

DEUTSCHE WERFT WERKZEITUNG 6/61



Was die nächsten Wochen bringen sollen:

Zum beigefügten Inhaltsverzeichnis

Beim Durchblättern der neun Nachkriegsjahrgänge unserer Werkzeitung durchlebte ich im Fluge noch einmal den größten Teil meiner Betriebszugehörigkeit zur DW. Halbvergessene Schiffsnamen leben wieder auf, Probleme werden wieder lebendig, die heute längst keine mehr sind und ganz anderen Platz gemacht haben — aus Schiffbauverbot wurde Weltrekord, aus Stahlmangel Überangebot, aus überhitzter Konjunktur sorgenvolle Gegenwart. Wir lernen Schiffbaugeschichte in Einzeldarstellungen, erörtern Fragen der Kunst, denken an die verlorene Heimat. Heiterer Abende entsinnen wir uns wie ernster Arbeit und fühlen uns durch Gewerkeportagen und wissenschaftliche Beiträge bereichert auf jenen Gebieten, die nicht unser eigenes Fachgebiet betreffen und doch wissenschaftlich wertvoll sind. Wir vernehmen die Stimmen unserer Kameraden, von denen etliche nicht mehr bei uns, manche nicht mehr am Leben sind. Die vielen schönen Bilder

Was die letzten Wochen brachten . . .

Am 12. Juni erlebten wir den Stapellauf des Motor-Kühlschiffes „HAR GILEAD“, (Bau Nr. 773), für die Reederei „Cargo Ships EL-YAM Ltd.“ Tel Aviv.

Es ist ein Schwesterschiff der im Februar abgelaufenen „HAR RAMON“. Jetzt liegen die beiden Zwillingsschwester friedlich neben- oder hintereinander und gehen ihrer Fertigstellung entgegen.

Am 10. Juli 1961 wird die diesjährige Hauptversammlung unseres Unternehmens stattfinden.

Am 25. Juli 1961 wird der Neubau 784 vom Stapel laufen, der erste von der DW (8300/10 300 tdw) für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft erbaute Schiffsneubau.

schließlich zeigen, wie schnell sich die Welt um uns herum verändert. Mag das eine Heft interessant, das andere langweiliger sein, das eine zu hoch, das andere zu banal — insgesamt kann man sagen, daß es keine Firmengeschichte gibt, die lebendiger und vielseitiger wäre. Hätte die Werkzeitung keinen anderen Sinn als den, dieses Porträt unserer Werft zu zeichnen, er allein würde genügen, unsere Werkzeitung zu rechtfertigen.

In diesem Sinne mag alles bisherige durch dieses Inhaltsverzeichnis zusammengefaßt und künftig zu jedem Jahresende durch das Verzeichnis des letzt vergangenen Jahres ergänzt werden.

Und in diesem Sinne möchte ich alle auffordern, zum Gelingen dieser Chronik beizutragen durch eigene Beiträge oder Anregungen, worüber etwas zu sagen wäre. Auf diese Weise kann eine Zeitschrift, die ganz aus eigener Kraft lebt, einen höheren Wert haben als eine noch so perfektionierte Zeitung, die einen im Grunde gar nichts angeht. Wir sollten die Chance vielmehr ausnutzen, an der Geschichte unserer Firma, die auch unsere eigene Geschichte ist, mitzuschreiben. Wieviele Bundesbürger haben diese Chance schon!

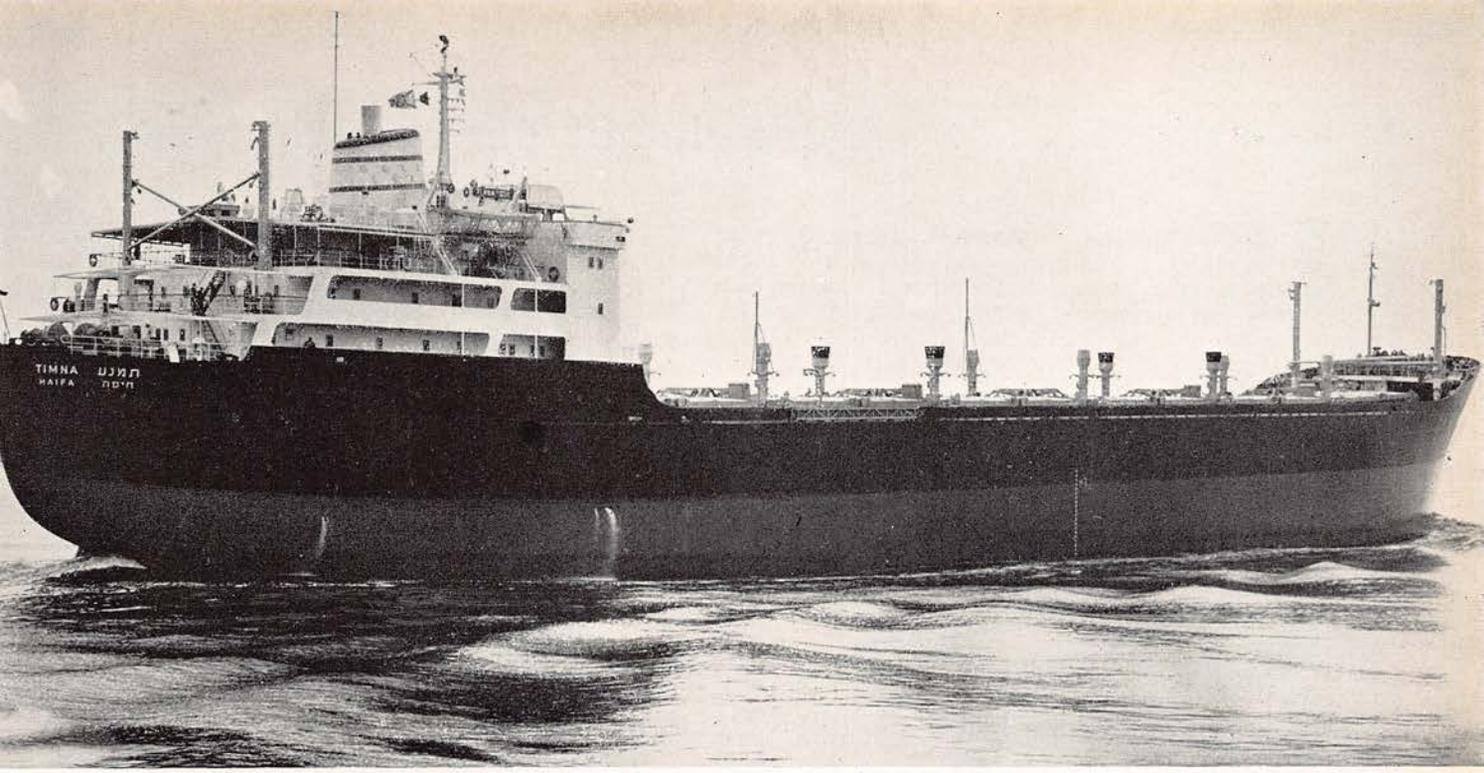
cl.

Diese Schiffe sind 123,40 m lang, 12,20 m breit und können bei 7,76 m Sommertiefgang etwa 5800 tons Ladung an Bord nehmen. Die Geschwindigkeit beträgt 19 Knoten. Sämtliche Laderäume sind isoliert, so daß außer allgemeinem Frachtgut jede Art gekühlter Ladung, Frucht, Fleisch oder Tiefkühlladung, an Bord genommen werden kann.

Frau Stephen Shalom, New York, taufte das Schiff.

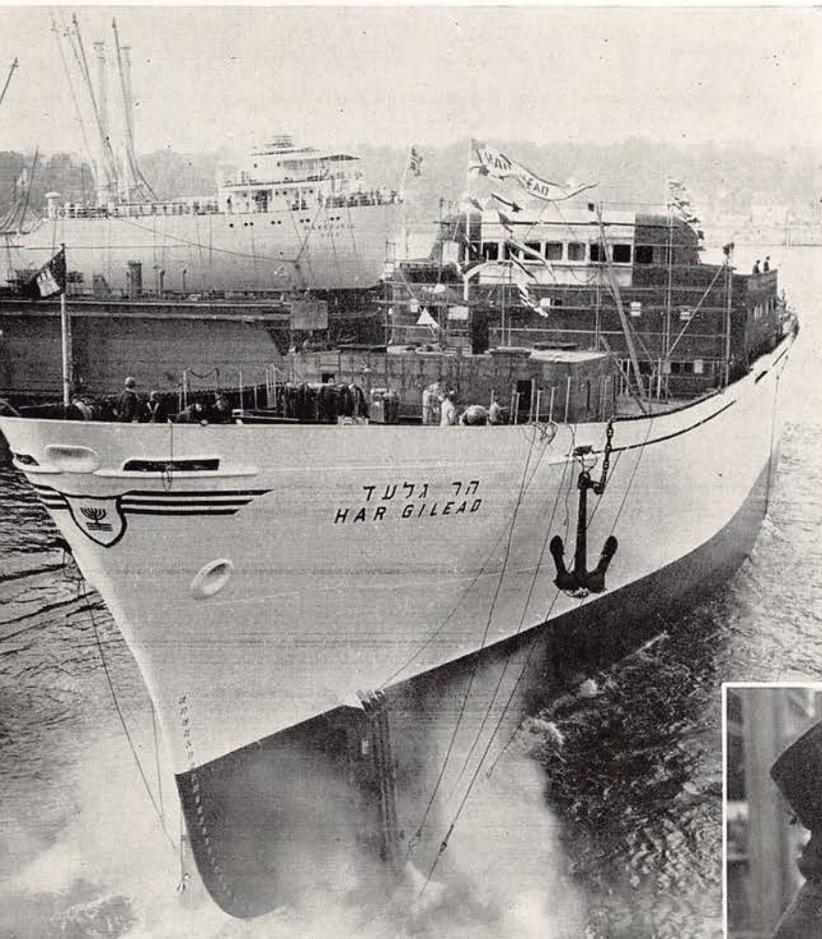
Am folgenden Tage, dem 13. Juni, wurde an die ZIM Israel Navigation Comp., Haifa, der Bulk-Carrier „TIMNA“ (Bau Nr. 769), übergeben.

Die „Timna“ ist der vierte 23 000 t Bulk-Carrier für diese Reederei. Das Schiff erfüllte die Erwartungen des Auf-



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

21. Jahrgang · Nr. 6 · 30. Juni 1961



traggebers in jeder Weise, so daß man darauf verzichten konnte, das Schiff nach der Probefahrt zur Werft zurückzunehmen. Es ging von Cuxhaven aus sogleich auf seine erste große Reise.

Zu bemerken wäre noch, daß bei diesem Schiff über die üblichen, umfangreichen Erprobungen hinaus wissenschaftliche Untersuchungen angestellt wurden, die z. Z. ausgewertet werden. An zehn Meßstellen längs des Schiffes wurden Schwingen bzw. Vibrationen gemessen. Auch bei der „Mezada“ wurden derartige Messungen vorgenommen. Da es sich um ein Schwesterschiff handelt, hat man daher eine gute Vergleichsbasis für die Ergebnisse. Ziel derartiger Messungen sind einmal, ein genaues Bild über das Verhalten des Schiffes bei verschiedener Propellerdrehzahl zu gewinnen und zum anderen, durch dauernde Vergleiche eine Rechenmethode zu entwickeln, die es gestattet, zuverlässige Voraussagen über das Verhalten eines zu bauenden Schiffes zu machen. Der Leiter unserer wissenschaftlichen Abteilung hat sich freundlicherweise bereit erklärt, in einer unserer nächsten Ausgaben näher auf diese Probleme einzugehen.



kleine chronik der weltseeschifffahrt...

Aufregende Ereignisse, die Anspruch auf die Titelseiten der Tagespresse hätten, haben sich in den letzten Wochen nicht zugetragen. Keine neuen Piratenstreiche, keine technischen Sensationen und gottlob keine außergewöhnlichen Katastrophen.

Dafür wollen wir heute versuchen, in ganz großen Zügen ein Bild vom gegenwärtigen Stand der Schifffahrtslage zu zeichnen.

Es ist klar, daß dies nur mit Vorbehalten geschehen kann; denn erstens ist das Material, auf das sich ein solches Ergebnis stützt, lückenhaft, und zweitens ändert sich das Bild von Tag zu Tag. Wenn Lloyd's Register zum Jahresende die statistischen Tabellen herausgibt, beziehen sie sich auf den Stand vom Juli. Wollen wir also genau wissen, wie es heute aussieht, müssen wir bis Weihnachten warten; aber dann stimmt es nicht mehr, weil sich die Situation inzwischen verändert hat, und so fort. Versuchen wir es also, so gut es geht.

Die Gesamttonnage der Welthandelsflotte betrug an dem für die nachfolgenden Zahlen zugrundegelegten Stichtage des Jahres 1960

129,770 Mill. BRT.

Rechnet man alle Schiffe Großbritanniens, Nordirlands und der übrigen Länder des britischen Commonwealth sowie bei den USA die Hochseeflotte und die Schiffe der großen Seen zusammen, so finden wir 1960 siebzehn Länder mit Flotten über 1 Mill. BRT in folgender Reihenfolge:

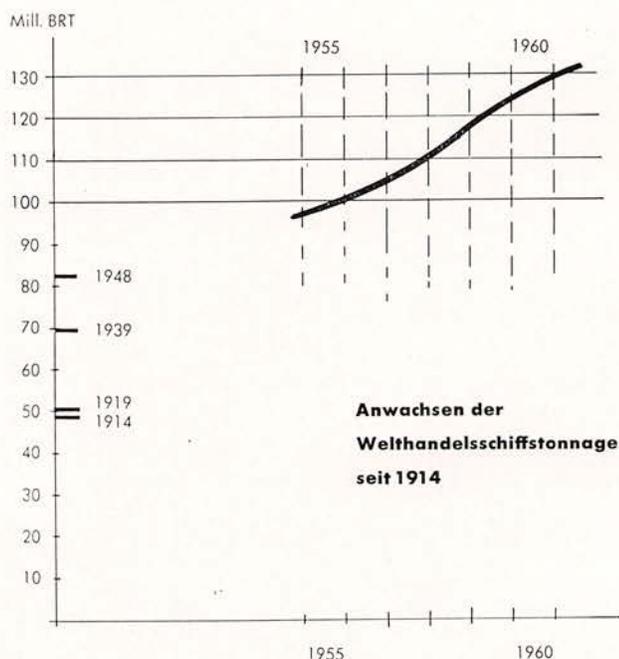
Brit. Comm.	25,838 Mill. BRT
USA	24,837 Mill. BRT
Liberia	11,282 Mill. BRT
Norwegen	11,203 Mill. BRT
Japan	6,931 Mill. BRT
Italien	5,122 Mill. BRT
Holland	4,884 Mill. BRT
Frankreich	4,809 Mill. BRT
(West)-Deutschland	4,537 Mill. BRT
Griechenland	4,529 Mill. BRT
Panama	4,236 Mill. BRT
Schweden	3,747 Mill. BRT
UdSSR	3,429 Mill. BRT
Dänemark	2,270 Mill. BRT
Spanien	1,801 Mill. BRT
Brasilien	1,055 Mill. BRT
Argentinien	1,042 Mill. BRT

Diese Liste mit entsprechenden Tonnagezahlen früherer Jahre zu vergleichen ist interessant und aufschlußreich — aber eigentlich kann man sie gar nicht miteinander vergleichen, seitdem die jüngste Zeit etwas Neues erfunden hat: die Länder der billigen Flaggen. Ein kleiner afrikanischer Staat, der vor zwanzig Jahren ein paar Einbäume sein eigen nannte, soll die drittgrößte Flotte der Welt besitzen? Es ist grotesk, aber nicht zu leugnen. 11,282 Mill. BRT Schiffsraum sind in Liberia registriert. Wir wollen auf die Hintergründe nicht näher eingehen, und im übrigen scheint es, daß, wenn man die liberianische Flotte unter ihre wirklichen Eigentümer aufteilt, sich das Bild gar nicht allzusehr verschiebt. Das Anwachsen der amerikanischen Flotte bleibt mit und ohne Liberia das bemerkenswerteste Faktum in der Entwicklung der letzten Jahrzehnte.

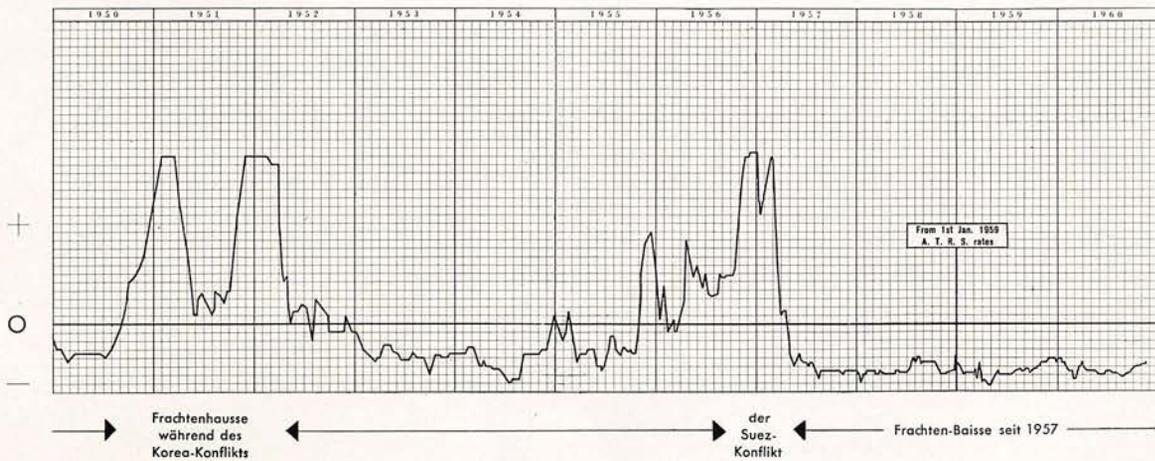
Die folgende Liste zeigt, wie sich die Flottenbestände der Hauptschiffahrtsländer seit 1914 verändert haben. Jeweils wurden als besonders aufschlußreiche Zeitpunkte Beginn und Ende der beiden Weltkriege mit dem heutigen Stand verglichen:

	1914	1919	1939	1948	1960
Brit. Commonwealth	21,045	18,607	21,215	21,715	25,838
USA (+ gr. Seen)	5,323	13,040	11,874	29,165	24,837
Liberia	—	—	—	0,001	11,282
Norwegen	2,505	1,858	4,835	4,261	11,203
Japan	1,708	2,325	5,630	1,024	6,931
Italien	1,668	1,370	3,448	2,100	5,122
Holland	1,496	1,592	2,973	2,737	4,884
Frankreich	2,319	2,234	2,953	2,786	4,809
Deutschland	5,459	0,670	4,493	0,300	4,537
Panama	—	—	0,718	2,716	4,236

Nächst dem lawinenartigen Anwachsen der amerikanischen Flotte (in die heute eine strategische Reserve von 13,5 Mill. BRT eingeschlossen ist), und außer den aus dem Boden gestampften Flotten Liberias und Panamas, fällt als bemerkenswerteste Tatsache ins Auge, daß Deutschland als einziger Staat heute weniger Schiffe besitzt als 1914. Zutiefst bekümmert einen dabei die Tatsache, daß man die Flotten des gesamten britischen Commonwealth heute eher in einen Topf schmeißen darf als etwa die Schiffe der Bundesrepublik Deutschland und der Ostzone. Ziehen wir die Summe aller Länder, erhalten wir für das Ansteigen der Welthandelsflotte folgendes Bild:



Wir sehen einen dauernden Anstieg, der im letzten Jahr zwar schwächer geworden ist als in den Jahren zuvor, aber immer noch 4,8 Mill. BRT betrug. Kann die Kurve auf die Dauer in diesem Tempo weiter aufwärts gehen? Grundsätzlich kann man sagen: Klar, warum nicht? Die Werften sind in der Lage zu bauen, die Häfen instande die Schiffe abzufertigen, dem Welthandel sind neue Länder erschlossen, und die Bevölkerungszahlen aller Länder der Welt nehmen ständig zu. Aber für den tatsächlichen Bedarf an Schiffen gibt es ein präzises Barometer, den Frachtenindex. Und da wollen wir uns des Schaubildes aus Heft 4 unserer WZ erinnern, von dem hier noch einmal ein Ausschnitt die Lage verdeutlichen soll:



Seit Beendigung der Suezkrise sind Angebot und Nachfrage nicht mehr im Gleichgewicht; das Angebot an Schiffsraum überwiegt, die Frachtraten sinken unter das für die Reeder tragbare Niveau. Natürlich ist das kein Dauerzustand; das Gleichgewicht muß wiederhergestellt werden. Auf welche Weise dies geschehen soll ist eine wirtschaftliche und politische Frage ersten Ranges. — Die eine Möglichkeit ist: die Nachfrage zu steigern, die andere, das Angebot zu senken. Die erste könnte die gesündere sein, nämlich durch Steigerung des Welthandels; aber wie die Vergangenheit lehrt, sind fast immer Kriege die Ursache erhöhter Nachfrage, und zu erreichen, daß das endlich aufhört, ist die kardinale Aufgabe der Menschheit schlechthin. Die andere Lösung, das Angebot zu senken, will einem nicht recht in den Kopf, weil kein normaler Mensch einsehen möchte, daß er weniger leisten soll als er kann. Die verschiedenen Stufen, das Angebot an Schiffsraum zu reduzieren, sind: Vorübergehendes-aus-der-Fahrt-nehmen einzelner Schiffe, längeres Auffliegen, Einschränken der Bautätigkeit und schließlich Abwrackaktionen großen Stils. Zerstörungen durch Krieg sind keine Lösung. Kommt der Welthandel dem Angebot an Schiffsraum nicht nach, wäre es denkbar, daß im Sinne einer internationalen freiwilligen Wirtschaftsabrüstung ein Weg gefunden würde; aber läßt die heutige Lage irgendwelche Bemühungen in dieser Richtung erkennen, oder welche Möglichkeiten gibt es noch?

Zunächst einige neue Entwicklungstendenzen. Die Auftragserteilungen gehen langsam zurück. Während sich z. B. um die Jahreswende in Großbritannien noch 1,69 Mill. BRT im Bau befanden, sind es nach Abschluß des ersten Quartals 1961 nur noch 1,61 Mill. BRT, das ist für England der niedrigste Stand seit 1945. Deutschland hatte am Jahresende 0,898 Mill. BRT im Bau, ein Vierteljahr später 0,837 Mill. BRT (niedrigster Stand seit 1957) und steht damit an dritter Stelle — überflügelt von Japan, wo zur Zeit 1,03 Mill. BRT im Bau sind. Insgesamt schätzt man, daß sich heute auf den Werften in aller Welt etwa 8,73 Mill. BRT im Bau befinden. Bedeutet das nun, daß die Gesamttonnage noch in diesem Jahr auf über 138 Mill. BRT angewachsen sein wird?

Gewiß nicht, denn alle Flotten bedürfen ständig der Erneuerung, und Neubau bedeutet nicht nur Vermehrung sondern auch Austausch. So scheint es, daß sich das Gleichgewicht auf Grund einfacher logischer Überlegungen herstellen ließe: Ist der heutige Bedarf an Schiffsraum mit sagen wir mal 125 Mill. BRT gedeckt, so könnte man ohne Einschränkung der Bautätigkeit der Werften

allmählich die gesamte Welthandelsflotte modernisieren. Doch so einfach geht das leider nicht. Neue Schiffe kosten viel Geld, und scheidet ein Land noch einigermaßen brauchbaren Schiffsraum aus, wird dieser von anderen billig aufgekauft, verbessert, „jumboisiert“ (wie es so schön heißt) und bleibt weiter im Rennen. Nichts ist gewonnen.

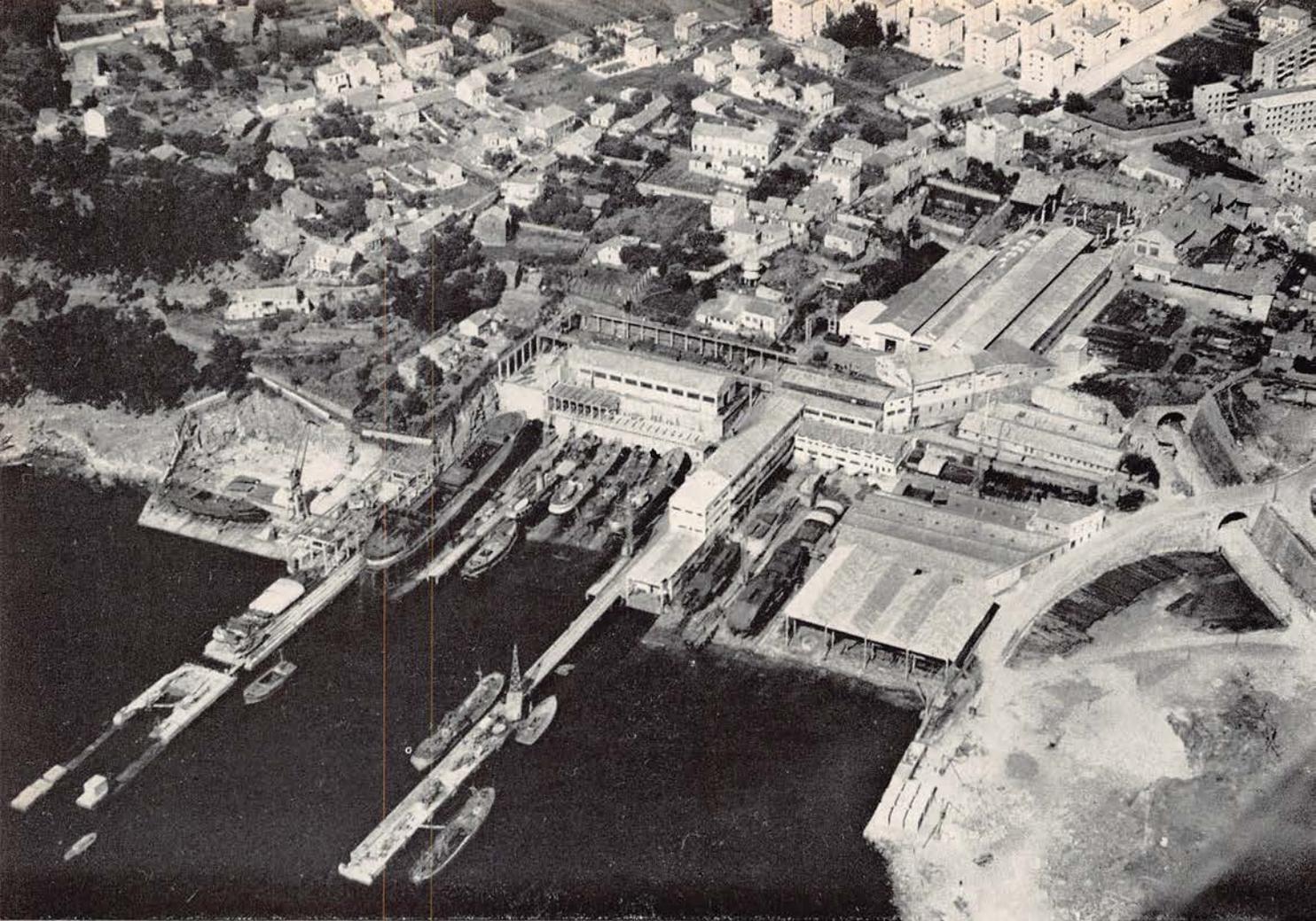
Soweit könnte sich alles auf rein wirtschaftlicher Ebene abspielen. Aber Wirtschaft ist nun mal Wettstreit — um die härteren Worte Kampf und Krieg zu vermeiden — bei dem alle Vorteile gelten, ob man sie als „fair“ empfindet oder nicht. Auf jeden Fall wird die Basis des friedlichen Wettbewerbs da verlassen, wo die Regierungen einzelner Länder eingreifen, Unterstützungen gewähren, Export- und Importbestimmungen erlassen, wonach das eine Land bevorzugt das andere ausgeschaltet wird („Flaggendiskriminierung“), und damit also der wirtschaftliche Wettstreit eine politische Note erhält. Wenn ich mich recht erinnere, ist das „Dritte Reich“ wegen ähnlicher Maßnahmen stark angefeindet worden. Man hat heute nicht den Eindruck, daß man viel weitergekommen ist. Oder wie soll man etwa die Anordnung des brasilianischen Präsidenten, brasilianische Exportgüter dürften nur auf brasilianischen Schiffen befördert werden, bewerten?

Je intensiver man über alles nachdenkt, um so mehr kommt man zu dem Schluß, daß es anscheinend nur einen einzigen Ausweg aus dieser Situation gibt: noch bessere Schiffe zu bauen. Subventionen hin, Subventionen her, kein Staat hat so viel Geld, daß er auf die Dauer alle seine Wirtschaftszweige unterstützen kann. Wenn es uns gelingt, für das gleiche Geld wirtschaftlichere Schiffe zu bauen als bisher oder als die Konkurrenz, werden wir Aufträge die Fülle haben. Vor den Jumbo-Tankern brauchen wir auch keine Angst zu haben, denn mit Sicherheit macht auf die Dauer das im Betrieb billigere Schiff das Rennen vor dem in der Anschaffung billigeren.

Ein weites Feld technischer Möglichkeiten liegt noch völlig brach vor uns: Der Atomschiffbau.

Es gibt seit einiger Zeit keine Vorrangstellung unter den Völkern mehr. Wir Deutsche dürfen sowenig wie die Engländer oder sonst ein Volk mit großer geschichtlicher Tradition den Anspruch erheben, mehr zu gelten als irgendein neuer, dem Wüstensand entsprossener Staat Zentralafrikas. Aber wer will uns daran hindern, mehr zu leisten? Wenn wir nur einen Bruchteil jener Anstrengungen freiwillig aufbrächten, die die Kriege mit unerbittlichem Zwang von uns fordern, wäre noch vieles zu machen.

cl.



Die kleine Werft in Vigo, auf der der Verfasser arbeitet

Wiedersehen mit der DW

Von Gerd-Eggert Friedrich · Vigo (Spanien)

„Hören Sie mal“, hat mir Freund Claviez gesagt, ganz geschickt und unwiderstehlich nach einer emotionalen Begrüßung, „wie wäre es wenn Sie so'ne kleine Story machen würden über Ihren DW-Besuch. In der nächsten Nummer der Werkzeugzeitung habe ich noch einen Haufen Platz, und wenn mir unser Unfalling nichts liefert, können es bis zu fünfzig Seiten sein, das läßt sich auch in Fortsetzungen verwenden.“

„Friedrich“, fuhr er fort, „ich habe mir das so gedacht: Sie als Ex-DWler sehen also nach drei Jahren Spaniaufenthalt den Laden hier wieder und schildern uns Ihren phänomenalen Eindruck, den unser Fortschritt bei Ihnen hinterlassen hat. Am besten fangen Sie mit dem Hochhaus an, damit Sie es nicht etwa am Schluß vergessen. Kommentieren Sie etwa so: schlicht und eindrucksvoll im gut gemeinten Sinne, luftig und lichtig mit Funkturmaussichten, selbst den Vergleich mit St. Moritz drucke ich glatt ab. Auf all die Feinheiten wie Deckenbeleuchtungen, Fußbodenbeläge, Dekorationen und Aufteilung sowie die hängenden Blumengärten der SE nur kurz hinweisen, dafür lieber einen lobenden Kommentar über die Aufzüge einfügen, das hilft die morgendlich Ungeduldigen be-

schwichtigen, an die Exbarackenverhältnisse denkt ja kein Mensch mehr, man wechselt so schnell den Maßstab. Halten Sie dem Normal-DWler den schönen neuen Parkplatz vor die Nase und der Direktion, daß er auch noch ein bißchen größer sein könnte.

Nächstes Stichwort Großhelgen: Sagen wir großzügiger mächtiger Eindruck! Über große freie Flächen kann man schlecht viel mehr schreiben, ist natürlich schade, daß wir hier die Millionenbaukosten nicht einschieben können, das macht sich in solchen Fällen immer gut.

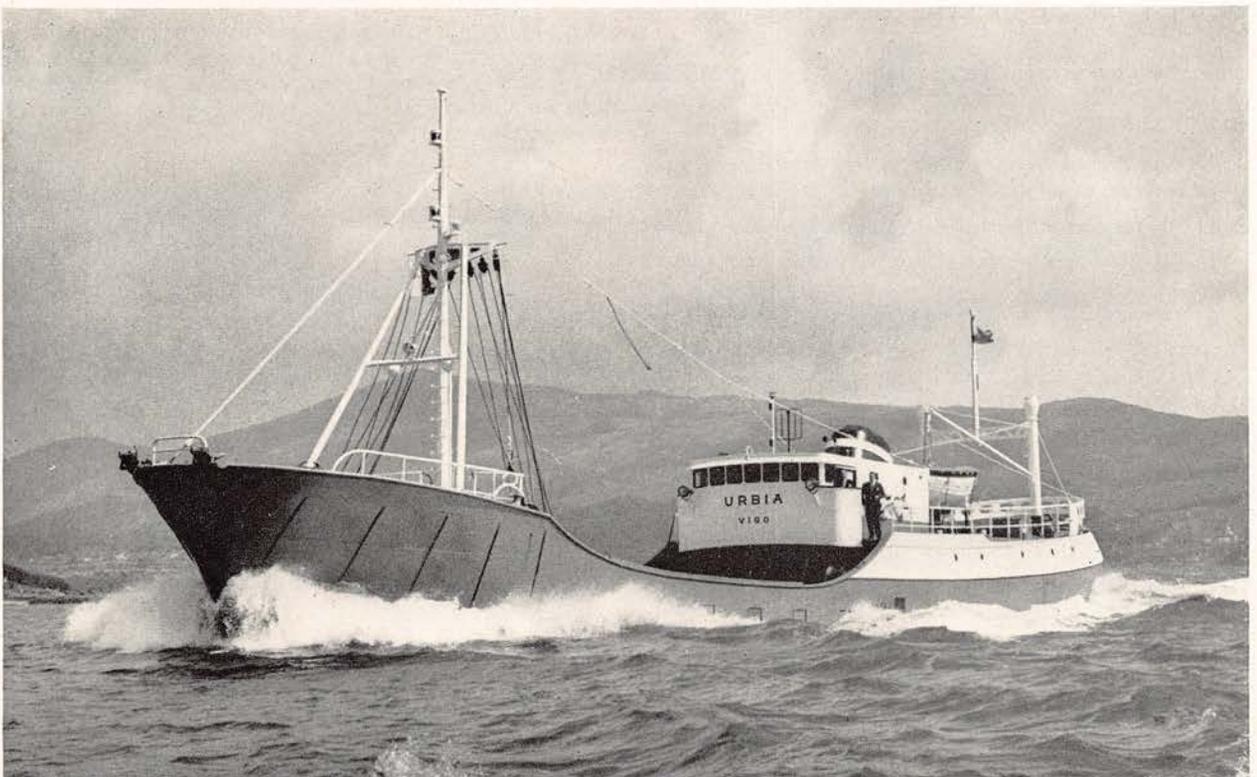
Und dann reihen Sie kurz vorm Schluß alle neuen Bauten aneinander, die in den letzten drei Jahren entstanden sind, die Sie besucht haben und wie gut Sie Ihnen gefallen haben wie z. B. die neue Schiffbauhalle, die Kupferschmiede, das Reparaturbüro. Der Vergleich, daß Sie es bei sich längst nicht so schön und geordnet und modern haben, ist immer angebracht. Kommen Sie abschließend auch ruhig darauf zurück, was Sie vorhin schon sagten, daß unsere Werkzeugzeitung bei allen, denen Sie sie zeigten, den allerbesten Eindruck hinterlassen hat.

Kurz und gut. Drücken Sie irgendwie aus, daß der Eindruck besser war als erwartet, das Klima bekömmlicher denn je, die Atmosphäre freundlich, das Wiedersehen herzlich und der Abschied nicht leicht. Sehen Sie, so macht man das, aber ich sehe schon, am besten mache ich das schnell alleine und Sie beschränken sich darauf, ein wenig vom spanischen Schiffbau zu erzählen, wie Sie ihn so betreiben.“



Querstelllauf eines Fischdampfers auf unserer Werft in Vigo

Dieser Fischdampfertyp hat 296 t



Na, und das will ich dann kurz tun:

Spanien besitzt heute etwa 45 Eisenschiffswerften, von denen zwölf in Bilbao liegen, 19 weitere befinden sich im übrigen Nordwesten Spaniens. Diese Gruppierung erklärt sich aus der angrenzenden Lage der Grundstoffindustrien. Im Süden des Landes gibt es in Sevilla, Cartagena, Cadix und Malaga Werften. Weitere Werften befinden sich in Valencia, Tarragona, auf den Balearen und auf Mallorca. Viele dieser Betriebe sind vornehmlich Reparaturwerften. Hierzu kommen noch über 250 Holzschiffswerften, die sich entlang der zusammen über 2000 km langen Küste angesiedelt haben und vornehmlich dem Fischereibootsbau dienen, der noch in recht beachtenswertem Maße betrieben wird. Von den erwähnten 45 Schiffswerften werden 5 staatlich gelenkt, während der Rest in privaten Händen liegt. 1958 waren etwa 2800 Mill. Pts. in staatlichen und 1800 Mill. Pts. in privaten Werften investiert. In den Stahlschiffswerften waren 1957 fast 45 000 Personen beschäftigt. Davon wurden mehr als 35 Prozent erst nach 1953 eingestellt, was die Aufwärtsbewegung in der Produktion am besten wiedergibt, aber sie spiegeln auch die Schwierigkeiten wider, denen sich die Werftindustrie gegenüber sieht, wenn man in Rechnung stellt, daß: Kleinschiffswerften, die oft nur wenige Führungskräfte besitzen und deren Organisation ein Minimum nicht überschreitet, oft sogar nicht erreicht, den erhöhten Anfall von Arbeit durch die Einstellung von bis zu 90 Prozent neuer Arbeitskräfte bewältigen mußten, während die großen und staatlichen Werften, die nach den modernsten Methoden arbeiten, einem Anstieg des Arbeitsvolumens von 100 Prozent nur mit einer Erhöhung der Arbeiterzahl um 35 Prozent folgten.

Küstenfahrzeuge und Fischereieinheiten, vor allem „parejas“ bilden etwa 20 Prozent des gesamten Bauprogramms. Sie werden meist auf den kleinen und mittleren Werften gebaut. (In der Hochseefischerei wird in Spanien anstatt der Trawlermethode die pareja-Fischerei bevorzugt. Anstatt eines Schiffes allein, fischen zwei kleinere Schiffe gemeinsam, ein Netz zwischen sich schleppend. Dieses System hat sich wohl daraus entwickelt, daß die kleinen billigen Einheiten, die zu bauen man nur imstande war, ein großes Netz eben nicht alleine zu schleppen vermochten. Heute jedoch hat man diese Methode so perfektioniert, daß sie durchaus ökonomisch gleichwertige Ergebnisse wie der Trawler bringt.)

Diese Schiffe werden vielfach in Serie hergestellt, und auch die Werft, auf der der Verfasser arbeitet, fertigt etwa 10 Einheiten pro Jahr.

Drei Hauptprobleme finden heute bei eben diesen mittleren Werften besondere Beachtung:

1. Die Organisation von Betrieb und Direktion,
2. Die Renovierung des Maschinenparkes und Ausbau der Werftanlagen,
3. Die Beseitigung des Mangels an guten Facharbeitern dieser Branche.

Dem ersten Problem begegnet man in vielen Fällen dadurch, daß man privaten Unternehmen, die sich speziell mit der Rationalisierung von Betrieben befassen, diese Arbeit überträgt, in unserem Falle der Bedaux Iberica, deren System dem der Refa vergleichbar ist, und dann erarbeitet man vornehmlich: a) Ein Organisationsschema, in dem sämtliche Funktionen des Betriebes bezeichnet und abgesteckt werden. b) Die Ausweitung der technischen Büros, die fast immer zu klein waren. c) Die Einführung der Arbeitsvorbereitung mit Zeitnahme und Arbeitsvorgabe. d) Die Einsetzung eines Kontrollorgans für rationelle Fertigung. e) Den Übergang, so weit wie möglich, vom Stundenlohn zum Akkordlohn.

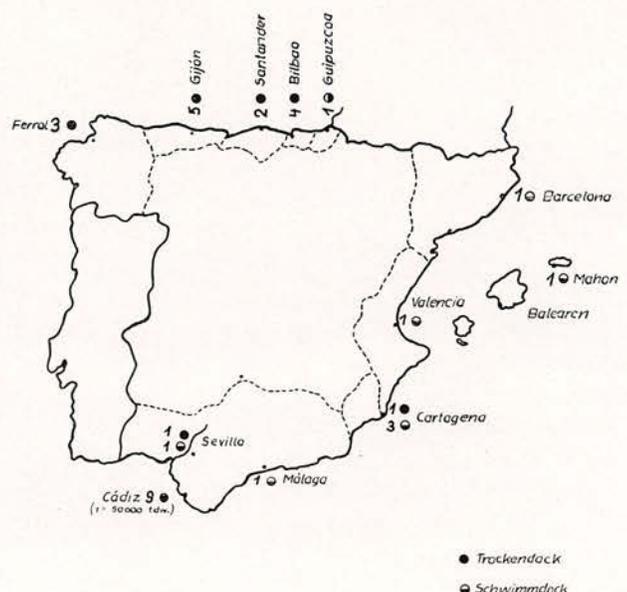
Eine von vielen Schwierigkeiten hierbei ist die Ein- und Umordnung der derzeitigen Führungskräfte vom Meister bis zum Gruppenführer, die sich alle eingeeignet und herab-

gesetzt fühlen, sobald man ihre Funktionen ganz genau absteckt, und manchmal verweigern sie dann auch die Mitarbeit an der Erstellung eines Schemas, sobald sie merken, daß von nun an ihre Arbeiten genau überwacht werden und sie dafür verantwortlich gemacht werden. Für den Arbeiter dagegen bedeutet die Erfassung aller Fabrikationsvorgänge die Möglichkeit, im Akkord zu arbeiten, was seinen im Vergleich zu Deutschland gemessenen niedrigen Lohn um runde 30 Prozent anhebt. Das zweite Problem, das den Maschinenpark und die Werftanlagen betrifft, wurde durch die lange Isolation Spaniens und die schlechte Devisenlage hervorgerufen. Kauflizenzen wurden bis 1956 nur spärlich vergeben, doch nach der Verkündung des Gesetzes über die Renovation der Handelsflotte und Werftanlagen aus diesem Jahre ging man daran, die Werfteinrichtung zu erneuern. So wurden auf der Werft, auf der der Verfasser arbeitet, in den letzten 4 Jahren 4 neue Kräne angeschafft, darunter einer von 15 Tonnen und ein zweiter mit 6 Tonnen, zu dem sich nun noch ein dritter gesellen wird, damit zwischen diesen beiden letzten mit 12 Tonnen gearbeitet werden kann. Weiterhin wurden angeschafft: Eine Novarex Brennschneidmaschine, eine Hitzler Schiffbaupresse, sowie eine Unter-Pulver-Schweißmaschine. Dazu kommt der Hallenbau für die Vorfabrikation, für technische Büros und Lager, der Bau einer Ausrüstungsmole, Schweißroste und Helgenerweiterungen, doch alle diese Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen.

Zum dritten Problem, dem Mangel an Facharbeitern, folgendes: Facharbeiterausbildung, so wie wir sie in Deutschland kennen, wird nur von den großen Betrieben durchgeführt. Daneben gibt es noch Facharbeiterschulen, die Facharbeiter ausbilden und diesen den entsprechenden Titel verleihen, aber bisher wurden sie vom Großteil der Fabriken nicht offiziell anerkannt. Dennoch stiegen sie auf Grund ihrer Kenntnisse meist schnell in höhere Stellungen auf. Die Arbeitersyndikate unterhalten heute in ganz Spanien Facharbeitersetzungsstätten, nachdem man die Dringlichkeit der Ausbildung eingesehen hat. Demgegenüber aber steht noch die alte Generation, deren Ausbildung auf nichts weiter beruht, als der Praxis und deren Einordnung in ein neues Arbeitssystem mit dem dazugehörigen Papierkrieg wesentlich schwieriger ist, da das Lesen und Schreiben vielen Mühe bereitet.

Mit diesen und allen von ihnen ausgehenden Problemen wird man sich auch in den nächsten Jahren befassen müssen. Die Notwendigkeit, aber auch der gute Wille sind vorhanden, und die Anstrengungen, die man macht, sind wirklich groß.

Dockanlagen in Spanien



Neue und bessere Stellagen

Blickt man auf die Entwicklung der letzten 10 Jahre im Schiffbau zurück, so stellt man fest, daß sich die Fertigungsmethoden im Sinne einer rationellen Fertigung geändert haben.

Wie kam es zu diesen Veränderungen?

Infolge einer Umstellung der Montage von Einzelteilen auf Großsektionen mußten die Hilfsgewerke sich diesen neuen Arbeitsmethoden anpassen.

Es ist anerkennenswert, wieviel Interesse seitens unserer Mitarbeiter für das Verbesserungs-Vorschlagswesen sowie für Neuerungen an ihrem Arbeitsplatz zu finden ist. Dieses Interesse ist nicht allein auf die ansehnlichen Prämien zurückzuführen, sondern basiert in erster Linie auf einer gesunden Einstellung zur Arbeit und zum Betrieb.

Auffällig ist, daß die Mehrzahl der Verbesserungsvorschläge aus den Reihen unserer alten Stamm-DW'er kommen. Das braucht nicht so zu sein, denn Verbesserungsvorschläge sollte jeder einreichen, der sich an seinem Arbeitsplatz als erfahrener Mitarbeiter fühlt.

Wer ist Meister? — Der was ersann.

Wer ist Geselle? — Der was kann.

Wer ist Lehrling? — Jedermann.

So heißt es schon in einem alten Handwerksspruch.

Im einzelnen soll hier nun der durch ständige Verbesserungen entstandene Wandel im Schiffsstellagenbau der letzten 10 Jahre gezeigt werden.

Wer von den alten DW'ern kennt nicht noch die alten Gitter-Aufrichter mit ihren Jochhölzern und Stützen? Nebenstehende Abbildung 1 zeigt uns noch einmal diese Bauweise längst verflossener Jahre, welche durch Standrohrstellagen ersetzt wurden. Die sperrigen Aufrichter mußten den mehr Sicherheit und viel weniger Platz beanspruchenden Stahlgerüstrohren weichen.

Auf Grund dieser Feststellung wurde an der Vereinfachung der Stahlgerüstbauweise ständig gearbeitet.

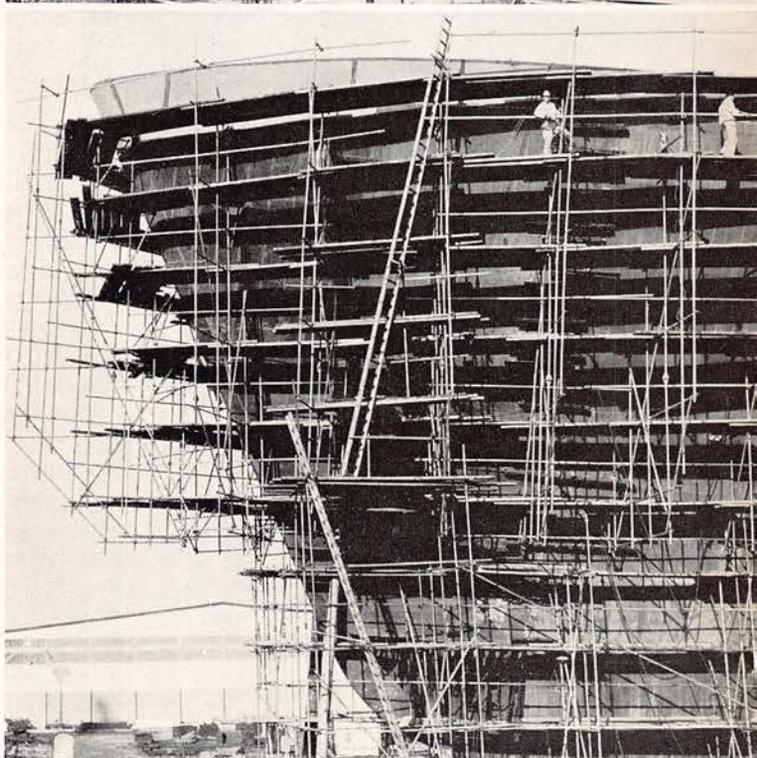
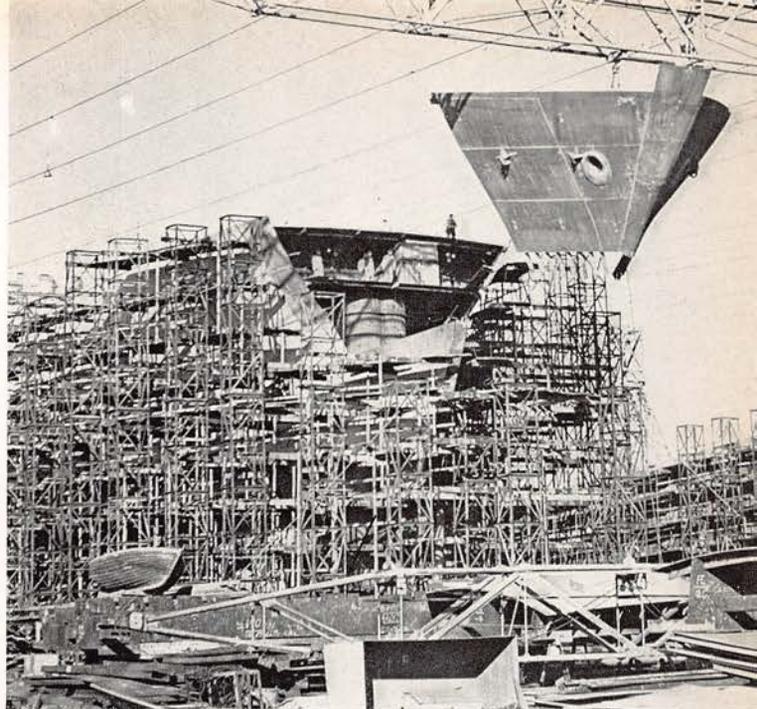
Abbildung 2 zeigt den Übergang von der Stahlrohrstand-Stellage zur Hängestellage. Die Vereinfachung ist klar ersichtlich. Die Schiffsinnenräume wurden dann alsbald nach demselben Prinzip eingerüstet, nämlich im oberen Teil der Laderäume Hängestellage, im unteren Teil Standstellage. Diese Arbeitsmethode hat sich als außerordentlich praktisch erwiesen.

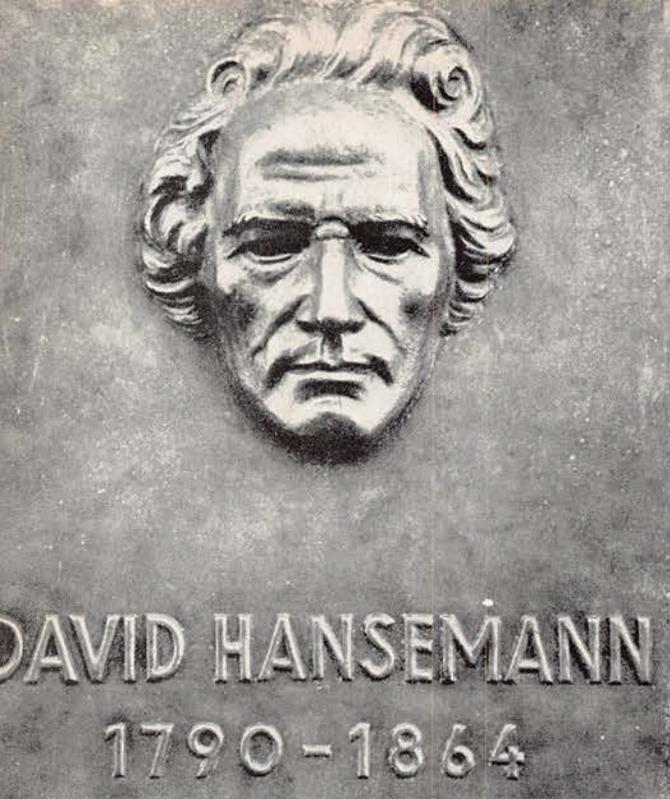
Es würde zu weit führen, all die kleinen, speziell für diese Bauweise entwickelten Elemente aufzuzeigen. Jedoch eine der letzten Neuerungen der DW auf diesem Gebiet möchte ich wegen ihrer vielseitigen Verwendbarkeit nicht unerwähnt lassen. Es handelt sich um die in Abbildung 3 dargestellte DW „Simplex-Stellagenkupplung“. Diese Simplex-Kupplung umfaßt in ihrer Anwendbarkeit die gesamte Skala der Wulstprofile. Außerdem ist sie in beliebiger Schmiege einstellbar, so daß ein Vor- und Hinterschiff stets horizontal zum Spant der Arbeitsstellage erstellt werden kann. Die enorme Haltbarkeit zeigt die Belastungsprobe auf nebenstehendem Bild.

Der Name Simplex-Stellagenkupplung läßt schon erkennen, daß der Deutschen Werft diese Kupplung patentamtlich geschützt wurde.

Mögen diese Zeilen manchen veranlassen, dem Betrieb mit Verbesserungsvorschlägen, welche mehr Unfallsicherheit, Material- und Zeitersparnis bieten, aufzuwarten.

FS 2 Hartmann





Der Einfluß der Norddeutschen Bank

1890 kommt es in Argentinien zu dem erwarteten „Gründerkrach“, die Boden- und Eisenbahnspekulation bricht zusammen, die politische Opposition greift zu den Waffen, der Bürgerkrieg lähmt die Wirtschaft des Landes. In London falliert im November das Bankhaus Baring & Co., das die Anleihen der argentinischen Regierung auf dem britischen Kapitalmarkt untergebracht hatte. Zu einer Börsenpanik kommt es allerdings nicht, da die Bank von England und andere englische Banken die von Baring akzeptierten Wechsel übernehmen.

Auch Deutschlands Südamerikahandel und -schiffahrt werden von den Ereignissen in Argentinien in Mitleidenschaft gezogen. Die Hamburg-Süd entschließt sich zum Neubaustop. Da die Reederei in den 80er Jahren wichtigster Kunde der Reiherstiegwerft geworden ist, hat nun auch die Werftleitung Sorgen.

Anders als in früheren Zeiten wird man jedoch schnell und gut mit ihnen fertig. 1891 erhält der Kosmos den D. „Tanis“ (3033 Br.T.), auf Chile hat die südamerikanische Krise nicht übergegriffen. Und 1892 wird für die Kingsin-Linie der D. „Irene“ (3466 Br.T.) gebaut. Außerdem springt die Finanzdeputation wieder einmal ein — und nicht nur mit einer Bestellung auf ein paar Schuten: 1891/92 werden von der Werft der Eisbrecher Nr. 3 (589 Br.T.) und die Dampfer „Capitän Karpfanger“ und „Elbe“ geliefert, die „Elbe“ ist ein Doppelschraubendampfer. Die Dividende der Werft beträgt gleichbleibend 10 Prozent. Die enge Verbindung der Werft mit Senat, Norddeutscher Bank und Hamburgs Schiffahrt wirkt sich günstig aus.

Auch für die Hamburg-Süd kommen schnell wieder bessere Zeiten. Das Durcheinander in Argentinien hat zwar auf Uruguay, nicht aber auf Brasilien übergegriffen. Bis zur Konsolidierung der Verhältnisse in Argentinien wird die wirtschaftliche Entwicklung Brasiliens besonders gefördert. Schon 1893 kann die Hamburg-Süd der Reiherstiegwerft weitere Neubaufträge erteilen, und das trotz verstärkten Laderaumangebotes auf ihrer Route — 1892 hatte A. C. de Freitas & Co. die Linienfahrt nach der südamerikanischen Ostküste aufgenommen, 1893

hatten sich die beiden Reedereien verständigt und vereinbart, die Erlöse einer gemeinsamen Kasse zuzuführen, also im „Pool“ zu fahren (25). Auch bei der raschen Neuordnung des Südamerikageschäftes hatten die Banken ihren Einfluß geltend gemacht.

*

Die von englischen und französischen Banken schon seit vielen Jahren angewandte und nun auch von einzelnen deutschen Instituten übernommene Methode der Außenhandelsförderung ist der Kapitalexport, also die Gewährung von Anleihen an finanzschwache, aber entwicklungs-fähige ausländische Regierungen, Großbetriebe, Provinz- und Stadtverwaltungen. Dieser Kapitalexport erlaubt es dem ausländischen Kreditnehmer, Waren, vor allem natürlich Investitionsgüter, zu kaufen. Der Kreditnehmer ist durchweg verpflichtet, diese Importe aus dem Lande zu beziehen, das die Anleihe gewährt; darüber hinaus muß es sich eine recht genaue Finanzkontrolle durch den Gläubiger gefallen lassen, damit dessen Rechte auf Zins und Tilgung gesichert werden. Für die großen Banken der Industrieländer wiederum ist der Kapitalexport in diesen Jahrzehnten sehr lohnend; da das Kapital in den noch nicht industrialisierten Ländern knapp ist, sind höhere Zinsen als daheim zu erzielen; da außerdem die Löhne und die Rohstoff- und Bodenpreise durchweg viel niedriger als in den Industrieländern sind, stehen höhere Gewinne in Aussicht. Voraussetzung zu dieser Bankpolitik ist allerdings, daß im eigenen Lande das erforderliche überschüssige Kapital angesammelt werden kann.

*

Einer der Wegbereiter dieser Bankpolitik in Deutschland ist Max von Schinckel, 1849—1938, aus hamburgischer Bürgersfamilie. Im Oktober 1872 geht er als 3. Direktor zur Norddeutschen Bank (37). In den 80er Jahren tritt er an die Spitze dieses Instituts. Die Bank übernimmt die Emission aller deutschen Schiffsaktien (außer denen der Deutsch-Austral). Schiffbau und -kauf werden gegen Hypotheken oder Verpfändung bis zu 50 Prozent finanziert. 1896 tritt Schinckel in die Aufsichtsräte der Hapag und Hamburg-Süd ein, den Vorsitz übernimmt er in der Hapag 1910

und in der Hamburg-Süd 1924. Schon 1893 ist er — nach dem Tode des Senators Gustav Godeffroy — Aufsichtsratsvorsitzender der Reiherstiegwerft geworden. Mit der Gründung der „Brasilianischen Bank für Deutschland“ (1887) wird die Reihe der wichtigen Bankgründungen zur Förderung des Überseegeschäftes eingeleitet; schon vorher hat sich die Norddeutsche Bank zusammen mit den Berliner D-Banken und unter Führung der Disconto-Gesellschaft an der „Deutsch-Asiatischen Bank“ beteiligt, deren Gründung auf Betreiben Bismarcks erfolgt. 1895 folgt von Hamburg aus die Errichtung der „Bank für Chile und Deutschland“.

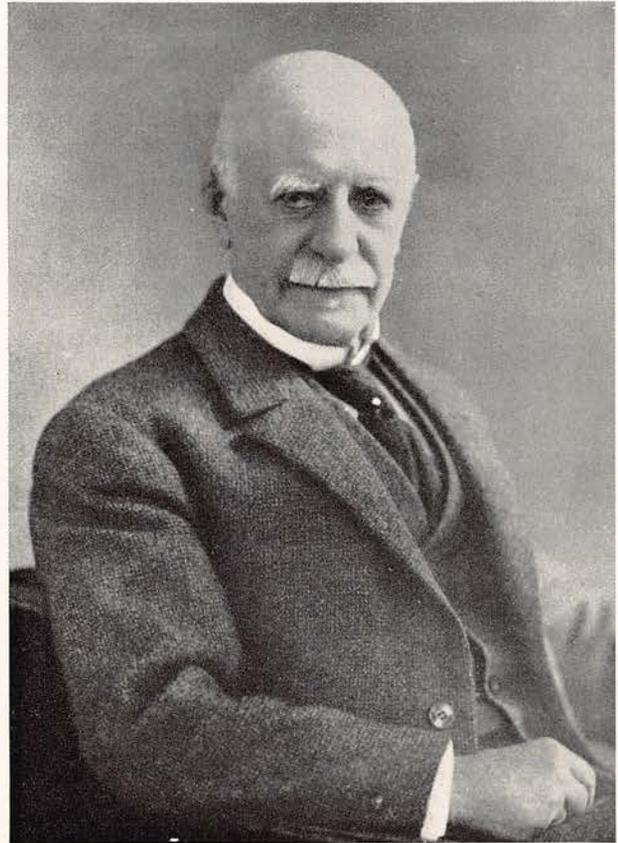
Die Kupferverhüttung in der Norddeutschen Affinerie gehört bereits seit 1866 zu den Interessen der Norddeutschen Bank. In den achtziger Jahren kommt der Kontakt zu Laeisz zustande, dessen Segler Chile-Salpeter nach Deutschland bringen. Schinckel wird später Aufsichtsratsvorsitzender der Dynamit-Gesellschaft (37).

Eines der großen Vorhaben in den Jahren 1888/94 ist die „Große Venezuela-Bahn“, die gemeinsam mit Krupp gebaut wird. Dieser Bahnbau wird teurer als vorgesehen. Zudem ist die neue venezolanische Regierung mit ihren Zahlungen im Rückstand, für Schinckel ist das wenig angenehm. In dieser Lage ergibt sich 1890/95 die Annäherung zwischen der Norddeutschen Bank und der Disconto-Gesellschaft in Berlin, zwischen Max von Schinckel und Adolph v. Hansemann.

*

Adolph v. Hansemann, 1826—1903, ist einer der mächtigsten Bankmänner im kaiserlichen Deutschland. Sein Vater David H., 1790—1864, Finkenwerder Pastorensohn, hatte sich 1817 in Aachen als Wollhändler selbständig gemacht; als Präsident der Rheinischen Eisenbahngesellschaft be-

Adolph v. Hansemann



Max v. Schinckel

trieb er die Verlängerung der Köln-Mindener Bahn bis Hannover mit Anschluß an die Bahn Berlin—Hannover; 1848 war er Finanzminister in den preußischen Kabinetten Kamphausen und Auerswald; 1851 gründete er die Disconto-Gesellschaft, diese ging 1856 ins Gründungs- und Emissionsgeschäft (39).

Sein Sohn Adolph Hansemann (später geadelt) tritt 1857 in die Geschäftsleitung ein, 1864 übernimmt er die oberste Verantwortung. Seine Bindung zu Bismarck wird bald recht eng, bei den Emissionen der deutschen Länder wird die Disconto-Gesellschaft eingeschaltet. Nach 1871 arbeitet er in der Montanindustrie mit, ab 1873 ist er Aufsichtsratsvorsitzender der Gelsenkirchener Bergwerks-AG., er beteiligt sich am Bau der Gotthard- und der Warschau-Wiener Bahn. 1884 wird auf seine Initiative hin die Neuguinea-Kompanie gegründet, die auch die 1899 an England abgegebenen Salomo-Inseln kontrolliert. 1890 beteiligt sich die Disconto-Gesellschaft an der 1888 von der Norddeutschen Bank begonnenen „Großen Venezuela-Bahn“.

Hansemann und Schinckel stimmen in ihren Vorstellungen über die wirtschaftliche Ausbreitung Deutschlands weitgehend überein. So kommt es zum Zusammenschluß. 1895 übernimmt die Disconto-Gesellschaft alle Aktien der Norddeutschen Bank gegen Disconto-Aktien, Schinckel bleibt Leiter der Norddeutschen Bank und wird einer der Geschäftsinhaber der Disconto-Gesellschaft, 1920 wird er Aufsichtsratsvorsitzender beider Banken (37, 39). Damit ist die Verbindung zwischen Hamburger Schiffahrt, Berliner Bankwelt und rheinischer Industrie fest gegründet.

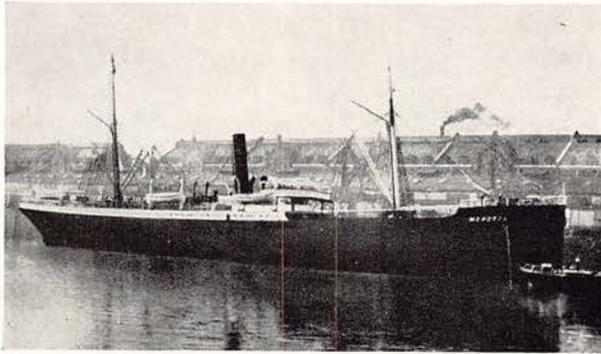
Gemeinsame Unternehmungen der Norddeutschen Bank und der Disconto-Gesellschaft sind die „Deutsch-Afrikanische Bank“, die in Südwestafrika tätig wird, und die

„Otavi-Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft“, die die Kupfervorkommen Südwestafrikas ausbeutet. Die „Deutsche Seehandels-Gesellschaft“ bereitet den Erwerb des Godefroy'schen Erbes auf Samoa für das Deutsche Reich vor. 1899 wird Hansemann Gründer und Aufsichtsratsvorsitzender der Schantungbahn, die Schantung-Bergwerksgesellschaft wird gegründet. Um die gleiche Zeit gehen die Banken an die Sanierung und den Ausbau der rumänischen Eisenbahnen; zusammen mit der Deutschen Erdöl-AG wird das rumänische Erdöl erschlossen. 1900 wird in London eine Filiale der Norddeutschen Bank errichtet, um am damaligen Weltfinanzzentrum vertreten zu sein.

Das Aktienkapital der Disconto-Gesellschaft erhöht sich durch Zusammenschlüsse mit der Norddeutschen und anderen Banken von 30 Mill. Mark im Jahre 1870 auf 300 Mill. Mark im Jahre 1914. Durch Beteiligungen an Provinzbanken ist die Kontrolle über weitere 200 Mill. Mark Bankkapital gewährleistet. Mit diesen Eigenmitteln wird ein gewichtiger Einfluß auf das Kapital der Bankkunden ausgeübt. Dieser Einfluß erstreckt sich auf einen Teil des deutschen Wertpapierbesitzes in Höhe von 75 Milliarden Mark (1910) und der deutschen Auslandsanlagen in Höhe von 30 Milliarden Mark (1913). Die Kapitalmacht der Disconto-Gesellschaft wird 1914 nur noch von derjenigen der Gruppe Deutsche Bank übertroffen (33, 35).

★

Die Norddeutsche Bank ist in den 25 Jahren vor 1914 wohl das einflußreichste Geldinstitut in Hamburg, keines-



Dampfer „Mendoza“, Bau-Nr. 393, 3834 Br.T., 1894 für die Hamburg-Süd gebaut

wegs aber die einzige Bank in der Stadt, die Kapitalexport betreibt (16). Von der Deutschen Bank ist die Deutsche Überseeische Bank mit Zweigniederlassung in Hamburg gegründet worden; sie unterhält 22 Filialen in Spanien, Brasilien, Uruguay, Argentinien, Chile, Bolivien und Peru. Die Dresdener Bank, die seit 1892 mit einer Niederlassung in Hamburg vertreten ist, gründet mit Hauptsitz in Berlin und Zweigniederlassung in Hamburg die Deutsch-Süd-amerikanische Bank (mit sechs Filialen in Argentinien, Brasilien, Chile und Mexiko), die deutsche Orientbank (mit sechs Filialen in der Türkei) und die Deutsche Westafrika-Bank (mit je einer Filiale in Togo und Kamerun).

Auch die Vereinsbank, die Bank der Hamburger Kaufleute und Reeder, wird in die allgemeine Entwicklung hineingezogen; zunächst Bank der Laeisz, Sloman, Russ, Kirsten, Horn beteiligt sie sich schließlich doch auch an der Gründung der Deutschen Levante Linie (1889), an den Kapitalerhöhungen der Hapag, an den Anleihen für die

Hamburg-Süd und — gemeinsam mit der Norddeutschen Bank — an der Kapitalbeschaffung für Blohm & Voss (1891). 1918 tritt Ballin in den Aufsichtsrat der Vereinsbank ein (49).

So bildet sich in den 90er Jahren ein starker finanzieller Rückhalt für den deutschen Kapital- und Warenexport, für die Rohstoffgewinnung und -einfuhr, für die Schifffahrt und den Schiffbau.

★

Im Außenhandel Argentinien, Brasiliens und der meisten anderen lateinamerikanischen Staaten erringen die deutschen Banken und Kaufleute den zweiten Platz nach den Engländern. England und Deutschland investieren 1890 bis 1914 in Brasilien, Uruguay und Argentinien zusammen 4 Milliarden Dollar, am Außenhandel der drei Länder sind sie 1913 mit 46 Prozent beteiligt; die deutsche Ausfuhr nach Brasilien steigt von 49 Mill. Mark (1889) auf 85 Mill. Mark (1908), nach Argentinien von 61 Mill. Mark (1889) auf 147 Mill. Mark (1908) und nach Chile von 28 Mill. Mark (1889) auf 52 Mill. Mark (1908); 1908 ist ein schwaches Jahr, in den folgenden Jahren steigen die deutschen Exporte weiter an.

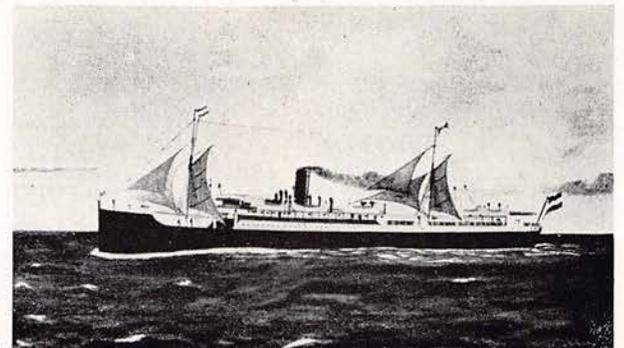
Die Hamburg-Süd, in deren Aufsichtsrat 1896 Max von Schinckel und Adolph Woermann eingetreten sind, benötigt zur Bewältigung des steigenden Ladungsaufkommens viele und größere Schiffe. Die Reiherstiegwerft wird in den 90er Jahren weitestgehend in den Dienst des Ausbaus der Hamburg-Süd-Flotte gestellt.

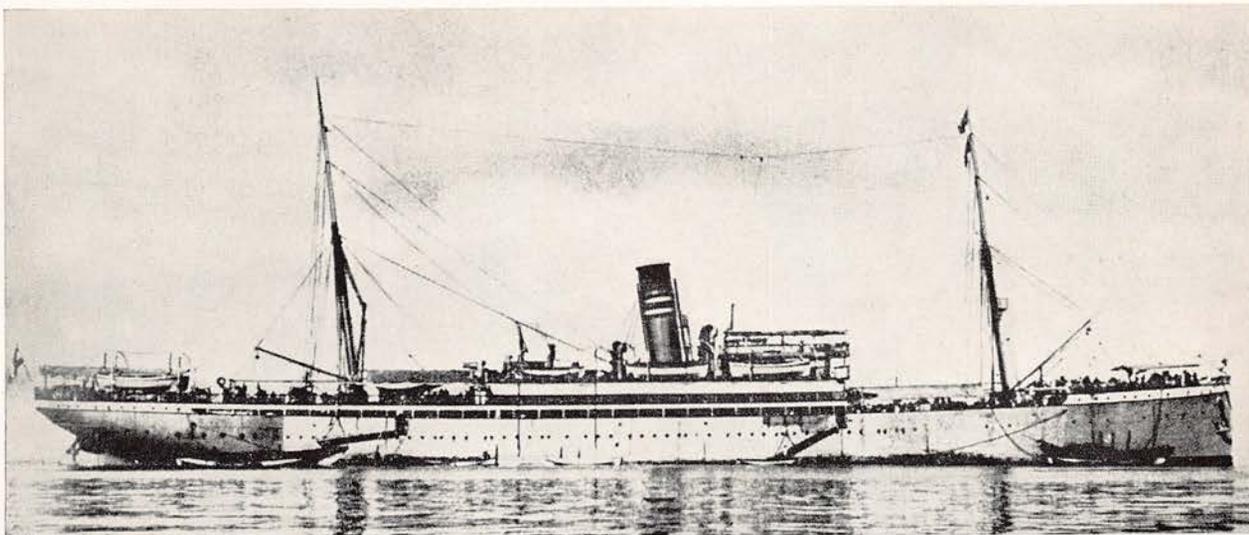
Seedampfer-Neubauten für die Hamburg-Süd 1893 bis 1900

Baujahr	Bau-Nr.	Name	Br. T.
1893	389	Babitonga	2373
	390	Leichter	354
	391	Leichter	354
1894	393	Mendoza	3834
	394	Argentina	3830
	395	Paranagua	2803
	396	Cordoba	4873
1896	398	Petropolis	4792
	399	Belgrano	4792
1897	400	Bahia	4799
	401	Pelotas	3944
1898	402	Santos	4855
1900	404	Cap Frio	5704
	405	Cap Roca	5704

Weitere Auftraggeber dieser Jahre sind der Kosmos (1893: Bau-Nr. 392, D. „Memphis“, 3873 Br.T.), die Deutsche Ostafrika-Linie (1895: Bau-Nr. 397, D.S. Dampfer „König“,

Dampfer „Cordoba“, Bau-Nr. 396, 4873 Br.T., 1894 für die Hamburg-Süd gebaut





Reichspost-Doppelschraubendampfer „König“, Bau-Nr. 397, 4820 Br.T., 1895 für die Deutsche Ostafrika-Linie gebaut

4820 Br.T.; 1900: Bau-Nr. 406, D. „Gouverneur“, 3336 Br.T.) und die Hapag (1899: Bau-Nr. 403, D. „Athesia“, 5751 Br.T.).

*

Wie bei den Banken kommt es in diesem Jahrzehnt auch bei den Schifffahrts-Gesellschaften zu Zusammenschlüssen mit der mächtigsten — der Hapag. 1892 wird die von Laeisz und Bolten gegründete Dampfsch.-Rhed. Hansa, die die Kanadafahrt betreibt, von der Hapag übernommen (25). Mit der Übernahme der Kingsin-Linie, die 1894 nach Mißerfolgen in der Sundafahrt ihr Aktienkapital 2:1 hat zusammenlegen müssen, faßt die Hapag 1898 in der Ostasienfahrt Fuß; die Postdampfersubventionen überläßt sie bald dem Norddeutschen Lloyd, sie konzentriert sich auf die Frachtfahrt. Im Liniendienst Südamerika—Ostküste wird 1899 der Poolvertrag zwischen der Hamburg-Süd und der Freitas nicht verlängert, es kommt zum Konkurrenzkampf zwischen beiden. Die Freitas braucht finanzielle Hilfe und findet sie bei der Hapag; im Jahre 1900 übernimmt die Hapag die Reederei der Freitas und erreicht 1901 eine Betriebsgemeinschaft mit der Hamburg-Süd. Ähnliches ereignet sich in der Westküstenfahrt, Kosmos und Kirsten vereinbaren 1894 einen Pool und 1898 den Zusammenschluß, 1900 tritt die Hapag hinzu und gelangt zu einer Betriebsgemeinschaft mit dem Kosmos. Diese Machtausweitung der Hapag ist das Werk Ballins, 1899 wird er Generaldirektor. Entsprechend den erweiterten Aufgaben der Gesellschaft wird das Aktienkapital 1897 um 15 Mill. Mark erhöht, es folgen weitere Kapitalerhöhungen um 5 Mill. Mark (1898), und um je 15 Mill. Mark (1899 und 1900) auf insgesamt 80 Mill. Mark. Im Aufsichtsrat des Unternehmens sitzen nun neben Schinckel unter anderen der Freiherr v. Ohlendorff und der Erbprinz zu Hohenlohe-Schillingsfürst, die alten Hamburger Häuser sind nun nicht mehr die führende Kraft in Hamburgs Schifffahrt.

Von der Konzentration in der deutschen Seereederei werden Woermann, die Deutsch-Austral und die Deutsche Ost-Afrika-Linie zunächst noch nicht berührt. Woermann wacht eifersüchtig über seine Unabhängigkeit. Die Kapitalerhöhung der Deutsch-Austral im Jahre 1899 von 4 auf 9 Mill. Mark erfolgt unter Mitwirkung der Deutschen Bank, hier ist Schinckel nicht beteiligt. Und die vom Reich subventionierte Deutsche Ost-Afrika-Linie hat zwar über Woermann und Laeisz Verbindung zu Schinckel und Ballin; Ballin ist jedoch an Subventionen wenig inter-

essiert, zudem leidet die Ost-Afrika-Linie unter zu geringem Ladungsaufkommen, noch ist die ostafrikanische Kolonie wenig entwickelt. Das Anfangskapital von 6 Mill. Mark (1890) muß 1895 auf 5 Mill. Mark herabgesetzt werden; 1900 wird aber auch auf dieser Linie eine Verdichtung des Verkehrs und die Verdoppelung des Aktienkapitals der Gesellschaft notwendig.

*

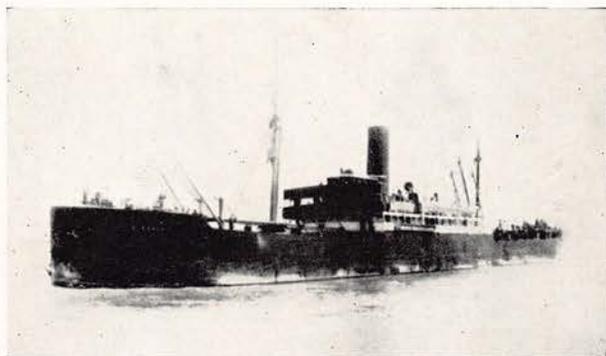
Der Gesamtwert der deutschen Handelsflotte steigt von 290 Mill. Mark (1895) auf rund 500 Mill. Mark (1899) an. 1905 werden es über 800 Mill. Mark sein (33, 58). Für die Werften sind es Glanzjahre, wenn auch die Konzentration in Bankwesen und Schifffahrt die Abhängigkeit der Werften von einer immer kleineren Zahl von Geld- und Auftraggebern verstärkt hat. In diesen Jahren sind jedoch nicht die Geld- und Auftraggeber die Hauptsorge, sondern die weitere Leistungssteigerung.

Die Reiherstiegwerft ist nun nicht mehr die größte Werft in Hamburg. Blohm & Voss haben ihre Werft 1886/91 auf 80 000 qm erweitert, vier größere Hellinge und im Dockhafen einen Kriegsschiffhelgen errichtet; es werden jetzt 5000 Mann beschäftigt. 1897 wird ein 17 000-t-Dock angeschafft (3).

Nicht um einer Konkurrenz zu begegnen — die Norddeutsche Bank ist ja an beiden Werften beteiligt —, wohl aber um für die technischen Erfordernisse der Zeit mit ihren ständig größer und moderner werdenden Schiffen gerüstet zu sein, plant man auch am Reiherstieg, die Werft um- und auszubauen.

Kr.

Dampfer „Athesia“, Bau-Nr. 403, 5751 Br.T., 1899 für die Hamburg-Amerika Linie gebaut



Unser Hauptbrandmeister
Helmuth Henning
ist nun 40 Jahre
auf der DW.
„In diesen 40 Jahren
hat er auf seinem
verantwortungsvollen
Posten immer seine
Pflicht getan“, sagte
Betriebsdirektor Gräber.
Wenn man das von
einem Manne sagen kann,
braucht man weiter nicht
viele Worte zu verlieren.



Helmuth Henning



Fritz Kersten

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Ehrung der Jubilare am 26. 5. 1961

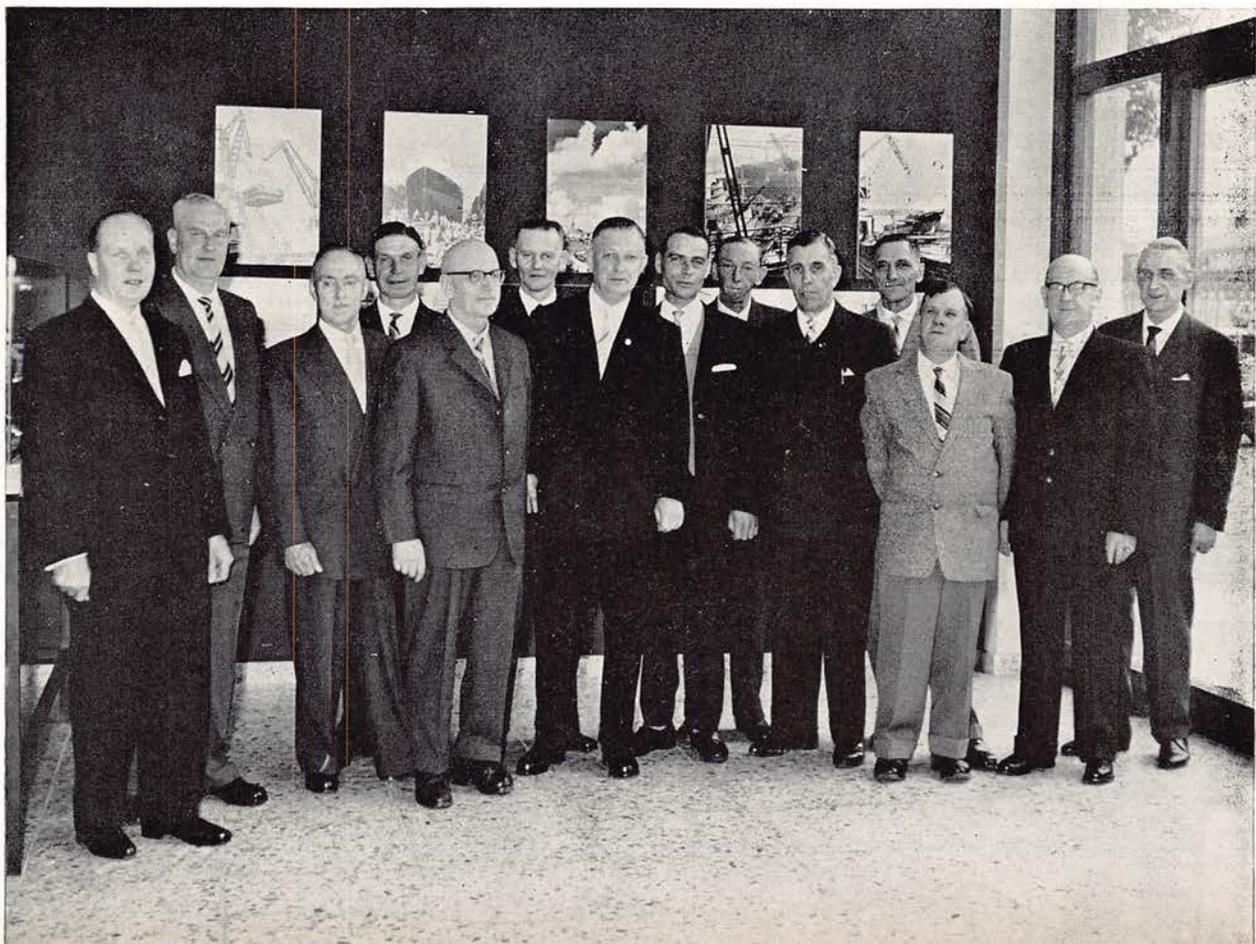
40 Jahre

Helmuth Henning, Hauptbrandmeister
Fritz Kersten, Werkstattschreiber 652

25 Jahre

Erich Trauzettel, Meister Kontrolle
Kurt Behnke, Schiffbauer 211
Willy Bergmann, E-Karrenfahrer..... 251
Willy Bertling, Maler 223

Hinrich Detels, Ewerführer 287
Emil Kreisch, Schiffbauer 601
Friedrich Kühl, Anbringer 201
Hans-Heinrich Möller, Bohrwerkdreher 253
Paul Priess, Bohrer 203
Heinrich Rathmann, Bohrschlosser 655
Heinrich Rübke, Nietenwärmer 202
Heinrich Schinkel, Gatterschneider..... 235
Matthias Schwind, Vorarbeiter..... 687
Hermann Starke, Kupferschmiedehelfer 255



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Bürohilfe Karin Brunckhorst, geb. Wöhlke mit Herrn Wilhelm Brunckhorst am 4. 5. 61
 Bürohilfe Monika Peters, geb. Schöning mit Herrn Bernd Peters am 12. 5. 1961
 M'schlosser Raimund Kuncke mit Fr. Giesela Seiler am 17. 5. 1961
 M'schlosser Ekehard Dahlke mit Fr. Charlotte Kayser am 18. 5. 1961
 Fahrer Harry Kaltschmidt mit Fr. Erna Reimers am 19. 5. 1961
 Elektriker Adolf Tiedemann mit Fr. Margit Albers am 19. 5. 61
 Schiffbauer Peter Gerhardt mit Fr. Edith Steuhsloff am 19. 5. 1961
 Maler K.-H. Rathkamp mit Frau Marion Wittesheim am 19. 5. 1961
 Helfer Heinz Roesnick mit Fr. Erika Zielke am 19. 5. 1961
 Architekt Walter Jotzo mit Frau Hildegard Holzknecht am 19. 5. 1961
 E'Schweißer Henry Eggers mit Fr. Renate Stern am 25. 5. 1961
 Schiffbauer Willi Weirauch mit Fr. Erika Lange am 26. 5. 1961
 Kupferschmied Horst Müller mit Fr. Marianne Bätjer am 27. 5. 1961
 Elektriker Joachim Janke mit Fr. Christa Kiss am 1. 6. 1961
 Elektriker Karl-Heinz Wiegand mit Fr. Ingrid Schass am 1. 6. 1961
 M-schlosser Reinhard Lauck mit Fr. Marie Hlawa am 9. 6. 1961
 Montageschlosser Werner Bagdon mit Fr. Irmgard Turek am 10. 6. 61

Geburten:

S o h n :
 Ingenieur Hans Schultz am 1. 5. 1961
 M-schlosser Werner Schönteich am 2. 5. 1961
 Schlosser Fritz Arendt am 3. 5. 1961
 M'schlosser Hermann Helliwig am 6. 5. 1961
 Kranfahrer Horst Lange am 8. 5. 1961
 Ingenieur Albrecht Milbrandt am 10. 5. 1961
 Elektriker Gerd Staudt am 13. 5. 1961
 M'schlosser Willfried-Theo Lohse am 15. 5. 1961
 angel. Schlosser Werner Dreist am 16. 5. 1961
 Helfer Gerd Karolewicz am 18. 5. 1961
 Schiffbauer Heinz Jost am 21. 5. 1961
 Schiffbauer Walter Horn am 22. 5. 1961
 Meister Erich Ahrens am 25. 5. 1961
 S'zimmerer Horst Schröder am 31. 5. 1961
 Montageschlosser Wolfgang Frost am 4. 6. 1961

T o c h t e r :

Hilfsarchivarin Emmi Schnäkel am 22. 3. 1961
 Ingenieur Jürgen Tanck am 8. 4. 1961
 Schlosser Friedrich Rose am 25. 4. 1961
 Dreher Manfred Held am 3. 5. 1961
 E'schweißer Günther Lobb am 9. 5. 1961
 Stenotypistin Ursula Behrens am 9. 5. 1961
 Schiffbauer Georg Klemens am 23. 5. 1961
 Kranfahrer Erich Jakobsen am 25. 5. 1961
 Maschinenarbeiter Helmut Thelm am 4. 6. 1961

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

Für die zahlreichen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
 Emil Warndke

Der Betriebsleitung und meinen Kollegen danke ich herzlich für die Ehrung, die Geschenke und die vielen Glückwünsche zu meinem 25jährigen Betriebsjubiläum.
 Kurt Behnke

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Fritz Kersten

Für die mir aus Anlaß meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie den Arbeitskollegen meinen besten Dank.
 Hermann Stark

Für die mir zu meinem 25jährigen Jubiläum zugegangenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten danke ich der Direktion, der Betriebsleitung und den Arbeitskollegen vom Reihersstieg und von Finkenwerder recht herzlich.
 Hans Heinrich Möller

Für die zahlreichen Aufmerksamkeiten, die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesen wurden, sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Erich Trauzettel

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

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des uns betroffenen schweren Verlustes sagen wir der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen unseren aufrichtigen Dank.
 Frau Elisabeth Marinese und Kinder

Für die mir beim Heimgange meines lieben Entschlafenen Carl Mück erwiesene Teilnahme und die ihm als Zeichen des treuen Gedenkens gewidmeten Blumenspenden danke ich allen Kollegen und der Betriebsleitung herzlich.
 Gertrud Mück

Für die aufrichtige Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes, unseres guten Vaters Paul Landrath danken wir herzlich.
 Helene Landrath und Kinder

Für die aufrichtige Teilnahme und Kranzspenden für meinen lieben Mann und unseren guten Vater Carl Ehlers sagen wir der Betriebsleitung und allen Kollegen unseren herzlichsten Dank.
 Frau Marie Ehlers und Kinder

UNSEREN DIAMANTENEN HOCHZEITSPAAREN

Ich bin wie Wein, der ausgegoren, er schäumt nicht länger hin und her, doch was nach außen er verloren, hat er an innerem Feuer mehr.
 Theodor Fontane



Ehepaar Gustav Holland zu seinem Ehrentag am 8. Juni 1961



Ehepaar Johannes Camper zur Erinnerung an den 9. Juni 1961

Der Kesselschmied Gustav Holland, geb. 9. 8. 1877 feierte mit seiner Frau Karoline am 8. 6. 1961 den 60. Jahrestag seiner Hochzeit. Er und seine Frau sind noch gesund und rüstig, voller Dankbarkeit und Lebensfreude. Etwas schüchtern und gerührt nahm das Ehepaar die vielen für sie oft überraschenden Ehrenbezeugungen entgegen. Die Kinder aus der Ostzone, Enkel und Urenkel überfüllten die kleine Wohnung im 3. Stock der Schinkelstraße. 60 Jahre hat das Ehepaar Freud und Leid seines langen Lebens geteilt, die beiden Weltkriege, Bombenangriffe und andere Nöte überstanden, sich um die Kinder gemüht, gesorgt und hart gearbeitet.

Wenn der ungewohnte Trubel des Tages äußerlich auch beide etwas unruhig machte, strahlten sie trotzdem eine große innere Ruhe und Zufriedenheit aus, was sich z. Teil auf die Gäste übertrug. Ähnliches verspürte ich bei dem ehemaligen Elbfischer Johannes Camper, geb. 21. 8. 1880, der den darauffolgenden Tag mit seiner Frau das diamantene Hochzeitsfest beging. Als die Fischerei ihm nichts mehr einbrachte, hat Johannes Camper 1935 als Schlosser bei der Deutsche Wert in Finkenwerder angefangen. Das Gedenken der Firma überraschte ihn freudig, er dankte sehr und sagte beim Abschied: „Na, bi de Iserne (Hochteed), door seet wi uns wedder.“ A. Binder



Anfang Juni ist der neue Betriebsrat zur Vorstellung bei unserem Dr. Scholz gewesen. Bei dieser Gelegenheit wurden sehr offen verschiedene Probleme erörtert. Dabei kam selbstverständlich auch die Lage im Weltschiffbau zur Sprache. Es ist selbstverständlich, daß der Betriebsrat sich ein Bild machen möchte über die Chancen, die für die Erhaltung der Arbeitsplätze bei uns gegeben sind. Das Ergebnis war, daß nach den Erklärungen von Dr. Scholz jeder davon ausgehen darf, daß wir für die nächste Zeit voll beschäftigt bleiben. Inzwischen ist ja auch noch ein weiterer Schiffbau-Vertrag mit der Vereinigten Arabischen Republik unter Dach und Fach gebracht worden. Weitere aussichtsreiche Verhandlungen laufen. Von seiten der Betriebsleitung wurden die Sorgen, die sich aus dem Mangel an Arbeitskräften ergeben, zur Sprache gebracht. Dabei wurde die Bitte ausgesprochen, die alten Werfthasen möchten doch dafür sorgen, daß man den ausländischen Belegschaftern hilfreich zur Seite steht und ihnen vor allem immer ein gutes Beispiel gibt. Euch alle wird besonders interessieren, daß Dr. Scholz die feste Zusage gegeben hat, die Werft werde auch nach dem 1. 7. 1961 eine Arbeitsprämie aussetzen. Über die Form und die Staffelung müssen noch Überlegungen angestellt werden. Dr. Scholz hat erklärt, daß die Arbeitsprämie in Zukunft auf keinen Fall schlechter sein wird als bisher. Er hat im übrigen auch für 1961 ein Weihnachtsgeld in Aussicht gestellt. Über Einzelheiten muß noch gesprochen werden.

Die etwa 1½stündige Besprechung verlief harmonisch. Die neuen Mitglieder des Betriebsrats hatten dabei Gelegenheit, sich in dem neuen Verwaltungsgebäude einmal umzusehen.

Am 10. Juli 1961 wird die Hauptversammlung der Aktionäre unseres Unternehmens stattfinden. Diese Versammlung wird praktisch den Schlußstrich unter das Arbeits- und Rechnungsjahr 1960 setzen. Ihr werdet im Juli eine eingehende Stellungnahme dazu in unserer Werkzeugzeitung finden.

Der Sommer bringt für viele den ersehnten und verdienten Urlaub. Es sind ja nur wenige, die ihren Urlaub in die Winterzeit verlegen. Der Sommer bringt aber auch wieder eine erhöhte Zahl von Kraftfahrzeugen. Es besteht die Gefahr, daß trotz der neuen Parkanlagen manch einer wieder mit Parksorgen zu kämpfen haben wird. Die Parksorgen werden sich auch besonders dadurch noch erhöhen, daß mit der Schließung der Ladestraße am Teufelsbrücker Hafen endgültig zu rechnen ist. Ich möchte also allen denjenigen, die immer ihre Wagen dort noch abstellen, empfehlen, sich rechtzeitig anders zu orientieren.

Die Tage des alten öffentlichen Parkplatzes am Anleger Teufelsbrück dürften auch gezählt sein. Mindestens wird

ein Teil dieses Platzes anderen Zwecken zugeführt. Sehr wahrscheinlich wird dort etwas getan werden für die Omnibusse der Hochbahn. Außerdem will man eine Reihe von Plätzen mit Parkuhren ausrüsten. Ich kann daher nur allen raten, auch insoweit vorzusorgen. Bedenkt bitte, daß unsere Anlage an der Baron-Voght-Straße im besten Falle 300 Fahrzeuge beherbergen kann. Diese Zahl ist fast erreicht.

Der vor der Tür stehende 1. Juli ist für alle insofern ein erfreuliches Datum, als mit ihm die seit längerer Zeit vereinbarte Lohnerhöhung in Kraft tritt.

Ihr habt alle in der Presse gelesen, daß es demnächst erhebliche Veränderungen auf dem Gebiet der Krankenversicherung gibt. Wir werden uns in unserer Werkzeugzeitung mit dieser Frage zu gegebener Zeit auseinandersetzen. Es ist zur Zeit nicht zu übersehen, welche Folgen die gesetzlichen Änderungen mit sich bringen werden. Heute kann nur mit Sicherheit festgestellt werden, daß die Änderungen erhebliche Anforderungen an das Verantwortungsgefühl jedes Einzelnen stellen werden. Ihr habt sicher gelesen, daß es eine ganze Reihe von Krankenkassen gibt, die jetzt schon nicht mehr in der Lage sind, ihren Verpflichtungen so ohne weiteres nachzukommen. Zum Schluß habe ich noch eine Mitteilung über die Ihr Euch sicher freuen werdet: Die Zahl der Unfälle hat bei uns unter dem Durchschnitt gelegen. Die Werft hat daraufhin eine Prämie bekommen, die für den Betrieb Reihestieg bei 3 Prozent des Beitragssatzes und für den Betrieb Finkenwerder bei 2½ Prozent liegt. Die Prämie wird wie in jedem Jahr für Verbesserungen auf dem Gebiet der Unfallverhütung verwendet werden.

Die Tatsache, daß die Unfallziffer bei uns unter dem Durchschnitt liegt, bedeutet nun nicht etwa, daß nichts mehr getan zu werden braucht. Jeder muß nach wie vor die Augen aufhalten. Es muß doch möglich sein, die Unfallzahl fühlbar herabzusetzen.

In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, daß in erschreckender Weise die Zahl der Wegeunfälle zugenommen hat. Ich bitte Euch recht herzlich, auf dem Wege von zu Haus zur Werft und von der Werft nach Hause besonders vorsichtig zu sein. Leider ist es ja so, daß gerade die Verkehrsunfälle besonders schwer sind.

Allen denen, die jetzt in Urlaub fahren und denen, die gerade im Urlaub sind, wünsche ich, daß sie sich gut erholen möchten.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabauteermann