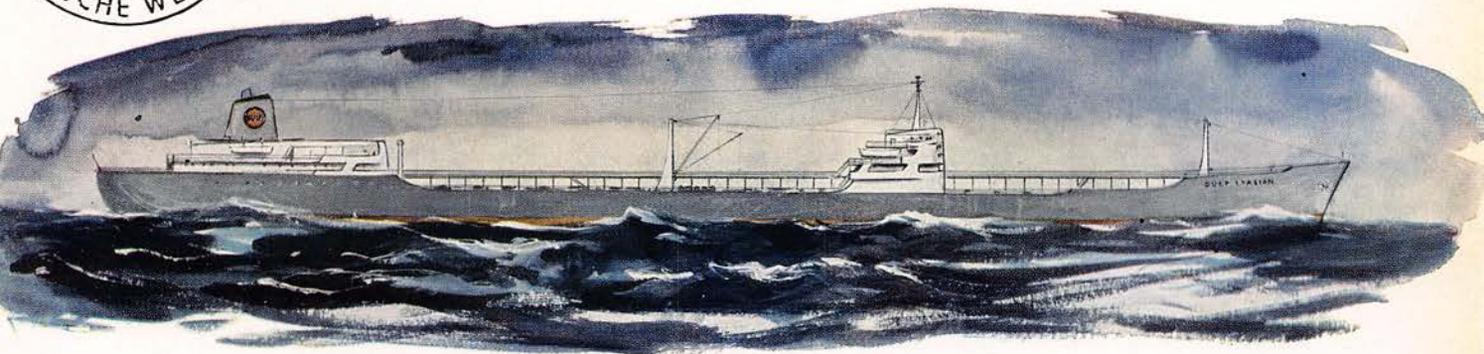




DEUTSCHE WERFT  
HAMBURG



**T.T. GULF ITALIAN**  
LAUNCHING



August 8th, 1961

# Das Arbeitsprogramm der DW

## Neubauten:

- Helgen 2:** Der für den 12. 9. 1961 vorgesehene Stapellauf des Hamburg-Süd-Schiffes S. 785 wird auf den 18. 9. 1961 verschoben. Das Schiff soll „CAP SAN DIEGO“ heißen.
- Helgen 5:** S. 786, 4000 BRT Fracht- und Fahrgast-Motorschiff für die VAR. Stapellauf voraussichtlich am 20. 9. 1961.
- Helgen 7:** S. 783, Motorschiff, 13 500 tdw für die „Deutsche Afrika-Linien“. Der Stapellauf ist für Anfang Oktober vorgesehen.
- Helgen 8:** Nach dem Stapellauf des 46 500-t-Tankers „GULF ITALIAN“ (S. 757) ist sofort der Kiel des Schwesterschiffes (S. 758) gelegt worden.
- In der Ausrüstung liegen folgende Schiffe:  
S. 759 („HAR RAMON“), S. 773 („HAR GILEAD“), S. 784 („CAP SAN LORENZO“), S. 757 („GULF ITALIAN“).

Die „HAR RAMON“ wird in der zweiten Septemberhälfte auf Probefahrt gehen.

## Reparaturen vom 26. Juli bis 20. August 1961:

In den letzten Wochen wurden an 22 Schiffen ausländischer und deutscher Reedereien größere und kleinere schiff- und maschinenbauliche Reisereparaturen im Hafen durchgeführt.

In derselben Zeit kamen 22 Schiffe mit schweren oder leichteren Boden-, Außenhaut- oder Brandschäden zur Werft, von denen 19 dockten und 3 ihre Schäden an den Kaianlagen der DW reparierten.

Umbauten und umfangreiche Klasse-Arbeiten rundeten das Reparaturgeschäft ab.

Von den insgesamt 44 Schiffen reparierte der Betrieb Finkenwerder 14 und der Betrieb Reiherstieg 30.

Unter anderem waren es folgende Schiffe:

### Ausländische Schiffe:

- TS. „MAASKERK“, 7707 BRT, schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Docken.
- MS. „WINDWARD ISLANDS“, 2510 BRT, Brandschaden-Reparatur, maschinenbauliche Reparaturen.
- MT. „SPICA“, 11 745 BRT, schiff- und maschinenbauliche Klasse-Arbeiten, Docken.
- TS. „BENMHOR“, 7755 BRT, schiff- und maschinenbauliche Reisereparaturen, Docken.
- MS. „CORVIGLIA“, 9260 BRT, Bodenschaden-Reparatur, schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Docken.
- MT. „HOEGH FALCON“, 20 825 BRT, schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Beseitigung von Leckagen in allen Ladetanks, Docken.
- TS. „URUGUAY“, 12 627 BRT, schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Docken.
- MT. „ANTON IVANOV“, 8442 BRT, Reparaturen an der Hauptmaschine, Hilfsmaschinen, Kessel, schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Docken.
- MS. „KONG INGE“, 1163 BRT, schiffbauliche Reparaturen, Docken.
- SS. „PERTHSHIRE“, 10 496 BRT, maschinenbauliche Reisereparaturen.
- MS. „DETTIFOSS“, 2918 BRT, größere schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Docken.
- MS. „NORDPOL“, 4919 BRT, schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Docken.
- MS. „ERRINGTON COURT“, 8176 BRT, schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Docken.

### Deutsche Schiffe:

- MS. „BELLAVIA“, 5514 BRT, schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Docken.
- MS. „HORNBERG“, 4051 BRT, Außenhaut- und Reiseschäden sowie maschinenbauliche Reparaturen, Docken.
- TT. „ESSO NURNBERG“, 24 084 BRT, schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Garantie-Arbeiten, Docken.
- MS. „MELLUM“, 4980 BRT, schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Docken.
- MS. „TOGO“, 5054 BRT, Außenhaut- sowie schiff- und maschinenbauliche Rep., Docken.
- TS. „HOECHST“, 6782 BRT, Änderung der Laufrollen für Lukenabdeckung, Maschinenbau-Reparaturen, Docken.

In der obengenannten Zeit waren beide Betriebe — Finkenwerder und Reiherstieg — in Tag- und Nachtschichten voll ausgelastet.

Neu war in dieser Zeit das Reinigen und Gasfreimachen folgender Tanker auf See:

- MT. „HERDEBRED“, 11 205 BRT, MT. „MARIEBORG“, 12 666 BRT,  
MT. „TROLLTIND“, 12 856 BRT.

In den letzten Wochen wurden folgende Tanker durch unseren „Tankentöler DW 32“ gereinigt und gasfrei gemacht:

- MT. „NORSE LION“, 12 305 BRT, TT. „HAVBJØRN“, 18 500 BRT, TT. „ESSO NURNBERG“, 24 084 BRT, MT. „HOEGH FALCON“, 20 825 BRT, MT. „ANTON IVANOV“, 8442 BRT.

Titelbild: Sonderpostamt Deutsche Werft

Die Deutsche Bundespost gab anlässlich des Stapellaufs der „Gulf Italian“ einen Sonderstempel heraus, mit dem alle Post abgestempelt wurde, die am 8. August 1961 die DW verließ. Darüberhinaus fanden sich zahlreiche Interessenten ein, um eine gestempelte Sonderpostkarte zu ergattern



# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

## Vier Millionen t Tragfähigkeit

### Stapellauf 45 700 tdw. TT „Gulf Italian“

Am 8. August 1961 hat in unserem Betrieb Finkenwerder der Stapellauf des ersten im Bau befindlichen Schiffes der Gulf Oil Corporation, New York, ein Turbinentanker von 45 670 t Tragfähigkeit, stattgefunden.

Der Bau des Schiffes war auf dem neuen Groß-Helgen der Werft erfolgt, der Schiffe jeder Größe bis etwa 300 Meter Länge in Bau zu nehmen gestattet.

Entgegen der bisher für Schiffe dieser Größe üblichen Bauweise, den Schiffskörper in zwei oder mehr Bauteilen zu errichten, um ihn anschließend in einem der Schwimmdocks der DW durch Schweißen zu verbinden, wurde der Bau dieses Schiffes in einem Stück vorgenommen. Damit wurde die Überlegenheit des Groß-Helgen mit seinen Kranmöglichkeiten, Bauteile bis 120 t Stückgewicht auf dem Helgen zusammensetzen, unter Beweis gestellt.

Ein weiterer großer Vorzug des Groß-Helgen gegenüber der alten Kabelkranhelgen-Anlage besteht darin, daß die Hellingsohle 0,8 m tiefer als die der alten Baustellen

liegt. Der größere Wasserwiderstand während des Stapellaufes wirkt dadurch stark bremsend der beim Ablauf eintretenden Beschleunigung entgegen.

In Verbindung mit der Möglichkeit, die Hellingneigung im Verhältnis 1 : 20 bis 1 : 23,5 zu variieren, läßt sich damit die Ablaufgeschwindigkeit im Vorwege genau berechnen, um bei der vorhandenen Breite des Elbstroms von 600 m auch für größte Schiffe den Ablaufweg von vornherein zu bestimmen.

Der für den Hochwasserstand am 8. August 1961 vorgesehene Stapellauf des Supertankers „Gulf Italian“ verlief, nachdem die Stopper gelöst waren, völlig programmäßig, ohne den vorhandenen Ablaufweg ganz auszunützen. Auf dem nach erfolgtem Stapellauf frei gewordenen Helgen wurde sofort der Kiel für ein Schwesterschiff der „Gulf Italian“ gelegt, für das bereits in den ersten 8 Tagen mehr als 1500 t in der Werkstatt vorbereitete Bauteile zum Einbau kommen konnten.

Die Taufe des Schiffes wurde von der Gattin des Präsidenten-

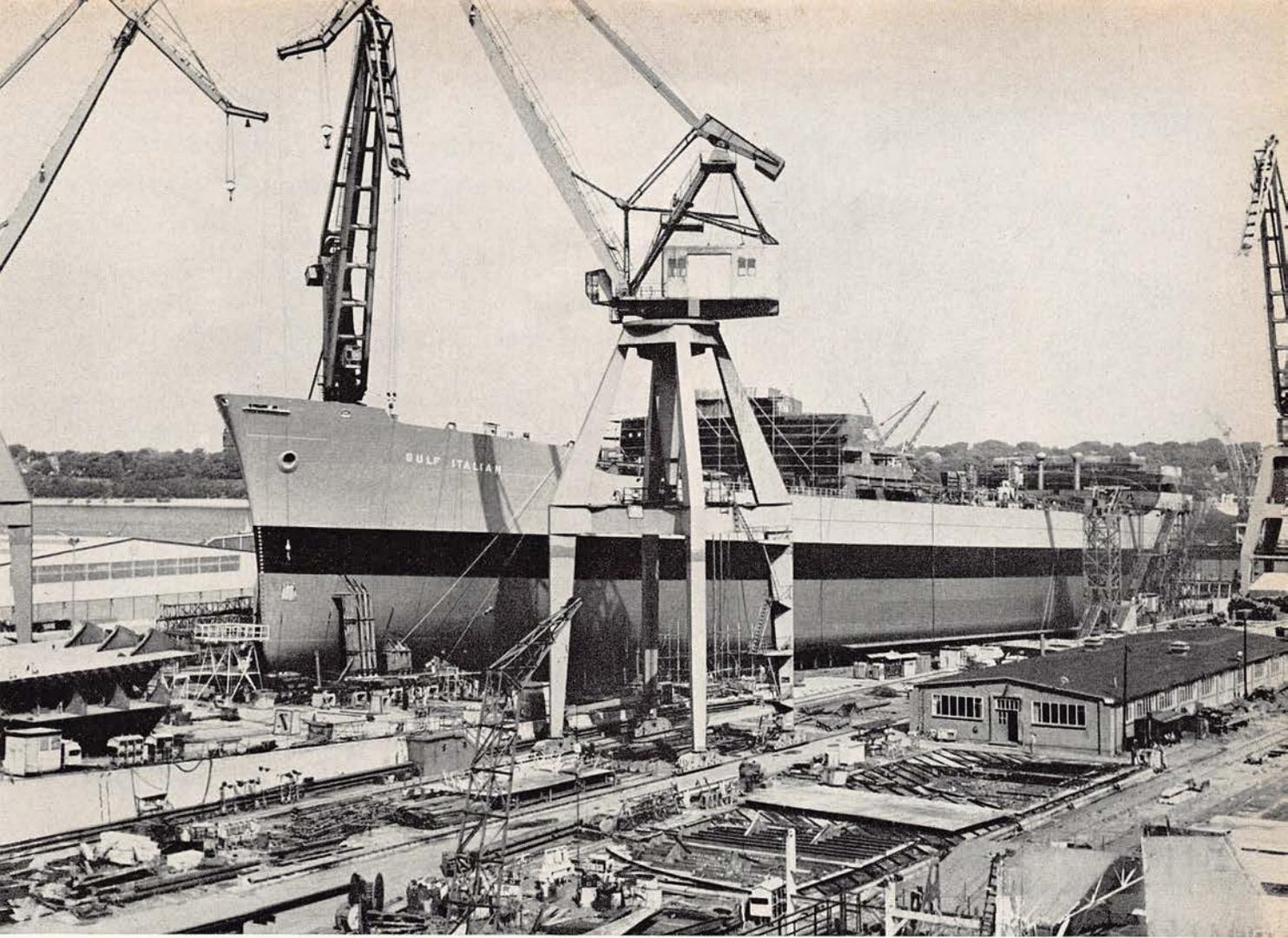


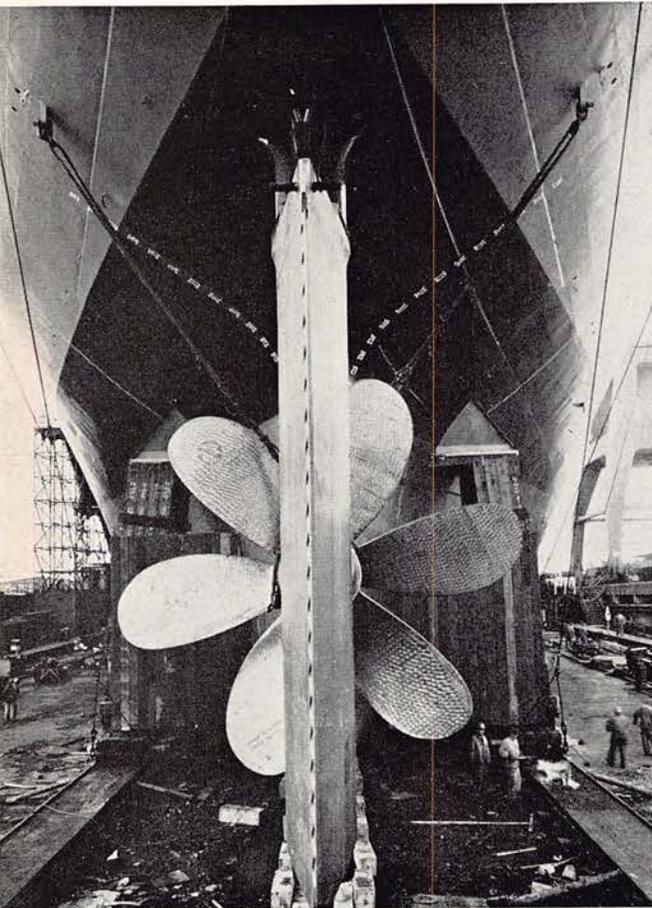
ten des italienischen Abgeordnetenhauses in Rom, Donna Vittoria Leone, vorgenommen.

Auf der Taufkanzel wurde ausgeführt, daß mit dem heute vom Stapel zu lassenden Neubau die Deutsche Werft die Vier-Millionen-Tonnen-Tragfähigkeitsgrenze überschritten habe und allein in den Nachkriegsjahren mehr als 175 Schiffe vom Stapel gelassen und zur Ablieferung gekommen sind mit einer Gesamttragfähigkeit von etwa 2,4 Millionen tdw.

Von der Werftleitung wurde darauf hingewiesen, daß dieser Neubau das Produkt einer Gemeinschaftsarbeit des Bestellers, der Nedgulf Olie Maatschappij, der Deutsche Werft und der italienischen Wirtschaft sei, von denen die letztere unmittelbar Arbeitskräfte gestellt habe, die an dem Bau des Schiffes beteiligt waren, während das Schiff nach Indienststellung unter der Flagge Hollands mit holländischer Mannschaft fahren wird. Die Taufpatin wies in einer anschließenden Rede vor Durchführung der Taufzeremonie darauf hin, daß Italien es ganz besonders begrüße, daß das Schiff von der großen amerikanischen Corporation mit dem Namen ihrer geliebten Heimat verbunden worden sei. Donna Vittoria Leone betonte gleichzeitig die großzügige Hilfe der Vereinigten Staaten von Amerika, die zur Wiedergeburt ihres Landes beigetragen habe. Italien sei stolz darauf, daß durch diese großzügige Solidarität der Aufstieg und die wirtschaftliche und soziale Wiedergeburt des Landes ermöglicht worden sei.

Die Taufpatin dankte der Deutsche Werft für die geleistete Arbeit und die freundschaftliche Zusammenarbeit durch Heranziehung italienischer Arbeitskräfte, von denen eine Delegation die Taufpatin begrüßte. Da nicht zuletzt das Tankschiff „Gulf Italian“ unter holländischer Flagge





Die „Gulf Italian“ ist das erste DW-Schiff mit einem sechsfügeligen Propeller.

und mit holländischer Mannschaft ein Symbol der Zusammenarbeit der Nationen der freien Welt darstelle, wünsche sie dem Schiff, in dem das Kapital, die Arbeit und Initiative der beteiligten Länder zusammengefunden haben in wachsender Solidarität, glückhafte Fahrt zum Schutze der gemeinsamen christlichen und sozialen Ideale im Dienste des Weltfriedens.

Nachdem — wie üblich — die Sektflasche am Bug des Schiffes zerschellt war, glitt der Neubau im gleichen Augenblick in die Fluten der Elbe, damit sofort mit dem Einbau der Kessel- und Turbinenanlage im Ausrüstungshafen der Werft begonnen werden konnte, so daß die endgültige Ablieferung des Schiffes noch vor Jahresende erfolgen wird.

W. E. H. S.

## Ansprache von Mr. Peter B. Binsted

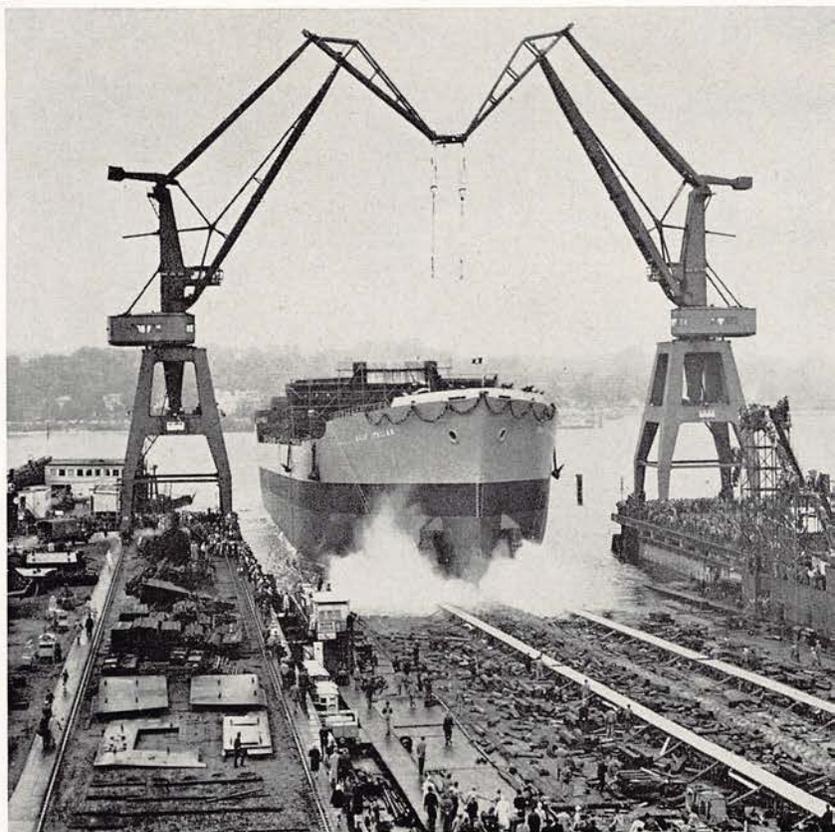
Geschäftsführender Direktor der Gulf Oil Marine Agency S.A., Antwerpen

Donna Vittoria Leone, Herr Dr. Scholz, meine Damen und Herren!

Wir möchten Herrn Dr. Scholz und allen Mitarbeitern der Deutsche Werft A.G., die durch ihre Arbeit zum Gelingen dieses Werkes beigetragen haben, danken und freuen uns, Donna Leone im Namen der Gulf danken zu können, daß sie die Taufe der „GULF ITALIAN“ so charmant vollzogen hat.

Der Stapellauf der „GULF ITALIAN“ ist ein weiteres Beispiel für die Zusammenarbeit der Völker — die Muttergesellschaft der Schiffseigentümer ist amerikanisch, die Erbauer sind Deutsche, die Taufpatin ist Italienerin, und die Eigentümer sind Holländer. Diese Art der Zusammenarbeit scheint uns gerade in dieser unruhigen Zeit so notwendig.

Die „GULF ITALIAN“ bringt erneut Gulfs Interesse an Italien zum Ausdruck. Wie Sie vielleicht wissen, erschließt





legender Faktor in der wirtschaftlichen Entwicklung Siziliens, und zur Zeit verwenden mehrere Industrien das Ragusa-Rohöl in ihren in Ragusa und Augusta gelegenen Betrieben.

Als Ausdruck der Verbundenheit mit Sizilien benannte die Gulf einen ihrer neuen Tanker „RAGUSA“.

Auch in Deutschland ist die Gulf seit vielen Jahren tätig, hauptsächlich auf dem Schmieröl-Sektor.

Wenn die „GULF ITALIAN“ im Dezember dieses Jahres in Dienst gestellt wird, wird sie das größte Schiff der in europäischen und nahöstlichen Gewässern eingesetzten Gulf-Flotte sein. Sie ist das dritte Schiff, das bei der Deutsche Werft für Gulf Oil Corporation gebaut wird — die anderen waren „CABIMAS“ und „LAGUNILLAS“ im Jahre 1955 — und, nachdem wir gesehen haben, mit welcher Präzision und Gründlichkeit an den Schiffen gearbeitet worden ist, was auch aus den Berichten unseres Bauinspektors, Herrn George Monrad, hervorgeht, sind wir überzeugt, daß sie eine würdige Schwester der anderen, bereits in Dienst befindlichen Tanker sein wird.

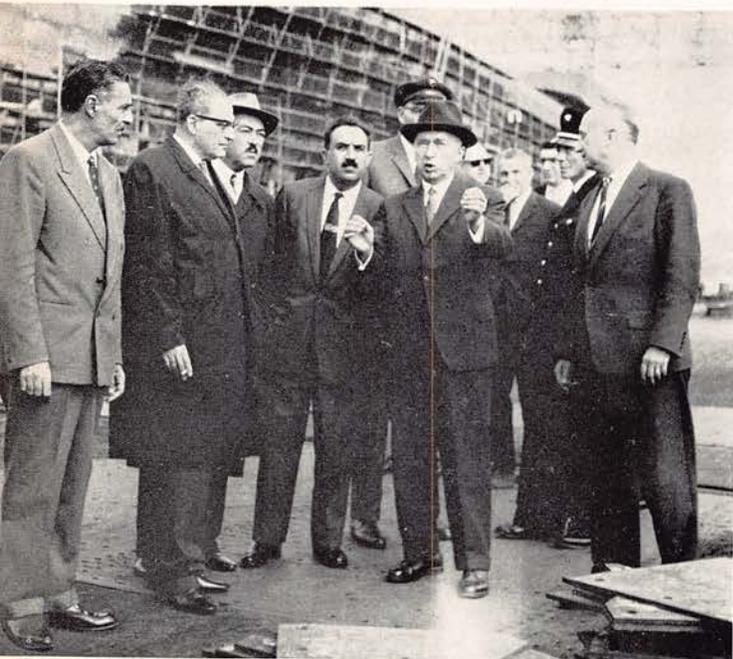
Einer der früheren Taufpaten eines Gulf-Tankers bezeichnete das Schiff als ein „Working Girl“. Dieser Ausdruck ist sehr zutreffend, denn die „GULF ITALIAN“ und ihre Schwestern werden Öl, hauptsächlich aus den großen Ölfeldern des Mittleren Ostens nach der freien Welt befördern und, wie wir alle wissen, ist Öl einer der wichtigsten modernen Rohstoffe. Ihre Arbeit wird daher, wenn auch schwer, so doch lohnend sein.

Die „GULF ITALIAN“ ist das zweite Schiff für die holländische Gulf-Schiffahrtsgesellschaft Nedgulf Tankers N.V., unter deren Flagge in absehbarer Zeit vier Tanker fahren werden, davon zwei in Deutschland und zwei in Schweden gebaut.

Meine Damen und Herren! Ich möchte Sie daher bitten, Ihre Gläser zu erheben zu einem Toast auf die Deutsche Werft und alle, die an dem Bau des Schiffes beteiligt waren.

die Firma Gulf Italia — eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Gulf Oil Corporation — in Südost-Sizilien in der Nähe der gleichnamigen Stadt das Ragusa-Erdölfeld, eines der größten Ölfelder Europas, das im Jahre 1953 entdeckt wurde. Die Förderung des Ragusa-Rohöls beträgt etwa 25 000 Barrels pro Tag (etwa 1 300 000 Tonnen pro Jahr). Bis zum 1. Juni 1961 hatte die Förderung insgesamt bereits etwa 43 000 000 Barrels (etwa 6 150 000 Tonnen) erreicht. Die Gulf Italia war die erste ausländische Gesellschaft, die beträchtliche Summen in Sizilien investierte, und sie war die erste Gesellschaft, die nach dem Inkrafttreten des Sizilianischen Erdöl-Gesetzes im Jahre 1950 eine intensive Erdölsuche durchführte. Die Entdeckung und Erschließung des Ragusa-Feldes war ein bedeutender und grund-





Direktor Gräber zeigt den iranischen Gästen die Deutsche Werft

## Hoher Besuch aus dem Iran

Einen nicht alltäglichen Besuch hatten wir kürzlich auf der DW. Der iranische Industrieminister besah sich mit leitenden Herren seines Landes und Herren der iranischen Botschaft in Bonn die Anlagen der Deutsche Werft, studierte die neuzeitlichen Fertigungsmethoden und zeigte sich besonders beeindruckt von unserem Transportwesen. Sicher ist auch nicht allen unseren Werkangehörigen klar, daß bei uns mittels Kränen, Sattelschleppern, Hubstaplern und anderen Fahrzeugen rund 300 t Schiffbaumaterial pro Tag transportiert werden.

## kleine chronik der weltsechiffahrt...

Der Verkehr durch den **Suez-Kanal** nimmt ständig zu und hat 1960 seinen bisherigen Höchststand erreicht. Der VDI gibt folgende Zahlen bekannt:

18 734 Schiffsdurchfahrten (davon 8755 Tankerdurchfahrten). Die durch den Kanal transportierte Gütergesamtheit ist um über 20 Millionen t auf rund 169 Millionen t gestiegen, wovon rund 70 % aus Rohöl und Rohölprodukten bestanden. Von der Gesamtmenge haben rund 140 Millionen t den Kanal in nördlicher Richtung passiert. Hauptempfänger der Ölverschiffung durch den Suez-Kanal in nördlicher Richtung waren Großbritannien (30,2 Mill. t), Italien (18,4 Mill. t), Holland (14 Mill. t) und Frankreich (13,8 Mill. t). In südlicher Richtung sind 1960 rund 3 Mill. t Öl verschifft worden, davon war die UdSSR mit rund 2 Mill. t beteiligt.

\*

Die Gesamttonnage der **Welttankerflotte** liegt heute höher als die Tonnage aller übrigen Handelsschiffe. Mit etwa 67 Mill. tdw haben die Tanker die Hälfte der gesamten Welthandelstonnage (etwa 129 Mill. tdw) überschritten. Da es sich bei den Tankern heute zum Teil um sehr große Schiffe handelt, entspricht dieses Tonnageverhältnis natürlich nicht dem Verhältnis der Zahlen der Schiffseinheiten. Auch die bei europäischen Werften in Auftrag gegebenen Tanker werden immer größer. So wird die schwedische Werft Eriksberg in Göteborg für die Mobil Tankships Ltd., Hamilton (Bermudas) einen Tanker von 92750 tdw bauen.

Die Strukturen der einzelnen nationalen Handelsflotten sind unterschiedlich und spiegeln das Prozentverhältnis Tanker-Trockenfrachter nicht in der gleichen Weise wider. Die Handelsflotte der Bundesrepublik Deutschland z. B. besteht zur Zeit aus 2649 Schiffen mit 4,05 Mill. BRT. Der Tankeranteil macht davon nur 94 Schiffe mit 0,66 Mill. BRT. aus.

\*

Sorgen haben die Engländer mit ihrer Tankerflotte, die im vergangenen Rechnungsjahr mit einem erheblichen Defizit

abschloß. Diese Sorgen teilen auch die großen Schiffahrtsgesellschaften und es bestehen ernste Uneinigheiten hinsichtlich des Neubaus großer **Passagierschiffe**. Die Opposition gegen den geplanten 75 000-Tonner der Cunard (Ersatz Queen Mary) verschärft sich. Stimmen wurden laut, die der Überzeugung Ausdruck gaben, dieser Neubau bedeute den „Ruin der Gesellschaft“.

\*

Ein Trawler, dessen Bauweise von der bisher üblichen abweicht, wird gegenwärtig auf einer schottischen Werft gebaut. Er wird vollständig aus **Fiberglas** bestehen, diesel-elektrischen Antrieb besitzen, eine Gesamtlänge von rund 40 m, eine größte Breite von rund 8 m und einen mittleren Tiefgang von rund 3,4 m erreichen.

Bei dieser Neukonstruktion liegt der Maschinenraum im Vorschiff und der Fischraum hinter dem Maschinenraum, während sich die Mannschaftsräume unterhalb des Vorderdecks befinden. Vom Achterdeck aus wird gefischt. Hier wird das Schleppnetz über eine Rampe eingeholt.

\*

Wir leben in einer Zeit, in der sich alles immer mehr angleicht. Durch immer stärkere internationale Verkettung trifft fast nichts mehr einen Staat allein. Sorgen und Hoffnungen liegen wie atmosphärische Hochs und Tiefs in der Luft und sind Gemeingut aller.

Die Auftragslage der deutschen Werften ist seit der DM-Aufwertung fühlbar schlechter geworden. Aber in aller Welt ist der Auftragsbestand zurückgegangen. Die Regierungen anderer Länder unterstützen ihre Schiffbauindustrie – auch die Bundesregierung verspricht es zu tun. Ob uns – im doppelten Sinne – nach diesem verregneten Sommer ein schöner Herbst beschieden wird, müssen wir geduldig abwarten.

*Zeig mir wie Du mit Deinem Werkzeug umgehst,  
und ich sage Dir, ob Du ein Fachmann bist.*

## Pflegliche Werkzeugbehandlung

In der im Juni d. J. in unserem Betrieb stattgefundenen Werkzeugausstellung konnte das Kapitel „Werkzeugpflege“ begreiflicherweise nicht den Platz einnehmen, den es seiner Bedeutung nach hätte erhalten müssen. Deshalb soll heute auf die wenigen aber eindringlichen Ausstellungs-Hinweise einmal näher eingegangen werden.

Die hochwertigen Werkzeuge, die damals gezeigt wurden, verlangen eine sorgfältige und pflegliche Behandlung. Ein wahres Sprichwort sagt: „Sag' mir, mit wem Du umgehst, und ich will Dir sagen wer Du bist!“. Das gleiche gilt im abgewandelten Sinne für den Handwerker und sein Werkzeug, nämlich: „Zeig' mir Dein Werkzeug, und ich will Dir sagen, ob Du ein guter Handwerker bist!“ Der Zustand des Werkzeuges ist ein untrüglicher Maßstab für die Beurteilung des Handwerkers. Nur mit gutem Werkzeug kann gute Arbeit geleistet werden.

Durch sachkundige Wartung und durch turnusgemäße Kontrollen aller Werkzeuge, Geräte und Maschinen, vor allem der Meß- und Hebezeuge, kann deren voller Einsatz im Betrieb gewährleistet werden. Die Durchführung dieser Wartung obliegt der Werkzeugmacherei. Alle im Betrieb eingesetzten Meßwerkzeuge, Werkzeugaufnahmen der stationären Maschinen und alle Hebezeuge, vor allem die Flaschenzüge, Zughübe und Druckluftzüge, werden nach einem genauen Zeitplan überprüft.

An den „schneidenden“ Werkzeugen wird heute noch mehr als genug „gesundigt“. Da werden Reibahlen, Fräser und sonstiges hochwertiges Schneidwerkzeug zusammen mit Grob-Werkzeug in Schubfächern gelagert und in Werkzeugbeuteln transportiert, ganz gleich, ob die Schneidflächen der Werkzeuge beschädigt werden oder nicht. Speziell die Reibahlen werden von den Werkzeugausgaben grundsätzlich nur mit Plastik-Schutzhüllen, die eigens zum Schutze der Schneiden usw. angeschafft wurden, ausgegeben. Es ist deshalb die Aufgabe eines jeden Mitarbeiters, seine entliehenen schneidenden Werkzeuge mit diesen Plastik-Schutzhüllen vor jeglicher Beschädigung zu schützen.

Eine Sache für sich ist das Thema „Zerbrochene bzw. mißhandelte Werkzeuge“. Weil unkundige Hände am Werk waren, weil oft aus Gedankenlosigkeit oder auch aus Übereifer selbständige Änderungen oder Reparaturen an Geräten und Maschinen durchgeführt wurden,

Werkzeugverluste 1960

2885 Verlustzettel

im

Gesamtwert

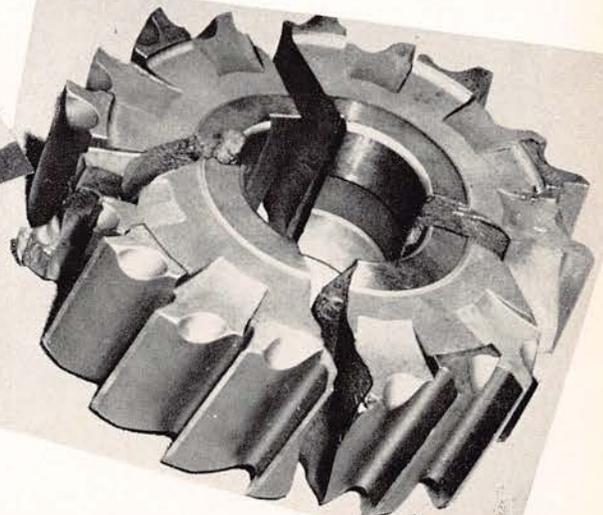
von

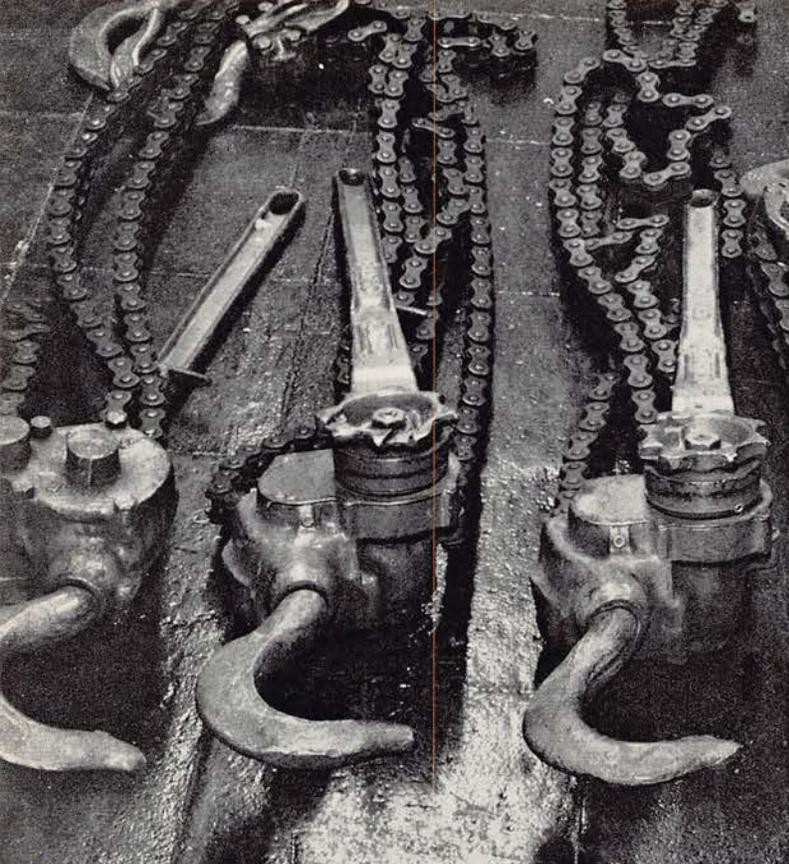
ca. 60 000,- DM

Als Verlust mußten ua.  
1960 abgeschrieben werden:

- 4104 m Brennerschlauch
- 857 Schraubenschlüssel
- 530 Zollstücke
- 525 Leder- und Stoffhandschuhe
- 171 Schraubenzieher
- 133 Feuerzeuge
- 91 Kombizangen
- 74 Zughübe
- 69 Kabelleuchten
- 64 Manometer
- 15 Daumkräfte
- 3 Hebeböcke
- 3 Elektr. Bohrmaschinen
- 3 Elektr. Schraubenzieher
- 2 Präfl. Schleifmaschinen
- 1 Präfl. Hammer

durch unsachgemäße Behandlung zerbrochene Werkzeuge





Überlastete Zughübe mit aufgebogenen Haken



Richtig geformte Lasthaken

sind manche dieser Geräte und Maschinen vernichtet oder zumindest beschädigt worden. Eine Menge Beispiele dafür ließen sich aufzählen. Hier nur einige davon: Ein gekuppelter Keilnutenfräser zerbrach deshalb, weil man ihn gegen die Schneidrichtung hat laufen lassen. Eine Schnittplatte war nicht ordnungsgemäß eingerichtet, so daß der aufsetzende Stempel die Schnittplatte vollständig zerbrach und das Werkzeug unbrauchbar wurde. Lasthaken sind dermaßen überlastet worden, daß sie sich auseinander- und fast geradegezogen haben. Es werden auch unsachgemäße und vor allem unerlaubte selbständige Reparaturen an Hebezeugen durchgeführt. Da werden z. B. die Bremsbelege durch Lederscheiben ersetzt, zusätzliche Halterungen an Zahnstangenwinden und Lasthaken angeschweißt usw. Solche eigenmächtigen Änderungen sind deshalb verboten, weil sämtliche Hebezeuge den Sicherheitsvorschriften der Berufsgenossenschaften unterliegen und dementsprechend fachmännisch gewartet werden müssen. Das gilt ebenso für die Elektro-Maschinen. Es kommt oft vor, daß Schalter u. dgl. eigenmächtig eingebaut oder sonstige kleinere „Instandsetzungen“ durchgeführt werden, die unvorschriftsmäßig sind und teilweise zu Schäden an den Maschinen führen. Aber auch die Brüche und Mißhandlungen an Werkzeugen und Maschinen lassen sich durchaus vermeiden, wenn man sich beim Gebrauch solcher Werkzeuge der Gebrauchsanleitungen bedient, sich über ihre Leistungsgrenzen informiert und sich bei Änderungswünschen oder erforderlichen Instandsetzungen an die allein dafür zuständige Stelle, die Werkzeugmacherei, wendet. Vor Beginn einer Arbeit soll der Mitarbeiter in jedem Fall sein Werkzeug überprüfen, ob er auch das passende Werkzeug zur Verfügung hat. Er erspart sich dadurch unnötige Wege und vermeidet vor allem Ausschub. Gleichzeitig seien die Meister und Vorarbeiter hier darauf hingewiesen, daß es immer richtig ist, an Hand der TWI-Richtlinien die durchzuführenden Arbeiten zu überprüfen.

Aber auch der Mitarbeiter im Betrieb kann und soll dazu beitragen, sein Werkzeug, seine Maschinen durch eine vernünftige laufende „Werkzeugpflege“ stets einsatzfähig zu halten. Sein relativ kleiner Anteil daran ist — um nur einige Beispiele zu nennen — folgender:

- Werkzeuge am Arbeitsplatz so aufbewahren, daß sie nicht der Witterung und Nässe ausgesetzt sind.
- Schadhafte geworden und stumpfe Werkzeuge sofort abgeben bzw. tauschen!
- Grundsätzlich keine Instandsetzungen an Werkzeugen und Maschinen eigenmächtig durchführen!
- Meßwerkzeuge fetten.
- Preßluft-Maschinen öfter ölen.
- Werkzeugaufnahmen in den Maschinen sauber halten, Späne u. dgl. entfernen. (Bei Verunreinigung sitzt das Werkzeug nicht fest; Werkzeugaufnahme und Werkzeug werden sonst beschädigt).
- Werkzeuge nicht über das Leistungsmaß hinaus beanspruchen, z. B. Hebezeuge nicht überlasten!
- Lastketten und Haken nicht unvorschriftsmäßig anschlagen!
- Elektrische Holzbearbeitungs-Handmaschinen öfter reinigen.
- Die mitempfangenen Plastik-Schutzhüllen für schneidende Werkzeuge nach Gebrauch der Werkzeuge stets wieder aufstecken. Unbedingter Schutz der Schneiden!
- Beim Einsatz von schneidenden Werkzeugen Schneid- oder Kühlmittel verwenden!
- Nicht im Einsatz befindliche Werkzeuge und Maschinen unbedingt abgeben!
- Bei auftretenden Mängeln an Werkzeugen sofort Meldung an die Werkzeugverwaltung!

An „Werkzeug-Verlusten“ wurden z. B. im Jahre 1960 insgesamt 2285 von den Meistern und Ingenieuren unterschriebene Verlustmeldungen im Gesamtwert von etwa 60 000,— DM registriert. Das läßt darauf schließen, daß im Betrieb teilweise nicht sehr achtsam — um nicht zu sagen lässig — mit dem Werkzeug umgegangen wird. Da wird z. B. immer wieder Werkzeug aus reiner Nachlässigkeit an Bord liegen gelassen. Mit Reparaturschiffen ist auf diese Weise schon so manches Werkzeug mit weggegangen. Oft fallen auch aus Unachtsamkeit Werkzeuge

Nicht so



über Bord ins Wasser. Nachgewiesenermaßen werden auch manche der als Verlust gemeldeten Werkzeuge „ausgeführt“.

Täglich werden Fälle bekannt, wo das so abhanden gekommene Werkzeug einfach vom nächstbesten Arbeitskollegen gestohlen wird. Man scheut sich auch nicht, speziell bei Hebezeugen, Druckminderern usw., die DW-Nummern umzustempeln, damit dann der eigene Werkzeugbestand wieder vollzählig ist.

Wenn jeder Mitarbeiter nur ein wenig mehr auf sein entliehenes Werkzeug achtet, es immer zusammenhält und stets an seinem Arbeitsplatz verschließt, dann werden die „Werkzeug-Verluste“ im Betrieb und damit gewiß auch jene Werkzeugdiebstähle untereinander erheblich weniger.

Hingewiesen wurde auch auf die Werkzeugabgabe bei Urlaubsantritt. Hierzu ist zu sagen, daß die meisten Betriebsangehörigen entsprechend der Bekanntmachung vom

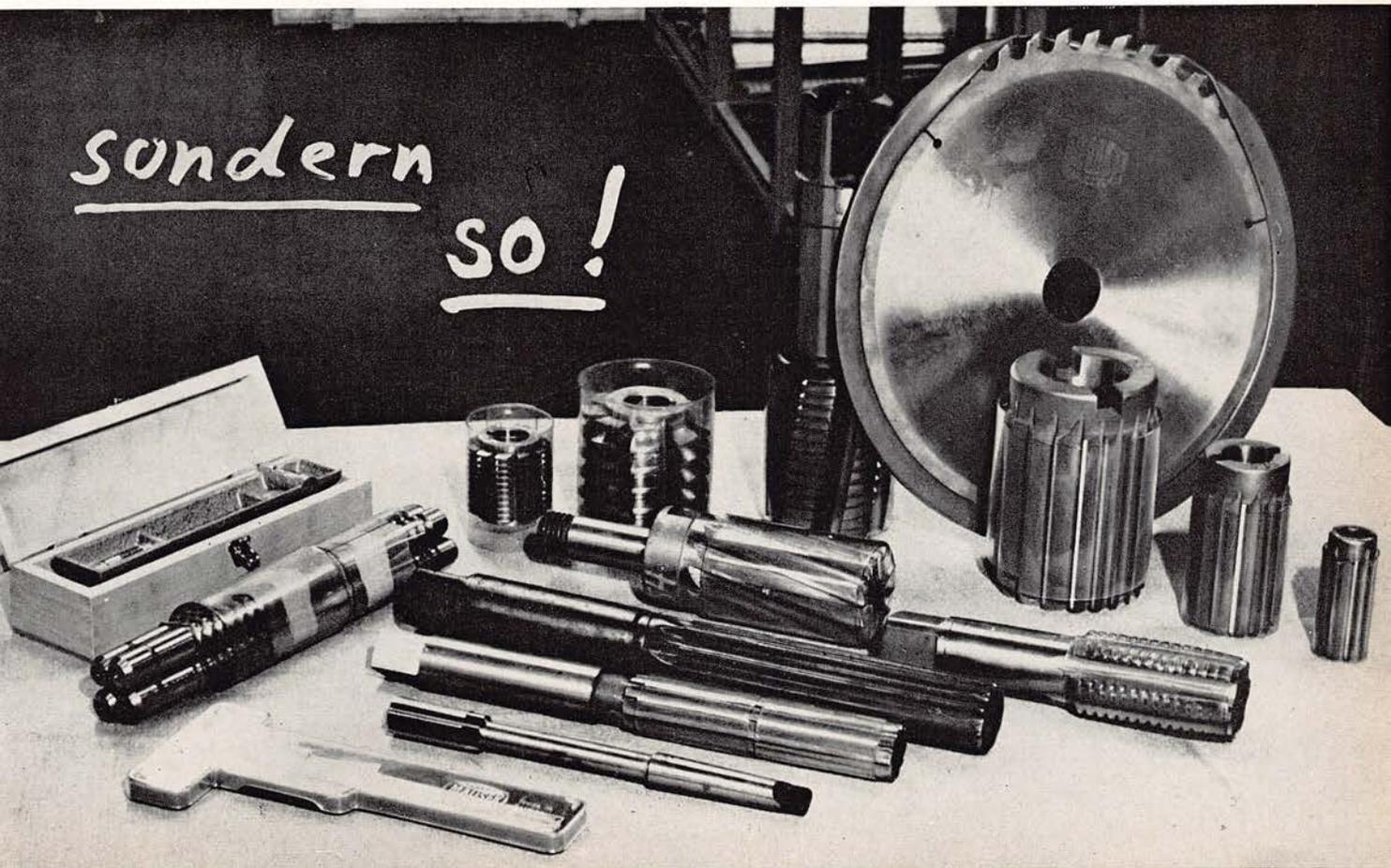
17. 4. d. J. ihr Werkzeug ordnungsgemäß abgeben. Ein Teil der Betriebsangehörigen jedoch ist nachlässig und hält die Abgabe nicht für nötig. Wenn aber dann nach Rückkehr aus dem Urlaub das Werkzeug nicht mehr vollzählig oder aus irgendeinem Grunde überhaupt nicht mehr aufzufinden ist, dann wird die Schuld bei jedem anderen nur nicht bei sich selbst gesucht. Es ist doch nur eine kleine Mühe, dieser Anordnung nachzukommen, und es fällt keinem dabei eine Perle aus der „Krone“.

Auch bei Krankmeldung eines Betriebsangehörigen ist der Meister bzw. Vorarbeiter verpflichtet, dessen Werkzeug sicherzustellen und bei längerer Abwesenheit bei der zuständigen Werkzeugausgabe abzugeben.

Alle diese Hinweise sollen die Betriebsangehörigen anregen, noch sorgfältiger mit dem Werkzeug umzugehen und ihm besonders die Pflege zukommen zu lassen, die dem Werkzeug allein schon auf Grund seines hohen Wertes zugestanden werden muß!

Weiss

Sondern  
so!



## Vor 1914 - Erfolge und Gefahren

Im Jahre 1900 finden die Leiter der Reiherstiegwerft Gelegenheit zur Erweiterung des Betriebsgeländes, es kann die Werft B. Wencke Söhne auf der Westseite der Einmündung des Reiherstiegs in die Norderelbe käuflich erworben werden.

Die Firma Bernhard Wencke, später B. Wencke Söhne, hatte sich zwischen 1851 und 1900 zu einem bedeutenden Hamburger Unternehmen entwickelt. Schon 1839 hatte Bernhard Wencke in Bremen einen Schiffbaubetrieb begonnen. Auf Anregung Rob. M. Slomans sen. kommt Wencke nach Hamburg und eröffnet an der Reiherstieg-mündung einen Werftplatz, auf dem 1851 das erste Hamburger Trockendock gebaut wird.

Das Trockendock, das in Hamburg gern das „Quellentäl“ genannt wurde, weil an seinem Grunde viele Quellen sprudelten und die Pumpen ständig in Betrieb waren, erwies sich als sehr einträglich: Jahre hindurch waren in Hamburg alle Schiffe auf dieses eine Dock angewiesen — bis Stülcken sein erstes Schwimmdock (aus Holz) bekam. In diesen Jahren des Dockmonopols kommt bei Wencke auch die Neubautätigkeit in Gang. Es werden Schoner, Barken und Fregattschiffe gebaut, so die Barken „Wiedemann“ (1854), „D. F. Weber“ (1857), „Tony“ (1861), „Johanna Mathilde“ (1863), „Che-foo“ (1864), „Bertha“ (1864) und der Schoner „Tai-lee“ (1863). Nach 1870 baut Wencke auch Eisenschiffe. Das letzte Segelschiff der Werft ist die „Kalliope“ (1876).

Wenn Wencke wenig Aufträge hat, baut er für eigene Rechnung. Dadurch erhält er sich einen Stamm tüchtiger Zimmerleute. Zugleich wächst die Bedeutung seiner Reederei, die er seit 1857 zunächst nebenbei betreibt; anfangs besitzt er nur eine Schonerbrigg von 60 C.L., 1858 kauft er zwei größere Schiffe, darunter einen alten Paket-

segler der Hapag. Durch eigene Neubauten und solche der Reiherstiegwerft wird seine Flotte immer größer. 1875 hat er sechs Schiffe mit 2294 Tonnen, 1895 übertrifft er mit 15 Schiffen und 26 744 Tonnen sogar Laeisz um ein Geringes, der zu diesem Zeitpunkt 15 Schiffe mit 26 494 Tonnen besitzt. Hamburgs damals größter Segler, die „Euterpe“ mit 2051 NRT, gehört Wencke. — Die „Rhederei-AG. von 1896“, die 1905 Wenckes Flotte übernimmt, ist 1914 mit 23 Schiffen und 50 743 Tonnen Hamburgs bei weitem größte Segelschiffsreederei.

Auch in der Hamburger Dampfschiffreederei arbeiten die Wencke mit. So ist B. Wencke 1866 an der Gründung der „Vereinigten Bugsir Dampfschiffs-Ges.“ anscheinend führend beteiligt. Als 1882 der drei Jahre vorher eingerichtete Australiendienst der Firma Rob. M. Sloman & Co. in die „Australia-Sloman Linie AG“ umgewandelt wird, gehört F. Wencke, einer der Söhne Bernhard Wenckes und bald Alleininhaber der väterlichen Firma, dem Verwaltungsrat der neuen Australienlinie an. 1888 geht F. Wencke auch in den Aufsichtsrat der neugegründeten „Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft“

Nach dem Tode F. Wenckes im Jahre 1905 ergibt sich aus dem Testament, daß die Firma zu liquidieren und die Segelschiffsflotte mit allen Kontrakten und Salpeterladungen im ganzen an die „Rhederei-AG. von 1896“ zu übertragen ist. Für die Werft hatte F. Wencke schon 1900, nachdem der Pachtvertrag mit dem Hamburger Staat abgelaufen war, in der Reiherstiegwerft einen Käufer gefunden.

1901 geht die Reiherstiegwerft an die Umgestaltung dieses 17 000 qm großen Platzes. Das alte Trockendock wird zugeschüttet und der Platz aufgehöhht. Die Landbefestigung auf der Elbseite erweist sich als schwierig und zeit-

Wenckes Trockendock und Grells Fähre Steinwerder



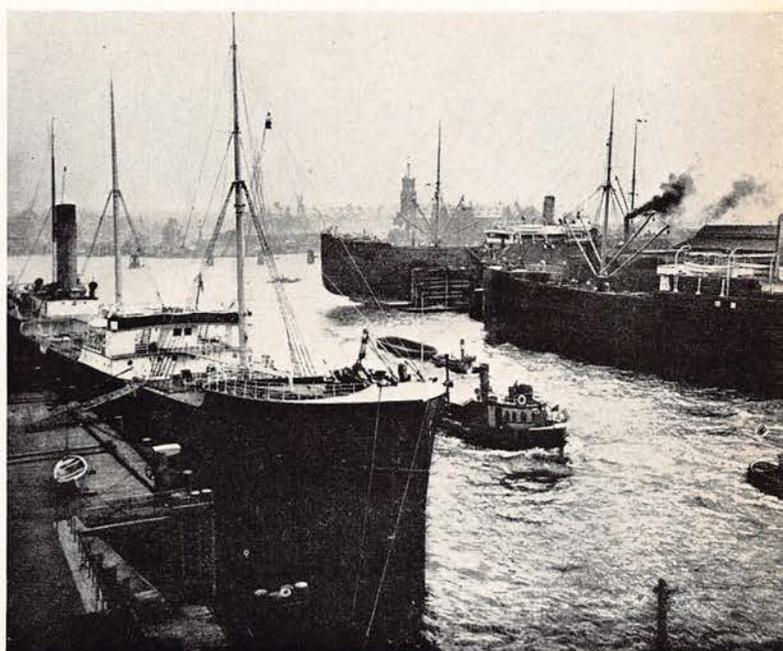


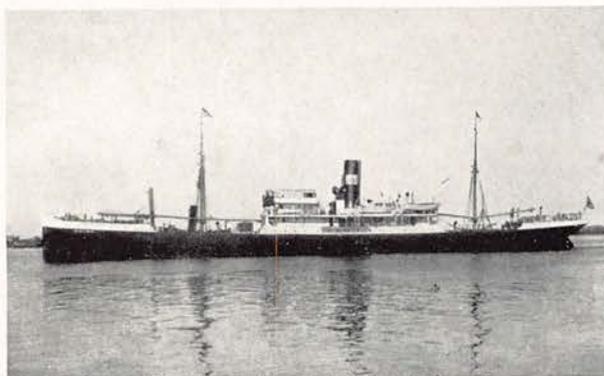
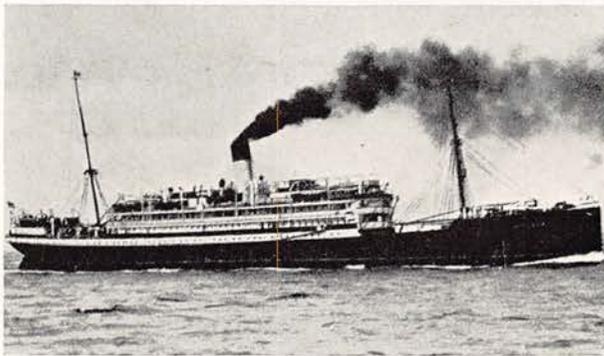
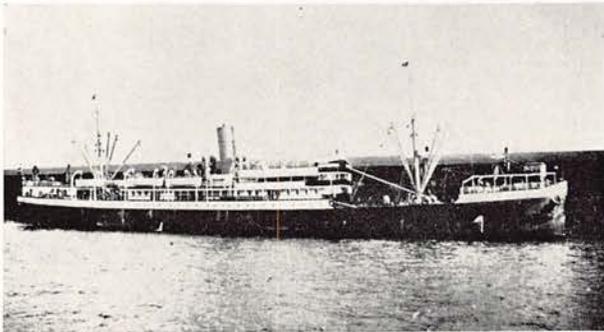
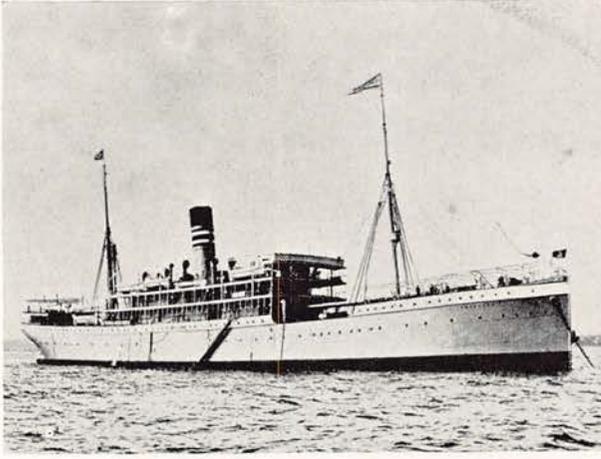
Dock II der Reiherstiegwerft vor dem Betrieb Steinwerder, dem „Werk II“

raubend. Hier am Elbufer wird ein neues L-Schwimmdock, das Dock II, stationiert, das nach Plänen der Firma Clarke & Standfield, London, von der Flensburger Schiffbau-Ges. gebaut worden ist; es ist 154,77 m lang, 30,63 m breit und hat 11 500 t Tragfähigkeit; die Kesselanlage für das Dock

wird auf dem Ufer in der massiven „Elektrischen Zentrale“ untergebracht; die erste Dockung erfolgt 1903. Landeinwärts werden moderne Materialbearbeitungsmaschinen aufgestellt, eine moderne Schmiede, Dienstwohnungen und Umkleide- und Waschräume errichtet und

Der Reiherstieg und Blick auf den Betrieb Steinwerder (links), rechts der Nordkai der Stammwerft und das Dock I





ein elektrischer Portalkran von 15 t und ein Dampflokkran von 3 t Hebefähigkeit montiert. Schließlich wird das benachbarte Fabrikgebäude von Fried. Feustell Nfl. erworben und eine Tischlerei eingerichtet. Der Steinwerder Platz erhält die Bezeichnung „Werk II“.

1903 wird das Aktienkapital auf 3 Mill. M erhöht, außerdem werden 1906 1,5 Mill. M 4½%ige Schuldverschreibungen ausgegeben.

Die Hellinge auf der Stammwerft erhalten um diese Zeit elektrische Seilbahnen. Es werden neue hydraulische und Preßluftanlagen geschaffen und die Betriebsmaschinen modernisiert. Noch aber bleibt auf der Werft der Platzmangel bestehen.

Die Direktoren, seit 1904 Surenbrock, Krüger und Cornehl, bedauern das; andere Werften, die sich in diesen Jahren ohne Schwierigkeiten ausdehnen, können die Gewinnchancen der Zeit besser ausnützen; die Reiherstiegwerft wird nun auch von Schiffbaubetrieben an der Weser und der Ostseeküste überflügelt. Die Größe der Neubauten der Reiherstiegwerft wächst allerdings weiter an.

#### Seedampfer-Neubauten 1901—1905

Auftraggeber	Baujahr	Bau-Nr.	Name	Br.T.
Hapag	1902	408	Prinz Eitel Friedrich	4650
"	1902	409	Prinz Waldemar	4650
"	1905	413	Dania	3898
"	1904	414	Polynesia	6022
"	1905	417	Bavaria	3900
Hamburg-Süd	1904	412	Cap Blanco*)	7523
"	1905	415	Jupiter*)	"
"	1905	416	Santa Rita	4650
Deutsche Ost-Afrika-Linie	1901	407	Kurfürst*)	5655
"	1903	410	Feldmarschall*)	6142
Woermann	1903	411	Emilie Woermann	2486

\*) Doppelschraubendampfer.

Wichtigster Auftraggeber der Reiherstiegwerft ist in diesen Jahren die Hapag.

Die Hapag hat ihr Kapital 1902 um 25 % auf 100 Mill. M erhöht. Für Albert Ballin, den ersten deutschen Reederei-Manager, beginnt die Zeit der großen Erfolge, aber auch der Sorgen. Die Hapagflotte muß laufend vergrößert werden; die Finanzierung dieses Ausbaus bereitet allerdings keine allzu großen Schwierigkeiten, denn zu Ballins Freunden zählen die bedeutendsten deutschen Bankmänner der Zeit, so Dr. Salomonsohn, der Nachfolger Hansemanns als Vorsitzender des Geschäftsinhaber-Kollegiums der Disconto-Gesellschaft, Carl Fürstenberg, einer der persönlich haftenden Gesellschafter der Berliner Handelsgesellschaft (Großbank), Arthur von Gwinner, Direktor der Deutschen Bank, der Hamburger Bankier Max. M. Warburg und der einflußreiche Emil Rathenau. 1906, 1907, 1912 und 1913 können weitere Kapitalerhöhungen auf insgesamt 180 Mill. M vorgenommen und zusätzliche 70 Mill. M als Anleihen untergebracht werden. Diese Mittel ermöglichen den Ausbau der Hapagflotte zur größten der Welt (1914).

Von oben nach unten:

Reichspost-Doppelschraubendampfer „Feldmarschall“, Bau-Nr. 410. 6142 Br.T., 1903 für die Deutsche Ost-Afrika Linie gebaut

Dampfer „Prinz Eitel Friedrich“, Bau-Nr. 408, 4650 Br.T., 1902 für die Hamburg-Amerika Linie gebaut

Doppelschraubendampfer „Cap Blanco“, Bau-Nr. 412, 7523 Br.T., 1904 als erster Luxusdampfer für die Hamburg-Süd gebaut

Dampfer „Dania“, Bau-Nr. 413, 3898 Br.T., 1905 für die Hamburg-Amerika Linie gebaut

Dampfer „Bavaria“, Bau-Nr. 417, 3900 Br.T., 1905 für die Hamburg-Amerika Linie gebaut



Albert Ballin

Die rentable Beschäftigung der gewaltigen Reedereiflotte erscheint durch den Wirtschaftsaufschwung des Deutschen Reiches gewährleistet.

Ballin geht es darum, diesen Vorstoß an die Spitze der Weltschiffahrt gegen Gefahren zu sichern. Den persönlichen Kontakt zum deutschen Kaiser, der sich 1895 ergeben hat, pflegt er deshalb sorgfältig. Wenn Wilhelm II. Hamburg besucht, frühstückt er bei Ballin, dieser wird zu einem der Ratgeber des Kaisers. Auch zum Reichskanzler dieser Zeit, dem Fürsten Bülow, zum Chef des Marinekabinetts, dem Admiral von Müller, und zu Großadmiral Tirpitz unterhält Ballin persönliche Beziehungen.

Alle diese Verbindungen benutzt Ballin, um auf die Aufrechterhaltung des freundschaftlichen Verhältnisses zwischen Deutschland, England und den Vereinigten Staaten hinzuwirken. Hierfür hat Ballin politische und wirtschaftliche Gründe.

Bei seinen häufigen Besuchen in Berlin und London spürt er immer deutlicher, daß sich in den Vorstellungen der verantwortlichen Männer in diesen beiden mächtigsten Industriestaaten Gefühle der gegenseitigen Eifersucht und des Mißtrauens einnisten; eine mögliche deutsch-englische Gegnerschaft aber, so rechnet Ballin, würde für Deutschland eine tödliche Gefahr sein, da sich Frankreich und Rußland bereits zu einer deutschfeindlichen Allianz zusammengeschlossen haben.

Rechts von oben nach unten:

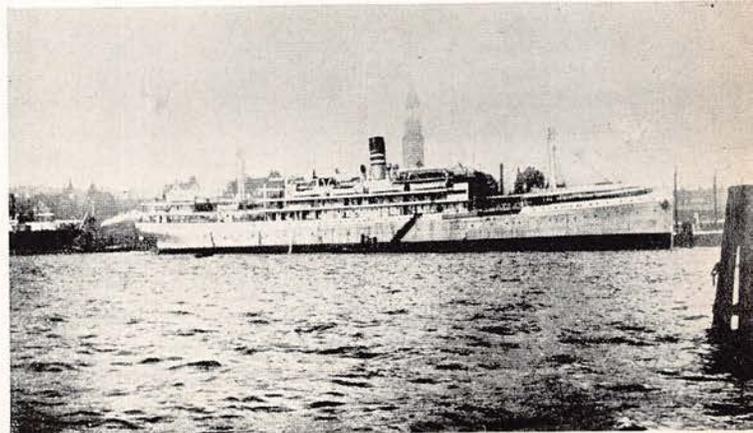
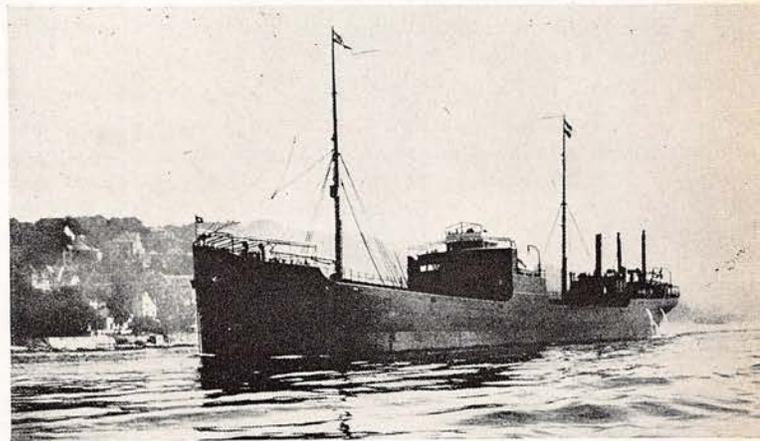
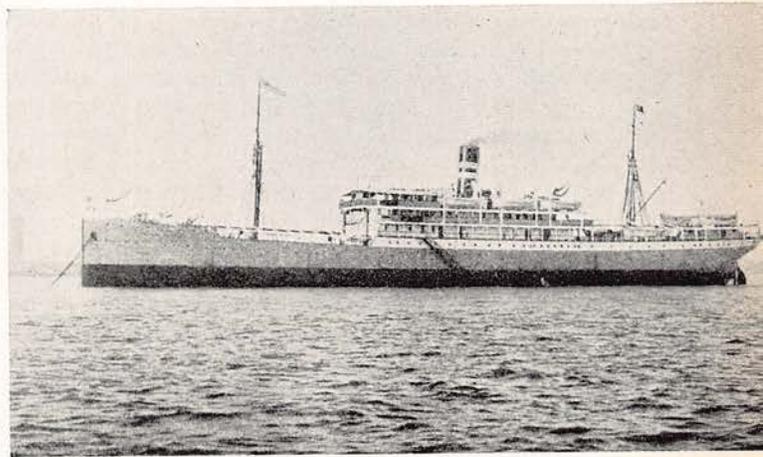
Reichspost-Doppelschraubendampfer „Adolph Woermann“, Bau-Nr. 418, 6225 Br.T., 1906 für die Woermann-Linie gebaut

Motortankschiff „Wotan“, Bau-Nr. 447, 5703 Br.T., 1913 für die Deutsch-Amerik. Petr.-Ges. gebaut

Doppelschraubendampfer „Kigoma“, Bau-Nr. 451, 8156 Br.T., 1914 für die Deutsche Ost-Afrika Linie gebaut. Nach dem 1. Weltkrieg an die Entente ausgeliefert, später von der Hapag erworben und unter dem Namen „Toledo“ im Westindien- und Mexikodienst eingesetzt

Daß deutsch-britische Rivalitäten überflüssig seien, glaubt Ballin im Bereich der internationalen Schiffahrtskonkurrenz bewiesen zu haben. Mit der amerikanischen Morgan-Gruppe, mit verschiedenen britischen Reedereien und schließlich auch mit der mächtigen Cunard-Linie ist er 1902 zum Ausgleich gekommen; über Hansemann ist es ihm gelungen, auch den Norddeutschen Lloyd zur Beteiligung zu gewinnen. Die Häfen, die von den einzelnen Reedereien bedient werden, sind festgelegt worden; diese Abgrenzung und die Absprachen über Abfahrtsdichte und Frachtraten sichern die marktbeherrschende Stellung der beteiligten Reedereien und erhöhen ihre Gewinnaussichten.

Dennoch kommt es um diese Zeit zu ernsteren deutsch-britischen Zwistigkeiten. Der Streit geht um Kolonialfragen. Noch 1890 hatte England im Austausch gegen Helgoland nicht nur die ostafrikanische Insel Sansibar er-



Rechts von oben nach unten:

Der Bau des Dampfers „Hamm“, Bau-Nr. 428, 4598 Br.T., im Jahre 1910 für die Deutsch-Austral. Dampfsch.- Ges. — die Kiellegung

Doppelboden im Bau

mit Spanten in Schiffsmittle

mit Spanten und Schott

Schiffstaufe des Schwesterschiffes „Iserlohn“, Bau-Nr. 426, 4667 Br.T., Baujahr 1909

halten, sondern auch das nördlich Sansibar gelegene weite ostafrikanische Festlandsgebiet zwischen Mombasa und dem Djubafuß (Wituland). Und noch 1899 verzichtete das Deutsche Reich bei der Übernahme der Hansemannschen Neuguinea-Kompagnie zugunsten Englands auf die großen Salomoninseln Ysabel und Choiseul und zahlreiche kleinere Inseln dieses Archipels.

Das wiederholte Entgegenkommen der deutschen Regierung gegenüber England führt zu Protesten in der deutschen Öffentlichkeit und zur Gründung des „Alldeutschen Verbandes“. Dieser Verband und die deutsche Kolonialgesellschaft, in der sich 1887 die deutschen Kolonialvereine zusammengeschlossen hatten, treten immer energischer für den Ausbau des Kolonialbesitzes ein, denn die Industrie brauche Absatzmärkte. 1900 spricht Reichskanzler Bülow bei seinem Amtsantritt von der bevorstehenden „neuen Teilung der Erde“. Den Worten folgt sogleich eine erste Maßnahme, die deutsche Politik tritt der weiteren englischen Expansion in Südafrika entgegen; im Burenkrieg werden die von England angegriffenen südafrikanischen Republiken von Deutschland propagandistisch und wirtschaftlich unterstützt. England stachelt seinerseits die Hereros in Deutsch-Südwestafrika zum Aufstand gegen die deutsche Kolonialverwaltung an und liefert ihnen Waffen zum Kampf gegen die deutsche Schutztruppe. Ballins Bemühungen um eine Mäßigung sind fürs erste erfolglos geblieben.

Für die deutsche Schifffahrt und den Schiffbau allerdings ergeben sich aus dem Hererokrieg (1904) zusätzliche Aufgaben. Um den Kampf in dem noch wenig erschlossenen Kolonialgebiet führen zu können, muß die Schutztruppe verstärkt und viel Kriegsmaterial aus Deutschland herangeführt werden. Diesen Nachschub über See übernimmt Woermann.

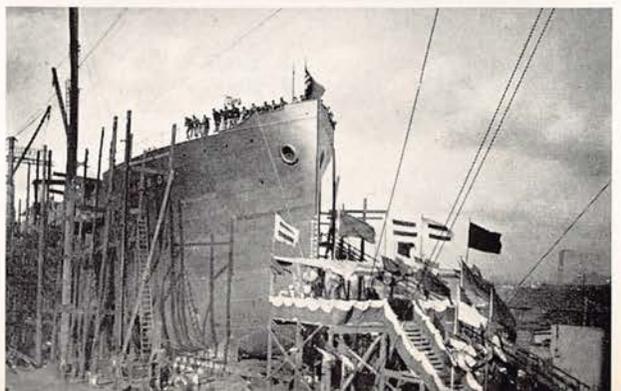
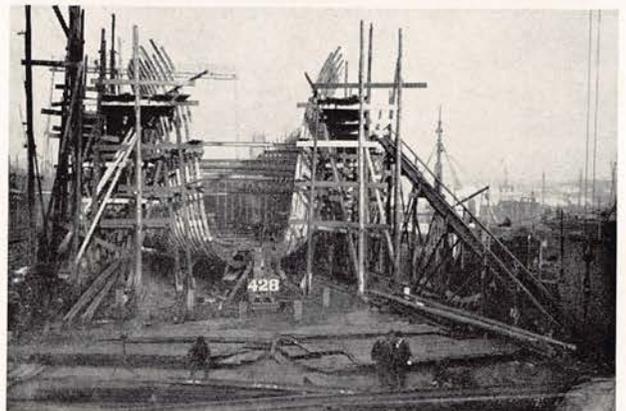
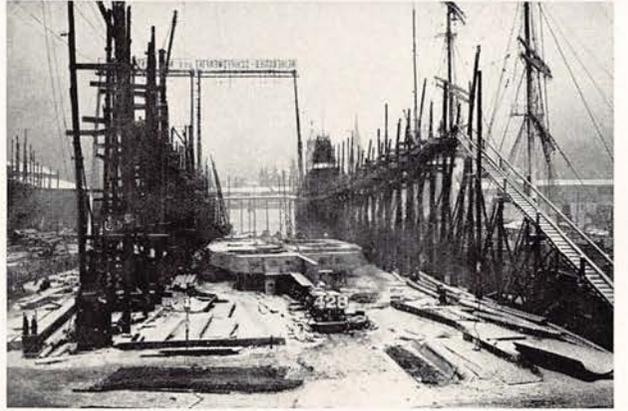
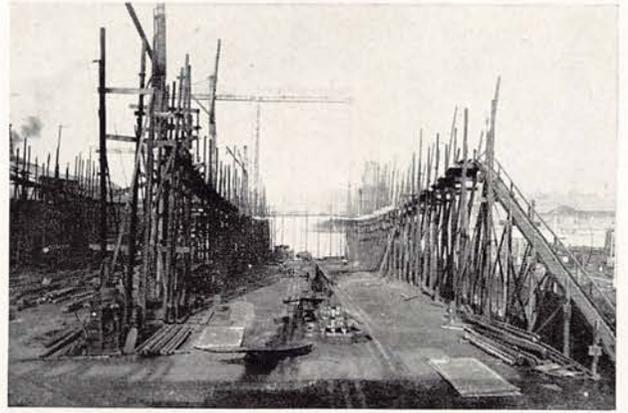
\*

Schon 1901 hatte die Woermann-Linie einen Vertrag mit dem Deutschen Reich über die Beförderung der Regierungsgüter für Deutsch-Südwest und der Bahnbau-materialien für die Strecke Swakopmund-Windhuk (1902) geschlossen. 1904 wird dieser Vertrag auf weitere drei Jahre verlängert, hinzu kommt ein Transportvertrag mit der Otavi-Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft. Beim Ausbruch des Herero-Aufstandes (1904) überträgt die Regierung der Woermann-Linie das Transportmonopol. Die Reederei chartert fremde Tonnage und gibt Neubauten in Auftrag; insgesamt werden 18 Mill. M investiert.

Auch die Reiherstiegwerft ist an diesem Bauprogramm beteiligt und liefert 1906/07 die Doppelschraubendampfer „Adolph Woermann“ (6225 Br.T.) und „Gertrud Woermann“ (6500 Br.T.). Der Krieg in Deutsch-Südwestafrika ist inzwischen allerdings zu Ende gegangen.

(Fortsetzung folgt)

Kr.



# Unfälle

(Über 3 Tage Krankheitsdauer)

Juli 1961

	Arbeits- Fkw/Rstg		Wege- Fkw/Rstg	
Kopf	5	3		
Gesicht	4			
Auge				
Rumpf	10	5		1
Arm	3	2		
Hand	31	9		
Bein	14		2	2
Fuß	14	5	2	
<b>Gesamt</b>	<b>81</b>	<b>24</b>	<b>4</b>	<b>3</b>
%	1,44	2,17		
Unfallhäufigkeit	1043	127,5		

$$\text{Unfallhäufigkeit} = \frac{\text{Unfälle} \times 10^6}{\text{Arbeitsstunden}}$$

Schwerer Unfall = •  
Tödlicher Unfall = \*



Gewerk	Arbeits- Fkw/Rstg		Wege- Fkw/Rstg	
	201 Schiffbau	10	2	1
202 Nieterie				
203 Bohrerie				
204 Stemmerei	3	1		
205 Reiniger	2			
206 Stellanzenbau				
210 Vormontage	1		1	
211 Schnürboden	1			
212 Sb'halle kalt	4	2		
213 Sb'halle warm	2			
214/15 Eisenlager				
216 Sb'halle 10				
221 Schlosserei I	8	1	1	
222 Schlosserei II				
223 Malerei	1			
225 Bronnerie	2			
226 E' Schweißerei	10			
231 Tischlerei	2			
233 Zimmerei	2	2		
235 Holzlager				
238 Schmiede				
239/40 u84 Hausbetrieb				
240 Verholgang				
243 Dock	2			
251 Maschinenbau	7	3		
252 Bordmontage	9	4		
253 Dreherei		3	2	
254 Bordschlosser	2			
255 Kupferschmiede	8	1		
259/60 Kesselschmiede	7	1		
262 Elektrikerwerksl.				
263/64 u65 Hausbetr.	1	3		
268 Werkzeugmacher	1		1	
282/87 Hausbetr. Prieß				
294 Lehrlinge	6			
300 Magazin	1			
303 Werkzeuglager				
388/69 Frauen			1	1
329 Pförtner/ Boten				
369 Kantine				
207 Schiffbau	1			
207 Bohrerie	1			
<b>Gesamt</b>	<b>81</b>	<b>24</b>	<b>4</b>	<b>3</b>

## Prämierte Verbesserungs- vorschläge

Nr.		DM
1020	Türrahmen	340
1160	Schlauchwaage	90
1163	Fensterscharniere	50
1166	Schweißautomat	30
1167	Schmiegenlehre	20
1172	Kabelordnung	50
1173	Platzausnutzung	20
1174	Magnetkranmotor	30
1175	Motorschmierung	20
1180	Flanschenfertigung	70
1185	Stempelkarte	30
1187	Schweißvorrichtung	120
1196	Heftvorrichtung	120

## Heiterer Nachtrag zu den Galionsfiguren

(Die Galionsfiguren in der Karikatur)



(In Spanien)



(In England)



Für den Leiter unseres Maschinenbau-Büros, Oberingenieur Heinrich Köllner, waren die letzten Tage des August 1961 von ganz besonderer Bedeutung. Am 24. 8. — wenige Tage nach Vollendung seines 65. Lebensjahres — konnte er auf eine 40jährige ununterbrochene Tätigkeit bei der Deutsche Werft zurückblicken. Nach seiner praktischen und theoretischen Ausbildung war der gebürtige Lüneburger zunächst einige Jahre in verschiedenen Abteilungen bei der Werft Blohm & Voß tätig, wo seine Liebe und sein Interesse für die Schiffsmaschinenteknik geweckt wurden. Ab 1921 hatte Herr Köllner dann Gelegenheit, an der Entwicklung der Dampf- und Motorschiffsanlagen, die nach Beendigung des ersten Weltkrieges auf der Deutsche Werft entstanden, mitzuarbeiten. Der damalige Abteilungsleiter, Oberingenieur Sticht, erkannte sehr bald die technischen und menschlichen Fähigkeiten seines Mitarbeiters und bestimmte ihn zu seinem Nachfolger als Leiter des Rohrplan-Büros, als Herr Gräber im Jahre 1930 die Leitung des Gesamtmaschinenbau-Büros an Herrn Sticht abgab. Es war daher auch kein Zweifel, daß Herr Köllner, der 1943 zum Oberingenieur ernannt worden war, nach Ausscheiden von Herrn Sticht, ab Juli 1945 die Leitung des gesamten Maschinenbau-Büros übertragen wurde. 1957 erhielt Herr Köllner Prokura.

Durch seine umfassenden Kenntnisse und seinen klaren Blick für das Wesentliche in der Technik sowie nicht zuletzt auch durch seine ruhige und freundliche Art, hat Herr Köllner sich Anerkennung und Achtung erworben bei allen Fachleuten, mit denen ihn sein vielseitiger Beruf in Berührung brachte. Seine Mitarbeiter schätzen sein ausgeglichenes Wesen und seine Gerechtigkeit.

Dem Dank der Werftleitung für das erfolgreiche Schaffen des Jubilars schließen sich alle Freunde und Mitarbeiter an mit ihrem Glückwunsch und der Hoffnung auf weitere gute Zusammenarbeit.



25jähriges Jubiläum feierte unser Betriebsratsvorsitzender Fredy Suhr. Suhr arbeitete bei uns in der Schweißerei. Schon früh wurde er Fachvertreter seines Gewerkes. Er erwarb sich im Laufe der Jahre das Vertrauen seiner Kollegen, ja — eines großen Teiles der Gesamtbelegschaft, daß er 1955 zum Vorsitzenden des Betriebsrates gewählt wurde und dieses Amt heute noch innehat. Im Aufsichtsrat vertritt er die Arbeitnehmerschaft. Suhrs sechsjährige Tätigkeit auf seinem verantwortungsvollen Posten beweist, daß er die schwierige Aufgabe, die diese Stellung von Natur hat, mit Geschick meistert.

## WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

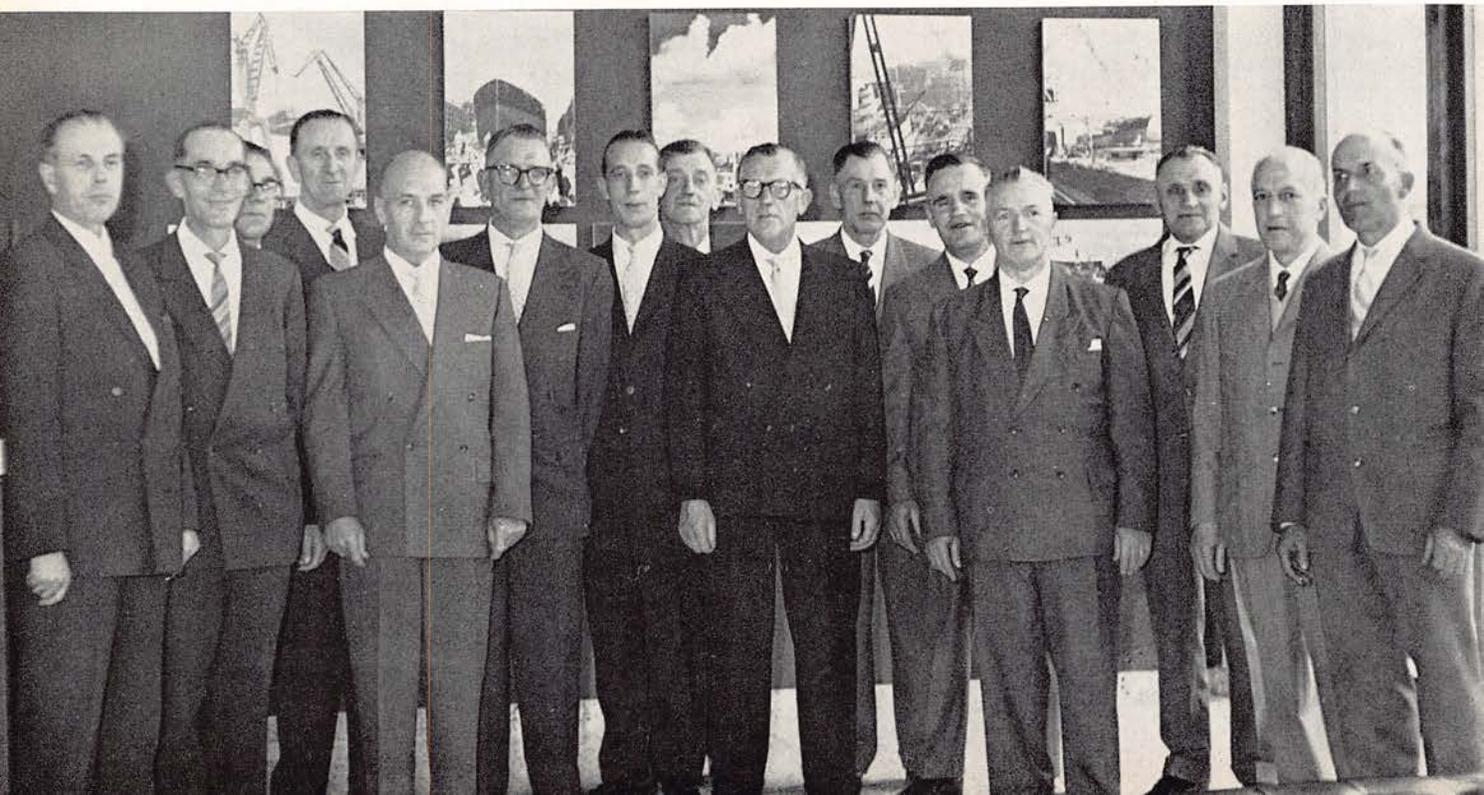
### 25 Jahre:

Carl Jaacks, kfm. Angestellter  
 Werner Sudmann, kfm. Angestellter  
 Wilhelm Wieters, kfm. Angestellter  
 Franz Berg, Helfer  
 Emil Ehlers, Anbringer  
 Erich Hoffmann, Kraftfahrer  
 Richard Kröger, Lagerführer

Flb.  
 KR  
 Flb.  
 255  
 201  
 241  
 300

Henry Löding, Maler  
 Ernst Ludwig, Ausgeber  
 Theodor Meyer, S'Zimmermann  
 Wilhelm Ostertag, Maurer  
 Fritz Szardien, M'Schlosser  
 August Schröder, Docker  
 Alfred Stelter, E'Schweißer  
 Heinz Zeidler, Arbeiter

223  
 303  
 233  
 239  
 251  
 243  
 655  
 240



# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen

Brenner Rudolf Grönwoldt mit Frl. Irmgard Lietz am 30. 6. 1961  
 Schlosser Georg Schäfer mit Frl. Margit Stanzus am 30. 6. 1961  
 S'bauer Dieter Kowalke mit Frl. Helga Jess am 7. 7. 1961  
 Schlosser Eberhard Bolduan mit Frl. Edda Döring am 7. 7. 1961  
 E'schweißer Fritz Gebühr mit Frl. Gerda Breese am 14. 7. 1961  
 M'schlosser Jürgen Pirsig mit Frl. Renate Karstens am 14. 7. 1961  
 E'schweißer Herbert Baumann mit Frl. Dora Zech am 14. 7. 1961  
 Brenner Horst Kluger mit Frl. Christa Otto am 18. 7. 1961  
 Schlosser Dieter-Alfred Paetsch mit Frau Dorit Leuschner am 21. 7. 1961  
 Kontrolleur Albert Bargmann mit Frau Wilhelmine Hermann am 25. 7. 1961  
 Techn. Zeichner Heinrich Ernst mit Frl. Marlene Tormählen am 27. 7. 1961  
 M'schlosser Rolf Schlüter mit Frl. Margot v. Borstel am 28. 7. 1961

## Geburten

### S o h n :

E'schweißer Ulrich Schley am 7. 7. 1961  
 Helfer Manfred Gillner am 7. 7. 1961  
 M'schlosser Hans Röhrs am 10. 7. 1961  
 M'schlosser Hans-Heinrich Rabenberg am 12. 7. 1961  
 M'schlosser Reinhard Hennig am 14. 7. 1961  
 Anstreicher Walter Hummel am 20. 7. 1961  
 Kesselschmied Conrad Diederichsen am 21. 7. 1961  
 Schiffbauer Horst Lappat am 22. 7. 1961  
 Verschrauber Emil Maurer am 23. 7. 1961  
 E'schweißer Helmut Rausch am 28. 7. 1961

### T o c h t e r :

Schiffbauer Karl-Heinz Burmester am 28. 6. 1961  
 techn. Zeichnerin Karin Draeger am 30. 6. 1961  
 Tischler Hugo Hintelmann am 2. 7. 1961  
 Schlosser Franz Müller am 12. 7. 1961  
 Kupferschmied Günter Möller am 13. 7. 1961  
 Brenner Bernhard Karstedt am 24. 7. 1961  
 Helfer Otto Polkahn am 25. 7. 1961

Herzlichen Dank allen denen, die zu dem schönen Fest meines 25jährigen Arbeitsjubiläums beigetragen haben. Emil Ehlers

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

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Direktion, der Betriebsleitung, sowie allen Kollegen meinen herzlichsten Dank. August Schröder

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

Für die anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank. Wilhelm Wieters

Für die vielen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums bedanke ich mich herzlich bei der Direktion, bei der Betriebsleitung und den vielen Kolleginnen und Kollegen aus den Büros und aus den Betrieben. SU-Büro: Herm. Lohmann

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

Hiermit sage ich allen Beteiligten für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten meinen aufrichtigen Dank. Erich Hoffmann

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank. Werner Sudmann

Hiermit spreche ich allen Beteiligten für die zu meinem 25jährigen Jubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten meinen herzlichsten Dank aus. Carl Jaacks

Für die unserem lieben Entschlafenen auf seinem letzten Wege gegebenen Beweise der Liebe und des treuen Gedenkens und für die uns in unserem schweren Leid erwiesene Teilnahme sagen wir unseren herzlichsten Dank. Familie Ewald Wetz und Angehörige

Für die vielen Beweise herzlicher Teilnahme und die zahlreichen Kranzspenden beim Heimgange meines lieben Mannes, unseres guten Vaters Christian Rerup, sagen wir der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen unseren herzlichsten Dank. Hildegard Rerup und Kinder

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des schweren Verlustes, der uns betroffen hat, sagen wir unseren herzlichsten Dank. Fr. Erna Matteis u. Kinder

Für die herzliche Anteilnahme und erwiesenen Aufmerksamkeiten beim Heimgange meines lieben Mannes und guten Vaters Hermann Gnaß möchten wir hiermit unseren herzlichsten Dank aussprechen. Frau Else Gnaß, geb. Holst Hans-Peter Gnaß u. Frau Helga, geb. Möller

Für die bewiesene liebevolle Teilnahme des uns betroffenen schweren Verlustes meines lieben Mannes sagen wir der Betriebsleitung und der Belegschaft unseren herzlichsten Dank. Margarete Fahrenkrog und Sohn

Für die Beweise aufrichtiger Teilnahme und Kranzspenden beim Heimgang meines lieben Mannes möchte ich meinen herzlichsten Dank aussprechen. Minna Kuhn

Für die meinem lieben Mann auf seinem letzten Wege erwiesene Anteilnahme spreche ich hiermit der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank aus. Marie Gnauck

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des uns betroffenen schweren Verlustes sagen wir dem Betriebsrat, dem Wertthor und den Kollegen der Tischlerei unseren aufrichtigen Dank. Frau Anneliese Zismer u. Kinder

Wir gedenken  unserer Toten

Ludolf Zismer  
Tischler  
gest. am 12. 7. 1961

Rentner  
Christian Rerup  
früher Tischlerei  
gest. am 12. 7. 1961

Hermann Gnaß  
Abfüller  
gest. am 22. 7. 1961

Rentner  
Hans Fahrenkrog  
früher Tischlerei  
gest. am 24. 7. 1961

Rentner  
Andreas Kuhn  
früher Schlosserei  
gest. am 6. 8. 1961



Ereignisreiche Wochen auf der Werft liegen hinter uns. Zu Beginn des Monats August ist eins der größten Schiffe, die wir bisher gebaut haben, bei uns vom Stapel gelaufen. Dieser Stapellauf wurde zu einem besonders festlichen Ereignis. Prominente Gäste aus dem In- und Ausland waren dabei. Zum ersten Male in der Geschichte unserer Werft hatten wir ein Sonderpostamt bei uns eingegerichtet, das sehr begehrte Sonderstempel ausgab.

Weitere Stapelläufe und Probefahrten liegen vor uns. Ein gerüttelt Maß von Arbeit wartet. Dann stehen wir in der Bundesrepublik vor neuen Bundestagswahlen. In Hamburg stehen uns außerdem noch Bürgerschaftswahlen bevor. Alles das ist aber infolge der Krise um Berlin in den Hintergrund getreten.

Seit Jahrzehnten sind die Menschen gewohnt, in politischer Unsicherheit zu leben. Sie haben es zum großen Teil verstanden, Dinge, die sie nicht sehen wollten, einfach nicht zu sehen. Nach dem Kriege, als der Aufbau bei uns wieder losging, haben alle ihre ganzen Kräfte angespannt, gemeinsam das zu erreichen, was vor einigen Jahren als Wirtschaftswunder in aller Welt bestaunt wurde. Inzwischen sind Trümmer bei uns nicht mehr oder kaum noch zu sehen. Dem Aufbauwillen folgte der Wille, besser oder bequemer zu leben. Die Wünsche der Menschen haben sich verfeinert. Hat man früher nur das Lebensnotwendigste gefordert, so hat sich heute die Begehrlichkeit häufig auf letzten Endes überflüssige Dinge gerichtet. Diese Tatsache birgt die Gefahr in sich, daß wir in Äußerlichkeiten untergehen und die kulturellen Werte vernachlässigen.

Wir waren daran gewöhnt, daß unsere kulturellen Erzeugnisse in aller Welt Anerkennung gefunden hatten und haben es als selbstverständlich hingenommen, daß die Gütemarke „Made in Germany“ ein Zeichen für erste Qualität war.

Wer sich moderne deutsche und ausländische Kunst-erzeugnisse ansieht, wird feststellen, daß andere auch etwas können und daß wir uns erheblich zusammennemen müssen, wenn wir bestehen wollen. Das gilt gleichermaßen aber auch für unsere wirtschaftlichen Erzeugnisse. In vielen Dingen sind wir vom Ausland erheblich überrundet worden. Das mag, wie z. B. in der Raketentechnik, mit dem Ausgang des Krieges und den darauffolgenden Beschränkungen zusammenhängen. Im übrigen ist es aber sicher, daß die Tatsache des Sattseins in der Bundesrepublik damit zusammenhängt, daß unsere Waren nicht mehr unbedingt die Qualität haben, die man früher dem Gütezeichen „Made in Germany“ zuschreiben durfte. Es wird Zeit, daß wir uns darauf besinnen, daß Leistung und Zuverlässigkeit die unbedingte Voraussetzung des wirtschaftlichen Wohlstandes sind. Es wird Zeit, daß wir uns wieder darauf besinnen, daß die Ereignisse rings um uns uns nicht gleichgültig zu sein haben, wie man manches Mal vermuten möchte, wenn man die Reaktion auf bestimmte Tatsachen sieht.

Die Gewaltmaßnahmen der mitteldeutschen Behörden werden manch einem einen heilsamen Schreck eingeblößt und ihn aus der Gleichgültigkeit herausgerissen haben. Mitten durch Berlin gehen jetzt Mauern und Stacheldrahtverhaue. Das alles wird im anderen Deutschland als Maßnahme zur Vorbereitung der Wiedervereinigung und zum Schutze des Friedens bezeichnet. Man stelle sich einmal vor, welche Reaktion es in Frankreich oder etwa in England geben

würde, wenn Paris oder London in ähnlicher Weise behandelt würden wie Berlin.

Wir dürfen uns nicht bei dem Gedanken beruhigen, daß die Westmächte schon dafür sorgen werden, daß sich an dem bestehenden Zustand nichts Wesentliches ändert. Es ist an der Zeit, daß alle Deutschen ihren politischen Willen auf die Wiedervereinigung und die Wahrnehmung der deutschen Interessen ausrichten. Dahinter sollten in diesem Zusammenhang klein erscheinende persönliche Wünsche zurückstehen. Es wird gut sein, wenn wir uns darauf einrichten, daran zu denken, daß der Wohlstand nicht ins Ungemessene steigen kann, daß man das, was man besitzt, immer wieder von Neuem erwerben muß. Dazu gehören nun einmal Leistungen und nicht nur Worte.

Wir, die wir in der Werftindustrie arbeiten, wissen besonders gut, wie schwer es ist, sich der Weltkonkurrenz gegenüber zu behaupten. Wir wissen, daß es immer wieder nur die Leistung ist, die uns zu neuen Aufträgen verhilft, die wir brauchen, um arbeiten zu können. Unsere Auftraggeber kommen gewiß nicht um unserer schönen Augen willen zu uns, sondern nur, weil sie auf Grund ihrer bisherigen Erfahrungen erwarten, daß wir gute Schiffe pünktlich liefern. Unsere Auftraggeber dürfen nicht enttäuscht werden; denn nichts ist schwerer wiederzugewinnen als verlorengegangenes Vertrauen.

Die Deutsche Werft ist, wie Ihr aus dem Munde unseres Dr. Scholz gehört habt, noch auf Jahre hinaus mit Aufträgen versehen, ein Beweis für das Vertrauen, das uns entgegengebracht wird. Dieses Vertrauen haben die Männer letzten Endes in mühevoller, jahrelanger Arbeit erworben, die seit vielen Jahrzehnten hier bei uns schaffen und arbeiten. In jedem Monat kommt ein Teil dieser Männer aus Anlaß des Arbeitsjubiläums zusammen, um den Dank der Werftleitung entgegenzunehmen. Diesen alten DWern sollte ieder der Jüngeren nacheifern. Ihr alle kennt die schwere Lage auf dem Arbeitsmarkt und wißt, daß auch bei uns eine ganze Reihe von Arbeitsplätzen nicht besetzt werden können. Wieweit diese Schwierigkeiten ganz allgemein gehen, mag folgendes kleine Beispiel zeigen: Wir haben zur Vorbereitung der Weihnachtswendungen für unsere Kinder, wie in jedem Jahr, schon alles, was in die Weihnachtspakete kommt, bestellt. Bei dieser Gelegenheit hörten wir von einer bekannten deutschen Weihnachtsgebäck- und Keksfabrik, daß sie einen großen Teil ihrer Fertigungsmaschinen haben stilllegen müssen, weil es keine Arbeitskräfte gab.

Alle Bemühungen, durch Einsatz von Maschinen und durch Rationalisierungsmaßnahmen Erleichterungen zu schaffen, bieten letzten Endes doch nur beschränkte Möglichkeiten. Ohne den Menschen geht es nun einmal nicht.

In diesem Jahr haben alle diejenigen, die ihre Kräfte im Urlaub wieder auffrischen wollten, ziemlich gleichmäßig mit dem Wetter Pech gehabt. Hoffentlich hat die Ruhe, die der Urlaub ja mit sich bringt, trotzdem zur Erholung beigetragen. Vielleicht bringt uns der Rest des Sommers ja noch einige Sonnentage.

Im Laufe des kommenden Monats wird hoffentlich die neue alte Kantine fertig werden. Ich möchte diese Gelegenheit benutzen, um Euch für das Verständnis zu danken, mit dem Ihr die zweifellos vorhandenen Unbequemlichkeiten während des Neubaus auf Euch genommen habt.

Es grüßt Euch herzlichst  
Euer Klabauteermann