

**DEUTSCHE WERFT
WERKZEITUNG 2/61**

**Was die
nächsten Wochen
bringen sollen:**

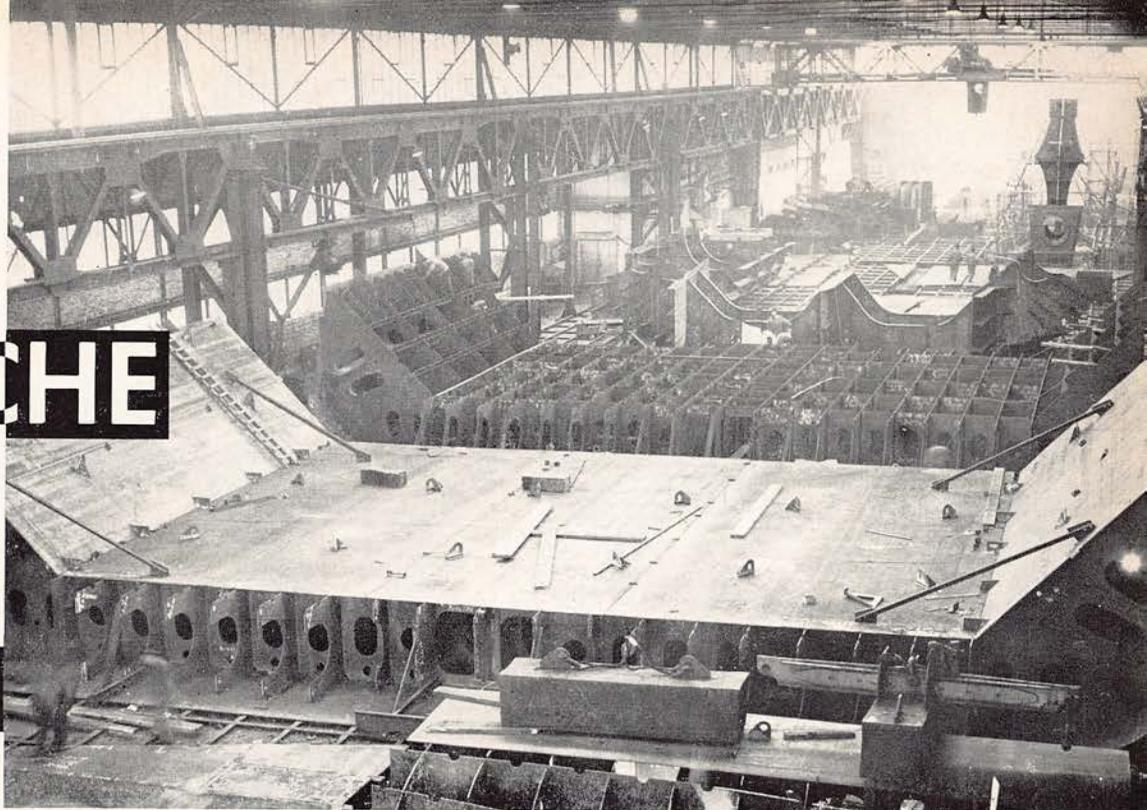
Am 15. 3. 1961 wird die Probefahrt des Motorfrachtschiffes „Har Sinai“ (22 350 t) stattfinden. Die „Har Sinai“ ist ein Neubau für die Reederei EL YAM Ltd, Tel Aviv.

WERK ZEITUNG

DEUTSCHE WERFT

HAMBURG

21. JAHRG. 2/1961



WIE EIN DW-SCHIFF ENTSTEHT

III. IN DER VORMONTAGE

von Robert Worch

Täglich können wir beobachten, wie mit den Kränen des Großhelgens oder an Traversen der Seilbahnanlage hängend, schwere Schiffsteile zum Helgen gebracht werden. Diese Großbauteile — sogenannte Sektionen — sind in unseren Vormontagehallen und auf freien Rostflächen in Helgennähe gebaut worden. —

Die Methode, ein Schiff aus vorgefertigten Sektionen auf dem Helgen zusammenzusetzen hat es nicht immer gegeben. Hier war es unsere Deutsche Werft, welche erstmalig schon zur Zeit der Nietbauweise daran ging, Quer- und Längsschotte als Vorfertigungsteile außerhalb des Helgens herzustellen. Als mit Einführung des Elektroschweißens im Eisenschiffbau die herkömmliche Nietbauweise mehr und mehr verdrängt wurde, weil — besonders bei größeren Schiffen — eine ganze Menge an Gewicht eingespart werden konnte und auch sonstige Vorteile vorhanden waren, begann der Vormontagebau im größeren Umfang. Er war bei Anwendung der Nietung im Sektionsbau nur im kleineren Maßstab möglich gewesen. Die konstruktiv bedingte Versetzung der einzelnen Plattennietstöße zueinander brachte eine starke Verschachtelung mit sich und machte den Zusammenbau einzelner Kollis schwierig. Bei der geschweißten Bauweise dagegen verlaufen die Schweißstöße ziemlich glatt über eine ganze Sektion und bereiten beim Einbau an Bord keine Schwierigkeiten. — Im modernen Schiffbau nimmt die Vormontage einen festen Arbeitsbereich ein. Auf unserer Werft ist sie derart ausgebaut worden, daß nur noch wenig Schiffbaumaterial einzeln, nicht in Kollis eingebaut, zum Helgen gelangt. Dadurch arbeiten wir rationell und erreichen kurze Helgenliegezeiten. —

In zwei vorangegangenen Berichten war schon über Schnürboden, Anzeichner und Bearbeitung geschrieben worden, und wir hatten gelesen, daß in einem Sortier-

lager das Schiffbaumaterial in Einzelplatten und Profilen, zu einem größeren Teil auch zu Untergruppen vorgefertigt, bereitgestellt wird. Die nach Lochkarten hergestellten Sortierlisten ermöglichen es, mit wenigen Arbeitskräften die großen Materialmengen, welche aus den Bearbeitungshallen täglich in die Vormontage gelangen, schnell und übersichtlich kollisweise zu sortieren.

Bodenkollis und Hinterstevan entstehen in einer Halle, die mit Laufkränen großer Hubkraft ausgestattet ist. Eine starke, zementierte Rostfläche bildet den Baugrund und verhindert das Verziehen und Verwerfen der Kollis beim Aufbau und Verschweißen.

Von der Überlegung ausgehend, daß die Vormontage großer schiffbaulicher Teile in Montagehallen die Bauzeit auf dem Helgen sehr herabsetzt, sind wir dahin gelangt, ganze Boden-, Decks- und Schottsektionen vorzufertigen. Eine Sektion reicht über die gesamte Schiffsbreite.

Für die verschiedenen Schiffstypen, welche auf unserer Werft entstehen, haben sich unterschiedliche Methoden beim Aufbau der Bodensektionen als rationell und vorteilhaft erwiesen.

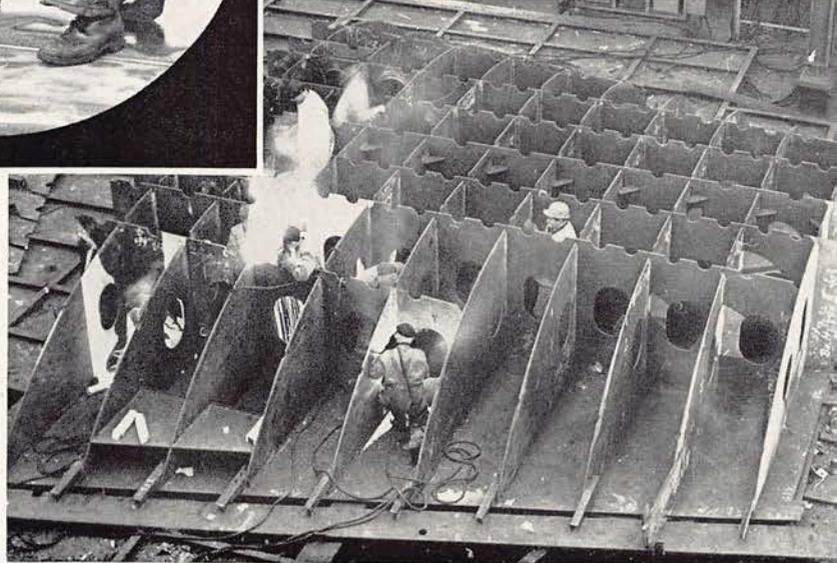
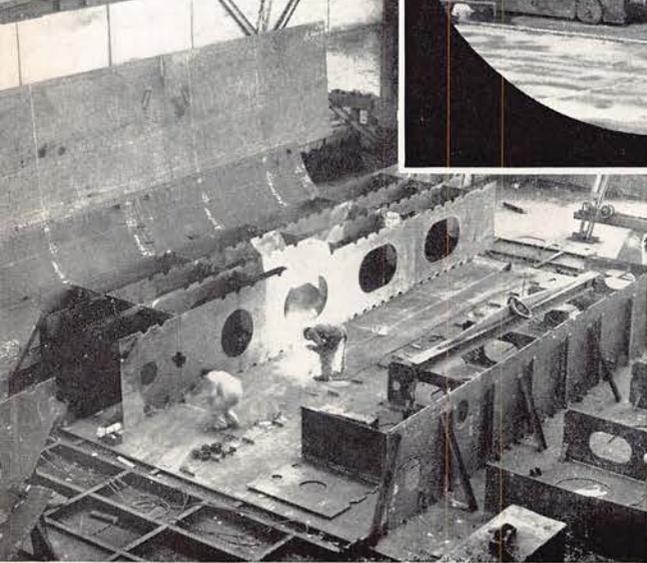
Bei Trockenfrachtschiffen bauen wir über Kopf. Darunter ist zu verstehen, daß die Tankdecke, welche horizontal im Schiff liegt und damit ein gutes Baufundament für die Vormontage bietet, auf der planen Rostfläche ausgelegt wird. Nachdem mit Schweißautomaten Stöße und Nähte folgerichtig verschweißt worden sind, markieren Kollis-Anzeichner, über deren Tätigkeit im ersten Bericht ausführlich gesprochen wurde, mit Latten und Modellen ein genaues Bild all dessen, was auf der Plattensektion aufgebaut werden soll; außerdem zeichnen sie die Umrisse, die Nahtvorbereitung der Kollisstöße und die Montageaufgaben an. Inzwischen sind alle Einbauteile — teils

Bei Massengutfrachtschiffen bauen wir die Bodensektionen auf den Außenböden auf.



Im Vorwege werden die schweren Platten mit Automaten verschweißt. Automatschweißer Ziegler.

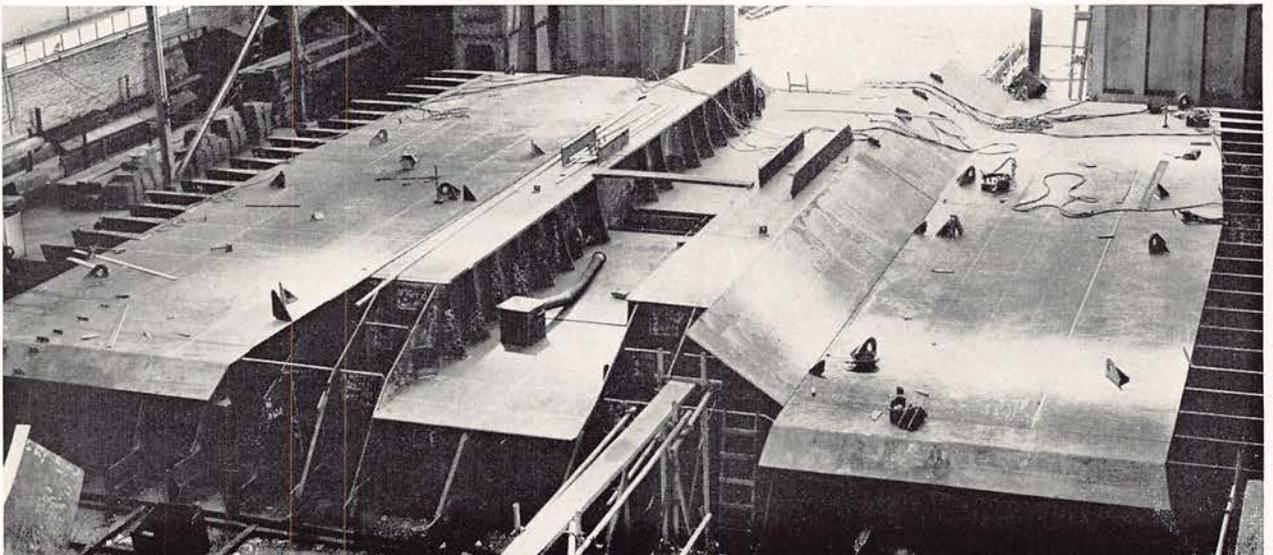
In Kolonnen werden die Schweißer auf den Sektionen eingesetzt.



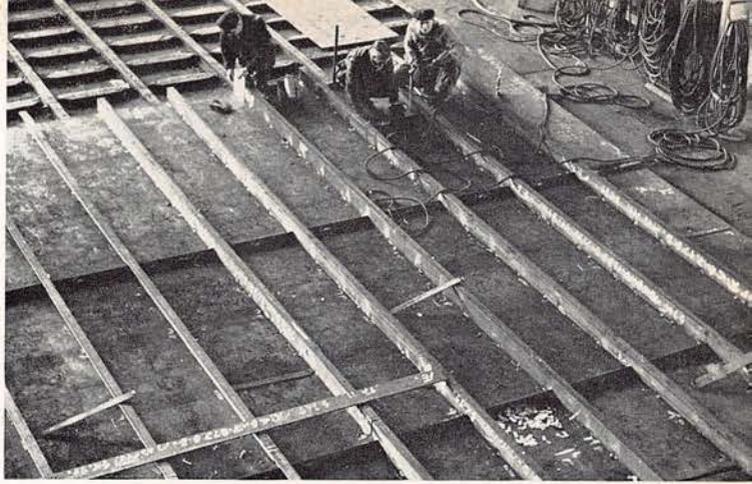
als vorgefertigte Untergruppen, teils als Einzelstücke für den Aufbau — bereitgestellt worden. Kollilisten und Auf-führung jedes einzelnen Bauteiles, seines Gewichtes und seiner Maße fördern die Arbeit der Vormontage. Eine ganze Reihe von Namen — dem Schiffbauer geläufig — ist auf diesen Listen zu finden. Da gibt es für die Boden-sektionen Längs- und Querträger, Tankwandplatten und Rahmenspannten. Dies alles wird nach Werkstattzeichnungen aufgebaut. Nach Beendigung dieser Arbeitsgänge wird als letztes der schon vorher mit Schweißautomaten zu Plattenfeldern verschweißte Außenboden über die Bodenwangen und Längsträger gelegt. Wir müssen bei

dieser Bauweise zwar das fertige Kolti wieder umkanten, aber gegenüber dem Aufbau auf dem Außenboden, wel-cher eine Aufkimmung hat, wird Zeit und Arbeit ein-gespart. Die Sektion wird schließlich gekantet und an einem anderen Platz endgültig fertiggestellt. Sehr unterschiedlich dazu geht die Vormontage der Bo-densektionen von Tankern und Massengutfrachtschiffen vor sich. Ihre Konstruktion ist eine andere als die von Trockenfrachtschiffen. Tanker besitzen keine Tankdecke in ihren Laderäumen, sondern sind mit Bodenlängsspan-ten und schweren Rahmen ausgesteift, und Massengut-frachtschiffe haben seitlich ihres Doppelbodens aufragende

Bei Bodensektionen von Motorschiffen ist im Bereich des Maschinenraumes das Maschinenfundament ein Teil des Doppelbodens.



Schiffbauerkolonnen sind auf den Bau bestimmter Kollarten eingespielt. Schirrmeister Beckmann, Schiffbauer Schulz, Schiffbauer Fock.



Bodenseitentanks, die ein Überkopfbauen ausschließen. Bei diesen Schiffstypen bauen wir darum die Bodensektionen auf ihren Außenböden auf. Im Vorwege werden die schweren Platten kollweise auf einem besonders dafür eingerichteten Schweißplatz mit automatischen Maschinen verschweißt. In der Vormontagehalle legen Anschläger die ganze Plattensektion aus.

Schiffbauer und ihre Helfer bauen anschließend die Bodenlängsspannten, vorgefertigten Querrahmen und Längsträger beim Tanker; Quer- und Längsträger, Bodenseitentanks und Tankdecke beim Massengutfrachtschiff darauf auf.

Danach beginnt die Arbeit der Schweißer. In Kolonnen werden sie auf den Sektionen so verteilt, daß gleichmäßig und folgerichtig alle Bauteile miteinander verschweißt werden können. —

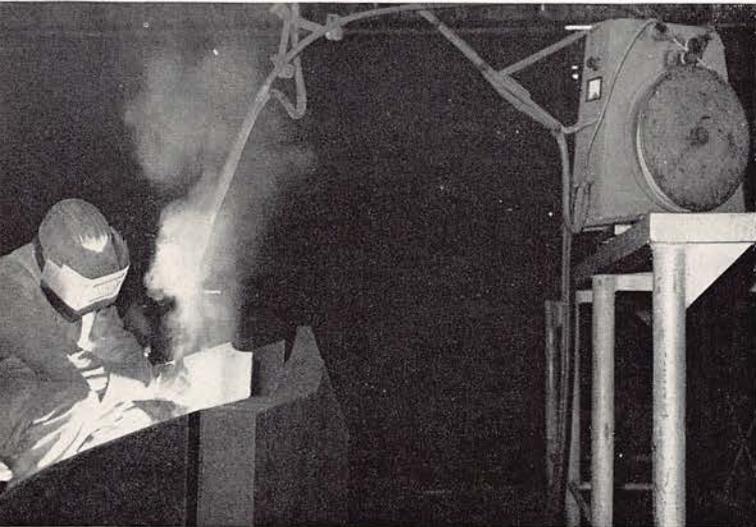
Den Strom für den Schweißvorgang liefern die Großgleichrichter, in welchen die allgemeine Netzspannung auf die wesentlich kleinere Schweißspannung heruntertransformiert werden muß. In jedem Gleichrichter sind ein paar tausend Ampere Stromstärke verfügbar; genug um eine ganze Reihe Schweißer mit dem Strom zu versorgen, der für ihre Arbeit nötig ist.

Durch die Wärmespannungen des Schweißvorganges können Verwerfungen auftreten. Unser Bestreben ist es, sie möglichst klein zu halten, um überflüssige Nacharbeit

Mit dem Halbautomaten werden starke Schweißnähte des Hinterstevens geschweißt. Schweißer Rix am Automat.



Alle Brennschnitte führen unsere Brenner mit transportablen Maschinen aus. Brenner Nowack und Behauer Hildebrandt bei ihrer Arbeit.



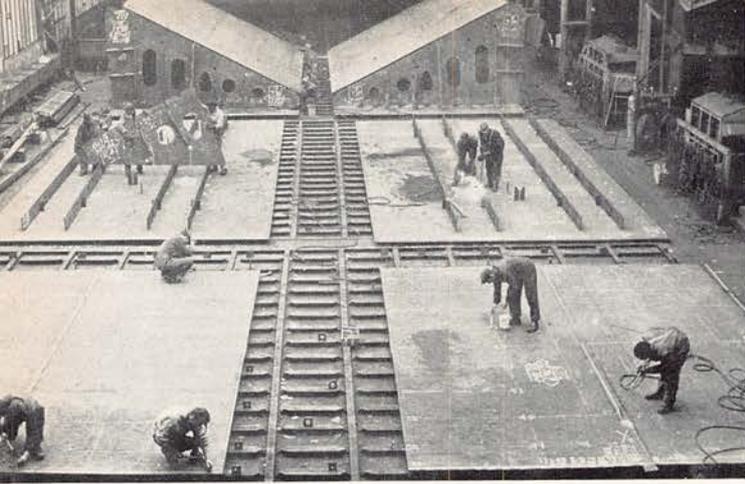
arbeiten einzusparen. Geeignete Maßnahmen dafür sind das Einhalten einer richtigen Schweißfolge, richtige Elektrodewahl und saubere Vorarbeit der Montagekolonnen. Wenn dennoch Verwerfungen auftreten, werden sie durch die Flammrichter wieder ausgeglichen. — Zum Schluß wird die Sektion von Laufkränen und mit Tiefladern an die Helgenkräne gebracht. —

Besonders erwähnenswert sind die Bodensektionen von Motorschiffen im Bereich des Maschinenraumes. Sie sind so konstruiert, daß das Hauptfundament des Schiffsmotors ein Teil des Doppelbodens ist. Der Aufbau dieser Sektionen erfolgt mit einer besonderen Vorfertigung der schweren Maschinenträger.

Eine Spezialarbeit in der Vormontage ist der Bau von Hinterstevens und Rudern. Interessant sind die Hinterstevens, die wir in einer Baugrube der Vormontagehalle — besonders wettergeschützt — fertigen. Hierbei muß, bedingt durch die Tragkraft der Kräne und die Höhe der Hinterstevens, eine Einteilung in Kollis vorgenommen werden. Mit Montagebolzen und Schrauben werden die in der Maschinenfabrik und in der Vormontage vorbereiteten Kollis und Kolliteile zusammengesetzt. Bei dieser Arbeit ist große Genauigkeit der am Bau tätigen Männer nötig, damit die im Maschinenbau zulässigen Toleranzen nicht überschritten werden. Immer wieder muß



Ein Hinterstevenskollis wird von Meister Laudam, Vorarbeiter Mafner und Anschläger Ferber abgeliefert. Den Kran fährt Kranführer Griepentrog.



◀ Sektionen im Bereich des geraden Schiffskörpers bauen wir im Taktverfahren.

gelotet und gemessen und jede Ungenauigkeit sofort beseitigt werden. Der starke Hintersteven verlangt große Schweißquerschnitte und bringt eine Anhäufung von Schweißverbindungen mit sich. Qualifizierte Schweißer müssen ihn mit besonderen Elektroden in genauer Schweißfolge verschweißen. Es treten sonst sehr leicht gefährliche Wärmespannungen auf, die sich später in dem stark beanspruchten Hintersteven unangenehm auswirken können.

Das zum Hintersteven gehörende Ruder wird in einer kräftigen Lehre aufgebaut. Auch hier sind saubere Schiffbauarbeit und genaue Schweißfolge die Vorbedingung für ein gutes, passendes Ruder.

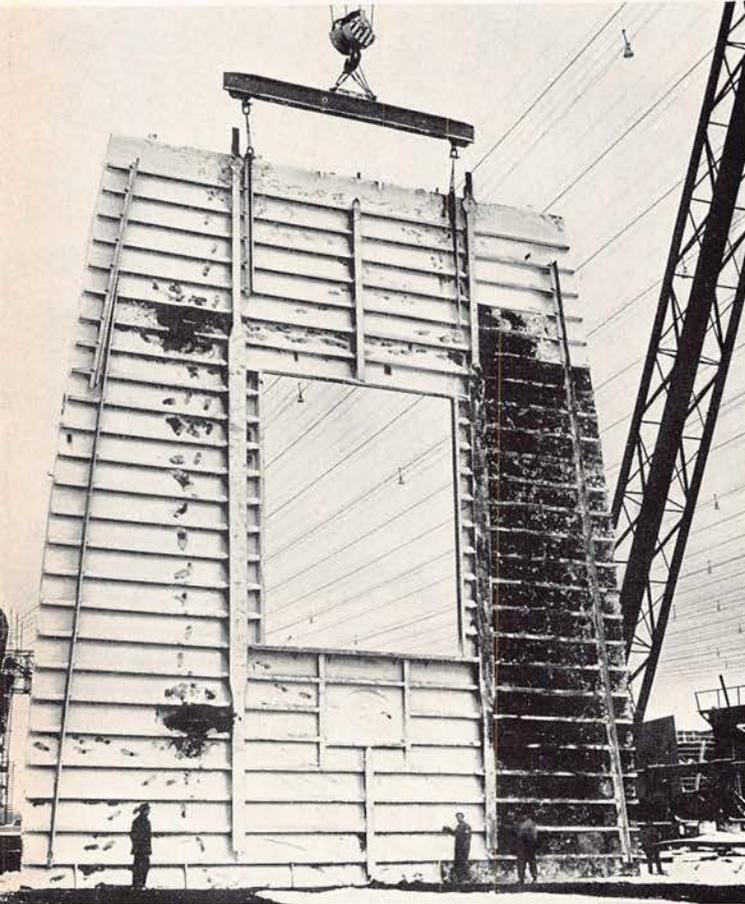
Eine zweite Abteilung der Vormontage baut Decksektionen, Quer- und Längsschotte, die Außenhautkollis des geraden Schiffsteiles, Vorschiffe und Heckkollis.

Ein auf Schienen fahrbarer Kran von 45 t (45 000 kg) Tragfähigkeit — unser Wippkran — bestreicht das gesamte Gelände, auf dem sich diese Vormontage vollzieht. Ihm assistiert ein kleinerer Kran auf dem gleichen Gleis. Eine lange Halle mit aufschiebbarem Dach ist das Kernstück, eine Rostfläche entlang des Schienenstranges ein weiterer Bauplatz dieser Vormontage.

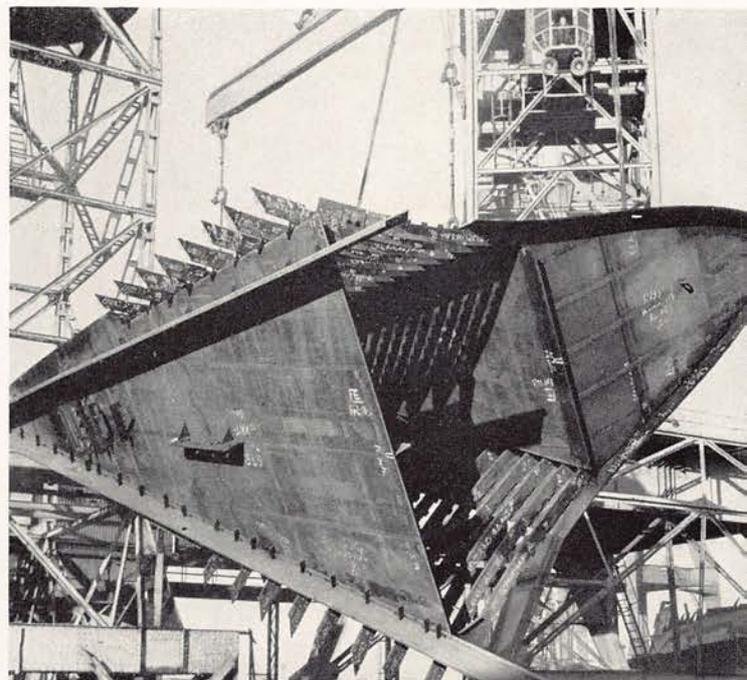
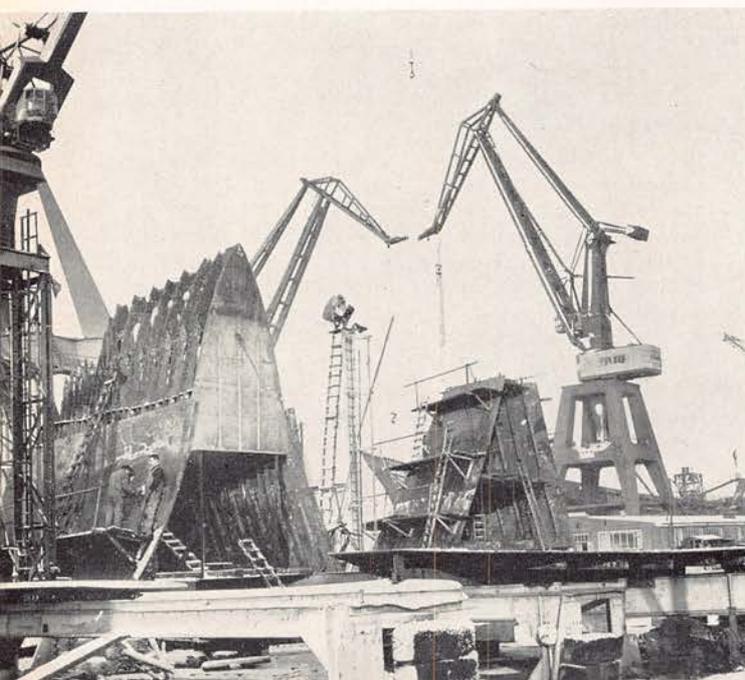
Die kollivweise gebündelten Profile lagern zwischen den Schienensträngen des Wippkranes in übersichtlichen Hürden; das Plattenmaterial wird mit Tiefladern vom Sortierplatz angefahren und mit dem Kran durch das Dach hindurch in der Halle abgelegt, oder aber zu den Rosten gebracht. —

Schiffbauer-Kolonnen, denen jeweils ein besonders qualifizierter Schirrmeister vorsteht, sind auf den Bau bestimmter Kolliarten spezialisiert und eingespielt. Sie werden nach Möglichkeit immer wieder für ihre Arbeit eingesetzt.

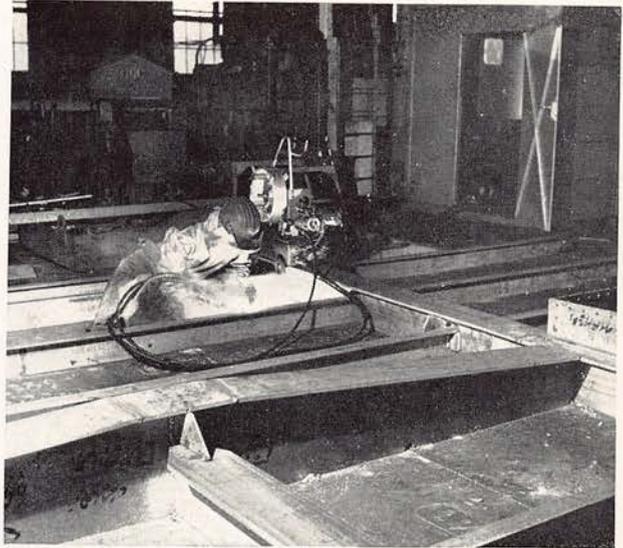
Alle Deckssektionen außer den Luken, die Hauptdecke von Trockenfrachtern, die Quer- und Längsschotte und die Außenhautkollis werden nach dem gleichen Prinzip aufgebaut wie Bodenkollis.



◀ Die Sektionen werden über weichem Sand vom Wippkran gekantet.



Die Aluminiumdecks werden mit einem Spezialgerät verschweißt. Schweißer Voigt schweißt ein Peildeck.



Für die Luken der Decks mit Balkenbucht benötigen wir besondere Lehren. Sie sind so gebaut, daß ihre Auflage genau der Balkenbucht entspricht. Eine ausgelassene Öffnung in Größe der Luke ermöglicht den Einbau der hohen Lukenumrandungen — wir Schiffbauer sagen dazu Längs- und Quersülle — und weiterer Einbauteile.

Bei Massengutfrachtschiffen sind die großen Querschotten nicht mit Schottsteifen und Rahmen versehen, sondern in sich so gefaltet, daß die Festigkeit durch die Bleche allein ermöglicht wird. Auch für den Aufbau dieser Schotte aus einzelnen geknickten Plattentafeln benötigen wir eine Lehre, welche Form und Gestalt der Schotten festlegt. —

Alle Brennschnitte, die an den Stößen und Umrundungen der Kollis vorgenommen werden müssen, führen unsere Brenner mit transportablen Maschinen aus.

Wenn die Sektionen im ersten Arbeitsgang auf der zugänglichen oberen Seite fertiggestellt sind, werden sie vom Wippkran aufgenommen, auf einem besonderen Kantplatz über weichem Sandboden gedreht und auf Auflagen abgelegt. Nur so können wir Beschädigungen vermeiden. In einem abschließenden Arbeitsgang erledigen Schweißer, Brenner und Ausrichter die letzten Arbeiten. Meister und Kontrolleure überprüfen die Güte der Arbeitsausführung.

Im Bereich des geraden Schiffskörpers von Tankschiffen und Massengutfrachtern gibt es eine Reihe gleicher Tanks und Räume. Ihre Sektionen bauen wir nach der angegebenen Art in einem Taktverfahren. Auf mehreren, nebeneinander liegenden Bauplätzen entstehen die Sektionen mit einer zeitlichen Verschiebung nacheinander.

Unsere Schiffbauer, Brenner und Schweißer bearbeiten dieser eingeplanten Verschiebung entsprechend eine Sektion nach der anderen. Das ist rationell, weil die auftretenden unproduktiven Zeiten der Transporte, Arbeitswege, Arbeitsabsprachen usw. gering gehalten werden können. Außerdem sparen wir wertvolle Fachkräfte ein. Die immer gleichen Arbeitsgänge können unter Aufsicht eines gelernten Schiffbauers von angelernten Männern ausgeführt werden.

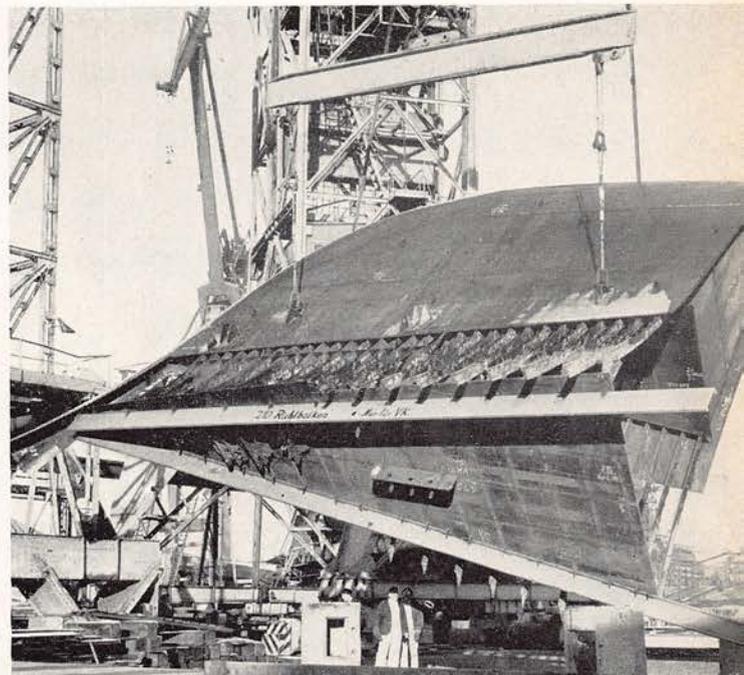
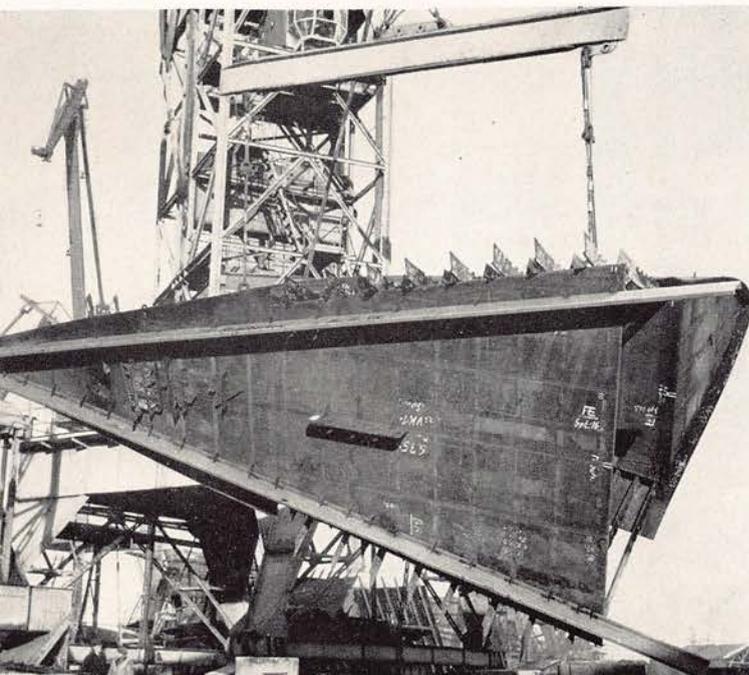
Die Vorschiffe unserer Neubauten erfordern ein besonderes Maß an baulicher Überlegung für die Vormontage.

Sie sind vielfach in ihrem unteren Teil sehr scharf und eng und lassen dort nur Platz für einen Mann. Dann bedingt es die Einbaufolge der vielen Stevenbleche, Stringer, Spantfüße usw., daß Schiffbauer und Schweißer abwechselnd ihre jeweilige Teilarbeit ausführen. Auch auf dem engsten Raum muß noch eine gute und saubere Arbeit gewährleistet sein. Die hohen Vorschiffkollis bauen wir auf ihren Decks über Kopf auf. Sie müssen nach Fertigstellung gekantet werden. Dieses wird mit zwei großen Kränen ausgeführt, welche das Vorschiff in der Luft umdrehen, damit keine Beschädigungen entstehen. —

Unser Werkstoff für den Schiffskörper ist das Eisen. In einem geringen Maß fertigen wir daneben aber auch Teile im Bereich des Magnetkompasses aus Aluminium an. Diese Decksteile werden von Schiffbauern aus der Vorfertigung zusammengebaut und von ausgebildeten Aluminium-Schweißern mit einem halbautomatischen Spezialgerät verschweißt.

Es konnte nicht über jeden einzelnen Arbeitsvorgang unserer Vormontage berichtet werden. Dieser Überblick will nur aufzeigen, wie sich die Arbeit in unserem Gewerk vollzieht. Wichtig für das Gelingen unserer Aufgabe sind wir alle.

zwei große Kräne drehen ein Vorschiff in der Luft.





◀ Meister und Kontrolleure überprüfen die Güte der Arbeitsausführung. Meister Eisermann und Schweißer Reiter.

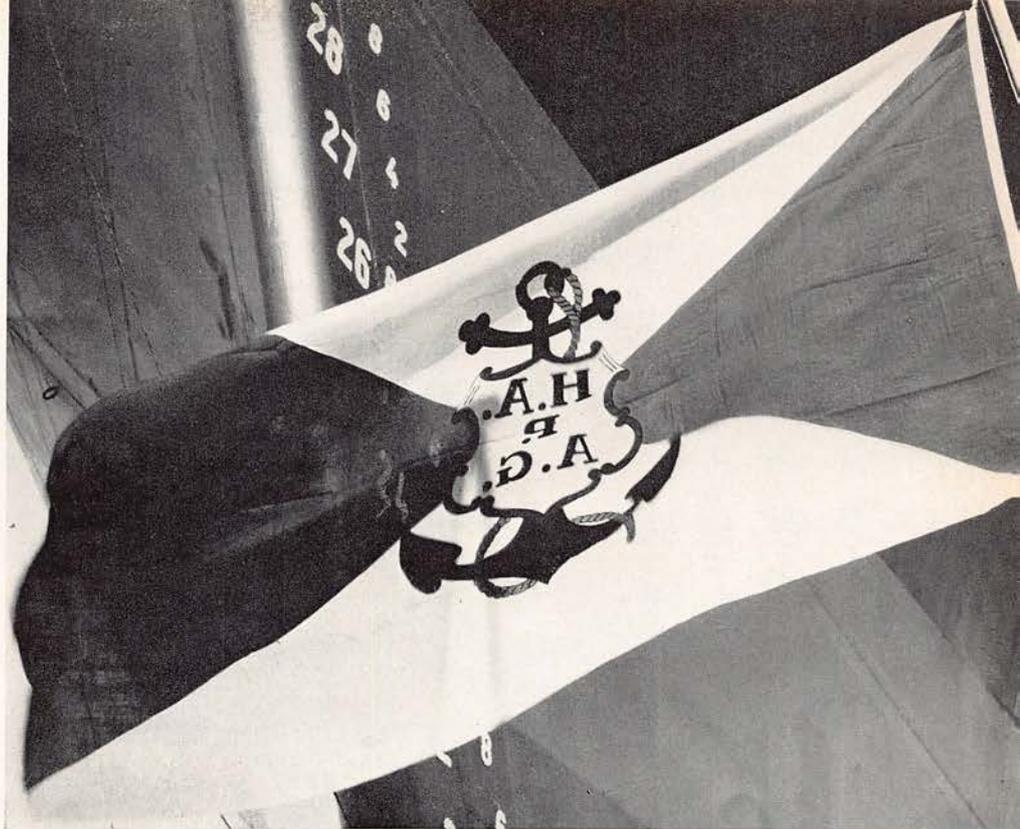


Qualifizierte Schweißer müssen den Hintersteven in genauer Schweißfolge verschweißen. ▶ Meister Nowaczyk bespricht die Schweißfolge mit Schweißer Nötzel.



WAS DIE LETZTEN WOCHEN BRACHTEN





Von den kalten Füßen
auf der winterlichen Taufkanzel
erholt man sich
in milderem Klima



Am 25. 1. lief, wie schon gemeldet, die „KULMERLAND“ vom Stapel. Inzwischen ist die Ausrüstung des Schiffes schon tüchtig vorangeschritten; wir wollen aber trotzdem noch ein paar Fotos vom Stapellauf nachholen. Die „KULMERLAND“ ist das 43. Schiff, das die Deutsche Werft für die Hamburg-Amerika Linie gebaut hat.

*

Einen Brief, der uns Freude machte, erhielt die Deutsche Werft von Herrn Müller-Stinnes, dem Inhaber der Horn-Linie, für den wir in den letzten zehn Jahren 12 Schiffe gebaut haben.

... Sehr geehrte Herren,

Betrifft: M. S. „HORNDREICH“

Kapitän Kolman als Führer des Schiffes M. S. „HORNDREICH“ sandte mir gestern folgendes Telegramm:

„HORNDREICH 29/1 um 2024 erste hunderttausend Seemeilen zurückgelegt, gleich 185 200 Kilometer, gleich 4,62 mal um Äquator.

Schraubenumdrehungen 43 Millionen.

Beförderten bisher Fahrgäste 136, Stückgut 1393 tons, Autos 682, Bananenstauden 801 953, andere Früchte 3906 Kisten.

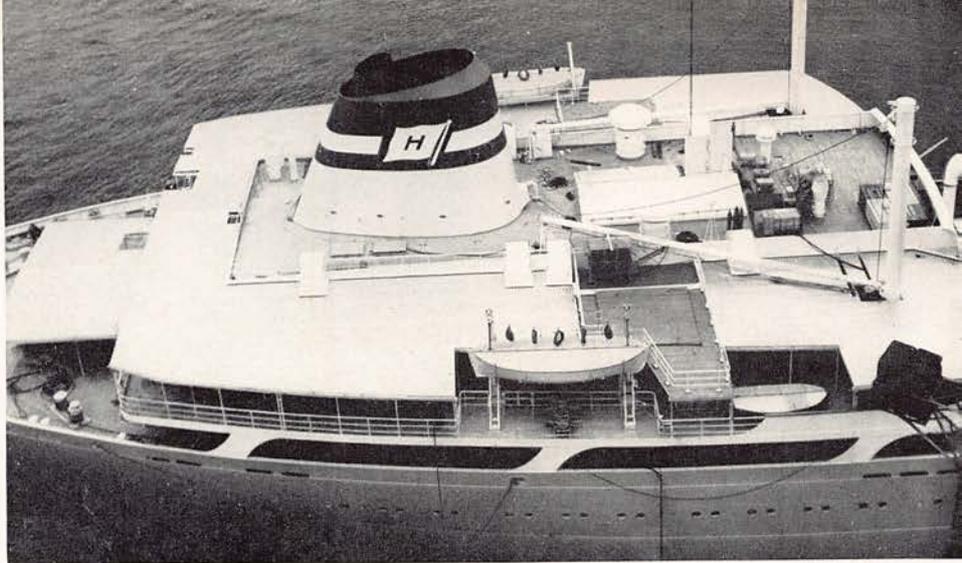
An Bord alles wohlauf. Kolman“

Ich hoffe, daß der Inhalt dieses Funkspruches auch Ihnen etwas Freude und berechtigte Genugtuung über Ihr schönes Schiff bringen wird und verbleibe

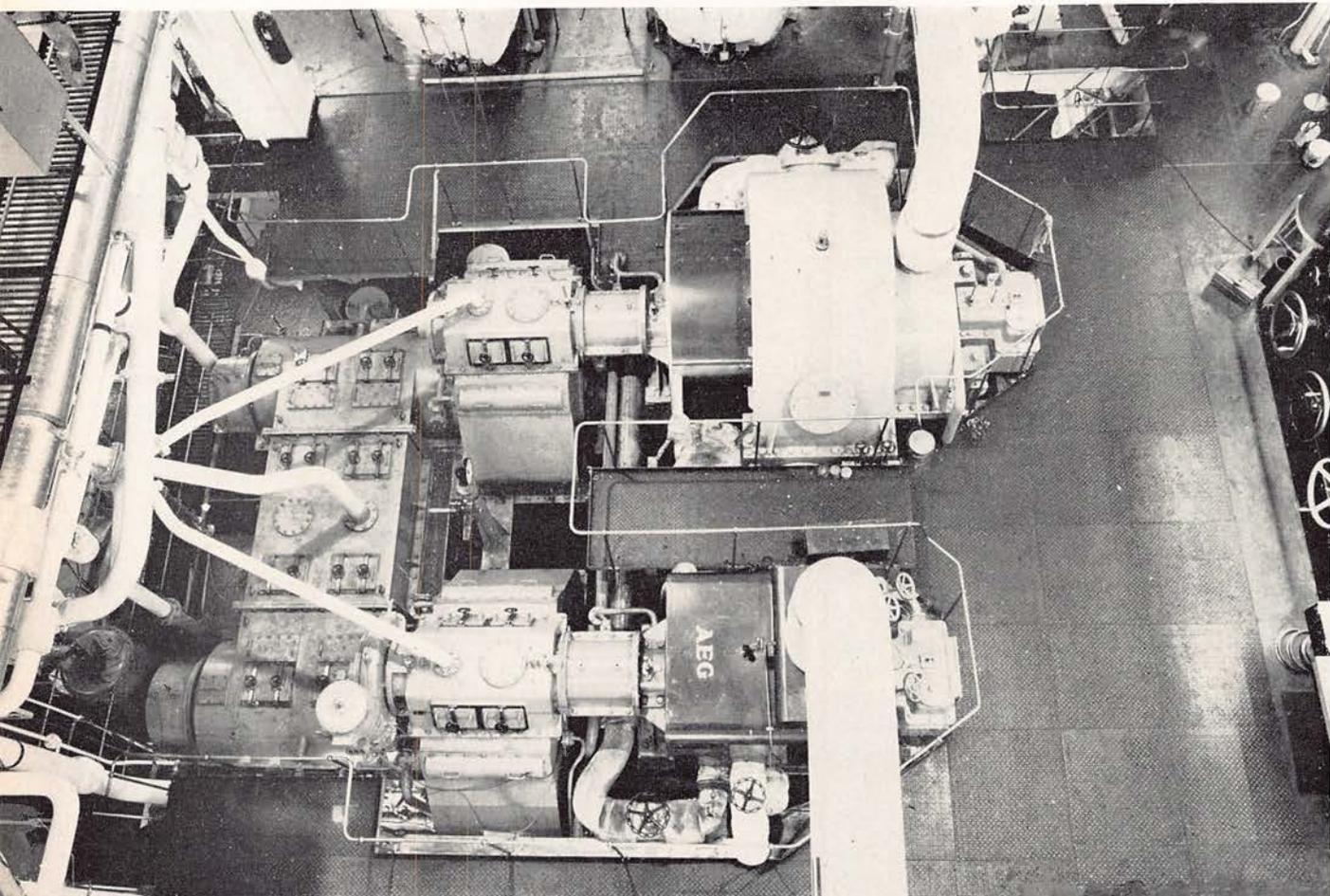
freundschaftlichst

Müller-Stinnes

Als letztes ist die Abieferung der „HOEGH GALLANT“ für die Reederei Olaf Høegh, Oslo, zu melden. Die „HOEGH GALLANT“ hatte während des Baues den Besitzer gewechselt. Der 47 000 t-Tanker war von der Reederei Sigval Bergesen d. y. Stavanger in Auftrag gegeben und auf den Namen „BERGEBIG“ getauft worden.



Blick in den Turbinenraum der „Høegh Gallant“



kleine chronik der welterschiffahrt...

Mitte Januar erschreckte uns die Radiomeldung, das Motorschiff „MÜNSTERLAND“ sei vor der norwegischen Küste gesunken. War es doch gerade zwei Wochen her, daß wir unsere „MÜNSTERLAND“ an die HAPAG abgeliefert hatten. Es war aber eine andere „MÜNSTERLAND“, ein kleines Küstenmotorschiff gleichen Namens, das hier zu beklagen ist. Der Verlust dieses Schiffes reiht sich in die endlose Kette ungenannter Tragödien, über die die See den Mantel des Schweigens breitet. Wir kennen die Ursache des Unglücks nicht. Keiner hat es überlebt.

Die schweren Stürme Anfang Februar brachten eine ganze Reihe von Schiffen in Seenot. Das norwegische Motorschiff „BRAGA“ (1671 BRT) sank im Kanal; die Besatzung wurde von den französischen Frachtern „RENNES“ und „BANORAN“ gerettet. Andere Schiffe melden Ruder-schaden, Grundberührungen und sonstige Havarien. Etwa 70 Schiffe liefen Cuxhaven als Nothafen an. Das deutsche Kümo „ANGELINA“ (199 BRT) strandete vor Texel.

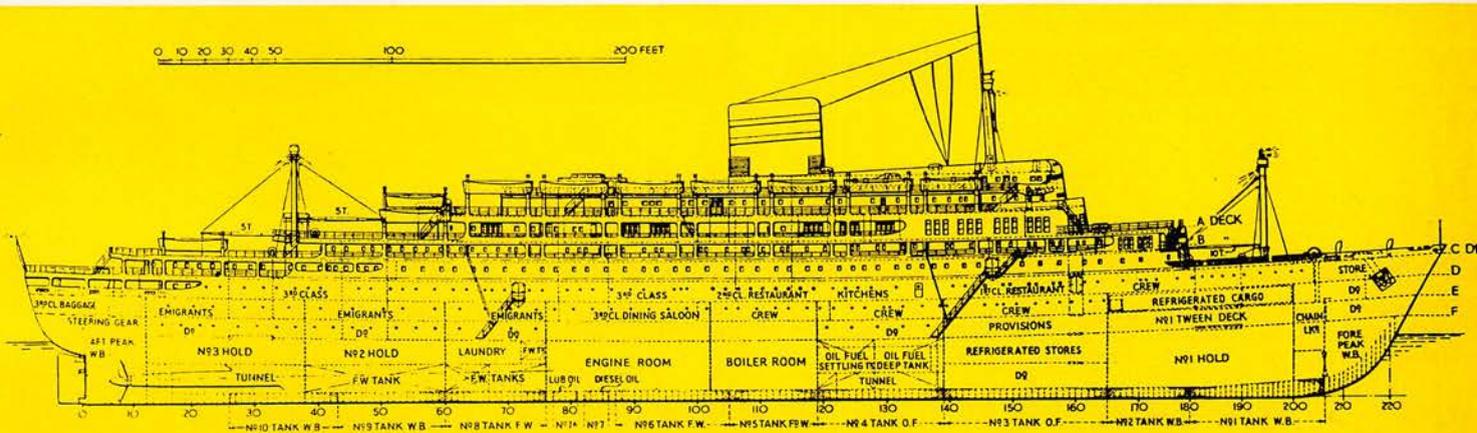
* * *

Die beiden Fahrgastschiffe „SANTA MARIA“ und „VERA CRUZ“ sind der Stolz der portugiesischen Handelsflotte. Es sind Schwesterschiffe mit nur geringfügigen Abweichungen voneinander. Die „SANTA MARIA“, (Bauwerft SA. Cockerill, Hoboken, Belgien), wurde im Juni 1953, etwa eineinhalb Jahre nach der „VERA CRUZ“, an die Companhia Colonial de Navegacao, Lissabon, abgeliefert. Ihre Abmessungen sind:

L. ü. a.	=	185,75 m
L. pp.	=	171,00 m
B. (in WL)	=	23,00 m
Tiefgang	=	8,40 m
Vermessung	=	20 906 BRT
Tragfähigkeit	=	11 877 tdw
Geschwindigkeit	=	20 Kn.

Das Schiff fährt im Südamerika-Dienst und befördert in der 1. Klasse 148, in der 2. Klasse 250, in der 3. Klasse 228 Fahrgäste, darüber hinaus bis zu 616 Auswanderer, so daß die Gesamtzahl der Passagiere 1242 betragen kann. Die Besatzung zählt 319 Mann. Schiffbautechnisch bemerkenswert war die beim Bau dieser Schiffe sehr weitgehende Verwendung von Leichtmetall. Insgesamt wur-

dieses Abenteuers eine klare Meinung zu äußern, machte die „SANTA MARIA“ in Recife fest, und die Passagiere waren wieder an Land. Mit ihnen etliche Männer der Besatzung. Mit dem Rest seiner „Getreuen“ konnte Galvão nicht viel anfangen – aber auch mit vollzähliger Besatzung wäre erneutes Auslaufen völlig sinnlos gewesen, denn ohne die vielen Fahrgäste an Bord war der Weg für Bomben und Granaten frei. Der Held gab auf. Soweit in Kürze das Geschehen, in dem wesentlich weniger „Dramatik“ steckt als die Schlagzeilen der Tageszeitungen versprochen, über das sich aber um so mehr nachzudenken lohnt. Denn was man auch las, wie wenig hält einer strengen Prüfung stand. „Piraten kaperten Ozeandampfer“. Es waren Piraten, also „Seeräuber“, die es in keiner Weise auf diejenigen abgesehen hatten, um derentwillen zu allen Zeiten Piraten Schiffe und Reisende überfielen. Im Gegenteil, sie taten alles, um ihre „Opfer“ zu ihren Verbündeten zu machen. Daß „Kapern“ im traditionellen Sprachgebrauch ebenfalls etwas anderes bedeutet, ist allgemein bekannt. „Dramatische Jagd auf Piratenschiff“ ist ebenso ärgerlich. Die dramatische Jagd sah so aus, daß einem britischen Kriegsschiff bei der Verfolgung der Brennstoff ausging, nachdem im britischen Unterhaus die Frage gestellt wurde, ob „die Regierung Ihrer Majestät der sowjetischen oder der unga-



den über 200 t Leichtmetall eingebaut (fast alle Bauteile oberhalb des Oberdecks). –

Über dieses Schiff fanden sich jüngst nahezu zwei Wochen lang in allen Zeitungen Sensationsberichte. Was war geschehen? Am 23. Januar, kurz nach Mitternacht, bemächtigte sich in der Karibischen See eine Gruppe bis dahin als harmlose Touristen getarnter Männer des Schiffes. Mit Waffengewalt zwangen sie die Schiffsführung zum Gehorsam. Dabei wurde der 3. Offizier getötet, weitere Männer der Besatzung verletzt. Diese Leute wurden auf der zu British-Westindien gehörenden Insel STA. LUCIA ausgebootet, dann ging die „SANTA MARIA“ unter ihrem neuen Befehlshaber, dem portugiesischen Hauptmann Enrique Galvão, auf Ostkurs. Da nicht eine Sekunde lang Unklarheit darüber herrschte, daß das Ganze eine politische Aktion war, vermutete man zunächst Kurs Portugiesisch Angola. Es war aber bald offensichtlich, daß nicht Angola, sondern Brasilien das Ziel des Schiffes war und daß die Amtsübernahme des neuen brasilianischen Präsidenten mit dem Geschehen im Zusammenhang stand. Nach elftägiger Kreuzfahrt voller Spannung und Ungewißheit für alle Betroffenen, einer Zeit, in der sich die außenstehenden Beobachter zu hüten schienen, ob der Ungewißheit des Ausgangs

rischen Regierung ebenso zur Verfügung stehen wird, falls eine ihrer Schiffsbesatzungen die Freiheit wählt“. Seit dreißig Jahren wurde niemals so nachdrücklich betont, daß der portugiesische Präsident ja ein Diktator sei. Scharfe Schüsse auf die „SANTA MARIA“ waren überhaupt von keiner Seite aus zu befürchten, solange 600 vornehme Bürger Portugals und anderer Nationen sich an Bord befanden. Was also soll das Geschwätz von der „dramatischen Jagd“? „Unter der schwarzen Flagge“ – der gleiche Unsinn, wo die Rebellen dieses Miniatur-Staatsstreiches größten Wert darauf legten zu betonen, die „SANTA MARIA“ sei portugiesischer Grund und Boden und insofern von allen Mächten der Welt unantastbar.

Wir wissen, daß das ganze eine innerpolitische Angelegenheit war, deren Hintergründe darzustellen nicht unsere Aufgabe ist. Jeder weiß heute, wie Salazar und Galvão – Delgado zueinander stehen. Todfeinde. Das „Piratenstück“ verlief im Sande, die Rebellen sind blamiert. Wie aber, wenn sie Erfolg gehabt hätten? Wie schnell eine neue Regierung wohl von der Welt mit Glückwunschtelegrammen anerkannt worden wäre? An diesem Punkt hört es auf mit „innerpolitischer Angelegenheit“ und wird zu einer Gewissensfrage für uns alle. cl.

SCHIFFE AUF BRIEFMARKEN

von Wolfram Claviez



„Por España
y con Pinzón

Nuevo Mundo
halló Colón”.



Den Briefmarkensammlern geht es heute nicht anders als z. B. den Wissenschaftlern und Technikern: Je mehr sie das Ganze wollen, desto mehr wird es Stückwerk bleiben. Die Fülle des täglich neu erscheinenden zwingt zur Konzentration auf Teilgebiete. Anders läuft man Gefahr, in der Fülle zu ertrinken oder sich mit billiger Oberflächlichkeit begnügen zu müssen.

Es gibt genug interessante Aspekte, unter denen man sammeln kann. Nach Ländern oder „Motiven“, Marken aus einer bestimmten Zeit oder Marken, die durch einen zufälligen Fehldruck selten und dadurch um so wertvoller sind. Wir wollen mit einer Auswahl von Briefmarken, auf denen Schiffe abgebildet sind, zu so einer spezialisierten Sammelweise anregen. Das Thema ist interessant genug, daß es nicht nur den Briefmarkensammler interessieren wird. Auch wenn wir uns in dieser Weise bescheiden, gibt es viele Möglichkeiten einer sinnvollen Ordnung. Manche Länder haben, wie auf der linken Seite zu sehen ist, ganze Schiffssätze herausgebracht. Das gibt schöne bunte Seiten, die jedes Sammlerherz erfreuen. Den Historiker wird das jedoch ziemlich gleichgültig lassen. Er mag interessante Einzelstücke vorziehen, wie sie hier rechts zu sehen sind. Der Schiffbauer schließlich wird die Marken nach dargestellten Typen ordnen, etwa wie auf den folgenden Seiten. Das bleibt aber der Phantasie des einzelnen überlassen. Prüfen wir die Marken im einzelnen auf ihren sachlichen Inhalt.

In der letzten Werkzeitung haben wir auf der blauen Israel-Marke sofort unsere „ZION“ erkannt. Beginnen wir auch heute mit einem DW-Schiff – das allerdings schwerer wiederzuerkennen ist. Ich meine das weiße Schiff auf der 40 Kop. Sowjetmarke. Es ist die „ROSSIA“, ex. „EMPIRE WELLAND“, ex. „PATRIA“, Bau-Nr. 174 der DW (1938). Unsere alte „PATRIA“ ging ja bekanntlich als Kriegsbeute an die Sowjetunion und fährt im Dienst Odessa – New York.

Die blaue Dreiecksmarke zeigt die drei Columbus-Schiffe. Stutzig macht einen beim näheren Betrachten die Inschrift. Wer oder was zum Teufel ist „Pinzón“, auf Deutsch „Fink“, mit dem „Columbus für Spanien die neue Welt entdeckte“? Ein alter spanischer Freundklärte mich auf, daß das der Name der Kapitäne der beiden kleineren Schiffe „PINTA“ und „NIÑA“ war. Das waren zwei spanische Brüder, während Columbus doch „eigentlich nur Italiener...“

Die amerikanische 3-c-Marke zeigt die berühmte „SAVANNAH“, das erste Dampfschiff, das 1819 den Atlantik überquerte. Nach ihr heißt übrigens das erste amerikanische Atom-Frachtschiff, das demnächst fertig werden soll. Darunter die Flotte des Vasco da Gama, der 1498 den Seeweg nach Indien entdeckte, und links daneben noch einmal Columbus, „Land in Sicht“.

Die blaue griechische Marke kam 1927 zur Erinnerung an die Seeschlacht bei Navarino heraus (1827).

An den 2. Weltkrieg gemahnen die beiden folgenden Marken. Sie stellen bestimmte Ereignisse dar: Norge post 20 zeigt die Torpedierung des Postdampfers „IRMA“. Die USA 3-c-Marke erschien 1948 „zur Erinnerung an die 4 unsterblichen Feldprediger“, die auf einer Überfahrt den Seemanns Tod fanden.

Darunter: Atom-U-Boot „NAUTILUS“ unter dem Polareis; sinnbildlich dargestellt durch Hundeschlitten.

Israel: Handelsschiff aus der Zeit des Königs Salomo. Rußland: Zum 100. Geburtstag des Admirals Rudnev, darunter der alte russische Kreuzer „WARJAG“.

Ungarn: Erster Passagierdampfer auf der Donau (heute im Museum).

Jede dieser Marken erzählt eine ganze Geschichte bzw. regt uns an, selbst den Zusammenhängen weiter nachzugehen.





Spanische und amerikanische Darstellung der „Santa Maria“ des Columbus



„De Zeven Provinciën“, Flaggschiff des holl. Admirals De Ruyter von 1607



Amerikanische Gedenkmarke zur Eröffnung des Handels mit Japan (1853)



Süd-Afrika: Hundert Jahre Natal Siedler (1849)



Vor 300 Jahren landeten die ersten Weißen in Süd-Afrika (1652)



Wiederentdeckung Neuseelands durch James Cook



Alter Steamer und moderner Ozean-Liner. (100 Jahre canad. Briefmarken)



UDSSR Eisbrecher „Sedov“ mit den Kapitänen Papanin und Beloussow



Griechenland Handelsschiff um das Jahr 1000 n. Chr.



Mathiew Cabot landet 1497 in Canada



Amerikanische Fregatte „Constitution“ (1797)



Berings Expeditionsschiff strandet 1741 auf der Beringinsel



Das Flaggschiff des Vasco da Gama. Entdeckung des Seeweges nach Indien 1498



Seeschlacht bei Montevideo



Nansen, Amundsen und die „Fram“ (vergl. Werkzgt. 10/59)



Arabische Dhau im persischen Golf



Fidschi-Inseln Auslegerboot der Südsee (vergl. Werkzgt. 8/56)



Feuerschiff
Elbe 1



Viermast-Bark
„Admiral Karpfanger“.
Alter Rickmers-Segler,
seit 1908 belgisches
Schulschiff, 1937 als
Schulschiff von der HAL
übernommen, 1938 auf
Rückreise von Australien
mit Weizenladung
verschollen



Eisenbahnfähre
„Schwerin“



HAPAG-Schnell-
dampfer „Hamburg“



Schneldampf. „Bremen“
des Nordd. Lloyd.
War einst das größte
und schnellste Schiff
der Welt



Kaiseryacht
„Hohenzollern II“, 1892
bei Vulcan Stettin
gebaut. 4250 tD, ab
1914 Lazaretttschiff



Panzerkreuzer „Hiei“
auf dem Kaiser Kangtse
von Mandschukuo
nach Tokio reiste
6.-15. 4. 1935



Deutsches U-Boot



Frankreich:
Schlachtschiff
„Clémenceau“,
33100 t D, 1939 vom
Stapel gelaufen,
nie vollendet



Norwegen:
Postdampfer „Svithun“
durch Luftangriff
versenkt



Türkische Gedenkmarken
anl. Besuch des amerik.
Schlachtsch. „Missouri“
in Istanbul. Auf der
„Missouri“ nahm 1945
Mc Arthur die japan.
Kapitulation entgegen



Deutsches Sturmboot



Back des Niederländ.
Kreuzers „De Ruyter“



Brasilianischer
Flugzeugträger
„Sao Paulo“, ex engl.
„Vengeance“, anl. 100.
Geburtstag des
Admirals Tamandaré,
des Begründers
der bras. Flotte



Hochseeyacht
„Peter von Danzig“



Saugbagger „Fu-Shing“
bei Schichau Danzig
gebaut, ebenso



„Columbus“, drittgr.
Schiff des Nordd. Lloyd.
Wurde im Kriege
selbst versenkt um es
dem Zugriff des Feindes
zu entziehen



„Hansestadt Danzig“.
Lief wie die beiden
anderen Seedienst-
Ostpreußen-Schiffe
„Tannenberg“ und
„Preußen“ auf eine
Mine und sank



Die Hansekogge
„Peter von Danzig“



2 Marken aus einem Satz von Gegenüberstellungen alter und neuer Verkehrsmittel: Alter Segler und moderner Ozeandampfer (United States)

Nicaragua:
MS „Salvador“

MS „Managua“

3-Mast-Schoner „Nirit“
Mit diesem Schiff landeten die ersten Einwanderer in Israel

Griechenland:
„Queen Frederike“

Onassis-Tanker

100 Jahre Schweden-Amerika-Linie (1858-1958) mit dem MS „Gripsholm“

Brasilianisches Segelschulschiff „Almirante Saldanka“



MS „Berlin“ des Ndl ex „Gripsholm“

Ozeanschnelldampfer „Pasteur“, heute „Bremen“ des NDL

„Normandie“ (83423 BRT) 1935 Blaues Band des Ozeans, 1942 als amerikanischer Truppentransporter „La Fayette“ in New York ausgebrannt und gekentert

Israel:
MS „SHOMRON“

USA:
Liberty-Frachter

Osterreich:
Flußdampfer „Franz Schubert“ und Schlepptdampfer „Osterreich“

Neues Motorschiff der Hamburg-Amerika-Linie „Hamburg“

DDR: Motorschiff der Klasse „Frieden“, „Freundschaft“

Hier spricht der Unfallschutz!

Die Elektrizität nimmt in unserem Leben einen immer größeren Raum ein. Nicht nur, daß wir zu Hause unser Essen elektrisch kochen, unser Bier elektrisch kühlen, den Bart elektrisch abnehmen — in erster Linie auf unserer Arbeitsstelle, im Betrieb, können wir uns eine Arbeit ohne Elektrizität nicht mehr vorstellen. Die Hilfe der Elektrizität ist wie die der Heizeilmännchen, still und unauffällig. Man sieht und hört sie nicht. Aber gerade darin liegt ihre große Gefahr! Kein Pfeifen und Getöse verrät ihre tödliche Gewalt.

Nicht eindringlich genug kann man immer wieder allen ins Gedächtnis rufen, defekte Maschinen und Leitungen nur von Elektro-Fachleuten überholen zu lassen. Schließt man ein empfindliches elektrisches Gerät falsch an, so ist es unter Umständen hinüber. Darüber hinaus ist aber der an dem Gerät Hantierende gefährdet, denn gegebenenfalls genügt eine niedrige Spannung — nämlich bei entsprechend hoher Amperezahl — schwerste Verbrennungen oder gar Tod herbeizuführen.

Natürlich ist es kein Kunststück, eine Glühlampe oder eine Sicherung auszuwechseln, das müssen ja schon unsere Frauen tun, wenn sie das Mittagessen rechtzeitig gar haben wollen. Aber damit sei für den Laien die

Grenze des Erlaubten erreicht. Alle weiteren Reparaturen und Arbeiten gehören in die Hand des Fachmannes, des Elektrikers.

Für unsere Werft bedeutet das, daß man nicht versuchen soll, stehengebliebene elektrische Geräte und Maschinen wieder in Gang zu bringen, wenn man nicht genau mit ihnen vertraut ist, sondern sie sind so schnell wie möglich in der Ausgabe umzutauschen, damit sie von dort aus der fachmännischen Reparatur zugeführt werden.

Es bedeutet ferner, daß auch die provisorische Stromleitung an Bord der Neubauten nur vom Elektriker verlegt, verändert, betreut werden darf. Jeder andere muß die Finger davon lassen. Es genügt nicht, daß man ein Stück Isolierband kunstgerecht von der Rolle abreißen kann, man muß auch wissen, wo es herumgewickelt werden darf und wo Isolierband nicht mehr ausreicht.

Alle elektrischen Defekte müssen sofort gemeldet werden. Es genügt nicht, wenn man nur schimpft, daß diese oder jene Lampe immer noch nicht wieder brennt.

Bei der Elektrizität gilt wie in der Technik überhaupt:

Vorsicht ist keine Feigheit
und Leichtsinns kein Mut!

Berndt, Sicherheitsingenieur



Wie alljährlich im Januar, hatten wir auch in diesem Jahr unsere Mitglieder zu der am 23. Januar stattfindenden Ordentlichen Hauptversammlung eingeladen. Nachdem wegen „zu reger“ Beteiligung aus dem großen in den kleinen Raum umgezogen worden war, eröffnete der 1. Vorsitzende Hans Meeves die Versammlung. Zunächst gab er einen kurzen Bericht über das vergangene Jahr und über einige Veränderungen, die in der BSG eingetreten sind, sodann erteilte er den Spartenleitern das Wort. Nachdem diese kurze Berichte aus ihren Sparten gegeben hatten, erfolgte die Entlastung des Vorstandes. Bei der anschließenden Neuwahl wurde der alte Vorstand (mit Ausnahme des 3. Vorsitzenden) wiedergewählt. Anschließend wurden die in den vorausgegangenen Spartenversammlungen gewählten Spartenleiter vom Vorstand bestätigt. Die Versammlung wurde um 19.00 Uhr geschlossen.

Fußball:

Die Spiele der Winterrunde sind für alle Mannschaften beendet. Wenn es im Januar auch noch bedenklich um den Erhalt der Klasse für unsere 1. Mannschaft aussah, so konnte sie doch in den letzten vier Spielen noch sieben Punkte gewinnen. Am eindrucksvollsten war hierbei wohl der 2:0-Sieg über den vorjährigen Winterrundenmeister Hansa Motoren.

Nachstehend noch folgende Ergebnisse:

DW 1 — Stelling Bäckerei	7:1	DW 2 — Weiß Grün	7:2
DW 1 — Behrens	1:1	Engelhardt	0:12
DW 1 — Hansa Motoren	2:0	DW 2 — BP	3:0
DW 2 — Rapid	4:3	DW 2 — Dt. Bank	

In der 2. Mannschaft klappte es nicht ganz so gut, bedingt dadurch, daß die Mannschaft sehr oft Spieler für die 1. Mannschaft abstellen mußte. Aber auch hier konnte der Klassenerhalt gesichert werden.

Schach:

Im Herbst 1960 wurde beschlossen, für die vom Hamburger Betriebssportverband ausgeschriebenen Mannschaftskämpfe eine neue verjüngte Mannschaft zur Teilnahme zu melden. In der Vorschau des Hamburger Betriebssportverbandes wurde unserer neuen Mannschaft nicht die geringste Chance für einen Endsieg eingeräumt. Von namhaften Schachexperten wurde für Gut und Geld die Mannschaft der BSG Justizbehörde Hamburg als Endsieger vorausgesagt. Beim fälligen Meisterschaftskampf mit dieser Mannschaft bewies die BSG der DW, daß mit Mannschaftsgeist Berge zu versetzen sind und gewann am Ende diesen entscheidenden Kampf mit 8:2 Punkten. Nach bisher sechs ausgetragenen Kämpfen liegt unsere Mannschaft unbesiegt an der Spitze der Tabelle und hofft, auch die noch drei ausstehenden Kämpfe siegreich durchzuführen und damit wieder, wie so oft in früheren Jahren, den Siegeslorbeer zu erringen. Freunde und Anhänger des Schachspieles sind herzlich willkommen. Anmeldung im Hochhaus-Parterre (Telefon 570).

Vorschau auf unseren Tanz- und Unterhaltungsabend.

Die BSG Deutsche Werft ladet alle Freunde und Anhänger zu dem am 18. März 1961 in sämtlichen Räumen der Elbschloßbrauerei-Ausschank, Hamburg-Nienstedten, stattfindenden Tanz- und Unterhaltungsabend herzlichst ein. Ein erstklassiges Tanzorchester, dazu bekannte Unterhaltungskünstler von Funk und Bühne, sorgen für Schwung und Stimmung. Die von allen BSG-Festen bestens bekannte Riesen-Tombola steht startbereit und ist in diesem Jahr mit besonders wertvollen Preisen ausgestattet.

Alles in allem stehen ein paar schöne Stunden bei bester Laune in Aussicht.

Eintrittskarten sind beim Betriebsrat, bei den Mitgliedern der BSG und im Hochhaus-Parterre bei Frau Neumann erhältlich. Eintrittskarten für Mitglieder werden nur im Hochhaus-Parterre ausgegeben.

Sonder-Autobusse und DW-Sonderfahrten in Richtung Finckenwerder gewähren auch während der Nachtstunden ein gutes Nachhausekommen.

Die stürmischen siebziger Jahre

Sehr bewegt und zeitweilig recht aufregend ist das Schicksal der Reiherstiegwerft in den Jahren ab 1871. Auf die Werft wirkt sich aus, daß Hamburg nun eine Stadt im Deutschen Reich ist, daß die Gründung des Reiches der Wirtschaft stürmische Impulse gibt.

Mit dem Sieg von 1871 ist die langersehnte staatliche Einheit Deutschlands errungen. Nun auch wirtschaftlich den biedereren Provinzialismus von gestern zu überwinden, sehen die unternehmerischen Kräfte nicht nur als geschäftliche Chance an, sondern geradezu als vaterländische Pflicht. Die Voraussetzungen, Deutschland in einen modernen Industriestaat umzuwandeln, sind nun günstig. Die hemmende Kleinstaaterei ist weggefallen. Von der Kriegskostenentschädigung in Höhe von fünf Milliarden Goldfranken werden nur knapp 9 % für militärische Ausgaben verwendet, der größte Teil des Geldes dient der raschen Kündigung der Staatsanleihen und erhöht die allgemeine Liquidität; zugleich werden zahllose Staatsaufträge erteilt, es entsteht eine bedeutende zusätzliche Nachfrage.

Diese gesteigerte Nachfrage kann nur von großen Industriebetrieben befriedigt werden. 1871—1873 werden daher allein in Preußen 563 neue Aktiengesellschaften mit

fast zwei Milliarden Mark Aktienkapital gegründet; das ist fast ebensoviel wie in den vorangegangenen 20 Jahren. An der Spitze stehen die Eisenbahngesellschaften und -materialunternehmen (600 Mill. M.), es folgen die Bergwerke (500 Mill. M.), die Bau- und Baumaterialfirmen (450 Mill. M) und der Maschinenbau (140 Mill. M); auf die Konsumgüterindustrie entfallen 230 Mill. M. Die Kapitalansammlung und -vermittlung liegt in den Händen der in den 50er Jahren gegründeten Investitionsbanken und der neuen Institute; 1870 entstehen die Commerz- und Discontobank in Hamburg (später Commerz- und Privatbank) und die Deutsche Bank in Berlin; 1872 kommt die Dresdner Bank hinzu. Die Deutsche Eisenproduktion erhöht sich ab 1870 Jahr für Jahr um 200 000 t von 1,4 Mill. t auf 2,2 Mill. t im Jahre 1873. Ähnlich kommt die Stahlproduktion in Gang, 1870 waren es 170 000 t, 1873 sind es bereits über 300 000 t.

Den kleineren Betrieben, die erfahrene Fachkräfte beschäftigen, entsteht eine gefährliche Konkurrenz in dieser neuen Großindustrie mit ihrem Maschineneinsatz und der immer weiter entwickelten Arbeitsteilung; hier benötigt man keine so vielseitig erfahrenen Arbeitskräfte. Dennoch kann man höhere Löhne zahlen. Vom Lande strömen

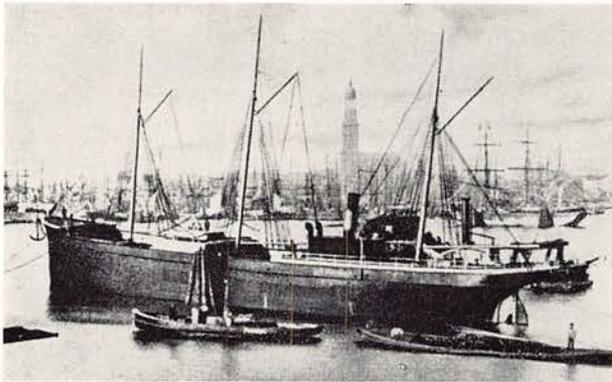
Die Reiherstiegwerft an der Norderelbe, nach 1870. Zeichnung im „Hamburger Fremdenblatt“ vom 12. 5. 1928 nach einem alten Foto.



die Menschen zunehmend in die neuen Industriezentren und -betriebe.

★

Viele Hamburger Kaufleute erhoffen von diesem stürmischen Aufbruch der binnenländischen Industrie eine entscheidende Steigerung ihrer Exporte. Durch die Fertigstellung der Eisenbahnbrücken über die Elbe im Jahre 1872 wird die direkte Verbindung zu Rhein und Ruhr erschlossen. Im gleichen Jahr werden der Grasbrook- und der Schiffbauhafen, moderne Tidehäfen mit Eisenbahnanschluß und Lagerschuppen, dem Verkehr übergeben. Neue Banken entstehen, so neben der bereits genannten Commerz- und Disconto-Bank die „Internationale Bank“ und die „Anglodeutsche Bank“, 1872 errichtet als erstes Berliner Institut die Deutsche Bank eine Filiale in Ham-



Kohlendampfer „John Sauber“, 856 Br.T., Bau-Nr. 231 der Reiherstiegwerft (1871)

burg und 1875 wird die städtische Hamburger Bank von 1619 in eine Reichsbankfiliale umgewandelt. Die neuen Geldinstitute verknüpfen das Wirtschaftsleben der Stadt mit dem Binnenland und leiten binnenländisches Kapital in hamburgische Gründungen.

Eine solche Neugründung des Jahres 1871 ist die „Deutsche Dampfschiff-Gesellschaft Atlantic“ in Hamburg; an ihr beteiligen sich die Deutsche Bank, die Berliner Handelsgesellschaft, die Berliner Häuser Mendelssohn & Co. und Gebr. Schickler und von hamburgischer Seite u. a. Rob. M. Sloman und F. Laeisz. Eine hamburgische Konkurrenz-Gründung ist der „Hamburger Lloyd“; für diese Reedereigründung setzen sich u. a. L. Behrens Söhne, die neue Anglodeutsche Bank, Aug. Jos. Schön & Co. und H. H. Eggers ein. Beide Unternehmen werden sehr schnell zur „Transatlantischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ verschmolzen (im Volksmund „Adler-Linie“ genannt), die Geschäftsleitung übernimmt Rob. M. Sloman. Auf dem Nordatlantik kommt es sofort zum Konkurrenzkampf mit der Hapag, die nun ihrerseits neues Kapital aufnehmen muß; das Aktienkapital der Hapag wird 1872 von 3 auf 10,5 Millionen Mark erhöht. Schon 1874 ist eine weitere Kapitalerhöhung auf 16,5 Millionen Mark erforderlich. 1875 übernimmt die Hapag die „Adler-Linie“ unter nochmaliger Kapitalerhöhung um weitere 6 Mill. Mark. Zwei Vertreter der „Adler-Linie“ treten in die Hapag-Direktion ein, darunter erstmalig ein Nichthamburger; die Leitung bleibt noch in Händen von Adolph Godeffroy. Neugründungen der gleichen Zeit sind die Hamburg-Süd-

amerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft (1871), die Deutsche Dampfschiff-Gesellschaft „Kosmos“ (1872, Südamerika-Westküste) und die Deutsche Dampfschiff-Rhederei (1871, Ostasienfahrt, unter dem Namen „Kingsin-Linie“ bekannt). An der Spitze der Kingsin-Linie stehen Wm. O'Swald, Gustav Godeffroy, Krogmann u. a. Die Hamburg-Süd wird von Heinr. Amsinck geleitet, beteiligt sind John Berenberg-Goßler, Aug. Bolten, C. Woermann, C. Laeisz und die Börsenkundschaft der neuen Commerz- und Disconto-Bank. Beim „Kosmos“ sind Th. Eggers und Knöhr & Burchard die treibende Kraft, dem Aufsichtsrat gehören Berend Roosen VII, ein Nachkomme unseres Walfangreeders Berend Roosen, Angehörige verschiedener anderer Hamburger Häuser und später auch C. Ferd. Laeisz an. Bei diesen Reedereigründungen finden sich die konservativen Elemente der hamburgischen Kaufmannschaft mit jüngeren, moderneren Kräften zusammen, die von Hamburg aus die Seeschiffahrt des neuen Deutschen Reiches betreiben wollen.

★

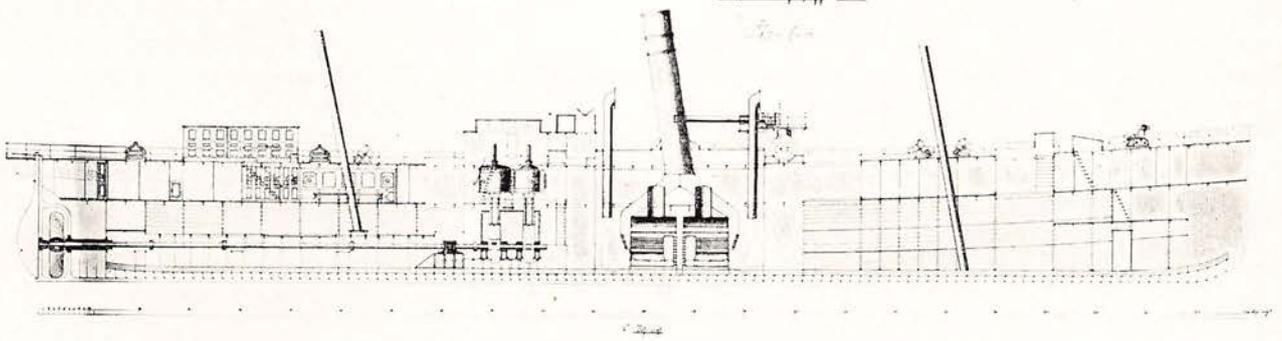
Für die Reiherstiegwerft ist jetzt die Chance gekommen, Seedampfer zu bauen. Den Versuchsschiffen, die seit 1858 für eigene Rechnung des Hauses Joh. Ces. Godeffroy & Sohn entstanden waren, folgen jetzt Aufträge der hamburgischen Kaufmannsreeder und der neuen Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaften. In den drei Jahren bis 1873 werden elf Schraubendampfer für den Seeverkehr fertiggestellt. Eingebaut werden Maschinen nach dem Woolf'schen System.

Seedampfer-Neubauten 1871—1873

Bau-Nr.	Name	Br.T.	Länge in m	Breite	PSn	Reederei
227	Hamburg	547	56	8	80	Rob. M. Sloman
232	Genua	ca. 850	62	8	110	Rob. M. Sloman
239	Newa	613	56	8	80	Hans. Dampfsch.-AG
240	Trave	592	56	8	80	Hans. Dampfsch.-AG
243	Alsacia	1200	72	9	225	Hapag
246	Cyclop	938	69	8	120	Hapag
241	Valparaiso	2247	90	11	300	Hamburg-Süd
233	Olympia	1051	66	9	110	Kingsin-Linie
242	Pionier	417	48	7	60	J. C. Godeffroy & Sohn
223	Africa	352	45	7	40	Wm. O'Swald & Co.
231	John Sauber	856	62	8	110	Sauber Gebr.

Eiserne Tiefwasser-Segler werden 1871—1873 dagegen überhaupt nicht gebaut. Es hat fast den Anschein, als sei deren Zeit vorbei. Hafen- und Flußdampfer hingegen entstehen weiter in größerer Zahl, so fünf Alsterdampfboote, drei Hafendampfboote ähnlichen Typs, drei Schlepper, ein Leichter, zwei Schuten und drei Fahrgastdampfer, davon zwei für die Küstenfahrt. Außerdem entstehen zwei Neukonstruktionen, ein Heckraddampfer für den Amur und der erste Eisbrecher Hamburgs. Der Eisbrecher wird von dem Schiffbau-Ingenieur C. F. Steinhaus entworfen, unter 24 Entwürfen wird seiner als der beste bewertet. Es ist ein kräftiges Dampfschiff von 39 m Länge, 10 m Breite und 150 PSn Maschinenleistung (Woolf'sches System). Vom Winter 1871/72 an ist der Hamburger Hafen ganzjährig von See her zugänglich.

Auf der Werft werden die Anlagen den gesteigerten Ansprüchen angepaßt. In den „Mitteilungen des Gewerbe-



Dampfer „Alsatia“, 1200 Br.T., Bau-Nr. 243, 1871 für die Hapag gebaut. Bauplan im Archiv Deutsche Werft

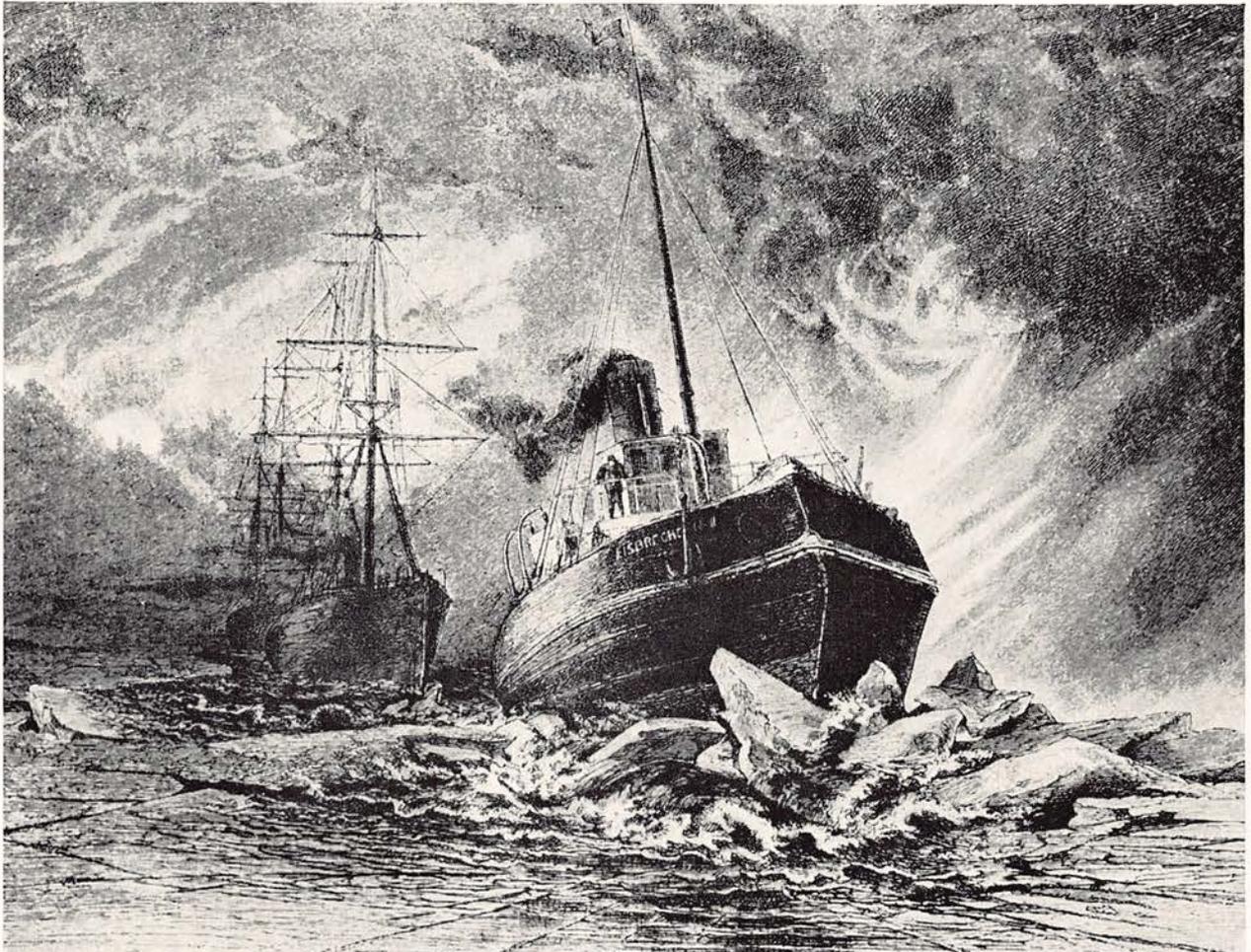
Vereins für Hannover“, Jahrg. 1872, schreibt M. Rühlmann, Professor an der Technischen Hochschule Hannover, über die Reiherstiegwerft: „Um den Anforderungen der Neuzeit, namentlich in Bezug auf sehr große (eiserne) Dampfschiffe besser genügen zu können, wurde im Jahre 1871 die Maschinenfabrik durch Anbau einer sehr geräumigen Montierwerkstatt, insbesondere zur Herstellung der größten Schiffsmaschinen erweitert, worin sich, beiläufig bemerkt, u. a. 4 Lastkrahne befinden für Lasten von 400 Centner, 150 Centner und 100 Centner Gewicht. In diesem Jahre (1872) wurde das Etablissement durch eine Kesselschmiede vergrößert, deren Raum 350 Fuß

Länge und 110 Fuß Breite hat. Zur Zeit (1872) beschäftigt die Fabrik 800 Arbeiter ...“

★

Der stürmische Wirtschaftsaufschwung zu Anfang der 70er Jahre wurde 1873 jäh unterbrochen, es kam zum „Gründerkrach“. Ihren Ausgang nahm die 73er Krise in Österreich, das sich nach der politischen Bereinigung von 1866 und 1871 verstärkt dem Industriebau zugewandt hatte. Am 9. Mai 1873, wenige Tage nach Eröffnung der Wiener Welt-Ausstellung, mußte die Wiener Börse schließen, da Skandale drohten. Vorher hatte die Spekulationswut der Börsen-„Mitläufer“ die Kurse zügellos in die Höhe getrieben, viele Gesellschaften hatten zudem unsinnige In-

Eisbrecher II, 1876 für die hamburgische Finanz-Deputation gebaut, aus einer alten Bildreportage (nach Meyer-Marwitz)

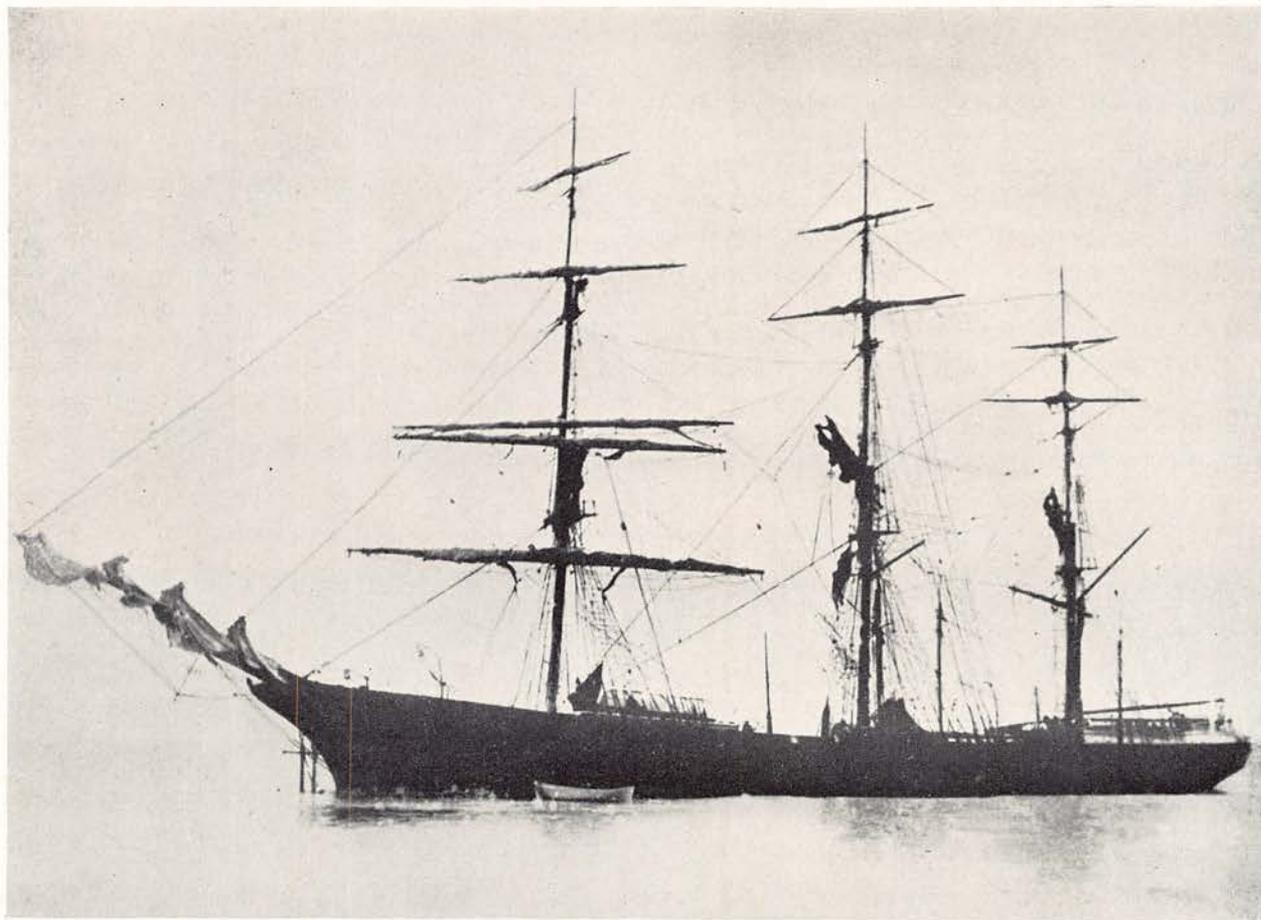


vestitionen vorgenommen, vor allem hatten Terraingesellschaften ihr Bauland zu teuer gekauft; und die Baubanken fanden für ihre viel zu weiträumigen und zu komfortablen Wohnblocks keine Mieter. Ähnliche Fehlinvestitionen waren im Eisenbahnbau getätigt worden. Als dies ruchbar wurde, suchte jeder seine Aktien loszuwerden. Der Aktienkurs des „Wiener Bankvereins“ sank vom Tage der Wiedereröffnung der Wiener Börse, dem 12. Mai 1873, bis zum 28. Oktober 1873 von 260 auf 43.

Im September 1873 setzte infolge verfehlter Eisenbahnspekulationen die amerikanische Bankenkrise mit dem

Getreide vor allem nach England exportiert hatte und nun von der amerikanischen Konkurrenz aus dem Markt gedrängt wurde. Der Großimport von Überseegetreide war möglich geworden, da Zahl und Größe der Überseeschiffe, Segler wie Dampfer, ständig zunahm.

Hamburgs Schifffahrt und Schiffbau geraten durch die Ereignisse von 1873 in einige Verwirrung. Die erste Reaktion ist ein Stop im Bau von Seedampfern. 1874 entsteht auf der Reiherstiegwerft kein einziger Neubau. 1873 wird nur die „Feronia“ (1567 Br.T.) für die Kingsin-Linie fertiggestellt — zur Leitung dieser Reederei gehört Gu-



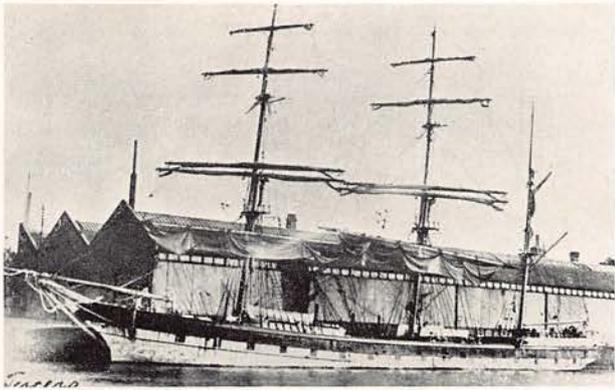
Vollschiff „Polynesia“, 1874 für Laeisz gebaut (Foto aus der Sammlung Kapt. Kornitzer)

Zusammenbruch eines New Yorker Bankhauses ein, Mitte November griff die Entwicklung auf England über. Bereits im Oktober hatten in Berlin drei Banken geschlossen, die sich vornehmlich in der Bodenspekulation und im Wohnungsbau betätigt haben. Das Publikum hatte allein bei diesen drei Banken in den vorangegangenen sechs Monaten Kursverluste in Höhe von 150 Millionen Mark hinnehmen müssen. In Hamburg mußte die „Internationale Bank“ liquidieren. Insgesamt betrug die Kursverluste in Deutschland eine halbe Milliarde Mark und in Österreich 300 Millionen Gulden.

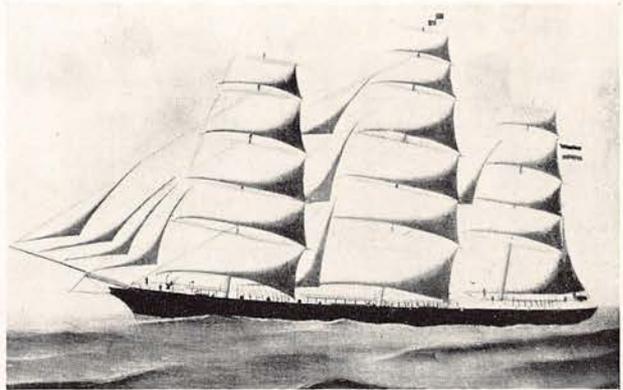
Der Rückschlag im Eisenbahnbau führte zu Absatzschwierigkeiten der Montan- und Hüttenindustrie. Es kam zu Lohnherabsetzungen und Entlassungen, die Zahl der Auswanderer nahm wieder zu. Damit ging die Konjunktur der Bauwirtschaft und der Textilindustrie zurück. Hiervon unabhängig, aber zu gleicher Zeit, setzten Absatzschwierigkeiten der deutschen Landwirtschaft ein, die bis dahin

stav Godeffroy —, und die „Hermann Sauber“, die für den von der Krise weniger betroffenen Kohletransport England—Hamburg bestimmt ist. 1876 folgen der Kohlenfrachter „Betty Sauber“ (1015 Br.T.) und der D. „Ramses“ (1608 Br.T.) für den Kosmos. 1877 ist der Küstenfrachter „M. Pongwe“ (160 Br.T., für Woermann) der einzige Seedampferneubau der Werft. Die Linienreeder üben äußerste Zurückhaltung.

Dagegen herrscht im Bau eiserner Tiefwasser-Segler plötzlich wieder Hochkonjunktur. 1874 läßt Laeisz am Reiherstieg die „Polynesia“ bauen. 1875—1877 folgen zwölf weitere Schiffe mit bis zu 1200 Br.T. für Wachsmuth & Krogmann, Berend Roosen (VII), Rob. M. Sloman, B. Wencke Söhne, die eine der größten Hamburger Segelschiffreedereien aufbauen, für Woermann, für J. C. Godeffroy & Sohn usw. 1878 folgt die „Nautilus“ für C. H. Donner; die „Nautilus“ wird der letzte Segelschiffneubau der Reiherstiegwerft sein.



Bark „Melpomene“ (später „Tercera“), 1030 Br.T., 1875 für B. Wencke Söhne gebaut (Foto aus der Sammlung Kapt. Kornitzer)



Vollschiff „Argo“, 1875 für Berend Roosen gebaut (Bildreproduktion aus der Sammlung Kapt. Kornitzer)

Segelschiff-Neubauten 1874—1878

Bau-Nr.	Name	Auftraggeber	Baujahr	Br.T.
291	Thalassa	Wachsmuth & Krogmann	1875	647
302	Dione	Wachsmuth & Krogmann	1877	642
303	Indra	Wachsmuth & Krogmann	1877	695
282	Argo	Berend Roosen	1875	—
299	Excelsior	Berend Roosen	1876	642
296	Melpomene	B. Wencke Söhne	1875	1030
306	Urania	B. Wencke Söhne	1877	1092
307	Copernicus	Sloman	1877	1212
309	Kepler	Sloman	1877	1193
281	Polynesia	Laeisz	1874	—
290	Ella	Woermann	1875	464
301	Sophie	Godeffroy	1876	482
308	Niagara	Peters & Block	1877	692
313	Nautilus	Donner	1878	725

Diese überraschende Konjunktur im Segelschiffbau in den Jahren 1875/77 ist nur zum Teil eine Reaktion auf mancherlei Kinderkrankheiten im Dampfschiffbau und auf die Schwierigkeiten der neuen Dampfschiffreedereien; in der Hauptsache resultiert die Nachfrage nach immer größeren Segelschiffneubauten aus dem Aufkommen der Massengutfahrt. Die europäischen Getreideimporte, die der Landwirtschaft so viele Sorgen bereiten, die Masseneinfuhren von Wolle und Reis, von Salpeter und Petroleum (in Fäs-

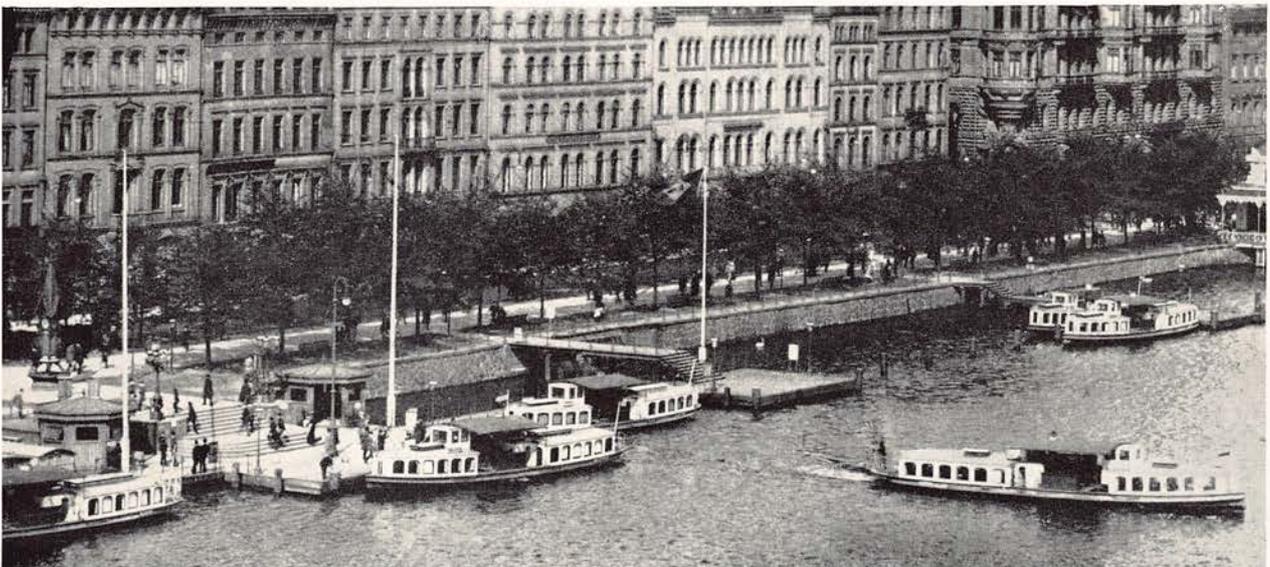
sern) geben den Segelschiffreedern Beschäftigung — noch bis 1914. Kohle und Holz sind die Rückfracht nach Übersee. 1875—1879 wächst die deutsche Segelschiff-tonnage um gut 8 % an, während die Dampfschiff-tonnage um 5 % zurückgeht.

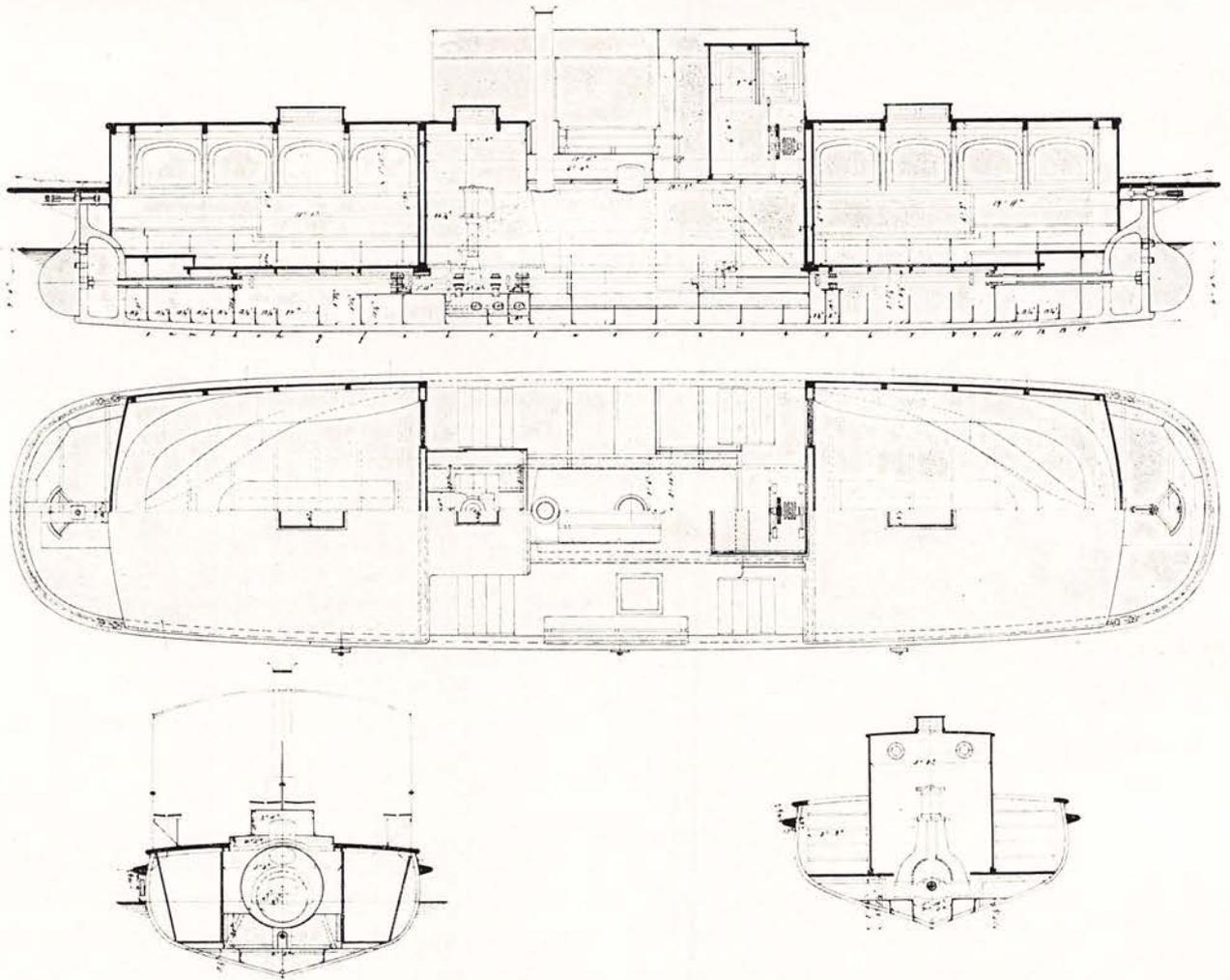
Bestand der deutschen Handelsflotte

	Segelschiffe	Dampfer
1. 1. 1875	880 000 NRT	190 000 NRT
1. 1. 1876	900 000 NRT	185 000 NRT
1. 1. 1877	925 000 NRT	180 000 NRT
1. 1. 1878	935 000 NRT	185 000 NRT
1. 1. 1879	950 000 NRT	180 000 NRT

Auch im Flußschiffbau der Werft hatte sich der Rückschlag von 1873 bemerkbar gemacht. 1874 lagen nur wenige Aufträge vor. Deshalb vermittelt Gustav Godeffroy, der Senator, eine Bestellung der Finanz-Deputation auf 24 Schuten und zwei Hafendampfer. Ebenso willkommen sind die Bestellungen auf zwei Alsterdampfboote und auf zwei Bagger für J. N. Schmilinsky Sne. In den folgenden vier Jahren normalisiert sich der Kleinschiffbau wieder, es werden fünf Alster- und sechs Hafendampfboote abgeliefert, ferner ein Schlepper, eine Schute, Hamburgs Eis-

Sechs Alster-Dampfboote — in den siebziger Jahren auf der Reiherstiegwerft erbaut — am und vorm Jungfernstieg (Foto aus der Sammlung Ricardo Siepmann)





Bau-Nr. 250, 1873, die älteste Uhlenhorster Dampffähre. Bauplan im Archiv Deutsche Werft, Foto aus der Sammlung Ricardo Siepmann

brecher Nr. 2, ein Flußfahrergastsschiff und fünf weitere Flußdampfer.

Neuen Auftrieb gibt es 1878 im Seedampferbau. Die Hapag läßt auf dem Reiherstieg die „Borussia“ (1777 Br.T.) und die „Holsatia“ (1867 Br.T.) bauen, die D.D.G. „Kosmos“ bekommt die „Theben“ (1868 Br.T.) und der Reeder Gaiser einen kleineren Dampfer von 277 Br.T.

Die neue Initiative der Reedereien hat verschiedene Ursachen. Der Schrecken über den „Krach“ von 1873 ist inzwischen abgeklungen. Verluste sind bereinigt — so mußte die Hapag 1877 ihr Kapital von 22,5 auf 15 Millionen Mark herabsetzen. Auch belebt sich der Außenhandel langsam wieder, es mehren sich die Anzeichen eines neuen Aufschwungs. Vor allem aber greift der junge deutsche Staat von nun an energischer in das Wirtschaftsgeschehen ein.

Kiel $4^2 \times \frac{1}{2}^2$
Korkeström $4^2 \times \frac{1}{16}^2$
Spante in 24^{er} Aufspannung an den Enden
auf einer Länge von 9^{er} 1/2 Aufspannung $2^2 \times 2^2 \times \frac{1}{16}^2$
Kusfenhaut: Kupfer Geny . . . $\frac{3}{16}$
als nötigen Feigen . . . $\frac{1}{4}$
Weste: Kahl, Kahl & Güterkasten
Insgesamt gewichtet mit 6 $\frac{3}{8}^2$ Kisten
Alle übrigen aufgemacht mit $\frac{1}{2}$ Kisten
Plattwäger mit 4 Pfunden . . . $2\frac{1}{4}^2 \times 2\frac{1}{4}^2 \times \frac{1}{4}^2$
Durchschalben $2\frac{1}{4}^2 \times 2\frac{1}{4}^2 \times \frac{1}{4}^2$
Steuer 24^{er} Kahl mit Platten $\frac{1}{8}$
Durchschalben $3\frac{1}{2}^2 \times 2\frac{1}{2}^2$
Ahling von Eisenholz $9^2 \times 2\frac{1}{2}^2$
an Fuß $12^2 \times 2\frac{1}{2}^2$
Wallechire: von Eisenholz
in der Mitte des Schiffes 7^2 hoch
mit Fuß 6^2 hoch
Kallewider von Eisenholz
gehoben von Kisten
in Ahling mit 4 Pfunden Kisten $2^2 \times \frac{7}{16}$
Kohlenbühnen $\frac{1}{8}$
Durchschalben der Fußes Fuß $4\frac{1}{4}^2$
für Holz und 5^{er} Schicht.

*Die Wallechire muß bei jeder Landarbeit
in Reigen
die fallende Seite für Bohlung ist bei
jeder Landarbeit der Reigen der
4 Pfunden Kisten von der Seite
die Fußes für den mit gehobenem
Kisten.*



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Kupferschmied Thomas Schäffer mit Fr. Mechthild Rave am 16. 12. 1960
 Schlosser Kurt Polednicek mit Fr. Ursula Klenke am 17. 12. 1960
 Kfm. Angestellter Lothar Nemack mit Fr. Anita Meins am 6. 1. 1961
 Maler Leopold Drexler mit Frau Herta Gerlach am 7. 1. 1961
 E'Schweißer-Anlerner Kurt Jeske mit Fr. Hertha Zolldann am 13. 1. 1961
 Schlosser Adolf Studlich mit Fr. Renate Dölling am 13. 1. 1961
 Rohrschlosser Peter Drost mit Fr. Christa Wozniczak am 13. 1. 1961
 E'Schweißer Lothar Zöger mit Fr. Hilde Baumgarten am 20. 1. 1961
 Matrose Karl-Werner Breckwoldt mit Fr. Christa Senkel am 26. 1. 1961
 Tischler Jürgen Reuter mit Frau Gisela Andersson am 27. 1. 1961
 Elektriker Gerd Stauch mit Fr. Margot Jacobi am 27. 1. 1961
 Dreher Manfred von Borgstede mit Fr. Christel Kauffmann am 3. 2. 1961
 Schiffbauer Willi Rübke mit Fr. Käthe Schwarz am 3. 2. 1961
 M'Schlosser Werner Schönteich mit Fr. Antje Woith am 3. 2. 1961

Geburten:

Sohn:

E'Schweißer Walter Quecke am 1. 1. 1961
 Matrose Werner Winkler am 12. 1. 1961
 Helfer Rudi Grünheid am 13. 1. 1961
 Schlosser Manfred Kurpat am 16. 1. 1961
 Brenner Claus Böhnke am 17. 1. 1961
 Helfer Richard Weber am 21. 1. 1961
 M'Schlosser Dieter von Dombrowski am 21. 1. 1961
 E'Schweißer Istvan Csoti am 22. 1. 1961
 Schlosser Jost Eckhoff am 22. 1. 1961
 Schlosser Günter Wiesner am 24. 1. 1961
 Matrose Kurt Borowsky am 25. 1. 1961
 Kupferschmied Uwe Neubauer am 27. 1. 1961

Tochter:

E'Schweißer-Anlerner Josef Stan am 11. 1. 1961
 Schlosser Helmut Gerken am 12. 1. 1961
 E'Schweißer Artur Rohde am 16. 1. 1961
 Konstrukteur Karl-Dietrich Wenk am 17. 1. 1961
 Schlosser Franz Kolanski am 23. 1. 1961
 E'Schweißer Günter Haas am 25. 1. 1961
 Schiffbauer Karl-Ernst John am 26. 1. 1961
 Ausrichter Uwe Günther am 28. 1. 1961

Für erwiesene Aufmerksamkeiten danken

Otto Krause
 Margarethe Kröger
 Willi Müller
 Julius Prigge
 Peter Allers
 Hermann Tiedemann
 Karl Prütz
 Johannes Graepel
 Albert Bruhn und Frau
 Hans Zimmer (Rentner)



Generalprobe kurz belichtet

Viel zu schnell ist er da, der Tag vor dem ersten Spielabend. Morgen öffnet sich der Vorhang zum erstenmal vor unseren Zuschauern.

Es wird einem jeden klar, jetzt wird es ernst. Schnell werden die Rollenbücher noch einmal durchgeblättert, um noch etwas zu lernen. Aber man ist ja viel zu aufgereggt und kann sich nicht mehr so recht konzentrieren.

Dann beginnt das Schminken. Plötzlich ein spitzer Schrei, es steht ein Neger im Raum. Bei näherer Betrachtung sieht man erst, daß es ein Mitspieler ist, der einen falschen Schminkstift erwischt hat. Folge: großes Gelächter, alles wieder runter vom Gesicht und noch einmal schminken.

Für die mir in meinem schweren Leid erwiesene Anteilnahme und für die unserem lieben Entschlafenen auf seinem letzten Wege gegebenen Beweise der Liebe und des treuen Gedenkens sage ich meinen herzlichsten Dank.
 Emma Schwärig, geb. Griesbach

Für die vielen Beweise aufrichtiger Teilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Emma Schmidt

Für die herzliche Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes Erwin Dreyer, gestorben am 22. 1. 1961, möchte ich hiermit danken.
 Frau Anni Dreyer

Für die aufrichtige Anteilnahme beim Heimgange meiner lieben Frau sagen wir allen Kollegen sowie der DW-Siedlungsgemeinschaft Lurup unseren herzlichsten Dank.
 August Nölke und Angehörige

Wir gedenken unserer Toten

Claus Staats

Rentner
 fr. Vorarbeiter Schiffbau
 gest. im Januar 1961

Bruno Sachse

Maler
 gest. am 20. 1. 1961

Peter Johann Plambek

Rentner
 fr. Dockheizer
 gest. am 11. 1. 1961



Curt Schmidt

Rentner
 fr. Schmied
 gest. am 23. 1. 1961

Fritz Schwärig

Rentner
 fr. Schiffbauingenieur
 gest. am 11. 1. 1961

Walter Morzek

Zimmermann
 gest. am 28. 1. 1961

Hans Wollnick

Vorarbeiter Hausbetrieb
 gest. am 7. 2. 1961

Der Kapitän auf dem Bild hält seinen frisch angeklebten Bart fest und denkt, hoffentlich hält der zwei Stunden. Hier und da wird sich noch gegenseitig unterstützt, der Souffleurkasten wird aufgestellt, die Souffleuse nimmt Platz, und der Vorhang öffnet sich zur letzten Probe.

Wird es klappen? Im Vertrauen gesagt, es hat nicht geklappt. Denn die Generalprobe darf gar nicht hinhalten, wenn die Premiere etwas werden soll.

Auf Wiedersehen in „So'n Kröt von Deern“.

Erwin Sauter





WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Ehrung der Jubilare am 27. 1. 1961

25 Jahre:			Willy Müller	Kranführer	216
Peter Allers	Matrose	240	Julius Prigge	Vorarbeiter	265
Karl Fischer	Schlosser	222	Karl Prütz	Dreher	259
Johannes Graepel	Vorarbeiter	226	Karl Thormann	S'Zimmermann	233
Arnold Loges	Schiffbauer	211	Hermann Tiedemann	Brenner	212

Oh, wat'n Wedder!

Wenn Du morgens op den Damper kummst, wat is dat erste, wat Du hören deihst? Ne, wat is dat wedder för'n Wedder! Eegentlich sall man jo nich öber dat Wedder snacken, dat hüürt sik jo woll nich. Ober dütt Johr — so kort dat erst is — hefft wi jo all mit dat Wedder allens Mögliche beleewt.

Toerst dor dachen wi, nu hefft wi den Winter richtig foot, so as sik dat hüürt, mit Is un Snee. Mann, weer dat'n Küll! Un denn de scharpe Frost un de isige Ostwind, de all dat Woter ut de Elw rutdreew. De Elw as so'n wittes Band vun Is, hoge Isschullen an'n Strand, un aff un an in all dat Is mol ne smalle Rinn' dortwüschen, wo 'n Damper oder n'Barkass' langsfohrt is, as so'n swatzen Foden op'n witt Dischdok.

Uns Gören, de hefft sik jo bannig freit, as dat an to sneen fung. För de gifft dat jo in'n Winter nix Scheueneres as Is un Snee, dat kann jem gornich kold genug warnn. De wüllt sik klütern, de wüllt glipern un rodeln, jümmers beeter bi. Se mööt jo ok den neen Sleden utprobeern. De Frost mag noch so richtig bieten un knacken, dat warrd jem nich to veel.

Ober lang hett dat jo nich duert mit de Herrlichkeit. Eben harrst Di ümstellt op de Küll, denn weer dat all wedder vörbi. De Weddermokers harrn jo seggt, dat geef een Hoch un noch mehr Küll, ober Petrus harr dat woll nich so ganz mitkreegen, wat de Wedderprophetens seggt harrn, un dor schick he een warmen Fröhjohrs-

wind, de all dat Is un den Snee mit Susen un Brusen wegweih.

Kuum leegst Du an Sünnobend inne Puch un büst an't Inslopen oder büst all eben so'n beeten indusselt, dor rummelt dat anne Finstern und ramenteert, dat Du dinkst, dor will eener bi Di inbreeken. Wat is denn dat? De Wind! De rüttelt anne Dören, an de Finsterloden, dat Di rein angst un bang warrd. Ober nix mehr vun Is un Snee un vun Küll. So'ne milde Luft kummt Di entgegen, wenn Du Din Finster mol'n lütt beeten opmokst un wullt mol rutkieken. Un meist all de Snee is weg. De is weg-smolt as Bodder inne Sünn vun den warmen Wind.

Un denn keem de Regen! De pladdert anne Schieben un de groten Droppen perlt an de Schiew hendol un dat süht ut as dusend Droppen vun Dau in'n Spinnennett annen freuhen Morgen.

Ob dat nu woll för dütt Johr de letzte Snee west is? Wokeen kann weeten. Dat is jo erst 'n poor Johre her, as dat erst so richtig los gung mit Is un Snee in März, dor weern so hoge Sneewehehen, dat nich mol Busse dörchkeemen un Wogens all gornich. Na, wi könt jo mol afteuben.

Na Gottloff is dat jo wenigstens obends all'n beeten heller worrn, dat is jo all'n Lichtblick! Un wenn dor ok würlklich noch'n beeten Snee un Is kummt, denn kann dat jo eenen Seemann nich erschüttern un uns ok nich.

Irma Werner



Nun haben wir schon wieder zwei Monate des neuen Jahres geschafft, und die Zeit vergeht wirklich im Sause-schritt. Zwei Ablieferungen und drei Stapelläufe haben wir in dieser Zeit erlebt. Das ist schon etwas!

Endlich ist auch die neue Angestellten-Kantine in Betrieb genommen worden. Nun können wir an den Umbau der großen Kantine gehen, da wir auf jeden Fall ja eine Küche ständig in Betrieb behalten können. Wenn alle diese Arbeiten fertig sind, werden wir den Zustand erreicht haben, daß jeder unserer Betriebsangehörigen in Finkenwerder genau so wie am Reiherstieg, mittags seinen festen Sitzplatz hat. Das wird hoffentlich wesentlich zur Steigerung des Wohlbefindens aller beitragen.

Die Jubilare des Monats Februar haben übrigens schon in der neuen Kantine ihre Jubilarfeier begehen können. Ihr wißt alle, daß die Jahresarbeitsprämie, die in diesem Jahr nach neuen Grundsätzen berechnet wird, Gegenstand verschiedener Erörterungen gewesen ist. Da hatten sich zunächst die berufsmäßigen Luftverschlechterer aus dem Osten gemeldet und behauptet, die Deutsche Werft habe den neuen Weg deswegen gesucht, damit den Betriebsangehörigen unauffällig an anderer Stelle etwas abgezogen werden kann. Die Leute hatten damals behauptet, es gebe mit Hinsicht auf die Jahresarbeitsprämie kein Weihnachtsgeld mehr.

Nun, die Ereignisse haben wieder einmal bewiesen, daß diese Meckereien purer Schwindel waren, die nur dem Zweck dienten, bei uns irgendwelche Spannungen hervorzurufen.

Bei uns im Betrieb ging es darum, ob die Urlaubszeit in die Berechnung der Jahresarbeitsprämie mit einbezogen werden sollte oder nicht. Die Betriebsleitung war zunächst davon ausgegangen, daß das Nichteinbeziehen für niemanden einen Nachteil bedeuten könne, da im Laufe der Zeit ja ein Ausgleich eintreten muß. Jeder geht ja schließlich in Urlaub. Weil es aber nun passieren kann, daß jemand in einem Berechnungsjahr für die Arbeitsprämie, das vom 1. Juli 1960 bis zum 30. Juni 1961 läuft, zweimal Urlaub gehabt haben kann, ein anderer dagegen überhaupt nicht, hat man sich in Übereinkunft mit dem Betriebsrat entschlossen, den Urlaub mit 44 Stunden zu bewerten.

Ich hoffe, daß diese Regelung allgemeinen Beifall findet. Es wird bekannt sein, daß die Arbeitsprämie nach dem 1. Juli zur Auszahlung kommt. Alle diejenigen, die vor dem 1. Juli in Urlaub gehen, können sich einen Lohnvorschuß in Höhe des bis Urlaubsbeginn verdienten Anteils der Jahresarbeitsprämie geben lassen, wobei allerdings gleich darauf hingewiesen werden muß, daß der Vorschuß zurückgezahlt werden muß, wenn der Betreffende am 1.7.1961 nicht mehr bei der DW beschäftigt sein sollte. Das gilt selbstverständlich nicht für solche Betriebsangehörige die wegen Erreichens der Altersgrenze oder wegen Arbeitsunfähigkeit aus dem Arbeitsleben ausscheiden.

Das Jahr 1961 kann getrost als ein Wahljahr besonderer Art bezeichnet werden. Da haben wir zunächst die Be-

triebsratswahlen bei uns im Werk, dann kommen die Bundestagswahlen und die Wahlen zur Hamburger Bürgerschaft. Es ist also einiges los auf diesem Gebiet. Hoffen wir, daß diese Wahlen keine beunruhigenden Ausstrahlungen in unseren Betrieb hinein haben und daß mit Rücksicht auf die Wahlen nicht von irgendwoher besondere Forderungen auf uns zukommen. Der Schiffbau braucht ja einige Ruhe, um überhaupt zu neuen Aufträgen zu kommen. Die zu erzielenden Preise sind ohnehin schon nicht erfreulich. Wir müssen uns noch mehr einfallen lassen, um die Produktion zu verbilligen. Ihr wißt, daß auf diesem Gebiet schon eine ganze Menge geschehen ist, andererseits sind wir mit Rücksicht auf die Größe der Schiffe gezwungen, unsere Anlagen zu vervollkommen. Wir müssen die Liegeplätze für große Schiffe verbessern. Das hat den Bau einer neuen Kai-mauer zur Folge. Ein einziger Meter Kai-mauer kostet 13000 DM. Ihr wißt alle, wie lang ein Schiff ist und könnt Euch daher ausrechnen, welche Mittel mal wieder zum Einsatz kommen müssen, um konkurrenzfähig zu bleiben.

Im Rahmen der allgemeinen Betrachtungen liegt auch die Überlegung, ob man nicht eines Tages zum Monatslohn übergehen soll. Das setzt selbstverständlich völlige Übereinstimmung zwischen Belegschaft und Betriebsleitung voraus. Eine einmalige Zahlung im Monat hat natürlich hinsichtlich der Vereinfachung unserer Verwaltung eine ganze Menge für sich. Zum anderen kann ich mir denken, daß eine ganze Reihe von Betriebsangehörigen zufrieden sein würde, wenn sie einen größeren Geldbetrag auf einmal in die Hand bekämen. Vielleicht wäre sogar ein großer Teil unserer Mitarbeiter daran interessiert, den Lohn auf ein Bankkonto überwiesen zu bekommen. Alles das setzt natürlich eine Eingewöhnung voraus. Es wäre ja für alle eine ganz erhebliche Umstellung.

Ihr wißt alle, daß die Lage auf dem Arbeitsmarkt nach wie vor sehr angespannt ist. Es ist nicht möglich, geeignete Kräfte in Deutschland zu finden. Der Einsatz ausländischer Arbeitskräfte hat auf jeden Fall in einem Werftbetrieb, schon wegen der Sprachschwierigkeiten, seine Bedenken; wenn wir auch sagen müssen, daß wir mit den Mitarbeitern, die bisher aus dem Ausland zu uns gekommen sind, gute Erfahrungen gemacht haben. Die weitere Verkürzung der Arbeitszeit, die auf uns zukommt, verlangt, daß wir irgendwas tun, um in der verkürzten Zeit die gleiche Leistung wie bisher zu erbringen, das ist ja die Voraussetzung für das Funktionieren der Verkürzung der Arbeitszeit. Der Lohn soll ja bekanntlich nicht absinken, sondern sich steigern.

Die Durchsetzung aller Dinge, die ich hier angedeutet habe, setzt wie immer guten Willen auf allen Seiten voraus. Nach unseren bisherigen Erfahrungen wird aber alles klappen. Es hat ja immer geklappt.

Das wäre es für heute.

Es grüßt Euch herzlich
Euer Klabauteermann

