

Was die nächsten Wochen bringen sollen:

Am 31. August 1960 wird der Stapellauf des Tankmotorschiffes Bau-Nr. 774 (24 400 tdw), eines Neubaus für die Reederei Cargo Ships "El-Yam" Ltd., Tel Aviv, Israel, erfolgen. Das Schiff wird den Namen "Topaz" erhalten.

Am 8. September 1960 soll die Ablieferungsprobefahrt des Motorschiffs "Elat" (22 350 tdw) vor sich gehen. Die "Elat" ist ein Schwesterschiff der "Mezada", die am 12. August 1960 an die Reederei Zim Israel Navigation Company, Haifa, übergeben wurde.

Der 23. September 1960 wird den Stapellauf des Vorschiffs des Turbinentankers "Bergebig" bringen. Es erfolgt danach der Zusammenbau beider Teile im Dock V. Das Schiff wird eine Tragfähigkeit von ca. 46 000 tdw haben.



VERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

20. Jahrgang · Nr. 8 · 25. August 1960

Nun noch leistungsfähiger:

Die Hammerschmiede

Eines der kleineren Gewerke unserer Werft ist die Hammerschmiede. Früher war der Hauptbetrieb der gro-Ben Schmiede auf dem Reiherstieg. Ab 1948 wurde der Betrieb für größere Schmiedestücke wieder aufgenommen, nun allerdings in Finkenwerder, und zwar zuerst in der Schiffbauhalle. Dort befanden sich zwei Pressen von 450 t und 1000 t, leider aber keine Schmiede- und Glühöfen für Schmiedezwecke.

Seit 1950 gab es dann wieder eine richtige Hammerschmiede. Es wurde mit Reparatur- und kleiner Schmiedearbeit begonnen. Bald kamen große Reparaturen von Kurbelwellen, Pleuel- und Kolbenstangen und Schaftwellen. Heute ist die Hammerschmiede speziell auf Rudersteven und Ruderschäfte eingestellt, sie schmiedet sie nicht nur für unsere DW-Neubauschiffe, sondern weit mehr für in- und ausländische Werften.

Aber nicht nur in Großarbeit sind wir konkurrenzfähig. So werden alle Betriebs- und Neubauketten mit Stumpfschweißmaschine hergestellt, das gewährleistet größte Sicherheit. Es werden alle Spindeln für Ventile und Schieber von Sondermessing gestaucht, während diese früher abgedreht werden mußten und sich dabei ein beträcht-

derstützen für die Maschinen- und Kesselräume werden nach einem gut ausgearbeiteten Stauchverfahren sehr vorteilhaft hergestellt. Die Stumpf- und Abbrenn-Maschinen haben die Arbeiten sehr erleichtert. In einem neuen Verfahren werden unter dem großen Lufthammer (750 kg) alle Flanschen mit dem Ziehdorn hergestellt.

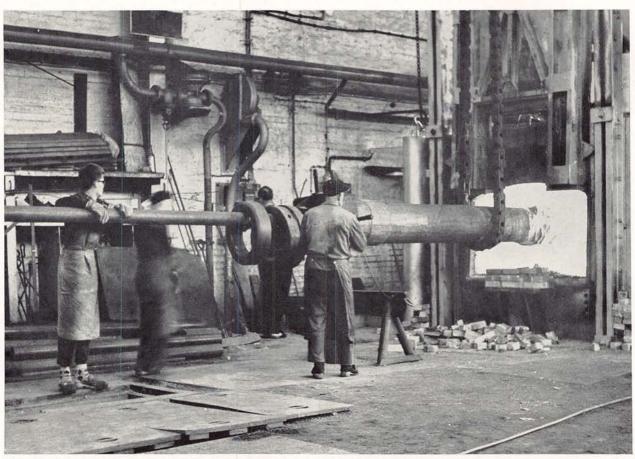
Durch das Maschinenbrennen und E-schweißen wird sehr viel Schmiedearbeit eingespart. Bei genauer Kalkulation und guter Zusammenarbeit könnten wir noch viele weitere Teile, die heute noch von außerhalb bezogen werden, im eigenen Betrieb herstellen.

Betrachtet man das weitreichende Aufgabengebiet der

licher Material- und Zeitverlust ergab. Auch die Gelän-

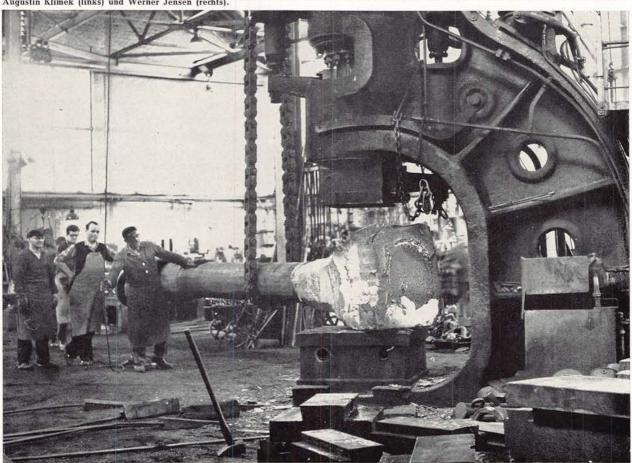


Schmieden einer Paßfeder unter dem 750-kg-Lufthammer (Horst Klimmek und Hinrich Ahlsfeld)



Schmieden eines Ruderschaftes: Das warme Schmiedestück wird aus dem Ofen gezogen; dieser neue Ofen ist einer der größten Norddeutschlands, es können Wellen von 10 m Länge geglüht werden.

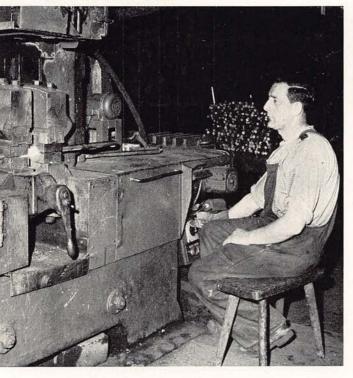
Schmieden eines Ruderschaftes: Einsatzgewicht 11 t, Rohmaterial 800 [...], Abkehlen des Kupplungsblattes. Der Ruderschaft hängt in der neuartigen Wendeflasche, die von Ing. Sack und Mstr. Brunst entwickelt wurde. (Am Ruderschaft Schirrmeister Alfons Kahlert mit seinen Getreuen Augustin Klimek (links) und Werner Jensen (rechts).

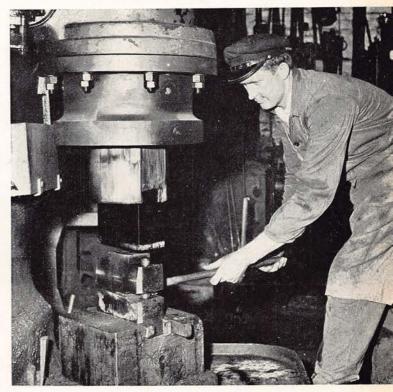


Hammerschmiede, die uns hier besonders naheliegt, so erkennt man die große Bedeutung des Schmiedeberufes. Der Reiz dieses Berufes liegt darin, an einer der wichtigen Stellen eingefügt zu sein in das Leben der fortschreitenden Technik.

Auf unseren Bildern zeigen wir außer dem 750-kg-Lufthammer und dem Verstauchen zwei wichtige Neuerun-

Walter Oppermann beim Vorstauchen von Geländerstützen-Kugeln in der Schweißmaschine

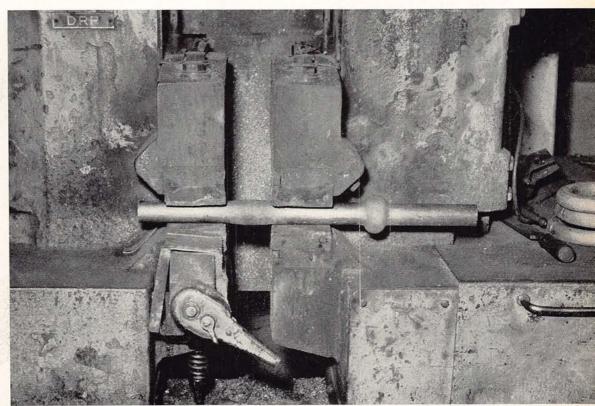




Fertigschmieden von Geländerstützen-Kugeln im Gesenk unter dem Lufthammer (Horst Gloddek)

gen, die von uns entwickelte Wendeflasche und den großen Ofen mit einer lichten Weite von 1900/2700 mm. Neben den hier abgebildeten Kollegen gibt es bei uns viele weitere sehr bewährte Mitarbeiter, die zufällig nicht mit aufs Bild gekommen sind.

Mstr. Karl Brunst

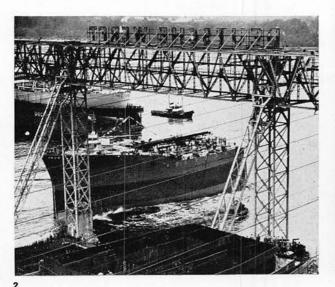


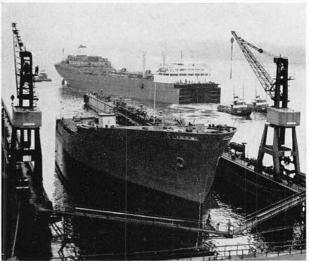
Bundanstauchen an Spindeln aus Sondermessing für Schieber in der Schweißmaschine



"Esso Nürnberg" fertiggestellt und übergeben

- 1 Die "Esso Nürnberg" (36 800 tdw) auf der Probefahrt
- 2 Vorschiff "Esso Nürnberg" läuft vom Stapel
- 3 Vorschiff "Esso Nürnberg" wird neben das Hinterschiff verholt
- 4 Vor- und Hinterschiff der "Esso Nürnberg" werden in das Dock 5 eingeschwommen
- 5 Die Taufpatin, Frau Dodenhof, mit dem Bürgermeister von Nürnberg und Dr. Scholz
- 6 Die Taufe erfolgt im Dock, nachdem das Schiff zusammengeschweißt ist
- 7 Gästefahrt der "Esso Nürnberg": Dr. Arno Eckardt (Esso AG) und Dr. Scholz auf der Brücke des Tankers — querab von der Deutsche Werft
- 8 Bürgermeister Haas überreicht Kapt. Florschütz Geschenke der Patenstadt Nürnberg
- 9 Auf hoher See übergibt Dr. Scholz das Schiff an die Esso AG.









5









Als mir gesagt wurde, daß ich an der "Probefahrt" der "Esso Nürnberg" teilnehmen dürfte, nahm ich an, dies würde eine Fortsetzung der offiziellen Probefahrtmanöver sein. Nachdem ich aber so an die zwanzig Minuten an Bord war, merkte ich, daß es doch mehr eine Vergnügungs-

fahrt sei. Das ging schon daraus hervor, daß in größerer Zahl sehr gut angezogene Herren an Bord kamen, die mit Kameras und Ferngläsern bewaffnet waren. Ich fühlte mich ein klein wenig unglücklich in meinem Alltagsanzug. Die Schiffssirene heulte, und langsam bewegten wir uns, unterstützt von vier mächtigen Schleppern, in die Elbe. Während der Fahrt den Strom hinunter muß das Schiff ein sehr schöner Anblick für die Menschen am Ufer gewesen sein. Es war über die Toppen geflaggt und führte außerdem die üblichen Flaggen am Signalmast.

Nach dem Frühstück in der Back — ein ganz ausgezeichneter Platz für derartige Gelegenheiten — wurden Führungen durch das Schiff veranstaltet. Das war für mich außerordentlich interessant, da ich Gelegenheit hatte, diejenigen Teile des Schiffes kennenzulernen, die normalerweise für Fahrgäste nicht zugänglich sind. Kurz war noch Zeit zu einem kühlen Glas Bier, und dann war es schon Zeit zum Mittagessen. Das Essen war wirklich ausgezeichnet. Während der Mahlzeit sprachen Dr. Scholz, ein Vorstandsmitglied der Esso AG und der Bürgermeister von Nürnberg; für mich war es nicht allzuschwer, sie zu verstehen.

Die Fahrt ging an Cuxhaven vorbei hinaus bis Feuerschiff Elbe I. Dort draußen ging ich mit zum Peildeck zur Ubergabe-Zeremonie, die in einem Glas Champagner auf das neue Schiff gipfelte. Sodann kehrte die "Esso Nürnberg" nach Cuxhaven zurück, wo wir von Bord gingen und einen bereitstehenden Sonderzug bestiegen. Dieser brachte uns nach Hamburg zurück. Während der Rückfahrt hatten ein oder zwei Gäste leider nasse Füße, aber das war nicht die Schuld der Deutsche Werft. Mit der Ankunft auf dem Hamburger Hauptbahnhof war dann für mich ein sehr interessanter Tag zu Ende.

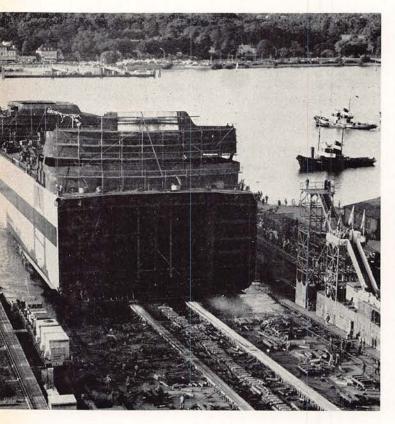
Gordon Rebbeck, Belfast, z. Z. Deutsche Werft

Unser Deutschland-Bild



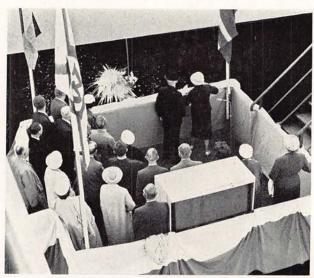


47000-t-Tanker "Bergebig" vom Stapel gelaufen

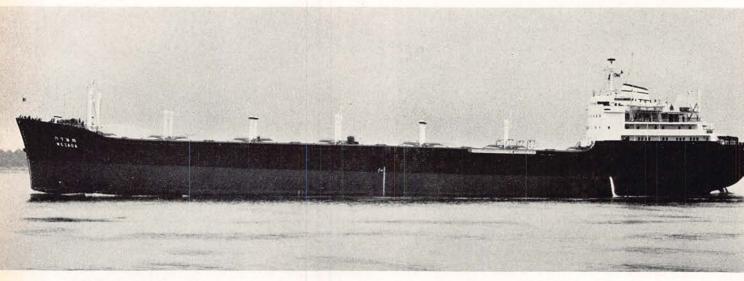


Am 26. Juli lief auf der Deutsche Werft in Hamburg-Finkenwerder das Hinterschiff des TT. "Bergebig" für die norwegische Reederei Sig. Bergesen vom Stapel. Die Taufe erfolgte erstmalig bereits beim Teilstapellauf, wobei die Sektflasche an der Backbordseite zerschellte. Taufpatin war Mrs. Gerd Heiberg, Stavanger.

Die "Bergebig" ist das erste Schiff eines neuen Tankertyps der DW mit einer Tragfähigkeit von 46 500 tdw. Die technischen Daten: L. zw. d. L. 214,88 m — Breite 30,48 m — Seitenhöhe 15,24 m — Tiefgang 11,33 m — Maschinenleistung 19 000 PS — Geschwindigkeit 17 kn.



MBC "Mezada" übergeben



Am 12. August wurde der Massengutfrachter "Mezada" (23 350 tdw) an die Zim Israel Navigation Company übergeben

Wie die Engländer über die DW berichten

Wenn man in den Ferien plötzlich einen Bekannten trifft, so ist das schon ein großer Zufall bei der großen Zahl von Urlaubsreisenden und den vielen Reisezielen. Eine solche Überraschung war es vor kurzem für mich in England, die Deutsche Werft mit vielen Einzelheiten anschauen zu können, und zwar in einem Fernsehfilm der BBC-Television, der kurz vorher auf dem Werftgelände in Finkenwerder gedreht worden war.

Ich befand mich im Westen Englands zu Besuch bei meinen Freunden. Dort wurde am 15. Juli gegen 19 Uhr, wie allabendlich, das Fernsehgerät eingeschaltet. Die Sendung in der Sendereihe "Tonight" ("Heut" Abend") hatte bereits begonnen und ich war einigermaßen überrascht, unsere Werftkantine mit dem üblichen Mittagsbetrieb zu sehen und zu hören, wie der Sprecher der Sendung den Kantinenbetrieb der Deutsche Werft in Hamburg beschrieb. Ein DW-Teller mit Bohnen, Kartoffeln und Pökelfleisch wurde in Großaufnahme gezeigt.

Offensichtlich interessierten sich die Filmautoren für die sozialen Verhältnisse der DW und für die Tatsache, daß die Deutsche Werft seit 30 Jahren keinen Streik erlebt hat. Der Reporter wollte dem englischen Publikum anscheinend zeigen, wie vorteilhaft es für einen Betrieb ist, so lange Zeit ungestört arbeiten zu können.

Nach dem Einblick in den Mittagessenbetrieb umriß der Sprecher kurz die finanzielle Lage des Werftarbeiters und stellte ihn als einen zufriedenen Menschen dar, der sein Auskommen hat; dazu wurden die verschiedensten Arbeitsplätze im Betrieb gezeigt. Es wurde erwähnt, daß anderthalbtausend Betriebsangehörige Werftwohnungen haben, die zum großen Teil in der Nähe der Werft liegen. Die Häuser wurden auch kurz gezeigt. Dann stellte der Reporter den Leiter der Sozialabteilung in Bild und Ton vor und richtete einige Fragen an ihn. Unter anderem wollte er wissen, ob sich die Streiks in England für die Deutsche Werft vorteilhaft auswirkten. Ihm wurde geantwortet, daß die englischen Streiks auf unseren Neubaubetrieb wohl keinen Einfluß hätten, möglicherweise aber auf den Reparaturbetrieb. Auf die 30 Jahre streikfreies Arbeiten zurückkommend, wurde darüber gesprochen, daß wir doch dadurch gegenüber den häufiger streikenden englischen Werften im Vorteil wären, denn jeder Streik kostet den Betrieb doch eine beträchtliche Summe und verursache Schäden und Verluste. Weiter wurde erwähnt, daß bei uns die Werftarbeiter in einer einzigen Gewerkschaft organisiert sind (in England hat noch jede Sparte ihre eigene Gewerkschaft) und daß es daher leichter ist, sich über etwaige Probleme zu einigen.

Sodann wurde unser Dr. Scholz dem englischen Fernsehpublikum vorgestellt. Es wurde berichtet, daß er in der größten hamburgischen Reederei verantwortlich tätig gewesen sei, bevor er im ersten Weltkrieg den Aufbau

und die Leitung der Werft übernahm. Nach dem zweiten Weltkrieg, als nur Schiffe in der Größe von Fischdampfern gebaut werden durften und auf der Werft Töpfe, Pfannen, Müllkübel usw. hergestellt wurden — so berichtete BBC —, nützte Dr. Scholz die Zeit, um herauszufinden und auszuarbeiten, welche Schiffe in Zukunft am meisten benötigt würden. Für die Engländer war interessant, daß auf der Werft nur große Schiffe gebaut werden. Nebenbei bemerkte der Sprecher, daß Dr. Scholz nicht nur ein guter Techniker sei, sondern auch die Schiffe gut zu verkaufen verstünde. Zum Schiffsverkauf sagte der Reporter, daß während der letzten Jahre etwa 4/5 aller von Dr. Scholz hereingeholten Aufträge für das Ausland gewesen wären. So hätte unlängst am Ausrüstungskai ein Schiff für Nasser neben einem für Ben Gurion gelegen.

Zu diesen Ausführungen wurden Bilder aus allen Teilen unseres Betriebes gezeigt.

Zur technischen Seite wurde berichtet, daß die vorteilhafte Lage der Werft den Schiffbau begünstige.

Sehr große Schiffe werden in zwei Hälften gebaut und im Schwimmdock zusammengesetzt, ein Verfahren, das die DW als einzige Werft anwende und das eine Zeiteinsparung von schätzungsweise drei Monaten ausmache, wie der Reporter meinte. Während noch eine Schiffshälfte gebaut wird, können schon an der anderen Zimmerer und Maler arbeiten. Das Nieten ist auf der DW weitestgehend durch Schweißen ersetzt. Es werden enorm große Schiffsteile vorgefertigt und mit Riesenkränen herangebracht, die auch zu Paaren eingesetzt werden können und eine Leistungsfähigkeit bis zu 80 t haben — der Reporter sagte "bis zu 120 t". Es wurde dann von unserer sehr leistungsfähigen Brennmaschine gesprochen; Helgen, Kräne und Brenner wurden sehr schön im Bild gezeigt.

Gegen Ende des Filmes kam der Reporter noch einmal auf die Rekordzeit von 30 Jahren ohne Streik zurück. Zum Schluß sagte er, es bestünde kein bemerkenswerter Unterschied zwischen dem einzelnen deutschen und englischen Werftarbeiter. "Wenn die Werftsirene den Arbeitsschluß verkündet, dann verlassen alle ihren Arbeitsplatz und eilen zu ihren Familien nach Hause." Bei den letzten Worten des Sprechers ertönte ein Pfeifen, das eher dem eines englischen Teekessels glich als unserer Werftsirene, und ich sah den Ausgang Finkenwerder, durch den ein großer Menschenstrom nach getaner Arbeit die Werft verließ.

Das Wiedersehen mit der DW in England war für mich recht interessant und hat mir sehr gefallen, besonders aber die natürliche, freundliche Art, in der die Ausführungen gebracht wurden.

Margarete Timm, Ma

Männer der DW bauen Schiffsmodelle

Der Wettbewerb der Modellschiffbauer ist abgeschlossen. Es wurde eine ganze Reihe so ausgezeichneter Arbeiten eingereicht, daß die Jury - Prof. Dr. Hävernick, Direktor des Museums für Hamburgische Geschichte, sein Mitarbeiter Dr. Albrecht, unser Doktor, Dir. Kühl, Obering. Heeckt, Mstr. Reuter, Karl Neubauer als Vertreter des Betriebsrates und für die Werkzeitung der Unterzeichnete — Mühe genug hatte, zu einer gerechten Preisverteilung zu gelangen. Daß einzelne Modelle sehenswerte Meisterleistungen waren, meinten am 6. August auch die 500 Besucher des Ausstellungsraumes im 13. Stock unseres Hochhauses und die mehr als 1000 Werft- und Familienangehörigen, die am Sonntag, dem 7., kamen. Ebenso lebhait war die Anerkennung durch Presse, Rundfunk und Fernsehen. Eine Anerkennung ist es gewiß auch, daß Prof. Hävernick und Dr. Albrecht die Sonderausstellung im Museum für Hamburgische Geschichte am Holstenwall (17.8.—16.10.60) mit soviel Liebe und Geschmack vorbereitet haben. Nachstehend der Wortlaut der NDR-Sendung vom 8. August, den uns die Redaktion der "Umschau am Abend" und der Autor Bernd Stark freundlicherweise zur Verfügung stellten.

Seefahrtsromantik im 13. Stock eines Hochhauses bekommt man nicht alle Tage geboten. Wer jedoch bei der Deutsche Werft beschäftigt ist und sich am vergangenen Wochenende mit dem Fahrstuhl in die oberste Etage des Verwaltungsgebäudes befördern ließ, wurde dieses seltenen Erlebnisses teilhaftig. Dort gab es nämlich eine Schiffsmodellschau zu sehen, die nahezu ein Halbjahrtausend Seefahrtsgeschichte widerspiegelt.

Die rund 60 Ausstellungsstücke sind das Ergebnis eines innerbetrieblichen Wettbewerbs, an dem sich viele Mitarbeiter der Werft beteiligten. Unter ihnen sind Schiffsbauer und Maler, Handwerker und Ingenieure, Vorarbeiter und Lehrlinge. Was sie mit viel Liebe und Sorgfalt in oft monatelanger Bastelarbeit zustandebrachten, beweist, daß der Schiffsmodellbau ein recht anspruchsvolles Hobby ist. Man betrachte nur einmal so ein Buddelschiff. Wieviel Geduld und Geschicklichkeit erfordert es doch, die ungezählten Einzelteile durch den engen Hals in die Flasche zu bugsieren und dort einen Windjammer oder ein modernes Motorschiff mittels Bindfäden aufzurichten und zu montieren. Übrigens braucht man - wie die Ausstellung zeigt - für ein Buddelschiff nicht unbedingt eine Buddel. Eine elektrische Glühbirne tut's auch. Nimmt man beispielsweise eine von 1000 Watt, so hat darin außer einer vollgetakelten Viermastbark auch noch eine bunte Uferlandschaft Platz mit einem Negerkraal und allem, was dazu gehört. Doch nicht nur die Buddelschiffbauer haben ihr Bestes gegeben - auch die Bastler schlanker Passagierdampfer und weißer Fruchtschiffe, die so bekannte Namen tragen wie "Patria", "Theodor Herzl" oder "Horncap". Miniaturtanker allerdings waren nicht gefragt, obwohl auf der Deutsche Werft viele Schiffe dieser Gattung gebaut werden. Bei dem einzigen DW-Tankermodell der Schau handelt es sich um die Arbeit eines Gastteilnehmers einer anderen Firma. Unter den Nachbildungen moderner Einheiten befinden sich übrigens auch solche, die schon einen praktischen Zweck erfüllt haben — als attraktives Kinderspielzeug nämlich. Sie schwammen tagaus tagein auf irgendeinem Gartenteich. Waren sie im Winter einmal festgefroren, so brach man sie aus dem Eis und taute sie in der warmen Stube wieder auf. Für die Kinder war das dann die "Dockliegezeit" ihrer Schiffe.

Zu den Paradestücken der Ausstellung zählt ohne Zweifel eine noch nicht ganz vollendete Segelfregatte, die später das Innere der neuen Helgoländer Kirche zieren soll. Der Modellbauer hat in diesem Falle an alles gedacht, sogar an die Tische und Stühle in der Kapitänskajüte und den Kochherd in der Kombüse. Von der Hand desselben Meisters stammt auch eine eindrucksvolle Nachbildung des "Wapen von Hamburg" (!). Vor diesem be-



Jedes Schiffsmodell hat sel-ne Geschichte:

Die Modelljacht des Schiff-bauingenieurs Wolfram Cla-viez ist ihrem Erbauer bei der Erprobung auf der Elbe da-vongelaufen.

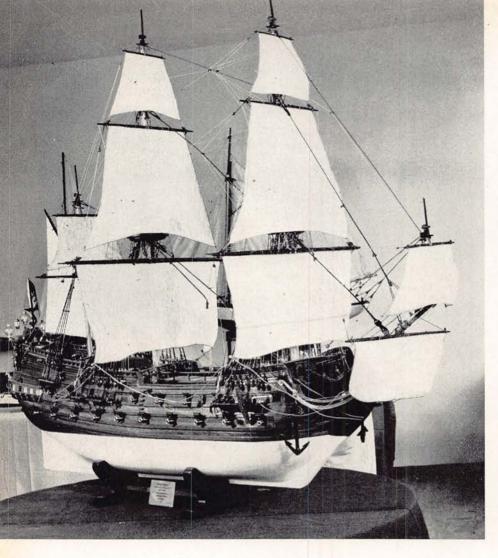
 Buddelschiffe baut DW-Rentner Martin Masuhr nicht nur in Buddels, Er erscheint dann und wann aufsder Werft und fragt, ob nicht schon mal



waffneten Convoysegler hatten die Seeräuber im 17. Jahrhundert allerorts gewaltigen Respekt. Besonderes Lob verdient auch der Konstrukteur einer schnittigen Jacht. Bei Probefahrten auf der Elbe segelte sie ihrem Erbauer so schnell davon, daß dieser sie nur mit letzter Mühe in seinem Ruderboot wieder einzuholen vermochte. Die Schiffsmodellschau, die bisher nur den Werftange-

stellten und deren Angehörigen sowie der Presse zugänglich war, steht vom 17. August bis zum 16. Oktober auch dem übrigen Publikum offen — im Museum für Hamburgische Geschichte am Holstenwall. Die Besucher müssen dann allerdings auf eine imposante Zugabe verzichten: den Blick aus dem obersten Stockwerk eines Hochhauses über das "Tor zur Welt".





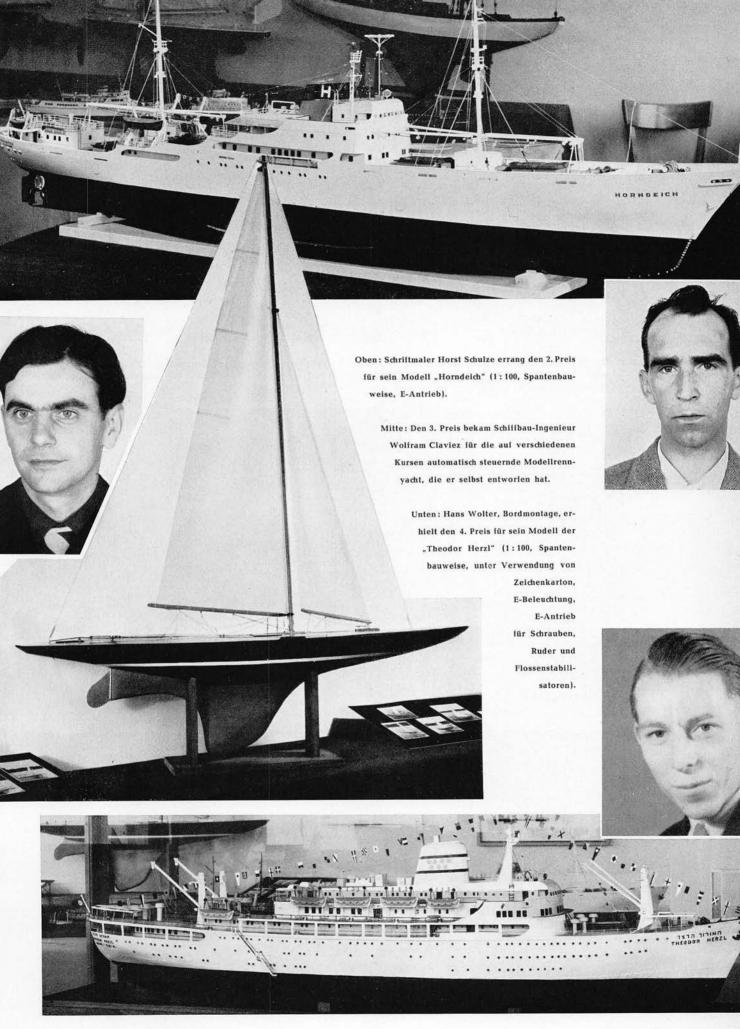
Hans Eckhoff, Schiffbauer-Vorarbeiter, erhielt den 1. Preis für das Convoyschiff "Wapen von Hamburg" (I)



Die Sonderausstellung "Schiffe unter Glas — Männer der DW bauen Modelle" ist im Museum für Hamburgische Geschichte (Holstenwall) bis zum 16. Oktober 1960 für jedermann geöffnet: Di, Do, Fr, So: 10—16 Uhr, Mi: 10—19 Uhr, Sbd: 10—13 Uhr



Auch der Kaper mit Schnautakelung wurde von Hans Eckhoff gebaut (nach einem Chapman-Riß)



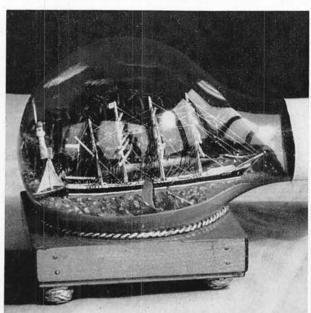




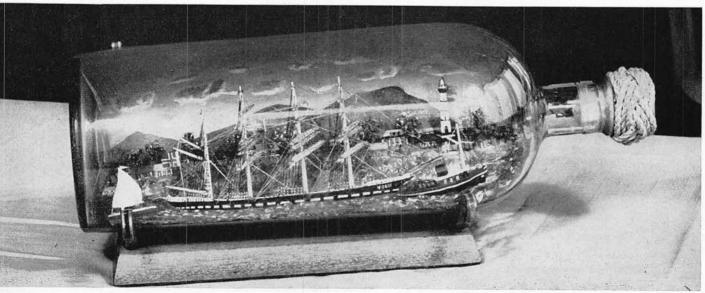
Maschinenbaulehrling Jens Rathje erhielt den 5. Preis für sein Modell des Seenotrettungskreuzers "Theodor Heuß" (Blockmodell, nach Bauvorlagen weiterentwickelt)

Martin Masuhr, Rentner, früher Seemann und zuletzt Takler, wurde der 6. Preis für seine Buddelschiffe, Kleinmodelle in Glaskästen und Schnitzereien zugesprochen





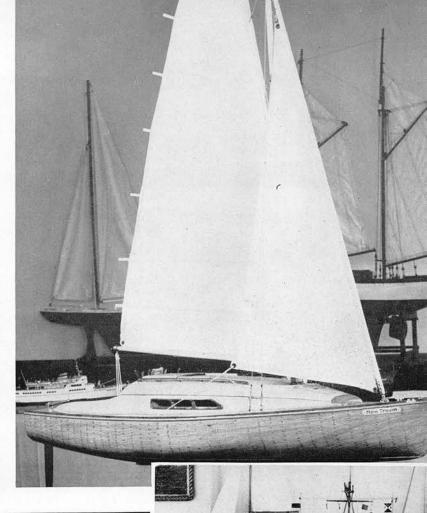




Den 7. und 8. Preis bekamen bei Punktgleichheit der Maschinenschlosser Kurt Fleischhauer (rechts) für sein 1:10-Modell eines 20-qm-Jollenkreuzers und der Maschinenbau-Ingenieur Hans Molsberger (links) für eine kurbrandenburgische Fregatte aus der Zeit um 1675 (Blockmodell)



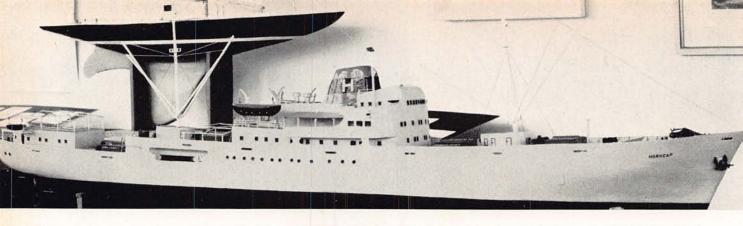


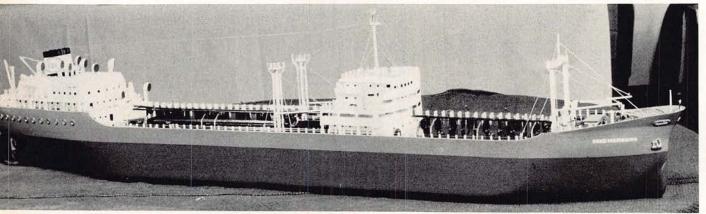






Schiffbauer Peter Briege erhielt den 9. Preis für sein Modell des Schleppers "Michel" 1:50, E-Antrieb

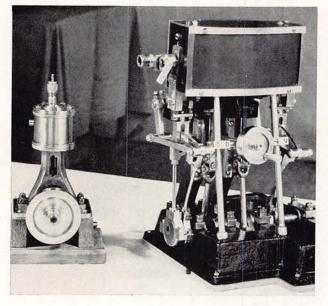


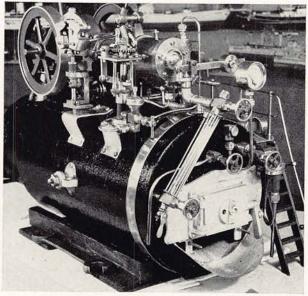


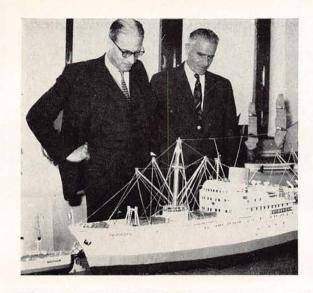


Den 10. Preis errang Maschinenbau-Ingenieur Walter Köhmstädt für sein noch nicht fertiggestelltes Modell der "Horncap" (1:100, E-Antrieb, oberes Bild und links). Als Gast nahm Erwin Prosch mit einem 1:200-Modell der "Esso Hamburg" (2. Bild von oben) am Wettbewerb teil, er erhielt ein Gastgeschenk. Friedrich Manigel, Maschinist auf einem DW-Schlepper (Bild rechts), beteiligte sich — außer Konkurrenz — mit einer kleinen Schiffsmaschine (18 - mm - Bohrung, Sattdampfvolldruckmaschine, links), mit einer Compound-Maschine (für Schleppdampfer, vor- und rückwärtslaufend, Mitte) und mit einer Buckau-Wolff-Lokomobile (rechts). Er erhielt von Prof. Dr. Hävernick, dem Direktor des Museums für Hamburgische Geschichte, eine Sonderprämie.













Die Jury (oben), die Presse (links) und die Angehörigen der DW (unten) besichtigten am 6. und 7. August die Modelle im 13. Stockwerk unseres neuen Hochhauses

Die Sonderausstellung "Schiffe unter Glas — Männer der DW bauen Modelle" ist im Museum für Hamburgische Geschichte (Holstenwall) bis zum 16. Oktober 1960 für jedermann geöffnet: Di, Do, Fr, So: 10 bis 16 Uhr, Mi: 10—19 Uhr, Sbd: 10—13 Uhr









Im Museum für Hamburgische Geschichte:

Preisverteilung und Eröffnung der Ausstellung

- 1 Die Buddelschiffe und die Modellrennyacht Wolfram Claviez'
- 2 Segelyachten
- 3 Dr. Scholz überreicht die Buchprämien
- 4 Prof. Dr. Hävernick spricht zu den Männern der Deutsche Werft
- 5 Dr. Scholz dankt dem Gastgeber
- 6 DW-Schiffe in Modell und Bild
- 7 Dr. Scholz beglückwünscht Hans Eckhoff, den Erbauer der "Wapen von Hamburg" (I)
- 8 Die Ausstellung ist eröffnet
- 9 Dr. Scholz und Dir. Gräber vor Bildern von Wolfram Claviez
- 10 Dr. Prieß vom Hause Brinckmann, Wirtz & Co., der die "Wapen von Hamburg" (I) freundlicherweise als Leihgabe zur Verfügung stellte, im Gespräch mit Hans Eckhoff, dem Erbauer dieses mit dem 1. Preis ausgezeichneten Modells
- 11 Frau Scholz, Dr. Scholz, Dir. Gräber, Dir. Kühl und Frau Kühl vor dem Modell der DW, das unsere Lehrlinge gemeinschaftlich gebaut haben

3



4



5



6



7









9 10



Erholung im Elsa-Brandström-Haus



"Ganz prima" — "wirklich wunderbar" — "herrlich, einmal sich um gar nichts kümmern brauchen und bedienen lassen können" —, das sind so die begeisterten Ausrufe der Frauen unserer Werftarbeiter in der Juli-Kur, die es wieder einmal verstanden haben, ihre Erholungszeit zu einem vollen Erfolg werden zu lassen.

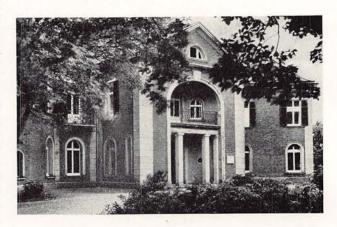
Dabei hatte jede einzelne wie immer ihr dickes Paket von Sorgen und Nöten mitgebracht. Schon sich aus den häuslichen Verpflichtungen zum gegebenen Zeitpunkt herauszulösen, war nicht einfach. So klappte es nach langem Manipulieren schließlich auch bei unserer Reiherstieger Meistersfrau Erna Neils, deren Jungen wir zu gleicher Zeit ins Ostseebad Kellenhusen verschicken konnten. Auch die Frau des Finkenwerder Kupferschmieds, Georg Stephan, deren eines Kind wir in der Zeit im Kinderheim Lindauhöh unterbrachten, konnte sich für diese Zeit freimachen. Nach all' den verschiedenen und nicht immer einfachen Regelungen zu Hause - eben der Unterbringung der Kinder usw. - kommen die Frauen meistens abgespannt und müde im Heim an. Dann ist aber durchaus noch nicht alles geschafft. Man muß sich anpassen und einfügen, womöglich mit einer Nachbarin im Schlafzimmer fertig werden, die die ganze Nacht erbärmlich "sägt".

All' diese Anfangsschwierigkeiten zu überwinden und eine fröhliche Gemeinschaft zu werden, gelang unseren Frauen. Dabei war die fürsorgliche und liebevolle Betreuung der Schwestern eine große Hilfe, für die sie von allen sehr gelobt worden sind.

Am Tage verging die Zeit mit ausgedehnten Spaziergängen. Es wurden Hafenrundfahrten und Fahrten nach Cranz und Schulau unternommen.

Bei herrlichem Wetter erlebten die Frauen am 27. Juli den Stapellauf des TT "Bergebig", der ihnen viel Freude machte. Zu solchen der Schiffahrt nahestehenden Unternehmungen haben die Männer oft keine Lust; wahrscheinlich, weil sie sich durch ihre Arbeit allzusehr vertraut fühlen.

Die Frau unseres Jubilars Gustav Dickmann, von allen "Mutter Dickmann" genannt, brachte durch ihren Witz



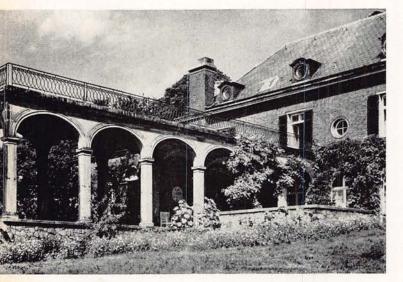
und Humor soviel Stimmung unter die Frauen, daß die Gruppe die "lachende Kur" genannt wurde. Und Lachen hilft bekanntlich kolossal zur Gesundung.

So erlebte ich die Frauen an ihrem Abschiedsabend so wunderbar gelöst und munter, daß sie sich selbst nicht wiedererkannten. Bei einem Pantomimen-Spiel im Kreis mit vielen Bewegungen der Arme und Beine, platzte plötzlich eine von ihnen heraus: "Wenn min Jung mi jetzt sehn wör, gleuvt he, ick wör verrückt."

Trotz der nun wieder nahe bevorstehenden Verpflichtungen und Sorgen zu Hause verlief der Abend voller Fröhlichkeit.

Häufig werden im Laufe der Erholungszeit die eigenen Probleme, wenn man sie mit anderen schwereren Schicksalen vergleicht, zu Lappalien. Zum mindesten gewinnt man Abstand von ihnen, und oft ist das schon sehr hilfreich.

Werkfürsorge, Bi



Chorsingen auf der Werft

Die Urlaubszeit ist beendet und die regelmäßigen Proben unseres Werkchores beginnen wieder. Nächste Chorprobe ist am Dienstag, dem 30. August. Sangesfreudige DWer werden gebeten, sich zwecks Fühlungnahme an einen der Unterzeichneten zu wenden.

Wandschneider, Telefon 614 Ney, Telefon 311 Unfallschutz:

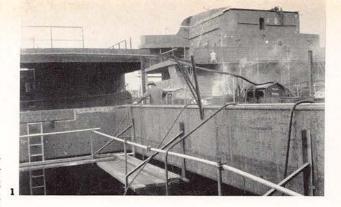
Basteleien an Bord

Die Unfallmeldungen beweisen immer wieder, daß menschliches Versagen nicht nur Materialschäden, sondern leider auch Verletzungen der Mitarbeiter hervorruft. Nicht immer sind es Bagatellunfälle, wenn von Quetschungen oder Prellungen die Rede ist. Viele derartige Unfälle könnten verhindert werden, wenn die Bastler etwas intelligenter zu Werke gingen.

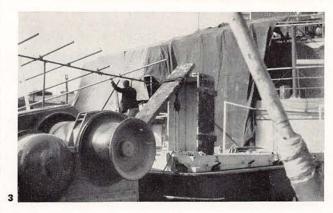
Anliegende drei Bilder sprechen nicht gerade für den Bastler. Im ersten Bild wird eine selbstgebastelte Schweißkonstruktion gezeigt, die, aus Eisenschrott zusammengefügt, einen Ausleger darstellen soll. Mit diesem Gebilde und Talje und Tau wurde aus dem Laderaum Material aller Art gehievt und an Deck abgelegt. Um einen freien Durchgang zu erreichen, nahm man die Bohlen der Stellage weg, ohne sich um die Wiederauslegung nach getaner Arbeit zu kümmern. Daß die Verbindungsteile des Galgens nicht einwandfrei verschweißt waren, bewies ein ähnliches Gebilde im Raum III, das abgerissen und bis auf den Doppelboden hinuntergestürzt war. Ob nur Materialschaden angerichtet wurde, konnte nicht mehr ermittelt werden, da ein Unfall in diesem Zusammenhang nicht gemeldet wurde.

Das zweite Foto stellt ein Stilleben in einem Maschinenraum eines Motortankers dar. Hier war eine Aufräumkolonne zum Abtransport von Eisenschrott und Holzabfällen eingesetzt. Am improvisierten Aufzug wurde der Marmeladeneimer angeschlagen und nach oben transportiert. Daß der Luftweg nicht ganz ungefährlich verlief, zeigten zwei ausrangierte Eimer, deren Bügel herausgerissen waren. Diesen Kolonnen wurden für ihre Arbeiten stabile Transporteimer zur Verfügung gestellt, trotzdem fischte man weiterhin aus den Mülltonnen nach den beliebten Farbtöpfen.

Im Bild III schließlich ist wiederum ein Bastler am Werk gewesen. Die Bohle, die mit einem Ende unter eine Windentrommel geklemmt war, erhielt als obere Abstützung eine hochkantstehende Holzkiste. Man sollte es nicht für möglich halten, auf was für Einfälle manche Bastler kommen. Nicht allein, daß eine Kiste als Widerlager ganz unmöglich ist, ist diese auch noch so dummerhaftig wie nur möglich aufgestellt. Zum Glück konnte diese Bastelei







noch so rechtzeitig entdeckt und beseitigt werden, daß ein Unfall vermieden werden konnte.

Alle drei Bilder sollten eine Mahnung an alle sein, solche und ähnliche Basteleien in Zukunft zu unterlassen.

Herrmann

De Goarn:

Mu is Tid to'n €rnten

In Gemüsgoarn is dat Ernten nu de Hauptarbeit. Trotz den veelen Regen is dat Gemüs bannig good wussen. De Bohn dreegt dütt Joahr besonners good. Ook de Kohl hett sick good entwickelt. Gurken, Wöttel, Porree un Sellerie stoht ook good. As in't Fröhjoahr dat Sain un Planten losgüng, wör wegen de Drögnis in de Eer mit sonn goode Ernt nich to reken. In'n Obstgoarn süht dat just so ut. De freuhen Birn un de Klorappel sünd all plückt un hebbt gooden Erdrag brocht. De Harvst- un Winterappel sitt soo vull, dat de Twigen de Last kuum drägen köön. Bi de Birnbööm is dat ook so. Ook se sit öber un öber vull. Wenn de Bööm noch nich to groot sünn, is dat good, de Twigen aftostütten, dormit se nich afbreekt, wat bi'n lütt beeten Wind leicht passieren kann. De Krohn von junge Obstbööm kann dorbi ganz kaputt breeken, denn

bit de Appel plückt warn köönt, duert ja noch goode veer bit soss Wochen. De Himbeerernte is nu ook vorbi. Nu ward glik de oolen Ruten kott öber de Eer afsneden un von de neen nich mehr wi soss Ruten an eene Plant stohn loten, bloß de stärksten Ruten blievt stohn. Dorch dat freuhtidige Utsniden ward de Ruten stabiler un dat Holt riept beeter ut. Düngt ward de Himbeern jetzt ook nich mehr. Dat ward in't Freuhjoahr mookt. Un noch een Deel: Kalk mögt Himbeern gornich. De wüll suren Boden un veel Humus. De Himbeern, so behandelt, givt een goode Vorutsettung, dat se den Winter good överstohn un in Freuhjoahr rechttidig an to wassen fang.

Veel Vergneugen in Goarn Jan Suppengreun



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

29. JULI 1960

25 Jahre Paul Dettloff, kfm. Angestellter Flb Franz Gabler, Modelltischler 231 Wilhelm Gunkel, Maler 223 Franz Gibramzik, Meister Hermann Kuncke, Vorarbeiter 262 Paul Heidtmann, kfm. Angestellter KR Gerhard Lange, Tischler 231 Karl Kaiser, Kalkulator Otto Rachow, Tischler 231 Walter Röhr, Meister Heinrich Rüdebusch, Brenner 255 Erich Arndt, Vorarbeiter 252 Arthur Trode, Tischler 231 Gustav Dickmann, Ausgeber 303 252 Reinhold Urban, Maschinenbauer Hermann von Eitzen, Pförtner Jonny Wülfken, Schiffszimmermann 633



Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Jubiläums sage ich der Betriebsleitung und den Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.

Franz Gibramczik

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

Otto Rachow

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

Paul Dettloff

Für die mir erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank. Jonny Wülfken Für die mir anläßlich meines 40jährigen Dienstjubiläums ausgesprochenen Glückwünsche, die Zuwendungen und erwiesenen Aufmerksamkeiten spreche ich hiermit der Direktion, der Betriebsleitung, der Verwaltung sowie allen beteiligten Kolleginnen berzlichsten Dank aus. Otto Sukowski und Kollegen meinen herzlichsten Dank aus. Otto Sukowski

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

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank.

Für erwiesene Aufmerksamkeiten anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums meinen herzlichen Dank.

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten danke ich der Betriebsleitung und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern recht herzlich.

Wilhelm Stöver

Für die vielen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum sage ich der Geschäftsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichen Dank. P. Heidtmann

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums er-wiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichen Dank. Karl-Heinz Parrow

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Anstreicher Gerd Presler mit Frau Ursula Marschinke am 31. 5. 1960

Schlosser Gerhard Wolff mit Frl. Ilse Lorenz am 16. 6. 1960 Helfer Günter Arendt mit Frl. Ursula Siebert am 24, 6, 1960 S'bauer Wolfgang Schmidt mit Frl. Monika Zeindl am 25. 6. 1960 E'Schweißer Siegfried Pielke mit Frl. Ilse Sahling am 1.7.1960 Schlosser Franz Müller mit Frl. Elfriede Klein am 1. 7. 1960 S'bauer Klaus Wischott mit Frl. Renate Tödt am 8. 7. 1960 Kranfahrer Herbert Jürges mit Frl. Marianne Rohwer

am 8.7.1960 E'Schweißer Uwe Hagen mit Frl. Elsa Homann am 8. 7. 1960 Kesselschmied Willi Klisch mit Frl. Anneliese Treichel am 8. 7. 1960

Bohrer Günter Eltermann mit Frl. Frauke Bielenberg am 16, 7, 1960

Werkzeugmacher Dieter Hübscher mit Frl. Anke Semken am 22. 7. 1960

M'Schlosser Hans-Jürgen Kaiser mit Frl. Elke Thal am 29. 7. 1960

Montageschlosser Karl Ryll mit Frl. Jutta Fahje am 29, 7, 1960 Elektriker Hans-Heinrich Suhr mit Frl. Gisela Klockow am 29. 7. 1960

Geburten:

Dreher Lothar Semmelhaack am 21, 5, 1960 Vorhalter Claas Claasen am 28, 6, 1960 Schlosser Hartmut Prorok am 7, 7, 1960 E'Schweißer Willi Stelling am 7. 7. 1960 Schiffbauer Arvid Brodersen am 8, 7, 1960 E'Schweißer Peter Harm am 11. 7. 1960 Helfer Hans-Joachim Weikusat am 11. 7. 1960 Tischler Heinrich Ehrhorn am 11, 7, 1960 Schlosser Paul Petrowski am 15. 7. 1960 E'Schweißer Ernst Niedzballa am 15. 7. 1960 Nieter Richard Koopmann am 27. 7. 1960 Ausrichter Ernst Peters am 28, 7, 1960 E'Schweißer Horst Kasichke am 31, 7, 1960

Tochter:

E'Schweißer-Anlernerin Elonie Deckert am 11. 4. 1960 E'Schweißer Erich Kloss am 4. 7. 1960 E'Schweißer Paul Gatzke am 7. 7. 1960 Heizer Engelbert Tkotz am 8. 7. 1960 E'Schweißer Gerd Rehanek am 8, 7, 1960 Tischler Franz Demski am 8. 7. 1960 M'Schlosser Günter Massmann am 9, 7, 1960 Techn. Zeichner Karl Schinler am 11. 7, 1960 Tischler Peter Peters am 15, 7, 1960 Schlosser Günter Oehler am 19. 7. 1960 Dreher Heinz Siegismund am 24, 7, 1960 Schlosser Dietrich Viol am 24. 7. 1960



John Reese, Schiffbauer, und seiner Frau zur goldenen Hochzeit unsere herzlichsten Glückwünsche!

Für erwiesene Aufmerksamkeiten anläßlich unserer goldenen Hochzeit sagen wir hiermit unseren aufrichtigen Dank. John Reese und Frau, Hamburg-Finkenwerder, Focksweg 21

Herzlichsten Dank für die so grobe Oberlaschung, and lation seitens der Werft, zu meinem 80. Geburtstag. Richard Paske Herzlichsten Dank für die so große Überraschung, die Gratu-

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines Ausscheidens aus dem Betrieb sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank. Fritz Schulz

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anläßlich des uns betroffenen schweren Verlustes sagen wir unseren herzlichsten Meta Clauß, Tochter und Schwiegersohn

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme sagen wir der Direktion, dem Betriebsrat und den Kollegen der DW. Else Hebling und Kinder





Auch der Klabautermann muß gelegentlich einmal Urlaub machen und sich erholen. Da er normalerweise an der Wasserkante und auf See sein Wesen treibt, wird er sicher auch seinen Urlaub irgendwo am Strand verbringen. Deswegen glaube ich, daß das Foto dieser Seite ganz gut hierher paßt.

Wir wollen hoffen, daß er sich gut erholt, um weiterhin mit Mut und Geschick die heißen Eisen unserer Werft anpacken zu können. Genauso hoffen und wünschen wir, daß alle Belegschafter, die in diesen Wochen in Ferien waren, sich gut erholt haben, obwohl es dann und wann ein bißchen zuviel geregnet hat, und wir hoffen weiter, daß alle diejenigen, die in den kommenden Wochen in Urlaub fahren, den strahlenden Sonnenschein erleben, den wir uns eigentlich für die gesamte Urlaubszeit gewünscht hätten.

Das nächste Mal wird sich an dieser Stelle, wie es nun schon seit Jahren guter Brauch ist, der Klabautermann wieder selbst zu Worte melden.

Inzwischen herzlichste Grüße

die Redaktion

Abendstimmung an der Nordseeküste (Aufn. Jens Rathje)

