

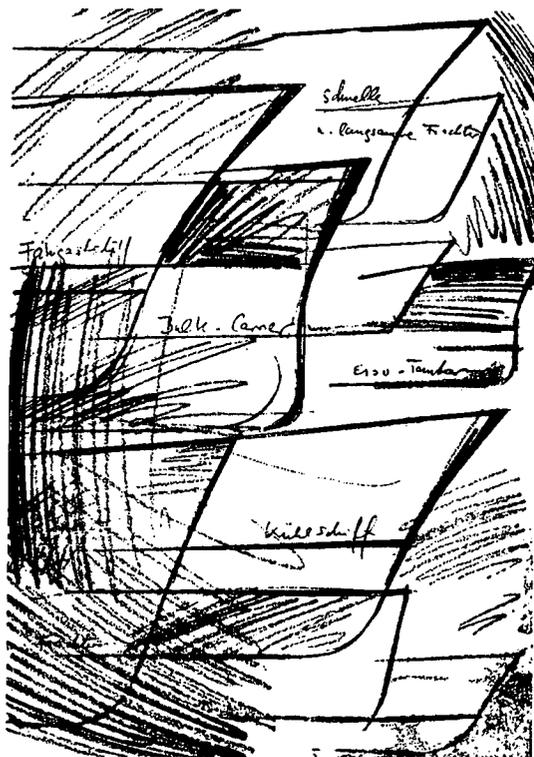


**DEUTSCHE WERFT HAMBURG**

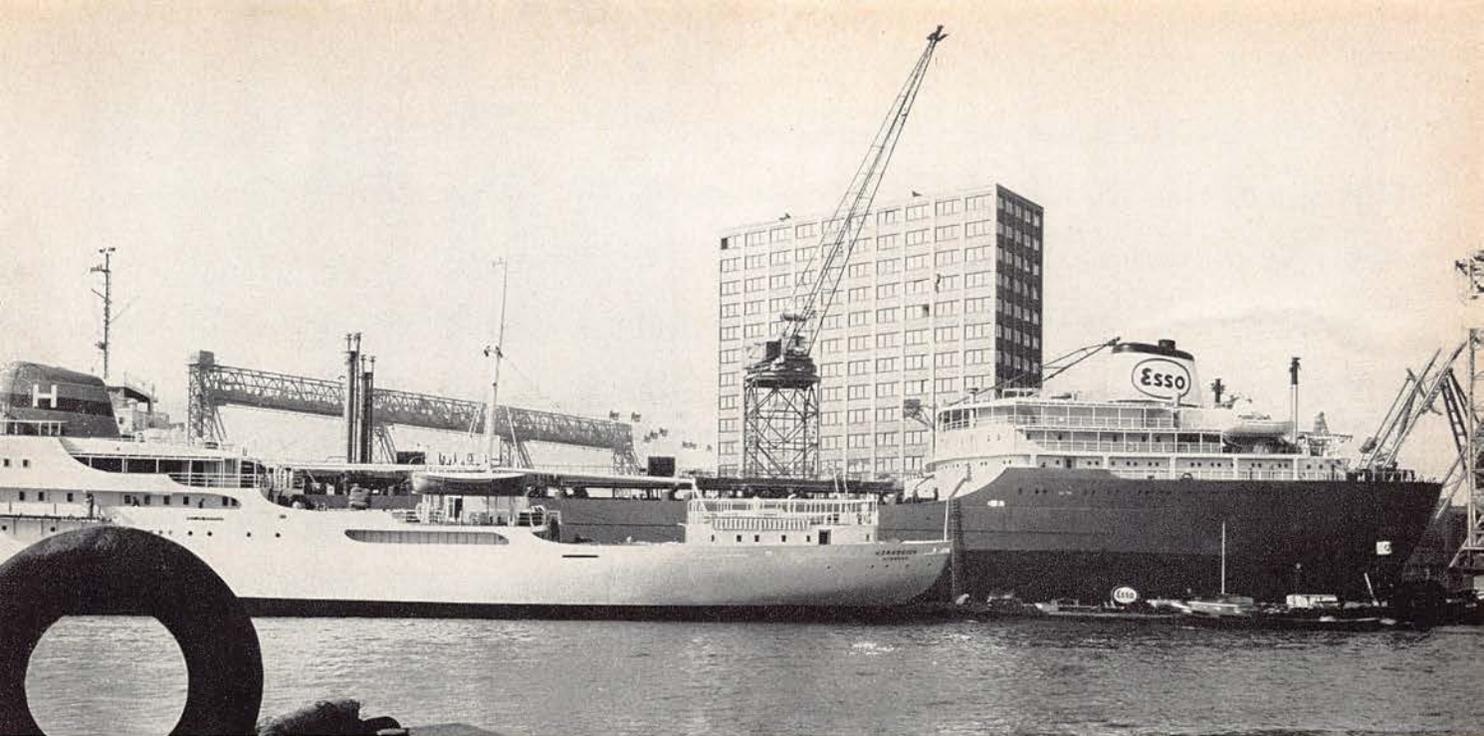
**WZ 9/60**

## Die nächsten Wochen . . .

Am 18. Oktober 1960 wird der Stapellauf des Schiffes Bau-Nr. 764 stattfinden. Bau-Nr. 764 wird ein Frachtmotorschiff von 11 000 t für die Hamburg-Amerika-Linie.



Titelbild: „DW-BUGFORMEN“  
Kompositionsstudie von Wolfram Claviez  
nebenstehend: Entwurfskizze



# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

20. Jahrgang · Nr. 9 · 29. September 1960

## Unsere Telefon- und Funksprechanlagen

Zu unserem Aufgabengebiet gehören die Telefon-, Uhren-, Signal-, Lautsprecher- und Funk-Anlagen. Unsere Telefonzentrale mit Vermittlung befindet sich im 1. Stock der Feuerwache, die Werkstatt im Keller dieses Gebäudes.

Das Wachstum unserer Werft kann man ganz gut an der Teilnehmerzahl der Telefon-Anlage ablesen; ebenso kann man ja die Größe einer Stadt an den 4-, 5- oder 6stelligen Telefonnummern erkennen. Bis 1937 bestand die Anlage aus 2 Halbgruppen zu 50 Teilnehmern mit manueller Bedienung; alle Verbindungen, auch die Hausverbindungen, wurden durch Telefonistinnen hergestellt. Diese Anlage befand sich am Finksweg, im früheren Lohnbüro. 1938 wurde im Gebäude der Feuerwache die erste halbautomatische Anlage für 200 Teilnehmer installiert; es gab damals 10 Amtsleitungen und 7 Querverbindungen zum Reiherstieg. Der Reiherstieg hatte damals 400 Teilnehmeranschlüsse und 25 Amtsleitungen. Durch den Ausbau des Geländes G II in Finkenwerder wurde eine weitere Anlage gegenüber dem heute noch stehenden I-Bunker (Holzlager) und im U-Bunker erforderlich, erstere mit 100 Teilnehmeranschlüssen, die letztere mit 200 Anschlüssen.

Nach den Fliegerangriffen auf den Reiherstieg kam eine Notzentrale auf dem Gelände des Hamburger Flugzeug-

baues hinzu, auf dem damals unsere Techniker untergebracht waren. Somit hatten wir vier Zentralen zu betreuen, die durch Querverbindungsverkehr miteinander Verbindung hatten. Kritisch wurde die Sache, als die Luftangriffe sich auf den Petroleumhafen konzentrierten; über den unsere Hamburg-Verbindungen liefen. So kam es, daß bei den häufigen Luftangriffen unsere Werft mitunter telefonisch vollkommen von der Außenwelt abgeschnitten war. Einen Ausweg gab es noch: wir hatten noch eine einzige Verbindung über Stade nach Hamburg, aber man muß sich das einmal vorstellen — eine einzige Stadtverbindung für 500 Teilnehmer! Das Personal unse-



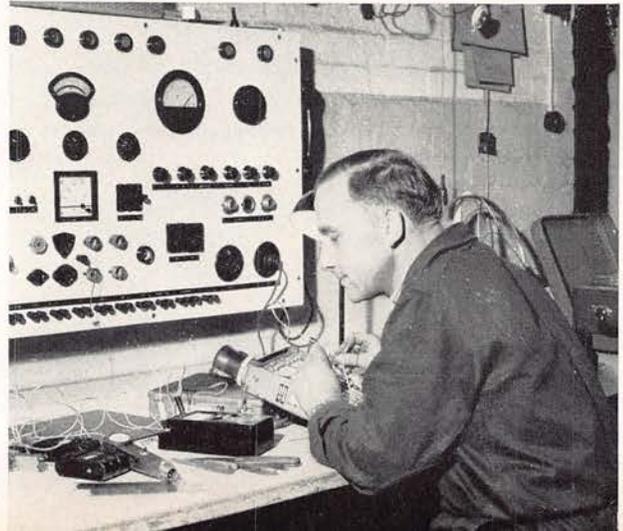
Frau Dalladas und Frau Bode am Vermittlungstisch

rer Werkstatt war während des Krieges ganz international: ein Russe, ein Holländer, ein Tscheche und ein Deutscher. 1946 wurde eine Anlage im 1. Stock der Feuerwache mit 60 Teilnehmeranschlüssen wieder aufgebaut. Heute ist diese Anlage auf 600 Teilnehmer mit 30 Amtsverbindungen angewachsen. Hinzu kommt der Betrieb Reiherstieg mit 150 Teilnehmerleitungen.

Die Vermittlung wird während der Hauptgesprächszeit von zwei Telefonistinnen bedient. Es kann einmal vorkommen, daß die Zentrale (Ruf-Nr. 9) sich nicht sofort meldet — man muß dann bedenken, daß häufig fünf bis sechs Gespräche, darunter Fernverbindungen, gleichzeitig einlaufen und abgefragt werden müssen. Dabei kommt es vor, daß einige Teilnehmer, die ein Gespräch anmelden, in der Eile ihren Namen und ihre Nummer nicht nennen; da muß die Telefonistin ein feines Ohr haben, um den Teilnehmer zu erraten. Was aber dann, wenn eine Vertretung den Dienst versieht? Dann gibt es unvermeidliche Rückfragen und viel Zeitvergeudung. Unsere Telefonistinnen sind sehr dankbar, wenn man sich auch einmal in ihre Lage versetzt.

Ich möchte nun auf die Aufgaben der Telefon-Werkstatt kommen. Da wäre zuerst das Überholen der Wähl-Anlage — die Wähler müssen bei der Beanspruchung der Anlage, wie sie sich bei uns auf der Werft nun mal ergibt, täglich überholt werden. Die Kontakte müssen gereinigt, geölt und erneuert werden. Zur Durchführung jedes Gespräches im Hausverkehr werden 154 Kontakte mit den dazugehörigen Relais und Hebdrehwählern in Tätigkeit gesetzt. Bei einem Gespräch nach Hamburg beläuft sich die Zahl der Kontakte schon auf 400. Wenn man bedenkt, daß in einem Wählerrahmen bis zu 40 Gespräche geführt werden können und wir vier Rahmen besitzen, so müssen in der Hauptgesprächszeit 64 000 Kontakte funktionieren. Man bedenke, daß schon bei einer einzigen schlechten Kontaktstelle ein Gespräch nicht zustande kommen kann. Auch die 1100 Telefonapparate bedürfen einer laufenden Überholung. Zu erwähnen wäre noch die Uhrenanlage mit ihren Pausensignalen. Da ist unsere Mutteruhr, die jede Minute 112 Nebenuhren weiterschaltet; jeden Morgen muß sie auf genaue Zeit geprüft werden.

Ein völlig neues Aufgabengebiet ist für uns das Funksprechen. Auch auf dieses Gebiet mußte sich die Werkstatt einstellen, um allen Anforderungen gerecht werden zu können. Da haben wir auf dem Helgen unsere Anschläger, die ihre Kommandos bei Nebel oder schlechtem Licht per Funk an die Kabelkran-Anlage übermitteln, wo sie dann für Einzelkatzen oder Gruppen durch Lautsprecher weitergegeben werden können. Auch diese Geräte müssen häufiger in unserer Werkstatt repariert werden, leider geht man nicht sehr sorgfältig mit ihnen um. Auch die vielerlei Kommando- und Lautsprecher-Anlagen in den Docks, fliegende Anlagen bei Stapelläufen und für Betriebsversammlungen sind von unserer Werk-



Bilder rechts, von oben nach unten:

Hans Liewald und Ernst Belau am Relaiszählengeber  
 Arthur Dimer und Lehrling Henry Wichmann beim Kabelausformen  
 Horst Lorenzen repariert Tischiersprecher  
 Harald Rolloff repariert ein Funksprechergerät

statt instand zu halten. Unsere Schiffbauhalle ist für die laufenden Betriebsversammlungen für Lautsprecher-Übertragungen leider wenig geeignet. Das viele Eisen der Dachkonstruktion und der Kranbahnen führt zu akustischen Rückkopplungen. Im übrigen müssen die Sprecher sehr nahe ans Mikrophon herantreten, damit sie gut verstanden werden.

Abschließend haben wir die Bitte: In den Fällen, in denen unsere Frauen von zu Hause aus anrufen und ihre

Männer bei vorkommenden Krankheitsfällen oder aus sonstigem Grunde dringend sprechen möchten, unbedingt die Kenn-Nummer ihres Mannes aufzugeben, die den Ehefrauen leider in den seltensten Fällen bekannt ist. Darum diese weitere Bitte an die Ehefrauen: Laßt Euch die Kenn-Nummer Eures Mannes aufgeben, da nur bei Bekanntgabe der Kenn-Nummer eine Unterrichtung des Verlangten möglich ist.

Hans Liewald

## Neue Hilfsschale für die Außenhautsektionen

Beim Aufbau eines Schiffes in der Sektionsbauweise ist der größte Bauteil die Außenhaut. Da alle einzelnen Bauteile (Platten, Spanten, Stringer) mehr oder weniger geformt sind, liegt es auf der Hand, daß die Außenhaut im Vergleich zu den übrigen Bauteilen im Schiff den größten Arbeitsaufwand erfordert. Maßnahmen, die zu einer Rationalisierung im Schiffbau führen sollen, sind infolgedessen für den Bereich der Außenhaut besonders lohnend.

Diese Erkenntnis ist nicht neu. Werften im In- und Ausland haben deshalb — jede auf ihre Weise — versucht, sich etwas Praktisches einfallen zu lassen. Auch die Schiff-

bauer der Deutsche Werft haben ein Instrument gebaut, das die bereits vorhandenen weitgehend verbessert. Leider sind Vorrichtungen dieser präzisen, soliden und praktischen Art teuer und machen sich erst in ein oder zwei Jahren bezahlt. Die Vorteile dieser Vorrichtung sind besonders augenfällig, da es nunmehr möglich ist, das Flammenrichten der fertigen Sektion in der Lehre, anstatt wie früher an Bord, durchzuführen.

Darüberhinaus kann auf diese Weise der größte Teil der Außenhautsektionen maschinell geschweißt werden. Es dürfte darum unserer Betriebsleitung nicht schwer fallen, die Order für den Bau einer zweiten Vorrichtung zu geben.

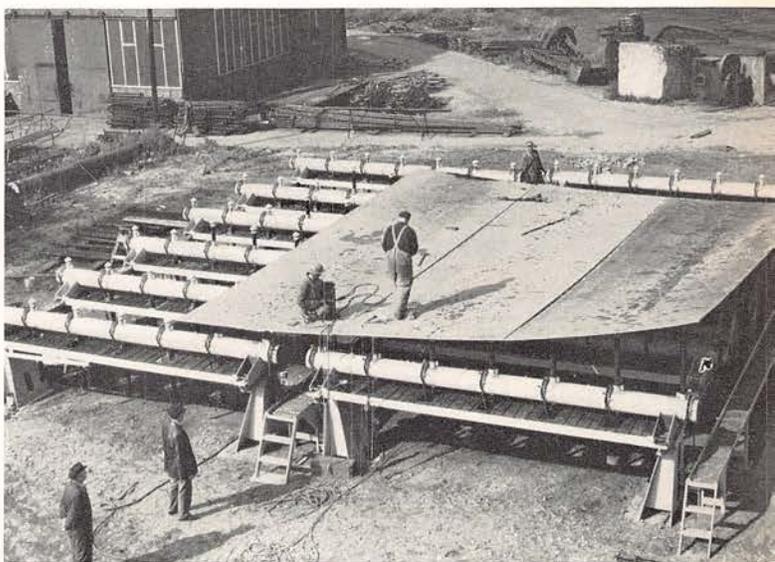
Um die weiteren Vorzüge dieser neuartigen Vorrichtung richtig zu verstehen, ist es notwendig, die einzelnen Ar-



Hilfsschale alter Art, die für jede einzelne Außenhautsektion neu angefertigt werden muß



Eine Außenhautsektion wird auf einer Hilfsschale alter Art montiert



Neue Vorrichtung für die Fertigung von Außenhautsektionen im Betrieb

beitsgänge der alten und neuen Arbeitsweise miteinander zu vergleichen.

*Alle Arbeitsweise:*

1. Modelle für Hilfsschale nach Plan anfertigen
2. Bleche nach Modellen anzeichnen
3. Bleche und Profile bearbeiten

4. Bearbeitetes Material zum Helgen transportieren
5. Pallung für Hilfsschale aufstellen
6. Hilfsschale montieren
7. Hilfsschale nach Gebrauch demontieren
8. Pallung wegräumen bzw. umbauen
9. Material zur Werkstatt transportieren zwecks weiterer Verwendung

*Neue Arbeitsweise:*

1. Aufmaßblatt nach Plan anfertigen
2. Vorrichtung einstellen nach Aufmaßblatt (1 Mann)

Wie aus der obenangeführten Aufstellung ersichtlich, sind anstatt neun Arbeitsgängen nur noch zwei erforderlich. Damit wird natürlich viel Zeit und auch Geld gespart.

Es sind noch weitere Pluspunkte zu nennen, jedoch würde es über den Rahmen der Wertzeitung weit hinausgehen, wollte man sich in die fachlichen Einzelheiten verlieren. Die ersten Sektionen sind unter Benutzung der neuen Vorrichtung gefertigt worden. Unsere Erwartungen betreffs Genauigkeit, Herabsetzung der Bauzeit und handlichem Arbeiten mit dem neuen Gerät sind weit übertroffen worden.

Wir Schiffbauer sind sehr erfreut über diesen Fortschritt und können kaum die Zeit abwarten, bis genügend Vorrichtungen dieser Art fertiggestellt sind, um alle erforderlichen Außenhaut-Sektionen auf diesem Wege zusammenbauen zu können.

Hartmann, FS 2

## Stapellauf Kühl-MS „Pentelikon“

Für die Reederei F. Laeisz lief am 25. August 1960 ein Frachtschiff vom Stapel, das den Namen „Pentelikon“ erhielt. Der Neubau wird den beiden an die Horn-Linie gelieferten Schiffen „Hornkoog“ und „Horndeich“ gleichen. Bei 134,5 Metern Länge über alles, 121,92 Metern Länge zwischen den Loten, 16 Metern Breite, 8,75 Metern Seitenhöhe und einem Tiefgang von 6,12 Metern wird das Vier-Luken-Schiff eine Tragfähigkeit von 4200 Tonnen aufweisen, während der Gesamtladerrauminhalt für Frucht ca. 245 000 cbf betragen wird. Als Antriebsmaschine wird ein MAN-Motor von 7250 PS Leistung eingebaut, der bei Schwerölbetrieb und Aufladung dem Neubau eine Geschwindigkeit von 18,5 Knoten geben soll.



Links: Kühl-MS „Pentelikon“ läuft vom Stapel

Unten: Die Taufpatin der „Pentelikon“, Frau Piening, mit Dir. Gräber und Dr. Scholz

Kapitän Piening, Reederei F. Laeisz

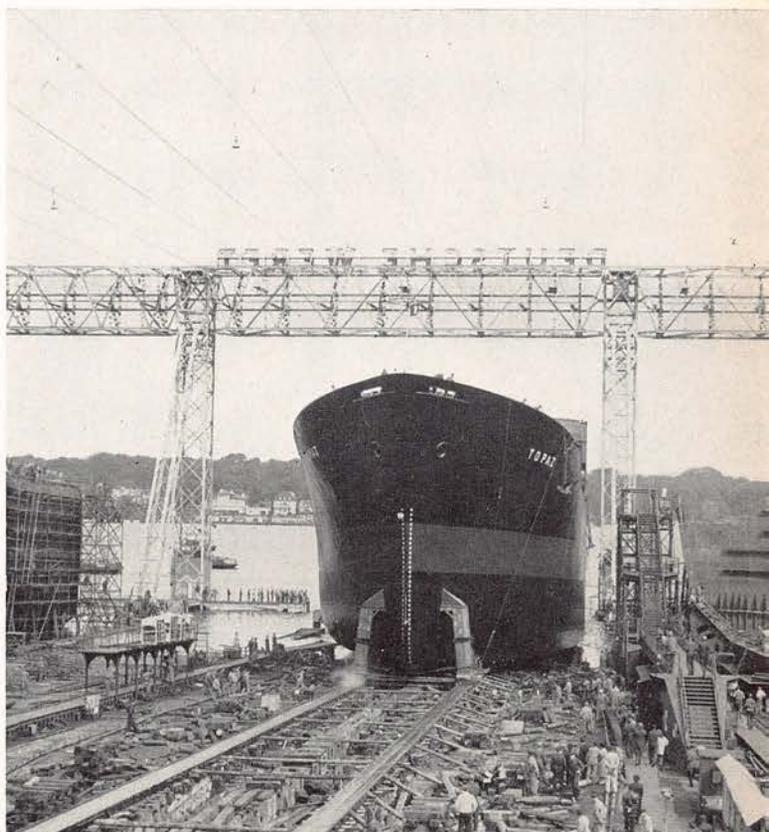


## MT „Topaz“ vom Stapel gelaufen

Für die Cargo Ships „El Yam“, Tel Aviv (Israel), lief am 31. August 1960 der Ein-Schrauben-Motortanker „Topaz“ vom Stapel. Der 187,5 Meter über alles bzw. 176,78 Meter zwischen den Loten lange und 23,32 Meter breite Tanker wird bei 9,77 Meter Tiefgang eine Tragfähigkeit von etwa 24 000 Tonnen besitzen. Ein MAN-Diesel mit einer Leistung von 9600 PS wird dem Tanker eine Geschwindigkeit von 15,24 Knoten geben.

Rechts: Die „Topaz“ läuft vom Stapel

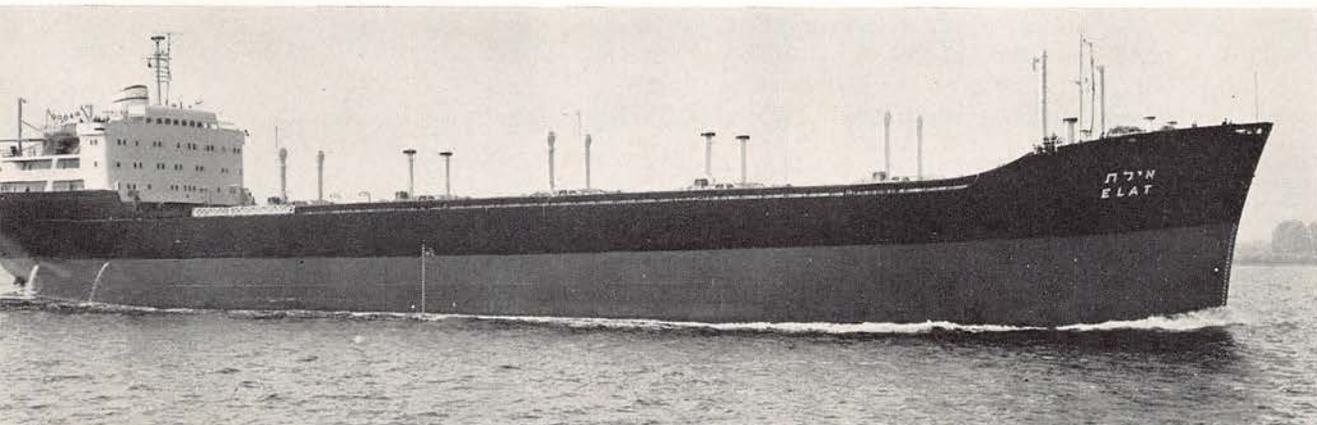
Unten: Frau Scholz, die Taufpatin der „Topaz“, Mrs. Daniel Recanati und Dr. Scholz

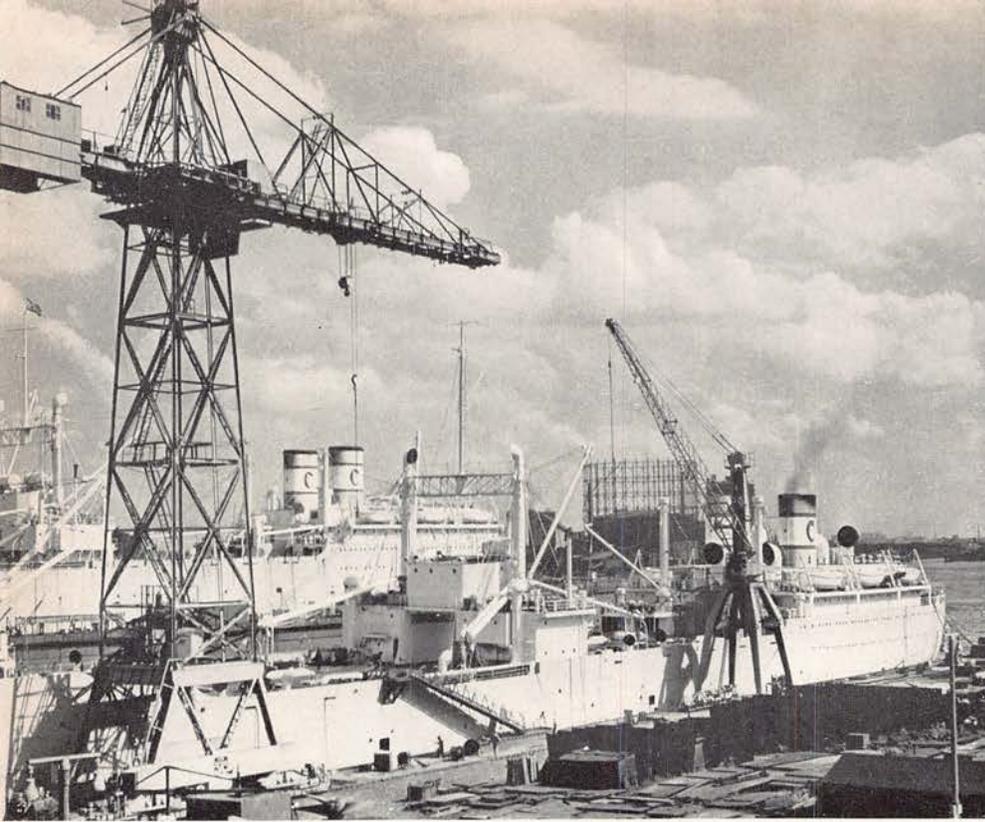


## Massengutfrachter „Elat“ übergeben

Die Probe- und Ablieferungsfahrt des Massengutfrachters „Elat“, über den wir in unserer Werkzeitung 7/1960 bereits ausführlich berichteten, erfolgte am 15. 9. 1960. Die „Elat“ wurde für die ZIM Israel Navigation Ltd., Haifa;

gebaut. Nochmals die technischen Daten: Länge zwischen den Loten 158,49 m, Breite 22,56 m, Seitenhöhe 14,72 m, Tiefgang 10,55 m, Tragfähigkeit 22 350 t, Maschinenleistung 9600 PS, Geschwindigkeit 15 Kn.





Zwei norwegische Walfangmutterschiffe am Reiherstieg 1959

# Wie steht es um den Walfang?

*Erinnert man sich der Spitzenschiffe, die die Deutsche Werft im Laufe ihrer Geschichte gebaut hat, fällt einem gewiß als eines der ersten die „Walter Rau“ ein, die 1937 in Finkenwerder erbaut wurde und mit 13 752 BRT bzw. 21 600 tdw eines der größten deutschen Walfangmutterschiffe war. Das Schiff befindet sich heute noch in der Wallfahrt, leider jedoch nicht für deutsche Rechnung. Es mußte nach dem Kriege abgeliefert werden und wurde 1946 Norwegen zugesprochen. Als „Kosmos IV“ erhielt es vor gar nicht langer Zeit eine neue Maschinenanlage, Diesel-Motoren anstelle der früheren Dampfmaschinen.*

*Der Walfang, so wurde in jenen Jahren immer wieder betont, spielte für die deutsche Ernährung eine wichtige Rolle. Unwillkürlich stellt man die Frage, wie es denn heute damit steht, nachdem Deutschland aus dem Walfang ganz ausgeschieden ist. Begnügen wir uns nur mit Importen oder hat die Jagd nach dem Riesen des Meeres überhaupt an Bedeutung verloren?*

*Als kürzlich die Preise für unseren Modellwettbewerb verteilt wurden, waren unter ihnen einige Exemplare von Wanda Oesaus interessanter historischer Studie „Hamburgs Grönlandfahrt“. Zweierlei geht aus diesem wie aus ihrem anderen Buch „Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt“ deutlich hervor: Einmal die Bedeutung, die dieser Zweig der Seefahrt einmal hatte und zum anderen die enormen Anforderungen, die er an die Männer stellte, die sich diesem rauhen Handwerk widmeten. Fangberichte aus jener Zeit sind wie spannende Abenteuer-Romane zu lesen.*

Fall, Fall! Owerall!“ war der Zauberruf der Grönlandfahrer, die im 17., 18. und 19. Jahrhundert im Nördlichen Eismeer dem Wal und den Robben nachjagten.

Dieser Fang- und Alarmruf schlug kräftiger ins Blut als Donnerschlag und Feuerhorn.

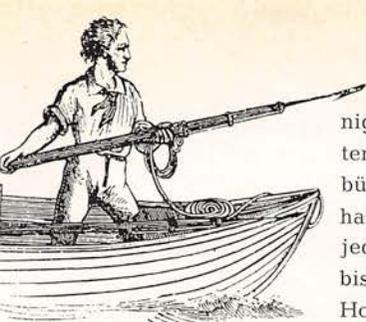
Wie man stand und lag, mitten aus dem Gottesdienst, vom Essen, aus der Koje, stürzte man in die Schaluppen (Fangboote), oft noch im Unterzeug, Jacke und Hose in der Hand, die manchmal erst viel später zwischen Ruder Schlag und Streichen angezogen werden konnten.

Die Botte surrten aus den Davits und „Roi an“, die Riemen

bogen sich vor Kraft und Widerstand. Man sauste an die Beute.

Leidenschaftliches Jagdfieber entbrannte in den Schaluppen und auf dem Mutterschiff.

Oben im Krähenest, der Ausgucktonne, saß der Kommandeur mit dem Gucker und dem Sprachrohr, meistens von dort oben durch Signale den aufregenden Kampf lenkend. Was an Bord geblieben war, kletterte in die Wanten, in die Saling und wurde nicht „satt, ein so anmuthiges Spectaculum wie das Wueten und Toben des Walfisches und das Fechten der Menschen“ anzuschauen. Es ist verbürgt, daß selbst alte Grönlandfahrer, die „oft und man-



nigmahl" eine Jagd gesehen hatten, ihre „Lust nicht genugsam büßen, noch Ersättigung deßhalb erlangen konnten, sondern jeder neuen Jagd von Anfang bis zum Ende abermals zusahen.“ Hochaufgerichtet, die Harpune in der Hand, steht der Harpunier

vorne im Boot (siehe Bild). Knappe Befehle an die Ruderer hinten bringen es möglichst nahe an den Fisch. „Der Harpunier, wann er kann, wirft den Wallfisch mit der Harpunen hinter das Blaseloch oder in das dicke Speck!“ Sobald der Wal die Harpune „im Leibe empfindet, so laufft er wie ein Pfeil niederwärts“. Oft geht er „in große Tiefen herab, und zwar mit einer solchen Geschwindigkeit, daß man Beyspiele hat, daß die Kinnladen oder der Schädel durch das Aufstoßen gegen den Boden zerbrochen wurden“.

Dabei rollt die an der Harpune befestigte Leine mit einer solchen Schnelligkeit ab, „daß der Rauch von dem Steven aufsteigt und man Wasser hinzugießen muß, damit er nicht in Brand gerathe“.

Nach und nach werden die 6 oder 7 Walleinen, die jedes Boot mit sich führt und deren Länge je 120 Faden (1 Faden rund gerechnet 1,80 m) beträgt, aneinandergepleißt. Andere Schaluppen eilen zum weiteren Entsatz herbei.

Kommt der Wal wieder nach oben, um Luft zu schöpfen (denn er atmet durch Lungen), fährt er bisweilen „mit einer solchen Heftigkeit gegen die Oberfläche, daß er ganz über dieselbe hinauspringt“.

„Was er in solcher furi antrifft, das muß alles zu Trümmern und zu Stücken gehen. Der Fisch fängt an zu wüthen und zu toben, daß die See wie ein Seiffwasser und lauter Schaum davon wird. Diß von sich schlagen aber ist ein viel größer Werk als jemand aus so bloßer Erzählung ihm selbst einbilden kann. Dann wann er mit den Finnen wieder seinen Leib schlägt, das gibt einen solchen Schall,

daß mans auff eine halbe Meilwegs hören kann. Wann er aber mit dem Schwantz ins Meer schlägt, das ist anders nicht, als wann man ein groß Stück Geschützes loß brennete“.

Die zweite und dritte Schaluppe schießen fest, und nun saust er davon mit Schaluppen und „etliche tausend faden Linien oder Stricke, schneller als ein Schiff segelt und wie ein Vogel flieget, das einem die Ohren sausen und oft grün vor den Augen wird und den Schwindel im Kopf veruhrsachet“. Wieder „kombt er herauff und gibt durch die Luftröhre eine solche Stimm von sich, daß mans auf eine halbe oder gantze Meilwegs hören kan. Doch der eine gibt ein größer Geläut als der andere“.

Das Spiel wiederholt sich, bis der Fisch müde wird und matt im Wasser liegt. Nun werfen die Harpuniere die Lanzen, die eigentlichen Mordwaffen, auf ihn und versuchen, ihn zu töten.

„Entwischt er aber mit einer und mehr Lantzen, so hat man allezeit mehr in Vorrath, bey 5, 6 oder 7 in jeder Schaluppe, die er oft alle aus 3, auch wol aus 4 Schaluppen im Leibe stecken hat und damit bundt bekleidet ist wie ein Schweinigel mit Stacheln.“

Immer von neuem stoßen die Harpuniere dem Wal die Lanzen, wenn möglich „hinter den Finnen etwas vorwärts in Herz und Lunge hinein. Sein brennend heißes Blut überströmt die Menschen und füllet die Schaluppen, wenn sie nicht ausweichen“.

„Er rafft seine letzten Kräfte zusammen, um sein Blut in hohen Strahlen auszublase und sich durch furchtbare Schläge zu rächen. Wehe denen, die nicht Zeit und Geschicklichkeit haben, auszuweichen! Ein einziger Schlag mit dem Schwantze zerschmettert die stärkste Schaluppe und zerquetscht die Kühnen, die sich ihm nahen.“

„Wann er sich nun verblutet, wird die ganze See daherumb davon gefärbet.“

(Aus W. Oesau, „Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt“)

## „Moby Dick“

*Der weltberühmte Roman Herman Melvilles „Moby Dick“ gibt uns Beschreibungen vom Leben an Bord eines amerikanischen Walljägers des 19. Jahrhunderts, der bei aller Phantasie und Dramatik des Geschehens beispielhafte Sachkenntnis verrät und als vollgültiges Dokument zu würdigen ist.*

„ . . . Es war gegen neun Uhr abends, als zum ersten Male auf dieser Reise der Tranofen in Betrieb gesetzt wurde. Stubb hatte dabei die Aufsicht zu führen.

„Alles klar? Dann Luke auf und los! Smutje, du machst Feuer.“ Das war nicht schwierig, denn im Laufe der langen Fahrt hatte der Zimmermann alle seine Späne in die Feuerlöcher gestopft. Das erstemal auf einer Walfangreise muß der Tranofen eine Zeitlang mit Holz geheizt werden. Später wird es nur noch zum Anfeuern gebraucht, dann wird die Glut mit ausgekochtem Speck unterhalten, mit den dünnen, schrumpfligen Grieben, die immer noch stark ölhaltig sind. Wie ein Menschenfeind, der sich selbst

verzehrt, wie ein wohlbeleibter Märtyrer liefert der Wal in seinem eigenen Leibe den Brennstoff zu seinem Feuer. Wenn er nur auch den Qualm verbrennen wollte, den er erzeugt, denn der ist eine Qual. Entrinnen kann man ihm nicht, eine Weile muß man es wohl oder übel in dem unbeschreiblichen Gestank aushalten. Nach wüsten Hinduriten riecht es, nach Scheiterhaufen, auf denen Leichen verbrannt werden. Am Jüngsten Tage mag ein solches Lüftchen wehen, vom linken Flügel her. Wer eine Walverbrennung miterlebt hat, für den ist die Hölle kein leerer Wahn.

Gegen Mitternacht war der Ofen in vollem Betrieb. Wir hatten den Kadaver losgeworfen und Segel gesetzt. Der Wind wurde frischer. Stockfinster war es auf dem aufgewühlten Meer, doch dann und wann züngelte die Finsternis herauf. Dann waren alle Stage und Brassens, alle Schoten und Toppannten bis oben hinauf hell erleuchtet wie in einer antiken Seeschlacht, wenn griechisches Feuer lohte. Die brennende „Pequod“ machte Fahrt, als hätte sie

ohne Erbarmen eine Rache zu vollstrecken, ganz wie die Briggs jenes kühnen Hydrioten Canaris, wenn sie aus den mittelalterlichen Häfen mit ihrer Fracht von Pech und Schwefel in See stachen, um mit lodernden Segeln über die türkischen Fregatten herzufallen, daß sie in Flammen aufgingen.

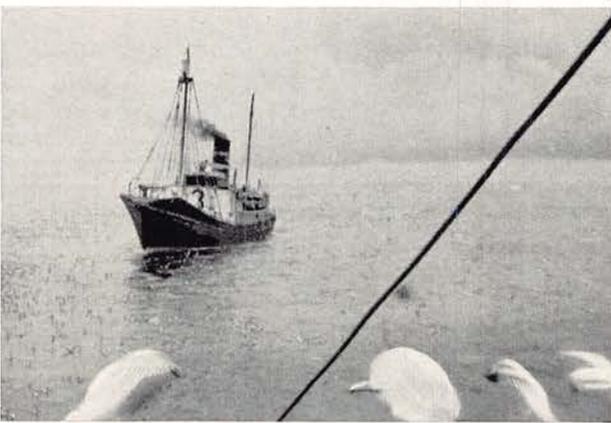
Der Lukendeckel war vom Ofen abgenommen und lag als breite Kaminplatte davor. Hier walteten die heidnischen Harpuniere ihres Amtes als Heizer. Mit riesigen Zinken stießen die wilden Tatarengestalten zischende Speckmassen in die siedeheißen Kessel oder schürten das Feuer darunter, daß aus den Türen die ringelnden Flammen herausfahren wie Nattern, um die Kerle in die Füße zu stechen. In düsteren Schwaden wälzte sich der Rauch in die Nacht hinaus. Wenn das Schiff überholte, schwappte das brodelnde Öl mit, begierig, den Heizern ins Gesicht zu springen. Am anderen Ende der großen Feuerstelle stand gegenüber den Ofentüren das Spill wie eine Bank

vor dem Kamin. Dort lungerten, wenn es sonst nichts zu tun gab, die Wachen herum und schauten ins Feuer, bis es ihnen fast die Augen ausbeizte. Der Feuerschein huschte über schweiß- und rußverschmierte Gesichter und zottige Bärte, aus denen barbarisch weiß die Zähne gleißten. Schnöde Abenteuer wurden erzählt, und das Schreckliche wurde zum Scherz. Wie die Flammen aus dem Schornsteinloch flackerte wüstes Gelächter auf, während die Harpuniere ihre riesigen Gabeln und Kellen hantierten. Und der Wind heulte, und die Seen spritzten, und ächzend stampfte der Bugspriet. Doch das Schiff mit der roten Hölle an Deck schoß tiefer und immer tiefer hinein in die Finsternis des Meeres und der Nacht, höhnisch mit den Pottfischzähnen knirschend und frech von allen Planken um sich geifernd. Mit Wilden und leichenfressendem Feuer an Bord stampfte die „Pequod“ in die schwarze Nacht hinaus, das rechte Gehäuse für die Seele ihres besessenen Schiffers . . .“

## Auf der „Walter Rau“

*Im 20. Jahrhundert sieht es anders aus. Wir brauchen nicht lange zu suchen, um einen Vergleich zu haben. Unser Hein Fricke war selbst mit in der Antarktis mit der „Walter Rau“. Seine Berichte, die seinerzeit in der Werkzeugzeitung der DW 1938 veröffentlicht wurden, sind in ihrer trocken-würzigen seemännischen Kürze ein würdiges Gegenstück der Neuzeit zu den oben zitierten historischen Berichten:*

„Der Wal ist noch nicht ganz hochgeholt, und schon sind auch die Flenser mit ihren Messern am Werk. Sie schlitzten den Speck zu beiden Seiten und ebenfalls oben, von hinten nach vorn, bis aufs Fleisch ein. Beim Abspecken auf dem Achterplan braucht man vier Winden. Zwei werden zu-

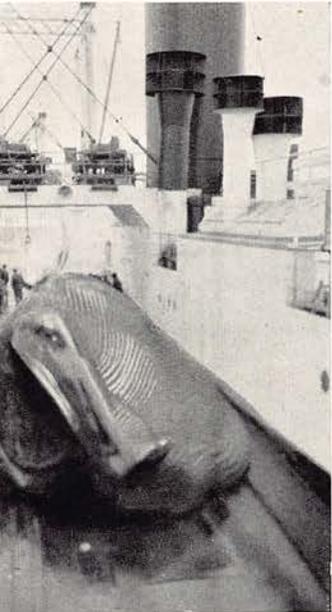


Fangboot, Wale

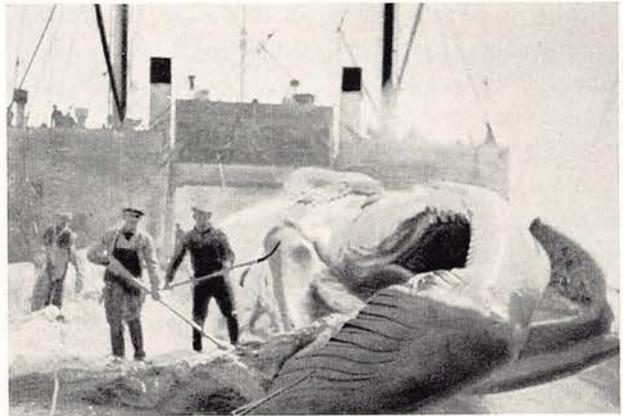
nächst zum Halten und Umkanten des Wales angeschlagen, indem eine an der hochstehenden Seitenflosse nach einer Seite und die andere im Speck befestigt unter den Wal durch nach der anderen Seite zieht, so wird dann der Kadaver erst mal festgehalten. Mit den beiden anderen Winden auf dem Mittelaufbau wird nun der obere Speck

heruntergezogen. Zunächst wird am Kopfe der Speck etwas gelöst, man schneidet ein Loch hinein und steckt von der Innenseite einen Stahlstropp mit Holzwirbel durch, worin dann der Windenrenner eingehakt wird. Unter heftigem Geknister wird der Speck regelrecht heruntergerissen, wobei die Flenser auf dem Rückenteil nur den nicht abreißen Sehnenverbänden mit dem Flensmesser etwas nachhelfen müssen. Auf der Bauchseite muß unter vorsichtigem Anhieven erst das zwischen Speck und Zunge liegende wässrig-blutige Fleischgefüge gänzlich mit den Messern abgelöst werden, von der Seitenflosse an zieht dann die Winde den letzten Teil fast ohne Hilfe. Von der Zunge löst man noch das blutige Fleisch, welches durch den Slip über Bord geht, und schleift mit einer Winde die Zunge bis vor die Kocheröffnung. Als nächstes wird dann der bis zu acht Meter lange Unterkiefer abgetrennt. Man hievt ihn mit einer Winde am Vorderende an; einige kräftige Schläge mit dem Flensmesser auf die Kiefergelenke, und schon stürzt der Kiefer an Deck. Nun geht das Umkanten vor sich, wobei nach Überwinden des Schwerpunktes das Tier mit voller Wucht herumrauscht, auf Deck schlägt und schwere Erschütterungen hervorruft. Der untere Teil liegt jetzt oben und wird ebenfalls abgespeckt. Das wuchtige Aussehen ist durch das Abspecken mächtig geschmälert, und der Wal ist wesentlich kleiner geworden. Auf dem Achterplan ist die Arbeit am Wal somit beendet. Mit zwei Winden hebt man die Schwanzklaue ab — sie schwebt zum Teil frei über Deck —, setzt sie am Kopfe ab, schäkelt die Klauwindenrenner ein, und dann poltert sie den Slip herunter, bis sie schließlich wieder hoch am Heck hängt, klar zum nächsten Aufholen. Inzwischen ist am Schwanzstropp schon der Renner der Verholwinde angeschlagen, und der Wal wird damit bis auf den Vorplan geholt. Der große Unterkiefer wird gleich hinterher bis zu den Knochensägen geschleift und zerschnitten. Der nach vorn gezogene abgespeckte Wal wird sofort wieder von Lemmern (Fleischschneidern) überfallen. Jeder

hat seine bestimmte Arbeit, und in kurzer Zeit bleibt von dem großen Brocken nichts mehr nach. Zwei Mann schneiden etwa vier Meter vom Schwanzende ringsum bis aufs Rückgrat das Fleisch ein; es bedarf dann nur noch eines kurzen Zuges mit der Verholwinde, und zwischen den Wirbeln reißt es ab. Das so abgetrennte Stück wird weiter nach vorn mit einer anderen Winde hochgehievt, die größten Fleisch- und Speckmassen noch abgetrennt, dann die Wirbel abgehackt und sogleich in die Kocheröffnungen geworfen. Der Oberkiefer wird auch schon mit einer Winde zur Seite gehievt; beim Schlund trennt man ihn durch Schneiden und Schlagen mit den Flensmessern ab. Die großen Barten werden herausgeschnitten und über Bord gehievt, der Kiefer zur Säge gezogen . . .“



„ . . . Die ganze Verarbeitung der Wale ist eine recht rauhe Angelegenheit. War die Arbeitsleistung anfangs auch nicht so groß, so konnte sie doch im Laufe der Zeit bei einiger Übung auf das Dreifache gesteigert werden. Je schneller die von den Fangbooten angelieferten Wale verarbeitet werden, desto besser sind alle daraus gewonnenen Produkte, sei es Öl, Futtermehl, Konserven, Gefrierfleisch oder Fleischextrakt. Ein nur vierundzwanzig Stunden



alter Walkadaver ist bereits von einem frisch geschossenen Tier zu unterscheiden, denn er ist schon beträchtlich stärker aufgedunsen. Die zur Verarbeitung eines Wales benötigte Arbeitszeit beläuft sich bei Hochbetrieb im Mittel auf dreißig Minuten. In einer Schicht konnten 20 bis 21 Tiere an Deck geholt und verarbeitet werden. Es waren einzelne Wale dazwischen, die eine Vierzig-Tonnen-Winde nicht heraufzuholen vermochte, es mußte dann die zweite mit angespannt werden. Bei dem forcierten Arbeitstempo geht auch mancherlei zu Bruch, und die Reparatere, wie zum Beispiel Schmiede, haben vollauf zu tun, um alles wieder hinzutrimmen. Beim Fleisch-, Speck- und Knochenziehen geht mancher Haken mit in die Kocher, und immer wieder müssen neue angefertigt werden. Die Klappböcke an Deck sind verwürgt, die Winden haben krumme Vorgelegewellen und verbogene Pleuelstangen, alles muß so schnell wie möglich wieder repariert werden, damit keine Stockung eintritt.“

## Fabriksschiffe heute und morgen

*Die Technik des Walfanges und der Walverarbeitung ist damit anscheinend auf ihrem Höhepunkt angelangt. Es wird sich in den letzten 25 Jahren kaum Wesentliches verändert haben. Aber warum hört man nichts mehr vom deutschen Walfang?*

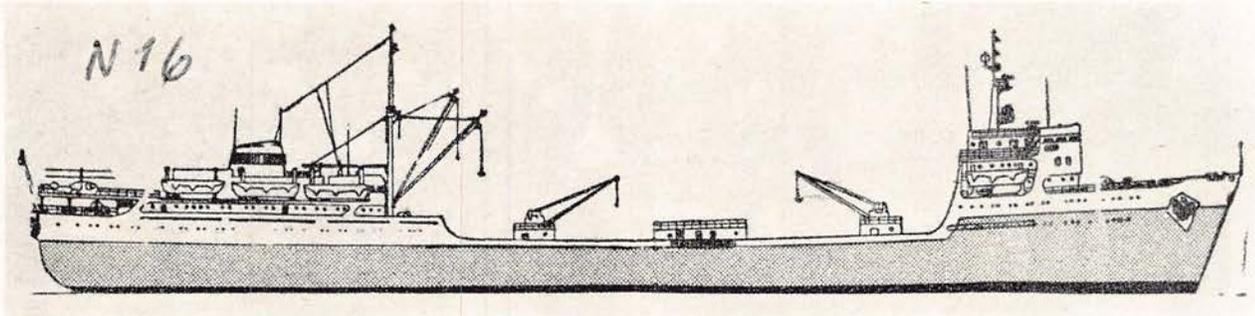
Die Wirtschaftszeitungen berichten über die großen Walfangmuttersschiffe in letzter Zeit auffallend häufig — in diesem Zweig der Seefahrt vollziehen sich offensichtlich erwähnenswerte Veränderungen. Zugleich ist viel von neuen, bis zu 15 000 tdw großen Fischereimuttersschiffen die Rede, die fertiggestellt, auf Kiel gelegt oder in Auftrag gegeben worden sind; ein neuer Zweig der Großfischerei auf den Weltmeeren scheint sich zu entwickeln.

Betrachten wir zunächst den Walfang. Aus Nordwesteuropa waren in der Saison 1959/1960 in der Antarktis acht norwegische, drei britische und eine niederländische Fangflotte mit je einem Verarbeitungsschiff und durchschnittlich 10 Fangbooten im Einsatz. Japan entsandte sechs Walfangmuttersschiffe mit den dazugehörigen Fangbooten und die Sowjetunion zwei Flotten. Diese beiden

Länder erweitern laufend ihren Anteil am Walfang. 1956 kauften die Japaner von Onassis dessen Fangflotte, die von der peruanischen Regierung daran gehindert worden war, vor der Westküste Südamerikas innerhalb der 200-Meilen-Zone auf Walfang zu gehen. Im Sommer dieses Jahres übernahm die gleiche japanische Gesellschaft von einer britischen Firma deren 15 000-BRT-Fabriksschiff, ein 10 000-BRT-Kühlschiff und sieben Fangboote. Und jetzt melden die Zeitungen, daß auch die niederländische Fangflotte in japanischen Besitz übergehen wird. Von norwegischer Seite werden bisher keine Verkäufe gemeldet, allerdings berichten die Norweger, das Fangergebnis 1959/1960 sei das schlechteste seit 1938/1939 gewesen. Trotzdem erweitert auch die Sowjetunion laufend ihren Bestand an Fangflotten. 1959 fuhr die „Sowjetskaja Ukraina“ (36 000 BRT) erstmalig in die Antarktis, ein Schwesterschiff ist in Bau, vor wenigen Wochen ist das zum Walfang-Verarbeitungsschiff umgebaute frühere Hapagschiff „Hamburg“ in Dienst gestellt worden. Zwei weitere Neubauten unbekannter Größe will die Sowjetunion bei ausländischen Werften in Auftrag geben.

Diese gegensätzliche Entwicklung des nordwesteuropäischen und des japanischen bzw. sowjetischen Walfangflottenbestandes erklärt sich aus dem Rückgang der Walölpreise von 127 £ je Tonne (1950) auf 63 £ im Frühjahr 1960. Die Japaner glauben, bei ihren niedrigen Löhnen und durch die Verwertung des Walfleisches als Volksernährungsmittel noch rentabel arbeiten zu können. Und die Sowjetunion schätzt harte Devisen, zum Beispiel unsere D-Mark, aus dem Erlös des Walölverkaufs an die Bundesrepublik, hoch ein, um ein wenig rentables Unternehmen noch auszubauen. Diese Forcierung des Walfangs ist ein-

an der 22. Stelle der Weltrangliste stand und 1959 bereits den 5. Platz im Fischfang erreicht und in der Fischmehlproduktion sogar alle anderen Länder überflügelt hatte. Auch die Japaner haben neue Fischfanggebiete erschlossen, so fangen sie vor der Küste Westafrikas Thunfische, sind allerdings an Stützpunkte mit Kühlanlagen in Dakar und an der Elfenbeinküste gebunden. Die Absicht der Japaner, auch an der irischen Küste einen solchen Stützpunkt anzulegen, scheiterte bisher an dem Widerspruch der irischen Regierung. Inzwischen haben auch die Norweger eine Fischfangexpedition nach Westafrika entsandt. Die



Modernes 15 000-tdw-Fischereimutterschiff

germaßen überraschend, da zu befürchten ist, daß die Wale in absehbarer Zeit auch in der Antarktis ausgerottet sein werden. 14 500 Blauwaleinheiten dürfen jährlich abgeschossen werden. So bestimmt es die Washingtoner Walfangkonvention, der sich die Sowjetunion allerdings nicht angeschlossen hat. Demgegenüber wurden 1959/1960 über 17 000 Blauwaleinheiten erlegt. Dem Walfang sind also nicht nur wirtschaftliche, sondern auch natürliche Grenzen gesetzt.

Ganz anders scheinen die Aussichten für den Einsatz der Fischfabrikschiffe zu sein. Der Fischreichtum der Ozeane gilt als unerschöpflich. Sich seiner zu bemächtigen, also nicht nur in küstennahen Gebieten, sondern auch weit draußen auf den Weltmeeren und in größeren Tiefen zu fischen, setzt allerdings andere als die bislang gängigen Fischereifahrzeuge voraus. Diese modernen und größeren Schiffe werden in der Gegenwart entwickelt, da man begriffen hat, daß man in Zukunft immer mehr auf den Reichtum des Meeres zurückgreifen müssen, wenn die rasch zunehmende Bevölkerung unseres Planeten nicht verhungern soll.

An der Erschließung neuer Fischfanggebiete und der Entwicklung großer Fischfabrikschiffe mit modernen Verarbeitungseinrichtungen und Kühlanlagen sind die verschiedensten Nationen beteiligt. Die Behinderung der Walfangflotte Onassis' durch die Peruaner hängt ursächlich mit dem Aufbau einer nationalen Fischereiflotte und Fischverarbeitungsindustrie in Peru zusammen, das 1956 noch

Russen sind nicht nur noch weiter ins Polareis vorgedrungen, sondern in diesem Sommer auch mit einer Flotte von 160 Schiffen, darunter mit Einheiten von 15 000 t, und einer Gesamtbesatzung von 25 000 Mann vor der Küste Neufundlands und Kanadas aufgetaucht. Da ihnen Stützpunkte dort nicht zur Verfügung stehen, werden Fischerei-Mutterschiffe eingesetzt, die die verarbeiteten Fänge der Fangboote an Transportschiffe mit Kühleinrichtungen abgeben. Ähnlich operieren die Russen im nördlichen Pazifik. Die großen Neubauten erhält die Sowjetunion aus Kiel, Rostock, Danzig, aus Japan und auch von eigenen Werften. Die nordwesteuropäische Fischerei, so schrieben Fachleute noch vor wenigen Monaten, werde sich in den nächsten 15 Jahren auf einen wesentlich kleineren Schiffstyp (3500 BRT) einstellen, zumal die im Fischfang vorherrschenden Mittelbetriebe größere Einheiten kaum finanzieren könnten. Inzwischen wurde jedoch bekannt, daß ein englischer Unternehmer einen ausgedienten britischen Flugzeugträger von 15 700 t in ein Fischereimutterschiff umbauen lassen und zusammen mit 35 Trawlern auf die Reise schicken will. Diese Fangflotte soll erstklassigen Frostfisch für den englischen Markt abliefern. Damit ist auch im Nordseeraum der Schritt zum großen Fischverarbeitungsschiff vollzogen.

Es bleibt zwar abzuwarten, was die Nordseeländer in den kommenden 10 oder 15 Jahren den von der Sowjetunion geplanten 100 Fabrikschiffen entgegensetzen werden. Sicher aber werden durch diese Entwicklung den Werften neue Aufgaben gestellt.

cl-kr

# BILDER EINER AUSSTELLUNG

von Dr. Günther Albrecht

Museum für Hamburgische Geschichte

Nicht nur die Modelle, auch die Bilder unserer Ausstellung sind „Schiffe unter Glas“. Sie geben einen Eindruck von dem Schaffen zweier Maler, die sich zum Gegenstand ihrer Arbeit vorzüglich Schiff und Schiffbau gewählt haben: Wolfram Claviez und Jochen Sachse.

Für den Leser der Werkzeitung sind diese Namen längst nicht mehr unbekannt. Seit Jahren sieht er Reproduktionen von Werken dieser Künstler und kennt damit gleich zwei Vertreter eines Gebietes, das von der Malerei heute nicht sehr gepflegt wird. In ihren Bildern öffnen sich überdies zwei tief getrennte Vorstellungswelten. Auch der oberflächliche Betrachter wird sich kaum weiter auseinanderliegende Darstellungsweisen gemeinsamer Themen vorstellen können.

Diese ungewöhnliche und interessante Bildversammlung wollen wir zu nutzen versuchen, um im Hin und Her der Betrachtung ein wenig in die Arbeit und Absicht beider Maler einzudringen.

Jochen Sachse, der jüngere von beiden, bekennt sich ohne Vorbehalt zur großen Tradition der Marine- und Seemalerei des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts. Seine Bilder erinnern uns an Namen wie Schnars-Alquist, Stöver, Spurling und an Walter Zeeden, den Sachse als seinen eigentlichen Lehrmeister ansieht.

Ist es nicht gefährlich, heute noch an einer Richtung festzuhalten, die schon zur Zeit ihrer höchsten Entwicklung bald isoliert war? Arbeitet der Maler damit nicht zeitwidrig, „anachronistisch“? Das schon, Sachse

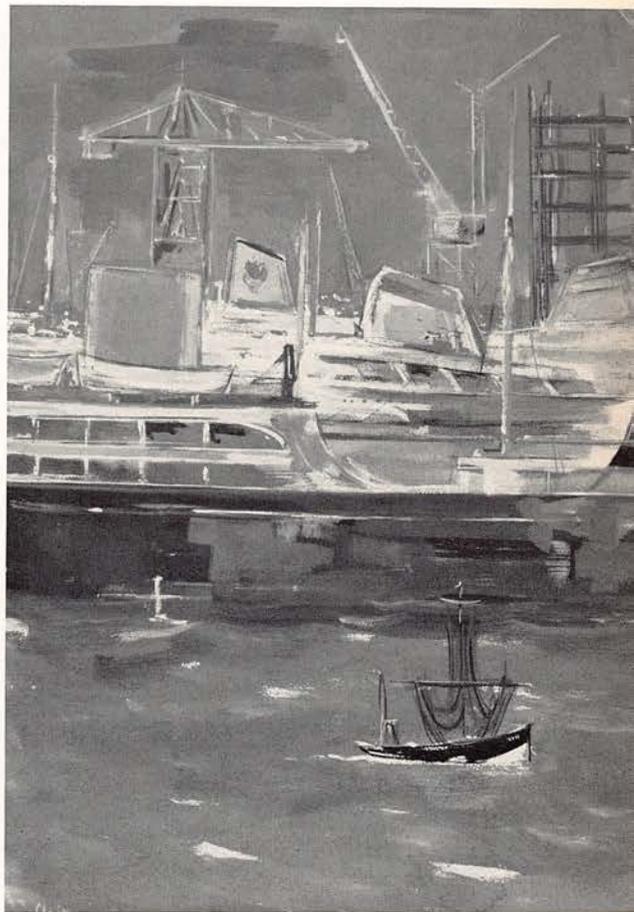


Abb. 1  
„Schiffe am Ausrüstungskai der DW“,  
Aquarell von Wolfram Claviez

schließt sich mit dieser Bindung an eine Tradition von der Entwicklung in seiner eigenen Zeit ab, aber weil er es bewußt tut, können wir eigentlich nicht von einer Gefahr reden. Sachse will in dieser Schule wurzeln, er schafft sich damit eine feste Begrenzung in klarer Selbsteinschätzung. Er sucht eine Entwicklung in der Technik, in der Vervollkommnung, nicht in der Veränderung.

Ist das Kunst? Jochen Sachse würde etwa antworten: „Wenn Kunst immer das Neue suchen muß, immer neu sein muß, um Kunst zu sein, dann bin ich kein Künstler. Ich will nicht „neu“ sein, mein Ziel ist die exakte Marine- und Seemalerei.“ Wie würden wir hier entscheiden? Diese Zielsetzung wird durch den Weg verständlich, auf dem Sachse zur Malerei kam. Hier wendet sich nicht

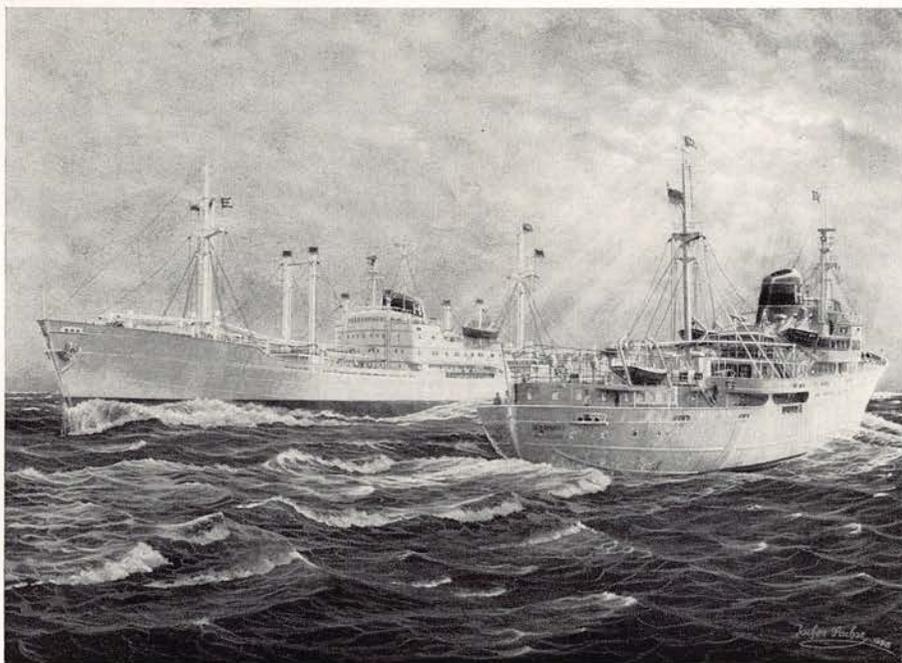


Abb. 2  
„Horncap“ und „Hornbelt“,  
Aquarell von Jochen Sachse

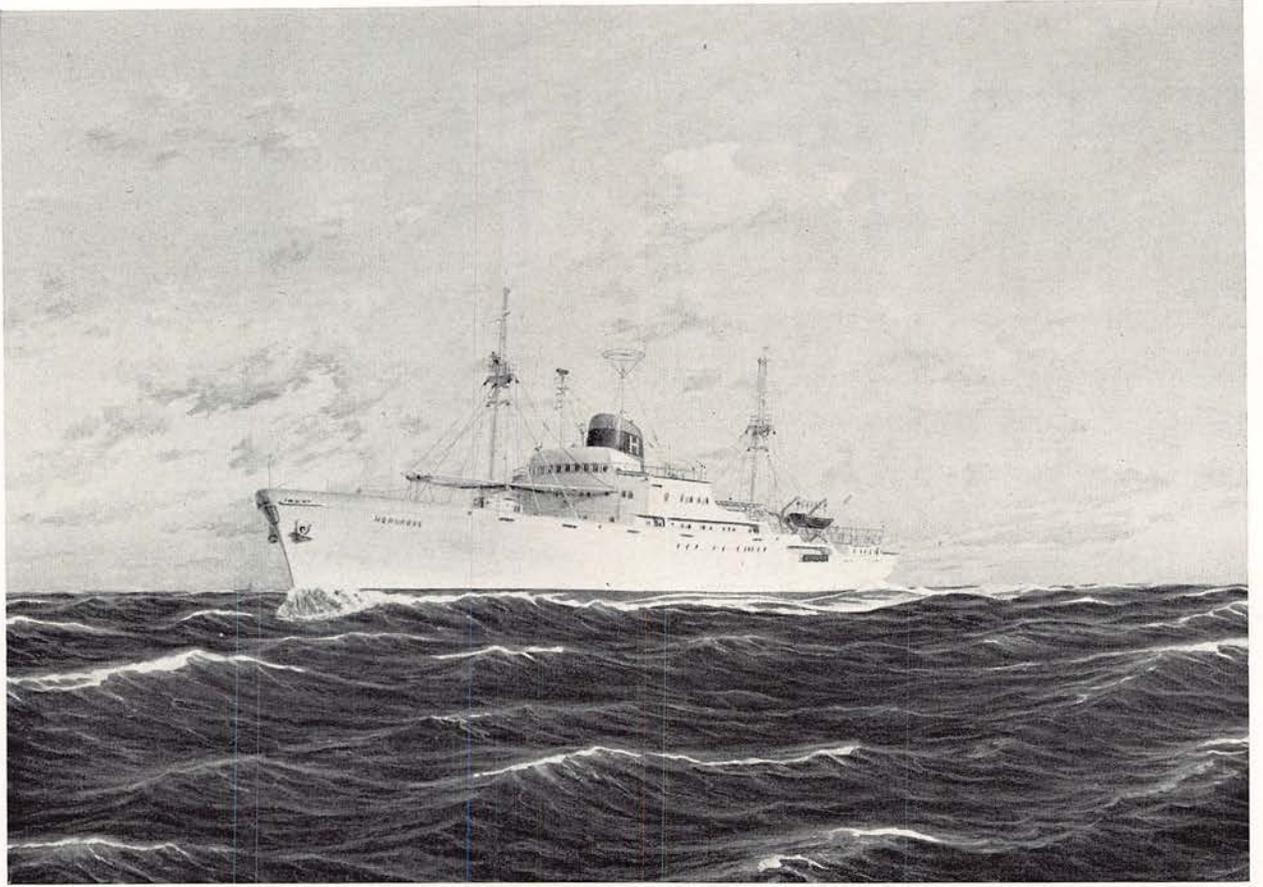


Abb. 3 (oben): „Hornkoog“

Abb. 4 (unten): „Horncap“, Aquarelle von Jochen Sachse

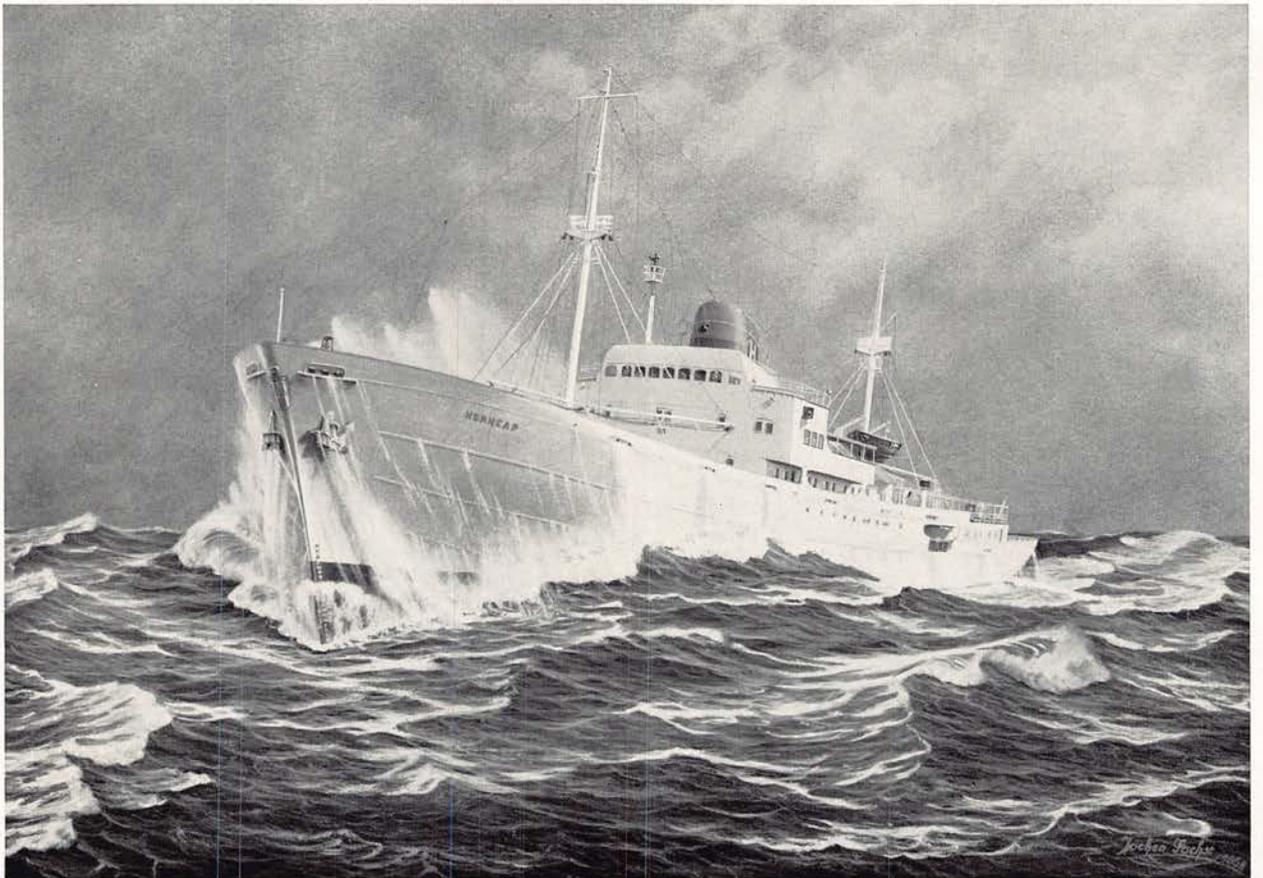


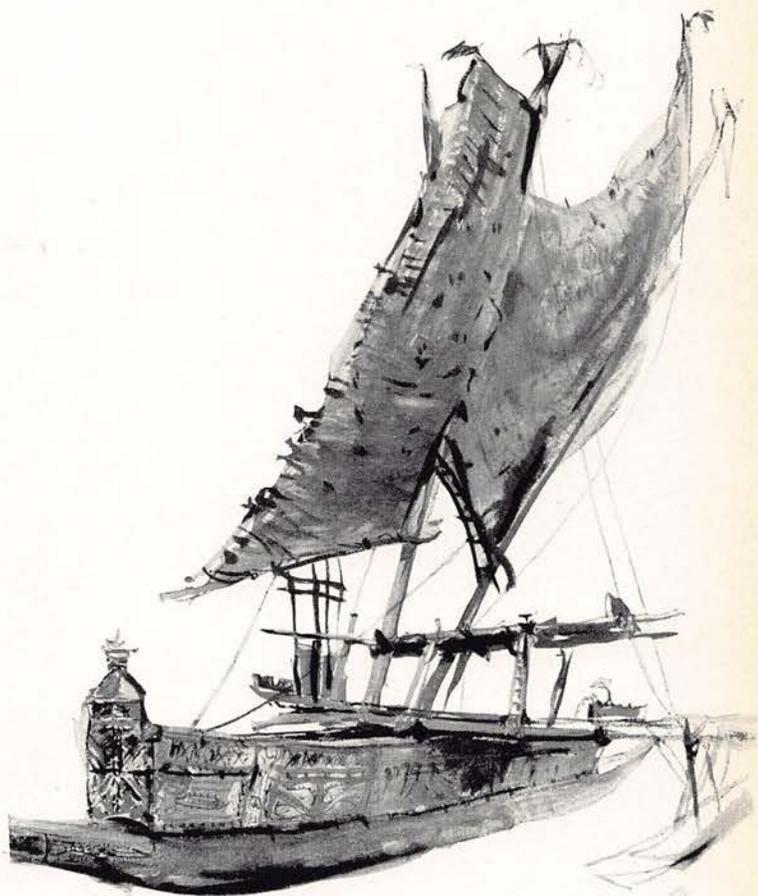
Abb. 5: „Auslegerboot der Südsee“, Aquarell von Wolfram Claviez

ein Künstler vom Allgemeinen her einem besonderen Gebiet zu, zu dem er bestimmte Bindungen besitzt, sondern ein Mensch, der von der Sehnsucht nach der See besessen ist, sucht für dieses Gefühl einen Ausdruck und findet ihn in der Malerei. Das ist der Weg Sachsens: Ein Junge im tiefen Binnenland hat keine andere Leidenschaft als See und Schiffe — eine eigentümliche Mischung aus Romantik und technischer Neigung. Er sammelt Schiffsmodelle, bastelt dann selber und kann damit doch nur das Schiff, nicht aber S c h i f f u n d S e e darstellen. So beginnt er zu zeichnen, greift dann zur Farbe und malt Aquarelle. Ohne jede Ausbildung verschafft er sich die technischen Kenntnisse allein durch Erfahrung und arbeitet nach Vorlagen, woher soll er richtige Schiffe nehmen? So erklärt sich die peinliche Genauigkeit, Wellen müssen „echt“ sein, Schiffe müssen „stimmen“, denn so haben es die Vorbilder gehalten, deren Bilder er aus Reproduktionen studiert, wo sie nur greifbar werden. Da die Lage nach dem Kriege es nicht zuläßt, zur See zu gehen, lernt Sachse als Maschinen-schlosser aus, um sich so eine möglichst gute Vorbereitung für einen „seenahen“ Beruf zu schaffen. Dieses enge Verhältnis zur Technik ist ein wichtiges Element in seinen Bildern.

Erst vor etwa acht Jahren erlebt der Maler die See selbst zum ersten Male. Er fährt als zusätzliches Besatzungsmitglied nach Nordafrika, zur Goldküste, nach Canada. Während des nun begonnenen Studiums arbeitet er Jahr für Jahr in den Semesterferien als Praktikant auf der Deutsche Werft und gewinnt direkte Fühlung mit Seefahrt und Schiffbau.

Aus diesem Erleben heraus wäre nun die Möglichkeit gegeben, seine eigene Vorstellungswelt an die Stelle der Tradition zu setzen, aber Sachse ändert die malerische Ausdrucksweise nicht. Hier wird die eigentliche Entscheidung gefällt, der Maler bleibt der Überlieferung treu. Die Genauigkeit der Segler eines Spurling, die Seebehandlung eines Schnars-Alquist, ganz besonders aber so zu malen wie Zeeden, der als Ingenieur eben auch die Welt der Technik bevorzugt, das bleibt das Wichtige. So müssen wir auch die Bilder Sachsens verstehen: Gleichbleibend in der Auffassung, verbessert in der Technik. Hier liegen die Probleme für den Maler, die Darstellung soll immer besser dem Vorhaben angepaßt werden. Zwischen den älteren Bildern und dem jüngsten, der leuchtend hellen „Hornkoog“ (Abb. 3) liegen unverkennbare Fortschritte. Viel Formstudium, manch schwierige Frage der Farbwahl ist bewältigt.

Die gewählten Beispiele aus der Ausstellung zeigen beide Elemente, die die Bilder von Jochen Sachse beherrschen, die Weiterentwicklung technischer Fertigkeit und das feste, bewußte und deshalb unangreifbare Beharren im gewählten Bereich. Der Werdegang gab uns eine Erklärung für diese Haltung.



Ganz anders Wolfram Claviez. Als der ehemalige Marineoffizier sein Schiffbaustudium beendet, kann man in Deutschland keine Schiffe bauen. So geht er an die Kunstakademie in Stuttgart und studiert Malerei. In Hamburg findet er dann bei der Deutsche Werft einen Arbeitsplatz, der den technischen und künstlerischen Fertigkeiten und Neigungen in seltener Weise entspricht.

Ein ganz andersartiger Mensch schuf sich diese Voraussetzungen. Künstlerische Begabung, die über die Malerei hinaus zur Musik greift, technisches Können, das außer im Schiffbau etwa auch im Instrumentenbau erprobt wird, literarische und historische Interessen bezeichnen eine erstaunliche Vielseitigkeit. Wir haben hier die Bilder eines see-erfahrenen, technisch versierten und künstlerisch ausgebildeten Malers zu betrachten.

Von strenger Bindung an eine Schule ist bei Claviez keine Rede. Die Malerei ist für ihn nicht Ausdruck einer eng begrenzten Neigung, sondern Teil einer umfassenden gestaltenden Kraft. Das zeigt schon der weiter gesteckte Rahmen, der neben dem bevorzugten Gegenstand auch Landschaftsmalerei umfaßt. Außer den Aquarellen gibt es auch Tempera- und Ölmalerei. Auf zahlreichen Studienreisen wird mit der ständig mitgeführten Ausrüstung direkt vor dem Motiv gearbeitet.



Abb. 6  
 „Auf dem Helgen“,  
 Aquarell von Wolfram Claviez

Die zweite Gruppe ist die umfangreichste. Die Gestaltung des Eindrucks mit den Mitteln der Farbe und der Form ist das Anliegen. Im ersten Raum der Ausstellung hängen 8 Studien (vgl. Abb. 6 u. 7) um das große Werftmodell, die verschiedene Situationen des Werftbetriebes schildern. Die Darstellung dieser Eindrücke wird durch das technisch-formale Wissen kontrolliert und stilistisch geschliffen, sie lebt von der Farbe. Ein Rot, das vom Rostton bis zum tiefen Leuchten reicht, schlägt um alle acht Bilder eine Klammer. Die hier ausgewählten Beispiele in der Schwarzweiß-Reproduktion können natürlich nur anregen, sich die Originale oder wenigstens die farbigen Wiedergaben anzusehen. Welches Leben im Vergleich etwa zu dem handwerklich so tadellosen, sauberen und sachlich genauen Werftmodell. In diese Gruppe gehören die Wikingerschiffe, das Auslegerboot (Abb. 5) und all die anderen, für die die genannten Stücke als Beispiel stehen, gehört auch die „Sturmfahrt der Arizona“

Die uns hier vorliegenden Bilder aus dem Themenkreis Schifffahrt und Schiffbau möchte ich drei Gruppen zuweisen, deren Übergänge natürlich fließend sind und die nicht in eine zeitliche Ordnung gepreßt werden dürfen.

Belege für die erste, unpersönliche und eigentlich untypische Klasse finden wir in der Ausstellung nicht. Wenn wir aber in Werkzeugzeiungen vergangener Jahre suchen, stoßen wir auf Blätter wie die „Hornland“ (Werkzeitung 10/1957) oder die „Theodor Herzl“ (Werkzeitung 8/1956). In Aufbau, Inhalt und Ausführung fehlen weitgehend persönliche Züge. Dies ist mehr „Zweckmalerei“, die sich dem darzustellenden Objekt ganz unterordnet. Claviez selbst hat von diesen Bildern gesagt, daß er sie nicht für Kunst halte (Werkzeitung 8/1956, S. 8).

(Werkzeitung 2/1956), die nur angeführt sei, weil von hier ein Blick zur Gestaltung ähnlicher Themen durch Sachse möglich ist, so die „Horncap“ in schwerer See (Abb. 4). Das in Aufbau und Farbe so bestechende Aquarell Claviez's „Schiffe am Ausrüstungskai“ (Abb. 1) möchte ich zu den besten in dieser Reihe zählen. Ich glaube, wir erkennen hier unschwer das, was wir landläufig die Handschrift eines Künstlers nennen, den Ausdruck persönlicher Eigenart. Sie gibt sich zu erkennen in der Wahl des Aufbaus, der in der Verteilung der Massen neben Großzügigkeit in der Flächengliederung ein sehr fein ausgewogenes Maßgefühl zeigt und plakathafte Wucht mit eleganter Linienführung verbindet.

Ähnlich können die kräftigen, gern großflächig-großzügig

mit festem Strich gegebenen Farben durch vielfach abgestufte Zwischenwerte zusammengezogen werden.

Form und Farbe dieser Bilder dienen noch der Darstellung des Eindrucks. Bei einigen aber, gar nicht unbedingt den jüngsten, ist das anders. Aus ihnen wollen wir die dritte Gruppe zusammenstellen. Sie zeigen, wohin der Weg dieses Künstlers führen kann. „Drei Supertanker am Ausrüstungskai“ (Werkzeitung 9/1955), „Spiel mit schiffbaulichen Formen“ (Werkzeitung 8/1955) sind Beispiele für das Streben, sich vom zufälligen Eindruck des Gegenständlichen zu lösen und zur Gestaltung der reinen Form zu kommen. Schon bei den wichtigeren Bildern der zweiten Gruppe beherrschte irgendeine Form das Blatt, seien es die Gitternetze der Gerüste auf dem Helgen (Abb. 7), wuchtige Hecks (Caroline Oetker) oder hochragende Großbauteile (Abb. 6), dort dienten sie aber noch einer Schilderung, während sie nun unabhängig um ihrer selbst willen dargestellt wird. „Bugformen“, das Titelblatt dieses Heftes, scheint mir das vorläufig stärkste Zeugnis dieses Versuches.

So sehen wir Claviez als Künstler, der über verschiedene Stufen persönlich bestimmter Gestaltung eine Entwicklung, das „Neue“, von dem wir eingangs sprachen, sucht und findet.

Aus der vergleichenden Beschäftigung mit Sachse und Claviez konnten wir nur feststellen, daß wir eine wertende Betrachtung vieler Gemeinsamkeit nicht anstellen können, einfach weil es sie nicht gibt. Aber gerade das Gegenteil, die Herausstellung der Gegensätze, lieferte uns einen Schlüssel zum Verständnis der Bilder.

Doch eins besitzen sie beide: Die Liebe zum Schiff und seiner Welt, die sie den Umkreis ihrer Arbeit gestalten hieß.

Die Ausstellung „Schiffe unter Glas“ im Museum für Hamburgische Geschichte wird bis zum 30. Oktober gezeigt.

Das Museum ist jeden Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, Freitag und Sonntag von 10 bis 16 Uhr, Sonnabend von 10 bis 13 Uhr geöffnet.

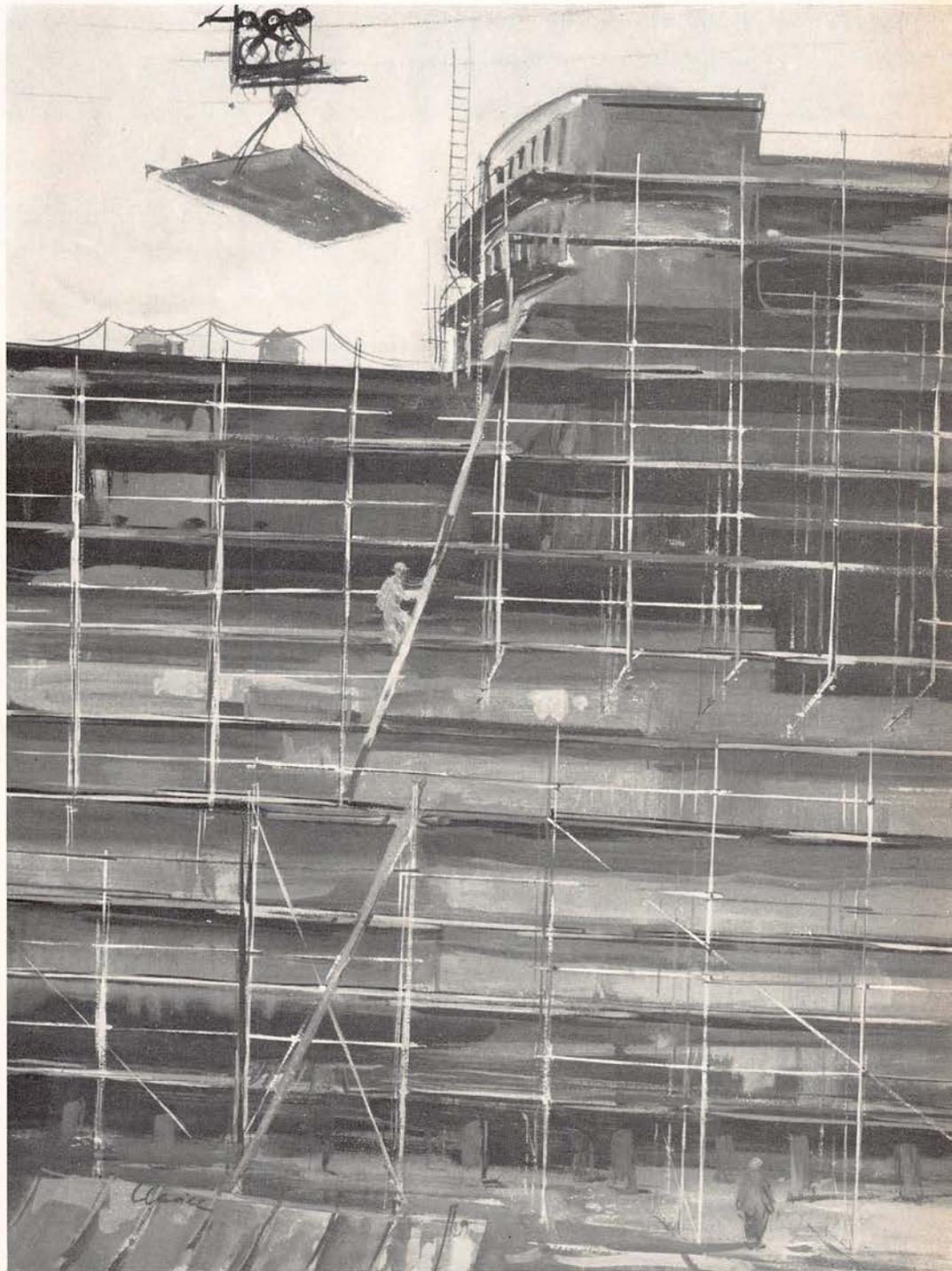


Abb. 7  
„Elat“ auf dem Helgen der DW,  
Aquarell von Wolfram Claviez



## Die Werkbücherei

Endlich sind die Bücher geordnet, allerdings nicht mehr nach Nummern, sondern nach Sachgebieten. Die einzelnen Borte, die jetzt auf Anregung eines Lesers gezeichnet sind, enthalten Nachschlagewerke, Klassiker, Bücher aus der Wirtschaft, Politik, Geschichte, Technik, Romane (u. a. utopische und halbwissenschaftliche Romane, Abenteuer- und Tierromane), Lebensbilder und Bücher von Ländern und Reisen. Innerhalb des Fachgebietes stehen die Bücher nach Autoren alphabetisch geordnet. Dabei ist es uns trotzdem noch möglich, auf Grund einer gewünschten Nummer das gefragte Buch herauszufinden.

Die neue vollständige Bücherliste kann erst erscheinen, wenn alle noch im Umlauf befindlichen Bücher eingetragen sind. Das wird spätestens Ende des Jahres möglich sein.

Die Errichtung einer Bücherei auch auf dem **Reiherstieg** ist geplant und wird voraussichtlich bald Wirklichkeit.

Obwohl unsere Bücher vor dem Umzug in einer kleinen Bretterbude mitten im Betrieb gänzlich unübersichtlich eingepfercht waren, haben sie großen Zuspruch besonders bei den Arbeitern gefunden. Sicher hat das an der ihnen vertrauten Atmosphäre gelegen, die im neuen Gebäude noch nicht wieder da ist. Es ist nämlich nicht für alle ein angenehmes Gefühl, die hochglanzpolierten neuen Räume mit dem dreckigen Arbeitszeug zu betreten. Da außerdem die Lage nicht mehr so günstig ist, senden viele Arbeiter höchstens noch ihre „Boten“ zum Büchertausch und kommen selbst nicht mehr.

Dagegen verzeichnet die Bücherei einen enormen Zustrom von Angestellten. Der Andrang ist manchmal kaum zu bewältigen, darum erweitern wir unsere Entleihszeiten für die Angestellten und öffnen die Bücherei an jedem Mittwoch und Freitag von 11.30—14.00 Uhr.

Da wir jetzt auch einige neue Bücherwünsche erfüllen können, würden wir uns freuen, auch die Arbeiter wieder mehr bei uns zu sehen. Was den anfangs beängstigenden und Scheu einflößenden Glanz des neuen Gebäudes anbetriift, so wird dieser Hinderungsgrund mit jedem Tag geringfügiger und außerdem gewöhnt man sich daran.

Wegen der vielseitigen Interessengebiete unserer Leser sind wir für Bücherspenden immer dankbar (besonders gefragt sind gute Kriminalromane).

Großer Beliebtheit erfreut sich eine Reihe guter Fachbücher und Romane, die uns Frau Dr. Scholz geschenkt hat.

Werkbücherei, Bi.

### *Urlaubszeit*

Herzliche Urlaubsgrüße aus dem schönen Allgäu senden  
Martin Kielmann und Frau



## Aus dem Betriebssport

### Fußball

Mit dem Monat September ging die Sommerrunde der Fußballer zu Ende. Wir wollen einen kurzen Überblick über die Erfolge geben, die wir in der vergangenen Serie hatten. Unsere 1. Mannschaft mußte sich, nachdem sie drei Jahre in ihrer Klasse Meister geworden und bis ins Endspiel vorgedrungen war, in diesem Jahr mit einem dritten Platz, punktgleich mit dem Zweiten, begnügen.

Die Reserve wurde wieder Meister in ihrer Klasse. Außerdem konnte sie in einem recht packenden Spiel gegen den Meister der Sonderklasse II, die BSG Allianz, den Wanderpreis der Sonderklassen-Reserven gewinnen. Unsere 2. Mannschaft, die noch im letzten Jahr Meister in ihrer Klasse war und deshalb in diesem Jahr bedeutend höher eingestuft worden war, konnte auch hier einen guten Mittelplatz belegen.

Die 3. Mannschaft, die schon seit Jahren im Sommer wie im Winter zusammenspielt, schaffte, nicht zuletzt dank der guten Kameradschaft, die Meisterschaft in ihrer Staffel.

Den Alten Herren, unserer 4. Mannschaft, gebührt ein besonderes Lob. Wenn sie auch keinen ersten Platz erreichte, so soll doch erwähnt werden, daß sie als Ersatzspieler, besonders in der Reservemannschaft, an dem Erfolg dieser Mannschaft ihren Anteil hatte.

Da unsere Reiherstieg-Mannschaft mit einigen Spielen in Rückstand geraten ist, können wir über den Tabellenstand dieser Mannschaft noch keinen genauen Bericht geben.

Daß auch die Sparte Fußball der DW weiterhin zu den Führenden gehört, beweist die Tatsache, daß in allen Repräsentativspielen des Verbandes in den letzten Jahren immer Spieler der DW zum Einsatz kamen.

### Leichtathletik

Wenn unsere Gedanken und unser Hoffen in den letzten Wochen auch in Rom bei der Olympiade waren, so durften wir doch nicht ganz unsere eigenen Sportwettkämpfe vergessen. Innerhalb sehr kurzer Zeit haben unsere Aktiven an drei Wettkämpfen teilgenommen: am 20. August bei Reemtsma, am 3. September bei der Deutschen Bank und am 10. September als Gast bei Weiß-Blau-Allianz. Mit allen drei Sportfesten darf unsere Leichtathletik-Abteilung ganz zufrieden sein.

Bei der BSG Reemtsma, von der alle Hamburger Betriebs-sportgemeinschaften eingeladen worden waren, hingen die Trauben für uns Hamburger doch sehr hoch, denn Reemtsma hatte gute Freunde aus Schweden zu Gast. Man darf wohl sagen, daß diese Sportler große Klasse waren (Straßenbahner aus Stockholm). Hier hatten wir Sportler mit dem Wettergott vorher einen Vertrag über gutes Wetter abgeschlossen.

Anders war es bei der Deutschen Bank am 3. September. Bei gutem Wetter, also ohne Regen, begannen unsere Wettkämpfe. An diesem Sportfest nahmen teil: der MTV Minden, Weiß-Blau-Allianz, wir von der DW und der Gastgeber Deutsche Bank. Leider hielt das trockene Wet-



ter nicht allzu lange an, und bald hatten wir keinen trockenen Faden mehr am Leibe. Das beeinträchtigte natürlich die Leistungen; die Staffeln, außer der Frauenstaffel, wurden nicht mehr ausgetragen.

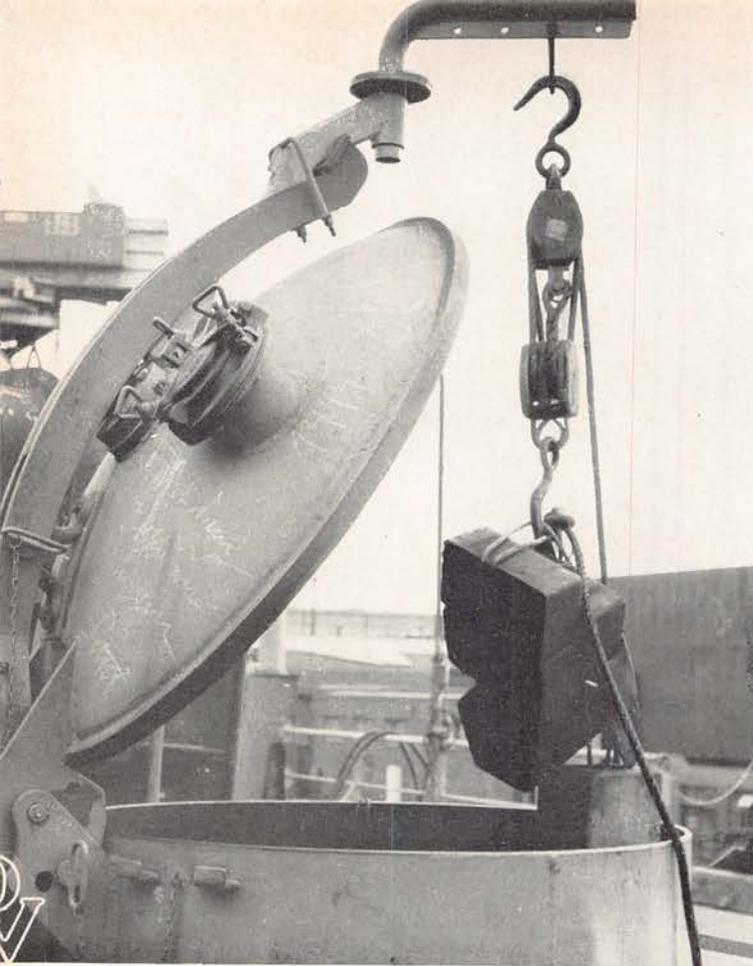
Acht Tage später waren wir bei herrlichem Sonnenschein mit fünf Sportgemeinschaften auf dem schönen Allianzplatz versammelt. Hier stellte jede BSG für jede ausgeschriebene Disziplin in Klasse I und II je einen Sportler. Nur die Ersten bekamen eine Urkunde. Sechs Urkunden konnten wir mit nach Hause nehmen: 2 × 800-m-Lauf M. Kl. I und II, 2 × Hochsprung (1 × M. Kl. I und 1 × männl. Jugend), 1 × männliche Jugend im 100-m-Lauf; und unsere Frauen gewannen sogar die 4 × 100-m-Staffel. Hierüber waren unsere Damen sehr glücklich und das mit Recht. Es will schon etwas heißen, die Mannschaft von Allianz zu schlagen.

Zum Schluß möchte ich noch einmal darauf hinweisen, daß unser Wintertraining ab 5. Oktober 1960 jeden Mittwoch von 17.30 bis 20.00 Uhr in der Turnhalle Aueschule, Finkenwerder, Ostfrieslandstraße 91, stattfindet.

E. K.

### Freunde des Tischtennis

können in unserer Tischtennis-Abteilung trainieren und — wenn sie Lust haben — sich auch an Wettkämpfen beteiligen. Meldungen zur Teilnahme an den Trainingsabenden, mittwochs von 18.00 bis 22.00 Uhr in der Turnhalle Notkestraße, nimmt entgegen: Telefon 570.



## Das Echo bleibt nicht aus

Unter dem Titel „Basteleien an Bord“ wurden in der Werkzeugzeitung 8/1960 einige Selbstmord-Instrumente gezeigt. Wirklich interessant!

Wir wollten die Bastler persönlich kennenlernen, suchten, und fanden sie unter den Schwarzkünstlern (Fremdfirmen, welche Asphaltierungs- und Reinigungsarbeiten ausführen). Nun, unsere Mitarbeiter haben auf diesem Gebiet auch schon Beachtliches geleistet.

Zur Entlastung der „Bastler“ wurde nebenstehendes Gerät erstellt, erprobt und zur gefälligen Bedienung übergeben.

Hier ist nun ein weites Betätigungsfeld für die vernünftigen Bastler, die weitere Anregungen für all die an Bord auftretenden Sonderfälle geben können.

Außerdem werden brauchbare Verbesserungsvorschläge gut honoriert.

So hat der Artikel „Basteleien an Bord“ seinen Zweck erfüllt. Denn wenn in dieser drolligen Art gemeckert wird, kommt es immer an.

Hartmann, FS 2



## Als Austauschlehrling in Augsburg

Alljährlich findet zwischen der MAN Augsburg und der Deutsche Werft ein Austausch von je fünf Lehrlingen statt. Diesmal bekamen wir Gelegenheit, nicht nur den Motorenbau und einen gänzlich anders aufgebauten Betrieb, sondern auch eine für uns bis dahin unbekannte Landschaft kennenzulernen und zu studieren. Beides untersuchten wir gründlich und sammelten viele neue Eindrücke, mit deren Verarbeitung wir noch heute beschäftigt sind. Brachte doch jeder Tag eine Fülle neuen Erlebens, sei es nun im Werk oder auf den zahlreichen Touren durch das schöne Bayern. Durch die Großzügigkeit des dortigen Ausbildungsleiters war es uns möglich, mehrtägige Ausflüge ins Gebirge zu machen, für uns aus dem Flachland jedesmal ein Erlebnis. Wir besuchten das Berchtesgadener Land mit dem herrlichen Königssee, Garmisch-Partenkirchen, einst Austragungsort der Olympischen Winterspiele, Füssen mit seinen Königsschlössern, Tirol und Innsbruck, das Allgäu und den Bodensee mit den schönen Badeorten. Auf Schritt und Tritt reizvolle Landschaften und Baudenkmäler, die von einer lebhaften Geschichte dieses Landes erzählen. Unvergeßlich auch der Blick vom Berg ins Tal und zu den schneebedeckten Gipfeln. Mit Schlips und Anzug „kraxelten“ wir in den Bergen und erreichten einmal sogar die Baumgrenze und die ersten Schneefelder (und das im Sommer bei strahlender Sonne). Wie schön sind die Bergseen mit dem tiefblauen Wasser und die Wasserfälle, wo das Wasser in Kaskaden aufschäumt und donnernd durch die Felsen bricht! Was aber wäre ein Aufenthalt in Bayern ohne einen Besuch in

seiner Metropole mit dem weltbekannten Hofbräuhaus, der Frauenkirche und dem Deutschen Museum. Einmütig stellten wir fest: München ist eine Reise wert!

Im Betrieb hatten wir anfänglich Schwierigkeiten mit der Sprache, mußten wir doch immer zweimal anhören, um einmal richtig zu verstehen. Diese Erfahrung machten wir gleich am Abend unserer Ankunft: einsam und verlassen standen wir auf dem Augsburger Hbf. Nach zwei Stunden telefonierten wir mit der MAN, denn wir nahmen an, man hätte uns vergessen. Unsere Bemühungen, uns mit dem Gegenüber an der Leitung zu verständigen, scheiterten kläglich. Nach drei Versuchen überließen wir die Telefongespräche der Bahnmissionsmission. Und die hatte Erfolg!

Das Verhältnis zu den Kollegen im Werk war überaus freundlich. Besonders in der Schule und im Heim fühlten wir uns bald wie zu Hause durch das Wesen der Kameraden, die uns gleich in ihren Kreis aufnahmen. Mit einigen von ihnen hatten wir sogar einen Tanzabend! Vom Werk Augsburg haben wir wohl alles Sehenswerte gesehen, allein schon dadurch, daß wir viele Abteilungen durchwanderten. So kamen wir auch auf fachlichem Gebiet nicht zu kurz. Der Einblick in die Welt des Motorenbaues wird uns allen von Nutzen sein, weil wir an Ort und Stelle Kenntnisse sammelten, die uns auf einer Werft so im einzelnen doch nicht zugänglich sind. Hochinteressant ist die Automation, die sich auf einer Werft nie in diesem Maße durchführen läßt wie in einer Maschinenfabrik. Wir sahen bis dahin uns unbekanntes Fertigungsverfahren und Maschinen; und ferner einen Gießerei-

betrieb. Daneben stach Ordnung, Sauberkeit, Planmäßigkeit und scharfe Trennung der einzelnen Abteilungen ins Auge, begünstigt dadurch, daß alle Arbeitsplätze in Hallen untergebracht sind. Allen fiel die straffe Beaufsichtigung der Lehrlinge und Praktikanten auf (sie sind meistens zwei Jahre jünger als bei uns; in Bayern gibt es nur acht Grundschuljahre). Im Heim kamen wir außerdem mit den vielen italienischen Arbeitern zusammen und mit Lehrlingen, die in der weiteren Umgebung Augsburgs wohnen. Auch mit ihnen verstanden wir uns gut! Augsburg ist eine Mischung aus Industrie- und historischer Stadt. Die Industrie fällt nicht ins Auge, da sie

meist außerhalb liegt. Die Innenstadt stammt aus der Zeit der Fugger und Welser. Es gibt unzählige Kanäle und Brunnen, die alle aus alter Zeit stammen. Nicht umsonst ist Augsburg ein Teil der „Romantischen Straße“. Viele Türme überragen die alten Dächer und sind im tellerflachen Lechfeld weit zu sehen. Sie waren auch das letzte, was wir bei unserer Heimreise von Augsburg sahen. — Rückblickend meine ich, daß die Zeit in Augsburg alle Erwartungen bei weitem erfüllt hat. Ein unvergeßliches Erlebnis, das viel zu schnell vorüberging!

Wolfgang Blechschmidt

## Schiffe unter Glas

# Über unsere DW-Sonderausstellung

im Museum für Hamburgische Geschichte am Holstenwall berichteten die Hamburger Hafen-Nachrichten in ihrer Ausgabe vom 15. 9. 1960 u. a.:

Das Museum für Hamburgische Geschichte zeigt eine Sonderausstellung, die nicht nur in Schiffs- und Werftkreisen, bei Bastlern und Hobbyfreunden Interesse finden dürfte, sondern die auch Soziologen und Betriebspsychologen erstaunliche Aufschlüsse zu vermitteln vermag . . .

Genau das, was Kultur- und sonstige Pessimisten in seelenloser Zweckbedingtheit untergegangen glaubten, spricht aus jedem einzelnen dieser Modelle, ob es nun ein Vollschiff in einer Glühbirne ist, ein in seinen Linien bestechender moderner Bananenjäger — genau berechnet in seiner Stabilität und Trimm, der sogar mit eigener Kraft fahren kann — oder ein bis ins kleinste maßstabgerechtes Modell einer Schiffsmaschine.

Jede einzelne Arbeit legt beredtes Zeugnis dafür ab, daß in einer Zeit, die als materialistisch und opportunistisch verschrien ist, dennoch die Liebe zur Arbeit triumphiert, zur Arbeit, die mehr ist als nur Broterwerb. Wenn Spötter hier vom Kind im Manne sprechen sollten, so seien sie eines besseren belehrt: Einer deutschen

Die Sonderausstellung **Schiffe unter Glas** — Männer der DW bauen Modelle — wird wegen des sehr lebhaften Interesses bis zum Sonntag, dem 30. Oktober **verlängert**. Das Museum für Hamburgische Geschichte am Holstenwall ist geöffnet: Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, Freitag, Sonntag von 10 bis 16 Uhr — Sonnabend von 10 bis 13 Uhr.

Werftindustrie, die heute in ihrem Export an so hervorragender Stelle liegt, ist zu solchen fleißigen, mit liebevoller Phantasie begabten „Kindern“ nur zu gratulieren.

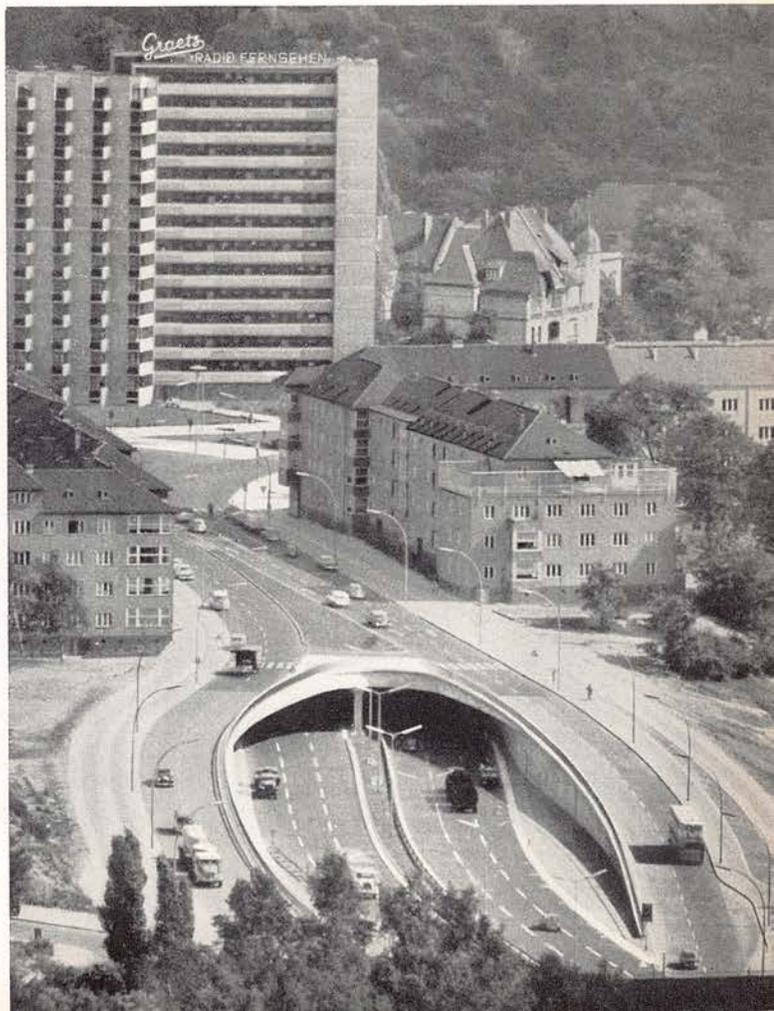
Dr. Scholz würdigte bei der Eröffnung der Ausstellung die Freizeitarbeit und die Leistungen der Modellbauer. Mit Genugtuung hob er hervor, daß diese Art der Freizeitgestaltung in hohem Maße nicht nur dem Betriebsklima förderlich sei, sondern auch dem Schiffbau selbst diene. Der Erfolg dieses Wettbewerbs ermutige dazu, das Modellbauen auch in Zukunft zu pflegen.

Professor Dr. Hävernick, der Direktor des Museums für Hamburgische Geschichte, Gastgeber der Ausstellung,

konnte angesichts der 68 Modellschiffe mit Recht darauf hinweisen, daß eine liebevolle, schöpferische Freizeitgestaltung auch aus der modernen Industrie in einer Großstadt noch keineswegs verbannt sei. Diese Modellschau sei der beste Beweis dafür, daß man mit diesem oft gehörten Vorurteil sehr vorsichtig umgehen müsse.

## Unser Deutschland-Bild

Berlin wurde und wird von uns wieder aufgebaut, damit es wieder deutsche Hauptstadt sein kann.





## WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

26. AUGUST 1960

<b>40 Jahre:</b>			
Rudolf Eggert, kfm. Angestellter	FMg	Karsten Marquardt, Kupferschmiedhelfer	255
Erich Semm, Schiffbauer	201	Arnold Möller, S'Zimmermann	633
		Alfred Reschke, Maschinenbauer	652
		Gustav Schulz, Kupferschmied	255
<b>25 Jahre:</b>		Wilhelm Schürmann, Dreher	265
Martin Harms, Meister	205	Wilhelm Schuschke, Kranfahrer	283
Berthold Renner, Kalkulator		Hermann Stehr, Maler	223
Erwin Buchien, Maler	223	Robert Thode, Schiffbauer	601
Martin Kielmann, Bauarbeiter	239	Erich Walther, Kupferschmied	655
Jonny Krause, S'Zimmermann	665	Gustav Vaust, Schiffbauhelfer	210



# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen:

Kfm. Angestellte Sigrd Kröger, geb. Sinkwitz, mit Herrn Dieter Kröger am 22. 7. 1960  
 Helfer Josef Kosch mit Fr. Christel Kowalski am 29. 7. 1960  
 Schiffbauer Günter Isaksson mit Fr. Gisela Karklin am 29. 7. 1960  
 Zimmerer Günter Kreckler mit Fr. Elfriede Heitmann am 4. 8. 1960  
 Kupferschmied Uwe Neubauer mit Fr. Margrit Krämer am 5. 8. 1960  
 Schiffbauer Wolfgang Unser mit Fr. Ella Frerichs am 5. 8. 1960  
 Schiffbauer Manfred Poerschek mit Fr. Frieda Ketelsen am 5. 8. 1960  
 Vorarbeiter Helmut Freitag mit Fr. Margarete Eberlein am 5. 8. 1960  
 Tischler Jens Kretzer mit Fr. Waltraut Ludwig am 12. 8. 1960  
 Brenner Adolf Thies mit Fr. Annemarie Frischmuth am 13. 8. 1960  
 M'Schlosser Erwin Ecks mit Fr. Annemarie Rieck am 13. 8. 1960  
 Fugenhobler Helmuth Brüggemann mit Fr. Emma Stumpenhagen am 16. 8. 1960  
 Schlosser Werner Möller mit Frau Anna Hahlbrock am 17. 8. 1960  
 Helfer Hans Andresen mit Fr. Edith Flashaar am 19. 8. 1960  
 Techn. Zeichner Jan Koch mit Fr. Ursula Ledder am 19. 8. 1960  
 M'Schlosser Heinz Pöppe mit Fr. Alma Wulf am 19. 8. 1960  
 Kranfahrer Karl-Heinz Tietz mit Fr. Helga Drewa am 19. 8. 1960  
 E'Schweißer Lothar Freimann mit Fr. Irmgard Dose am 19. 8. 1960  
 Schlosser John-Eugen Fedders mit Fr. Hannelore Dannat am 19. 8. 1960  
 Schlosser Fritz Johanns mit Fr. Ingrid Kirchner am 19. 8. 1960  
 Schiffbauer Günter Baetke mit Fr. Gisela Six am 19. 8. 1960  
 Anstreicher Otto Grünheid mit Fr. Hilde Reiner am 20. 8. 1960  
 Probierer Eduard Neumann mit Fr. Gertrud Böhlke am 20. 8. 1960  
 Schlosser Manfred Kurpat mit Fr. Rita Raab am 23. 8. 1960  
 Schweißer Hans-Heinrich Goossen mit Fr. Brigitte Rex am 23. 8. 1960  
 Transporter Erwin Wende mit Fr. Reintraut Jaeger am 25. 8. 1960  
 Helfer Wolfgang Werner mit Fr. Rosa Mohr am 25. 8. 1960  
 Angel. Schlosser Werner Hörner mit Fr. Inge Rothsch am 26. 8. 1960  
 Helfer Peter Engel mit Fr. Renate Hoffmann am 26. 8. 1960  
 Matrose Horst Borowsky mit Fr. Ursel Berndt am 26. 8. 1960  
 Maler Hermann Bahr mit Fr. Ellen Drewes am 26. 8. 1960  
 M'Schlosser Horst Mirow mit Frau Hildegard Häcker am 26. 8. 1960  
 E'Schweißer Kurt Krüger mit Fr. Ursula Wernecke am 26. 8. 1960  
 Matrose Gerhard Brzoska mit Fr. Ursula Köhler am 26. 8. 1960  
 Feuerwehrmann Ernst Marschel mit Frau Cordes am 30. 8. 1960  
 M'Schlosser Joan Pardo mit Fr. Dorothea Böttner am 31. 8. 1960  
 M'Schlosser Kurt Reinecke mit Fr. Helga Kröncke am 6. 9. 1960

## Geburten:

### S o h n :

Kfm. Angestellter Hans Peter Spies am 9. 7. 1960  
 Kupferschmied Heinz Matten am 25. 7. 1960  
 Kranfahrer Günther Buckmann am 27. 7. 1960  
 Schlosser Paul Meier am 30. 7. 1960  
 Techn. Angestellter Manfred Jaworski am 9. 8. 1960  
 Helfer Arthur Manske am 10. 8. 1960  
 Stellagenbauer Waldemar Maeder am 11. 8. 1960  
 Helfer Erwin Elbeshausen am 12. 8. 1960  
 Ing. Günther Engel am 15. 8. 1960  
 E'Schweißer Karl-Heinz Stelling am 16. 8. 1960  
 Dreher Erich Scymanska am 18. 8. 1960  
 Vorarbeiter Wilfried Hnoda am 24. 8. 1960  
 E'Schweißer-Anlerner Claus Willers am 26. 8. 1960  
 Schlosser Heinrich Wülferling am 27. 8. 1960  
 Schlosser Helmuth Henschel am 31. 8. 1960  
 E'Schweißer Roman Hartel am 4. 9. 1960  
 Techn. Angestellter Franz Brodersen am 4. 9. 1960  
 Brenner Werner Prütz am 5. 9. 1960

### T o c h t e r :

Helfer Julius Boschinski am 31. 5. 1960  
 Helfer Adolf Denklaz am 6. 7. 1960  
 Schiffbauer Günter Toebe am 10. 7. 1960  
 Schlosser Horst Kaufner am 19. 7. 1960  
 Lagerführer Reinhold Abram am 6. 8. 1960  
 Modelltischler Georg Siebold am 13. 8. 1960  
 Helfer Erich Barke am 15. 8. 1960  
 Dipl.-Ing. Robert Kruse am 20. 8. 1960  
 Helfer Friedrich Mayer am 21. 8. 1960  
 Klempner Dieter Schrage am 24. 8. 1960

Helfer Heinz Dieske am 21. 8. 1960  
 S'Zimmerer Erwin Kohnen am 24. 8. 1960  
 Techn. Zeichner Heinz Tiemann am 25. 8. 1960  
 E'Schweißer-Anlerner Bruno Pauka am 27. 8. 1960  
 Ing. Uwe Erik Wolters am 4. 9. 1960  
 Ausrichter Arthur Dolik am 5. 9. 1960

Über die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche zu meinem 40jährigen Jubiläum habe ich mich sehr gefreut und danke recht herzlich.  
 Eduard Leck

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

Für die mir zu meinem 40jährigen Dienstjubiläum so überaus reichlich zugegangenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten danke ich der Betriebsleitung und den Kollegen recht herzlich.  
 Erich Semm

Für erwiesene Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums meinen herzlichen Dank.  
 Wilhelm Schürmann

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten zu meinem Jubiläum sage ich allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.  
 Ernst Reukauff

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten danke ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten recht herzlich.  
 Hermann Stehr

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

Für die mir anlässlich meines Jubiläums so zahlreich erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kollegen, insbesondere auch den Werftkomödianten, meinen herzlichsten Dank.  
 Martin Kielmann

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Jubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie den Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.  
 Martin Harms

Herzlichen Dank für die freundlichst erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen.  
 Gerhard Lange

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

Für die vielen Glückwünsche, Geschenke und Aufmerksamkeiten zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kolleginnen und Kollegen meinen herzlichsten Dank.  
 Gustav Vaust

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.  
 Heinrich Rudebusch

Für die uns aus Anlaß unserer Vermählung erwiesene Aufmerksamkeit sagen wir unseren herzlichsten Dank.  
 Peter Löge und Helga Löge, geb. Rath

Anlässlich des Ausscheidens aus meinem Arbeitsverhältnis sind mir wertvolle Geschenke und freundliche Aufmerksamkeiten zuteil geworden; hierfür spreche ich an dieser Stelle allen meinen herzlichsten Dank aus.  
 Jonny Runge

Herzlichen Dank für die so große Überraschung der Gratulation seitens der Werft zu meinem 80. Geburtstag.  
 Johannes Camper



Schiffszimmerer Jan Hollander und Frau feierten am 10. September 1960 das Fest der goldenen Hochzeit. Herzlichen Glückwunsch.

Hollander gab 1924 die Seefahrt auf und war bis zu seinem 70. Lebensjahr (1952) bei uns tätig. In seinen letzten Arbeitsjahren war er dazu berufen, aus Lehrlingen handfeste Gesellen zu machen.



Am 7. Oktober 1960 begehen der Rentner Hinrich Wolkenhauer und seine Frau im Alter von 83 Jahren und bei bester Gesundheit das seltene Fest der diamantenen Hochzeit. H. Wolkenhauer war 25 Jahre in der Kupferschmiede tätig.



Man hat durchaus den Eindruck, daß die weltpolitische Lage ein weiteres Mal seit dem Kriege besonders kritisch ist. Ganz abgesehen davon, daß in Afrika manches unklar ist, lassen sich auch bei uns in Deutschland

höchst unerfreuliche Anzeichen einer Verschärfung der ohnehin vorhandenen Spannungen erkennen. Das Ringen um West-Berlin ist in eine bedrohliche Phase gekommen. Die mitteldeutsche Regierung hat es — wahrscheinlich im Einvernehmen mit der Sowjetunion — für richtig gehalten, neue Schikanen zu starten.

Und das unmittelbar nach den olympischen Spielen in Rom. Diese Spiele haben manchen, besonders die Besucher Roms, vergessen lassen, daß Deutschland immer noch geteilt ist. Die gesamtdeutsche Mannschaft hat ganz offensichtlich Eindruck gemacht. Um so überraschender muß die teilweise sehr unerfreuliche Kritik des Auslandes für uns sein.

Einmal paßt es den Kritikern anscheinend nicht, wenn wir uns auch nur auf einem Teilgebiet des Lebens einig sind. Zum anderen sieht man in dem Fortbestehen der Spaltung unseres Volkes eine Gefahr für einen neuen Weltkrieg. Das sind schon beachtliche Widersprüche, die wir aber auf jeden Fall aufmerksam registrieren müssen.



Die deutsche Innenpolitik steht schon im Zeichen der Wahlen von 1961. Hoffen wir, daß darüber nicht die großen Verpflichtungen unserem Volk gegenüber etwas ins Hintertreffen geraten.

Wir haben immer noch die Vollbeschäftigung. Wir sind sogar soweit, daß wir, um überhaupt noch Arbeitskräfte zu finden, selbst in fernen Ländern um Arbeitskräfte werben müssen. Wir merken hier auf der Werft ganz deutlich, wie schwer es ist, bei dem Mangel an Arbeitskräften mit

der Arbeit termingerecht fertig zu werden. Die Erfüllung der Verpflichtungen der Werft gegenüber der Belegschaft setzt einen ganz bestimmten Umsatz voraus, der nun einmal durch die verkürzte Arbeitszeit nicht mehr zu erreichen ist. Außerdem ist für die Werften jede Verteuerung lebensgefährlich. Über die Lage im Weltschiffbau und die Situation der Schifffahrt brauche ich nichts mehr zu sagen. Das könnt Ihr in jeder Zeitung lesen.

Es mag in diesem Zusammenhang merkwürdig klingen, wenn ich sage, daß wir trotz allem immer noch Aufträge genug haben, um jedem seinen Arbeitsplatz zu garantieren. Ihr könnt mir aber glauben, daß es nicht einfach ist, Aufträge zu erträglichen Bedingungen hereinzubekommen.

Die Urlaubszeit liegt im wesentlichen hinter uns. Leider haben viele in diesem Jahr viel Pech gehabt. Das Wetter war alles andere als schön, so daß manchem der Urlaub im wahrsten Sinne des Wortes ins Wasser gefallen ist. Es ist aber schon wichtig, daß jeder einmal ausspannt, damit Körper und Geist zur Ruhe kommen. Ich hoffe, daß es allen gelungen ist, die notwendige Ruhe zur Erholung zu finden.

Wir hatten auf der Werft die Freude, den Hamburger Bausenator Dr. Nevermann zu begrüßen. Er hatte Finkenwerder besucht, um die großen Pläne, die für diesen Teil Hamburgs aufgestellt sind, an Ort und Stelle zu überprüfen.



Wichtig ist für uns alle, daß das Parkplatzproblem an Teufelsbrück im wesentlichen seine Lösung gefunden hat. Der neue Parkplatz an der Baron-Voght-Straße beherbergt zur Zeit 210 Fahrzeuge. Das ist schon eine erhebliche Entlastung, über die sich außer uns besonders die Verkehrspolizei mit Recht freut. Wenn wir erst einmal die gesamte Anlage ausgebaut haben, werden mindestens 300 Wagen dort untergebracht werden können. Vorläufig ist allerdings an den Ausbau noch nicht zu denken, solange es nicht gelungen ist, die Mieter der noch stehenden Gebäude der Baron-Voght-Straße unterzubringen.

Eine weitere gute Mitteilung habe ich:

Am 16. September fand die Richtfeier für die neuen Wohnungen in Lurup statt. Das ist eine gute Mitteilung für eine Reihe von Betriebsangehörigen, die nun endlich wieder einmal eine Wohnung in Aussicht haben. Etwas betrüblich ist es für alle diejenigen, die nun erfahren müssen, daß sie bei dieser Wohnungsverteilung nicht berücksichtigt werden konnten. Wir hoffen sehr, es bald wieder möglich machen zu können, weitere neue Wohnungen zu erstellen. So ganz einfach ist das alles natürlich nicht. Ihr wißt ja selbst, wie es mit Baugelände aussieht. Und eine ganze Menge Geld kostet es auch immer.

Trotzdem wollen wir uns erst einmal freuen, daß wieder eine ganze Gruppe DWer zufriedengestellt worden ist.

Das ist es wieder einmal. Auf Wiedersehen im Oktober.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabauteermann