

**DEUTSCHE WERFT
WERKZEITUNG**

Was die nächsten Wochen bringen sollen:

Am 12. Juni 1961 wird das Kühlschiff Bau-Nr. 773 vom Stapel laufen. Dieses Schiff ist ein Auftrag der Reederei Cargo Ships EL-YAM Ltd., Tel Aviv, und hat eine Tragfähigkeit von 5800 tdw.

Der Massengutfrachter „Timna“ (23 300 tdw) geht seiner Fertigstellung entgegen. Die „Timna“, bei der es sich um ein Schwesterschiff der „Mezada“ und „Elat“ handelt und die wie diese für die Zim Israel Navigation Comp. erbaut wurde, soll am 13. Juni 1961 auf Probefahrt gehen.

Am 28. Juni 1961 werden wir die Ablieferungsprobefahrt des Motorschiffes „Usambara“ (10 350 t), eines Neubaus für die Rhederei John T. Essberger — Hamburg, erleben.

Blick vun't Hochhus

Kiekt Du vun't Hochhus ut'n Finster, denn iallt Dien erste Blick op de Elw, wiet öber den Hoben hen, Du sühst dat Köhlhus vun Union un de Petroleumtanks, un wieder torüch sühst Du de Horborger Barg' un dat smole Band vun de Süderelw. Op de anner Siet sühst Du den Süllbarg un den Wotertorm vun Blanknes un den Strand entlang un wenn't besünners scheune Sicht is, denn kannst bit noh Schulau kieken. Un an jede Siet sühst Du dat Sülverband vun de Elw.

Ober jümmers is se jo ok keen sülwern Band, mitunner hett se ok ganz scheune Schumköpp. Wenn de Nordwest dorlang's pust, denn süht dat all ganz anners ut. As nüllich de grote Storm weer, dor kunnt sogor in'n Rüschanol un in de Süderelw wille Schumköpp sehen, un gornich wenig, jümmers beeter bi! Vun hier boben hest Du jo 'n ganz annern Rundblick as vun ünner.

De Stopellöpp sühst Du vun boben beeter, wenn dat Schipp so ganz sachen in't Woter indöcht, un wenn't oppswemmt, un wenn denn de Slepplers em foot kriegt, kannst allens vun boben vel beeter sehn. Steihst Du ünner, denn sühst entweder, wenn Du an'ne Kanzel steihst, dat Schipp blot vun vörn un steihst an'n Achterstevan, denn sühst Du em op Di tokomen. Ober vun hier boben hest Du sotoseggen 'n Tribünenplatz!

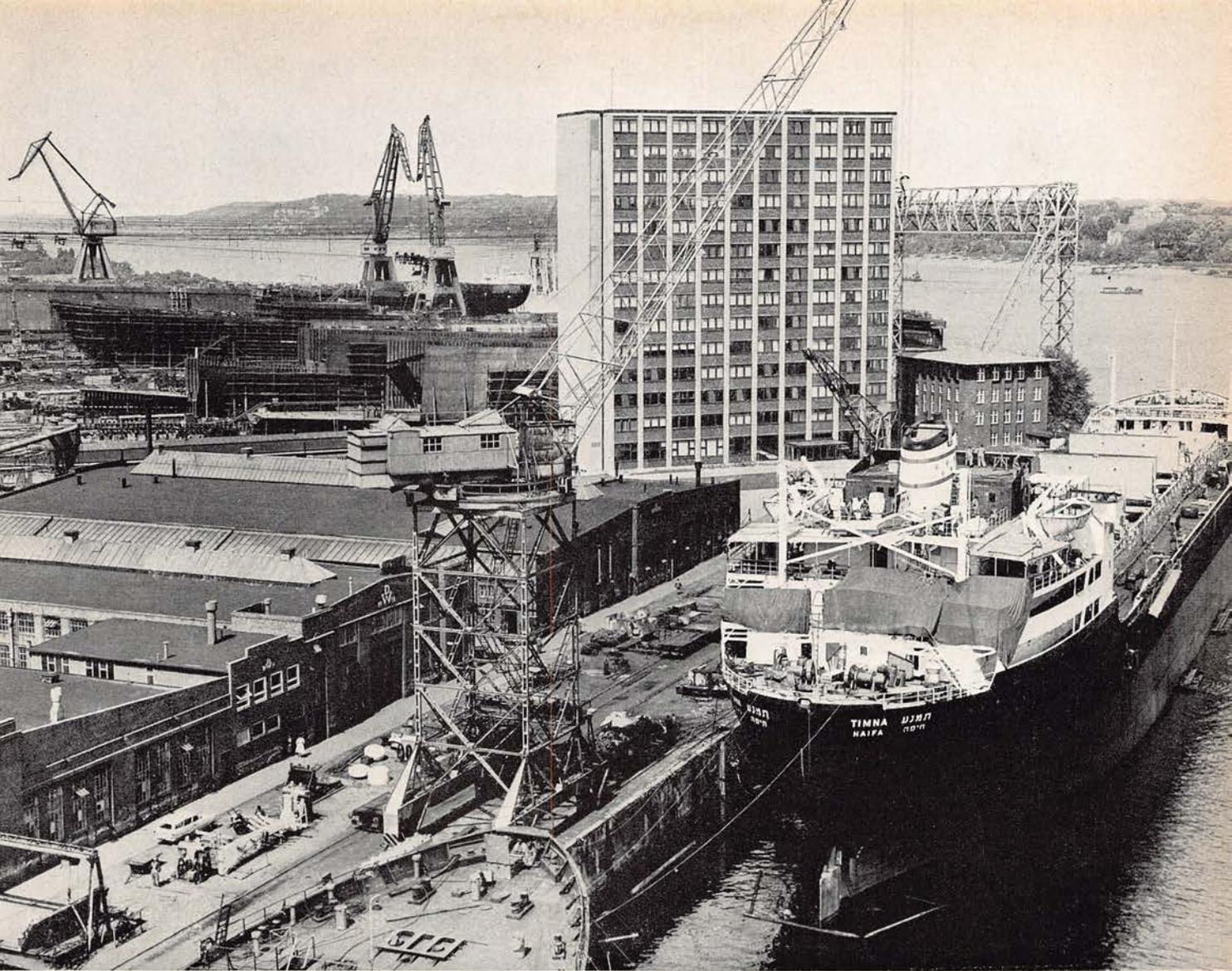
Un ganz prächtig kannst Du jo beobachten, wo een Schipp so vun Anfang an entsteiht. Wenn de ersten „vörlerdigten“ Sekschonen opp de Helgenbohn bröcht sind, wenn de Doppelböden liggt, dat Maschinenfundament, wenn noher de eenzelnen „Kollis“ mit de Loopkatten un Traversen answewt, un wenn so een to'n annern kummt un Du in korte Tiet dat Schipp wassen un wassen sühst, un op eenmol heet dat: Nu is dat sowiet, morgen is Stopelloop! Un Du dinkst, dat is doch noch gornich so lang her, dor weer de Gleitbohn doch leer. Jo, nich vör lang, sast kum glöben, wo fix dat geiht.

Un bi de Helgens sühst Du de groten Krons. Mol wiet uteenanner, mol dicht tosomen. Dat süht so ut, as keken se dol op allens ünner jem un as steken se de Köpp tosomen, um sik wat to vertellen. So as ob se klönen wullt, een mit den annern. Much wull gern mol weeten woröber se klönt. Du ok?

Dat sühst Du allens an Backbordsiet, wo uns Scheep entstoht, wo se wasst, un kiekt Du noh Stürbord, denn sühst Du wedder de Elw. Wiet bit noh Hamburg hen. Un vörn, an'n Utrüstungskai, dor sühst Du de Scheep, wenn se fardig — oder binoh iardig — sünd. Ganz vörn, dor sühst Du jümmers de Scheep, de an nächst' afflepert ward. So as hier op uns Bild, de prachtvulle „KULMERLAND“, uns jüngsten Neeboo vör de HAPAG. Wenn Du so dat Dörcheenanner op dat Bild sühst, denn sast Du kum glöben, dat all een Woch later dat an de Reederee afflepert worden is.

Ober nu muß nich dinken, dat wi ut Spoß ut'n Finster kieken dot. Ne, dat hett ok sien praktische Siet. Wullst Du ireuher an Bord wat nohkieken, denn muß Du hen un an Ort un Stell nohkieken. Dat hest vun't Hochhus gornich mehr neudig. Du nimmst Di 'n Kieker un denn peilst Du de Log vun boben, ob de Luken richtig sitt oder wat Du sunst weeten wullt. Hett allens sien Godes, nich?

Un so sühst Du een Schipp noh'n annern wassen, utrüst warrn un freist Di mit, wenn he rutgeiht op Grote Fohrt un reist in Gedanken mit. Irma Werner



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

21. Jahrgang · Nr. 5 · 31. Mai 1961

Probefahrt S. S. „CANBERRA“, P & O Orient Lines

Vor wenigen Tagen ist das von der großen nordirischen Werft Harland & Wolff Ltd., Belfast, für die P & O Orient Lines erbaute turbo-elektrische Fahrgastschiff „CANBERRA“ zur Ausführung des letzten Bodenanstriches in das Trockendock nach Southampton überführt worden.

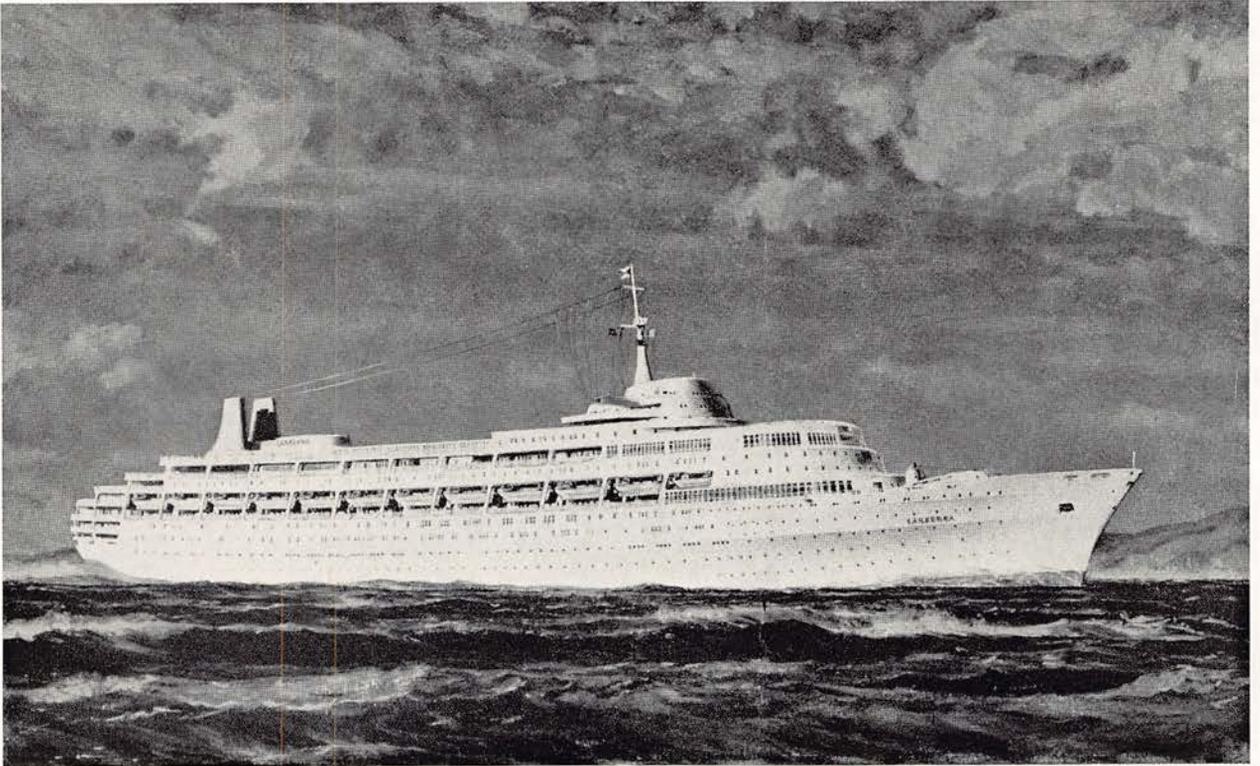
Anschließend ging S.S. „CANBERRA“ vom Kanal in die Irische See und nach dem Firth of Forth, um eingehende Geschwindigkeitserprobungen an der dortigen britischen Admiralitätsmeile entlang der Isle of Arran vorzunehmen und den Ölverbrauch festzustellen.

Die DW war durch die Lieferung der Wellenabdichtungen (stern tube sealings) für die Schraubenwellen des Schiffes — für den bisher größten von ihr gelieferten Wellendurchmesser von 750 mm! — zusammen mit der Reederei an dem Nachweis der Zuverlässigkeit der Wellenabdich-

tungen, die für diesen Neubau für eine Leistung von max. 80 000 WPS von der DW entwickelt worden sind, stark interessiert. Deshalb nahm auch ein Vertreter der DW an den Probefahrten in der Irischen See in den Tagen vom 16. bis 18. Mai 1961 querab der Insel Arran teil.

Die vorangegangene Überprüfung der stern tube sealings im Trockendock in Southampton hatte bereits ergeben, daß die Abdichtungen während der Überführung von Belfast nach Southampton erwartungsgemäß allen Anforderungen entsprochen hatten, was durch die anschließenden Meilenfahrten bei größter Leistung aufs neue belegt wurde.

Die eingehenden Erprobungen mit steigender Drehzahl und Leistung zeigten, daß die Lagerung der Wellen in



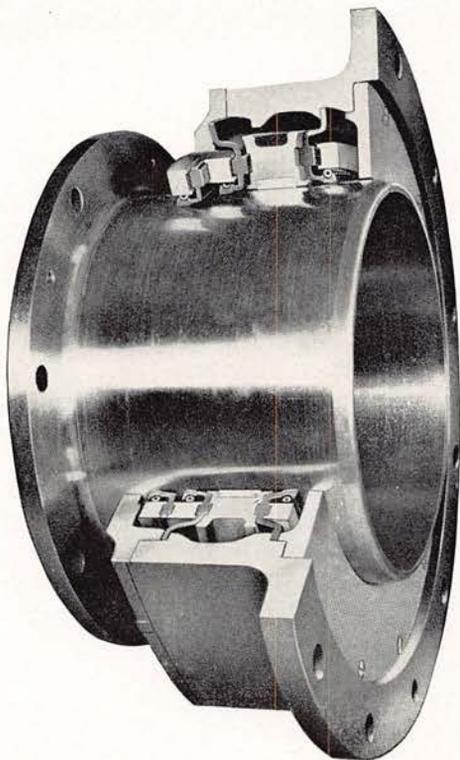
den langen Stopfbuchsen der Sternschäfte völlig kalt blieb, und das turbo-elektrisch angetriebene Schiff einschließlich seiner Schiffseinrichtungen im Bereiche des Hinterschiffes, in dem die großen Turbo-Generatoren, Antriebsmotore und die gesamte Kesselanlage untergebracht waren, schwingungsfrei arbeitete. Während der

Probefahrt wurde gegenüber der normalen Dienstgeschwindigkeit von etwa 27 Kn, die das Schiff 24 Stunden lief, eine maximale Geschwindigkeit von 29,2 Kn erreicht, eine hervorragende Leistung für Reederei und Werft.

Die Krafterzeugung des Schiffes erfolgt durch zwei Turbo-Generatoren von je 32 000 KVA, die ihre Energie an zwei Antriebsmotore für eine maximale Leistung von je 45 000 PS abgeben. Drei Foster-Wheeler Wasserrohrkessel mit je acht Ölbrennern erzeugen eine Dampfmenge von 118 t/std bei einem Druck von 52,7 atü und einer Temperatur von 365° C. Für den Hafenbetrieb dient ein Hilfskessel, der 22,7 t Dampf pro Stunde liefert.

Das Schiff, über dessen interessante maschinelle Einzelheiten in einer unserer nächsten Werkzeitzungen berichtet werden wird, ist mit zwei Paar Stabilisatoren der Denny Brown-Bauart ausgerüstet. Denny Brown bilden bekanntlich heute zusammen mit der AEG und der DW eine Arbeitsgemeinschaft. Sie haben gemeinsam einen neuen Stabilisator entwickelt, der auf dem im Laufe des Jahres 1961 zur Ablieferung kommenden Neubau „CALEDONIAN PRINCESS“ eingebaut werden soll. Er wird in Zukunft als Gemeinschaftskonstruktion mit der Bezeichnung „INTERNATIONAL TYPE“ von der Arbeitsgemeinschaft Denny Brown — AEG — Deutsche Werft geliefert werden.

W.E.H.S.



Über 1700 SIMPLEX-Steuerrohr-Abdichtungen wurden von der DW bereits für eigene und fremde Schiffe geliefert.

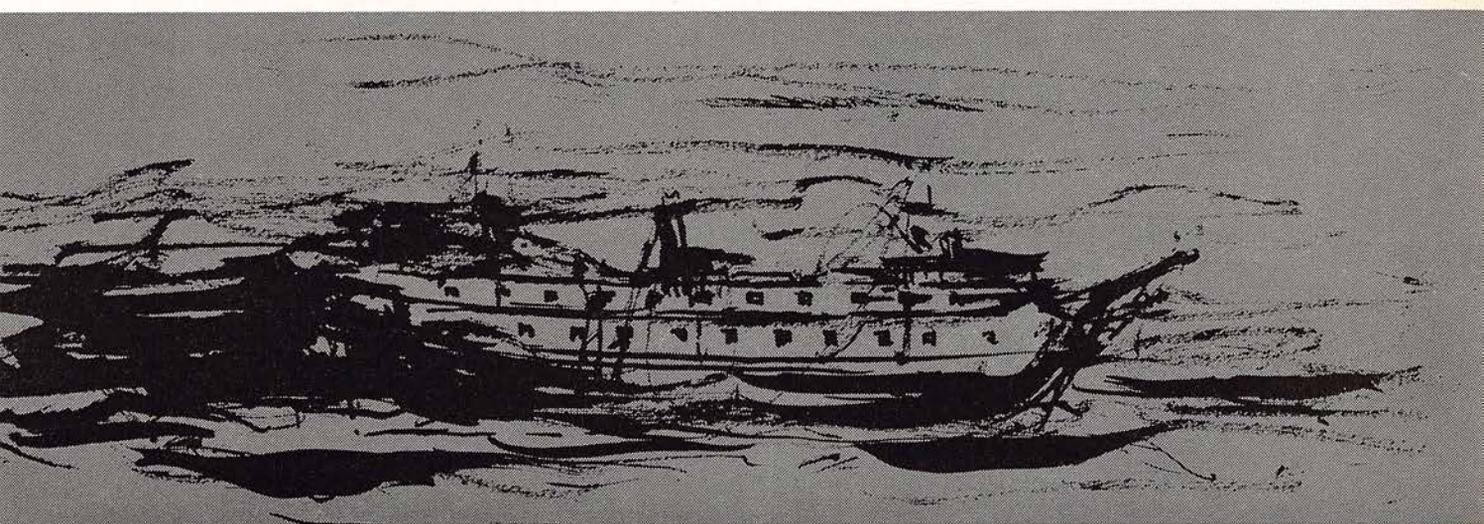
kleine chronik der weltsechiffahrt...

Im Stockholmer Hafen ist man seit etwa zwei Jahren mit vorbereitenden Arbeiten beschäftigt gewesen, die „VASA“, ein schwedisches Kriegsschiff aus dem 17. Jahrhundert, zu heben.

Nun ist es kürzlich gelungen, das Schiff aufs Trockne zu bringen, ein für Schweden und für die maritime Geschichtsforschung bedeutungsvolles Ereignis.

Die schwedische Flotte bestand zu Beginn des Dreißigjährigen Krieges aus etwa 25 veralteten Schiffen. Ein neues Flottenprogramm war dringend nötig. Gustav Adolf II. gab also 1624 vier neue Schiffe in Auftrag, die an Schlagkraft allen anderen überlegen sein sollten. Das erste, die „TRE KRONOR“, wurde ein voller Erfolg. Die „VASA“, der erste in Schweden gebaute Dreidecker, sollte das Flaggschiff der Flotte Gustav Adolfs werden, noch größer und schneller als die „TRE KRONOR“. Man erteilte den Auftrag den holländischen Brüdern Henrik

geradezu bestialischen Härte. Es gehörte schon etwas dazu, zur Zeit des Dreißigjährigen Krieges in den nördlichen Flotten Dienst zu tun. Die Artikel des Seerechtes regelten das Leben an Bord. Einmal im Quartal wurden sie verlesen. Jeder kannte sie. Darin heißt es u. a., daß wenn jemand gegen einen anderen das Messer zog und ihn verletzte, er zum Tode verurteilt wurde. Verletzte er bei einem solchen Vorfall keinen, so kam er damit davon, daß man ihm die Hand mit dem Messer aufspießte. Die gleiche Strafe stand auf Diebstahl. Der Tod war dem sicher, der jemanden umbrachte. Dann band man ihn Rücken an Rücken mit dem Getöteten und warf ihn ins Meer. Wer sich über das Essen beschwerte, wurde bei Wasser und Brot zehn Tage in Ketten gelegt. Wer mit ungeschütztem brennenden Licht an Bord umherging oder irgendwo an Bord ein Feuer machte, hatte eine fürchterliche Feuerstrafe zu



und Arendt Degroot Hybertsson, die als Experten für den damals vorherrschenden Typ von holländischen Kriegsschiffen galten. Aber etwas stimmte nicht mit dem Schiff. Entweder war es zu rank (die Höhe des Großmastes wird mit etwa 50 m angegeben bei etwa 50 m Schiffslänge, 12 m Breite und 6 m Tiefgang) oder das Schiff fuhr mit unzureichendem Ballast (es hatte 64 Bronze-Kanonen an Bord) – jedenfalls kenterte es auf seiner Jungfernfahrt bei strahlendem Wetter in einer schwachen Böe. Es waren über 400 Mann an Bord, zum Teil Frauen und Kinder, die bis Vaxholm mitsegeln durften. 30 – 50 Personen ertranken. So schmerzlich diese Katastrophe für die Zeitgenossen auch war, – wir verdanken ihr einen Fund, der uns wie bisher kein zweiter Kunde von der Schiffbautechnik jener Zeit gibt. Vom Leben an Bord zu jener Zeit liegen uns indessen genügend Berichte vor, die man hin und wieder lesen sollte. Sie bewahren uns davor, beim Anblick der alten Schiffe, die in mehr als einer Hinsicht unsere volle Bewunderung verdienen, in romantische Träumereien zu verfallen.

Das Leben an Bord war gewiß nicht immer und überall gleich, zuweilen jedoch nach unseren Begriffen von einer

erwarten. Auf Gotteslästerung stand Todesstrafe. Wer während des Gottesdienstes „den Affen spielte“, wurde vierzehn Tage in Halseisen gelegt. Weigerte sich einer, eine dieser Strafen an einem Kameraden auszuüben, wurde er kielgeholt. Weigerte er sich dennoch, wurde er „arkebusiert“. Mit das Schlimmste, was einem passieren konnte, war, daß er krank wurde. Einem „Arzt“, der schon lange in der Flotte Dienst getan hatte, wurde das Abschiedsgesuch abgeschlagen mit der Begründung, daß „obwohl er viele kaputtgeschnitten hätte, man ihn nicht gehen lassen könnte, weil er der einzige seines Standes sei“.

Sehr strenge Bestimmungen regelten die Abfeuerung der Kanonen. Kein Segelschiff durfte schießen bevor man dem Feind so nahe war, daß man den Gegner mit Sicherheit treffen konnte. Zu frühes Schießen konnte mit dem Tode bestraft werden, oder man mußte verschossenes Pulver und Munition bezahlen – bei dem damaligen Sold eine empfindliche Strafe! Es gab Vorschriften, auf welche Entfernungen bestimmte Sorten von Kugeln und Pulver angewandt werden durften. Für nahen Abstand gab es Feuerpfeile; der Endkampf war Entern und Kampf Mann gegen Mann. Ein überwundenes Fahr-

zeug durfte niemals übergeben werden. Was das bedeutet, kann sich jeder ausmalen.

Von der Lohnzahlung der Seeleute kann man sich in unserem Zeitalter wahrscheinlich überhaupt kein Bild mehr machen. Oft gab es nach langer Reise gar keine Löhnung, nicht selten stand sie Jahre aus und wurde dann gestrichen; aber Zusicherungen, daß in Zukunft alles besser werden sollte, gab es immer.

*

Da haben wir es heute besser.

Die amerikanischen Seeleute wollen z. B. nur noch 30 Stunden in der Woche Dienst tun. Ich zitiere wörtlich: „ – Als das Hauptziel der in Kürze anstehenden neuen Lohnverhandlungen mit den Hochseereedereien bezeichnete die amerikanische Seeleutegewerkschaft (NMU) die Verkürzung der derzeitigen Arbeitswoche für die Besatzungen von Seeschiffen auf 30 Stunden.

Wie der 1. Vorsitzende der NMU-Gewerkschaft, Joseph Curran, in einem Rundschreiben an die 40 000 Mitglieder der NMU hierzu ergänzend erklärte, beabsichtige man durch die Verkürzung der wöchentlichen Arbeitszeit sowohl zusätzliche Arbeitsplätze in der amerikanischen Handelsmarine als auch mehr Freizeit an Land für die

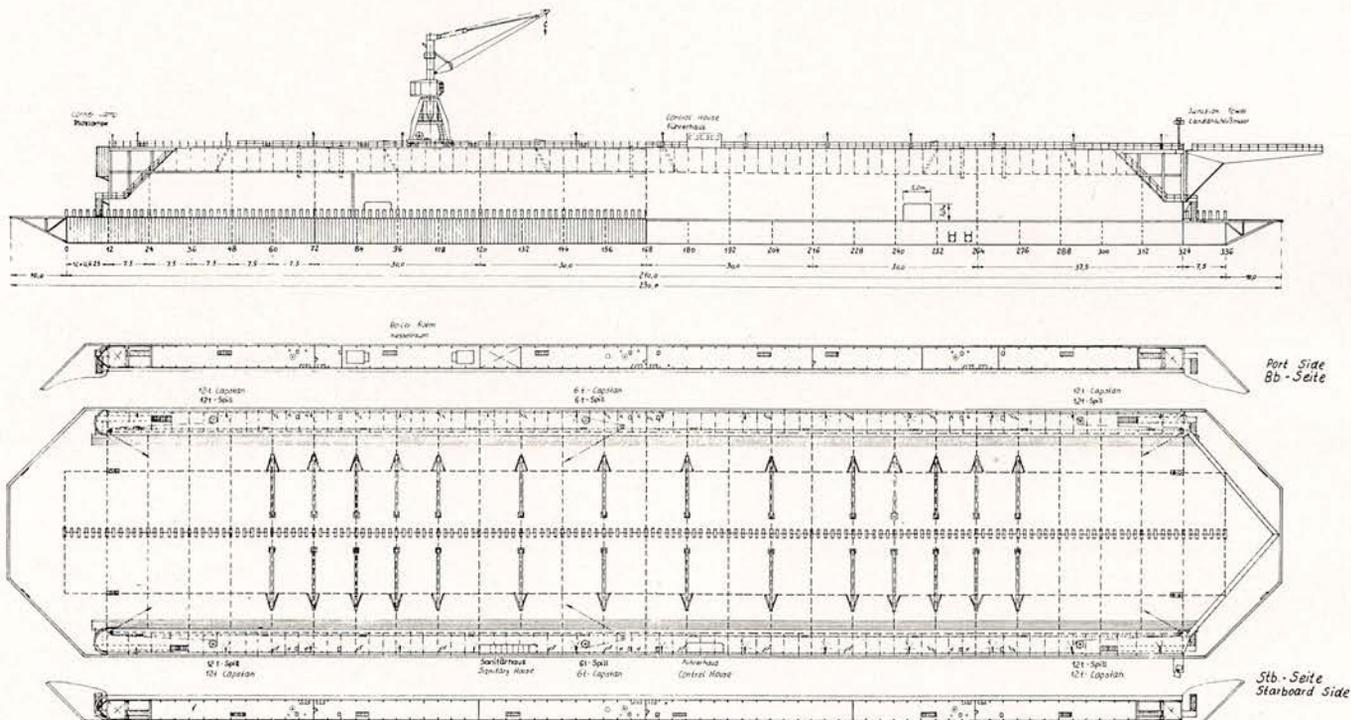
Seeleute zu schaffen. „Sein Beruf muß dem Seemann die Chance auf ein normales Familienleben und die Teilnahme am Gemeindeleben bieten“, betonte Curran in dem Schreiben.

Nach dem von der Gewerkschaft aufgestellten Plan soll es den Besatzungen von Seeschiffen in Zukunft gestattet sein, sich zusätzlich geleistete Arbeitsstunden gutschreiben zu lassen, die über die vorgesehene Normalarbeitszeit von 30 Wochenstunden hinausgehen, wobei aber wöchentlich nicht mehr als 10 Stunden angesammelt werden dürfen. Die auf diese Weise akkumulierte Freizeit soll dann entweder zwischen zwei Reisen als „Sonderurlaub“ verbracht oder aber dem Jahresurlaub zugeschrieben werden.

Neben der Forderung nach Verkürzung der Arbeitswoche will die NMU-Gewerkschaft den Arbeitgebern noch weitere Tarifforderungen, wie die Angleichung der Löhne an die gestiegenen Lebenshaltungskosten und die Verbesserung der Leistungen aus den Pensions- und Wohlfahrtsfonds stellen.“

Dagegen ist gewiß nichts einzuwenden. Aber gut, daß Amerika schon entdeckt ist. Mit der 30-Stunden-Woche hätte Columbus das nie geschafft.

* * *



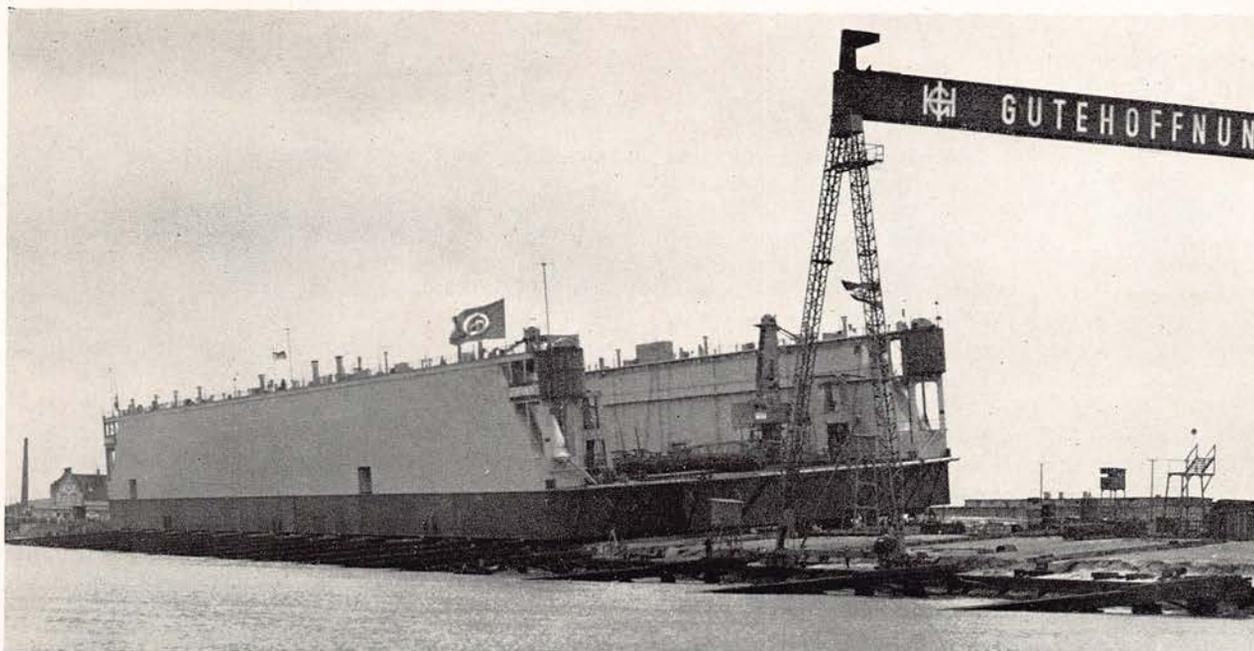
Ein Schwimmdock für Ägypten

Auf dem Dockbauplatz der GHH lief am 10. Mai d. J. ein großes Schwimmdock für die Suez-Canal-Authority vom Stapel. Es entspricht in seinen Abmessungen ungefähr unserem Dock 5. Zum Vergleich die Abmessungen (siehe nebenstehende Tabelle):

Dieses in 24 wasserdichte Zellen unterteilte 6-Pumpendock ist das erste ägyptische Dock, das groß genug ist, jedes den Suez-Kanal passierende Schiff aufzunehmen.

Die Pläne für den Bau wurden von der der DW angeschlossenen Dockbaugesellschaft ausgearbeitet. Obwohl

	DW Dock 5	Dock Port Said
Länge über Plattform	226 m	230 m
Länge über Pallen	210 m	210 m
Äußere Breite	47 m	44 m
Lichte Breite	38 m	35 m
Kastenhöhe	16,7 m	17,4 m
Absenktiefe	9,5 m	9,7 m
Tragfähigkeit für Schiffe bis	60 000 tdw	55 000 tdw



man annehmen möchte, daß sich bei Schwimmdocks gleicher Größe allmählich eine allgemein günstigste Bauform herauskristallisiert hat und ein Dock dem anderen gleicht, ergeben sich doch für jedes individuelle Probleme, die durch besondere Gegebenheiten bedingt sind. Im Suez-Kanal sind z. B. sehr schlechte Bodenverhältnisse. Der meterdicke Schlamm erschwert eine feste Verankerung.

Die moderne Dalbenverankerung, mit der die DW-Docks festgelegt sind, ist in Port Fouad, dem Liegeort des ägyptischen Docks, nicht anwendbar. Auch ausgelegte Anker bieten nicht genügend Gewähr für strom- und sturm-sichere Lage. Man griff daher auf die u. a. am Reiherstieg erprobte Spierenverankerung zurück. Die Rohrspieren-Konstruktion des ägyptischen Docks hat ihre Festpunkte an einer neuen Dockmole.

Das ägyptische Dockpersonal wurde auf der DW ausgebildet. Wir dürfen auch dies als einen Beitrag zur Hilfe für die Entwicklungsländer werten, von der heute soviel gesprochen wird.

Der Stapellauf wurde für die GHH zu einem festlichen Ereignis, das im voraus allerdings mit einiger Aufregung bezahlt werden mußte. Es wehte eine so steife Brise, daß der Ablauf bis zum letzten Moment in Frage gestellt war. Nur um die Nilwasser-Buddel gegen die Dockwand zu knallen, waren die hohen arabischen Gäste jedoch nicht gekommen; sie wollten das Dock auch gerne schwimmen sehen. Aber jeder kam zu seinem Recht. Das Dock lief glatt ab, nachdem der Präsident der Suez-Kanal-Behörde, Mahmoud Younes, das Dock als einen Beitrag zum Weltfrieden mit „Alsalamo aleikum“ getauft hatte.

Urlaub in Rom

VON WOLFRAM CLAVIEZ · SKIZZEN UND FOTOS VOM VERFASSER

Man kann seinen Urlaub zum Beispiel in „Europa“ verbringen wie die Amerikaner, und bei den meisten von ihnen sieht das etwa so aus: Eine Woche Deutschland, fünf Tage Frankreich, kurzer Abstecher nach Griechenland, natürlich Italien und Österreich und möglichst auch noch Ägypten.

Man kann aber auch seinen Urlaub in „Italien“ verbringen. Das tun etwa die deutschen Reisegesellschaften und sie garantieren, daß der arme Reisende auch wirklich alles mitkriegt, vom Papst bis zur Blauen Grotte von Capri und dem schiefen Turm zu Pisa.

Schließlich kann man seine Ferien aber auch „nur“ in Rom verbringen, und wer einmal dort war, muß wohl zugeben, daß dies durchaus keine Beschränkung bedeutet. Selbst wenn es einem gelänge, in drei Wochen alles Sehenswerte einmal besichtigt zu haben,





wer will schon sagen, er kenne eine Sache, die er nur einmal gesehen hat?

Ich beschloß also, meine Urlaubszeit im wesentlichen auf Rom zu konzentrieren. Würde es möglich sein, die kurze Zeit sinnvoll zu nutzen? Eine Welt von neuen Eindrücken würde mir begegnen; neue – aber auch längst vertraute aus Kunst und Geschichte, vertraut durch Bücher und Bilder.

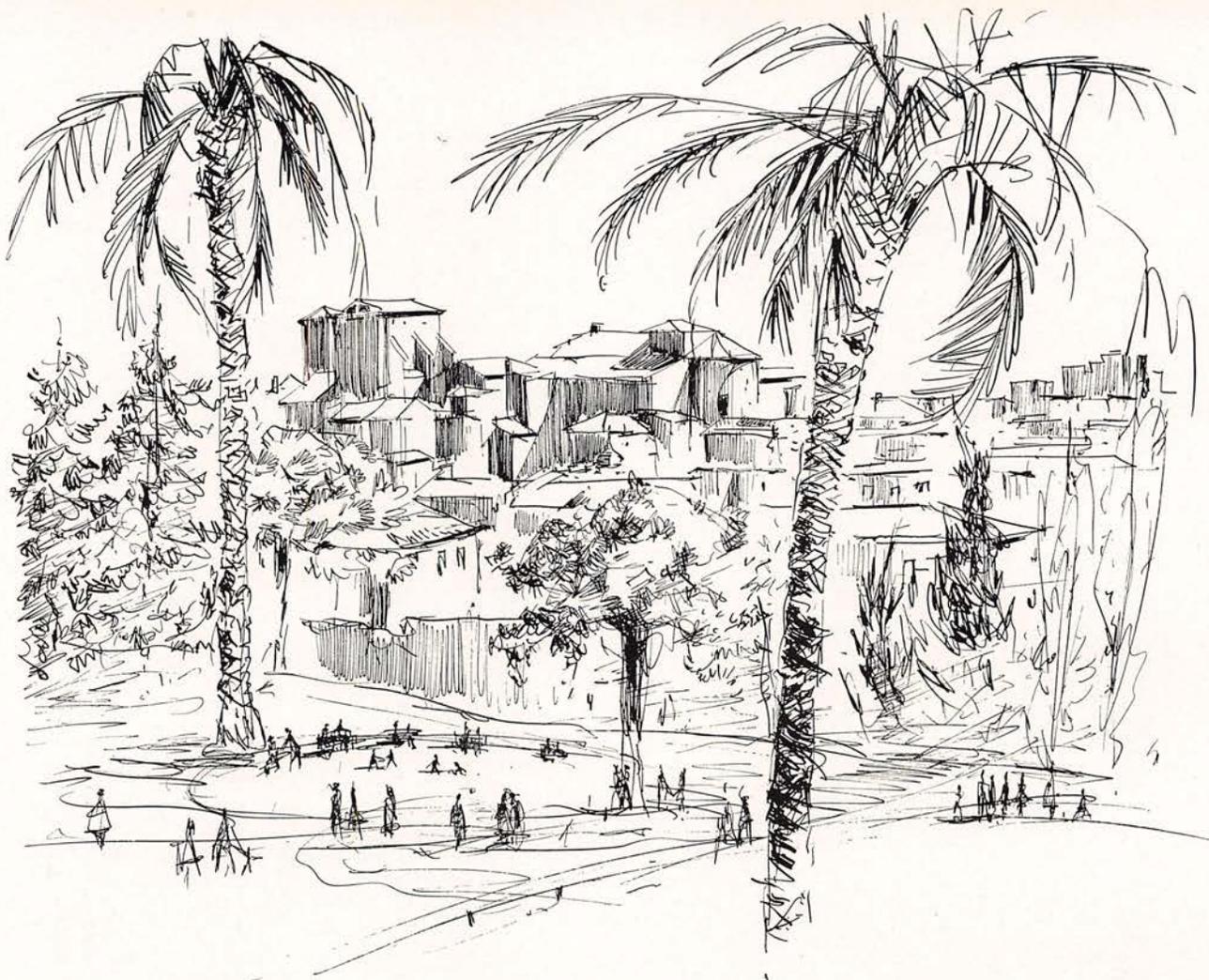
Doch was von all dem, was man längst zu kennen glaubte, war denn nun gerade in Rom, und nicht in Florenz, Neapel, Venedig oder Mailand? Je näher der Reisetermin heranrückte, desto unsicherer wurde ich. Man müßte sich gründlich vorbereiten; das war es! Also los. Aber ach, es wollte nicht gelingen. Es gab noch so viel zu tun, und in den Büchern steht so schrecklich viel drin, und alles ist so fremd und unpersönlich, und selbst die schönsten Fotos machten überhaupt keinen Eindruck, – es war schrecklich. Es wurden also keine Reiseführer studiert, keine Prachtausgaben von Superfotos besehen, ich verlies mich auf das Glück und darauf, daß ich in Rom gute Freunde habe, und blätterte ein wenig in Goethes „Italienischer Reise“. Und da stand das erlösende Wort: „... auf Rom kann man sich nur in Rom vorbereiten.“

Es ergab sich alles von selbst. Ich traf mich mit Isabel, Ingve und Claus in Rom Stazione Termini. Als erstes tranken wir einen handfesten Espresso und „peilten die Lage“. Die Espresso sind eine herrliche Einrichtung. Wie

oft sie uns im Laufe der nächsten Wochen vor dem Tode des Ermüdens bewahrt oder am Rande des Brumwigwerdens wieder in liebenswürdige Mitbürger verwandelt haben, ist nicht zu zählen. Sie kosten 35 Lire (23 Pfg.) und sind quantitativ höchstens mit einem Glas Cognac zu vergleichen – aber das Zeug schmeckt! Gewiß nimmt man in Deutschland bei den großen Tassen nicht ein bißchen Kaffee mehr. Nie ist mir so klar geworden, wie teuer bei uns das Wasser ist. –

Nun bin ich von Goethe ausgehend erst einmal beim Kaffee gelandet; doch denke ich, dies ist die richtige Ausgangsbasis. Diese Sache muß man schnell kapieren. Für die großen Dinge darf man sich Zeit lassen. Aber natürlich tauchte nach der Regelung der ersten Wohnungs- und Orientierungsprobleme die Frage auf, was man zuerst in Angriff nehmen sollte. Soll man bei den Stadtbesichtigungen chronologisch vorgehen, d. h. die Bauten in der zeitlichen Reihenfolge ihrer Entstehung besehen? Oder zuerst das, was in der Nähe liegt? Oder einfach loslaufen und „mal sehen was kommt“?

Hier muß ich einfügen, daß sich Rom uns zunächst bei strömendem Regen präsentierte. Grau und tristlos, wie nur ein regennasses Großstadtgemäuer längs eines Bahndammes sein kann. Die Stellungnahme der Ortskundigen hierzu war nicht sehr ermutigend. Man hatte sozusagen schon einen ausgedehnten Vorsommer hinter sich; mit drei Wochen Regen sei nun leider zu rechnen. Das war nicht sehr verheißungsvoll, und um allem Ärger vorzubeugen, kaufte ich einen großen schwarzen Regen-



schirm. Der tat eine halbe Stunde lang großartige Dienste. Dann hörte es auf zu regnen. Nach drei Wochen schenkte ich ihn meinem Freunde, ohne den Schirm auch nur ein einziges Mal wieder hervorgeholt zu haben. Aber zurück zur Frage: Wo sollten wir anfangen?

Ein Blick auf den Stadtplan zeigte, daß wir vom Quartier beispielsweise nach St. Peter einmal quer durch

Rom mußten. Ob dies der richtige Ausgangspunkt war? Man könnte danach langsam nach Hause schlendern, bis man nicht mehr mochte und dann für den Rest in die 62 steigen, oder was da gerade fuhr. Beliebiger oft könnten wir wieder dorthin. Wir hatten ja Zeit!

Man kann ein kunstgeschichtliches Studium bei Rembrandt oder Giotto beginnen; bei Perikles oder Karl dem Großen in die Geschichte einsteigen. Es kommt nur darauf an, daß man von dem einmal gewählten Bezugspunkt sinnvoll seine Kreise zieht. Unser Bezugspunkt wurde also der Petersdom. Ich wüßte auch heute keinen besseren; er ist das Herz Roms. Für jeden. Der Gläubige steht hier am Grabe des Petrus, der Künstler begegnet Michelangelo, der Tourist ist gebannt von einem Bauwerk, in dessen Innenraum man den ganzen Kölner Dom hineinstellen könnte. Von der Kuppel dieses Bauwerkes übersieht man die ganze Stadt, und meilenweit sieht man diese erhabene Kuppel, die noch nicht durch in unmittelbarer Nachbarschaft emporschnellende Wolkenkratzer ihrer Majestät beraubt worden ist.

An diesem ersten Tage, – Isabel kannte Rom auch noch nicht, während Yngve und Claus schon auf dem Wege waren echte Römer zu werden, – gaben wir uns ganz dem ersten großen Eindruck hin. Welch ein Raum! Wie licht, wie wohlproportioniert trotz der immensen Größe. Jetzt interessierten uns auch geschichtliche, kunsthistorische und technische Einzelheiten, und abends wurde diskutiert und gelesen. Wenn wir jetzt den Werdegang dieses unvergleichlichen Domes studierten, war es etwas anderes als vorher, da noch die eigene Anschauung, das persönliche Erlebnis fehlten.

Genau genommen steht die Peterskirche gar nicht in Rom. Sie steht im Vatikan, dem Stückchen Grund und



Boden, das Eigentum der Kirche ist, dem Kirchenstaat. Diese für die Kirche außerordentlich wichtige Tatsache in diesem kurzen Bericht etwas souverän zu behandeln, mag der Papst mir verzeihen. Wenn ich heute von Rom spreche, ziehe ich die Grenzen über die heutigen staatlichen Rechtsfragen hinaus. Ich spreche von Rom als einem Fleckchen Erde, in das der ganze Vatikan als winzige Enklave eingeschlossen ist, nicht größer als das Forum Romanum, und ich sehe Rom als einen Boden beispielloser geschichtlicher Bedeutung für das ganze Abendland, der schon über zwei Jahrtausende Rom war, bevor es einen Vatikan gab. An der Stelle des heutigen Domes stand bis ins 16. Jahrh. hinein eine frühchristliche Basilika, die Konstantin d. Gr. (305–336 n. Ch.) über dem Grabe des Petrus errichtet hatte. Hier wurde Karl d. Gr. zum Kaiser gekrönt, hier nahm das „Heilige Römische Reich deutscher Nation“ seinen Anfang. Doch der alte Bau verfiel im Laufe der Jahrhunderte, so daß ein neuer Kirchenbau in Auftrag gegeben wurde, größer und prächtiger als je zuvor. Von Papst Julius II. (1506) bis zu Urban VIII. (1626), also in hundertzwanzig Jahren, während derer das Bauprojekt wiederholte Veränderungen durchmachte, entstand der Bau in seiner heutigen Gestalt unter den Händen der berühmtesten Architekten jener Zeit, die ich als einen Kulmina-



tionspunkt der Geschichte ansehe. Für diejenigen, denen die Namen Leonardo da Vinci, Michelangelo, Raffael, Tizian, Bramante, Corregio, wenig sagen, sei erwähnt, daß es auch die Zeit Luthers, Albrecht Dürers, des Kopernikus, Magalhaes und Karls V. war. Columbus' Amerikafahrten lagen nur wenige Jahre zurück.

Eine historische Bestandaufnahme dieser Art ist bei einem Rombesuch unerlässlich. Wie könnte man sonst historisch sichten, was zeitlich Jahrhunderte auseinander, räumlich aber neben- und übereinander liegt. Man geht in Rom nicht von einer zur anderen Epoche wie von einem Stadtteil in den anderen. Man muß suchen, und vielleicht haben wir es trotz der Unsummen von Reiseführern und Büchern noch schwerer als Goethe, denn Rom ist kein verstaubtes Museum, sondern eine außerordentlich lebendige Stadt und verändert ungeachtet ihres Geschichtsbewußtseins laufend ihr Gesicht. Nicht immer zum Vorteil.



Goethe sagt: „Gestehen wir jedoch, es ist ein saures und trauriges Geschäft, das alte Rom aus dem neuen herauszuklauben, aber man muß es denn doch thun, und zuletzt eine unschätzbare Befriedigung erhoffen. Man trifft Spuren einer Herrlichkeit und Zerstörung, die beide über unsere Begriffe gehen. Was die Barbaren stehen ließen, haben die Baumeister des neuen Roms verwüstet.“ –

Unser erster großer Rom-Eindruck war die Peterskirche. Sie überbrückt eigentlich die ganze Spanne unserer abendländischen Zeitrechnung. Ursprung Grab des Apo-

stels Petrus, seitdem zentraler Punkt der Christenheit, Niederschlag der Kunst in den Meisterwerken Michelangelos zu Beginn der Neuzeit, und heute lebendig wie je – niemand wird daran zweifeln, der das flutende Leben gespürt hat, das dieses Gotteshaus erfüllt, in dem stumme Andacht und bloße Schaulust, theatralische Pracht und höchste Weihe Platz haben. Höchste Ehre, hier bestattet zu sein. Pius XII. wurde diese Ehre zuteil.

Auf dem Heimweg besuchten wir kurz das Pantheon, das schönste ganz erhaltene Bauwerk des antiken Rom. Der Name „Pantheon“ bedeutet „allerheiligste Stätte“.

Der Bau ist in seiner heutigen Form fast 1850 Jahre alt und eines der Hauptwerke der Baukunst überhaupt, das, ungeachtet wiederholter Plünderungen und Spuren der Zerstörung, von seiner Großartigkeit nichts verloren hat. Der unvergleichlichen Harmonie dieses 43 m hohen und ebenso weiten Zentralraumes wird man sich erst nach wiederholten Besuchen bewußt. Es ist unerläßlich, daß man sich Zeit nimmt.

In den folgenden Tagen wanderten wir, mit dem Skizzenbuch in der Hand, stundenlang in Rom umher, durch alte winkelige Gassen, über Treppen, und verweilten in der schattigen Kühle schöner alter Kirchen, von denen fast jede im Besitz irgendeiner hervorragenden Kostbarkeit ist. In „Santa Maria Maggiore“ findet man eindrucksvolle frühe Mosaiken, in „St. Pietro in Vincoli“ Michelangelos für Julius II. Grabmal geplante Statue des Moses und die Kette, mit der nach der Legende Petrus gefesselt worden war (nach ihr heißt die Kirche, vincoli = Ketten). Wir blieben, wo es uns gefiel, entdeckten neu und kamen wieder.

Ein aus Abbildungen und der Schule jedermann bekanntes Bauwerk ist das Kolosseum, das gewaltigste Amphitheater des alten Rom. Es wurde von Vespasian begonnen, unter Titus vollendet (1. Jahrh. n. Ch.) und bot Platz für 50 000 Zuschauer. Ein architektonisches Meisterwerk, dem die schönsten und raffiniertesten Olympia-Stadions

der Neuzeit nichts Wesentliches hinzuzufügen hatten. Es liegt dort wie eine Insel, umbrandet von den Wogen des Verkehrs; zum Teil zerstört, im ganzen unzerstörbar. Man begibt sich hinein, steigt die alten Stufen hinauf zu den Rängen und läßt sich von den verwitterten Steinen blutige Geschichte zuraunen. Der Boden ist aufgerissen; ehemals unterirdische Gänge, Gewölbe und Zellen liegen frei. Die Phantasie spürt unendlicher Prachtentfaltung und Grausamkeit nach. In dieser Arena fanden Tigerjagden statt, Gladiatoren ließen ihr Leben, Märtyrer starben für ihren Glauben, Seeschlachten auf Leben und Tod ergötzen heißblütige Römerinnen. (Das Wasser wurde durch ein Rohrleitungssystem aus dem Tiber ins Kolosseum geleitet.)

Am jenseitigen Ufer des Tiber erhebt sich ein gigantischer Brückenkopf: Die Engelsburg. Kaiser Hadrian hatte dieses Monument für sich und seine Nachfolger im 2. Jahrh. n. Chr. als Mausoleum erbaut. Es sollte größer und prächtiger werden als dasjenige, das auf dem Marsfeld zu Ehren des Kaisers Augustus errichtet worden war. Das wurde es in der Tat; es wurde zur Festung. Und mehr als das. Die Engelsburg wurde in ihrer trutzigen Gestalt, ihrer in einem breiten Rund eingeschlossenen geballten Kraft zum Prototyp des klassischen Festungsbaus schlechthin. Aber es genügt nicht, dieses Bauwerk nur als Festung zu charakterisieren. Etliche Metamorphosen machte die Engelsburg durch, bis sie die endgültige Gestalt annahm, in der wir sie heute sehen. Jahrhunderte war sie lebendig; ihre Mauern spiegeln blutige und glanzvolle Geschichte wider. Festung, Kerker, Richtstätte und Palast wurde sie in einem. Zu ihr hin ließ der Borgia-Papst Alexander VI. den direkten Verbindungsweg über die alte Stadtmauer legen, auf dem man auf kürzestem Wege vom Vatikan aus zur Engelsburg gelangen konnte. Hier schloß



man sich ein und beherrschte die Stadt – uneinnehmbare Bastion, bis später neuzeitliche Waffen solche Begriffe zunichte machten. Dann hatte sie nur noch den Wert eines Museums. Aber wie in keinem zweiten ergreift uns heute noch die seltsame Nähe von Macht und Grausamkeit, Geist, Sehnsucht nach Schönheit und Leben – alles geworden aus der Begräbnisstätte eines römischen Imperators.

Ein neuer Tag. Wir sehen die Thermen des Caracalla, den Palatin, von dem aus das Forum Romanum wie ein aufgeschlagenes Geschichtsbuch vor einem liegt; Bruchstücke, die die Stürme der Zeit überdauert haben. Antike Tempelreste, gestürzte Säulen und die „Curia“, in der der Senat einst über Krieg und Frieden entschied, vermitteln uns ein vages Bild von dem Leben, das Rom einst erfüllte, als es noch eine Millionenstadt war – fast nicht vorstellbar, wenn man bedenkt, daß wenige Jahrhunderte später, zur Zeit der Völkerwanderung, die Einwohnerzahl auf 30 000 abgesunken war. Unvorstellbar im gleichen Maße Größe und Macht, Zerstörung und Verfall.

Es ist hier weder der Ort noch fühle ich mich befugt, eine eingehende Beschreibung der Bauwerke Roms zu geben. Die Geschichte eines einzigen könnte Bände füllen. Selbst eine bloße Aufzählung dürfte keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Ein Gelehrter, der dreißig Jahre in Rom lebte und seine Lebensarbeit der Forschung gewidmet hatte, gestand, Rom nicht zu kennen. Wir müssen uns ganz auf persönliches Erleben beschränken. Die Frage ist natürlich stets, was denn der Leser von subjektiven Reiseberichten hat. Weder können sie einem anderen eigenes Erleben ersetzen noch sind sie als Lehrbuch geeignet. Aber vielleicht können sie zeigen, auf welche Weise Altes, längst Bekanntes immer wieder neu erobert sein will, wie es stets von neuem eigener schöpferischer Arbeit bedarf, das schon Bekannte wieder in sich lebendig zu machen. Denn mit welchem Recht dürfen wir eigentlich von „Bekanntem“ sprechen, was wir uns nicht selbst erarbeitet haben, sondern von dem wir nur wissen, daß es dicke Bücher darüber gibt? Kein Mensch, kein Volk kann ohne Tradition leben. Niemand





darf sich einbilden, irgend etwas ganz von neuem zu beginnen, etwas aus eigener Kraft aufzubauen. Wir alle sind tausendfältig unseren Vorgängern verpflichtet. Allein was wir aus dem auf uns gekommenen Gut machen, ist entscheidend. Ich habe früher schon gezeigt, daß das auch für ganze Epochen gilt*). Wir betrachten die Renaissance als eine schöpferische Wiedergeburt der Antike. Einmal folgten wir dem Aufruf an die Bürger Roms, sich auf dem Capitol einzufinden. „Cittadini, Romani – Mitbürger, Römer! Auf zur Hundertjahrfeier des geeinten Italien zum Capitol!“ lasen wir auf den Plakaten. Wir ließen uns mit hinauftreiben, erlebten das farbenprächige Schauspiel des Aufmarsches von tausend Fahnen, eine dichtgedrängte Menschenmenge füllte den Platz, überragt von dem königlichen Reiterstandbild des Mark Aurel, das einst die Bilderstürme der Geschichte überlebte, weil man es für Konstantin gehalten hatte. „Cittadini, Romani ...“ ertönte die Stimme eines Römers, und was dann folgte, war uns nicht in allen Einzelheiten verständlich. Aber das war uns auch nicht so wichtig. Unsere Gedanken waren ganz woanders. War dies nicht der Platz, wo einst Mark Anton

nach jener unerhörten Tat die Fackel des Aufruhrs in die Herzen Roms schleuderte? „Mitbürger! Freunde! Römer! Hört mich an; Begraben will ich Cäsar, nicht ihn preisen ...“

Im Geist hörte ich jene Rede, die nicht in ihrem originalen Wortlaut, sondern erst durch Shakespeare für immer im Gedächtnis der Menschheit bleiben wird.

Das Capitol selbst lebt auch nicht mehr in der Gestalt, die es zur Zeit Cäsars hatte, sondern in der durch Michelangelo neugestalteten Form. Aber es fällt nicht schwer, jene Ereignisse des klassischen Altertums hier hineinzuprojizieren.

Michelangelo ist eines der größten Wunder Roms. Wer jemals in der Sixtinischen Kapelle den Deckenfresken Michelangelos gegenübergestanden hat und nach fünf Minuten des Hinaufschauens den Kopf senkt, weil ihn der Hals schmerzt, wird es in tiefer Beschämung tun, wenn er sich bewußt macht, daß ein einziger Mensch in nur vier Jahren dieses gigantische Werk vollbracht hat – das auszuschöpfen bloßes Anschauen nicht genügt.

*Was ist modern“, Werkzeug Deutsche Werft 2/59



Die schönste Sammlung antiker Kunstgegenstände, die ich kenne, befindet sich im Vatikanischen Museum. Ägyptische Statuen, etruskische Bronzen und Tongefäße, römische Marmorbüsten und Gläser, alte Schriften, und so fort. Hier fand ich auch das schöne Relief eines alten römischen Kriegsschiffes, welches das Titelbild wiedergibt. Also selbst im Vatikan kann man Dinge entdecken, die Bezug haben zu unserer Welt der Schifffahrt und des Seewesens. Übrigens war es durchaus nicht das einzige. Im Park der Villa Borghese begegnet man unter zahlreichen Porträtbüsten dem alten Archimedes, man trifft Columbus, oder der Name Andrea Doria reißt dem Schiffbauer eine noch nicht vernarbte Wunde wieder auf. Doch zurück zum Vatikanischen Museum. Es gibt dort ein kleines Fresko aus dem 1. Jh. v. Chr. um dessentwillen allein sich schon eine Romreise lohnt. Ich wußte davon, fand es aber nicht. Ich fragte einen Aufseher: „Wo ist denn die berühmte „Aldobrandinische Hochzeit“? Er sagte, man könne sie zur Zeit nicht sehen. „Wann denn, morgen?“ „Nein, vorläufig überhaupt nicht, der Raum wird renoviert.“ Schweigen. – Er sah wohl meine Enttäuschung. Dann fragte er plötzlich: „Interessiert es Sie sehr?“ Ich sagte: „Ich bin Maler und würde sehr gern dieses Bild sehen, das über tausend Jahre älter ist als das älteste, das ich im Original gesehen habe.“ Er führte mich in den Raum und ließ mich allein. Ich wünschte, ich könnte mich bei diesem Mann gebührend bedanken, denn er verschaffte mir ein Kunsterlebnis, das man nicht ohne Scheu Freunden mitzuteilen vermag. Ich sah ein Bild von so hoher Vollendung, daß eigentlich jeder, dem das fürchterliche „Alles schon dagewesen“ auf der Seele liegt, für immer kuriert sein müßte. Wer etwas zu sagen hat, darf beruhigt sein. Ihn braucht es nicht zu stören, daß es schon Jahrhunderte und Jahrtausende vor ihm Vollendetes gegeben



hat. Oder haben vielleicht Raffael und Tizian den Pinsel aus der Hand gelegt, weil es vor ihnen schon Meisterwerke gab? Wir resignieren heute so leicht wenn uns nichts einfällt. Ich bin davon überzeugt, daß es noch – oder wieder – schöpferische Malerei geben wird, wenn sich die Fotografie – nicht als Dokumentation, aber mit ihrem unsinnigen Anspruch auf künstlerische Bewertung, längst überlebt hat. Mag die Fotografie noch so schöne und interessante Bilder hervorbringen, wie wäre sie imstande „schöpferisch“ zu sein, Bilder zu erzeugen, die der Welt des Geistes entspringen? Beim Abschied wollte ich mich, da man mir immer versichert hatte, daß dies in Italien unerläßlich sei, mit einem Trinkgeld bedanken. Er nahm es nicht. –

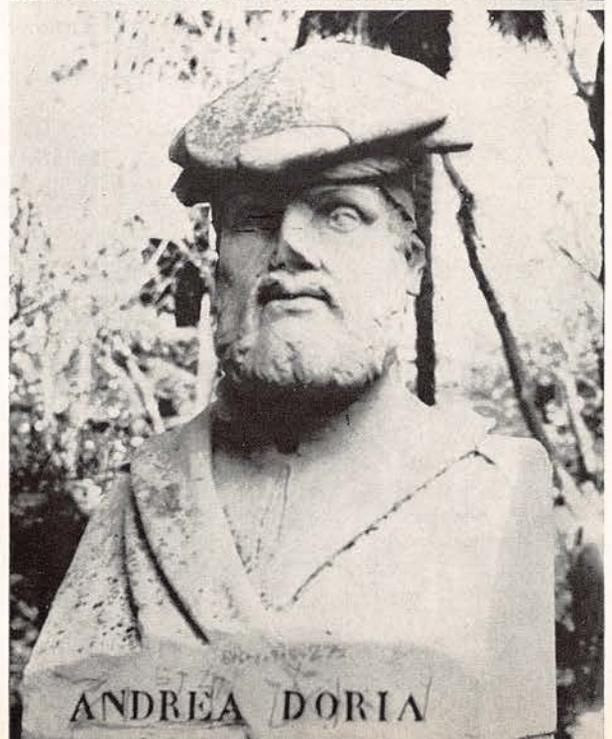
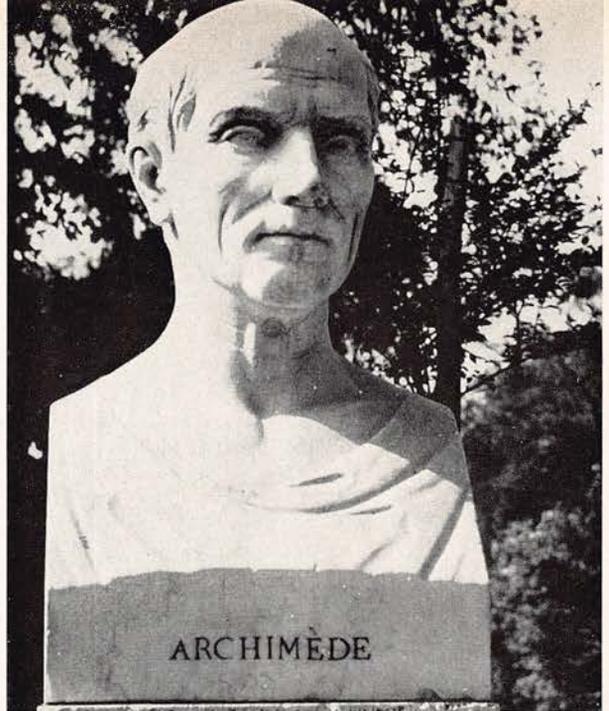
Palmsonntag rückte heran. Wir wollten St. Peter in vorörterlicher Stimmung erleben, eine ganze Messe hören, – den Papst zu sehen erwarteten wir nicht. Und gerade dies wurde das besondere Erlebnis dieses Tages. Nicht mit dem Fernglas eben erkennbar, sondern aus nächster Nähe sahen wir das ehrwürdige Antlitz. Ich muß gestehen, daß der feierlich malerische Aufzug der Schweizer Garde mit Hellebarden und Helmen, bunten Uniformen und silbernen Schießgewehren nicht ganz den Eindruck auf uns machte wie er es gewiß hätte tun sollen, denn er vertrug sich nicht mit dem, was wir eigentlich suchten. Aber gewiß gab es da Zusammenhänge, die uns Unwissenden verborgen blieben, und wir nahmen es hin. Daß der Heilige Vater von den temperamentvollen Südländern in der Kirche mit Beifallklatschen und vor der Kirche mit einem Tütkonzert von sechstausend Automobilen begrüßt wurde, empfanden wir auch als eine durchaus neuzeitliche Form religiöser Verehrung.

Noch mehrmals waren wir in St. Peter, immer war es anders, und immer war es schön. Farbige Pracht wechselte mit feierlicher Stille, unvergeßlich der Chor, der Karfreitag die Messe von Palestrina sang. Am Nachmittag des Karfreitag besuchten wir die Katakomben des Hl. Kallixtus. Die Katakomben sind Begräbnisstätten, eigentlich ganze unterirdische Totenstädte, in langen schmalen Gängen und saalartigen Grufträumen, deren Gesamtlänge man auf etwa 875 km schätzt! Die vulkanische Erde gestattet ein leichtes Bearbeiten und ist dabei recht einsturz sicher. Allerdings ist man vor Überraschungen nicht sicher. Wir erlebten, wie auf einer Straße ein Auto plötzlich mit einem Rad durch die Straßendecke brach, und ein neues Stück Katakombe zum Vorschein kam. Dies passierte nicht irgendwo außerhalb der Stadt, sondern in einer Straße, auf der täglich Italiens Staatsoberhaupt entlangfährt.

Die vielgerühmte Via Appia, die zu den ausgedehnten Katakomben vor den Toren Roms hinausführt, hat ob des nicht abreißen den Autoverkehrs heute für den, der zu Fuß dort hinauswandern will, jeden Reiz verloren.

Man muß trotz der ins Uferlose anwachsenden Autoflut den Römern nachsagen, daß sie sich bewundernswert taktvoll im Verkehr verhalten. Nicht das Pochen auf Recht regiert, sondern Umsicht und schnelles Schalten. Aber als es auf Ostern ging, nahmen die Straßenverstopfungen derartig zu, daß wir des öfteren die Flucht ergriffen und aufs Land fuhren.

Schlägt man um Rom einen Kreis mit dem Radius zwei Autostunden, findet man als Maler Kostbarkeiten, die einem der Norden versagt. Olévano, Palombara, Palestrina, Subiaco sind nur einige Namen, an die man sich sein Leben lang erinnert, wenn man einmal dort gewesen ist. Zunächst überrascht einen die Lage dieser Orte. Sie bilden nämlich die Kuppen von Bergen und, da dies meistens erloschene Vulkankegel sind, schießen diese Orte aus der Ebene empor, als wollten sie einer vergifteten Niederung entfliehen. Und so ist es in der Tat. Was heute fruchtbarer Boden ist, war einst Sumpfgebiet, in dem Malaria nicht das einzige Übel war.





Dringt man in diese Orte ein, trifft man mikrokosmisch auf das gleiche zeitumspannende Nebeneinander wie im großen in Rom. In Häusern, deren verwitterte und zerbröckelte Mauern von ihren Höhen aus gewiß noch Neros Riesenfackel, das brennende Rom, gesehen haben, sitzen Familien vor dem Fernsehschirm. Diese Häuser zu malen ist etwas anderes als die süßliche Romantik der beliebten Rothenburgbildchen. Die coloristische Delikatesse, von der die Patna dieser Mauern sind, kann man nur vergleichsweise umschreiben. Sie ist etwa dem in Worten nicht wiederzugebenden Wohlgeschmack eines sehr edlen, alten französischen Cognacs vergleichbar.

Und noch etwas müssen wir erwähnen, einen menschlichen Zug, den der heutige Italienreisende entweder geflissentlich verschweigt oder nicht bemerkt. Man trifft bei den einfachsten Menschen oft auf eine charakterliche Noblesse, gegen die die deutsche Mentalität rund heraus gesagt von einer geradezu verletzenden Grobheit ist. Diesen Zug zu bemerken ist deshalb vonnöten, da man so oft vor ganz gegenteiligen Erscheinungen gewarnt wird. Man hört von Betrügereien, Betteleien, Belästigungen und so fort. Mag es sie auch geben, ich will von anderem berichten. Man hat hinter seiner Staffelei stehend genug Gelegenheit, die Seele eines Volkes zu studieren. Neugierig bzw. „interessiert“ ist der

Mensch nun mal von Natur aus; da kann man nichts machen, wo gemalt wird, gibt es Zuschauer. Man soll natürlich nicht zu empfindlich sein, aber es ist so, daß einen das manchmal einigermaßen gleichgültig läßt, es zuweilen aber unerträglich ist. Verstehen kann das jeder, denn wer würde es sich z. B. gefallen lassen, daß man ihm beim Briefe schreiben über die Schulter sieht?

Dieser Betätigung ist die Malerei tatsächlich zu vergleichen, denn es ist immer eine gewisse Selbstentäußerung, wenn man etwas auf ein leeres Papier oder eine Leinwand zaubern soll. Weil dies nun jeder versteht, ist es eine Charakterfrage wie er sich verhält. Die einen machen einen Bogen um den Maler, um seine schöpferischen Kreise nicht zu stören. Dies sind die nobelsten. Andere werfen einen flüchtigen Blick, machen ein Kompliment und verschwinden. Auch diese sind sehr sympathisch. Die nächsten nicken sachverständig und betonen, daß sie „sämtlich auch“ malen. Die sind schon unangenehmer. Und schließlich gibt es Leute, die nicht wegzuprügeln sind. Die sind unerträglich. Wenn man ihnen in die Augen sieht, gucken sie schnell nach dem Motiv, dann wieder auf die Leinwand und vergleichen mit dem Starrsinn eines Finanzprüfers, ob der Baum auch an der richtigen Stelle steht. Ich will nicht erzählen, wo es solche Leute gibt. Aber in Olévano, unweit von Rom, gab es



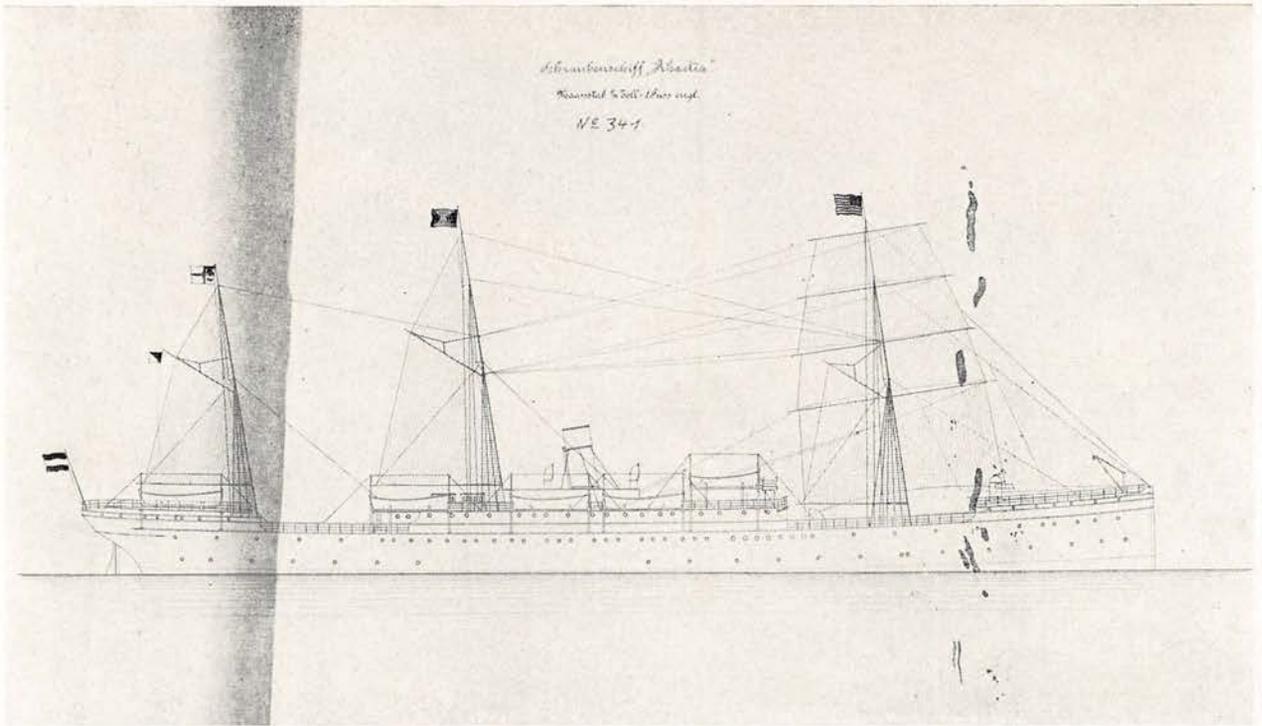
ganz einfach Menschen, die vor ihren Häusern saßen, strickten und erzählten, und die einen völlig in Ruhe ließen. Als ich einmal ein Bild fertig hatte und alles stehen ließ, fortging, um nach einem neuen Motiv auszusuchen, kamen sie selbst dann nicht, als Isabel ihnen zu verstehen gab, daß sie sich das Bild ruhig ansehen dürften. Sie kamen erst, als ich wieder da war und sie selbst einlud. Und dann kamen sie mit Brot und Wein. Ganz ähnliches erlebten wir in Subiaco.

Die ganze römische Zeit war in gleicher Weise reich an Kunsteindrücken und beglückenden menschlichen Erlebnissen. Zu diesen zählte auch die Begegnung mit „unserem“ Erzbischof, die Freundschaft zu nennen nur die Kürze der Zeit und der Abstand verbieten, der einen nichtkatholischen Fremdling a priori von einem hohen geistlichen Würdenträger der Ewigen Stadt trennt.

Man kann sich von Reiseleitern durch die Gegend schleifen lassen, die einem alles erzählen, was sie gelernt haben; mehr wert ist, weniger zu sehen, aber es selbst zu entdecken. Noch schöner ist indessen, wenn einem an der Seite eines solchen Mannes in echter väterlicher Führung der Sinn für all das aufgeschlossen wird, an dem man allein trotz allen Interesses aus kindlicher Unwissenheit vorübergehen würde.

Innerhalb und außerhalb des Vatikans durften wir an solchen Wegen durch die Geschichte teilhaben. Zutiefst erlebten wir Tag für Tag, wie reich das Leben ist, daß es nur an uns liegt wenn wir nichts daraus machen; daß es andererseits jedoch nie unser eigenes Verdienst ist wenn uns die Gnade des großen Erlebnisses zuteil wird.





Dampfer „Rhaetia“, Bau-Nr. 341, 3553 Br.T., 1882 für die Hamburg-Amerika Linie gebaut

Aus der Vergangenheit der Reiherstiegwerft (9) Fortsetzung

Bismarcks nationalstaatliche Wirtschaftspolitik

Den guten Jahren folgen schwächere. Der Rückgang ist sogar beträchtlich. Den sechs Dampfern des Jahres 1883 folgt 1884 nur ein einziger Seeschiff-Neubau, zudem ein relativ kleiner, der D. „Stockholm“ mit 607 Br.T. für

Gehrckens; im übrigen muß man mit der Bestellung der Finanz-Deputation auf eine Schute vorlieb nehmen. 1885 werden ein kleinerer Dampfer, die „Silvia“ mit 893 Br.T. für Kirsten, die „Francia“ (2138 Br.T.) für die Hapag und ein Dienstfahrzeug für die Finanz-Deputation gebaut. Das Jahr 1886 bringt nur einen größeren Neubauftrag, den D. „Campinas“ (2205 Br.T.) für die Hamburg-Süd, dazu zwei Alsterboote, die man eigentlich gar nicht mehr hatte bauen wollen, einen Leichter für Woermann und einen Barkassenneubau für den Eigenbedarf. Die Dividende geht auf 5%, 3% und 0% im Geschäftsjahr 1886/87 zurück.

*

Wieder einmal wirken Spekulationskrisen des Auslandes auf Deutschland zurück. In der Aufschwungsperiode 1879/82

Seedampfer-Neubauten 1879—1883

Auftraggeber	Baujahr	Bau-Nr.	Name	Br.T.
Woermann	1879	323	Aline Woermann	1279
"	1880	336	Carl Woermann	1941
"	1883	355	Anna Woermann	1110
"	1883	356	Erna Woermann	1110
Kosmos	1880	335	Menes	1714
"	1881	340	Neko	1718
"	1883	349	Kambyses	1824
"	1883	350	Totmes	1808
Hamburg-Süd	1881	338	Petropolis	1989
"	1882	342	Pernambuco	2027
"	1882	345	Lissabon	2000
Hapag	1879	331	Thuringia	1964
"	1882	341	Rhaetia*)	3553
"	1883	351	Hungaria	2036
Kingsin-Linie	1880	337	Massalia	1715
"	1882	343	Polyhymnia	1454
Dampfsch.-Rhed. Hansa (Laeisz)	1881	339	Grasbrook	1935
Sauber Gebr.	1882	344	Emma Sauber	1307
Eichmann	1883	346	Napoli	1292
Kirsten	1879	322	Ophelia	801

*) Der D. „Rhaetia“ und sein Schwesterschiff „Rugia“ vom Stettiner Vulcan sind die ersten großen Neubauten für die New York-Linie, die die Hapag von deutschen Werften ausführen läßt.



Carl Laeisz und der Aktionär, der höhere Dividenden fordert

Alsterdampfer „Condor“, Bau-Nr. 363, im Krisenjahr 1886 gebaut. Im Hintergrund die Straße „An der Alster“

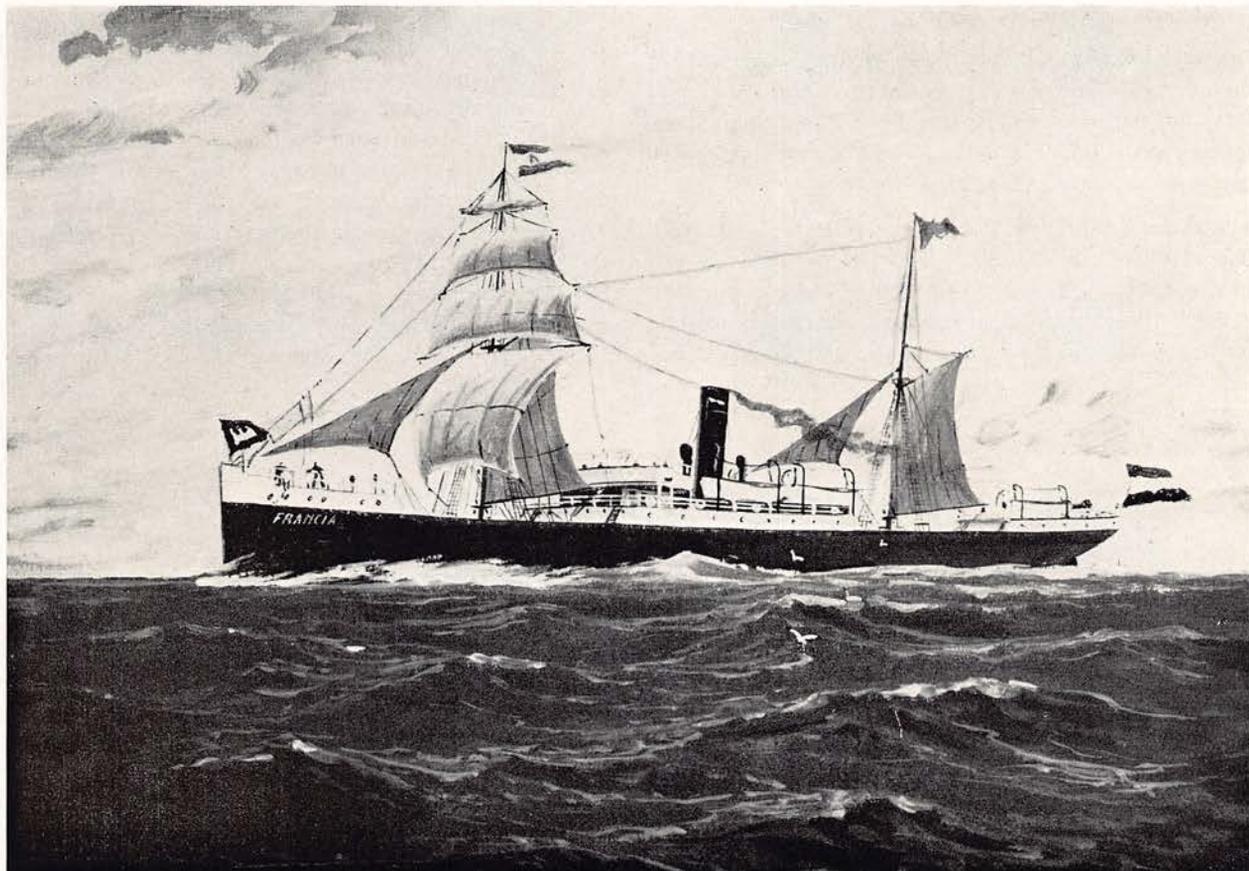


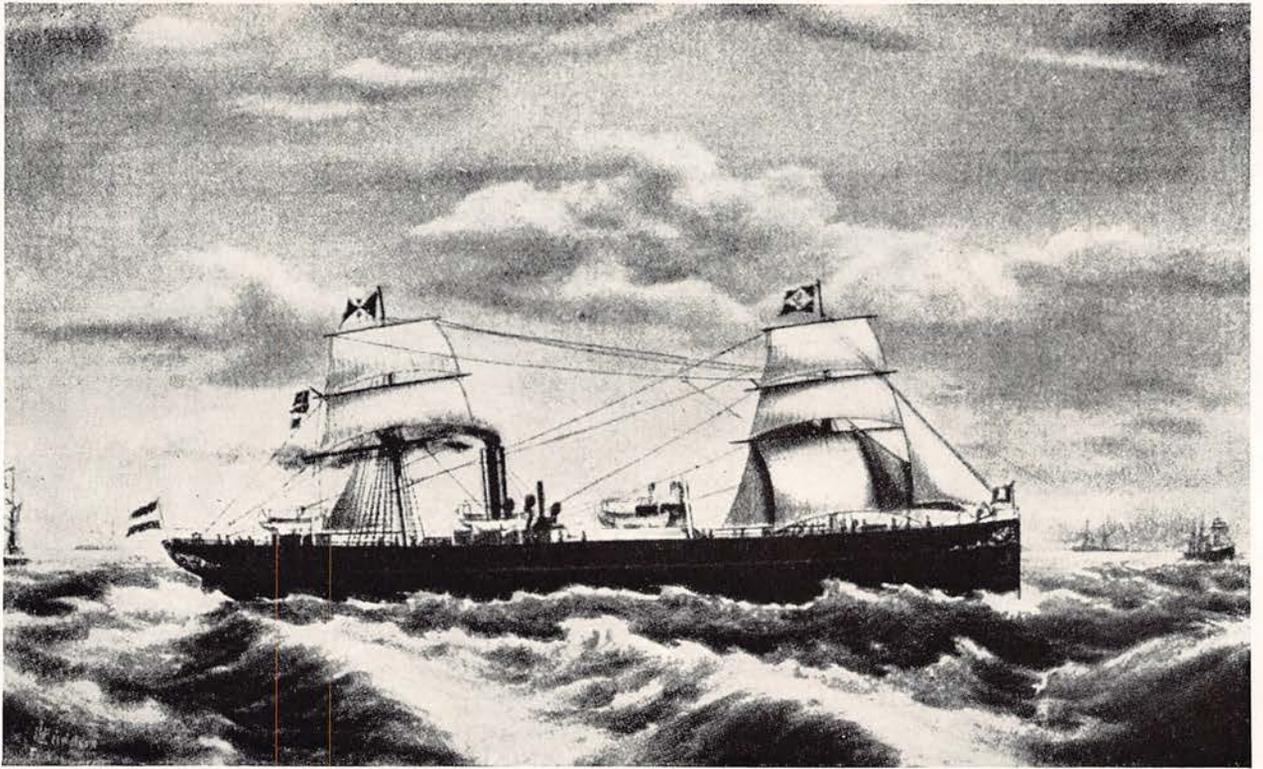
hatten die deutsche Eisenproduktion und die deutsche Dampferflotte um je 50 % zugenommen. Nun stagniert die wirtschaftliche Entwicklung wieder, weil es 1882 in Paris zu einem Bankskandal gekommen war, weil 1884 die amerikanische Eisenbahnpekulation zusammengebrochen war, weil der plötzliche Geldmangel in diesen beiden Industriestaaten den zwischenstaatlichen Handel in aller Welt beeinflußt und den Mut zum Risiko weit hin lähmt.

Die Krise löst in den Hamburger Bank- und Reedereikontoren weitreichende Veränderungen aus. Der Segelschiffreeder Carl Laeisz, ein Mann der neuen Zeit, der an allen Hamburger Aktienreedereien beteiligt ist und 1883 den Vorsitz im Aufsichtsrat der Hamburg-Süd und der Hapag übernommen hat, macht zunächst seinen Einfluß

zur Ordnung der Nordamerikafahrt geltend. 1886 schließt sich die Carr-Linie, die seit 1881 die New York-Route bedient, mit Slomans Unionlinie zusammen und bildet einen Pool mit der Hapag; der Passageagent der Carr-Linie, Albert Ballin, wird an die Spitze der Passageabteilung der Hapag berufen und 1888 die Betriebsgemeinschaft Hapag-Carr-Sloman hergestellt. Das Fahrgastgeschäft ist nach wie vor lohnend, 1881—1890 verlassen 1 453 000 Auswanderer ihre Heimat, sie kommen vor allem aus den ostelbischen Gebieten. Zur Finanzierung des Ausbaus der Hapag wird das Aktienkapital 1887 auf 16,25 Mill. M erhöht; 1888, 1889 und 1890 erfolgen drei weitere Kapitalerhöhungen um 6,25 Mill. M, um 2,5 Mill. M und um 5 Mill. M auf insgesamt 30 Mill. M. Die Aktienemissionen besorgt in der Hauptsache die Norddeutsche Bank, an deren Spitze

Dampfer „Francia“, Bau-Nr. 359, 2138 Br.T., 1885 für die Hamburg-Amerika Linie gebaut





Dampfer „Curityba“, Bau-Nr. 367, 2430 Br.T., Baujahr 1887, erster für die Hamburg-Süd gebauter Dampfer mit Doppelboden und elektr. Licht

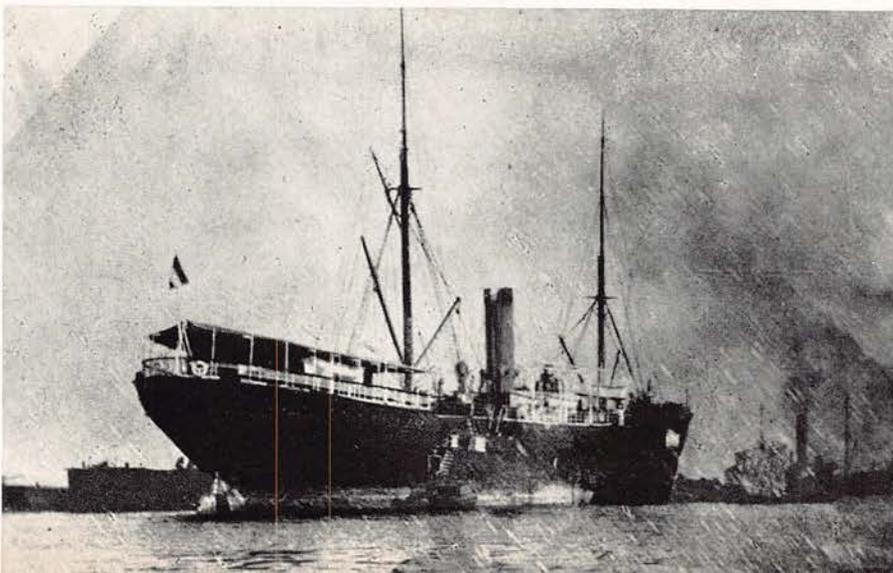
Max von Schinckel steht. Carl Laeisz sitzt zwar im Aufsichtsrat der Vereinsbank, der Bank der Hamburger Kaufleute; dennoch unterhält er enge Beziehungen zu Schinckel, einem der Wegbereiter einer weiter ausgreifenden, imperialen Finanzpolitik.

Die Dampfsch.-Rhed. Hansa, die Laeisz 1881 zusammen mit Bolten gegründet hat, gibt Mitte der 80er Jahre die Trampfahrt auf und geht zur regelmäßigen Kanadafahrt über; 1889 wird das Aktienkapital auf 5 Mill. M verdoppelt; auch hier besorgt Schinckel die Finanzierung.

Als 1888 auf Initiative Slomans die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft gegründet wird, beteiligt sich Laeisz auch an diesem Unternehmen, in diesem Ausnahmefall besorgt die Deutsche Bank die Aktienemission. Die Verbindung zwischen Carl Laeisz und Adolph Woer-

mann kommt 1886 zustande. In diesem Jahr gliedert Woermann aus seinem Handelsunternehmen die Reederei aus und wandelt sie in eine Aktiengesellschaft um, an der sich Laeisz beteiligt. Woermann, der andere große Hamburger Reeder jener Zeit, übernimmt es nebenbei, die Interessen der Hamburger und deutschen Seeschifffahrt in der Politik zu vertreten. Seit 1880 ist er Abgeordneter der Hamburger Bürgerschaft, 1884 wird er in den Reichstag gewählt. Bismarck begrüßt ihn als „königlichen Kaufmann“. Treitschke nennt ihn später den „ersten Vertreter deutscher Macht im Ausland“; und Ballin meinte später, Woermann sei der „größte Hanseat gewesen — energisch und steifnackig“.

Mit Carl Laeisz und Adolph Woermann ist in die Führung der modernen deutschen Überseeschifffahrt eine neue Generation gelangt, die weniger an die Tradition des



Dampfer „Oceana“, Bau-Nr. 374, 2582 Br.T., 1888 für die Kingslinie gebaut, später unter gleichem Namen im Besitz der Hapag

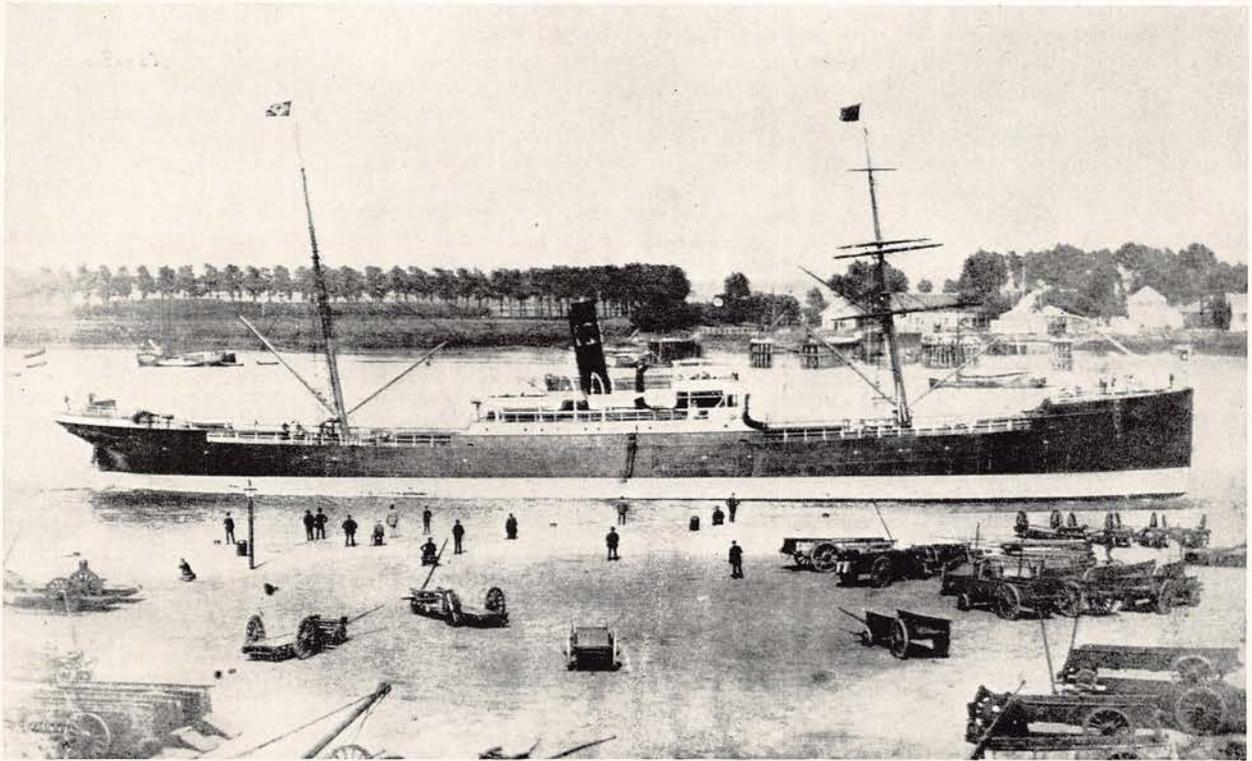
eigenen Handelshaus und der engeren Heimat gebunden ist; sie fühlen sich als wirtschaftliche Repräsentanten Deutschlands und beziehen die wachsende Macht des Reiches nüchtern mit in ihre geschäftlichen Überlegungen ein. In Max von Schinckel finden sie einen Bankdirektor und Bundesgenossen von gleicher Gesinnung.

Durch Schinckel, der seit 1879 dem Aufsichtsrat der Reiherstiegwerft angehört, ist die enge Verbindung zwischen den Hamburger Aktien-Reedereien und der Werft hergestellt. Die Werft wird weiterhin und verstärkt für die großen Reedereien Seeschiffe zu bauen haben, nun allerdings unter neuer Direktion: C. Hornbeck hat die tech-

weiteren Flußfahrzeugen erringt die neue Leitung der Reiherstiegwerft einen schönen Anfangserfolg. Die Dividende steigt entsprechend an und erreicht nach 4, 7 und 9 % den Höchststand von 14 % im Geschäftsjahr 1890/91.

*

Sehr zustatten gekommen ist dem Handel, der Schifffahrt und dem Schiffbau der Wirtschaftsaufschwung in Argentinien, Uruguay, Australien und anderen Überseeländern gegen Ende der 80er Jahre. Die Bevölkerungszunahme in den Industrieländern hatte — trotz Schutzzoll — die Nachfrage nach Getreide, Fleisch und Wolle aus Übersee



Dampfer „Steinhöft“, Bau-Nr. 371, 2479 Br.T., 1888 für die Dampfsch.Rhed. Hansa gebaut, später als „Canadia“ im Besitz der Hapag

nische und G. Berlien die Finanzdirektion übernommen. Mit diesen 13 Seeschiffen und 2 Leichtern sowie zwei

Seedampfer-Neubauten 1887—1890

Auftraggeber	Baujahr	Bau-Nr.	Name	Br.T.
Hamburg-Süd	1887	367	Curityba	2430
"	1888	368	Belgrano	2578
"	1887	369	San Nicolas	.
"	1889	375	Paraguassu	2668
"	1889	377	Patagonia	3122
Kosmos	1889	372	Pentaur	2803
"	1889	376	Herodot	2848
Hapag	1880	370	Flandria	2041
"	1890	383	Venetia	2891
"		381/82	Leichter	je 322
Dampfsch.-Rhed. Hansa (Laeisz)	1888	371	Steinhöft	2479
Deutsch-Austral	1889	373	Solingen	2874
Kingsin-Linie	1888	374	Oceana	2582
Deutsche Ost-Afrika- Linie	1890	380	Kaiser	2900

gesteigert. Die Exporterlöse der Überseeländer verlockten zu umfangreichen Investitionen. 1887/89 entstanden allein in Argentinien 250 Aktiengesellschaften mit über 750 Mill. \$ Kapital. Die argentinischen Importe stiegen sprunghaft an. Forciert wurde besonders der Eisenbahnbau, 1883 hatte das Land an die 3000 km Bahnlinien, nun kamen Jahr für Jahr neue Strecken hinzu, allein 1889 wurden Bahnbaukonzessionen über weitere 120 000 km erteilt. Da die Mittel des Kapitalmarktes nicht ausreichten, geht die argentinische Regierung zur Steigerung des Bargeldumlaufs über, es drohen Inflation und ein neuer, ein überseeischer „Gründerkrach“, wie ihn die älteren Industriestaaten vorher schon verschiedentlich erlebt haben. In den Industriestaaten sinnen die Leiter in Industrie, Handel und Finanz darüber nach, wie diesen ziemlich regelmäßig wiederkehrenden Störungen einer kontinuierlichen Wirtschaftsentwicklung zu begegnen sei.

Was bedeutet uns die Arbeit?

Ist die Arbeit nur „Mittel zum Zweck“, ist sie eine lästige Pflicht, um den Lebensunterhalt zu bestreiten, oder ist sie Lebensinhalt, Berufung, inneres Bedürfnis und gleichzeitig beste Entwicklungsmöglichkeit der univ ersellen Natur des Menschen?

Wenn wir nach Sinn und Bedeutung der Arbeit fragen, müssen wir weit ausholen. Bei manchem der Völker des Altertums galt die Arbeit als etwas Erniedrigendes, was den Menschen an der Entfaltung seiner Tugend hinderte. Die Kirchenväter späterer Zeiten bewerteten die Arbeit bereits entschieden höher — und Martin Luther führte den Begriff der Arbeit als „Grundlage und Schlüssel zum Leben“ in das moderne Denken ein. Aus dem Gewerbe wurde der Beruf, zu dem man sich „berufen“ fühlte.

Wir wissen, daß unsere Arbeit keinem anderen Ziel dient als der Herstellung des Produkts. Auch die Einzelheiten der täglichen Arbeit bleiben sinnvoll, wenn sie für den Schaffenden sämtlich in Beziehung zu dem Ergebnis seiner Arbeit stehen. Der Schaffende kann seine Arbeit in allen ihren Teilen übersehen, überwachen und beurteilen. Er kann so aus seiner Arbeit lernen, er kann dabei seine Fähigkeiten entdecken, entwickeln und nutzen. Die Erwerbstätigkeit des Schaffenden bestimmt seine ganze Lebensweise. Alle Sorgfalt und Aufmerksamkeit gilt der Güte des Erzeugnisses und seiner fachgerechten Herstellung. Zwischen dem Schaffenden und seinem Erzeugnis besteht eine innere Beziehung. Weil der Erzeuger das Produkt nicht als sein rechtmäßiges Eigentum betrachten kann, muß es ihm zumindest psychologisch gehören. Er weiß, was er an Mühe, Können und Fleiß hat aufbringen müssen; er muß in dem Erzeugnis noch sein eigenes Können und seine eigene Mühe deutlich sehen und spüren. Selbst wenn an einem Arbeitsplatz nur ein Teil des Ganzen geschaffen wird, so weiß der Arbeitende doch um seinen Anteil am Ganzen und bereift darum auch den Sinn seiner Mühe.

Der Schaffende ist für seine Arbeit verantwortlich. Diese Verantwortung formt seine Persönlichkeit. Dabei ist die Entwicklung der Persönlichkeit durchaus nicht Ziel und Zweck der Arbeit; sie ergibt sich vielmehr von selbst aus der Hingabe und dem Eifer, mit denen die Tätigkeit ausgeübt wird. Die Arbeit enthüllt der Welt sein Wesen und seine Fähigkeiten.

Die Lehrlingsausbildung soll freilich mehr sein als nur die Vermittlung beruflicher Fertigkeiten und Kenntnisse. Die Lehrwerkstatt soll eine Stätte der beruflichen und menschlichen Erziehung sein, die die Jugendlichen für das Leben und die rauhe Wirklichkeit vorbereitet. — Jede ernste Arbeit, die als angenehme Beschäftigung empfunden wird, ist zugleich auch Spiel; wie umgekehrt schon dem Kind das Spiel ernsthafte und angenehme Beschäftigung zugleich ist. Für den schaffenden Menschen dieser Art stellt die Arbeit den Inbegriff des Lebens dar. Beruf und Berufung werden identisch und zum treibenden Lebensimpuls.

Die Verlagerung des Schwergewichts von der ländlichen Welt des kleinen Unternehmers in die städtische Welt des abhängigen Angestellten hat eine weitgehende Entfremdung des Arbeitenden vom Produkt und vom Arbeitsvorgang mit sich gebracht. Das liegt im wesentlichen in der modernen Arbeitsteilung begründet. Diese bedeutet aber nur, daß der einzelne nicht am ganzen Herstellungsprozeß vom Anfang bis zum Ende beteiligt ist. So kann es sein, daß die Arbeit für den einzelnen den Sinn verliert, da er sie nicht im Zusammenhang begreift. Dabei sollte jedoch nicht vergessen werden, daß die Arbeitsteilung eine Spezialisierung bewirken kann, die das Niveau der zum Einsatz kommenden Fähigkeiten des einzelnen sogar erheblich steigert.

Daß heute alles Streben auf Geld gerichtet ist, rührt in erster Linie daher, daß der Arbeit jeder sonstige, in ihr selbst liegende Sinn verlorengegangen ist und wirtschaftliche Motive ausschlaggebend sind. Seitdem die technischen Vorgänge immer weniger Befriedigung bieten können, bemüht sich der Arbeitende, anderen mit dem Beruf zusammenhängenden Dingen einen Sinn abzugewinnen. Die Tatsache, daß man mit dem Beruf verbundene Aufgaben rasch und geschickt zu lösen versteht, kann durchaus ein Gefühl berechtigten Selbstbewußtseins erwecken, und allein der Umstand, bei einer bestimmten Firma beschäftigt zu sein, kann tiefe Befriedigung schaffen.

Eben weil die berufliche Arbeit den größten Teil unseres Lebens ausfüllt, muß man auch einen großen Teil von dem, was man vom Leben überhaupt erwartet, in seiner Arbeit finden können.

Immer wieder stehen wir irgendwelchen Konflikten gegenüber, die nicht einfach zu umgehen sind. Da jedermann diesen Schwierigkeiten gegenübersteht, ist ihre Klärung und Überwindung für uns alle von Interesse. Am Arbeitsplatz werden diese Nöte noch besonders kritisch. Sicher liegt es dann an uns, viele menschliche Reibungsflächen zu verringern und eine freundliche Arbeitsatmosphäre zu schaffen. Die sozialen Leistungen der Arbeitgeber wuchsen ständig, die sozialen Grenzen haben sich verwischt, und die Bildungs- und Erziehungsmöglichkeiten haben längst aufgehört, Privilege der Begüterten zu sein. Die Industrie hat den Menschen aus einem Zustand der Sklaverei befreit. Wer ironisch von den „Segnungen der Zivilisation“ spricht, übersieht, daß meistens nur der Mensch versagt, weil er über seinen Schatten springen will!

Vor hundert Jahren bestand das Urproblem des Daseinskampfes im Sattsein, im Dach-über-dem-Kopf-haben und im Gesundbleiben. Heute gehören — schon bei der jungen Generation — zahllose andere Dinge zum „ordentlichen“ und „vernünftigen“ Leben. Das alles wird jeder von uns gewiß schon selbst erfahren und sich dabei gefragt haben, ob das Heute nicht doch viel Grund bietet, zufrieden und maßvoll zu sein. —

Heinz Günther Ihme

Für die vielen Glückwünsche, Ehrungen und Aufmerksamkeiten anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank. Günter Rodriguez

Für die zahlreichen Aufmerksamkeiten anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen aufrichtigsten Dank. Nowacyk

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

Für die vielen Glückwünsche, Ehrungen und Aufmerksamkeiten anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank. Gerhard Zotzmann

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

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

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

Hier spricht der Unfallschutz!

Was dem Sicherheitsingenieur bei seinen Rundgängen auffiel

Der **Transport von Schiffbaublechen** wird stellenweise noch sehr leichtfertig gehandhabt.

Es ist äußerst gefährlich, Platten mit nur zwei Klauen in der Mitte anzufassen und sie dann von Hand in Balance zu halten. Genau so gefährlich ist es 4 Plattenzangen an den Ecken anzusetzen und so den horizontalen Transport durchzuführen. Plattenzangen sind ausschließlich für eine senkrechte Belastung gebaut.

Falsch angeschlagene Platten können leicht abrutschen und Füße und Unterschenkel sind dann in Gefahr abgequetscht zu werden.

Darum: Waagerechtes Anheben von Platten, außer mit Magnettraverse, nur durch Plattenbaum mit 4 Klauen.

Das Mitfahren auf Werftfahrzeugen

Immer wieder trifft man Männer an, die sich sagen: „Besser schlecht gefahren, als gut gelaufen.“ Sie wissen nicht, in welche Gefahr sie sich begeben wenn sie sich auf die Ladefläche eines E- oder Dieselkarrens setzen und die Beine hinunterbaumeln lassen. Nicht nur, daß sie bei ruckweisem Fahren hinunterfallen und Arme und Beine brechen können, beim Vorbeifahren an festen Bauteilen oder beim Passieren von anderen Fahrzeugen sind die Beine der Mitfahrer in Gefahr gequetscht zu werden. Nach den Unfallverhütungsvorschriften ist das Mitfahren grundsätzlich verboten, der Zuwiderhandelnde kann bestraft werden.

Also: weg von den Karren, für den Kreislauf ist das Laufen auch viel gesünder.

Unfallschutzstiefel werden auch noch nicht in dem Maße getragen, wie es notwendig wäre. Immer wieder kommen Zehenverletzungen vor, die sich doch durch das

Tragen von Unfallschutzstiefeln hätten vermeiden lassen. Dabei ist es doch jedem so leicht gemacht sich ein Paar Schutzstiefel, die zudem noch durch einen Zuschuß der Werftleitung verbilligt sind, auszusuchen. Der Preis wird in 4 wöchentlichen Raten vom Lohn einbehalten.

Bedenke, heile Zehen und trockene Füße werden für diese paar Mark eingehandelt.

Die **Fahrbahn der Dockbrücke** war schon einige Male Unfallort, dann nämlich, wenn die Fußgänger nicht den **rechten Fußsteig** benutzen, sondern die Fahrbahn begehen. Gerade jetzt, wo Schiffe mit umfangreichen Bodenschäden repariert werden, ist die Dockbrücke fast ständig mit Fahrzeugen belegt. Sie bringen die alten Platten herauf und die neuen hinunter und gebrauchen die volle Breite der Fahrbahn. So ist es für Fußgänger mit Lebensgefahr verbunden, sich an den überstehenden Platten vorbeizudrücken, zumal bei nassem Wetter, wenn die Fahrzeuge noch rutschen.

Also: zur eigenen Sicherheit nur die Seitenfußwege an der Dockbrücke benutzen.

Bei der Reparatur unter dem Schiffsboden sollten viel mehr **Schutzbrillen** und **Schutzhelme** getragen werden. Die letzte Großreparatur an der „Vesta“ z. B. brachte mehrere Augenverletzungen. Gerade als ein Mann nach oben sah, fielen einzelne abgeschlagene Teilchen von oben und verletzten das ungeschützte Auge.

Und bei dem „Hochkommen aus gebückter Stellung“ hat sich mancher eine Beule, wenn nicht ein Loch im Kopf zugelegt.

Man sollte doch einen Schutzhelm tragen, dann wäre manche äußerst schmerzhaft Kopferletzung von vornherein unmöglich.

Berndt



Unsere Werftkomödianten
im Spiegel der
Weltpresse ...

Finkenwerder Inselpost
„Dat Whiskyschipp“ - ein voller Erfolg
Beifall für die gelungene Aufführung der „Werftkomödianten“

dt. Finkenwerder, Günther Sigmund, der seit 1936 als Schauspieler und erfolgreicher Spielleiter an der Ohnsorg-Bühne wirkt, hat sich in den letzten 13 Jahren auch als Autor plattdeutscher Bühnenwerke bewährt. Sigmund kennt sich auf den Brettern, die die Welt bedeuten, aus, und so gibt er auch dem von den „Werftkomödianten“ aufgeführten Kriminalstück „Dat Whiskyschipp“ dem Theater, was des Theaters ist.

Auf dem Motorschiff „Hilligen Lei“ passiert so allerhand! Es wird viel geknallt, und zwei Tote bleiben auf der Strecke. Denn Verbrecher haben sich als blinde Passagiere auf dem Schiff, das auch sonst nicht ganz stubenrein ist, eingeschmuggelt, siehe Whiskyschipp. Doch Happy-End: Rauschgift werden geschmuggelt, und auch ein verlobtes Paar fehlt am Ende nicht.

Den Werftkomödianten liegen solche Stücke wie dieser „Krimische“ und führten „Dat Whiskyschipp“ zum Erfolg. Das bewies der Beifall nach dem Aktschluß. Anteil an diesem Erfolg hatten vor allem Werner Dittes als Käppen der „Hilligen Lei“, Walter Spehr (Bestmann Reimers) und nicht zuletzt Erwin Sauter, der als Rauschgift-Schmuggler eine ausgezeichnete Figur auf die Bretter stellte. Die anderen Mitwirkenden: Helmut Henschel, Jungmann auf dem Schiff und verkappter Kriminalist, Kapitänsfrau (Helga Sendobry), Ulrike, Schwester des Verbrechers Konaski (Inge Senf), Heinz Uhlendorf (Kriminalinspektor) waren redlich bemüht, ihren Rollen gerecht zu werden.

Helmut Heitmann zauberte eine großartige Leistung! Auf die Bühne. Eine räuschkulisse verdient dabei mit einbezogen zu werden. Bei der Regie war Irmgard Laddeys sichere Führung zu spüren.

Rehbock schwamm durch Köhlfließ
Finkenwerder. Ungewöhnlicher Alarm für Finkenwerder Feuerwehr: „Ein Rehbock schwimmt im Köhlfließ und droht zu ertrinken!“

Nach diesem telefonischen Anruf eines Passanten rückte sofort ein Zug aus. Richtung Köhlfließ. Der Rehbock durchquerte jedoch inzwischen breiten Wasserarm vom Jachthafen bis Finkenwerder Seemannsschule, kletterte unbeschadet an Land und stob davon.



Wilhelm Köhler



Ernst Rhode



Richard Breitsprecher



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Ehrung der Jubilare am 28. 4. 1961

40 Jahre:

Wilhelm Köhler, MeisterKupferschmiede
 Ernst Rohde, MeisterSchweißerei
 Richard Breitsprecher, Nieter 202

25 Jahre:

Theodor Nowacyk, MeisterSchweißerei
 Franz Sempert, MeisterEisenlager
 Fritz Wulff, techn. Angestellter MR
 Ernst Brümmer, Vorarbeiter 237
 Hans Holst, Vorarbeiter 201
 Günther Rodrigues, Vorarbeiter 651
 Adolf Behr, Behauer 226
 Carl-Otto Biel, Maschinenschlosser 652
 Ernst Bischof, Fräser 653
 Otto Bröker, Kupferschmiedhelfer 255
 Emil Burdinski, Anstreicher 223

Kurt Dreyer, Schlosser 254
 Wilhelm Jedamzik, Arbeiter 221
 Ernst Jürs, Stellagenbauer 206
 Heinrich Kielau, Vorhalter 202
 Theodor Köhler, Maschinenbauer 252
 Emil Kreisch, Schiffbauer 601
 Henry Meier, Bote 329
 Johann Ramminger, Schweiß-Kontrolleur 226
 Martin Reckmann, Elektriker 262
 Kurt Rohde, Matrose 240
 Konrad Rommel, E-Schweißer 626
 Alfred Schulz, Maschinenschlosser 652
 Karl Schwarz, Anschläger 240
 Wilhelm Steffen, S-Zimmermann 243
 Carl Stein, Anschläger 259
 Emil Warncke, E-Schweißer 259
 Stephanus Wendt, E-Karrenfahrer 284
 Gerhard Zotzmann, Maschinenbauer 651



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

M'Schlosser Karl-Heinz Lucks mit Fr. Ilse Fuhrmann am 17. 2. 1961
 Werkzeugmacher Dieter Schlage mit Fr. Jutta Lück am 10. 3. 1961
 Helfer Hans Scheffe mit Fr. Erika Moritz am 23. 3. 1961
 E'Schweißer Felix Wirweitzi mit Fr. Inge Koch am 7. 4. 1961
 Dreher Gerd Zander mit Fr. Hannelore Hielscher am 14. 4. 1961
 S'Zimmerer Eckart Krüger mit Fr. Bärbel Gressmann am 21. 4. 1961
 S'Zimmerer Uwe Siegmund mit Fr. Anke Warnecke am 28. 4. 1961
 Anstreicher Robert Wulf mit Fr. Ursula Koch am 28. 4. 1961
 Schlosser Wilfried Heesch mit Fr. Elke Gebauer am 28. 4. 1961
 Helfer Gerhard Hellwig mit Fr. Karin Penz am 3. 5. 1961
 Kreuzer Kurt Robitzki mit Fr. Erna Lütje am 5. 5. 1961
 S'Bauer Siegfried Wollenberg mit Fr. Erika Wydra am 5. 5. 1961
 S'Zimmerer Heinz Müller mit Fr. Walfrieda Rickmann am 12. 5. 1961

Geburten:

S o h n

Brenner Horst Maskos am 25. 3. 1961
 Schlosser Heinz Voss am 29. 3. 1961
 E'Schweißer Engelbert Jelinek am 5. 4. 1961
 Schlosser Robert Schulz am 5. 4. 1961
 Vorarbeiter Herbert Weidemann am 10. 4. 1961
 E'Schweißer Harry Chudzian am 13. 4. 1961
 Zimmerer Günter Kreckler am 13. 4. 1961
 Reinemachefrau Else Pretzer am 15. 4. 1961
 Helfer Josef Christl am 16. 4. 1961
 Schlosser Paul Bergen am 18. 4. 1961
 Helfer Werner Ebeling am 20. 4. 1961
 S'Zimmerer Wolfgang Menges am 20. 4. 1961
 Anstreicher Horst Burdinski am 22. 4. 1961
 Helfer Johann Leistner am 29. 4. 1961
 Schlosser Rudolf Schmidt am 1. 5. 1961
 Schlosser Günther Lensch am 2. 5. 1961
 angel. Schiffbauer Johann Speichert am 6. 5. 1961

T o c h t e r

angel. S'Bauer Klaus Werner am 6. 4. 1961
 Ing. Günther Mewes am 17. 4. 1961
 Brenner Siegfried Schelling am 17. 4. 1961
 Schiffbauer Rudolf Eichler am 21. 4. 1961
 Schmied K.-H. Heidmann am 22. 4. 1961
 Helfer Gerd Lütkemeyer am 22. 4. 1961
 Schlosser Günther Behrens am 25. 4. 1961
 Schiffbauer Reinhard Kloschies am 25. 4. 1961
 Helfer Berthold Eichholt am 27. 4. 1961
 Behauer Franz Nordmann am 6. 5. 1961
 Brenner Friedrich Elzer am 9. 5. 1961
 Schiffbauer Gerd Wohlers am 13. 5. 1961

Zwillinge, T ö c h t e r

E'Schweißer Helmuth Salomon am 15. 4. 1961



Am 15. April 1961 feierte der ehemalige Kupferschmiedemeister Georg Erblen mit seiner Frau das Fest der goldenen Hochzeit

Für die vielen Glückwünsche, Ehrungen und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 40jährigen Dienstjubiläums sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Richard Breitsprecher

Mit den mir zu meinem 40jährigen Jubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten ist mir eine große Freude bereitet worden. Ich danke allen, die dazu beigetragen haben, recht herzlich.
 W. Köhler

Zu meinem 40jährigen Jubiläum bin ich in überreichem Maße mit Gratulationen, Ehrungen, Blumengrüßen und Geschenken bedacht und hocherfreut worden. Es sei mir gestattet, mich auf diesem Wege bei allen meinen Gratulanten auf das herzlichste zu bedanken.
 Wilhelm Trost

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Ernst Rohde

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten von allen Kollegen zum 25jährigen Arbeitsjubiläum sage ich meinen herzlichsten Dank.
 Adolf Behr

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
 Fritz Wulff

Für die vielen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums möchte ich der Betriebsleitung sowie allen beteiligten Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank aussprechen.
 Hermann Stelling

Für die Aufmerksamkeiten zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum sage ich allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
 Konrad Rommel

Für die freundlichen Aufmerksamkeiten anlässlich unserer goldenen Hochzeit danken wir allen Beteiligten auf das herzlichste.
 Georg Erblen u. Frau

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich unserer goldenen Hochzeit danken wir Direktion, Betriebsleitung und ehemaligen Arbeitskollegen herzlich.
 Georg Rückert u. Frau

Für die vielen Beweise aufrichtiger Teilnahme beim Heimgehe meines lieben Mannes sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Frau Waltraut Uekermann

Für die vielen Beweise aufrichtiger Teilnahme beim Heimgehe meines lieben Mannes Emil Henning sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Frieda Henning

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des uns betroffenen schweren Verlustes sagen wir unseren herzlichsten Dank.
 E. Thom nebst Mutter

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme und Kranzspende beim Heimgehe meines lieben Vaters Gustav Kramer.
 Frau Charlotte Herholdt, geb. Kramer

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme. Besonderen Dank den Herren Kollegen, die während der Trauerfeier anwesend waren.
 Leni Ignatowitz, geb. Koch
 Gertrud Reichert, geb. Koch

Für die vielen Beweise aufrichtiger Teilnahme beim Heimgehe meines lieben Mannes und Vaters Harald Schlüter sagen wir der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen der Nieterei und Bohrererei unseren innigsten Dank.
 Frau G. Schlüter und Kinder

Für die vielen Beweise herzlicher Anteilnahme sage ich meinen aufrichtigen Dank.
 Frau Antonie Techenthen

Für die erwiesene Anteilnahme und die reichen Blumenspenden beim Heimgehe unseres lieben Entschlafenen Hans Benthien spreche ich hiermit im Namen aller Angehörigen meinen herzlichsten Dank aus.
 Helga Hardung

Für die erwiesene Aufmerksamkeit beim Heimgehe meines lieben Mannes und guten Vaters Walter Vogt sprechen wir hiermit unseren innigsten Dank aus.
 Waltraud Vogt u. Kinder

Wir gedenken



unserer Toten

Rentner
Emil Henning
 früher Vorarbeiter
 Kupferschmiede
 gest. am 12. 4. 1961

Maschinenbauer
Hans Benthien
 Masch.-Schlosserei
 gest. am 20. 4. 1961

Schlosser
Karl Techenthen
 Schlosserei
 gest. am 21. 4. 1961

Schiffbauhelfer
Klaus Thom
 Schiffbau
 gest. am 21. 4. 1961

Rentner
Gustav Kramer
 früher Tischlerei
 gest. am 22. 4. 1961

E'Schweißer
Willi Koch
 Schweißerei
 gest. am 27. 4. 1961

Schlosser
Walter Vogt
 Blechbearbeitung
 gest. am 28. 4. 1961

Vorhalter
Harald Schlüter
 Nieterei
 gest. am 28. 4. 1961

Maschinenbauer
Wilhelm Ohms
 Bordmontage
 gest. 6. 5. 1961

Rentner
Carl Ehlers
 früher Anschläger
 gest. am 8. 5. 1961

Rentner
Paul Landrath
 früher Schiffbauer
 gest. am 11. 5. 1961

Rentner
Hans Zimmer
 früher Magazin
 gest. am 16. 5. 1961



Über die möglichen und bereits eingetretenen Folgen der Aufwertung unserer D-Mark ist schon so viel geschrieben worden, daß eigentlich jeder das Notwendigste wissen müßte. Die Tatsache, daß der Schiffbau, der, wie das Beispiel unserer Werft zeigt, in hohem Ausmaße auf Exporte angewiesen ist, besonders getroffen wurde, ist klar. Ebenso klar ist, daß unsere geschäftlichen Beziehungen zu Ländern, die im Aufbau begriffen sind, durch die D-Mark-Aufwertung eine besondere Belastung erfahren haben. Wir müssen sehr genau kalkulieren, wenn wir im internationalen Wettbewerb bestehen wollen.

In diesem Zusammenhang gewinnen auch die aus dem Betrieb stammenden Verbesserungsvorschläge noch größere Bedeutung als sie ohnehin schon immer gehabt haben. Jemand, der Verbesserungsvorschläge vorlegt, beweist damit, daß er ein interessierter Mitarbeiter ist und sich über das Schicksal seines Unternehmens Gedanken macht.

Leider ist es so, daß nicht nur außerhalb unseres Betriebes die Menschen annehmen, die große Deutsche Werft habe genug Geld und könne alles Mögliche finanzieren. Man darf nicht vergessen, daß auch Großunternehmen davon leben, daß sie etwas verdienen. Jeder einzelne Betriebsangehörige ist imstande, mit dafür zu sorgen, daß wenigstens die Ausgaben auf einem möglichst niedrigen Stand bleiben. Wie leicht lassen sich durch Unachtsamkeit und unzweckmäßige Materialverwendung Tag für Tag ein paar Mark vertun. Bei einem Betrieb vom Umfang unserer Werft sind dann täglich schnell ein paar tausend Mark zusammen, die nicht ausgegeben zu werden brauchten. Es kommt also darauf an, daß jeder mitdenkt und sich mitverantwortlich fühlt.

Wir leben in einer Zeit, die viel tut, um Menschen sachlich und nüchtern werden zu lassen. Trotzdem werden die meisten auch heute noch dem Unternehmen, in dem sie ihren Arbeitsplatz haben, an dem sie einen großen Teil ihres Lebens verbringen, mit besonderen Empfindungen gegenüberstehen. Die Gemeinschaft, die sich in einem Betrieb bildet, ist von tiefgehender Bedeutung für das Leben jedes einzelnen. Die Werft ihrerseits bemüht sich ja auch nach besten Kräften, allen Betriebsangehörigen bei der Bewältigung von privaten Problemen zur Seite zu stehen.

In diesem Zusammenhang darf ich auch heute wieder auf die immer dringender werdende Notwendigkeit hinweisen, Unfälle zu verhüten. Ein großer Teil der Unfälle entsteht leider nur aus Unachtsamkeit einzelner. Wieviel Unglück kann ein Unfall über die ganze Familie bringen! Die hinter uns liegenden Verkehrssicherheitstage haben hoffentlich ihre Wirkung getan. Ihr wißt, daß der Anteil der Wegeunfälle an den Arbeitsunfällen immer größer wird. Schneidiges Fahren im Großstadtverkehr ist kein Zeichen von Mut, sondern läßt nur Rückschlüsse auf den Grad des

Verantwortungsbewußtseins des betreffenden Fahrers zu. Flüssiges, zügiges Fahren darf man von jedem erwarten, wer das nicht kann, sollte erst gar keinen Führerschein kriegen. Wer aber rücksichtslos fährt, dem sollte man ihn für immer entziehen.

Die Urlaubszeit hat begonnen. In allen Gewerken und allen Büros fehlen einige Mitarbeiter, die ihre verdienten Ferien hoffentlich in Ruhe und Frieden genießen können. Die Lösung, die hinsichtlich der rechtzeitigen Zahlung von Abschlägen auf die Arbeitsprämie gefunden wurde, wird bei allen die Urlaubsfreude erhöhen. In diesem Zusammenhang darf ich sagen, daß jeder damit rechnen kann, seine Arbeitsprämie in der zweiten Juliwoche im großen und ganzen in seiner Lohntüte vorzufinden. Gewisse Schwierigkeiten liegen darin, daß die Arbeitsprämie mit einer der turnusmäßigen Lohnabrechnungen zusammen abgerechnet werden muß. Darin liegt übrigens ein Vorteil für jeden einzelnen wegen der Pflichtgrenze von 660,— DM für die Krankenversicherung. Die endgültige Abrechnung wird also in der zweiten Juliwoche noch nicht fertig sein, so daß man im allgemeinen noch mit kleineren Nachzahlungen nach der zweiten Juliwoche rechnen kann. Das Wesentliche ist aber, daß die eigentliche Zahlung rechtzeitig erfolgen wird. Ich kann mir denken, daß die meisten schon eine Vorstellung haben, was sie mit dem Geld anfangen wollen.

Für alle diejenigen, die von der Bundeswehr zu uns zurückgekommen sind, sei noch einmal gesagt, daß durch die Ableistung der Wehrpflicht keine Unterbrechung des Arbeitsverhältnisses eingetreten ist. Die alten Arbeitszeiten werden, ohne daß es eines besonderen Antrages bedarf, angerechnet. Die ehemaligen Angehörigen der Bundeswehr, die im Jahre 1961 bei der Bundeswehr noch keinen Urlaub gehabt haben, erhalten bei uns ihren vollen Arbeitsurlaub. Wir freuen uns, daß das Gros der zur Bundeswehr eingezogenen Mitarbeiter zu uns zurückgekommen ist.

Auch bei uns hat die Zahl der ausländischen Belegschafter zugenommen. Wir haben jetzt neben Spaniern, Italienern, Österreichern, Jugoslawen, Ägyptern und Angehörigen anderer Nationen auch eine Gruppe von Türken bei uns aufgenommen. Auch ein Südafrikaner hilft uns bei der Arbeit. Ich möchte Euch alle bitten, unseren ausländischen Mitarbeitern über die selbstverständlich bestehenden Anfangsschwierigkeiten, die sich schon daraus ergeben, daß sie unsere Sprache nicht beherrschen und sich ganz plötzlich ihnen zunächst fremd anmutenden Lebensgewohnheiten gegenüberstehen, kameradschaftlich hinwegzuhelfen.

Das wäre es für heute. Auf Wiedersehen im Juni!

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabauteermann