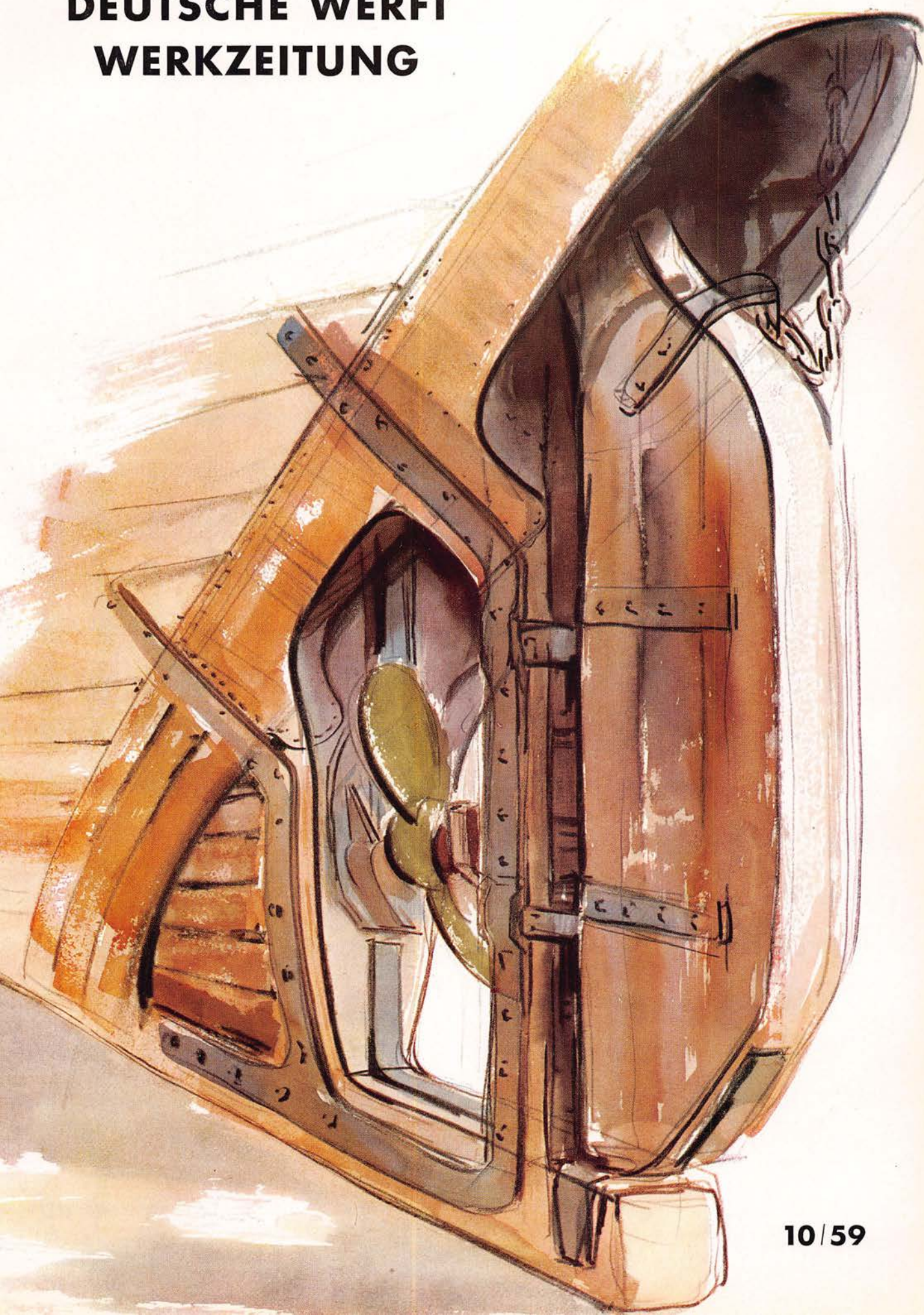


DEUTSCHE WERFT WERKZEITUNG



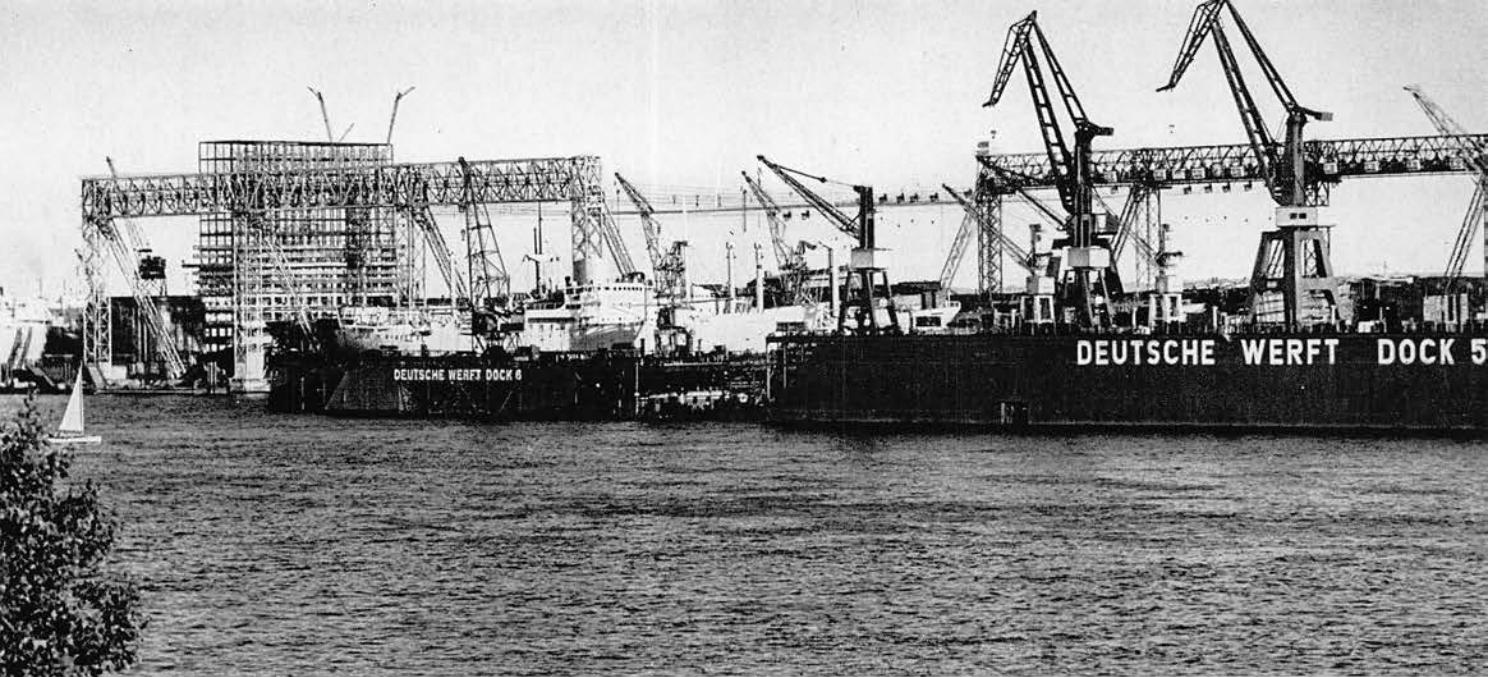
Was die nächsten Wochen bringen sollen:

Am 13. November 1959 wird ein Tanker von 19 500 t für die Zim Navigation Company Haifa vom Stapel laufen.

Für den 17. November 1959 ist die Probefahrt des Motortankers „John Augustus Essberger“ (19 500 t) für die Hamburger Reederei John T. Essberger vorgesehen.

Die „John Augustus Essberger“ wird ein Schwesterschiff des bereits in Fahrt befindlichen Tankers „Eberhart Essberger“.

Am 27. November 1959 soll der Stapellauf des Vorschiffs Bau-Nr. 744 erfolgen. Bau-Nr. 744 wird ein Tanker von 36 100 t für die Intercontinental Tanker Co., New York.



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

19. Jahrgang · Nr. 10 · 29. Oktober 1959

Die letzten Wochen:

„Rheinland“ und „Traviata“

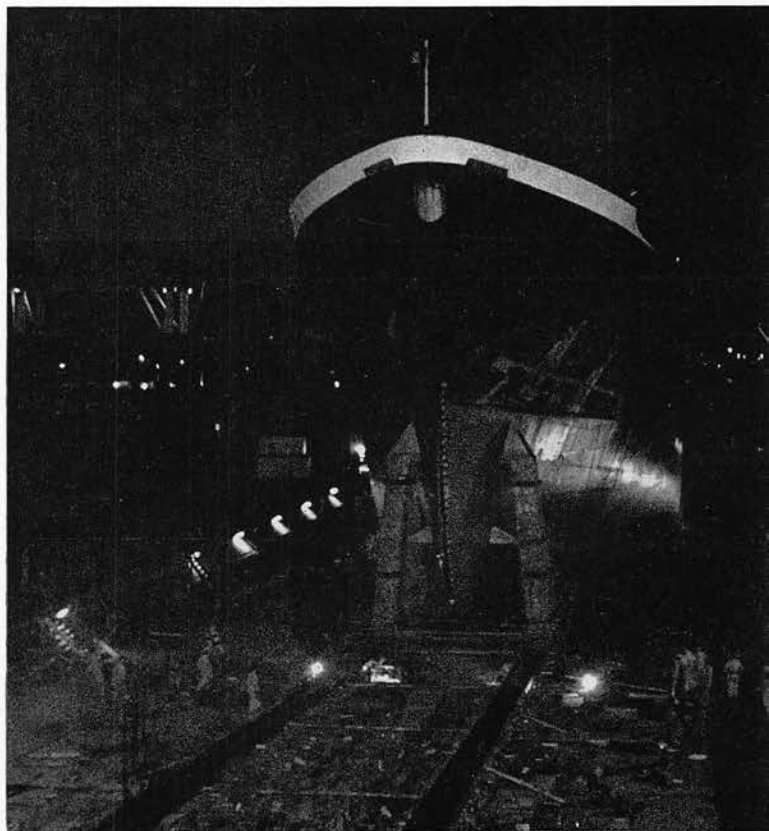
Die letzten Wochen brachten wieder einige bemerkenswerte Ereignisse für die Deutsche Werft.

Am 5. Oktober 1959 erlebten wir den Stapellauf eines weiteren kombinierten Fracht-Fahrgastschiffes für die Hamburg Amerika-Linie. Mit Rücksicht auf die Tide mußte der Stapellauf auf 18.30 Uhr festgesetzt werden. Zu dieser Zeit herrschte schon ein erhebliches Dämmerlicht. Die ungewöhnliche Beleuchtung ließ den Stapellauf noch wirkungsvoller erscheinen als sonst. Frau Ingrid Vits, die Gattin des Generaldirektors der Vereinigten Glanzstoff-Fabriken A.G., nahm die Taufe des Schiffes auf den Namen „Rheinland“ vor.

Die „Rheinland“ liegt jetzt bei uns im Ausrüstungshafen und sieht ihrer Fertigstellung entgegen.

Die „Rheinland“ wird dann im Liniendienst der Hapag eingesetzt werden.

In den letzten Tagen fand die Probefahrt des Frachtmotorschiffes „Traviata“ für die Reederei Wilh. Wilhelmsen — Oslo statt. Dieses Schiff, das eine Trag-



Stapellauf im Dunkeln



fähigkeit von 10 800 t hat, ist ebenfalls mit Einrichtungen für 12 Passagiere versehen. Besonders bemerkenswert ist an diesem Schiff, daß es für hohe Geschwindigkeit gebaut worden ist. Das Schiff gehört mit einer Dienstgeschwindigkeit von 19,25 kn zu den schnellsten Schiffen seiner Klasse.

Der „Traviata“ wird sehr bald ein Schwesterschiff folgen.



65 haben ausgelernt

Zur Lehrabschlußfeier kamen am 30. September 65 frischgebackene junge Gesellen mit ihren Ausbildern, Meistern und Betriebsingenieuren zusammen. 43 Maschinenschlosser, zwei Schiffbauer, je ein Tischler, techn. Zeichner, Werkzeugmacher und Möbeltischler, sieben Elektriker, drei Kupferschmiede und sechs Schiffszimmerer hatten die Lehrabschlußprüfung bestanden. Der Gesamtdurchschnitt der Prüfungsergebnisse war im Praktischen 2,84 und im Technischen 2,7. „Durchgefallen“ war keiner, ein Ergebnis, mit dem alle, Ausbilder und junge Gesellen, zufrieden sein dürfen.

Ausbildungs-Ing. Sass hieß junge Gesellen, Ausbilder und Gäste herzlich willkommen und beglückwünschte die Auslerner zu dem Prüfungsergebnis. Die Lehrzeit

sei nicht immer leicht gewesen. Manchmal habe es auch ein Donnerwetter gegeben, denn Lehrjahre seien nun mal keine Herrenjahre. Nun gelte es, mit den erworbenen Kenntnissen zu arbeiten — und weiter zu lernen. So sei es nun mal im Leben.

Ober-Ing. Heeckt richtete an die Jung-Gesellen die Grüße Direktor Gräbers, der an einer Probefahrt teilnahm und schloß eigene herzlich gehaltene Glückwünsche an. Nach Kindheit und Schule ist

mit Ende der Lehrzeit nun ein weiterer wichtiger Lebensabschnitt abgeschlossen. Es ist sicher nicht leicht, am Ende der Schulzeit die viele schöne Freizeit aufzugeben, ganztägig zu arbeiten und auch noch frühzeitig aufstehen zu müssen. Ober-Ing. Heeckt erinnerte sich seiner eigenen Lehrzeit vor nun schon mehr als 40 Jahren. Damals mußten die Lehrlinge in der Woche 56 Stunden arbeiten. Und sie durften von Glück sagen, wenn die Meister nicht von ihrem Recht Gebrauch machten, die Lehrlinge nach Feierabend noch zum unentgeltlichen Aufklaren heranzuziehen. Anschließend an die Tagesarbeit ging es noch zweimal wöchentlich zur Gewerbeschule. Trotz dieser starken Inanspruchnahme wurde nicht soviel gelernt wie heute, denn die systematische Ausbildung war da-

mals noch unbekannt. Der Lehrling wurde einem Gesellen als Helfer zugeteilt und ihm geraten, mit dem Hammer genauso zu hantieren wie der Geselle.

Ober-Ing. Heeckt erinnerte daran, daß unsere Lehrlinge den Vorzug haben, auf einer Werft zu lernen, also vielseitig ler-

nen zu können. Besonders wertvoll ist die Erfahrung, die man gerade im Schiffbau macht; daß nämlich nur die Gemeinschaftsarbeit der Gewerke zu einem guten Ergebnis führt.

Die Lehrzeit ist wie der Bau eines Schiffes. Zunächst wird der Kiel gelegt, Spant für Spant wird eingesetzt und Planke für Planke zusammengefügt. Mit der Abschlußprüfung erfolgt die Probefahrt. Die Lehrzeit ist beendet, das Lernen aber geht weiter. Oft ist es dann schwieriger als vordem, denn nun gilt es, auch selbst Verantwortung zu übernehmen. Namens der Betriebsleitung richtete Herr Heeckt Dank und Anerkennung an die Ausbilder für das gute Ergebnis der Gesellenprüfung. Er dankte dem Ausbildungs-Ing. Sass, den Betriebsingenieuren, Meister Dreyer und den Lehrgesellen.

Namens des Gesamtbetriebsrates schloß sich Betriebsratsvorsitzender Suhr den Grüßen und Wünschen der Vorredner an. Auch er erinnerte an seine eigene Lehrzeit, aus der ihn vor vielen Jahren sein alter Meister mit dem Rat entlassen habe, im Leben stets auf Ordnung und Sauberkeit zu achten.

Jung-Geselle Mösken bedankte sich seitens der Auslerner für die Feierstunde. Zum Sprecher unserer drei griechischen Lehrlinge machte sich Betr.-Ing. Müller; er erinnerte an die Umstände, die zur Übernahme der Ausbildungspatenschaft geführt haben und brachte zum Ausdruck, daß sich die drei nach anfänglichen Sprachschwierigkeiten recht nett in die Verhältnisse unserer Werft eingelebt haben. So haben sie schließlich mit beachtlichem Erfolg die Prüfung bestanden.

Die Lehrlingskapelle, die Jan Koch leitet, brachte Musik von Mozart, Chopin, Jessel und Monti. Ihr Spiel war sauber und recht gut. Wir bedauern, daß der Abgang zweier Auslerner der Kapelle Nachwuchssorgen bereitet.

Es war eine Feier, die die Jung-Gesellen gewiß im Gedächtnis behalten werden.





„FRAM“

ein Schiff, das Geschichte gemacht hat

Von Wolfram Claviez

Wir rüsten uns heute für die Raumschiffahrt. Alle Zweige der Naturwissenschaften, der Medizin und Psychologie beleuchten die Möglichkeiten und mutmaßlichen Folgen eines Verlassens des Erdballes, die Spitzenleistungen aller technischen Disziplinen werden zusammengefaßt, um sie dem unbezähmbaren Drang des Menschen, in unbekannte Regionen vorzustößen, dienstbar zu machen. Diese unbekannten Regionen liegen heute außerhalb unserer Erde. Das Zeitalter der terrestrischen Entdeckungen, das „klassische“, wie man es analog sinnverwandten Erscheinungen in verschiedenen Geistesbereichen nennen könnte, ist zu Ende. Expeditionen der verschiedensten Art gibt es auch heute noch und die dabei vollbrachten Leistungen sind bewundernswert in vielerlei Hinsicht. Allein, die Ergebnisse dienen mehr dem Nachweis einer Behauptung, der Untermauerung einer Theorie und der Vertiefung wissenschaftlicher Erfahrungen. Es sind nicht mehr Stöße ins Ungewisse. Ich denke etwa an die mutige Fahrt auf dem Floß „Kon Tiki“. Auch Leistungen, wie die Fahrt des Atom-U-Bootes „Nautilus“, zeigen, daß man heute weiß, wie die Erde beschaffen ist. Wir kennen ihre Oberfläche, übersehen die Erdkruste aller Breiten aus der Luft und wagen uns unter das Eis des Nordpols.

Die Fahrt der „Nautilus“ ist vielleicht der sinnfälligste Beweis für den Abschluß einer jahrtausendelangen Epoche der Eroberung unseres Erdballes, — man kann sich solcher Gedanken nicht erwehren, wenn man auf den Planken eines Schiffes steht, auf dem sich vor etwa siebenzig Jahren eine Handvoll beherzter Männer im Eise des Nordmeeres nahe den neusibirischen Inseln hat einfrieren lassen in der Hoffnung, daß es sie innerhalb eines Zeitraumes von drei bis fünf Jahren über den Pol nach dem Atlantischen Ozean treiben möge. Der Raum über und unter der Erdoberfläche ist uns heute für Entdeckungsreisen freigegeben, und der Nordpol ist nach der Unterquerung des ewigen Eises durch die „Nautilus“ erneut in den Blickstrahl unseres Interesses gerückt. Im Schatten sensationeller Taten drohen Leistungen der Vergangenheit schnell zu verblassen. Aber wir sollten uns gerade bei den großen Erfolgen von heute der Pioniertaten unserer Vorfahren erinnern, die ja die Voraussetzungen für alles heute Erreichte sind.

Die sichere Kenntnis von dem Vorhandensein eines tiefen Polarmeeres war eines der wesentlichen Ergebnisse der Expedition des Norwegers Fridtjof Nansen von 1893—96. Auf diese Expedition einzugehen, ist je-

Fig. 1. Aufriß.

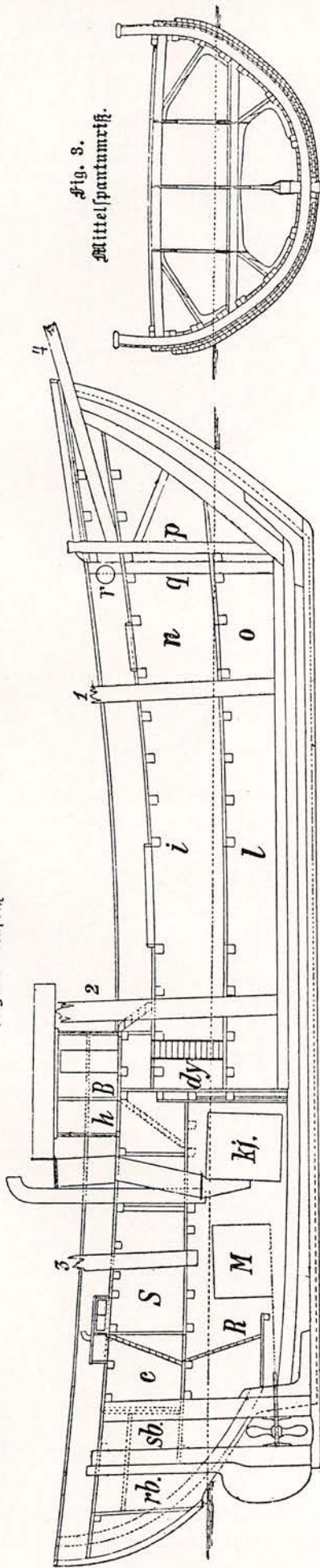


Fig. 3.
Mittelspantumriss.

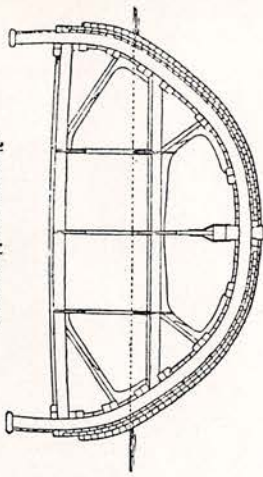


Fig. 4.
Querschnitt beim Maschinenraum.

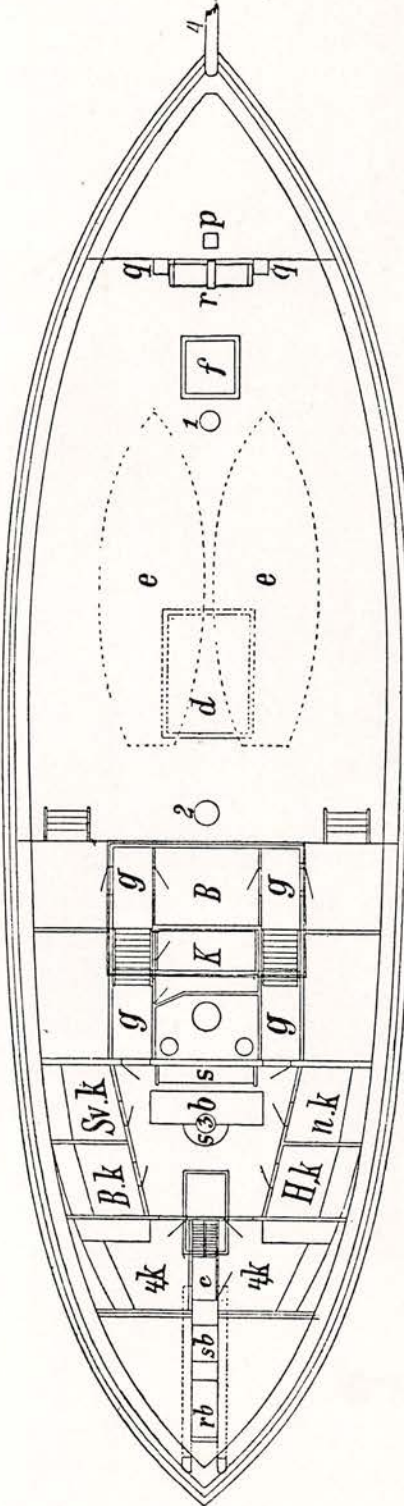
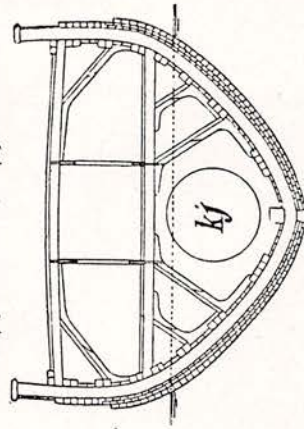
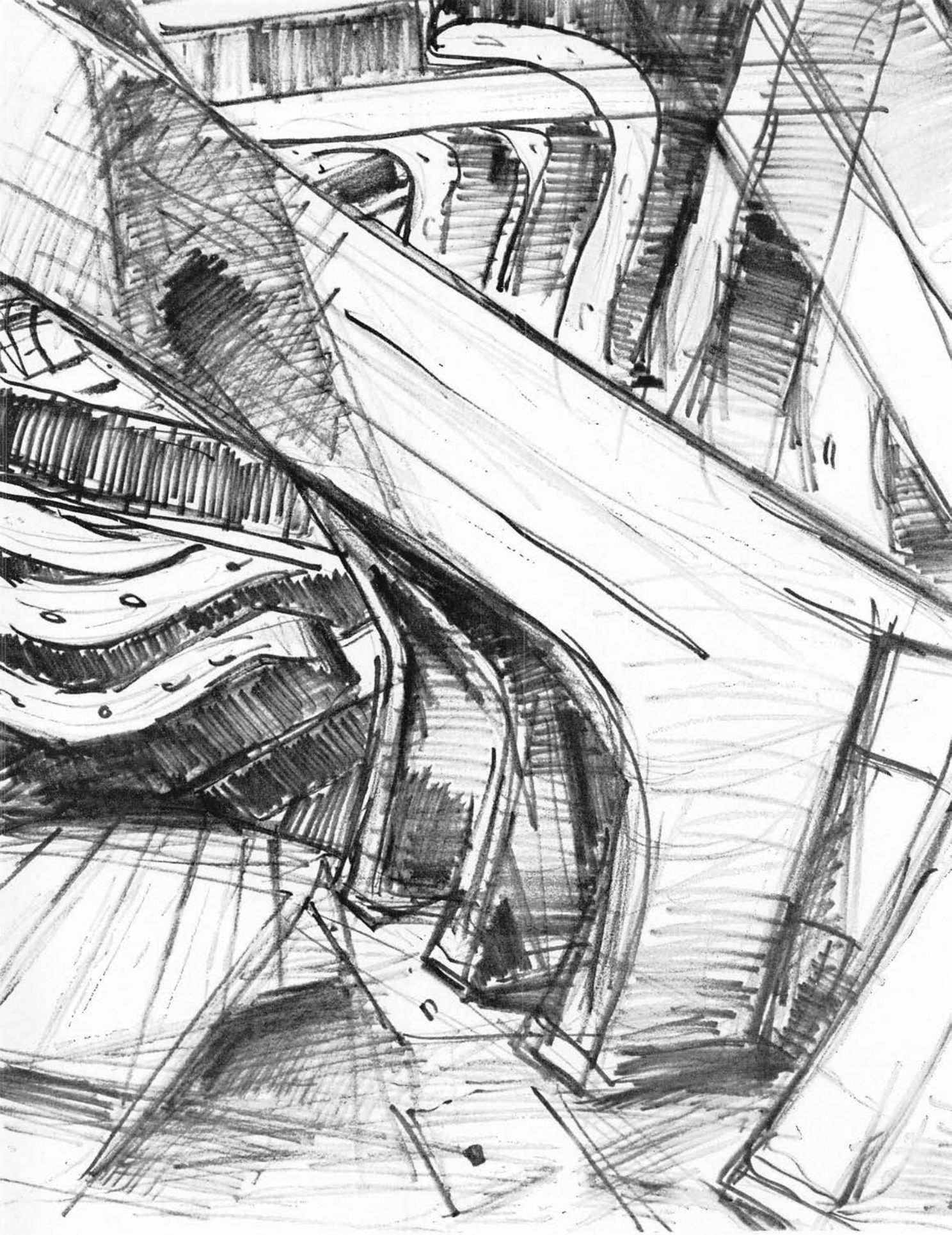


Fig. 2. Deckplan.

Auflisse und Grundriß der „Fram“.

rb Steuertunnel. sb Schraubentunnel. S Salon. s Sofa im Salon. b Tisch im Salon. Svk Sverdrup's Kajüte. Bk Blesing's Kajüte. 4k Kabinen für 4 Mann. Hk Scott-Panzen's Kajüte. nk Panzen's Kajüte. e Niederabgang zur Maschine. R Maschinenraum. M Maschine. K Küche. B Rückenhaus. h Arbeitskabine. dy Kasten für die Dynamomachine. d Großluft. e Großboote. i Großraum. f Vorderabgang. n Vorderabgang. o der untere Vorderabgang. p Kasten für die Dynamomachine. 1 Godmaß. 2 Godmaß. 3 Godmaß. 4 Bugspriet.



Eisverstrebung im Zwischendeck-Bugraum.
Vergleiche die Hauptpantalskizze Fig. 3, Seite 7.

doch nicht das Thema dieses Aufsatzes. Dieser Beitrag soll vielmehr für das Studium entsprechender Lektüre als ergänzende schiffbauliche Studie dienen. Für uns Werftleute dürfte es von allergrößtem Interesse sein, wie ein Schiff ausgesehen hat, das aus der Mühle des Polareises heil wieder herausgekommen ist. Eine Frage, die uns stets von neuem in Erstaunen versetzen muß, da bis in unsere Zeit hinein die Seenotfälle infolge Eiskollision nicht aufhören. Wir erinnern uns alle an die erschütternde Nachricht von dem Untergang der „Hans Hedtoft“ am 30. Januar dieses Jahres, des modernsten und „sichersten“ Fährschiffes nach Grönland, das selbst den schwersten Eisangriffen standzuhalten schien und dem man darum außer neunzig Menschenleben Dinge anvertraute, die auf keinen Fall verloren gehen durften. Und doch sank das Schiff innerhalb weniger Stunden.

Nansens Idee, ein Schiff bauen zu lassen, das eher von dem Schraubstock des Packeises an die Oberfläche gequetscht als zerdrückt werden würde, stieß bei Fachleuten in aller Welt auf geradezu empörte Kritik. War doch erst 1881 das amerikanische Expeditionsschiff „Jaenette“ im Eise Ostsibiriens gescheitert. Doch Nansen glaubte fest daran, daß es möglich sei, ein solches Schiff zu bauen, wenn es nur klein genug sei und es eine geeignete Form bekäme (d. h. keine senkrechten Angriffsflächen für das Eis usw.). Im übrigen war die „Jaenette“-Tragödie die wichtigste Stütze für die Nansensche Polardrift-Theorie, denn man hatte drei Jahre nach dem Untergang Überreste des Schiffes an der Küste Grönlands gefunden. Je kleiner das Schiff, so sagte sich Nansen, desto stärker kann man es bauen, und er fand in dem alten und erfahrenen Schiffbauer Colin Archer den Mann, der seine Ideen in bestmöglicher Weise verwirklichte. Die Mindestgröße war gegeben durch die Nutzlast, die unerläßlich für das Gelingen der Expedition war: Proviant und Ausrüstung für 12 Mann auf fünf Jahre nebst allem Zubehör für die Sicherheit des Schiffes, und Geräte für den Fall, daß ein Verlassen desselben nötig werden sollte. Ferner ausreichend Brennstoff für die Maschine, zum Kochen und Heizen. Das Schiff sollte als Schoner getakelt sein und man hielt es für ausreichend, die Maschinenleistung so zu bemessen, daß das Schiff ohne Segel und in ruhigem Wasser 6—7 Knoten lief. Der Kohlenvorrat für die Maschine sollte hinreichen, diese vier Monate lang in Betrieb zu halten. All diese Dinge einschließlich der Hunde und Geräte ergaben ein Gewicht von rund 380 t. Während nun bei einem normalen Frachtschiff ein möglichst niedriges Eigengewicht im Verhältnis zu seiner Tragfähigkeit angestrebt wird — die Größenordnung liegt etwa bei einem Drittel des Gesamtgewichtes mit voller Ladung — und während bei einem Passagierschiff, das ja keine großen Lasten aufzunehmen hat, ein möglichst großer Raumgehalt bei geringem Eigengewicht das günstigste Verhältnis ergibt, spielen bei einem Expeditionsschiff derlei Erwägungen keine Rolle, und man baute zugunsten der Sicherheit ein unvergleichlich schweres Schiff. Mit 420 t Eigengewicht wog der Rumpf mehr als die Hälfte des in voll beladenem Zustand 800 t verdrängenden Schiffes. Wie sah dieser Rumpf aus? Form und Einteilung gehen aus dem abgebildeten Riß deutlich hervor, und mittels des

beigefügten Maßstabes kann man die Hauptabmessungen ablesen:

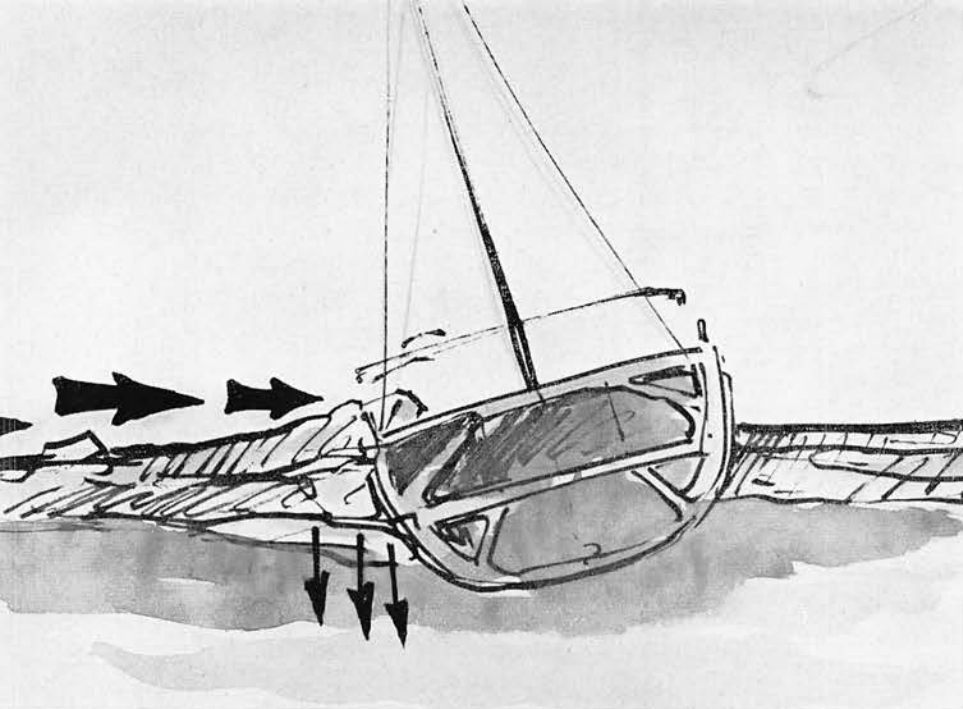
L. ü. a.	=	39,0 m	(gemessen auf Oberdeck)
L. pp.	=	34,5 m	
B.	=	11,0 m	(auf Planken, aber ohne Eishaut)
H.	=	5,25 m	
T.	=	3,75 m	} mit leichter Last
D.	=	530 t	
T.	=	4,75 m	} voll ausgerüstet
D.	=	800 t	

Die Segelfläche des als Dreimast-Gaffelschoner getakelten Schiffes betrug 600 m². Diese Takelung war für einen Fahrtbereich, in dem es sehr darauf ankam, alle Segel von Deck aus bedienen zu können, die gegebene — ganz abgesehen davon, daß ein Schiff mit Schratsegeln viel besser zu manövrieren ist als ein Rahschiff, zumal man überwiegend Kreuzkurs erwarten durfte.

Wovon man sich aber schwerlich eine zutreffende Vorstellung machen wird, wenn man dieses Schiff nicht gesehen hat, ist die Stärke der Spanten und Außenhaut. An der auf dem Riß mit „n“ bezeichneten Stelle, Zwischendeck vorn, habe ich die auf Seite 8 abgebildete Zeichnung gemacht. Man wird die Stelle in der Fig. 3 des Risses unschwer wiedererkennen. Alle Knie sind gewachsene Krummhölzer, Baumgabeln stärksten Ausmaßes. Das Stückchen Bordwand, das man in der Skizze sehen kann, ist die Innenwegerung. Sie ist teils 10 teils 20 cm stark. Außerhalb dieser liegen die Spanten, ebenfalls gewachsenes Krummholz von 25—28 cm Stärke. Die Spanten sind immer zu je zwei fest miteinander verbolzt, so daß also ein Spant etwa 28 cm Tiefe und 56 cm Breite hat. Diese Doppelspanten stehen dicht bei dicht, d. h. nicht mehr als 3 cm voneinander entfernt, und der Zwischenraum ist bis zur Höhe der CWL mit Pech und Sägespänen ausgegossen. So ist also das unbeplankte Fahrzeug schon so gut wie wasserdicht gewesen.

Die Außenhaut bestand dann noch einmal aus drei Lagen. Die innerste 7,5 cm stark, die folgende 10 cm, beide Eichenholz und jede für sich sorgfältig kalfatert und mit den Verbänden verbolzt. Die äußerste Plankenlage hingegen war aus Greenheart und wurde nur angenagelt: Die Eishaut, die in der WL 15 cm stark war und sich nach unten zu verjüngte. Sie konnte ruhig beschädigt werden, ohne daß es dem Schiff schadete. So wurde die gesamte Bordwand rund 80 cm stark; der Steven bis zu 1,70 m, wenn man die in der Skizze sichtbaren Balkenknie nicht mitrechnet. Das Zwischendeck war die beste Stütze für die Eispressung und wurde in der gemäß Hauptspantenskizze ersichtlichen Weise ausgebildet.

Nach menschlichem Ermessen konnte einem solchen Schiff nichts passieren und es hat tatsächlich standgehalten, wenngleich es kritische Momente gegeben hat, die die Besatzung mit ihrer gesamten Ausrüstung vorsichtshalber aufs Eis trieb. Die kleine schematische Darstellung des schwersten Eisangriffes Anfang Januar 1895 mag besser als lange Erklärungen eine Situation schildern, der vermutlich jedes andere, jemals auf der Welt gebaute Schiff zum Opfer gefallen wäre:



Schiff festgefroren, Eisschub von Backbord in Form einer 2,30 m dicken Scholle. Absinken der Eisdecke, in der die „FRAM“ eingezwängt ist, wobei das Schiff mit hinabgezogen wird. An ein Hochquetschen war gar nicht mehr zu denken, und doch rettete die wohldurchdachte Spantform das Schiff, indem es sich in letzter Sekunde nach oben losbrach. Wir wissen, wie sich nur ein konisch geformtes Gußstück aus der Umklammerung seiner Form befreien läßt. So ähnlich war es hier. Wie wichtig es war, daß der Schiffskörper außen keine Kanten und Ecken hatte, daß weder Steven noch Kiel vorsprangen, versteht sich von selbst. Es wird von Interesse sein, was man diesbezüglich zum Schutze von Schraube und Ruder getan hat. Die Titelblattskizze gibt hierüber Auskunft. Schraube und Ruder konnten durch je einen Tunnel in das Schiffinnere gehoben und damit dem Eise entzogen werden. Mit dem Ruder wurde das getan, sobald das Schiff im Eise festlag. Aber die Schraube blieb dann doch unten, weil man der Ansicht war, daß sie mit ihrer eisernen Umklammerung zur Verstärkung des Ruderpfostens beitragen würde. Es hat ihr auch nichts geschadet.

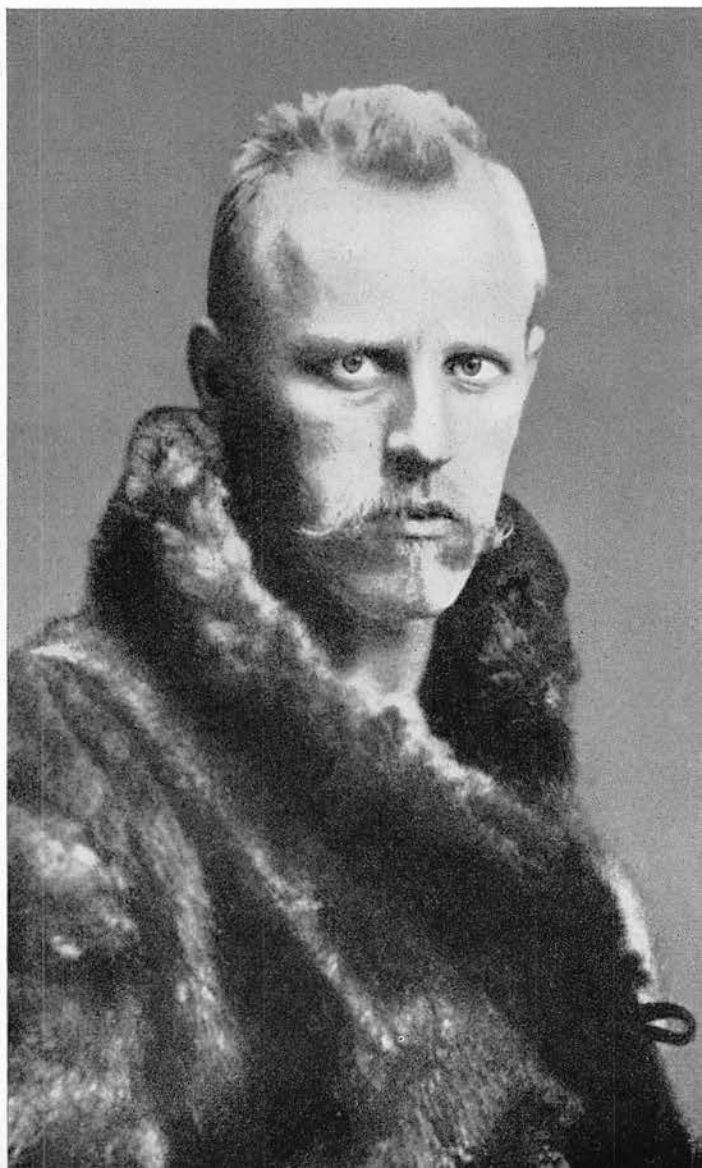
Frau Eva Nansen hatte das Schiff auf den Namen „FRAM“ getauft. Fram heißt auf deutsch „Vorwärts“, und das Schiff hat seinem Namen alle Ehre gemacht. Es ist nicht möglich, auf die Reise selbst mit wenigen Sätzen einzugehen, man würde ihr nicht gerecht werden. Sie ist von Nansen selbst vortrefflich beschrieben worden und in allen Ländern als Buch erschienen. Was es bedeutet, jahrelang im Eis eingeschlossen zu sein ohne daß man ein Vorwärtskommen bemerkt, wo man nur mittels Chronometer und Sextanten feststellen kann, um wieviel man vor- oder zurückgetrieben worden ist, welche Einförmigkeit, welche Sehnsucht und welche Geduld während des Ausharrens in den sechsmonatigen Polarnächten —, davon können nur die Expeditionsaufzeichnungen eine schwache Vorstellung in uns erwecken. Aber wir vernahmen auch mit Vergnügen, wie Nansen in seinem Tagebuch von der kleinen „Oase in der Eiswüste“ und von seinem „Sanatorium“ spricht, und daß er sich fast schämt über sein „sorgenfreies Leben“. Das zeugt nur davon, wie gut die Expedition ausgerüstet und die Wohnräume gegen die Kälte isoliert waren, und zwar mit verschiedenen Schichten aus geteertem Filz,

Kork, Tannenholz, Linoleum, Renntierhaar usw. Wir wollen es kaum glauben, daß Heizmaterial zeitweilig kaum gebraucht wurde, daß die Lampen genügten. Aber wir wissen ja auch, daß es Nansen nicht lange in seinem „Sanatorium“ ausgehalten hat, daß er es vorzog, sich mit seinem Gefährten Johansen mit Hunden und Schlitten aufzumachen, um zu Fuß gegen den Nordpol vorzudringen und sich dann „irgendwie“ nach Spitzbergen durchzuschlagen, wo wohl ein Schiff anzutreffen sein würde — — — während die „FRAM“ unter Kapitän Sverdrups Leitung ihre Eisdrift fortsetzte.

Geben wir es nur zu, daß schon dieser Gedanke in uns Schüttelfrost erzeugt. Und doch war es nicht die einzige Tat dieser Art. Allein mit der „FRAM“ wurden noch zwei Expeditionen durchgeführt, eine unter der Leitung des Kapitäns Sverdrup, ebenfalls nach Nor-

den, dann die Reise nach dem Südpol 1910—1912 unter Amundsen, der auch das Schiff für Monate verließ, um den Südpol auf Skiern zu erreichen. Die Namen dieser Männer sind in die Geschichte eingegangen. Die „FRAM“ steht heute wohl erhalten an Land; und wenn gerade keine Touristen über Deck trampeln, und man sich still in die Bilge setzt und lauscht, meint man wohl zuweilen das Knirschen von Eis zu hören.

Polarforscher Fridtjof Nansen



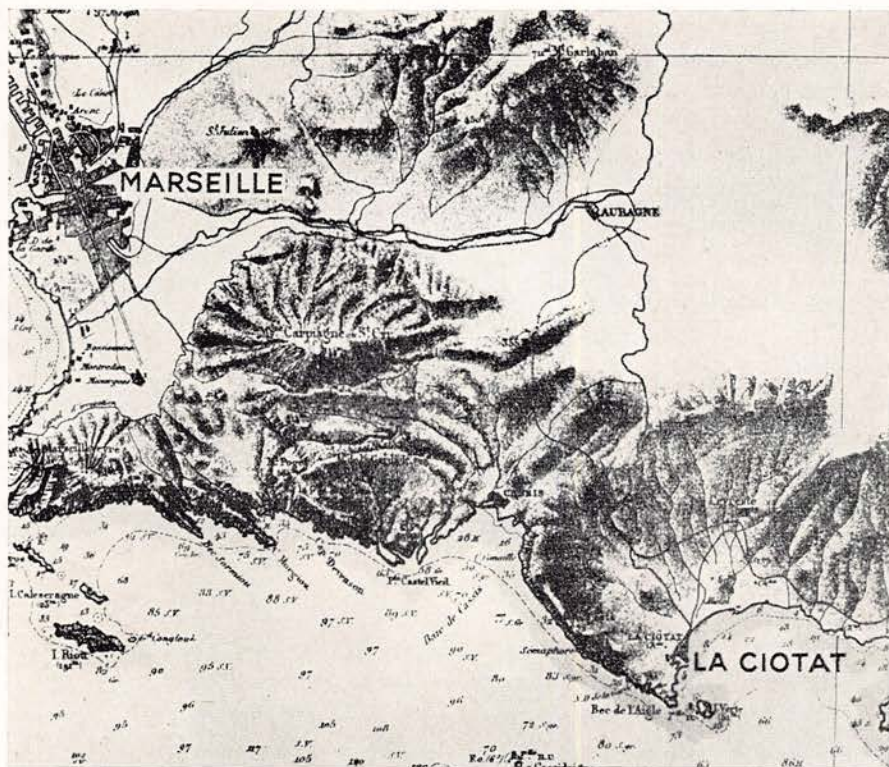


Bild 1

Zwischen den beiden großen südfranzösischen Hafenstädten Marseille und Toulon liegt in einer kleinen malerischen Bucht des Mittelmeeres das Städtchen La Ciotat (Bild 1). Pinien, Palmen und viele andere exotische Gewächse, sowie Olivenhaine und Weinfelder an den Hängen der verkarsteten Hügelkette, die sich unmittelbar an den schmalen Küstenstreifen anschließt, und das azurblaue Meer geben der Landschaft ihr zauberhaftes Gepräge. Hier beginnt die landschaftlich reizvolle Côte d'Azur an der französischen Riviera (Bild 2). Wenn man sich von der Bucht her dem kleinen idyllischen Hafen nähert, hält ein Riesenschiffkörper, der fast das ganze Hafenbecken einnimmt, das Auge gefangen. Es ist ein 52 000 to-Tanker, der soeben am Aus-rüstungskai seiner Vollendung entgegengeht (Bild 3).

Der Geburtsstätte dieses Supertankers galt mein Besuch. Der kleine Hafenplatz beherbergt nämlich eine Werft mit einer Belegschaft von rund 2000 Mann, dicht am Fuße eines ins Meer hineinragenden Fels-hügels, des Bec de l'Aigle (d. h. Adlernase). Man möchte annehmen, daß die Schönheit der Landschaft, die Mentalität ihrer Menschen und der Zauber der nahen Riviera nicht dazu angetan sind, große Industriewerke entstehen zu lassen. Weit gefehlt! Aus der vor einem Jahrzehnt noch verträumten, wenig bedeutsamen Werft ist heute ein Schiffbauplatz entstanden, der einen Vergleich mit den modernsten Werften in bezug auf Einrichtung und Helgenleistung zuläßt. Beim Betreten der Werft ist man überrascht von der großzügigen Planung, den großen neuen Hallen und Hellingungen und dem dazwischen-liegenden, von breiten Betonstraßen durchzogenen Frei-gelände.

Großschiffbau unter Palmen

Da eine Tiefenausdehnung der Werft infolge der Hü-gelkette nicht möglich war, wurde der Materialfluß nach bekannten schwedischen Werften hufeisenförmig vom Eisenlager über Anzeichnerie — Bearbeitung — Vormon-tage zur Helling angeordnet.

Die hierbei angewandten Fertigungsmethoden sind bis auf die noch in Anwendung befindliche klassische 1:1-Anzeichenmethode sehr fortschrittlich. In einer großen Vormontagehalle mit 9000 qm Rostfläche werden Kollis von 80—90 to Normgewicht zusammengebaut und mit Hilfe von entsprechend schweren Hellinglaufkränen an Bord gebracht. Auf diese Weise wird eine große Leistung auf den beiden Hellingungen und in dem zur Zeit als Baudock benutzten Trockendock erreicht. Die Ausrü-stungswerkstätten sowie die Kesselschmiede, die me-

Bild 2



chanische Werkstatt und Rohrbiegerei sind mit neuzeitlichen Maschinen und Transporteinrichtungen ausgerüstet und für die verhältnismäßig kleine jährliche Ablieferungstonnage flächenmäßig sehr reichlich bemessen. Mit großem Aufwand und bis aufs Kleinste genau wird die Planung für die schiffbauliche Montage, die Ausrüstung und Einrichtung, sowie für die Bordmontage betrieben.

Ein besonderes Schauspiel mit einigen Kuriositäten bietet der Stapellauf eines großen Schiffes. Wenn von der Taufkanzel die unterirdisch eingebauten hydraulischen Stopper gelöst werden, dann gleitet das Schiff nicht wie bei uns gewohnt lautlos, sondern mit mächtigem Kettengerassel ins Wasser. Während des Ablaufs schalten sich nämlich nacheinander große Kettenpakete von mehreren hundert Tonnen Gewicht, die mittels langer Trossen am Schiffskörper befestigt sind, ein. Sie haben die Aufgabe, die Geschwindigkeit so abzubremesen, daß das Schiff nach dem Aufschwimmen zum Stehen gebracht wird. (Bild 4 zeigt den Stapellauf eines 30 000-to-Tankers) Das kleine Hafenbecken, in welches die Schiffe ablaufen, läßt nur einen Auslauf von wenigen Metern zu.

Die Werft in La Ciotat, wie auch die anderen beiden südfranzösischen Werften in Port de Bouc und La Sayne haben in Verbindung mit dem neuerbauten Olhafen Lavera (in der Nähe von Marseille) und der projektierten Öl-Pipeline ins Elsaß besondere Bedeutung erlangt. Der vermutlich mit Staatszuschüssen unterstützte Ausbau der Werften und ihre geplante großzügige Erweiterung,

Bild 4



Bild 3

vor allem der Werft in La Ciotat — sie sieht einen neuen Ausrüstungskai von 500 m Länge und ein Bau-dock von 300 m Länge für den Bau von 100 000-to-Tankern und großen Passagierschiffen vor — müssen uns mit einiger Besorgnis erfüllen, insofern als auch im Mittelmeerraum eine ernst zu nehmende Konkurrenz in Zukunft auftreten wird. Um ihr zu begegnen, müssen wir mehr denn je bemüht sein, unsere Anlagen rationell auszunützen und unsere Arbeitsmethoden weiter zu verbessern. Von nicht geringerer Wichtigkeit wird aber auch die verantwortungsvolle Mitarbeit jedes Einzelnen von uns sein. Wenn diese Voraussetzungen von allen beherzigt werden, dann wird es der DW gelingen, auch in Zukunft den anderen Werften eine Nasenlänge voraus zu bleiben.

Raudenholz

Unsere Frage an die Schiffbauer

Der Aufsatz von Wolfram Claviez über die „Fram“, das Schiff, das Geschichte gemacht hat, gibt die Antwort auf die Frage, die wir an die im letzten Heft wieder-gegebene Zeichnung angeknüpft hatten.

Ausführlich und in allen Punkten zutreffend war die Lösung, die uns Dipl.-Ing. Varges eingereicht hat. Wir waren etwas im Zweifel, ob ihm der ausgesetzte Preis zuzuerkennen sei, denn er ist erst vor wenigen Wochen in Oslo gewesen und hat sich die „Fram“ angeschaut. Das war natürlich etwas Glück. Den Preis müssen wir ihm dennoch zubilligen.

Annähernd richtige Antworten kamen von einzelnen alten Schiffbauern und Seeleuten, und was uns ganz besonders gefreut hat, auch vom Schiffbau-Lehrling Werner Zellmer. Ihnen allen sei für die Teilnahme an diesem Fragespiel herzlich gedankt.



„Traviata“ auf dem Ozean
Johann Sacke, 1907

Urlaubsfahrt noh Schönberg

in'n Bayrischen Wald



Jo, dat harr ick in't Fröhjoht noch nich dacht, dat ick nu hier in'n Bayrischen Wald sitten wür. Un ick heff ok nich dacht, wo scheun dat hier is. Ober Schönberg seggt dat jo eegentlich all.

Vun Schönberg ut kannst du jo noh alle Sieden komen, wenn dat ok nich unmittelbor an oder in den Wald liggt — dat weer freuher mol —, so kann man doch scheune Wannerungen un Fohrten moken, un krüz un quer sünd wi dörch de südöstlichste Eck vun Bayern un dormit vun Dütschland fohrt: An de Dree-Länner-Eck, an' Böhmerwald, noh'n Arber rop un wat du di all denken kannst.

Bi Dreesessel — drie Mulden in den Fels — an de Dree-Länner-Eck, kannst du sotoseggen in Dütschland sitten, een Foot in Österriek un den annern Foot in de Tschechoslowakei. Merrn op den Barg geiht de tschechische Grenz as so'n Dreeck dörch dat Gehöft hendörch. De Weg dorhen is streckenwies ok nich wieder vun de Grenz entfernt, as uns Dock vun't faste Land. So recht geheuer weer uns dat dor ober nich, un wi hebbt gau mokt, dat wi dor weder wegkeemen. So wunnerscheun, as de Gegend dor is: Seeker is seeker, sä Reinke Voss to den Has un trock em dat Fell öber de Ohren!

Denn rop noh'n Arber! Den Keunig vun'n Bayrischen Wald, de öber 1400 Meter hoch is, dat letzte Enn mit den Sessellift — weer bannig kolt dor boben. Wenn du dor öber de Boomstumpens un Felsbrockens sweeben deihst, dor weiht di de Wind anners üm de Nees — un üm de Been — as in't flache Land, wo dat jo noch scheun summerlich warm weer. Un denn hung uns ok de Regen öber'n Kopp, un sehen kunnen wi boben nich veel mehr as Dunst un Böömwipfel, ober wi keemen wenigstens dreug wedder dol. Denn wull'n wi rum üm den Arbersee; och, ne lütte halwe Stünn, dachen wi. Dat keem ober anners! Wenn du den halwen Weg achter di hest, un is erst 'ne Veddelstünn rüm, denn freist du di, wo gau dat geiht. Jo, hest di all mol freit? Nu geiht dat erst richtig los. Ober Stock un Steen, öber Woddeln un Findlingsbrocken, dat dat sien Oort hett. Denn öber so'n wackeligen Felssteg, op de

natten Steen langs. Een Glück, dat wi 'n Stock mit harn. Ober trüch mußt du jo, ob du wullt oder nich.

Un denn noh Passau! Ick bruk jo woll nich veel öber Passau to seggen, dat dor de Inn un de Ilz sick mit de Donau vereenigt — un wat dor an Sehenswürdigkeiten is — is jo woll allgemein bekannt. Dat is ober doch interessant, wenn dat greune Woter vun den Inn, de 'ne ganz wuchtige Strömung hett, so schräg vun rechts in de Donau rinscheet un vun de anner Siet kummt de swatte Ilz vun de Waldbarg dol, allerdings all teemlich gemächlich, wenn se in de Donau münd't. Un op de annere Siet vun Donau un Inn is sotoseggen Utland — dor is Österriek. De Dom in Passau is jo een Prachtboo, ober dat he in twee verschiedene Boostils boot is, dat hefft wi noch nich wußt. Wenn du op de Feste Oberhaus steihst, von wo du een wunnerboren Blick öber de Stadt hest, kannst du dütllich sehen, dat de achterste Deel vun den Dom, wo de Hochaltar steiht, noch in'n gotischen Stil boot is un dat Langscheep in Barock. Man brukt nich grod Kunstgeschichte studiert to hebben, um dat to ünnerscheiden. De Orgel sall de gröttste Karkenorgel vun de ganze Welt sien, un an'n letzten Sündag weern wi noch mol noh Passau, üm uns dat Orgelkonzert antoheurn. Gewaltig bruus dat Orgelspeel dörch den Dom, meist too gewaltig. Un wenn man denn bedenkt, dat Bach un Buxtehude, de olen Meister, de Fugen un annere Orgelmusik schreeben hebbt, all 'n poor hunnert Johr dot sünd, un jemmer Musik röht een jümmers noch so an, denn brukt man gor nich bang to sien, dat dat ünnergohn kann.

Wunnert hebbt wi uns, as de „Bärenföhrer“ in den Dom säh, dat vun binoh 25 Kilometer Katakomben noch gode 8½ Kilometer gangbor wären, ünner den Inn dörch noh Mariahilf un ünner de Donau hendörch noh'n Oberhus un Utgäng noh mehrere Dörp in de Umgegend. De Ingang is in'n Dom vör'n Altar.

Vun Schönberg wull ick schrieben un nich vun Passau; ober de Umgebung geheurt jo ok dorto, nich? Een annern Dag hefft wi ne lütte Fohrt noh Ringelai mokt, wo dat so

wunnerscheun sien sull. Dat weer dat ok würlch! Een poor Schreed blots vun den smucken Ort entfernt — een Bach kummt öber Felsbrocken inne deepe Slucht mit ole, hoge Tannen un Beuken dol, hier mol'n lüttes Becken mit Woter, un denn wedder dolfallend öber Steenblöck, un ne halwe Stünn wieder löppt düsse Bach ganz sinnig dörch de Wiesen. Ober düsse Wald, de öbermannsstarken Bööm dor! Wenn vun de een vun'n Storm umweiht warrd, denn blifft de dor liggen, un de Holtsammlers holt sick dat Holt. Op den engen Weg ünner in de Slucht, dreepen wi op een poor, de Holt sammeln dähn. De harrn sich öber den Bach 'ne recht gebrekliche Hängebrück mokt, wo se noher in'n Winter, wenn se dat Holt mit'n Sleden affholt, röbergoht, wenn de Bach versneet oder vull Is is. Bannig meuselig, nich? Na, in de schlechte Tied hefft wi jo ok Holt sammeln müßt.

Scheun is dat jo, in'n Harwst to wannern un to fohren. Wenn du dörch de dunklen Tannen un Kiefern de bunten Placken Laub süht, eenen geelen Ahorn oder dat flammende Rot sprenkelt mit greun un geel vun den kanadischen Eeken, de utseht, as so hentupft oder as so'n Molerpalett. Oberhaupt hett de Wald hier 'n ganz anneres Gesicht as bi uns. An de Stroot noh Passau hefft wi een Waldstück funnen, wo neben hoge Tannen un wilde Eibe 'n ganzen Barg vull Weymouth-Kiefern stunnen, weeft, dat sünd de Kiefern, bi de fief Nodeln ut eenen Buschen kummt, wo bi uns heimische Kiefer blot twee rutkummt. Un de scheunen rotbunten kanadischen Eeken as Chausseebööm heff ick sünst ok noch nich sehn. Ober dat is jo ok wieder noh Süden un eegentlich jo ganz verständlich, dat hier allens 'n beeten anners is, sogar de Glockenbloomen un — man sall dat nich gläuben — sogar dat Moos. Dat Scheunste ober in düssen Wald weer ganz deep binnen een grooten Findlingssteen, de boben Stück an Stück lüttje Dannenbööm stohn harr. De harrn sick dor woll sülwst seit. Un noh een annere Siet keemen wi bi een Spaziergang öber so'ne Brück ut Birkenstämmen über een hellen Bach, in den weern Forellen, dat Woter weer so klor, dat du jeden Steen un jedes Sandkorn sehen kunnt. Un denn gung't wedder rop dörch scheunen Hochwald.

Denn weern wi eenen Dag noh dat Dree-Burgen-Land, de Saldenburg, Schloß Englborg un Schloß Fürstenstein. De Englborg is so'n Oort Erholungsheim. In den Hoff kunnen wi mol rinkieken un ok dörchgohn noh de Sonnensiet, ober de Timmers weern all bewohnt un dor kunnen wi nich rin. In den Burghoff kunnt noch de Verließe sehn, un wat mi an'n meisten gefull, wunnerbore smeedisene Gitter an de Trepp, un ok dat Tor ganz wunnerbore Arbeit. Un denn hebbt wi dor ganz prächtig eeten. De Nonnen föhrt dor eene goode Köök! Man sall jo nich veel vun Eeten snacken, ober Eeten un Drinken hollet jo Liew un Seel tosomen, nich?

Un Eeten un Drinken is jo ok in Schönberg good, dat kann man jo nich anners seggen. Wi sünd dat jo allerdings nich gewuehnt, so veel Salot to eeten, un mennigeen hett woll ok sien Arfensupp vermißt, ober dat kann man jo ok in Hamborg eeten, un in Bayern sünd se dat eben nich gewuehnt.

Eegentlich schod, dat de scheune Tied so gau vörbi geiht, kuum hest di inwehnt, denn mußt all wedder weg. Ober se hebbt uns Hamborgers doch geern sehn hier, un de Lüüd sünd jo all bannig fründlich hier in de Gegend, nich blot alleen in Schönberg, ne, ok sünst. Toerst mußt di jo doran gewuehnen, statt „Goden Dag“ hier „Grüß Gott“ to seggen, ick harr dat ünnerwegs all so'n beeten öwt.

Von „Saupreiß“ heff ick hier noch nix markt, in Gegendeel. Dat is doch 'n ganz scheunes Geföhl, wenn du so wiet weg büst von Tohus, und de Lüüd seggt to di: „Ach, Sie sind auch auf der Deutschen Werft? Wir haben schon seit Jahren Gäste von der Werft gehabt, und es hat ihnen allen immer sehr gut gefallen, und wir schreiben uns immer noch. Kennen Sie Herrn Soundso?“ Uns hett dat jo ok good gefullen, so good, dat menningeen, — as ik heurt heff — all öfters hier west is un jümmers wedder kummt. — Jo, un nu beduurt se dat all bannig, dat dat nu mit de Urlaubsfohrten vörbi sien sall.

Na, wenn wi nu to uns nächsten Urlaub 'n scheunen Toschuß kriegt, denn wüllt wi uns man freien! Villicht kummt denn de een oder anner doch mol wedder noh Schönberg. Schönberg, Enn September 1959. Irma Werner

Wochenende – anderswo

Jedem von uns geht zuweilen der Trott des Alltags auf die Nerven, die graue Gewohnheit macht uns müde, und wir glauben, daß unser Leben an Reiz verloren hätte. Dann aber kommt plötzlich eine Einladung ins Haus, eine Aufforderung von Verwandten oder Freunden, doch das nächste Wochenende mal herüberzukommen in die Stadt, in der sie wohnen, auf das Dorf, das ihre Heimat ist. Und plötzlich sieht unser ganzes Dasein wieder anders aus, die kleine Fahrt auf der Sonntagsrückfahrkarte wird für uns so etwas wie eine kurze Ferienfahrt, auf die wir uns freuen und die den Tagen der Woche einen Lichtpunkt gibt: Wochenende — anderswo! Auch wenn nur eine halbe Stunde Bahnfahrt zwischen dem Alltag und uns liegt, so genügt das doch, um Abstand zu gewinnen von den kleinen Sorgen, neue Eindrücke aufzunehmen und wieder

daran zu glauben, daß man dem Leben immer neue Reize abgewinnen kann.

Und wenn man nun überhaupt nicht eingeladen wird? Wenn man keine Freunde hat, zu denen man reisen kann? Dann soll man einfach den Mut aufbringen, von sich aus die Tapeten zu wechseln und so eine Wochenendreise auf eigene Faust zu unternehmen. Irgendwo in der Nähe wird es schon ein Ziel geben, das lockt. Und ein Hotelzimmer findet man überall.

Hinaus aus dem Trott, aus dem Alltag und der Gewohnheit — das ist immer ein Grundsatz der Lebenskünstler gewesen. Man soll ihn sich zu eigen machen; man braucht für diese Lebensfreude keine Reichtümer, sondern kann sie sich mit etwas Vernunft und gutem Willen oft selbst schenken.

I h m e



De Gorn

In Blomgorn möt nu alle Knollen, wie Dahlien, Begonien, Gladiolen, ut de Eer kreegen warn. Scheun afdreugen loten, dormit se in Winter in Keller nich anfangt to schimmeln. För Tulpen un Narzissen ward dat nu Tid, dat se plant ward. Alle Freujohrsblomen, de ut Zippeln wast, dorto gehört ook Schneeglöckchen, Krokus, Scilla, Märzbecher, Traubenhyazinthe usw., fangt in de Eer all an to wassen, dormit se int Freujohr to rechte Tid dor sünd. Ook wer Spoß doran hett, Hyazinthen un Krokusse oder Tulpen in Putt to planten, mut dor jetzt mit anfangen. De Zippeln döft ober nich so deep plant warn as in Gorn, se möt mit de Spitz eben rutkieken ut de Eer. Nich to warm stellen, heuchstens 8° C. Dorfor aber tolot duster holn, bit

de Spitz bi Tulpen und Hyazinthen 6 bis 8 cm, bi Krokus 4 cm utdreiben sünd. Wenn se denn in de warme Stuw ant Fenster stellt ward, duert dat nich mehr lang, bis se bleut. In Gemüsegorn ward dat letzte, wie Wöttel, Sellerie, Kohl un Reuben, rinholt. Blot Greunkohl, Roosenkohl un Porree bleibt buten, un denn geit los mit ümgroben. In Obstgorn ward noch Kirschen- und Plumböhm sneden. De Johannis- un Stikkelbeern könnt dat ook noch verdreegen. Bi de annern Obstböhm sall man vor Februar nich anfangen to sniden. Wichtig is, dat de Böhm nu nich mehr mit Jauche düngt ward, se könnt sünst leicht verfreeren.

Veel Vergneugen in'n Gorn

Jan Suppengreun

Einst waren hier Priele und Schlick

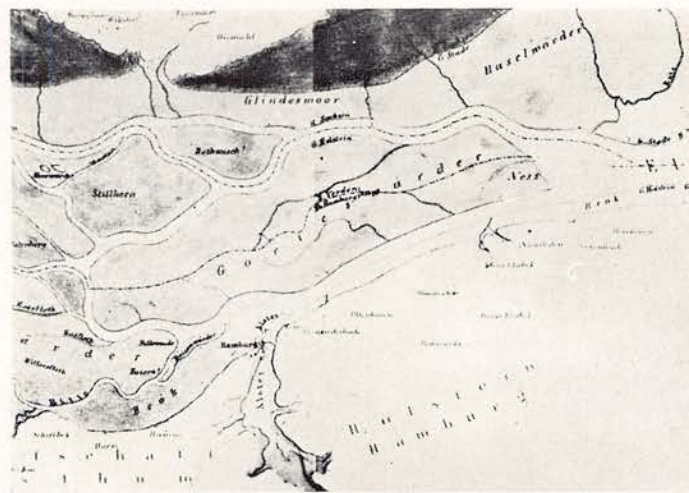
Im vergangenen Jahr feierte die Deutsche Werft ihr 40-jähriges Bestehen. In zwei Jahren begeht Finkenwerder seine 725-Jahrfeier, wurde es doch 1236 zuerst urkundlich erwähnt. Was aber bedeuten 40 oder 725 Jahre im Erden- und Weltengeschehen: Ein kleiner Augenblick nur im Zeiten- und Ewigkeitslauf!

Wenn du, lieber Leser der Werkzeitung, deinen Weg über das weite Gelände der Deutschen Werft nimmst, wenn du hoch oben von den Helgen über die Elbinsel schaust: hast du dir schon einmal Gedanken darüber gemacht, wie es hier früher aussah?

Weißt du, daß hier vor 60 Jahren noch Schilf und Binsen standen, Priele sich bis an den Norder- und Westerdeich zogen und Fischewer und -kutter bei Flut auf dem Elbwasser schaukelten und bei Ebbe auf dem Schlick lagen?

Die Naturgewalten veränderten in Tausenden von Jahren den Heimatboden. Und die Menschen taten ein übriges, um sich ihn nutzbar zu machen.

In vier Eiszeiten hatten sich die Gletscher vom Norden



Der Lauf der Elbe im 12. Jahrhundert. Unzählige Sturmfluten zerteilten in den folgenden H. G. und . . . Finkenwerder

her bis nach Norddeutschland vorgeschoben. Als die Gletscher wieder geschmolzen waren, stieg der Wasserspiegel der Weltmeere und es entstanden zwei Randmeere: Nordsee und Ostsee. In die Nordsee ergoß sich ein gewaltiger Strom, die Ur-Elbe, in die Oder und Weichsel mündeten und deren Ufer die nördlichen Elbhöhen und die Harburger Berge bildeten.

Aus der Ur-Elbe wuchs in Tausenden von Jahren eine



An dieser Stelle ist heute das Vorland A, auf dem 1918 der Aufbau der DW begann. Bis 1900 ankerten hier die Fahrzeuge der Finkenwerder Hochseefischer



„Bollwerk“ am Neßdeich vor der Aufhöhung des Deichvorlandes, der „Schallen“, um 1900 bei Flut

Insel empor, die sie in Norder- und Süderelbe trennte und bis zum heutigen Moorwerder reichte. Diese Insel hieß Gorieswerder. Was die Natur mühsam aufgebaut hatte, rissen im letzten Jahrtausend unzählige Sturmfluten — ungehemmt und noch nicht von Menschengestirft bezwungen — wieder auseinander und zerteilten Gorieswerder in viele kleine Inseln. Die westlichste davon, am „Neß“ Gorieswerders gelegen, war Finkenwerder. Sie reichte bis zum Schweinesand, unbeschützt, als „Werder“ vom Elbstrom bei Flut überspült, bei Ebbe trockenlaufend. Binsen und Schilf bedeckten das unwirt-

liche Inselland, das Flüchtlinge aus Hamburg aufnahm, wenn Wenden oder Wikinger die Stadt überfielen und brandschatzten.

Landhungrige Bauernsöhne aus dem Alten Land erkannten um 1200, daß der am Elbstrom liegende Werder fruchtbarer Boden sei. Sie siedelten sich im Südwesten der Insel auf Wurten an und bauten einen Deich, dessen Reste im Südwesten der Insel noch heute zu erkennen sind. Auch im Nordwesten entstanden Bauernhöfe, auf Wurten liegend und durch einen eigenen Deich gesichert. Doch hier am „Neß“ Finkenwerders voll-



Die „Schallen“ mit ihren Prielen, Gräben, Sielkühlen. Vorn die Bootswerft Hinrich Eckmann (vor 1900), im Hintergrund die Elbe und ihr Nordufer. Hier liegt heute die DW

brachten schwere Nordweststürme ein grausames Werk. Lorch zeichnet in seine berühmte Elbkarte aus dem Jahre 1568 ein „Hamborgisch unbedicket (nicht eingedeicht) Finkenwerder“ ein! Doch dann einigten sich Hamburg, dem der Nordteil der Insel gehörte, und der Herzog von Lüneburg, Besitzer des Südteils, über eine Eindeichung des ganzen Eilands, die sich über die lange Zeitspanne von 1603—1612 hinzog.

Schutz vor Not und Elend brachte diese Eindeichung für die hamburgischen Inselbewohner noch kaum, denn der Deich hatte schwache Stellen und viele Sturmfluten — in zwei Jahrhunderten gab es 62! — durchbrachen ihn, bis 1800 ein Retter erstand: Bürgermeister Wilhelm Amsinck! Als Landherr ließ er den Hamburger Deich auf die heutige Höhe bringen. Damit sicherte er den wirtschaftlichen Aufstieg Finkenwerders, der mit dem Beginn der Finkenwerder Hochseefischerei zusammenfällt. Um 1900 beginnt Hamburg, sich auf eine Ausdehnung seines Hafens vorzubereiten. Seine letzte Reserve zu jener Zeit ist das schöne, unberührte Finkenwerder am Elbstrom. Die landschaftlich reizvollen „Schallen“, das weite Deichvorland am Neßdeich, Norderdeich und Steendiek versinken unter Baggergut, unter Sand und Schlick. Fast 900 m vom Deich entfernt fließt seither



Blick über die „Schallen“ elbabwärts

die Elbe dahin, sie, die früher mit ihren Wellen gegen den Finkenwerder Deich schlug.

Viele Jahre lag das aufgehöhte Vorland ungenutzt, bis die Deutsche Werft 1918 ihre ersten Anlagen darauf zu bauen begann. Immer größer und gewaltiger entstanden sie dort, wo einst Finkwarder Jungs auf ihren „Beesenbülten“ in den Prielen und Sielkühlen schipper-ten, wo vordem Ewer und Kutter vor dem „Bollwark“ am Deich im Wind und auf den Wellen schaukelten.

Finkenwerder hat Staatsnotwendigkeiten viel geopfert, an ursprünglicher Eigenart in seiner Landschaft und an seinem Volkstum. Es tauschte dafür die Deutsche Werft ein, die dem früheren Vorland zwischen Deich und Elb- strom durch ihre gewaltigen Helgen und Kräne ein neues, eindrucksvolles Gepräge gegeben hat.

Was gewesen ist, gehört der Vergangenheit an. Was heute lebt und arbeitet, baut die Zukunft.

Adolf Albershardt

Fotos aus dem Lichtbildarchiv der Heimatvereinigung Finkenwerder



Das aufgehöhte Vorland um 1912



Schach dem König

Die DW Betriebssportgemeinschaft hat eine Schach-Abteilung. Die Frage, ob Schach Wissenschaft, Kunst oder Sport ist, wollen wir nicht analysieren und um keinen Preis mit den Experten darüber streiten, die ganz bestimmt Schach und Sport als zwei weit auseinanderliegende Dinge betrachten. Wir wissen, daß das Schachspiel absolute Konzentration bei Berechnungen auf geometrischer Grundlage verlangt. Es zwingt uns dabei, den Gedankengang des Gegners zu erforschen und seine charakterliche Einstellung zum Kampf klar zu erkennen. Dabei gibt es dann manchmal — je nach Temperament und Intellekt der Gegner — auch am Schwarz-Weiß-Brett recht farbige Auseinandersetzungen. Die Schachfreunde der DW sind im Hamburger Betriebssportverband mit eintausend Schachfreunden zusammengeschlossen. Das sportliche Programm umfaßt Mannschafts- und Pokaltourniere. Nach Rangliste und Spielstärke spielt unsere Mannschaft in der höchsten Klasse. Sie konnte viele stolze Erfolge erringen. Allen, die mit dem so oft in der Werkzeugzeitung diskutierten Problem „Freizeit“ Sorgen haben, möchten wir zurufen: „Kommt zu uns.“ Schach ist eine wirklich gute Sache, ein königliches Spiel, mit internationaler Sprache. Vor allem gilt unser Ruf den Jugendlichen, die sehr bald erkennen, daß Schachspiel-Sport weit mehr zu bieten hat, als all die so zahlreich angebotenen oberflächlichen Vergnügen. Treffpunkt der Schachfreunde jeden Freitag ab 18.00 Uhr im Klubheim, Gasthaus Ambauer, Finkenwerder. Gäste und Interessenten herzlich willkommen.

K. Lenz

Hier spricht der Unfallschütz

Fast die Hälfte aller Unfallverletzungen betreffen Arme, Hände und Finger, etwa ein Zehntel aller Verletzungen entfällt auf die Beine, ein Zehntel auf die Füße und ein weiteres Zehntel auf den menschlichen Körper. Der Rest verteilt sich ungefähr gleichmäßig auf Zehen-, Kopf- und Augenverletzungen. Die Häufigkeit stimmt naturgemäß mit der häufigsten Beanspruchung bestimmter Körperteile bei der Arbeit überein und der mehr oder minder ausgiebigen Benutzung der seitens der Werft zur Verfügung gestellten Sicherheitsausrüstungen. **Die Pflicht des Betriebsangehörigen, Sicherheitsausrüstungen zu benutzen, besteht genauso, wie die Pflicht des Unternehmers, diese Schutzausrüstungen zu beschaffen.**

Welche Schutzausrüstungen stellt nun die DW zur Unfallverhütung zur Verfügung?

Für den Kopf:

Für jeden, der ihn benötigt, liegt der **Schutzhelm** in der Ausgabe bereit. Von der Notwendigkeit, ihren Kopf durch das Tragen eines Schutzhelmes zu schützen, hat sich eine große Zahl der Belegschafter überzeugen lassen. Es kommen aber immer noch Kopfverletzungen vor, die durch Tragen eines Helmes hätten vermieden werden können. Bitte, denk einmal darüber nach, ob dein Kopf bei deiner Arbeit gefährdet ist! Wenn ja, dann besorge dir umgehend einen Schutzhelm und setze ihn auf.

Für die Augen und für das Gesicht:

Schutzbrillen sind für alle Arbeitsgebiete verfügbar; für die Schweißer farbige Brillen und **Schutzschilder**, für die Stemmer, Hauer, Nieter, Schleifer usw. farblose Brillen. Augenverletzungen machen bei uns zum Glück nur einen geringen Prozentsatz der Unfälle aus, aber auch diese Unfälle wären zu vermeiden, wenn jeder bei Arbeiten, bei denen seine Augen gefährdet sind, auch wirklich eine Schutzbrille tragen würde. Die Augen sind doch derart wichtige Sinnesorgane, daß wir bemüht sein müssen, durch entsprechende Schutzvorrichtungen, wie unsere Schutzbrillen oder Schutzschirme, eine restlose Vermeidung von Augenschäden zu erzielen.

Für das Ohr:

Plastik-Lärm-Schutzmittel stehen jedem zur Verfügung, der bei starkem Lärm arbeiten muß, so z. B. Stemmern, Hauern, Nietern, Kesselschmieden. Durch Plastik oder Watte die Ohren zu schützen, ist zur Vermeidung von Gehörschäden unbedingt wichtig.

Für die Atmungsorgane:

Überall dort, wo giftige Gase oder feiner Staub (Silikose) die Atmungsorgane gefährden, sollen **Schutzmasken** getragen werden. Sie stehen — je nach Verwendungszweck — in verschiedenen Ausführungen zur Verfügung; einmal als einfacher Mundschutz, zum anderen als Halb- oder Vollmaske oder als Frischluftatmer.

Für den Körper:

Gegen Feuer imprägnierte **Schutzanzüge** müssen von A- und E-Schweißern und bei solchen Arbeiten getragen werden, bei denen eine offene Flamme benutzt wird. Wie bei Versuchen festgestellt wurde, sind sie unbrennbar und werden nach jeder Wäsche neu imprägniert.

Für die Hände:

Die Hände sind die kompliziertesten, zweckmäßigsten und anpassungsfähigsten natürlichen Werkzeuge des Menschen und der Schutz vor Schaden und Verletzung ist daher besonders wichtig. Es gibt **Schutzhandschuhe** aus Gummi, Leder, Kunststoff, Asbest und auch aus Bleigummi gegen ionisierende Strahlen. Holt euch die für eure Arbeit nötigen Handschuhe aus den Ausgabestellen.

Für die Füße:

Zur Vermeidung von Fußverletzungen sollten stets **Unfallschutztiefel** getragen werden; manch einer verdankt ihnen seine heilen Füße. Die Unfallschutztiefel und -schuhe sind sehr preisgünstig im Schuhverkauf zu erstehen; das in Unfallschutzschuhzeug angelegte Kapital trägt hohe Zinsen.

Jeder Unfall, auch der kleinste, schädigt nicht nur dich, sondern direkt oder indirekt auch deine Kameraden, stört die Produktion deines Gewerkes und gefährdet damit die Sicherheit deines Arbeitsplatzes.

Berndt

Unfallfrei

arbeiteten auf der DW im September 1959

Finkenwerder:

203 Bohrererei, 206 Stellagenbau, 207 Seilbahn, 213 Schiffbauhalle warm, 223 Maler, 232 Modelltischler, 237 Taklerei, 241 Güterverteilung, 242 Ausrüstung, 254 Bordschlosserei, 265 Hausbetrieb, 266 Schweißkontrolle, 269 Zentrale, 272 Werkskontrolle, 282 Gleisfahrzeuge, 283 Kranbetrieb, 284 Kraftfahrzeuge, 287 Wasserverkehr, 298 Feuerwehr, 303 Werkzeuglager.

Reiherstieg:

602 Nieter, 603 Bohrer, 604 Stemmer, 612 Schiffbauhalle, 621 Schlosserei, 623 Maler, 625 Brenner, 633 Zimmerer, 640 Verholgang, 645 Dockbetrieb, 651 Maschinenschlosserei, 653 Dreherei, 659 Kesselschmiede, 662 Elektriker, 665 Hausbetrieb, 672 Werkskontrolle, 683 Kranbetrieb, 687 Wasserverkehr, 698 Feuerwehr, 500 Magazin, 503 Werkzeuglager.

„De Kleupracker“

oder

„Eenmal fällt jeder rin“

Schwank in drei Akten von Karl Bunje

Sonnabend, 31. Okt. 1959, 20 Uhr, „Gorch-Fock-Halle“

Sonntag, 1. Nov. 1959, 20 Uhr, Finkenwerder

Sonnabend, 7. Nov. 1959, 20 Uhr, Finkenwerder
(Neuenfelder)

Sonntag, 8. Nov. 1959, 20 Uhr, Finkenwerder

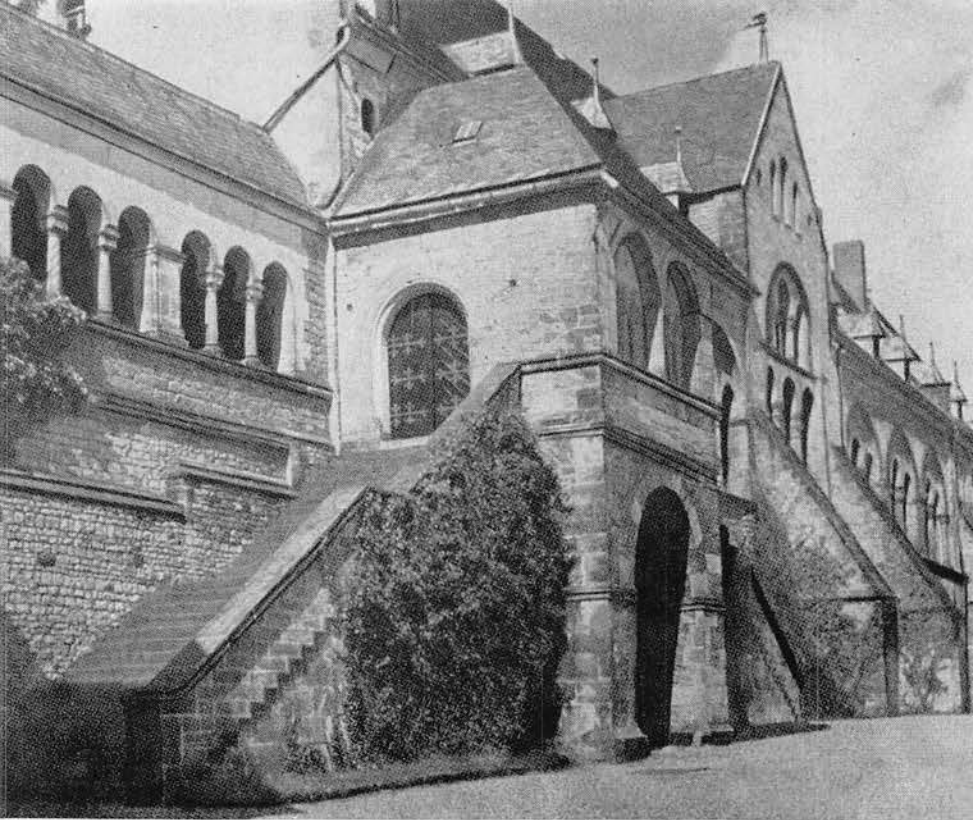
Sonnabend, 14. Nov. 1959, 20 Uhr, Finkenwerder
(Buxtehude, Stade)

Sonntag, 15. Nov. 1959, 20 Uhr, Finkenwerder

Freitag, 20. Nov. 1959, 20 Uhr, „Haus d. Jugend“, Altona

Sonnabend, 21. Nov. 1959, 20 Uhr, „Haus d. Jugend“, Altona

Sonntag, 22. Nov. 1959, 20 Uhr, „Haus d. Jugend“, Altona



1



2

Was wissen wir von Deutschland?

Die Bilder im Septemberheft unserer Werkzeitung erkannten richtig:

- | | |
|----------------------|----------|
| 1. Wolfgang Behncke | 294/35 |
| 2. Wulf Roterberg | 294/316 |
| 3. a) Ernst Heymann | 235/9090 |
| b) ohne Namensangabe | |

Wir brachten auf Bild 1 den mittelhochdeutschen Dichter und Patrioten Walther von der Vogelweide. Bild 2 stellte das gotische Rathaus in Münster dar; hier wurde 1648 der

Westfälische Friede geschlossen, der den 30jährigen Krieg beendete. Auf Bild 3 sahen wir die Universität in Breslau, seit 250 Jahren eines der geistigen Zentren des deutschen Ostens. Bild 4 schließlich war das „Alte Museum“ in Berlin am Lustgarten, der heute als Aufmarschgelände der SED mißbraucht wird.

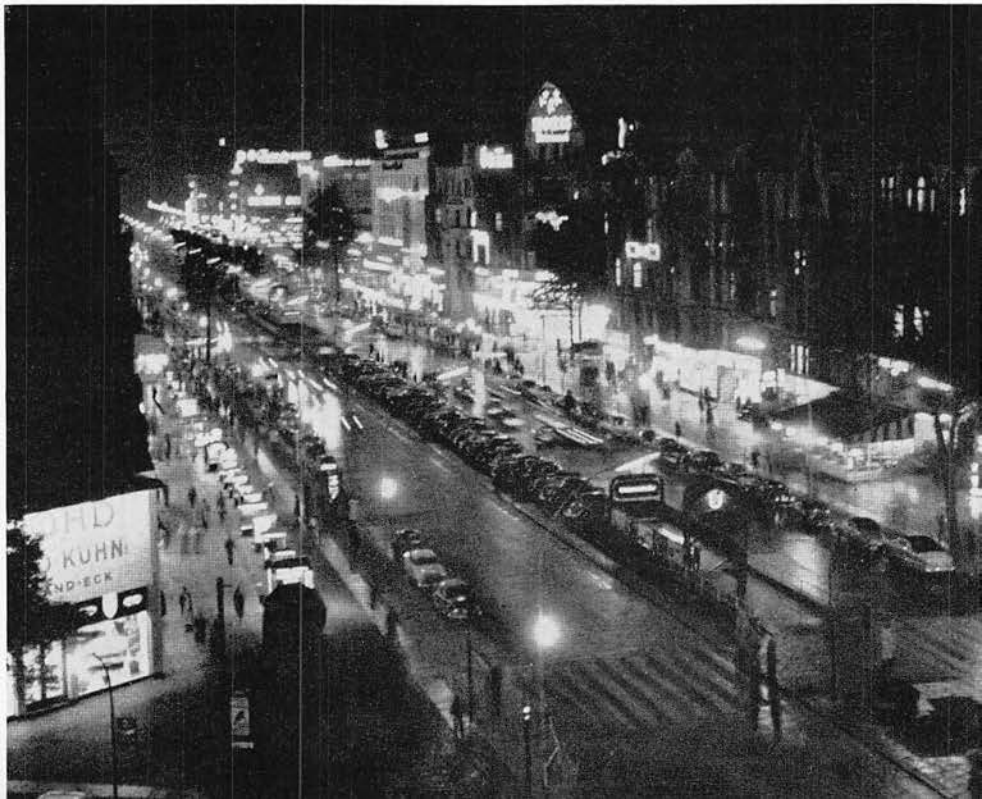
*

Auch heute bringen wir wieder Bilder aus dem Osten und Westen Deutschlands. Die Einsendungen erbitten wir bis zum 9. November 1959.

3



4





WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Am 2. 9. 1959 konnte Meister Walter Goebel auf eine 25jährige Tätigkeit bei der Deutsche Werft zurückblicken. Am 19. 6. 1929 kam er als Helfer im Schiffbau zu uns und wurde nach etwa einem halben Jahr als Maschinenschlosser in der Bordmontage beschäftigt. Als alter Fachmann verstand er seine Arbeit und hat sich dadurch das Vertrauen seiner Vorgesetzten und Mitarbeiter erworben. So wurde er 1948 zum Vorarbeiter und am 1. 11. 1950 zum Meister ernannt. Er ist seinen Mitarbeitern ein guter Vorgesetzter und jedermann gegenüber hilfsbereit. Wir hoffen, ihn noch lange bei uns zu sehen.



Albert Thal feierte am 9. 10. 1959 sein 25jähriges Dienstjubiläum. Am 21. 1. 1929 kam er als Schlosser zu uns und wurde im Kesselbau beschäftigt. Von hier aus wurde er später als Maschinenschlosser zur Bordmontage im Neubau versetzt. Wegen seines Könnens und seiner fachlichen Übersicht war er bereits während des Krieges als Vorarbeiter tätig. Durch den Arbeitsrückgang nach 1945 war es nicht möglich, ihn weiterhin als Vorarbeiter einzusetzen. Erst mit dem Wiederaufstieg der Beschäftigungslage bei der Deutsche Werft konnte er am 22. 7. 1954 als Vorarbeiter und ab 1. 10. 1959 als Meister eingesetzt werden. Wir wünschen ihm beste Gesundheit und noch viele erfolgreiche Arbeitsjahre.



Am 12. September 1959 feierte der Kalkulator Bernhard Meier sein 25jähriges Dienstjubiläum. Er lernte bei Gebr. Burdorf Maschinenschlosser. 1934 wurde er in der Bordmontage Finkenwerder eingestellt. Seit 1955 ist er in der Arbeitsvorbereitung als Kalkulator und für die Aufsetzung der Reparatur-Arbeitsberichte eingesetzt. Er erfreut sich infolge seiner steten Einsatzbereitschaft und dank seines kameradschaftlichen Verhaltens großer Beliebtheit. Wir wünschen unserem Bernhard alles Gute und noch viele erfolgreiche Jahre.



Am 3. 10. 1959 konnte der Schiffbauer Hans Lau sein 40jähriges Jubiläum feiern. Im Jahre 1912 fing seine Lehrzeit auf dem Reiherstieg an. 1916 begannen die Militärzeit und dann Wanderjahre. Von 1919—1931 und seit 1934 ist er in der Vormontage, Anzeichnerie und auf dem Schnüboden beschäftigt. Wir wünschen, daß Du noch lange bei guter Gesundheit in unserer Mitte bleibst.



Zum 25jährigen Dienstjubiläum wünschen wir unserem Ernst Ahlers alles Gute. Die große Karussellbank des Werkes Reiherstieg ist sein größtes Hobby, neben diesem hat unser Ernst aber noch etliche andere: Garten, Auto, Camping. Er kennt das Leben und weiß mit ihm etwas anzufangen. Mit Erfahrung, Ruhe, Tüchtigkeit und Humor walte weiter deines Amtes als Groß-Dreher der Maschinenfabrik Reiherstieg.



Am 17. September 1959 konnte Walter Rooks sein 25jähriges Dienstjubiläum feiern. Ab Januar 1933 war er bei uns Schiffszimmermann. Infolge Verwundung mußte er einige Zeit aussetzen. 1948 kam er in den Dockbetrieb Finkenwerder. 1958 wurde er Vorarbeiter. Seine Vorgesetzten und Kollegen, bei denen er dank seines ausgeglichenen Wesens sehr beliebt ist, wünschen ihm für die Zukunft alles Gute.



Am 12. 9. 1959 feierte Paul Wulf sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Er trat am 12. 9. 1934 als Bordschlosser in die Dienste der Deutsche Werft. Er war während der ganzen Zeit mit Ausnahme kurzer Unterbrechungen im Reparaturbetrieb Reiherstieg im Neubau beschäftigt. Wir wünschen ihm weiterhin gute Gesundheit und Freude an seiner Arbeit.



Am 9. 9. feierte der E-Schweißer Hans Henning sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Hans Henning war zunächst Schiffbauhelfer und kam 1936 zur E-Schweißerei. Wir wünschen unserem Hans beste Gesundheit und noch viele erfolgreiche Arbeitsjahre.



Am 17. 12. 1958 konnte Paul Bade auf 25 Dienstjahre zurückblicken. Er wurde am 9. 5. 1934 auf dem Reiherstieg eingestellt. 1944 kam er zu uns nach Finkenwerder. Seine Vorgesetzten und seine Kollegen schätzen Paul Bade sehr. Wir wünschen unserem Paul für die Zukunft alles Gute.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Probiereranl. Willi Drews mit Frl. Else Mutzow am 21. 8. 1959
 Brenner Horst Maskow mit Frl. Reta Meyer am 21. 8. 1959
 Schiffbauhelfer Kurt Dähnrich mit Frl. Waltraut Diers am 21. 8. 1959
 Schweißerin Elisabeth Mielke mit Michael Kretschmer am 21. 8. 1959
 Maschinenschlosser Jürgen Busewski mit Frl. Inge Scheffler am 26. 8. 1959
 M'Schlosser Helmuth Wempen mit Frl. Erna Linnemann am 28. 8. 1959
 Schiffbauer Gregor Bergmann mit Frl. Ursula Barisch am 28. 8. 1959
 Mont.S'bauer Heinrich Meyer mit Frl. Rita Peters am 29. 8. 1959
 Techn. Zeichner Jürgen Heinsius mit Frl. Karla Ehlers am 28. 8. 1959
 Schiffbauer Dieter Möller mit Frl. Hannelore Grothendieck am 4. 9. 1959
 Schlosser Otto Wiedner mit Frau Erna Meyer, geb. Klauck, am 11. 9. 1959
 Schiffbauer Uwe Baum mit Frl. Helga Langer am 11. 9. 1959
 Schiffbau-Helfer Johann Wiedermann mit Frl. Karoline Angebrand am 11. 9. 1959
 Schmied Bruno Gruber mit Frl. Gertrud Lietz am 12. 9. 1959
 E'Schweißer-Anl. Ingrid Kotysch mit Hans-Martin Leißling am 18. 9. 1959
 Schlosser Bruno Sommerfeld mit Frl. Gerda Siesenbüttel am 19. 9. 1959
 E'Schweißer-Anl. Eduard Klock mit Frl. Anita Wegener am 25. 9. 1959
 E'Schweißer-Anl. Karl-Heinz Dammann mit Frl. Rita Schnäkel am 25. 9. 1959
 E'Schweißer-Anl. Erna Rost mit Heinrich Adler am 25. 9. 1959
 Verschrauber Heinz Neumann mit Frl. Vera Breier am 29. 8. 1959
 Elektriker Hermann Jessen mit Frl. Josefine Küpper am 1. 10. 1959
 Schlosser Günter Walter mit Frl. Erika Stolz am 2. 10. 1959
 Schiffbau-Helfer Wolfgang Lukowski mit Frl. Gisela Matthiesen am 2. 10. 1959
 Schiffszimmerer Hans-Adolf Wulff mit Frl. Käte Rolf am 2. 10. 1959
 E'Schweißer Gerd Rehanek mit Frl. Magdalene Török am 2. 10. 1959

Geburten:

S o h n :

Brenner-Anl. Siegfried Schelling am 20. 6. 1959
 Schiffbau-Helfer Karl Corleis am 30. 6. 1959
 Elektriker Günter Blinkmann am 18. 8. 1959
 S'Zimmerer Gustav Siegmund am 21. 8. 1959
 S'Bauer Joachim Reuter am 30. 8. 1959
 Modelltischler Georg Siebold am 1. 9. 1959
 Techn. Zeichner Günther Schröder am 3. 9. 1959
 Ausrichter-Helfer Helmut Hapke am 5. 9. 1959
 Schlosser Walter Plagens am 11. 9. 1959
 Maler Heinz Jurgan am 15. 9. 1959
 S'Bauer Martin Karkowski am 18. 9. 1959
 E'Helferin Pepi Peterlick am 20. 9. 1959
 Tischler Hans-Jürgen Schulz am 21. 9. 1959
 Kupferschmied-Helfer Heinz Buxhweitz am 21. 9. 1959
 Tischler Herbert Clauss am 23. 9. 1959
 Fräser Reinhard Günther am 24. 9. 1959
 Klempner Dieter Schrage am 28. 9. 1959
 Kupferschmied Peter Jahnke am 28. 9. 1959
 Vorarbeiter Ewald Boldt am 30. 9. 1959
 S'Zimmerer Walter Engelmann am 30. 9. 1959

T o c h t e r :

Stellagenbauer Günter Abromeit am 25. 7. 1959
 Werkstattschreiber Kurt Jeckstadt am 24. 8. 1959
 Ausrichter Erich Lojewski am 24. 8. 1959
 Maschinenbauer Johann Hofmann am 25. 8. 1959
 E'Schweißer-Anl. Robert Wegmann am 31. 8. 1959
 Ing. Herbert Semm am 8. 9. 1959
 Brenner-Anl. Heinrich Becker am 11. 9. 1959
 Schlosser Hermann Scheer am 12. 9. 1959
 Zimmerer Harald Klein am 14. 9. 1959
 Angel. Schmied Alfred Polzin am 18. 9. 1959

Nietenanwärmer Hans Stark am 19. 9. 1959
 E'Schweißer-Anl. Walter Quecke am 21. 9. 1959
 S'Bauer Marten Mathiesen am 23. 9. 1959
 Angel. Schiffbauer Johann Speicert am 24. 9. 1959
 E'Schweißer-Anl. Paul Konietzka am 27. 9. 1959
 Kupferschmied Werner Witt am 27. 9. 1959
 Maschinenbauer Gerhard Maevers am 4. 10. 1959
 Zimmerer Ernst Salostowic am 5. 10. 1959

Wir gratulieren!

Für die erwiesene Anteilnahme und vielen Kranzspenden beim Heimgehe meines lieben Mannes und Vaters sagen wir der Betriebsleitung, allen Kollegen und Kolleginnen unseren herzlichsten Dank.

Johanna Scharnberg
 Thea Nürnberg, geb. Scharnberg

Für die mir und meinem Sohn bewiesene Teilnahme anlässlich des Todes meines Mannes sowie Kranzspenden und für die finanzielle Hilfe der Betriebsleitung und der Belegschaft der DW meinen allerherzlichsten Dank.

Frau Irmgard Soder und Sohn Ralf

Für die liebevolle Anteilnahme anlässlich des Ablebens meines lieben Mannes Arthur Pommerenke, für die reichen Kranzspenden sowie für die finanzielle Beihilfe sagen wir der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und der Belegschaft der Deutsche Werft A.-G. — insbesondere den Kollegen der Zimmerei — unseren herzlichsten Dank.

Frau Ida Pommerenke und Sohn Hans-Arthur

Der Deutsche Werft herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme.

Fr. Krafzyk

Für die vielen Beweise herzlicher Anteilnahme beim Heimgehe unseres lieben Entschlafenen sagen wir hiermit allen unseren herzlichen Dank.

Lita Hoyer, geb. Keller
 Eckart Hoyer
 Catharina Hoyer, geb. Lönn

Für die von der Deutsche Werft und den Arbeitskollegen erwiesene herzliche Anteilnahme beim Heimgehe meines lieben Mannes, unseres Vaters und Sohnes sagen wir allen Beteiligten unseren tiefempfundenen Dank.

Waltraud Apel mit zwei Kindern und Kurt Apel

Für die beim Heimgehe meines lieben Mannes und Vaters Heinrich Schneider erwiesene Anteilnahme und Kranzspenden sagen wir der Betriebsleitung und den Kollegen der Deutsche Werft unseren herzlichsten Dank.

Elisabeth Schneider und Angehörige

Für die Beweise so liebevoller Teilnahme beim Heimgehe unseres Vaters Christian Rerup (Rentner) sprechen wir der Betriebsleitung, dem Betriebsrat sowie der Belegschaft unseren herzlichen Dank aus.

Familie Christian Rerup

Wir gedenken unserer Toten

Adolf Apel
 Schiffbau-Helfer
 geb. am 31. 1. 1936
 gest. am 9. 9. 1959

Bruno Raether
 Rentner
 (früher Elektriker)
 geb. am 13. 10. 1892
 gest. am 9. 9. 1959

Gustav Krafzyk
 E-Schweißer
 geb. am 22. 4. 1900
 gest. am 16. 9. 1959

Artur Pommerenke
 Schiffszimmerer
 geb. am 28. 2. 1895
 gest. am 20. 9. 1959

Rudolf Soder
 Elektriker
 geb. am 31. 10. 1959
 gest. am 19. 9. 1959

Walter Kopitzke
 Schiffbauer
 geb. am 30. 1. 1897
 gest. am 19. 9. 1959

Franz Plückert
 Rentner
 (früher Kranführer)
 geb. am 12. 12. 1896
 gest. am 3. 10. 1959

Willi Stange
 Schlosser
 geb. am 29. 12. 1904
 gest. am 5. 10. 1959



Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichen Dank.
Bernhard Meier

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichen Dank.
Paul Wulf

Herzlichen Dank für die erwiesene Aufmerksamkeit anlässlich meines Jubiläums.
Hans Henning

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

Für die mir zu meinem 40jährigen Arbeitsjubiläum erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
Hans Lau

Für die Aufmerksamkeiten zu meinem Jubiläum allen meinen herzlichen Dank.
Paul Bade

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
Walter Rooks

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kollegen der Betriebe Reiherstieg und Finkenwerder meinen herzlichsten Dank.
Ernst Ahlers

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich hiermit der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
Walter Boebel

Für die mir zu meinem Jubiläum dargebrachten Glückwünsche und Aufmerksamkeiten danke ich der Betriebsleitung, meinen Vorgesetzten und Arbeitskollegen herzlich.
Albert Thal



Kürzlich habe ich in einer Fachzeitschrift, die ein höchst-richterliches Urteil besprach, in dem darüber zu entscheiden war, ob die Kritik an einer der bekannten neuen deutschen Illustrierten zulässig war oder nicht, gelesen, daß die Meinungsfreiheit besagt, daß jeder über jede Sache mitreden darf, und daß keine Position berechtigt, zu kritisieren, ohne selbst aber auch kritisiert zu werden.

Soweit ist es gut, solange die Kritik davor bewahrt bleibt, um ihrer selbst willen geübt zu werden. Mancher freut sich am Spiel der Gedanken und Worte und wundert sich, daß aus dieser Spielerei plötzlich blutiger Ernst wird. Das wird manch einem Schriftsteller oder Dichter so ergangen sein, der eines Tages merkte, daß seine Gedankenübungen als revolutionäre Signale angesehen worden sind.

Jede Kritik muß, wenn sie Wert haben soll, eine positive Grundhaltung haben. Eine einfache Verneinung, mit der lediglich zum Ausdruck gebracht wird, daß dieses oder jenes falsch sei oder jemandem nicht paßt, führt zu nichts. Die positive Kritik wird immer nach neuen Wegen suchen, um weiter zu kommen, und da sie ja das Gute will, letzten Endes auch etwas erreichen. Wir, gerade wir Deutschen, sind ja in der Welt als das Volk der Dichter und Denker bekannt, wobei man auch draußen oft hört,

daß das deutsche Volk sich auf das Dichten und Denken beschränken sollte. Es mag schon sein, daß wir uns bei unserem Denken und Grübeln häufig in falsche Ideen verannt haben. Im Grunde haben wir doch immer wieder irgend etwas Vernünftiges zustande gebracht. Diese Wesensart unseres Volkes hat ja in dem bekanntesten Werk Goethes sein schönstes Denkmal erhalten, im Faust.

Jedes Gemeinwesen lebt im übrigen von der Kritik, die ehrlich gemeint ist, weil sie ja neben dem Erfolg letzten Endes der Maßstab für die Arbeit sein kann. Es ist auch richtig, wenn möglichst alle mitdenken und ihre Gedanken äußern. Niemand darf aber bei der Kritik, beispielsweise in sozialen Fragen, vergessen, daß die Gemeinwesen — im wesentlichen wird es sich ja immer um den Staat handeln — niemals mehr Geld verteilen können, als sie vorher eingenommen haben. Die ganzen Beträge, die so ein Gemeinwesen verteilt, hat es also vorher von irgend jemandem bekommen. Beim Staat bestehen die Einnahmen im wesentlichen aus den Steuern, die teils direkt und teils indirekt wirken. Wenn man nun kommt und fordert für eine Gruppe von Angehörigen dieses Gemeinwesens oder für alle irgend was, muß man sich vorher darüber klar sein, daß die Kasse, die zahlen soll, das Geld auch haben muß. Bekanntlich kann kein Mensch auf die Dauer ungestraft mehr ausgeben als er verdient. Auf

Zeit mag das gehen. Das bedeutet aber, daß der Betreffende in der Zeit, in der er auf Kredit irgend etwas gekauft hat, sich einschränken muß, um diesen Kredit zurückzuzahlen. Das Gleiche gilt auch für den Staat, es sei denn, er erhöht die Steuern oder sonstige Einnahmen, um seine Ausgaben erhöhen zu können. Das nennt man dann die Schraube ohne Ende.

An all diese Möglichkeiten mußte ich denken, als ich die massive Zusammenballung der Forderungen, die so in den letzten Tagen und Wochen erhoben worden sind, gelesen habe. Da sollen die Tarife für den öffentlichen Dienst gekündigt werden, weil Löhne und Gehälter im öffentlichen Dienst angeblich sehr viel niedriger seien als in der Wirtschaft. Die Beamten fordern ein 13. Gehalt, weil seit 1957, dem Zeitpunkt der letzten Gehaltserhöhung, die Lebenskosten angeblich um 10 % gestiegen seien. Da sind die Kumpels im Bergbaurevier, die eine besondere Sicherstellung fordern und aus diesem Grunde sogar in die Bundeshauptstadt Bonn gereist sind, um dort zu demonstrieren, während, wie andere Meldungen sagen, 13 000 Bergarbeiterplätze unbesetzt sind, so daß man sich entschließen will, Italiener ins Land zu holen. Die Renten sollen ab 1. 1. 1960 um 5,94 % angehoben werden. Das soll gehen, wie man sagt, weil das Sozialprodukt gestiegen sei und die Rentner daran teilhaben müßten. Und da sind weiter die Forderungen der Kriegsoffer, die ebenfalls eine Rentenerhöhung fordern, wobei ich sagen möchte, daß man gerade dieser Gruppe von Mitbürgern sich ganz besonders zu Dank verpflichtet fühlen und ihnen in jedem Fall eine Sonderstellung einräumen sollte.

Und schließlich soll ja auch der Lebensstandard immer weiter gesteigert werden.

Demgegenüber stehen die einschränkenden Forderungen einer weiteren Verkürzung der Arbeitszeit bei Lohnausgleich und was der Wünsche mehr sind.

Wir haben uns langsam aber sicher daran gewöhnt, daß die Zustände, unter denen wir lebten, solange die alte Reichsmark noch galt, überwunden sind. Wir haben uns ganz schnell dem allgemeinen Wiederaufstieg angepaßt und meinen nun, daß das immer so weitergehen müßte.

Es ist gar keine Frage, daß vieles, vielleicht sogar sehr vieles, teurer geworden ist. Besonders war in letzter Zeit der Kartoffelpreis im Gespräch. Ich weiß, daß für den Preis, den man heute für einen Zentner Kartoffel zahlen muß, früher die gesamten Winterkartoffeln für eine vierköpfige Familie eingekellert werden konnten. Damals bekam aber ein Amtsrichter in Deutschland auch nur ein Gehalt von 400,— Mark. Für diesen Betrag würde heute beispielsweise kein Maurer mehr seine Kelle in die Hand nehmen.

Andererseits müssen wir uns tatsächlich alle ganz ernstlich einmal überlegen, wie man diesem Nachobengehen der Preise begegnen kann. Meines Erachtens ganz sicher nicht damit, daß man die Arbeitszeit einschränkt oder den Staat oder sonst eine Gemeinschaft veranlaßt, mehr Geld auszugeben. Anfangen müssen wir wahrscheinlich, wie sooft im Leben, zunächst einmal bei uns selbst, und prüfen, wieweit wir mit unseren Forderungen und Wünschen vielleicht doch übers Ziel hinausschießen und damit die Existenz des Ganzen gefährden. Wir sind uns doch sicher darüber einig, daß eine ganze Menge Geld,

um es gelinde auszudrücken, für unnötige Dinge ausgegeben wird. Und dann wird es langsam höchste Zeit, daß wir uns immer wieder den Kopf zerbrechen um die größeren Probleme. Wahrscheinlich verlieren nämlich die kleineren Sorgen dann sowieso sehr schnell einen großen Teil ihrer Bedeutung. Es gibt bei uns die erregendsten Gespräche über verhältnismäßige Nichtigkeiten. Über die Frage, was z. B. aus der wahrscheinlich kommenden Gipfelkonferenz herausbrät, denkt man kaum nach. In dem Bewußtsein, die werden es schon machen, beruhigt man sich. Die, die es schon machen werden, sind dann also die sogenannten großen Drei, vielleicht auch Vier. Es ist zweifelhaft, ob das Vertrauen sich auszahlt.

Ich schreibe das nicht alles nieder mit Rücksicht darauf, daß gerade vor ein paar Tagen die Umstufungen in den Gehaltsgruppen bei uns erfolgt sind, über die mancher vielleicht nicht beglückt war, weil er mehr erhofft hatte. Die Werftleitung hat sich viel Mühe gegeben, in Erörterung mit den zuständigen Abteilungsleitern die jeweils gerechte Lösung zu finden. Wenn das hie oder da nicht gelungen ist, so wird eine etwa entstandene Ungerechtigkeit im Laufe der Zeit schon ausgeräumt werden. Die Ausarbeitung der jetzt geltenden Tarife ist in langen eingehenden Verhandlungen zwischen den Sozialpartnern erörtert worden. Der Wortlaut ist genau abgestimmt. Es ist verständlich, daß jeder hofft, in die nächsthöhere Gruppe hineinzukommen. Bei genauerem Zusehen wird er aber wahrscheinlich feststellen, daß seine Tätigkeit von der Gruppe, in die er eingestuft wurde, auch wirklich erfaßt wird.

Ich habe wie immer auch jetzt wieder einige Briefe bekommen. Einen davon will ich hier besprechen. Er handelt davon, daß bei uns zuweilen etwas bürokratisch vorgegangen wird. So hat die Ehefrau eines unserer Betriebsangehörigen den Lohn ihres Mannes abholen wollen und hatte keine Vollmacht mitgebracht. Sie mußte also unverrichteterdinge wieder umkehren. Als sie dann mit der Vollmacht wiederkam, wurde ihr gesagt, daß die Vollmacht vielleicht nicht richtig wäre; denn die Unterschrift stimme nicht mit der Unterschrift unseres Betriebsangehörigen auf seiner Karteikarte überein.

Dazu ist zu sagen, daß das mit dem Geldauszahlen natürlich so eine Sache ist. Es muß alles seine Richtigkeit haben und an einen Falschen darf nicht ausgezahlt werden. Andererseits wollen wir aber auch niemanden verärgern. Gerade in dem Fall, um den es sich hier handelt, hätte man sehen müssen, daß die Vollmacht in Ordnung war. Eine Wiederholung eines solchen Falles ist nicht möglich. Dafür hat Herr Bollmann inzwischen gesorgt.

Weiter kann ich berichten, daß die Parkplatzfrage in Teufelsbrück nach menschlichem Ermessen sehr bald einer glücklichen Lösung zugeführt sein wird. Wir werden wahrscheinlich an der Baron-Voght-Straße bei der alten Elbschloßbrauerei einen neuen Parkplatz errichten können. Dann werden die Stoßseufzer aller derjenigen, die mit einem eigenen Fahrzeug zur Werft kommen, nicht mehr nötig sein.

Das wäre es dann mal wieder.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabauteermann