eine Änderung in dem Beteiligungsverhältnis der Konsorten untereinander, insbesondere bei Gelegenheit einer Kapitalerhöhung eintritt, hat jedes Mitglied des Konsortiums das Recht, für je eine Million Mark Aktienbesitz eine Persönlichkeit zur Wahl in den Aufsichtsrat vorzuschlagen, jedes Mitglied indessen höchstens vier Personen. Dies gilt aber zugunsten der Gutehoffnungshütte mit der Einschränkung, daß, solange sie die Mehrheit des Aktienkapitals besitzt, die Zahl der von den anderen Konsortialmitgliedern vorgeschlagenen Aufsichtsratsmitglieder niemals größer sein darf, als die Zahl der von der Gutehoffnungshütte vorgeschlagenen Aufsichtsratsmitglieder.

V.

Die Abstimmung im Konsortium erfolgt nach Maßgabe des Aktienbesitzes.

Auf je 900 000,— Mark vollen Aktienbesitz entfällt eine Stimme, jedoch kann kein Konsorte mehr als fünf Stimmen führen.

Bei einer Erhöhung des Aktienkapitals findet letztere Bestimmung insoweit eine Änderung, als die genannten 900 000,— Mark in gleichem Verhältnis erhöht werden, wie das Aktienkapital erhöht worden ist.

VI.

Wünscht ein Konsorte seinen Besitz an Aktien oder Teile davon zu veräußern, so ist er verpflichtet, die zu veräußernden Aktien zuvor den Konsorten im Verhältnis ihres Aktienbesitzes anzubieten und die rechtsverbindlichen Angebote Dritter zu diesem Zwecke vorzulegen.

Die Vorlage hat in schriftlicher Form durch einen eingeschriebenen Brief mit der Aufforderung zu erfolgen, sich innerhalb einer dreiwöchigen Frist zu erklären. Erklärt sich ein Konsorte innerhalb der dreiwöchigen Frist nicht oder lehnt er innerhalb der dreiwöchigen Frist den Erwerb der Aktien ausdrücklich ab, so ist der Konsorte, der zu veräußern beabsichtigt, verpflichtet, hiervon den übrigen Konsorten in eingeschriebenen Briefen mit der Aufforderung Mitteilung zu machen, sich innerhalb einer zweiwöchigen Frist zu erklären, ob sie die durch die Ablehnung des anderen Konsorten freigewordenen Aktien erwerben wollen.

Die Konsorten sind berechtigt, das Vorkaufsrecht in der Weise auszuüben, daß sie von den zum Verkauf stehenden Aktien einen Teil übernehmen und wegen des Restes den Eintritt in das Angebot ablehnen.

Der Konsorte, der verkaufen will, ist zum Verkauf seiner Aktien an Nicht-Konsorten nur insoweit berechtigt, als die anderen Konsorten nicht innerhalb der vorbezeichneten Fristen das Vorkaufsrecht ausgeübt haben.

VII.

Die Veräußerung von Aktien an Dritte darf nur in der Weise erfolgen, daß der dritte Erwerber sich gleichzeitig verpflichtet, mit den erworbenen Aktien diesem Konsortium unter den Bedingungen dieses Vertrages beizutreten.

VIII.

Zur Auflösung des Konsortiums vor Ablauf und zur Einführung an der Börse bedarf es der Einstimmigkeit.

Oberhausen (Rhld), den 13. September 1918

Berlin, den 29. August 1918.

GUTEHOFFNUNGSHÜTTE,

AKTIENVEREIN FÜR BERGBAU UND HÜTTENBETRIEB

ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS-GESELLSCHAFT

Hamburg-Amerika Linie

Das Kapital der neuen Gesellschaft war auf 10 Millionen Mark festgesetzt worden, von denen vorläufig 25 % zur Einzahlung gelangen sollten.

Für das im Handelsregister Hamburg eingetragene neue Werftunternehmen hatte Rathenau den Namen

DEUTSCHE WERFT AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG

vorgeschlagen.

Da nunmehr das junge Unternehmen über das erforderliche Kapital verfügte, die Materialversorgung sichergestellt war und ein Lizenzvertrag für den Bau von Großschiffsmotoren zur Verfügung stand, darüber hinaus der evtl. Bedarf an Schiffsturbinen und Dampfmaschinen durch die Turbinenfabrik der A.E.G. und die Maschinenfabrik der Gutehoffnungshütte gedeckt werden konnte, stand der Aufnahme der Werftarbeit nur noch der Beschluß der Aktionäre entgegen, den Bau der Werft selbst **erst mit Kriegsbeendigung** in Angriff zu nehmen.

Dieser, mit Rücksicht auf die alten im damaligen Reichsgebiet bestehenden Werften, gefaßte Beschluß, sollte den sich aus der damaligen Kriegslage ergebenden Notstand an Arbeitskräften und Baumaterialien nicht noch mehr verschärfen.

Der Beschluß wurde umgestoßen, als Rathenau nach Rückkehr von einem im Frühjahr 1918 erfolgten Besuch im Großen Hauptquartier im Westen den Eindruck gewonnen hatte, daß der Krieg wenigstens noch drei Jahre dauern würde — rückblickend eine erschütternde Feststellung, wie wenig selbst in den leitenden Stellen der Kriegsführung und Wirtschaft die militärische Lage damals richtig beurteilt wurde.

Dieser Umstand gab dem für den Bau und die Planung der Werft in Aussicht genommenen Vorstand Veranlassung, Überlegungen anzustellen, die im Entstehen begriffene Werft wenn möglich doch noch in das Kriegsgeschehen einzuschalten, und damit die Möglichkeiten auszuschalten, die die Aufnahme des Bauvorhabens nach Kriegsbeendigung vielleicht überhaupt in Frage stellen konnte.

Die Kriegstätigkeit des Vorstandes als technischer Berater im damaligen U-Boots-Amt und technischer Leiter eines U-Boots-Stützpunktes im Mittelmeer, legte den Gedanken nahe, dem Aufsichtsrat der Deutsche Werft und dem U-Boots-Amt vorzuschlagen, Finkenwerder als U-Boots-Reparatur-Stützpunkt raschmöglichst aufzubauen und damit der deutschen U-Boots-Waffe eine Unterstützung zu gewähren, die die alten Werften infolge ihrer Neubearbeiten im Großschiffbau nur ungenügend nachzukommen in der Lage waren.

Die grundsätzliche Zustimmung Rathenaus zu dem vorgelegten Plan wurde ohne lange Überlegungen gegeben, jedoch abhängig gemacht von der Erteilung eines Arbeitsauftrages des U-Boots-Amtes an die DW auf die Instandsetzung einer bestimmten Mindestzahl von U-Booten im Monat gegen die Verpflichtung der Bereitstellung geeigneter Reparatur-Werkstätten auf Finkenwerder, für die die erforderlichen Mittel allein durch die DW aufzubringen waren.

Nachdem es dem Vorstand in kürzester Frist gelungen war, vom U-Boots-Amt den Auftrag zur Instandsetzung von zwei U-Boots-Flottillen im Monat mit Inbetriebnahme der Finkenwerder Werkstätten zu erhalten, stellte Rathenau für den Bau der zu errichtenden U-Boots-Werkstätten einen Betrag von 2 Millionen Mark zur Verfügung, worauf nach Handskizzen des Verfassers, die während der Fahrt von Berlin nach Hamburg angefertigt wurden, mit dem Bau der Werkstätten auf dem Vorland I in Finkenwerder am Steendiek-Kanal unverzüglich begonnen wurde.

Die alten Hamburger Werftbetriebe sahen dem Geschehen keineswegs tatenlos zu. Durch scharf formulierte Einsprüche beim damaligen Reichsmarineamt wiesen sie darauf hin und lehnten alle Verantwortung ab für eine evtl. Störung der Tätigkeit ihrer eigenen Betriebe durch die von dem neuen Unternehmen ausgehende Beeinflussung des Hamburger Arbeitsmarktes.

Das Reichsmarineamt wies zwar den Einspruch des ge-

meinsam von den beiden Hamburger Großwerften unterzeichneten Antrages ab, belastete jedoch noch nachträglich das Vorhaben der Deutsche Werft mit der Auflage, während des Krieges den alten Werften keine Arbeitskräfte zu entziehen.

Die Bahn war damit endgültig frei, noch während des Krieges die Arbeit aufzunehmen, obwohl sich die Schwierigkeiten hierfür durch die ständig verschlechternde Wirtschaftslage von Tag zu Tag vermehrten.

Die Lage an den Landfronten beschränkte sich in den Monaten August/September 1918 mehr und mehr auf die reine Defensive. Trotzdem glaubte die Heeresleitung noch in den Herbsttagen 1918, durch eine verstärkte U-Boots-Kriegsführung eine Wendung in der Kriegslage herbeiführen zu können. Hierfür sollte auch der erst im Entstehen begriffene U-Boots-Stützpunkt Finkenwerder herangezogen werden. So sehr uns dieser Auftrag ehrte, waren wir uns doch klar darüber, daß auch bei aller Anstrengung und bestem Willen unsere Tätigkeit nur zu einem sehr geringen Anteil ausmachen konnte, die allgemeine Lage zu beeinflussen. Für die Planung und den ersten Ausbau der zu errichtenden Werkstätten wurde davon ausgegangen, daß die zu erstellenden Anlagen und Einrichtungen nur provisorischen Charakter haben konnten, und daß das für den Bau des Stützpunktes zur Verfügung stehende Gelände nur soweit in Anspruch zu nehmen war, als der später vorzunehmende Aufbau der Handelsschiffswerft hierdurch nicht beeinträchtigt wurde.

Das für den Bau des Stützpunktes auf dem Vorland I zur Verfügung stehende Gelände wurde im Osten durch das Köhlfleet, im Westen durch den Steendiekkanal begrenzt, während die schmale Nordseite des Platzes dem Elbstrom zugekehrt war. Der Kanal war zu schmal, um als großer Ausrüstungshafen entwickelt zu werden; die Wasserfronten am Köhlfleet waren nicht geeignet, um größere Schiffe zu Wasser zu lassen, während die Schmalseite des Bauplatzes nach der Elbe nicht genügte, um die von der Werftleitung beabsichtigte Zahl von 4—6 Großhelgen nebeneinander zu errichten.

Ein direkter Schiffsablauf zur Elbe, senkrecht zur Stromrichtung, wie er beim späteren Ausbau der Werft zugrunde gelegt worden ist, verbot sich im besonderen dadurch, daß für den Aufbau der Ausrüstungs- und Fertigungs-Werkstätten weder am Köhlfleet noch am Steendiekkanal eine ausreichende Geländetiefe zur Verfügung stand.

So entwickelte sich fast von selbst der Gedanke, das Gelände nur soweit in Anspruch zu nehmen und Mittel zu investieren, als sie für die Einrichtung des U-Boots-Stützpunktes unbedingt notwendig waren.

Mit um so größerem Nachdruck wurde in die endgültige Planung der Großschiffswerft auf den Vorländern II und III eingetreten. Die gleichzeitig begonnene Auffüllung des zwischen den Vorländern liegenden Kanals B schuf endlich das bisher im Hamburger Raum nicht zur Verfügung stehende Areal, wie es für die großzügige Planung einer Schiffswerft erforderlich war.

Die politische Umwälzung in den ersten Novembertagen 1918 setzte der Kriegsarbeit auf Vorland I ein Ende. Die mit 300 Mann besetzten Werkstätten des U-Boots-Stützpunktes kamen nicht mehr zum Einsatz. Die mühevollen Arbeit der vorangegangenen Monate haben zwar keine Früchte getragen, brachte aber der Werftleitung den Vorteil, überhaupt die Arbeit aufgenommen zu haben, woraus ihr die Verpflichtung erwuchs, die ihr zur Verfügung stehende Belegschaft weiter zu beschäftigen und Arbeitsmöglichkeiten zu suchen, da die Revolutions-Regierung jede Entlassung von Arbeitskräften verbot.

Die Losung des Tages war damals:

keine Entlassung von Arbeitskräften,
gleiche Bezahlung von Gelehrten und
Ungelernten

zu einem Stundenlohnsatz, der etwa das Dreifache der bis dahin üblichen Stundenlöhne betrug, wobei es den damaligen Machhabern völlig gleichgültig war, ob überhaupt, wie im Schiffbau, Arbeitsmöglichkeiten gegeben waren oder nicht.

Unter diesen Auspizien begann die Tätigkeit der Deutsche Werft auf Hamburg-Finkenwerder nach Kriegsbeendigung im November 1918. Als gewisse Eigenmächtigkeiten radikaler Elemente auf der Werft die Anrufung der Berliner Regierung notwendig machten, wurde zwar unseren Vorschlägen zugestimmt, jedoch mit dem bezeichnenden Zusatz, daß „Schutz der Regierung nicht gewährt werden könne“.

Für die Werftleitung war das Bedenklichste, daß eine grundsätzliche Entscheidung, ob und in welcher Richtung der Aufbau der Werft nunmehr in Angriff zu nehmen war, überhaupt nicht getroffen werden konnte, da jeder Überblick über die kommende politische und wirtschaftliche Zukunft fehlte.

Hinzu kam, daß der erste Aufsichtsratsvorsitzende der Deutsche Werft, Albert Ballin, am 9. November 1918 plötzlich verschieden war. Paul Reusch trat an seine Stelle. Aber auch für die deutsche Schwerindustrie war es bei der Unklarheit der politischen Lage nicht möglich, irgend eine Richtlinie für den weiteren Aufbau der Werft zu geben. Auf sich selbst gestellt, mußte die Werftleitung versuchen, mit der ihr aus den letzten Kriegstagen zur Verfügung stehenden Belegschaft im Sinne eines kommenden Aufbaues der Werft und unter Benützung der letzten Mittel, die ihr aus dem Aufbau des U-Boots-Stützpunktes noch zur Verfügung standen, den Betrieb aufrechtzuerhalten und in sparsamster Weise fortzuführen.

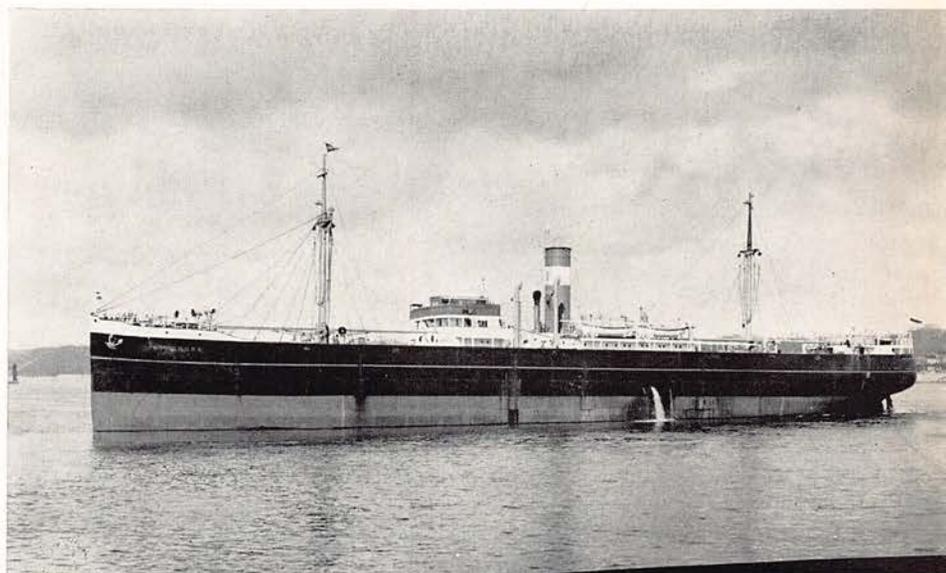
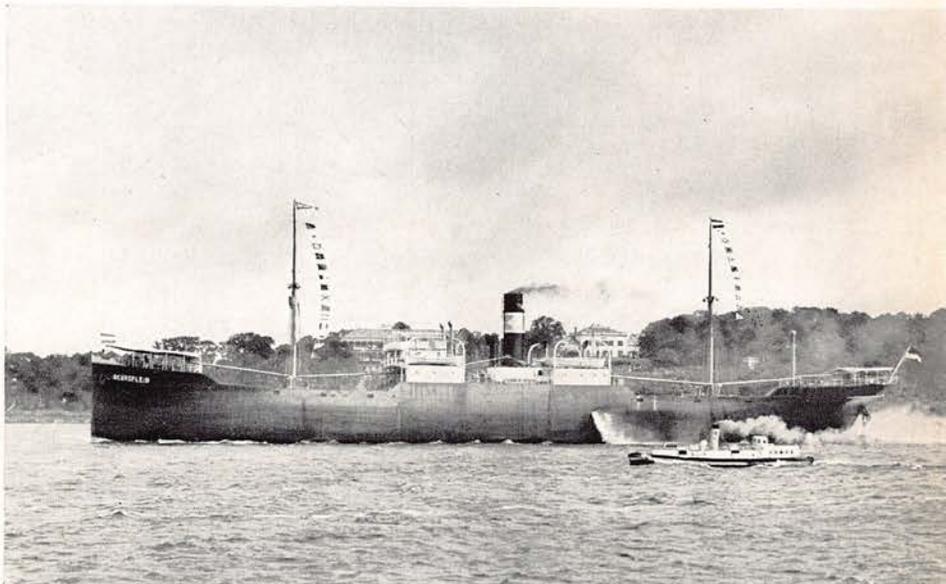
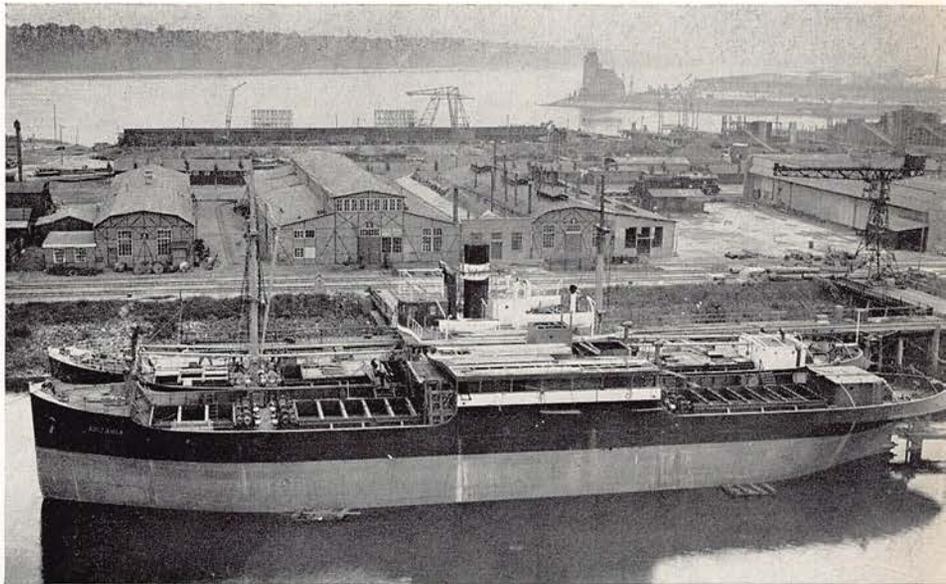
Daß es unter diesen Umständen der Werftleitung überhaupt noch gelang, Aufträge zu erhalten und sogar einen großen Neubau-Auftrag aus dem Ausland auf den Bau von vier 8000-t-Schiffen zu buchen, wird für immer ein besonderes Blatt in der Geschichte der Deutsche Werft bleiben, mit dem wir uns in einem kommenden Aufsatz beschäftigen werden.

Für heute soll abschließend nur noch eine kurze Übersicht gegeben werden über die einzelnen Perioden, in denen sich der Werftaufbau in den folgenden vier Jahrzehnten vollzogen hat, und wie die von der Werftleitung sich bei Gründung des Unternehmens selbst gestellte Aufgabe, den Bau des großen Fracht- und Fahrgastschiffs zu pflegen und zu entwickeln, in einer bei der Gründung der Werft nicht voraussehenden Weise erfüllt worden ist.

*Oben:
Werkstätten des U-Boot-Stützpunktes auf Vorland 1 in Hamburg-Finkenwerder*

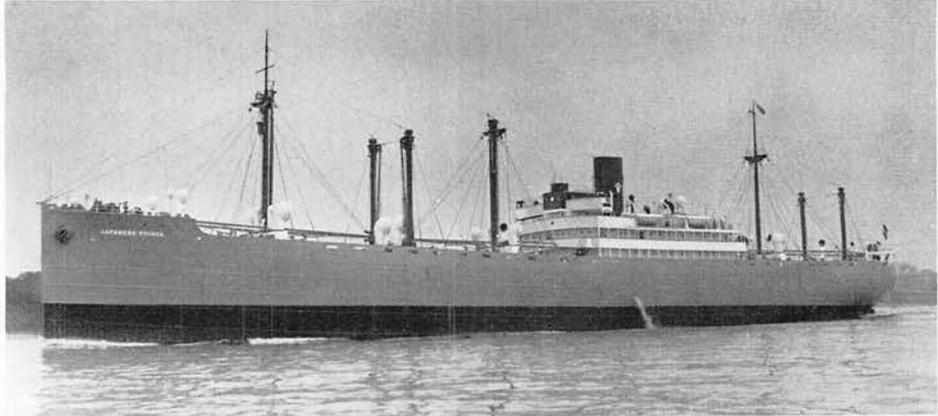
*Mitte:
Erster von der Deutsche Werft abgelieferter Neubau SS „Beursplein“*

*Unten:
Zu den ersten in Finkenwerder erstellten Neubauten gehörten die Schiffe der „Aldabi“-Klasse*



Zeittafel des 40jährigen Werftgeschehens auf der Deutsche Werft und ihre Leistungen von der Gründung bis heute

- 1914—1918 Der 1. Weltkrieg und die sich hieraus ergebenden Überlegungen, die zur Gründung der Deutsche Werft am 6. Juni 1918 führten.
- 1918—1919 Die erste Arbeitsaufnahme.
U-Boot-Stützpunkt auf Vorland 1 Finkenwerder.
Kriegsende am 9. 11. 1918 und Umstellung auf den Handelsschiffbau.
- 1920 Die ersten Schiffslieferungen.
4 Fischdampfer und 2 Frachtschiffe von je 7000 tdw, SS. Beursplein, SS. Westplein.
- 1921—1923 Finkenwerder nimmt Serien-Neubaulieferungen auf.
SS. Alesia, SS. Andalusia, SS. Arabia, SS. Arcadia, SS. Aldabi, SS. Niederwald.
Inflationsende — Währungsumstellung 1923.
Zusammenbruch des Weltmarktes im Schiffbau.

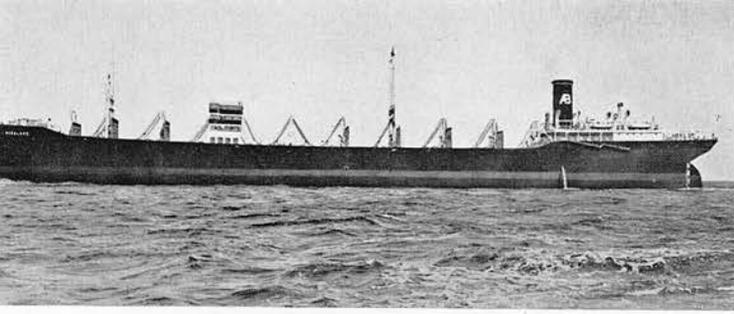


MS „Japanese Prince“

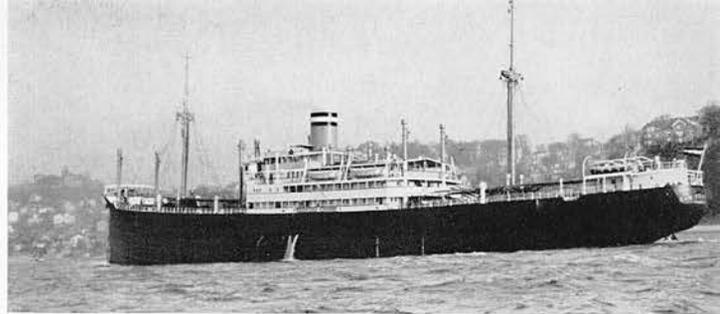
- 1924—1929 Jahre starker Expansion im Bau großer Fracht- und Fahrgastschiffe:
Fernbank-Typ, Prince-Liner, MS. San Francisco, TS. Tacoma, usw.
- 1930—1931 Die Weltwirtschaftskrise und ihre Folgen.
- 1932—1933 Aufnahme des Tankerbaus.
- 1933—1939 Starker Aufschwung im Schiffbau.
Die DW erreicht zum ersten Male eine Steigerung ihrer Jahresleistungen auf über 200 000 tdw und steht damit an der Spitze aller im Handelsschiffbau stehenden Werften der Welt.
Bau von Typen-Tankern von 14 500 und 16 000 tdw.
- 1939—1945 Der 2. Weltkrieg.
Leistungen im Kriegs- und Handelsschiffbau.
Besetzung Hamburgs am 2. 5. 1945.
Der Zusammenbruch am 8. 5. 1945.
- 1945—1950 Kriegsfolgen.
Das Potsdamer Abkommen vom 2. 8. 1945 bringt ein Verbot des Handelsschiff-Neubaus.
Beschränkung auf die Instandsetzung und den Umbau von Schiffen.
- 1951—1958 Der starke Aufschwung im Handelsschiffsneubau auf der Werft in Finkenwerder erreicht 1956/1957 ein Optimum der vom Stapel gelaufenen Schiffe mit mehr als 300 000 tdw. Die DW steht damit wieder an führender Stelle im Weltschiffbau.
Bau eines Großhelgens für Schiffe jeder Größe (bis zu 100 000 t Tragfähigkeit und mehr).



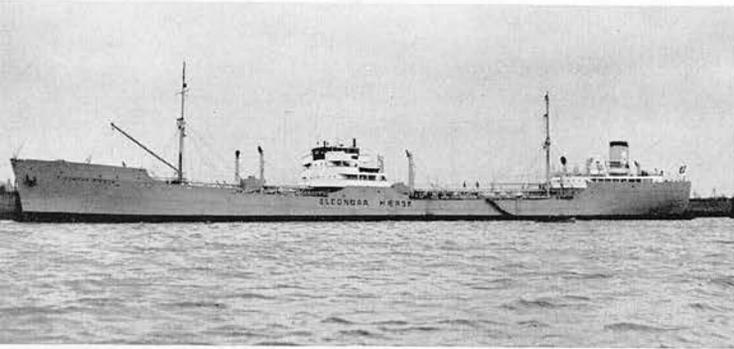
Fahrgastschiff mit Turbinenantrieb „Israel“



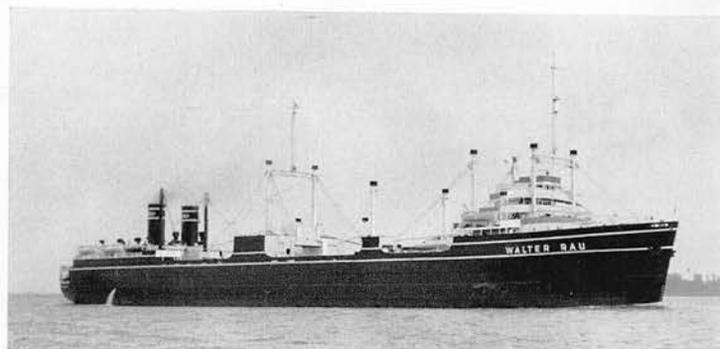
Erzmotorschiff „Svealand“



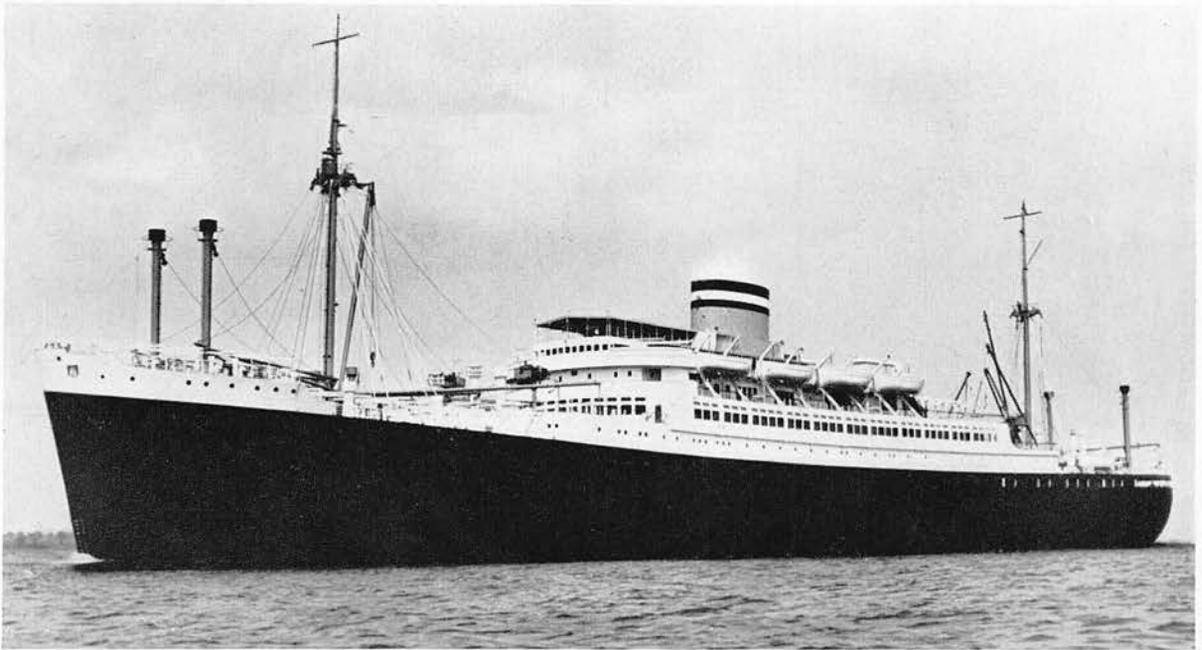
MS „San Francisco“



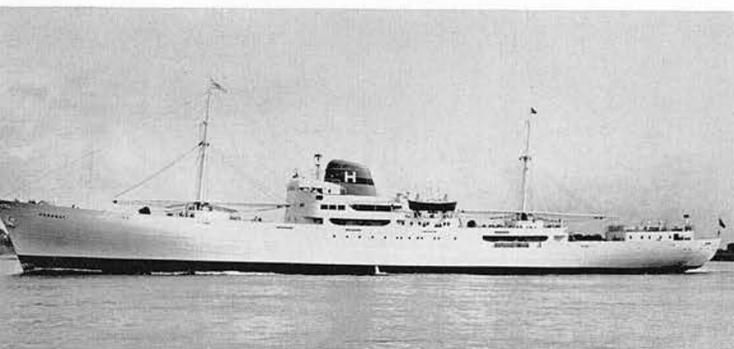
MT „Eleonora Maersk“



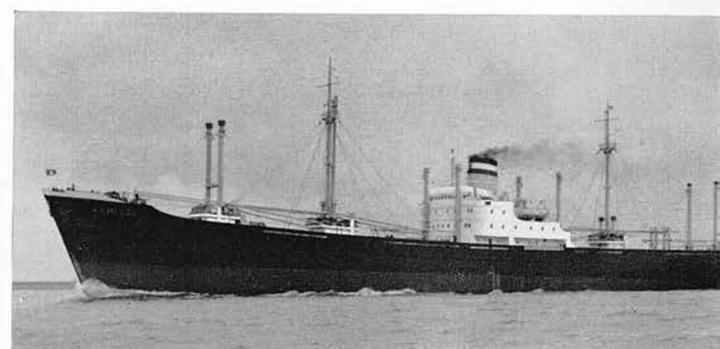
Wal-Fabrikschiff „Walter Rau“



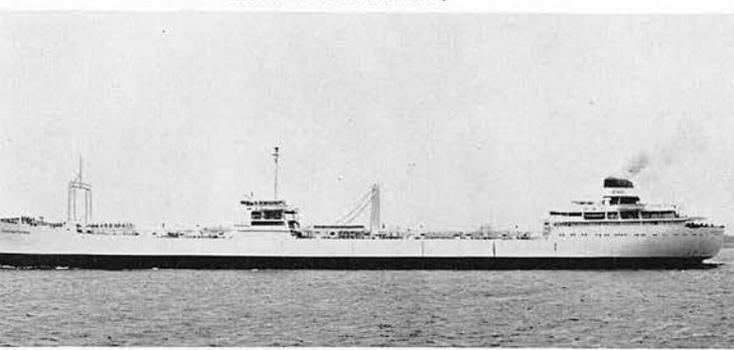
Fahrgastschiff „Patria“



Kühlmotorschiff „Hornbay“



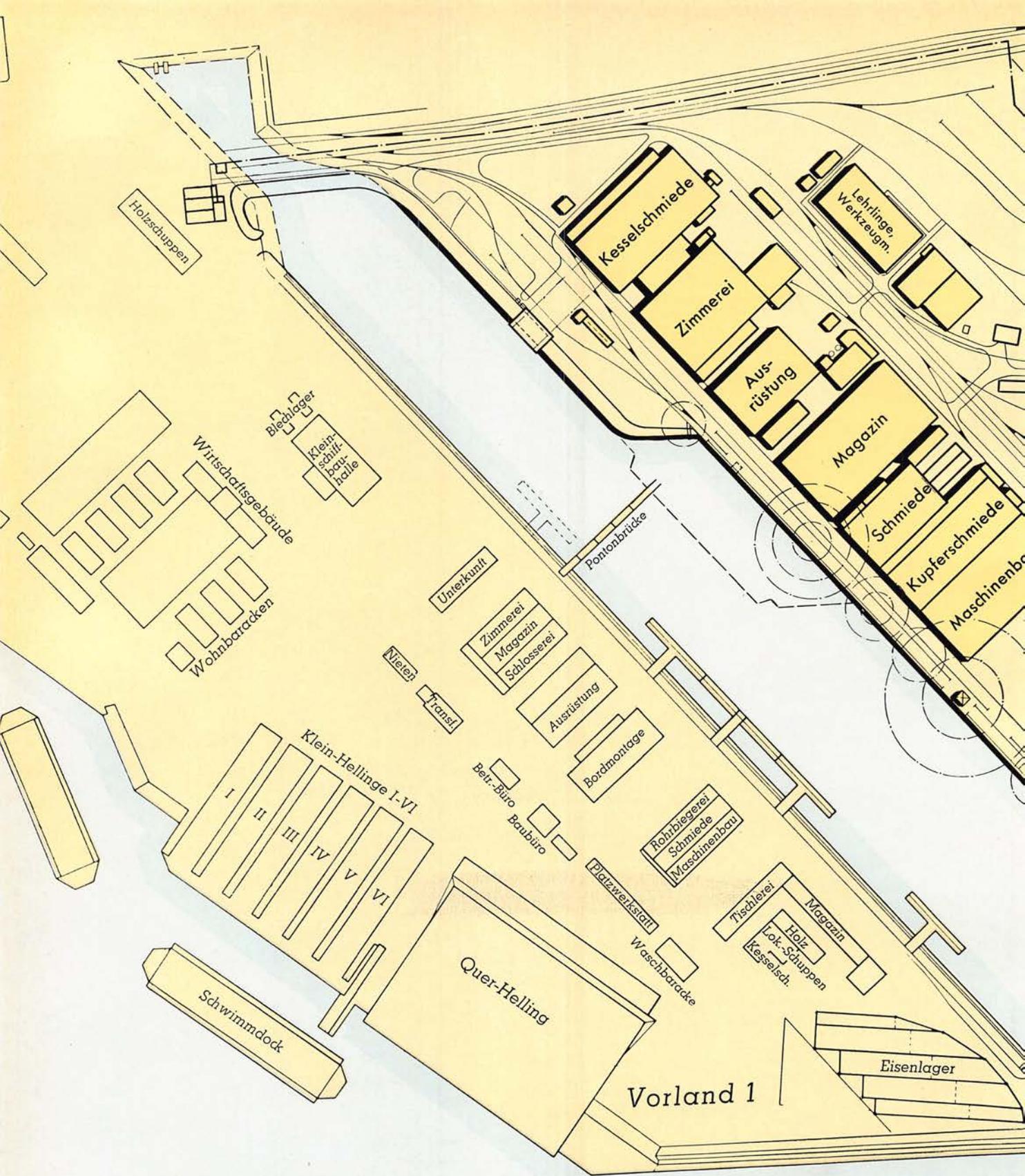
10 000 t Fracht- u. Fahrgast-Turbinen-Schiff



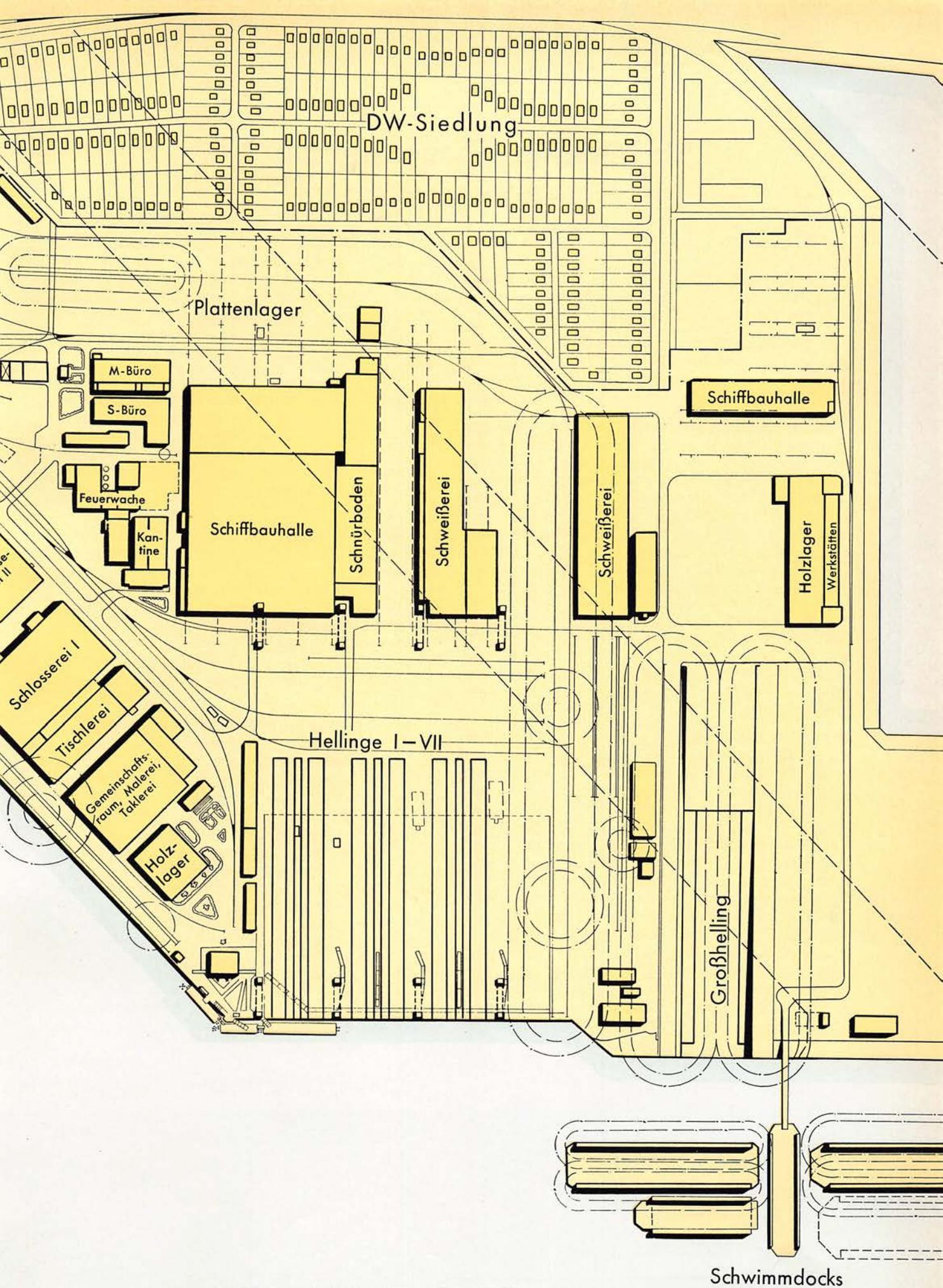
Turbinentanker „Caroline Oetker“, 32 000 tdw. Das größte deutsche Handelsschiff



Erz- und Bauxit-Schiff der Rio Grande-Klasse von 36 000 t Tragfähigkeit



ERSTER WERFTAUFBAU
1918 - 1922



HEUTIGE GROSS - SCHIFFSWERFT
DER DEUTSCHE WERFT HAMBURG

1958

Als Maschinenbauer auf der DW

von November 1918 bis Oktober 1919

Im November 1918, also kurz nach Beendigung des ersten Weltkrieges, suchte die Deutsche Werft in den Hamburger Tageszeitungen Arbeitskräfte für ihre in den letzten Kriegsmonaten gegründete, auf Finkenwerder im Entstehen begriffene neue Großwerft.

Auf den älteren Großwerften dagegen war durch das plötzliche Stilllegen aller Neubauten für die Marine — insbesondere der U-Boote — eine große Zahl von Fachkräften frei geworden.

Also eilten wir zum Büro der DW, welches sich damals im Levante-Haus, Mönckebergstraße 7, befand, wurden eingestellt und fuhren am Tage darauf mit dem Tourendampfer von den St.-Pauli-Landungsbrücken nach Finkenwerder. Der alte Finkenwerder Anleger befand sich damals am Stack, weit oben im Köhlfleet in der Nähe der Aue-Insel. Dort lagen auch die Finkenwerder Fischkutter, und täglich wurden große Mengen Obst und Gemüse, welche hinter den schützenden Deichen gewachsen waren, über den Anleger nach Hamburg verfrachtet.

Wir mußten nun durch den Ort Finkenwerder und später über den Deich auf das Vorland wandern. Das Gelände war durch Aufschwemmen des bei Elbregulierungen aus der Elbe herausgebaggerten Sandes dort entstanden, wo früher vor dem Deich im Sommer die Kühe und Pferde geweidet hatten.

Der soeben beschriebene Weg kostete viel mehr Zeit als heute, wo die Extradampfer die Arbeiter von Hamburg, Altona und Neumühlen oder Teufelsbrück direkt zur Werft fahren. Aber Extradampfer hätten sich im November 1918 für die kleine Zahl der Arbeiter nicht gelohnt und Pontons, an denen die Dampfer hätten anlegen können, gab es noch nicht an unserer Werft; denn diese sollte ja auf Vorland II erst aufgebaut werden, und dazu waren Jahre emsiger Arbeit erforderlich. Der erste kleinere Anlaufbetrieb, welcher vor Beendigung des Krieges für die Reparatur von U-Booten vorgesehen und später für den Bau von Docks, Prähmen, Pontons und kleineren Schiffen gedacht war, lag auf Vorland I, etwa dort, wo Jahrzehnte später der Sportplatz und das Schwimmbad angelegt worden sind. Im November 1918 mußten wir durch tiefen Sand stapfen und fanden etwa in der Nähe des jetzigen Cilli-Cohrs-Weges einige Ba-

racken vor. Diese sollten uns als Wohlfahrtsräume dienen, wurden aber später leider oft für Versammlungen benutzt. Von einer Einfriedigung, einem Werfttor oder ähnlichem war noch nichts zu sehen. Von den Baracken aus ging es weiter durch den Sand zu einem Werkstattgebäude nahe der Elbe. In dieser, nach unseren heutigen Begriffen kleinen Werkstatt, welche noch keine Tore und Einrichtungen besaß, sollten wir arbeiten.

Als erstes brachten wir dann an beiden Hallenenden die Tore an; denn es war ja schon November und entsprechend kalt und neblig. Später montierten wir Feilbänke, Schraubstöcke und Werkzeugschränke und schufen uns damit unseren eigenen Arbeitsplatz. Eine neben der Halle aufgestellte Lokomobile versorgte uns in diesen ersten Tagen mit Licht und Wärme.

Nach und nach wurden dann auch Drehbänke, Bohrmaschinen, Schleifsteine usw. herangeschafft und von uns nebst den dazugehörenden Transmissionen auf der einen Seite der Halle aufgestellt. So war dann aus der anfänglich für die U-Boot-Reparatur vorgesehenen Werkstatt eine kleine Maschinenfabrik — die erste auf der Deutsche Werft in Betrieb genommene Werkstatt — fertiggestellt. Stolz über unser Werk ließen wir uns dann eines Mittags von einem Kollegen in dieser Halle fotografieren.

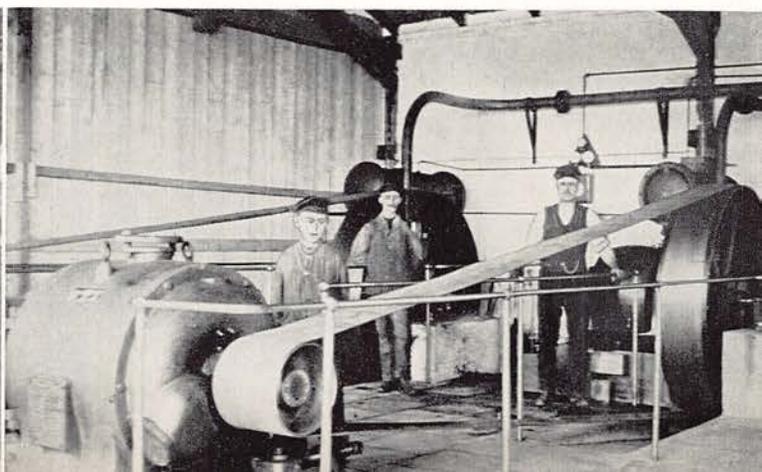
An Arbeit für uns sollte es auch nicht mangeln. Eine kleine Preßluft- und eine Umformerstation mußten eingerichtet werden. Preßluftleitungen wurden nach und auf dem Hellinggelände — einer schräg nach dem Köhlfleet abfallenden Sandfläche — verlegt; denn bald rollten die von der Gutehoffnungshütte im Ruhrgebiet fertig zugeschnittenen und gelochten Platten und Profile für die ersten DW-Neubauten Nr. 1 und 2 auf unserer Werft an. Es handelte sich um zwei Schwimmdocks, mit deren Montage unverzüglich begonnen wurde. Hierzu wurden jetzt auch Preßluftwerkzeuge benötigt, die wiederum gepflegt und repariert werden mußten. Zu diesem Zweck wurde neben der vorerwähnten Preßluftstation eine kleine Werkstatt für die Ausgabe und Reparatur der Werkzeuge eingerichtet.

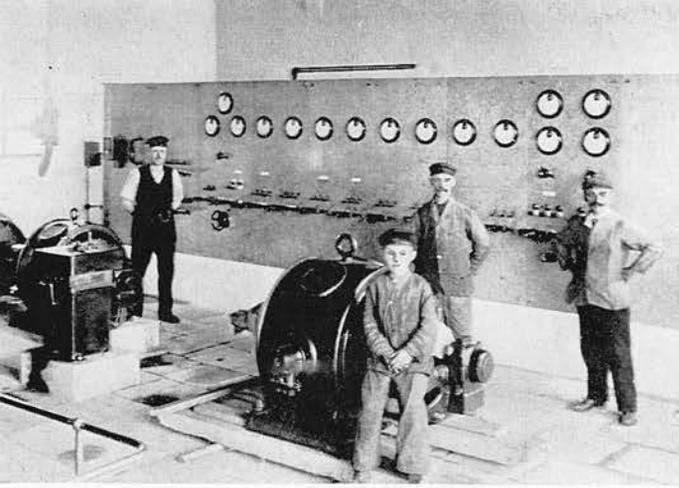
Viel Not hatten wir damals mit den Preßluftschläuchen. Gummi war nach dem Kriege noch ein rarer Artikel,

Die erste Belegschaft der DW im Jahre 1918



Die Preßluftstation 1918





Die Umformerstation im Jahre 1918

Kunstgummi so gut wie unbekannt. So mußten wir uns mit eisernen Spiralschläuchen behelfen. Bei der geringsten unvorsichtigen Behandlung in dem rauhen Schiffbaubetrieb knickten die Schläuche leicht ab und waren dann unbrauchbar. Eine Bajonett-Verbindung nach der anderen mußten wir daher zur Reparatur mit Zinn dazwischenlöten. Eine schwierige Arbeit; denn wenn der LötKolben warm genug war, daß das Zinn lief, verbrannte die Papierpackung zwischen den eisernen Spiralen der Schläuche. Aber mit kälterem LötKolben ging es überhaupt nicht. So hatte auch damals jeder von uns seine kleinen und großen Sorgen.

Die Preßluftschlämmer und Bohrmaschinen arbeiteten, wenn wir sie ausgaben, in unserer Werkstatt einwandfrei. Die Männer, die mit ihnen arbeiten sollten, behaupteten dagegen, daß sie auf dem Helling nicht funktionierten. Die Werkzeuge waren anscheinend von dem damals wohl nicht nur auf unserer Werft stark grassierenden Schlagwort: „Passive Resistenz“ angesteckt worden. Oft mußten wir daher den Männern auf dem Helling und auf den Dockkästen die gute Funktion der Werkzeuge unter Beweis stellen, und dann ging es wieder eine Weile.

Ziemlich zu Anfang unserer Tätigkeit gab es auch einen Sonderauftrag. Wir mußten von Feldbahnschienen mit der Handsäge 100 mm lange Stücke abtrennen, an beiden Enden und auf der Grundfläche glattfeilen. Diese merkwürdigen Dinge, die wir seinerzeit bei der Herstellung „Armstrong-Gewicht“ getauft hatten, hat der Erzählende dann einige Jahre später im Büro als Briefbeschwerer wiedergefunden, nachdem sie anfangs unseren Schiffbau-Konstrukteuren als behelfsmäßige Strakgewichte gedient hatten.

Während so auf Vorland I die Neubauten S. 1 und S. 2 heranwuchsen, wurde auf Vorland II an dem Aufbau der Hauptwerft mit allen Mitteln gearbeitet. Für die Kaimauer, den Helling und die großen Werkstatt-Hallen wurden Pfähle über Pfähle durch den Sand in den Kleiboden hineingetrieben. Später wuchsen die Kaimauer und zwischen riesigen Sandbergen die Eisengerüste der großen Hallen, besonders der Kesselschmiede, von Tag zu Tag weiter empor. Wir selber hatten drüben auf Vorland II nichts zu suchen, aber sehen konnten wir, mit welcher Energie dort ein gewaltiges Werk entstand. Es ging dort drüben auch nicht immer ohne Zwischenfälle ab. Einmal kippte ein Kran beim Versuch, ein schweres Maschinenteil aus einer Schute herauszunehmen, mit seiner Last in den Werftkanal. Zum Glück flog hierbei

durch den Luftdruck die Rückwand des Krans heraus, so daß der Kranführer schnell wieder auftauchen und von seinen Arbeitskollegen geborgen werden konnte.

Am 24. 9. 1919 war dann der Neubau 1, das für die Admiralität gebaute Dock XIX, stapellaufklar.

Die Arbeiter erhielten zur Feier des Tages jeder einen Tageslohn extra und durften dem Stapellauf, welcher am Nachmittag stattfand, vom Fährdampfer aus zusehen. Der Dampfer legte sich zu diesem Zweck vor die Einmündung des Köhlfleets.

Das Dock ließ sich aber ziemlich lange nötigen, bis es sich endlich bequemte, ins Wasser zu rutschen. Der Angstschweiß, den die Beteiligten bis zum Gelingen des Stapellaufes opferten, soll dann, wie wir am nächsten Tage hörten, durch entsprechende Mengen Alkohol kompensiert worden sein; aber das kann man wohl verstehen, wenn man an die Freude der Leute über das endlich gelungene Werk denkt und wenn man gleichzeitig berücksichtigt, daß es sich um den ersten Stapellauf unserer damals noch so jungen Werft handelte. (Der Neubau Nr. 2, das Dock XX für die Admiralität, ist auch bald darauf, und zwar am 4. 11. 1919, vom Stapel gegangen.)

So war dann ganz schnell ein Jahr herum, ein Jahr voller Mühe und Arbeit, aber auch voller Freude über das in diesem Jahre Vorangeschaffte.

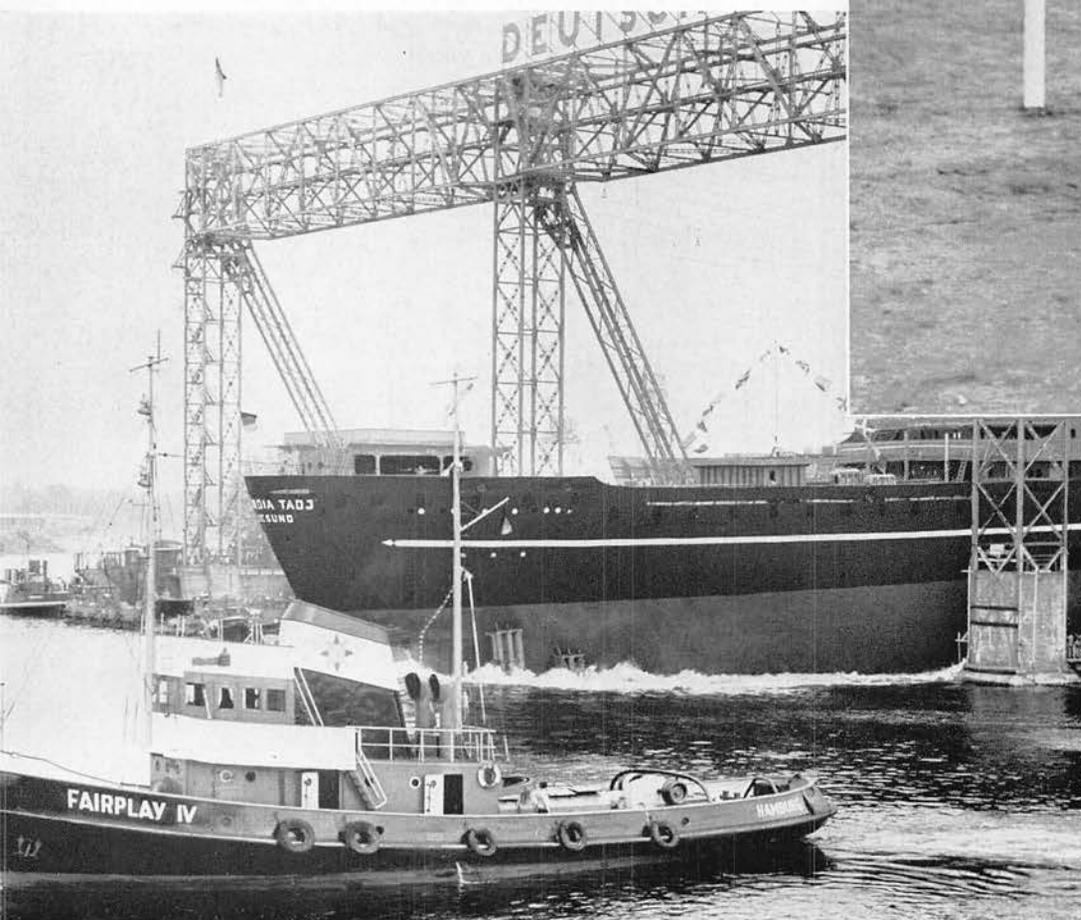
Diesem ersten Jahr haben sich inzwischen 39 weitere angeschlossen. Mit ganz geringen Ausnahmen waren die hinter uns liegenden 40 Jahre größter Anstrengungen Jahre großer Erfolge, auf die wir alle, die mitgearbeitet haben, mit Recht stolz sein können.

Die Werft ist inzwischen immer weiter ausgebaut worden, zur Zeit entsteht ein neuer Großhelling mit allen dazugehörenden Einrichtungen; es ist also zu hoffen — wenn auch die nachfolgenden Generationen das Werk kräftig vorantreiben — daß der Erfolg auch für die Zukunft nicht ausbleiben wird.

Trost

Die Preßluftwerkstatt und ihre Ausgeber





*Stapellauf des Motorschiffes
„Concordia Tadj“ am 20. 5. 58.*

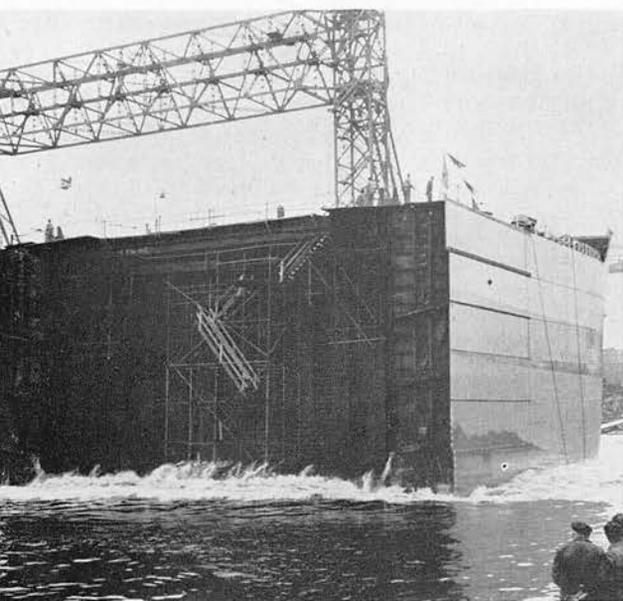
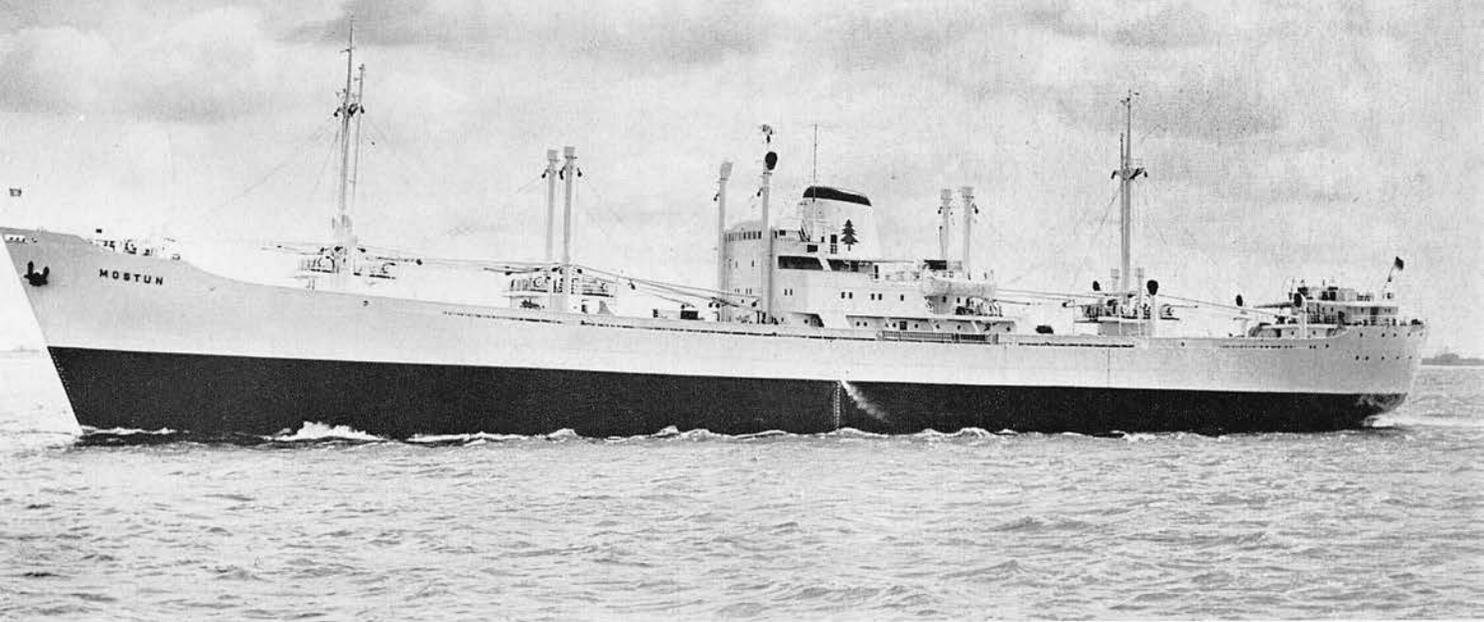
Oben: Die Taufpatin Mrs. Orenste

Mitte: Der Reeder Mr. Haaland

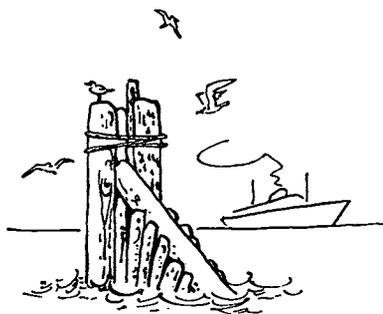
Unten: Das neue Schiff

*Rechte Seite:
MS. Mostun
Stapellauf S. 731 (Vorschiff)
MS. Tagaytay*

Die letzten Wochen:



Urlaub



Nu is dat bald wedder so wiet, denn kann't losgohn in'n Urlaub. Urlaub, dat is 'n Wort! Dat hett Klang! Dat smeckt all so noh Seeluft, noh Utspannen un Erholung! Un erholen wullt Du Di jo in'n Urlaub!

Bi dat Wort süht Du Di all in'n Sand liggen an de Nordsee, un de Sünn schient Di op den Pelz. Du kiekst in den blauen Heben un plierst mol 'n beeten mit de Oogen, un ganz boben süht Du een poor Möwen fleegen. Ganz wiet weg dor flimmert so'n Silberband in de Sünn, dat is de wiede See. Un wenn Du nich mehr liggen magst in de Sünn, denn löppst Du mol über't Watt. Du hest all lang vergeeten, dat Du blots veertein Dog vör Di hest, dat denn allens wedder vörbi is un Du all wedder arbeiten mußt. Nu wullt Du eerstmol Dienen Urlaub so recht vun Hatten geneeten!

Mennig een de will vun de See jo nix weeten, un de fohrt leeber in't Gebirge, um dor rumtokraxeln. In de Bargen is dat jo ok scheun, wenn Du dor mol för korte Tied in'n Urlaub henföhrst. Dat is jo 'ne gewaltige Wucht, wenn Du so de Alpen vör Di liggen süht, mit jemmer Isgipfel un de hogen Köpp. Een grandiosen Anblick is dat, wenn Du jümmers neeger an dat Hochgebirge rankummst. Toeerst süht Du jem ganz vun wieden, obers, je wieder Du rankummst, um so gewaltiger warrt de Anblick.

Wenn Du so an de Hochalpenstroot steihst oder Du büst in Garmisch un süht dat Zugspitzmassiv vör Di, denn warrt Di doch 'n beeten anners to Mot. Un büst Du gor endlich boben, un ünner Di süht Du de Welt so lütt un so wiet un rings um Di Wolken un wieder weg noch höhere Gipfel mit Is un Snees — oder mit Gletschertungen dortwüsch — denn kummst Du Di doch so'n beeten verloren vör.

As ick dat letzte Mol in't Hochgebirge weer, dor weer über Nacht Neesnee fulln, un all de ümliggenden Bargen weern strohlend witt, de Sneeschatten licht hellblau, un as de Sünn keem un allens in ehrn Schien hüll, dat weer wirklich nich to beschreiben. Unnen dor bruus de Etsch, de scheet dor dörch de Felsen, un wenn boben de Gipfel ok all in'n Sünnschien leegen, de Almwischen un de dunklen Tannen, de weern noch deep in'n Schatten.

So scheun un meist unwirklich as dat weer, antosehn un antohören, dat Bruusen vun dat Woter, dat dor dörch de Schlucht schümen däh, dat weer doch irgendwie bedrückend, un leben much ick dor nich, för keen Geld! Wi vun de Woterkant föhlt uns doch meist nich so wohl twüsch so veel Bargen, wi brukt doch mehr dat Wiede, den freien Blick un den Geschmack vun Soltwoter.

Nu brukt dat jo ok nich glieks dat Hochgebirge to sien! In usere engere Heimat gifft dat jo ok so scheune Stellen! Ick meen nich den Venusbarg. Denk doch blots mol an de Holsteinische Schweiz oder an de Lüneburger Heid. De liggt doch beid sotoseggen vör de Döör för uns Hamborgers. Um disse Tied is dat jo besünners scheun in'n Bökenwald! So in'n Mai oder Juni, überhaupt so um Pingsten rüm, is de Wald doch am scheunsten. Wenn so dat eerste lichte Greun um de silbergrauen Stämm schimmert, so maifrisch, denn mutt man losfohren noh Malente oder noh'n Uglei. Wenn allens so scheun greunt un blöht un de Waldmeister duftet, denn mutt Di good to Mot warrn, ob Du wullt oder nich. Grod in de Holsteinische Schweiz

dor gifft dat so molerische Stellen, ganz versteeken, an de Seen oder in'n Wald, un jümmers is dat een annern Anblick.

Oder du geihst in de Heid! Dor kannst Du noh Hartenslust rümwannern, un dor kriegst Du mitünner wer weet wie lang gorkeen Minschen to Gesicht. In de Heid is dat jo nich blots scheun, wenn se blöht, nee, ok nu, wo de Heid sülwst noch swattbrun is un eerst de Spitzen anfangt, greun to warrn. Wenn Du so'n Heidefluß so licht dorhendrieben süht, un in dat Woter dor spegelt sick dat Silberwitt vun de Birken mit den eersten lichten Greunschimmer, dat is woll een scheunen Anblick.

Du brukst jo ok nich alleen über de Heid to wannern, kannst jo ok mol mit de Heidekutsch fohren mit den Postillon op den Bock, un kannst dinken, Du büst noch in de gode, ole Tied, as man dat noch nich neudig harr, sick über Geschwindigkeitsbegrenzung den Kopp to terbreken un über all den annern neemodschen Krom.

Nu kannst Du jo ok dat Glück hebben, dat Du vun de Warft ut 'ne Urlaubsreis kriegst un dat Du noh Schliersee oder noh Schönberg in'n Bayrischen Wald kummst, oder villicht kummst Du noh'n Harz. Bit nu hett dat jem jo all ganz prächtig gefulln, de vun de Warft ut 'ne Reis makt hebbt. Dor is gornich so veel Platz as dor Anwärters sünd. Na, denn kannst nix moken, denn mußt Du eben teuben, bit de Reeg an Di is.

Du wullt ober gornich mit de Warft reisen, Du hest Di 'n neet Zelt kofft un nu wullt Du los. In strohlenden Sünnschien fohrst Du weg mit Juppehidi un Trallala! Nu kann de Sünn jo orntlich schienen, un wenn dat ok wirklich mol regen schull, dat makt jo nix, Dien Zelt hollt jo dicht för drie Dog un noch länger. Nu wullt Du jo ok mol wat anners sehn un dorum fohrst Du noh Süden. Wied weg süht dor mol 'n poor Wolken, ober dat scheert Di nich wieder. Obends stellst Du Dien Zelt op, pust Dien Luftmatratz op un kuschelst Di in Dien Slopsack un slöppst selig in. Endlich büst Du in de freie Natur. Merrn in de Nacht wokst Du op vun so'n merkwürdiges Geräusch, toeerst frogst Du Di, wat dat woll sien kunn, un denn markst Du, dat hett anfangen to regen. Dat makt Di jo nix ut, Dien Zelt hollt dat jo ut, un so slöppst Du wedder in. Je, un denn geiht Di dat so, as uns dat vergangen Johr gohn hett. Dat warrt jümmers natter, un dat regent jümmers beeter bi. Dien Zelt dat warrt überhaupt nich mehr drög. Un ob Du nu wullt oder nich, wenn dat anfangt, dörch Dien Zelt to druppen, denn geihst Du in'n Penschon. Dat kost natürlich veel mehr as Du veranslogt hest. Natt as so'n Pudel mit Dien ganzen Krom mokst Du Di wedder op den Heimweg. Je wieder Du noh Norden kummst, um so scheuner warrt dat Wetter. Un wenn Du wedder in Hamborg büst, dann schient de Sünn an strohlend blauen Heben, un de Lüd, de to Huus bleeben sünd, de künnt gor nich begriepen, woso all Dien Soken so forchbor natt sünd, wiel de ganzen veertein Dog in Hamborg de Sünn schient hett.

Na, also dütt Johr kummst dat jo nich wedder vör, dor schient bestimmt in Dien Urlaub de Sünn, denn nu is jo all lang nog schlechtes Wetter ween, un denn man gode Erholung un veel Spoß in Dienen Urlaub!

Irma Werner

Hier spricht der Unfallschutz

Einige Vorkommnisse der letzten Zeit haben gezeigt, daß bei den Anschlägern über den Gebrauch von Plattenzangen doch recht unterschiedliche Meinungen bestehen.

So schön es wäre, für alle Plattenstärken eine Universalzange zu haben, so ist dieses leider nicht möglich. Eine Universalzange würde so unhandlich werden, daß all die Vorteile der Zange wie: geringes Gewicht, leichte Handhabung, unkomplizierte Konstruktion, damit ins Wasser fielen. Nur darf diese Unkompliziertheit nicht dazu führen, die Zange mit unkomplizierten Geräten wie großen Hämmern, Brechstangen etc. zu Leibe zu gehen. Gerade weil die Zange so überaus zweckmäßig einfach ist, darf man bei ihrem Gebrauch keine Schwierigkeiten suchen; mit etwas Überlegung gehandhabt, wird man so leicht kein idealeres Hilfsmittel für den Plattentransport finden.

Folgendes muß man allerdings beim Gebrauch der Plattenzange wissen:

1. Es muß für das jeweilige Plattengewicht auch die Zange mit entsprechender zulässiger Tragfähigkeit gewählt werden. (Die Tragfähigkeit ist auf der Zange eingeschlagen.)
2. Für jede Plattenstärke ist eine Zange mit dem passenden Klemmbereich (ebenfalls auf der Zange eingeschlagen) zu nehmen. Zangen mit einem eingeschlagenen Klemmbereich von beispielsweise 9—25 mm dürfen keinesfalls für Platten unter 9 mm Stärke verwendet werden.
3. Die Platte soll zwischen den im Zangenkonus leicht beweglichen Backen festsitzen.
4. Die Backenführungsstifte haben mit dem Halten der Platten nichts zu tun; sie sollen nur bewirken, daß beide Backen in gleicher Höhe im Konus klemmen. Die Stifte dürfen deshalb niemals so roh behandelt werden, daß sie verbiegen oder brechen; denn dann stehen sich die Backen nicht mehr genau gegenüber und das sichere Halten der Platte ist in Frage gestellt.
5. Es darf keine Zange mit Gewalt auf die Platte hinaufgeschlagen werden; wenn sie sich nicht willig aufsetzen läßt, dann ist eine besser passende zu nehmen.
6. Die Plattenzangen sind ausschließlich für senkrecht Heben konstruiert. Flach aufeinanderliegende Platten müssen mit Plattenbaum oder Magnettraverse angehoben werden.
7. Nicht in Ordnung befindliche Plattenzangen sind wegen der damit verbundenen Unfallgefahr sofort der Werkzeugmacherei zur Reparatur einzusenden. Eigenmächtige Umänderung oder Umzeichnung sind grundsätzlich untersagt.

**Pflege und bewahre Deine Plattenzange sorgfältig,
von ihrem einwandfreien Funktionieren kann Dein Leben abhängen!**

Im Monat März 1958 arbeiteten folgende Betriebe der DW unfallfrei:

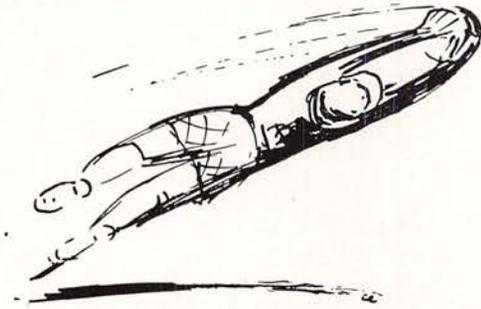
Finkenwerder: 207 Helgenkräne; 213 Schiffbau(innen); 215 Eisenlager West und Halle X; 235 Sägerei; 237 Taklerei; 239 Baubetrieb; 241 Güterverteilung; 242 Ausrüstung; 243 Dock; 260 Blechbearbeitung; 266 Röntgenabteilung; 282/84 Landtransport; 287 Wassertransport; 298 Feuerwehr; 1020 Magazin; 1023 Werkzeugverwaltung.

Reiherstieg: 602 Nieterei; 603 Bohrerei; 604 Stemmerei; 605 Reiniger; 623 Malerei; 633 Zimmerei; 640 Verholgang; 641 Güterverteilung; 651 Maschinen-Schloss.; 659 Kesselschmiede; 662 Elektriker; 663/65 Werftinstandhaltung; 668 Werkzeugmacherei; 682/84 Landtransport; 687 Wassertransport; 698 Feuerwehr; 1620 Magazin; 1623 Werkzeugverwaltung.

UNFALLFREI zu arbeiten muß das Ziel aller sein!

Berndt

Aus dem Betriebssport



Fußball:

Unsere Fußballer stehen mitten in der Sommerpunktrunde. Die 1. Fußballmannschaft hat in der ersten Halbserie 1 Verlustpunkt. Unsere Reserve hat bisher noch keinen Verlustpunkt erlitten. Die anderen Mannschaften stehen auch in ihren Klassen gut. Über die Reise unserer „Alten Herren“ werden wir in der nächsten Ausgabe berichten.

Handball:

Unsere Handballer hatten über Ostern Besuch aus Schweden. Sie fuhr über die Pfingstfeiertage zu einem Rückkampf nach Malmö. Hierüber werden wir in unserer nächsten Werkzeugzeitung berichten.

Kegeln:

Zwei von unseren Kegelmanschaften machten Ausscheidungsspiele mit punktgleichen Gegnern. Diese wurden alle gewonnen. Somit verblieben unsere Kegler in ihren Staffeln.

Leichtathletik:

Von unserer Leichtathletik-Abteilung ist zu berichten, daß nächstens wieder mehrere Sportfeste stattfinden. Als erstes ist das Sportfest der Dresdner Bank am 7. Juni 1958 zu nennen, an dem selbstverständlich auch unsere Leichtathleten teilnehmen werden. Bei unserer Leichtathletik-Abteilung sind die Trainingszeiten wie folgt geändert:

montags für Frauen und weibliche Jugend;

donnerstags für Männer und männliche Jugend.

Abnahmen für Sportabzeichen werden auch in diesem Jahr wieder durchgeführt.

Schach:

Auch von unserer Schach-Abteilung haben wir einen Erfolg zu berichten. Im Schnell-Schach-Turnier erkämpfte

sich unsere Schachmannschaft den 2. Platz mit 38¹/₂ Punkten. Sieger in diesem Turnier wurde die Schachmannschaft vom Deutschen Ring mit 39¹/₂ Punkten. Momentan nimmt unsere Schach-Abteilung an der Ausspielung des Rapid-Pokals teil. Das erste Spiel wurde mit 8:2 gegen die Mannschaft vom Strom- und Hafengebäude gewonnen. Auch hierüber werden wir in der nächsten Werkzeugzeitung mehr berichten.



Die Fußball-Winter-Meister

Spielergebnisse der letzten Wochen:

Fußball:			
DW 1. — Haspa	4:1	DW 1. Jgd. — Wichern	6:0
DW 1. — C. Spaeter	5:0	DW 2. Jgd. — R. O. Meyer	0:5
DW 1. — Thörl	4:0	DW 2. Jgd. — Heid. & Harb.	1:1
DW 1. — Tretorn	2:2	DW 2. Jgd. — Hauni	1:5
DW 1. — Philips	5:0		
DW Reserve — Hansa Mot.	2:0	Handball:	
DW Reserve — Reemtsma	16:0	DW 1. — Dt. Bank	12:14
DW Reserve — Böttch. & G.	5:0	DW 1. — Dt. Ring	16:16
DW Reserve — Eisenwerk	6:1	DW 1. — Dresd. Bank	12:9
DW 2. — H.S. 53	1:3	DW 1. — Philips 1.	14:11
(Pokalspiel)		DW 2. — Dt. Bank 2.	14:16
DW 2. — Hochhaus	4:2	DW 2. — Siemens	0:5
DW 2. — bel ami	7:1		
DW 2. — Stg. Bäckerei	4:1	Kegeln:	
DW 3. — LVA Reserve	4:6	DW Rhst. 1. — Thörl 1.	2091:2000
DW 3. — Zoll Reserve	0:5	DW Rhst. 2. —	
DW Alte Herren — Rapid	0:2	Pinguin 2.	2063:2084
DW Alte Herren — Vara	7:2	DW Rhst. 2. —	
DW Alte Herren — Blau-Gelb	8:1	Pinguin 2.	2169:2153
DW Rhst. 1. — Ottoversand	3:1	DW 3. — Pinguin	2140:2108
(Pokalspiel)		DW BKK 1. — Pinguin	2190:2232
DW Rhst. 1. — Jens Söhne	5:0		
DW Rhst. 1. — Raffay	2:3	Schach:	
(Pokalspiel)		DW — Strom- u. Hafengebäude	8:2
DW Rhst. Res. — Allianz	3:9	(Rapid-Pokal)	
DW 1. Jgd. — Noleika	5:0		
DW 1. Jgd. — Menck	1:5		
DW 1. Jgd. — Stülcken	2:3		

Prämierte Verbesserungsvorschläge

Nr. 805	Einschalter für Profilschere	20,— DM	Nr. 832	Lochen von Wurfprofilen	25,— DM
Nr. 813	Beleuchtung am Langgutstapler	30,— DM	Nr. 833	Fertigung der Schiebebalken	25,— DM
Nr. 820	Laugenerhitzer für Reinigungsanlage	200,— DM	Nr. 834	Vorrichtung zum Richten von Schiebebalken	50,— DM
Nr. 824	Unfallsicherung an Schweißvorrichtg.	50,— DM	Nr. 837	Beschneiden von Profilen mit Automat	25,— DM
Nr. 825	Einbaugerät für Anoden	70,— DM	Nr. 869	Vorrichtung zum Zusammenbau von Profilen	25,— DM
Nr. 827	Spindelschutz an Brennerböcken	30,— DM			
Nr. 828	Organisation des Vorschlagwesens	30,— DM			

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Maschinenpfleger Wilhelm Meyer mit Fr. Henny Cleve am 3. 4. 1958
 E'Schweißer Wilhelm Johnsdorf mit Fr. Else Kopmann am 17. 4. 1958
 Schiffbauhelfer Willi Kwiatkowski mit Fr. Ingeborg Hinners am 19. 4. 1958
 Kranfahrer Arnold Holz mit Fr. Anna-Luise Emerich am 19. 4. 1958
 Dreher Uwe Kitzig mit Fr. Sigrid Beck am 19. 4. 1958
 Schlosser Werner Gösch mit Fr. Hannelore Voß am 19. 4. 1958
 Rangierer Edgar Büchner mit Fr. Gerda Becker am 19. 4. 1958
 Haueranlerner Hermann Holst mit Fr. Ella Kuck am 26. 4. 1958
 Schiffbauhelfer Klaus Feindt mit Fr. Erika Theil am 26. 4. 1958
 E'Schweißer-Anlerner Arnold Heer mit Fr. Margrit Rieper am 3. 5. 1958
 E'Schweißer Günter Heinrich mit Fr. Ingeburg Rieger am 3. 5. 1958
 Werkzeugschleiferin Helga Rührich mit Herrn Karl Peter Schaff-rath am 8. 5. 1958
 E'Schweißer-Anlerner Hans-Werner Hansen mit Fr. Karin Kruse am 9. 5. 1958
 Maschinenschlosser Rudi Walter mit Fr. Ellen Stöhr am 14. 5. 1958
 Maschinenschlosser Bernhard Schaal mit Fr. Ursula Schmidt am 16. 5. 1958
 Matrose Willi Lathe mit Frau Gerda Rogge am 17. 5. 1958
 Bauhilfsarbeiter Peter Umlandt mit Fr. Rosemarie Kopenhagen am 17. 5. 1958
 S'zimmerer Harald Maurischat mit Fr. Ingrid Wreth am 17. 5. 58
 Schlosser Hans-Dieter Fahje mit Fr. Erika Behrens am 17. 5. 58
 Schiffbauhelfer Ewald Schiewek mit Fr. Gertrud Mommertz

Geburten:

S o h n :

Kantinenhilfe Anita Schacht am 25. 3. 1958
 Ausgeber Richard Bauer am 4. 4. 1958
 E'Schweißer Hermann Wolf am 9. 4. 1958
 Schlosser Helmuth Boode am 10. 4. 1958
 Tischler Heinrich Lütje am 11. 4. 1958
 Kesselschmied Conrad Diederichsen am 15. 4. 1958
 Maschinenbauer Uwe Borchers am 15. 4. 1958
 Schiffbauer Heinz Höfs am 19. 4. 1958
 Kupferschmiedehelfer Wilhelm Mehlaus am 25. 4. 1958
 Fahrer Horst Krickan am 27. 4. 1958
 E'Schweißer Herbert Stieler am 27. 4. 1958
 E'Schweißer Bruno Schröter am 30. 4. 1958
 Maler Hans-Werner Assmann am 30. 4. 1958
 Tischler Werner Hustedt am 4. 5. 1958
 Maschinenschlosser Franz Grüneberg am 6. 5. 1958
 Kalkulator Dietrich Burkard am 6. 5. 1958
 Matrose Günther Iden am 12. 5. 1958
 E'Schweißer Hinrich Augustin am 13. 5. 1958
 Kranfahrer Erich Hentschel am 15. 5. 1958
 E'Schweißer Helmut Rausch am 17. 5. 1958

T o c h t e r :

Ingenieur Richard Geyer am 8. 4. 1958
 Vorhalter Paul Schiller am 10. 4. 1958
 Kranfahrer Heinz Guskow am 11. 4. 1958
 Schlosser Lothar Klotz am 11. 4. 1958
 E'Schweißer Paul Paniwahs am 12. 4. 1958
 Schiffbauhelfer Manfred Riemer am 15. 4. 1958
 Maschinenbauer Hans-Joachim Dolling am 15. 4. 1958
 E'Schweißer Helmut Litwitz am 16. 4. 1958
 Schlosser Gerhard Bünz am 21. 4. 1958
 Angel. Schiffbauer Curt Hartwig am 21. 4. 1958
 E'Schweißer-Anlerner Herbert Freudenthal am 27. 4. 1958
 E'Schweißer Arno Pfeifer am 28. 4. 1958
 Prob.-Anlerner Fritz Brandt am 30. 4. 1958
 Maler Heinz-Günther Harder am 3. 5. 1958
 Schiffbauhelfer Heinz Meyer am 4. 5. 1958
 S'zimmerer Heinz Jacobsen am 5. 5. 1958
 Angel. Rohrschlosser Lothar Völker am 6. 5. 1958
 Maschinenschlosser Günter Knels am 7. 5. 1958
 Tischler Walter Leschke am 7. 5. 1958
 Kaufm. Angestellter Egon Schoop am 8. 5. 1958
 Diesellokführer Paul Bonack am 9. 5. 1958
 Vorhalter Claas Claassen am 10. 5. 1958
 Feuerwehrmann Willibald Wagner am 15. 5. 1958

Wir gratulieren!

Für die anlässlich meines Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung und meinen Kollegen meinen allerherzlichsten Dank. Helmut Vagts

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und guten Wünsche anlässlich meiner Pensionierung sage ich allen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank. Franz Jabin



Am 3. Mai 1958 feierten unsere Rentner Heinrich Löding und seine Gattin das Fest der goldenen Hochzeit

Für die uns zu unserer goldenen Hochzeit erwiesenen Aufmerksamkeiten danken wir herzlich.

Hans Lange und Frau

Für erwiesene Aufmerksamkeit und Blumenspende zu unserer goldenen Hochzeit danken herzlich

Heinrich Löding und Frau

In Anbetracht des Glückwunsches und Gedenkens zu unserer goldenen Hochzeit danken wir herzlich. Es war uns eine besondere Freude, die Ehre empfangen zu haben, die die Direktion uns erwiesen hat und somit der ganze Betrieb.

In Treue Ihr Otto Feuchte und Frau,

Wir haben uns über die Glückwünsche und Aufmerksamkeiten zu unserer goldenen Hochzeit sehr gefreut und sagen unseren herzlichen Dank.

Otto Diebenau und Frau
Christine, geb. Brandt

Für die vielen Beweise aufrichtiger Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Paul Frenze sage ich allen Verwandten, Freunden und Bekannten unseren herzlichen Dank.

Flora Frenze, geb. Tegen

Familie A. Werner und Kinder

Für die Beweise so liebevoller und herzlicher Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Wilhelm Krause spreche ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und den Kollegen auf dem Schnürboden meinen innigsten Dank aus.

Alma Krause

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des uns betroffenen schweren Verlustes sagen wir unseren herzlichsten Dank.

Frau Agnes Plet, geb. Jacob, nebst Kindern, Schwiegertochter und den Enkelinnen Maren, Beate und Silke

Für die herzliche Anteilnahme anlässlich des Hinscheidens meines lieben Mannes Max Lüdemann sage ich hiermit der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.

Frau Anna Lüdemann

Für die vielen Beweise herzlicher Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Verlobten, Bruders, Schwagers, Schwiegersohnes und Onkels Robert Liebschwager sage ich allen Verwandten, Freunden, Bekannten und Kollegen meinen herzlichsten Dank.

Dolly Teuscher

Für die herzliche Teilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Joh. Madzgalla sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.

Erna Madzgalla

Wir gedenken unserer Toten

Wilhelm Krause
Rentner
gest. 15. 4. 1958

Max Lüdemann
Ausgeber
gest. 27. 4. 1958

Johann Madzgalla
Rentner
gest. 25. 4. 1958

Paul Frenze
Rentner
gest. 5. 5. 1958

Robert Liebschwager
Vorhalter
gest. 27. 4. 1958

Olaf Plet
Rentner
gest. 11. 5. 1958

Hermann Schuhrke
Rentner
gest. 13. 5. 1958



Was wissen wir von Deutschland?

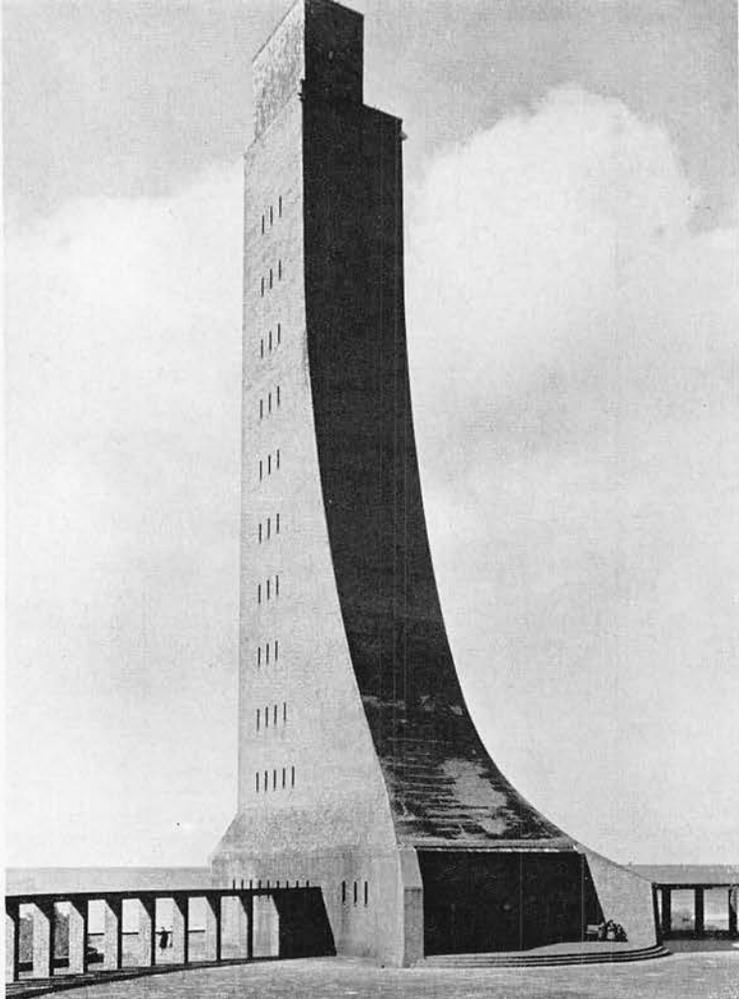


Abbildung 1

Bei diesem Mal war es besonders schwer, die Preise zu verteilen, weil die Mehrzahl der Einsendungen außerordentlich sorgfältig und gut angefertigt war. Wenn das so weitergeht, werden wir demnächst doch die Reihenfolge der Preise auslosen müssen.

Um ein möglichst gerechtes Urteil zu finden, haben wir für dieses Mal die Zahl der Belohnungen nochmals erhöht. Es kommen ein 1., zwei 2. und drei 3. Preise zur Verteilung. Wir beglückwünschen die Gewinner und hoffen, daß sie auch weiterhin mit anderen Arbeitskameraden zusammen sich an der Beantwortung unserer Fragen beteiligen mögen.

Die Bilder unserer April-Ausgabe sind von allen Einsendern richtig erkannt worden. Die Einsendungen waren wirklich zum großen Teil ausgezeichnet. Dabei kommt es nicht darauf an, ob der eine oder andere mal einen kleinen Fehler in seinem Bericht macht. So ist z. B. das

Abbildung 2



Heute bringen wir wieder drei Bilder mit der Bitte, sie zu erkennen und alles, was mit den dargestellten Bauwerken zusammenhängt, niederzuschreiben und an uns einzusenden. Einsendeschluß ist der 16. Juni 1958.

Wir bedauern, eine so kurze Frist setzen zu müssen. Wir müssen die nächste Ausgabe aber schon am 18. Juni in Druck geben.

Todesjahr Friedrich des Großen von einem mit 1782 angegeben worden, während es richtig 1786 heißen muß. Das ist aber nicht entscheidend. Uns kommt es darauf an, mit unseren bescheidenen Mitteln zu erreichen, daß von Deutschland gesprochen wird, und zwar von ganz Deutschland. Wir wollen verhindern, daß unsere Jugend eines Tages im Leben steht, ohne auch nur das geringste von unserem Volke und seiner Heimat zu wissen.

In der letzten Ausgabe hatten wir das Rathaus in Breslau, Schloß Sanssouci in Potsdam und einen Ausschnitt des Tannenberg-Denkmal abgebildet.

Das Rathaus in Breslau ist sehr alt. Es wurde im 14. Jahrhundert von deutschen Meistern errichtet. Breslau ist eine alte deutsche Stadt, in der schon im Jahre 1261 das Magdeburger Recht galt. Im Jahre 1945 lebten in Breslau etwa 650 000 Deutsche. Polen hat es dort bis dahin nicht gegeben, wie auch Breslau nicht von Polen gegründet oder gebaut worden ist. Z. Z. leben 3000 Deutsche in Breslau. Der Rest ist geflüchtet oder vertrieben worden. Viele sind 1945 auch zugrunde gegangen. Über das in Bild 2 gezeigte Schloß Sanssouci braucht nicht viel gesagt zu werden, weil es wohl kaum einen Deutschen gibt, der von diesem Schloß nichts weiß. Sanssouci wurde von 1745—1747 erbaut und war der Lieblingsaufenthalt Friedrich des Großen.

Schloß Sanssouci ist vollständig erhalten geblieben.

Das Tannenberg-Denkmal wurde im Jahre 1927 eingeweiht. Es stand bei Hohenstein in Ostpreußen. Mittelpunkt des Denkmals war der Feldherrnturm, den wir auf unserem Bild gezeigt haben.

Der zweite deutsche Reichspräsident, Generalfeldmarschall von Hindenburg war mit seiner Gattin im Tannenberg-Denkmal beigesetzt. Im Januar 1945 wurden die Särge von der deutschen Wehrmacht in Sicherheit gebracht. Sie befinden sich jetzt in der Elisabeth-Kirche in Marburg.

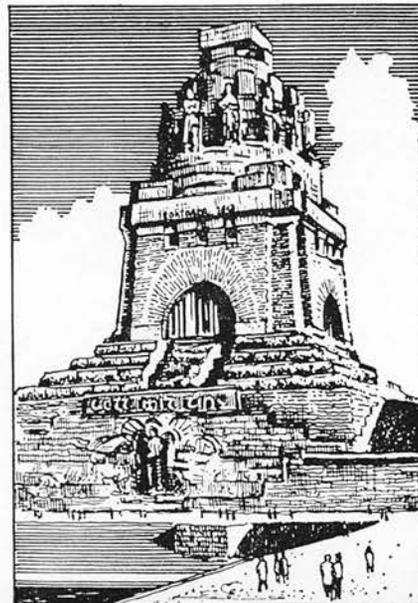
Nachstehend geben wir nun die Namen der Gewinner bekannt:

Den 1. Preis erhielt wieder Arnim Schaedla, SU.

2. Preise bekamen
Erich Streit, 269/105, und
Hans Eckhoff, 201/13

3. Preise erhielten
Karl-Heinz Grimm, 294/423
Werner Haberland, 662/101
Hermann Lüdders, 233/25

Abbildung 3





40 Jahre ist unsere DW nun alt geworden. Das ist gar kein sehr hohes Alter. Und doch. Was ist in diesen 40 Jahren alles passiert!

Über die Schwierigkeiten, die Art, wie sie überwunden wurden, überhaupt über alles, was unserer DW in den vergangenen 40 Jahren widerfahren ist, werden wir nun fortlaufend in unserer Werkzeitung berichten. Der

Anfang ist in dieser Nummer gemacht, wenn zunächst auch nur so gewissermaßen die Vorgeschichte der eigentlichen Geschichte erzählt wird.

Auf diese Weise werden wir aber doch endlich einmal zu einem wirklichen Geschichtswerk über unsere DW kommen. Der Geburtstag unserer Werft fällt in eine Zeit, die zu den günstigsten gehört, die die DW erlebt hat, wenngleich auch die politische Weltlage manches zu wünschen übrig läßt. Die Erfahrungen der hinter uns liegenden Jahrzehnte lassen uns der Überzeugung sein, daß auch die Zukunft gemeistert werden wird.

Dazu gehört aber ein vertrauensvolles Miteinander, wie es im wesentlichen in der Vergangenheit auch gewesen ist, und nicht ein Gegeneinander, wie es mancher vielleicht will. Ich möchte in diesem Zusammenhang nicht, schon gar nicht in einer Ausgabe unserer Werkzeitung, die letzten Endes mit Rücksicht auf den Geburtstag unserer Werft eine Sonderstellung einnehmen soll, über die immer noch von Verschiedenen geübte Propaganda für fremde Ideale sprechen.

Wir bekommen ja laufend Propagandaschriften aus dem anderen Deutschland.

Es tut mir aber leid, daß auch sonst vielleicht manche Meinungsverschiedenheit dadurch, daß sie zum Inhalt von Flugblättern gemacht wird, eine unnötige Schärfe in jede Unterhaltung trägt. Was sollen solche unpassenden Bemerkungen wie: „Der Klabautermann träufelt Gift“ oder „Raus aus der Giftküche“, womit die Werkzeitung der DW gemeint ist?

Es ist so furchtbar leicht, mit ein paar Redensarten Zweifel oder Mißtrauen zu säen. Ich will nicht glauben, daß das beabsichtigt war. Ich will auch unterstellen, daß in der Glosse „Raus aus der Giftküche“ dem Schreiber der Zeilen absolute Unkenntnis der Zusammenhänge zugute gehalten werden muß. Andererseits ist es doch bedauerlich, daß man sich nicht an der Quelle erkundigt, ehe man etwas zu Papier bringt. Da wird in der schon mehrfach skizzierten Glosse behauptet, die Werkzeitung hätte absolut falsche Zahlen wiedergegeben, als sie sagte, daß die Lohnerhöhung zum 1. Januar pro Jahr 5 Millionen Mark koste. Bei dieser Gelegenheit habe die Werftleitung die Beiträge zur Berufsgenossenschaft mitgezählt, die mit dem Lohn in gar keinem Zusammenhang stehen. Daran wird die wahrscheinlich witzig sein sollende Bemerkung geknüpft, daß die Werft mit dem gleichen Recht auch die Feuerversicherungen einrechnen könne. Dazu ist eine ganze Menge zu sagen. Ich will mich aber kurz fassen. Einmal sind nicht die gesamten Beiträge eingerechnet, sondern nur derjenige Teil, der durch die Lohnerhöhung entstanden ist. Der Schreiber der glosierten Glosse scheint nicht zu wissen, daß die Beiträge zu den Berufsgenossenschaften ausschließlich vom Unternehmer bezahlt werden. Die DW muß für je 1000 DM Lohnsumme einen bestimmten Betrag als Beitrag für die Berufsgenossenschaft zahlen. Wenn der Lohn sich um 6 Prozent erhöht, erhöht sich ganz zwangsläufig auch der Beitrag zur Berufsgenossenschaft um 6 Prozent. Es ist also berechtigt, wenn die Werftleitung bei der Berechnung der Kosten-erhöhung, die durch die Lohnerhöhung eingetreten ist, auch diese 6 Prozent mitzählt.

Wieso also Giftküche?

Es wirkt im übrigen wie ein schlechter Scherz, wenn ein Millionenbetrag, wenn er von einem Unternehmen aufzubringen ist, als geradezu lächerlich gering bezeichnet wird mit dem Hinweis, daß dieser Betrag den Lohnanteil am Umsatz nur etwa um 1 Prozent erhöhe.

Das sind doch alles keine Gesichtspunkte für eine ernste sachliche Betrachtung der Zusammenhänge.

Es wird doch wahrscheinlich jedem inzwischen aufgefallen sein, daß die Lage im Schiffbau nicht so ist, daß das Verdienen groß geschrieben wird. Genau so wenig, wie jemand, der Verantwortungsgefühl hat, in seinem privaten Haushalt sein gesamtes Geld ausgeben kann, weil auch mal schlechtere Zeiten kommen können, kann ein Unternehmen das tun. Ein Unternehmen muß im übrigen noch vorsichtiger sein, weil es im Gegensatz zu anders lautenden Behauptungen für Unternehmen keine Altersversorgung oder so etwas ähnliches gibt.

Man kann die Dinge betrachten, von welchem Standpunkt aus man will. Es läßt sich nicht leugnen, daß das gesamte menschliche Dasein nur dann funktioniert, wenn produktiv gearbeitet wird; denn nur die Werte, die erzeugt werden, sind es, die allen das Leben ermöglichen. Darin liegt keine Herabwürdigung der sogenannten unproduktiven Arbeit, die in den meisten Fällen genau so nötig ist wie die produktive. Es ist nur so, daß alle Dienstleistungen, zu denen ja die unproduktive Arbeit gehört, aus dem Ergebnis der produktiven Arbeit mitbezahlt werden müssen.

Vergessen wir, bitte, bei all unserer Freude über den erreichten Lebensstandard nicht, daß aus dem Ergebnis der Arbeit auch die berechtigten Forderungen der Rentner und anderer erfüllt werden müssen.

Vergessen wir weiter nicht, daß wir als ordentliche Staatsbürger Gesetze und Ordnung zu achten haben. Ich weiß, daß jetzt mancher Leser lächelt und vielleicht sogar an das unglückliche Wort eines Berliner Polizeipräsidenten aus dem Jahre 1807 denkt: „Ruhe ist die erste Bürgerpflicht.“ So sind meine Worte nicht aufzufassen. Natürlich soll jeder seine Meinung haben und soll jeder seine Meinung äußern. Das gilt in der Atomfrage genau so wie in der Frage, ob man Betriebe reprivatisieren soll oder nicht. Es geht aber nicht an, daß wegen politischer Fragen zum Mittel des Arbeitskampfes gegriffen wird, wenn man nicht beabsichtigt, die bestehende Ordnung zu beseitigen.

Es ist sicher, daß die Atomfrage, die ja letzten Endes zu den Grundlagen der Fortexistenz unseres Volkes und der ganzen Menschheit gehört, besonders gesehen werden muß. Diese Frage wird aber nicht in den Betrieben entschieden.

Inzwischen sind die ersten DW-Urlaubsreisen des Jahres 1958 nach allen drei Zielpunkten begonnen worden. Unsere DWer tummeln sich wieder im Harz, im schönen Schliersee und im Bayerischen Wald. Wir wünschen ihnen, daß sie sich erholen und frisch und gesund zurückkehren. Auch das Pfingstfest ist diesmal in völliger Arbeitsruhe mit einem freien Sonnabend gefeiert worden. Manch einer wird die Pfingstfeiertage zu einer Kurzurlaubsreise verwendet haben. Hoffentlich hat es allen gefallen. Beim Blättern im Kalender ist mir wieder zum Bewußtsein gekommen, daß der Monat Mai noch einen Gedenktag enthält, den Skagerrakttag. An diesem Tage hat im Jahre 1916 eine für die deutsche Kriegsmarine sehr ehrenvolle Seeschlacht stattgefunden, die ein Erfolg für unsere Marine war. Bei allem Willen, in Zukunft Kriege zu vermeiden, ja sie sogar unmöglich zu machen, sollte man sich doch nicht scheuen, die Erinnerung an besondere Leistungen unseres Volkes zum Schutze seiner Heimat zu gedenken. Das tut jedes Volk, das etwas auf sich hält.

Eine Reederei hat uns in jüngster Zeit ein Schreiben zugesandt, dessen Inhalt jeden von uns freuen wird. Die Joshua Hendy Corporation, New York, für die wir die Erzschiffe gebaut haben, schreibt in einem Bericht über die „Rio San Juan“: „Wir meinen, daß die außerordentlich tüchtigen Werk männer der Deutsche Werft zu ihrer Leistung, dem Bau eines guten Schiffes, das keinen einzigen Fehler erkennen läßt, zu beglückwünschen sind.“ Mit dem Wunsch, daß die DW die nächsten Jahrzehnte genau so erfolgreich bestehen möchte wie die vergangenen vier

grüßt Euch herzlichst
Euer Klabautermann



**Im Bau: Großhelgen für Schiffe
bis zu 100 000 t und mehr**