



**WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT**

**3/61**

Was die  
nächsten Wochen  
bringen sollen:

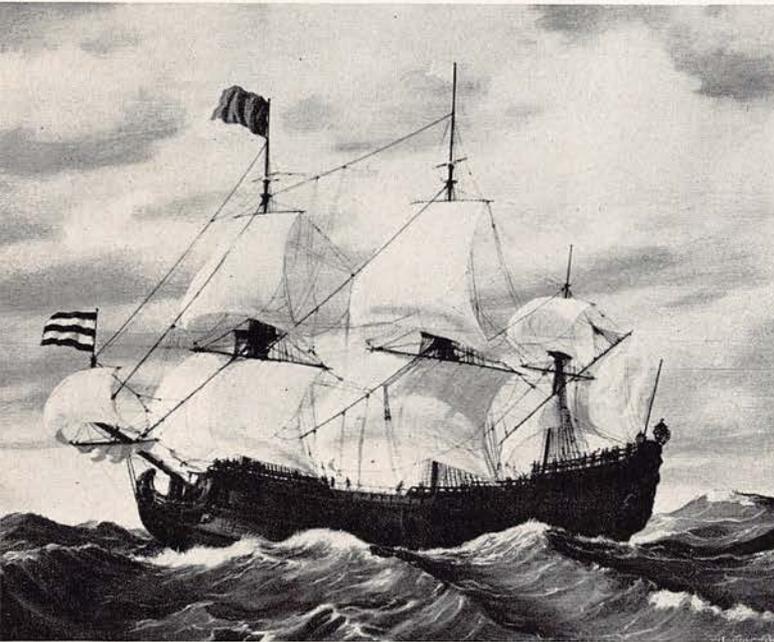
Am 7. April 1961 wird unser Neubau S. 782 vom Stapel laufen. Es handelt sich um ein Motorschiff mit 10 350 t Tragfähigkeit. Das Schiff wird für die Reederei John T. Essberger — Hamburg, gebaut.

Die „KULMERLAND“, Schwesterschiff der „MUNSTERLAND“, 8 400 t — Motorschiff der Hamburg Amerika Linie, geht am 27. April 1961 auf Probefahrt.

21. Jahrgang · Nr. 3 · 30. März 1961

## DAS SCHIFF ALS GEGENSTAND HEUTIGEN KUNSTSCHAFFENS

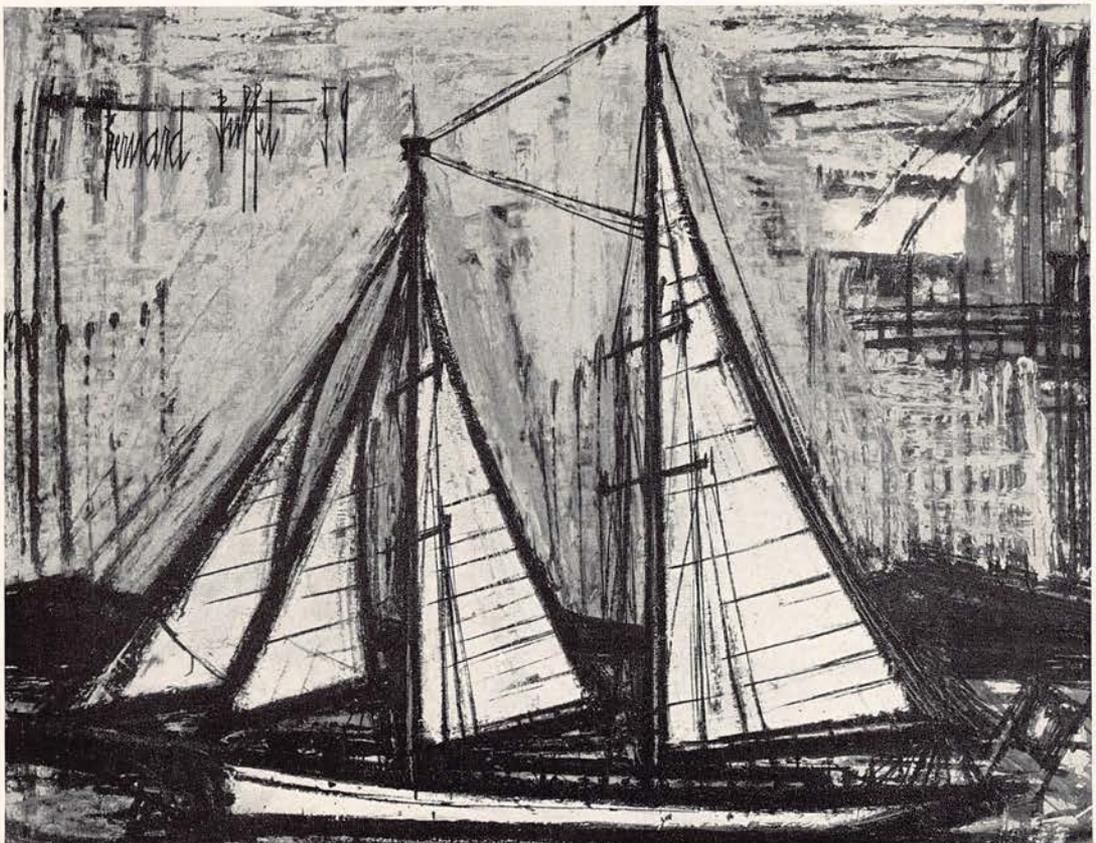
von Wolfram Claviez



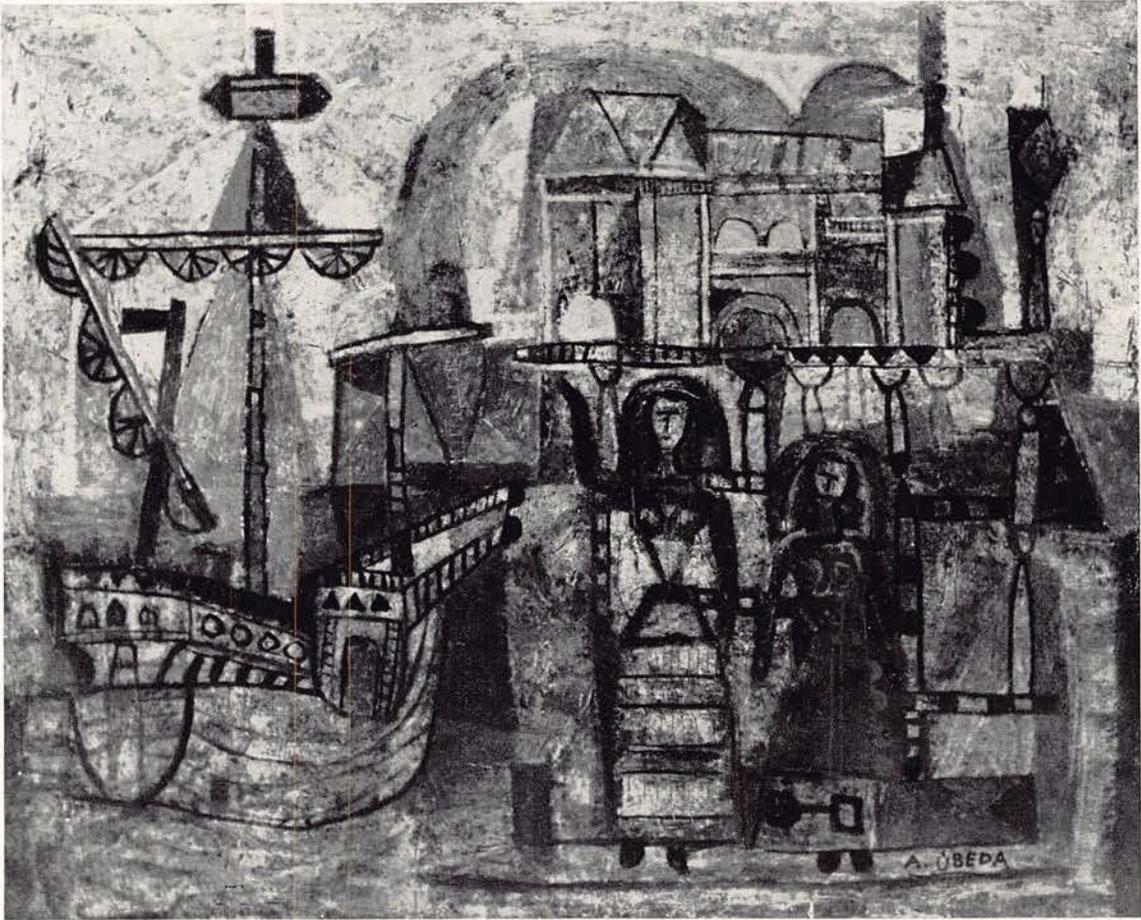
Das lebhafte Echo, das die Schiffsbriefmarken in unserer letzten Werkzeitung hervorgerufen haben, ermutigt mich zu einer weiteren Schiffsbilderbetrachtung: Schiffe auf modernen Gemälden.

Nun sind Abbildungen auf Briefmarken und freie künstlerische Darstellungen allerdings etwas grundverschiedenes. Marken oder irgendwelche Urkunden können sehr wohl hohes künstlerisches Niveau haben, haben es jedoch oft durchaus nicht. Man spricht von „angewandter Kunst“, sie hat lediglich dienende Funktion – man gibt anderen Qualitäten den Vorrang. Ebenso verhält sich der Sammler. Keinem Sammler würde es einfallen, eine noch so kitschige Briefmarke, wenn sie nur selten ist, einzutauschen gegen ein graphisches Meisterwerk mit einem Katalogwert von 7 Pfennig. Es gehört zu den Problemen unseres Lebens, daß die Wert-

1



2



3

maßstäbe nicht identisch sind. Wie selten ist der materielle Wert Gradmesser für Geschmack; wie oft sucht man hinter einer vielversprechenden Aufmachung vergeblich nach einem Inhalt. Ebenso gibt es in der Kunst verschiedene Maßstäbe, die angelegt werden und gar nichts miteinander zu tun haben. Hinsichtlich sachlicher Schilderung, Naturtreue, freier künstlerischer Phantasie, formaler Gestaltungs- und schließlich symbolischer Aussagekraft werden unbewußt vom unbefangenen Beschauer, oder streng analytisch vom Kunstkritiker, verschiedene Maßstäbe angelegt. Aber ist die Richtung des zunehmenden Wertes bei diesen Maßstäben die gleiche? Nein. Sie durchkreuzen sich derartig, daß man es aufgeben muß, allem in gleicher Weise gerecht werden zu wollen.\*)

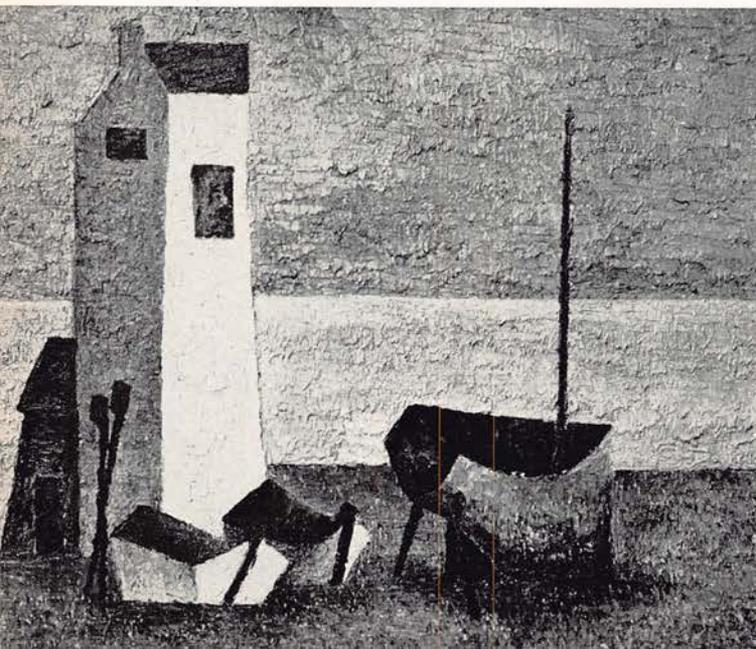
Diese Vorbemerkung ist nötig, wenn man die Abbildungen auf diesen Seiten richtig verstehen will. Ich bin mir darüber klar, daß es ein Wagnis ist, diese Bilder Schiffbauern vorzusetzen, da die Gefahr besteht, rein sachliche Dinge überzubewerten, wo es auf etwas ganz anderes ankommt.

In Hamburg waren jüngst zwei bemerkenswerte Ausstellungen zu sehen, eine im Altonaer Museum, die andere in der Kunsthalle. Die erste hieß: „Das Schiff in der französischen Malerei der Gegenwart“, war also eine Bildersammlung vom Thema her bestimmt, die andere zeigte einen Querschnitt durch das Lebenswerk des Malers Lyonel Feininger, worin das Schiffsmotiv einen breiten Raum einnimmt. Haben wir in dem Aufsatz in Heft 8/56 den Wandel der Kunstauffassung durch die Jahrhunderte anhand von Schiffsbildern anzudeuten versucht, so soll heute nur der letzte Abschnitt unter die Lupe genommen und vor Augen geführt werden, wie unterschiedlich künstlerische Auffassungen bei gleichzeitig Lebenden sein können. Wir wollen vom Bildgehalt ausgehen.

Es gibt Malergruppen, die sich auf bestimmte Gebiete spezialisieren. Bei Schiffs- und See-Motiven spricht man von Marine-Malern, worunter man durchaus nicht nur Maler von Seeschlachten versteht, wie etwa Willy Stöwer, Claus Bergen und etliche andere, die von Kaiser Wilhelm II. bis Potsdam in Deutschland eine große Rolle spielten und die mich, wie wohl jeden Jungen, zutiefst beeindruckt haben – bis wir dann zur eigenen Stellungnahme heranwuchsen und zwischen Kunst und nationalem Pathos zu unterscheiden lernten.

Marinemalerei im kunstwissenschaftlichen Sinne erfaßt

\*) Ich habe versucht, in den Heften 8/56 und 2/59 in den Aufsätzen „Was verstehen wir unter Kunst“ und „Was ist modern“ Grundsätzliches über dieses Problem zu sagen. Um Wiederholungen zu sparen, sei auf jene Beiträge hingewiesen.



die ganze maritime Welt. Aber um solche Abgrenzung vom Thema her kann man bei den Malern der hier betrachteten Bilder nicht sprechen. Vielleicht gehören zwei der in Altona gezeigten Bilder in diese Rubrik. Ihr Kennzeichen ist – ob das Motiv historisch oder aktuell – bestechende Sachtreue und Kenntnis des Meeters. Die Anerkennung des Seemanns wiegt bei ihnen meistens mehr als die des Kunstkritikers. So schält sich als eine spezielle Bildgattung das Schiffsporträt heraus. Es ist nicht gleichgültig ob Schiff, Haus, Pferd oder Mensch – das Schiff ist gemeint. (Abb. 1)

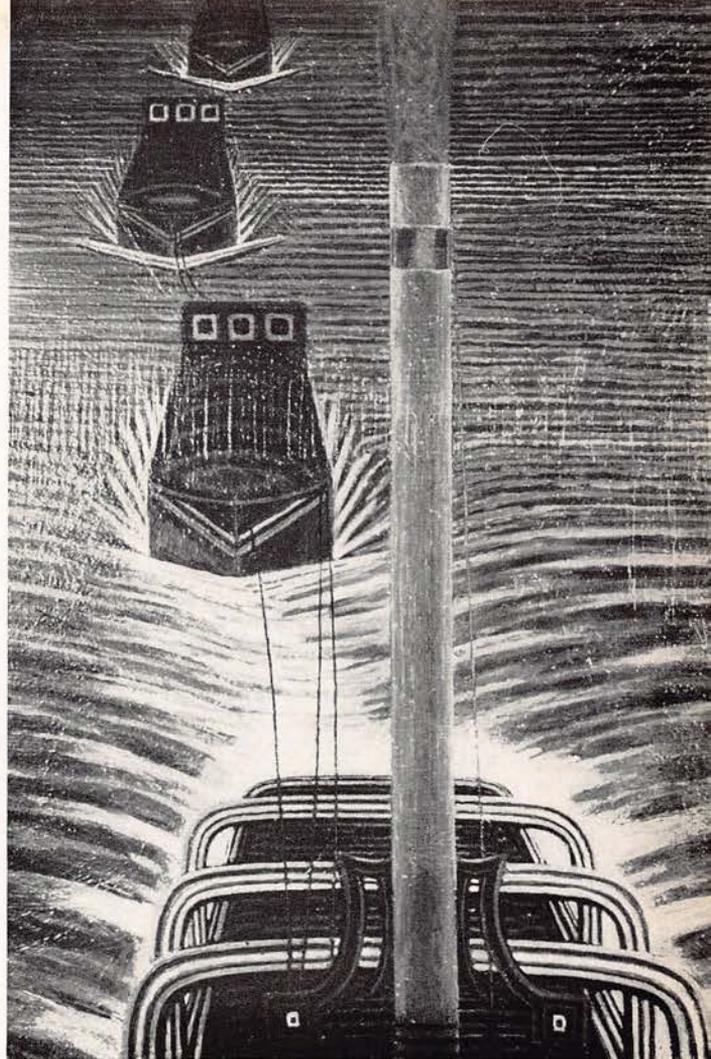
Bei anderen Bildern ist das dargestellte Gebilde nur zufällig ein Schiff, irgend ein beliebiger Gegenstand der Dingwelt, der den Maler zu bildnerischer Gestaltung auffordert. (Abb. 2)

Wer den Buffet-Film gesehen hat, weiß, daß es dem Maler auf die Natur des Gegenstandes weniger ankommt als auf seinen Form-Charakter. Beiden erwähnten Darstellungen gemeinsam ist indessen ein nicht hintergründiger Realismus, ob die Wiedergabe nun minutiös genau oder mit großzügigen, routinierten Pinselstrichen heruntergehauen ist.

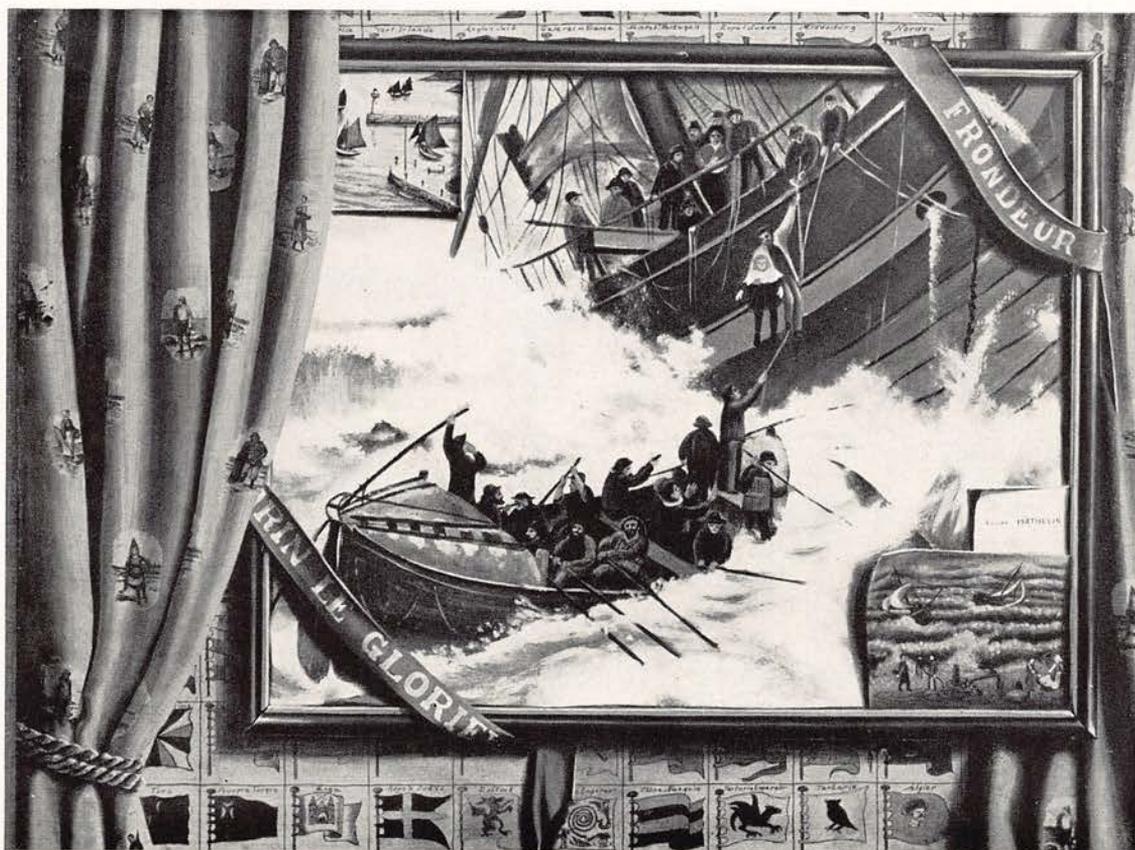
Ganz anders bei Bildern, hinter denen sich eine auf den ersten Blick nicht sichtbare Vorstellungswelt verbirgt, wie etwa bei der geheimnisvollen Nef (Abb. 3) von Ubeda oder bei Dumontier, wo das Schiff zum Medium für die Verkörperung eines abstrakten Begriffes wird, z. B. der Einsamkeit. (Abb. 4)

Zu surrealistischen Lebewesen, die mit magischer Eindringlichkeit auf einen zukommen (Abbildung 5), werden die Schleppkähne von Charbonnier.

Bild 6 steht den „Naiven“ oder den „Maler-Posten“ nahe. Es ist heitere Schilderung eines schrecklichen Vorganges; eine fröhliche, liebevolle Hingabe an die tabakduftende Atmosphäre von Seemannslatein und Sentimentalität, voll sympathischer Selbstironie über das Kitschige, das ihr innewohnt.



5



6



7

Mehr vom Standpunkt des Kunsthistorikers aus betrachtet man die folgenden Bilder. Andere Vokabeln als solche, die den Bildgehalt ergründen wollen, drängen sich auf. Sie betreffen das Malerische. Der Spätimpressionismus Signacs lebt ganz aus dem optischen Eindruck (Abb. 7), der frühe Kubismus von Lhote erinnert an

die Zeit, da Cézanne und der junge Picasso sich berühren (Abb. 8), der plastische Realismus von Pricking (Abb. 9) und die teppichhafte Zweidimensionalität von Hilaire (Abb. 10) dokumentieren die Auseinandersetzung mit den Problemen, körperhaftes in die Bildebene zu bannen oder dekorativ in der Fläche zu bleiben.



8

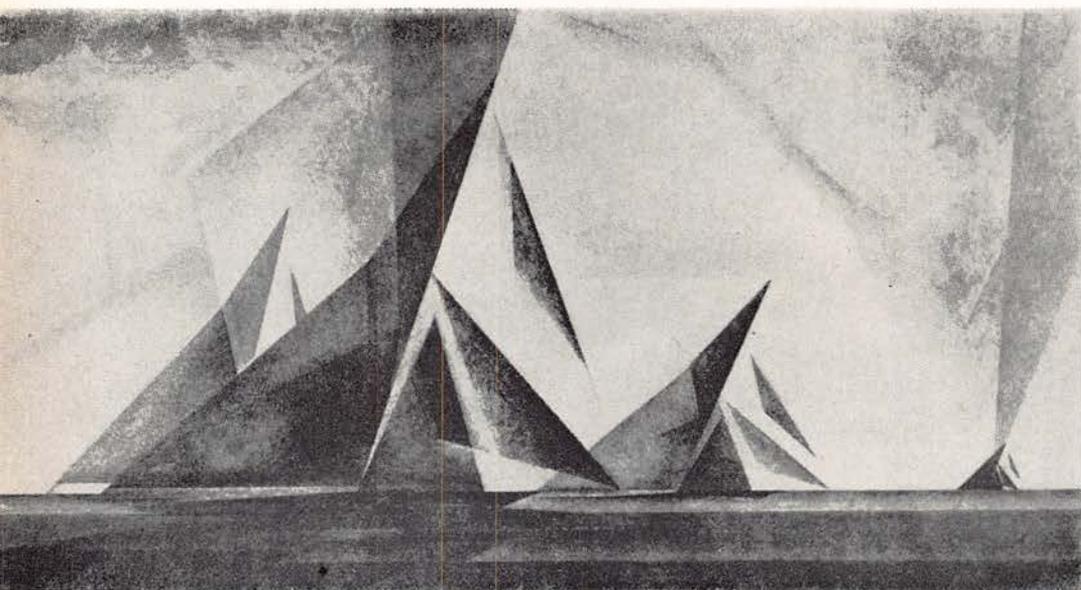


9



10

7

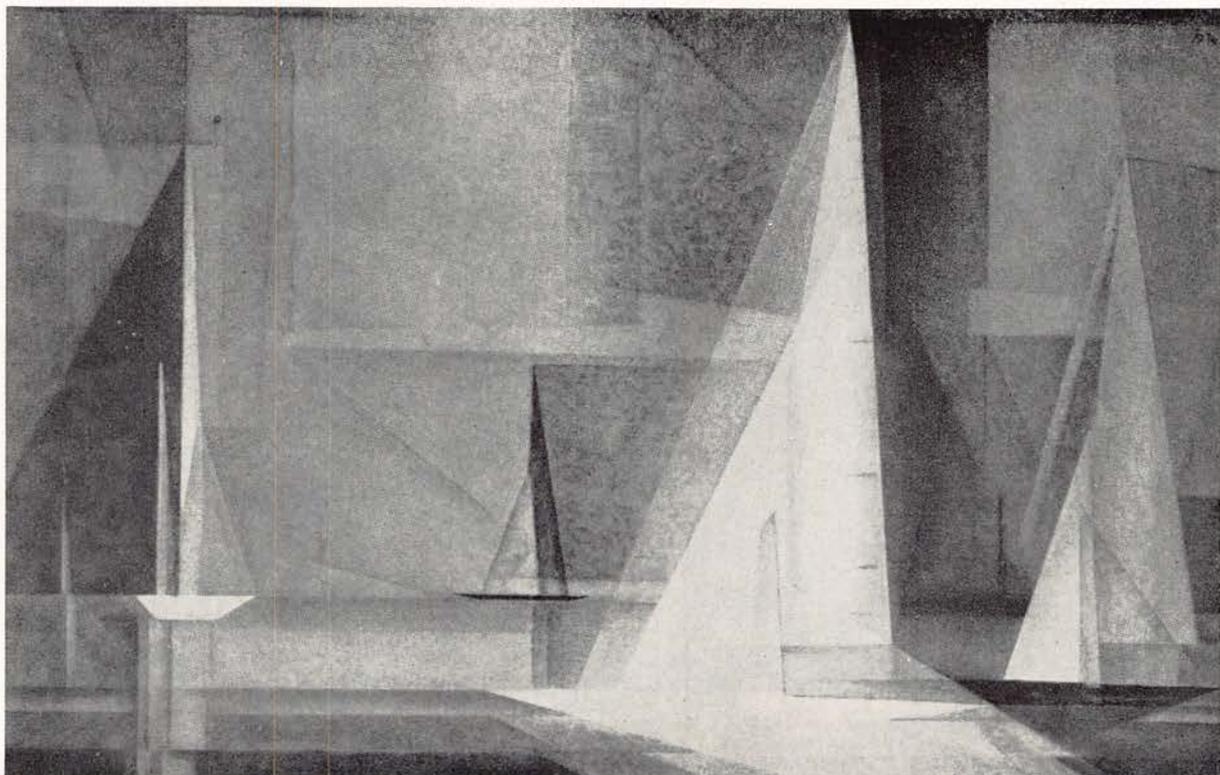


11

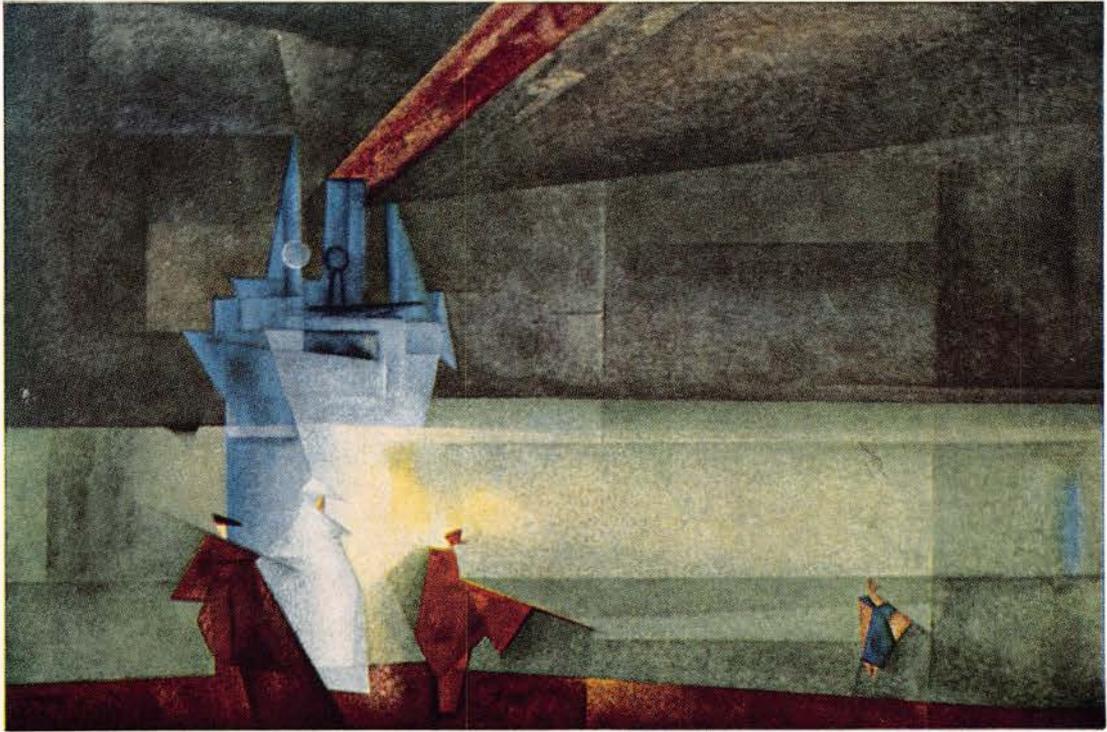
Zu den bedeutendsten Ausstellungen, die Hamburg nach dem Kriege zeigte, gehört der Querschnitt durch das Lebenswerk von Lyonel Feininger. Die Ausstellung war bis zum 5. März in der Kunsthalle zu sehen. Es ist bei Feininger nicht nötig, sehr viele seiner Bilder zu zitieren (wie man z. B. bei Paul Klee möglichst viel zeigen müßte, um einen richtigen Eindruck von der genialen Vielfältigkeit seiner schöpferischen Phantasie zu geben) – in jedem Bilde steckt der ganze Feininger. Die Schiffsbilder nehmen in seinem Werk einen hervorragenden Platz ein. Ich kenne niemanden, bei dem z. B.

Bilder aus der Welt des Segelsports in so hohem Maße Kunst geworden sind; ohne jeden Beigeschmack. Die Passioniertheit für diese Welt leuchtet hindurch, aber sie dominiert nicht. Feiningers Sachkenntnis drängt sich nicht auf, sie ist eine der selbstverständlichen Voraussetzungen, mit der er seine transparente Welt baut, die mehr kühle Geistigkeit als glutvolles Leben atmet. Vielleicht sind die Segelbilder das Lebendigste in seinem Werk. Alles was er malt, einschließlich der hier und da auftauchenden Figuren, sind – wenn man von den Karikaturen seiner Frühzeit absieht – Bestand-

12



8



13



14

teile einer kristallinen Architektur des Universums. Wasser, Segel, Häuser, Wolken werden ihrer stofflichen Gegensätzlichkeit beraubt, indem der Stein wie durch prismatische Lichtbrechung aufgelöst wird, die gestaltlose Luft hingegen zu festen Formen gefriert. Es entsteht eine geordnete Welt, die von keinem anderen Gesetz beherrscht wird als dem ordnenden Geist des Künstlers. Es ist müßig, nach einer einzigen Formel für „moderne Malerei“ zu suchen. Feiningers Bildgestaltung ist geradezu der Gegenpol zu anderen modernen Malweisen, die von der Gnade glücklicher Zufälle leben. Eine gebaute Welt, die zur Baukunst und Musik mehr innere Beziehungen hat als etwa zu der Welt der aus Mangel an Gestaltungskraft ausschließlich zum Unter- und Unbewußten zufluchtnehmenden, auch mit Pinsel und Palette operierenden Tachisten und deren Verwandten.

Auf die höchste Ebene rückt künstlerische Gestaltung dort, wo das Bild zum Symbol wird. Höchste Ebene insofern, als nun selbst die Kunst zur Dienerin wird. Das Bild ist mit künstlerischen Maßstäben allein nicht mehr zu messen.

Es ist hier nicht der Ort, das anspruchsvolle und umfangreiche Thema Abbild, Gleichnis, Allegorie, Symbol ausführlich zu behandeln. Klärung und Abgrenzung dieser Begriffe ist eine Aufgabe der Geisteswissenschaften, in die Fragen der Kunst, Philosophie und Religion verwoben sind. Wir wollen uns mit der Andeutung begnügen, daß für Symbol „Sinnbild“ eine ganz gute Übersetzung ist. Gemeint ist eine wesenhafte Verdichtung des Bildgehaltes, die über das abbildhafte (illustrative, literarische) hinausgeht und Allgemeingültigkeit besitzt, das heißt, von allen oder zum mindesten einem großen Kreis von Menschen in gleicher Weise verstanden wird. Gegenstände, Blumen, Tiere, Personen, auch Begriffe und Farben sind zu Symbolen geworden. Vieles ist heute noch selbstverständlich und lebendig, anderes ist einmal Allgemeingut gewesen, hat aber seine verbindliche Kraft verloren. Wenn man mittelalterliche Bilder, in denen viel echte Symbolik verborgen ist, nur vom Ästhetischen her beurteilt, versteht man sie nie.

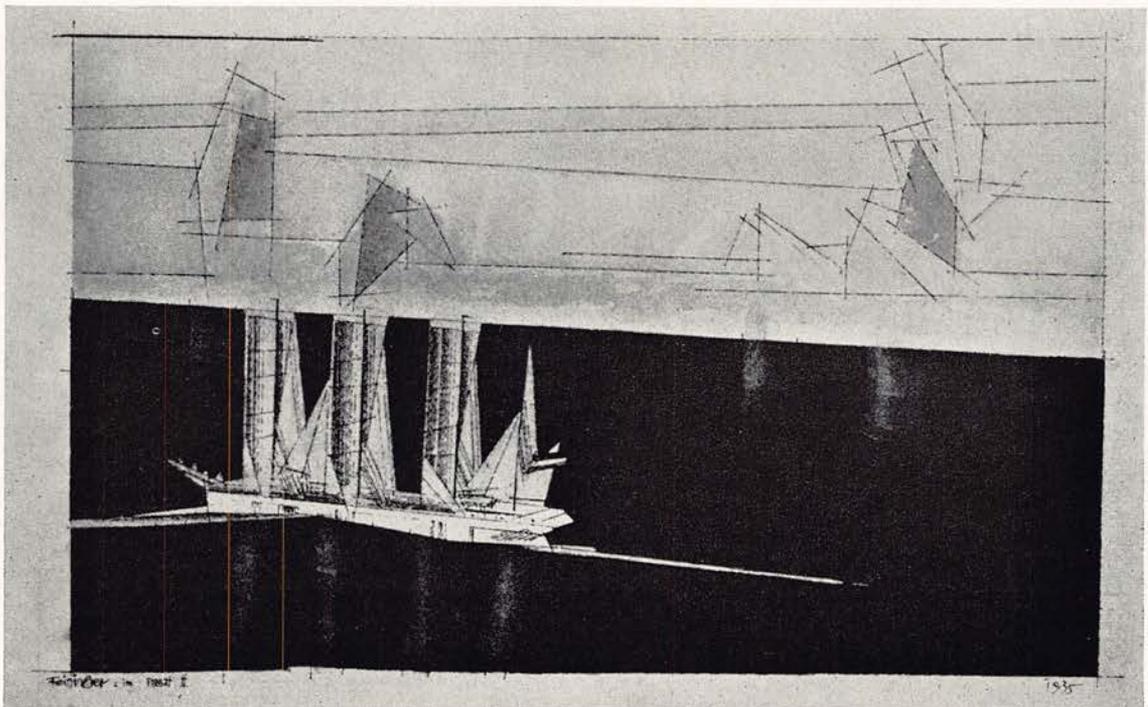
Auch das Schiff ist ein Symbol und zwar ein Symbol aus dem Bereich des christlichen Glaubens. Das Titelbild unserer Werkzeitung ist eine Skizze des Verfassers nach einem Kupferblechschnitt an der Kirche des Vatikans auf der Weltausstellung in Brüssel. Dargestellt ist in stilisierter Form ein Schiff auf den Wellen, das bei genauer Betrachtung die Grundformen der Buchstaben XP hat. Gemeint sind die griechischen Buchstaben Chi und Rho, das Monogramm Christi.

Selbstverständlich ist dies ebensowenig eine bloße Verzierung, wie etwa das Schiffsmodell in der nordischen Kirche nur eine Dekoration wäre. Die Mahnung, für die gebliebenen Seeleute zu beten, wäre keine hinreichende Begründung für einen Zusammenhang Kirche-Schiff. Die tiefere Beziehung, die zum Symbol gewordene, ist eine viel direktere. Das Schiff ist die Kirche selbst, der die Wogen nichts anhaben können. „Surgit surgentibus undis“ – (Das Schiff) „steigt mit den steigenden Wogen“ steht über der Tür einer alten schlesischen Kirche.

Das Bild des Schiffes für die Kirche ist schon alt. Es geht zurück auf die Geschichte von der Stillung des Sturmes in den Evangelien. Die Bezeichnung Kirchenschiff ist in jedermann geläufiger – architektonischer – Begriff geworden, über den man nicht mehr viel nachdenkt, der aber echten Symbolcharakter hat und im Grunde bedeutet, daß man in der Kirche im Schiff des Herrn sitzt. Der Ursprung dieses Symbols liegt eigentlich noch viel weiter zurück. Kein Bauwerk der Welt hat einen solchen Ehrenplatz im Gedächtnis der Menschheit wie das Schiff, denn einem Schiff verdankt sie im Mythos ihre Rettung überhaupt: der Arche Noah.

Wir haben den Rahmen unseres Themas gesprengt. Aber es war nötig, um zu zeigen, wie auch in unseren Tagen ein uraltes Symbol immer noch neu gestaltet wird und welches Gewicht es haben kann außerhalb aller kunst-kritischen Maßstäbe.

Es gibt auch viele Texte, die auf das Schiffssymbol Bezug nehmen. Mit dem schönsten mir bekannten möchte ich diese Betrachtungen beschließen. Bei Angelus Silesius taucht das Bild in der letztmöglichen Konzentration auf: „Die Welt ist meine See, der Schiffsmann Gottes Geist, der Leib das Schiff, die Seel' ist's, die nach Hause reist.“





*„Ich taufe Dich auf den Namen ‚Har Ramon‘ und wünsche Dir allzeit glückliche Fahrt“.*

22. Februar 1961





## Die letzten Wochen

brachten zwei Stapelläufe und zwei Probefahrten. Am 22. Februar lief das Frachtschiff S 759 vom Stapel, das Frau Jacob Recanati auf den Namen „HAR RAMON“ taufte (siehe umseitiges Bild). Das Schiff gehört der Cargo Ships EL YAM Ltd., Tel Aviv.

Das zweite Schiff, das seinem Element übergeben wurde, war der Motor-Bulk-Carrier „TIMNA“ für die ZIM Israel Navigation Company, Haifa. Auf dem Bild oben begrüßt Dr. Scholz die Taufpatin, Frau Mariam Barkatt.

Auf Probefahrt gingen am 24. 2. „EN GEDI“, am 15. 3. „HAR SINAI“.



## kleine chronik der weltchiffahrt...

Am 27. Februar kenterte in Marina di Carrara das Motorschiff „**MERAUKE**“ nach dem Stapellauf. Es handelt sich um ein Schiff von 1100 BRT für Indonesien. Stabilitätsunfälle dieser Art sind eigentlich recht selten, haben aber fast immer die gleiche Ursache: Die Schiffe sind schon ausgerüstet, haben aber nur teilgeflutete Bodentanks. Der Vorfall erinnert an den unglücklichen Stapellauf des 9500-BRT-Postdampfers „**PRINCIPESSA JOLANDA**“ im Jahre 1907. Jenes Schiff wurde in Genua für die Lloyd Italiano gebaut und war fertig ausgerüstet, mit Schornsteinen und Masten. Nach glattem Ablauf bekam es starke Schlagseite, so daß es innerhalb von 20 Minuten vollief und kenterte. Unbeladene Schiffe mit hohen Toppgewichten benötigen natürlich Ballast. Ballast ist jedoch nur dann stabilitätsvermehrend wirksam, wenn die Bodentanks ganz gefüllt sind. Freie Oberflächen in den Tanks bewirken das Gegenteil. Selbstverständlich gilt das nicht nur für den Stapellauf. Viele der älteren DW-Kollegen werden sich noch an den Stabilitätsunfall des 8227-BRT-Fracht- und Fahrgastschiffes „**AVARE**“ erinnern, der sich am 16. Juni 1922 im Hamburger Hafen ereignete. Das Schiff hatte im Dock der Vulcan-Werft gelegen. Das Fluten der Bodentanks begann jedoch erst mit dem Absenken des Docks. Die Schlagseite, mit der das

Der 28 070 tdw große kanadische Tanker „**ANDROS FORTUNE**“ kollidierte Ende Februar vor der spanischen Küste mit dem liberianischen Frachter „**PRINT LACRE**“ und sank. Wie hoch insgesamt trotz des hohen Standes der Technik heute noch die Zahl der Schiffsunfälle ist, zeigen einige Zahlen, die Lloyds's Register of Shipping bekanntgibt: Allein im zweiten Quartal 1960 gingen infolge Strandung, Brand, Kollision 33 Schiffe mit 81 062 BRT verloren. In den Wintermonaten sind die Verluste meist noch beträchtlich höher.

\*

Der amerikanische Hotelkönig **Hyman B. Cantor**, der den Bau zweier Schiffe plant, deren Zustandekommen der berechnete Wunschtraum unzähliger Touristen ist, denn er verspricht eine Passage für nur 50 Dollar, hatte, wie wir alle wissen, schon vor Jahren mit der DW über diesen Bau verhandelt. Da dieses Bauprojekt jedoch überaus kostspielig ist, kann es keine Werft der Welt ohne finanzielle Hilfe und Garantien übernehmen. Selbst dem Bundeswirtschaftsminister war es zuviel, und die Verhandlungen scheiterten. Cantor gibt indessen seinen Plan nicht auf, war kürzlich wieder in Hamburg und wirbt jetzt u. a. auch in Spanien. Er verlockt die spanische Regierung, das Land



Schiff das Dock verließ, verriet gleich negative Anfangsstabilität. Schrägzug der Schlepprossen gab dem Schiff dann den Rest. 39 Menschen ertranken.

\*

Presse und Wochenschau berichteten im Oktober 1960 ausführlich von der schwersten Havarie, die sich auf dem Rhein jemals zugetragen hat. Das in Köln bei der Hansa Stahl und Schiffbau GmbH. gebaute dänische Fährschiff „**TINA SCARLETT**“ kollidierte am 7.10. bei Emmerich mit dem belgischen Tankmotorschiff „**DIAMANT**“. Infolge des dichten Verkehrs auf der schmalen Seewasserstraße havarierten weitere zwölf Schiffe. Das Rheinschiffahrtsgericht hat kürzlich die Schuldfrage geklärt. Die Schuld trifft die Kölner Werft. Die „**TINA SCARLETT**“ war in nicht seeklarem Zustand mit eigener Kraft auf Fahrt gegangen. Weder Ruderanlage noch Ankergeschirr waren in Ordnung. Vor der Abnahme hätte das Schiff nur als Schleppgut transportiert werden dürfen.

Inzwischen ist das Schwesterschiff „**LILLI SCARLETT**“ fertiggestellt worden. Die übergroße Vorsicht, mit der man diesmal das Schiff nach Walsum brachte, wirft keinen veröhnenden Strahl auf die Fahrlässigkeit, die man sich vorher zuschulden kommen ließ.

„zu einer der führenden Schiffsmächte der Welt zu machen“, wenn es gelänge, dort die Schiffe zu bauen. Wer Spanien ein bißchen kennt, wird allerdings einigermaßen ratlos sein bei der Frage, wo die Peseten herkommen sollen.

Nichtsdestoweniger habe ich das Gefühl, daß die Sache doch irgendwo und -wann zustande kommt. Nicht allein weil viele Amerikaner vom Schlage Cantors in den letzten hundert Jahren wiederholt bewiesen haben, daß man mit der nötigen Energie „Unmögliches“ zuwege bringen kann, sondern vor allem, weil die Passagierschiffahrt auf weite Sicht wohl nur auf diesem Wege zu retten ist. Wer die Passagerelationen Schiffahrt-Luftfahrt in den letzten Jahren verfolgt hat, mußte eine ständig zunehmende Angleichung bemerken. Jetzt ist es so weit, daß die Südatlantik-Flugpreise das Niveau der Schiffspassage erreicht haben, und da es mit dem „Zeit ist Geld“ nicht besser wird, kann jeder selbst die Schlüsse ziehen.

\*

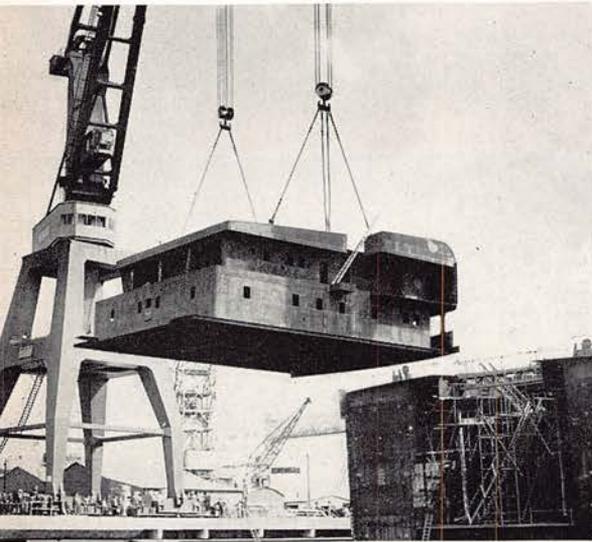
Abschließend noch einen Blick auf das vergangene Jahr. Die **Bundesrepublik Deutschland** hält in der Weltrangliste den zweiten Platz. Nach Lloyd's Register sind zur Zeit die produktivsten Schiffbauländer: Großbritannien, Deutschland, Japan, Schweden, Frankreich, Italien, Holland, USA.



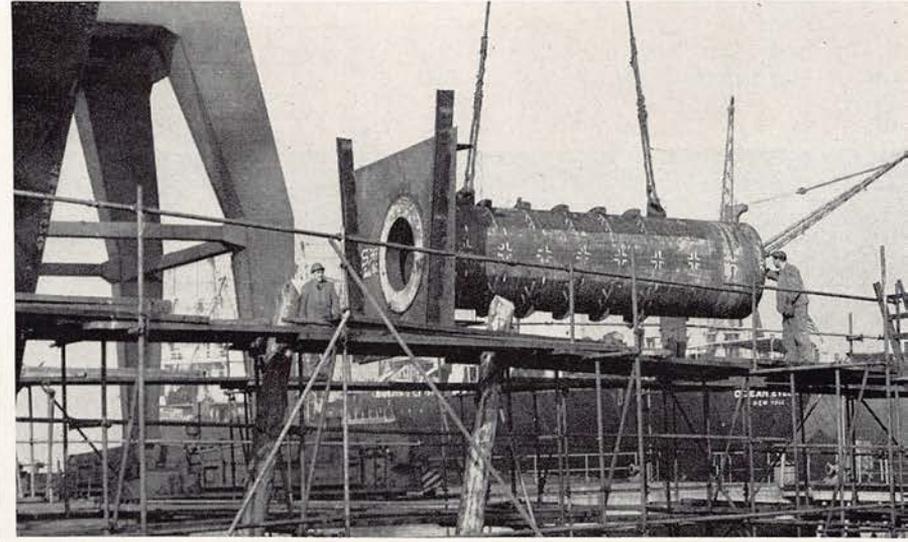
Bau-Nr. 734 vor dem Stapellauf



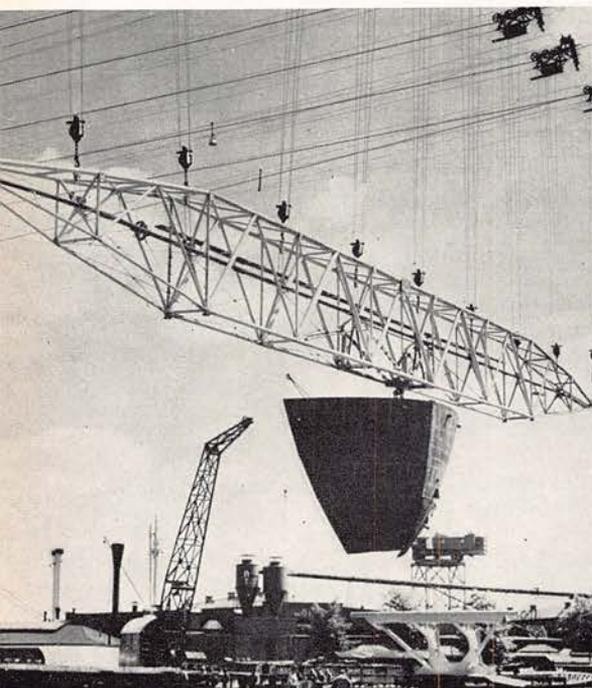
Sektionsbau auf dem Großhelgen



Zwei 60-t-Kräne beim Einbau eines Mittschiffsaufbaus eines Supertankers. Gewicht ca. 80 t



Anbringer Seidel und Saladanski beim Einbauen eines Steuerröhres



10-Katzen-Traverse mit einem Heckkoll



Nieter Jürgens, Bohrer Hoffmann und Suck beim Aufreiben und Nieten des Stringerwinkels

# WIE EIN DW-SCHIFF ENTSTEHT

## Auf dem Helgen

Der Platz, auf dem die in der Vormontage vorbereiteten Sektionen zum Schiff zusammengebaut werden, heißt Helgen oder auch Helling.

Die Deutsche Werft hat acht Hellinge: eine Großhelling für den Bau von Schiffen jeder Größe und sieben weitere, die ursprünglich für den Bau von Frachtschiffen mittlerer Größe angelegt waren, auf denen wir aber schon Tanker bis zu 28 000 tdw (z. B. „ARIZONA“, „VERMONT“) in ganzer Länge gebaut haben.

Größere Schiffe entstanden auf diesen Helgen nach dem auf der DW entwickelten Teilbauverfahren. Vor- und Hinterschiff laufen für sich ab und werden im Dock zusammengefügt.

An dem Zusammenbau der Sektionen auf dem Helgen sind außer den Schiffbauern folgende Gewerke beteiligt: die Anbringer, Nietler, Bohrer, Brenner, Ausrichter, Probierer und Behauer. Der Reihe nach sollen heute einmal einige Experten von ihren verschiedensten Arbeitsaufgaben selbst berichten.

## Schwergut und Anbringer

Wie für jede Arbeit Leute gebraucht werden, müssen auch für den Transport und Einbau Arbeitshände da sein. Hierfür sind als erstes die Männer vom Schwerguttransport zuständig. Diesen stehen zum Transportieren von Schwergut ein Helgen mit 24 Seilbahnen von etwa 280 m Länge und einer Hubhöhe von 28 m, deren Zwischenraum von Seil zu Seil 6 m beträgt, zur Verfügung. Auf diesem bewegen sich Laufkatzen, die eine Nutzlast von je 4,5 t tragen. Außerdem stehen schienengebundene Wagen und Kräne bereit, die das zu transportierende Kollo auf jeden gewünschten Platz befördern können. Weiter sind von 2—10-Katzen-Traversen vorhanden, die die Möglichkeit geben, Kollis bis zu 36 t zu transportieren. In der Mitte jeder Traverse befindet sich ein Wabel, welches sich im Kreise drehen und je nach Bedarf und unter Berücksichtigung des Gewichtes umgesteckt werden kann. Dieses geht allerdings nur bei der 10- und 7-Katzen-Traverse. Die Blöcke der Laufkatzen werden mit ihren Haken in die Ösen der Traverse eingehängt. Um unterschiedlichen Seilzug auszugleichen, greifen die Katzen nicht an festen Punkten der Traverse an, sondern an einem Seil, das von einem Ende der Traverse über sämtliche Blöcke der Katzen zum anderen läuft. Auf diese Weise verteilt sich das Gewicht stets gleichmäßig auf alle Katzen. Die 10-Katzen-Traverse, welche auf kleinen Loren steht, wird in die nötige Richtung der Schiffs-lage geschoben. Die Laufkatzen werden durch fest vereinbarte Zeichen (mit zwei Winkern) an die Katzenfahrer, die im obersten Teil des Helgengerüstes sitzen, zum Einhängen heruntergeholt. Je nach Höhe und Gewicht müssen jetzt die Strophen und Schäkel in das Wabel eingedreht werden. Bei den Strophen muß man besonders vorsichtig sein, da wir ja mit einer Seilbahn arbeiten und die Tragseile mit Last bis zu etwa 6 m durchhängen. Dann bekommen die Katzenfahrer das Kommando zum Aufhieven durch den Einwinker, damit das Kollo, welches in der Zwischenzeit durch den Wippkran auf den Waggon gelegt wurde, unter die Traverse gezogen werden kann. An der Außenhaut sind zwei Transportaugen angeschweißt. In diese wird jetzt der Schäkel, welcher im Stropp hängt, eingedreht. Nun wäre das Kollo fertig zum Hochnehmen. Jetzt sind schon andere Kräfte am Werk, und zwar der Anbringer. Er versieht die

Außenhaut hinten und vorn mit einem Hakentau, damit sie gehalten werden kann und sich nicht immer im Kreise dreht, was bei Wind gar nicht so leicht ist. Doch auch die Arbeit der Zimmerleute läuft schon eine ganze Zeit mit in unserer Vorbereitung. Sie haben zwei Holzstützen von etwa 11 m Länge an den Ort gefahren, wo die Außenhaut eingebaut werden soll, denn sie wird von außen mit diesen abgestützt, um ein Abkippen zu verhindern. Hierfür sind an der Außenhaut zwei Konsolen angeschweißt, unter denen die Stützen untergekeilt werden. Für diese Stützen werden jetzt, wo die Außenhaut noch auf dem Waggon liegt, Greifzüge angesetzt, mit denen dann die Stützen hochgezogen werden. Nachdem diese Arbeiten ausgeführt sind, kommt das Kommando zum Aufhieven. Fährt nun die 10-Katzen-Traverse mit dem Außenhautkollo an Bord, kommt ein Mann vom Schwerguttransport mit an Bord zum Einwinken, da das Kollo ja 100 und mehr Meter von den Katzenfahrern entfernt montiert werden muß. Ein Teil der Anbringerkolonne hat nun das Hakentau in der Hand und dirigiert die Außenhaut an den Bestimmungsort. Sie wird von dem Rest der gut ausgerüsteten Kolonne in Empfang genommen, die schon Werkzeug (Daumenkraft, Zughübe, Schrauben, Scheiben u. a. m.) an Bord gebracht hat und störende Schläuche und Kabel entfernte. Wenn bis hierher hauptsächlich die Arbeit der Schwergutmänner und die vorbereitenden Arbeiten der Zimmerleute beschrieben wurde, so tritt jetzt eine andere Kolonne voll in Aktion, die Anbringer. Das Außenhautkollo hängt in etwa 10 m Höhe über dem Teil des Schiffes, wo eingebaut werden soll. Der vom Vorarbeiter den Anbringern zugeeilte Einwinker mit seinen zwei Winkern läßt das Kollo auf Kommando des Anbringer-Schirmmeisters einfieren, bis es greifbar ist. Daß der weitere Einbau des Außenhautkollis nicht ohne Schwierigkeiten und ohne große Muskelkraft weitergehen kann, dürfte klar sein, aber die Anbringer wissen sich zu helfen. An der Außenhaut des schon festliegenden Bodenkollis wurden Gleitbleche angeschweißt, und in diese wird das Außenhautkollo langsam eingefiert. Je nach Lage des Kollis muß jetzt mit den Zughüben gezogen werden. Reicht dieses nicht aus, so müssen noch schwere 50-t-Pumpen zum Drücken mit angesetzt werden. Daumenkräfte schieben das Kollo nach außen, bis es die richtige Lage hat, d. h. die drei Montagelöcher in den Spanten der Außenhaut müssen sich mit den Montagelöchern in den Bodenwrangen decken. Sobald sich vorn und hinten einige Löcher decken, werden sie verschraubt. Alles andere, was nicht paßt, muß so lange gedorn, getrimmt, gezogen, geschoben und gedrückt werden, bis auch hier alle Löcher aufeinander passen. Es bedarf oft viel Kraft und Zeit, bis es so weit ist. Inzwischen sind auch die Stützen zur Absicherung unter die vorhin erwähnten Konsolen hochgezogen und untergekeilt worden. Von innen werden zwei Drähte angebracht, die das Kollo zusätzlich absichern. Jetzt ist ein Stück vom Schiff eingebaut. Die 10-Katzen-Traverse wird eingefiert und von der Außenhaut losgeschäkelt. Der Einwinker gibt das Zeichen zum Aufhieven und schickt die Traverse nach vorn. Hier liegt natürlich schon das nächste Kollo — Deck, Querschott oder noch ein Stück Außenhaut — zum Einbau bereit.

Haselau, Gew. 201

\*

Das Einbauen der einzelnen Teile und Bausektionen der auf dem Helgen liegenden Schiffe besorgt der Anbringer. Als Voraussetzung muß der Anbringer kopffest sein und



Nietenwärmer Rübcke



Vorhalter Kindt



Vorhalter Heinrichs  
beim Bodennieten



Nieter Bünning  
beim Bodennieten



Schiffbauer Studt  
und Plotzki  
beim Verschrauben  
von Bodenkolli



Stemmer Harder  
beim Stringerwinkel-  
verstemmen

sicher und überlegen arbeiten können, denn von seiner Arbeit hängt Leben und Gesundheit seiner Kollegen ab. Als erstes beim Einbauen eines Kollo beginnt der Schwertransport mit der Arbeit. Da heißt es dann z. B.: „Für S 769 HK 3 an Bord, Gewicht 31 t, also 10-Katzen-Traverse, unter Katze 9—10 Mitte“. Nun heißt es aber: wie lang dürfen die Strophen sein, um über Querschotte, die bereits an Bord stehen, hinwegzukommen, und wie lang, um am Hintersteven tief genug fieren zu können, denn das Nachbarschiff hat bereits alle Aufbauten an Bord! Das ist Routine, und wenn es manchmal nicht hinhaut, eben Pech. Der Anbringer ist in der Zeit der Vorbereitung nicht untätig. Für ihn heißt es, schweres Geschirr an Bord zu bringen, Schweißanschluß besorgen, Brenngeschirr anschließen, bei Dunkelheit Licht zum Arbeiten und Winken bestellen, Stellagen, die im Wege sind, wegräumen, Zugaben brennen, Kabel ziehen, Drähte, die andere Kolli halten, umsetzen und vor allen Dingen gemeinsam mit den Zimmerleuten Stützen einfahren. Ferner Zugschrauben anbinden und Greifzüge zum Hieven der Stützen anbringen. Die Verständigung zwischen dem Mann am Winker und den Katzenfahrern geschieht durch bestimmte Winkzeichen an den Kommandogeber auf der Hellingbahn, der die Kommandos über Lautsprecher weitergibt. (Bei Nebel werden die Winker durch Sprechfunkgeräte ersetzt.)

Das Kollo wird durch Schrauben, Stützen, Drähte und Zugschrauben an Bord befestigt, wobei man beim Abstützen der Kolli am Hinterschiff durch plötzlich auflaufendes Wasser auch noch nasse Füße bekommen kann, was auf dem modernen Helgen V wegen des Helgentores zur Wasserseite entfällt.

Übrigens ist die Anlage Helgen V bis auf die schlechte Verständigung bei Nebel mit den Kranfahrern kommentarlos gut.

Hans Benn, Gew. 201

## Vormontage Helling V

Durch den Bau der neuen Helling V (Großhelling) und ihren daneben liegenden Montagerosten wurde eine Einrichtung geschaffen, die eine große Sache darstellt. Sie ermöglicht die Vormontage zu beiden Seiten des Schiffes und schaltet den sonst üblichen Quertransport ganz aus. Aus den Schiffbauhallen erhalten wir, über ein Zwischenlager vorsortiert, kolloweise Platten, Profils und vorgefertigte Bauteile. Die Arbeiten werden dann an die Kolonnen vergeben, welche nach Absprache mit ihrem betreffenden Vorarbeiter den Platz zum Anlegen bzw. Zusammenbau erhalten. Außerdem wird die Arbeit eingehend durchgesprochen. Es ist oft, wenn mehrere Arbeiten gleichzeitig anfallen, nicht leicht, allen Kolonnen einen Kran für ihre zuständige Arbeit zur Verfügung zu stellen. Es kommt dann schon mal vor, daß trotz des sehr modernen Helgens mit seinen vier Kränen zwei und drei Kolonnen gleichzeitig bei einer Arbeit anpacken, um keinen Leerlauf entstehen zu lassen. Aber durch Absprache mit unserem Meister ist es dann schon mal möglich, die beiden 60-t-Kräne auch für die Vormontage freizubekommen.

An dieser Stelle sei nochmal der Wunsch nach einem Kran mit geringerer Hubkraft gesagt. Denn es ist so: wenn die Arbeit an Bord auf vollen Touren läuft, ist es oft sehr schwer, die Termine so zu halten, wie es verlangt wird. Die zusammengebauten und geschweißten Kolli werden dann von den Schiffbauern, mit Unterstützung der Anschläger, mit zwei Kränen gekantet und aufgepalmt, um den sogenannten zweiten Arbeitsgang auszuführen. Jedes Kollo wird noch gründlich überholt, ausgerichtet und von Knaggen befreit. Die dann fertigen Kolli werden von Schiffbau- und Schweißkontrolleuren überprüft, um etwaige Mängel zu beheben.

Martin Lindemann, Gew. 201

## Zusammenbau einer Hilfsschale

Eine Hilfsschale brauchen wir, um Außenhautschalen zusammenzubauen. Die Träger der Hilfsschalen sind mit Träger I bis V markiert. Träger I ist immer hinten. Zwischen den Hilfsschalenblechen werden in bestimmten Abständen Stege eingesetzt, damit die Hilfsschale die nötige Festigkeit bekommt. An der unteren Seite des Hilfsschalenbleches wird ein starkes Winkelwulstprofil ange-setzt. Die Stege (doppeltgeflanschte Bleche) haben eine einheitliche Länge von 2250 mm.

Den Platz, wo eine Hilfsschale aufgestellt wird, legt man mit Pallholz aus, in den Abständen, wo die Träger aufgestellt werden sollen. Dann werden die Winkelwulsteisen auf die Pallhölzer gelegt. (Die Winkelwulsteisen haben eine gleichmäßige Locheinteilung, ebenso die Hilfsschalenbleche.) Nun werden die Hilfsschalenbleche auf die Träger gelegt und verschraubt. Dann wird der erste Träger mit dem Kran aufgestellt und abgestützt. Die Stege werden nun an dem Blech angesetzt. An den Stegen wird dann das zweite Blech angesetzt. So geht es weiter, bis alle fünf Bleche angesetzt sind. Die Schale wird in Längsrichtung nach den Stegen ausgerichtet. Dann wird sie mit der Schlauchwaage ausgewogen. Die Platten können nun in die Hilfsschale eingelegt werden und die Außenhautschale wird zusammengebaut. Wird eine StB.-Schale gebaut, muß die Hilfsschale umgebaut werden. Hierbei werden nur die Träger versetzt. Nach dem Umbau muß die Hilfsschale noch einmal ausgerichtet und ausgewogen werden. Ist die BB.- und StB.-Schale fertig, wird die Hilfsschale abgerissen. Sie wird gelagert, bis ein neues Schiff der gleichen Serie auf Stapel gelegt wird. Dann wiederholt sich der Vorgang.

Westphal, Gew. 201

## Wände auf den Decks bearbeiten

Bevor die Wände einzeln von den Anbringern mit Hilfe des Krans aufgestellt werden, wird jede Wand auf dem Hauptdeck aufgeschnürt und markiert nach Einbaunummern. Knaggen von der Größe 100/80 werden auf dem Deck angeschweißt, um ein leichteres Einbauen zu ermöglichen. Nachdem die Wände eingebaut und abgefangen sind, kommt die Arbeit des Schiffbauers. Zunächst werden die Wände auf Distanz hingezogen mittels Zughub oder Zugschraube. Aus einer Liste sind die Höhenmaße der Wände zu ersehen, und danach wird eine Höhenlatte angefertigt. Da die Wände jetzt auf Distanz sind, wird nach Fallkeil und Wasserwaage kontrolliert. In Fall gestellt und nach der Höhenlatte überholt, werden die Wände nachgekrapp und abgebrannt, die Brennabfälle von den Wänden entfernt. Zum E.S.-Heften\*) der Wände werden parallel zu denselben Stichmaße abgesetzt und abgeschnürt. Nun beginnt das E.S.-Heften auf dem Hauptdeck. Wenn das Brückendeck eingebaut und von den Zimmerleuten auf Distanz hin bearbeitet ist, werden die Wände auf Deck E.S.-geheftet. An den Enden jeder Wand werden Fall und Lot kontrolliert und unter Deck an den Decksbalken abgeheftet, Stichmaße wie unten abgesetzt und abgeschnürt. Das E.S.-Heften kann beginnen. Sollten einige Decksbalken nicht im Fall stehen, werden diese mittels eines Zughubs hingezogen. Dafür hat der eingearbeitete Schiffbauer ein gutes Auge. Zum Schluß kommen die Stöße und Ecken. Die Stöße werden gebrannt und abgeheftet. Da die Stöße meistens an den Sicken liegen, erspart man das Aufsetzen von Spannblechen. Die Ecken werden ebenfalls nach Lot oder Fall abgeschnürt und E.S.-geheftet. Die Arbeit an den Wänden zwischen den erwähnten Decks ist für den Schiffbauer normalerweise beendet und wird vom Vorarbeiter oder Kontrolleur nach Zeichnung nochmals überholt. Fehlende kleinere Bauteile werden dann noch eingebaut, Öffnungen in den Wänden genauer an-

\*) E.S. bedeutet Elektroschweißen.



Brenner Diers  
am Lukensüll

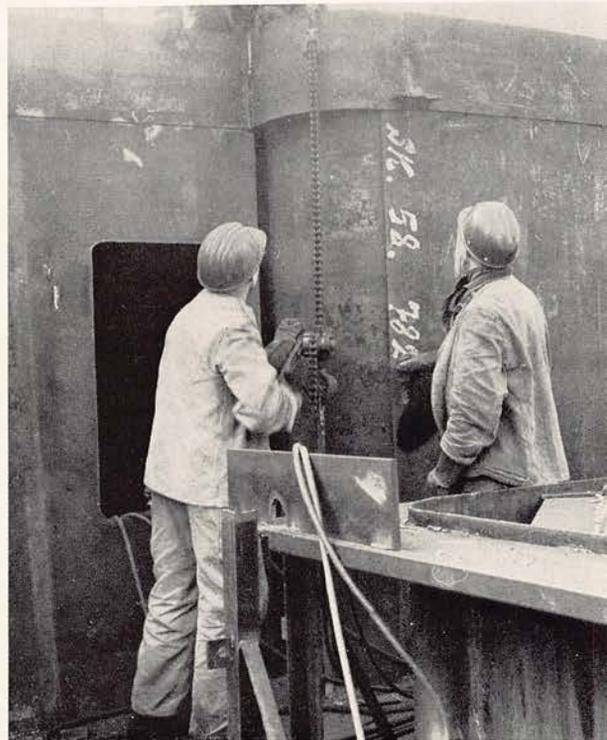


Hauer Nevenstadt  
beim Lukensüll

Brenner Stascheit und  
Schiffbauer Koschmieder  
beim Einpassen  
der Dichtungsbleche  
in der Bilge



Schiffbauer Krohn  
und Hartwigs  
beim Hinarbeiten  
einer Frontwand



Reiniger Wulf  
macht klar Deck



Reiniger Lamshöft  
und Zissler  
beim Anschließen  
einer Pumpe

gezeichnet und gebrannt. Für alle Arbeiten ist ein Termin gesetzt. An dem Stichtag werden die Arbeiten nach Beendigung der Brenn- und Schweißarbeiten von den einzelnen Vorarbeitern an den Betriebsassistenten abgegeben. Reiniger und Hauer müssen auch fertig sein. Nach der Abgabe können die Gewerke der Ausrüstung beginnen.

Seemann, Gew. 201

## Die Tankprobierer

Die Tankproben gehören wohl zu den wichtigsten Faktoren im Schiffbau. Alle Öl- und Wassertanks müssen mit Wasser gefüllt und abgedrückt werden. Das ist die Arbeit der Tankprobierer, nachdem die Schweißer, Maschinenbauer, Schlosser und Kupferschmiede mit ihrer Arbeit fertig sind. Ist alles in Ordnung, kann das Wasserfüllen losgehen. Im allgemeinen werden die Tanks in der Nacht gefüllt. Der Inhalt der Tanks liegt je nach Größe zwischen 10 und 3000 cbm. Sind die Tanks voll, müssen die Mannlochdeckel verpackt und verschraubt werden. Dann wird so lange Wasser nachgepumpt, bis die vorgeschriebene Druckhöhe erreicht ist (etwa 0,2—1,5 atü).

Der Probierer hat die Schotten zu überholen, etwaige Leckagen zu verstemmen, das Schott trocken und sauber zu halten zwecks Abnahme von Lloyd's und Bauaufsicht. Auch die Außenhaut sowie alle Decks und Schotten müssen mit einem Wasserstrahl von etwa 4—5 atü abgespritzt werden.

Außerdem werden alle Badekammern, Toiletten und Kühlräume auf Dichtigkeit geprüft, denn eine kleine Leckstelle im Wasser- oder Öltank kann großen Schaden anrichten und die ganze Ladung im Raum vernichten.

Die Tankprobierer haben schon eine verantwortungsvolle Arbeit, aber auch gelernten Lohn.

Unsere Devise ist: „Ob swatt, ob witt, wi dreht Kitt. Wasser marsch.“

Bojhra

## Nietarbeiten im Schiffbau

Da unserer Branche heute durch die Technik des E-Schweißens viel Arbeit abgenommen ist, beschränkt sich die Nietung in der Hauptsache nur noch auf Außenhaut — Kimmgang — Schergang — Stringerwinkel — Schanzkleid — Aufbau der Kommandobrücke und evtl. noch Ladeluken. Diese Arbeit wird von den Nietkolonnen ausgeführt. Eine Nietkolonne besteht aus Kolonnenführer, Vorhalter, Nietwärmer; bei schlecht zu erreichenden Arbeiten kommt noch ein Nietenzulanger hinzu. Die Nieten werden mit Preßluftschlämmern geschlagen. Der Luftdruck beträgt etwa 6 Atmosphären. Die Größe der Hämmer richtet sich nach Nieten- und Plattenstärke. Die Nietenstärke bei diesen Arbeiten ist etwa 16—31 mm. Die Nieten werden auf Koksöfen oder Feldschmieden glühend gemacht, in die gebohrten Löcher der Plattengänge gesteckt, vom Vorhalter mit Preßluftpumpen oder Handgeschirr, genannt Dolly, vorgehalten und vom Kolonnenführer geschlagen. Für Bodenarbeit hat der Nieter zur Erleichterung eine Bodenvorrichtung, Laufrohr und Gabel, worin der Hammer mit einem Gegengewicht hängt. Dadurch hat er den Hammer besser und leichter in Führung. Für Außenhaut-Seitenarbeit benutzt er eine Schultervorrichtung mit Laufrohr, worin der Hammer lagert. Diese hängt in einem dazu angefertigten Haken. Hierdurch ist er in der Lage, den Hammerschlag mit dem ganzen Körpergewicht abzufangen. Bei Decksarbeiten bedient er sich eines Gewichtes, welches er über den Hammer hängt. Beim Schanzkleid und Aufbauarbeiten benötigt er einen kleineren Hammer, den er in der freien Hand hält.

Da es kein leichter Beruf ist, ist jeder Nieter darauf bedacht, es sich so leicht wie möglich zu machen.

Bei fertiggestellter Arbeit werden die Nietverbindungen auf Festigkeit und durch Wasserdruck auf Dichtigkeit geprüft.

Alwin Borneman, Gew. 202/203

## Von der Reinigung

Jedesmal, wenn ein Schiff zur Probefahrt ausläuft, sind es die Reiniger, die als letzte von Bord gehen; sie sorgen für Ordnung und Sauberkeit.

Die Reinigung beginnt aber schon beim Zusammenbau des Schiffes auf dem Helgen. Tanks, Laderäume, Decks und Aufbauten müssen nicht nur einmal, sondern mehrmals gereinigt werden. Die restlichen Eisenteile kommen in Kisten und werden abtransportiert. Die Witterungseinflüsse machen uns viel zu schaffen. Da gibt es im Winter Eis und Schnee zu entfernen, weil die Kollegen sonst nicht arbeiten können, und Glätte auch die Unfallgefahr erhöht. Und dann der Regen! Überall steht Wasser. Dann heißt es, die Pumpen ansetzen; aber auch mit diesen hat man manchmal seine Not. Die Schiffe werden immer größer, und somit ist die Leistung der Pumpen überfordert.

Zum Schluß hätte ich noch eine Bitte. Wenn die Schiffe am Kai zur Ausrüstung liegen und dann an Deck die Durchführungen für die Abflußrohre gebrannt werden, Kupferschmiede, sorgt dafür, daß Holzpfropfen eingeschlagen werden, damit das Regenwasser nicht in die Räume laufen kann. Es würden uns dadurch viele Sorgen erspart.

Balz, Gew. 205

## Der Hauer

Von der Vielfalt und Schwere der Arbeit eines Hauers kann sich ein Außenstehender kaum eine rechte Vorstellung machen.

Man bedenke, daß ein Kreuzhammer 6 kg wiegt. Hinzu kommt noch der Preßluftschlauch, ohne den es nun mal nicht geht. Es ist schon mehrmals der Versuch unternommen worden, leichtere Hämmer einzusetzen, was aber vom Hauer abgelehnt wurde, weil die Durchschlagkraft dadurch geringer wird. Er muß somit länger auf den Hammer drücken, was am Ende keine Erleichterung ist.

Nehmen wir z. B. einen X-Stoß unterm Boden, d. h. zwei Drittel der Platte sind von oben geschrängt, ein Drittel von unten. In den oberen zwei Dritteln wird nun Schweißgut eingebracht, da der Stoß aber mindestens 3 mm Luft haben muß, läuft eine Menge Schweißung durch. Hinzu kommt noch die Schrumpfung, und das untere Drittel hat nicht mehr die erforderlichen Maße. Aufgabe des Hauers ist es nun, das durchgelaufene Schweißgut sowie den Stoß auf die richtige Breite zu bringen. Hierzu bedient er sich eines Nuten- oder Kreuzmeißels, den er vorgeschmiedet in der Ausgabe erhält und den er sich selbst genau schleift, wie es die jeweilige Arbeit erfordert. Bedenkt man nun das Gewicht des Hammers und den Druck, der benötigt wird, um den Rückschlag abzufangen, der durch den Schlagbolzen erzeugt wird, dieses alles aber über Kopf geschieht, so mag der Laie sich ein Bild machen, welcher körperlichen und nervlichen Belastung der Mann ausgesetzt ist.

Am Anfang deutete ich die Vielfalt an. Ein Schiff läßt sich nicht über einen Leisten ziehen, und es ist nicht zu vermeiden, daß da Schotten, Spanten, Bodenwrangen usw. losgebrannt werden. Dieses Los- oder E.S.-Glatthauen gehört zur Arbeit des Hauers, gleichviel wo diese Arbeit immer liegt. Ja, der Hauer ist Mädchen für alles. Ob der E.S.-Schweißer kommt, er möchte eine gewisse Heftstelle herausgehauen haben, oder der Schiffbauer ein Schott nicht einbauen kann, da eine E.S.-Raupe im Wege ist, oder der Schlosser sein Echolot nicht früher einbauen kann, bevor nicht alles glatt und geschmirgelt ist — für alles ist der Hauer da. Jedoch einen großen Rahmen nimmt die Sauberkeit der Schiffes, ob innen oder außen, ein. Da sind Knaggen, Bolzen, Transportaugen, Transportvorrichtungen, nicht zum Schiff gehörende, aber zur Montage erforderliche Hilfsmittel zu entfernen, das heißt: glatthauen, döpfern, schmirgeln. So harmlos es klingen mag, auch nur ein übersehener Knaggen ist ein Schandfleck, wenn tausend Augen am Stapellauftrag das Schiff abtasten und begutachten und sagen, es ist ein schönes Schiff.

Bastian, Gew. 204

# Hier spricht der Unfallschutz!

Mit dem Tage, an dem jemand ein Arbeits-, Dienst- oder Lehrverhältnis aufnimmt, wird er automatisch in der entsprechenden Berufsgenossenschaft gegen Unfälle versichert.

Für uns, die wir bei der Deutsche Werft in einem Arbeitsverhältnis stehen, ist diese Versicherung die

## Nordwestliche Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft

Bei ihr sind wir durch die DW — ohne daß wir dafür besondere Beiträge zahlen müßten — versichert gegen

### Betriebsunfälle, Wegeunfälle und Berufskrankheiten.

Betriebsunfälle sind die Unfälle, die sich bei der Arbeit ereignen. Mit Wegeunfällen bezeichnet man diejenigen Unfälle, die auf dem Wege nach der Werft oder nach beendeter Schicht auf dem Heimweg, den Werftangehörigen treffen können.

Unter Berufskrankheit versteht man diejenigen Krankheiten, die durch Umgang mit krankheitserregenden Stoffen bei der Arbeit entstehen. In diesen Fällen setzt die Leistung der Berufsgenossenschaft ein, bestehend in Heilverfahren, Rehabilitation, evtl. Umschulung, Rentenzahlung. Sie gewährt also Hilfe bei Körperschäden, nicht aber bei Sach-Schäden; sie leistet z. B. keinen Ersatz für die bei einem Unfall unbrauchbar gewordene Kleidung oder sonstige Arbeitsmittel; sie zahlt auch kein Schmerzensgeld.

Wenn nun ein Unfall eingetreten ist, dann ist es Pflicht des Verletzten, oder wenn dieser dazu nicht in der Lage ist, die seiner Angehörigen, so schnell wie möglich der Unfallstation der DW von dem Unfall Kenntnis zu geben. Dieses kann geschehen entweder persönlich oder tele-

fonisch (84 61 41 /321) oder schriftlich unter DW-Postfach 889. Die Meldung muß Auskunft geben über:

1. Namen mit Kenn-Nr. und Adresse des Unfällers.
2. Datum, Zeitpunkt und Ort des Unfalles.
3. Angabe, welche Körperteile verletzt wurden.
4. Kurze Angabe über Hergang des Unfalles.
5. Adressenangabe über evtl. Augenzeugen.

Diese Angaben sind nötig, damit der Sicherheitsingenieur die Unfallmeldung innerhalb von drei Tagen an die Berufsgenossenschaft weiterleiten kann. Unterbleibt diese Meldung, weil die Angaben des Verletzten über seinen Unfall fehlen, so kann das für den Verletzten recht unangenehm werden, dann nämlich, wenn sich in späteren Jahren Unfallfolgen zeigen, die nun als solche nicht belegt werden können, weil seinerzeit keine Meldung über den Unfall erfolgte.

Es liegt also in jedermanns Interesse, seinen Unfall rechtzeitig zu melden.

Die Fußverletzungen sind infolge der Unfallschutzstiefel merklich zurückgegangen. Um nun auch die letzten Fußunfälle zu beseitigen, findet auch in diesem Jahr ein

### Verkauf von Unfallschutzstiefel

statt. Die Betriebsleitung hat, in dem Bestreben, Unfälle zu verhüten, einen Zuschuß von 3,— DM pro Paar bewilligt.

Der Verkauf beginnt Ende März und endet Ende April. Musterpaare sind an den bekannten Stellen bereits ausgestellt, bei den ausgezeichneten Preisen sind die 3,— DM schon in Abzug gebracht.

Berndt, Sicherheitsingenieur

## SPORT

### Schach

Von unserer Schachabteilung gibt es seit längerer Zeit nur Erfreuliches zu berichten. Sämtliche Punktspiele des Mannschaftsturniers 1960/61 wurden in vollständiger Besetzung ausgetragen und nur Siege, zum Teil in beachtlicher Höhe, erfochten. Um in unserer Gruppe den Meistertitel zu erringen, benötigen wir aus dem letzten noch ausstehenden Kampf höchstensfalls theoretisch ganze 4½ Punkte, da wir uns bereits vor unserem ärgsten Widersacher, der BSG Siemens, einen 6-Punkte-Vorsprung sichern konnten. Man braucht also kein Optimist zu sein, um zu erkennen, daß man uns schon zu diesem Zeitpunkt den Meisterlorbeer umhängen kann. Freuen wir uns auf die baldige Siegesfeier! Für die Mitglieder unserer Schachabteilung sei vermerkt, daß die Schlußveranstaltung zum Mannschaftsturnier 1960/61 am Freitag, dem 28. April 1961, um 18.00 Uhr in der Kantine der BSG Vereinigte/Kasino, Warburgstraße 15 (Nähe S-Bahnhof Dammtor), stattfindet, in Verbindung mit einem Blitzturnier an acht Brettern. Weiterhin beginnt ab Mitte April das Turnier um den Rapid-Pokal. Auch hier haben wir berechtigte Hoffnungen, ein gewichtiges Wort mitzureden, zumal wir unsere Abteilung durch einige Spielerzugänge verstärken konnten.

An dieser Stelle den Schächern unserer BSG noch einmal herzlichen Dank für ihre gezeigte Einsatzfreudigkeit bei den bisher ausgetragenen Punktspielen.

### Kegeln

Am 25. Februar fand in Groths Gesellschaftshaus das Pokal-Turnier unter reger Beteiligung statt.

Es erhielten die Pokale:

Herr Walter Henningsen und  
Frau I. Henningsen.

Man kann behaupten, ein wirklich sportliebendes Ehepaar. Siegerurkunden werden den folgenden Keglern übergeben:

Herr Henningsen	471 Holz
Herr Tostensen	470 Holz
Herr Ohl	468 Holz
Frau Henningsen	423 Holz
Frau Kaumanns	409 Holz
sowie	
Kegelgruppe I mit	2284 Holz

Allen Sportkameraden, die zum Gelingen dieser Veranstaltung beigetragen haben, sei auf diesem Wege noch herzlichst gedankt.

### Leichtathletik

Am 12. März wurde für die Betriebssportgemeinschaften die Saison 1961 mit einem Geländelauf eröffnet. Wir waren von der DW mit 17 Teilnehmern dabei, 11 Herren und 6 Damen. Der Wettergott war uns auch wieder gut gesinnt, nur daß ein starker Wind herrschte.

Pünktlich 9.30 Uhr ging es von der Moorweide mit zwei Bussen los. Nach einstündiger Fahrt war das Ziel Wesel, in der Lüneburger Heide, erreicht.

Nach dem Umkleiden, die Damen im Gasthaus, die Herren in der Scheune (mal etwas anderes), ging es hinaus auf die Strecke. Die Rennstrecke war sorgfältig ausgewählt und nicht ganz so schwer wie im vergangenen Jahr.

Um 11.30 Uhr erfolgte der erste Startschuß, und zwar für die Sprinter der Klasse I. Unser Heidger Juschka belegte nach hartem Kampf einen beachtlichen 3. Platz. Ein guter Auftakt für uns. Die Sprinter hatten zwei Runden zu laufen, danach startete die Klasse II, für uns Karl-Heinz Schneider. Er hatte den bekannten Dieter Feil vom Alstertal, für die Deutsche Bank startend, als Gegner. Schneider ließ sich aber nichts vormachen und gewann diesen Lauf sehr sicher.

Alsdann wurden die Frauen zum Start aufgerufen, und man staunte nicht schlecht, als sich 22 Frauen am Start einfanden. So etwas gibt es nicht einmal auf dem Ham-

burger Verbandsgebiet. So wurde dieser Lauf geteilt. Im ersten Lauf liefen unsere Frau Püschel und Frl. Neuhaus. Frau Püschel lief ein taktisch sehr kluges Rennen und belegte hinter der Vorjahrsiegerin Elke Sommerlatte von der Deutschen Bank einen guten zweiten Platz. Im zweiten Lauf starteten unsere anderen Frauen. Hier lief Frl. Duckstein ein starkes Rennen und errang so, überraschend für uns, den 1. Platz. Nach der Zeitwertung war sie aber leider nur Zweite, da Frl. Sommerlatte im ersten Lauf eine Idee schneller war. Frau Püschel war somit Dritte. Dann folgte der Lauf der Mittelstreckler in der Klasse I über drei Run-

den. Hier hatten wir mit Manfred Matern ein heißes Eisen im Feuer, aber gegen den gut disponierten Sieger vermochte er an diesem Tage nichts auszurichten, er konnte nur den 3. Platz belegen. Danach gingen die Landstreckler an den Start. Sie hatten acht Runden zu durchlaufen. Für uns lief in Klasse I Helmuth Wolff und in Klasse II noch einmal Karl-Heinz Schneider. Beide liefen ein gleichmäßiges Rennen, alle Konkurrenten hinter sich lassend. Insgesamt gesehen ein schöner Erfolg für unsere Mannschaft. Nach dem Essen, Erbsensuppe mit Würstchen, ging es wieder nach Hamburg zurück.

#### Norddeutsche Nachrichten

## Vor heimatlichem Panorama

„Werftkomödianten“ begeisterten Nienstedtner – Erste gemeinsame Veranstaltung

**Nienstedten.** Alle Erwartungen des Bürger- und Heimatvereins Nienstedten, der sich in lobenswerter Weise für die Pflege und Unterhaltung der heimatlichen Sprache, des Plattdeutschen, einsetzt, wurden übertroffen. Der Saal der Nienstedtner Lichtspiele war nicht nur voll, sondern übertoll. Niemand wollte sich das Plattdutsche Lustspeel in dre Törns „So'n Kröt von Deern“, von Hans Balzer, entgehen lassen, zumal es sich bei der Laienspielgruppe um die bewährten „Werftkomödianten“ von gegenüber, von der Deutschen Werft, handelte.

„Aufblitzende Schweißlichter machen uns tagsüber die heimatliche Verbundenheit deutlich spür- und sichtbar, doch möchten wir der Hoffnung Ausdruck verleihen, daß dieser ersten gemeinsamen Veranstaltung eine weitere, engere Zusammenarbeit folgen möge. In diesem Sinne möchte ich die Werftkomödianten als einen Bundesgenossen im Kreise unserer Freunde willkommen heißen und ihnen im Namen aller danken“, so sagte Otto A. Schaumann, 1. Vorsitzender des Bürger- und Heimatvereins Nienstedten.

Vor großartig gelungener Kulisse, vor heimatlichem Elbpanorama, im lauschigen Garten einer Gastwirtschaft — Helmut Heitmann schuf die bezaubernde Dekoration — versuchte

als erster ein Gast (Werner Dittes), seine plumpen (aber deswegen nicht weniger gern gesehenen) Annäherungsversuche bei Hulda, der Mamsell (Waltraut von Holdt). Ein gelungenes Paar, in jeder Beziehung. Bei Kapitän Klaas (Martin Kielmann), und der Wirtin, Meta Beythien (Meta Delventhal), drehte es sich natürlich auch um die Liebe. Desgleichen bei ihrem Neffen (Erwin Sauter), der die Regie führte, und Herta (Inge Sempf), des Kapitäns Nichte.

Das Problem: Die Mannslüt woll'n heiraten — man bedenke — und die Weiber nicht. Warum nicht? Die Wirtin, eine Wirtin, wie sie leibt und lebt, hat ihre eigene Vorstellung von der Ehe. Angeblich ist es die Moral, die ihr zu schaffen macht, denn sie

ist ja man nicht mehr die Jüngste. Darum sollen die Jungen zuerst heiraten. Aber die junge Herta, so'n Kröt von Deern, beschränkt sich auf's Katz- und Mausspiel. Sicher erforderte dieses Spiel viel Temperament, aber Vorsicht vor dem Zuviel! Jedenfalls bringt die gewitzte Seemannsbraut ihren Jan Reimers, so'n richtigen Seemann aus bestem Holz geschnitzt, auf die Palme. Ivo Fehrs, Leiter einer Speeldäl (Heinz Uhlendorf), und Helga Maack, Schauspielerin (Helga Liwald), versuchen das Problem auf ihre Art und Weise zu lösen und inszenieren eine Komödie des Lebens, in der sie freiwillig, unfreiwillig agieren. Sie hatten sich alles anders gedacht in ihren „Theoderköppen“. Aber ein Happy-End gibt es trotzdem: Drei glückliche Paare liegen sich in den Armen.

So, und nicht anders, muß so ein Volksstück gespielt werden, das war die einstimmige Meinung des Publikums, das den Werftkomödianten mit herzlichem Beifall seinen Dank zollte.





Heinrich Kophal



Ernst Muhsal



Hinrich Seemann



Jonny Schadendorf



## WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Ehrung der Jubilare am 17. 2. 1961

40 Jahre:

Heinrich Kophal, Kalkulator . . . . .	FA
Ernst Muhsal, kaufm. Angestellter . . . . .	Flb.
Hinrich Seemann, Meister . . . . .	Schweißerei
Jonny Schadendorf, Schlosser . . . . .	260

25 Jahre:

Otto Barghan, Pförtner	
Friedrich Krappe, Werkstattschreiber . . . . .	214

Arthur Lang, Schlosser . . . . .	221
Paul Laufer, Kupferschmied . . . . .	655
Josef Regner, Maschinenbauer . . . . .	652
Walter Schweitzer, A-Schweißer . . . . .	659
Carl Stavenhagen, Ausgabeführer . . . . .	303
Hinrich Steenbuck, Schiffbauer . . . . .	211
Karl Stegmaier, Kranführer . . . . .	212
Wilhelm Werthwein, Arbeiter . . . . .	212



# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen:

- Maschinenbauer Dieter Schaefers mit Fr. Lotte Muhsal  
am 10. 2. 1961
- Dreher Karoly Györgyi mit Fr. Waltraud Kirchheim  
am 10. 2. 1961
- Schlosser Werner Kröger mit Fr. Johanna Füllgraf  
am 10. 2. 1961
- Montageschlosser Wolfgang Frost mit Fr. Inge Feldmann  
am 10. 2. 1961
- Dreher Albert Krawinkel mit Frau Maria Kubsch am 10. 2. 1961
- Helfer Karl Dambon mit Fr. Margrit Wegner am 20. 2. 1961
- kfm. Angestellte Elisabeth Volkmann, geb. Grautner, mit Herrn  
Uwe Volkmann am 13. 2. 1961
- Schiffbauer Hans-Peter Bergeest mit Fr. Waltraut Rodenburg  
am 17. 2. 1961
- Helfer Manfred Gillner mit Fr. Helga Schröder am 24. 2. 1961
- Elektriker Julius Wiedmann mit Fr. Ursula Weintraut  
am 24. 2. 1961
- Kupferschmied Günther Jürges mit Fr. Hilde Barthel  
am 3. 3. 1961
- kfm. Angestellte Helga Thiel, geb. Grotjahn, mit Herrn Hans-  
Jürgen Thiel am 3. 3. 1961

## Geburten:

### S o h n :

- Helfer Josef Hoben am 9. 1. 1961
- Dreher Otto Gebhardt am 25. 1. 1961
- Schleifer Peter Metz am 4. 2. 1961
- Brenner Manfred Mertens am 10. 2. 1961
- E'Schweißer Johann Döge am 18. 2. 1961
- Werkstattschreiber Rolf Stegemann am 19. 2. 1961
- Kesselschmied Rolf Bandomir am 21. 2. 1961
- Tischler Heinz Minners am 28. 2. 1961
- Kalfaterer Hermann Tepper am 28. 2. 1961
- Stellagenbauer Eberhard Kohl am 2. 3. 1961

### T o c h t e r :

- Schiffbauer Hans Peters am 20. 1. 1961
- Schlosser Walter Dittmer am 2. 2. 1961
- Hobler Heinrich Timmermann am 6. 2. 1961
- Schiffbauer Edmund Dörflinger am 11. 2. 1961
- Helfer Dieter Kliebe am 17. 2. 1961
- Helfer Helmut Kunz am 17. 2. 1961
- Tischler Horst Ramm am 17. 2. 1961
- Brenner Hans Hinz am 19. 2. 1961
- Rohrschlosser Kurt Gnielke am 21. 2. 1961
- Schlosser Hugo Wegenast am 21. 2. 1961
- Maler Franz Pleines am 23. 2. 1961
- Schiffbauer Horst Dettke am 25. 2. 1961
- Zwillinge (S o h n u n d T o c h t e r) :  
Helfer Wolfgang Maahs am 9. 2. 1961
- Zwillinge (T ö c h t e r) :  
Schiffbauer Gerhard Stamer am 18. 2. 1961



Otto Krause, früher Kolonnenführer in der Kupferschmiede, und seiner Frau zur goldenen Hochzeit unsere herzlichsten Glückwünsche!

Für die vielen Glückwünsche, Ehrungen und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung, den Meistern, Vorarbeitern und Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank. Jonny Schadendorf

Für die überaus großen Aufmerksamkeiten sowie die vielen Spenden anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums spreche ich der Direktion sowie allen beteiligten Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank aus. Josef Regner

Für die Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Jubiläums bedanke ich mich herzlich bei der Direktion, bei der Betriebsleitung, dem Herrn Brandmeister sowie den Kollegen von der Feuerwehr und dem Pförtner. Otto Barghan

Für die vielen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Jubiläums möchte ich der Betriebsleitung sowie dem Betriebsrat, aber auch allen Kollegen und Mitarbeitern meinen herzlichsten Dank aussprechen. Friedrich Krappe

Für die mir anlässlich meines Jubiläums in so reichlichem Maße erwiesenen Ehrungen und Aufmerksamkeiten bedanke ich mich hiermit auf das herzlichste. W. Schweitzer

Für die zahlreichen Aufmerksamkeiten, die mir anlässlich meines 40jährigen Jubiläums erwiesen wurden, sage ich allen Kollegen, Vorgesetzten und der Betriebsleitung meinen aufrichtigsten Dank. Hinrich Seemann

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

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Kolleginnen und Kollegen meinen herzlichsten Dank. Ernst Muhsal — FLB

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichen Dank. Arthur Lang

Nehmen Sie bitte auf diesem Wege unseren herzlichsten Dank für alle Treue und Freundschaft, mit der Sie unseren Lieben Entschlafenen begleiteten, und für alle mitfühlenden Worte, die uns Trost zusprachen, entgegen. Lienesotte Sievert, geb. Petersen

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme. Christine Plambeck, geb. Thomsen

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes und unseres Vaters Hans Wollnick sprechen wir unseren herzlichsten Dank aus. Emma Wollnick und Kinder

## Wir gedenken unserer Toten

Obering.  
**Willy Sievert**  
Rentner  
früher Leiter der  
Rep.-Abteilung  
gest. am 12. 2. 1961

**Herbert Olschewski**  
Lagerführer der  
Werkzeugverwaltung  
gest. am 17. 2. 1961



**Julius Kaesche**  
Rentner  
früher Schiffbau  
gest. am 23. 2. 1961

**Hinrich Wulf**  
Matrose  
gest. am 25. 2. 1961

**Rudolf Graack**  
Rentner  
früher Schlosserei  
gest. am 6. 3. 1961



Der Monat März hat uns wieder einige bedeutende Ereignisse gebracht. Da ist die Aufwertung der D-Mark gewesen. Da war das Urteil im Streit um das Fernsehprogramm. Bedeutender ist ganz sicher die Frage der D-Mark-Aufwertung, die alle diejenigen außerordentlich trifft, die mit Export zu tun haben. Es läßt sich heute noch nicht ganz sicher absehen, welche Konsequenzen die Aufwertung mit sich bringen wird. Soviel dürfen wir aber wohl jetzt schon sagen, daß dem Schiffbau das ohnehin schwere Dasein nicht erleichtert worden ist. Die Preise im Schiffbau sind an sich schon nicht gut. Der ausländische Reeder wird es sich wahrscheinlich überlegen, ob er 5% mehr bezahlen will und kann als vor der D-Mark-Aufwertung. Ihr habt ja alle in der Zeitung gelesen, daß die Zuständigen sich sofort gerührt haben. Im Augenblick müssen wir erst mal abwarten, was dabei herauskommt. Ganz bestimmt heißt es aber, sich jetzt noch genauer jede Ausgabe zu überlegen und darauf zu achten, daß Zeit und Geld richtig angewendet werden. Der Streit wegen des Fernsehens ist im Sinne der Auffassungen der Länder, die Klage geführt haben, entschieden worden. Das Bundesverfassungsgericht hat festgestellt, daß das Ausstrahlen von Fernsehprogrammen Sache der Länder ist. Diese Entscheidung steht ganz sicher im Einklang mit der Verfassung unseres Landes, dem Grundgesetz. Andererseits ist es doch nicht so ganz befriedigend, daß der Bund sich überhaupt nicht um Kultur kümmern soll. So groß ist ja schließlich unser Land nicht, daß es nicht übersehen werden kann.

Im Zusammenhang mit der D-Mark-Aufwertung wird häufig die Frage unserer Beteiligung an der Entwicklungshilfe erwähnt. Das hängt wohl im wesentlichen damit zusammen, daß beide Fragen nicht so ganz von den Bilanzsorgen der Vereinigten Staaten zu trennen sind. Im übrigen kann es uns nur recht sein, wenn wir uns an der Entwicklungshilfe beteiligen. Schließlich werden ja unsere eigenen Beziehungen zu den in Frage kommenden Ländern nicht schlechter.

Hoffentlich gelingt es uns, die Frage der Entwicklungshilfe nach einheitlichen Gesichtspunkten zu erledigen. Ich habe gerade in den letzten Tagen gelesen, daß der Bundespräsident die Jugend zum persönlichen Einsatz in Entwicklungsländern aufgerufen hat. Die Bundesregierung wollte Lehrpersonal für eilige Aufgaben zusammenstellen. Da stellte sich heraus, daß die Bewältigung dieses Problems gar nicht so einfach ist, weil die Länder dazu die erforderlichen Gesetze erlassen müssen, da ja Kulturaufgaben Länderaufgaben sind. Und so ist es bisher nicht möglich gewesen, Fachkräfte zur Durchführung eines bereits bestehenden 100-Millionen-Hilfsprogramms abzustellen. Es muß nicht alles zutreffen, was man so liest. Jedenfalls habe ich in der bereits erwähnten Mitteilung gelesen, daß bei Beratungen deutscher Kulturaufgaben im Ausland in der ständigen Kultusministerkonferenz der Länder der Leiter der Kulturabteilung des Auswärtigen Amtes des Bundes nicht teilnehmen darf, weil er nicht Landesbeamter, sondern Bundesbeamter ist. Es bleibt nur zu hoffen, daß wir nicht über dem Kampf um die Zuständigkeiten große Ziele aus dem Auge ver-

lieren. Schließlich müssen wir ja unsere ganze Kraft zusammennehmen, um zu bestehen.

Ein großer Teil des Mißtrauens gegen uns besteht ja ganz offensichtlich darin, daß man die Bundesrepublik und deren Bewohner für reich hält. Das mit dem Reichtum ist so eine Sache; denn die Reserven der deutschen Bundesbank an ausländischen Zahlungsmitteln sind nicht höher als etwa der Betrag, den wir für die Einfuhren von neun Monaten zu bezahlen haben. Die Geld- und Devisenbestände anderer Länder sind sehr viel höher, ohne daß jemand auf die Idee kommt, diese Länder für reich zu erklären. Im übrigen sind wir sehr viel schlechter dran als Länder mit einer großen Bodenfläche. Bei uns ist eine große Menge Menschen auf verhältnismäßig kleinem Raum zusammengedrängt. Das hat zur Folge, daß wir uns erheblich rühren müssen, um soviel zu verdienen, daß wir davon leben können.

Es ist schon richtig, daß bei uns ein verhältnismäßig hoher Lebensstandard vorhanden ist. Das hat dazu geführt, daß viele Menschen leider im Geldverdienen den einzigen Daseinszweck erblicken. Wehe uns, wenn es darüber zu einem Absinken der Qualität deutscher Erzeugnisse und zu einer falschen Bewertung der eigenen Arbeitsleistung des einzelnen kommt.

Es wird Euch vielleicht interessieren, daß in Jugoslawien, einem kommunistischen Land also, sehr erheblich andere Verhältnisse hinsichtlich der Bewertung der Arbeit bestehen als bei uns. Dort gibt es, wenn man einem Bericht in einer in englischer Sprache erscheinenden jugoslawischen Wirtschaftszeitung glauben kann, keinen Lohn in unserem Sinne. In der Zeitung heißt es, daß die Arbeiter teil an dem Einkommen haben, das sie mit ihrer Arbeit verdient haben. Das heißt also, der Arbeitslohn wird nicht irgendwie festgelegt. Es hängt vielmehr davon ab, ob das Unternehmen erfolgreich gewesen ist oder nicht. Das Unternehmen und die Gemeinschaft der bei ihm Beschäftigten teilen sich das Einkommen. Das hat zur Folge, daß beispielsweise in schlechteren Zeiten das Einkommen absinkt. Bekanntlich hat der einzelne auf die Erfolge seines Unternehmens nur relativ geringen Einfluß.

Ich möchte heute schon auf die im Mai stattfindenden Verkehrssicherheitstage hinweisen, die sich im wesentlichen unter dem Motto „Komm gut heim“ um die Arbeitswege kümmern werden. Ihr wißt, daß normalerweise die Verkehrsunfälle die schwersten sind. Ihr wißt weiter, daß rund 25% aller Arbeitsunfälle Wegeunfälle sind. Es liegt im Interesse eines jeden, die Unfälle auf dem Wege von und zur Arbeit vermeiden zu helfen.

Inzwischen hat die Betriebsratswahl stattgefunden. Leider kann ich dazu nicht schon Stellung nehmen, weil der Redaktionsschluß vor der Wahl war. Aufgeschoben ist aber nicht aufgehoben. Erfreulich ist jedenfalls, daß durch die Wahl keine besonderen Spannungen in den Betrieb getragen worden sind.

Ich wünsche Euch allen ein gesundes und frohes Osterfest.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabauteermann