



**DEUTSCHE
WERFT
WERKZEITUNG
1/62**

Das Arbeitsprogramm der DW

Neubauten:

- Helgen 2 Bau-Nr. 789, 16 000 t Bulkcarrier für Klaveness aufgelegt. Stapellauf Mitte Mai 1962.
- Helgen 3 Bau-Nr. 788, Typ wie oben, Stapellauf 14. April 1962.
- Helgen 5 Bau-Nr. 794, Fahrgastschiff für die United Arab Maritime Company, Stapellauf 15. Februar 1962.
- Helgen 8 Bau-Nr. 787, Fracht-Motorschiff für die „Deutsche Afrika Linien“ aufgelegt. Schwesterschiff der „Tanganyika“. Stapellauf voraussichtlich Anfang Mai 1962.

Reparaturen vom 1. Januar bis 22. Januar 1962

18 Schiffe mit größeren und kleineren schiffbaulichen und maschinenbaulichen Reise-reparaturen wurden im Hafen überholt. 27 Schiffe, von denen 21 dockten, wurden an der Werft bearbeitet.

Von diesen insgesamt 45 Schiffen bearbeitete Finkenwerder 13 und Reiherstieg 32 Schiffe.

Es wurden Umbauten auf Schweröl vorgenommen, größere Boden- und Außenhautschäden beseitigt, sowie umfangreiche Klasse-Arbeiten durchgeführt.

Unter anderen gaben folgende Reedereien ihre Schiffe an die Deutsche Werft:

Deutsche Reedereien:

„Bugsier-Reederei und Bergungs-A.G.“, „Ernst Russ“, „John T. Essberger“, „Globus Reederei GmbH“, „Hamburg-Amerika Linie“, „Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft“, „Horn-Linie“, „Ernst Komrowski“, „F. Laeisz & Co.“, „Leonhardt und Blumberg“, „Norddeutscher Lloyd“, „Robert M. Sloman“.

Englische Reederei:

„The Lowland Tankers Co.“.

Französische Reederei:

„Louis Martin“.

Isländische Reederei:

„Eimskipfjelag Islands“.

Italienische Reederei:

„Luby Shipping & Trading Co.“.

Norwegische Reedereien:

„Den Norske-Amerikalinje“, „Erling H. Samuelssen“, „Gunnar T. Strom“, „P. Lodding“, „P. Meyer“, „Olsen & Ugelstad“, „Wilh. Wilhelmsen“.

In der vorerwähnten Zeit waren beide Betriebe — Finkenwerder und Reiherstieg — voll ausgelastet. Zur Zeit können wieder Dockungen gebucht und normale Reise-reparaturen durchgeführt werden.

Größere Arbeiten bedürfen jeweils Absprachen mit unserer Reparatur-Abteilung.

★

An Sonderfabrikaten wurden in den letzten 6 Monaten geliefert:

- 195 SIMPLEX-Steuerrohrabdichtungen, davon eine größere Anzahl für Tanker von 50 000—86 000 t.
- 245 TURBULO-Entöler.
- 289 Trag-, Lauf- und Schublager.

DEUTSCHE WERFT WERKZEITUNG 1/62



Aufnahme: Hamburger Aero Lloyd, Freigabe-Nr. 214

Am Jahresanfang 1962

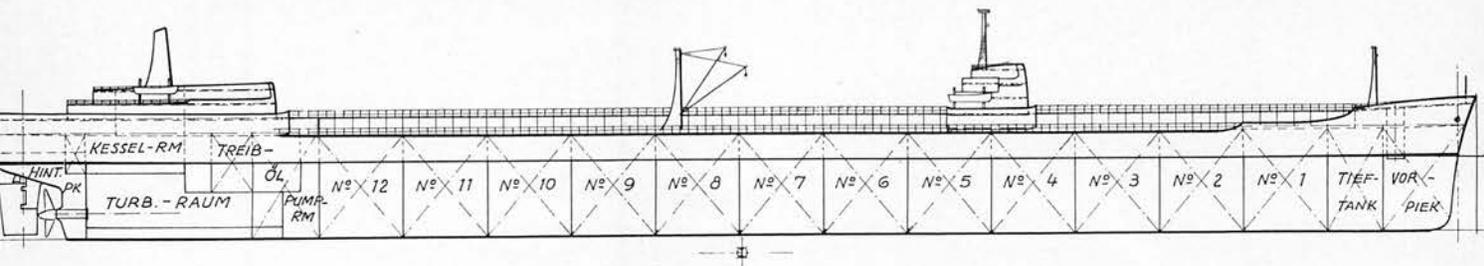
Das wenn auch nur mit mäßigen Hoffnungen für den Schiffbau begonnene Jahr 1961 ließ durch die Anfang März wie ein Blitz aus heiterem Himmel gegen alle von der Regierung abgegebenen Erklärungen verfügte DM-Aufwertung nur einen bitteren Geschmack zurück.

Die ausgebliebene Besserung des Frachtenmarktes und die der allgemeinen Wirtschaftslage nicht entsprechenden Forderungen unserer Sozialpartner nach immer neuen Lohnerhöhungen, Urlaubsverlängerungen und Arbeitszeitverkürzungen sind ein weiteres retardierendes Moment, das einer Besserung des Auftragseingangs in bezug auf Menge und Preislage für Schiffsneubauten entgegensteht. Die Enttäuschung der ausländischen Besteller, daß bisher für die deutschen Werften von der Bundesregierung kein Weg gefunden wurde, den deutschen Werften im EWG-Raum und darüber hinaus in der übrigen Schiffbauwelt die gleichen Startbedingungen bereitzustellen wie dem internationalen Schiffbau, hat zu einer starken Ab-

wanderung unserer skandinavischen Kundschaft selbst nach Ländern in Südeuropa, die bisher von uns kaum als ernsthafte Konkurrenten im Schiffbau angesprochen wurden, geführt.

Kennzeichnend für den Weltschiffbau am Jahresende 1961 ist die **ungewöhnliche Steigerung der Tragfähigkeit** der einzelnen Neubauobjekte, zum mindesten für den Transport flüssiger Ladungen und von Massengut.

Wurden Tanker von 20 000 bis 45 000 t Tragfähigkeit noch vor wenigen Jahren als ungewöhnliche Schiffbauleistungen angestaunt, so gehören sie heute bei den großen Werften zu den täglichen Erzeugnissen in Reihenfertigung, wie sie bei der Deutsche Werft im letzten Jahre zur Ablieferung gekommen und im Augenblick im Bau sind. Die Turbinentanker TT. „Höegh Gallant“, TT. „Gulf Italian“ und TT. „Gulf Hansa“ sind Belege dieser Entwicklung; die im Bau befindlichen Schiffe Bau Nr. 750 (45 000 tdw), Bau Nr. 751 (53 000 tdw), Bau Nr. 800



Turbinen Tanker von 80 000 tons Tragfähigkeit

Länge über alles	-	265,20 m	-	870' 0"
Breite auf Spanten	-	36,60 m	-	120' 0"
Seitenhöhe	-	18,14 m	-	59' 6"
Tiefgang	-	13,26 m	-	43' 6"

(54 000 tdw) und Bau Nr. 766 (80 000 tdw) beweisen, daß dieser Trend unaufhaltsam weitergeht.

Obwohl von den Bestellern richtig erkannt und ohne Vorbehalt zugegeben wird, daß die Auswirkungen des Suez-Konfliktes vor einigen Jahren die unmittelbare Veranlassung zu diesem ungewöhnlichen Bestellboom großer Tanker war, glaubte man bis jetzt nicht, irgendwelche Folgerungen aus dieser Lage ziehen zu sollen. Starker Auftragseingang bei ungewöhnlich niedrigen Frachtraten und daraus folgende unauskömmliche Schiffbaupreise sollten eigentlich allen Beteiligten Veranlassung geben, sich einmal ernsthaft Gedanken zu machen, wohin eine derartige

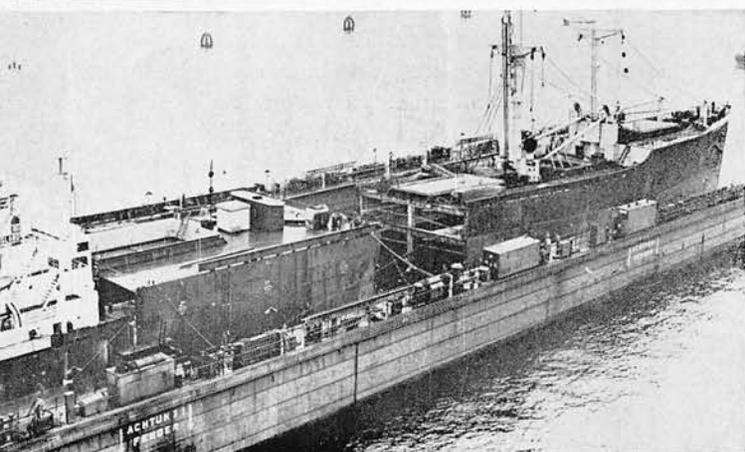
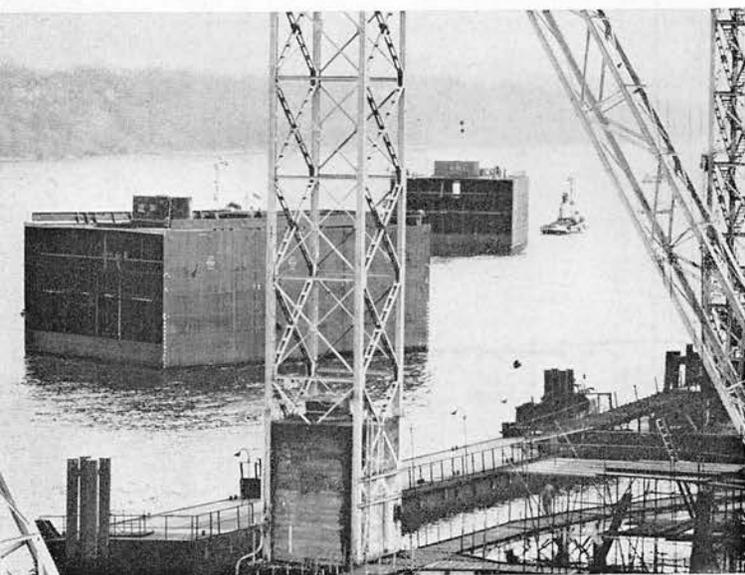
Wirtschaftsführung letzten Endes führen muß. Die gleiche Mahnung muß aber auch an die zuständigen Regierungsstellen und Behörden gerichtet werden, die aus der falschen Überlegung heraus, ihre örtlichen, allein nicht konkurrenzfähigen Werftbetriebe, um Arbeiterentlassungen zu vermeiden, mit langjährigen Kreditgewährungen zu ungewöhnlich niedrigen Zinssätzen unterstützen und damit zu einer völligen Verzerrung der wirklichen Marktlage führen.

Auf dem Gebiet des Baues großer Massengutschiffe ist die Lage nicht viel anders, obwohl bei dem nicht aufzuhaltenden, stark steigenden Bedarf an Rohstoffen, vor allem an Erzen, Bauxit, Chemikalien, Phosphaten und vielen anderen Massengütern, die Entwicklung von Spezialschiffen mit Sondereinrichtungen für ein rasches Be- und Entladen von Schiffen für den Großschiffbau im kommenden Jahrzehnt ein fruchtbares Arbeitsgebiet bleiben wird. Auch hier steigen die Abmessungen dieser Spezialschiffe unaufhörlich, so daß Ausführungen bis 80 000 tdw schon heute zu den täglichen Erscheinungen zählen.

Beachtlich bleibt, daß Massengutschiffe auch mittlerer Größen von etwa 16 000 bis 24 000 t Tragfähigkeit sich in zunehmendem Maße durchsetzen, soweit sie es verstehen, sich im laufenden Verkehr nicht auf einzelne Güter zu spezialisieren und Ballastreisen zu vermeiden. So konnten wir in der letzten Zeit eine Serie von sechs gleichen Schiffen dieser Größe buchen und weitere Optionsverträge abschließen, die uns bis in die Jahre 1963/64 Arbeit geben werden.

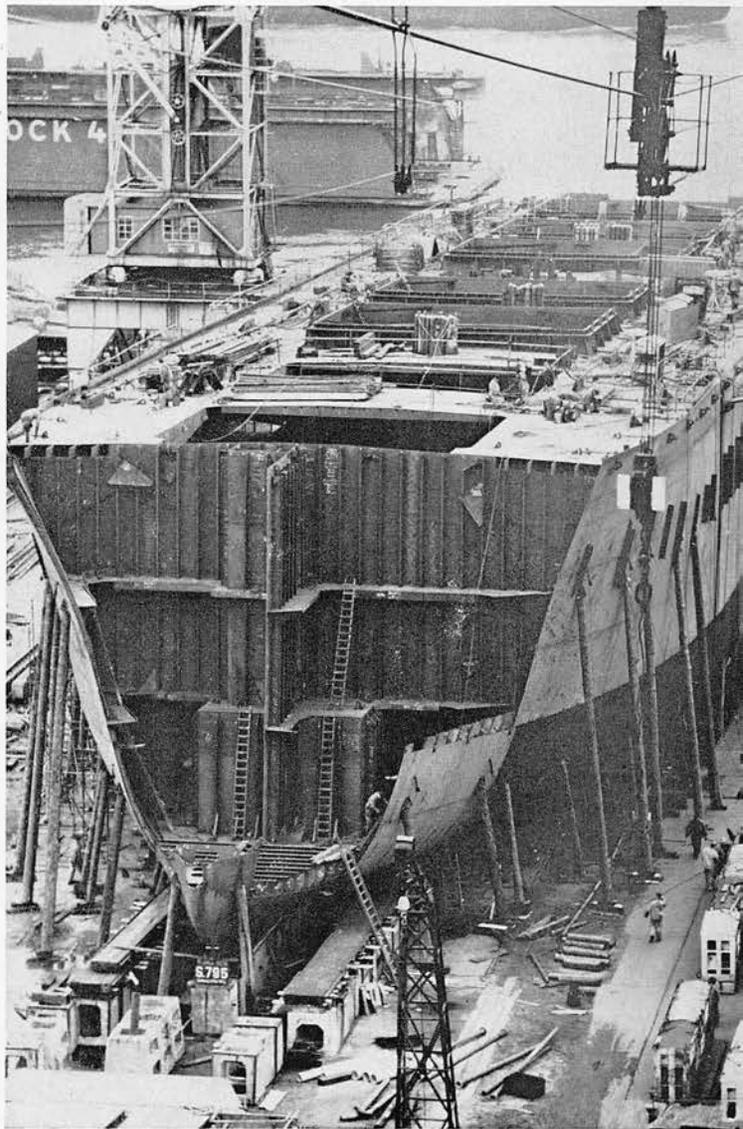
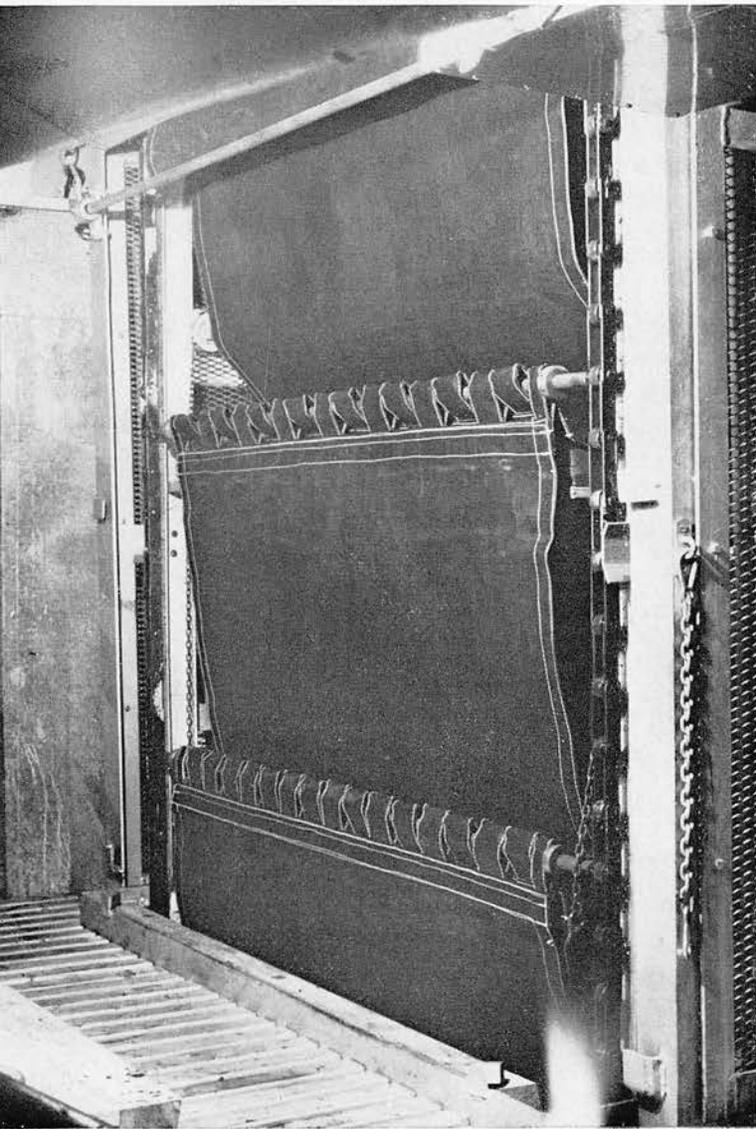
Als ein weiteres Arbeitsgebiet betrachten wir den Bau von Tankern für den Transport verflüssigter Gase auf Tieftemperaturen bis zu -65°C , für die in den kommenden Jahren ein größerer Bedarf zu erwarten sein wird.

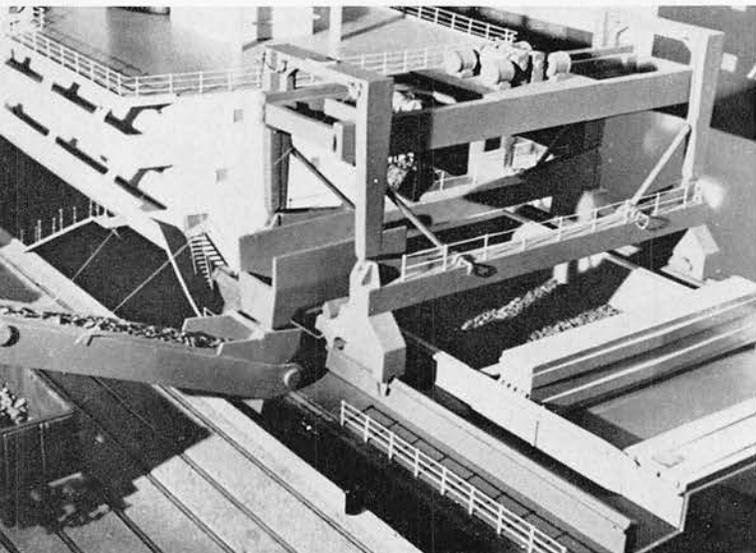
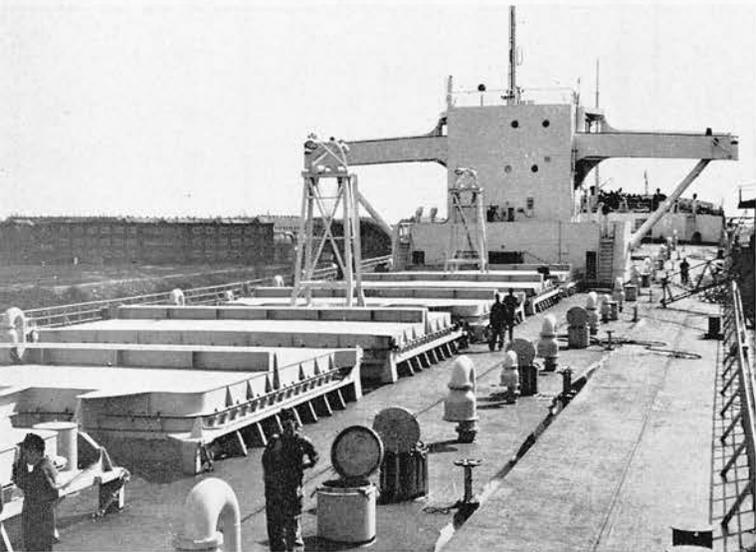
Die von uns im Einvernehmen mit dem Atom-Ministerium eingeleiteten Arbeiten zur Aufstellung eines Entwurfs für



Links oben:
Serienbau neuer Mittelschiffe
Umbau von Victory-Schiffen von 16 000 tdw in Frachtschiffe von 23 000 tdw
Links unten:
Neues Mittelschiff im Schwimmdock zum Einbau zwischen altem Hinterschiff (links) und altem Vorschiff (rechts)

Rechte Seite:
Oben links:
Freistehender, induktiv geglühter Schwergutmast Bauart Deutsche Werft für Stückgewichte bis 120 t
Oben rechts:
Schwergutgeschirr M.S. „Tanganyika“, 120 t Tragfähigkeit
Unten links:
Aufzug („Pater noster“) für die Be- und Entladung von Bananen
Unten rechts:
Neues Vorschiff für 23 000 t Bulkcarrier





ein großes Transportschiff von mindestens 45 000 t Tragfähigkeit konnten so weit gefördert werden, daß wir hoffen, in absehbarer Zeit einen für die Ausführung reifen Entwurf vorlegen zu können.

Die Aufforderung zur Beteiligung an einem Forschungsschiff haben wir abgelehnt, da wir die Auffassung vertreten, daß mit Rücksicht auf die hohen Kosten, die ein solches Schiff laufend erfordern wird, an die Aufgabe nur herangetreten werden sollte, wenn die Verantwortung übernommen werden kann, daß ein solches Schiff zum mindesten in bezug auf die Sicherheit seiner nuklearen Anlage und die laufenden Betriebskosten dem konventionellen Schiff nicht nachsteht. Die hierfür erforderlichen Vorbedingungen müssen vor der Inbaunahme geklärt sein, die wir bis zur endgültigen Vorlage unseres Entwurfs und einer Angebotsabgabe in naher Zeit übernehmen zu können hoffen.

Wenn wir einleitend kurz die Schwierigkeiten umrissen haben, die uns die allgemeine Wirtschaftslage und nicht zuletzt die unerwartete 5%ige Aufwertung der D-Mark gebracht hat — wir wollen nicht hoffen, daß eine gleiche Überraschung uns noch einmal geboten werden wird — so sind wir doch voller Zuversicht, daß die uns aus dem In- und Ausland vorliegenden Aufträge und die im letzten Jahre erfolgte Beurteilung der abgelieferten Neubauten durch unsere Auftraggeber es ermöglichen werden, die geschilderten Schwierigkeiten ohne besondere Beeinträchtigung zu überwinden. Die von uns in Angriff genommenen Sonderentwicklungen auf den verschiedensten Gebieten des Schiffbaus werden uns darüber hinaus die Möglichkeit bieten, gemeinsam mit unseren Auftraggebern alle vorliegenden Aufgaben im Schiffbau vertrauensvoll in Angriff zu nehmen und erfolgreich für beide Seiten zu bearbeiten und zu lösen.

Eine kurze Übersicht über die von Hamburger Werften im letzten Jahre zur Ablieferung gebrachten Neubauten gibt die nachstehende Zusammenstellung:

	Schiffe	BRT	tdw
Deutsche Werft	10	125 150	175 386
Howaldtswerke Hamburg	7	86 908	117 991
H. C. Stülcken Sohn	4	26 554	34 320
Blohm & Voss	3	21 806	31 397
Schlieker Werft	1	8 210	20 360

Darüber hinaus sind von diesen Hamburger Werften eine Reihe von alten Schiffen, besonders Victory-Schiffe und T₂-Tanker, durch Zwischenbau neuer Mittelschiffe oder auch durch „jumboising“ in ihrer Tragfähigkeit vergrößert worden, die als „Umbauten“ bzw. „größere Reparaturarbeiten“ in der vorstehenden Neubauliste nicht Aufnahme gefunden haben.

Von oben nach unten:

Geschweißter, hydraulisch betätigter Lukendeckel

Hydraulisch betätigte Lukendeckel eines großen Massengutfrachters für die Erzfahrt

Modell einer fahrbaren Verladebrücke für die Entladung von Schüttgut über Förderrutsche und Bandförderer, Bauart „Algonquin“ - Mac Gregor

2-Bett-Fahrgastkabine M.S. „Tanganyika“

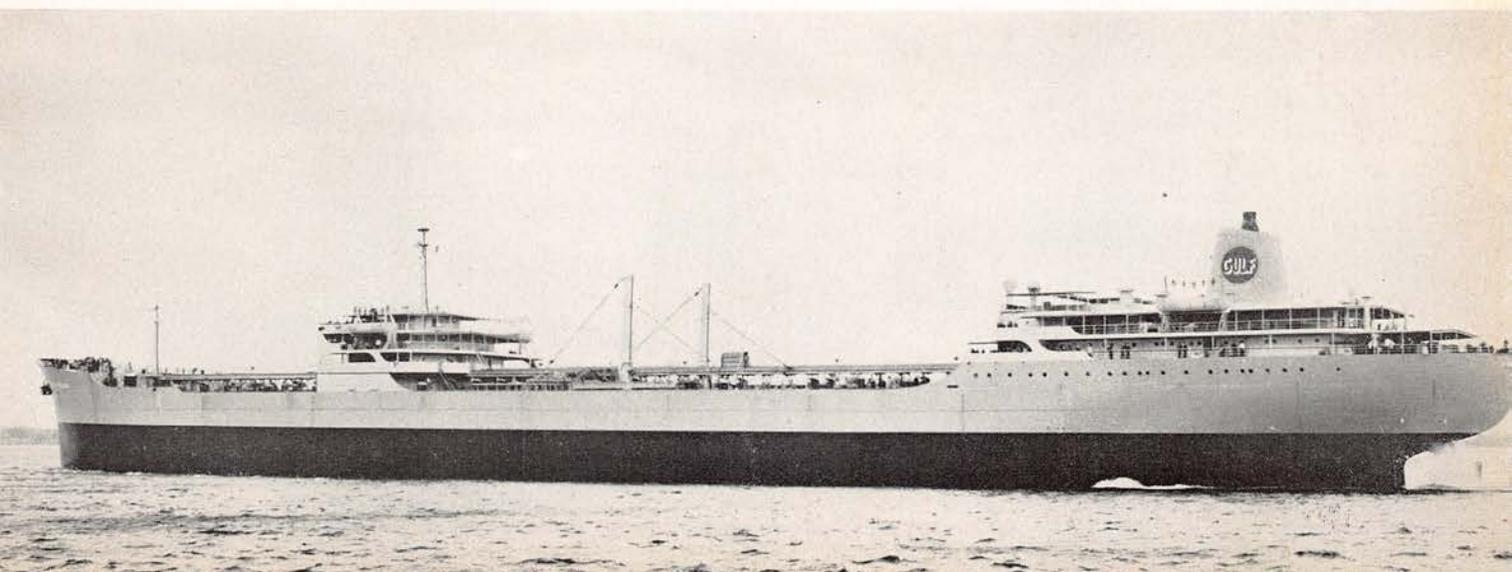


T.T. „Höegh Gallant“, 47 700 t Tragfähigkeit, 17,5 Kn., wurde vor genau einem Jahr abgeliefert . . .

Vom Stapel gelassene und abgelieferte Schiffe im Jahre 1961

Bau-Nr.	Eigner	Name des Schiffes	Type	tdw BRT	Maschinen- Leistung WPS	Geschwindigkeit Kn.
763	Leif Höegh & Co. A.S., Oslo	HOEGH GALLANT	Turbinen-Tanker	47 772 tdw 29 790 BRT	19 000	17,5
768	Zim Israel Navig. Comp., Haifa	EN GEDI	Motor-Bulkcarrier	23 301 tdw 15 266 BRT	9 600	15
772	Cargo Ships El Yam Ltd., Tel Aviv	HAR SINAI	Motor-Bulkcarrier	23 312 tdw 15 348 BRT	9 600	15
765	Hamburg-Amerika Linie, Hamburg	KULMERLAND	Fracht-Motorschiff	11 282 tdw 9 359 BRT	10 000	18,5
769	Zim Israel Navig. Comp., Haifa	TIMNA	Motor-Bulkcarrier	23 301 tdw 15 266 BRT	9 600	15
782	Deutsche Afrika-Linien, Hamburg	USAMBARA	Fracht-Motorschiff	10 380 tdw 7 607 BRT	5 600	15
759	Cargo Ships El Yam Ltd., Tel Aviv	HAR RAMON	Motor-Kühlschiff	5 869 tdw 6 415 BRT	8 150	19
784	Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff.-Ges., Hamburg	CAP SAN LORENZO	Fracht-Motorschiff	10 740 tdw 9 850 BRT	11 650	19
773	Cargo Ships El Yam Ltd., Tel Aviv	HAR GILEAD	Motor-Kühlschiff	5 869 tdw 6 415 BRT	8 150	19
783	Deutsche Afrika-Linien, Hamburg	TANGANYIKA	Fracht-Motorschiff	13 560 tdw 9 835 BRT	8 400	17,5
757	Gulf Oil Corp., New York	GULF ITALIAN	Turbinen-Tanker	47 996 tdw 30 612 BRT	19 000	17,5
786	United Arab Republic, Cairo	SYRIA	Fracht- und Fahrgast-Motorschiff	1 200 tdw 4 500 BRT	3 240	16
785	Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff.-Ges., Hamburg	CAP SAN DIEGO	Fracht-Motorschiff	10 740 tdw 9 850 BRT	11 650	19

. . . 48 000-t-Turbinentanker „Gulf Italian“, die erste Ablieferung des Jahres 1962



Aus dem Werftgeschehen

Cap San Diego

Wie schon berichtet, fanden in den letzten Tagen des alten Jahres noch ein Stapellauf und eine Probefahrt statt. Da diese Ereignisse nach Redaktionsschluß stattfanden, konnten wir noch keine Bilder davon bringen. Wir wollen das heute nachholen.

Der „Cap San Diego“, dem zweiten Motorschiff für die Hamburg-Süd, gab unsere Taufpatin die nachstehenden Worte mit auf den Weg:

Was stand am Anfang der Produktion?

Die Rechnung, die Zeichnung, die Konstruktion.

Was aufgezeichnet am Schnürboden lag,

Wie ausgezeichnet kam es zu Tag.

Was erst nur die Ingenieure kannten,

Den Kiel und die Wrangen, die Steven und Spanten,

Von starken Händen geformt und geballt,

Aus dem Stoff, aus dem Stahl gewann es Gestalt.

Vom Anfang bis Ende, vom Bug bis zum Heck,

Die Arbeit der Hände ging fleißig vom Fleck.

So ward es gemacht, erreicht und erlangt,

Daran sei gedacht, dafür sei gedankt.

Noch immer bleibt Arbeit, und mehr als genug,

Die Ausrüstung ganz vom Heck bis zum Bug.

Mit Willen und Kraft, zum Werke bereit,

Wird auch das geschafft zur richtigen Zeit.

Fährt das Schiff dann erst wie geplant und gedacht,

So fehle ihm nie seine volle Fracht.

Die Besatzung sei so, wie man keine gesehn,

Stets frisch und stets froh und gut der Kap'tän.

Das Wetter sei schön und günstig der Wind,

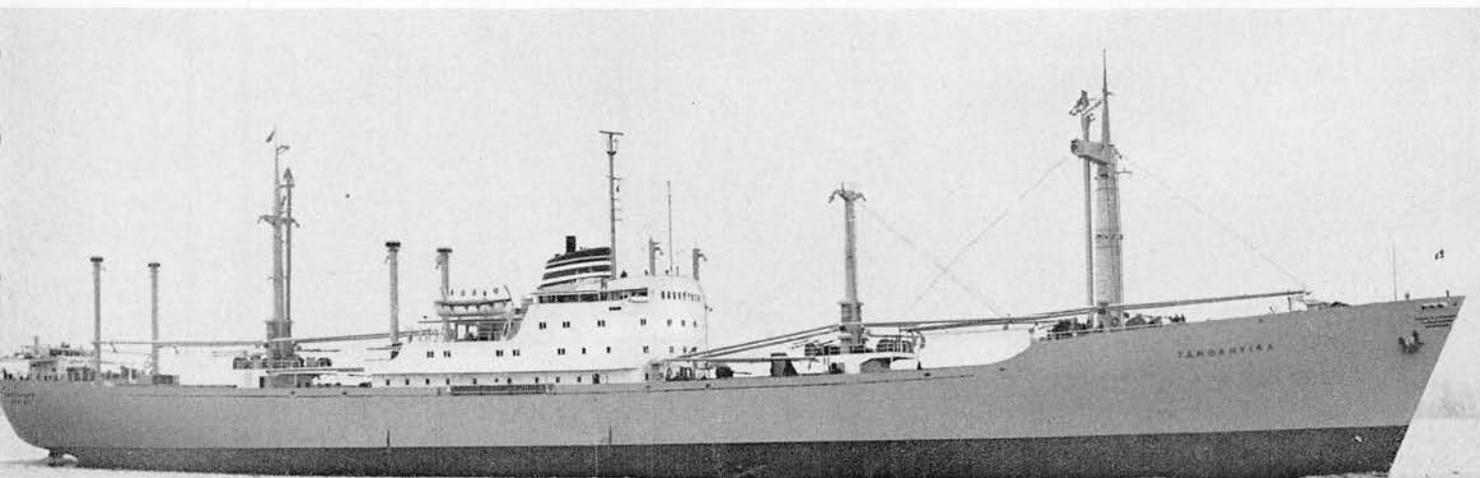
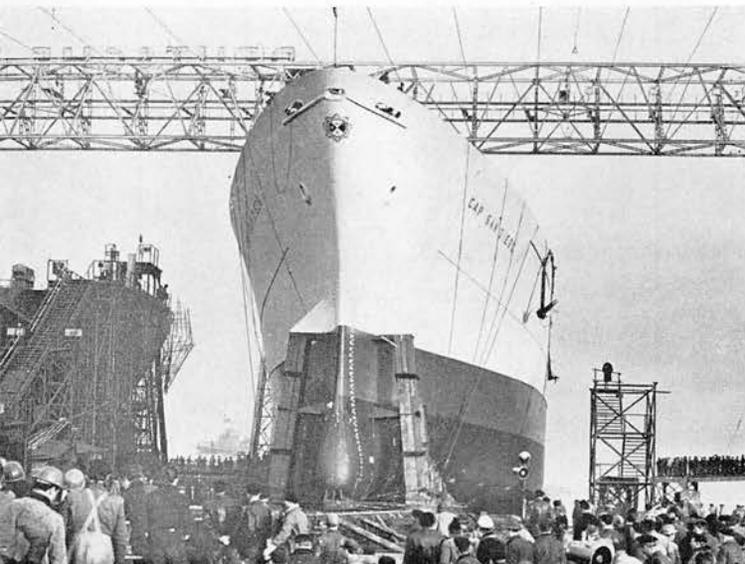
Und der Gott des Meeres sei ihm freundlich gesinnt.

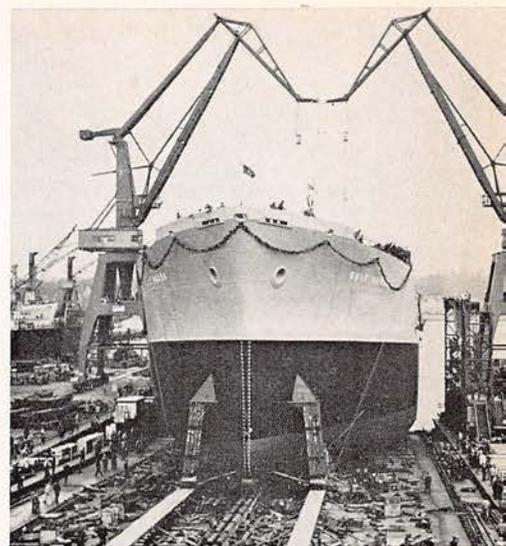
So fahr' es hinaus, so fahr' es mit Glück,

In den Hafen, nach Haus kehr' heil es zurück!

Tanganyika

Als im Oktober-Heft über die Flotte der Deutschen Afrika Linien und Essberger berichtet wurde, lag die „Tanganyika“ noch auf dem Helgen. Jetzt ist auch dieses Schiff in den Liniendienst nach Afrika eingereiht. Die damals als vorläufige Tonnagewerte angegebenen Zahlen liegen jetzt fest: als Schutzdecker hat das Schiff 6643 BRT, 10 270 tdw, als Volldecker 9835 BRT, 13 560 tdw. Die Tanganyika ist damit das bisher größte Schiff unter den Frachtmotorschiffen der Deutschen Afrika Linien (Reederei John T. Essberger, Hamburg).





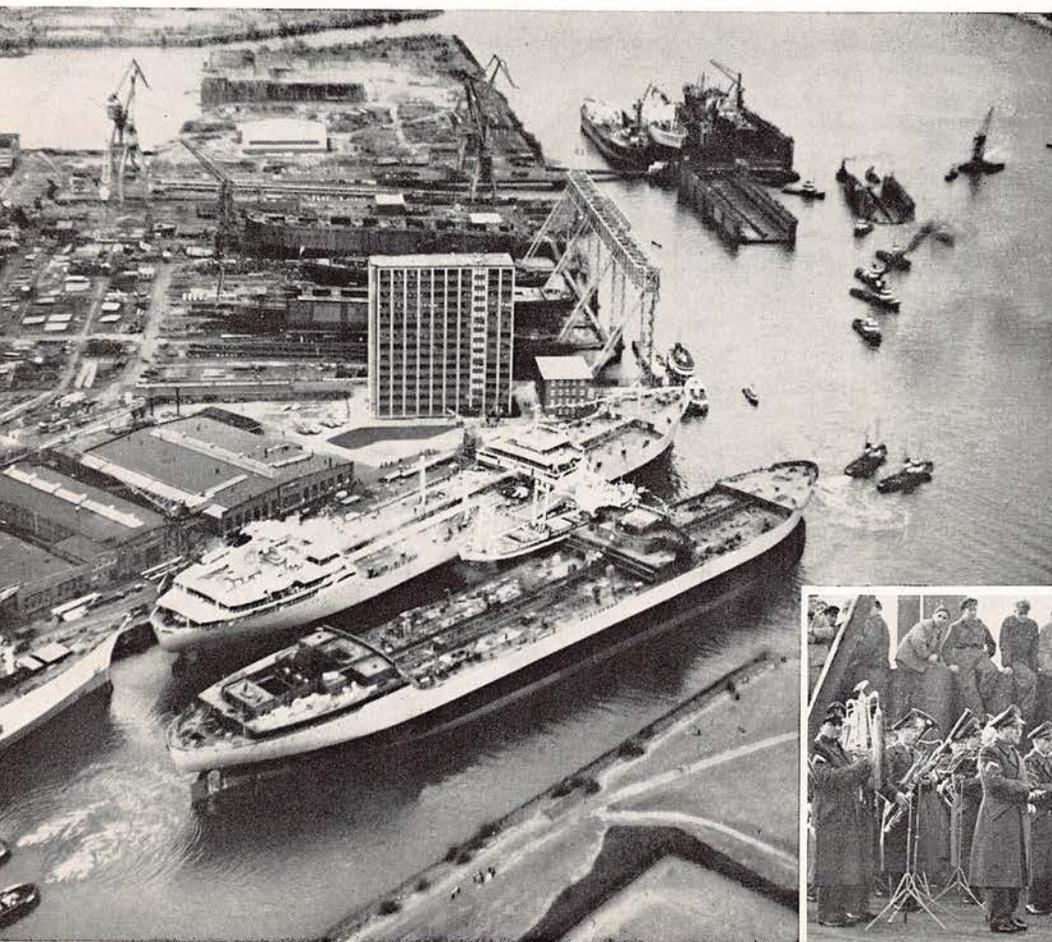
„Gulf Italian“, „Gulf Hansa“

Die ersten Ereignisse des neuen Jahres standen ganz im Zeichen der Gulf Oil Corporation. Die „Gulf Italian“ ging vom 8.—11. Januar auf Probefahrt, während der das Schiff auf Herz und Nieren geprüft wurde. Das Schwesterschiff „Gulf Hansa“ lief am 17. Januar vom Stapel. Die „Gulf“ ist eines der größten Ölunternehmen der Welt. Sie hat ihren Hauptsitz in den USA — ihre Tochtergesellschaften sind über die ganze Welt verteilt. Man findet die Gulf in Südamerika wie am Nordkap, an den Küsten Afrikas wie in Japan. Vier Schiffe hat die Deutsche Werft für die Gulf gebaut; die beiden letzten für die holländische Tochtergesellschaft, die Nedgulf Tankers N. V. of Rotterdam. Sie ist eine der vier Gesellschaften, die die Gulf-Flotte Europas und des Nahen Ostens bereedern. Die

Afran Bahamas Ltd. und die Britania Tankers Ltd. fahren unter britischer, die Belgulf Tankers S. A. unter belgischer Flagge. Die von diesen vier Gesellschaften bereederte Flotte wird bis zum Ablauf des Jahres 29 teils eigene, teils kurzfristig gecharterte Schiffe mit einer Gesamttonnage von 0,86 Millionen tdw umfassen.

Die Taufe des neuen Tankers war ein festliches Ereignis unter Teilnahme hoher Gäste aus dem In- und Ausland. Die Namensgebung erfolgte durch die Gattin des deutschen Bundestagspräsidenten, Frau Brigitte Gerstenmaier aus Bonn.

Die festlichen Klänge einer 50 Mann starken Kapelle des Heeresmusikkorps 6 verschmolzen mit dem vielstimmigen Chor der Werft- und Hafenschlepper, als die „Gulf Hansa“ gemessen in die Fluten glitt.



Oben:

Frau Brigitte Gerstenmaier taufte den 48 000-t-Tanker auf den Namen „Gulf Hansa“.

Links:

Luftaufnahme der beiden Gulf-Riesen. Der eine seeklar zur Jungferreise, der andere seit 5 Minuten im Wasser.

Aufnahme: Hamburger Aero Lloyd, Freigabe-Nr. 214 010



„Gulf Hansa“

Der Name unseres jüngsten Schiffes, des zweiten 48 000-t-Tankers für die Gulf Oil Corporation, erinnert an eine große Zeit deutscher Geschichte. Der Name „Hansa“ wurde nicht zufällig gewählt, er ist mehr als eine Erinnerung. Er verkörpert den Geist, der vor rund 800 Jahren etwas aufzubauen versuchte, das sich von unserem heutigen Streben nach freiem Handel und wirtschaftlicher Integration nicht allzu sehr unterscheidet. Gemeinsam ist jener und der unseren Zeit, im besonderen der Wiederaufbauperiode nach dem Kriege, die Bedeutung der privatwirtschaftlichen Initiative, die der Politik vorausleitet, in fremde Gebiete eindringt und Handelsbeziehungen aufnimmt, die es den noch wenig erschlossenen Ländern ermöglicht, ihre Kräfte zu entfalten. Bei aller Verschiedenheit und Ungleichheit jener Zeit und der unseren bleiben gewisse Grundtendenzen jener früheren Zeit der Hanse mit der unseren unverkennbar.

Die Zeit der Hanse beginnt etwa um die Mitte des 12. Jahrhunderts, d. h. von diesem Zeitpunkt an entstehen deutsche Schifffahrtsverbindungen. Vorausgegangen war eine Entwicklung, die nicht von den Küsten, sondern vom Binnenlande ausging. Aus Städten wie Köln, Dortmund, Münster, Hagen, Soest, fanden sich unternehmungslustige Kaufleute in Schleswig ein, dem Umschlagplatz des nordeuropäischen Festlandes, der damals noch im Machtbereich der dänischen Krone lag, von dort verluden sie ihre Waren auf Schiffe nach dem Osten, nach Gotland, nach Nowgorod. Für flandrische Tuche, Metallwaren, Salz und Lebensmittel wurden Pelze aller Art, Wachs und andere dem Westen schwer erreichbare Güter eingehandelt. Je mehr dieser Güteraustausch florierte, um so störender empfanden die deutschen Kaufleute die Abhängigkeit von fremden Schiffen. So führte der Wunsch nach eigenen Küstenplätzen und Schiffen zur Gründung des ersten bedeutenden deutschen Hafens, Lübeck. Hier wurden Werften errichtet, hier wurden Schiffe gebaut. Ein neuartiger, hochbordiger Schiffstyp von großer Tragfähigkeit und Seetüchtigkeit war im Entstehen, die Hanse-Kogge.

Eine Gemeinschaft, entstanden im Geiste bürgerlicher Kaufmannspolitik, war der Ursprung für Werden und Wachsen einer Bewegung, deren Ausmaß nicht abzusehen war. Es darf wohl gesagt werden, daß hier ein großer verbindender politischer Ordnungsgedanke zugrunde lag, mit dem der deutsche Handel in den Ostseeverkehr eindrang, und dessen Kraft den skandinavischen Kaufleuten überlegen sein mußte. Glücklicherweise war die Konstellation, daß dieser Geist gestützt wurde von der fürstlichen Staatspolitik einer so kraftvollen Persönlichkeit wie Heinrich des Löwen. Seine Handelsverträge mit den führenden Ostseestaaten ermöglichten den deutschen Kaufleuten, dort Fuß zu fassen, und diese wiederum verzettelten sich nicht in zusammenhanglosen Sonderaktionen, sondern fühlten sich als Teil einer Gemeinschaft, wo immer sie auftraten.

Innerhalb weniger Jahrzehnte führten Unternehmungsgeist und Tatkraft zur Umbildung der politischen Struktur des gesamten Ostseeraumes. Estland, Livland und Kurland wurden deutsche Provinzen und damit zu Stützpunkten für den Handel mit Rußland.

Die derzeit stärkste Ostseemacht war Dänemark. Es war unausbleiblich, daß dessen Expansionsbestrebungen mit dem Vordringen der deutschen Hanse aufeinanderprallten. Die Herrschaft Dänemarks erstreckte sich, nachdem die starke Hand Heinrichs des Löwen nicht mehr zu fürchten war, von der Eider bis Rügen. Es kam 1227 zu dem entscheidenden Treffen bei Bornhöved, wo die Deutschen den Sieg davontrugen; ein Landsieg, der die Vormachtstellung zur See für lange Zeit entschied.

An allen wichtigen Punkten der deutschen Ostseeküste, an Flußmündungen, Endpunkten von Handelsstraßen, entstanden jetzt hanseatische Hafenplätze. Von Lübeck über Wismar, Rostock, Stralsund, Stettin schloß sich die Kette bis Danzig, Memel, Riga, Reval. Und von all diesen Plätzen strahlte die verbindende Kraft hanseatischen Geistes bis weit ins Binnenland, von wo aus der Handel mit dem Norden gespeist wurde. Deutsches Getreide floß in die Häfen, deutsche Schiffe brachten es über das Meer.

Die Ausdehnung nach Westen war die natürliche Folge dieses Aufschwungs. Hamburg wurde der Verfrachtungsplatz für die märkischen Städte; westlicher Eckpfeiler dieses großangelegten und weitverzweigten Organismus wurde Brügge.

Nach Schweden wurden Tuche und Getreide geliefert, von dort Häute, Fette, Kupfer und Eisen bezogen. Durch die technische Förderung des schwedischen Bergbaues steigerten die deutschen Kaufleute Bedürfnis und Konsum. Ganz ähnlich ging es mit dem dänischen Fischhandel. Ohne die deutsche Lieferung von Salz und Holz für Tonnen hätte sich der dänische Fischexport lange nicht so entfalten können. Seit 1230 gab es auch einen regelmäßigen Gütertausch mit Norwegen, dann mit England und Schottland. Die eigentliche Tradition der deutschen Seefahrt lag ja an der Nordseeküste, und schon im 12. Jahrhundert war man nach Bergen gesegelt. Aber jetzt war es etwas anderes als vorher. In den bedeutendsten Niederlassungen in den fremden Ländern wurden Kontore errichtet, berühmt war der „Stahlhof“ in London, der „Petershof“ in Nowgorod; der Hauptsitz in Norwegen wurde Bergen, wo die „Tyske Brücke“ noch heute erkennen läßt, wie und wo man zur Hansezeit gelebt und gehandelt hat.

Die Hanse umfaßte nur deutsche Städte; in den ausländischen gab es lediglich die erwähnten Niederlassungen. Der Bund wurde immer stärker, und das mußte politische Konsequenzen haben. Die Macht, die der Bund bekam, äußerte sich im Aufblühen der Städte. Der Wandel, der sich vollzogen hatte, war die Übertragung der Privilegien für hanseatische Kaufleute auf die Hansestädte. Die Tendenz zur Selbsthaftigkeit wurde immer stärker. Die Kaufleute blieben an Land und sandten ihre Schiffe aus, der Schriftverkehr begann die Geschäfte zu regeln, und so geschah es, daß die Kaufherren in das Schrift- und Bildungsmonopol des Klerus einbrachen und die städtische Gewalt über die fürstliche und bischöfliche hinauswuchs. Nach einem abermaligen Konflikt mit Dänemark (Eroberung von Kopenhagen 1368, Friede von Stralsund 1370) hatte die Hanse fast den Rang einer europäischen Großmacht, und Deutschland hätte für immer eine Seemacht wie später England werden können, wenn eine gleich starke, der See zugewandte Staatspolitik die Hanse geschützt hätte, so wie die britische Krone ihre Flotte unterstützte. Aber die deutsche Reichsidee war gen Süden gerichtet und hatte im Grunde keine Beziehung zur See. Der Hansebund konnte nicht mehr größer werden. Er umfaßte 166 deutsche Städte, die Fahrten dehnten sich bis Frankreich, Spanien und Portugal aus. Aber wie gesagt, in den Blickpunkt der großen Mächte gerückt, wurde die Hanse auch in deren Konflikte hineingezogen. Im 100-jährigen Krieg England–Frankreich mußte sie Partei ergreifen und geriet zwangsläufig mit der Gegenpartei in Konflikt. Hansische Schiffe hatten sich an englischen Operationen gegen die französisch-spanische Flotte beteiligt, was einen erbitterten Kaperkrieg auslöste. 40 Hanseschiffe wurden 1419 in der Biskaya überfallen, gekapert, versenkt. Uneinigkeit in den eigenen Reihen kam hinzu, die z. T. auf Rivalität beruhte, z. T. aber auch gar nicht zu vermeiden war, solange das Reich uneins war und Preußen

andere politische Bindungen hatte als etwa Lübeck oder Köln. Ein weiteres kam hinzu, daß nämlich seit dem 15. Jahrhundert nicht mehr jener Geist die Hanse zu imponierenden Taten beflügelte wie der zur Zeit des Aufbaues. In einem trägen Rentnergeiste war das kraftvolle Vorwärtstreben erstickt.

Das wechselvolle Spiel politischer Beziehungen, in das die Hanse zwischen den erstarkenden europäischen Mächten

verwickelt war, läßt sich nicht mit wenigen Sätzen erschöpfend umreißen. Das Ergebnis jedenfalls war, daß die Hanse der politischen Entwicklung unterlag. Daß dies mit dem Zeitalter der Entdeckungen zusammenfiel, hat keine ursächliche Bedeutung, doch mag es hier erwähnt werden. Es brach mit dem 16. Jahrhundert eine neue Zeit an, in der sich eine Umbildung aller politischen und geistigen Kräfte in Europa vollzog.

kleine chronik der weltschiffahrt...

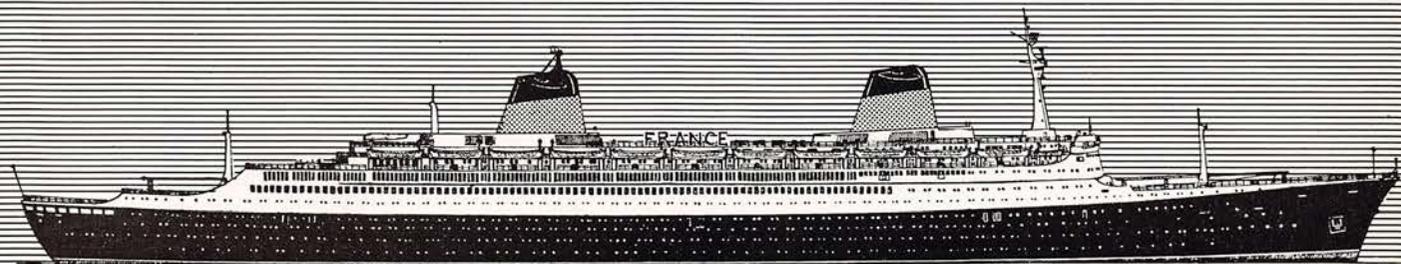
Wie groß werden die Schiffe in Zukunft noch werden? Vor wenigen Tagen lief unser dritter 47 000-t-Tanker vom Stapel. Ein ziemlicher Brocken, wenn man ihn im Ausrüstungshafen zwischen „SYRIA“, „CAP SAN DIEGO“ und anderen Schiffen dieser Größe sieht. Und doch sind die Zeiten vorüber, in denen man einen 47 000-Tonner zum „Supertanker“ erklärte.

Wir haben von den neuen Aufträgen für die DW gehört: 45 000 tdw, 53 000 tdw, 54 000 tdw, 80 000 tdw. Unsere Großhelling wird also demnächst voll zur Geltung kommen. Doch welche Stellung nehmen diese Aufträge heute in der

Flotten wachsen also rapide weiter. Norwegen rückte mit nunmehr 12,1 Mill. BRT auf den 3. Platz. Nur schätzungsweise 3–4 Mill. BRT wurden im vergangenen Jahr aus der Fahrt genommen und abgewrackt. Genaue Zahlen liegen noch nicht vor.

*

Über die größere Ökonomie von Riesentankern gegenüber einer höheren Anzahl von kleineren Tankern mit gleicher Gesamttonnage – auf Schifffahrtswegen, die solche Vergleiche überhaupt zulassen – streitet heute kein Mensch mehr. Problematisch bleibt jedoch die Frage der großen



Rangordnung des internationalen Schiffbauprogramms ein? Vor sechs Jahren entstand in Japan der 86 000-t-Tanker „UNIVERSE LEADER“, der erste „Mammut“-Tanker. Der „Super“-Tanker war entthront. Man bestaunte das Schiff mehr als die bald darauf folgenden 100 000-Tonner, aber heute spricht kein Mensch mehr davon. Wir haben unsere eigenen 80 000-Tonner. Die AG-Weser lieferte ihre „ESSO PEMBROKESHIRE“; Howaldt Hamburg baut einen 86 000-t-Tanker, in St. Nazaire sollen vier 80 000-t-Tanker gebaut werden, Schweden, England und Norwegen bauen noch größere Schiffe; z. B. hat die BP in England bei Vickers-Armstrong und Swan Hunter je einen 100 000-tdw-Tanker bestellt, und Norwegen wird ein Schiff gleicher Größe für Japan bauen. Das überrascht uns; bisher baute Japan die Riesen-Schiffe für fremde Rechnung. Vielleicht ist ein 100 000-Tonnerchen für Japan kein Riesenschiff mehr. Wir berichteten bereits von den beiden im Bau befindlichen 130 000-t-Tankern; inzwischen hat der amerikanische Tankreeder Daniel K. Ludwig mit der Order für den Bau eines **150 000-t-Tankers** in Japan einen neuen vorläufigen Rekord aufgestellt. Entsprechende Dockbaupläne werden in Europa z. Z. in Norwegen und Holland in Angriff genommen.

*

Einige vorläufige Zahlen mögen den Stand des Weltschiffbaues andeuten: Die Welthandelsflotte verfügt z. Z. etwa über **136 Mill. BRT**. Rund 18 Mill. BRT sind in Bau. Die

Fahrgastschiffe. Die Direktion des NDL verkündete, daß die Fahrgastschiffe sich rentierten und die „BREMEN“ im vergangenen Jahr sogar zu 84 % ausgelastet war. Demgegenüber erklärt die Cunard-Linie, die Konkurrenz der Fluggesellschaften sei bereits zu groß, um den geplanten Bau der dritten „QUEEN“ auszuführen. Das Projekt wurde fallengelassen, die Cunard-Aktien rasselten, die britische Schiffbauindustrie blickt grimmig drein, Mr. Marples muß in volle Deckung gehen wegen der nunmehr nicht gezahlten Subvention von 18 Mill. Pfund, die nur an dieses eine geplante Schiff gebunden waren.

*

Optimistischer sind die Franzosen. Sie haben die „FRANCE“, von der seit Jahren gesprochen wird (1957 auf Kiel gelegt, 1960 vom Stapel gelaufen) – jetzt fertiggestellt. Die Probefahrtsergebnisse sind so, wie man sie erwarten durfte: natürlich nicht freiwillig unter der „Blaue-Band“-Grenze zugunsten der „Rentabilität“. Man baut kein „le plus grand prestige“ von größerer Länge und schlankeren Linien als das bisher schnellste Schiff mit einem Aufwand von 350 Mill. DM, wenn man den Anspruch, Königin der Meere zu sein, von vornherein an ein bereits zehn Jahre altes Schiff abtritt. (Die „UNITED STATES“ ist im Besitz des „Blauen Bandes“ seit 1952.) Ehrlich gesagt wäre es enttäuschend, wenn die „FRANCE“ nicht das Rennen macht. Nun, das wird sich in wenigen Tagen herausstellen. Fol-

gende Daten werden für die „FRANCE“ angegeben: LüA 315,66 m, Lpp 290 m, B 33,7 m, H 28,1 m, Tg 10,5 m, Vermessung 66 348 BRT, 36 063 NRT, 160 000 PS Marschleistung, 176 000 PS Maximalleistung, v_{max} 35,2 Kn. Höchstzahl der Betten 2046 bei 410 Plätzen der ersten Klasse oder 1891 Betten bei 625 Plätzen der ersten Klasse. Besatzung: 1029 Mann.

Die „FRANCE“ ist ohne Zweifel ein Schiff an der Grenzschicht des klassischen Schiffbaues. Ohne aktive Beteiligung des Staates ist so etwas gar nicht denkbar. Die Subvention der französischen Regierung beträgt etwa 50 Mill. DM. Die Cunard-Absage ist anscheinend symbolischer Ausdruck für das Abbrechen des Strebens nach weiterer Steigerung des komfortablen Passagierschiffbaues. Aber ein anderes Problem rückt mehr und mehr in den Blickstrahl des Interesses: Der **Atomschiffbau**.

Längst haben Atom-Schiffe, deren Kosten durch nationales Prestige und außergewöhnliche Verwendungszwecke gedeckt sind, den Beweis ihrer Leistungsfähigkeit und Sicherheit erbracht. „NAUTILUS“ und „LENIN“ sind jedermann bekannt, und voller Bewunderung lesen wir von der „ENTERPRISE“, jenem amerikanischen Flugzeugträger, der etwa doppelt so groß ist wie das jetzt bei uns zu Gast gewesene Riesenschiff „ESSEX“. Die „ENTERPRISE“ kann zwanzigmal um die Erde fahren, ohne neuen Brennstoff zu übernehmen. 1,5 Milliarden DM kostet das Schiffchen. Möge es auf alle Feinde der freien Welt eine so abschreckende Wirkung haben, daß es sich niemals bezahlt zu machen braucht.

Aber wie steht es mit dem Atom-Handelsschiffbau?

Da haben unsere Freunde in USA die „SAVANNAH“ gebaut, die seit vielen Monaten auf Probefahrt gehen sollte, seit wenigen Tagen jetzt aber wirklich auf Probefahrt gehen soll. Man weiß seit den Erprobungen der militärischen Projekte, daß es nur noch ein wirtschaftliches Problem ist. Die Sicherheitsfrage sei – so heißt es – soweit gelöst, daß man nichts zu befürchten braucht. Aber die Meinungen prallen vorläufig heftig aufeinander. In einem kürzlich entbrannten Professorenstreit fielen wenig gelehrte Worte. Zieht man die Summe, so scheint festzustehen, daß dem Atomschiff die Zukunft gehören wird – aber bestimmt noch nicht die allernächste.

Wie in jedem Jahr, ist die Kurve der **Schiffskatastrophen** auch in diesem Winter wieder steil angestiegen. Nebel und Sturm führten zu Kollisionen und Strandungen, bei denen viel Sachschaden angerichtet wurde und etliche Seeleute den Seemannsod fanden. Unsere „ESSO BERLIN“ kollidierte am 29. 12. mit dem schwedischen Erzfrachter „MALGOMAJ“ in der Scheldemündung, das Hamburger Motorschiff „MARTHA FRIESECKE“ mit dem amerikani-

schen Frachter „AMERICAN MERCHANT“ in der Wesereinfahrt. Die „HESSENSTEIN“ stieß mit dem liberianischen Motorschiff „ARIE H.“ zusammen, die „HIYOSHI MARU“ sank nach einer Kollision mit dem Amerikaner „ALMERIA LYKES“, der polnische Frachter „POLANICA“ rammte das Feuerschiff „FEHMARNBELT“. 28 Seeleute fanden den Tod bei der Kollision „DORINGTON COURT“ – „SABAC“ im Kanal.

Man möchte sich kopfschüttelnd nach dem Wert von Radargeräten fragen. Auch Feuer an Bord war wieder die Ursache schwerer Schäden und Schiffsverluste. Das italienische Fahrgastschiff „BIANCA C.“ brannte Ende Oktober vor Venezuela aus, der schottische Frachter „CLAN KEITH“ sank nach schwerer Explosion vor Tunesien. 63 Opfer forderte die Katastrophe. Eine weitere Brandkatastrophe als Folge einer Rammung fand im Golf von Mexico statt, wo der norwegische Motortanker „BEREAN“ mit dem unter chinesischer Flagge segelnden Frachter „UNION RELIANCE“ zusammenstieß. Ein Schiffsbrand im Hafen von Danzig forderte 22 Menschenleben.

Vor den Toren Hamburgs spielte sich eine Tragödie ab, die uns über Wochen in Spannung hielt. Der britische Frachter „ONDO“ lief am 6. Dezember im Orkan auf dem Großen Vogelsand auf. Es war gleich zu befürchten, daß die berüchtigten Mahlsände das Schiff nicht mehr freigäben, denn das Schiff war bei extrem hohem Wasser aufgelaufen. Tatsächlich blieben alle Bergungsanstrengungen umsonst. Das Schiff versandete täglich mehr und mehr und man konnte nichts weiter tun, als im Laufe von Wochen an Ladung und wertvollen Geräten von Bord zu holen, was noch zu retten war. Die „ONDO“ war nördlich über die Fahrinne hinausgeraten – das Seeamt wird feststellen, ob schuldhaftes Verhalten der Schiffsführung vorliegt – und das Unglück wollte es, daß das Lotsenversetzboot kenterte. Drei Lotsen ertranken – das Schicksal des Dampfers war besiegelt. Das Opfer, das die berüchtigte Untiefe forderte, verhinderte nicht, daß am 20. Januar ein zweites Schiff, der italienische Erzfrachter „FIDES“, das Schicksal der „ONDO“ teilte. Beide Schiffe sind verloren.

Drei Lotsen ertranken auch zwei Wochen nach der Strandung der „ONDO“ bei dem Feuerschiff „ELBE I“. Das Versetzboot soll sich beim Längsseitgehen unter der Wallschiene des Transportschiffes „WESERFLUG“ gefangen haben und gekentert sein. Diese Unglücke und der tapfere, aber vergebliche Einsatz der „MARIA SCHULTE“-Besatzung zur Rettung von vier Seeleuten der an der irischen Küste gescheiterten „STIENTJE MENSINGA“, – das Rettungsboot kenterte auf der Rückfahrt und nahm Reiter und Gerettete mit in die Tiefe – stehen immer noch auf der anderen Seite der technischen Wunderwerke von 150 000 t und von maßlosem Luxus, der mit 35 km über den Ozean braust. cl.

Lichterspeel über de Elw

Lichterspeel an'n Nachtheben!

Morgens noch in'n Dustern, wenn Du noh de Warft kummst, un Du wendst Din Blick noh Osten, denn sühst Du ganz noh bi een wohres Lichtermeer, hell as so'n Märchenstadt, den Petroleumhoben!

Nich blot ünnen an de Eer, ok hoch op, de hogen Schosteens langs, Licht an Licht. Dortwüsch den greunen Wappenschild vun BP un de geele Fackel vun den Kokschosteen.

Ober nich alleen de Petroleumhoben is dat, wat Di entgegenlücht, ganz wied hen bitt noh de Horborger Barg sühst Du Lichterked an Lichterked. Ganz achtern, an'n Horizont vör den dunklen Heben un de noch swatteren Schatten vun de Swatten Barg ne lange Reeg vun Warkhallen, de ehr Licht so'n Schimmer in't Bläuliche hett.

Wieder lang de Elw langs dor mokst Du de Helgen vun Howaldt un Stülcken ut — wat dor wieder boben in'n Heben swewt as helle Reeg, mutt woll 'n Helgen sien —

un all de Lichter speegelt sik inne Elw. So'n Lichterpracht mutt dat in „Dusend un een Nacht“ west sien. Un dat kannst Du dat ganze Johr hendorch sehn. Dor könt de Lüchtenpohls, jo sogar de Kandelobers in de Stroten nich mit konkurreren, mit dütt Speel in Licht.

Wenn dorto denn noch so een scheunes Morgenrot an Heben is, as dat an den Morgen vun unsen GULF HANSA Stoppelloop weer, dat den blaugrauen Heben mit rosenrode smalle Bänder dörchsett, de noh de Midd to breeder ward un noh de Siet to sanft verlöppt, denn hest Du een Farbenspeel, dat ok een Molerhand nich scheuner dorstellen un to gröttre Wirkung bringen kann.

Un wenig loter, wenn de Dag ropdämmert un dat allmählich heller un heller ward, denn is allens vörbi, dat märchenhaft Speel vun Licht löscht ut, un Du sühst blot noch Tanks un Schosteens, un wenn Du Glück hest, kannst Du dörch den Dunst, de nu mit den Dag hochkümmt, grad noch den Hoben sehn.

Irma Werner

Unser Porträt:

Betriebsdirektor Erich Gräber 1919-1961

Mit Ende 1961 ist unser Betriebsdirektor Erich Gräber nach mehr als 42jähriger erfolgreicher Tätigkeit auf eigenen Wunsch aus unseren Diensten ausgeschieden. Damit hat für unsere Betriebe die Tätigkeit eines Mannes ihr Ende gefunden, der bald nach Gründung der Deutsche Werft als einer unserer ältesten Mitarbeiter 1919 als junger Konstrukteur zu uns kam. Seinem Eintritt in unser damals noch recht bescheidenes Maschinenbaubüro waren einige Jahre tätiger Arbeit auf anderen deutschen Werften vorausgegangen.

Schon seine ersten Aufgaben bei uns, die Mitarbeit an der Anfertigung von Entwürfen und der Aufstellung von Kostenanschlägen für vorliegende Neubauanfragen, ließen sein Können und seine Umsicht im Verkehr mit unseren Auftraggebern erkennen und waren für die Werftleitung Veranlassung, sein Aufgabengebiet rasch zu erweitern. Bereits 1920 wurde Gräber zum Oberingenieur und Leiter der Maschinenbau-Konstruktionsabteilung ernannt, dem die Erteilung der Prokura im Juni 1921 folgte.

Als das rasche Wachsen der Werft und der bei ihr vorliegenden großen Aufgaben die Schaffung der Stelle eines Betriebsdirektors verlangte, war Gräber der rechte Mann, diesen Posten einzunehmen, den er bis zu seinem Ausscheiden aus unserem Werk eingenommen hat.

Ohne heute schon auf Einzelheiten seiner Tätigkeit in den langen Kriegs- und Nachkriegsjahren einzugehen, die vielleicht eines Tages noch an anderer Stelle zu würdigen sein werden — es sei nur auf sein Wirken in den besetzten Gebieten in Frankreich und Norwegen während der Kriegsjahre hingewiesen — hat Gräber auf allen Posten,



auf die er während seines langen Wirkens bei der Deutsche Werft von der Leitung der Werft gestellt wurde, Hervorragendes geleistet, als Vorbild treuer Pflichterfüllung, großer Umsicht und weiten Könnens für alle seine Mitarbeiter.

Bei seinem Ausscheiden am Jahresende wurde ihm in einer kurzen Feierstunde auf der Werft von unserem Vorstand ausdrücklich bestätigt,

daß er Gräber immer als einen seiner langjährigsten und treuesten Mitarbeiter betrachtet habe, der unermüdlich für das Wohl der Werft tätig gewesen sei und dem ein gut Teil des Aufblühens und des Erfolgs, auf die die Deutsche Werft heute, als Weltunternehmen, zurückblicken könne, mit zu danken seien.

Wir wünschen „unserem Gräber“ noch recht lange Jahre friedlicher Besinnung bei guter Gesundheit im steten Gedenken an seine Tätigkeit und Erfolge auf der Deutsche Werft.

Besichtigung des Hüttenwerks Salzgitter

Der Betriebsrat der Deutschen Werft ermöglichte uns die Fahrt zur Besichtigung des Hüttenwerks in Salzgitter.

Am Dienstag, dem 24. Oktober, fuhren wir, 30 Lehrlinge des 3. Lehrjahres, früh um 6.30 Uhr mit einem Finkenwerder Reisebus los.

Nach vierstündiger Fahrt, bei herrlichem Wetter, erreichten wir Salzgitter. Dort wurden wir von Herrn Henning, einem Hütteningenieur, begrüßt, der dann die Führung der Besichtigung übernahm.

Zunächst wies er uns auf die große Unfallgefahr in einem solchen Betrieb hin, deshalb bekam jeder von uns an der Einfahrt einen Schutzhelm und eine Schutzbrille. Gut ausgerüstet konnte also die Fahrt über das Werksgelände, das sich über eine Fläche von 11 Quadratkilometern erstreckt, beginnen.

Nachdem uns Herr Henning einen kurzen Gesamtüberblick gegeben hatte, war unser erstes Ziel die Kokereianlage. Hier wird aus Steinkohle in einem 24–30stündigen Verkokungsprozeß Koks gewonnen. Eine riesige Ofenanlage ist in einzelne Kammern aufgeteilt, die mit Kohle gefüllt und unter Luftabschluß stark erhitzt werden. Bei diesem Vorgang entstehen außer Koks noch Rohteer, Ammoniak und andere wertvolle Gase, die entweder verkauft oder in Nebengewerken ausgenutzt werden.

Etwa alle 10 Minuten wird aus einer der Kammern die glühende Koksmasse ausgestoßen. Auf einem Güterwagen wird der Koks unter einen sog. Löschturm gefahren, wo die Koksmasse mit einem Wasserstrahl gelöscht wird. Von hier aus wird er direkt zum Hochofen transportiert. Die Kokerei des Hüttenwerks, bestehend aus 4 Ofenbatterien mit je 55 Kammern, war das erste Werk, das nach dem zweiten Weltkriege wieder in Betrieb genommen wurde.

Als nächstes sollte nun die Hochofenbesichtigung folgen, und darauf waren wir besonders gespannt. Das Hüttenwerk hat im ganzen 4 Hochofen, die Tag und Nacht in Betrieb sind. Das Salzgittererz hat einen durchschnittlichen Eisengehalt von 30 %. Es wird zuerst aufbereitet, d. h. sortiert, zerkleinert, gewaschen und geröstet. Dann gelangt es zusammen mit Koks und Zuschlägen (Kalkstein, Dolomit) in den Hochofen. Im Hochofen wird das Eisenerz reduziert, d. h. es wird ihm Sauerstoff und andere unerwünschte Nebenstoffe entzogen. Der Koks gibt dazu erstens den Kohlenstoff, der sich begierig mit dem Sauerstoff des Erzes verbindet, zum anderen gibt er die Wärme, die für diesen chemischen Vorgang nötig ist.

Wir haben uns besonders gefreut, daß wir einem Hochofenabstich zusehen konnten.

Eine Arbeitskolonne von 4 Mann ist dort beschäftigt, ein Loch in die mit Lehm verschmierte Abflußöffnung zu brennen. Die Männer sind mit Asbestanzügen bekleidet, da bei einem Abstich vor der Öffnung Temperaturen von ungefähr 1000 Grad herrschen.

Ist die Lehmschicht durchbohrt, dann kommt, begleitet von herrlichem Funkensprühen, der glühende Strom heraus-

geflossen. Durch lehmverkleidete Rinnen fließt das Roheisen in große Kübel, in denen es zum Stahlwerk transportiert wird.

Da wir ja den Weg des Eisens verfolgten, war unsere nächste Station das Stahlwerk.

Das Roheisen mehrerer Abstiche wird hier zunächst in einem Roheisenmischer gesammelt und gemischt. Von dort aus gelangt es dann zum Thomas-Werk oder zum Siemens-Martin-Ofen, um in Stahl umgewandelt zu werden. Bei diesen Verfahren des Windfrischens werden durch einblasene Luft die im Roheisen vorhandenen unerwünschten Stoffe wie Silizium, Mangan und andere verbrannt. Wir waren dabei und sahen zu, wie ein Windfrischprozeß vor sich geht. Mit gewaltigem Getöse dringen Dampf- und Feuergarben, verbunden mit einem sprühenden Funkenregen, aus der Mündung der Thomasbirne.

Das Thomaswerk besteht aus drei Konvertern von je 50 t Einsatz und einem LD-AC-Konverter von 50 t Einsatz mit einer Kapazität von 130 000 t Thomasstahl im Monat.

Sehr wichtig ist auch das Siemens-Martin-Verfahren. Auch hier wird durch Hinzusetzen von Legierungsmetallen Stahl mit erwünschten Eigenschaften gewonnen. Der Stahl wird in Kokillen gegossen und zur Weiterverarbeitung dem Walzwerk zugeführt.

Das Hüttenwerk verfügt über eine Anlage zur Walzung von Grob- und Mittelblechen sowie über zwei Profilwalzwerke.

Die vorgewärmten Stahlblöcke werden hier stufenweise auf der sog. Walzstraße zu Blechen geformt. Unter ohrenbetäubendem Lärm wird der Stahlblock durch immer enger zusammenstehende Walzen getrieben, bis das Blech die gewünschte Stärke hat. An einer Abkantmaschine bekommt es dann seine endgültigen Maße.

Herr Henning erklärte uns sehr genau die riesige Anlage, die nötig ist, um erstens Strom mit einer höheren Spannung zu gewinnen, und zweitens den Wechselstrom in Gleichstrom umzuwandeln. Das Walzwerk war unsere letzte Station und damit war unsere Besichtigung beendet.

Wir hatten auf Grund der vorbildlichen Führung einen guten Einblick in die Arbeit eines Hüttenwerkes bekommen und können uns nun vom Entstehen unserer Schiffbaubleche ein gutes Bild machen.

Einen schönen Abschluß fand diese Fahrt durch das gemeinsame Mittagessen, zu dem wir freundlicherweise eingeladen worden waren. Auch hier hatten wir noch Gelegenheit, über das, was noch nicht ganz verstanden war, Fragen zu stellen. So erfuhren wir auch etwas über den Unfallschutz, die Lehrlingsausbildung und die soziale Arbeit des Werkes.

In fröhlicher Stimmung ging es dann zurück nach Hamburg. Wir bedanken uns bei allen, die daran beteiligt waren, uns diese Fahrt zu ermöglichen. Marianne Neuhaus



„Front nach Backbord!“ Die Essex grüßt die Deutsche Werft mit einem dreifachen „Hipp Hurray“.

[Foto : Conti-Press]

Reedereiflaggen unserer Kunden

Die auf der ersten und letzten Umschlagseite abgebildeten Hausflaggen zeigen einen Teil — es war leider nicht möglich, alle zu zeigen — der Reedereien, die bei der Deutsche Werft seit 1920 Schiffe gebaut haben, für die wir jetzt Schiffe bauen und solche, für die wir ständig Reparaturaufträge ausführen. Die Anordnung ist frei gewählt und hat nicht den Charakter irgendeiner Rangfolge.

1. Norddeutscher Lloyd, Bremen
2. Ernst Komrowski, Hamburg
3. August Bolten, Hamburg
4. Gill-Johannessen, Oslo
5. Broström Lines, Göteborg (Angf. A. B. Tirfing)
6. Frigga A. G., Hamburg
7. Furness, Withy & Co. Ltd., London
8. Port Line Ltd., London
9. Ben Line Steamers Ltd., Edinburgh
10. Kuhnle, Halfdan, Bergen
11. Chr. Haaland, Haugesund
12. Argentinien, Regierung, Buenos Aires
13. Hansa, DDG, Bremen
14. HADAG Hamburg
15. Leif Höegh & Co. A/S, Oslo
16. Halle & Peterson, Oslo
17. Prince Line Ltd., London
18. Sloman, Rob. M. jr., Hamburg
19. Mowinkels Rederi, Bergen
20. Lorentzen, Oivind, Oslo
21. Lorentzens Rederi Co., Oslo
22. Sauber & Co., Hamburg
23. Transmarin A. B., Helsingborg
24. Per Lodding, Oslo
25. Det Ostasiatiske Kompagni A/S, Kopenhagen
26. Schulte & Bruns, Hamburg
27. Anders Jahre & Co. A/S, Sandefjord
28. Klaveness, Lysaker
29. A. P. Möller, Kopenhagen
30. Rud. Aug. Oetker, Hamburg
31. Zerssen & Co., Rendsburg
32. Yacimientos Petrolíferos Fiscales, Buenos Aires
33. Hamburg Amerika-Linie
34. Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Ges. Eggert & Amsinck, Hamburg
35. Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei, Hamburg
36. Villain & Fassio & Co., Genova
37. Gulf Oil Corp., New York
38. Dansk-Franske D/S, Kopenhagen
39. Golden West Skibbs A/S, Oslo
40. F. Laeisz, Hamburg
41. Crusader Shipping Co. Ltd., London
42. Hamburg Atlantik Linie, Hamburg
43. Esso Shipping Co., New York
44. The Texas Co., Oslo, New York
45. Horn-Linie, Hamburg
46. Wilh. Wilhelmsen, Oslo
47. A/S Mosvold Shipping Co., Kristiansand
48. Deutsche Afrika Linien, Hamburg
49. Van Nivelt, Goudriaan & Co., Rotterdam
50. Ernst Russ, Hamburg
51. Lloyd Brasileiro, Rio de Janeiro
52. Sigval Bergesen, Stavanger
53. Alvion S. S. Corp., Panama
54. Leonhardt u. Blumberg, Hamburg
55. Odd Berg, Oslo
56. Wallem-Steckmest & Co. A/S, Bergen
57. Rasmussen J. & Co., Sandefjord
58. Thor Dahl, Sandefjord
59. Damps. Marna A/S, Oslo
60. Fearnley & Eger, Oslo
61. Deutsche Levante Linie, Hamburg
62. Shell Petr. Comp. Ltd., London
63. John T. Essberger, Hamburg

Trutz, Blanke Hans

Detlev von Liliencron

„Heut bin ich über Rungholt gefahren,
Die Stadt ging unter vor sechshundert Jahren . . .“

— so sang der Dichter Detlev Liliencron vor fast hundert Jahren. Historisch gesehen — war das etwas vorweggenommen.

Am 16. Januar sind es genau sechshundert Jahre her, daß das von der Sage umwobene Rungholt — wie einst Vineta — in der „großen Mann drenke“ des Januar 1362 in den Fluten der Nordsee versank. Der ‚Blanke Hans‘, der schon so viele Opfer gefordert hatte, riß in jener Sturmflutnacht tiefe Wunden in die schleswig-holsteinische Westküste und die ihr vorgelagerten Nordfriesischen Inseln. Man weiß nicht genau wieviele Menschen in jener Januarnacht ihr nasses Grab fanden, es müssen Tausende gewesen sein.

Nachdem sich der ‚Blanke Hans‘ schon tief in die große Insel Nordstrand hineingefressen hatte, bedurfte es nur noch einer neuerlichen großen Sturmflut (1634), um sie endgültig auseinanderzureißen. Übrig blieben nur Pellworm, Nordstrandischmoor und die Hallig Südfall, von der das einstige Rungholt etwas nördlich gelegen war. Bei klarem Wetter kann man noch heute bei Ostwind Reste der alten Rungholter Schleuse aus dem Watt ragen sehen.

Heut bin ich über Rungholt gefahren,
Die Stadt ging unter vor sechshundert Jahren.
Noch schlagen die Wellen da wild und empört,
Wie damals, als sie die Marschen zerstört.
Die Maschine des Dampfers schüttelte, stöhnte,
Aus den Wassern rief es unheimlich und höhnte:
Trutz, Blanke Hans.

Von der Nordsee, der Mordsee, vom Festland geschieden,
Liegen die friesischen Inseln im Frieden.
Und Zeugen weltenvernichtender Wut,
Taucht Hallig auf Hallig aus iliehender Flut.
Die Möwe zankt schon auf wachsenden Watten,
Der Seehund sonnt sich auf sandigen Platten.
Trutz, Blanke Hans.

Mitten im Ozean schläft bis zur Stunde
Ein Ungeheuer, tief auf dem Grunde.
Sein Haupt ruht dicht vor Englands Strand,
Die Schwanzflosse spielt bei Brasiliens Sand.
Es zieht, sechs Stunden, den Atem nach innen
Und treibt ihn, sechs Stunden, wieder von hinnen.
Trutz, Blanke Hans.

Doch einmal in jedem Jahrhundert entlassen
Die Kiemen gewaltige Wassermassen.
Dann holt das Untier tiefer Atem ein,
Und peitscht die Wellen und schläft wieder ein.
Viel tausend Menschen im Nordland ertrinken,
Viel reiche Länder und Städte versinken.
Trutz, Blanke Hans.

Ein einziger Schrei — die Stadt ist versunken,
Und Hunderttausende sind ertrunken.
Wo gestern noch Lärm und lustiger Tisch,
Schwamm andern Tags der stumme Fisch.
Heut bin ich über Rungholt gefahren,
Die Stadt ging unter vor sechshundert Jahren.
Trutz, Blanke Hans?

Rungholt ist reich und wird immer reicher,
Kein Korn mehr faßt selbst der größte Speicher.
Wie zur Blütezeit im alten Rom,
Staut hier täglich der Menschenstrom.
Die Sänften tragen Syrer und Mohren,
Mit Goldblech und Flitter in Nasen und Ohren.
Trutz, Blanke Hans.

Auf allen Märkten, auf allen Gassen
Lärmende Leute, betrunkene Massen.
Sie ziehn am Abend hinaus auf den Deich:
Wir trotzen dir, Blanker Hans, Nordseeteich!
Und wie sie drohend die Fäuste ballen,
Zieht leis aus dem Schlamm der Krake die Krallen.
Trutz, Blanke Hans.

Die Wasser ebbten, die Vögel ruhen,
Der liebe Gott geht auf leisesten Schuhen.
Der Mond zieht am Himmel gelassen die Bahn,
Belächelt der protzigen Rungholter Wahn.
Von Brasilien glänzt bis zu Norwegs Riffen
Das Meer wie schlafender Stahl, der geschliffen.
Trutz, Blanke Hans.

Und überall Friede, im Meer, in den Landen.
Plötzlich wie Ruf eines Raubtiers in Banden:
Das Scheusal wälzte sich, atmete tief,
Und schloß die Augen wieder und schlief.
Und rauschende, schwarze, langmähnige Wogen
Kommen wie rasende Rosse gellogen.
Trutz, Blanke Hans.

DIE WERFTKOMÖDIANTEN

Liebe Freunde!

Die Feiertage sind vorüber, die Reste verzehrt, der Christbaum geplündert und die Geschenke getauscht. Das Leben geht wieder seinen normalen Gang. Auch bei uns. Wegen Terminmangel und aus sonstigen Gründen wurde unsere Jahreshauptversammlung auf den 4. Januar 1962 vorverlegt und der Vorstand für die nächsten zwei Jahre neu gewählt. Er setzt sich wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender Erwin Sauter, Kesselschmiede
2. Vorsitzender Martin Kielmann, Baubetrieb
- Schriftführer Waltraut v. Holt, Hausfrau
1. Kassierer Bruno Strübing, Poststelle
2. Kassierer Hein Uhlendorf, Schiffbauer, Gewerk 201

Den nie vorhandenen Kassenüberschuß bewachen und

kontrollieren als Revisoren

Rolf Bandomir, Kesselschmiede
Günter Sempf, Poststelle

Als nächstes Stück wurde

„Familie Pingel“
Lustspiel in drei Akten
von Fritz Völker

auf den Spielplan gesetzt. Die Spielleitung hat Erwin Sauter übernommen. Beim Erscheinen dieser Ausgabe sind die Proben schon auf Hochtouren. Die Termine liegen wie folgt fest:

Finkenwerder, Gorch-Fock-Halle
Sonnabend, den 17. Februar 1962, 20 Uhr
Sonntag, den 18. Februar 1962, 20 Uhr
Sonnabend, den 24. Februar 1962, 20 Uhr
Sonntag, den 25. Februar 1962, 20 Uhr

(Die Abfahrt der Busse ist auf den an den bekannten Plätzen hängenden Plakaten zu ersehen).

Haus der Jugend, Altona

Dienstag, den 27. Februar 1962, 20 Uhr

Mittwoch, den 28. Februar 1962, 20 Uhr

Donnerstag, den 1. März 1962, 20 Uhr

Die Karten erhalten Sie beim Erscheinen der Plakate beim Betriebsrat, bei Frau Neumann im Hochhaus-Parterre. Im Betrieb Reiherstieg wie bisher beim Kollegen W. Schweitzer, Kesselschmiede, sowie bei den Mitgliedern der Werftkomödianten. Sichern Sie sich rechtzeitig Karten für die einzelnen Veranstaltungen, damit wir einen Über-

blick haben, wo evtl. noch Karten benötigt werden. Wir sehen es als höchste Pflicht, all unsere Besucher zufriedenzustellen. Die neu hinzugekommenen Altrentner, welche Interesse an unseren Aufführungen haben, wenden sich bitte schriftlich an

Bruno Strübing, Hamburg 13, Durchschnitt 20!!.

Die Karten werden dann bei jeder Aufführung zugesandt. Die Aufführungen sind für unsere Altrentner unentgeltlich. Dieses nur für diejenigen, die es noch nicht wissen sollten, zur Kenntnis. So, das wäre es für heute.

Wir wünschen Euch viel Spaß bei unseren Aufführungen und uns volle Häuser.

Auf Wiedersehen bei „Familie Pingel“. Bruno Strübing

SPORT

Am Montag, dem 15. Januar 1962, fand die Jahreshauptversammlung unserer Betriebssportgemeinschaft statt. Die Beteiligung lag erfreulicherweise weit über dem Durchschnitt der vergangenen Jahre.

Zu Beginn gedachte die Versammlung ihres verstorbenen langjährigen 3. Vorsitzenden Hans Hodde.

Herr Meeves (1. Vorsitzender), Herr Hummel (2. Vorsitzender) und Herr Pump (Schriftführer) stellten sich aus Berufs- bzw. Gesundheitsgründen nicht wieder zur Wahl.

Die Neuwahlen ergaben folgenden neuen Vorstand:

1. Vorsitzender Karl Lenz
 2. Vorsitzender Otto Kersten
 3. Vorsitzender Dieter Sick
- Sportwart Heinz Thomas
Jugendwart Hans Sass
Schriftführer Hans Wegner

Herr Lenz sprach den scheidenden Vorstandsmitgliedern, vor allem Herrn Hans Meeves, den Dank der B.S.G. für ihre langjährige aufopfernde Tätigkeit aus.

Als Spartenleiter wurden von der Versammlung bestätigt:

- Fußball: Otto Hummel
Kegeln: Otto Kersten
Leichtathletik: Erich Kaumanns
Handball: Peter Weise
Schach: Viktor Sienkiwicz
Federball: Hans Wegner

Von der Hauptversammlung wurden außerdem folgende Anträge diskutiert und nach Abstimmung beschlossen:

1. Alle Lehrlinge, ohne Rücksicht auf das Alter, zahlen ab 1. 1. 1962 einen Jahresbeitrag von 3,— DM.
2. In Kürze findet in den Räumen der Elbschloß-Brauerei, Nienstedten, das traditionelle und beliebte „Fest der B.S.G. Deutsche Werft“ statt, zu dem außer unseren Sportlern natürlich auch wieder alle übrigen Betriebsangehörigen mit ihren Freunden und Bekannten herzlich eingeladen sind. Termin wird noch bekanntgegeben.
3. Im Herbst 1962 findet aus Anlaß des Jubiläums unserer B.S.G. ein großes Sportfest statt. Abschluß dieses Sportfestes bildet ein Herbstball in den Räumen der Elbschloß-Brauerei.

In seinen Abschlußworten rief Herr Lenz die Mitglieder auf, in verstärktem Maße für den Sport zu werben, um so in noch größerem Umfang die Idee des Sports innerhalb unserer DW-Familie zu festigen. H. Wegner

Handball

Das zurückliegende Jahr 1961 brachte der Handballsparte wechselnden Erfolg. Während man die Handballserie 1960/61 in der Halle mit einem Abstieg in die nächst niedrigere Klasse „krönte“, konnte im Sommer im Feldhandball ein beachtenswerter 3. Platz in der höchsten Spielklasse errungen werden.

Auch die Luft in der jetzt laufenden Hallenserie bekommt den DWern, wenigstens was die 1. Mannschaft angeht,

sehr gut. Nach abgeschlossener 1. Runde konnte die 1. Mannschaft sich mit Stolz ungeschlagener Halbzeitmeister nennen. Das läßt natürlich nur das Beste für die Rückrunde erhoffen.

Im einzelnen wurden folgende Ergebnisse erzielt:

DW I — Rapid	14 : 6
Ortmann & Herbst	16 : 1
Zoll	8 : 8
AEG	6 : 5
Allianz	7 : 4
Schlieker	16 : 2
Norddeutsche Affinerie	6 : 4
Feuerwehr	7 : 3

Die Mannschaft setzte sich aus den Spielern

Kaphingst, Schlue, Püschel, Bödicker, Bernitz, Schminck, Wiepning, Kasischke, Weise, Krohn und Malchow

zusammen.

Weniger erfolgreich in dieser Hallenserie schnitt bisher unsere neu aufgestellte und noch recht unerfahrene II. Mannschaft ab. Sie konnte bisher noch kein Spiel gewinnen. Die letzten Ergebnisse lassen jedoch hoffen, daß sich dies bald ändern wird, zumal die Mannschaft noch sehr jung ist.



Die 1. Handballmannschaft nach Erringung der 1. Runde

Unser Ziel ist es, für die im April beginnende Feldserie kampfstärke Mannschaften zu stellen. Dies läßt sich jedoch nur bei reger Beteiligung verwirklichen. Wer Interesse und Lust zum Handballspielen hat, möge sich bitte bei Frau Neumann im Hochhaus-Part. (570) oder bei Peter Weise (App. 376) im Schiffbau, melden.

Zwei Ergebnisse aus der bereits angelaufenen Rückrunde:

DW I — Zoll	8 : 7
Norddeutsche Affinerie	8 : 3

Weise, Püschel

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen

Techn. Zeichner Viktor Rundkowski mit Frl. Regina Mazat am 24. 11. 1961
 Tischler Heinz Ohl mit Frl. Helga Tensfeldt am 1. 12. 1961
 Bohrer Horst Oppermann mit Frl. Ingrid Sasse am 8. 12. 1961
 Tischler Peter Jürgens mit Frl. Erika Hastrich am 14. 12. 1961
 E'Schweißer Siegfried Buchweitz mit Frl. Inge Neumuth am 15. 12. 1961
 Maler Heinz Meeves mit Frl. Ella Hintz am 15. 12. 1961
 Kranfahrer Karl Haack mit Frau Marie Langheinrich am 15. 12. 1961
 Schlosser Istvan Dudar mit Frau Sieglinde Edlich am 21. 12. 1961
 E'Schweißer Werner Struck mit Frl. Inge Mielke am 22. 12. 1961
 E'Schweißer Hans Gawor mit Frl. Hannelore Krom am 22. 12. 1961
 Transportarbeiter Jakob Botter mit Frl. Margarethe Watteroth am
 5. 1. 1962

Geburten

S o h n

Kantinenhilfe Elisabeth Langermann am 23. 9. 1961
 Helfer Franz Hüber am 30. 11. 1961
 Dreher Karoly Györgyi am 3. 12. 1961
 Matrose Rolf Tiezjens am 18. 12. 1961
 Schiffbauer Eberhard Rettig am 19. 12. 1961
 Techn. Zeichnerin Gisela Woldmann am 19. 12. 1961
 Röntgenprüfer Ernst Peters am 21. 12. 1961
 Tischler Peter Jürgens am 22. 12. 1961
 Schiffbauer Martin Jappe am 24. 12. 1961
 M'Schlosser Erwin Ecks am 26. 12. 1961
 Elektriker Werner Hebel am 28. 12. 1961
 Tischler Walter Geerke am 1. 1. 1962

T o c h t e r :

Ing. Christian Bergmann am 9. 11. 1961
 S'Zimmerer Uwe Barby am 11. 12. 1961
 Dreher Gerd Zander am 16. 12. 1961
 Modelltischler Dieter Müller am 16. 12. 1961
 Schlosser Istvan Dudar am 22. 12. 1961
 M'Schlosser Dieter Janssen am 26. 12. 1961

Für die Beweise aufrichtiger Teilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes und Vaters, Friedrich Weymann, sagen wir der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und den Kollegen unseren herzlichsten Dank.
 Luise Weymann und Kinder

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes.
 Frau Else Wellinghausen

Für die Beweise aufrichtiger Teilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes, Jakob Kleer, sage ich allen meinen herzlichsten Dank.
 Alma Kleer

Für Ihre aufrichtige Teilnahme beim Heimgange meines Mannes und die mir gewährte Beihilfe möchte ich Ihnen von ganzem Herzen danken.
 Emmi Hodde

Wir gedenken unserer Toten

Rentner
Friedrich Weymann
 früher Tischler
 gest. am 11. 12. 1961



Rentner
Wilhelm Naujok
 früher Helfer
 gest. am 4. 1. 1962

Schlosser
Adolf Wellinghausen
 gest. am 15. 12. 1961

Reiniger
 gest. am 30. 12. 1961
Georg Köhn



Am 31. Dezember 1961 feierten der frühere Segelmacher César Hühn und seine Frau Gesa das Fest der goldenen Hochzeit.
 Hierzu unsere herzlichsten Glückwünsche!

Für die uns anlässlich unserer goldenen Hochzeit erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sagen wir hiermit der Betriebsleitung und Fräulein Osterhaus sowie allen Kollegen unseren herzlichsten Dank.
 César Hühn und Frau

Die Gratulation seitens der Werft zu meinem 80. Geburtstag war mir eine ganz große Überraschung. Ich danke herzlich dafür.
 Johannes Thiedemann

Herzlichen Dank für die Gratulation zu meinem 80. Geburtstag, über die ich mich sehr gefreut habe.
 Wilhelm Timpe

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums dargebrachten Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und meinen Arbeitskollegen der Schiffbauhalle meinen herzlichsten Dank.
 Johannes Wegner

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichen Dank.
 Henry Meyer

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

Für die mir zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Emil Brandt

Für die mir zu meinem 25jährigen Jubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Egon Zwöck

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich allen Mitarbeitern meinen herzlichsten Dank.
 Paul Oettinger

Möchte hiermit der Direktion und allen beteiligten Kolleginnen und Kollegen vom Reiherstieg und Finkenwerder für erwiesene Aufmerksamkeiten bei meinem Ausscheiden aus den Diensten der Deutsche Werft meinen herzlichsten Dank aussprechen.
 Max Caben

Für die mir zu meinem 25jährigen Jubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen herzlichen Dank.
 Willi Bartels



Das Jahr 1962 hat mit glanzvollen Ereignissen und einem Erfolg begonnen. Der Stapellauf der „Gulf Hansa“ ist weit über die Grenzen der Bundesrepublik hinaus bekanntgeworden. Ihr alle habt den Stapellauf ja selbst erlebt und wißt daher ganz genau, was bei uns los war. Die Übergabe des Schwesterschiffes, der „Gulf Italian“, war ein Erfolg, der hoffentlich unsere Beziehungen zur Gulf Oil Corporation in Pittsburgh noch tiefer gestalten wird. Ihr werdet Euch darauf besinnen, daß die „Gulf Hansa“ das vierte Schiff ist, das wir für die genannte Firma bauen.

Leider werden diese strahlenden Ereignisse etwas überschattet von der Ungewißheit, die über den Tarifverhandlungen liegt. Es wird Euch bekannt sein, daß der bei uns geltende Lohntarif mit Wirkung vom 31. 12. 1961 gekündigt worden ist. Zwischen den Tarifpartnern wird wegen eines neuen Tarifvertrages verhandelt. Die Meinungen gehen soweit auseinander, daß man sich im Augenblick schlecht vorstellen kann, wie eine Einigung aussehen soll. Auf Arbeitgeberseite ist man der Meinung, daß man erst einmal die erneute Arbeitszeitverkürzung verdauen müsse, bevor über Lohnerhöhungen gesprochen werden kann. Demgegenüber steht die Forderung nach einer Verlängerung des Urlaubs und einer Erhöhung der Löhne und Gehälter um 10 %. Ihr wißt genau, daß auf jeden Fall der Schiffbau derartige Mehrkosten nicht ohne Auswirkungen auf die Preise schlucken könnte. Eine Erhöhung der Preise würde aber eine völlige Hilflosigkeit auf dem Weltmarkt bedeuten. Es hat sich allgemein herumgesprochen, daß die Hereinnahme von Schiffbauaufträgen jetzt schon aus den verschiedensten Gründen mehr als schwierig ist. Den Reedern geht es mit Rücksicht auf die Frachtenlage nicht zum besten. Das hat natürlich zur Folge, daß sie einmal Kredite in Anspruch nehmen müssen, und zum anderen darauf angewiesen sind, so billig wie möglich zu bauen. Eine Preiserhöhung müßte sich im übrigen auch auf das Reparaturgeschäft auswirken. Im Reparaturgeschäft haben wir ohnehin erhebliche Schwierigkeiten, weil im Ausland Makler vor dem Anlaufen des Hamburger Hafens gewarnt haben mit Rücksicht darauf, daß das Löschen der Ladungen sonnabends nicht mehr gewährleistet ist.

Die Drohung der IG. Metall in Nordbaden und Württemberg, gegebenenfalls mit einem Streik zum Ziel zu kommen, sowie die Gegenerklärung der Arbeitgeberseite, jederzeit zum Arbeitskampf bereit zu sein, machen die

Situation nicht erfreulicher. Bedauerlicherweise für uns alle spielen sich diese Ereignisse ausgerechnet im Zeitpunkt besonderer politischer Schwierigkeiten ab. Es braucht in diesem Zusammenhang nur auf Berlin und die Deutschlandfrage sowie auf die völlig unklare Lage an den verschiedensten Punkten der Welt verwiesen zu werden. Wir können nur hoffen, daß es den Tarifpartnern gelingt, einen vernünftigen Mittelweg zu finden.

Inzwischen hat der Bundestag den Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der gesetzlichen Unfallversicherung entgegengenommen. Nach Schätzung der Antragsteller, die hinter diesem Gesetzentwurf stehen, würde die Durchsetzung des Entwurfs Mehrausgaben von 248 Millionen D-Mark bedeuten, die die Unternehmen allein zu tragen hätten, weil ja bekanntlich der Arbeitnehmer für die Unfallversicherung keine Beiträge zu zahlen hat.

Diese Situation zwingt uns, in jeder Beziehung sparsam zu sein und zu überlegen, welche Ausgabe vermeidbar ist. Ich kann mir denken, daß jeder von uns ein Interesse daran hat, daß es der Werft gelingt, auch die schwierigsten Situationen zu meistern und daher bereit ist, seinerseits alles zu tun, um sparen zu helfen.

Inzwischen sind wieder einige Wohnungen für Betriebsangehörige vergeben worden. Hoffen wir, daß die neuen Mieter sich in den Wohnungen genauso wohlfühlen wie alle diejenigen, die schon früher eine Werkwohnung bekommen haben.

Die Wohnungen sind, wie Ihr wißt, mit Gemeinschaftsantennen ausgerüstet. Aus den Kreisen der Betriebsangehörigen kam die Anregung, man sollte für das zweite Programm geeignete Antennen errichten. Wir haben daraufhin die einzelnen Mieter befragt. Dabei kam heraus, daß die Mehrheit der Bewohner der Siedlung Ebertallee die Anlage der neuen Antennen nicht wünschte. In Lurup ergab sich eine Mehrheit von 71 % für die Antennen. Dort wird es also jetzt losgehen.

Das wäre es wieder einmal.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabauteermann



1

6

23

2

15

24

3

16

25

4

8

26

5

9

17

27

10

18

28

11

19

12

20

29

13

21

30

14

22

31