



**DEUTSCHE WERFT**

**WERKZEITUNG**  
18. Jahrgang · Nr. 8 · 28. August 1958

Was die  
nächsten Wochen  
bringen sollen:

Am 4. September wird das Frachtmotorschiff Bau-Nr. 727 (10 500 tdw) für die norwegische Reederei Haaland vom Stapel laufen.

Am 15. September 1958 wird der Stapellauf des Hinterschiffs Bau-Nr. 725, eines Turbinen-Tankers von 32 500 tdw Größe, für die norwegische Reederei Halle & Peterson stattfinden.

Am 25. September 1958 wird die Ablieferungsprobefahrt des Bauxitturbinenschiffs „Baune“ (36 000 tdw), eines Neubaus für die Sequoia Corporation in Panama, beginnen. Die „Baune“ ist ein Schwesterschiff der bereits abgelieferten Turbinenschiffe „Baumare“ und „Bauta“.

Am 25. September 1958 soll auch der Stapellauf des Vorschiffs Bau-Nr. 735 (Esso-Tanker 36 000 tdw) erfolgen.



MS „CONCORDIA TADJ“, 11100 TDW, 17 KNOTEN





# DIE DEUTSCHE WERFT

EIN ÜBERBLICK ÜBER IHREN WERDEGANG IN  
DEN ERSTEN 40 JAHREN IHRES BESTEHENS.

Von Wolfram Claviez

**A. Vom Ende des 1. Weltkrieges bis zur Inflation (1918—1923).**

- a) Ausbau der Werft in Finkenwerder.
- b) Die ersten Aufträge.

**B. Entwicklung bis zur Weltwirtschaftskrise (1923—1933).**

- a) Der Bau großer Erzschiffe und schneller Frachtmotorschiffe.
- b) Die Reiherstiegwerft und ihre Verschmelzung mit der Deutsche Werft.
- c) Verbesserungen und Spezialerzeugnisse.

**C. Die großen Aufträge bis zum Kriege (1933—1940).**

- a) Tanker.
- b) Fracht- und Fahrgastschiffe.
- c) Spezialfahrzeuge.

**D. Existenzkampf unter dem Einfluß der Politik (1940—1949).**

- a) Der 2. Weltkrieg.
- b) Stillstand bis zum Fortfall der Baubeschränkungen des Potsdamer Abkommens.

**E. Aufbauarbeit nach Fortfall alliierter Beschränkungen (seit 1949).**

- a) Die Deutsche Werft nach wenigen Jahren führend im Weltschiffbau.
- b) Vorbereitungen für große Bauaufgaben der Zukunft.

*In der Jubiläumsnummer unserer Werkzeitung hat Dr. Scholz begonnen, aus eigenem Erleben von der Geschichte der DW zu erzählen. Niemand ist berufener zu einem solchen Bericht als er, der die ganze Entwicklung der DW von ihren ersten Anfängen bis heute nicht nur miterlebt, sondern verantwortlich geleitet hat. Da zur Zeit andere Probleme die ganze Kraft der Wertleitung in Anspruch nehmen als die Geschichte der DW, werden die weiteren Aufsätze von Dr. Scholz erscheinen, sobald es die Zeit zuläßt. Um unserer Belegschaft zunächst einmal eine zusammenhängende chronologische Darstellung zu geben, in die sich alle weiteren detaillierten Berichte wie Mosaiksteinchen in ein großes Bild einfügen lassen, hatte der Verfasser aus seiner Sicht versucht, vom Werden der DW zu berichten. Dieses Heft und das folgende sind dieser Darstellung gewidmet. Vorgeschichte und Gründung brauchen nicht wiederholt zu werden; wir wollen dort anknüpfen, wo der Bericht des Juniheftes schloß.*

## Ausbau der Werft in Finkenwerder

Wer vor einem halben Jahrhundert, von der offenen See kommend, elbaufwärts nach Hamburg fuhr, erblickte an Steuerbordseite kurz hinter Blankenese, von leeren Sandflächen und Schilf umgeben, die Fischerhäuschen der Insel Finkenwerder. Ihr hat Gorch Fock in seinem Buch „Seefahrt ist not“ ein Denkmal gesetzt und uns anschaulich das Leben der Menschen seiner Heimat vor Augen geführt.

Wer heute desselben Weges kommt, entdeckt nichts mehr von dieser stillen Welt. Ihn begrüßen gigantische Krangerüste, riesige Schwimmdocks und Schiffe aller Nationen. Der Deich ist ins Binnenland gerückt, wo einst Schilf wogte, türmen sich heute Stapel von Schiffsblechen; wo die Ewerflotten lagen, machen Supertanker ihre Maschinenproben. Wo heute in der Welt der Name Finkenwerder ausgesprochen wird, meint man die Deutsche Werft, ein großes, weltweites Unternehmen, zu dem der Grundstein vor nunmehr 40 Jahren gelegt wurde, in der chaotischen Zeit des ausgehenden 1. Weltkrieges. Der Plan, in einer völlig undurchsichtigen Zeit eine neue Großwerft aufzubauen, bedurfte Mut und Entschlossenheit, aber auch weitsichtiger Überlegungen, ob so ein Vorhaben auch mehr als nur einem momentanen Bedürfnis entspringt und nicht in kurzer Zeit schon wieder überholt sei oder sich als undurchführbar herausstellen würde. Notwendig war vor allem auch jene Unbeirrbarkeit in der Durchführung, die sich gegen alle Rückschläge behauptet.

„Im Anfang war die Erde wüste und leer“ und nur der Wille, auf dem sandigen Vorland in Finkenwerder eine Werft zu bauen, war gewärtig. „Hier wollen wir Schiffe bauen“ sagte Dr. Scholz zu seinen ältesten Mitarbeitern, und mancher mag skeptisch den Kopf geschüttelt haben. Das aus Baggergut bestehende, aufgeschwemmte Vorland des Fischerdorfes Finkenwerder hatte ursprünglich drei Stichkanäle in dem Bereich des heutigen Werftgebietes. Der mittlere, Kanal B, wurde zugeschüttet und zunächst Kanal A als Ausrüstungshafen ausgebaut. Wie die Lageskizze im Juniheft zeigt, teilt der Kanal A das Terrain in das sogenannte Vorland 1 und Vorland 2.

Mit dem Vorland 1 wurde der Ausbau der Werft begonnen. Von diesen Anlagen ist heute nichts mehr zu sehen, und daher ist es schwer vorstellbar, daß sich im Anfang dort allein der ganze Betrieb abgespielt hat. Um überhaupt eine Baugenehmigung zu bekommen, richtete man zunächst provisorisch im Sommer 1918 eine U-Bootsreparaturwerkstatt ein und anschließend erfolgte der Bau von sechs kleineren, mit Holzpfählen fundierten Hellingen, neben denen noch zwei Doppelquerhelgen für den Dockbau geschaffen wurden. Auf diesen entstanden im Jahre 1918 zwei Docks von je 4200 Tonnen Tragfähigkeit, die im folgenden Jahr fertiggestellt und abgeliefert worden sind.

Das erste, was sich auf dem noch öden Gelände des Vorlandes 2 an baulicher Tätigkeit regte, war eine Betonpfahl-Fabrikation. Es sollten ja Schiffe der damals üblichen Größen bis etwa 10 000 t Tragfähigkeit auf der neuen Werft gebaut werden können, also mußten Helgenfundamente geschaffen werden, die jede mögliche Kombination in der Auflage der Schiffe zuließen: Große Schiffe allein in einem Helgentor, kleinere zu zweit, noch kleinere zu dritt nebeneinander. Dementsprechend sollte das Rammen der Pfähle erfolgen. Diese waren 10 m lang, ihre Köpfe standen in einer 1 m dicken Betonsohle. Monatelang wurde gerammt bis der ganze Helgenplatz dicht an dicht mit diesen Riesennägeln aus Beton befestigt war. Gleichzeitig wurden die großen Helgengerüste aufgebaut, die die Kabelkrananlage tragen sollten. Schon damals entstanden also jene großen Gerüste, deren charakteristische Form man in aller Welt kennt. Das Kabelkransystem war nach dem damaligen Stand der Krantechnik ziemlich ungewöhnlich. An 14 Kabeln von 280 m Länge fahren Katzen von je 4 Tonnen Tragkraft. Für größere Lasten können mittels Traversen bis zu 10 Katzen zusammengefaßt werden, so daß alle Lasten bis zu 40 Tonnen Gewicht mit dem jeweils erforderlichen Kraftaufwand transportiert werden können. Werftkräne von etwa 40 t Hubkraft, die neben den Helgenbahnen fahren, standen damals noch nicht zur Diskussion. Krananlagen bekannter Bauart waren die überbauten, wie sie damals auf den Werften der Howaldts Werke, Blohm & Voß und der Germania Kiel vorhanden waren. Ein Vergleich beider Systeme bezüglich ihrer Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit zeigt eindeutig die Überlegenheit der Kabelkrananlagen: etwa 40% der Kosten und nur 20% des Gewichts einer überbauten Anlage waren erforderlich. Außer diesen günstigen Bedingungen, die für die Wahl der Seilkräne sprachen, war ein Vorteil, daß die Montage den Ausbau der Werft in keiner

Weise hemmte. Es gab Schwierigkeiten genug, die zu überwinden waren. Stahl war knapp, Zement, Holz — alles, was zum Aufbau dringend benötigt wurde, mußte mühsam zusammengetragen werden. Ein direkter Bahnanschluß fehlte. Per Eisenbahn angeliefertes Material mußte auf die Köhlbrandfähre geschoben und dann über die Elbe zum Vorland 1 verschifft werden. Die Hindernisse, die Tide, Eisgang, Nebel, Sturm, einer so vonstatten gehenden Materialzulieferung in den Weg legten, waren auf die Dauer nicht tragbar. Es wurden daher Verhandlungen mit der Reichsbahn aufgenommen, um direkten Bahnanschluß zu erhalten. Sie zogen sich jedoch derartig lange hin, daß die Werft sich erst einmal selbst helfen mußte. Man legte also eine 3 km lange Anschlußlinie von der Werft durch die Waltershofer Hafenbecken bis zum Köhlbrand, so daß die Fähre nur noch diesen zu überqueren hatte. Ferner wurde über den Köhlfleth auf eigene Kosten eine Brücke gebaut, um nicht noch eine Fährunterbrechung in Kauf nehmen zu müssen. Über eine direkte Verbindung mit dem Harburger Gleisnetz wurde weiter verhandelt.

Der Aufteilung des Geländes lag die Reihenfolge der Arbeitsgänge zugrunde, die sich bei der Verarbeitung des Materials ergab. Die per Bahn angelieferten Platten und Profile wurden auf einem großen Lager hinter den Schiffbauhallen abgelegt, durchliefen die Schiffbauhallen und gelangten dann bearbeitet zum Vormontageplatz, von wo aus sie im geraden Wege mittels der Kabelkrananlage zum Helgen befördert wurden. Wenn das Schiff fertig und vom Stapel gelaufen war, schleppte man es in den zum Ausrüstungshafen ausgebauten Kanal A, wo mit der inneren Ausgestaltung begonnen wurde und das Schiff gemäß dem Stand der fortschreitenden Arbeit allmählich entlang den verschiedenen Werkstätten nach vorn verholt wurde, um schließlich an der Kanaleinfahrt klar zur Maschinenprobe zu sein. Nicht nur der Platz des Materiallagers, der Hallen und der Helgen zueinander waren damit gegeben, sondern auch die Anordnung der Werkstätten fügte sich dieser großen Ordnung ein. Sie erwies sich als so nützlich, daß sich bis heute keine Veranlassung zu einer Änderung ergeben hat. Am Ende des Kanals lag dementsprechend die Kesselschmiede, es folgten: Hauptmagazin, Hammerschmiede, Rohrbiegewerkstatt, E-Werkstatt, Schlosserei, Tischlerei, Malerei, Taklerei — um nur die wichtigsten aufzuzählen. In der Mitte des ca. 1 km langen Kais wurde der große Turmdrehkran aufgestellt, mit dessen Ausleger eine Fläche von 100 m Durchmesser bestrichen wird. In seinem Bereich wurde das Ausrüstungsmagazin sowie der Platz für schwere Einbauteile und Motoren gelegt.

*Die Abbildungen zeigen unsere Werft im Jahre 1920 : Die Fähre für die Materialversorgung auf dem Wasserweg, die Verbreiterung des Kanals A und unten, über die Schiffbauhalle hinweg, ein Stück des später zugeschütteten Kanals B.*





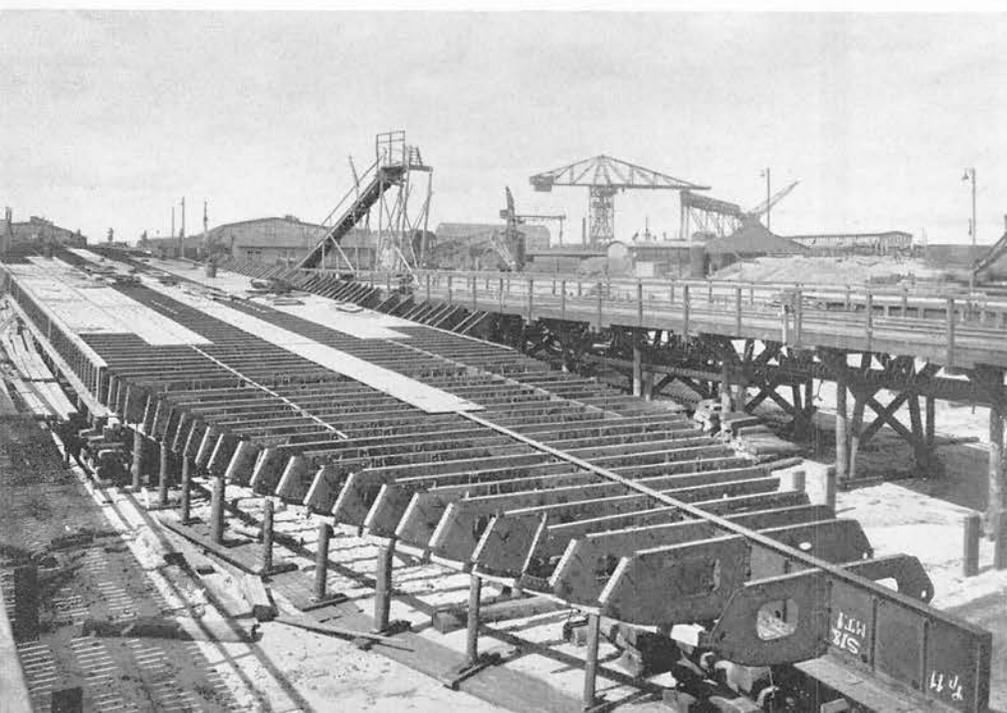
## Die ersten Aufträge\*

Auf dem Vorland 1 schienen sich die Bauarbeiten zunächst nicht ungünstig anzulassen. Im Oktober 1918 konnten, wie schon gesagt, bereits zwei Schwimmdocks von je 4200 Tonnen Tragfähigkeit aufgelegt werden. Noch zeigten sich die katastrophalen Folgen des verlorenen Krieges nicht in ihrer vollen Tragweite. Die sechs kleinen Hellinge für Schiffe bis zu 4000 tdw wurden auch im Jahre 1919 fertig, aber sie blieben vorerst unbelegt, weil das Schicksal der auf den deutschen Werften in Bau befindlichen Schiffe erst durch die Londoner Verhandlungen entschieden werden sollte, die im Mai 1920 stattfanden. Die Ungewißheit lastete erdrückend auf der deutschen Schifffahrt und hemmte neben allen anderen Sorgen und Hindernissen den Wiederaufbau. Das Ergebnis der Verhandlungen war schlimmer als man befürchtet hatte.

\*) Siehe auch die Abbildungen im Juniheft.

Nicht nur, daß Deutschland fast den gesamten Rest seiner im Kriege durch Versenkungen und Beschlagnahmen auf fast die Hälfte seiner Vorkriegstonnage dezimierten Flotte abliefern mußte, wozu es schon in dem Trier-Brüsseler Schifffahrtsabkommen vom 13. Januar bzw. 16. März 1919 gezwungen worden war; der Friedensvertrag ging noch weit über diese Bedingungen hinaus. Die maximale Größe der deutschen Schiffe wurde von der ursprünglich auf 2500 tdw festgelegten Grenze auf 1600 tdw herabgesetzt. Alle größeren Schiffe mußten abgeliefert werden, von allen kleineren genau festgelegte Prozentsätze. Das allerschlimmste war, daß kaum ein Punkt des Vertrages klare und eindeutige Bedingungen diktierte, sondern daß es Klauseln gab wie: „vom Tage der Ratifizierung an“, ... „die Kommission für Wiedergutmachung wird binnen 3 Monaten nach Inkrafttreten dieses Vertrages die Höhe der Tonnage bekanntgeben, die in jedem der beiden folgenden Jahre auf deutschen Werften in Auftrag zu geben sind“ usw. Alles blieb also offen und lähmte die deutsche Wirtschaft noch mehr als die härtesten konkreten Bestimmungen. Diesem Druck von außen stand kein fester innenpolitischer Wille gegenüber. Zerissener und instabiler konnte Deutschland gar nicht sein. Revolution, zunehmende Teuerung, feindliche Besatzung, Ma-

nach Inkrafttreten dieses Vertrages die Höhe der Tonnage bekanntgeben, die in jedem der beiden folgenden Jahre auf deutschen Werften in Auftrag zu geben sind“ usw. Alles blieb also offen und lähmte die deutsche Wirtschaft noch mehr als die härtesten konkreten Bestimmungen. Diesem Druck von außen stand kein fester innenpolitischer Wille gegenüber. Zerissener und instabiler konnte Deutschland gar nicht sein. Revolution, zunehmende Teuerung, feindliche Besatzung, Ma-



Oben: Das erste auf Vorland 2 gebaute Schiff im Ausrüstungshafen

Unten: Kiellegung auf Vorland 1. Der 4000 tdw große Dampfer „Thor“

aterialknappheit, wirtschaftliche Not der deutschen Reedereien — das waren die Begleitumstände, unter denen die Deutsche Werft ins Leben trat. Diese Schwierigkeiten galten für alle. Aber für die junge Werft kam noch hinzu die Nötigung, den Aufbau mit größter Beschleunigung durchzuführen. Auf der ganzen Welt wurde fieberhaft gebaut, um die Konjunktur auszunutzen, und Deutschland war, mit der Hypothek des Versailler Diktats belastet, kein gleichwertiger Konkurrent in diesem internationalen Wettstreit. Der Verlust an Schiffsraum betraf ja nicht nur Deutschland, er betraf die ganze Welt, und die Welt-schiffbauleistung von 1918 ist vorher niemals auch nur annähernd erreicht worden. Deutschland war nun das Warten aufgezwungen, und die Gefahr, den Anschluß zu versäumen, wurde immer drohender. An sich war der Gedanke naheliegend, daß Deutschland nach den Schiffsverlusten durch den Krieg zur Wiederherstellung seiner Handelsflotte sowie für die Bewältigung von zu erwartenden Auslandsaufträgen neuer Werften bedurfte. In der Tat wurden neben der DW dreißig neue Werften in jener Zeit gegründet, von denen allerdings nur zwei am Leben blieben und sich durchgesetzt haben.

Aber trotz der aktiven Wiederaufbauarbeit in allen schiffahrttreibenden Ländern der Welt hatte niemand voraussehen können, daß mit Kriegsende die gesamten Schiffsverluste schon wieder ausgeglichen waren, daß genau ein Jahr nach der Gründung der DW, im Juni 1919, als in Finkenwerder noch kein Schiff auf Stapel gelegt worden war, der Stand der Welthandelsflotte den von 1914 bereits um eineinhalb Millionen BRT überschritten hatte. Statt Mangel an Schiffen herrschte plötzlich Tonnageüberangebot. Ein großer Teil der fahrbereiten Schiffe mußte damals aufgelegt werden. Viele wurden zu Preisen verkauft, mit denen bei den damaligen Materialkosten keine Werft konkurrieren konnte. Es gab daher viel mehr Reeder, die alte Schiffe im Ausland aufkauften als solche, die Aufträge für Neubauten vergaben. Das gab die Richtlinie für die junge Werft: Qualitätserzeugnisse waren zu liefern, Schiffe zu bauen, die den alten überlegen waren und solche, die dringend gebraucht wurden wie: Sonderschiffe oder Schwimmdocks. Die Idee des Serienschiffbaues brauchte deshalb nicht aufgegeben zu werden. „Kein Massenschiffbau, sondern Qualität, aber in Standardausführung, wenige Typen, hochwertige Erzeugnisse“ hieß nun das Programm, das bis heute durchgeführt worden ist.

Einer der ersten Auftraggeber der Deutschen Werft war die Hamburg Amerika-Linie. Sechs 2000 Tonnen große Frachtdampfer vom Typ der „Alesia“ waren die ersten Kiellegungen des Jahres

*Oben: Die vier Holländer wurden auf Stapel gelegt, bevor Krananlage und Ablaufbahn fertig waren.*

*Unten: Querstapellauflage von Seeleichtern auf Vorland 1*



1920 auf dem Vorland 1. Es wurden Dampfer und nicht, wie das Programm es wollte, Motorschiffe, weil sich eine günstige Gelegenheit zum Erwerb noch aus dem Kriege bereitliegender Dampfmaschinen ergab. Die Akten aus jener Zeit gaben Auskunft über die Schwierigkeiten, die überwunden werden mußten. Durch den Materialmangel schritt die Ausführung der Schiffe nur langsam voran. Man ließ sich aber nicht beirren und ging mit allen Kräften an den Ausbau der weitaus großzügigeren Werftanlagen auf dem Vorland 2, die die eigentliche Deutsche Werft werden sollten. Das Vorland 1 sollte zu einer Reparaturwerft weiter ausgebaut werden; doch zeigte sich,



daß die weiter hafeneinwärts liegende Hamburger Werft AG durch ihre Lage noch größere Vorteile für eine Reparaturwerft bot. Sie wurde unter dem Namen „Deutsche Werft Betrieb Tollerort“ am 1. Januar 1920 pachtweise übernommen. Auf der Hamburger Werft lagen bereits die Schiffe „Beuersplein“ und „Westplein“ von je 7300 Tonnen sowie vier Fischdampfer auf Stapel. Sie waren die ersten, die die DW im Jahre 1920 fertigstellte. Die Ablieferung der „Beuersplein“, die bei Nacht und Nebel an dem von den Spartakisten besetzten Cuxhaven vorbeigeschmuggelt wurde, war ein Huzarenstück, kennzeichnend für den Unternehmungsgeist und die Kühnheit des jungen Unternehmens, das entschlossen war, vor keiner Schwierigkeit zu kapitulieren und unter allen Umständen seine Verpflichtungen einzuhalten.

Auf dem Vorland 2 waren eben erst die Helgen fundamementiert, noch stand die große Krananlage nicht fertig da, als das Turbinenschiff „Aldabi“ auf Stapel gelegt wurde, das erste der vier von der holländischen Reederei van Nievelt & Goudrian in Auftrag gegebene 9000 tdw großen Schiffe. Das war im Juli 1920. Mit der „Aldabi“ zugleich wuchs die Werft. Als das Schiff ablaufbereit war, stand auch die Kabelkrananlage über allen sechs Ablaufbahnen fertig da.

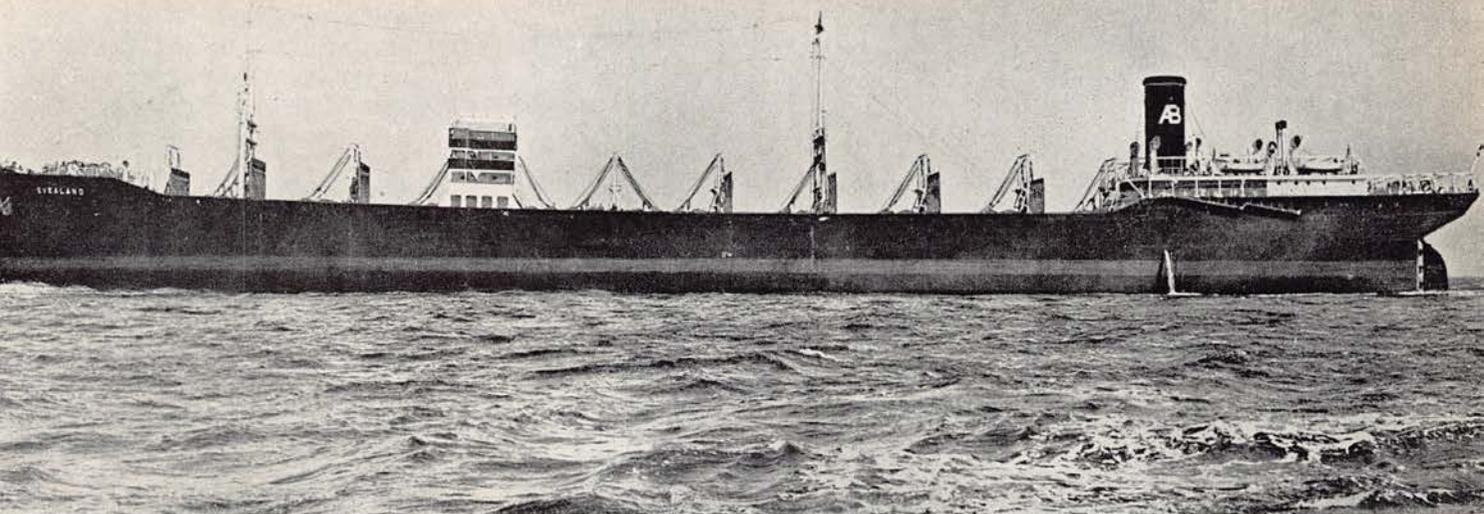
Von diesem Zeitpunkt an nahm die Zahl der Aufträge ständig zu. Das Aktienkapital wurde von 10 auf 30 Millionen Mark erhöht. Noch rechnete man nicht mit der Inflation, obwohl die Teuerung seit 1917 immer weiter fortschritt. Jetzt bewiesen die für die Gründung der Deutschen Werft maßgebenden Gesichtspunkte ihren Wert und ihre Richtigkeit. Nur durch den systematischen Bau von Spezialschiffen konnte man dem Überangebot auf dem Weltmarkt begegnen. Die Nachfrage nach Qualitäts- und Sonderbauten wurde immer größer. Es handelte sich vor allem um Tanker, Motorschiffe und Schwimmdocks. Am Anfang standen die beiden kleinen Motortanker „Julius Schindler“ und „Ossag“ mit je 3950 Tonnen, die man als Versuche werten kann. Später kristallisierten sich bei weitgehender Anpassung an die individuellen Wünsche der Reeder Standardschiffe heraus, von denen einige in stattlicher Anzahl zur Ausführung gelangen sollten.

Wie die Entwicklung fortschreiten würde, ließ sich in den Anfängen der zwanziger Jahre nicht übersehen. Der deutsche Reeder war damals in der ungünstigsten Lage. Mußte er doch nach dem verlorenen Kriege auf die ihm schon 1917 in Aussicht gestellten Entschädigungen verzichten. Vorschüsse, die die neu gegründete Reederei Treuhandgesellschaft den Reedern zahlen sollte, wurden gar nicht oder nur ganz unzureichend gegeben, so daß deutsche Aufträge kaum zu bekommen waren. Von den schon er-

teilten deutschen Aufträgen wurde die Hälfte annulliert. Einige Schiffsneubauten auf Tollerort mußten vorübergehend ganz stillgelegt werden. Auch die ausländischen Reeder hatten ihre schweren Sorgen und viele ausländische Werften mußten, um nur ihren Betrieb notdürftig aufrechtzuerhalten, Aufträge annehmen, die mehr Verlust als Gewinn versprachen. Es war infolgedessen lebensnotwendig, dem Betrieb die denkbar größte Elastizität zu geben und auch Aufgaben zu übernehmen, die ein gesichertes Unternehmen in normalen Zeiten abgelehnt hätte.

So brachte die erste wiederaufgenommene Handelsbeziehung mit Rußland einen Spezialauftrag, den die Deutsche Werft unverdrossen ausführte. 700 Lokomotiven waren auf die russische Spurweite umzustellen, dann mittels Spezialkonstruktionen auf Dampfern zu verladen und nach Rußland zu transportieren. Die eigens zu diesem Zweck vorgenommenen Einbauten mußten nach erledigtem Auftrag wieder entfernt werden. Ferner hatte die Deutsche Werft damals einen Abwrackbetrieb eingerichtet, um dem Mangel an Schrott bei den Hüttenwerken abzuweichen. Sie mußte ihn aber im nächsten Jahr wieder aufgeben, da die Preise für abzuwrackende Schiffe und die Arbeitslöhne ständig anstiegen und schließlich in keinem Verhältnis mehr zu den erzielten Schrottpreisen standen. Ein weiteres Beispiel für die Anpassungsfähigkeit war die Angliederung einer Fabrik zur Herstellung eiserner Fässer. Auf diese Weise ließ sich die Verzinkerei der Werft besser ausnutzen, die vom Schiffsausrüstungsbetrieb noch nicht voll in Anspruch genommen war.

Seit 1922 trat die DW als Spezialwerft für den Bau von Motorschiffen auf. Der ausgezeichnete Burmeister-&Wain-Motor und die sorgfältige Ausführung der Olmaschinengesellschaft der AEG, die die Lizenz für den Bau der B.&W.-Maschinen hatte, trug dazu bei. So gaben die Schweden zwei Motorfrachtschiffe für den Erztransport in Auftrag, die die größten Motorfrachter der Welt werden sollten. Doch zunächst sank das Ablieferungsergebnis, das 1922 mit 103 885 tdw recht zufriedenstellend war, in den Jahren 1923 und 1924 wieder erheblich. Schuld daran waren in erster Linie die Ruhrbesetzung und die Verkehrssperre, die eine katastrophale Stokkung in der Materialversorgung auslösten. Die Belegschaft mußte um mehr als die Hälfte reduziert werden. Die Jahresabrechnungen erreichten astronomische Zahlen, und der tatsächliche Wert war verschwindend gering. Was waren schon die 5237 Billionen Mark Reingewinn des Jahres 1923, wenn ein Brot schon 1 Billion kostete? Dazu kam noch, daß die Steuern derartig anwuchsen, daß sie die Industrie überhaupt zu erdrosseln drohten. Die Aussichten für die Zukunft waren denkbar ungünstig.



Das größte Motorfrachtschiff seiner Zeit

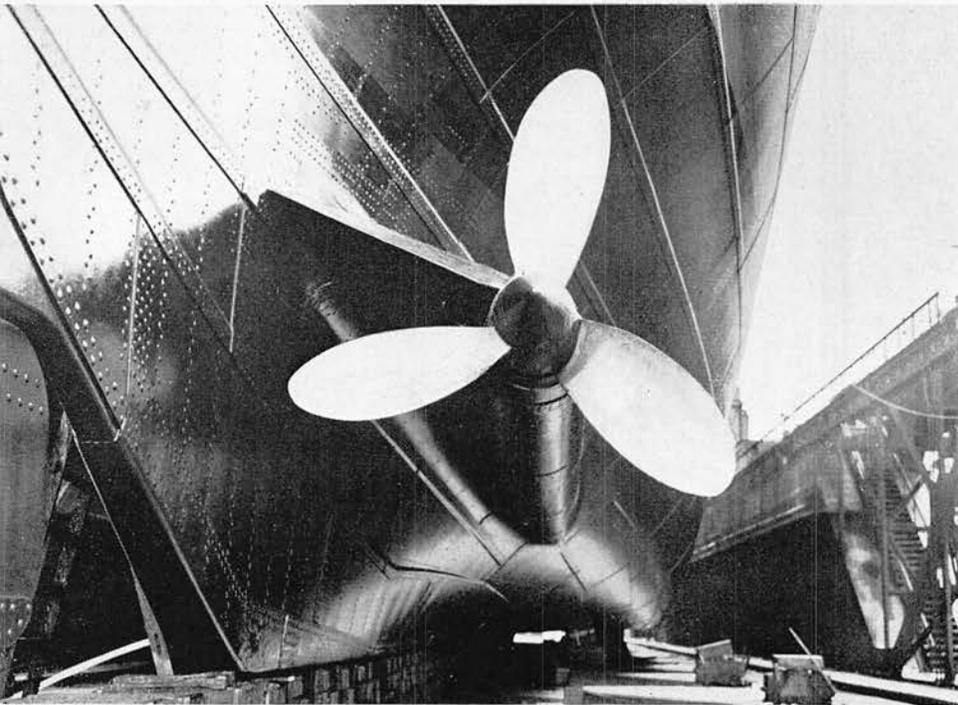
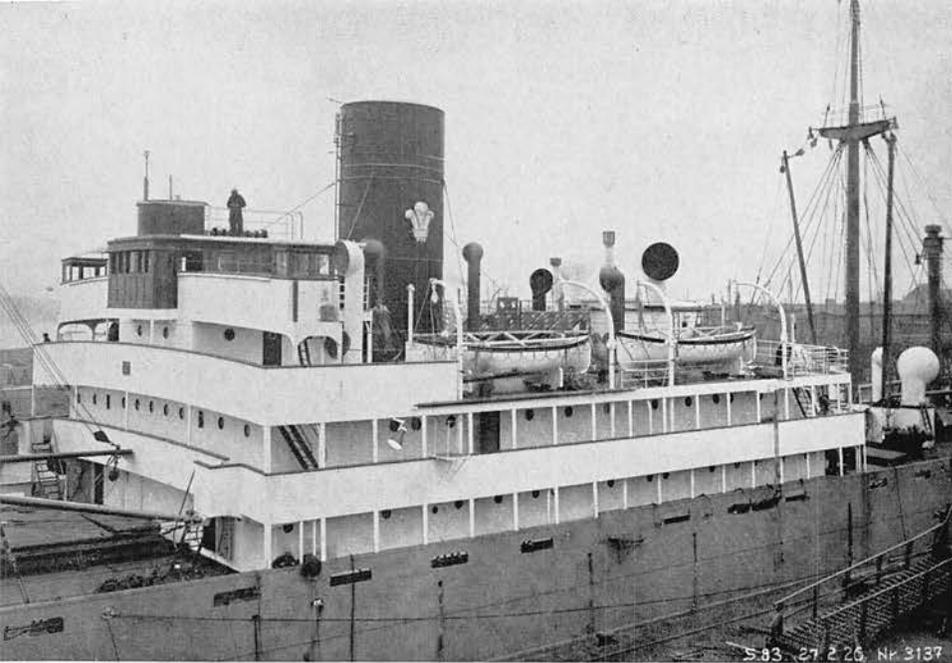
## Der Bau großer Erzschiiffe und schneller Frachtmotorschiffe

Jahresablieferungen und Bilanzen geben an sich noch kein objektives Bild von dem Werdegang eines Unternehmens. Nach ihnen wäre nämlich das Jahr 1924 das bedenklichste der ersten Epoche innerhalb der Geschichte der Deutschen Werft gewesen. Das Ergebnis von zwei Frachtmotorschiffen und 12 kleinen Fischdampfern, eine Jahresleistung von 37 480 tdw, war kaum zufriedenstellend. Deutsche Aufträge lagen überhaupt nicht vor. Tatsächlich war der Tiefpunkt aber schon überschritten, denn in diesem Jahr befanden sich die erwähnten Erzschiiffe „Svealand“ und „Americaland“ von je 20 500 tdw für schwedische Rechnung in Bau. Eine Bestellung von fünf norwegischen Motorschiffen von je 9000 tdw sah Weltmarktwährung vor, während bei uns doch die Finanzlage ein Chaos war. Die Werft befand sich dadurch im Besitze eines gewissen Betrages wertvoller Devisen. Die Stabilisierung der deutschen Währung nach der Inflation garantierte schließlich weiteren Aufstieg und wirtschaftliche Gesundheit. Doch eine Schwierigkeit folgte auf die

andere. Mußte im Jahre 1923 wegen des Materialmangels die Hälfte der Belegschaft entlassen werden, führte 1924, als die Aufhebung der Ruhrsperrre wieder vollen Arbeitseinsatz ermöglichte, ein allgemeiner, 3 Monate dauernder Streik um die Einführung des Neunstundentages zu neuen Unterbrechungen. Nicht nur der Neubaubetrieb stockte, auch Dock- und Reparaturgeschäft litten unter dem Streik. Von Anbeginn hatte die Werft Wert darauf gelegt, daß der Reparaturbetrieb allen Anforderungen gewachsen war. Tollerort hatte eine Ufermauer bekommen, ein Dock von 8000 Tonnen und eine Slipanlage. Dieses neue Dock war das fünfte, das die Deutsche Werft bis dahin gebaut hatte. Die Pläne zu diesem sowie für die in den nächsten Jahren folgenden Docks arbeitete die der DW nahestehende „Dockbau-Gesellschaft mbH, vorm. Philipp v. Klitzing“ aus, die damals auch schon große Docks für ausländische Rechnung entworfen hatte. Die Dockbau-Gesellschaft wurde 1923 von der DW, der GHH und der MAN als Nachfolgerin der Firma



Lukenkonstruktion der „Svealand“



Brücke und Unterwasserschiff der Prince-Liner

Philipp v. Klitzing gegründet. Sie hatte von ihrer Rechtsvorgängerin den gesamten technischen Stab, Archiv und Schutzrechte übernommen. Dadurch blieben ihr die Erfahrungen langjähriger Arbeit im Entwurf von Schwimmdocks erhalten, die durch Aufnahme neuer Arbeitsgebiete auch nach anderen Richtungen hin erweitert werden sollten. Zum Arbeitsfeld der Dockbau-Gesellschaft gehörten bald schwimmende Bauwerke aller Art, Kranpontons, Schleusentore, Baggerfahrzeuge, schwimmende Rammen und anderes.

Die junge Werft mußte ihre bisher größten technischen Aufgaben unter den schwierigsten wirtschaftlichen Voraussetzungen durchführen. So wurden die großen schwedischen Erzschiffe zwar ein großer technischer, aber kein finanzieller Erfolg. Die beim Abschluß des Festpreises einkalkulierten Lohn- und Preissteigerungen wurden durch die wirtschaftlichen Verhältnisse der Inflationszeit weit in den Schatten gestellt. Doch war dieses von weniger nachhaltiger Wirkung als das positive Ergebnis, daß diese Schiffe, die als die damals größten Frachtmotor-

schiffe der Welt die Blicke der schärfsten internationalen Kritik auf sich zogen, in jeder Hinsicht allen Anforderungen entsprachen. Es waren Doppelschrauben-Motorschiffe von 21 200 tdw. Alle heute zur Selbstverständlichkeit gewordenen Merkmale von Erztransporten waren der Konstruktion der „Svealand“ und „Americaland“ schon eigen. Hoher Erzboden und breite Seitentanks machten den Laderaum klein und ließen den Schwerpunkt der Ladung hoch genug rücken, um allzu harte Schlingerbewegungen zu vermeiden; Längsspanntensystem verlieh dem Schiff hohe Längsfestigkeit, Aufteilung der Laderäume und Tanks ließen im übrigen erkennen, daß dieser Schiffstyp wesentliches mit dem Tanker gemein hat.

Fast immer liegen mit der Schaffung eines neuen Schiffstyps seine speziellen Merkmale fest. Große Ähnlichkeit haben unsere beiden Schiffe mit den Erzschiffen der großen Seen Nordamerikas gehabt. Der Unterschied zu diesen bestand aber darin, daß die „Svealand“ und „Americaland“ nicht wie jene abwechselnd als Erzfrachter oder Tanker fuhren, sondern ausschließlich für den Erztransport Verwendung fanden, und daß sie keine Dampfanlage, sondern Dieselmotoren hatten. Ein weiteres, noch heute die großen Erzschiffe kennzeichnendes Charakteristikum besaßen auch schon diese beiden Schiffe: ihre Ladeeinrichtungen waren ausschließlich für die Häfen zu-

geschnitten, die für diese Schiffe in Betracht kamen: Cruz Grande bei Coquimbo an der Küste Chiles als Beladehafen und Sparrows Point bei Baltimore sowie New York zum Entladen. Cruz Grande — Panama Canal — Baltimore und zurück waren lange Zeit hindurch die ständige Route dieser Schiffe, die durchschnittlich 334 Seetage im Jahr aufwiesen und nur 31 Tage Hafeneinliegezeit zum Laden und zum Löschen benötigten. Dieses Ergebnis sprach sehr zugunsten des Motorantriebes, für den sich die Deutsche Werft immer wieder einsetzte.

Das Verhältnis von technischem Erfolg zu finanziellem Mißerfolg war ein ähnliches bei dem Auftrag von fünf Motorschiffen von je 10 000 tdw mit 14,5 Knoten Geschwindigkeit für englische Rechnung. Die für die Rio-Cape-Line gebauten Doppelschrauben-Motorschiffe „Japanese Prince“, „Malayan Prince“, „Asiatic Prince“, „Japanese Prince“ und „Chinese Prince“ brachten ebenfalls nicht den erhofften Gewinn. Aber die Werft hatte zu tun und der Prestigegewinn war erheblich, denn es handelte sich zum erstenmal in der Geschichte um einen englischen Auftrag an eine deutsche Werft. Es war eine Serie hochwertiger, schneller Motorschiffe.

## Die Reiherstiegwerft

Im Jahre 1926 trat der Hamburger Senat an die Deutsche Werft mit dem Wunsch heran, das Gelände Tollerort wieder zurückzuerhalten. Der Betrieb wurde daraufhin aufgegeben, und auch das Vorland 1 wurde abgestoßen. Gleichzeitig wurden aber Verhandlungen mit der mitten im Hamburger Hafen gelegenen Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik eingeleitet, um das Reparaturgeschäft der DW, in Zusammenarbeit mit dieser Werft, fortzuführen und weiter auszubauen. Ein kurzer Blick auf diese Werft ist hier am Platze.

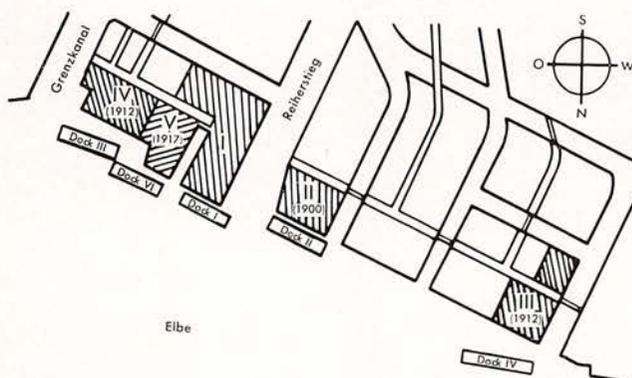
Man begegnet den ersten Spuren dieses alten Hamburger Unternehmens schon im Herbst 1706. Ein Hamburger Kaufmann, Lucas Kramer, hatte die 1698 auf der Elbinsel Wilhelmsburg angelegte Sägemühle erworben, der er eine „Schiffbauerei“ angliederte. Der Betrieb wurde nach Kramer von seinem Schwiegersohn weitergeführt, Berend Roosen, der Grönland-Reeder war und 10 Walfangschiffe auf seiner eigenen Werft gebaut hatte. Nach dem Tode Roosens im Jahre 1788 ging das Geschäft an seine Erben über, die im Zuge der fortschreitenden Technisierung eine Maschinenfabrik bauten. Indessen war die Bedeutung des Schiffbaues in Hamburg nicht groß. Er erlebte erst um die Mitte des vorigen Jahrhunderts einen Aufschwung.

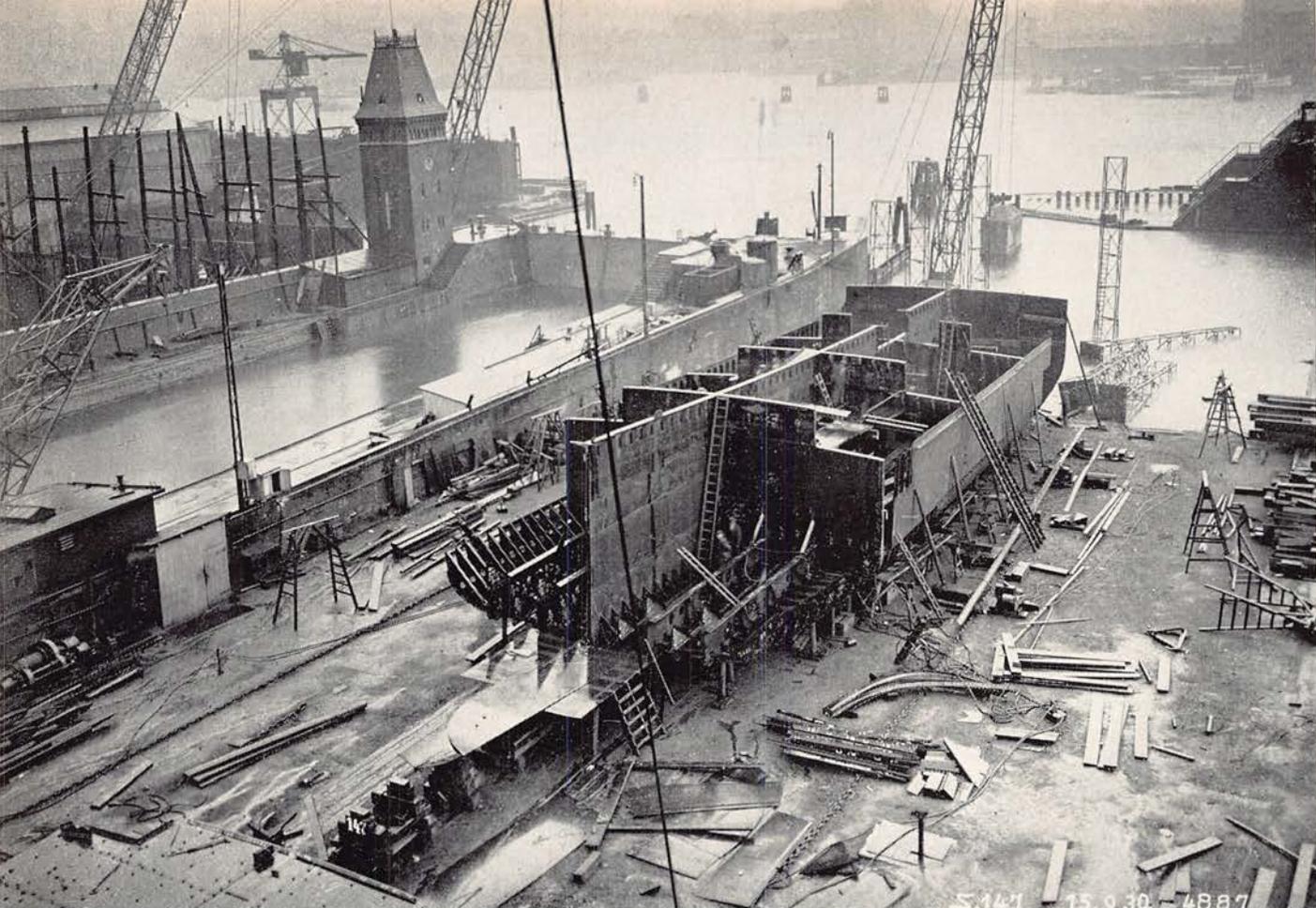
Die Reiherstiegwerft wurde im Jahre 1849 an die Firma Johann Cäsar Godefroy & Sohn verkauft. Diese bekannte Handels- und Schiffahrtsgesellschaft baute in den ersten acht Jahren, in denen die Werft in Godefroys Händen war, 24 Segelschiffe zwischen 70 und 1200 BRT in eigener Regie. Man schrieb das Jahr 1860. Der Eisenschiffbau begann, den traditionellen Holzschiffbau abzulösen, die Schiffsgrößen wuchsen. Wollte die Werft nicht hinter der Zeit zurückbleiben, mußte sie diesen Umbruch mitvollziehen. Das tat sie und verlegte ihren Betrieb dorthin, wo der Reiherstieg-Kanal in den Elbstrom mündet. Hellinge wurden gebaut, Werkstätten errichtet und unter dem Namen Reiherstieg-Schiffswerfte und Kesselschmiede nahm die Werft den Bau von eisernen Schiffen, Seglern, Schuten, Leichtern, Barkassen, Fähren und Dampfern auf. Bis 1880 reichte ihre Kapazität für die anfallenden Aufträge aus. Aber dann erwies sie sich als unzureichend. Der Dampfer „Rhaetia“ für die Hamburg Amerika-Linie überstieg mit seinen 3553 BRT alle bis dahin auf dieser Werft gebauten Schiffsgrößen, und gemessen an den Aufträgen, die bald danach folgen sollten, war auch das nur ein kleines Schiff. Man trug dieser Entwicklung Rechnung und baute um. Die 5 Hellinge, die zu klein geworden waren, wurden abgebrochen und an ihre Stelle traten zwei große, auf denen Schiffe bis zu 180 m Länge gebaut werden konnten. Auch für Dockungsmöglichkeit wurde gesorgt durch den Selbstbau eines 5800 t tragenden L-Docks. Doch nun wurde der Platz zu eng für die erforderlichen Werkstätten und man mußte für neues Gelände sorgen.

Die Skizze verdeutlicht das schrittweise Anwachsen der Werft in den drei Jahrzehnten nach ihrer Verlegung. Wir müssen uns vergegenwärtigen, daß der Hamburger Hafen auch zu der Zeit, als der Großschiffbau nach unseren heutigen Begriffen noch in den Kinderschuhen steckte, mit kleinen Werften, Schuppen und Anlagen angefüllt war, und eine wachsende Werft nur unter größten Schwierigkeiten neues Gelände erwerben konnte. Die Erweiterung der Reiherstiegwerft ist ein klassisches Beispiel dafür. Es folgte nach der in der Skizze mit I bezeichneten ersten Anbaufläche im Jahre 1900 das 17 000 qm große mit II gekennzeichnete Stück Land, das durch den Reiherstieg-Kanal von der Stammwerft getrennt war. Eine andere Ausdehnungsmöglichkeit hatte die Werft

vorerst nicht, denn das der Hamburg Amerika-Linie gehörende Trockendock an der Westgrenze der Wichhorstschen Werften bildete eine unverrückbare Grenze. Zwölf Jahre lang arbeitete der Betrieb auf diesen Flächen beiderseits des Reiherstiegarms, deren jeder ein L-Dock nach dem System Clarke and Standfield vorgelagert war: das erwähnte von 5800 t und ein neues von 11 500 t Tragkraft. In diesen zwölf Jahren baute die Werft etwa 50 Schiffe, unter denen

manche waren, die zum Stolz der deutschen Handelsflotte gehörten. Unter den Bestellern befanden sich die Hamburg Amerika-Linie, die Hamburg-Süd, die Woermann- und Deutsche Ostafrika-Linie, die deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos und die Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Nur einige Schiffe seien hier genannt, deren man sich heute noch erinnert: „Cap Frio“, „Cap Roca“, je 5704 BRT, 1900 für die Hamburg-Süd gebaut, Doppelschraubendampfer „Kurfürst“, 5655 BRT 1901 für die Deutsche Ost-Afrika-Linie, die Dampfer „Prinz Eitel Friedrich“ und „Prinz Waldemar“ von je 4650 BRT im Jahre 1902 für die HHL und der Doppelschraubendampfer „Feldmarschall“ (6142 BRT) für die Deutsche Ost-Afrika-Linie im darauf folgenden Jahre gebaut, ferner die Dampfer „Dania“ und „Polynesia“ von 3898 BRT und 6022 BRT für die Hamburg Amerika-Linie, sowie der Doppelschraubendampfer für die Hamburg-Süd „Cap Blanco“ von 7523 BRT 1904/05, schließlich die 6225 BRT große „Adolf Woermann“ des Jahres 1906, die 7200 BRT großen Kosmos-Dampfer „Roda“ und „Helnan“ des Jahres 1908 und die fast 10 000 BRT großen Hamburg-Süd-Doppelschraubendampfer „Bahia Blanca“ und „Bahia Castillo“ der Jahre 1912 und 1913. Erwähnt sei auch der 1913 für die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft gebaute Motortanker „Wotan“ von 5703 BRT, der mit seinem in Kiel gebauten Schwesterschiff „Hagen“ und der „Loki“ einer der drei ersten Motortanker der Welt gewesen ist.





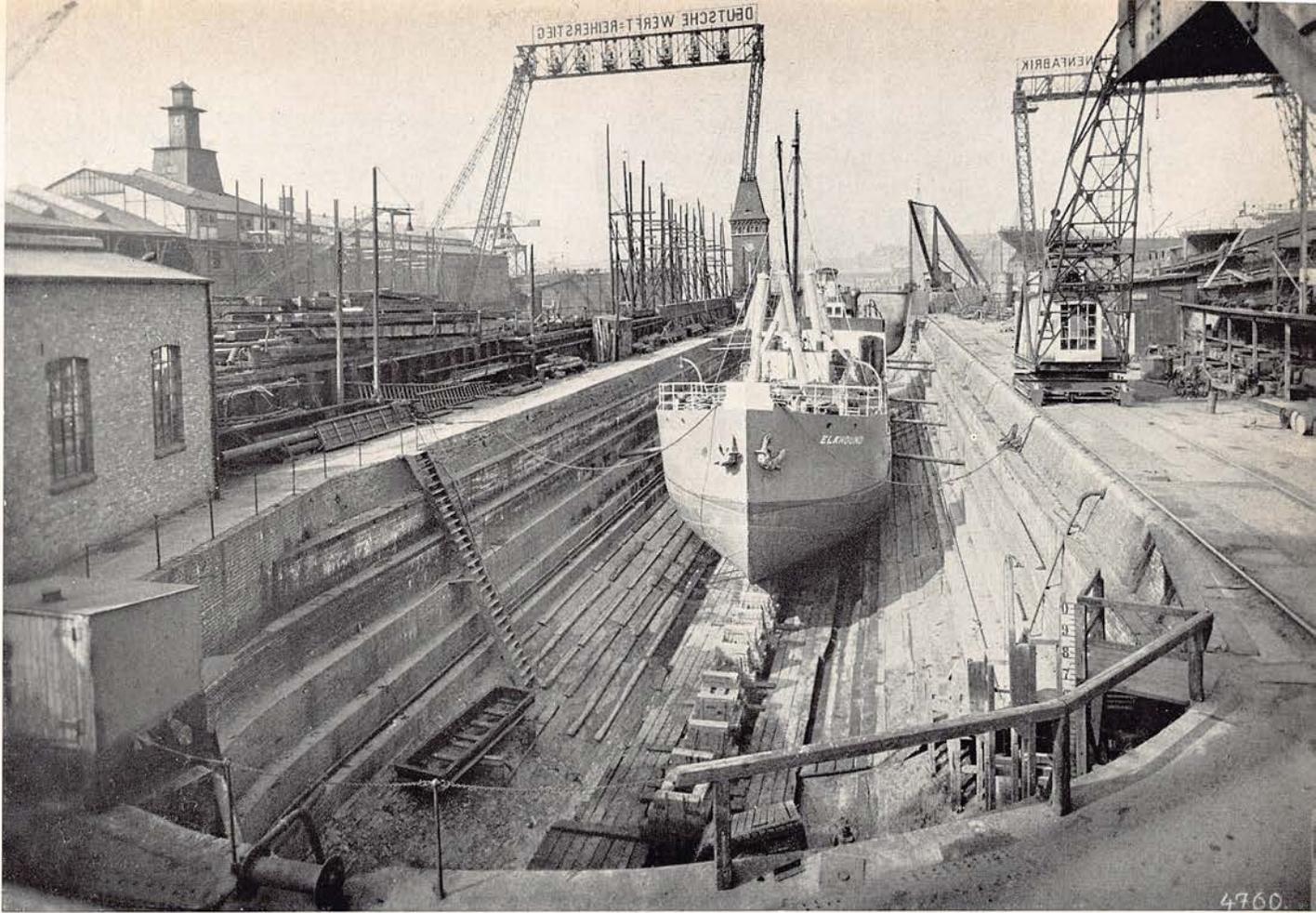
So sah es einmal auf dem Reiherstieg aus

Das Jahr 1912 stellt die nächste Stufe in der Entwicklungsgeschichte der Reiherstiegwerft dar. Abermals gelang es, Geländezuwachs zu erhalten, aber wieder waren es Landstücke, die nicht in unmittelbarer Nachbarschaft lagen. Es handelte sich einmal um die Werft von Heinrich Brandenburg, nahe dem Elbtunnel, die unter dem Namen „Abteilung Heinrich Brandenburg“ und später als „Reiherstieg Werk III“ fortlebte, und zum anderen um ein 18 000 qm großes Gebiet östlich der schon erwähnten Wichhorst'schen Werft, das in der Skizze mit IV bezeichnet ist. Beschränkte sich die Abteilung Heinrich Brandenburg mit ihren vorhandenen Einrichtungen auf den Bau von kleineren Dampfern und Schleppern, Alsterschiffen, Lotsen- und Fischdampfern, erfuhr die Werft im Osten eine großzügige Neugestaltung. Dem mit einer neuen Kaianlage befestigten und einem fahrbaren Portalkran von 40 t Hubkraft versehenem Ufer wurde ein 20 000 t hebendes Schwimmdock vorgelagert, Verwaltungsgebäude und Maschinenfabrik wurden neu gebaut und diese mit den nach dem Stand der Technik neuesten Werkzeugmaschinen ausgerüstet.

Dem Zusammenwachsen zu einem geschlossenen Komplex stand jetzt nur die Wichhorstsche Werft im Wege, die als Korridor die Gebiete I und IV voneinander trennte. Sie fiel im Jahre 1917 an die Reiherstiegwerft, und damit kamen die räumlichen Veränderungen in diesem Gebiet für die nächsten Jahrzehnte zum Stillstand.

Der Weltkrieg 1914 bis 1918 hatte Kriegsaufträge, die Nachkriegszeit hauptsächlich Aufträge von Fischereifahrzeugen gebracht. Nur zwei Dampfer für A. Kirsten und zwei Motorschiffe für H. C. Horn überschritten die 1000-t-Grenze. Dann erfolgte die Fühlungnahme mit der Deutschen Werft.

Zunächst arbeitete die Deutsche Werft bei maßgeblicher Beteiligung mit der Reiherstiegwerft zusammen. Aber die Koexistenz zweier selbständiger Firmen ging nicht so gut, wie man erwartet hatte. Deshalb kam es am 1. Oktober zu einer völligen Verschmelzung. Nach der Übernahme wurde die Leistungsfähigkeit der alten Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik durch umfangreiche Neubeschaffungen von Maschinen und neuen Anlagen wesentlich erhöht. Im Jahre 1928 hat der Betrieb bereits mit Gewinn gearbeitet. Man verfügte nun über drei Helinge, fünf Schwimmdocks bis zu 12 000 t Tragfähigkeit (das große 20 000-t-Dock mußte an Holland abgegeben werden), über das einzige Trockendock des Hamburger Hafens, über Kräne von 40, 15 und 10 t Hubkraft sowie über Liegeplätze für Schiffe bis zu 20 000 tdw. Ausgedehnte Schiffbauwerkstätten und eine eigene Maschinenfabrik bewältigten nicht nur den Reparaturbetrieb, sondern dienten auch dem Neubau. Bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges wurden hier auf der „Reiherstieg-Deutsche Werft“ neben den ständigen Reparaturarbeiten 35 Schiffe gebaut.



## Verbesserungen und Spezialerzeugnisse

Die Zeitverhältnisse besserten sich nicht. Jetzt kam es darauf an, daß die Deutsche Werft ihre Elastizität und ihre Anpassungsfähigkeit bewies, Erfindungen verwirklichte, die bei Mangel an neuen Aufträgen den Wert der alten Schiffe erhöhte, ihre Maschinenleistung vergrößerte oder bei gleichbleibender Leistung durch schiffbauliche Änderungen ihre Geschwindigkeit heraufsetzte. Es wurde gespart wo es ging, wenn die Qualität der Ausführung dadurch nicht beeinträchtigt wurde. Wurden die Motorschiffe von der Größe und Geschwindigkeit der Prince-Liner bisher als Doppelschraubenschiffe ausgeführt, so bewies die Deutsche Werft jetzt, daß man bei gleicher Leistungsfähigkeit auch mit einer Schraube auskommen konnte. Allerdings überschritten die erforderlichen Leistungen für die ständig wachsenden Schiffsgrößen allmählich die Kapazität der einfachwirkenden Viertaktmotoren von Burmeister & Wain. Bis dahin hatte die Deutsche Werft ausschließlich diese bewährten Motoren eingebaut, die nach Zahl der Ausführung mit großem Abstand vor allen anderen Schiffsdieselmotoren in Führung lagen. Der Motorantrieb war noch sehr jung. Erst nach dem ersten Weltkrieg begann er, mit den erprobten Dampfkraftanlagen ernsthaft in Wettbewerb zu treten. Die neutralen Länder Dänemark und Holland waren den kriegführenden in der Konstruktion um einiges voraus, und diesen Vorsprung behielten sie eine Reihe von Jahren. Nun

aber machte die ständige Zunahme von Leistung und Geschwindigkeit im Schiffbau eine Umstellung notwendig. Die Deutsche Werft forderte den Übergang zum stärkeren Zweitaktmotor, dem die Firma Burmeister & Wain zunächst nicht zustimmen wollte. Da nun im Jahre 1926 die MAN dem Konzern beigetreten war, übernahm sie den Bau der Schiffsdieselmotoren, und zwar zunächst einfachwirkender, später doppelwirkender kompressorloser Zweitaktmotoren. Die Vorzüge, die der Burmeister & Wain-Maschine so lange die Führung gesichert hatten, wurden allmählich Allgemeingut. Sie lagen in erster Linie in einem ganz klaren und übersichtlichen Aufbau, der ohne Rücksicht auf traditionelle Konstruktions-Prinzipien nur den speziellen Bedingungen des Dieselmotors entsprach. Der Prozentsatz der mit Motoren ausgerüsteten Schiffe stieg von Jahr zu Jahr, vor allem in Skandinavien und Deutschland. In den Jahren 1928 und 1929 baute die Deutsche Werft für die Hamburg Amerika-Linie eine Reihe kombinierter Fracht- und Fahrgastschiffe von etwa 10 000 t d w („San Franzisko“, „Los Angeles“, „Seattle“ „Leverkusen“ „Duisburg“, „Kulmerland“), die mit den neuen MAN-Motoren ausgerüstet waren. Die Grenze für die Anwendung des Motorantriebes war durch die Leistung gegeben, die damals aus den Motoren herauszuholen war. Durch Vergrößerung des Zylinderdurchmessers ließ sich die Leistung wegen wärmetechnischer Schwierig-

keiten nicht mehr steigern, sondern nur durch größere Anzahl der Zylinder und durch höhere Umdrehungszahl. Die abgelieferte Tonnage war 1927, dem Jahr der Übernahme der Reiherstiegwerft, auf den niedrigsten Stand seit der Gründung der Deutschen Werft abgesunken. Der Gewinn aber, den die Werft zu verzeichnen hatte, lag über dem Ergebnis der Vorjahre. Auch in den vier darauf folgenden Jahren arbeitete die Werft erfolgreich: Es konnten zwei Turbinen-Fracht- und Fahrgastschiffe, zwei Frachtdampfer und eine Reihe von Tankern abgeliefert werden, davon einige Spezialbauten, wie z. B. Baggerei-Fahrzeuge, ein Ponton für einen 120 t Schwimmkran, ein Getreideheber, eine Schwimmramme und Hafenfahrzeuge. 1930 geriet die Weltwirtschaft erneut in eine schwere Krise.

Es kann hier nicht unsere Aufgabe sein, das Wesen weltweiter Wirtschaftsdepressionen zu ergründen. Wir können nur als geschichtliche Tatsache hinnehmen, daß in den Jahren 1930 bis 1933 eine solche Krise existierte, die zahlreiche Unternehmen ernstlich bedrohte und manchen den Untergang brachte. Nachdem in den Jahren 1930 und 1931 noch durchschnittlich 70 000 tdw abgeliefert worden sind, sank das Ablieferungsergebnis in den drei darauffolgenden Jahren auf durchschnittlich 18 000 tdw pro Jahr ab. Die Zahl der auf der Deutschen Werft Beschäftigten erreichte mit 1 349 Mann ihren tiefsten Stand. Der Betrieb Finkenwerder wurde stillgelegt, die Werkzeugmaschinen in den Werkstätten mit Schutzhüllen versehen, und nur kleine Wachmannschaften sorgten dafür, daß das Leben auf dem großen Werftgelände nicht völlig erlosch. Nur im Betrieb Reiherstieg wurde noch gearbeitet, wohin auch der Sitz der Hauptverwaltung nach Aufgabe des Parkhotels verlegt worden war.

Alles mußte darangesetzt werden, bei dem bestehenden Mangel an Neubau-Aufträgen wenigstens Reparatur-Aufträge hereinzuholen und die Arbeit an Sondererzeugnissen mit aller Intensität voranzutreiben. Die Bemühungen um eine Wertverbesserung existierender Schiffe führten zu schiffbaulich interessanten Lösungen. Neue Erkenntnisse, die durch Modellversuche erhärtet worden waren, führten zu Vor- und Hinterschiffslinien, die stark von den bisher üblichen abwichen.

Ein von verschiedenen Werften angewandtes Mittel, bei vorhandenen Schiffen eine höhere Geschwindigkeit zu erzielen, ohne die Maschinenleistung zu verändern, war die Vergrößerung der Schiffslänge.\*) Erwähnt seien nur die Schiffe der Ballin-Klasse, die um 12 m verlängert wurden. Es gelang der Deutschen Werft, den gleichen Effekt auf Grund systematischer Versuche mit geringerem Aufwand zu erreichen.

1934 äußerte sich Dr. W. Scholz in den „Mitteilungen aus den Forschungsanstalten des GHH-Konzerns“:

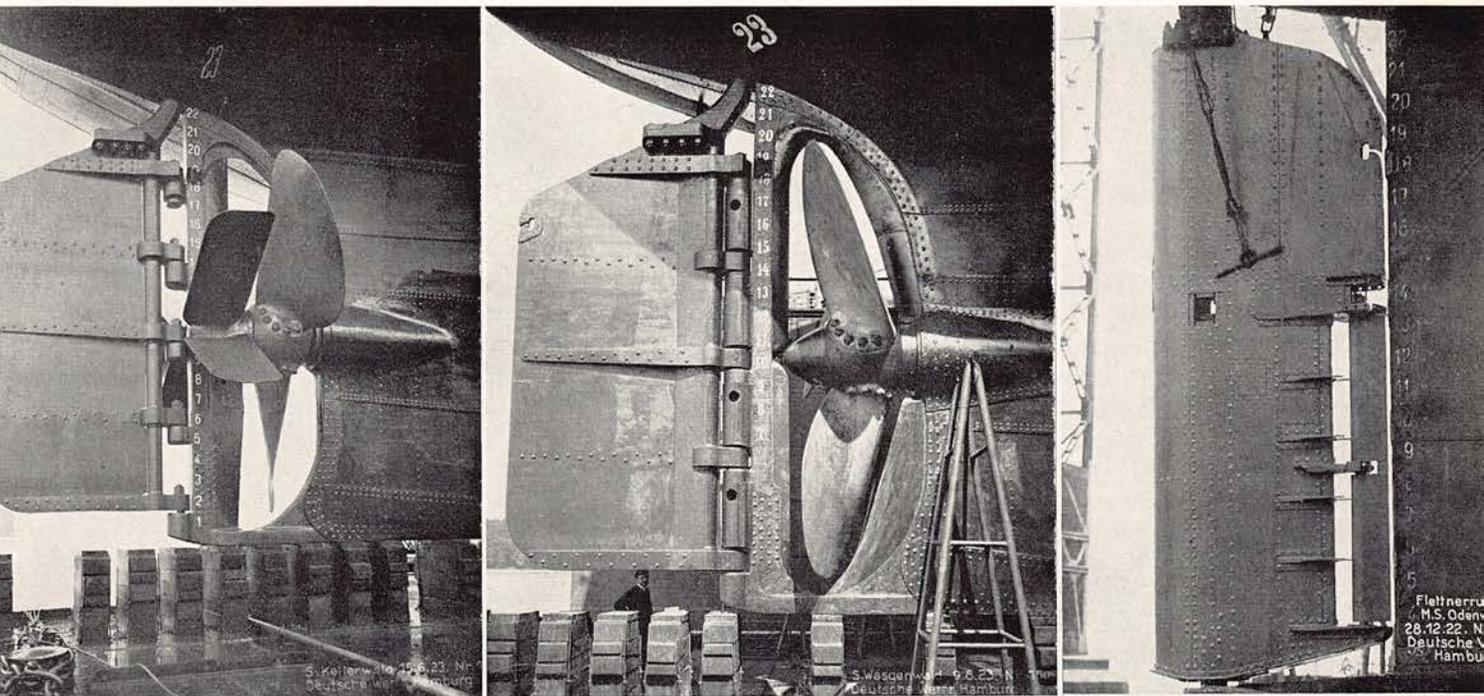
„Die unabhängige Fachwissenschaft ist sich dabei heute darin einig, daß es für die richtige Formgebung eines Schiffes nicht der Inanspruchnahme der vielfach nicht einmal durch die Theorie belegten, patentrechtlich geschützten Linienformen, Eintritts-

winkel der Wasserlinien oder anderer, den ernsthaften Konstrukteur nur behinderender Mittelchen bedarf, um, für die jeweils von der Reederei gestellte Aufgabe, das Schiff geringsten Widerstandes und kleinster Antriebsleistung für eine gegebene Geschwindigkeit zu entwerfen. Notwendig wird allerdings nach dem heutigen Stand der Wissenschaft sein, die Überlegungen vor Inangriffnahme des Baues in der Modellversuchsanstalt nachzuprüfen, besonders soweit es sich um Schiffe für größere Geschwindigkeiten von 13 bis 14 Knoten aufwärts und Sonderkonstruktionen ungewöhnlicher Abmessungen handelt.“

Man zögerte nicht, die gewonnenen Erkenntnisse in die Tat umzusetzen. Die Vorschiffsformen, die die Deutsche Werft entwickelt hatte, und die unter dem Namen „Speedy Lines“ bekannt geworden sind, sollten nicht nur bei den neuen Aufträgen zur Ausführung gelangen, sondern auch bei den älteren, hochwertigen Schiffen ihre Überlegenheit über die gewohnten Linien beweisen. An vier DW-Schiffen wurde dieser Beweis erbracht. Die Schiffe „Niederwald“ und „Steigerwald“ sowie die Fruchtschiffe „Puma“ und „Panther“ wurden entsprechend „vorgeschuht“. Der Gewinn, den diese Veränderung bei den beiden erstgenannten Schiffen brachte, steht außer Zweifel, wenn er sich auch nicht ganz genau angeben läßt, da gleichzeitig auch die Maschinenleistung durch zusätzlichen Einbau von Abdampf-Turbinen erhöht war. Bei den beiden Fruchtschiffen hingegen blieb die Antriebsleistung unverändert, und der Gewinn von einer ganzen Seemeile pro Stunde, die die Schiffe nachher mehr liefen, ist allein dem Umbau zuzuschreiben (13,2 statt 12,0 Knoten).

Unter dem Namen „Simplex“ und „Turbulo“ sind einige DW-Fabrikate und -Patente in der ganzen Schifffahrtswelt bekannt geworden, z. B. das „Simplex“ Balance Ruder. Bis in die zwanziger Jahre hinein waren die in Ösen und Fingerlingen eingehängten Plattenruder allgemein üblich. Die Befestigungselemente zu verkleiden bedeutete einen ersten Schritt auf dem Wege, von dem alten Plattenruder loszukommen und die Steuerorgane des Schiffes neuzeitlichen strömungstechnischen Gesichtspunkten anzupassen. Der 1923 gebaute Hapag-Dampfer „Wasgenwald“ erhielt solch ein Ruder, das mit verkleideten Fingerlingen und aufgeschweißten Leitblechen einen Übergang zum Profiltruder darstellt. Auf den Schwesterschiffen „Odenwald“ und „Steigerwald“ war man noch weiter gegangen und wagte den Einbau ganz neuartiger Ruderkonstruktionen, die große Vorteile, aber auch, wie sich im Betrieb zeigen sollte, erhebliche Nachteile aufwiesen, weshalb man wieder von ihnen abkam. Das Flettner-Ruder der „Odenwald“ beruhte auf folgendem Prinzip: Das um den Ruderstegen frei bewegliche voll ausbalancierte Profiltruder hatte, dem Querruder einer Flugzeugtragfläche vergleichbar, an seiner hinteren Kante eine schmale Steuerklappe, die von Hand gelegt werden konnte. Die Betätigung dieser kleinen Hilfsfläche reichte aus, um bei genügender

\*) Ergänzend hierzu sei auf den Aufsatz des Verfassers „Schiffe der HAPAG“ verwiesen. WZ 11/57.)



Die Ruderanlagen der Schiffe „Kellerwald“, „Wasgenwald“, „Odenwald“

Anströmgeschwindigkeit das Ruder zu legen. Da dieses ausbalanciert war, genügte die Wirkung des kleinen „Deflektors“, das Ruder auch tatsächlich in jeder gewünschten Lage zu halten, so daß die Steuerung des Schiffes einwandfrei funktionierte. Doch „genügende Anströmgeschwindigkeit“ ist nur gegeben, wenn das Schiff in Fahrt ist, und zwar in nicht gestörtem Wasser. Die unumgängliche Notwendigkeit, auch bei nicht in Fahrt befindlichen Schiffen Ruderwirkungen ausüben zu können, machte dieses System ohne spezielle mechanische Einrichtungen für Langsamfahrt und Manöver unbrauchbar. Kam man also doch nicht ohne solche Einrichtung aus, brachte die ganze Ruderanlage keinen nennenswerten Gewinn. Und doch hatten die Erfahrungen mit diesem Ruder das wichtige Ergebnis gebracht, daß durch die Wahl eines günstigen Ruderprofils und durch richtiges Ausbalancieren die zum Ruderlegen nötigen Kräfte auf einen Bruchteil des bisher üblichen reduziert werden konnten.

Das Oertz-Ruder der „Steigerwald“ war ein Profilruder mit feststehendem Ruderkopf. Diese Ruder waren hoch und schmal und hatten wegen ihrer Ausbildung als Profilruder schon bei ganz geringer Lage eine ausgezeichnete Steuerwirkung. Doch auch dieses Ruder verlangte gute Anströmung, und — sowohl bei Rückwärtsfahrt als auch Kanalfahrten — wo bei kleinen Geschwindigkeiten hohe Anforderungen an die Steuer-

fähigkeit gestellt werden, reichte das Oertz-Ruder nicht aus.

Es wurden auch Konstruktionen praktisch erprobt, die eine gewisse Angleichung der Steuerorgane an den Propellerstrom bewirken sollten. Leitflächen vor oder hinter dem Propeller, die den Zweck hatten, die turbulente Strömung zu regulieren, wodurch man sich eine gewisse Reaktionswirkung auf den Vortrieb erhoffte. Alle diese Versuche waren Stadien in der Entwicklung, die zu der bewährten Bauart des „Simplex“ Balance Ruders führten, die heute allein das Feld beherrscht. Diese Konstruktion gestattet bei geringer Arbeit des Ruderlegens maximale Ruderlage ohne Abreißen der Strömung, wodurch größtmögliche Steuerwirkung erreicht wird. In dem dauernden Streben nach schrittweiser Verbesserung der Wirtschaftlichkeit lag auch die Bemühung um restlose Ausnutzung des Brennstoffes. Zum anderen war es notwendig, daß das über Bord zu pumpende Bilgenwasser ölfrei sein mußte, wollten die Schiffe in den Häfen nicht Scherereien mit den Hafenbehörden wegen Verschmutzung des Wassers bekommen. Der „Turbulo“ Entöler, den die Deutsche Werft Ende der zwanziger Jahre entwickelte, erfüllte beide Forderungen: Das Öl wurde vom Wasser getrennt und den Brennstofftanks wieder zugeführt; das Wasser enthielt keine Bestandteile mehr, die Anlaß dazu geben konnten, dem Schiff das Lenzen in den Häfen zu verbieten.

# Die großen Aufträge bis zum Kriege (1933-1940)

## Tanker

Alle bisherige Arbeit war ein den Zeitverhältnissen Abtrotzen jedes kleinen Erfolges, oft genug auch ein Kampf um die bloße Existenz, ein Sich-nach-der-Decke-Strecken. Die großen Aufträge der Anfangsjahre, wie die Erzschiffe für Axel Brostrom & Son und die Prince-Liner für die Rio Cape Line Ld., blieben Ausnahmen, bei denen, wie ausgeführt worden ist, kaum etwas verdient wurde. Jetzt begann die Deutsche Werft zum ersten Male die Erfolge ihres unablässigen Bemühens zu sehen. Ende 1934 läuft der Schiffbau wieder langsam an. Die Belegschaftsziffer stieg, Auftragszahlen, Umsatz und Gewinn zeigen eine immer stärker steigende Tendenz; das Blatt hatte sich gewendet. Innerhalb von zwei Jahren war aus einem Zustand aufgezwungener Passivität, Unsicherheit und Arbeitslosigkeit das Gegenteil geworden. Die der Werft zufließenden Aufgaben konnten nur unter Einsatz aller verfügbaren Kräfte gemeistert werden. Die Höhe der abgelieferten Tonnage wuchs von Jahr zu Jahr, bis sie 1938 die größte Jahresleistung aller Schiffswerften der Welt erreichte. Dieses Jahr, in dem das Aufblühen der gesamten Weltwirtschaft schon von dem drohenden Ausbruch des zweiten Weltkrieges überschattet wurde, war für die Deutsche Werft das Jahr ihres größten Erfolges, wobei wir uns bewußt bleiben wollen, daß es sich nicht um eine politische Konjunktur handelte; nahezu 80 % der Aufträge kamen aus dem Auslande. Eine kurze Übersicht über die in diesem Jahrzehnt von der DW entwickelten Schiffstypen soll hier folgen.

Die Deutsche Werft hatte sich in diesen Jahren innerhalb kurzer Zeit den Ruf erworben, Spezialistin für den Tankerbau zu sein. Es soll hier ein wenig ausgeholt werden, um in kurzen Zügen vom Werdegang dieses Schiffstyps zu berichten, an dem die Deutsche Werft nicht unwesentlichen Anteil hat.

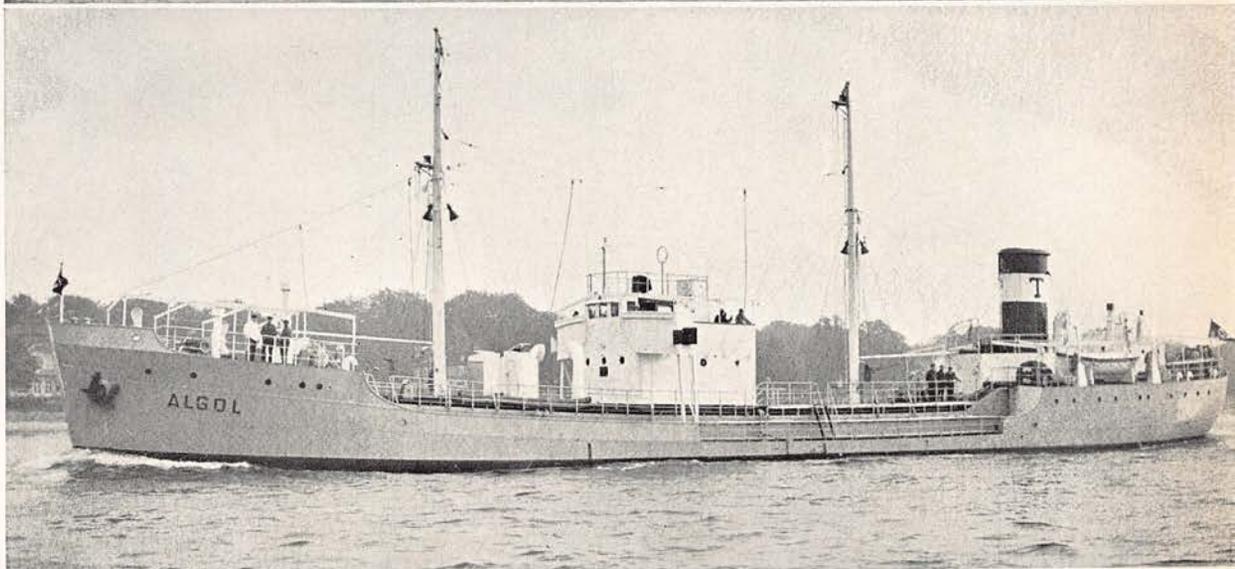
Uns fällt die Vorstellung heute schwer, daß der Weltjahresverbrauch von Ölprodukten von vor hundert Jahren heute in drei Supertanker verladen werden könnte. Bis zum Anbruch des Atomzeitalters, einem Vorgang, dessen Zeugen wir heute sind, hat gewiß keine Handelsware jemals größere Umwälzungen im Wirtschaftsleben der Völker zur Folge gehabt als das Öl. Auch Gesicht und Bestand der Welthandelsflotten sind vom Öl bestimmt worden. Nahezu alle Schiffe der Welt fahren heute mit Öl, Heiz- oder Treiböl, und der Prozentsatz der Schiffe, die ausschließlich dem Zweck dienen, Öl zu transportieren, ist größer als der irgend eines anderen Spezialtyps. Es ist noch keine hundert Jahre her, daß man Öl mit hölzernen Segelschiffen in Holzfässern transportierte; mit hölzernen Schiffen, weil man glaubte, diese seien im Gewitter weniger gefährdet als eiserne; mit Segelschiffen, weil man beim Dampf-antrieb Angst vor Funkenflug hatte. Und dann zunächst in Fässern und Kannen — bis der erste Spezialtransporter gebaut wurde, dessen Laderaum direkt als

Behälter für die flüssige Ladung diente. Der 1886 vom Stapel gelaufene Tankdampfer „Glückauf“ wird allgemein als der erste vollwertige Tanker bezeichnet. Er sah unseren heutigen im Grundaufbau recht ähnlich. Danach wurden noch mancherlei Bauweisen erprobt, die von dieser ersten Grundform wieder abwichen. Man legte die Maschine wieder in die Mitte, baute zylindrische Tanks in die Laderäume, um schließlich doch zu der schon so früh als einzig richtig erkannten Konstruktion zurückzukehren. Ein Problem bei Schiffen mit flüssiger Ladung ist die Stabilitätsfrage. Es wurden verschiedene Wege eingeschlagen, um eine unzulässige Verminderung der Stabilität durch freie Flüssigkeits-Oberflächen zu vermeiden. Das Prinzip war immer, die Tanks in Längsrichtung zu unterteilen. Das geschah einmal durch Einbau eines Mittellängsschottes und zum anderen dadurch, daß man die Tanks oben schmaler machte als unten. Zu diesem Zweck baute man entweder einen schmalen Trunk auf das Oberdeck, bis in welchen hinein die Flüssigkeit stehen mußte, oder man baute seitliche Tanks geringer Höhe, die unter dem Oberdeck hingen und etwa ein Viertel der Schiffsbreite einnahmen, die die gleiche Wirkung erzielten. Man gab ihnen den Namen Sommertanks, weil sie so bemessen waren, daß sie gefüllt das im übrigen beladene Schiff auf Sommertiefgang brachten, während bei leeren Sommertanks das Schiff nur bis zur Winterlademarke eintauchte.

Die beiden Tanker „Julius Schindler“ und „Ossag“ des Jahres 1922 waren noch in dieser damals allgemein üblichen Konstruktion ausgeführt. Die 1925 erschienenen Vorschriften für Tanker von Lloyd's Register ließen zunächst auch keine andere Bauweise zu. Auf der Deutschen Werft erkannte man aber bald, daß diese Bauart nicht ideal war und arbeitete an neuen Konstruktionen in Anlehnung an die sich in England langsam durchsetzende Bauart Foster-King. Ihr besonderes Merkmal war der Fortfall des Mittellängsschottes und die Durchführung der Sommertanks vom Deck bis zum Boden. Fortan hatten die Tanker also zwei durchlaufende Längsschotte, die ihnen eine wesentlich größere Längsfestigkeit als bisher verliehen. Die Schotte waren so angeordnet, daß jeder Seitentank etwa halb so breit wurde wie der Mitteltank. Dabei ist man bis heute geblieben. Um 1930 hatte sich der nach diesem Prinzip gebaute Tanker durchgesetzt, und die Deutsche Werft begann, Tanker in Standardausführung zu bauen. Das Ziel, Serienschiffe zu bauen, wurde jetzt erreicht: Tankerserien von zwanzig Schiffen gleicher Abmessung wurden gebaut; und doch war die Zahl der verschiedenen Typen noch höher, weil es unendlich schwer ist, die Wünsche verschiedener Auftraggeber selbst bei Schiffen gleicher Größe auf einen Nenner zu bringen. Es waren ganz kleine unter den in den folgenden Jahren abgelieferten Tankern, etwa die 1200 t tragenden Schiffe der Rigel-Klasse und die 1200 t dw großen



„Ossag“



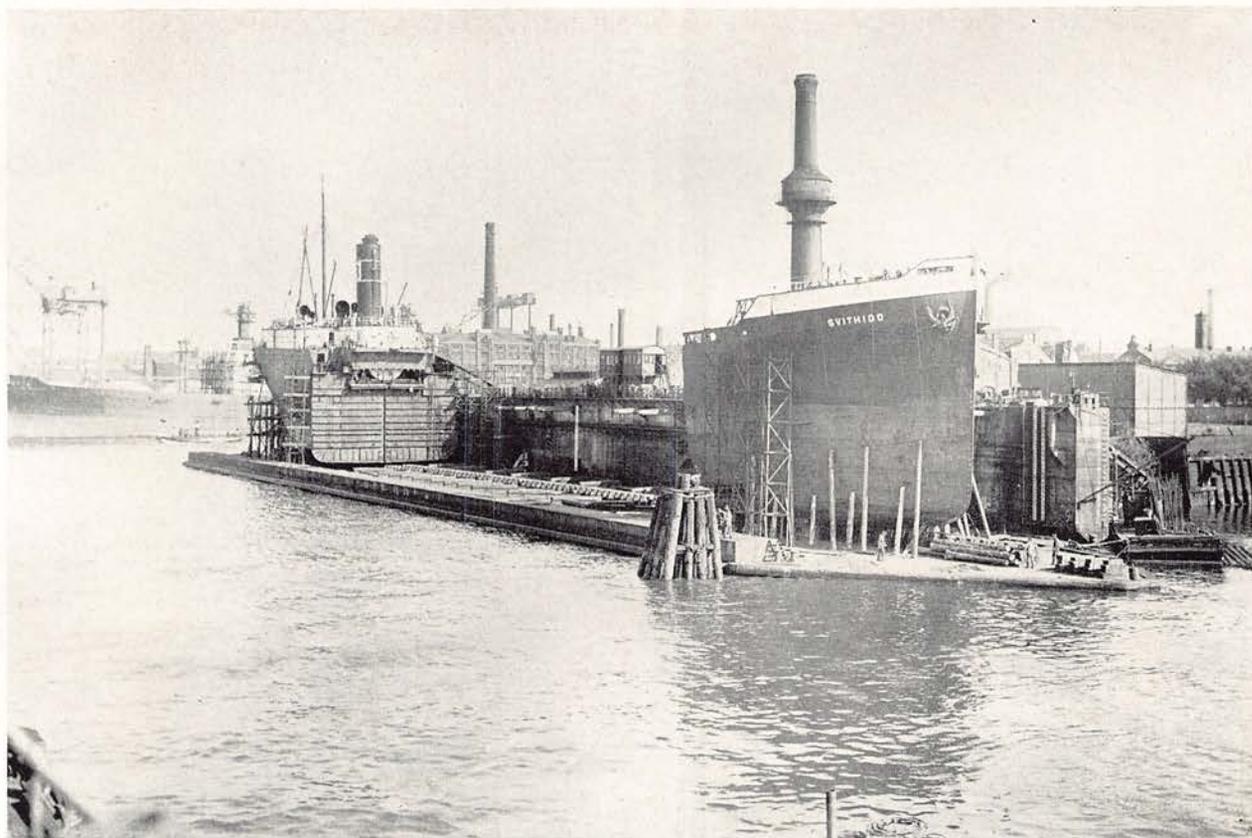
„Algol“



„13 de  
Diciembre“



„Inverdable“



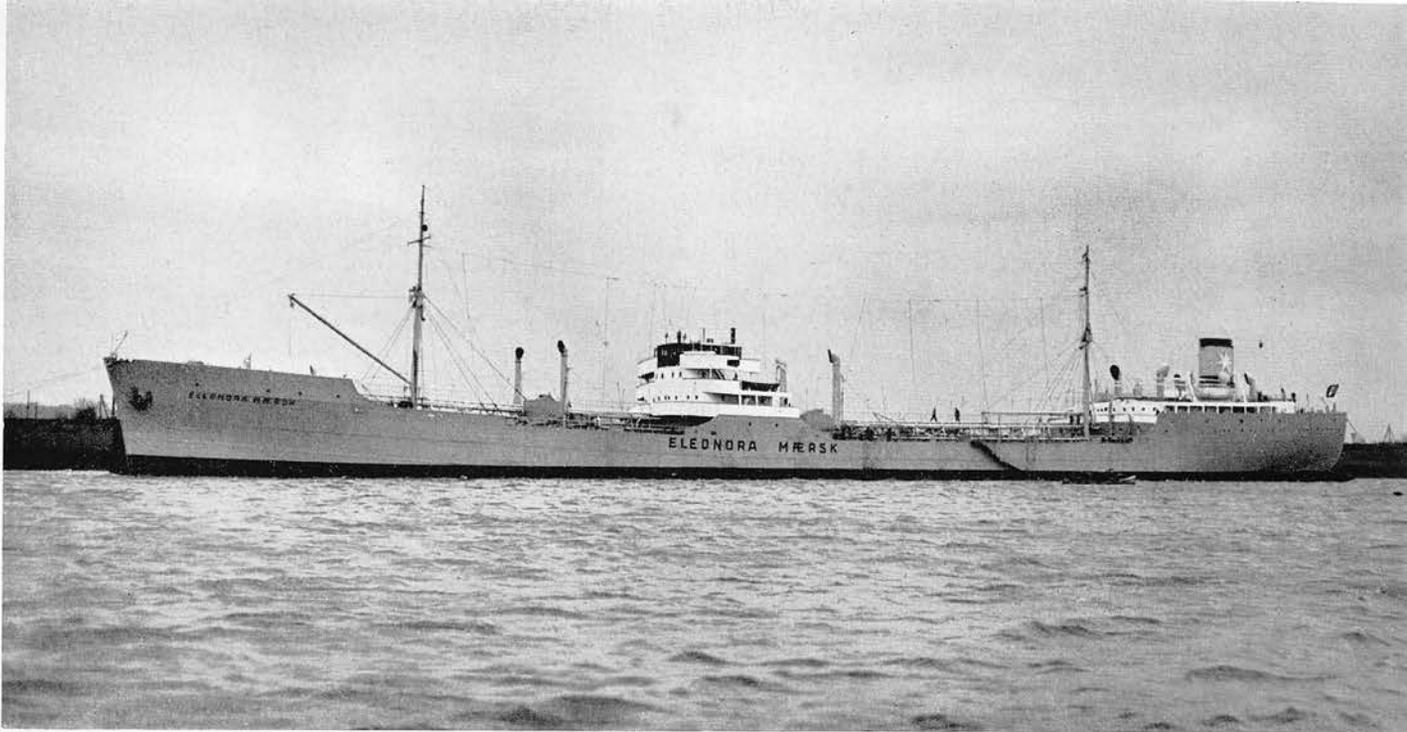
Die „Svithiod“ erhält ein neues Mittelschiff

Schiffe für Essberger. Alle anderen aber bewegten sich in der Größenordnung von 10 000 bis 18 000 tdw. Außer den in den Jahren 1921 bis 1931 gebauten französischen Tankdampfern „Vendemiaire“, „Frimaire“ und „Nivose“, waren sämtliche Schiffe mit Motorantrieb ausgerüstet. Im Jahre 1934 wurde ein bemerkenswerter Umbau ausgeführt. Der 1917 gebaute Motortanker „Svithiod“ von 10 000 tdw war im Bereich der Öltanks derartig angegriffen, daß das Schiff abwrackreif schien. Da jedoch Vor- und Hinterschiff einschließlich der Maschinenanlagen noch tadellos intakt waren, kam man auf die kühne Idee, das ganze Mittelschiff einfach auszuwechseln. Brücke und Takelage sollten indessen vom alten auf das neu zu erbauende Mittelschiff gesetzt werden. Der Ausbau des alten und Wiedereinbau des neuen Teils erfolgte im L-Dock durch seitliches Aus- und Einschwimmen. Vor- und Hinterschiff wurden mittels seitlicher Stützen am Dock festgeschweißt, so daß sie unverrückbar festsaßen.

Das Einpassen des neuen Teiles ging einwandfrei. Die hierbei gemachten Erfahrungen sollten der Werft noch viele Jahre später von Nutzen sein, als große Tanker in zwei Teilen gebaut und erst im Dock zusammengefügt wurden. Der große Vorteil dieser Methode, das fertige Mittelschiff abzureißen und danach wieder aufzubauen, war ein erheblicher Zeitgewinn. Das Schiff konnte in Betrieb bleiben, bis das neue Mittelschiff vom Stapel gelaufen war. Die Dockliegezeit für die ganze Reparatur dauerte nur 8 Tage. Bei dieser Gelegenheit bekam das Schiff auch ein neues Heck. Durch die nunmehr günstiger

gestalteten Wasserlinien des Hinterschiffes lief der Tanker später eine halbe Seemeile in der Stunde mehr. Die Verlängerung des 1922 gebauten Motortankers „Julius Schindler“ um einen Tank, durch die das Schiff eine Erhöhung seiner Tragfähigkeit um 800 t erfuhr, lag ebenfalls im Programm der Verbesserung existierender Schiffe. Doch wenden wir uns den Neubauten zu.

In den Jahren 1932 und 1933 wurden von der DW nur je ein Schiff abgeliefert, die 18 300 t großen Motortanker „Franz Klasen“ und „D. L. Harper“. Aber in den darauffolgenden Jahren nahm die Zahl der Ablieferungen in schneller Folge zu: 1935 neun, 1936 dreizehn, im Jahre des Kriegsausbruchs schließlich neunzehn Schiffe mit einer Gesamttonnage von über 207 400 tdw. Zahlreiche Tanker waren unter den abgelieferten Schiffen. Sie waren nicht sehr unterschiedlich in ihrer Größe. Waren trotzdem etliche von ihnen Einzelkonstruktionen, so lag das einmal an ganz speziellen Verwendungszwecken, — der für Argentinien gebaute Tanker „13 de Diciembre“ z. B. hatte nebenbei Passagierverkehr zu versehen und wich darum mit seinen Aufbauten von der Standardausführung ab — zum anderen ergaben sich konstruktive Differenzen, weil sich noch nicht die Bauart herauskristallisiert hatte, die von allen Auftraggebern in gleicher Weise anerkannt wurde. Man beherrschte die Schweißtechnik damals noch nicht. Die genieteten Längsverbände des Bodens aber zu Festigkeitsverbänden zu machen und dabei eine öldichte Tankeinteilung durch die Querschotten zu erreichen, war eine schwer zu lösende technische Aufgabe. Alle

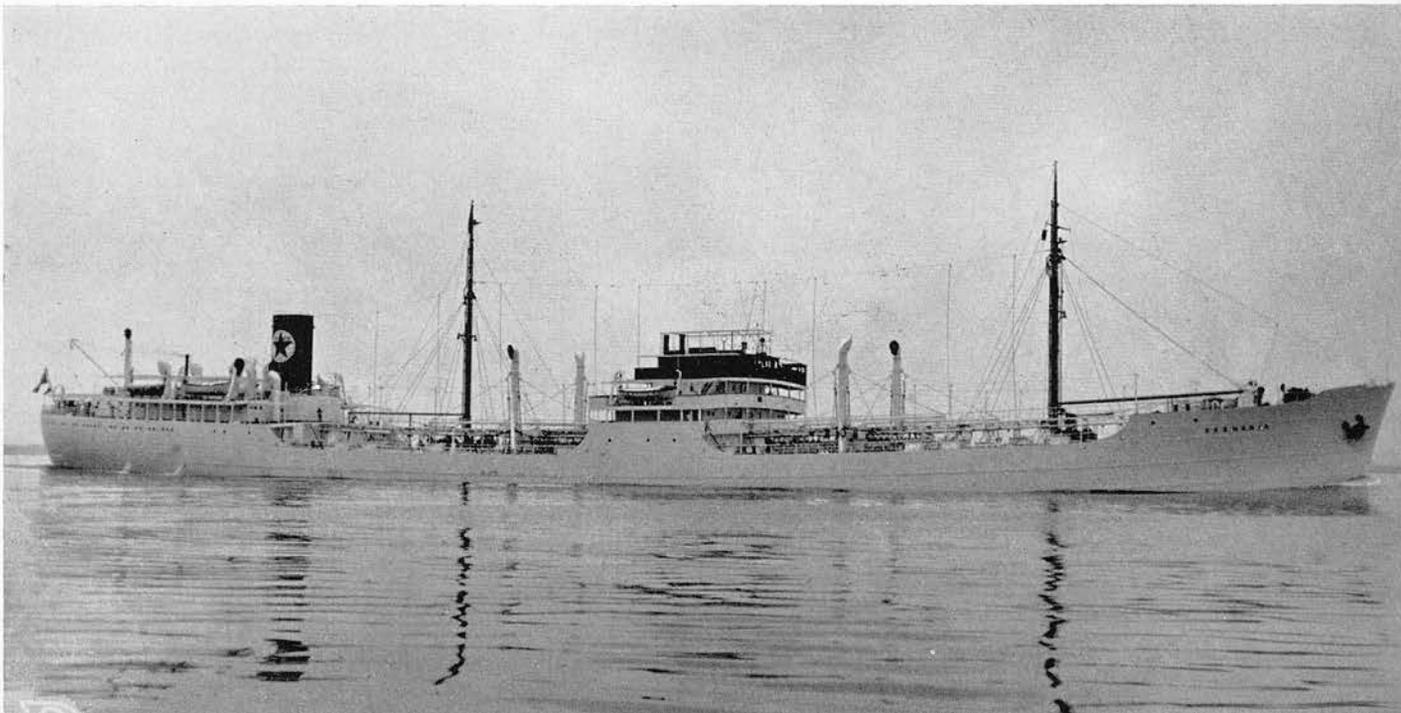


Die Schiffe der Eleonora Maersk-Klasse hatten 16 200 tdw

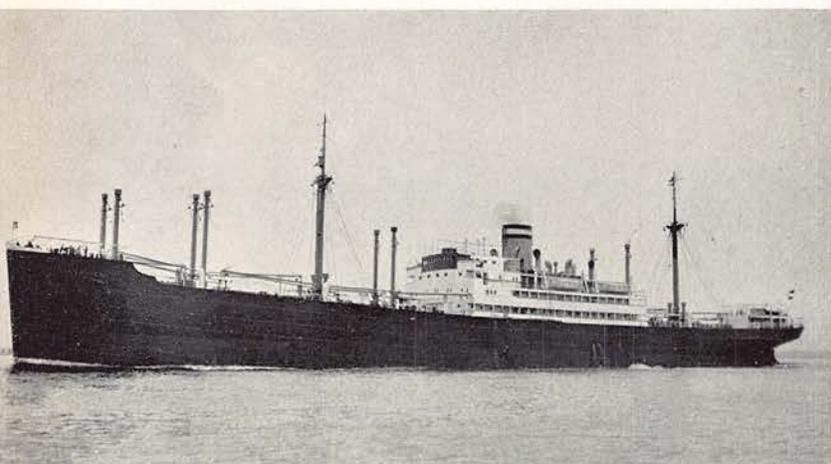
Möglichkeiten, die eine Ausschaltung der immer wieder auftretenden Leckagen versprachen, wurden erprobt: Querspantensystem mit Längsträgern, Längsspantensystem mit Rahmenspanten und Längsspanten mit Knieblechen an den Schotten, die die von Tank zu Tank unterbrochenen Längsspanten zu einem einigermaßen haltbaren Verband machten. Die Schwierigkeit, die Tanks öldicht zu bekommen, erforderte erstklassige Arbeit. Es ist ganz sicher, daß die DW bis zum Kriege das Beste geleistet hat, was nach dem Stand der Technik damals überhaupt möglich war. Die große Zahl der ausländischen Tankeraufträge beweist es. Vor allem drei Standardtypen kamen in beachtlicher Anzahl zur Ausführung: Von dem 15 000 Tonner „Marina“, Einschraubenmotortanker mit 4100 PS und 12 Knoten Geschwindigkeit, wurden 20 Schwesterschiffe für verschiedene Auftraggeber gebaut; ein etwas kleinerer Typ, die 14 400 Tonnen große „Inverliffey“ erhielt

drei Nachbauten in genau gleicher Ausführung und 10 Schwesterschiffe für die Texaco, die als Doppelschrauber ausgeführt wurden. Diese Schiffe, („Nueva Granada“, „Germania“, „Britania“ etc.) zeichneten sich durch ihre elegante Silhouette und luxuriös eingerichteten Wohnräume aus. Der Name „Tankjachten“ hatte sich schnell eingebürgert. Die gediegene Ausführung aller Wohnräume, — die Bauvorschrift verlangte „all polished hardwood“ für die Wände sämtlicher Offiziers- und Ingenieurs-Wohnräume — die Geräumigkeit der Mannschaftskammern, waren bahnbrechend für die heute allgemein üblich gewordene Bestrebung, den Tankerfahrern ihre Schiffe der langen Reisen und kurzen, arbeitsreichen Hafenziegezeiten wegen in höchstmöglichem Maße zu einer angenehmen Heimstätte zu machen. Die sechs Schiffe der „Eleonora Maersk“-Klasse hatten eine Tonnage von 16 200 tdw. Sie waren die größten Einschraubenschiffe ihrer Zeit.

Die „Tankjachten“ für Texaco



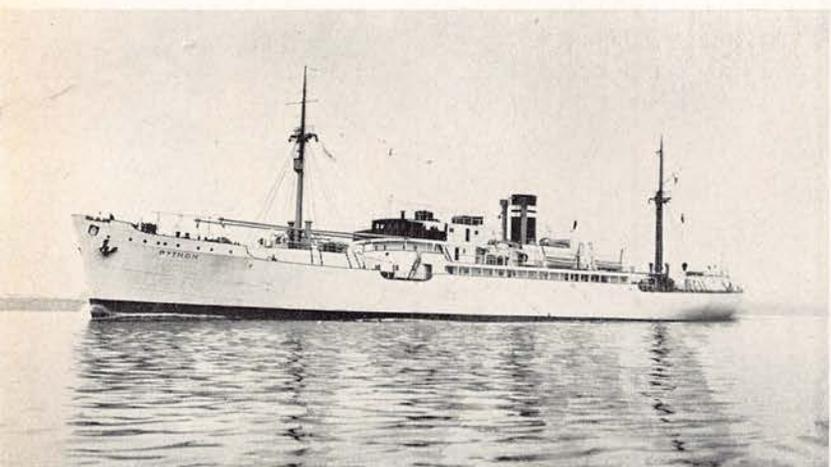
## Fracht- und Fahrgastschiffe



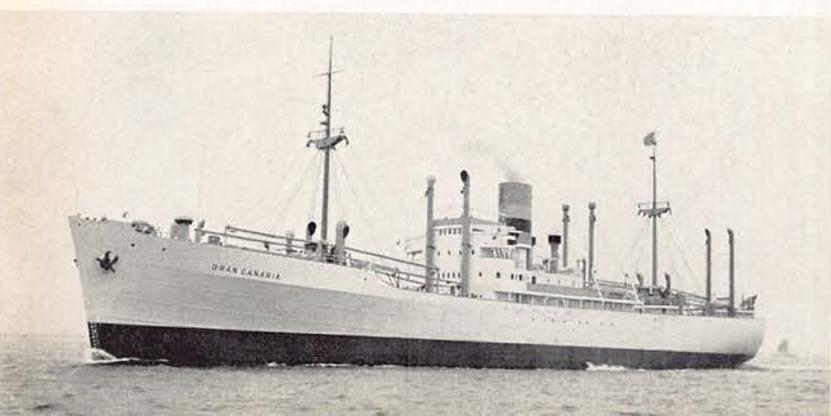
TS. „Vancouver“ für die HAPAG



MS. „Sofia“ für die DLL

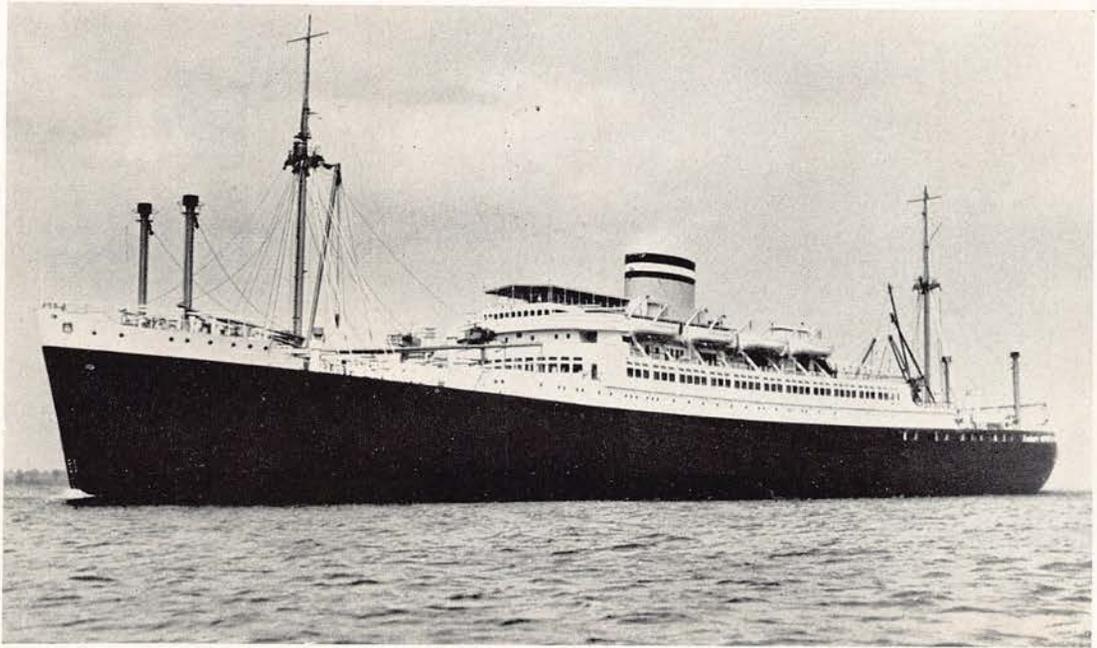


MS. „Python“ für Laeisz



Die Konzentration auf Entwicklung und Bau von Tankern hieß nicht, daß andere Schiffstypen vernachlässigt wurden. Die vielgestaltigen Reederwünsche sorgten schon für Abwechslung. Frachter mit und ohne Fahrgasteinrichtung entstanden, schnelle Frachtschiffe, Schiffe mit Motor-, Turbinen-, Abdampfturbinen- und diesel-elektrischem Antrieb. Es gibt keine eindeutige Beantwortung der Frage, welches die ideale Antriebsart sei. Gäbe es sie, würde sich niemand länger mit irgendeiner anderen befassen. Begleitumstände wie Reiseroute oder Fragen der Brennstoffbeschaffung sind ausschlaggebend für die Wahl der Maschinenanlage. Der Liniendienst nach Australien war beispielsweise bestimmend für den Einbau der diesel-elektrischen Anlage auf dem 10 000-Tonner „Wuppertal“. Den Nachteil des etwa sechsprozentigen Energieverlustes durch die Transformation nahm man in Kauf zugunsten der Vorteile, die dem gegenüberstanden. Man zog es vor, auf Schiffen bestimmter Routen, wie den im Australiendienst eingesetzten, die Leistung zu unterteilen, da die Ausreise meistens in Ballast und nicht mit voller Geschwindigkeit erfolgte. Während der Reise konnten dann die Dieselmotoren einzeln überholt werden, ohne daß diese Arbeiten die Betriebszeit des Schiffes verkürzten. Noch mehr Vorteile sprachen für die Wahl dieser Maschinenart. Durch den Fortfall des Wellentunnels wurde im Laderaum Platz gewonnen und damit bessere Staumöglichkeit für Stückgutladung. Außerdem gestattete die diesel-elektrische Anlage Umsteuerung der Maschine bei gleichmäßigem Lauf der Motoren. Diesel-elektrisch angetrieben war auch ein anderes Schiff, an das wir uns erinnern wollen, nicht dieses Antriebes wegen, obwohl es Beachtung verdient, daß es das größte mit einer solchen Maschine ausgerüstete Handelsschiff gewesen ist, sondern weil es der schiffbauliche Höhepunkt in der Vorkriegsleistung der DW war: die „Patria“. Sie war das erste Fahrgastschiff, das in Finkenwerder gebaut wurde und sollte das neue Flaggschiff der Hapag werden. Auch in der Gestaltung dieses Schiffes war man nur innerhalb der Grenzen frei, die der genau festgelegte Verwendungszweck zuließ. Das Schiff war für den Liniendienst nach der Westküste Südamerikas entworfen worden. Dieser Liniendienst blickt in Deutschland auf eine Tradition bis 1872 zurück. Damals übernahm die neu gegründete D. Dampfsch.-Ges. Kosmos diesen Dienst, der zunächst durch die Magalhãesstraße führte, bis die Öffnung des Panama-Kanals während des 1. Weltkrieges die Aufnahme einer zweiten Verbindung erforderlich machte. Diesen Liniendienst nahm 1926 die Hamburg Amerika-Linie auf. Der Panama-Kanal und die anzulaufenden Häfen in Ekuador, Peru und Chile legten die maximalen Abmessungen des Schiffes fest. Einige technische Daten mögen eine deutliche Vorstellung des Schiffes vermitteln: Die Länge über alles betrug 182 m, die zwischen den Loten 169 m. Bei einer Breite von 22,5 m und einem Tiefgang von 7,77 m betrug die Tonnage 16 595 BRT. Die Tragfähigkeit von 8500 tdw. zeigt, daß die „Patria“

TS. „Gran Canaria“ für die OPDR.



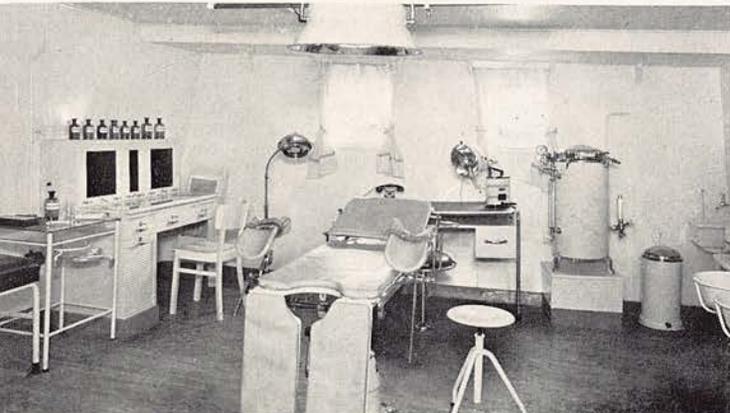
Doppelschrauben-  
Fahrgastschiff  
„Patria“  
16 600 BRT

auch Güter transportierte. Mit 17 Knoten Dauerfahrt stellte dieses Schiff die schnellste Verbindung von den Häfen Nordeuropas nach Valparaiso her. In 63 Tagen wurden die 17 000 Seemeilen der Hin- und Rückreise zurückgelegt.

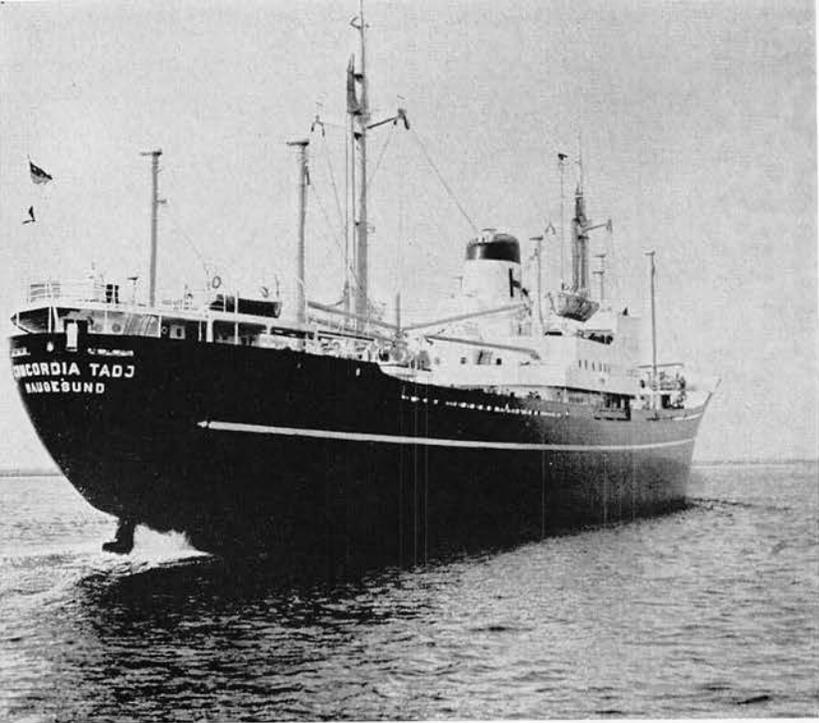
Statt vieler Worte mögen die Abbildungen von diesem Schiff berichten, das zu seiner Zeit zum Stolz der deutschen Handelsflotte gehörte. Es war mit allen technischen Errungenschaften ausgerüstet, war bequem und besaß

gute See-Eigenschaften. Seine Innenarchitektur entsprach dem Geschmack der Zeit.

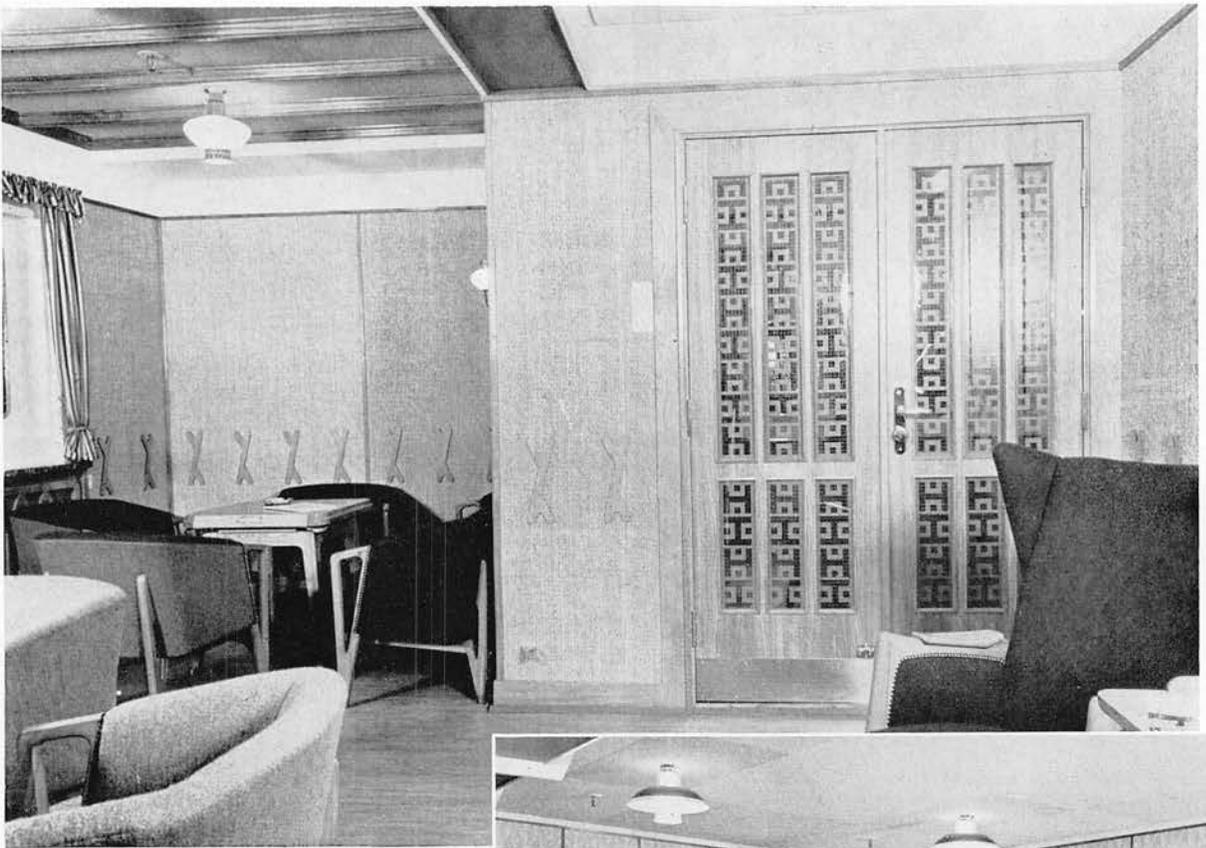
Das Jahr der Fertigstellung der „Patria“ war für die Deutsche Werft das Jahr ihres bis dahin größten Erfolges. Sie stand 1938 erstmalig an der Spitze aller Werften der Welt. Die Ablieferungsleistung betrug 203 353 tdw. Es war der „Patria“ nicht vergönnt, viele Reisen zu machen. Sie diente während des 2. Weltkrieges als Wohnschiff und wurde nach Kriegsende den Russen eine begehrte Beute. Sie fährt heute im Dienste dieses Staates.



Kammer, Promenadendeck, Operationssaal und Frisiersalon auf der „Patria“

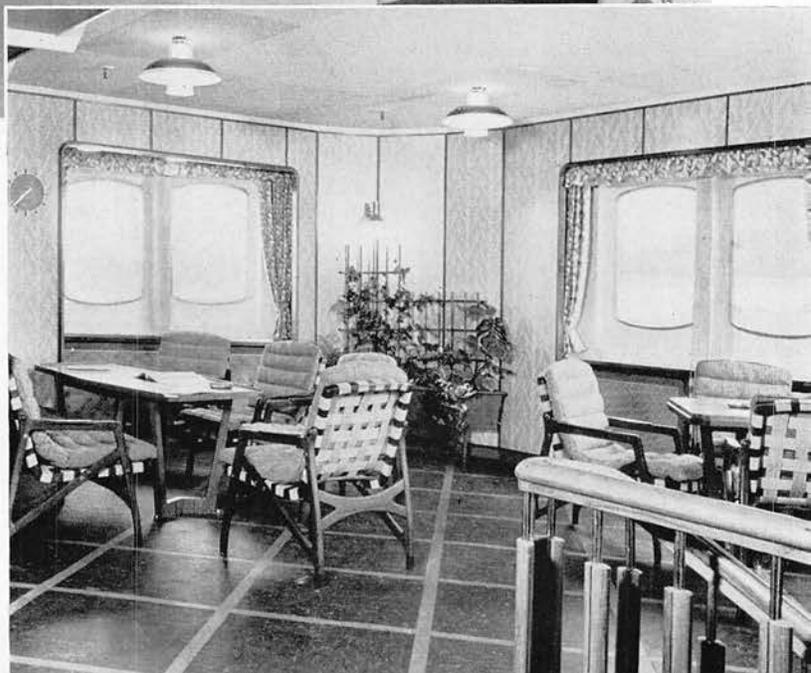


# Die letzten Wochen:



*FMS „Concordia Tadj“ (10500 tdw)  
wurde abgeliefert*

*Bild oben: Das Schiff auf der Ausreise  
mitte: Salon auf „Concordia Tadj“  
unten: Blick in die Halle*



*Die Taufe des Bauxit-Transporters*

*„Baune“ (36 100 tdw)*

*im Dock des Betriebes Reiherstieg*



*Frau Joseph Tescher - New York*

*tauft das Schiff*

*Nach der Taufe*



*Dr. Scholz mit der Taufpatin*

*und dem Reeder*

# Was wissen wir von Deutschland?

Leider können wir die Preise für die richtige Beantwortung der letzten Fragen noch nicht veröffentlichen, da der Einsendeschluß für die Antworten nach dem Redaktionsschluß lag. Wir werden also beim nächsten Male sowohl für die Juli-Ausgabe als auch für die August-Nummer die Preisträger bekanntgeben.

Wir können aber trotzdem schon sagen, was die Bilder der Juli-Ausgabe gezeigt haben.

Es handelte sich bei Bild 1 um den Siegeswagen, der früher einmal das Brandenburger Tor in Berlin geziert hatte. Die Zeitungen haben gerade in letzter Zeit sehr viel über die Quadriga gebracht, weil eine naturgetreue Nachbildung in einer Westberliner Werkstatt auf Grund von während des Krieges genommenen Abgüssen hergestellt wurde. Der neue Siegeswagen wird wahrscheinlich sehr bald am alten Platz auf dem Brandenburger Tor stehen.

Bild 2 zeigte einen Blick auf die Schneekoppe, den höch-

sten Berg des Riesengebirges. Mit ihren 1603 m hoch ist sie schon ein ganz beachtlicher Berg, der sich sehen lassen kann. Sie ist das Herz des Riesengebirges. Um die Schneekoppe kreisen die Geschichten vom alten Rübezahl.

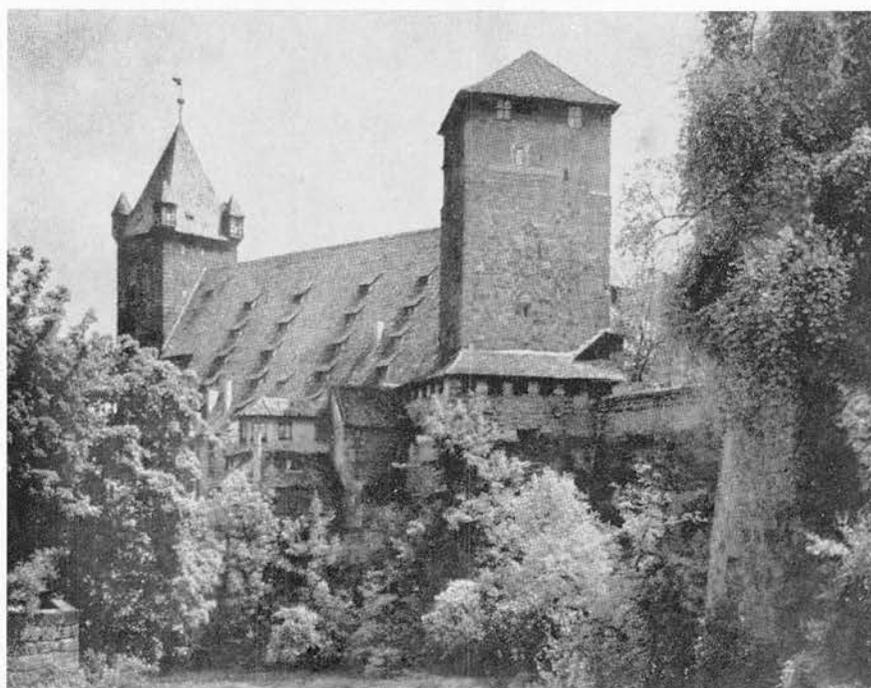
Schlesien, zu dem das Riesengebirge gehört, war durch die Jahrhunderte rein deutsch. Es wird jetzt von Polen verwaltet.

Es wird kaum jemanden geben, der das Roland-Standbild am Rathaus von Bremen, das auf Bild 3 gezeigt wurde, nicht erkannt hat.

Wir bringen nun heute neue Bilder. Drei müssen richtig erkannt werden.

Die Bilder sind diesmal etwas anders. Wir haben uns gesagt, daß ja nicht immer nur Landschaften und Bau- denkmäler gezeigt werden müssen. Köpfe bekannter Deutscher sollte jeder eigentlich auch kennen.

Einsendeschluß: 15. September 1958.



# Hier spricht der Unfallschutz

## Schutz gegen nitrose Gase

Bei Ausführung von Feuerarbeiten — Arbeiten mit offenem Feuer, Schweiß-, Schneid-, Brenn- und Anwärmarbeiten — in geschlossenen, engen Räumen muß mit der Bildung von nitrosen Gasen gerechnet werden.

Nitrose Gase sind ein Gemisch der verschiedenen Oxydationsstufen des Stickstoffes; sie bilden sich aus dem Stickstoff und Sauerstoff der Luft bei hohen Temperaturen, also stets in der Azetylen-Sauerstoff-Flamme.

Nitrose Gase gehören zu den stärksten gasförmigen Giften, die es gibt. Es erscheint notwendig, auf die Gefahren dieses heimtückischen Industriegases hinzuweisen. Als heimtückisch muß man es vor allem deswegen bezeichnen, weil die physiologischen Warnwirkungen gegenüber seiner Giftigkeit so gering sind.

Erkannte Gefahr ist halbe Gefahr, und das Wissen um das Wesen der nitrosen Gase gibt uns auch die Möglichkeit, durch geeignete Schutzmaßnahmen die Gefahr abzuwenden.

Wir wissen, daß nitroses Gas schwerer als Luft ist und sich deshalb unten am Boden von schwer zugänglichen Schiffsräumen wie Tanks, Doppelbodenzellen, Kofferdämmen, Wallgängen etc. sammelt, deshalb müssen wir das **Gas auch unten absaugen!**

Es muß also der Saugeschlauch des Absaugelüfters bis nach unten auf den Boden der Zelle reichen, und der Druckschlauch dieses Absaugelüfters muß so hoch geführt werden, daß das abgesaugte Gas ohne Gefährdung von Menschen ins Freie gelangen kann.

Es genügt nicht, daß nur Frischluft in den engen Raum geblasen wird; dadurch wird das Gas nur durcheinandergewirbelt, aber die Gefahr der Vergiftung nicht beseitigt.

Also nochmals: **NITROSE GASE UNTEN ABSAUGEN!**

Wenn ein natürlicher Nachstrom von Frischluft nicht möglich ist, dann muß ein zweiter Lüfter Frischluft in den oberen Teil des Raumes einblasen.

Die Lüfterkolonnen haben Anweisung, nach diesen Gesichtspunkten die Ent- und Belüftung enger Räume vorzunehmen.

**Alle Brenner und Schweißer in engen Räumen werden in ihrem ureigensten Interesse gebeten, diese Anordnungen der Lüfter nicht eigenmächtig zu ändern; denn dann kann das nicht erreicht werden, was erreicht werden soll, nämlich Abführen der nitrosen Gase und damit Beseitigung der Gefahr!**

In besonders schwer zugänglichen Räumen, in denen eine Ent- und Belüftung durch Lüfter nicht möglich ist, müssen bei Gefahr der Nitrosegasbildung Frischluftmasken (Molch) getragen werden, denen durch angeschlossene Preßluftschläuche Frischluft mit regelbarem Überdruck zugeführt wird.

**Arbeitskamerad, Deine Gesundheit ist Dein höchstes Gut.**

**Deine Familie erwartet von Dir, daß Du Dir Deine Arbeitskraft erhältst.**

**Denke daran, daß die meisten Unfälle durch Leichtsinn und Unachtsamkeit hervorgerufen werden!**

Im Juni 1958 arbeiteten folgende Betriebe der DW unfallfrei:

### **Finkenwerder:**

203 Bohrererei, 204 Stemmerei, 205 Reiniger, 207 Helgen, 222 Schlosserei II, 231 Tischlerei, 235 Sägerei, 238 Hammerschmiede, 239 Baubetrieb, 251 Maschinenschlosserei, 253 Mechanische Werkstatt, 266/272 Kontrolle, 268 Werkzeugmacherei, 282 Schienenfahrzeuge, 287 Wassertransport, 298 Feuerwehr, 1023 Werkzeugverwaltung.

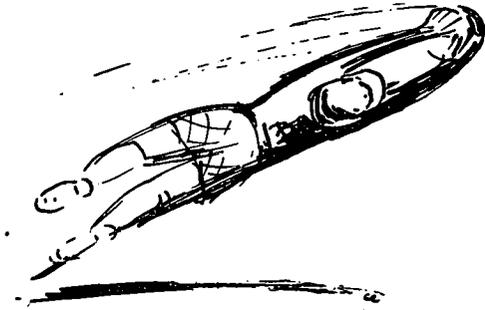
### **Reiherstieg:**

601 Schiffbau, 602 Nieterei, 605 Reiniger, 606 Stellagenbau, 631 Tischlerei, 633 Malerei, 640 Verholgang, 653 Mechanische Werkstatt, 662 Elektriker, 665 Hausbetrieb, 684/687 Land- u. Wassertransport, 698 Feuerwehr, 1620 Magazin, 1623 Werkzeugverwaltung.

**Unser aller Ziel: Unfallfrei zu arbeiten!**

Berndt

# Aus dem Betriebssport



## Fußball:

Unsere Herren-Fußballmannschaften haben ihre Punktspiele in der Sommerrunde beendet. Wie wir schon in der letzten Ausgabe unserer Werkzeitung berichteten, wurde unsere 1. Herren-Fußballmannschaft Staffelsieger der Sonderklasse 1. Traditionsgemäß wurde auch unsere Reserve-Fußballmannschaft Sieger ihrer Staffel. Unsere Jugendmannschaften und unsere „Alte Herren“ haben noch einige Punktspiele nachzuholen. Die Spielergebnisse werden wir zusammenfassend in unserer nächsten Ausgabe veröffentlichen. Anfang Oktober beginnt wieder die Fußball-Punktrunde ohne Vereinsspieler. Die Fußballer, die an dieser Punktrunde teilnehmen wollen, wollen sich bitte umgehend im Sportgeschäftszimmer melden. Für unsere 1. Fußball-Herren gilt es wieder, den Pokal der Winterrunde zu verteidigen, den sie bekanntlich in den letzten beiden Jahren gewinnen konnten. Sollte es unserer Mannschaft auch in diesem Jahr gelingen, Meister der Winterrunde zu werden, so geht dieser Pokal in unser Eigentum über.

## Kegeln und Tischtennis:

Unsere Kegler sowie Tischtennispieler fangen mit ihrer Punktrunde Mitte September an.

## Leichtathletik:

Das diesjährige Leichtathletik-Sportfest der BSG Reemtsma, das am 9. August auf dem wunderbar angelegten und gepflegten Reemtsma-Platz stattfand, war auch für unsere Leichtathleten, trotzdem ein Teil infolge Urlaubs fehlte, wieder ein sehr schöner Erfolg. Begünstigt durch herrliches Wetter wurden alle Disziplinen präzise und fließend abgewickelt, umrahmt von einzelnen Darbietungen des Reemtsma-Blasorchesters.

Folgende Aktive der DW wurden bei der als Abschluß der Veranstaltung durchgeführten Siegerehrung ausgezeichnet:

### A. Männer

100 - m - Lauf Kl. I	3. Roland Schmidt	13,0 sek.
100 - m - Lauf Kl. II	2. Karl-Heinz Schneider	13,2 sek.
	3. Hermann Grabke	13,2 sek.
Weitsprung Kl. II	3. Karl-Heinz Schneider	5,44 m
Hochsprung Kl. I	2. Reiner Püschel	1,55 m
Kugelstoßen Kl. I	3. Roland Schmidt	10,64 m
Kugelstoßen Kl. II	3. Manfred Siedentopf	12,39 m
Speerwerfen Kl. I	2. Reiner Püschel	39,35 m
Speerwerfen Kl. II	1. Hans-Jürgen Meins	35,13 m
	3. Karl-Heinz Schneider	34,71 m
1500 - m - Lauf Kl. II	1. Karl-Heinz Schneider	4:20,3 min.
	2. Hermann Grabke	4:26,6 min.
5000 - m - Lauf Kl. II	1. Karl-Heinz Schneider	17:05,0 min.

### B. Frauen

100 - m - Lauf Kl. I	3. Ilka Duckstein	15,6 sek.
----------------------	-------------------	-----------

### C. Männliche Jugend

100 - m - Lauf Kl. II	3. Olaf Bollmann	13,5 sek.
Weitsprung Kl. II	1. Olaf Bolimann	5,53 m
1000 - m - Lauf Kl. II	2. Olaf Bollmann	3:18,8 min.

### D. Weibliche Jugend

100 - m - Lauf Kl. I	3. Angelika Rinow	15,9 sek.
Weitsprung Kl. I	2. Angelika Rinow	3,95 m

### II. Dreikämpfe

A. Männer Kl. I	3. Roland Schmidt	1340 Pkte.
B. Männer Kl. II	2. Hermann Grabke	982 Pkte.
	3. Karl-Heinz Schneider	965 Pkte.
C. Männliche Jugend Kl. II	2. Olaf Bollmann	1036 Pkte.

Es wird noch einmal darauf hingewiesen, daß ab sofort jeden Donnerstag die Bedingungen für das Deutsche Sportabzeichen, das Deutsche Jugendsportabzeichen und das Leichtathletik-Mehrkampfabzeichen abgenommen werden. Die Abnahme findet auf dem Sportplatz Finksweg statt. Interessenten können sich ab 17.00 Uhr dort einfinden.

Weiter möchten wir unsere weiblichen Betriebsangehörigen, besonders die jüngeren, darauf aufmerksam machen, daß bei uns in der BSG auch Frauen-Sport betrieben wird. Wir laden hiermit ein, sich aktiv zu beteiligen. Wir möchten unsere Mitglieder darauf hinweisen, daß sie, soweit dies noch nicht geschehen ist, ihren Mitgliedsbeitrag für das 1. bis 3. Quartal 1958 im Sportgeschäftszimmer bezahlen.

Wie in den vergangenen Jahren beabsichtigen wir, wieder ein Konditionstraining in der Turnhalle Osdorfer Weg durchzuführen. Wahrscheinlich werden wir mit diesem Training am 1. Oktober d. J. beginnen. Näheres werden wir auch noch bekanntgeben.

## Schach:

Unsere Schach-Mannschaft führt innerhalb der Schachriege einen interessanten Wettkampf durch. Näheres hierüber werden wir noch berichten.

## Prämierte Verbesserungsvorschläge

Nr. 844	Kranbahnunterführung . . . . .	DM 20,—
Nr. 871	Maßkontrolle im Sektionsbau . . . . .	DM 100,—
Nr. 876	Einbau von Decksdurchführungen . . . . .	DM 70,—
Nr. 877	Einbau von Peilrohren . . . . .	DM 70,—
Nr. 895	Vorrichtung zur Kontrolle von Gleitbahnen . . . . .	DM 200,—
Nr. 896	Schutzwand für Duschräum . . . . .	DM 25,—
Nr. 899	Nieten von Kesselböden . . . . .	DM 70,—
Nr. 903	Stellage für Kesselarbeiten . . . . .	DM 100,—
Nr. 907	Wasserstandsanzeiger . . . . .	DM 70,—

# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen:

- Schlosser Karl Tralow mit Frl. Hildegard Piontek  
am 24. 6. 1958
- Schiffbauer Heinz Jost mit Frl. Brigitte Wurch  
am 5. 7. 1958
- Kontrollleur Paul Siedentopf mit Frl. Margret Prumbaum  
am 11. 7. 1958
- Dreher Karl-Heinz Bergann mit Frl. Inge Senkel  
am 12. 7. 1958
- Tischler Otto Mecklenburg mit Frl. Hildegard Kitzig  
am 12. 7. 1958
- Angel. Rohrschlosser Heinz Fridel mit Frau Hildegard  
Meincke am 18. 7. 1958
- E'Schweißer Günther Falke mit Frl. Johanne Andresen  
am 18. 7. 1958
- Kaufm. Angestellter Gerhard Roden mit Frl. Ursula Simon  
am 23. 7. 1958
- Maschinenbauer Amandus Behrens mit Frl. Inge Gröhn  
am 25. 7. 1958
- Maschinenschlosser Günter Baselt mit Frl. Gerda Radel  
am 25. 7. 1958
- E'Schweißer-Anlerner Reinhard Plüschau mit Frl. Gerda  
Krohn am 25. 7. 1958
- Kesselschmied Rolf Bandomir mit Frl. Karin Bode  
am 26. 7. 1958
- Kaufm. Angestellte Margarethe Wilhelm mit Herrn Heinz  
Gothmann am 26. 7. 1958
- Angel. Hobler Heinrich Timmermann mit Frl. Elly Pass-  
lack am 31. 7. 1958
- Tischler Hans-Georg Krisat mit Frl. Gertrud Sommer  
am 31. 7. 1958
- Schlosser Karl Berger mit Frau Hannelore Fröhlich  
am 1. 8. 1958
- Schiffbauhelfer Paul Kophal mit Frl. Marie Franz  
am 1. 8. 1958
- Monopol-Zeichner Alfred Rieß mit Frl. Ursula Möller  
am 2. 8. 1958
- Helfer Bruno Wisniewski mit Frau Marie Drascher  
am 4. 8. 1958
- Schiffbauer Walter Rott mit Frl. Adelheid Weiß  
am 8. 8. 1958
- Stellagenbauer Hans-Joachim Lukass mit Frl. Rosalie Pitt-  
kunings am 9. 8. 1958
- Angel. Schiffbauer Wolfgang Spalleck mit Frl. Renate  
Knörschild am 9. 8. 1958
- S'zimmerer Gerhard Burmeister mit Frl. Irmgard Wegner  
am 9. 8. 1958
- Ausrichter Heinrich Grasse mit Frl. Marianne Schumburg  
am 9. 8. 1958
- Takler Friedrich Sandau mit Frl. Anna Baumgartl  
am 11. 8. 1958
- Schiffbauhelfer Robert Kreisner mit Frl. Helene Kasbaum  
am 14. 8. 1958

## Geburten:

### S o h n :

- Schiffbauhelfer Hubert Vonberg am 4. 7. 1958
- Schiffbauer Karl-Heinz Schneider am 4. 7. 1958
- Stellagenbauer Walter Hagen am 6. 7. 1958
- Schiffbauhelfer Horst Saladauski am 10. 7. 1958
- Preßluftarbeiter Jan Mikolajuk am 14. 7. 1958
- Haueranlerner Herbert Holst am 17. 7. 1958
- Schiffbauhelfer Bruno Heddrum am 18. 7. 1958

- Dipl.-Ing. H. L. Brockmöller am 28. 7. 1958
- Kranfahrer Günter Lehmann am 6. 8. 1958
- Brenner-Anlerner Günter Feindt am 13. 8. 1958
- E'Schweißer Ernst Müller am 15. 8. 1958

## T o c h t e r :

- Kranfahrer Harry Zundel am 22. 6. 1958
- Kupferschmiedhelfer Alexander Hagen am 13. 7. 1958
- Schlosser Werner Gösch am 15. 7. 1958
- Maschinenbauer Heinrich Koch am 16. 7. 1958
- Angel. Maschinenbauer Alfred Rothenstein am 16. 7. 1958
- S'zimmerer Hans Seehase am 18. 7. 1958
- Maschinenschlosser Günter Lützwow am 18. 7. 1958
- Schlosser Siegismund Krüger am 23. 7. 1958
- Matrose Heinrich Prior am 23. 7. 1958
- Kaufm. Angestellter Helmut Rümcker am 27. 7. 1958
- Angel. Rohrschlosser Heinz Friedel am 29. 7. 1958
- E'Schweißer Hermann Kurth am 29. 7. 1958
- E'Schweißer-Anlerner Werner Kusber am 31. 7. 1958
- Maschinenbauer Gerd Krause am 31. 7. 1958
- Kaufm. Angestellter Herbert Ströh am 4. 8. 1958

## Wir gratulieren!

Für die mir erwiesene Ehrung und Aufmerksamkeiten  
anlässlich meines Ausscheidens, spreche ich hiermit der  
Direktion und allen Kolleginnen und Kollegen meinen  
herzlichsten Dank aus.

Hermann Pitz

Für die herzliche Teilnahme beim Heimgang meines  
lieben Mannes, Hermann Witt, sage ich der Betriebs-  
leitung, dem Betriebsrat und allen Arbeitskollegen  
meinen herzlichsten Dank.

Frau Emmi Witt und Tochter Elli

Für die vielen Beweise herzlicher Anteilnahme und die  
zahlreichen Kranzspenden beim Heimgang meines lieben  
Mannes, möchte ich hiermit herzlich danken.

Im Namen aller Angehörigen  
Hamburg-Finkenwerder, im Juli 1958 Tia Krug

## Wir gedenken unserer Toten

Werner Oldenburg  
Maschinenschlosser  
gest. 10. 8. 1958



Fritz Grönwoldt  
Rentner  
gest. 10. 8. 1958

Günter Röhrs  
Maschinenbauer  
gest. 13. 8. 1958



Die letzten Wochen waren durch ein Ereignis überschattet, das alle Werftangehörigen innerlich sehr stark berührt hat. Drei unserer Belegschaftsangehörigen sind auf einem Reparaturschiff infolge einer Explosion sehr schwer verletzt worden. Zwei von ihnen sind ihren Verletzungen erlegen. Wir alle hoffen, daß der dritte Arbeitskamerad die Folgen der sehr erheblichen Verbrennungen überwindet und bald zu uns zurückkehrt.

Es ist noch nicht an der Zeit, über die Ursachen des Unglücks zu sprechen, da die Untersuchungen und das sich daraus wahrscheinlich ergebende Strafverfahren noch nicht abgeschlossen sind. Sicher ist nur soviel, daß die Werft und ihre Beauftragten genau so wenig ein Verschulden trifft wie die armen Unglücklichen, die die Opfer der Explosion sind.

Alle drei DWer, die zu Schaden gekommen sind, sind junge Menschen, die ihr Leben eigentlich erst begonnen hatten.

Wir alle wünschen unserem Arbeitskameraden, der noch im Hafenkrankenhaus liegt, von Herzen gute Besserung.

Wie in jedem Jahr die Verkehrsunfälle, die unsere Belegschaftsangehörigen betreffen, im Sommer während der Urlaubszeit eine gewisse Erhöhung erfahren haben, so ist es auch in diesem Jahr. Besondere Schwierigkeiten treten immer dann auf, wenn einer von uns mit seinem Fahrzeug weit weg von Hamburg irgend einen Unfall hat, der unter Umständen ein Strafverfahren gegen unseren Betriebsangehörigen mit sich bringt. Meistens scheitern vielleicht aussichtsreiche Verteidigungen an der räumlichen Entfernung und den damit zusammenhängenden Kosten, da ja die Gerichte oft Strafbefehle erlassen, gegen die ein Einspruch eingelegt werden muß. In diesem Zusammenhang erhebt sich die Frage, ob es nicht doch zweckmäßig ist, eine Versicherung abzuschließen, die Rechtsschutz vermittelt. Wir wollen diese Frage eingehender prüfen und bitten Euch um Eure Stellungnahme.

Auf jeden Fall empfiehlt es sich aber, daß jeder Fahrzeugbesitzer eine sogenannte Teilkaskoversicherung abschließt, die ihn gegen Brand und Diebstahl schützt. Schäden durch Brand und Diebstahl können täglich eintreten, auch dann, wenn beispielsweise das Fahrzeug auf dem Wege zum Arbeitsplatz benutzt und auf einem der öffentlichen Abstellplätze abgestellt wird.

Im Urlaub sind unsere Betriebsangehörigen je nach Neigung und Umfang des Portemonnaies gereist. Teilweise sind sie auch zu Hause geblieben. Zu den Verreistgewesenen gehört auch einer unserer Schiffbauer, der seine Eltern in der Ostzone aufgesucht hat. Mit Frau und Kind ist er rübergefahren. Auf beiden Seiten war die Freude groß; denn Kinder und Eltern sehen sich ja nur noch selten, wenn sie das Unglück haben, in den verschiedenen Teilen Deutschlands zu leben.

Unser Schiffbauer hatte das Pech, einige Tage vor dem Ende des von der Volkspolizei zugebilligten Aufenthaltes bei seinen Eltern krank zu werden. Er bekam eine sehr unangenehme Halsentzündung. Der Frau ging es genau so. Das Kind, das damit angefangen hatte, war mit der Krankheit schon fertig, als die Eltern sich ins Bett legen mußten. Es wurde also ein Arzt geholt, der Bettruhe ver-

ordnete. Als gut erzogene Staatsbürger haben unsere Schiffbauereheleute sofort die Polizei verständigt mit dem Hinweis, daß die Gefahr bestünde, daß sie wegen ihrer Erkrankung nicht innerhalb der bewilligten Aufenthaltszeit wieder reisefähig sein würden. Es kam dann der Amtsarzt, der unsere Patienten nochmals besuchte und sie untersuchte. Ohne ein Wort zu sagen, entfernte er sich. Die nächste Stufe war dann eine Vorladung für unser Schiffbauerehepaar zur Kreispolizeistation. Das besonders „Erfreuliche“ an dieser Vorladung war, daß die Kranken ein verhältnismäßig hohes Fieber hatten. Es half alles nichts. Der Mann mußte zur Polizei, und dort wurde ihm verkündet, daß er sofort abzureisen habe. Diese Mitteilung erhielt er, nachdem er im Gespräch mit dem ihn vernehmenden Volkspolizisten erklärt hatte, daß er nicht in die sowjetische Zone zu ziehen beabsichtige, da er in Hamburg Arbeit und Wohnung besitze.

So kam es dann, daß der Urlaub, der so harmonisch begonnen hatte, mit einem jähen Mißton endete. So kam es weiter, daß infolge der Reise im Fieberzustand unser Schiffbauer hier für einige Wochen ins Bett mußte. Für die Zukunft wird er im übrigen wohl keine Einreiseerlaubnis mehr nach „drüben“ bekommen. Wahrscheinlich ist ihm aber auch unter den gegenwärtigen Umständen die Lust zur Reise in das Arbeiter- und Bauernparadies vergangen.

Das Erlebnis unseres Betriebsangehörigen ist einer von vielen Fällen, die man zufällig irgendwann einmal zur Kenntnis bekommt.

Das, was uns im Zusammenhang mit dem Erlebnis unseres Schiffbauers bewegen muß, ist die Tatsache, daß wir immer noch sehr weit von einer Wiedervereinigung entfernt sind. In fremden Zeitungen findet man kaum jemals eine ernstere Betrachtung über die deutsche Lage. Offensichtlich beginnt man sich an den Zustand zu gewöhnen. Es mag sogar manch einen geben, der diesen Zustand begrüßt. Auf jeden Fall ist das deutsche Problem weit entfernt davon, ein brennendes zu sein im Gegensatz zu den Fragen, die beispielsweise die Araber bewegen. Das Problem der arabischen Vereinigung ist so brennend, daß man alles Mögliche tut, um einen Weltbrand zu verhindern. Sicher ist, daß die Araber mit der von ihnen gewählten Form, eine Lösung ihrer Probleme zu finden, schon beachtliche Schritte nach vorn getan haben.

Ja, und dann muß ich einmal wieder auf die Jubilarerhöhung zurückkommen. Aus den Reihen der Belegschaft ist der Wunsch geäußert worden, doch wieder zu Ehrungen am Jubiläumstage zurückzukommen. Dieser Wunsch ist durchaus verständlich, weil ja gerade der Jubiläumstag der Tag ist, der für das Leben des einzelnen etwas Besonderes bedeutet. So sollen also die Ehrungen zeitlich wieder so sein wie früher. Die erste Jubilar-Ehrung hat bereits wieder stattgefunden.

Ihr werdet alle dafür Verständnis haben, daß die Werftleitung das Wiederaufleben von Feiern, in deren Verlauf das Wort „Prosit“ eine große Rolle spielte, nicht wünscht. Der Jubilar soll nicht zu unsinnigen Ausgaben verleitet werden.

Ja, und zum Schluß will ich noch sagen, daß wir uns sehr darüber gefreut haben, daß eine große Anzahl von Rentnern, die das pünktliche Eintreffen der Werkzeitung bei ihnen zu Hause vermißten, sich an uns gewandt haben mit der Frage, ob sie denn bei der Belieferung mit der Werkzeitung vergessen worden seien. Das ist natürlich nicht der Fall. Es war aber so, daß wir sowohl mit der Juni- als auch mit der Juli-Ausgabe mit einer Woche zu spät gekommen sind. Dieses Mal sind wir aber wirklich wieder im richtigen Dreh.

Ich wünsche allen, die ihren Urlaub noch vor sich haben, recht gute Erholung. Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabautermann