

Für die deutsche
Afrika-Fahrt baute die
Deutsche Werft nach dem
zweiten Weltkrieg
die Motorschiffe:

Natal
Windhuk
Urundi
Ubena
Usaramo
Karoo
Kalahari
Usambara
Tanganyika

Das Arbeitsprogramm der DW

Neubauten:

Helgen II	S.	785	— Hamburg-Südschiff, Schwesterschiff der „CAP SAN LORENZO“. Der Stapellauf ist auf Anfang Dezember festgelegt. Die Ausrüstung des Schiffes ist durch die Stapellaufverschiebung schon auf dem Helgen weit vorangeschritten. Die Ablieferung soll Mitte Februar erfolgen.
Helgen III	S.	788	— der erste von sechs 16 300 tdw Bulk Carriern ist aufgelegt. Der Stapellauf soll nicht vor April nächsten Jahres stattfinden.
Helgen V	S.	794	— Fahrgastschiff für die VAR, Schwesterschiff der „SYRIA“. Stapellauf am 16. 2. 1962.
Helgen VII	R.	1602	— Neues Mittelschiff wie R 1601 („GREEN HARBOUR“). Es soll am 1. November fertig sein. Nach Ablauf wird das dritte, R 1603, aufgelegt. Ablauf am 28. 11. 1961.
Helgen VIII (Großhelling)	S.	758	— GULF Tanker 46 500 tdw. Stapellauf voraussichtlich am 17. 1. 1962. „Cap San Lorenzo“ wird am 7. November auf Probefahrt gehen.

Reparaturen vom 21. September bis 20. Oktober 1961:

In den letzten Wochen wurden an 28 Schiffen ausländischer und deutscher Reedereien größere oder kleinere schiff- und maschinenbauliche Reiserreparaturen im Hafen durchgeführt.

In derselben Zeit kamen 28 Schiffe mit schwereren oder leichteren Boden- und Außenhautschäden zur Werft, von denen 21 dockten und 7 ihre Schäden an den Kai-Anlagen der DW reparierten.

Umbauten auf Schweröl und umfangreiche Klasse-Arbeiten rundeten das Reparaturgeschäft ab.

Neu war die Verlängerung eines Victory-Schiffes, wobei das Mittelschiff im Vorwege gebaut und später im Dock dazwischengesetzt wurde.

Von den insgesamt 56 Schiffen reparierte der Betrieb Reiherstieg 37 und der Betrieb Finkenwerder 19 Schiffe.

Unter anderen waren es folgende Schiffe:

Ausländische Schiffe:

MS. „Havjo“	6 116 BRT	Reparatur der Ladewinden
MS. „Havtroll“	5 169 BRT	Maschinenbauliche Reparaturen
MS. „Havfalk“	4 942 BRT	Beseitigung des Vorstevenschadens
MS. „Jon Presthus“	7 708 BRT	Änderung der Tieftanks in Trockenladeräume, Docken
MS. „Birkholm“	1 774 BRT	Schadensbeseitigung
MS. „Moliro“	9 078 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen
TT. „Korenia“	12 152 BRT	Kesselreparaturen
TT. „Edjelé“	22 069 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen
MS. „El Cafetero“	2 743 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen
MT. „Seven Stars“	15 427 BRT	Maschinenbauliche Reparaturen
MS. „La Laguna“	9 306 BRT	Maschinenbauliche Reparaturen
MS. „Perang“	6 177 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Docken
MS. „Tremayne“	5 608 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen
MT. „Mofjell“	10 000 BRT	Umbau der Hauptmaschine auf Frischwasserkühlung, schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Docken
TS. „Bengloe“	11 200 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Docken
MT. „Scottish Ptarmigan“	12 685 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen
MS. „Star of Luxor“	6 433 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen
MS. „Randi Brövig“	3 130 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Docken
MS. „Stocksund“	2 934 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen
MS. „Ciudad de Medellin“	4 219 BRT	Beseitigung des Außenhautschadens, Docken
MS. „Buccanero“	4 775 BRT	Maschinenbauliche Reparaturen
TT. „Hadriana“	12 160 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen
TS. „Green Harbour“	7 642 BRT	Verlängerung des Mittelschiffes um 90 Fuß

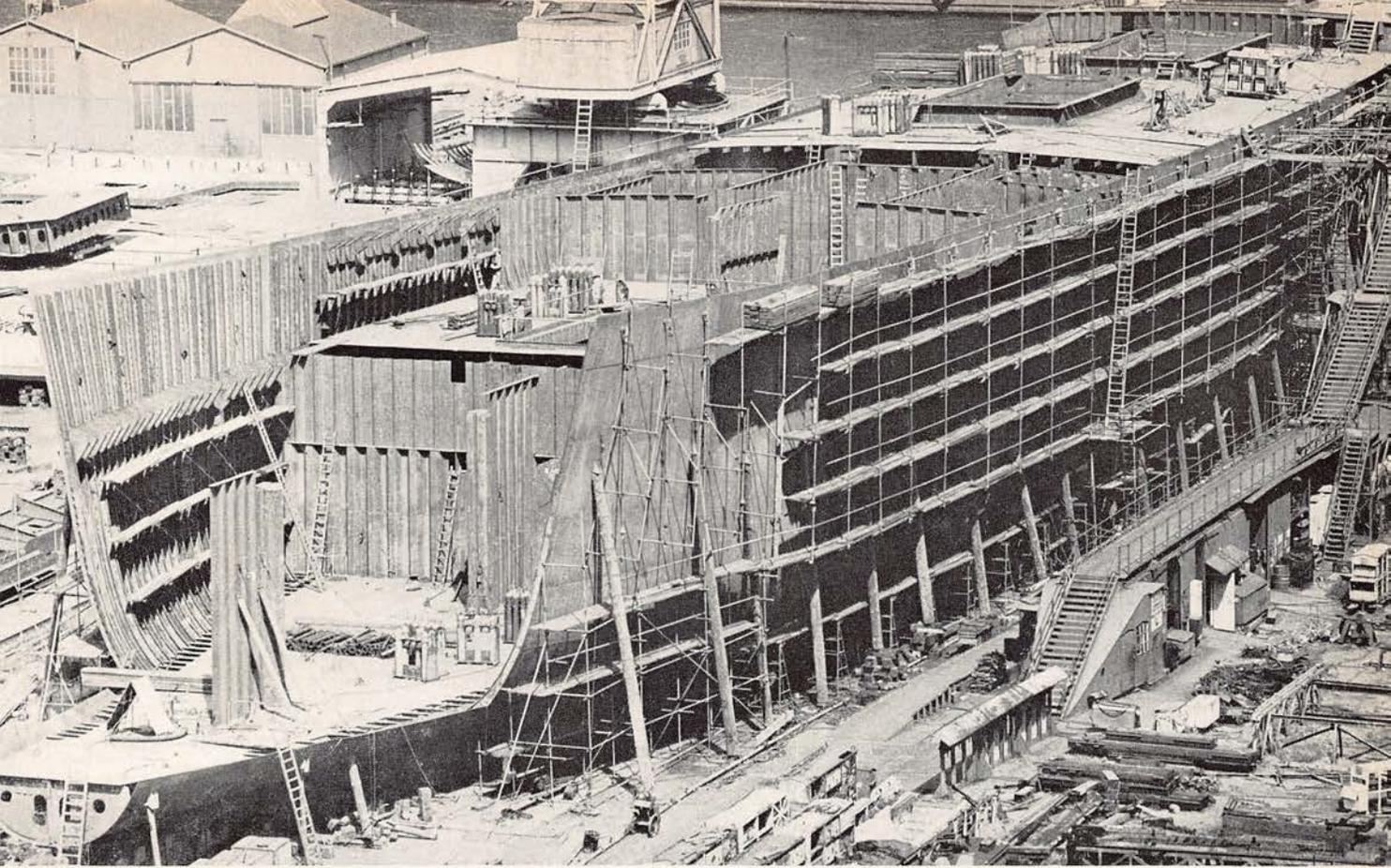
Deutsche Schiffe

MS. „Proteus“	2 860 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen
MS. „Bernd Leonhardt“	6 135 BRT	Umbau auf Schweröl, Docken
MS. „Hornkliff“	3 996 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen
MS. „Algier“	1 376 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Docken
MT. „Gisela Essberger“	529 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen
MS. „Perikles“	2 721 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Docken
MS. „Hornsee“	6 382 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Docken
TS. „Havelstein“	6 734 BRT	Kesselreparaturen
MS. „Pentelikon“	3 400 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen
MS. „Karroo“	6 388 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen
MS. „Hornberg“	4 051 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen
MS. „Ubena“	4 066 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen
MS. „Hornkoog“	3 357 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen
MS. „Mellum“	4 980 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen
MS. „Palermo“	1 362 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Docken
MS. „Portunus“	3 057 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Docken
TS. „Werrastein“	6 737 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen
MS. „Saarland“	6 516 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen
MS. „Ilse Russ“	1 330 BRT	Schiffbauliche Schadensbeseitigung, Docken
MS. „Usambara“	7 607 BRT	Schiff- und maschinenbauliche Reparaturen, Garantiarbeiten

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

Zur Zeit können Dockungen gebucht und Reparaturen durchgeführt werden.

Größere Arbeiten bedürfen jeweils Absprachen mit unserer Reparaturabteilung.



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

▲ MS. Tanganyika auf dem Helgen

21. Jahrgang · Nr. 10 · 31. Oktober 1961

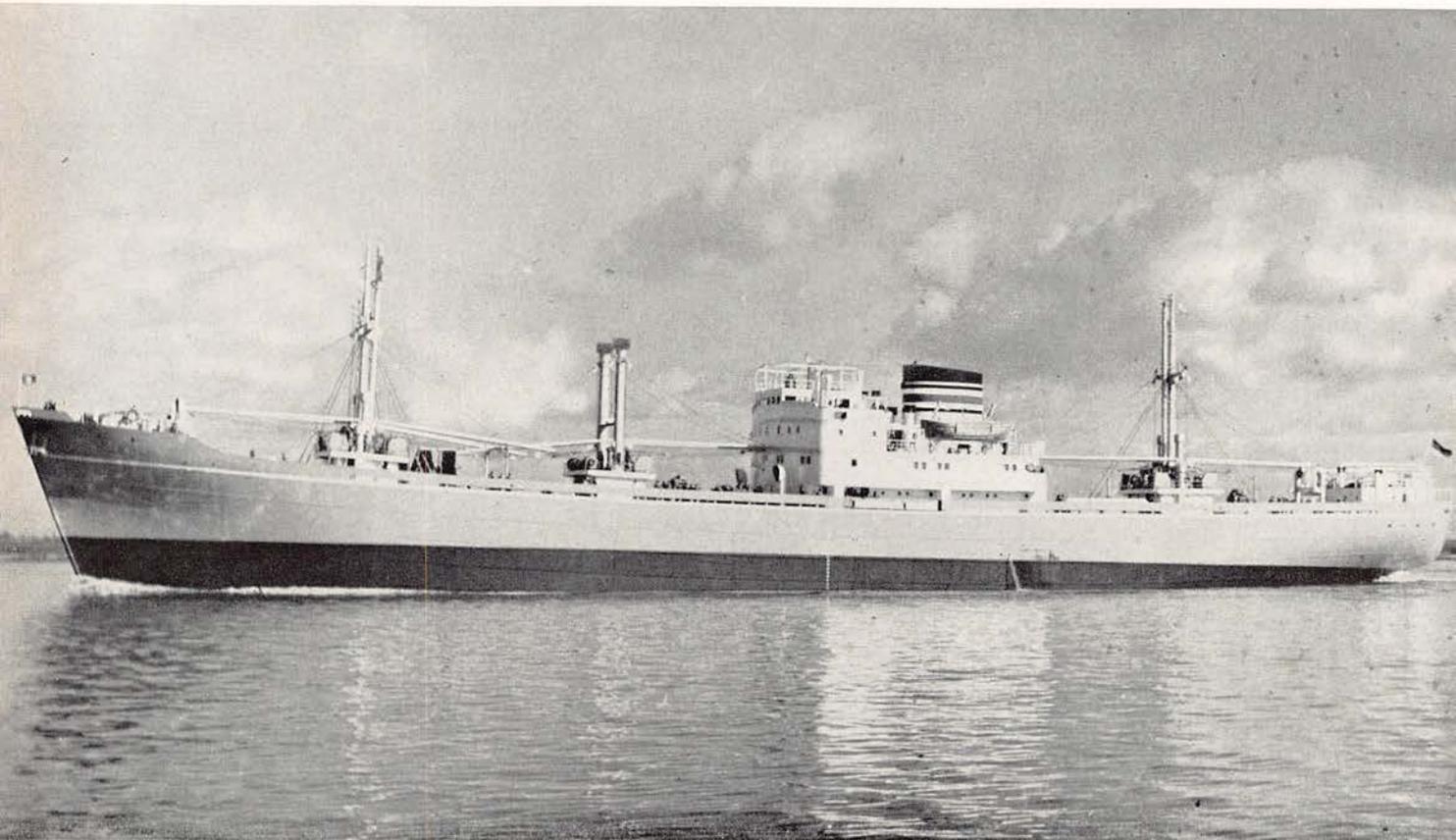
Die deutsche Afrika-Schiffahrt

Von Wolfram Claviez

Am 3. Oktober lief das Motorschiff „TANGANYIKA“ vom Stapel, der neunte Nachkriegsneubau der DW für die deutsche Afrika-Fahrt. Die Taufpatin des Schiffes war die Gattin unseres Vorstandes, Frau Carla Scholz. Das war uns allen eine besondere Freude, und wir werten es als ein Zeichen besonders freundschaftlicher Verbundenheit zwischen der Reederei Deutsche Afrika-Linien und der Deutsche Werft. Dieser Stapellauf und die Erteilung eines weiteren, des zehnten Bauauftrages, eines Schwesterschiffes der „TANGANYIKA“, sei der Anlaß, unsere Belegschaft mit dem Werdegang der Auftraggeberin durch einen kurzen Rückblick auf ihre Geschichte bekannt zu machen. Zehn Schiffe für die Afrika-Fahrt – das heißt vierzehn Schiffe für die Reederei, denn die vier Essberger-Tanker müssen wir hinzurechnen, da Afrika-Linien und die Tankreederei John T. Essberger heute eins sind. Die Afrika-Linien gehören der Familie Essberger. –

Die Geschichte dieser großen deutschen Reedereigruppe beginnt mit dem Hamburger Überseekaufmann Carl Woermann. 1813 geboren, begann er 1837 ein eigenes Unternehmen und kaufte 1847 sein erstes Schiff, die 200 ts große

Brigg „ELEONORE“. Es blieb nicht bei dem einen, bald waren es zehn, die Carl Woermann nach Westafrika, Ostindien und Australien fahren ließ. Damals wie heute blieben dem Aufbau junger, wagemutiger Reedereien Rückschläge nicht erspart. Die Wirtschaftskrise von 1857 zwang zu einem Neuaufbau, zur Konzentration der Kräfte auf bestimmte Fahrtgebiete. Unsere Werkzeugzeitung hat kürzlich eingehend die Lage der deutschen Schiffahrt im vergangenen Jahrhundert geschildert. (Siehe die Beiträge von Dr. Kresse „Aus der Vergangenheit der Reiherstiegwerft“.) Woermann beschränkte sich also hinfort auf den Warenaustausch mit Westafrika. Es war wirklich ein Austausch. Die Kapitäne waren gleichzeitig Kaufleute. Sie handelten nach eigenem Ermessen mit den Eingeborenen. Nach und nach wurden längs der westafrikanischen und vor allem der liberianischen Küste „Faktoreien“ eingerichtet, denen 1868 das erste deutsche Haus in Kamerun folgte: Die Niederlassung Woermanns. Es blieb das einzige, bis 1874 die damalige Reichsregierung unter Bismarck, wenn auch nur widerstrebend, bereit war, Kamerun Schutzrechte als Kolonialgebiet zu gewähren. Erst 1884 wurde Kamerun durch



N A T A L (Schwesterschiff Windhuk)

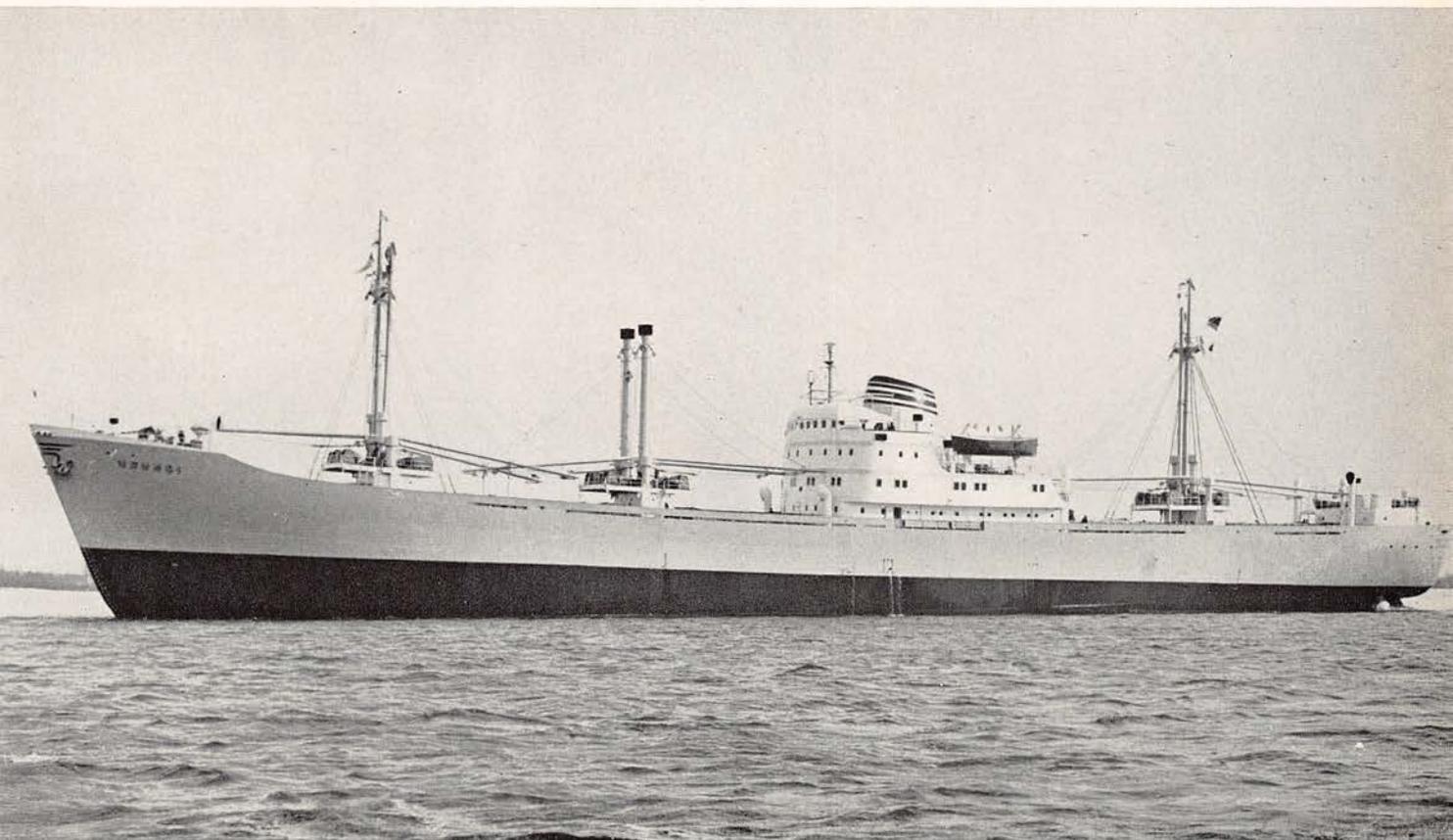
den Vertrag des Reichskommissars Dr. Nachtigall mit den Häuptlingen dieses westafrikanischen Gebietes unter die Oberhoheit des Deutschen Reiches gestellt. Wahrscheinlich hätte es ohne Woermann nie eine deutsche Kolonie Kamerun gegeben.

Die Reedereien der damaligen Zeit, soweit sie die Schifffahrt mit Kolonialgebieten unterhielten, unterschieden sich grundsätzlich von den Schifffahrtsgesellschaften der heutigen Zeit. Sie waren in erster Linie Kaufmannsreedereien, d. h. jede größere Kaufmannsfirma besaß eigene, meist Segelschiffe, die der Beförderung von Waren dienten, die selbst eingekauft und umgesetzt wurden. Besaß ein Reeder mehr Schiffe, als er für die Bewältigung des eigenen Im- und Exportes benötigte, konnte er auch für andere Firmen Güter verfrachten. Der Zeitpunkt, zu dem dieses Stadium allgemein eintrat, wurde mit dem Aufkommen der Dampfschifffahrt und dem damit sehr rasch wachsenden Tonnagebestand erreicht. Auch Woermann trennte Handelshaus und Reedereibetrieb. 1885 liefen noch unter dem Namen „C. Woermanns' Deutsche Dampfschifffahrt“ fünf Dampfer regelmäßig westafrikanische Landeplätze an; dann wurde jedoch, nach endgültiger Trennung vom Handelshaus C. Woermann, aus dem Reedereibetrieb die „Afrikanische Dampfschiffs Actiengesellschaft Woermann-Linie“. Vier Segelschiffe, die das Handelshaus besaß, wurden nicht von der neuen Gesellschaft übernommen, sondern blieben Eigentum Woermanns und wurden bald verkauft, während drei neue Dampfer in den Liniendienst eingesetzt wurden.

Die bedeutendsten Aktionäre der neugegründeten Gesellschaft waren F. Laeisz, August Bolten, Joh. v. Berenberg-Gossler. Adolph Woermann wurde Aufsichtsrats-Vorsitzer. Die Vorstandsmitglieder Ernst Barth und Eduard Bohlen waren zugleich Mitinhaber des Handelshauses C. Woermann. Die Umgestaltung der Linie in die neue Gesellschaftsform bedeutete also keinen Bruch mit der bisherigen Tradition, sondern war nur eine der neuen Zeit angepaßte organische Weiterentwicklung. Zehn Jahre später wurde die Actiengesellschaft in eine G.m.b.H. umgewandelt.

Die Woermann-Linie, wie wir sie weiter kurz benennen wollen, war die Wurzel der deutschen Afrika-Schifffahrt; die Deutsche Ostafrika-Linie folgte. Sie entstand auf ganz andere Weise als die Woermann-Linie und war doch mit ihr aufs engste verbunden; ihren Leitern oblag auch die Führung der D.O.A.L., da niemand in Deutschland mehr Erfahrung in der Afrika-Schifffahrt besaß als Woermann.

Die finanzielle Beteiligung Woermanns an der D.O.A.L. war zunächst nicht hoch. Das Aktienkapital betrug 6 Mill. Mark, vier Fünftel übernahmen mehrere Banken, den Rest einige Hamburger Häuser. Wodurch sich aber die D.O.A.L. von der WL wesentlich unterschied, war die Tatsache, daß die D.O.A.L. auf Grund eines Subventions-Angebotes ins Leben gerufen wurde. Sie hatte später nicht wenig darunter zu leiden. Jeder glaubte, aus dieser Bevorzugung das Recht ableiten zu können, die Dienste der Linie für sich in Anspruch nehmen zu können. Der Staat selbst holte durch die



URUNDI

stark ermäßigten Reichstransporte weitgehend wieder herein, was er für die Unterstützung der Linie ausgab.

Der Grund für die Subventionen war ein akuter Mangel an Schiffsraum nach Ostafrika, die Wahrung der deutschen Interessen in diesem Gebiet und vor allem der ärgerliche Zeitverlust bei den notwendigen Umladungen in Aden. Schwer belastend für die Linienfahrt in damaliger Zeit war die Ungleichheit des Güterverkehrs in ausgehender und heimkehrender Fahrt, so daß es sehr oft vorkam, daß für die Heimreise keine Ladung zu bekommen war. Man scheute sich nicht, von den Seychellen-Inseln Guano zu holen, um nicht leer zurückfahren zu müssen. Die ostafrikanischen Häfen verdienten den Namen „Hafen“ nicht. Es waren Landeplätze, die bei auflandigem Wind oft gar nicht brauchbar waren. Hinzu kam der ständig wachsende Konkurrenzkampf. Wettlauf zwischen den Reedereien, deren jede sich berechtigt fühlte, auch am Geschäft teilzuhaben, Einbruch in die Fahrtgebiete des anderen als Gegenmaßnahme und so fort, bis man sich dann an einen Tisch setzte und in Konferenzen die Grenzen absteckte. Das ging dann so lange gut, bis neue Außenseiter wieder alles zunichte machten und der Kreislauf von neuem begann. Politische Komplikationen gab es genug, die noch Zündstoff in das Geschäft hineinstreuten.

Die wahre Bedeutung einer für heutige Maßstäbe so kleinen Linie läßt sich schwer objektiv darstellen. Liest man eine Reederei-Biographie, so erscheint einem jedes kleine Schiff wie unter der Lupe – liest man die Geschichte der Kon-

kurrenz, so scheint nur sie zu existieren. Die politische Geschichte wiederum beschäftigt sich mit ganz anderen Ereignissen, erwähnt höchstens mal beiläufig eine Dampferverbindung mit der Heimat. Dabei ist eines so vom anderen abhängig, daß man stets das Gesamtbild vor Augen haben muß. Ohne die junge deutsche Kolonie Deutsch-Ostafrika keine Ostafrika-Schiffahrt – aber ohne deutsche Afrika-Schiffahrt auch keine Kolonie. Handelsniederlassung durch private Initiative, Konkurrenzneid Fremder, Aufstände von Eingeborenen, Schutztruppen des Mutterlandes – so zieht eines das andere nach sich; aus einer Schattenseite erwächst einer anderen etwas Nützliches und umgekehrt.

Die Anpassung an die jeweiligen Handelsbedürfnisse, der Austausch Sansibars gegen Helgoland, die Stärkung der Handelsflotte für regierungsseitige Zwecke und die Abmachungen mit der englischen Konkurrenz bedingten verschiedentliche Fahrplanänderungen und ganz naturgemäß ständiges Wachstum. Nachdem die Routen über Ostafrika hinaus bis Durban und Delagoabay ausgedehnt worden waren, fuhren 1896 für die D.O.A.L. insgesamt zwölf Schiffe; sechs davon durch den Suezkanal, zwei um das Kap, zwei im Küstendienst und zwei zwischen Ostafrika und Bombay. Um 1900 erfuhr das Liniensystem eine vollkommene Wandlung. Die Hauptlinie machte zweiwöchentlich Rundfahrten um ganz Afrika, abwechselnd in West-Ost- und Ost-West-Richtung, während eine Zwischenlinie vierwöchentlich von Hamburg über Neapel durch den Suez nach Beira und zurück fuhr. Die Hauptlinie berührte bisher



U B E N A (Schwesterschiff Usaramo)

die von der WL angelaufenen Häfen von Deutsch-Südwest nicht. Daß dies der Subventionsvertrag jetzt forderte, war eine ganz einschneidende Bedingung, die den auf Grund langjähriger Erfahrungen als am günstigsten erkannten Fahrplan durchkreuzte. Die Verzögerungen waren beträchtlich, die Kollision mit der Woermann-Linie unausbleiblich. Man stand vor der Wahl, ob mit der WL zusammen oder gegen sie anzugehen sei. Glücklicherweise wählte man gleich den einzig möglichen Weg und gründete eine Betriebsgemeinschaft der beiden Hamburger Afrika-Linien. Sie war indessen in Deutschland nicht konkurrenzlos. Es bestand noch die Hamburg-Bremer Afrika Linie, die vom NDG gestützt wurde. Das war der Grund, weshalb sich die HAPAG an die Betriebsgemeinschaft WL-D.O.A.L. anschloß. 1908 taten sich dann alle zusammen und es gab nur noch eine deutsche Afrika-Schiffahrt.

Wir müssen schwerwiegende Ereignisse hier übergehen. Der Burenkrieg sowie der Herero- und Hottentottenaufstand 1904 brachten der Reederei Auftrieb und Verdruß. Es liegt auf der Hand, daß politische Gegner die notwendigen vermehrten Transporte nach Süd- und Südwest-Afrika zum Anlaß nahmen, über Woermann herzufallen. Aber einen Ehrenmann wie Adolph Woermann, traf es zutiefst. Er hat die Verleumdungen nie überwunden. Am 9. Mai 1911 starb der „Königliche Kaufmann“, wie Bismarck ihn genannt hatte. Nach dem Zusammenschluß 1908 ging es wieder bergauf. Die Gold- und Diamantensucher taten das ihre dazu. 1910 wurde ein direkter Dienst Afrika-New York eingerichtet, ein Höhepunkt in der Geschichte der Afrika-Linien.

Nach abermaligem erbitterten Konkurrenzkampf um die Südafrika-Schiffahrt 1912 und Einigung mit den betreffenden englischen Reedern im Februar 1913 ging alles gut, bis der 1. Weltkrieg alles wieder zerstörte. 1914 betrug die Tonnage der beiden deutschen Afrika-Flotten 263 400 BRT. Mit einem Küstendampfer von 827 BRT gingen sie aus dem Kriege hervor. Von den verlorenen Besitzungen in Afrika ganz zu schweigen. Die Schiffe teilten das Schicksal der gesamten deutschen Handelsflotte. Was nicht versenkt worden war, wurde im Ausland beschlagnahmt. Was in neutralen Ländern oder nach Durchbruch in die Heimat den Krieg überdauerte, mußte nach dem bitteren Ende abgeliefert werden. Wir können hier den Einzelschicksalen nicht nachgehen. Es fällt uns nicht schwer, sie uns vorzustellen. Ist es doch gar nicht lange her, daß wir das alles zum zweiten Male erleben mußten. Aber was festgehalten zu werden verdient, ist der unbeugsame Aufbauwille der Reedereien. Als die beiden deutschen Afrika-Linien sich mit zwei bescheidenen Charterdampfern 1921 wieder an die Plätze wagten, an denen sie früher so hohes Ansehen genossen, fanden sie veränderte Verhältnisse vor – und diese Veränderung war eine endgültige – wenn auch hier und dort die alte Sympathie von seiten der Eingeborenen durchbrach und uns für Augenblicke die Schwere des Geschehenen vergessen lassen machte. Die wirtschaftliche Lage nach Kriegsende ließ kaum erhoffen, daß in absehbarer Zeit wieder ein regelmäßiger Liniendienst nach Afrika aufgebaut werden konnte. Keine Schiffe, kein Geld, die alten



KARROO

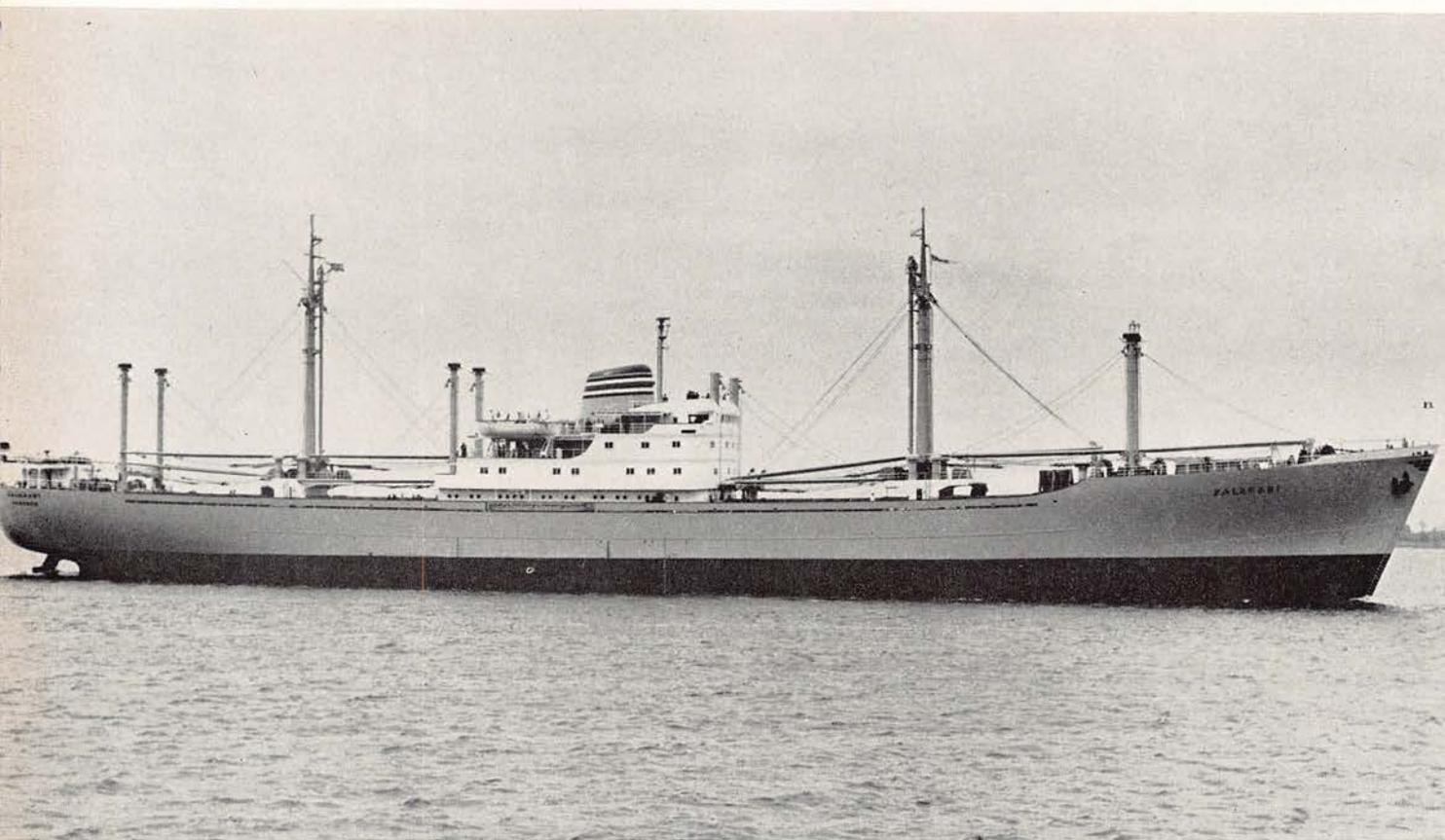
deutschen Linien in fremden Händen, das war die Lage.*) Alle deutschen Reedereien mußten von vorn beginnen. Aber man darf sagen, daß für die nach Afrika fahrenden Linien die Lage fast aussichtslos erscheinen mußte. Die Häfen der deutschen Kolonien waren natürlich nicht die einzigen Häfen, die die deutschen Schiffe angelaufen hatten; aber die Kolonien bildeten doch das Rückgrat der deutschen Afrika-Schifffahrt. Trotz allem ging man unbeirrt ans Werk. Ein kleiner finanzieller Start war durch den Reederei-Abfindungsvertrag von 1921 gegeben. Eine Hilfe in der geplanten Höhe wurde natürlich durch die Inflation illusorisch. Man schaffte es dennoch. Etliche früher den Linien gehörenden Schiffe wurden zurückgekauft, nach und nach wurden Neubau-Aufträge vergeben. Zu der Zeit hatte die Deutsche Werft eben mit ihrer Arbeit begonnen, sie war Zeuge dieses Aufbaues und hatte aktiven Anteil daran. Je vier See-Leichter für die Woermann-Linie und die D.O.A.L. entstanden auf den Querhellingen des Vorlandes I. Auf der Reiherstiegwerft wuchsen gleichzeitig die Dampfer „WAHEHE“ und „WADAI“. Mit den zurückgekauften, z. T. noch um 1900 gebauten Dampfern besaß die Woermann-Linie Ende 1923 immerhin wieder neun, die D.O.A.L. sechs Schiffe zwischen 800 und 8000 BRT. Ende 1927 waren es insgesamt

neunzehn Schiffe mit rund 93 000 BRT. Es ging stetig bergauf, so daß 1927–28 die beiden 9550 BRT-Passagierdampfer „UBENA“ und „WATUSSI“ gebaut werden konnten. Doch kaum waren sie fertig, als die beiden Linien in schwere Sorgen gerieten. Wieder war Konkurrenzkampf die Ursache.

Die deutschen Linien waren gemeinsam mit holländischen und englischen Reedereien in der Südafrika-Konferenz; der Kampf dieser richtete sich gegen den Einbruch der Continental South African Line. Er wurde wohl mit Erfolg geführt, traf aber die Beteiligten schwer und fiel zusammen mit den ersten Anzeichen der verhängnisvollen Weltwirtschaftskrise. Preissenkung, ungenügende Ausnutzung des Schiffsraumes, Pfundabwertung, Bestrebungen der Kolonialländer, ihre Schifffahrt zu nationalisieren, zwangen schließlich dazu, die Schiffe aus der Fahrt zu nehmen und aufzulegen. Nie wieder hat es eine Krise so weltweiten Ausmaßes gegeben. Sie traf alle seefahrenden Nationen, alle Reedereien und alle Werften der Welt.

Am Anfang der Neubelebung 1934–1935 stand eine für die deutschen Reedereien wichtige Maßnahme der deutschen Reichsregierung: Die Entflechtung. Für die „Deutsche Afrika Linien“, wie die WL und die D.O.A.L. jetzt offiziell hießen, bedeutete das die Lösung von der HAPAG, wie für die Hamburg-Bremer Afrika Linie die Lösung der Bindung an den ND.L. Die Deutschen Afrika-Linien, deren Aktien nun dem Reich gehörten, führten ihre alte Tradition im Geiste Adolph Woermanns fort. Hoffnungsvoll gingen sie an den Ausbau ihrer Flotten und wagten den Bau ihrer schönsten

*) Bis 1916 hatten noch starke persönliche Verbindungen zwischen der Familie Woermann und den Schifffahrtsbetrieben bestanden. Dann nötigte die Entwicklung der wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse, die Vernichtung der Schiffe usw. die Familie Woermann, ihre persönliche Teilhaberschaft in der Schifffahrt aufzugeben und ihre Aktien zu verkaufen. Eduard Woermann, der letzte Woermann in der Leitung der Gesellschaft, legte seine Schifffahrtsämter nieder. Er starb am 26. Mai 1920.



KALAHARI

und wertvollsten Schiffe, der beiden 16 000-Tonner „WINDHUK“ und „PRETORIA“, die 1936 bei Blohm & Voss gebaut wurden. Es waren außergewöhnlich beliebte Fahrgastschiffe, die den zweiten Weltkrieg überleben sollten und die heute noch fahren; „WINDHUK“ unter der Flagge der USA, die „PRETORIA“ unter der von Pakistan.

Daß die Deutschen Afrika-Linien nicht dauernd im Staatsbesitz blieben, war das Verdienst von John T. Essberger. Er übernahm während des Krieges die Reederei und wahrte ihren privaten Charakter.

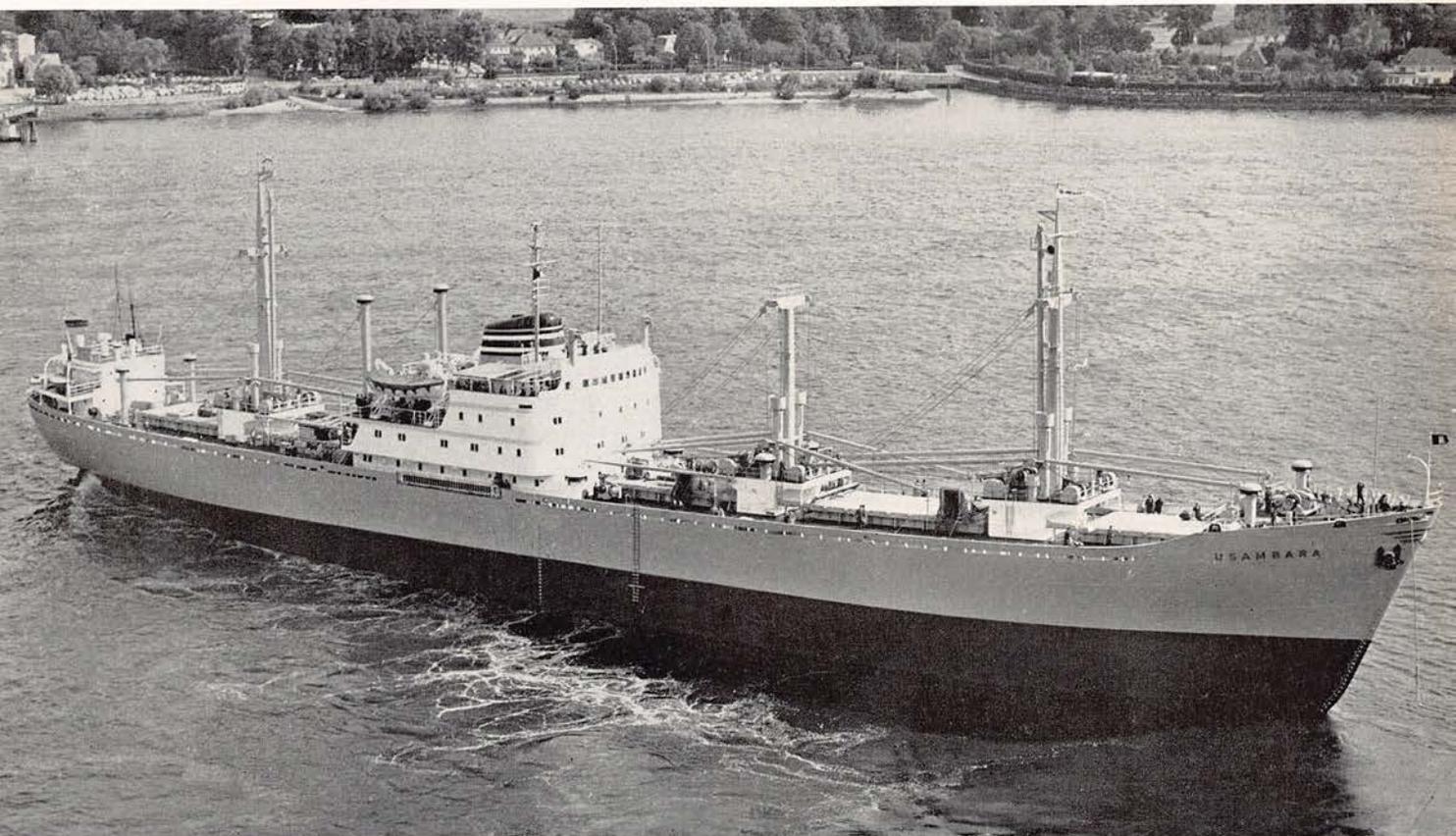
Essberger besaß nun praktisch zwei Reedereien: Seine eigene Tankreederei, die ursprünglich „Atlantic-Tank-Reederei“ hieß und später in „Reederei John T. Essberger“ umbenannt wurde, und die Deutschen Afrika-Linien. Daß die beiden nichts miteinander zu tun hatten, sagen schon die verschiedenen Schornsteinmarken und Reedereiflaggen. Essberger hat ein blaues E im weißen Feld, die Afrika-Linien die uns wohlbekannten Ringe; auch noch wieder nach Fahrtgebiet getrennt, und zwar die alte WL blau-weiß-grün-weiß-blau auf schwarzem Grund, die D.O.A.L. schwarz-weiß-rot-weiß-schwarz auf gelbem Grund. Die Tradition dieser Kennung ist bis heute gewahrt worden; sie war schon so, als Deutschland noch seine afrikanischen Kolonien besaß.

Die Deutsche Werft stand sowohl mit Woermann und der D.O.A.L. als auch mit Essberger schon lange bevor die Reedereien durch John T. Essberger zusammengefaßt wurden, in Geschäftsbeziehungen. Sie baute auch danach weiterhin Tanker für Essberger, Frachtmotorschiffe für den

Afrikadienst. Die angehängte Tabelle gibt eine Übersicht über die Schiffe, die von der DW und der Reiherstiegwerft im Laufe der vergangenen Jahrzehnte für die WL, D.O.A.L., John T. Essberger und Deutsche Afrika-Linien gebaut worden sind. Es ist eine stattliche Zahl.

Überspringen wir das Jahrzehnt, das die deutsche Flotte abermals zertrümmerte und blenden wir in die Gegenwart. Wir brauchen auch keine Worte über den Wiederaufbau zu verlieren, den wir alle miterlebt haben und der sich in unserer Werkzeitung chronistisch widerspiegelt. Ein Schiff kam zum anderen. Werfen wir nur zum Abschluß einen Blick auf die heutige Organisation der Reederei, die nach dem Tode von John T. Essberger Frau Elsa Essberger und ihrer Tochter, Frau v. Rantzaу-Essberger, gehört. Vor einigen Jahren ist Herr Dr. Stödter, ein langjähriger Mitarbeiter John T. Essbergers in der Reedereiorganisation, als Partner in die Reederei John T. Essberger eingetreten. Der Westküstendienst der Deutschen Afrika-Linien, die alte Woermann-Linie, versieht den Dienst nach den westafrikanischen Hafenplätzen bis hinunter nach Lobito. Die Ostafrika Linie teilt sich in zwei Dienste, deren einer gegen, der andere im Uhrzeigersinne um Afrika herumführt. Beide Dienste überspringen sämtliche Häfen des Westküstendienstes und laufen nur die Häfen zwischen Walfischbay und Port Said an.

Die vier großen auf der DW gebauten Essberger-Tanker sind an Ölgesellschaften verchartert und befinden sich in der weltweiten Fahrt. Die kleinen Tanker sind in der Küstenfahrt nach England und den nordischen Ländern eingesetzt.



U S A M B A R A

Aufstellung aller von der Reiherstiegwerft und der DW gebauten Schiffe
für Woermann, DOAL, Deutsche Afrika Linien und Essberger

REIHERSTIEG					
Bau-Nr.	Schiffsname	Typ	BRT	Reederei	Bau-jahr
290	Ella	Segel-schiff	464	C. Woermann	1875
304	M. Pongwe	D	160	C. Woermann	1877
232	Aline Woermann	D	1 279	C. Woermann	1879
336	Carl Woermann	D	1 941	C. Woermann	1880
355	Anna Woermann	D	1 110	C. Woermann	1883
356	Erna Woermann	D	1 110	C. Woermann	1883
366	Leichter			C. Woermann	1886
380	Kaiser	D	2 900	D.O.A.L.	1890
397	König	D	4 820	D.O.A.L.	1895
406	Gouverneur	D	3 336	D.O.A.L.	1900
407	Kurfürst	D	5 655	D.O.A.L.	1901
410	Feldmarschall	D	6 142	D.O.A.L.	1903
411	Emilie Woermann	D	2 486	WL	1903
418	Adolph Woermann	D	6 225	WL	1906
421	Gertrud Woermann	D	6 500	WL	1907
427	Sanaga, Barkasse			WL	1909
429	Aline Woermann	D	3 133	WL	1910
432	Lulu Bohlen	D	3 159	WL	1910
443	Henny Woermann	D	6 062	WL	1911
445	Professor Woermann	D	6 061	WL	1912
449	Hausa	D	387	WL	1913
451	Kigoma	D	8 156	D.O.A.L.	1914
452	Hilde Woermann	D	7 371	WL	1915
458	Waregga	D	4 155	WL	1915
463	Wadai	D	7 497	WL	1916
518	Wahehe	D	4 687	WL	1921
519	Wadai	D	4 666	WL	1922

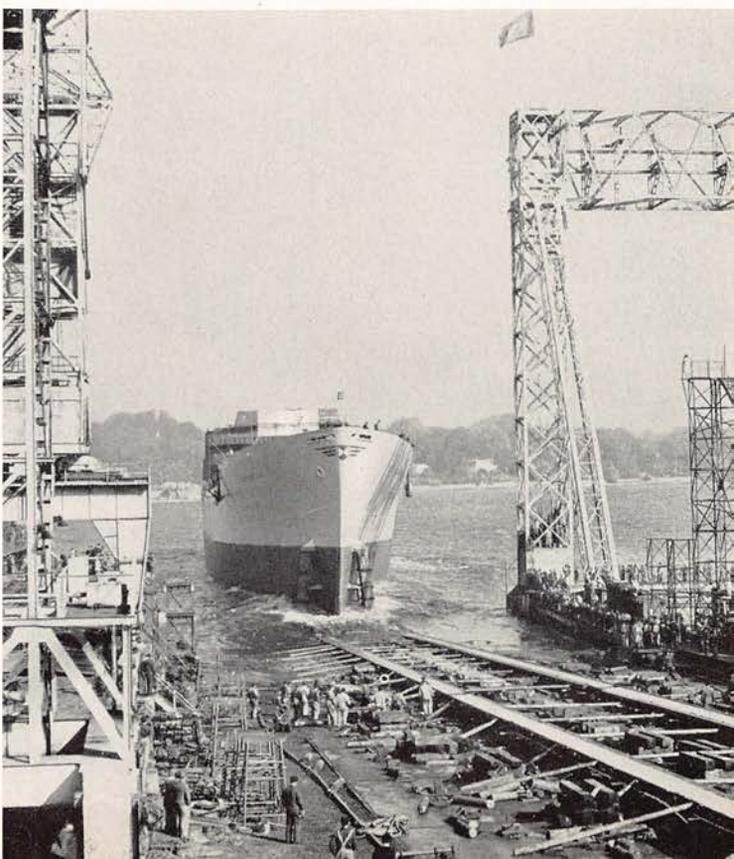
DEUTSCHE WERFT						
Bau-Nr.	Schiffsname	Typ	BRT	Tragf. tdw	Reederei	Bau-jahr
27	Westlinie 1	Leicht.	628	1 067	WL	1921
28	Ostlinie 1	Leicht.	628	1 067	D.O.A.L.	1921
29	Westlinie 2	Leicht.	628	1 067	WL	1921
30	Ostlinie 2	Leicht.	628	1 067	D.O.A.L.	1921
37	Westlinie 3	Leicht.	628	1 067	WL	1921
38	Ostlinie 3	Leicht.	628	1 067	D.O.A.L.	1921
39	Westlinie 4	Leicht.	628	1 067	WL	1921
40	Ostlinie 4	Leicht.	628	1 067	D.O.A.L.	1921
106	Askari (Rovuma)	D	590	800	D.O.A.L.	1927
147	Elsa Essberger	TM	902	1 228	Essberger	1930
150	J. A. Essberger	TD	739	1 166	Essberger	1931
164	Anneliese Essberger	FM	5 173	9 337	Essberger	1935
175	Nordatlantik	TM	9 897	14 880	Essberger	1938
241	Otavi	FM	6 797	9 750	D.A.L.	1940
424	Sund	FB	1 923	3 230	Essberger	1943
643	Elsa Essberger	TM	11 382	16 866	Essberger	1952
657	Natal	FM	6 279	8 640	D.A.L.	1953
658	Windhuk	FM	6 282	8 640	D.A.L.	1953
661	Wilhelmine Essberger	TM	12 838	18 390	Essberger	1954
664	Urundi	FM	4 939	8 600	D.A.L.	1955
684	Ubena	FM	4 966	8 550	Essberger	1956
706	Usaramo	FM	4 966	8 585	Essberger	1956
729	Eberhart Essberger	TM	13 222	19 986	Essberger	1958
737	Karoo	FM	8 487	11 000	D.A.L.	1959
738	Kalahari	FM	8 567	11 000	D.A.L.	1959
752	John Augustus Essberger	TM	13 221	19 986	Essberger	1959
782	Usambara	FM	7 607	10 380	Essberger	1961
783	Tanganyika	FM	ca. 7 600	10 150	D.A.L.	1961
787	(Auftrag)	FM	ca. 7 600	10 150	D.A.L.	1962

„Tanganyika“

Stapellauf am 3. Oktober 1961

Die Taufpatin Frau Carla Scholz
mit Frau Elsa Essberger
und Dr. William Scholz

An einem strahlenden Spätsommertag, der einen ganzen verregneten Sommer wieder gutmachen zu wollen schien, glitt das jüngste Afrika-Schiff in sein Element.





Die Taufpatin Frau Sabri

„Syria“

**Stapellauf des ersten
komb. Fracht- und Fahrgastschiffes
für die
United Arab Maritime Company**

Am 10. Oktober um 17.30 Uhr lief in Anwesenheit hoher Gäste das erste Fahrgastschiff für die United Arab Maritime Company vom Stapel. Es handelt sich um ein Schiff von 4 500 BRT, das für die Beförderung von 538 Passagieren, Kühlgut und gewöhnlicher Ladung in unbegrenzter Fahrt auf allen Weltmeeren eingerichtet ist. Direktor Gräber hielt die Begrüßungsansprache. Er sprach den Vertretern der Vereinigten Arabischen Republik den Dank der Werft für diesen Bauauftrag aus und brachte in humorvoller Weise zum Ausdruck, daß es ja zwar nur ein kleines Schiffchen sei, dieses

es aber verdammt in sich hätte. Ein paar technische Einzelheiten mögen das demonstrieren:

Die Passagiere gruppieren sich in 3 Klassen.

1. Klasse 30 Fahrgäste, 8 davon in Luxuskabinen
2. Klasse 108 Fahrgäste
3. Klasse 400 Pilger

Für die erste Klasse ist ein Eßsalon für 30 Personen eingerichtet, eine Lounge, ein Schreibzimmer, ein Rauchsalon, 4 Luxus-Appartements für je 2 Personen mit Schlaf- und Tagesraum, 11 Doppelkabinen mit je einem WC und einer Dusche.

Die zweite Klasse verfügt über folgende Räumlichkeiten: 1 Eßsalon für 60 Personen, 1 Lounge, 12 Dreibett- und 18 Vierbettkabinen.

Die Passagiere der dritten Klasse (Pilger) schlafen in Zwischendeck-Schlafsälen. Die EBräume der dritten Klasse fassen gleichzeitig 106 Personen. Alle Räume sind an die Klimaanlage angeschlossen.

Das Schiff wird als Einschrauben-Motorschiff gebaut mit ausfallendem Vorsteven und Kreuzerheck, zwei durchlaufenden Decks, langer Back und zwei Aufbaudecks.

Die Maschine ist mittschiffs angeordnet, das Fassungsvermögen der Laderäume beträgt etwa 35 000 cu. ft., das der Kühlräume etwa 10 000 cu. ft.





Das Schiff hat zwei Masten und einen Radarmast.

Das bordeigene Ladegeschirr besteht aus einem Schwergutbaum für 15 t und 4 Bäumen für 5 t. 7 wasserdichte Schotten unterteilen das Schiff in 8 Abteilungen. Die wasserdichte Unterteilung entspricht der Convention zum Schutze menschlichen Lebens auf See von 1960, ebenso der Feuerschutz und andere für die Sicherheit des Schiffes notwendige Einrichtungen.

Die Hauptmaschine ist ein aufgeladener MAN Diesel Typ G 9 V 52/74 mit einer Leistung von 3240 BHP bei 225 Umdr. pro Minute. (Klasse: Lloyd's Register of Shipping + 100 A 1.)

Das Schiff wurde von der Gattin des ägyptischen Botschafters in Bonn, Frau Sabri, auf den Namen „Syria“ getauft. Angesichts der jüngsten Ereignisse im Nahen Osten hat uns das natürlich überrascht und gefreut. Wir nahmen es als ein Zeichen einer konstanten, unbeeirrten Politik. Wir vernahmen aus berufenem Munde Darlegungen zu diesem aktuellen Thema.

Botschafter Sabri sprach zu unserer Belegschaft in deutscher Sprache. Er zollte uns seine Anerkennung für die gewissenhafte Arbeit, mit der das Schiff bisher ausgeführt worden sei und die sich auch auf den vor Jahren abgelieferten Tankern „Alsad Alaaly“ und „Sad el Furat“ bestens bewährte. Auf die politischen Ereignisse der Gegenwart eingehend, sagte der Botschafter, er wüßte genau, daß niemand besser als das deutsche Volk begreifen wird, was es bedeutet, in einem zerteilten Vaterland zu leben.

Admiral Dr. Attia führte diesen Gedanken in seiner anschließenden Rede noch weiter aus. Er sagte u. a.:

„... Angesichts der Dinge, die Sie gehört oder gelesen haben mögen über die kürzlichen Ereignisse in Syrien, werden Sie sich vielleicht fragen, warum wir an dem Namen „Syria“ festgehalten haben. Ich bin sicher, daß Sie die

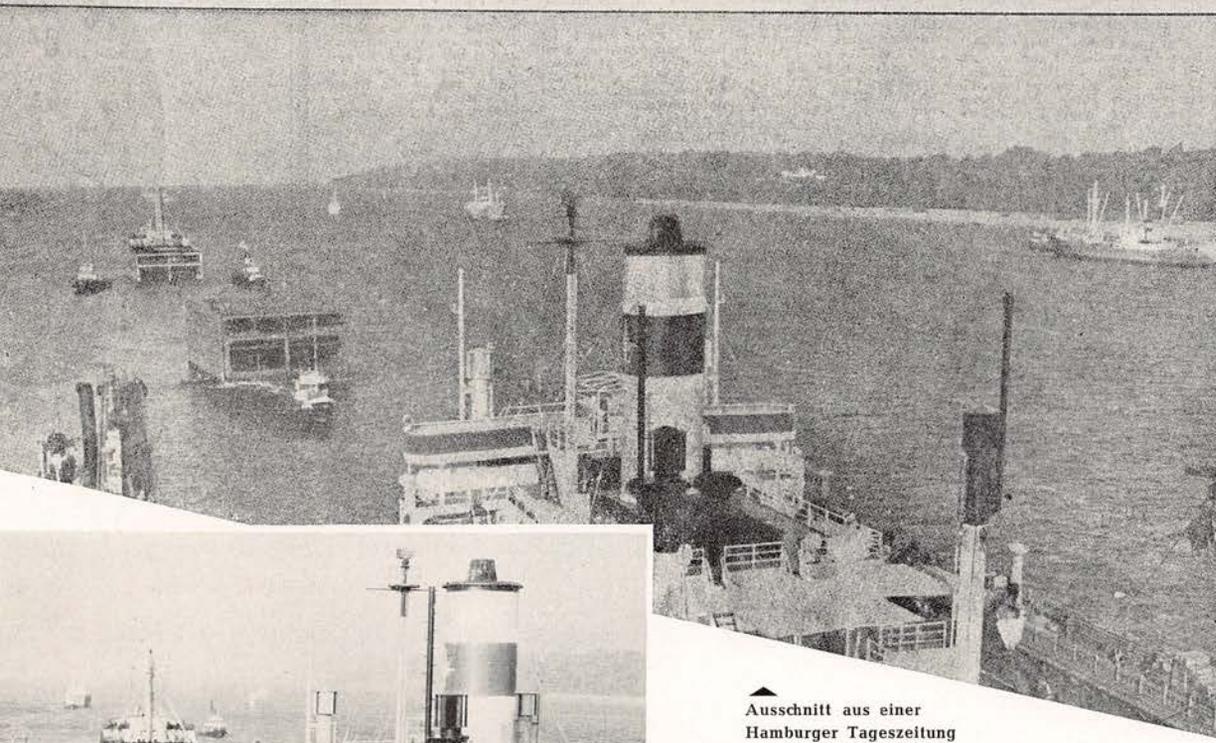
befriedigendste Antwort auf diese Frage in den Reden Präsident Nassers finden werden, die er anlässlich jener Ereignisse gehalten hat und besonders in der großartigen Rede, die er am letzten Sonnabend hielt. Exemplare dieser Rede können jedermann zugänglich gemacht werden, der sie gern lesen möchte.

Syrien, meine lieben Freunde, ist ein arabisches Land und wird es immer bleiben. Seine Menschen sind Araber wie wir selbst. Und die Stärke der Bindungen und der Zuneigung zwischen den Arabern in allen Ländern hat schon den Prüfungen und Belastungen einer Geschichte von mehr als tausend Jahren standgehalten und kann weder aufgelöst noch gebrochen werden durch irgendwelche betrüblichen Ereignisse oder vorüberziehende Wolken! Dieses Schiff „Syria“ und seine Schwester sind hauptsächlich dazu gebaut, um die Häfen der arabischen Länder zu verbinden und die Bindungen zwischen den Arabern zu stärken, und dies sollen sie tun ungeachtet der Schwierigkeiten und Unbilden, die ihnen begegnen könnten.

In dem arabischen Flottenprogramm ist der Bau noch vieler Schiffe geplant, und ich kann Ihnen versprechen, daß wir unseren deutschen Freunden niemals die Gelegenheit versagen werden, ihren vollen Anteil an der Ausführung dieses Programms zu bekommen.

Zum Abschluß muß ich unsere Anerkennung und Dankbarkeit all denen aussprechen, die an dem Bau des Schiffes und seinem heutigen Stapellauf beteiligt waren, den Direktoren und Arbeitern dieser großartigen Werft, den vielen Lieferanten, die die vielen Einzelteile zur Ausstattung des Schiffes lieferten, den Bauaufsehern, den Mitarbeitern von Lloyd's und all denen, die direkt oder indirekt zur Erfüllung dieser Aufgabe beigetragen haben. Ihnen allen, die Sie heute hierhergekommen sind und uns die Ehre und Freude Ihrer Anwesenheit geben, möchte ich nochmals danken. Mögen wir wieder und wieder zusammentreffen, um die Erfolge einer ernsthaften Zusammenarbeit zu feiern. Gott segne Sie alle!“

2 + 1 = 1



Das war ein Meisterstück Hamburger Werftarbeiter

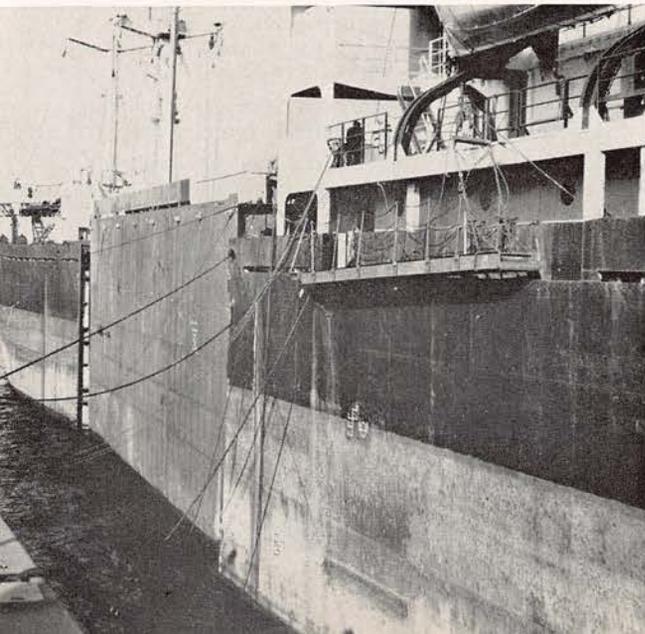
Von Günther Schumann (Text) und Kurt Kühne (Photos)

Hamburg, 11. Oktober

Ein Meisterstück Hamburger Werftarbeit! Es erinnert an den „New Look“ der Damen, gleich nach dem Krieg. Da schnitten sie einfach ihre Kleider durch und nähten ein Stück dazwischen. Genau das macht zur Zeit die Deutsche Werft mit einem US-Frachter von immerhin 10 000 Tonnen. Zwei Teile alt plus ein Teil neu = ein „neues“ Schiff. Ein einfaches Rezept. Aber...

„Donnerwetter. Fabelhafte Arbeit!“ So staunten gestern erfahrene Kapitäne, als BILD ihnen die Photos dieses „Schiffbauwerks“ zeigte. Die einzelnen Abschnitte dieses Meisterstücks:

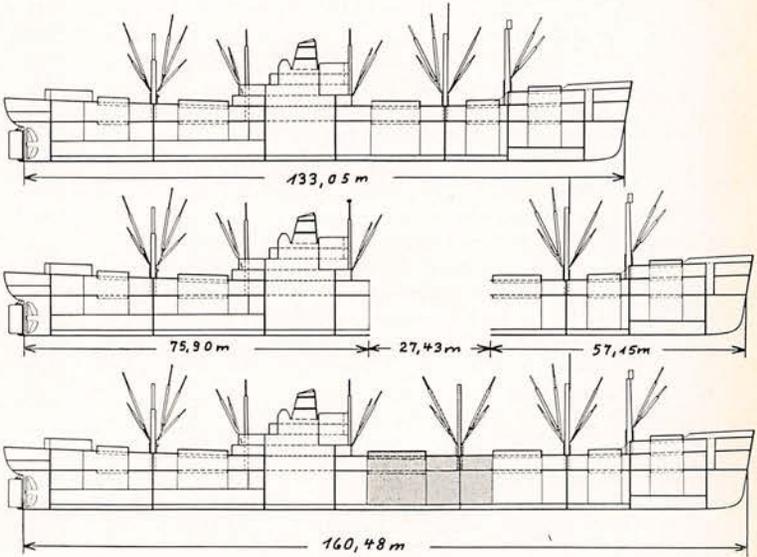
Ob Außenhaut oder die zwei Decks mit den mächtigen Trägern — durch alles ein scharfer Schnitt. So sauber wie ein Schneidbrenner. Es sind 57 Metern...



Ausschnitt aus einer Hamburger Tageszeitung vom 11. Oktober 1961

Das Schiff, von dem die Zeitung hier berichtet, ist unser Reparaturauftrag R 1601. Ein amerikanischer Frachter des „VICTORY“-Typs wurde um 27,43 m verlängert. Der Zuwachs an Tragfähigkeit beträgt 2685 tdw.

Wie die Skizzen unten zeigen, erhält das neu eingesetzte Mittelstück einen zusätzlichen Mast mit vier Ladebäumen. Wie schon erwähnt, ist das neue Mittelschiff auf der DW gebaut worden, bevor die „GREEN HARBOUR“ in Hamburg war. Die Maßarbeit war gut; alles paßt einwandfrei. Zwei weitere Aufträge der gleichen Art liegen vor.



kleine chronik der weltsechiffahrt.

Lloyd's Register gibt bekannt, daß im Jahre 1960 insgesamt **171 Schiffe mit 358 180 BRT gesunken sind.** Im Jahr zuvor waren es 181 Schiffe mit 281 523 BRT. Fortschreitende technische Entwicklung und Sicherheitskonferenzen können also nicht verhindern, daß die Zahl der Unfälle steigt, statt sinkt. Die nachfolgend aufgezählten Katastrophen der jüngst vergangenen Wochen unterstreichen diese Tendenz in grausamer Weise:

*

Im Hafen von Diego Suarez (Madagaskar) geriet der norwegische Frachter „**STARCARRIER**“ in Brand. An Bord waren 6 Tonnen Dynamit. Man versuchte, das Schiff aus dem Hafen zu schleppen, aber der Tod war schneller. Das Schiff explodierte, über zwanzig an Bord gebliebene Besatzungsmitglieder, Feuerwehrleute und Hafearbeiter kamen ums Leben. Das Schiff ging auf Grund.

*

Der amerikanische Tanker „**POTOMAC**“ (16 633 ts dw) explodierte ebenfalls im Hafen. (Morehead City, Nord-Karolina.) Der auslaufende Treibstoff ergoß sich als brennende Lava über das Wasser und gefährdete die Hafentanks. Ein Toter, über 20 Verletzte. Der Tanker brach auseinander.

*

Der US-Tanker „**HESS MARINER**“ derselben Größe (16 558 ts dw) explodierte auf See, 160 sm nordöstlich Jacksonville. Die Explosion brach im Kesselraum aus. Es gelang nicht, das schwer havarierte Schiff schwimmfähig zu halten und abzuschleppen. Es sank nach 20 Stunden vergeblichen Kampfes

Im Hamburger Hafen scheerte das Kümo „**EMMA OLT-MANN**“ dem englischen Frachter „**WOODWREN**“ vor den Bug und sank in Sekunden. Der Kapitän und seine Frau kamen ums Leben.

*

Der kolumbianische Ausflugsdampfer „**EL VENCEDOR**“ kenterte vor den Augen der entsetzten Badegäste und sank. Über 200 Mann waren an Bord, ertrunken sollen etwa fünfzig sein. Eine präzise Ursache wurde nicht bekannt. Es ist wahrscheinlich, daß es die überlaufende Menschenmenge war, die neugierig von irgendetwas angezogen, zur Reling stürzte. Überlaufende Menschen wirken wie die freie Oberfläche flüssiger Ladung. Es wäre nicht das erste Schiff, das auf diese Weise verloren ging.

*

Vermutlich wegen Überladung sank in Indien ein Fahrzeug mit 90 aus einem Überschwemmungsgebiet geretteten Menschen. Man rechnet mit siebzig knapp dem Tode entronnenen — Ertrunkenen.

*

Eine weitere Kesselexplosion ereignete sich auf dem italienischen Fahrgastschiff „**Bianca Costa**“ (18 427 BRT) am 24. Oktober. Das Schiff brannte aus. 673 Mann waren an Bord; zwei fanden den Tod, zwanzig wurden verletzt.

*

Im Herbstnebel kollidierten im Kanal mehrere Schiffe ... doch genug für heute.

Ausstellung »Schweißgerechtes Konstruieren«

Im Septemberheft unserer Werkzeugzeitung wurde über die DVS-Fachschau „Schweißen und Schneiden“ berichtet. Gleichzeitig mit dieser Ausstellung, die alle vier Jahre in Essen stattfindet, war 1961 zum ersten Male eine Lehrschau „Schweißgerechtes Konstruieren“ zu sehen. Die Initiatoren dieser Lehrschau haben damit einen guten Gedanken verwirklicht. Die in der Hauptsache der Bekanntmachung und dem Verkauf von schweißtechnischen Verfahren, Geräten, Zusatzstoffen und Zubehör gewidmete Fachschau wurde durch sie sinnvoll ergänzt.

Die Verfahren, Geräte usw. dienen der Produktion unmittelbar. Die Schweißtechnik, darüber besteht heute kein Zweifel mehr, führt zu einer erheblichen Verbesserung und Verbilligung der mit ihrer Hilfe hergestellten Erzeugnisse. Die grundlegende Voraussetzung für eine erfolgreiche Anwendung ihrer modernen Verfahren ist jedoch die schweißgerechte Konstruktion!

In den Anfängen der Schweißtechnik hatte man sich damit begnügt, herkömmliche Verbindungen — also etwa Nietens oder Schrauben — durch die festere, dauerhaftere, leichtere, dichtere Schweißnaht zu ersetzen. Man hatte natürlich noch nicht erkannt, daß die Konsequenzen viel weiter gehen. Es handelt sich ja nicht um einen „Ersatz“ der Nietens und Schrauben durch die Schweißnaht; sie ist eine so innige Verbindung der Teile, daß diese praktisch zu einem werden. (Man könnte gut verleimtes Holz einer Nagelverbindung gegenüberstellen — aber selbst dieser Vergleich hinkt.)

Doch dafür verlangt die Schweißtechnik eine wesentlich gründlichere konstruktive Durcharbeit als die Nietung.

Erst in den letzten zwei, drei Jahrzehnten setzte eine umfangreiche Forschung auf diesem Gebiet ein, die auch

heute bei weitem noch nicht abgeschlossen ist. Immerhin ist bereits viel Wissenswertes zutage gefördert worden. Doch leider muß gesagt werden, daß dieses neue Wissen noch nicht genügend zum Allgemeingut geworden ist. Daher sind die Veranstaltungen derartiger Lehrschauen wichtig und begrüßenswert. Dies um so mehr, wenn eine Ausstellung so gut gemacht ist wie diese kürzlich in Essen gezeigte.

Die auf etwa 500 m² Grundfläche aufgebaute Schau zeigte folgendes:

1. Zusammenstellung der wichtigsten Werkstoffe und ihrer wesentlichen Eigenschaften.
2. Eine ausgeklügelte elektrische Einrichtung, bei der man nur zwei Knöpfe — nämlich einen mit der Werkstoffbezeichnung und einen mit der Dickenbezeichnung — anzutippen brauchte, und schon wurde auf einer Leuchttafel das richtige Schweißverfahren angezeigt.
3. An angeschnittenen und geätzten Walzmaterialproben wurde die Gefahr von Seigerungen deutlich gemacht.
4. Eine Übersicht über die Schweiß- und Brennschneidverfahren mit Angaben über deren Wirtschaftlichkeit und Toleranzen.
5. Beispiele für Spannungsfluß und Spannungsverteilung, sichtbar gemacht durch moderne Methoden, wie Reißlack- und spannungsoptische Verfahren.
6. Grundsätzliche Erläuterungen zu Sprödbuchproblemen. Empfehlungen für die Wahl angemessener Stahlgütegruppen.
7. Ein beträchtlicher Teil des zur Verfügung stehenden Raumes war interessanten Anwendungsbeispielen aus folgenden Gebieten gewidmet:



▲ Von links nach rechts:

Gerhard Wetttern, Kupferschmied
 Rolf Limburg, Schiffszimmerer
 Wolfgang Blechschmidt, Masch.-Schlosser
 Henry Wiechmann, Elektriker
 Rolf Flügge, Masch.-Schlosser

Wieder war für eine Reihe von Lehrlingen die Ausbildungszeit zu Ende. 35 Maschinenschlosser, 2 Schiffbauer, 6 Elektriker, 6 Kupferschmiede, 2 Werkzeugmacher, 1 Modelltischler und 3 Schiffszimmerer nahmen an der Lehrabschlussfeier teil. Alle zur Prüfung zugelassenen haben bestanden. Die Durchschnittsnoten waren in der Theorie 2,8 und in der praktischen Prüfung 2,6. Für gute Leistungen und Führung im Betrieb wurden Prämien verteilt. Sie erhielten:

Gerhard Wetttern, Kupferschmied
 Rolf Limburg, Schiffszimmerer
 Wolfgang Blechschmidt, Masch.-Schlosser
 Henry Wiechmann, Elektriker
 Rolf Flügge, Masch.-Schlosser

Henry Wiechmann bedankte sich im Namen aller Lehrlinge für die gute Ausbildung.

Finkenwerder Inselpost

40 Jahre Liedertafel „Treue“

Jetzt 84 Mitglieder - Heute Jubiläumsfeier in der Elbhalle

40 Jahre Liedertafel „Treue“ ▶

Unser Werftchor, der jetzt auch fast 8 Jahre besteht, freut sich mit dem Jubilar zu dem schönen Ereignis.

Bei beiden Chören sind es Männer unserer Werft gewesen, die sich als Idealisten und Freunde des Chorgesanges zusammenfanden, um beim schönen Lied Entspannung und Erholung zu finden.

Der Werftchor fühlte sich von Anfang an dem Jubilar eng verbunden. Ist es doch die „Treue“ gewesen, die bei Jubilar-Ehrungen und Rentner-Treffen unseren Chor tatkräftig unterstützt hat.

Darum dem Jubilar: Herzliche Glückwünsche, alles Gute und weiterhin in „Treue“ freundschaftlich verbunden.

P. Ottking

K. H. Wandschneider



Das ist der jetzige Vorstand der Liedertafel „Treue“ (von rechts nach links): Klaus Eylmann (2. Vors.), K. H. Wandschneider (Kassenführer), Herbert Lendt (1. Vors.), Kurt Rietz (Schriftführer) und Ernst Buhk (Chorleiter seit 1949 und Ehrenmitglied). (Foto: Albershardt)

dt. Finkenwerder. Vor 40 Jahren gründeten Meister und Handwerker der Deutschen Werft eine Liedertafel. Dem Chor gaben sie den schönen Namen „In Treue fest“. Niederschriften aus den Anfangsjahren gibt es nicht mehr. So kennt man die Namen der damaligen Gründer nicht.

Doch im Jahre 1925 begannen die ersten Protokolle und daraus ist zu ersehen, daß die Liedertafel „Treue von 1921“, wie sie sich nun nennt, vier Jahre nach der Gründung 15 aktive und acht passive Mitglieder hatte. Es ist bewundernswert, wie diese kleine Sängerschar zusammenhielt. Heute scharen sich 50 aktive Sänger und 34 passive Mitglieder in Treue um ihre „Liedertafel Treue“, die durch ihre 40 Jahre hindurch immer wieder eine tatkräftige Vereins-

führung hatte und nun mit geschickter Hand von Herbert Lendt als ersten Vorsitzenden geleitet wird.

Auch bei diesem Chor gab es Ab- und Aufstieg. Krieg und Nachkriegsjahre wirkten sich aus. Doch nachdem Ernst Buhk die Chorleitung übernahm, ging es mit der Liedertafel Treue in Leitung und Größe des Chors ständig aufwärts. Schöne Preise und Pokale bei Sängerwettbewerben sind der Beweis für die Einsatzfreudigkeit und den Willen zur Leistung bei den Mitgliedern. Zugleich stand die Liedertafel Treue stets bereit, wenn es galt, Freude bei Kranken — so in der Heilanstalt Geesthacht — und im Kreis der vereinigten Finkenwerder Chöre bei goldenen, diamantenen und eisernen Hochzeiten zu bringen.

Mit dem Männergesangsverein Glückauf von Bad Grund im Harz wurde herzliche Freundschaft geschlossen, und gegenseitige Besuche zeigen, daß sich die Tätigkeit eines Chors auch über den heimatlichen Wirkungskreis hinaus ausdehnen läßt.

Heute abend treffen sich die Mitglieder und viele Sängerfreunde aus Finkenwerder und Altenwerder auf einer Jubiläumsfeier in der Elbhalle. Bei dieser Gelegenheit gelangt die Hymne „Schönster Tag“, von Wilhelm Bein, der sie dem Chorleiter Ernst Buhk und seinen Getreuen zugeeignet hat, zur Aufführung.

Beleuchtung wird montiert

k. Sieversen. Gegenwärtig werden die Anlagen für die neue Straßenbeleuchtung in Sieversen montiert.

Damit geht ein langersehnter Wunsch der Bevölkerung in Erfüllung. Es wird damit gerechnet, daß die Anlage etwa am 10. Oktober in Betrieb genommen werden kann.

SPORT

Federball

Bei den diesjährigen Einzelmeisterschaften des Betriebs-sportverbandes lag der Schwerpunkt unserer Teilnehmer-meldung bei den „Alten Herren“, den Senioren. Die alte Garde schlug sich tapfer durch das als doppelte k.o.-Runde ausgetragene Turnier.

Bei den Senioren A erreichte A. Münzel einen beachtlichen 3. Platz. Eine Überraschung gab es bei den Senioren B. H. Wegner gelangte ohne Niederlage ins Endspiel und erkämpfte sich gegen Ladiges (Ortlepp) die Hamburger Meisterschaft im Herren-Einzel.

Das traditionelle Freundschaftstreffen DW—Howaldt, es wird in jedem Jahr vor Beginn der Winterrunde ausgetra-gen, konnte erstmalig von unserer Mannschaft mit 7 : 4 gewonnen werden.

Es ist uns immer noch nicht gelungen, Nachwuchsspielerin-nen und -spieler in ausreichender Zahl für unseren Sport zu gewinnen. Wir sind nur 15 aktive Spieler bei einer so großen Belegschaft.

Telefonische Auskunft unter 570.

Trainingsabende finden jeden Freitag von 18 bis 20 Uhr in der Turnhalle der Schule Hohenzollernring 57/61 statt.

Kegeln

1961, das silberne Kegeljahr der BSG Deutsche Werft! Im Betriebssport gibt es jedes Jahr drei Großveranstaltungen für die Kegler:

1. Das Abschlußpokalkegeln
2. Die Einzelmeisterschaft sämtlicher Hamburger Betriebssportkegler
3. Das Eröffnungspokalkegeln

Diese drei Pokale sind die begehrtesten aller Hamburger Betriebssportgemeinschaften der Sparte Kegeln. Man muß Kegler sein, um zu verstehen, mit welchem Eifer und Ehrgeiz um diese Pokale gekämpft wird. Was bisher noch keiner Hamburger Kegler-Betriebssportgemeinschaft gelang, unsere Kegelsparte schaffte es. Alle drei Pokale wurden von der Deutsche Werft gewonnen. Am Abschluß-pokalkegeln in der neubauten Kegelhalle in der Rön-nhaidstraße nahmen 39 Mannschaften fast aller Kegler-Betriebssportgemeinschaften teil. Es ging diesmal über 6 Bahnen zu je 10 Wurf (bisher über 4 Bahnen zu je 15 Wurf). Die Mannschaft der Deutsche Werft mit

Wiechmann, Kuhrts, Lenz, Schultz, Henningsen

gewann den Pokal mit 2177 Holz vor der Deutsche Bank I mit 2161 Holz. Dieser Sieg war, trotzdem man mit der DW gerechnet hatte, eine kleine Überraschung. Die Turnier-leitung hatte die Deutsche Bank oder Rot-Gelb (Shell) als Sieger erwartet.

Auch beim zweiten Großereignis des Jahres, der Ham-burger Einzelmeisterschaft, die in drei Antritten auf verschie-denen Bahnen durchgeführt wurde, platzte wieder eine DW-Bombe. Unser Heiner Lenz belegte nach dem ersten Antritt einen aussichtsreichen dritten Platz. Im zweiten Antritt wechselte zwar die Führung, doch Heiner Lenz festigte seinen dritten Platz dadurch, daß er näher an den jetzt führenden Mann herankam. Im dritten, entscheidenden



Die siegreiche Pokalmannschaft. Abschluß- und Eröffnungspokalkegeln

Antritt hatte er die besseren Nerven, zeigte eine groß-artige Leistung, ließ alle hinter sich und siegte mit 2 Holz. Damit war er Hamburger Meister.

Zur dritten Großveranstaltung, dem Eröffnungs-Pokalturnier, hatten sich sogar 44 Mannschaften gemeldet. Für diesen Kampf hatte die Turnierleitung sechs sehr schwere Bahnen ausgesucht. Wie schwer es uns gemacht wurde, zeigt, daß nur 12 von 44 Mannschaften 2100 und mehr Holz erreichten. Unsere etwas veränderte Mannschaft war opti-mistisch. Wir wollten die 3er Kombination schaffen, und es gelang.

Wiechmann, Ohl, Schultz, Lenz, Henningsen

gewannen auch den dritten Pokal mit 2144 Holz vor Rapid I mit 2126 Holz und der Deutsche Bank mit 2121 Holz. Außer-dem stellten wir mit Wilhelm Schultz noch den besten Einzelkegler des Turniers.

Aus begreiflicher Freude über die Erfolge unserer Pokal-mannschaft wollen wir unsere Damenmannschaft und unsere zweite Mannschaft nicht vergessen, deren Leistungen nicht minder zu bewerten sind. Beiden Mannschaften gelang die Meisterschaft ihrer Gruppe und somit der Aufstieg in eine höhere Klasse. Die Damen stiegen mit folgender Mannschaft in die höchste Spielklasse der Damen auf:

Timm, Henningsen, Markert, Kaumanns, Schnoor.

Die zweite Mannschaft der Deutsche Werft erreichte mit folgenden Keglern die A-Klasse:

Tönnies, Brose, Schnoor, Ohl, Fattroth (Bremer).

Hoffen wir, daß der Silbersegen auch im Jahre 1962 anhält. Dies wünscht allen Kegelbrüdern und -schwestern mit einem kräftigen „Gut Holz“

Walter Henningsen

Die 1., 2. und 3. Mannschaft beim Training





WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Ehrung der Jubilare am 29. 9. 1961



Am 1. Oktober 1961 konnte der Leiter unserer Personalabteilung für gewerbliche Belegschaftsangehörige, Hans Bollmann, auf eine 25jährige Tätigkeit bei der DW zurückblicken. Nach einer gründlichen kaufmännischen Ausbildung und Tätigkeit bei verschiedenen anderen Firmen, kam er als Fünfundzwanzigjähriger zu uns. Zunächst wurde er in der kaufmännischen Rechnungsabteilung eingesetzt. Im April 1943 ging er mit unserem Betriebsdirektor als kaufmännischer Abteilungsleiter nach Toulon. Dort geriet er im August 1944 in französische Gefangenschaft. Nach bitteren Jahren der Gefangenschaft kehrte er zur DW zurück. Jetzt war es seine Aufgabe, das Lohnrechnungswesen, Einstellungen und Entlassungen und alle sonstigen Personalfragen für unsere gewerblichen Mitarbeiter zu bearbeiten. Dieser Tätigkeit kommt gerade heute eine besondere Bedeutung zu. Es gehört unendlich viel Geschick dazu, bei der gegenwärtigen Lage auf dem Arbeitsmarkt die berechtigten Wünsche des Betriebes auch nur einigermaßen erfüllen zu können. Hans Bollmann hat es verstanden, den reibungslosen Ablauf der Arbeiten in seiner Abteilung zu erreichen. Er hat den Einsatz von komplizierten Maschinen zur Erledigung der Aufgaben seiner Abteilung ermöglicht, nachdem er selbst in seiner Freizeit die erforderlichen Kenntnisse erworben hat. Es bleibt noch zu erwähnen, daß Hans Bollmann bereits vor Jahren durch Übertragung der Handlungsvollmacht das besondere Vertrauen unseres Vorstandes zum Ausdruck gebracht worden ist. Dem Dank der Wertleitung für sein erfolgreiches Schaffen fügen wir alle den Wunsch auf weitere gute Zusammenarbeit an.

25 Jahre:

Hans Misfeldt, Ingenieur	MGR
Harry Lorenzen, Vorarbeiter	233
Willi Barthel, Rohrschlosser	255
Artur Bürger, Heizer	265
Peter Busch, Dachdecker	239
Erich Diercks, Schiffbauer	210
Hugo Gärtner, Kraftfahrer	
Michael Fabijanski, Stemmer	204
Wilhelm Günther, E-Schweißer	626
Bruno Jahn, Matrose	240
Herbert Müller, Schiffbauer	211
Willi Straßburg, E-Schweißer	226
Otto Tietje, Masch.-Arbeiter	221



FAMILIENNACHRICHTEN

Diamantene Hochzeit

Ludwig Schultz und Frau feierten am 19. Oktober 1961 das Fest der diamantenen Hochzeit

Eheschließungen:

Tischler Horst Berg mit Fr. Emma Göldner am 5. 5. 1961
 Tischler Lothar Dzeyk mit Fr. Lucie Leipholz am 25. 8. 1961
 Schlosser Joachim Meyer mit Fr. Sofie Mooshak am 25. 8. 1961
 Matrose Werner Behrens mit Fr. Ingrid Schannowitzke am 29. 8. 1961
 Maschinenwärter Johannes Steenwarber mit Fr. Elfriede Geisler am 31. 8. 1961
 Bohrer Hans Kwiatkowski mit Frau Anna Dolle am 8. 9. 1961
 Bürohilfe Inge Schlegel, geb. Giese mit Herrn Heinz Schlegel am 8. 9. 1961
 Kupferschmied Dietrich Rooks mit Frau Ingeborg Sternberg am 8. 9. 1961
 Anstreicher Hubert Weihs mit Fr. Barbara Freyda am 29. 9. 1961
 E'Schweißer Erich Schwarz mit Fr. Elisabeth Müllkorb am 29. 9. 1961
 E'Schweißer Erhard Parbs mit Fr. Renate Einkop am 29. 9. 1961
 Klempner Reiner Teetz mit Fr. Martha Peters am 29. 9. 1961
 Helfer Gerhard Ehlert mit Fr. Edith Kruse am 29. 9. 1961
 Kantinenhilfe Maria Kunitschke, geb. Koch, mit Herrn August Kunitschke am 6. 10. 1961

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Willi Barthel

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten bedanke ich mich hiermit auf das herzlichste.
 Peter Busch

Für die Gratulation zu meinem 80. Geburtstag sage ich der Betriebsleitung meinen herzlichsten Dank.
 Amandus Eydelor

Sehr habe ich mich gefreut zu der mir zum 25jährigen Dienstjubiläum gemachten Ehrung und Bescherung. Dafür möchte ich hiermit der Direktion, meinen Kollegen und allen daran Beteiligten meinen herzlichen Dank sagen.
 Hugo Gaertner

Für die mir zu meinem 25jährigen Jubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
 Bruno Jahn

Geburten:

S o h n

Probierer Eduard Neumann am 3. 8. 1961
 Dipl.-Ing. Rolf Parpart am 30. 8. 1961
 Schlosser Heinz Böttcher am 3. 9. 1961
 Schlosser Wolfgang Findeisen am 10. 9. 1961
 Stellagenbauer Horst Hinz am 10. 9. 1961
 S'zimmerer Willi Meisterknecht am 11. 9. 1961
 Schlosser Horst Klotz am 12. 9. 1961
 techn. Angestellter Heinz Steenken am 14. 9. 1961
 Fahrer Herbert Koyro am 21. 9. 1961
 M'schlosser Wilhelm Ehlbeck am 22. 9. 1961
 Bote Günter Sempf am 30. 9. 1961
 Schlosser Helmuth Henschel am 1. 10. 1961
 Vorarbeiter Heinz Kownatzki am 4. 10. 1961
 Helfer Rudi Reinhold am 5. 10. 1961

Für die Beweise aufrichtiger Teilnahme und erwiesenen Kranzspenden beim Heimgange meines lieben Mannes und Vaters, Wilhelm Reese, sagen wir der Betriebsleitung und den Kollegen unseren herzlichsten Dank.
 Ida Reese und Familie

Für die vielen Beweise herzlicher Anteilnahme und reichen Kranzspenden beim Heimgange meines lieben Mannes, Karl Weber, sage ich allen Bekannten und Kollegen meinen herzlichen Dank.
 Ella Weber

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme spreche ich hiermit der Betriebsleitung und allen Kollegen aus.
 Auguste Stoffers

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme.
 Frau R. Jakob, geb. Oberst

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme.
 Johanne Ostermann

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des schweren Verlustes, der uns betroffen hat, sagen wir unseren herzlichsten Dank.
 Toni Feuchte und Kinder

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme beim Heimgange meiner Mutter.
 Fritz Kaufner nebst Frau und Kindern

Für die Beweise aufrichtiger Teilnahme und Kranzspenden beim Heimgange unseres lieben Vaters möchte ich im Namen aller Angehörigen meinen herzlichen Dank aussprechen.
 E. Prumbaum jun.

T o c h t e r

Matrose Karsten Delventhal am 13. 9. 1961
 kfm. Angestellte Marion Müller am 15. 9. 1961
 angl. Rohrschlosser Georg Hartmann am 17. 9. 1961
 Fräser Edgar Ermisch am 19. 9. 1961
 kfm. Angestellter Wolfgang Reimers am 19. 9. 1961
 M'schlosser Eckehard Dahlke am 20. 9. 1961
 Helfer Egon Kreyemeier am 22. 9. 1961
 E'schweißer Johannes Hanske am 24. 9. 1961
 Helfer Günther Vogt am 27. 9. 1961
 Helfer Paul Tzyschakoff am 29. 9. 1961

Rentner
Ewald Prumbaum
früher Dreher
gest. am 14. 9. 1961

Wir gedenken unserer Toten

Rentner
Otto Feuchte
früher Werkzeugmacher
gest. am 2. 10. 1961

Rentner
Gustav Stoffers
früher Heizer
gest. am 14. 9. 1961

Schlosser
Hugo Jakob
gest. am 11. 9. 1961

Rentnerin
Minna Kaufner
früher Ausgeberin
gest. am 23. 9. 1961

kfm. Angestellter
Karl Weber
gest. am 26. 9. 1961

Rentner
Wilhelm Reese
früher
Werkstattschreiber
gest. am 4. 10. 1961



Jetzt sind es keine acht Wochen mehr, dann ist wieder einmal Weihnachten. Das Jahr 1961 ist doch mit beängstigender Geschwindigkeit vorübergerauscht. Bisher hat es uns hier in Deutschland viel Kummer gebracht. Wir wollen alle hoffen, daß sich überall die Vernunft durchsetzt, damit nicht der 13. August 1961 der Wendepunkt zu einem Schlechteren werden möchte. Im Augenblick liegt die Zukunft jedenfalls sehr dunkel vor uns.

Beim Stapellauf des Fahrgastschiffes „Syria“ haben wir aus dem Munde des Botschafters der Vereinigten Arabischen Republik, der sich auf eine Rede des Staatspräsidenten bezog, gehört, daß auch andere Völker ihre Sorgen haben. Wir konnten feststellen, daß gerade die Ereignisse um Syrien bei den arabischen Gästen das Verständnis für unsere Situation besonders groß erscheinen ließen.

Für unsere Werft heißt es nach wie vor, gute Arbeit zu leisten, damit die DW sich in dieser etwas schwierigen Zeit auch behauptet. Ihr wißt, daß wir Aufträge auf Jahre hinaus haben. Niemand braucht um seinen Arbeitsplatz zu bangen. Unsere besonderen Schwierigkeiten liegen im Augenblick darin, daß wir nicht genug Arbeitskräfte haben. Gerade deswegen sehen wir mit einiger Besorgnis der erneuten Arbeitszeitverkürzung und deren Ergebnissen entgegen. Ihr wißt, daß ab Januar 1962 die Arbeitszeit von 44 Stunden auf 42½ Stunden verkürzt wird. Es wird dann noch mehr als bisher darauf ankommen, die Arbeitszeit auch wirklich auszufüllen. Schwierig wird es auch sein, die mit der Arbeitszeitverkürzung einhergehende Lohn-erhöhung aufzufangen. Es wäre sicher gut, wenn sich bei uns langsam, aber sicher die Kenntnis von den Grundzügen wirtschafts- und sozialpolitischer Erfordernisse allgemein durchsetzen würde. Leider ist es ja so, daß die Vorstellungen doch recht verschwommen sind. Das gilt im übrigen für sämtliche Bevölkerungskreise bei uns.

Es ist nun einmal so, daß immer und überall alle irgendwie miteinander auskommen müssen. Niemand kann für sich irgend etwas Besonderes in Anspruch nehmen, es sei denn, er hat etwas ganz Besonderes geleistet. Für uns bei der DW heißt das, daß ein anständiges menschliches Zusam-

mengehörigkeitsgefühl unter den einzelnen vorhanden sein muß. Der einzelne Belegschafter muß sich auf seine nächsten Mitarbeiter und auf seine Vorgesetzten verlassen können, genauso wie die Vorgesetzten darauf angewiesen sind, daß die ihnen anvertrauten Mitarbeiter auch wirklich mitarbeiten. Bei einigem guten Willen muß ein gegenseitiges Verstehen möglich sein. Davon hängt letzten Endes das Ergebnis aller Bemühungen ab. Es wird immer so sein, daß einzelne, weil sie glauben, daß sie sich an einem anderen Arbeitsplatz wirtschaftlich besser stehen, woanders hingehen. Ganz sicher wird aber jeder immer wieder feststellen, daß überall mit Wasser gekocht wird. Erfolgreichen Arbeitsplatzwechsel kann man sich nur vorstellen, wenn an anderer Stelle bessere Möglichkeiten des Aufstiegs geboten werden oder eine Rückkehr in den erlernten Beruf ermöglicht wird. In vielen Fällen erfährt man später, daß die Erwartungen desjenigen, der seinen Arbeitsplatz gewechselt hat, nicht erfüllt worden sind. Zur Rückkehr zu uns mag der Betreffende sich dann oft nicht entschließen, weil er nicht zugeben will, daß er eigentlich hereingefallen ist.

Im großen gesehen, ist es doch bei der DW gar nicht schlecht. Es ist doch immer wieder festzustellen, daß jeder letzten Endes zu seinem Recht kommt. Und schließlich tut die Werft ihrerseits alles für die Betriebsangehörigen, was äußerstenfalls erwartet werden kann. Ich darf in diesem Zusammenhang auf die Leistungen der Kantine hinweisen, die auch heute noch ein sehr brauchbares Essen für 25 Pf. ausgibt. Da ist die Werkfürsorge für die Kranken. Da sind die Möglichkeiten der Verschickungen der Ehefrauen und Kinder. Auch der Rentner ist nicht vergessen, sondern erhält seinen Zuschuß, wenn er nach einem arbeitsreichen Leben ausgeschieden ist. Ich will Euch nicht mit der Aufzählung von Einzelheiten langweilen, sondern möchte Euch nur einmal zum Nachdenken anregen. Die Zahl derer, die es 25 Jahre und mehr bei uns „ausgehalten“ haben, ist beachtlich. Das wäre es wieder einmal für heute.

Es grüßt Euch herzlich
Euer Klabaftermann