



**DEUTSCHE WERFT
WERKZEITUNG 7/60**

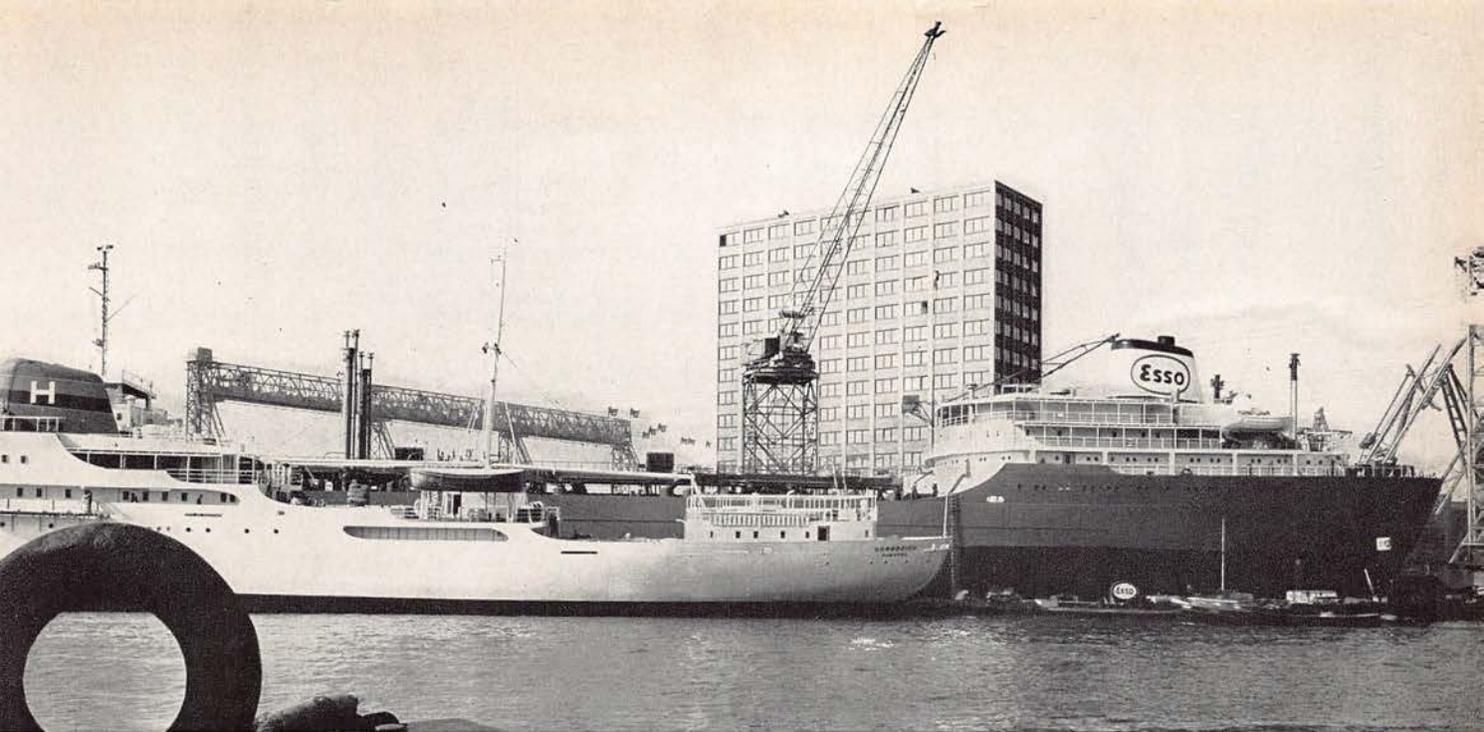
Was die nächsten Wochen bringen sollen:

Am 3. August 1960 wird der 36 000-t-Turbinentanker „Esso Nürnberg“ seine Probefahrt in die Nordsee antreten. Die Probefahrt wird etwa drei Tage dauern.

Am 11. August 1960 findet eine Gästefahrt des Schiffes statt. Im Verlauf der Gästefahrt wird die „Esso Nürnberg“ der Reederei übergeben werden. Der Oberbürgermeister der Patenstadt Nürnberg und verschiedene Bürger aus Nürnberg und Umgebung werden Zeugen der Übergabe des Schiffes sein.

Die „Esso Nürnberg“ ist ein Schwesterschiff der bereits von uns gebauten TT „Esso Berlin“ und „Esso Hannover“. Am 12. August 1960 wird die Probefahrt der Motor Bulk Carriers „Mezada“ stattfinden. Die „Mezada“ ist ein Neubau für die Zim Israel Navigation Company Ltd. in Haifa. Das Schiff hat eine Größe von 22 300 tdw.

Am 25. August 1960 wird der Stapellauf des Motorschiffs Bau-Nr. 779 erfolgen. Bei Bau-Nr. 779 handelt es sich um ein Kühlmotorschiff von 3650 t für die Reederei Laeisz in Hamburg.



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

20. Jahrgang · Nr. 7 · 28. Juli 1960

Zum Jahresabschluß der DW:

1959 war befriedigend

Am 7. Juli 1960 ist das Jahr 1959 so gewissermaßen amtlich für uns abgeschlossen worden. An diesem Tage hat nämlich die Hauptversammlung unserer Aktionäre den Bericht des Vorstandes entgegengenommen und die erforderlichen Beschlüsse gefaßt. Die Hauptversammlung ist wie immer in durchaus harmonischer Weise verlaufen.

Unser Vorstand Dr. Scholz hat in der Hauptversammlung seinen Bericht erstattet. Der Bericht deckte sich im wesentlichen mit dem, was Dr. Scholz schon ein paar Tage zuvor im Rahmen der traditionellen Pressekonferenz der Öffentlichkeit mitgeteilt hatte.

Das Jahr 1959 war im großen und ganzen zufriedenstellend. Es sind im Jahre 1959 14 Neubauten mit zusammen 253 798 tdw abgeliefert worden. Vom Stapel liefen 16 Neubauten mit 313 569 tdw. Der Auftragsbestand Ende 1959 betrug 31 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 735 000 tdw. Diese Zahlen sind sehr beruhigend. Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß der Auslandsanteil bei den noch zu bauenden Schiffen etwas über 80 % beträgt.

In der Pressekonferenz wies Dr. Scholz darauf hin, daß die DW in letzter Zeit zahlreiche Anfragen interessierter Auftraggeber erhielt, so daß damit zu rechnen ist, daß weitere Aufträge hereingebracht werden können. Auf jeden Fall sichert der vorliegende Auftragsbestand die volle Beschäftigung der Belegschaft für die nächsten Jahre. Erwähnt wurde ferner, daß mit einigen schottischen Firmen und der AEG ein Vertrag zur gemeinsamen Verwertung von Erfahrungen und Schutzrechten auf dem

Gebiet des Baues von Schiffsstabilisatoren geschlossen worden ist.

Dr. Scholz hatte aber nicht nur Gutes zu berichten. Es gab im abgelaufenen Jahr auch Schwierigkeiten, denen wir übrigens auch heute noch gegenüberstehen.

Da ist zunächst einmal die bedrohliche Tatsache, daß die Zahl unserer Betriebsangehörigen abgesunken ist, und die Werft der fast unlösbaren Aufgabe gegenübersteht, anderweitig Arbeitskräfte zu finden. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt ist eben so, daß es praktisch keine Arbeitslosen gibt. Das ist neben manchen anderen Gründen die Ursache für eine in den letzten Jahren überall zu beobachtende starke Fluktuation der Belegschaft.

Dr. Scholz wies weiter darauf hin, daß Wünsche nach Arbeitszeitverkürzung und Lohnerhöhung die Lage für die Schiffbauindustrie ebenfalls nicht leichter machen, weil nicht zu verkennen sei, daß die Lage am Weltfrachtenmarkt die Reeder nicht reize, Neubaufträge zu vergeben. Der Schiffbau hängt nun einmal von den Reedern ab. Wenn die Reeder nichts verdienen, können sie auch kein Geld für Neubauten ausgeben. Es muß daher, um überhaupt noch Aufträge hereinzubekommen, äußerst scharf kalkuliert werden. Darüber hinaus müssen Termine knapp bemessen und selbstverständlich auch eingehalten werden. Es wird also erheblicher Anstrengungen bedürfen, um unseren Platz im Weltschiffbau zu halten.

Der Schiffbau habe nun einmal durch Investitionen und Rationalisierungen in der ganzen Welt die Kapazität er-

ABSCHLUSSZAHLEN IN MILLIONEN DM 1955—1959

AKTIVA	1955	1957	1959	PASSIVA	1955	1957	1959
Anlagevermögen	32	43	59	Grundkapital	12	12	12
Abschreibungen	5	5	7	Rücklagen	18	22	26
Vorräte	12	15	7	Rückstellungen	20	37	57
Schiffe im Bau	103	101	97	Verbindlichkeiten	216	314	207
Außenstände	42	80	23	davon Kundenanzahlungen	133	214	158
Flüssige Mittel ¹⁾	57	124	110	davon Investitionskredite	16	11	19
				Gewinn ²⁾	1,6	1,5	1,7
BILANZSUMME	277	402	320				
BETRIEBSZAHLEN							
Personalaufwand	55	66	69				
Belegschaft (Zahl) ³⁾	9315	9717	9207				

1) Einschl. Wechsel u. Wertpapiere

2) Einschl. Vortrag

3) Jahresdurchschnitt

weitert. Das habe eine weitere Erschwerung für alle Werften mit sich gebracht.

Für uns sei im übrigen die geographische Lage Hamburgs von nahezu ausschlaggebender Bedeutung. Die Lage Hamburgs ohne Hinterland lasse es leider vielen Reedern nicht mehr so interessant erscheinen, nach Hamburg zu fahren. Es würden andere, günstiger gelegene deutsche und sonstige europäische Häfen angelaufen. Dr. Scholz erklärte in diesem Zusammenhang, daß es ihm immer wieder traurig stimme, daß große Schiffe, die für deutsche Reeder gebaut würden, nie wieder an ihre Geburtsstätte zurückkehrten, weil sie eben später mit ihrer Ladung nicht nach Hamburg führen, sondern — wie die großen Tanker — beispielsweise nach Wilhelmshaven.

Es wurde weiter darauf hingewiesen, daß der Bau der großen Ölleitungen eine gewisse Strukturwandlung bedeute. Es sei zwar richtig, daß die Ölleitungen heute noch teurer seien als der Transport des Öls mit Schiffen. Die Ölleitungen würden aber trotzdem gebaut, und es sei sicher, daß den Tankerflotten dadurch eine auf die Dauer erhebliche Konkurrenz erwüchse. Hamburg sei für die großen Schiffe im übrigen ohnehin sehr schwer erreichbar, weil die Vertiefung der Fahrrinne noch nicht genügend fortgeschritten sei. Das empfänden wir bei

Probefahrten mit großen Schiffen auch immer wieder. Die Schiffe müßten bekanntlich mit Ballast gefahren werden, um den richtigen Tiefgang zu haben und dadurch normale Betriebsbedingungen während der Probefahrt zu erreichen. Mit unseren großen Tankern hätten wir das erst ab Cuxhaven fertigbekommen.

Weiter wurde auf die Vorschläge eingegangen, die der Hauptversammlung am 7. Juli unterbreitet wurden und inzwischen Tatsache geworden sind. Das Aktienkapital sollte wieder auf die Höhe von 16 000 000,— DM gebracht werden. Diese Höhe hatte das Aktienkapital früher auch schon. Die Erhöhung des Grundkapitals erfolgt durch Umwandlung von Rücklagen. Es handelt sich also praktisch um eine Wertberichtigung, die keine besondere finanzielle Bedeutung hat. Auf drei alte Aktien wird eine neue ausgegeben, eine Veränderung, die die inneren Verhältnisse des Unternehmens nicht berührt.

In der Hauptversammlung und auch in der Pressekonferenz wurde selbstverständlich nach dem sogenannten Cantor-Projekt gefragt. Das Cantor-Projekt ist bekanntlich seit Jahren im Gespräch. Es handelt sich dabei um die Bemühungen des amerikanischen Hoteliers Cantor, große Schiffe für den Atlantikdienst einzusetzen, wobei die Passage zu einem möglichst niedrigen Preis geboten werden soll. Dr. Scholz führte zu dieser Frage aus, daß die Idee an sich durchaus richtig sei. Er könne sich vorstellen, daß die Schiffe erfolgreich sein könnten. Trotzdem sei die Sache noch nicht spruchreif, weil noch viele Voraussetzungen erfüllt werden müßten, ehe an eine Verwirklichung des Planes herangegangen werden könnte. Es sei aber durchaus nicht so, daß das Projekt völlig abgeschrieben sei.

Als wesentlicher Punkt kam dann noch zur Sprache, daß die DW sich seit einiger Zeit mit dem Studium des Atomtriebs für Schiffe ernsthaft beschäftigt, eine Frage, die in absehbarer Zeit noch keine praktische Bedeutung für den Handelsschiffbau erlangen wird.

Alles in allem ist zum abgelaufenen Jahr 1959 zu sagen, daß wir zufrieden sein dürfen. Für die Zukunft ist festzuhalten, daß es große Anstrengungen bedürfen wird, um so viele Aufträge hereinzubekommen, daß die Vollbeschäftigung über das Jahr 1962 hinaus gehalten werden kann. Dr. Scholz zeigte sich auch in diesem Zusammenhang sehr optimistisch. Er wies mit Recht darauf hin, daß es bisher immer noch gelungen ist, die Deutsche Werft erfolgreich auch durch die schwierigsten Zeiten hindurchzuführen.

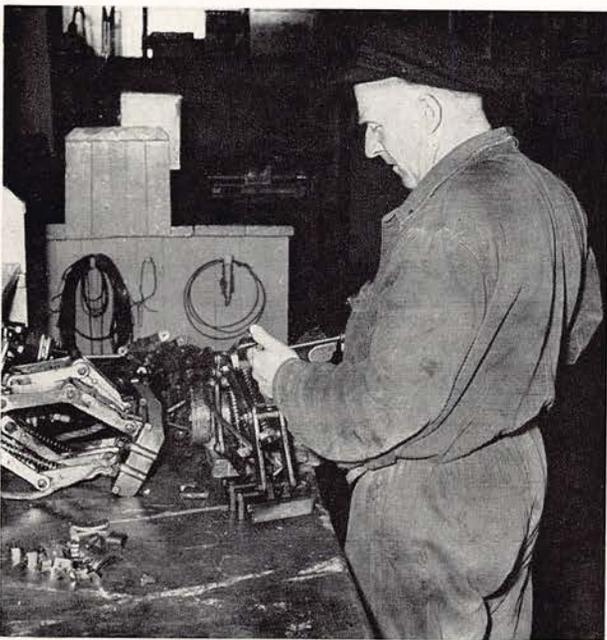
Die DW von Teufelsbrück aus



Unsere E-Techniker sind vielseitig

Auf unserer Werft ist der Anteil der Kw je Betriebsangehörigen ständig im Steigen. Die Anforderungen an unseren kleinen Stab der E-Techniker wachsen entsprechend: sie müssen daher sehr vielseitig sein. Natürlich sind die Mitarbeiter der E-Werkstatt auf verschiedene Tätigkeiten spezialisiert. Ein Teil dieser speziellen Tätigkeiten — die Ankerwickler, Installateure, Starkstrommonteure, Elektromechaniker, Elektromaschinenbauer, Betriebselektriker oder Fernmeldemonteure — sind völlig selbständige Lehrberufe. Auch in der E-Werkstatt haben wir uns im Interesse einer besseren Arbeitsleistung spezialisiert. Doch müssen wir, um einen ungestörten Arbeitsablauf zu gewährleisten, nach kurzer Einweisung im Notfall auch jede andere Tätigkeit ausüben können. Von einigen Kollegen müssen wir sogar erwarten, daß sie mehrere Arbeitsgebiete perfekt beherrschen. Wie bei den Betriebselektrikern sind viele Arbeitsbereiche nur mit wenigen oder einer Fachkraft besetzt; wir müssen uns gegenseitig vertreten können, denn sonst würden wir in der Urlaubszeit oder bei Krankheit eines Kollegen in ernste Schwierigkeiten geraten.

Unsere Elektro-Installateure verlegen die elektrischen Leitungen und verbinden die Anschlüsse. Da muß zunächst die Zahl der Brennstellen, Steckdosen und sonstigen Anschlüsse ermittelt werden. Dazu kommt je nach dem Verwendungszweck die Wahl der zu verlegenden Leitungen sowie ihr Querschnitt, der aus den schon ermittelten Anschlußwerten errechnet wird. Ferner ist der Leitungs-



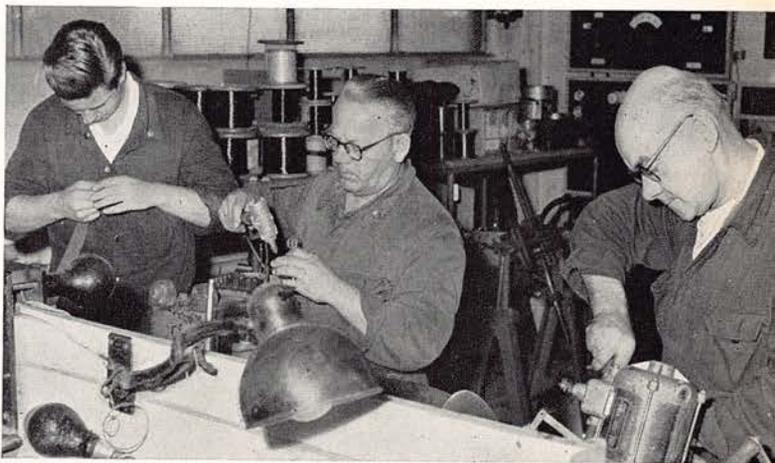
Gustav Rundshagen repariert Stromabnehmer für Krananlagen

verlauf genau festzulegen. Auch handwerklich muß ein guter Installateur sehr vielseitig sein, um allen Anforderungen gerecht zu werden.

Es ist bekannt, daß Spulen, Motoren, Generatoren, Transformatoren usw. mit mehr oder weniger Lagen Draht versehen sind. Je nach ihrer Leistung haben diese Drähte

einen Durchmesser vom Zwirnsfaden bis zum starken Flachkupfer. Es kommt nun vor, daß eines der Geräte defekt wird. Das gibt dann Arbeit für die Ankerwickler in der E-Werkstatt. Zum Wickeln stehen Maschinen mit einem Zählwerk zur Verfügung, die ein gleichmäßiges Wickeln ermöglichen und gleichzeitig die Anzahl der Windungen registrieren. Doch bevor wir ein Gerät wickeln, müssen der Draht-Durchmesser und die Anzahl der Windungen berechnet werden. Die Art und Lage der Wicklungen ist sehr unterschiedlich, eine Spule hat eine andere Anordnung der Wicklung als ein Anker.

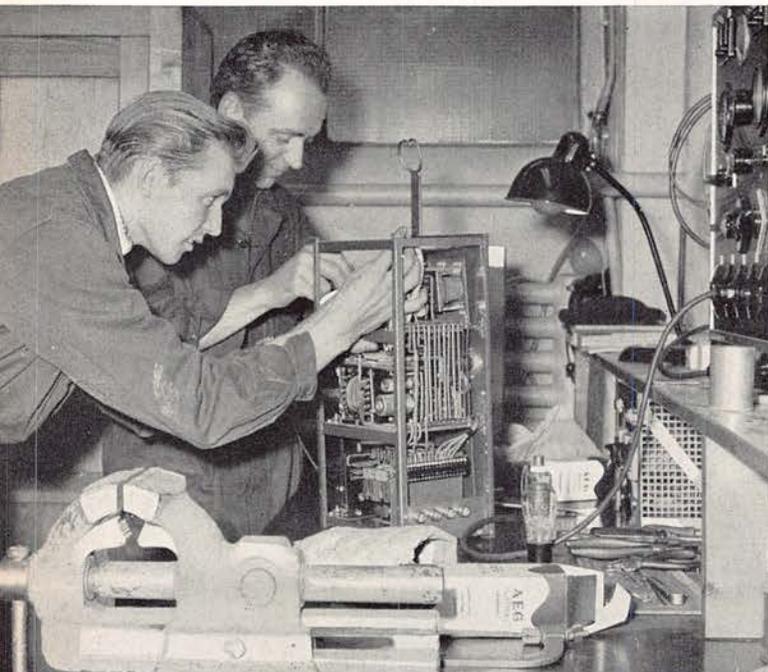
Die nächsten Zeilen sollen uns einen kleinen Einblick in die Arbeit unserer Elektro-Mechanik geben. Infolge der ständig fortschreitenden Automatisierung haben sich die Elektro-Geräte laufend weiterentwickelt. Daß ein vollautomatisches Gerät einen komplizierteren Mechanismus hat als ein halbautomatisches, kann sich jeder denken. Die



In der Ankerwicklei: Lehrling Henry Wiechmann, Stefan Pawlas und Ernst Sadlowski

Instandhaltung und Reparatur unserer vollautomatischen Schweiß- und Brennmachines erfordert meist viel Fingerspitzengefühl, denn häufig greift dieses Arbeitsgebiet in das der Feinmechanik über.

Dem Tätigkeitsbereich der Elektromechanik verwandt ist das Arbeitsgebiet unserer Elektro-Maschinenbauer, häufig greifen diese Tätigkeiten ineinander. Die Zusammenarbeit zwischen diesen beiden ist deshalb sehr eng. Unsere im Betrieb befindlichen Maschinen und Geräte unterliegen wie jeder Gegenstand dem Verschleiß, bei rotierenden Maschinen (Umformern, Motoren), die Lagergetriebe und die Kollektoren, bei unseren Groß- und Einzelgleichrichtern die Regler, Steuertrafos und Steuerschützen. Erwähnt werden soll das Kuppeln von Maschinen, sowie das Plandrehen und Aussägen eines Kollektors. Durch den ständigen Druck der Kohlen auf die Kollektorfläche entstehen auf dieser im Laufe der Zeit tiefe Einkerbungen, die durch Plandrehen beseitigt werden. Zwischen den einzelnen Kupferstäben des Kollektors befindet sich als Isolationsschicht jeweils eine Glimmerlage. Da diese immer etwas unterhalb der Kupferfläche liegen muß, um ein einwandfreies Arbeiten zu gewährleisten — Kupfer ist wei-

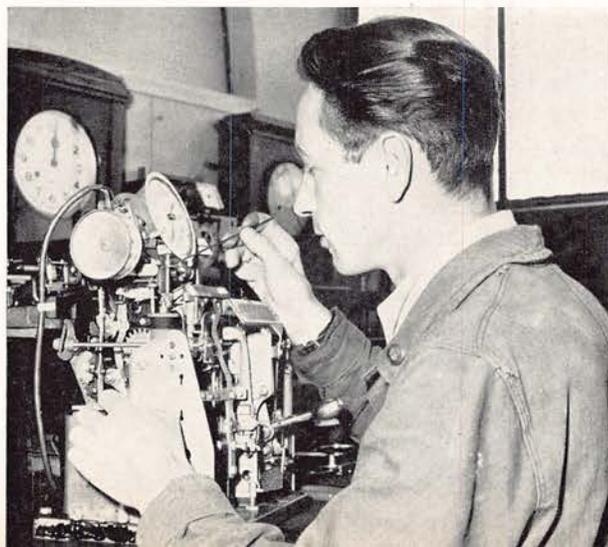


Unsere elektronisch gesteuerten Brennmaschinen erfordern große Sachkenntnisse bei der Fehlersuche: Horst Seismann und Günter Friedrichs

cher als Glimmer —, ist ein Aussägen der Glimmerlage nach Abdrehen der Kollektorfläche unbedingt erforderlich. Unsere Kräne, eine weitere wichtige Hilfe im heutigen Werftbetrieb, sind wegen der an sie gestellten Anforderungen sehr weit entwickelt. Diese technische Entwicklung hat zwangsläufig eine immer kompliziertere Steuer- und Regeltechnik zur Folge. Im Interesse einer schnellen Reparatur und Instandhaltung hat sich ein Teil unserer Kollegen auf diese Aufgaben spezialisiert. Die Kräne, die von den Großkränen bis zu den Hallenkränen recht unterschiedliche elektrische Einrichtungen haben, erfordern diese Spezialisierung.

Den größten Kummer bereiten unseren Elektrikern die neuen, nicht genügend ausgebildeten Kranführer. Zwar werden die Neueingestellten angelernt und geprüft; trotzdem kommen Fehler vor, die sich infolge des häufigen Personalwechsels laufend wiederholen. So haben einige dieser Neulinge unerfreuliche Angewohnheiten. Wir haben auf den Kränen Endschalter, die wir eigentlich besser als Notschalter bezeichnen sollten. Diese Notschalter sollen verhindern, daß der Kran über seinen Bereich hinaus arbeitet und ist entsprechend der wenigen Schaltspiele nur für den Notfall konstruiert. Im Nor-

Uhrmacher Franz Pur in der feinmechanischen Werkstatt



malbetrieb soll dieser Schalter niemals schalten. Einige Kranführer benutzen diesen Notschalter als Betriebsschalter, damit wird er derart überbeansprucht, daß er im Notfall unbrauchbar ist und seinen eigentlichen Zweck nicht erfüllt. Die Folge: das Seil reißt und der Kranhaken nebst Block und Hieve stürzen herab. Darum muß immer wieder darauf hingewiesen werden, daß Notschalter nur im Falle menschlichen Versagens ein Unglück verhindern sollen.

Gewisse Schwierigkeiten bereitet einigen Kollegen anscheinend der Umgang mit dem Controller, der von diesen mit Ausdauer nur in die erste und zweite Kontaktstufe geschaltet wird. Daß diese Stufen nur ein weiches Anlaufen der Motore bewirken und nicht für Dauerbetrieb geeignet sind, wird von unseren neuen Kranführern nicht gleich erkannt. Darum sollte jeder Vorgesetzte auf eine ordentliche Ausbildung der Kranführer achten, denn die Folgen der hier beschriebenen falschen Arbeitsweise sind zerstörte Motoren und Widerstände. Auf den Großkränen sind feine Regelmöglichkeiten für den Hub besonders erwünscht, so hat man auf vielen Kränen Gleichstrommaschinen gewählt. Der Gleichstrom hat zwar ideale Regelmöglichkeiten, doch ist hierfür eine besondere Umformanlage auf jedem Kran nötig. Die 25- und 60-Tonnen-Kräne der neuen Helling haben als Hubmotore Drehstrom-



Der wichtigste Schalter eines Kranes ist der Endlagenschalter, wenn er auch nur sehr unscheinbar aussieht (Herbert Lange)

motore, welche mit einem Bremsgenerator gekuppelt sind. Durch diese Schaltungsart ist ebenfalls ein weiches Arbeiten beim Hub gewährleistet. Die Tätigkeit der zur Kraninstandhaltung spezialisierten Elektriker trägt durch ständige Leibesübungen der Kletterei auf den Kränen zur Erhaltung der schlanken Linie bei. Doch ist diese Kletterei, besonders im Winter, mit großen Gefahren verbunden.

Nun wollen wir uns etwas über unsere Starkstrommonteure unterhalten. Sie führen nicht nur Reparaturen, sondern auch den Bau von Neuanlagen durch und sind nach den Bordelektrikern die stärkste Mannschaft in unserem Gewerk. Die von unseren Starkstrommonteuren zu verrichtenden Arbeiten sind sehr vielseitig. Es gehören dazu die allgemeinen Installationsarbeiten, das Verlegen

von Erdkabeln, der Bau und die Aufteilung von Verteilungen, die Herstellung der Verbindungen (Kabel- und Kupferschienenverbindungen), der Bau von Schalttafeln jeder Größe und die Herstellung der Verdrahtung, der Bau und Umbau von Hochspannung-Schalt- und Steueranlagen, die Neuinstallation von Kränen und Werkzeugmaschinen, der Bau und Umbau von Schaltstationen und anderes mehr. Hierzu kommen noch alle Reparaturen im Betrieb. Der Betriebselektriker kann sich nicht mehrere Stunden an einer Reparatur aufhalten, da sonst der reibungslose Arbeitsablauf seines Betriebes nicht mehr sichergestellt ist. Er gibt daher die Arbeit zur Erledigung an die Werkstatt weiter. Der Bericht über unsere Telefonwerkstatt unterbleibt an dieser Stelle, es wird ein weiterer Beitrag erscheinen.

Wie überall in der Welt benötigen wir auch auf unseren im Bau befindlichen Schiffen Licht. Die Form der elektrischen



Kranelektriker müssen ihre Arbeit oft in schwindelnder Höhe ausführen. Günther Kaiser und Hans H. Suhr auf dem Turmdrehkran

Erdkabelarbeiten



schen Anlage ist wie bei allen Bauarbeiten provisorisch. Doch hat die provisorische Beleuchtungsverlegung auf einem Schiff ihre besonderen Eigenarten. Die elektrischen Leitungen auf einem im Bau befindlichen Schiff sind sehr starken mechanischen Beanspruchungen ausgesetzt. Darum wird der gute Bordelektriker von vornherein darauf achten, daß er seine Kabel so geschützt wie möglich verlegt. Es ist verständlich, daß das Material sehr stark beansprucht wird und deshalb ständig aufgearbeitet werden muß. Denn besonders die Steckbretter werden von der Feuchtigkeit sehr angegriffen. Von deformierten Korblampen ganz zu schweigen.

Neben dem Gleichstrom für die provisorischen Anlagen müssen die Schiffe an der Kai und im Dockbetrieb noch mit einem Landanschluß versehen werden. Es kann nicht häufig genug auf die Gefahren spannungsführender Leitungen hingewiesen werden; viele Kollegen lassen sich dazu verleiten, nach einem harmlos ausgefallenen elektrischen Schlag die Gefahr nicht mehr ernst zu nehmen. Wenn zum Beispiel ein Kollege mit einer Sauerstoffflasche, noch dazu im gefüllten Zustand, über ein mit 200 Ampere gesichertes Kabel rollt, kann ich nur empfehlen, sich für Weltraumfahrten ein besseres Gefährt auszu-



Unsere Kabelreparaturwerkstatt, v. r. n. l.: Hilde Brinkhaus, Dora Rieck und Martin Wulf

suchen! Häufig kommt es vor, daß Kollegen sich an elektrischen Einrichtungen zu schaffen machen, ohne sich der vorhandenen Gefahren bewußt zu sein. Es ist bedauerlich, daß die gutgemeinten Hinweise der Elektriker auf die Gefahren als übertrieben und wichtigtuerisch zurückgewiesen werden. Wenn auch nicht jeder elektrische Schlag tödlich ausgeht, so kann unter Umständen ein heute harmloser Schlag morgen unter gleichen Voraussetzungen den Tod zur Folge haben. Die Gefahren des elektrischen Stromes hängen von mehreren Faktoren ab.

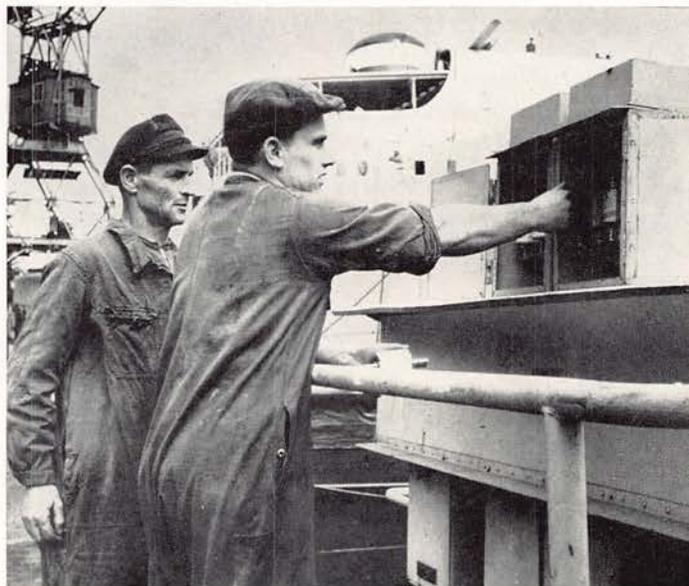
1. Größe der Kontaktfläche unserer Haut mit dem elektrischen Leiter,
2. Größe des Widerstandes unserer Haut (Hornhaut oder feuchte Haut),
3. Art der Verbindung unseres Körpers mit dem Leiter (fließt der Strom über das Herz oder vom Oberarm zum Unterarm?),
4. Größe der über unser Herz fließenden Strommenge.

Durch Auftreten eines starken Stromes von außen wird die Pumparbeit des Herzens gestört, der Blutkreislauf unterbrochen und Ohnmacht oder Tod sind die Folge. Aber

Ohne provisorische Bordbeleuchtung geht es nicht: Johann Haug und Vorarbeiter Fritz Faßbender



auch schwere Verbrennungen können dabei auftreten. Darum sollte jeder Kollege im Umgang mit elektrischen Einrichtungen die nötige Vorsicht walten lassen. Jeder weiß, daß ein Kraftfahrzeug zum Betrieb seiner elektrischen Anlage einen Akkumulator benötigt. Wenn auch der größte Teil der elektrischen Energie durch die Lichtmaschine erzeugt wird, so ist doch der Sammler nötig, um überhaupt ein Anlaufen des Motors und somit ein Arbeiten der Lichtmaschine einzuleiten. Die Deutsche Werft verfügt über einen umfangreichen Fahrzeugpark, von dem besonders die Elektro-Karren auf die Akkumu-



Schiffsanschlußanlage auf der Kai: Wilhelm Dörgeloh und Ralf Henkel

latoren angewiesen sind. Auch ein Teil der Kräne, die Barkassen, Telefonanlagen usw. erfordern Akkumulatoren. Um diese Akkumulatoren betriebsbereit zu halten, müssen sie ständig überholt und von Zeit zu Zeit aufgeladen werden. Eine weit größere Pflege erfordern die Elektro-Karren, die laufend nach Arbeitsschluß von 16.30 Uhr bis 1.00 Uhr nachts neu aufgeladen werden. Die Elektro-Karre benötigt im Verhältnis zu Fahrzeugen und Anlagen, bei denen der Sammler nur eine Hilfsenergiequelle ist, laufend Akkumulatorenstrom zur Speisung ihrer elektrischen Antriebsmotore. Infolge der zahlreichen im Betrieb eingesetzten Elektro-Karren ist die Akkustation gut beschäftigt.

Dieser Bericht sollte den Lesern unserer Werkzeugzeitung einen kleinen Einblick in die Arbeitsbereiche des Elektro-Betriebes geben. Wir Elektriker möchten hoffen, daß dieser Bericht mit der alten Vorstellung einiger Leute aufräumt, die meinen, wir wären unproduktiv. Ist nicht derjenige sogar besonders produktiv, der durch die Beseitigung von Betriebsstörungen seinen Kollegen die Möglichkeit verschafft, weiterzuarbeiten und weiter produktiv zu sein? Ist es denn nicht der Betriebshandwerker, welcher bei Betriebsstörungen im Interesse eines ungestörten Arbeitsablaufs seine persönlichen Wünsche hinsichtlich seiner Freizeit hintanstellt? Darum soll es zum Schluß dieser Zeilen mein besonderer Wunsch sein, daß das Wirken unserer Elektriker in Zukunft mehr Anerkennung finden möge.

Felix Freyer

Stapellauf des MBC „Elat“

Die „Elat“, Bau Nr. 771, ist das zweite einer Serie von vier selbsttrimmenden Massengutfrachtschiffen für die Zim Israel Navigation Ltd., Haifa. Bei einem Gesamtladeraum von ca. 1 075 000 cu. ft. und einer Tragfähigkeit von 22 350 tons ist das Schiff für den Transport von Massengütern aller Art bestimmt, wie z. B. Kohle, Getreide, Eisenerz.

Seiner Bestimmung gemäß hat das Schiff kein eigenes Ladegeschirr an Bord, sondern wird mittels stationärer Hafenanlagen beladen und gelöscht. Hydraulisch betätigte Klappdeckel öffnen die Ladeluken, die so groß sind, daß sie den Greifern leichtes und schnelles Arbeiten ermöglichen.

Wie bei Tankern und Erzschiffen üblich liegt die Maschine achtern; man gewinnt dadurch einen zusammenhängenden Laderaum. Man ging bei diesen Schiffen noch einen Schritt weiter und faßte Brücke und Poop zusammen, so daß kein Aufbau mittschiffs im Wege steht. Eine Luke liegt hinter der anderen, nur von schmalen Durchgängen getrennt, in denen die Klappmechanismen der Deckel angeordnet sind und die Lüfter stehen, auf die ein Massengutfrachter nicht verzichten darf, wenn er außer Eisenerz auch Kohle und Getreide fährt.

Die vier Schiffe der „Mezada“-Klasse haben mit 22 350 tons eine große Tragfähigkeit bei der Länge von nur 158,5 m; also einen hohen Völligkeitsgrad (Breite 22,56 m — Seitenhöhe 14,72 m — Tiefgang 10,55 m). Sie sollen 15 Knoten laufen.

Die erforderliche Leistung von 9000 PS bei 115 U/min. wird durch einen MAN-Diesel-Motor, Type K 8 Z 78/140 C, erzeugt.

Die Schiffe werden unter Aufsicht von Lloyds Register gebaut und erhalten die höchste Klasse; zusätzlich Eisverstärkung Klasse 3. Sie entsprechen den Lloyds-Vorschriften für den Transport von Schwergut.

Die Taufe vollzog Frau Dr. Devora Kaplan. cl.



1



2



3

1 Die Taufpatin, Frau Dr. Devora Kaplan (Mitte),
im Gespräch mit Frau Scholz

2 Der Stapellauf des MBC „Elat“

3 Dr. Scholz und Dir. Reiß (links)
im Gespräch mit unseren Auftraggebern

Verlorene Jahrzehnte

Das frühe 19. Jahrhundert bringt für den Schiffbau umwälzende technische Neuerungen. 1807 macht das von Rob. Fulton konstruierte Dampfschiff „Clermont“ seine erste Fahrt auf dem Hudson. 1812 bauen Schiffbauer in Glasgow ihren ersten Dampfer, die „Komet“. Am 17. 6. 1816 trifft zum ersten Male solch ein neomodisches Schiff, die englische „Lady of the Lake“, im Hamburger Hafen ein. Bereits ein Jahr später, am 12. 6. 1817, nimmt ein Flußschiff mit Dampfbetrieb den Verkehr nach Berlin auf. Und wieder ein Jahr später, am 14. 6. 1818, beginnt die erste Dampffähre ihre Fahrten zwischen Hamburg und Harburg. Man tut an der Elbe noch mehr. Dem 1803 in Cuxhaven errichteten Leuchtturm folgen 1815 das Leuchtfeuer auf dem alten Wehrturm vom Neuwerk und 1816 das erste Feuerschiff in der Elbmündung. Dann bleibt die Entwicklung jedoch stecken. Noch 1847 beginnt die Hapag ihren Amerikadienst ausschließlich mit Segelschiffen aus Holz.

In der napoleonischen Zeit ist man in Hamburg gegen gar zu viele Neuerungen mißtrauisch geworden. Man hat genug Umwälzungen und Aufregungen erlebt und sehnt sich nicht wenig nach Ruhe, nach „guter, alter Zeit“. 1814 werden die allermeisten Neuerungen der Franzosenzeit wieder abgeschafft, die Verfassung von 1712 tritt — mit einigen geringfügigen Änderungen — wieder in Kraft. Die nun wieder einsetzende selbstherrliche Ratsherrenschaft wird lange Jahre hindurch gelassen hingenommen, man nimmt das nicht so wichtig. Den Beitritt zum Deutschen Bund beschließt die Bürgerschaft am 3. 8. 1815, von Zollverein und Schutzzoll will man aber noch nichts wissen. In

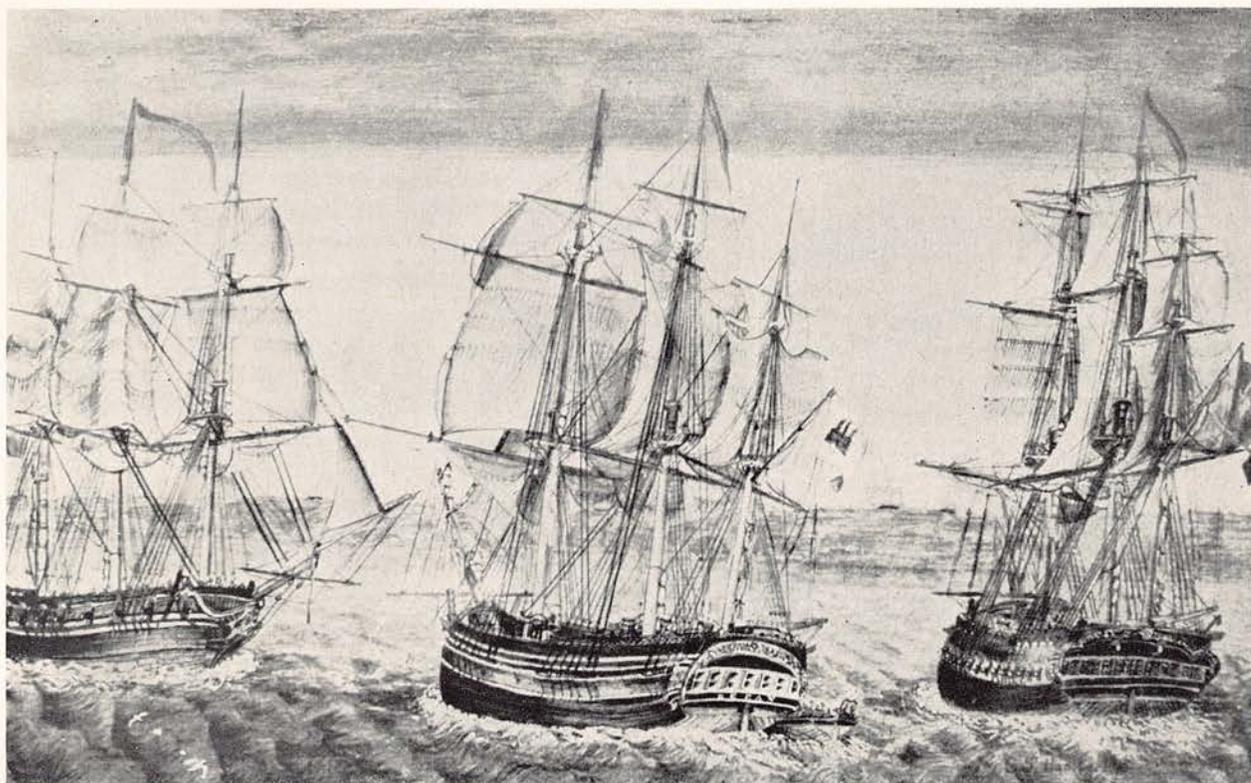
Hamburg ist man „unter sich“ und denkt nur an sich; man erträgt es mit Gleichmut, als „englische Faktorei“ verschrien zu werden, ist in Maßen liberal und schätzt die Pressefreiheit, die es im „reaktionären Hinterland“ noch nicht gibt. In der wohlhabenden Kaufmannschaft gehört es zum guten Ton, ein oder zwei Schiffe unter seiner Hausflagge segeln zu lassen. So vergehen zwei, drei Jahrzehnte recht geruhsam. Für Wirtschaft und Technik der deutschen Seeschifffahrt sind es verlorene Jahrzehnte.

Der Neubeginn des hamburgischen Seehandels erfolgt nach 1815 mit Hilfe der Engländer — die Hamburger Kaufleute betätigen sich zunächst als deren kontinentale Filialisten. Eigene englische Filialen sind allerdings innerhalb fünf Jahren aus der Stadt verdrängt, Englandhandel und -fahrt liegen dagegen auch weiterhin ganz in englischen Händen, 1835 führen 50 % aller Schiffe, die nach Hamburg kommen, die englische Flagge und nur 14 % die hamburgische. Die Lieferung von Kolonialerzeugnissen — aus Frankreich — nach Rußland und nach Skandinavien, die früher Hamburg besorgte, ist nun auf England übergegangen, das keinen Zwischenhändler benötigt.

Nach 1815 kehren die Kolonialmächte zunächst zur Monopolisierung der Kolonialfahrt zurück; nur England gibt diese 1825 in einem Handelsvertrag für Hamburg frei, allerdings nur für hamburgische Erzeugnisse. So muß man nach neuen Handelspartnern Ausschau halten. Da werden in den 20er Jahren die spanischen und portugiesischen Kolonien in Lateinamerika mit wenigen Ausnahmen unabhängig. Ab 1817 werden hamburgische und hansische Kon-

So ungefähr mag Hamburg um 1840 vom Kleinen Grasbrook her ausgesehen haben. Wandgemälde von Margot Utvar, 1952, im Speisesaal des Betriebes Reiherstieg der DW. Aus dem Fotoarchiv der DW





Vollschiff „Ocean“, 225 BRT, 1799 auf der Reiherstiegwerft gebaut, wird von tunesischen Seeräubern durchsucht. Aquarell, signiert C. S. 1815. Aus dem Privatbesitz G. Arthur Roosen, mit seiner irdl. Genehmigung

Die Werft auf dem Reiherstieg, 1833. Sepiamalerei von C. A. G. Stoettrup, vernichtet durch Brandbomben 1943, vorher im Besitz des Vereins f. Hbg. Gesch. Die Reproduktion stellte Ric. Siepmann zur Verfügung. Nach G. Arthur Roosen ist diese die einzige naturgetreue Wiedergabe der alten Reiherstiegwerft



sulate in Rio und anderen südamerikanischen Häfen errichtet, 1827 werden die ersten hansestädtischen Verträge mit den USA und Brasilien geschlossen. Den langsam einsetzenden Seehandel mit Lateinamerika betreiben die Hamburger selbst, doch beläuft er sich noch 1835 auf nur eben 10 % des Seeverkehrs der Stadt.

Noch spürt man die alte Zeit: 1829 fordert ein Vertreter aus Mogador von Hamburg den fälligen Tribut an die marokkanischen Seeräuber, erst zwei Jahre zuvor war ein hamburgisches Schiff dort gekapert worden. Die Zahl der hamburgischen Schiffe war von 270 (1799) auf 88 (1822) zurückgegangen und nimmt erst gegen die Jahrhundertmitte wieder zu auf 180 (1839) und 270 (1850).

Die Transportleistung ist in den dreißiger und vierziger Jahren allerdings größer, als die Schiffszahl vermuten läßt, denn Ende der 20er Jahre werden erstmalig in einem Jahr zwei Reisen nach St. Thomas/Westindien gemacht und in 40er Jahren sind es erstmalig gar drei Reisen nach der Ostküste der USA innerhalb eines Jahres. Eine neue Generation ist in die Kontore gelangt und will Versäumtes nachholen.

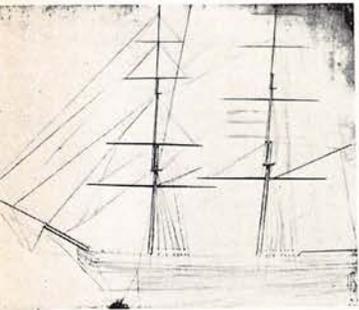
*

Auch im Schiffbau kehrt man 1815 zunächst zur alten Ordnung zurück. Das Schiffbauer-Amt bewahrt seine alten Privilegien; ihm gehören 15 Zunftmeister an (1825), allerdings sind nur neun oder zehn beschäftigt. Zur Verfügung

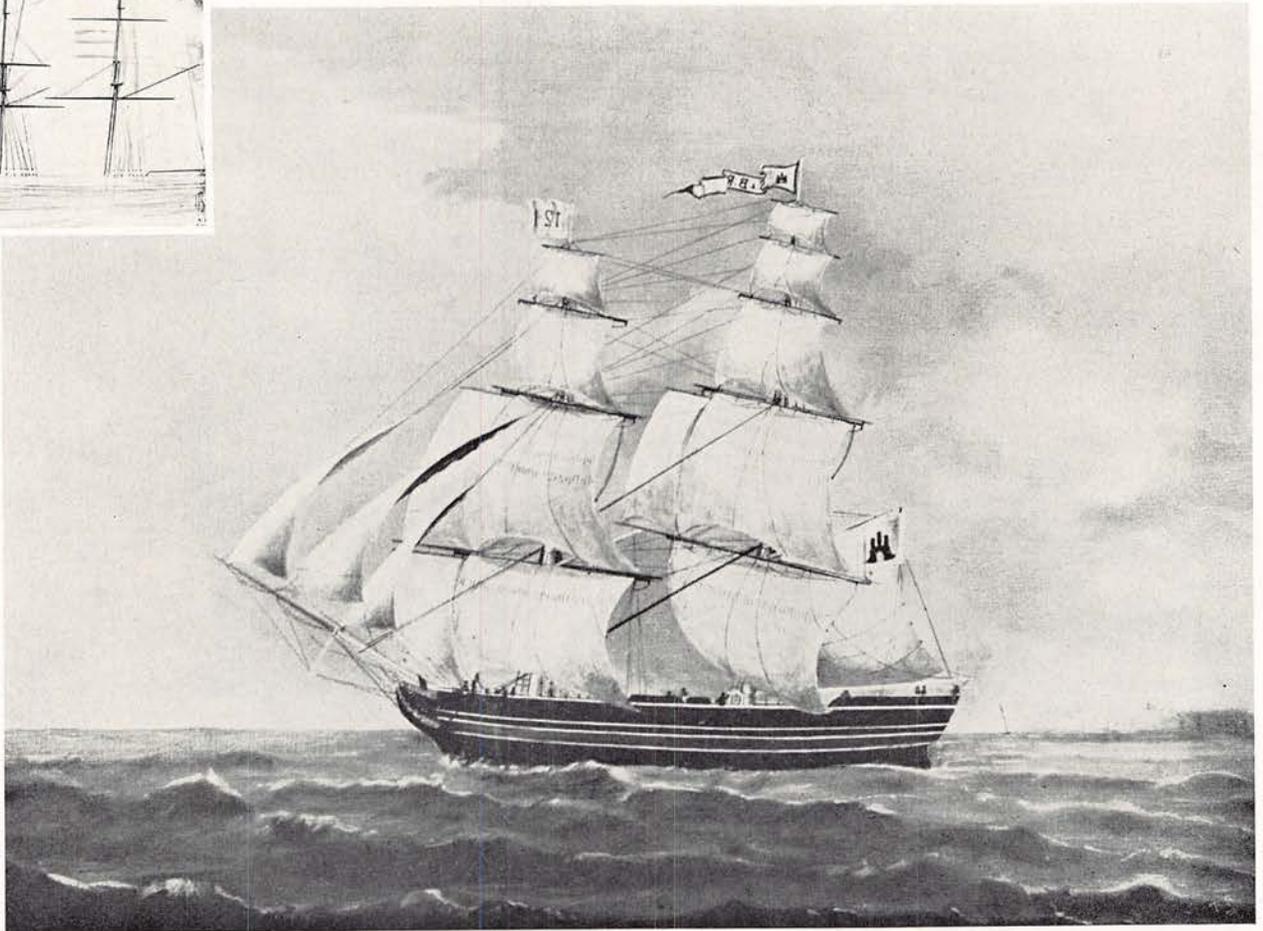
stehen zwölf Werften mit insgesamt 30 Hellingen, die jedoch nicht alle benutzt werden. Insgesamt werden von den Zunftmeistern 120—130 Gesellen und ebensoviele fremde Arbeiter beschäftigt. Weitere neun Meister arbeiten — 1818 — außerhalb der Stadt in St. Pauli. Aber auch dort sind Löhne und Preise hoch. Die Schiffbauaufträge der Hamburger Reeder gehen deshalb vielfach nach Lübeck, Apenrade, Kiel oder Vegesack.

Die Neubauten der Hamburger Werften sind damals recht primitiv. Die Durchschnittsgröße liegt bei 175 bis 180 NRT. Die Schiffe haben keine Aufbauten, Kapitänskajüte, Passagierkajüten und Logis befinden sich im Zwischendeck. Sehr viel Platz nimmt das Kabelgatt ein; man hat noch keine Ankerketten, sondern Taue von 10—12 Zoll Dicke und 400—500 Fuß Länge. Das Einholen erfolgt mit gewöhnlichem Bratspill, dessen einzige mechanische Hilfe die hebelwirkenden Handspaken sind. Ruderapparate gibt es noch nicht, gesteuert wird mit gewöhnlicher Pinne, die bei Sturm mit gewöhnlichen Taljen gesichert wird. Viel Platz beanspruchen die Pumpen, einfache ausgehöhlte Baumstämme, die mit gewöhnlichen Schwengeln bedient werden.

Ende der 30er Jahre bahnt sich im Hamburger Schiffbau allerdings ein Wandel an. Am Hamburger Berg entwickelt sich eine Werft zum Großbetrieb — groß jedenfalls für die damalige Zeit —, die Belegschaft umfaßt dort 300 Personen. Auf dem Gr. Grasbrook, bei Fleischmann & Busse,

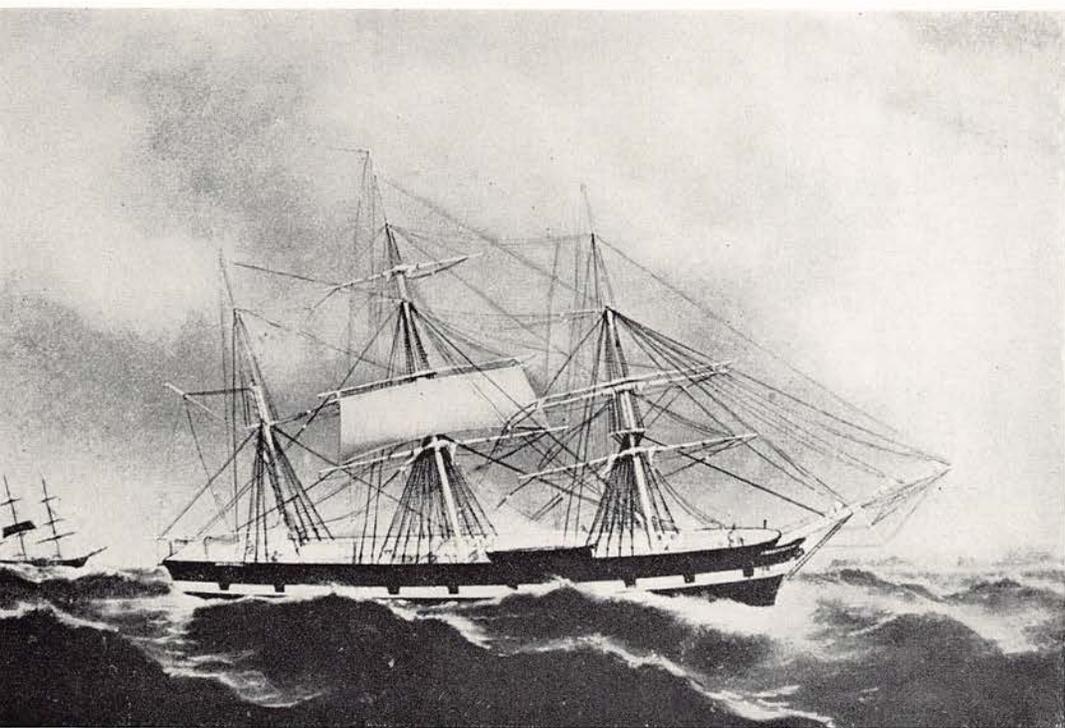
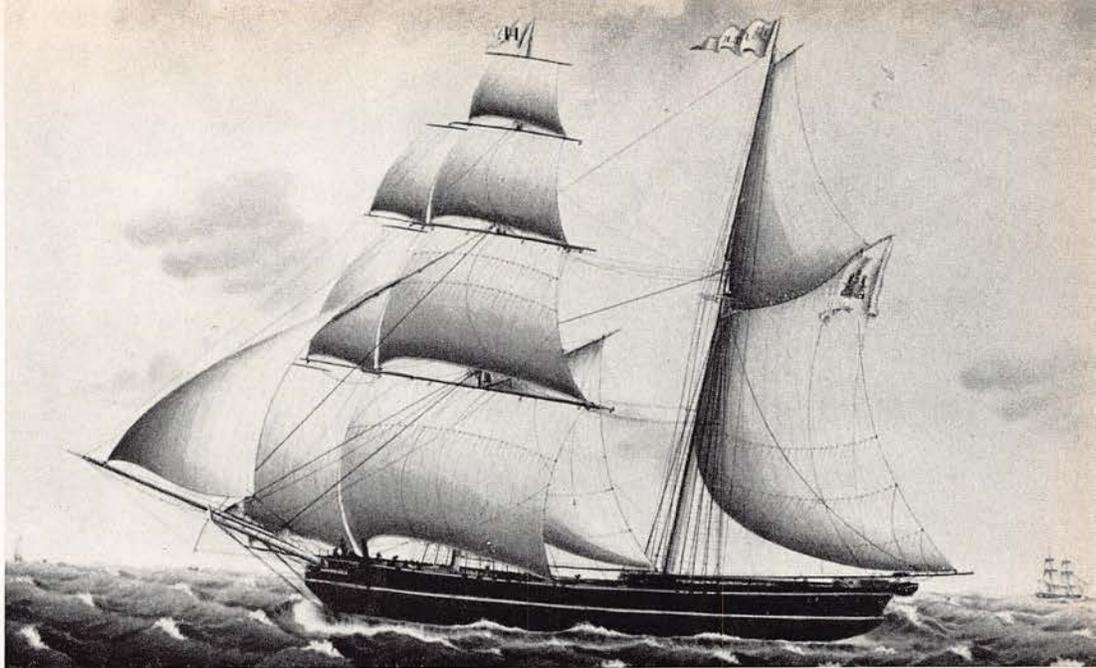


Brigg „Sirius“, 210 BRT, 1841 auf der Reiherstiegwerft gebaut für S. & B. Roosen. Reproduktion aus dem Nachlaß des Kapl. Kornitzer, mit frdl. Genehmigung des Museums für Hamburgische Geschichte — Takelriß aus dem Archiv Deutsche Werft



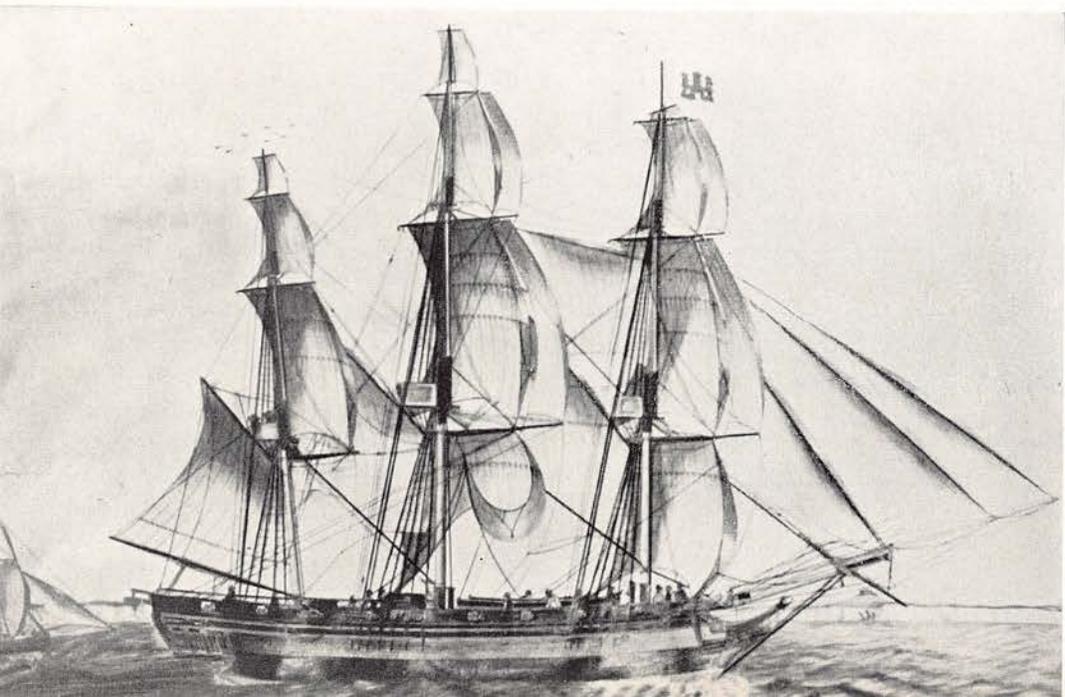
Schonerbrigg „Neptunus“,
99 BRT, 1830 auf der Reiher-
stiegwerft gebaut für S. & B.
Roosen. Aquarell von Böttger,
1836, in der Schausammlung des
Museums f. Hbg. Geschichte.

Reproduktion: Willi Bartels



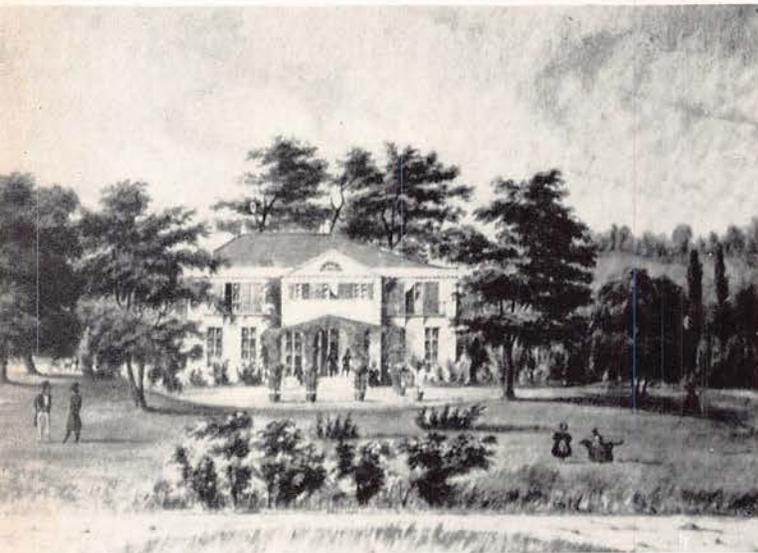
Bark „Mercurius“, 260 BRT,
1829 auf der Reiherstiegwerft
gebaut, 1859 umgebaut (340 BRT).

Reproduktion aus dem Nachlaß
des Kapt. Kornitzer, mit frdl.
Genehmigung des Museums für
Hamburgische Geschichte

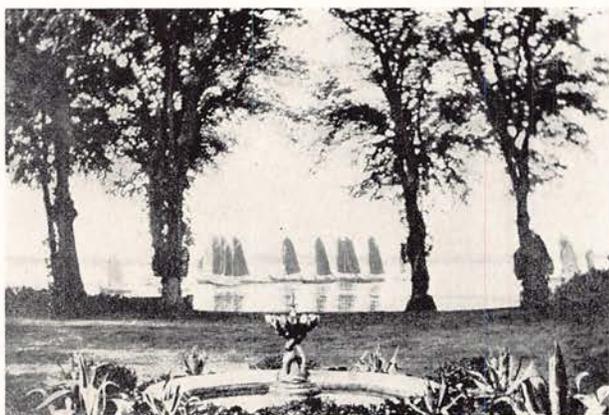


Vollschiff „Ocean II“, 340 BRT,
1838 für S. & B. Roosen auf der
Reiherstiegwerft gebaut.

Reproduktion aus dem Naßlaß
des Kapt. Kornitzer mit frdl.
Genehmigung des Museums für
Hamburgische Geschichte



Wesselhöfhaus Elbchausee (jetzt 352), erbaut um 1825, Gemälde von Carl Cantzler, 1844. Ab 1837 wohnte hier Berend (IV) Roosen. Das Negativ der Reproduktion stellte G. Arthur Roosen freundlicherweise zur Verfügung



Blick aus Wesselhöfts Garten auf die Elbe und den Finkenwerder Neßdeich. Reproduktion nach einer Fotografie von Johannes Wesselhöft, aus „Die Elbchausee“ von Paul Th. Hoffmann



Roosens Landhaus Elbchausee (jetzt 388). 1798 ließ sich Berend (III) Roosen das Haus bauen, Eigentümer nach ihm war sein Schwiegersohn Herman (V) Roosen jr., Teilhaber von B. & H. Roosen juniores und Mitinhaber der Reiherstiegwerft bis 1849. Reproduktion einer Zeichnung von Erwin Sülter in „Die Elbchausee“ von Paul Th. Hoffmann

wird der erste deutsche Seedampfer aus Eisen gebaut. Die Zeit der Zünfte geht zu Ende.

1838 wird das Schiffbauamt aufgehoben. Noch aber halten die Schiffszimmerleute weiter gegen „Fremde“ zusammen und suchen ihnen die Arbeit zu verleiden; noch Jahrzehnte lang werden sie auf den Werften ein gewichtiges Wort mitsprechen.

*

Die Reiherstiegwerft, die ein norwegischer Schiffbauer 1809 als die beste in Hamburg und Umgebung bezeichnet, muß nach dem Abzug der Franzosen wieder aufgebaut werden. Ab 1819 gelangen wieder Neubauten zur Ablieferung. Auch wird in Aufzeichnungen der Familie Roosen vom Aufbau einer Maschinenfabrik berichtet, doch wird erst Jahrzehnte später der erste Dampfer gebaut. Die Neubauten bis um 1840 sind Briggs, Barken und Vollschiffe.

Baujahr	Schiffstyp	Name	Größe	Bemerkungen
1819	Brigg	Maria Elisabeth	234 BRT	f. Berend R., Salomons Sohn
1825	Brigg	Amphitrite	247 BRT	1832 Philadelphia
vor 1826		Urania		
vor 1826	Vollschiff	Orion	350 BRT	1832 Bahia, Archangel
vor 1826		Najade		f. S. & B. Roosen
vor 1826	Bark	Minerva		f. S. & B. Roosen
vor 1827	Brigg	Polidora	196 BRT	1851 San Francisco
1829	Bark	Mercurius	260 BRT	1832 Rio
		ab 1859	340 BRT	1860 Südamerik. Westk.
1830	Schoner- brigg	Neptunus	99 BRT	f. S. & B. Roosen
1831	Vollschiff	Argo	375 BRT	1839 Südamerik. Westk.
1838	Vollschiff	Ocean II	340 BRT	f. S. & B. Roosen
1839	Bark	Eudora	298 BRT	1860 Kalkutta
1841	Brigg	Sirius	210 BRT	f. S. & B. Roosen

Die Bauleistungen sind wesentlich geringer als in den Jahren vor 1800. Die neue Roosengeneration, die 1805 Handelsreederei und Werft übernommen hat und nun „B. & H. Roosen juniores“ firmiert, folgt dem Stil der Zeit und beschränkt die eigene Flotte auf wenige Schiffe, sechs sind es in den Jahren von 1836 bis 1850. Die Flotte der Erben des alten Salomon Roosen, die jetzt „S. & B. Roosen“ firmieren, geht sogar von acht Schiffen (1832) auf vier (1843) zurück.

Nach 1841 wird am Reiherstieg der Neubau von Schiffen eingestellt, die Werft führt nur noch Reparaturen aus. Ihre führende Stellung muß sie an die von Somm'sche Werft auf dem Gr. Grasbrook abgeben. In der Reederei überflügelt 1839 Godeffroy die Roosen.

Diese verbringen einen großen Teil ihrer Zeit an der Elbchausee. Berend (IV) Roosen erwirbt 1837 den Wesselhöftschen Garten nahe Teufelsbrück mit dem klassizistischen Landhaus aus der Zeit um 1825 (heute Elbchausee 352).

Und die Frau des Herman Roosen (V) erbt 1842 das Roosenhaus an der Elbchausee, das schöne Bauwerk aus dem Jahre 1798, das ebenfalls bis heute erhalten ist (Elbchausee 388). Es sind die Jahre des Biedermeier, einer Zeit,

Am 10. 1. 1840 erschien im „Itzehoeer Wochenblatt“ ein Inserat, mit dem eine Werft in Glückstadt zum Verkauf angeboten wird. Wir veröffentlichen dieses Inserat (zitiert nach Wanda Oesau), da die Glückstädter Werft von ähnlicher Größe gewesen zu sein scheint wie die Roosen'sche Reiherstiegwerft. Wir erfahren also, wie es damals am Reiherstieg ausgesehen haben mag.

Meine hieselbst am Rethhövel belegene, vormals Weinertische
Schiffswerfte,

auf welcher die Schiffszimmerei seit manchen Jahren, besonders in den letzteren, mit immer besserem Erfolge betrieben ist, bin ich gewilligt, mit dazugehörigen Gebäuden, Plätzen und Inventarium unter der Hand zu verkaufen. Sie besteht aus

4 im besten Zustand befindlichen Helgen,

wovon 3 für große Schiffe eingerichtet sind und benutzt werden. Die zur Betreibung des Geschäfts gehörigen, auch die zur Zimmerung großer Schiffe erforderlichen Inventarstücke sind durchaus vollständig vorhanden, auch alle aufs Beste erhalten und in den letzten Jahren größtentheils neu angeschafft, so sind 5 von den 7 vorhandenen Ginen (= eingeschorne Blöcke mit Tauen) fast neu. Ferner gehören zu diesem Gewese: 4 große, mit Böden verriebene Holzschauer, wovon einer gebraucht wird, Böte und kleine Fahrzeuge darin zu zimmern; ein sehr geräumiger, zur Lagerung von Theer, Theer und Pech benutzter Keller; ein bedeutender, eingefriedigter Holzhof, wobei ein Garten, und ein stark gebautes, sehr gut erhaltenes und bequem eingerichtetes

Wohnhaus mit 5 heizbaren Zimmern.

Alle zu diesem Gewese gehörenden Theile liegen unmittelbar zusammen. Die sämtlichen Gebäude stehen im Brandcataster zu 5770 Rthlr. Bei dem Verkauf kann ein meistens aus eichenen Planen und Krummholz bestehendes Holzlager, zum Werthe von reichlich 7000 Mark Banco zugleich mit überlassen werden. . . Glückstadt, den 7ten Januar 1840,

S. Baumann jun.

in der Wohlstand als kulturelle und moralische Verpflichtung empfunden, äußerer Prunk aber gemieden wird. Die herandrängenden technischen und wirtschaftlichen Fragen zu lösen, überläßt man der nachfolgenden Generation. Diese nachfolgende Generation heißt auf dem Reiherstieg nicht mehr Roosen. Man entschließt sich 1849 zum Verkauf

der Werft. Die Vermittler Joh. Vinc. Wentzel und Carl Georg von der Meden finden bald einen Interessenten — Johann Cesar (VI) Godeffroy. Für 30 500,— Courantmark und einen Restbetrag von 9000,— Courantmark, der 1851 für das Inventar bezahlt wurde, geht die Reiherstiegwerft am 22. Juni 1849 an J. C. Godeffroy & Sohn über. kr

Bark „Minerva“, vor 1826 für S. & B. Roosen gebaut. Gemälde von Ed. Edler, im Privatbesitz; die Reproduktion stellte Ric. Siepman frdl. zur Verfügung. Offenbar nach 1868 noch in Fahrt (Bundes- bzw. Reichsflagge!). Den Hausreedereien der Roosen gehörte die Bark allerdings nicht mehr, die Hausflagge (am Großmast) wurde bereits 1827 eingeholt



Unsere neue Unfallstation

Nun ist sie Wirklichkeit geworden, die neuzeitliche hygienisch einwandfreie Unfallstation auf unserer Werft. Etwas außerhalb liegt sie, nicht mehr so sehr vom allgemeinen Arbeitsgeräusch umrandet mit freundlichen Grünanlagen vor der Tür. Alle Räume sind geräumig und luftig, alles glänzt vor Sauberkeit. Ich glaube — ohne daß ein Verbotsschild nötig wäre —, hier wagen sich Bakterien gar nicht erst hinein.

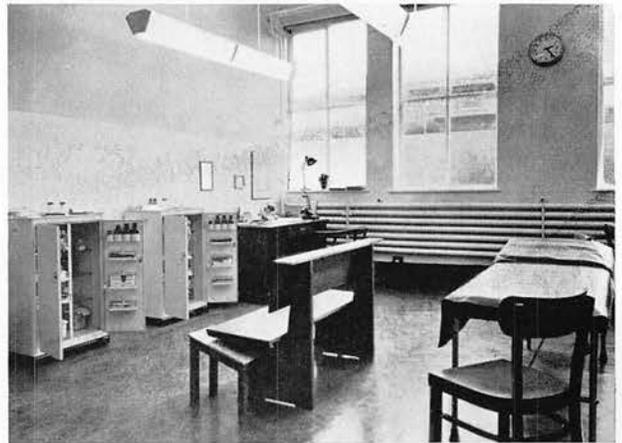
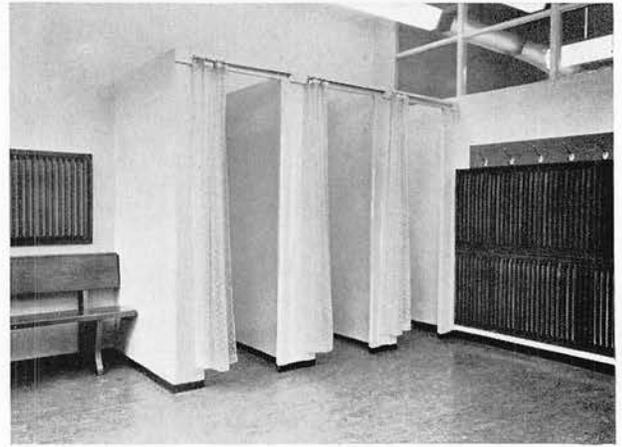
Die alte Station mit ihren knapp 50 qm war doch recht eng und dumpf geworden und entsprach so gar nicht mehr den Anforderungen unserer Zeit. Der Warteraum war völlig unzureichend, nur die frische Luft hatte ungehindert Zutritt — auch im Winter. Die Diagnose auf Erkältung stimmte immer, denn während der Wartezeit in dem zugigen Raum hatte sich der Patient bestimmt eine Erkältung zugezogen. Ein Warte- resp. Behandlungsraum für Frauen fehlte gänzlich, bei der großen Zahl der weiblichen Mitarbeiter war das nicht länger tragbar.

Alle diese Mißstände sind nun mit einem Schlag beseitigt. Die neue Station ist hell und geräumig und in freundlichen Farbtönen gehalten; es ist direkt eine Lust, sich hier verarzten zu lassen. Der Warteraum für Männer ist kein Kühlraum mehr und für die Frauen ist ein gesondertes Wartezimmer geschaffen.

Im Behandlungszimmer glänzen neuzeitliche Verbandschränke aus Stahl und in neuen Instrumentenschränken glitzern die Werkzeuge der ärztlichen Kunst. Um den Balken in des Nächsten Auge besser finden zu können, sind die Augenbehandlungsabteile mit Tageslichtlampen ausgestattet. So gerüstet steht die neue Unfallstation da, um all denen zu helfen, die Hilfe nötig haben.

Verwirklicht werden konnte unser aller Wunsch nach einer geräumigeren und moderneren Unfallstation durch das Zusammenziehen der Konstruktionsbüros. Dadurch ist Raum frei geworden, der es uns nun erlaubt, auch an die Erfüllung weiterer alter Betriebswünsche heranzugehen.

Berndt



Finkenwerders „viertes Bild“:

Drei Antworten

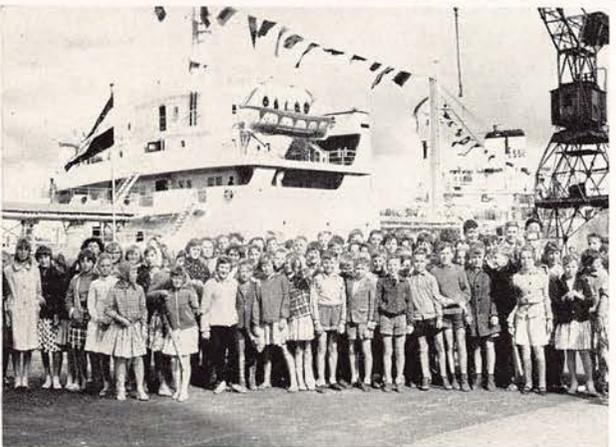
Der Mann der DW: Ihren Artikel zum Jubiläum der Westerschule habe ich um so mehr mit Interesse gelesen, als es ja weniger ein Werft-, sondern mehr ein Zeitproblem ist — die mangelhafte Verarbeitung der jüngsten Vergangenheit und auch der Gegenwart. Das ist eine Erscheinung, die sich durch die Lehrpläne der meisten Schulen der Bundesrepublik zieht, wie die Zeitungsdiskussionen der letzten Monate zeigen. Ich glaube, daß auch das eine Begleiterscheinung des allgemeinen Wohlstandes ist, der den Blick einengt und eine Scheu vor politischen und ähnlichen Stellungnahmen hervorruft. In der Geschichte von 1918 an rückwärts kann man dagegen wunderbar problemlos dahinplätschern und alles auf „Namen — Zahlen — Tatsachen“ reduzieren, einfacher geht es nicht!

Doch zurück zu Ihrem Thema: Ich wohne selbst seit ca. einem $\frac{3}{4}$ Jahr hier in Finkenwerder und habe auch ähnliches beobachtet, durchaus keine Fremdenfeindlichkeit, nein, aber eine gewisse Gleichgültigkeit gegenüber allem, was von außen kommt oder dort geschieht. Die Einheimischen leben gern von dem Geld, das Werftarbeiter oder Erholungssuchende in ihre Geschäfte und Gaststätten tragen, und ich glaube auch, sie leben nicht schlecht dabei. Aber das ist auch alles. Um es etwas boshaft zu sagen, kennen sie in Deutschland nur zwei kulturelle Pole: die Finkenwerder Trachtengruppe und die Elbhalle. — Ich weiß natürlich, daß dies Übertreibungen sind und glaube auch, daß sich im Lehrkörper der hiesigen Schulen Lehrer finden werden, die sich z. B. mit dem Werftbetrieb gern einmal beschäftigen, wenn sie einige Anregungen dazu erhalten. Wie wäre es, wenn man den Schulen deshalb regelmäßig einige Exemplare der Werftzeitung senden würde? (Geschieht bereits! Die Red.) Das war es, was ich Ihnen schreiben wollte.

Günter B.

Der Dichter: Veln Dank för dat scheune Heft mit den gooden Upsatz — un mit de Frog no dat „vierte Bild“. Hebb mi freit, un hebb glik segt: „De Mann hett recht!“ — Ober, Herr Dr. Kr., — düttmol schull dat jo'n reine Schoolfier wesen, un wieder nix. Un dörüm hebb ick ook blooß von de School vertelt — nix von Fischeree, nix von Störm un Hoogwoter, un nix von unsern Diek. Dat 4. Bild (von de School nu) dat schull de Schoolmasters (in jemehr „Reden“) teeken. Handslag un Greuten! Ehr Rudl Kinau.

Die Schulkinder und „de Schoolmasters“ der Westerschule sind inzwischen schon auf der Werft zu Besuch gewesen. Sie kennen die Werft nun nicht nur vom Schwimmbad aus als Industriekulisse, sondern waren selbst Zeuge zweier festlicher Stunden, der Übergabe der „Sad el Furat“ an die VAR am 28. 6. und des Stapellaufes der „Elat“ am 30. 6. 1960. Anschließend an den Stapellauf wurde mit der 9. Klasse ein Rundgang durch die Werft gemacht, es wurde ein Blick in die Schiffbauhallen getan, wir sahen das Eindocken eines Tankers, Schiffsmodelle durften besichtigt werden (bei Coca Cola



und Frisco) und vom 13. Stock des Hochhauses hatten wir den herrlichen Rundblick auf Helgen, Strom, Elbgemeinden und die Türme von Hamburg. Übrigens, die Kinder wußten gut Bescheid: „Ach, das wird doch ein Ruder!“, „Ach, hier wird die neue Kupferschmiede gebaut.“ Und sie fragten mehr, als drei Diplom-Ingenieure hätten beantworten können. An den festlichen Ereignissen der Werft wollen — und sollen — die Kinder weiterhin teil-

nehmen — allerdings klassenweise. Zwei Lehrer haben unsere Einladung zu einer eintägigen Probefahrt angenommen, so werden sie einen neuen Tanker in Fahrt kennenlernen. Und die Lehrer und einige Ingenieure wollen sich gelegentlich zusammensetzen und miteinander sprechen, damit sie die Kinder bei der Berufswahl noch besser beraten können. Nun sind wir wohl auf dem richtigen Wege. kr

De Goarn:

Nu mööt wi nee Erdbeern planten

Dorch den Regen in'n Juli is in Goarn allns good wussen, ook dat Unkruut. Ober dat is nich so slimm, wiel veele Gemüseplanten wi Arften un Zippeln all affernt ward. Achteran ward ümgrovt, denn kann noch good Greunkohl plant warn.

Wer nee Erdbeern planten will, mutt dor nu ok bi. Von de veele Erdbeersorten, de dat givt, erobert sick de „Senga-Sengana“, de in'n „Max-Planck-Institut für Kulturpflanzenzüchtung“ in Wulfsdorf bi Ahrensburg unter Prof. Dr. von Senkbusch tücht woarn is, jümmers mehr uns Goarns. In Sleswig-Holstein, Schweden un Dänemark ward se all anplant. De „Senga-Sengana“ givt dat sit 1954. In düsse soss Jahr hett sick de Sengana good bewährt, se is widerstandsfähig gegen Krankheit, let sick good inmoken un bringt in't tweete un dritte Jahr op 100 qm bi normale Verhältnisse bit to veer Zentner Erdbeeren.

Düt Jahr hett dat Max-Planck-Institut een nee Erdbeersort op'n Markt brocht. Se heet „Senga-Precosa“ un is

een utgesproken Freuhsort, de acht Doog vör all de annern Sorten plückriep is. Tein Jahr hett man bruukt, bit man de Precosa so wiet har.

Nu is man in Wulfsdorf dorbi, Erdbeerplanten to trecken, de noch mol so groote Erdbeern bringt as geweenlich. Normolerwies weegt Erdbeern tein bit twintig Gramm. De nee Sorte, se ward unner den Noom „Senga-Gigana“ op'n Markt komen, sall dörtig bit veertig Gramm weegen. Bos 'n poor Joahr mööt wi noch töwen, bit dat so wiet is. Erdbeern hett wohl jeder in sien Goarn, denn de Anbaufläche för Erdbeern ward in uns Bundesrepublik op 7000 Hektar nur for Lüttgoarns schätzt, wobi de Erwerbsgoarnbau bos 3000 Hektar mit Erdbeern beplant.

Bi de affernten Erdbeeranlogen mutt de Eer, de bi't Plücken fastpett is, oplockert warn. Un glicks 'n beetten Dünger mit inbringen un de Ranken afsniden! Dat is de beste Vörutsetzung för gooden Erdrag in't negste Joahr.

Veel Vergneugen in Goarn

Jan Suppengreun

Unser Deutschland-Bild

Görlitz an der Neiße





Lissy Albrecht und die 40er Jubilare

vom 24. Juni 1960

links von oben:
Otto Sukowski, Ing.
Paul Stüve, KE
Lissy Albrecht, FGv

Hans Meier, Ing.
Paul Fock, Mstr.
rechts:
Franz Schuster, Flb



Fünf MAN-Lehrlinge berichten

Zwischen der Deutschen Werft und der MAN Augsburg findet seit Jahren ein Lehrlingsaustausch statt. Heuer bekamen wir die Gelegenheit, den Schiffbau näher kennenzulernen. Wir Süßwassermatrosen waren die ersten Tage damit beschäftigt, die vielen neuen Eindrücke zu verdauen. Allmählich begann dann für uns der „Ernst des Lebens“. Wir arbeiteten in der Reparatur und in der Bordmontage. Das Verhältnis zwischen den Arbeitskollegen und uns war prima (Ausnahmen bestätigen die Regel). Zur allgemeinen Erheiterung wurden wir alle einfach Seppl genannt. Am Anfang glaubten wir, unter die Ausländer geraten zu sein, denn „Hamburger Platt“ haben wir in der Schule nicht gelernt. Allmählich enträtselten wir aber so manches Wort, so daß wir jetzt beinahe so gut Platt verstehen, wie wir Bayerisch „snacken“.

Der Höhepunkt war zweifellos die zweitägige Probefahrt mit dem Tanker „Sad el Furat“. Sie wurde für uns zu einem Erlebnis.

Wir benutzten den Aufenthalt in Hamburg auch dazu, um uns die Elbestadt und ihre Umgebung anzusehen. Zwei von uns fuhren nach Dänemark und Schweden. Die anderen besuchten Bremen und Cuxhaven. Ganz nebenbei besichtigten wir auch so manche Gaststätte von innen (am Biertisch kann man die Lebensgewohnheiten eines Volksstammes am besten studieren). Wir haben recht eifrig studiert!

Zum Schluß möchten wir der Deutschen Werft für die schöne Zeit hier in Hamburg danken. Wir werden diesen Aufenthalt in bester Erinnerung behalten. Auf echt Hamburgerisch sagen wir „tschüss!“

Heinz Birner



Aus dem Betriebssport

Leichtathletik-Sportfest in Mölln

Familienausflug und Sportfest in einem ist unsere jährliche Fahrt in die Eulenspiegelstadt Mölln. Schönes Wetter gehört zu diesem schon zur Tradition gewordenen Sportfest, und auch dieses Mal ließ uns der Wettergott nicht im Stich. Am Sonntag, dem 26. 6. strahlte die Sonne von einem wolkenlosen blauen Himmel. Obgleich es noch früh am Morgen war, stöhnten Aktive und Angehörige unter der Hitze. Aber das Aushalten auf der fast schattenlosen Anlage lohnte sich. Es gab spannende Kämpfe zwischen den HSV-Assen K. H. Paetow, M. Bock, J. Blatt und K. H. Schneider über die 1500-m- und 3000-m-Strecken. Man sah gute Leistungen in den Sprung- und Wurfdisziplinen und Fehlstarts und Disqualifikationen in den 100-m-Läufen und in den Staffeln. Leidtragende dieser Disqualifikationen waren zum größten Teil die Sportler der DW, die sich mit dem eigenartigen Starter nicht abfinden konnten. Die DW-Frauenstaffel wurde — trotz ihres klaren Sieges — wegen Wechsels einer Bahn disqualifiziert.

Die Stars dieses Sportfestes aber waren die Großen des HSV, die unserer Veranstaltung den Charakter eines bedeutenden sportlichen Ereignisses verliehen.

Der Ablauf des Sportfestes ging reibungslos vor sich. Pünktlich gegen 13 Uhr waren alle Disziplinen ausgetragen, und ich glaube, es gab keinen, der darüber nicht froh gewesen wäre, denn bei einem solchen Wetter lockte das Baden doch mehr als sportliche Leistungen.

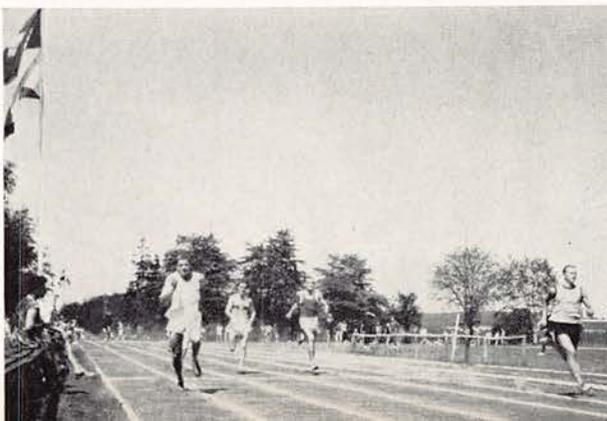
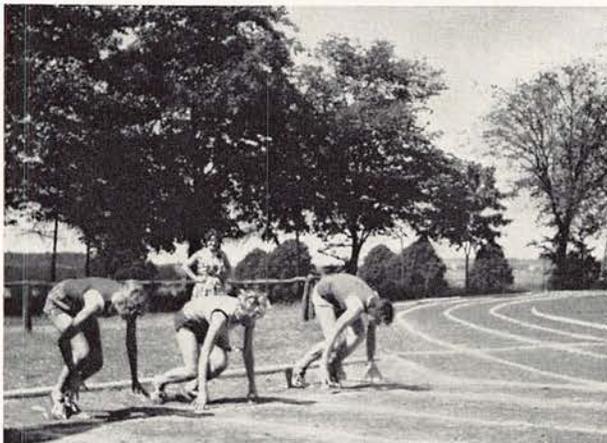
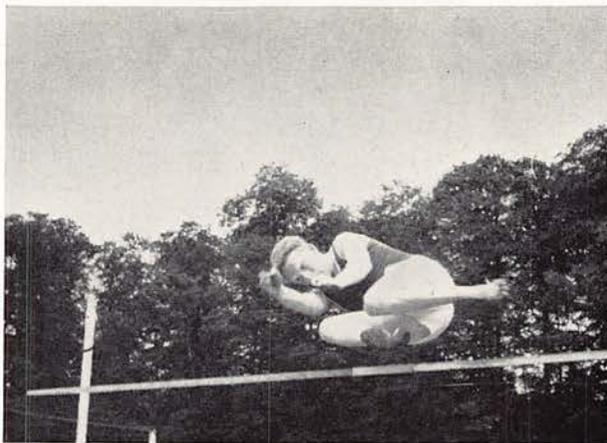
Angelika Rinow

Wettbewerb der Schiffsmodelle und Buddelschiffe

Die Bewertung der Schiffsmodelle und Buddelschiffe durch die Jury wird voraussichtlich am 4. August erfolgen. Bis Dienstag, den 2. August können noch Anmeldungen zur Teilnahme entgegengenommen werden. **Haustelefon 291.**

Rechte Seite:

Sommersonne auf der Nordsee







WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

24. JUNI 1960

40 Jahre:			
Paul Fock, Meister		Hermann Loeffler, Schlosser	221
Hans Meier, Ingenieur		Walter Lückert, Vorarbeiter	226
Franz Schuster, kfm. Angestellter		Walter Ludwig, Tischler	231
Paul Stüve, kfm. Angestellter	Fib.	Otto Melingkat, Tischler	231
Otto Sukowski, Ingenieur	KE	Heinrich Müller, Schiffszimmermann	211
		Karl-Heinz Parrow, Maschinenbauer	252
		Herbert Petersen, Schlosser	221
25 Jahre:		Erich Prosch, Schlosser	254
Lissy Albrecht, kfm. Angestellte	FGv.	Wilhelm Ramachers, Schiffszimmermann	233
Wilhelm Stöver, kfm. Angestellter	FMg.	Ernst Reukauff, Holzarbeiter	235
Johannes Uecker, Heilgehilfe	Unfallstation	Albert Svensson, Tischler	231
Ernst Ciehosz, Vorarbeiter	226	Theodor Schlüter, Nietenwärmer	202
Richard Dodegge, Spritzverzinker	221	Franz Weil, Maler	223
Alfred Haase, Schiffbauer	601	Otto Wilkens, Tischler	231
Hermann Kühn, M-Arbeiter	653	Jonny Wulfken, Schiffszimmermann	633



Ein Brief an Dr. Scholz

Hochverehrter Herr Dr. Scholz!

Von ganzem Herzen danke ich Ihnen und der Deutschen Werft für die freundlichen Glückwünsche und das wundervolle Pflanzen-Arrangement, mit welchem Sie mich zu meinem 80. Geburtstage geehrt haben. Diese Pflanzen und Blumen werden hoffentlich auch meine liebe Frau begrüßen können, wenn dieselbe aus dem Krankenhaus „TABEA“ zu mir zurückkehren wird, wo sie an den Folgen einer „leichten Hirnembolie“ schon seit 7 Wochen liegt, sich aber auf dem Wege der Besserung befindet.

Ich selbst bin ja noch gesund, abgesehen von meinem 1918 aus Flandern mitgebrachten Ischias-Bein und den

Folgen einer Rückgrat-Verletzung, die ich 1944 im U-Boot-Bunker von Finkenwerder erlitt.

Wer hätte damals gedacht, daß ich noch so ein Alter erreichen würde, daß ich noch so lange in dem DW-Häuschen wohnen dürfe und daß ich noch bis heute der Deutschen Werft, besonders der Rep. Abt. Reiherstieg mit meinen Sprachkenntnissen dienen könne. Für alles dies bin ich Ihnen und dem Schicksale von ganzem Herzen dankbar, und werde es bleiben bis zu meinem letzten Atemzuge.

Mit achtungsvollem Grube
Ihr dankbarer
Reinhold Schulze

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

- M'schlosser Heinz Haase mit Fr. Marlene Lüdke am 21. 5. 1960
 Schiffbauer Wolfgang Schmidt mit Fr. Emma Kelting
 am 28. 5. 1960
- Schlosser Wolfgang Stoeckert mit Fr. Ursula Kumst am 3. 6. 1960
 Schiffbauer Wolfgang Peplow mit Fr. Helga Brühl am 3. 6. 1960
 Elektriker Wolfgang Köhler mit Fr. Wilma Martens am 3. 6. 1960
 M'schlosser August Gebauer mit Fr. Ingrid Wulf am 3. 6. 1960
 Kfm. Angestellte Ingeborg Boedeker, geb. Rerup, mit Herrn
 Jürgen Boedeker am 3. 6. 1960
- Maler Ernst Vaupel mit Fr. Gisela Ahrens am 11. 6. 1960
 Stellagenbauer Horst Hinz mit Fr. Anneliese Kröhnke
 am 11. 6. 1960
- M'schlosser Klaus Giehler mit Fr. Christel Wischmann
 am 16. 6. 1960
- Helfer Ewald Gerhard mit Fr. Anna-Christel Geneikis
 am 16. 6. 1960
- Schlosser Wolfgang Findeisen mit Fr. Ingeborg Storch
 am 16. 6. 1960
- Feuerwehrmann Horst Willer mit Fr. Gerda Eggerstedt
 am 16. 6. 1960
- Zimmerer Winfried Zinner mit Fr. Ute Schnackenberg
 am 24. 6. 1960
- Kfm. Angestellte Ursula Myschik, geb. Greulich, mit Herrn
 Dieter Myschick am 24. 6. 1960
- Techn. Zeichnerin Ellen Giering, geb. Nämann, mit Herrn
 Winfried Giering
- E'Schweißer Erich Wiese mit Fr. Margarete Klee am 25. 6. 1960

Geburten:

Sohn:

- Küchenhilfe Hilde Richter am 13. 5. 1960
 M'schlosser Walter Vollmer am 6. 6. 1960
 Techn. Angestellter Egon Lübeck am 12. 6. 1960
 Schweißer Walter Seifert am 14. 6. 1960
 E'Schweißer Leo Kolb am 16. 6. 1960
 Brenner Friedrich Schneider am 23. 6. 1960
 Haueranlerner Herbert Holst am 24. 6. 1960
 M'schlosser Werner Brock am 25. 6. 1960
 Helfer Uwe Bernitz am 1. 7. 1960

Tochter:

- Hauer Johann Schalowski am 5. 6. 1960
 Tischler Hans-Werner Wilhelm am 11. 6. 1960
 Schlosser K.-H. Ehlbeck am 20. 6. 1960
 M'schlosser Walter Feigenspan am 24. 6. 1960
 Helfer Haymo Veit am 24. 6. 1960
 A'Schweißer Edmund Draskowski am 30. 6. 1960
 S'bauer Adolf Kapahnke am 30. 6. 1960
 E'Schweißer Alfred Krause am 4. 7. 1960

Für die mir zu meinem 40jährigen Dienstjubiläum so überaus reichlich zugegangenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten danke ich der Direktion, den Kolleginnen und Kollegen herzlich.
 F. Schuster

Über die mir zu meinem 40jährigen Dienstjubiläum in überaus reichlichem Maße zugegangenen Glückwünsche und erwiesenen Aufmerksamkeiten habe ich mich aufrichtig gefreut und spreche hiermit der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichen Dank aus.
 P. Stüve

Für die zu meinem 40jährigen Arbeitsjubiläum erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten spreche ich der Betriebsleitung und den Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank aus.
 Hans Meier, Ing.-Büro

Für die vielen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum herzlichen Dank. Ich habe mich sehr darüber gefreut.
 Lissy Albrecht

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
 Johannes Uecker

Für die erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums spreche ich hiermit der Betriebsleitung und allen daran beteiligten Kollegen meinen herzlichsten Dank aus.
 Franz Weil

Besten Dank für die mir erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums allen Beteiligten.
 Otto Melingkat

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

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

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
 Erich Prosch

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank.
 Walter Ludwig

Anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums spreche ich hiermit der Betriebsleitung sowie den Vorgesetzten und meinen Mitarbeitern für die erwiesenen Aufmerksamkeiten meinen besten Dank aus.
 Albert Svensson

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
 Heinrich Müller

Für die mir zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten danke ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskameraden recht herzlich.
 Herbert Petersen

Für das treue Gedenken und für die wertvollen Geschenke bei meinem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst der DW, spreche ich allen Damen und Herren meinen herzlichsten Dank aus.
 Hans Schneede

Für die liebevollen Beweise herzlicher Anteilnahme beim Heimgange unseres lieben Entschlafenen sagen wir hierdurch unseren herzlichsten Dank.
 Gertrud Thoraus, geb. Abraham

Für die zahlreichen Beweise der Liebe und Freundschaft beim Heimgange meines lieben Mannes, Edmund Loose, spreche ich allen, die ihn mit Blumen, durch Geleit oder stilles Gedenken ehrten, meinen tiefempfundenen Dank aus.
 Anne-Marie Loose

Wir sagen der DW sowie der Belegschaft der DW unseren besonderen Dank für die Blumen spende und die Beteiligung.
 Tea Conrad und Kinder

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme sage ich der Direktion, dem Betriebsrat und den Kollegen der DW.
 Anna Kahlhorn

Wir gedenken unserer Toten

Wilhelm Conrad
 Rentner
 am 21. 6. 1960



Richard Puhl
 Helfer
 am 29. 6. 1960

Carl Claus
 Rentner
 am 10. 7. 1960



So, da bin ich mal wieder.

Im Augenblick ist ein großer Teil von uns im Urlaub. Hoffentlich haben alle Urlauber die letzten etwas unfreundlichen Regen- und Sturmwochen trotzdem zur Erholung benutzen können. Von einer ganzen Reihe unserer Betriebsangehörigen weiß ich, daß sie sich vorsichtshalber in Gegenden gesetzt haben, in denen nach menschlichem Ermessen Regen in dieser Jahreszeit eine unbekannte Größe ist. Es haben mich eine ganze Reihe von Grüßen aus Frankreich, Spanien und Italien erreicht. Alle sprechen von Sonne und Wärme. Aber auch die, die im Lande geblieben sind, scheinen mir alle recht erholt wiedergekommen zu sein. Ich wünsche allen, die noch reisen wollen, eine gute Erholung.

Inzwischen ist fast unbemerkt der neue Lohn tarif in Kraft getreten. Er sieht eine Erhöhung des Ecklohns um 8,5 % auf 2,22 DM je Stunde vor. Dazu kommen dann die üblichen Zuschläge. Einige Schwierigkeiten hat es für unser Lohnbüro insofern gegeben, als die Einführung des neuen Tarifs mit rückwirkender Kraft erfolgte. Diese Schwierigkeiten haben wir aber inzwischen überwunden, und ich denke, daß jeder zu seinem Recht gekommen ist.

Für die Angestellten ist eine Gehaltserhöhung ab 1. September 1960 ebenfalls um 8,5 % des Tarifgehalts vorgesehen. Einzelheiten sind mir insoweit noch nicht bekannt. Von Interesse für alle wird sein, daß zwischen den großen

Die Schiffsmodelle,

die von Mitarbeitern der DW zum Wettbewerb eingereicht werden, können im

Hochhaus, 13. Stock, am

Sonnabend, 6. August, 10—17 Uhr, und am

Sonntag, 7. August, 10—17 Uhr,

von den DWern und je einem Familienangehörigen besichtigt werden.

Kostenlose Einlaßkarten sind bei den Werkstattschreibern erhältlich.

Tarifpartnern vereinbart worden ist, daß ab 1. 1. 1962 die Arbeitszeit auf 42 $\frac{1}{2}$ Stunden je Woche herabgesetzt wird. Ab 1. 1. 1964 wird die grundsätzliche Arbeitszeit noch 41 $\frac{1}{4}$ Stunden je Woche betragen. Ab 1. 7. 1965 wird dann die 40-Stunden-Woche eingeführt.

Über die schwierige Lage auf dem Arbeitsmarkt ist schon an anderer Stelle gesprochen worden. Die Werft bemüht sich, eingetretene Lücken durch Anwerbung ausländischer

Arbeiter zu füllen. Zu den bereits vorhandenen Ausländern werden in nächster Zeit weitere hinzukommen. Wir hoffen, daß auch sie sich in unsere Gemeinschaft einfügen werden.

Von besonderer Bedeutung für uns alle ist der endlich möglich gewordene Beginn des Ausbaues des Parkplatzes an der Baron-Voght-Straße. Wir hoffen, daß im Laufe der Zeit jeder seinen Platz für seinen Wagen, sein Motorrad oder sonstige Untersätze hat.

Die Pläne für den Aus- und Umbau unserer Kantine sind ebenfalls fertig. Mit dem Bau soll bald begonnen werden. Ich hoffe, daß wir noch in diesem Jahr damit fertig sind, so daß die alljährliche Rentnerfeier schon in den neuen Räumen stattfinden kann.

Die durch das Gesetz vom 29. 6. 1960 gegebene Möglichkeit zur Erhöhung der Mieten wird von vielen als durchaus unangenehmes Sommergeschenk empfunden worden sein. Wir wollen aber doch daran denken, daß die Hausbesitzer irgendwie auch in die Lage versetzt werden müs-

Die Werkbücherei ist ab sofort mittwochs und freitags in der Mittagspause geöffnet.

sen, auf jeden Fall die Substanz zu halten. Alle diejenigen von Euch, die heute noch Mieten so um 38,— DM, 40,— oder 45,— DM herum bezahlt haben, werden sicherlich Verständnis dafür haben, daß diese Beträge nicht ausgereicht haben, um die Häuser zu erhalten, in denen sie wohnen.

Ein tröstlicher Ausblick in diesem Zusammenhang mag sein, daß wir am 5. August wieder einmal ein Richtfest feiern werden für Neubauwohnungen. Allerdings war es nicht möglich, mehr als 50 Wohnungen in Angriff zu nehmen, weil wir einfach kein Gelände gefunden haben, auf dem wir bauen konnten. Wir haben jetzt einige wenige Wohnungen in der Gegend des Alsenplatzes in Angriff genommen. Außerdem wird die Siedlung in Lurup erweitert.

Bei der hohen Zahl unserer Wohnungsbewerber möchte ich allerdings jetzt schon davor warnen, die Erwartungen zu hoch zu spannen. Praktisch wird es so sein, daß etwa jeder zehnte Wohnungsuchende auch wirklich eine Wohnung bekommen kann. Wir hoffen, im August soweit zu sein, daß wir jedem sagen können, ob er in diesem Jahr dabei ist oder nicht.

Auf Wiedersehen im August.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabauteermann