



DEUTSCHE WERFT
WERKZEITUNG 12/60

Zum Jahreswechsel

Jahresende und Jahresanfang sind Veranlassung genug, einen Augenblick in der täglichen Arbeit einzuhalten und zu prüfen, ob das Geschehen des abgelaufenen Jahres sinnvoll und ersprießlich war oder ob Veranlassung vorliegt, den Arbeitsablauf oder die vorliegende Planung und Neubau-Politik im Schiffbau zu ändern.

Ein Groß-Unternehmen wie die Deutsche Werft hängt in seiner Beschäftigungslage weitgehend auch von dem Auslandsmarkt ab, der nicht ohne weiteres von uns beeinflußt werden kann.

Da seit Jahren als Folge und im Zuge des Suez-Konfliktes Neubaufträge in einem ungewöhnlichen Übermaß erteilt wurden, besonders vom Ausland, mußte bei nachfolgender rückgängiger Marktlage unweigerlich ein Überangebot an Tonnage, besonders für Tanker und in der Trampschiffahrt, eintreten.

Da der seit Jahren darniederliegende Frachtenmarkt auf die Dauer zu einer starken Zurückhaltung in der Auftragserteilung auf Schiffsneubauten führte, mußte die Betriebsleitung alle Anstrengungen aufwenden, um den Auftragsbestand aufzufüllen, um allen Belegschaftern ihre Arbeitsplätze zu erhalten.

Dank der von uns in den letzten Jahren durchgeführten Erweiterungen und weitgehenden neuzeitlichen Ausrüstungen unserer Werkstätten und Betriebsanlagen, war es uns möglich, von der geringen Zahl vorliegender Aufträge uns einen erheblichen Anteil zu sichern, der uns auch für das kommende Jahr die gleiche Beschäftigung sichert wie 1960.

Unsere großen Möglichkeiten der durchweg nach dem Kriege erstellten Schwimmdocks, unsere große und ständige Kundschaft im Reparaturgeschäft im In- und Ausland läßt erhoffen, daß auf diesem Gebiet unsere beiden Betriebe, Finkenwerder und Reiherstieg, volle Beschäftigung finden werden.

An uns wird es liegen, durch gute, fachgemäße und termingerechte Arbeit unsere Auftraggeber wie bisher auch in der Zukunft zu befriedigen.

In dieser Erwartung danke und begrüße ich alle unsere Werksangehörigen und wünsche Ihnen und Ihren Familien gute Gesundheit, frohe Weihnacht und ein erfolgreiches neues Jahr.

Die nächsten Wochen:

Mitte Januar 1961 wird der 46 500 t große Turbinentanker „Hoegh Gallant“ seine Probefahrt beginnen.

Am 26. Januar 1961 wird der Stapellauf Bau-Nr. 765 erfolgen. Bau-Nr. 765 wird ein Schwesterschiff des Frachtmotorschiffs „Münsterland“ (11 000 t) und ebenfalls für die Hamburg Amerika-Linie erbaut.



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

20. Jahrgang · Nr. 12 · 24. Dezember 1960

Rückblick auf 1960

Vollbeschäftigung – Steigerung der Leistung notwendig

Von Dr. William Scholz — Deutsche Werft Hamburg

Vollbeschäftigung — und trotzdem bleibt die Leistungssteigerung ein vordringliches Gebot; scheinbar ein Widerspruch und doch eine Notwendigkeit, wenn wir uns bei dem scharfen Wettbewerb auf dem Weltmarkt der vielfach durch Beihilfen gestützten Konkurrenz gegenüber halten und durchsetzen wollen.

Ein kurzer Rückblick über unsere Leistungen und die derzeitige Lage der Werftindustrie im abgelaufenen Wirtschaftsjahr 1960 soll unsere These belegen.

Wie für jedes größere Unternehmen selbstverständlich, hat die Betriebsleitung am Jahresbeginn einen Arbeitsplan aufzustellen, nach dem das vorliegende Arbeitsprogramm sich abwickeln soll und für das sie sich am Jahresschluß Rechenschaft zu geben hat, wie weit diese Planung durchgeführt worden ist oder welche Hindernisse und Gründe entgegenstanden, den Arbeitsplan zu verwirklichen.

Denn nur wenn Planung und Arbeitsablauf zum mindesten in den wesentlichen Punkten in Einklang standen, wird man von einem erfolgreichen Jahresablauf sprechen können.

Die Deutsche Werft hat im abgelaufenen Jahr 1960 zufriedenstellend gearbeitet.

Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Schiffbaumaterial, wie sie oft in den vorangegangenen Jahren die Einhaltung unserer Liefertermine belasteten, waren nicht zu verzeichnen. Alle sonstigen Zulieferungen für den Schiffbau konnten bei termingerechter Planung rechtzeitig beschafft werden; wo Terminbehinderungen auftraten, stand das Ausland in den meisten Fällen zur Verfügung, um Engpässe zu beseitigen und bei Preisregulierungen einzugreifen.

Da wir von Arbeitsstörungen jeder Art verschont blieben, blieb als einzige Sorge die Erschöpfung des heimischen Arbeitsmarktes.

Die bei uns laufend verbesserten Werkstatt-Einrichtungen, die zusätzliche Aufstellung leistungsfähiger und schnellerarbeitender Hallen- und Hellingkräne, der Ausbau unserer Schweißanlagen und die Automatisierung an vielen Stellen im Ablauf des Werkgeschehens hat es ermöglicht, daß trotz mäßigen Rückgangs der Belegschaftsziffer, das planmäßige Jahresprogramm voll und termingerecht erfüllt werden konnte.

Unserer gesamten Belegschaft im Büro, in der Werkstatt und im Betrieb gebührt hierfür besonderer Dank.



Lounge M. S. „Concordia Taleb“

Die Zahl der im Jahresablauf auf Kiel gelegten, vom Stapel gelassenen, zur Ablieferung gebrachten und am Jahresende in der Ausrüstung befindlichen Schiffe ist fast die gleiche geblieben wie im Vorjahr. Im einzelnen wurden:

abgeliefert	14 Schiffe mit 282 017 tdw.
vom Stapel gelassen	14 Schiffe mit 282 100 tdw.
und in der Ausrüstung befanden sich am Jahresende	3 Schiffe mit 93 140 tdw.

abgesehen von den in unserem Orderbuch befindlichen weiteren Neubauten, die für die Inbaunahme und Ablieferung in den kommenden Jahren gebucht sind.

Trotz dieses durchaus zufriedenstellenden Auftragsbestandes darf doch nicht verschwiegen werden, daß, ganz allgemein gesehen, der Auftragseingang im Jahre 1960 erheblich geringer war als im Durchschnitt der Jahre 1955—1959, wenngleich auch von den im Hamburger Raum erteilten Neubaufträgen die Mehrzahl unserem Neubaubetrieb Finkenwerder zugefallen ist.

Der seit Jahren auf weiten Gebieten völlig darniederliegende Frachtenmarkt hat international betrachtet die in- und ausländischen Reeder davon abgehalten, Neubaufträge in größerem Umfange zu erteilen.

Die im Zuge des Suez-Konfliktes besonders für große Tanker von 45 000—100 000 tdw. erteilten Neubaufträge, die auch heute noch nicht in vollem Umfange zur Ablieferung gekommen sind, haben mit einer Ge-

samt-Neubautonnage von jährlich 9—10 Millionen BRT der Weltschiffahrt etwa den doppelten Schiffsraum zur Verfügung gestellt, der durch natürlichen Abgang und die normale jährliche Steigerung des Weltbedarfs notwendig gewesen wäre.

Da auch im laufenden Jahr die gleiche Überproduktion vorliegen wird und abgesehen von den allerletzten Wochen eine nennenswerte Besserung des Frachtenmarktes nicht eingetreten ist, kann auch in naher Zeit eine wesentliche Besserung im Auftragseingang nicht erwartet werden.

Schwerwiegend für die Hereinnahme von Neubaufträgen fällt ins Gewicht, daß die in früheren Jahren im Schiffbau üblichen Zahlungsbedingungen, den Baupreis eines Schiffes in fünf gleichen, über die Bauzeit verteilten Raten, zu entrichten, der Vergangenheit angehören.

Aus dem Bestreben heraus, ihre Werften unter allen Umständen nach dem letzten Kriege beschäftigt zu erhalten, haben eine Reihe Regierungen, vor allem im Fernen Osten, damit begonnen, den Auftraggebern bei geringen Anzahlungen von 10—20 % bei Auftragserteilung oder während der Bauzeit für den Rest des Baupreises bei Ablieferung langfristige Kredite einzuräumen. Vor kurzem bekannt wurde der Vertragsabschluß einer französischen Werft, die ihrem Auftraggeber ohne jede Anzahlung einen Kredit von 100 % des Baupreises zu

niedrigem Zins für die Dauer von zehn Jahren gewährt hat, und das im Zeitalter der EWG — der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft — zu der sich die sechs europäischen Staaten Frankreich — Holland — Belgien — Luxemburg — Italien und die Bundesrepublik zusammengeschlossen haben, um im Wettbewerb mit der übrigen Welt einen einheitlich geschlossenen Arbeitsmarkt zu schaffen. Ein solcher Staaten-Zusammenschluß wird auf die Dauer nur bestehen können, wenn auch der Ausgangspunkt der Zusammenarbeit innerhalb der Gemeinschaft einen fairen Wettbewerb sichert unter gleichen Arbeitsbedingungen, die im Augenblick leider nicht vorliegen.

Auch das in den vergangenen Jahren vom Ausland her bestaute „Wirtschaftswunder“ wird zum mindesten auf dem Schiffbausektor bald der Vergangenheit angehören, wenn es nicht gelingt, auch den deutschen Werften die Hilfsstellung zu gewähren, die ihren ausländischen Mitbewerbern heute schon zusteht.

Trotz dieser mancherlei Schwierigkeiten und Sorgen, denen sich der deutsche Schiffbau bei seinem Bemühen um die Hereinnahme weiterer Aufträge gegenübergestellt sieht, haben sich die deutschen Werften mit einem namhaften Millionenbetrag an der Kredit-Hilfsaktion für die „unterentwickelten Länder“ beteiligt, weil sie glauben, daß diese Hilfsleistung im afrikanischen Raum und den Ländern des Nahen und Mittleren Ostens nötig ist, um einen Übergang zu einer gefestigten Ordnung und Ruhe

herbeizuführen, deren Fehlen die gesamte Wirtschaftslage der Welt im Augenblick stark belastet. Die Durchführung dieser Aufgabe, an der wir uns nicht zuletzt auch im Interesse der Erhaltung der Arbeitsplätze unserer Belegschaft beteiligt haben, bedeutet für uns einen Beitrag von nahezu anderthalb Millionen DM.

Die im Jahre 1960 von uns zur Ablieferung gebrachten Neubauten umfassen 14 Schiffe, Tanker, Bulk-Carrier, schnelle Fracht- und Fahrgastschiffe für die Linienfahrt und voll isolierte Kühlschiffe für die Frucht- und Fleischfahrt.

Bei den zur Ablieferung gekommenen Tankschiffen und Massengut-Frachtern ist die dauernde Steigerung der Größe und Ladefähigkeit unverkennbar.

Bemerkenswert bleibt für das vergangene Jahr die Ablieferung von zwei großen Tankern von je 20 000 tdw für die Vereinigte Arabische Republik mit dem Heimathafen Alexandria, denen sich in den letzten Wochen ein weiterer Neubauftrag für ein Fahrgastschiff für 550 Passagiere für die V.A.R. angeschlossen hat.

An großen Turbinenschiffen wurden drei Einheiten von je 36 000 tdw für die Titan Tankers Co., New York, und die Esso Tankschiffs-Reederei, Hamburg, geliefert, ein weiterer Turbinentanker von 46 500 tdw, das größte der von uns bisher in Bau genommenen Schiffe, wird bis Jahresende fertiggestellt. Eine Serie gleich großer Tanker folgt im kommenden Jahr.

Treppenhaus-Vorplatz M. S. „Concordia Taleb“





Abb. 1
Sitzzecke im Speiseraum eines großen Linien-Frachters.



Abb. 2
M. S. „Tarantel“,
Kapitäns-Wohn- und Arbeitsraum.



Abb. 3
Arbeits- und Wohnraum des Leitenden Ingenieurs eines Frachters.



Abb. 4
M. S. „Horndei“,
Eigner-Wohnraum.

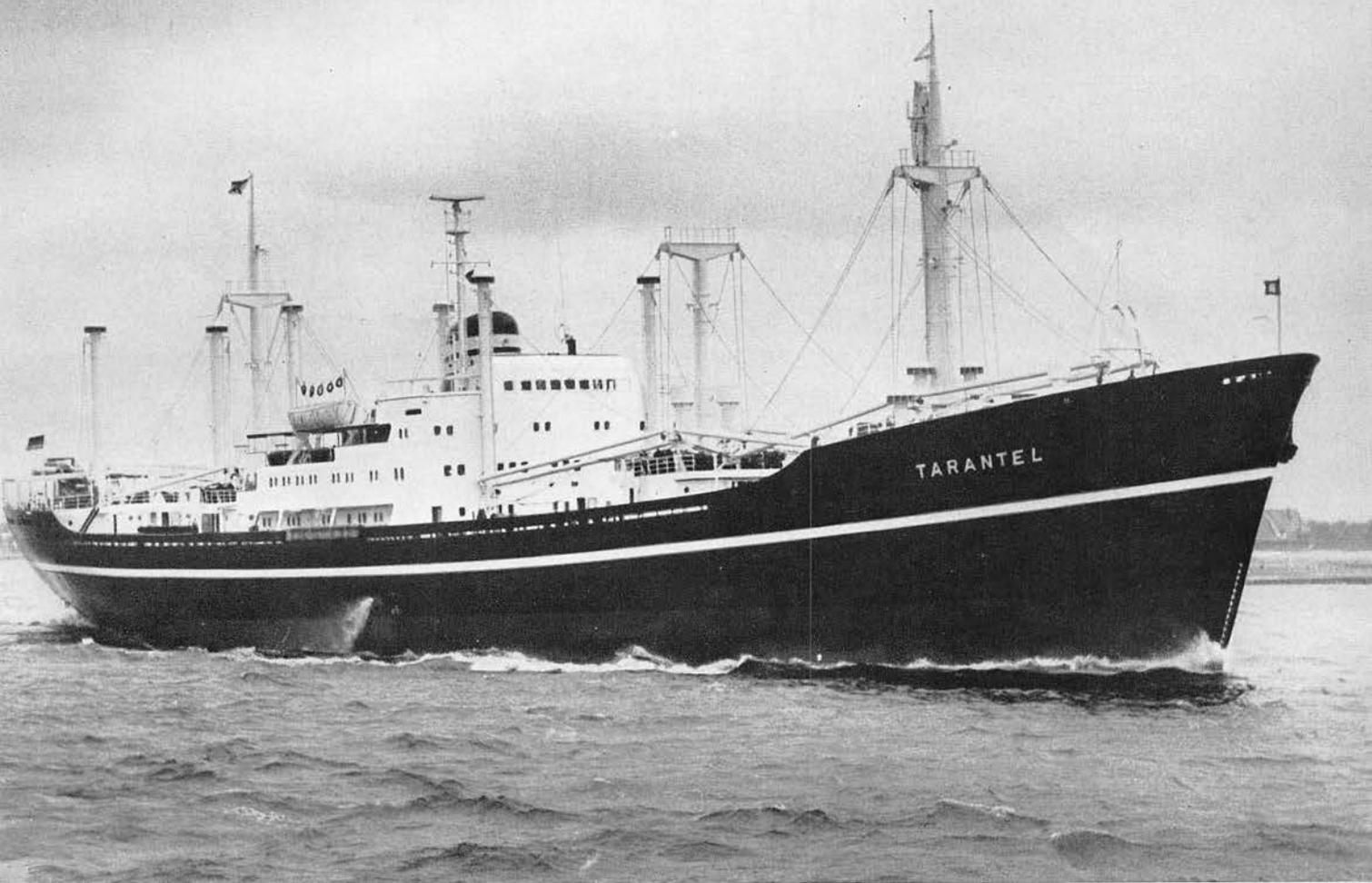
Insbesondere wurde von uns in den letzten Jahren das große Massengutschiff für den Transport von Kohle, Getreide, Gips, Phosphat, Bauxit und Erz entwickelt.

Da diese Ladungen durchweg Schüttgut darstellen, sind Spezialeinrichtungen für rasches Laden und Löschen entwickelt worden. Sie bestehen in großen, selbsttrimmenden Laderäumen, die durch mechanische Einrichtungen wie Greifer und Transportbänder bedient werden und deren Lukenabdeckungen wegen ihres großen Gewichts fast durchweg elektrisch oder hydraulisch angetrieben werden.

Eine erste Serie von zehn Schiffen dieser Bauart von je 36 000 t d w, die trotz ihrer Größe als Eindeckschiffe gebaut wurden, wurde an die Henty Corporation, Los Angeles, geliefert. Wir haben im laufenden Jahr den gleichen Typ in etwas kleinerer Größe von 22 000—24 000 t d w entwickelt, zu dem unsere Neubauten MS „Mezada“, MS „Elat“, MS „En Gedi“ und MS „Har Sinai“ gehören.

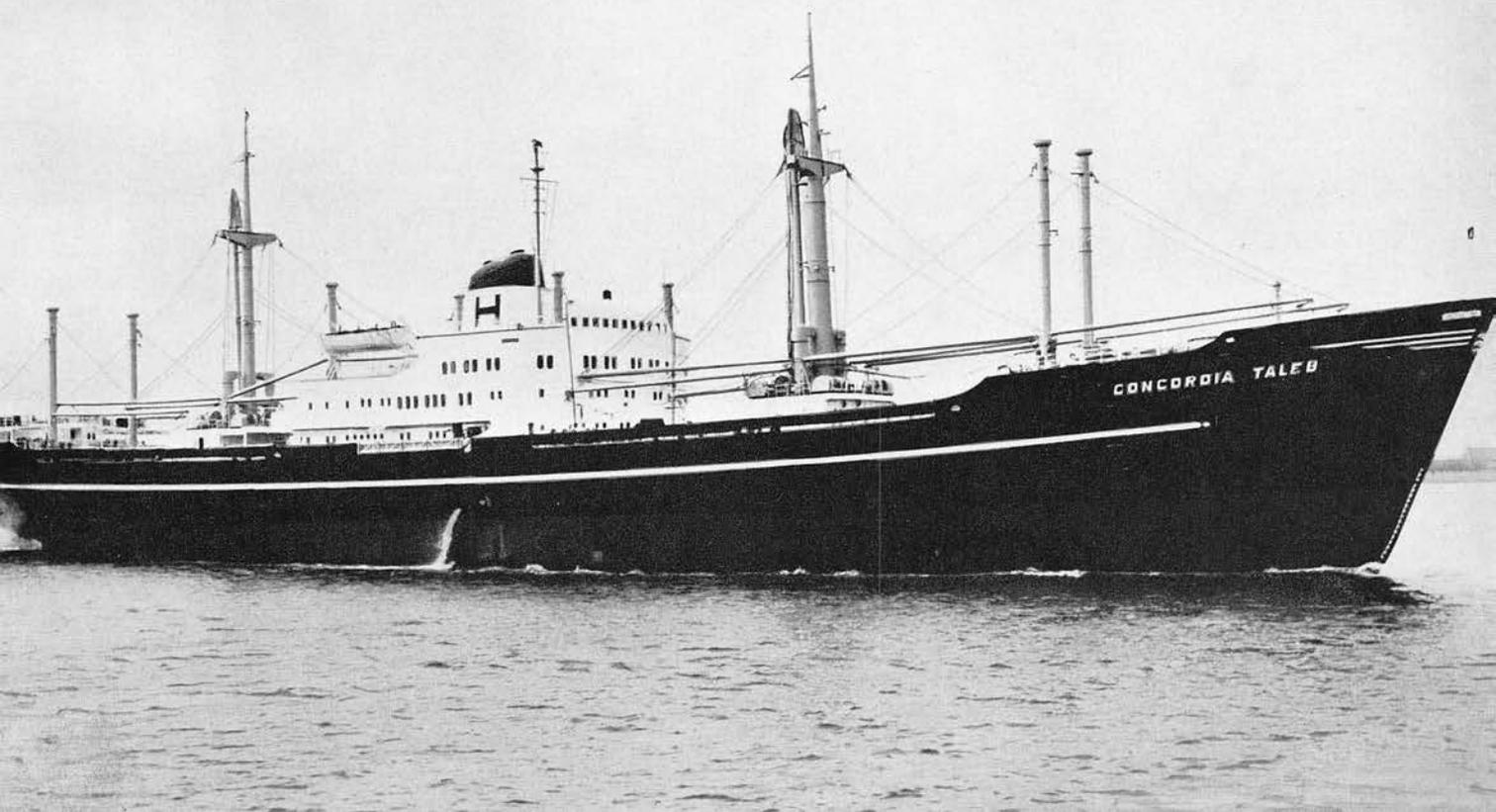
Für den Liniendienst nach dem Fernen Osten und Australien wurden die Linienfrachter MS „Münsterland“ für die Hamburg-Amerika-Linie, MS „Tarantel“ für die Reederei Wilh. Wilhelmsen, Oslo und das MS „Concordia Taleb“ für die Reederei Christian Haaland in Haugesund in Fahrt gesetzt. Alle Schiffe für den Liniendienst weisen heute Geschwindigkeiten von 18—20 Knoten auf; sie erhalten fast durchweg Motorantrieb, nachdem die Entwicklung im Dieselmotorenbau in den letzten Jahren dazu geführt hat, Cylindereinheiten bis zu 850 mm Zylinderdurchmesser mit Leistungen pro Zylinder bis zu 1800—2000 PSe mit Sicherheit zu beherrschen.

Nach voller Inbetriebnahme unseres Hochhauses in unserem Werftbetrieb Finkenwerder, in dem nunmehr alle technischen Abteilungen für Schiffbau und Maschinenbau sowie unsere kaufmännischen und Betriebsabteilungen zusammengefaßt sind, sowie der Fertigstellung einer neuen großen Rohrbiegewerkstatt und Kupferschmiede auf dem Westteil unseres Finkenwerder Betriebs, betrach-



Motor-Linienfrachter „Tarantel“, Reederei Wilh. Wilhelmsen, Oslo; 10 800 t_{dw}, 19 kn Geschwindigkeit.

Motor-Fracht- und Fahrgastschiff „Concordia Taleb“, 11 250 t_{dw}, 17 kn Geschwindigkeit.

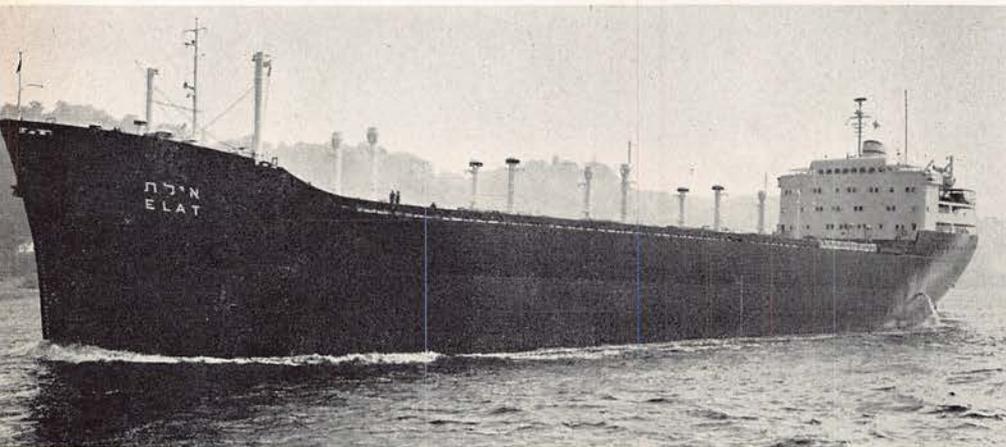




M. S. „Horndeich“
Horn-Linie, Hamburg
3750 t



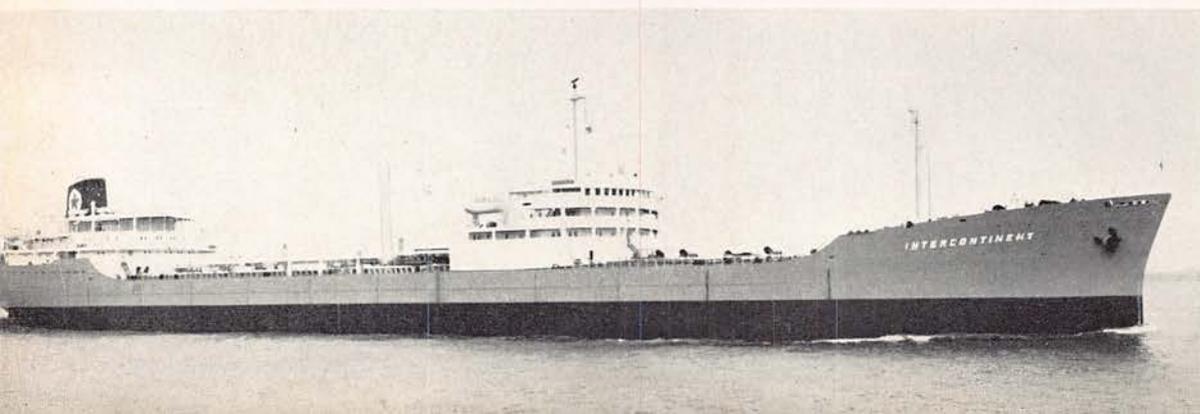
Turbinentanker
„Esso Hannover“
36 708 t



M. S. „Elat“
23 321 t



Motor-Tanker
„Elsad Alaaly“, 20 100 t



T. T. „Interkontinent“
36 700 t

ten wir unser in den letzten Jahren in Angriff genommenes Ausbauprogramm vorläufig als beendet. Mit unserem neuen Großhelfen für Schiffe bis etwa 300 m Länge und 50 m Breite sind wir in der Lage, Schiffe jeder Größe und Bauart in Bau zu nehmen.

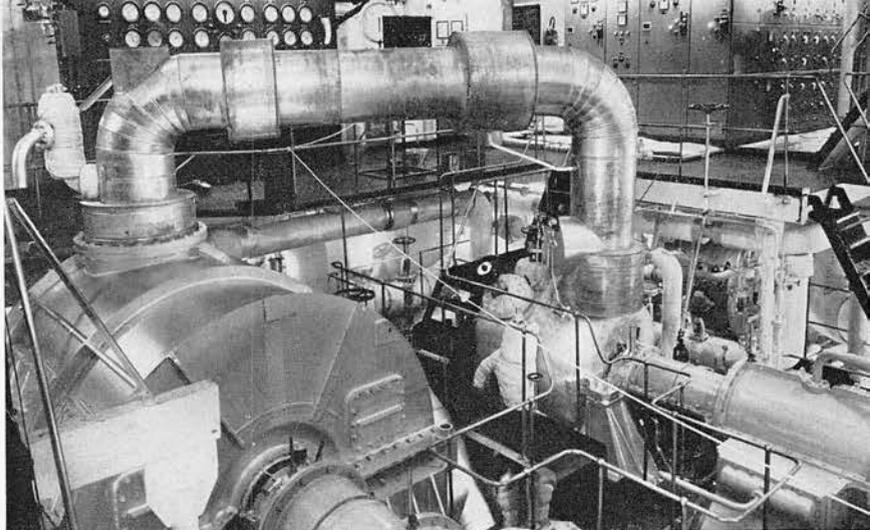
In den uns in unseren beiden Werften Finkenwerder und Reiherstieg zur Verfügung stehenden Maschinenfabriken haben wir umfangreiche Umbau- und Instandsetzungsarbeiten an großen Motoranlagen aller Bauarten — MAN — Burmeister & Wain — Doxford — Sulzer — und vielen anderen durchgeführt, für die uns jederzeit ein größerer Stab von Spezialisten zur Verfügung steht.

Für den Bau von Schiffs-Stabilisatoren haben wir mit den schottischen Firmen Denny Brown, Brown Brothers und der AEG eine Arbeitsgemeinschaft zur gemeinsamen Ausnutzung der beiderseitigen Patente geschlossen.

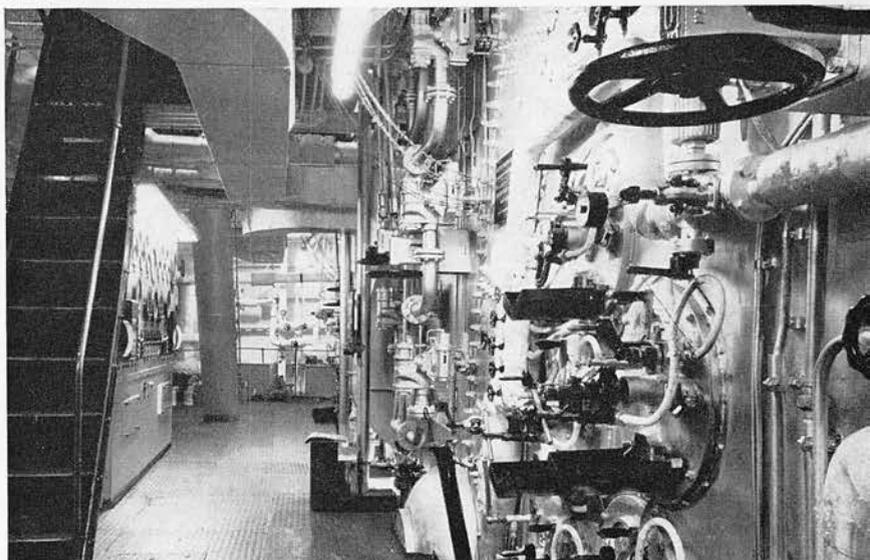
Für den Bau der ersten Stabilisatoren sind die Arbeiten in unserem Werk Reiherstieg aufgenommen worden.

Damit ist die von uns gestellte Aufgabe des Jahres 1960, die im Zusammenwirken aller Betriebsangehörigen bewältigt wurde, kurz umrissen.

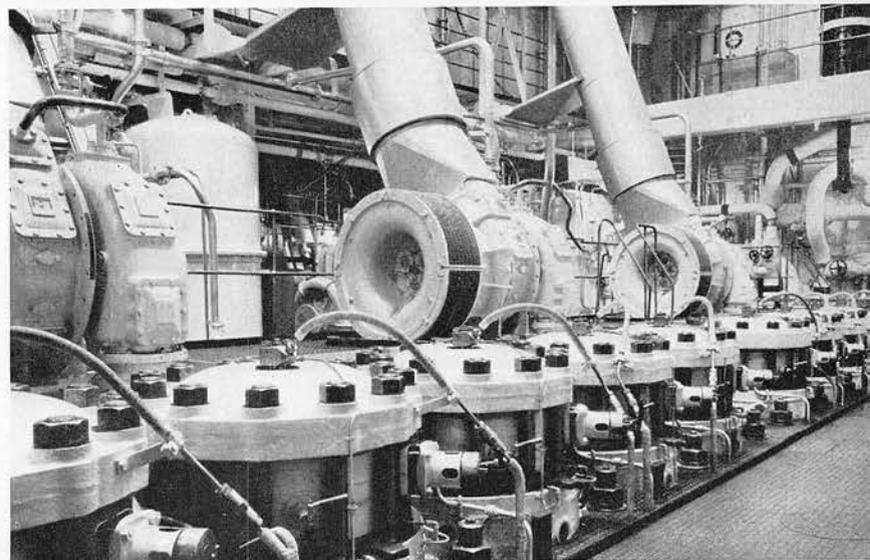
Für 1961 liegt ein ähnliches Arbeitsprogramm vor. Laßt uns auch im kommenden Jahre zusammenstehen, den Ruf der Deutsche Werft in der Welt hochzuhalten, der in gemeinsamer Arbeit in den vergangenen Jahren begründet worden ist.



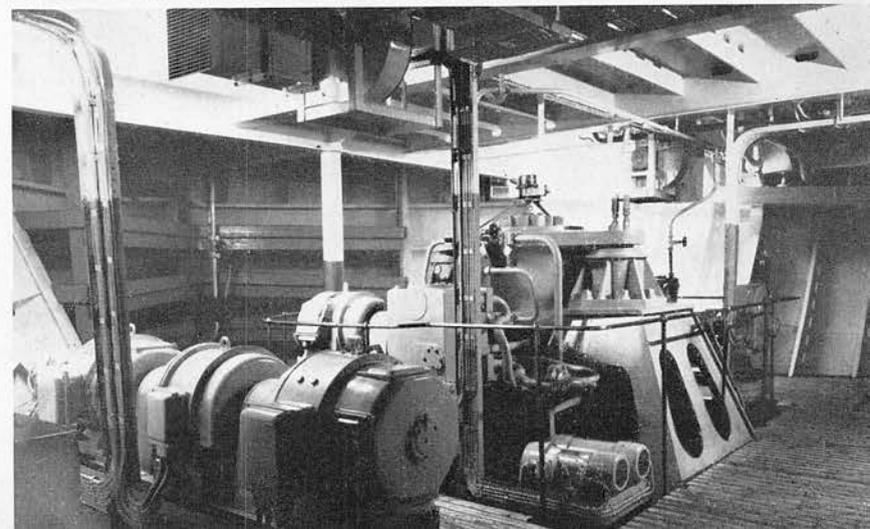
1



2



3



4

Abb. 1
Compound Hochdruck-Turbinenanlage mit doppeltem Übersetzungsgetriebe
17 500 WPS.

Abb. 2
Hochdruck-Kesselanlage
eines großen Turbinenschiffes.

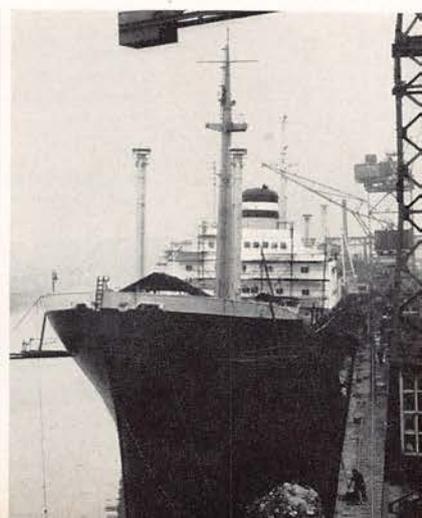
Abb. 3
8600-PS-MAN-Dieselmotor
mit Turbo-Aufladegebläsen.

Abb. 4
AEG-Drehflügel-Ruderanlage
eines Erzfrachters.



Blick auf Großhelling
und neue Kupferschmiede

DIE LETZTEN EREIGNISSE DES JAHRES



„TOPAZ“, „PENTELIKON“, „MUNSTERLAND“, so heißen die letzten Schiffe, die die Deutsche Werft im Jahr 1960 abgeliefert. Die beiden erstgenannten werden das Weihnachtsfest bereits irgendwo auf dem Weltmeer erleben, die „MUNSTERLAND“ wird gleich nach dem Fest zu ihrer ersten Fahrt auslaufen. „PENTELIKON“ ist das sechste Schiff, das die Deutsche Werft nach dem Krieg für Laeisz gebaut hat. (Siehe die Abbildung auf der folgenden Seite.) Es hat die äußere Form unverändert von ihren Schwestern übernommen. Die schlichte Eleganz dieser Kühlschiffe mit ihrer „klassischen“ Silhouette, die auf den obligat gewordenen modischen Effekt des Stromlinien-Schornsteins absichtlich verzichtet, dabei aber außerordentlich wohlproportioniert ist, wurde bisher von keinem Schiff der deutschen Handelsflotte übertroffen. Die „PENTELIKON“ unterscheidet sich von ihren Vorgängerinnen nur dadurch, daß sie etwas größer und schneller ist: 4299 tdw und 18,5 kn



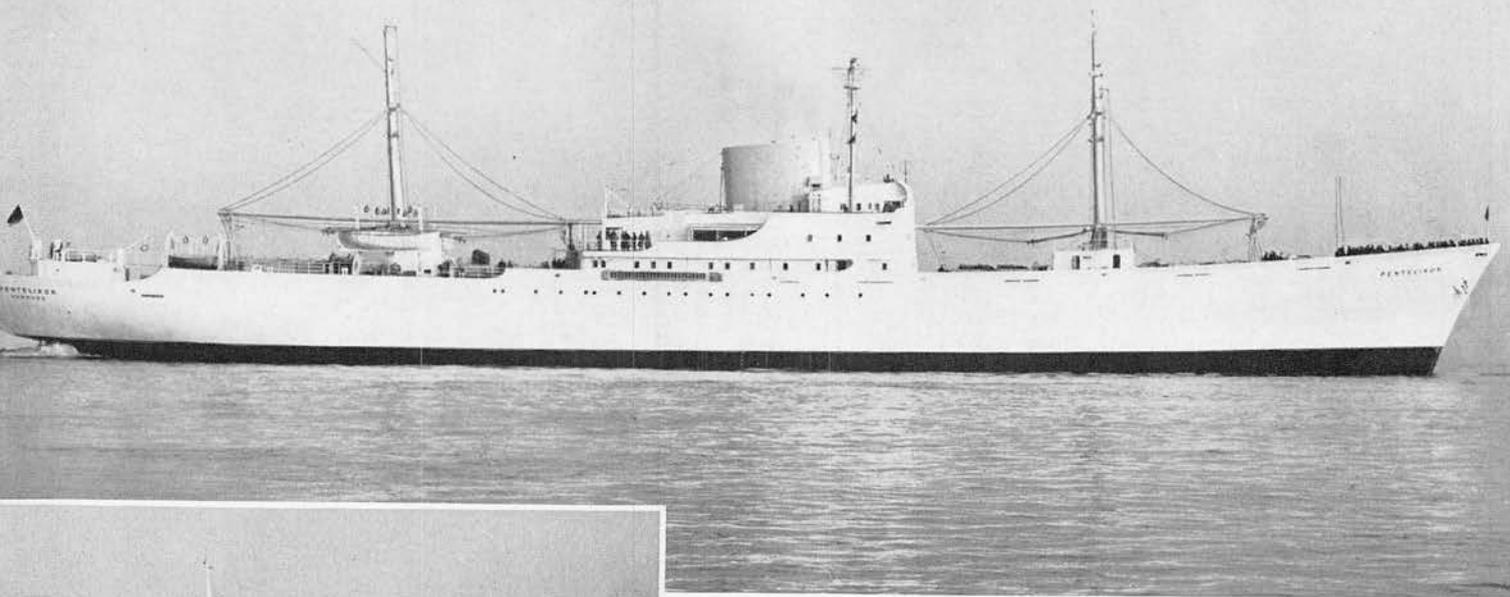
Foto Conti-Press



gegenüber 3000—3500 tdw und etwa 17 kn Geschwindigkeit.

Die „TOPAZ“ ist nicht der größte Tanker, den die Deutsche Werft gebaut hat, wohl aber das größte Motorschiff mit ihren 24 800 tdw.

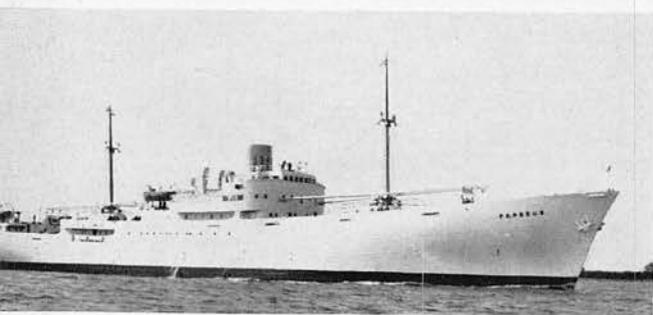
Am 6. Dezember 1960 hatten wir die große Freude, prominenten Besuch aus der Vereinigten Arabischen Republik bei uns zu begrüßen. Der Erziehungsminister der Vereinigten Arabischen Republik und Ministerpräsident des Landes Ägypten, seine Exzellenz Houssein, besichtigte bei uns in Begleitung des syrischen Erziehungsministers Exzellenz Tarabulsi und des Staatssekretärs Dr. Shoeb die Möglichkeiten, die die DW für die Ausbildung des Nachwuchses zur Verfügung stellt. In Begleitung der Mi-



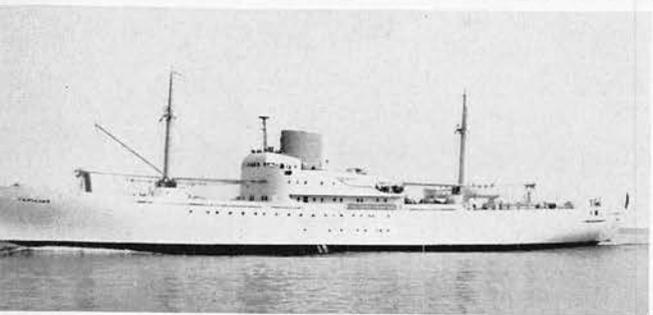
Pentelikon (1960)
und
ihre
Schwestern:



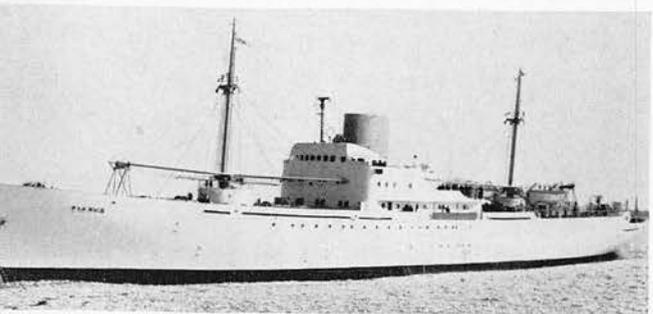
Proteus (1951)



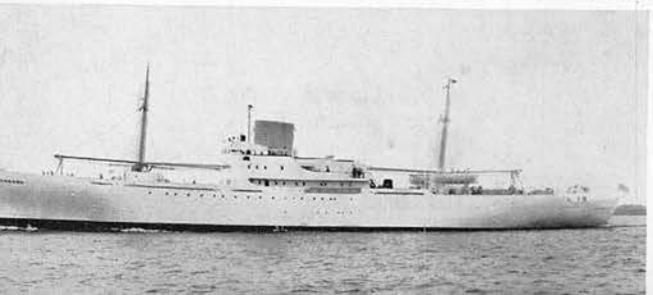
Perseus (1951)



Perikles (1954)



Piräus (1955)



Parthenon (1956)

nister befand sich auch der Präsident des nationalen Forschungsinstituts Prof. Dr. Tourky, Herr Monheim, der Generalsekretär des Büros des Ministers Houssein und Herr Baradil, Journalist der bekannten ägyptischen Zeitung „Al Alkram“. Der Botschafter der Vereinigten Arabischen Republik, Exzellenz Sabri, und der Hamburger Konsul, Dr. Khashab, hatten es sich ebenfalls nicht nehmen lassen, dabei zu sein. Außerdem konnten wir einige Herren des Auswärtigen Amtes und Herrn Baudirektor Mühlradt aus Hamburg bei uns begrüßen.

Unseren Gästen stand nicht allzuviel Zeit für die Besichtigung der Werft zur Verfügung, so daß nur einige Werkstätten und besonders wichtige Einrichtungen vorgeführt werden konnten. Wir hoffen aber, daß unsere Gäste trotzdem wichtige Anregungen bekommen haben.

Minister Houssein hat Gelegenheit genommen, seine Landsleute, die zur Zeit bei uns arbeiten, zu begrüßen.

★

Leider ist es immer noch so, daß eine Vielzahl unserer Betriebsangehörigen sich mit unzureichenden Wohnungen behelfen muß. Wir haben sogar noch Betriebsangehörige, die in Lagern untergebracht sind. Alle unsere Bemühungen, Wohnraum zu schaffen, haben bisher immer nur Teilerfolge



sein können. Es wird aber immer weiter gebaut. Wer nach Lurup kommt, kann dort an einer Baustelle ein Schild erkennen, auf dem zu ersehen ist, daß Wohnungen für Werksangehörige der DW entstehen.

Die ersten 12 Wohnungen sind am 15. Dezember schon bezogen worden. Weitere 18 Wohnungen werden zum 1. Februar 1961 fertig sein. Der Rest soll dann folgen. Hoffen wir, daß der Winter nicht allzu hart wird, damit wir die restlichen Wohnungen im März 1961 den Bewohnern übergeben können.

Inzwischen haben wir in Lurup noch weitere Baumöglichkeiten gefunden, die wir auch noch ausnutzen wollen. Wir hoffen, Ende des Jahres 1961 wieder über Wohnungsvergaben sprechen zu können.



Kleine Betrachtung zum Jahresende

von Wolfram Claviez

Der Boß hat soeben einen Überblick über das hinter uns liegende Jahr gegeben. Selbst für uns Beteiligte, die alles miterlebt haben, ist es immer wieder erstaunlich, welche Leistung im Laufe eines Jahres vollbracht werden kann, und es gibt wohl niemanden, der nicht zugeben muß, daß sein Kamerad, Kollege, Mitbürger, ebensoviel gearbeitet hat wie er selbst. Alles was hier entstanden ist, ist wirkliche Gemeinschaftsarbeit, in der jeder seine etwas mehr oder weniger sichtbare Rolle spielt. Niemandem soll das Gefühl genommen werden, dieses oder jenes Schiff sei „sein“ spezielles, persönliches Werk, denn er hat echten Anteil daran. Wenn Hein zu Jonny sagt: „Heute nacht muß ich ‚meinen‘ Kahn zusammenschweißen...“ und dabei die beiden Hälften der „BERGEBIG“ meint, und Jonny sagt: „Morgen geht ‚meiner‘ auf Probefahrt“ (ebenfalls einer mit mehr als 36 000 t), so spricht daraus ebensoviel durch Leistung berechtigter Bürgerstolz wie wenn sein Kollege am Zeichentisch voller Überzeugung zu Hause seinen hoffnungsvollen Sprößlingen berichtet: „Vati baut einen neuen Passagierdampfer für den mittleren Osten!“ Nun ich möchte mal Vati in der Vorpiek, Jonny über einer Trimmrechnung und Hein zwischen den Kabelenden sehen, die eine Woche vor der Probefahrt im Kartenhaus eines modernen Schiffes darauf warten, richtig angeschlossen zu werden! Richtig angeschlossen heißt, daß wenn man auf den richtigen Knopf drückt, irgendwo im Schiff die erwartete Reaktion eintritt.

Was soll der Rees, wird mancheiner sich sagen oder

denken, das ist doch selbstverständlich, das kann man „verlangen“. Trotzdem erlebte ich einmal, daß vor dem Start zu einer Probefahrt sich beim Knopfdrücken das Ruder durchaus nicht in der gewünschten Richtung legte und guter Rat sehr teuer war. Das ist nun schon viele Jahre her, aber wären wir auf Vati, Hein und Jonny allein angewiesen, säßen wir heute noch da und mit Weihnachtsgeld wäre es für alle Zeiten vorbei, denn diesen Schnelldampfer wären wir niemals losgeworden. Aber da war ja zum Glück Paul, der allein wußte, wie die Nervenstränge in der Steuerungszauberkiste laufen mußten, und er also brachte „sein“ Schiff in Gang ...

Überhaupt, ein Tag vor der Probefahrt! Wenn das Fernsehen erst einmal dahinterkommt, was Zusammenspiel wirklich ist, werden sonntags wahrscheinlich weniger Fußballspiele gezeigt. Nun, daß man alles noch schnell „irgendwie hinkriegt“, das ist es ja nicht. Wir wären keine richtige Werft und wir wären auf dem besten Wege zur Degeneration, wenn sich ein Grandy selbst unter 80 atü Termindruck innerlich aus dem Gleichgewicht bringen ließe. Außer um 11.30 und 16.30 habe ich noch niemanden im Laufschrift gesehen, und wahrscheinlich müßte man so etwas auch für ein bedenkliches Symptom halten. Nein, was einen stets von neuem verblüfft, ist, daß am Morgen der Probefahrt fast keine Wand mehr klebt, die Teppiche alle wieder wie neu aussehen, überall das Licht funktioniert, die Whisky-Gläser in der Bar schön säuberlich bereitstehen, – als





hätte in den Wochen davor nie jemand dem anderen im Wege gestanden. Vierzehnmals haben wir in diesem Jahr diese Endrunden wieder erlebt, und mancher wird heute bei diesem Rückblick an Situationen denken können, wo ohne ihn „sein Schiff“ schwerlich rechtzeitig fertig geworden wäre.

Aber wir haben nicht nur vierzehn neue Schiffe gebaut im Jahre 1960. Wir haben auch unseren neuen Wolkenkratzer, ein neues Reparaturbüro, einen Haufen alte Schiffe wieder als gesund entlassen und vieles anderes erlebt und getan. Heute sieht man die Leistung, abgeschlossen, fertiges Ergebnis, Zahlen und – etwas erschreckend die Feststellung, wie schnell alles Neue Selbstverständlichkeit wird und wie leicht man Gewesenes vergißt. Ich ertappe mich selbst manchmal dabei, daß ich drauf und dran bin etwas mißvergnügt zu knurren, wenn der Fahrstuhl länger als 7 Sekunden auf sich warten läßt, und ich möchte die Frage stellen, wieviel Promille der jetzigen Hochhausbewohner auch nur ein einziges mal wieder in jenen Hütten gewesen sind, in denen sie z. T. zwanzig Jahre zugebracht haben? Wer weiß überhaupt, was jetzt dort drin ist?

Vom Bau des Hochhauses gäbe es auch genug zu berichten, was den Statistiker zwar nicht interessiert, was aber den Wert der vollbrachten Leistung erst richtig unterstreichen würde. Gewiß, Zahlen sind die einzige objektive Vergleichsbasis, aber was sagen sie schon. Mit gleicher innerer Unberührtheit nimmt man zur Kenntnis, ob ein Haus 13 oder 31 Stockwerke hoch, ein Schiff 120 oder 210 m lang ist, wenn nicht eine Fülle von Erfahrung sofort direkte Vorstellungen mit diesen Zahlen verknüpft. Die Relationen machen erst eine Sache interessant. Eine Pausmaschine von eineinhalb Tonnen Gewicht ist nichts für einen 15 t-Kran, ein neues Hochhaus mit breiten Treppen und vier Fahrstühlen kein Problem für die Einrichtung mit neuzeitlichen, zerlegbaren Möbeln. Aber was macht man mit einer

eineinhalb Tonnen schweren Pausmaschine, die in den 13. Stock soll, für die der 15-t-Kran zu kurz, die Treppen zu schmal, der Fahrstuhl zu schwach ist? Da helfen nur Genialität, Sachkenntnis und ein guter Schuß künstlerischer Phantasie. Gegen den Apparat, den Kudl Blitz und Seehase mit ihren Leuten da hingezaubert haben, sind Calders weltberühmten Mobiles läppischer Spielkram.

Erfahrung, Fingerspitzengefühl und gute Nerven gehören auch dazu, bei Windstärke 9–10 einen Zossen wie die „HANSEATIC“ ohne Schramme einzudocken. Was da für Kräfte am Werk sind, davon haben die Lü an Land keine Vorstellung. Sie gehen über die Elbchaussee und sagen: Neinn, wiieeee schöööön! —“

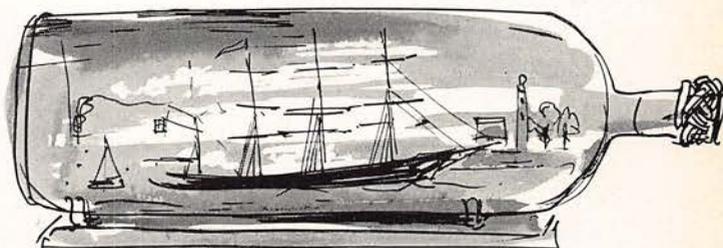
Sachkenntnis, Mut und Vertrauen zu den Mitarbeitern sind nötig, wenn man auf den Tag genau voraussagen muß, wie lange die Deutsche Werft brauchen wird, ein infolge einer schweren Explosion nur noch aus Vor- und Hinterschiff bestehendes Fahrzeug wieder in ein nagelneues Schiff zu verwandeln, und das muß man voraussagen können und vor allem auch halten, wenn man bei der heutigen Konkurrenz Reparaturaufträge erhalten will.

Man sollte die überwundenen Schwierigkeiten nicht verschweigen. Sie erst rücken die nackten Zahlen auf eine höhere Ebene. Wie der Name erst den Menschen bezeichnet und nicht die Kenn-Nummer, so reicht es nicht aus die menschliche Leistung zu charakterisieren, die dahintersteht, wenn man von 300 000 t, 20 000 PS oder X-Millionen DM Umsatz spricht.

Sinnt man über das verflossene Jahr nach, fallen einem aber nicht nur Dinge ein, die lediglich unsere Arbeit betreffen, Erlebnisse, die im Moment vielleicht gar nicht einmal für sehr wichtig angesehen werden, die aber doch immer nachhaltige Bedeutung haben, da sie unser Leben formen, unsere Berufserfahrung bereichern und für unsere Werft „Vorgänge“ sind, auf die sich unsere Nachfolger beziehen werden. Wir denken auch an das, was uns über unsere Arbeit hinaus miteinander und mit der DW verbindet. Die Werftkomödianten haben auch in diesem Jahr – vor allem mit dem „Halunkenstück“ – ihrem Namen wieder Ehre gemacht, und wenn den Fußballern vielleicht an neu errungenen Meisterschaften 1960 noch einiges vorenthalten blieb, haben sie trotzdem genug gewonnen, durch gemeinsame Arbeit und fairen Kampfgeist.

Der Erfolg ist durchaus nicht das höchste der erstrebenswerten Güter unseres Lebens. Denke ich an den Buddelschiff-Wettbewerb und frage, was sein schönstes Ergebnis war, so darf ich, ohne darüber nachdenken zu müssen, sagen: daß ich meine Konkurrenten dabei kennen und schätzen gelernt habe.

In diesem Sinne allen einen guten Start in das neue Jahr.



Mien bunte Tüller

Von
RUDOLF KINAU

Dat is nu al lang, al ganz lang her. Ick wūr noch Kind, wūr woll so veer oder fief Joahr, un harr de Büxenklapp noch achter. Un dat wūr den Dag vör Wiehnachen, un wi snacken wedder vel van den Kujees. Ne van den, de obends Hus för Hus geiht, un kloppt an all de Dörn, un fragt, wat de Kinner sick ook jümmer good schickt hebbt. Ne, den harrn wi de Tied noch ne, — den kinnen wi noch goarne.

„De kummt blooß no de rieken Lüd“, sä Mudder. „Kummt blooß no de, de son isern engelschen Herd hebbt, un hebbt son ganz eng' Obernrohr, nem de Kujees nix rinsmieten kann.“

Ne, sowied würrn wi noch ne. Bi uns käm noch jümmer de anner Kujees, de medden in de Nacht mit son groote Kist vull Appeln un Nöt un allerhand feinen Krom wied öber Land un öber de Dacken wegflügt, un smitt allerwegens, nem noch son richtigen ooln dütschen Herd steiht, van boben wat in'n Schorsteen un up den Herd rup. De käm bi uns, jeedes Joahr. Un de käm nu vannacht ook wedder, — „dat wūr so gewiß as twee mol twee!“ sä Jann.

Wi würrn mit fief Kinner in'n Hus, un ick wūr de jüngste un wūr „de Lütt“. Un wi harrn jeder unsen eegen Tüller, un mien wūr de best, — wūr ganz bunt, mit'n Möhl un mit'n Füerturn un mit'n Boot un mit Bäum, un mit'n breeden Rand mit luder lütte Vogels up.

Un nu wūr't wedder gegen Obend, un nu wūr't wedder sowied: Wi dössen all fief, een no'n annern, — dössen wi uns' Tüllers up'n Herd setten, all so in de Reeh weg, so in'n halben Kring um dat Fülerlock rüm. „Ne to wied no de Mitt“, sä Mudder, „dat süht jümmer gliek so utverschomt ut — as wenn'n dat all alleen hebben will! — Un ook ne to wied weg an'n Rand, — an's meent de Kujees, doar brukt woll ne recht wat rin!“

„All de Tüllers so no de Reeh weg in'n halben Kring um't Fülerlock rüm!“ — Jo, nu stünnen se richtig. Un nu beugen wi uns all fief noch mol'n beeten öber den Herd un keeken no boben, wat de groot Schorsteen ook würrlich free un open wūr. Un denn güngen wi wedder mit alle Mann in de warme Döns. Un sän denn ok bald een no'n annern „Gunacht!“ un güngen in de Kommer un in de Kabuz up 'n Bitt. — Mutter bleef noch up, seet noch in de Döns an'n Disch un neih.

Midder in de Nacht wok ick mitmol up, — ick meen, doar harr wat hult un harr wat klöttert un knackt. Un ick dach: „Nu is je jüst eben — is de Kujees öber uns' Hus wegfliegen un hett wat in'n Schornsteen smeten!“ Un ick dach: „Wat dat nu woll wesen is? Wat doar nu woll ligt, up mien'n bunten Tüller? Und wat Joggob woll kregen hett? Un Hein, un Greta un Jann? Un ick meen, ick kunn nu doch ne wedder slop warden, — dat wūr ook son hilln Mondschen buten, un in'n Hus' wūr't all so dootenstill, un de Annern sleepen all so fast. Un ick dach: „Dat ward jo nüms gewoahr.“

Un ick stünd ganz sinnig up, un slirk mi dör de Döns no de Kök, un keek up'n Herd. Ober — doar wūr noch goarne vel to kieken, all de Tüllers würrn noch leddig, un up't Fülerlock un in'n Schorsteen wūr ook nix so seehn. „Denn mütt ick mi jo verhört hebben“, dach ick. „Denn is doar jo woll doch nix wesen. Denn hebb ick dat jo woll blooß dräumt.“ — Un ick wull mi al umdreihn un wull wedder to Klapp, do — do käm mit dat mitmol so vör, as wenn mien Tüller düttmol doch'n lütt beeten wieder trück stohn dä as de annern vier. Un dütt Joahr wull ick doch grode mol allerhand to Wihnachten hebben, un de Kujees schull mi doch ganz wat Fein's dolsmieten. Un wenn he dat nu goarne wuß, un kunn mien'n Tüller villicht ook goarne recht seehn. —? Ne, dat güng jo gewiß ne. Denn wull ick doch man leeber — — — „Ward jo nüms wieß“, dach ick so bi mi. „Weet jo keen een, dat du wedder upstohn büst.“ Un ick nähm ganz

sinnig mien'n Tüller, un stell em'n lütt Stück wieder no vörn, un scheuf em sinnig noch'n Handbreet wieder, dicht an't Fülerlock ran, recht in't Middel ünner den grooten Rookfang un ünner'n Schorsteen. Un denn stünd ick noch'n Oogenblick un lüster un luer, un hör wieder nix as mien eegen Hartkloppen, un slirk mi gau wedder dör de Döns in de Kommer, un kreup wedder ünner de Dek. Un läg noch lang wok, un wuß sülben ne, wat ick dat nu recht makt harr oder ne. Ober toletzt dach ick: „Oach, — leebe Gott un Kujees, wes't mi man ne dull! Ick stoh morgen ook ganz frooh up, un goh gliek no de Kök, un stell mien'n Tüller wedder trück, dat keenen war marken deit. Un wenn't ganz slimm worden is, — dat ick meist allns kregen hebbt, un de annern hebbt bald goarnix, — — denn kann ick jem jo ook wat afgeben, — denn deelt wi uns dat, — allns wat ick ne bruken kann.“ Un denn würd ick so bilütten wedder meud, un denn seiln se ook bald wedder mit mi af. As ick morgens upwoken dä und käm hooch, würrn Joggob un Greta al kloar, seeten al in de Döns an'n Disch. Un Jann un Heiner stünnen al an't Fenster un keeken ut. Ick wull mi sinnig an jem vörbi slirken, ober Mudder käm jüst ut de Kök un kreeg mi bi'n Arm tofot: „Stopp, stopp! Wonem wullt du hin?“

„Blooß mol eben gau no'n Herd, un mol seehn, wat doar wat in mien'n Tüller — — —“

„Ne, komm, — hierblieben!“ sä Mudder. „Erst mol waschen un frisch moken, un denn de Bux anteehn, un Strümp un Stebeln, un denn — — !“

„Un denn goht wi all toglielik!“ sä Jann, „Een achter'n annern!“

„Un dat geiht no't Uller, un no de Grötte!“ sä Greta. „Jo, un ick goh vörup“, sä Mudder, „un ick gef joo de Tüllers inkelt dol, an's gift dat doar doch blooß Striet un Larm.“

„Nu mok man'n beeten to“ sä Heiner to mi. „Un mok ne son dösig Gesicht un kiek in de Luft! Sühst doch, dat wi al all op di teuft!“

Dat güng düssen Morgen all ne so gau as dat woll schull, Mudder harr ook keen Tied mi to hilpen, — ick müß mi allns alleen herseuken. Ober toletzt wūr ick denn jo doch sowiet kloar, un stünd an de Dör un wull rut no de Kök. „Stopp, stopp!“ sä Mudder wedder. „Erst komm ick, un ji kommt denn all achter mi ran!“ Un denn güng se rut no de Kök, un stell sick so breet as se kunn vör den grooten dütschen Herd, un geef uns uns' Tüller. Un frei sick bi jeeden Tüller mit.

Jann harr fief feine Kantappel, un son goode twindig Wallnöt, un vier brune Kooken, — un'n Poar scheune blanke Strietschooh. — Un Greta harr up ehr Appeln un Nöt un Kooken — harr se'n fein'n witten Ploten liggen. Un Heiner harr'n groot Märchenbook mit bunte Biller. Un Jaggob harr'n feinen Baukasten mit bunte Steen. Un ick — — — ick harr up mien'n grooten bunten Tüller blooß een'n lütten Appel, un een lütte Nutt, un een'n brunen Kooken, — un wieder nix, — keen Stück. „Noan —?“ sä Mudder. „Wat kummt dat denn?“ Un se söcht den ganzen Herd af, un keek ook noch mol in'n Schorsteen hooch, wat doar woll villicht wat hangen bleben wūr. Ober ne, doar wūr ook nix, wūr narms wat to finden. „Noan —?“ sä Mudder wedder. „Wat hett dat denn to bedüten? — Büst du denn — — ? Hest du di denn ne good schickt — de letzte Tied?“

„Doch, Mudder, ick — ick — —“. Wieder käm ick ne mehr, mi seet mitmol'n grooten Klüten in'n Hals, de wull ne up un ne dol. Un ook as Jann un Greta mi nu beduern wulln, un Heiner un Joggob telln allns up, wat ick düssen Harwst un düssen Sommer tweismeten un utfreten und verkehrt makt harr, — schüttel ick blooß jümmer mit'n Kopp: „Ne, ne, — doarüm is dat ne.“ Ne, ick wuß dat beter, ober — ick kunn jo ne snakken för mien'n Klüten, un ick döb jo ook nix seggen, — „De Kujees mütt jo doch wat markt hebben“, sä Mudder, „un mütt woll ook allerhand van di weten. Wi könt doar

jo wieder nix bi doon. Un wi wöllt uns doar ook ne twüschensteken.“ Un se keek de annern vier an un sä: „Ji kunn'n em jo heuchstens 'n beeten van joon Krom afgeben, — wenn ji dat mögt, — — ober — recht is dat jo eegentlich ne.“

Greta un Jann gäben mi jeeder een'n Appel. Un Heiner geef mi'n poar Nöt. Un Joggob geef mi twee brune Kooken. „Un van mi krigst du villicht ook noch'n Stück“, sä Mudder, „ick mütt bloöß erst weten, worüm de Kujees di so weenig rinsmeten hett.“ — Un denn streek se mi noch mol sinnig öber'n Kopp, un güng in de Döns.

Den ganzen Morgen drucks ick noch so wat rüm, stünd an't Finster un keek ut, un leep wedder no buten un keek no de Dör, un wüß ne, wat ick moken schull. Bit eben vör'n Meddag, do kunn ick't ne länger mehr uthoaln, — do güng ick no Mudder un vertell ehr dat — sinnig, ünner vier Oogen: Dat ick nachts wedder upstohn wür, un harr mien'n Tüller wieder no vörn un recht ünner den Schorsteen sett.

Mudder keek mi lang in't Gesicht un schüttel mit 'n Kopp: „So kenn ick di jo goarne, mien Jung. So büst du doch an's ne wesen.“

„Ick will't ook ganz gewiß ne wedder doon, Mudder!“

„Is good“, sä Mudder. „Denn wöllt wi doar nu ook goarne mehr van snacken. Un wöllt ook de annern vier nix seggen. — Du kannst dien'n Tüller vanobend noch mol wedder up'n Herd stellen. Mitünner kummt de Kujees jo de tweete Nacht wedder trück. Wenn he villicht noch'n beeten för di hett, — — ?“

Obends as de annern all bi de Lamp in de Döns seeten, scheuf ick — ganz alleen — mien'n feinen bunten Tüller wedder sinnig up'n Herd, — ne ganz no de Mitt, — ober ook ne ganz an'n Rand, — mehr so up't Halbe, as wenn doar noch vier annere Tüllers mit in de Reeh stohn dän. Un ick harr den annern Morgen up mie'n bunten Tüller: Vier scheune Kantappel, twindig Wallnöt, drie brune Kooken, un bobenup noch — — 'n feine weeke wulln Mütz, mit'n bunten Klunker!

Ick hebb mi ganz dull freit. Un hebb de Mütz noch lang' drogen.

Un hebb ehr nu ook noch ne vergeten. Ick dink noch mannigmol an düssen Wihnachenmorgen, un an de feine weeke wulln Mütz mit den bunten Klunker. — — Am meisten denn, — wenn ick mien'n Tüller mol wedder eenwegens'n beeten no vörn un recht ünner den Schorsteen schuben much.

100 Jahre

Dampfer-

verbindung

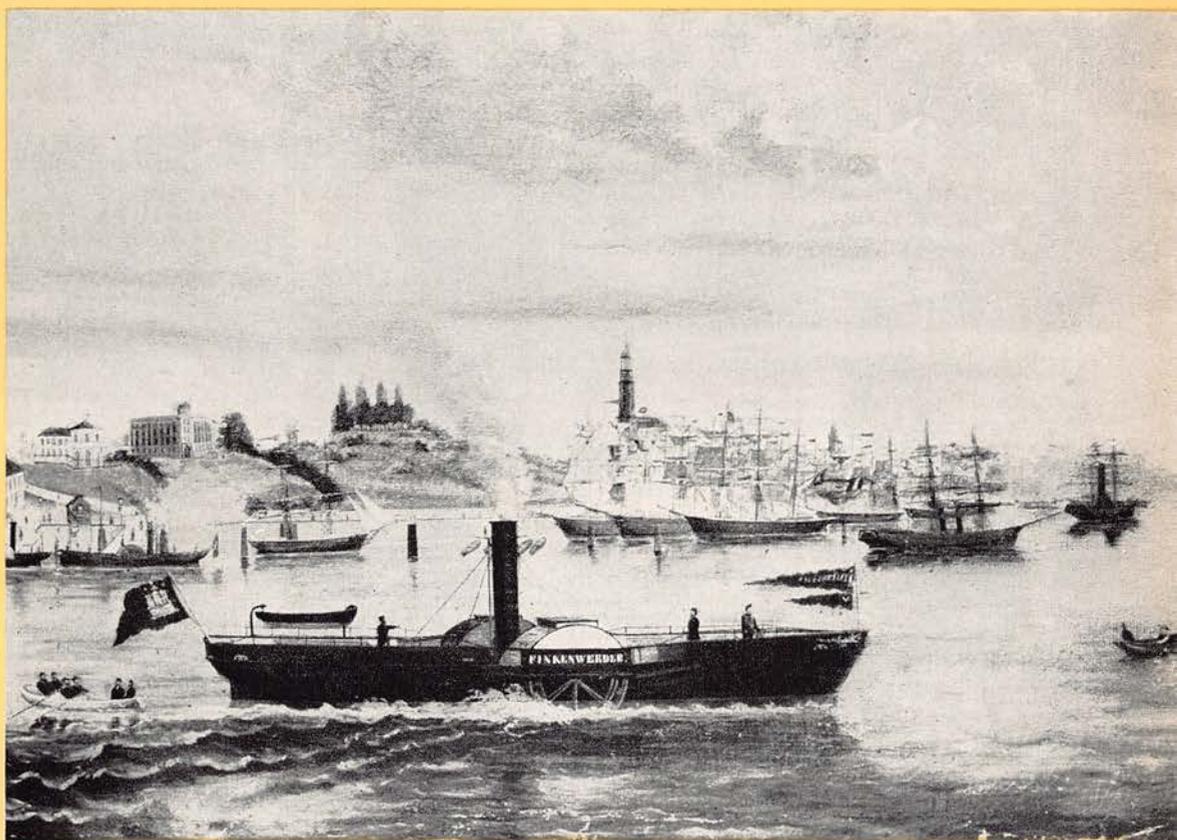
von

Hamburg

nach

Finken-

werder



1

60 Jahre Finkenwerder Linie der H.D.A.G.

Wer am Morgen mit den neuzeitlichen Motorschiffen der Hafen-Dampfschiffahrt an seine Arbeitsstätte auf der Deutsche Werft in Finkenwerder befördert wird und abends mit ihnen heimkehrt, wird kaum glauben, daß eine Schiffsverbindung zwischen Finkenwerder und Hamburg erst seit 100 Jahren besteht.

Kapitän Jacob Holst war die heimatgeschichtliche Tat zu danken, daß 1860 mit dem gecharterten Raddampfer „Freiburg“ die erste regelmäßige Schiffsverbindung mit Hamburg hergestellt wurde. Er fuhr mit seinem Dampfer „eenmol up un dol“! Welch ein Fortschritt gegenüber der bis dahin so beschwerlichen Fahrt mit dem Ruder-

oder Segelboot hinüber nach der anderen Elbseite, wenn ein Inselbewohner die Stadt aufsuchen wollte! Ein anschauliches Bild über die Schwierigkeiten, die mit einer solchen Fahrt verbunden waren, ist dem alten Müller Lorenz Harms in einer Aufzeichnung zu danken. Er schreibt: „Um 1830 war es eine ziemlich schwere Aufgabe — besonders für die im Innern der Insel wohnenden Finkenwerder — wenn sie Einkäufe in Hamburg machen wollten. Zunächst mußten sie sich erkundigen, ob vielleicht ein Elbfischer zu Markt wollte und sie mitkommen könnten. War alles in Ordnung, mußten die Mitfahrenden je nach der Tide um 2, 3 und 4 Uhr morgens schon am Abfahrtsplatz sein. Und das bei den schlechten Wegen und bei der herrschenden Dunkelheit! Während der Zeit, wo der Fischer seinen Fang verkaufte, mußten die Einkäufe erledigt sein, denn es ging alsbald wieder zurück nach Finkenwerder.

Später wurde es etwas besser mit den Fahrten nach Hamburg, denn die früheren Elbfischer Hans Mewes und Hans Schacht hatten ihre Fischerjollen so eingerichtet, daß sie jeden Tag die sogenannten Hökerfrauen nach Altona fahren konnten. War die Tide günstig, und fuhr man um zwei oder drei Uhr morgens bei gutem Wetter hinüber, so ging das einigermaßen. Bei schlechtem Wetter aber wurden sie in dem offenen Boot so naß, daß ihnen das Wasser aus den Schuhen lief. Hatte nun das Boot zuviel Wasser übergenommen, wurde in das Kraut gefahren. Die Segel wurden heruntergelassen und erstmals das Wasser mit dem „Euschfatt“ aus dem Boot herausgegossen. Dann ging es, mochten die Hökerfrauen auch schreien, wieder weiter. Wenn es mit der Tide nicht paßte, wurden die Frauen bei Ritscher auf der anderen Elbseite abgesetzt und dort auch nachmittags wieder abgeholt. Von dort gingen die Frauen nach dem Hopfenmarkt, um Fische aufzukaufen und sie dann wieder an der Straße zu verkaufen. Welch ein Weg für die Frauen! Das Leiden dabei war, daß sie auch nicht das geringste mitbringen konnten, weil sie durch die Altonaer Zollgrenze mußten. Bei schlechtem Wetter waren die Frauen völlig durchnäßt. Da in Finkenwerder nur Seife, Sirup und Essig beim Höker zu haben waren, einigten sich oft Nachbarn und Verwandte, um bei gutem Wetter und günstiger Tide im Boot nach Hamburg zu fahren. Sie kamen aber meistens über die Gr. Elbstraße von Altona nicht hinaus, denn sie wußten keine Wege und in der Gr. Elbstraße war auch alles zu bekommen.

In späteren Jahren fingen mehrere Schiffer an, „lustig“ Peter Fock, Hans Hinrich Mewes, Martin Mewes, Carsten Finck, Hans Lanker und Johann Bott, für 2 Schillinge je Person an den Strand des rechten Elbufers nach Altona zu fahren. Wer in Hamburg zu tun hatte, ließ sich oft bei Dirks Schiffswerft am Strand von Neumühlen absetzen, ging dann auf Schusters Rappen nach Hamburg und auch wieder zurück. Konnte man angeben, zu welcher Zeit man wieder zurück sein würde, wurde der Schiffer bestellt, sonst mußte man so lange warten, bis jemand mit einem Boot kam, um ihn mitzunehmen. Soweit die Überlieferung.

Die Einrichtung einer Dampferlinie nach Hamburg durch

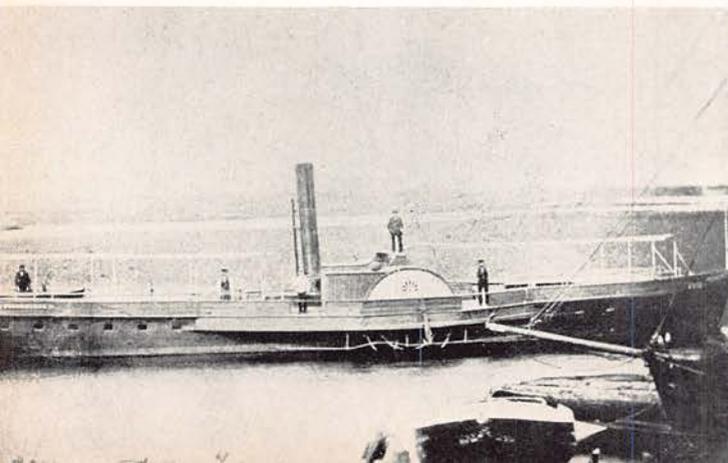


2

Jacob Holst war für Finkenwerder ein bedeutsames Ereignis. Doch nach zwei Jahren mußte Holst die „Freiburg“ wieder zurückgeben. Dafür erwarb er — unterstützt durch Finkenwerder Geldgeber — von Gebr. Burmester einen Lauenburger Dampfer, der den Namen „Finkenwärder“ erhielt. Das Schiff besaß eine Einzylinder-Dampfmaschine, die, kam sie auf den toten Punkt, zuweilen mitten auf der Elbe stehenblieb. Dann mußte jemand auf die Radschaukel außenbords treten und den toten Punkt überwinden helfen. Auf der Fahrt nach Hamburg wurde oft noch eine Nebeneinnahme erzielt, indem man einen kleinen Schoner oder Ewer ins Schlepptau nahm. So mußten die Fahrgäste eine Fahrt in den Hafen mitmachen.

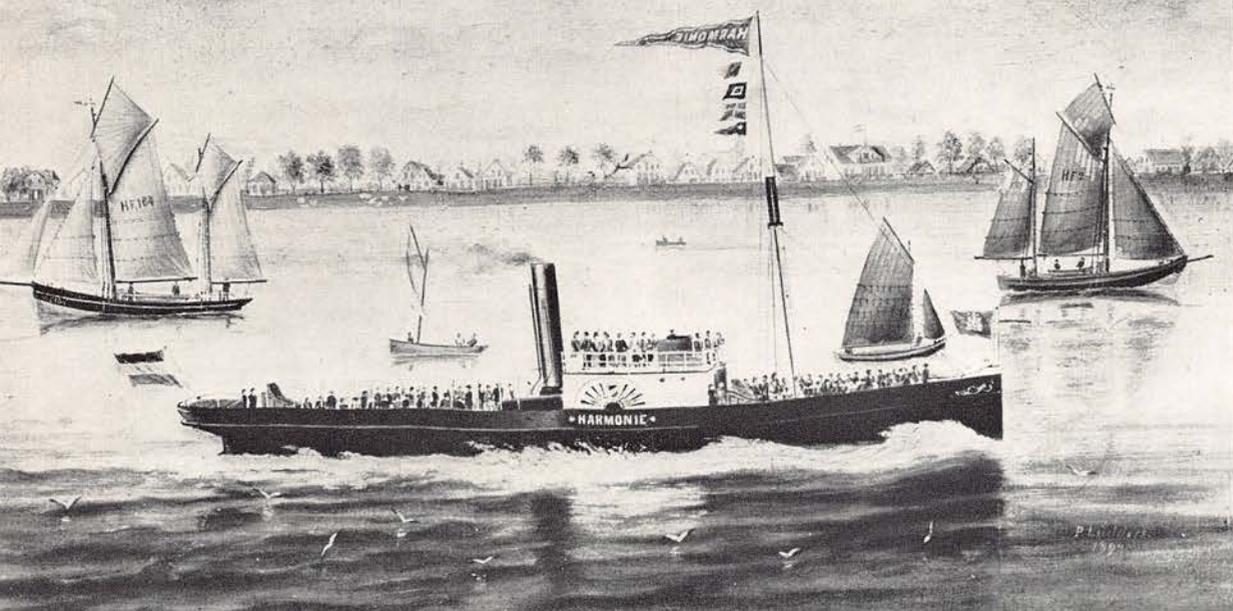
1866 verstarb Jacob Holst — 35jährig — an einem Leberleiden. Die Partenreeder waren im Laufe der Jahre mit ihrem Schiff nicht zufrieden, verkauften es nach England, erwarben dafür abermals von Gebr. Burmester einen Dampfer — 30 m lang und ohne Kommandobrücke! — und gaben auch ihm den Namen der Heimatinsel. Wie schwierig damals eine Fahrt war, geht daraus hervor, daß der Dampfer im Jahre 1874 einmal bei Gegenwind und Sturmflut von Neumühlen nach Finkenwerder vier Stunden gebrauchte! Zudem war zu jener Zeit die Köhlfleet-Einfahrt nur ungenügend durch Buschbaken gekennzeichnet. Wie gemütlich sich so ein Dampferbetrieb auf der anderen Seite auch wieder anließ, geht aus der nachfolgenden, wahren Begebenheit hervor.

4



3





5

Kapitän: „Meister, smiet de Moschin mol an. Dat geiht los!“ Antwort aus dem Maschinenraum: „Geiht nich! De Moschin will nich anspringn!“ Es war Sonntag, schlechtes Wetter und gar zu wenig Fahrgäste saßen an Bord. Da lohnte die Fahrt sich nicht ... und die Maschine lief dann einfach nicht an!

Da man auf Finkenwerder glaubte, eine Partenreederei sei ein gutes Geschäft, so tat sich ein Konkurrenzunternehmen auf. Es kaufte den bei Jansen und Schmilinski erbauten Raddampfer „Courier“, der, weil er in seiner Leistung enttäuschte, später durch den von Wachsmuth und Krogmann erworbenen Raddampfer „Union“ ersetzt wurde. 1892 ließ die erste Reederei dann einen neuen Dampfer bei Gebr. Sachsenberg, Roßlau/Elbe, bauen, der — als Wunderwerk mit seinem „Salon“ und der geräumigen Schenke in Finkenwerder viel bestaunt! — auf den Namen „Harmonie“ nach dem 1865 auf der Insel gegründeten Gesangverein gleichen Namens getauft wurde.

Ein Nebeneinander zweier Parten-Reedereien erwies sich auf die Dauer als nicht glücklich. So blieb es nicht aus, daß man sich z. T. auf gemeinsamer Basis treffen mußte. Eine Woche versah die „Harmonie“ den Dienst nach Hamburg, die andere Woche dann die „Union“. Sonntags war die neue „Harmonie“ als Klubdampfer für Lustfahrten viel begehrt und die „Union“ hielt die Hamburgtouren aufrecht. Im Jahre 1900 waren sich dann beide Reedereien darüber einig, ihre Dampfer zu verkaufen, sollte ihnen ein günstiges Angebot gemacht

werden. Das kam, zunächst von der Harburger Linie Wachsmuth und Krogmann, dann von der Hafendampfschiffahrt, die am Ende den Sieg davontrug. In einer denkwürdigen Sitzung des Gemeindevorstands am 6. Mai 1900 — die Gemeinde hatte die Landungsbrücke zu vergeben! — wurde im Beisein der Partenreeder P. Meier, K. Möhlmann, E. Harms, M. Külper, W. von Hemme, J. Fick, H. Rahmstorf und H. Fick ein Vertrag geschlossen, der die „Harmonie“ und die „Union“ in den Besitz der Hadag brachte und ihr die alleinige Benutzung der Finkenwerder Landungsbrücke am Auestack sicherte. Seit jenem Tage gibt es eine Finkenwerder Linie der Hadag!

Vergessen sind in den langen Jahren ihres Bestehens die „Union“, die „Harmonie“ — zuletzt nur „Hexenschaukel“ genannt! — der erste Schraubendampfer „Senator Brunnemann“, der 1914 erbaute Dampfer „Bürgermeister Burchard“ und heute versehen neue schnittige Diesel-Elektro-Schiffe den Dienst zwischen Finkenwerder und Hamburg, zwischen der Elbinsel und Teufelsbrück. Welch ein weiter Weg vom kleinen Raddampfer „Finkenwärder“ des Jahres 1862 bis zur DE-angetriebenen „Finkenwerder“ von 1960! Wer heute gemütlich skat-spielend und zeitunglesend auf einem grünweißen, eingelasteten HADAG-Schiff sitzt, der möge dabei doch einmal an den Fortschritt denken, den ein Jahrhundert Finkenwerder Verkehrsverbindung mit sich gebracht hat!

Adolf Albershardt

6

Abb. 1 Die erste „Finkenwärder“ aus dem Jahre 1862, erworben von der Lauenburger Linie / Gebr. Burmester (Nach einem alten Gemälde).

Abb. 2 Kapitän Jacob Holst, Schöpfer der ersten Dampferverbindung von Finkenwerder nach Hamburg 1860. * 21. 3. 1829, † 20. 7. 1866.

Abb. 3 Die zweite „Finkenwärder“, ein 30 m langer „Paddeldampfer“, in der Aue liegend (Foto um 1890), erworben von Gebr. Burmester.

Abb. 4 Der Konkurrenzdampfer „Union“ auf der Fahrt nach Hamburg (Gekauft von der Harburger Linie Wachsmuth u. Krogmann). Foto aus dem Ende der 80er Jahre.

Abb. 5 Der Raddampfer „Harmonie“, 1892 bei Gebr. Sachsenberg in Roßlau erbaut. Nach dem ersten Weltkrieg außer Dienst gestellt. Nach einem Gemälde von Paul Lüdders.

Abb. 6 Modernes Hadagschiff. Die 3. „Finkenwerder“.



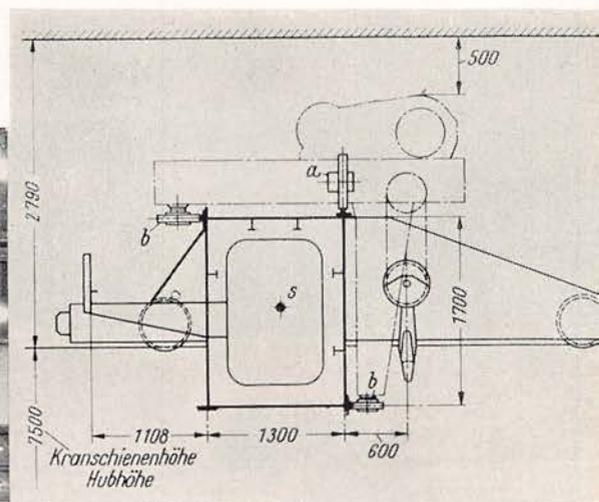
Neuer Aluminium-Laufkran

Um den gestiegenen Stückgewichten der zu bearbeitenden Einzelteile gewachsen zu sein, wurde in der mechanischen Werkstatt des Betriebes Reiherstieg im Frühjahr ein neuer 30-t-Laufkran in Betrieb genommen, der sich wesentlich von den in unseren Werkhallen vorhandenen Laufkränen unterscheidet.

Da die vorhandene Kranbahn nur für einen Laufkran mit 20 t Tragkraft bemessen ist, bestand die Hauptaufgabe darin, den neuen Kran trotz der um 10 t höheren Nutzlast so leicht zu bauen, daß keine höheren Radrücke entstehen. Möglich wurde dieses durch den Bau eines Laufkranes in Verbundbauweise Stahl-Aluminium.

der Baugenehmigung durch die zuständige Baubehörde wurden umfangreiche Dauerfestigkeitsversuche an einem Probeträger im Otto-Graf-Institut der Technischen Hochschule Stuttgart durchgeführt, während Schweißnahtproben von der Versuchsanstalt der MAN auf Dauerfestigkeit geprüft wurden.

Die gesamte Kranbrücke wurde mit einer S.I.G.M.A.-Schweißanlage geschweißt und alle hochbelasteten Schweißnähte geröntgt. Besondere Aufmerksamkeit wurde dem



Die Kranbrücke wird aus einem geschlossenen Kastenträger aus der Aluminiumlegierung AlMg 5 F 24 mit angeschraubten Eckgurten aus Stahl, die gleichzeitig als Katzfahrschienen genutzt werden, gebildet.

Die Kranlaufkatze ist als Winkelkatze ausgeführt und ist neben dem Haupthubwerk mit einem 7,5 t Hilfshub und einem Überlastungsschutz ausgerüstet. Das Eigengewicht des betriebsfertigen Laufkranes beträgt 19 t, hiervon entfallen 5,5 t für die Laufkatze. In der Kranbrücke sind etwa 7 t Leichtmetall enthalten.

Mit der Lieferung dieses Laufkranes wurde das Werk Nürnberg der MAN beauftragt, welches auch die gesamten Projektarbeiten durchführte. Für die Erlangung

Korrosionsschutz gewidmet. Alle Berührungsflächen zwischen Stahl und Aluminium sind zur Vermeidung von Kontakt-Korrosion durch einen Kadmiumüberzug der Stahlteile geschützt. Die Achsen der Kranlaufräder sind in Buchsen aus Chromstahl gelagert. Sämtliche Schrauben mit den zugehörigen Unterlegscheiben und Muttern sind kadmiert.

Die gesamte Krananlage wurde außerdem mit mehreren Schutzanstrichen (Wash-Primer-, Haftgrund-, Grund- und Deckanstrich) versehen.

Oeverdieck

- Literatur: 1. VDI (Bd. 102 Nr. 23 S. 1089 ff)
2. Aluminium Zentr. eV Düsseld. (Disk. Tagung Essen 1960).

Hier spricht der Unfallschutz

Im Oktober 1960 fand in Hamburg die Jahres-Mitgliederversammlung der gewerblichen Berufsgenossenschaften statt. 200 Vertreter aus 36 Berufsgenossenschaften befaßten sich mit der Unfallverhütung, dem Heilverfahren, neuerdings Rehabilitation genannt und der Berufsfürsorge für rund 17 Millionen Versicherte.

Es wurde festgestellt, daß zum erstenmal nach langer Zeit im vergangenen Jahr die Unfälle in der gewerblichen Wirtschaft zurückgegangen sind. Als Grund hierfür wurde der immer besser werdende technische Unfallschutz genannt, während die Bereitwilligkeit der Menschen zum unfallfreien Verhalten noch immer nicht ausreicht.

Ähnlich liegen die Verhältnisse im Unfallschutz auch bei der Deutsche Werft. Wir können feststellen, daß auch bei uns die Unfallzahlen sinken. Es sind von 1959 bis 1960 die Unfälle von 26 % auf 19 % zurückgegangen.

Dafür ist allen denen zu danken, die sich aktiv für den Unfallschutz miteingesetzt haben, nicht zuletzt aber den arbeitenden Menschen, die durch erhöhte Wachsamkeit und durch Benutzung aller, seitens der Werft zur Verfügung gestellten, Schutzmittel so manchen Unfall bei sich selbst verhindert haben.

Aber noch gibt es eine große Zahl von Mitarbeitern, denen man immer wieder zurufen möchte: „Warum trägst du keinen Schutzhelm, wo du doch genau weißt, wie gefährlich es ist, an deinem Arbeitsplatz ohne Helm zu arbeiten?“ Und es ist doch erst einige Wochen her, daß dein Kollege mit Kopfplatzwunden und Gehirnerschütterung, hervorgerufen durch ein von oben kommendes Stück Eisen, ins Krankenhaus kam. Willst du, daß es dir auch so ergeht, ich hoffe doch nicht?

Solche Verletzungen kann man doch leicht vermeiden, dadurch, daß man einen Schutzhelm trägt.

Und dein anderer Kollege, mit dem du sonst morgens immer im Bus zusammen sitzt, der liegt nun auch schon einige Tage mit gequetschten und gebrochenen Zehen im Hafenkrankenhaus. Wäre auch nicht nötig gewesen, wenn er ein paar Mark für seine Sicherheit investiert, sich ein Paar Unfallschutzstiefel gekauft hätte.

Und Paul, der immer alle Warnungen in den Wind schlug, doch endlich die Leitern vorschriftsmäßig, d. h. rückwärts hinunterzugehen. Nun im Krankenbett hat er Zeit — die er sonst nie zu haben angab — um darüber nachzudenken, ob es nicht doch sicherer ist, die Leiter rückwärts, anstatt vorwärts, hinunterzusteigen.

Und da steht Max auch wieder ohne Schutzbrille am Schmirgelstein, beim Schleifen eines Meißels. Erzähl ihm doch bei Gelegenheit mal, wie es dir erging als du ohne Brille den heißen Schleifspan ins Auge bekamst, welche Schmerzen das verursachte. Sicher hört er auf dich und setzt das nächste Mal eine Schutzbrille auf, wie du es jetzt immer tust.

Und da ist noch dieser und jener Kollege von dem du weißt, daß er durch Gleichgültigkeit gegenüber Gefahren zu einem Unfall kam, der ihm selbst Geldeinbuße und unerträgliche Schmerzen brachte und seinen Angehörigen Kummer, Leid und Sorgen.

Wenn wir alle den festen Willen haben, uns und unseren Angehörigen solche Bedrängnisse zu ersparen, dann werden auch im kommenden Jahr die Unfallzahlen noch weiter sinken. In diesem Sinne wünscht der Unfallschutz allen Betriebsangehörigen eine frohe Weihnacht und ein glückliches unfallfreies neues Jahr!

Berndt

Prämierte Verbesserungs- vorschläge

Nr. 968. Verbesserungen an
der Schalenbau-
vorrichtung DM 90,—

Nr. 1144. Einspann-
vorrichtung DM 40,—

Nr. 1148. Lochreibvorrichtung
für Paßbolzen DM 120,—

Nr. 1150. Imprägnieren
von Hölzern DM 50,—

Nr. 1154. Schmiede-
gesenk DM 70,—

Nr. 1156. Fertigung von
Rohrbügelhaltern DM 90,—

De Tiet um Wiehnachten

Wenn dat Johr toenn geiht, un dat ward buten all fröh düster, sitt ick togern noch'n Tiet lang in'e warme Stuv in't Schummern, de Been meist hoch op'n annern Stohl packt, un plier mit halvsloten Oogen ut' Finster. De Nacht krupst ganz sachten op Strümpsocken to mi rinn, un mien Umwelt is man knapp noch to kennen.

Ick drööm mi trüch to olen Tieden. Find' mi wedder as Jungkerl — unter der Sonne des Südens —, wo man so scheun seggt, un de christliche Seefohrt reist an mi voröber. Dor seh ick mi ünner Palmen un Kakteen an'n Amazonas langstolziern, bie 42 Grod in'n Schatten. Och, wat weur dat'n scheune Tiet, de frömde Welt to sehn un to beleven, wenn — jo, wenn de oosige Hitt nicht weur, un de ewig dreuge Hals. So mennigeen spinnt dorvun, as wenn't nicks Scheuneres geev op de Welt, as ewig, ewig prall'n Sünnenschien. De meersten Seelüd' vun uns nedderdütsch Heimat ober tuuscht gornich gern mit den ewigen Sünnenschien vun Brasilien, un de Dütschen, de üm düsse Tiet dröben sind, hefft meist ook'n krankhaftig Verlang'n nah de Heimat, üm eenmal wedder eenen dütschen Wiehnachtsabend to beleven.

Den Rööck nah Dannengrön un Bradappeln, vun Krintenkokken un Glühpunsch giff't blot bie Moddern to Hus. Un denn mutt buten Sne liggen, hoch Sne. Knacken mutt dat buten vör Küll, un de Finstern tofrohren wesen mit dusend Isbloomen. Denn irst weet man, wat dat heet, Molligkeit un Behoogen, sick geborgenföhl'n, heegt un pleegt warrn von leewe Hand, mit all dat lecker Freetwarks; kann's meist nicks mehr dolkriegern, un likers smeckt dat op'e Tung jümmers noch.

Wiss, vullfreeten kann's di in Brasilien ook, bannig got sogor, denn de Nationalgerichten sünd weet Gott nich to verachten. Ober ick meen, de Arftensupp mit Klüden, de Swiensbraden mit roden Kohl, de Bohnensupp mit — — —, ach, wat snack ick jümmers vun't Freeten, nee, dor is noch wat anners, wat ganz, ganz anners. Dat kann's nich rüken un nich sehn un ook nich smeck'n, — dat kann's man blot bie uns to Hus ganz liesen heurn.

Luster mol, un holl de Ohren ganz stief!

Wenn tum Bispill de Harfst kummt, geiht dat all loß, un dor een Nööt knacken deit. Denkst' dor woll an wat? Oder wenn in'n Kacheloben de Holtkloben gnistern un gnastern? Denn kümmt de Harfststorm un dat Hochwater. De Wind küselt de dreugen Bläder tohoop un kleit jem op'n Dutt to lüttje Hümpels. Un denn kümmt'n griesen Dag, dor danzt ganz sachen de Sne vun'n Heven un deckt de Eer fein warm to.

Buten is't nu ganz düster worrn. In mien Stuv ober giff't dat Frierlock vun'n Kacheloben enen langen roden Kometenschweif an'n Footboden lang, un farvt mien lüttje Umwelt in roosige, mollige Warmen. Un ick luster. Luster op dat, wat sick nu in'n Hus so deit. Un ick denk so in mi, wo woll anners find's du düsse wunner-samen Töön? Is dat nu wat Besunneres? Jo, dat is dat!

Dat Heemelnde, dat heel Fierliche, dat, wat' nu blot eenmal op de Welt giff't, un wat blot de een Minsch düden kann, de op denn Placken Eer born un opwussen is.

Vun de Kök her heur ick de Froot hantieren mit Schöteln un Sleef, un ick weet, se mokt den Grönkohl noch klor för morgen. Morgen is Sünndag un irsten Advent. Dann giff't jümmers den irsten Grönkohl mit röökerter Swiensback. De Froot summt darto liesen en Wiehnachts- leed, n' beten falsch, ober likers bannig fierlich. De Nohber linker Hand is an't Holthacken. De Nohbersch to linken Siet hett den Snuppen. Se kücht un hoost', un denn mutt se niesen; dreemal. Wenn'n örlichen Adventsnuppen hest, muß't jümmers dreemal niesen. Un dat dä seh dann ook. Un ennerwegens reep een vun wietweg dörch de Wann'n, „Gesundheit!“ In'n Keller heur ick en Schüffel scharrn, un heur de Kohlen in'n Emmer pultern. — De Butendör güng. Been trampeln op'e Footrast un schüern den Sne un Schiet vun de Stebeln. Dat weurn veer Been. De Kinner käm'n nah Hus un klirr'n mit ehr Schlittscheu. De Dör baller to, de Schlittscheu krachen in'e Eck neben de Schooltasch; — ick weet! Ünner Pusten un Jachen weurn de natten Stebeln uttrocken, denn Modder will de Asch nich op'n gooden Teppich hebben.

Dat weur all lat wurrn. Buten weer't nu pickswarte Nacht. Jümmers seet ick noch still tohoop dukt un luster. As ook de Göörn to Bett weurn un sick in jemehr Drööms summt harrn, röög sick in de födderst Kamer uns Aftermieter. He dreih en' Proppentrecker in'n Buddel; — wietsch, wietsch, wietsch, — un blubbs — sä' dat, dor weur he buten de Proppen. Dann glugger dat bannig fierlich, un een Leepel meuk klingende, weihevulle Kamerklärermusik. Jo, he harr sick'n Punsch mokt, un denn heur ick em behooglich slürpen.

Weur woll wat heet.

Mit'n mal füng wohrraftig in'n irsten Stockwark een an Holt to soogen, ober man fien un sacht, mit'n lüttje Laubsoog. Een Vadder weur an't basteln, un meuk wull'n Peerstall oder gor ne Ridderborg för siene Lütten. Dann weur't wedder muusenstill. — Blot Modder harr noch jümmer keen Roh. Se dach woll: De Ool slöppt, as jümmer! Nee, dä he nich! — Neejierig as nu mal de groten Minschenkiner sünd, heur ick Modder in'e Slaapstuv mit Popier rascheln. Nah een poor Sekunnen heur ick een fiene Quakstimm, — — „Mammaaa —“. Se harr de Popp utpackt, de ick vundag köfft harr. Ober sick sülms verbaast, heur ick Modder, wo se dat Wiehnachtsgeschenk ielig wedder inwickelt, denn süns ver-rat' de Poppenstimm jo allns. Un dat's nu nümms finnen deit, klarr Modder dormit noch sachen nahn Böön rup. Allerwegens üm düsse Tiet hefft de Mamas hellschen to dohn, un jemehr dusend Heemlichkeiten.

An'n annern Morgen is't Sünndag. Buten is Glatties. Man heurt dat Tapsen vun de Minschen, de vun' Melk-mann kemen. Vun wiether heur ick de beiden Glocken vun uns lüttje Kark iewerig un hell bimmeln. Mien Wo-

terketel summ' — dorto sien Sündagsleed, un leud mi in to'n scheun Tass Koffi. Een Sleedengespann trabbel de Strot lang, un de Bimmelglöckskens vun't Peergeschirr meuken enen so recht fidel to Sinn. Ganz sutsche verleer sick dat Klingeling üm de Stroteneck, so sutsche un liesen, as dat ook kamen weur. Ünner de Tree vun de Minschen kunn ick den Sne gnirschen heurn, un de witte Welt dor buten lücht mi hell in't Finster rin. — Dor klopp dat ahnvermoden an't Finster, toghaft un kott man, tik, tik, tik. De frechen Lünken! Se weet genau, wo't wat to holen giff. Mit jemehr plitschen, lüttjen Knoopoogen kekens mi an, as wulln's seggen: „Na, wat is? Wull't du alleen fröhstücken? Ne'm blifft wi denn aff, hee? De Eer is tofrohrn, süht dat nich?“ Jaa, jaa mien leewet Beddelvolk, ich kom jo all.

Un de Kinner sünd ook all wook. Un weet Gott, wat's dat heele Jahr nich doot, se öövt Gedichten. De leewe Wiehnachtsmann un dat Christkind muß'n dor bannig herholn, wat för grundgoode Kinner se am Enn' doch weurn. Un meist lett mi dat, as glööv ick dat jüst sülms. Mien' tofreenen Griensche hett nümms sehn. Schul't ook nich. So sünd wi nu mal, wi Ool'n. — Ook een Radio is all in'e Gang'n. Man heurt Orgelmusik un een Kinnerchor säng dorto. — Weur woll anners keen Sender to kriegen. Een weur buten an Sneschuuben, mit'n hült'n Sneschuuber. Harr he sülms mokt, ick weet dat. Op de anner Siet vun de Strot ööv eener Klaveer; Oh du fröhliche, oh du seelige, gnadenbringende Weihnachtszeit.

Un sodenn kummt hillig Obend neeger un neeger an uns rann. Vun dusend Sieden her, ut all de Hüser, Katen un Dönsen bruus dat loß. To irst man sutsche un fierlich, un dann jümmers luuder un luuder, ball'n sick de ganzen wunnersamen Töön op'n mal tohoop to een grot Sinfonie. Een Sinfonie vun Leew, Freid un dankbor't Glücksgefühl. Dusende vun Stimm' ward överslukt vun Gesang un Musik. Fröhlich Lachen un Juuchen wesseln sich aff un smellt'n tosamen, mit toghaft Kinnerweenen. De Mamapopp schreeg dormang, een Blecktrompet ward maltretiert, een Plüschteddybär säh' Bääh—. Dor rassel de Speeltügiesenbohn jümmers rundüm, jümmers rundüm. Un buten knall en Jung mit'n Schreckschußpistool, un meuk de Katten bang. Een lüttje Speelklock speel tierlich un fien; „Üb immer Treu und Redlichkeit.“ Een Fierwehrsireen suus dorch de stille Nacht. Dor harr en drögen Dannenboom Fier fung'n, un sin kottes Leven laten muß. Ook ick pus' de Boomlichen ut, un uns lütt Dörp güng slaapen. Nah all den Larm un Gedröön harr'n de Minschen Roh un Freedden wohrhaftig verdeent.

Man nee'e Stimm' krützen nu op, heel annersordig un lang nich so sinnig. De weurn vull Kraft un Obermoot, denn nu keum Silvester in Sicht. Dor krachen de Raketen, un allerwegens weurn de Finstern opreten. Luudhals schreeg'n de Minschen ehr „Proost Neejohr“ dörch de glitzernde, funkenstöövende Nacht. Ick luster över de Elv, un heur dat deepe Gebrummel vun all de Glockentoorns ut Hamburg. De Scheep in'n Hoben stimm' mit jemehr Huulen dormang, dat de Luft zittern un bewern dä, as vun Hunderten vun Akkorden in Dur un

in Moll. De Proppen knall'n, een Singen un Joolen hev' an; Hurraa, dat nee'e Jahr is dor, un wi bleibt de Oolen. Een Beerglas full in' Dutt, de Schörrn klirrn un Froons krieschen. De ganze Minschenschwarm weur ut Rand un Band, un freiten sick as dull. Glöös klingen hell, un allerwegens weurn se nu op'n mal Brööder. — — tominst, för düssen Oogenblick!

Bet een's Morgens dat Dauwedder dor is. Dor schüüm un gurgel dat in'e Rünsteens, un de Strotenfeger feeg' stoßwies allns vör sick her. Dor swemm in'n Matsch mang dröoge Dannennadel een Zacken vun'n gulden Stirn ut Papp. De kümmerliche Rest vun'n affbrannten Piepmansche, Nöötshalen un dreckig-rote un greune Papierslangen. Sünd nu to nicks mehr to gebruken, — wertloß —. Alln's ward wegfeegt, rinn in'n Schietwogen, — un weur doch mal alln's soo wunner, wunnerscheun. Ober weest man nich trurig, Lüd', — trööst' joo mit mi. Denn tokamen Jahr kummt jo wedder mal de Tiet, ne'm wedder nee'e frische Nööt wussen sünd, un de wi tum neegsten Advent knacken könnt, jüst as nu. Ick stah all op de Luur.

Wiss sünd wi denn woll all wat öller worrn, — wiss ober ook tominns een beten klöger, un — — verdräglich.

Werner Dittes

1960

Op Neegteinhunnertsobtig

*Dat Vörjahr lett ganz good sik an
Un ok dat Fröhjahr gung noch an,
Man as dat op den Sommer gung
Dor weer't all nich mehr rech in'n Swung.
De Sommer lett uns beus in'n Stich,
Meist regen't jümmers gegen Strich,
Un dinkst Du mol: Nu schient de Sünn,
Denn duert dat höchstens een poor Stünn.
Na, dinkst Du, kummt de Harwst erst ran,
Denn schient de Sünn woll aff un an.
De Harwst ward scheun, dat kannst mi gläuben!
— De scheune Harwst lett op sik läuben.
Sall denn de Regen ewig duern?
Op Sünnschien magst Du nich mehr luern.
Ok mit den Harwst ward nich mehr warrn,
De hollt dütt Jahr uns ok to'n Narrn.
Allmählich kummt Du nu in Fohrt,
Dütt Jahr harr würllich gorkeen Oort,
Un't is wohrraitig doch een Jammer,
So geiht all wedder een Jahr dorhen.*

Irma Werner



Wir beglückwünschen



unsere Jubilare

25. November 1960 — 25 Jahre:

August Dieckwisch, kfm. Angestellter	FMG
Helmuth Hoffmann, Meister	Mechan. Werkstatt
Karl Landschoof, Kalkulator	RFA
Erhard Awe, Masch.-Bauer	252
Kurt Barnekow, Schlosser	265
Paul Bergeest, Schiffbauer	601
Heinrich Blümelhuber, Anstreicher	223
Hermann Dittmer, Stemmer	204
Hermann Gabel, Dreher	653
Franz Gendron, Dreher	253
Heinrich Grotjahn, Werkstattschreiber	226
Eduard Hinrichsen, Vorarbeiter	265
Gustav Hüttmann, Masch.-Schlosser	651
Adolf Langowski, Tischler	231
Otto Nämnn, S-Zimmermann	633
Karl Otto, Kranfahrer	240
Emil Probst, Kupferschmied	255
Friedrich Valley, Schiffbauer	201
Arno Walther, E-Schweißer	226
Kurt Wilhelm, S-Zimmermann	233

21. November 1960 — 25 Jahre:

Martha Lübs, Sekretärin

Sek.T

Am 21. November 1960 feierte Fräulein Martha Lübs ihr 25jähriges Jubiläum bei uns.

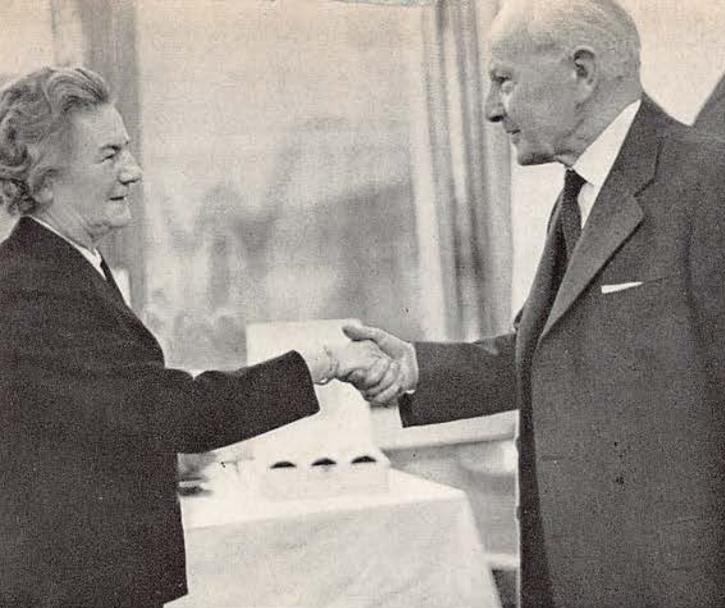
Fräulein Lübs gehört zu den Persönlichkeiten unseres Werftlebens, die fast ein jeder kennt. Nicht umsonst ist sie ja auch im Vorstandssekretariat beschäftigt.

25 Jahre lang hat sie hingebungsvoll gewirkt. Sie hat sich während dieser Zeit zu einem wandelnden Lexikon entwickelt. Jede Frage nach irgendeinem Vorgang aus der Vergangenheit kann sie schnell und sicher beantworten.

Man kann sich leicht vorstellen, daß in einem Vorstandssekretariat immer etwas los ist, so daß man verstehen könnte, wenn jemand nervös wird. Fräulein Lübs hat es verstanden, stets gleichmäßig liebenswürdig zu sein. Sie hat wesentlich zum Funktionieren des Sekretariats beigetragen.

Am Ende des Jahres 1960 wird sie zusammen mit Frau Bowien vom Vorstandssekretariat ausscheiden. Wir wünschen beiden Damen, daß sie nun im Ruhestand sich noch viele Jahre bester Gesundheit erfreuen können.

Das rechte Bild auf der nächsten Seite zeigt Fräulein Lübs im Kreise der Damen des Vorstandssekretariats, (Frau Kaulbach, Frau Bowien, Fräulein Lübs, Frau Moeller).



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Techn. Zeichner Horst Rohde mit Fr. Ilse Reissner am 16. 10. 1960
 Kfm. Angest. Herbert Seehof mit Fr. Margit Lefeben am 11. 11. 1960
 Brenner Uwe Müller mit Fr. Rosita Neelsen am 11. 11. 1960
 Schlosser Uwe Wollnick mit Fr. Hannelore Borrink am 11. 11. 1960
 M'Schlosser Dieter Schöneck mit Fr. Brigitte Hill am 18. 11. 1960
 Elektriker Adolf Hering mit Fr. Rita Runge am 25. 11. 1960
 Montageschlosser Rudolf von Riegen mit Fr. Hanna Suhr am 25. 11. 1960
 Schiffbauer Georg Klemens mit Fr. Gerda Ritter am 26. 11. 1960
 Helfer Arnold Kischel mit Fr. Traute Wilde am 26. 11. 1960
 Bürohilfe Gisela Bamberg, geb. Jeckstadt-Borchert mit Herrn Franz Bamberg am 2. 12. 1960
 Kranführer Egon Jakobsen mit Fr. Erna Rzepka am 2. 12. 1960
 Lagerführer Matthias Udir mit Frau Stefanie Melbardis am 2. 12. 1960
 Angel. Schlosser Werner Dreist mit Fr. Ilse Kräcker am 3. 12. 1960
 Schlosser Günter Meier mit Fr. Renate Paasch am 2. 12. 1960

Geburten:

S o h n :

Schlosser Bernd Mussbach am 31. 1. 1960
 Helfer Erwin Krause am 12. 10. 1960
 Schiffbauer Hans Vollmer am 10. 11. 1960
 Tischler Friedrich Kiehncke am 11. 11. 1960
 Schiffbauer Gerhard Korsch am 13. 11. 1960
 Helfer Peter Engel am 25. 11. 1960
 Helfer Günter Abromeit am 26. 11. 1960
 Helfer Max Kull am 29. 11. 1960
 E'Schweißer-Anl. Ernst Dölling am 29. 11. 1960
 E'Schweißer Hans-Heinrich Goossen am 6. 12. 1960

T o c h t e r :

M'Schlosser Sigismund Wenske am 28. 10. 1960
 Dreher Gerhard Michalski am 6. 11. 1960
 Walzer Walter Wismann am 4. 11. 1960
 Brenner Joachim Teltow am 7. 11. 1960
 Werkzeugmacher Dieter Hübscher am 9. 11. 1960
 Helfer Karl-Heinz Lohmann am 11. 11. 1960
 Maler Karl Leiniger am 16. 11. 1960
 Schlosser Wolfgang Stoeckert am 22. 11. 1960
 Helfer Günter Grambow am 23. 11. 1960
 Helfer Günter Voigt am 27. 11. 1960
 Helfer Herwig Mehrkens am 25. 11. 1960
 Kalkulator Klaus Möglich am 14. 11. 1960

Die mir zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und die mir überreichten Geschenke haben mir große Freude bereitet! Der Betriebsleitung und allen Kollegen möchte ich meinen herzlichen Dank dafür aussprechen.
 Helmuth Hoffmann

Für die mir zu meinem Jubiläum übermittelten Glückwünsche und Aufmerksamkeiten danke ich herzlich.
 Martha Lübs

Für die Glückwünsche und Aufmerksamkeiten zu meinem 25jährigen Jubiläum sage ich allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
 Kurt Barnekow

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich hiermit der Betriebsleitung und den Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
 Heinrich Grotjahn

Für die vielen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
 Franz Gendron

Für die mir zu meinem 25jährigen Jubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich hiermit der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
 Friedrich Valley

Für die vielen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche zu meinem 25jährigen Jubiläum sage ich allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
 A. W. Dieckwisch

Mit dankbarem Herzen bin ich allen verbunden, die mir ihre Anteilnahme und die reichen Blumenspenden beim Heimgange meines lieben Mannes bewiesen.
 Anni Bernitz und Kinder

Für die meinem lieben Mann, unserem guten Vater, auf seinem letzten Wege erwiesene Treue und Verehrung und die bezeugte aufrichtige Anteilnahme sagen wir unseren herzlichsten Dank.
 Frau Elly Hagenah und Kinder

Wir gedenken unserer Toten

Heinrich Hagenah
 Vorarbeiter
 Verholgang
 gest. 15. 11. 1960

Ernst Piper
 Rentner
 früher Hammerschmiede
 gest. 17. 11. 1960

Johann Kroner
 kfm. Angestellter Flb.
 gest. 27. 11. 1960

Walter Pollack
 E'Schweißer
 Schweißerei
 gest. 3. 12. 1960



Emil Schmidt
 Kupferschmied
 Kupferschmiede
 gest. 24. 11. 1960

Eilert Freese
 Hausverwalter
 gest. 3. 12. 1960

Friedrich Lowski
 Kupferschmied
 Kupferschmiede
 gest. 19. 11. 1960

Erwin Dreyer
 Lagerhalter
 Güterverteilung
 gest. 22. 11. 1960

Klaus-Peter Olthoff
 Ingenieur MH.
 gest. 3. 12. 1960

Karl Gehrman
 Werkmeister
 Dreherei
 gest. 6. 12. 1960

De Goarn

Nu to Wiehnachten in Is un Snee fang't bi uns in Goarn de Christrosen an to blöön. Düsse Planten hebbt mit Rosen natürlich nicks to don. Dat is een Nieswurz un hört to de Familie von de Hahnenfootgewächse. Botanisch heet se „Helleborus niger“. Alle Plantendeele sünd giftig. Dat Word „niger“ betreckt sick op de swatten Wöttel, ut de dat „Helleborin“ herstellt ward, dat ok hüt noch in de Medizin gebruukt ward. De Christrosen, de man von Steiermark bit Bayern in lichten Dann' un Bückenwald finn kann, bruukt to'n wassen in unse Goarns gooden lehmig-fetten Boden, de een hogen Kalkgehalt het.

De Platz mutt halbschattig bit schattig un feucht sin. Bi't Planten mutt de Eer deep uplockert warn un gliks n' beten Kohmeß mit ingroben. Woter giff't man nur, wen't unbedingt nötig is. Wüllt de Christrosen trotzdem nich recht wassen, kriegt se von Tid to Tid noch ne Kohmeßdüngung un glik n'beten Kalk un wen't geiht Basaltmehl. Op düsse Oort könt die Nieswurz-Planten teemlich old und stark war'n, se bild' denn dicke Klumpen mit'n Barg Bloomen und scheunes immergreunes Loof.

Gode Wiehnachten

Jan Suppengreun

Aus dem Betriebssport

Leichtathletik:

Die letzte Saison hat der Leichtathletik-Abteilung, wie fast in jedem Jahr, gute Erfolge gebracht. Auf allen Sportfesten konnten unsere Sportler gute Leistungen und damit auch viele Placierungen erreichen. Wir wollen damit aber nicht nur unsere Mannschaft ins Licht stellen, denn auch die anderen Betriebssportgemeinschaften haben viele gute Sportler mit guten Leistungen. Im allgemeinen aber haben wir recht gut abgeschnitten, welches auf gutes und regelmäßiges Training zurückzuführen ist. In diesem Jahr wurden vergeben:

- 6 Mehrkampfabzeichen in Gold
- 7 Mehrkampfabzeichen in Silber
- 1 Sportabzeichen in Gold
- 7 Sportabzeichen in Bronze und
- 4 Jugendsportabzeichen in Silber

Jetzt im Winter wird unser Training in der ganz neuen Turnhalle der Aueschule Finkenwerder mit guten Geräten und reger Beteiligung — außer bei den Damen — fortgesetzt. Das Hallentraining soll etwa alle acht Wochen durch ein Ausgleichstraining in der Heide ergänzt werden.

Das erste Waldlauftraining startete am 27. November in Wesel. Jeder war froh, wieder einmal herauszukommen, um sich richtig austoben zu können, was auch getan wurde. Durch den am Vormittag einsetzenden Regen ließen sich die Sportfreudigen nicht abhalten, ihr Training fortzusetzen, um mit guter Laune beim Mittagessen zu erscheinen. Am Nachmittag saßen wir dann alle gemütlich beisammen und als Ausgleich zum Laufen wurde getanzt.

Federball:

In der vergangenen Spielzeit wurden drei Freundschaftsspiele ausgetragen, von denen zwei verloren und eines gewonnen wurde. Außerdem fand, wie in jedem Jahr, die Hamburger Einzelmeisterschaft statt. Bei den Damen

und Herreneinzelspielen schieden unsere Spieler schon in den Vorrunden aus, da wir in diesem Jahr nur Nachwuchsspieler gemeldet hatten und uns doch noch die für diese Spiele nötige Routine fehlt. Im Herren-Doppel erreichten wir, nach unglücklichem Verlust des Halbfinals (Möller/Wegner), einen 4. Platz. Im Mixed erreichten Frau Gierung/Herr Möller das Endspiel, unterlagen aber einem Ehepaar einer anderen BSG und hatten somit einen zweiten Platz erreicht.

Die Sparte Federball benötigt dringend eine Anzahl junger Nachwuchsspielerinnen und -spieler. Wer macht mit? Vorkenntnisse sind nicht erforderlich, da an den Spieltagen, jeden Freitag von 17.00 bis 22.00 Uhr in der Turnhalle der Oberschule Hohenzollernring (Ecke Bleickenallee), ein systematisches Training stattfindet.

Fußball:

In der Sparte Fußball herrscht z. Z. ein reger Spielbetrieb. Im Monat November standen neun Spiele für unsere Mannschaften auf dem Spielplan, von denen einige leider infolge der schlechten Witterung ausfallen mußten. Nachstehend geben wir die letzten Ergebnisse bekannt:

DW 1. — Fernmeldebetrieb	7 : 2
DW 1. — Hansa Motoren	1 : 4
DW 1. — Behrens	5 : 0
DW 2. — BP 1.	0 : 4
DW 2. — Schlieker 1.	1 : 6
DW 3. — HDG	0 : 0
DW 3. — Zoll	3 : 7

Die Ordentliche Hauptversammlung findet am 23. Januar 1961 um 17.00 Uhr in der Kantine statt.

Wir wünschen allen Mitgliedern der Betriebssportgemeinschaft ein recht frohes Weihnachtsfest und ein glückliches Jahr 1961.

Mitglieder denkt an Eure Beiträge! Der Beitrag für das 4. Quartal ist fällig!

Für erwiesene Aufmerksamkeit und Glückwünsche anlässlich unserer goldenen Hochzeit sagen wir der Betriebsleitung unseren herzlichsten Dank. Friedrich Holdorf und Frau

Für die erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeit anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank. Kurt Wilhelm

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeit sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank. Hermann Gabel

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeit sage ich hiermit der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank. Erhard Awe

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeit und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Jubiläums sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen von der Dreherei und vom Maschinenbau Finkenwerder, sowie von der Dreherei Reiherstieg meinen herzlichsten Dank. Franz Sendron

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums in so überreichem Maße erwiesenen Aufmerksamkeit und Glückwünsche sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen daran Beteiligten meinen herzlichsten Dank. Karl Otto

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeit sage ich der Betriebsleitung sowie den Vorgesetzten und Kollegen meinen herzlichsten Dank. Adolf Langowski



Der Monat Dezember hat es immer in sich. In diesem Jahr ist es vielleicht bei uns besonders schlimm, weil jeder Tag besondere Ereignisse gebracht hat. Da war der Besuch aus der Vereinigten Arabischen Republik. Am gleichen Tage fand eine Probefahrt statt. Eine weitere Probefahrt und zwei Stapelläufe sind bzw. waren vorzubereiten. Wir haben die Theatervorstellungen für unsere DW-Kinder hinter uns. Die dazugehörige Werkstatt des Weihnachtsmannes, in der die Pakete für unsere DW-Kinder gepackt wurden, war in unserer Kantine aufgeschlagen.

Wir hatten die Freude, unsere Rentner bei uns zu sehen. Am gleichen Tage hatten wir einen Stapellauf. Heute findet die Lehrlingsweihnachtsfeier statt.

Außerdem konnten die ersten Betriebsangehörigen in die neuen Wohnungen in Lurup einziehen. Alles das mußte vorbereitet werden. Wohnungen sind für den, der eine bekommt, meistens Grund zur Freude.

Leider wird die Freude häufig durch die Höhe des Mietzinses erheblich gemildert. Das wird dann zum Anlaß genommen, mehr oder weniger sachliche Kritik an dem sogenannten Lückeplan zu üben.

Wir dürfen nicht vergessen, daß bei uns ganz allgemein der Lebensstandard erheblich gestiegen ist. Das drückt sich im wesentlichen darin aus, daß der Einzelne für seinen Lohn mehr kaufen kann als früher. Die Folge davon muß sein, daß nun auch die Mieten teurer werden. Ich will damit nicht den berühmten Streit aufwärmen, ob es Lohnpreisspirale oder Preislohnschere heißen muß. Sicher ist nur soviel, daß der Lückeplan einen gewissen Ausgleich der sozialen und marktwirtschaftlichen Interessen vorsieht. Ich möchte hier darauf hingewiesen haben, daß die Länder ermächtigt sind, Mietbeihilfen an diejenigen zu zahlen, die den gesetzlichen Mietzuschlag nicht bezahlen können. Diese Mietbeihilfen sind nicht etwa Zahlungen sozialen Charakters, sondern jeder hat, wenn die Voraussetzungen bei ihm erfüllt sind, einen Rechtsanspruch auf die Zahlung der Mietbeihilfen.

Über alle besonderen Ereignisse, die hier nur angedeutet werden konnten, werden wir in unserer Januar-Ausgabe berichten.

Hoffentlich habt Ihr alle Eure Weihnachtsbesorgungen rechtzeitig hinter Euch gebracht. Ich kann mir denken, daß alle diejenigen, die in Ladengeschäften arbeiten, froh sind, daß der Kaufansturm vorbei ist. Allerdings werden Verkäufer und Verkäuferinnen über die Feiertage neue Kräfte sammeln müssen. Bekanntlich geht ja im allgemeinen unmittelbar nach dem Fest das große Umtauschen los, was ja oft noch schwieriger ist als der ursprüngliche Einkauf.

Mit dem Gedanken an die letzte Betriebsversammlung will ich schließen. Ihr habt die Berichte von Dr. Scholz und unserem Betriebsratsvorsitzenden Fred Suhr gehört. Ihr wißt also, daß bis auf weiteres Arbeit für alle da ist. Ihr wißt, daß Ihr berechtigten Grund habt, auf die hinter Euch liegenden Leistungen des Jahres stolz zu sein. Und Ihr habt Euch aus dem Munde des Betriebsratsvorsitzenden bestätigen lassen, daß, was Ihr alle wißt: es nämlich bei der DW gar nicht so schlecht ist.

Euch allen wünscht von Herzen ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches Jahr 1961

Euer Klabauteermann

