



**DEUTSCHE WERFT · WERKZEITUNG 3/62**

# Das Arbeitsprogramm der DW

## Neubauten:

Helgen	Bau-Nr.	Typ	tdw	Auftraggeber	Voraussichtlicher Stapellauf
II	789	MBC	16 300	Klaveness	19. 5. 62
III	788	MBC	16 300	Klaveness	14. 4. 62
V	792	MBC	16 300	Gill-Johannessen	10. 8. 62
VII	796	TBC	23 000 (Umbau)	Northern Ships AGC	29. 5. 62
VIII	787	FM	10 200	Afrika-Linien	15. 5. 62

## Reparaturen vom 23. Januar bis 20. März 1962:

In den letzten Wochen wurden 89 Schiffe ausländischer und deutscher Reedereien teilweise im Hafen und an der Werft repariert. Von diesen 89 Schiffen, von denen 32 dockten, bearbeitete der Betrieb Finkenwerder 23 und der Betrieb Reiherstieg 66.

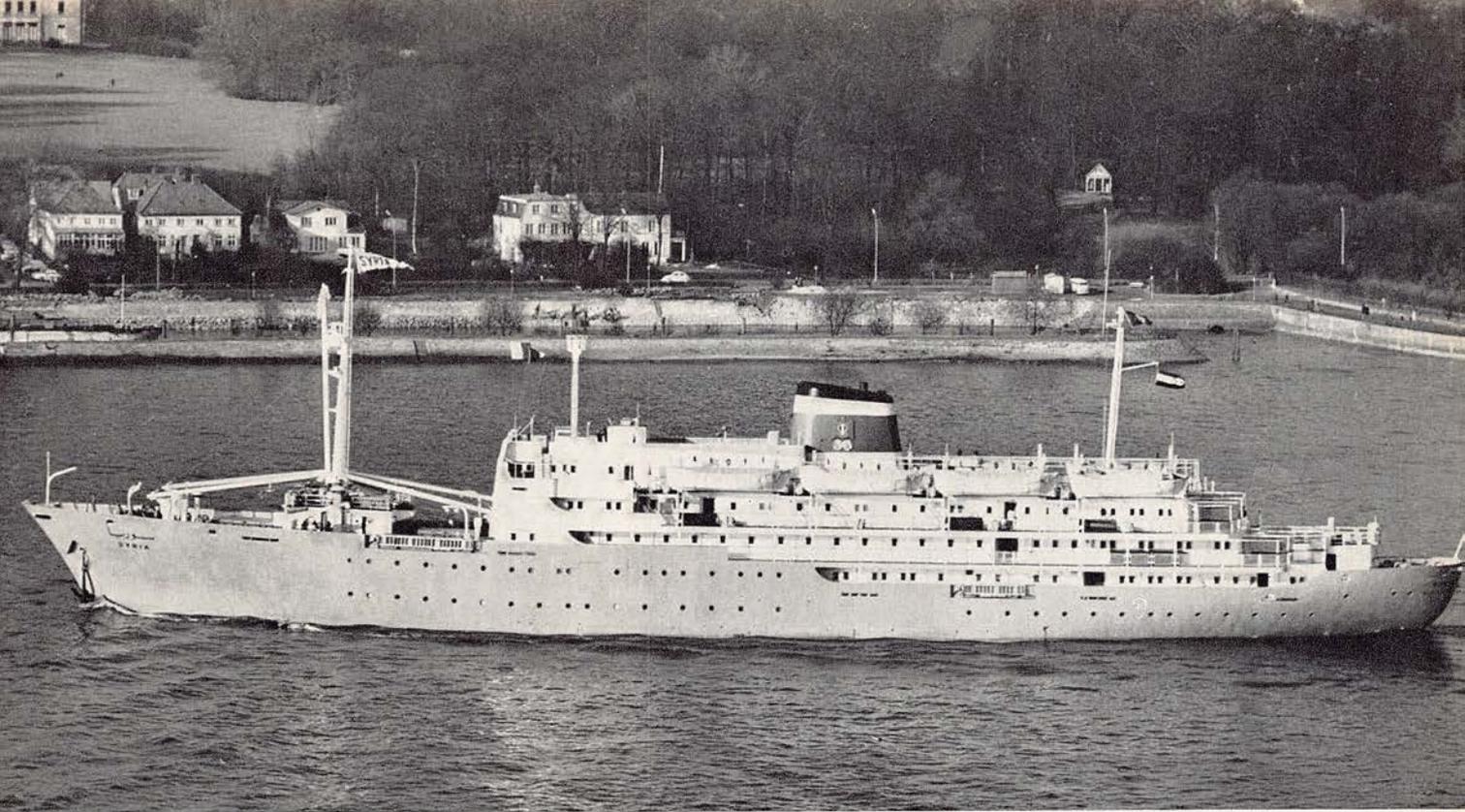
Unter anderen waren es folgende Schiffe:

## Ausländische Reedereien:

<b>Peninsular und Oriental Steam Navigation Co.</b>	TS. „Patonga“	10 071 BRT	schiffbauliche Rep.
<b>Det Bergenske Dampskibsselskab</b>	MS. „Iris“	2 864 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep., Docken.
<b>Moor Line Ltd.</b>	MS. „Glenmoor“	5 577 BRT	maschinenbauliche und Kesselrep.
<b>Gulf und Atlantic Shipping Co.</b>	MS. „El Cafetero“	2 743 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep.
<b>A. I. Langfeld und Co.</b>	MS. „Suninger“	7 547 BRT	maschinenbauliche Rep.
<b>Alva S. S. Co. Ltd.</b>	MS. „Silverstone“	8 826 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep.
<b>Sven Salen</b>	MT. „Seven Stars“	15 724 BRT	maschinenbauliche Rep.
	MS. „Hispaniola“	6 193 BRT	maschinenbauliche Rep.
<b>Zim Israel Navigation Co. Ltd.</b>	MS. „Elat“	15 263 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep.
	MS. „Tamar“	2 372 BRT	Kesselrep.
<b>Polish Ocean Line</b>	MS. „Dzierzynski“	12 636 BRT	maschinenbauliche Schadenrep.
	MS. „Chopin“	6 987 BRT	maschinenbauliche Rep.
	MS. „Emilia Plater“	6 718 BRT	maschinenbauliche Rep.
<b>Den Norske Amerika Linje</b>	MS. „Tyrrifjord“	5 243 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep. Einbau von Weintanks
<b>Brunsgaard, Klösteruds Skibs A/B</b>	MS. „Hermion“	8 801 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep.
<b>Hunting und Son Ltd.</b>	MT. „Teesfield“	12 146 BRT	maschinenbauliche Rep.
	MT. „Sylvafjord“	11 243 BRT	maschinenbauliche Rep.
<b>Lloyd Brasiliero</b>	TS. „Loide Equador“	5 408 BRT	Windenrep.
	MS. „Cabo de Sao Roque“	3 147 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep., Docken.
<b>Thor Dahl</b>	MT. „Thorskog“	11 325 BRT	maschinenbauliche Rep.
	MT. „Thorsvaag“	21 904 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep., Docken.
<b>Shell Tankers</b>	TT. „Pallium“	13 007 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep., Docken.
<b>Wilh. Wilhelmsen</b>	MS. „Talabot“	6 104 BRT	Kesselrep.
<b>P. Meyer</b>	MS. „Havmann“	4 825 BRT	maschinenbauliche Rep.
	MS. „Havskar“	9 380 BRT	maschinenbauliche Rep.
	MS. „Havmoy“	4 998 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep.
	MS. „Havsul“	9 814 BRT	Kesselrep.

## Deutsche Reedereien:

<b>Horn-Linie</b>	MS. „Hornkoog“	3 357 BRT	maschinenbauliche Rep.
	MS. „Hornberg“	4 051 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep.
	MS. „Hornfels“	4 033 BRT	Außenhautschäden, schiffbauliche und maschinenbauliche Rep., Docken.
	MS. „Horndeich“	3 369 BRT	maschinenbauliche Rep.
	MS. „Hornsund“	4 032 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep., Docken.
	MS. „Hornstern“	4 228 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep.
	MS. „Horncap“	2 842 BRT	maschinenbauliche Rep.
	MS. „Hornkoog“	3 357 BRT	maschinenbauliche Rep.
	MS. „Hornbay“	2 840 BRT	maschinenbauliche Rep.
<b>Hamburg-Amerika-Linie</b>	TS. „Essen“	6 766 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep.
	TS. „Heidelberg“	9 185 BRT	Außenhautschäden, Kesselrep.
<b>John T. Essberger</b>	MS. „Ubena“	4 966 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep.
	MT. „Eduard Essberger“	624 BRT	Einbau von Heizschlangen in die Ladetanks.
	MS. „Wadai“	3 514 BRT	maschinenbauliche Rep.
	MS. „Ulanga“	3 914 BRT	schiffbauliche Rep.
	MT. „John Augustus Essberger“	13 221 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep., Garantiarbeiten, Docken.
<b>Deutsche Afrika Linien</b>	MS. „Kalahari“	6 406 BRT	maschinenbauliche Rep.
	MS. „Usambara“	5 166 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep., Docken.
	MS. „Natal“	4 091 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep.
	MS. „Windhuk“	4 024 BRT	schiffbauliche Rep.
<b>F. Laeisz &amp; Co.</b>	MS. „Piraeus“	2 658 BRT	Boden- und Außenhautschäden. Schiffbauliche und maschinenbauliche Rep., Docken.
	MS. „Parthenon“	2 659 BRT	schiffbauliche Rep.
	MS. „Perikles“	2 721 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep., Docken.
	MS. „Proteus“	2 860 BRT	maschinenbauliche Rep.
<b>Bugsier- und Bergungsreederei</b>	MS. „Birkenau“	7 526 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep., Docken
	MS. „Geestemünde“	6 507 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep.
<b>Robert M. Sloman jr.</b>	MS. „Alstertor“	2 460 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep.
<b>Norddeutscher Lloyd</b>	TS. „Havelstein“	6 734 BRT	schiffbauliche Rep.
<b>J. Pickenpack</b>	SS. „Hinrich Hey“	613 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep., Docken.
<b>Rex Bauermann</b>	MT. „Petra“	889 BRT	Außenhautschäden, schiffbauliche und maschinenbauliche Rep., Docken.
<b>Hermann Dauelsberg</b>	MS. „Marivia“	4 090 BRT	Außenhautschäden, schiffbauliche und maschinenbauliche Rep., Docken.
<b>Ernst Russ</b>	MS. „Johannes Russ“	10 270 BRT	Schadenrep., schiffbauliche und maschinenbauliche Rep., Docken.
<b>Nordfriesische Reederei</b>	MS. „Rantum“	2 686 BRT	Boden- und Außenhautschäden, schiffbauliche und maschinenbauliche Rep., Docken.
<b>Rudolf A. Oetker</b>	MT. „Heinrich Christian Oetker“	10 339 BRT	schiffbauliche und maschinenbauliche Rep., Docken.



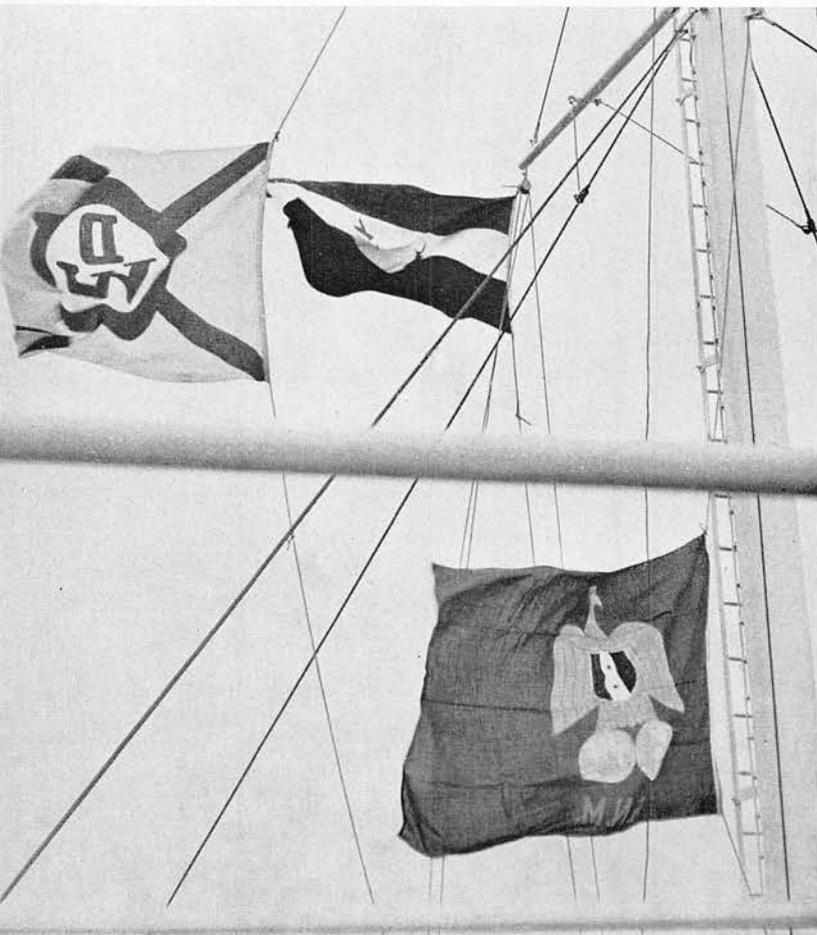
# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

22. Jahrgang · Nr. 3 · 28. März 1962

## Was die letzten Wochen brachten ...

Nach erfolgreicher Probefahrt am 23. Februar wurde das für die United Arab Maritime Company erbaute Fahrgastmotorschiff „Syria“ am 5. März im Freihafen feierlich übergeben. Zwei Tage später lief es planmäßig zu seiner ersten großen Reise aus, die über einige Zwischenhäfen nach Alexandrien und rückkehrend nach Genua führen wird. Viele Hamburger haben es sich nicht nehmen lassen, an dieser Reise nach dem Süden teilzunehmen und sich damit den Hamburger Sommer etwas zu verlängern. Die beiden ersten Klassen waren so gut wie ausverkauft. Die





relativ hohe Zahl der Plätze auf diesem gewiß nicht großen Schiff machte die kritischen Besucher natürlich neugierig, ob man der „Syria“ sein Leben wohl für drei Wochen anvertrauen kann. Aber als sie die hübschen, mit allem Komfort ausgestatteten Kammern sahen, wurde kein Zweifel mehr laut. Zur dritten Klasse ist zu sagen, daß hier einer breiten, nicht begüterten Bevölkerungsschicht Gelegenheit gegeben wird, sich eine Schiffsreise zu leisten, und daß die planmäßigen Reisen später wesentlich kürzer sein werden als die Jungfernreise. Die übereinstimmende Meinung der kritischen Betrachter war, daß es sich hier um ein gut durchdachtes und wohlgelungenes Schiff handelt. Man hätte sich doch eigentlich entschließen sollen . . .

Na, für diese Reise ist es zu spät. Aber vielleicht buchen wir rechtzeitig für die nächste.

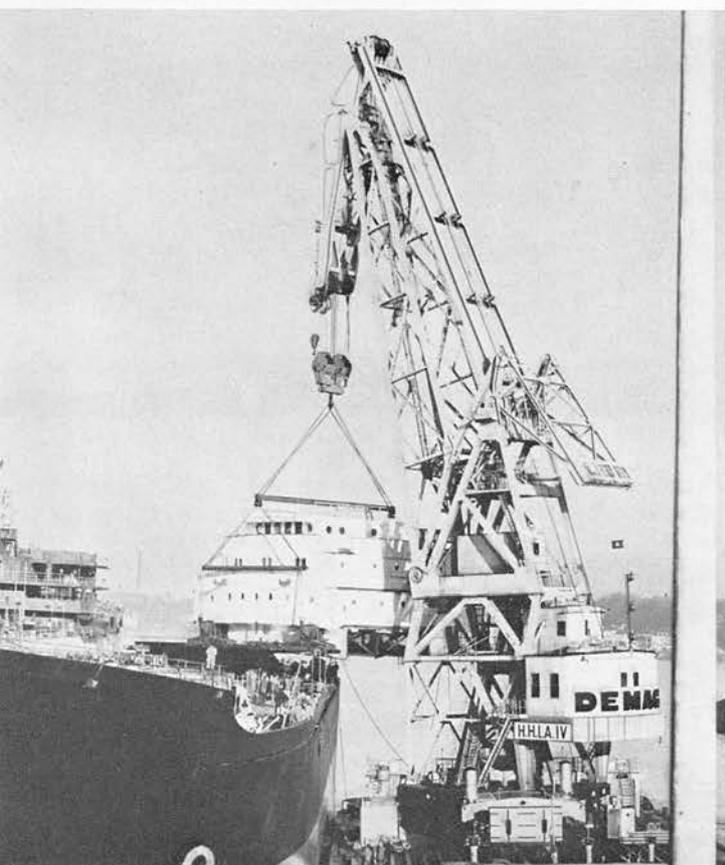
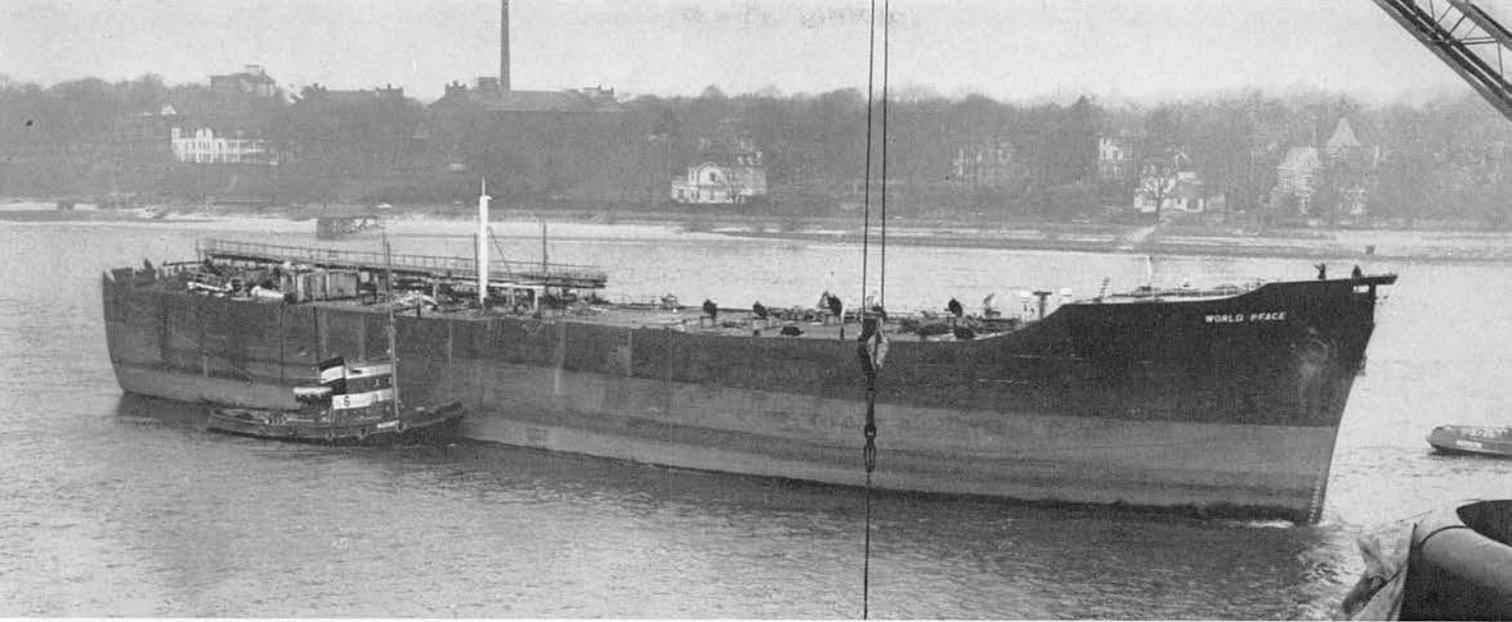
Die Fotos der nächsten Seite zeigen verschiedene Phasen vom Umbau des 18 000-t-Tankers „World Peace“. Wie schon in der vorigen Ausgabe der WZ erwähnt, wird der Tanker in einen Bulk-Carrier umgewandelt, dessen Tragfähigkeit um 30 % höher liegt als bisher (24 000 t gegenüber 18 000 t).

Das Hinterschiff mit Maschinenraum und Wohnräumen für die Besatzung bleibt unverändert, und das Brückenhäus wird ebenfalls wieder verwandt. Es wurde mittels Schwimmkran umgesetzt. Der bisherige Vorschiffsteil wird verschrottet.

Noch in diesem Monat wird das zweite Motor-Fahrgastschiff für die Hamburg-Süd abgeliefert werden. Doch das wird nach Redaktionsschluß sein und wir werden daher erst im nächsten Heft darüber berichten.

**Links: Übergabe des Schiffes und  
Flaggenwechsel auf der „Syria“.**

**Rechte Seite: Das alte und das neue Vorschiff  
der „World Peace“;  
Übersetzen der Kommandobrücke.**



# Entwurf und Konstruktion von Schiffen

## (II) Die Stahlkonstruktion – auch „Eisenschiffbau“ genannt

In der November-Ausgabe 1961 wurde über den Schiffsentwurf berichtet. Daran möchte ich anknüpfen. Die Deutsche Werft baut, wie im obigen Aufsatz dargelegt, sehr unterschiedliche Schiffstypen: Tankschiffe, Stückgutfrachtschiffe, Massengutfrachtschiffe, Kühlschiffe, Passagierschiffe u. a. m. Eines jedoch haben sie alle gemeinsam: Die tragenden Teile des Schiffskörpers mit seinen Aufbauten und Deckshäusern werden aus „Stahl“ gefertigt. Die im Handelsschiffbau — bis auf wenige Ausnahmen — verwendeten Stahlsorten haben im allgemeinen die folgenden Eigenschaften: Die Zug(zerreiß)festigkeit beträgt mindestens  $41 \text{ kg mm}^2$ , die Streckgrenze liegt bei  $25 \text{ kg mm}^2$ .

gen bei sehr niedrigen Temperaturen (minus  $60^\circ \text{ C}$  und darunter) transportieren oder korrosionsbeständige Edelstähle für chemisch aggressive Ladung. Zur Zeit sind Untersuchungen im Gang, ob auch Stähle höherer Festigkeit als  $41 \text{ kg mm}^2$  mit Vorteil verwendet werden können.

### Beanspruchungen des Schiffes

Warum aber brauchen wir diese guten Eigenschaften unseres Baustoffes „Schiffbaustahl“? Dazu müssen wir zunächst feststellen, welchen Belastungen ein Seeschiff ausgesetzt ist. Wir unterscheiden zwei Arten von Beanspruchungen, die einzeln oder auch kombiniert auftreten können:

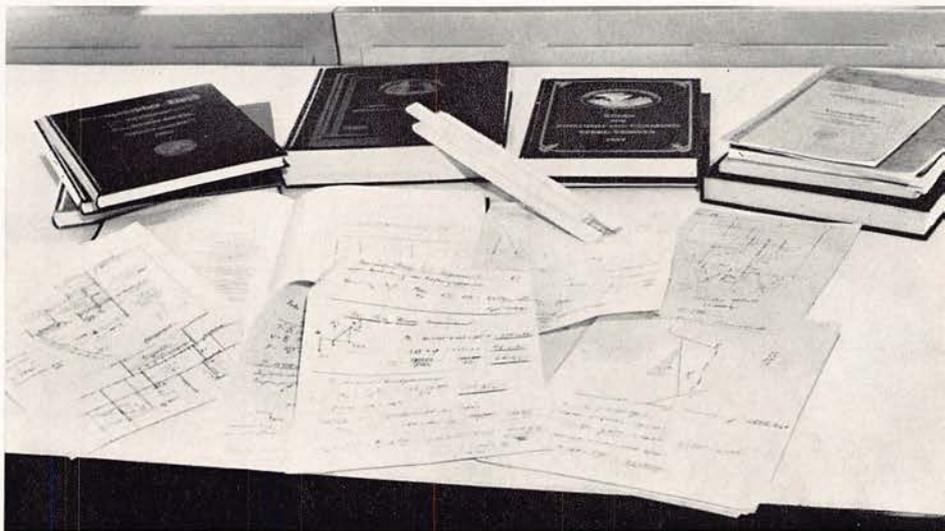
1. Beanspruchungen des Schiffslängsverbandes.
2. Örtliche Beanspruchungen der Bauteile durch Wasserdruck, Ladung, Maschinengewichte, Ladegeschirr, Boots Davits usw.

Zu 1: Ein Schiff kann als schwimmender langer Kasten betrachtet werden. Belastet wird der Schiffskörper durch nach unten wirkende Gewichte. Dies sind im wesentlichen: Eigengewichte, Ladung, Brennstoff. Dem wirkt der Auftrieb nach oben entgegen. Nun ist es so, daß die Auftriebskräfte leider nicht immer dort angreifen, wo die Gewichte lasten, sondern sie entsprechen der jeweils vorwiegenden, örtlichen Verdrängung des Schiffskörpers. Hierdurch ergeben sich Biegebeanspruchungen für den Kasten Schiffskörper. Der stählerne Schiffskörper muß deshalb so gebaut werden, daß er diesen Biege-



Abb. 1 u. 2: Das Schiffbaubüro, Abteilung Stahlkonstruktion

Streckgrenze bedeutet: Belastungen oberhalb dieser Grenze erzeugen „Streckungen“, d. h. plastische, bleibende Verformungen. Außer der Festigkeit muß der Schiffbaustahl noch bestimmte andere Eigenschaften aufweisen. Hierzu siehe Tabelle Abb. 3. Die fünf mit A, B, C, D und E bezeichneten Gütegrade unterscheiden sich nicht in ihrer Festigkeit, sondern im wesentlichen in ihrer Zähigkeit und damit in ihrer Schweißbarkeit. Dies ist bei geschweißten Bauwerken — unsere Schiffe werden fast alle vollständig geschweißt — sehr wichtig, weil eine gute Schweißverbindung der einzelnen Bauteile die Voraussetzung eines bruchsicheren Schiffskörpers ist. Mit der Blechdicke steigen die zulässigen Belastungen; dementsprechend sind die Gütegrade zu wählen. Die Güte des Stahls wird durch große Buchstaben in alphabetischer Reihenfolge ausgedrückt; Grad E ist Stahl höchster Güte und liegt im Preis am höchsten. Abb. 3 zeigt an einem Querschnitt durch ein 47 000-t-Tankschiff die Anwendung von Stahl verschiedener Gütegrade. Neben den normalen Schiffbaustählen werden auch Sonderstähle verwendet, wie beispielsweise „Kaltzäh“ Spezialstähle für Schiffe, die Flüssiggasladun-



beanspruchungen standhält. Wie kann das geschehen? Zunächst müssen die Belastungen möglichst genau bekannt sein. Es hilft also nichts, hier muß gerechnet werden. Und zwar geht man von folgenden Annahmen aus: Die Gewichte, d. h. Kräfte, die nach unten wirken und ihre Verteilung im Schiff ergeben sich aus dem Entwurf. Die Verteilung der Auftriebskräfte ergibt sich aus der nach Geschwindigkeit und erforderlicher Stabilität festgelegten Schiffsform; sie wird errechnet für das auf einem Wellen-

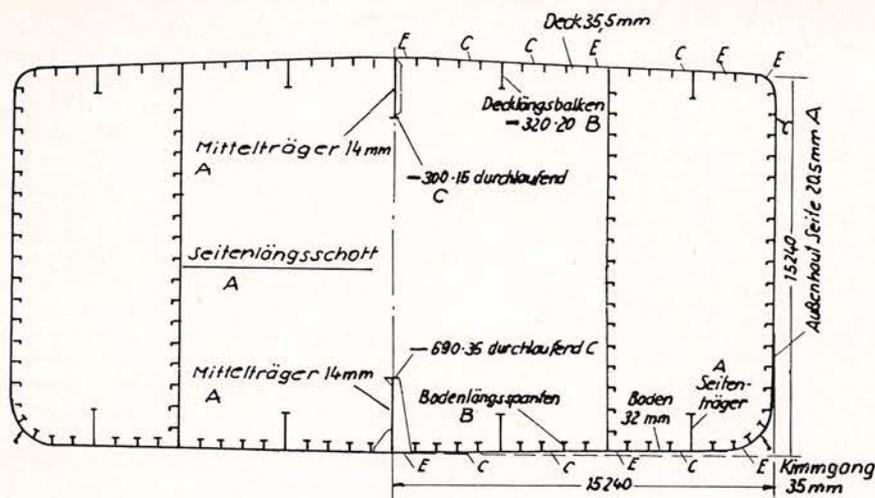


Abb. 3: Stahlgütegrade im Schiffskörper

### Gütegrade für Schiffbaustahl

Gütegrad	A		B		C		D	E
Verwendungsbereich	für Bauteile ≤ 12,5 mm Dicke.   > 12,5 mm Dicke.		soweit Gütegrad A nicht ausreicht					
Art der Herstellung	im Siemens-Martin- oder Elektro-Ofen oder nach einer entsprechend den jeweiligen Bauvorschriften zugelassenen Herstellungsart							
Desoxydation	keine Vorschrift	beruhigt oder halbberuhigt	beruhigt oder halbberuhigt		voll beruhigt, Feinkornschmelzung (Aluminiumbehandlung)	alle Desoxydationsverfahren jedoch nicht unberuhigt		voll beruhigt, Feinkornschmelzung (Aluminiumbehandlung)
Chemische Zusammensetzung Kohlenstoff Mangan Silizium Schwefel Phosphor	0,05% max. 0,05% max.	2,5 × C% min. 0,05% max. 0,05% max.	beruhigt 0,21% max. 0,60% max. 0,15% max. 0,05% max. 0,05% max.	halbberuhigt 0,21% max. 0,80% min. — 0,05% max. 0,05% max.	0,23% max. 0,60% bis 1,40% 0,15% bis 0,30% 0,05% max. 0,05% max.	0,21% max. 0,60% bis 1,40% 0,35% max. 0,05% max. 0,05% max.	0,18% max. 0,70% bis 1,50% 0,10% bis 0,35% 0,05% max. 0,05% max.	Kohlenstoffgehalt + 1/3 Mangangehalt darf nicht größer sein als 0,40%
Kerbschlagbiegeversuch Temperatur Schlagarbeit					bei Blechdicken über 35 mm 0° C mind. 6 kpm/cm <sup>2</sup>	0 °C mindestens 6 kpm/cm <sup>2</sup>	— 10 °C 8 kpm/cm <sup>2</sup> (jede Platte prüfen)	
Wärmebehandlung					normalgeglüht			normalgeglüht

berg oder in einem Wellental schwimmende Schiff. Siehe Abb. 4 und 5. Weiter wird angenommen, daß Schiffslänge und Wellenlänge gleich groß sind. Die Wellenhöhe wird je nach Schiffstyp verschieden bestimmt und beträgt ungefähr  $\frac{1}{20}$  der Länge, d. h. bei einem 200 m langen Schiff 10 m. Diese Annahme ergibt die ungünstigsten, d. h. die gefährlichsten Verhältnisse, die für die Bemessung der Materialstärken beim Bau des Schiffes zugrunde zu legen sind. Die Berechnungen gestalten sich recht umfangreich, da sie bei ein und demselben Schiff für die verschiedensten Beladungszustände durchgeführt werden müssen. Sie werden heute vielfach von elektronischen Rechenmaschinen erledigt.

Hat man die Beanspruchungen ermittelt, kann man daran gehen, die Längsverbände im einzelnen festzulegen. Dies sind bei dem in Abb. 9 dargestellten 47 000-t-Tankschiff: Schiffsbodenbeplattung (1), Bodenlängsspannen (2), Seitenlängsträger (3) und Mittelträger (4) bilden die sogenannte untere Gurtung des Längsverbandes.

Deckbeplattung (5), Decklängsbalken (6), Seitenlängsträger und Mittelträger (8) bilden die obere Gurtung.

Durch die Längsbiegung des Schiffes werden in diesen Gurtungen hauptsächlich Zug- oder Druckspannungen erzeugt. Bei hohen Zugspannungen sind alle Bauteile von schroffen Querschnittänderungen und Kerben freizuhalten.

Abb. 6 zeigt hierzu einen Decksausschnitt für eine Öltankluke. So ein Ausschnitt verursacht immer eine Störung der gleichmäßigen Spannungsverteilung, die man als „Spannungsfluß“ auffaßt. Damit die Spannungserhöhung nicht zu den gefürchteten Risse erzeugenden „Spannungsspitzen“ ausartet, müssen alle Übergänge „stetig“ ausgebildet werden. Aus diesem Grund erhielt der gezeigte Ausschnitt Ellipsenform mit sauber geplätteten Kanten. Überhaupt hat bei der — wegen ihrer großen Vorteile heute konsequent angewendeten — Schweißbauweise die sorgfältige Durchbildung und gute Werkstattausführung jedes einzelnen Bauelements eine viel größere Bedeutung als bei der früheren Nietbauweise, wo man sich immerhin auf eine gewisse „spannungsisolierende“ Wirkung der Nietung verlassen konnte. Abb. 7 zeigt am Bauelement „Deckstringerecke“ (22) diesen Unterschied recht deutlich. Bei hohen Druckbeanspruchungen müssen die Konstruktionsteile gegebenenfalls rechnerisch auf Knick- und Beulgefahr untersucht und dann entsprechend ausgesteift werden. Außenhautseitenbeplattung (9) mit Seitenlängsspannen (10) und Seitenlängsschott (11) mit Längsversteifungen (12) bilden die sogenannten Stege des Kastenträgers. Aus der Längsbiegung haben sie hauptsächlich Schubbeanspruchungen aufzunehmen.

Die in den Gurtungen durch die Längsbiegung in Seegang

Bewegung eines Schiffskörpers im Seegang

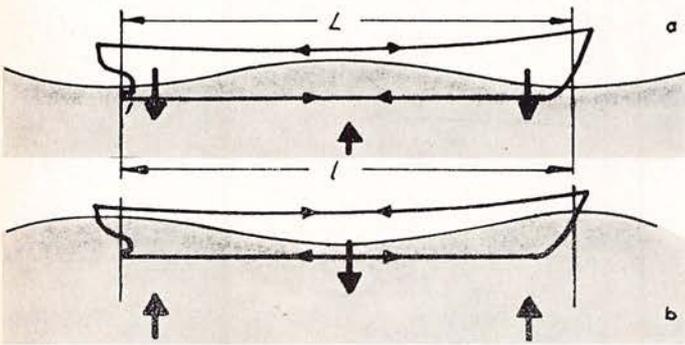


Abb. 4: Durchbiegung eines Schiffes auf dem Wellenberg (a) und im Wellental (b)

hervorgerufenen Spannungen dürfen eine Grenze von etwa  $15 \text{ kg/mm}^2$  nicht überschreiten, das sind 60% der Streckgrenze des Schiffbaustahls. Die verhältnismäßig große rechnerische Sicherheit ist erforderlich weil zu den Hauptbeanspruchungen der Längsverbände örtliche Beanspruchungen hinzukommen (verursacht zum Beispiel durch den lokalen Wasserdruck), und eine gewisse Reserve vorhanden sein muß für Querschnittsminderungen durch Abrostung. Es stecken auch noch einige bis heute nicht restlos erforschte Unbekannte in der Rechnung. Kurzum, die oben angegebene rechnerische Sicherheitsgrenze darf erfahrungsgemäß nicht überschritten werden. Die größte Durchbiegung beträgt bei einem 200 m langen Schiff etwa 35 cm.

Zu 2: Außer den Hauptlängsverbänden gibt es in der Schiffskonstruktion eine ganze Reihe anderer wichtiger Bauteile. Einige davon sollen an Hand von Abb. 3 ebenfalls kurz beschrieben werden. Doppelboden (13): Die zwischen Tankdecke und Schiffsboden gebildeten Zellen dienen der Aufnahme von flüssigen Vorräten wie Wasser, Schmieröl, Treiböl usw. Der Doppelboden muß also ent-

sprechend druckfest ausgebildet werden. Außerdem hat der Doppelboden in diesem Beispiel die durch die Maschinenanlage über das Fundament (14) eingeleiteten Kräfte auf den Schiffskörper zu übertragen. Das Gewicht der Hauptmaschinenanlage beträgt bei diesem Schiff etwa 300 t, dazu kommt der über die Schraubenwelle eingeleitete Propellerschub von etwa 170 t. Dabei muß bedacht werden, daß das Maschinengewicht wie alle Massen durch die Bewegung des Schiffes im Seegang hin und her beschleunigt wird. Diese „dynamischen“ Kräfte können ein Vielfaches des statischen Gewichtes ausmachen und selbst unter Berücksichtigung dieser Belastungen dürfen wegen der Empfindlichkeit der Maschinenanlage nur sehr geringe elastische Formänderungen auftreten; zur Förderung nach ausreichender Festigkeit kommt hier also die Forderung nach hoher Steifigkeit hinzu. Die erforderliche Festigkeit und Steifigkeit erhält der Doppelboden durch einen Trägerrost, bestehend aus Bodenwrangen (15) und Längsträgern (16).

Beim obigen Schiff ist bei Hartruderlage ( $35^\circ$ ) und voller Geschwindigkeit (17 kn) ein Ruderdruck von etwa 200 t vom Ruder (17) über den Hinterstevan (18) auf das Schiff zu übertragen. Die Zwischendecks (19) sind entsprechend den dort aufgestellten Hilfsmaschinen zu bemessen. Querschotte (20) müssen so bemessen sein, daß sie dem Druck standhalten der entsteht, wenn ein Raum vollständig gefüllt und der benachbarte leer ist. Hilfsmaschinenfundamente (21): Auf einem großen Schiff finden wir für die Maschinenanlage bis zu etwa 200 meist verschiedene Fundamente. Die wichtigsten Gesichtspunkte sind hier Standfestigkeit, Steifigkeit, Vibrationsdämpfung und Zugänglichkeit. Hierzu als Beispiel Abbildung 10.

**Vorschriften**

Nun können wir, das muß endlich gesagt werden, nicht einfach darauf loskonstruieren wie es uns gefällt, denn wir sind an viele Vorschriften gebunden; die wichtigsten davon sind für die Stahlkonstruktion die Klassifikationsvorschriften. Die Klassifikationsgesellschaften sind Behörden, die den Bau von Schiffen im Interesse der Reedereien und Versicherungsgesellschaften beaufsichtigen; sie

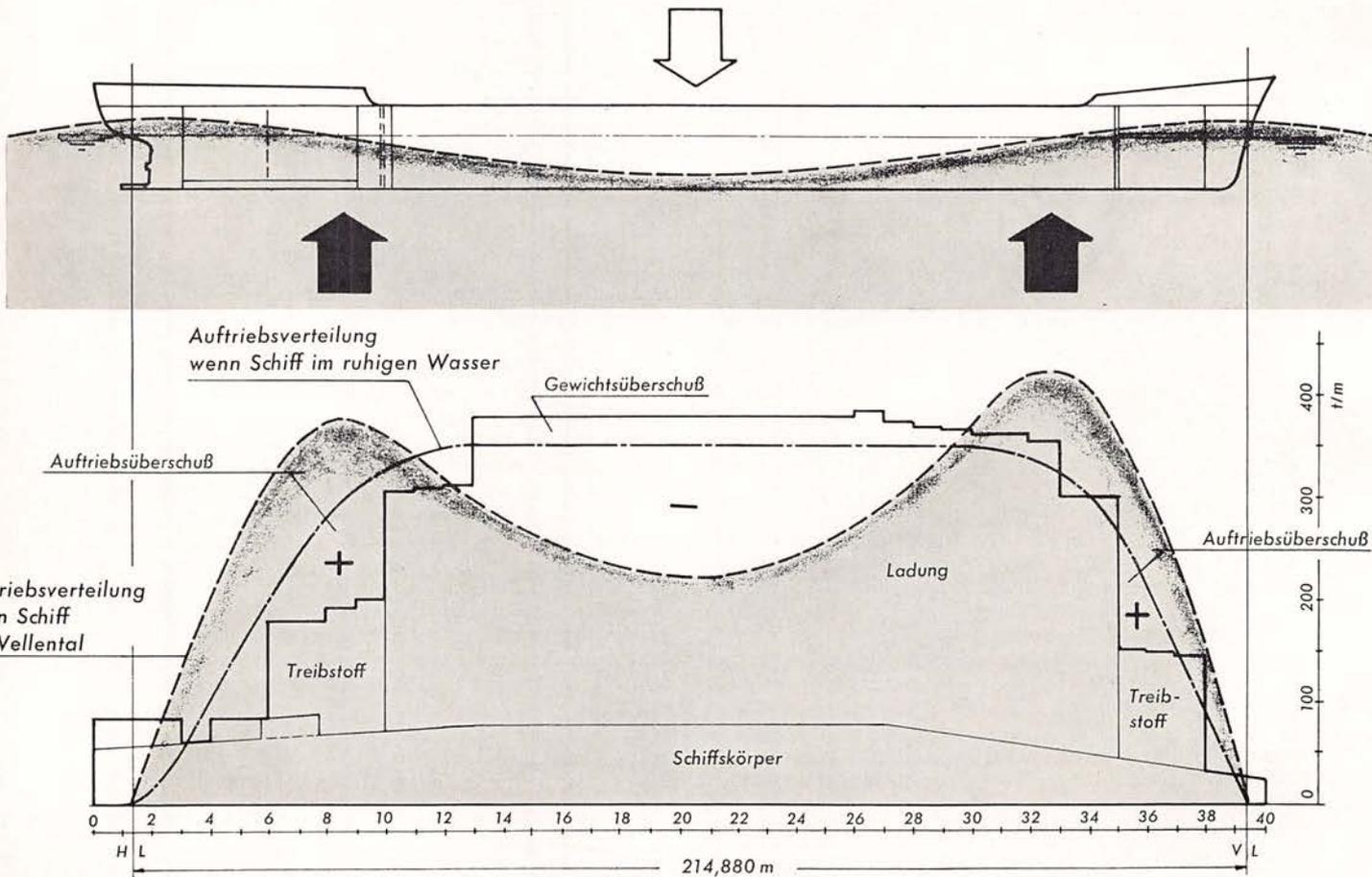


Abb. 5: Biegebeanspruchung des Schiffslängsverbandes

bilden also eine Art Baupolizei für Schiffe. Ihre Vorstellungen darüber wie Schiffe zu bauen sind, haben sie in ihren Bauvorschriften in Buchform niedergelegt. Schließt die Werft mit einer Reederei einen Schiffs-Bauvertrag ab, so wird in diesem Vertrag unter anderem vereinbart, welche „Klasse“ dieses Schiff erhalten soll. Je nach Schiffstyp und Fahrbereich kennen wir verschiedene Klassen. Die auf der DW zu bauenden Schiffe erhalten in der Regel die höchste Klasse. Wir haben es in der Hauptsache mit folgenden Klassifikationsgesellschaften zu tun: Germanischer Lloyd (Deutschland), Lloyd's Register of Shipping (Großbritannien), American Bureau of Shipping (U. S. A.), Det Norske Veritas (Norwegen). Die höchste Klasse des Germanischen Lloyd z. B. hat die Bezeichnung 100 AH4. Das bedeutet im wesentlichen, das betreffende Schiff ist als 100%iges Seeschiff gebaut und muß alle vier Jahre zur Bestätigung dieser höchsten Klasse einer gründlichen Inspektion durch den G. L. unterzogen werden. Die entsprechend unseren obigen Überlegungen festgelegten Verbände und Bauteile werden zunächst in einigen Hauptkonstruktionszeichnungen dargestellt. Diese werden dann der jeweiligen Klassifikationsgesellschaft und übrigens z. T. auch den Reedereien zur Genehmigung eingereicht, meistens folgende:

1. „Hauptspantzeichnung“

(Siehe Abb. 2 und 3 des Aufsatzes im Novemberheft 1961). In dieser Zeichnung werden die wichtigsten Querschnitte etwa auf halber Schiffslänge dargestellt.

2. „Eisenlängsschnitt“

Dieser Plan zeigt einen Längsschnitt durch den Schiffskörper und die wesentlichen Längsschiffbauteile.

3. „Querschnitte“

Einige wichtige Querschnitte des Vor- und Hinterschiffes müssen ebenfalls der Klassifikationsgesellschaft eingereicht werden.

4. „Außenhautabwicklung“

Die Plattendicken der Außenhaut und der Verlauf ihrer Stöße und Nähte werden hier gezeigt.

5. „Montage- und Schweißfolgeplan“

Einige Klassifikationsgesellschaften verlangen vor Baubeginn die Vorlage dieses Plans.

Eine ganze Reihe von wichtigen Einzelkonstruktionen müssen zur Genehmigung eingereicht werden, so z. B. Zeichnungen für Hintersteven, Ruder, Hauptmaschinenfundament, Deckshäuser, Schotte, Luken usw.

Ich möchte erwähnen, daß die Auffassungen der Klassifikationsgesellschaften mit unseren nicht immer auf Anhieb übereinstimmen. Das kommt daher, daß auch sehr ausführliche Vorschriften unterschiedlich ausgelegt werden können. Außerdem sind die Vorschriften, wenn sie auch laufend ergänzt werden, manchmal bei Drucklegung zum Teil schon wieder veraltet infolge des raschen Fortschreitens der Technik. Starke Impulse kommen natürlich besonders von seiten der Werft, da gerade wir interessiert sind ständig die neuesten Erkenntnisse, Verfahren usw. auszuwerten um letzten Endes die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen, d. h. Aufwand und Nutzen in ein immer besseres Verhältnis zueinander zu bringen und damit konkurrenzfähig zu bleiben.

Im Lauf der Jahre hat sich jedoch eine sehr gute Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen der Klassifikationsgesellschaften herausgebildet, so daß es immer gelingt, zu vernünftigen Lösungen zu kommen. Außer den Klassifikationsvorschriften müssen beim Konstruieren eines Schiffes noch eine Reihe anderer Vorschriften und Gesetze beachtet werden, auf deren Aufzählung im einzelnen ich hier verzichten möchte. In weiteren Fortsetzungen werden Sie darüber sicherlich noch mehr erfahren.

**Montage- und Kollieinteilung**

Gleichzeitig mit den Berechnungs- und Konstruktionsarbeiten zur Festlegung der Schiffsverbände müssen Überlegungen angestellt werden, wie so ein Schiff montiert werden soll, denn schließlich bringt uns das alles, solange es nur auf dem Papier steht, noch nichts ein. Je nach

Schiffsgröße wird der Hellingplatz festgelegt, auf dem das Schiff gebaut werden soll. Große Schiffe legen wir nach Möglichkeit auf unsere neue Großhelling. Dort stehen zwei Kräne mit einer Tragkraft von je 60 t zur Verfügung und zwei mit je 25 t. Auf den alten Hellingungen können Lasten bis zu 37 t gehoben werden. Man kann das Bauwerk Schiff nun natürlich nicht beliebig in 60-t oder 37-t-Stücke zerlegen, obwohl die Schweißtechnik im Gegensatz zur früher angewandten Niettechnik uns in dieser Beziehung weitgehende Freizügigkeit gebracht hat.

Abb. 8 zeigt die „Kollieinteilung“ eines Trockenfrachtschiffes. Bei uns hat sich der Ausdruck „Kolli“ für eine in der Vormontage zusammengebaute Sektion eingebürgert. Die Kolli erhalten Benennungen nach einem System, das

Abb. 6: Verlauf der Spannungslinien bei einer Öffnung für eine Öltankluke

a: günstige, ellipsenförmige Öffnung  
b: ungünstige, eckige Öffnung (schräge Querschnittsänderung)

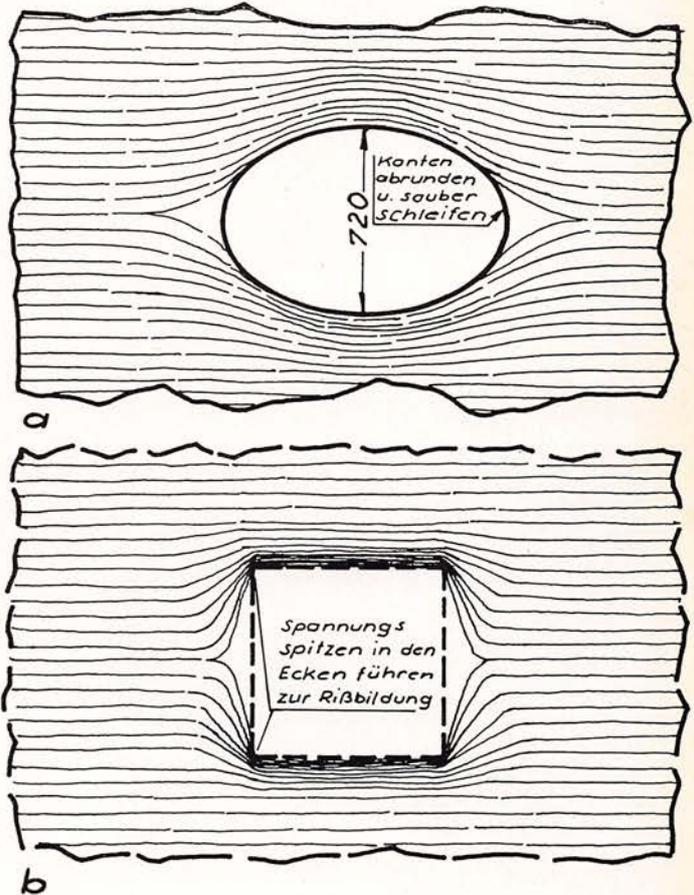
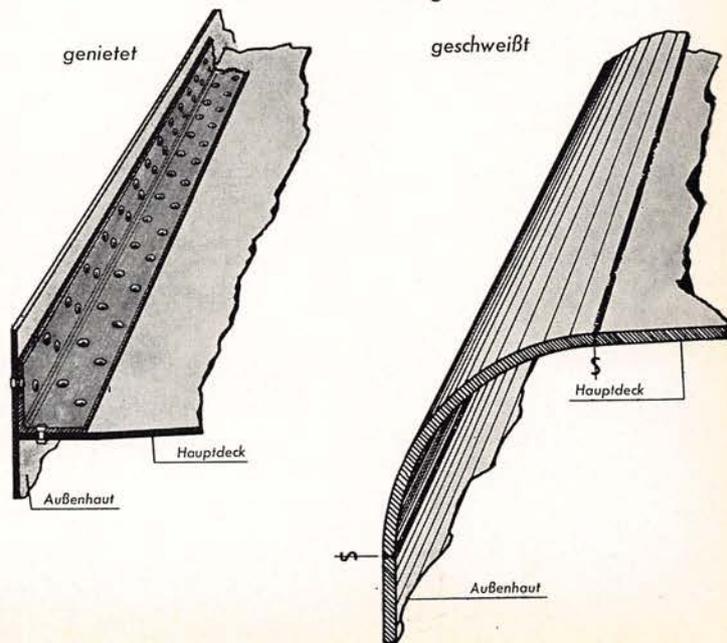


Abb. 7: Deckstringerecke



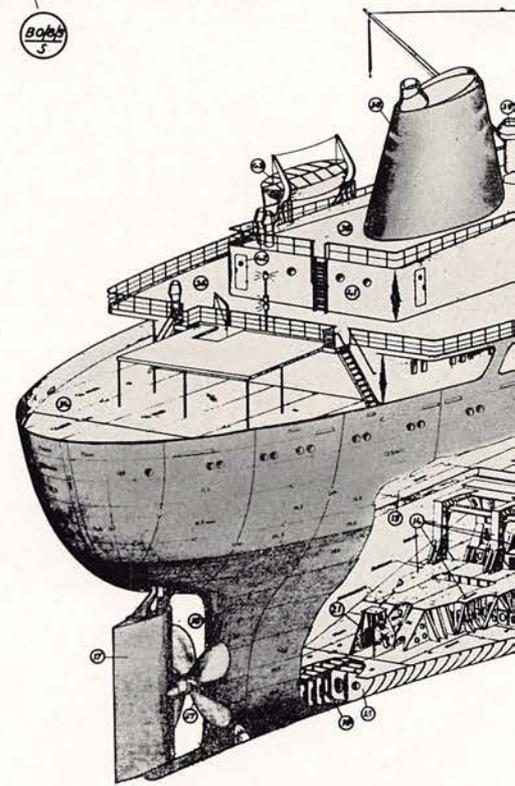
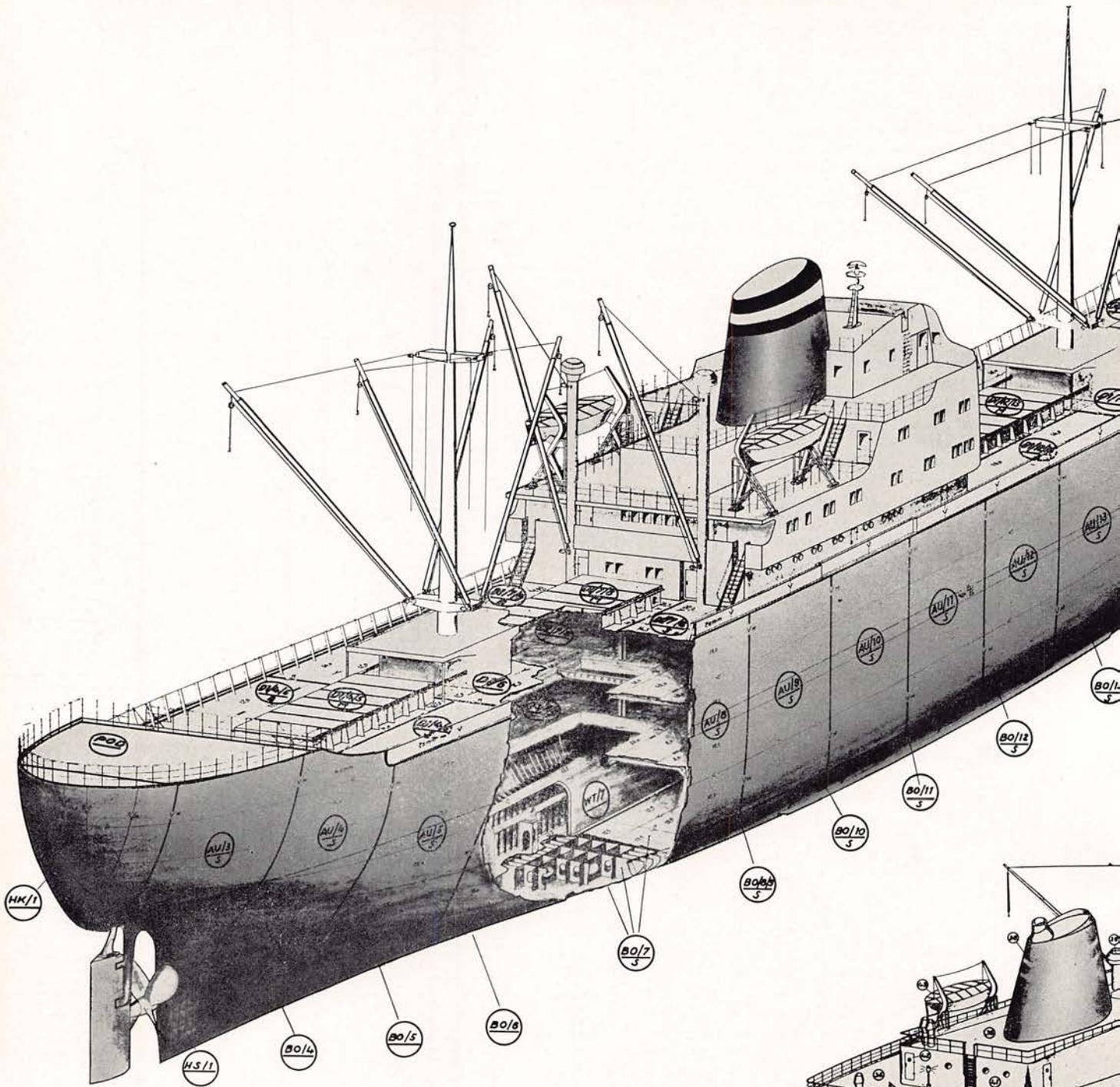


Abbildung 9:  
47 000 - t-Tankschiff  
mit Einteilungserklärung

Länge über alles	226,46 m
Länge zwischen den Loten	214,88 m
Breite auf den Spanten	30,48 m
Seitenhöhe bis Hauptdeck	15,24 m
Tiefgang	11,30 m
Tragfähigkeit	45 500 Tonnen
Geschwindigkeit	17 Knoten
Leistung der Antriebssturbine	19 000 PS
Gewicht der Stahlkonstruktion	10 400 Tonnen
Vermessung	29 790 BRT

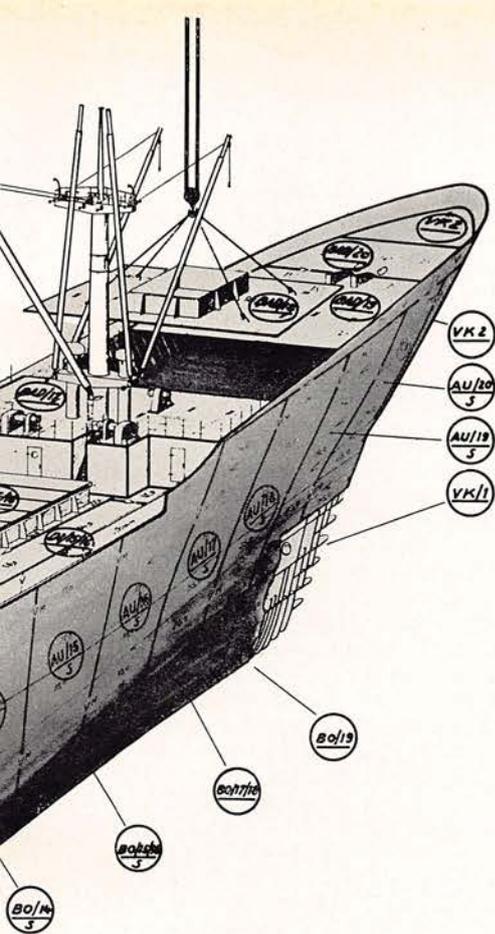
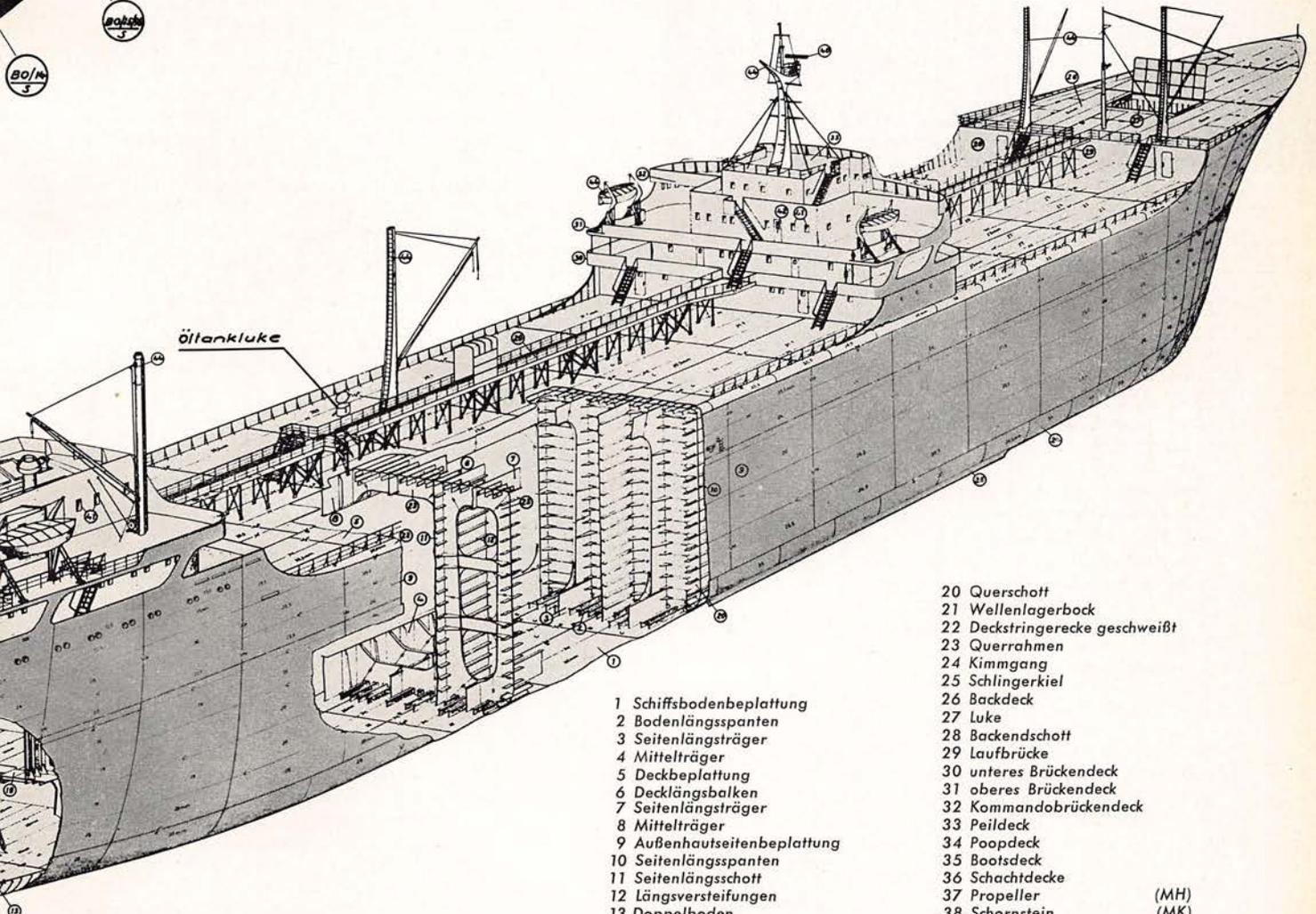


Abbildung 8:  
Kollunterteilung  
eines Frachtschiffes

ABKÜRZUNGEN FÜR  
KOLLIBEZEICHNUNGEN:

AU	-	Außenhaut
BOD	-	Boden
BAD	-	Backdeck
D 1	-	1. Deck
D 2	-	2. Deck
D 3	-	3. Deck
HK	-	Heckkoll
HS	-	Hinterstev
POD	-	Poopdeck
VK	-	Vorschiffskoll
WT	-	Wellentunnel
B	-	Backbord
M	-	Mitte
S	-	Steuerbord



- 1 Schiffsbodenbeplattung
- 2 Bodenlängsspannen
- 3 Seitenlängsträger
- 4 Mittelträger
- 5 Deckbeplattung
- 6 Decklängsbalken
- 7 Seitenlängsträger
- 8 Mittelträger
- 9 Außenhautseitenbeplattung
- 10 Seitenlängsspannen
- 11 Seitenlängsschott
- 12 Längsversteifungen
- 13 Doppelboden
- 14 Turbinen und Getriebefundament
- 15 Bodenwrangen
- 16 Längsträger
- 17 Ruder
- 18 Hinterstev
- 19 Zwischendeck

- 20 Querschott
- 21 Wellenlagerbock
- 22 Deckstringerecke geschweiß
- 23 Querrahmen
- 24 Kimmgang
- 25 Schlingerkiel
- 26 Backdeck
- 27 Luke
- 28 Backendschott
- 29 Laufbrücke
- 30 unteres Brückendeck
- 31 oberes Brückendeck
- 32 Kommandobrückendeck
- 33 Peildeck
- 34 Poopdeck
- 35 Bootsdeck
- 36 Schachtdecke
- 37 Propeller (MH)
- 38 Schornstein (MK)
- 39 Maschinenraumlüftung (MR)
- 40 Radargerät (MRE)
- 41 Fenster (SU I)
- 42 Türen (SU I)
- 43 Rettungsboote (SU II)
- 44 Masten (SU II)

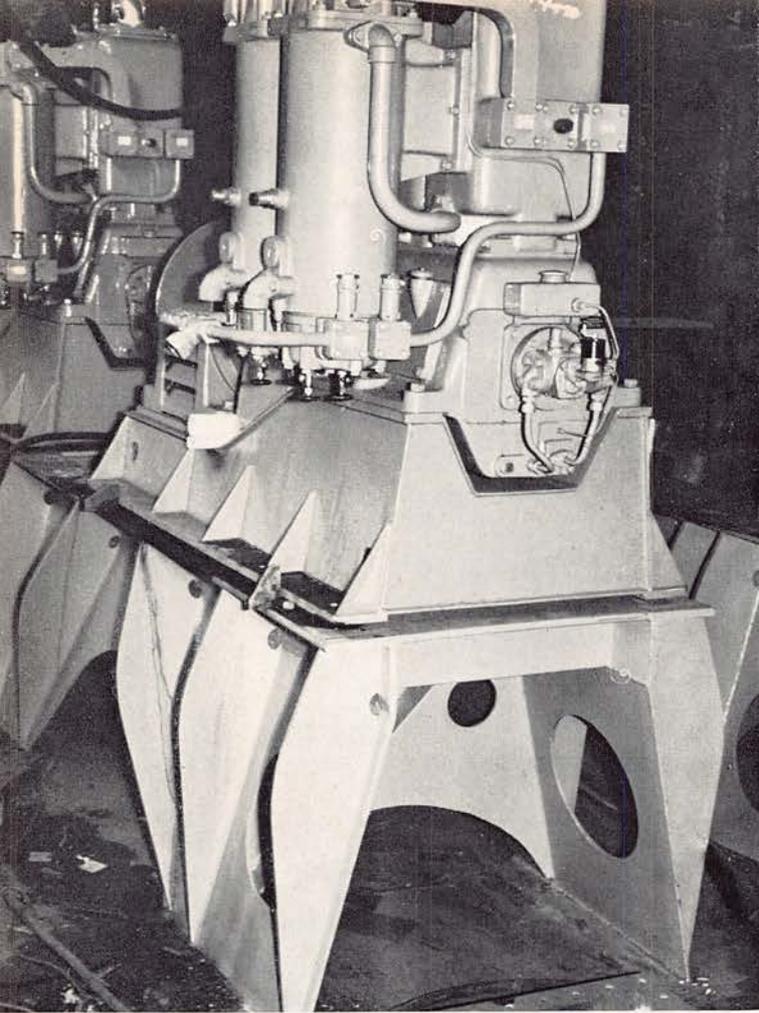


Abb.10: Fundament mit 2 Zylinder-Elektro-Anfahrluft-Kompressor 93 PS bei  $n = 950$  U/min etwa 2500 kg

mit wenigen Buchstaben und Zahlen ein Kolli bezüglich Art und Lage bezeichnet. AU 10/S bedeutet **Au**ßenhautkolli in „Scheibe 10“ (vom achteren Ende des Schiffes gezählt) auf Steuerbordseite.

Die Montagestöße und -nähte werden so angeordnet, daß sich ein glatter und einfacher Zusammenbau ergibt. Freilich müssen die Schweißverbindungen so liegen, daß beim Schweißen und den dabei eintretenden Schrumpfungen keine unzulässig hohen Spannungen entstehen. Der Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit darf auch hier nicht vergessen werden. Es ist durchaus nicht gleich, ob wir eine Konstruktion aus wenigen großen Blechen zusammensetzen oder aus vielen kleinen. Mit Zunehmen der Blechtafelgrößen steigen nämlich die Einkaufskosten für das Material. Verwenden wir jedoch kleinere Blechformate, so erhalten wir mehr Schweißnähte und die kosten ja schließlich auch Geld. Ähnliches gilt für die Auswahl der Profile. Unter Berücksichtigung auch dieser Tatsachen muß die optimale Lösung gefunden werden.

### Materialbeschaffung

Sind wir soweit gekommen, dann müssen wir uns der Frage der Materialbeschaffung zuwenden. Dazu sind Materialauszüge aufzustellen. Bevor wir jedoch daran gehen, muß eine Aufteilung der ganzen Konstruktion in Werkstattzeichnungen vorgenommen werden. Die Werkstattzeichnungen sollen alle Angaben für die Anfertigung der einzelnen Bauteile und ihrer Zusammenstellung zu Kolli einschließlich Angaben über die Schweißung, Nietung usw. enthalten. Für die Stahlkonstruktion eines Schiffes werden bei uns etwa 80 Werkstattzeichnungen angefertigt. Auf einer Zeichnung sind jeweils alle Teile für einen Bauabschnitt dargestellt. Sehr schön wäre es, wenn die Werkstattzeichnungen fertiggestellt und danach das nötige Material bestellt werden könnte. Dazu ist jedoch meistens nicht genügend Zeit vorhanden. Die Werkstattzeichnungen werden daher zunächst soweit wie möglich roh skiz-

ziert und danach wird dann das zum Bau nötige Material, geordnet nach Blechen und Walzprofilen in Listen, sogenannten Bestellkladden, zusammengestellt. Das Material muß rechtzeitig zum Baubeginn des jeweiligen Bauabschnittes eines Schiffes auf der Werft sein und daher so rechtzeitig bestellt werden, daß dem Walzwerk genügend Zeit zur Herstellung und Anlieferung bleibt. Um die dabei auftretenden Terminalschwierigkeiten zu vermeiden, ist öfter der Gedanke aufgetaucht, die Formate der Bleche zu vereinheitlichen. Dann könnte man auf der Werft einen dem normalen, laufenden Verbrauch entsprechenden Vorrat anlegen und brauchte diesen nur ständig zu ergänzen. Unser Bauprogramm enthält jedoch so sehr voneinander verschiedene Schiffe, mit derart unterschiedlichen Bauteilabmessungen, daß dies Verfahren für uns leider nicht in Frage kommt. Die Walzwerke sind nicht bereit, auch bei großen Stückzahlen gleicher Bleche Preisvorteile einzuräumen. Dies wäre nämlich eine Voraussetzung für Einheitsplatten, denn der Verschnitt wäre größer als bei den Plattenformaten, die jetzt für uns „nach Maß“ angefertigt werden. Doch nun zurück zur eigentlichen Materialbeschaffung. Wir haben gesehen, daß entsprechend der Baufolge zeichnungsweise sogenannte Bestellkladden aufgestellt werden. Diese enthalten alle für die Beschaffung nötigen Angaben über Anzahl, Abmessung und Materialgütegrade sowie den Hinweis, welche Klassifikationsgesellschaft das Material testen soll. Es darf nämlich nur Material eingebaut werden, welches von der zuständigen Klassifikationsgesellschaft an Hand von Zerreiß-Biege- und Kerbschlagtesten geprüft ist und dessen chemische Zusammensetzung den Vorschriften entspricht. Diese Tests werden fast ausnahmslos schon beim Walzwerk vor Versand des Materials ausgeführt. Wir erhalten darüber entsprechende Bescheinigungen, in denen jedes einzelne Stück aufgeführt ist. Diese Bescheinigungen müssen wir bereithalten für die endgültige Abnahme des Schiffes. Alle in den Bestellkladden vorhandenen Angaben werden in Lochkarten gestanzt. Nach diesen Lochkarten werden die endgültigen Bestelllisten von Tabelliermaschinen automatisch geschrieben. Die Übertragung in Lochkarten hat den Vorteil daß wir einmal die bei der Bestellarbeit auftretenden vielen und langweiligen Gewichtsrechnungen von elektronischen Rechenmaschinen ausführen lassen können; zum anderen ergibt sich dadurch für die nachfolgenden Arbeitsgänge wie Materialeingangskontrolle, Verbuchung, Rechnungskontrolle usw. eine Reihe von Rationalisierungsmöglichkeiten. Die aus den Lochkarten geschriebenen Bestelllisten gehen dann über unsere Einkaufsabteilung an den jeweiligen Lieferanten. Damit dann auch alles rechtzeitig und richtig geliefert wird, ist eine laufende Kontrolle erforderlich. Einer unserer Mitarbeiter ist fast ständig bei den Walzwerken unterwegs um hierfür zu sorgen.

### Organisation

Ist die Bestellarbeit erledigt, dann geht es, während unsere Materiallieferungen in Gang kommen, an die endgültige Ausarbeitung der Werkstattzeichnungen. Nun ist es ja nicht so, daß die Stahlkonstruktoren ganz allein an dem Schiff arbeiten. Schon beim Entwurf des Schiffes muß Rücksicht auf viele verschiedene Einflüsse genommen werden, und wir sind daher auf Zusammenarbeit angewiesen. Abb. 11 zeigt im wesentlichen den organisatorischen Aufbau unserer Werft. Die Gliederung im einzelnen ist nur für die technischen Büros angegeben, da ich mich in diesem Bericht darauf beschränken muß. Die Werkstattzeichnungen sollen alle bis ins einzelne gehende Angaben über die Ausführung der Bauteile enthalten. Damit ein Bauteil endgültig festgelegt werden kann, sind nun viele Informationen nötig. Siehe Abb. 12. Hierzu einige Beispiele: a) Betrachten wir den Hinterstevan eines Schiffes. Um diesen werkstattgerecht in einer Zeichnung darstellen zu können, müssen zunächst die Abmessungen

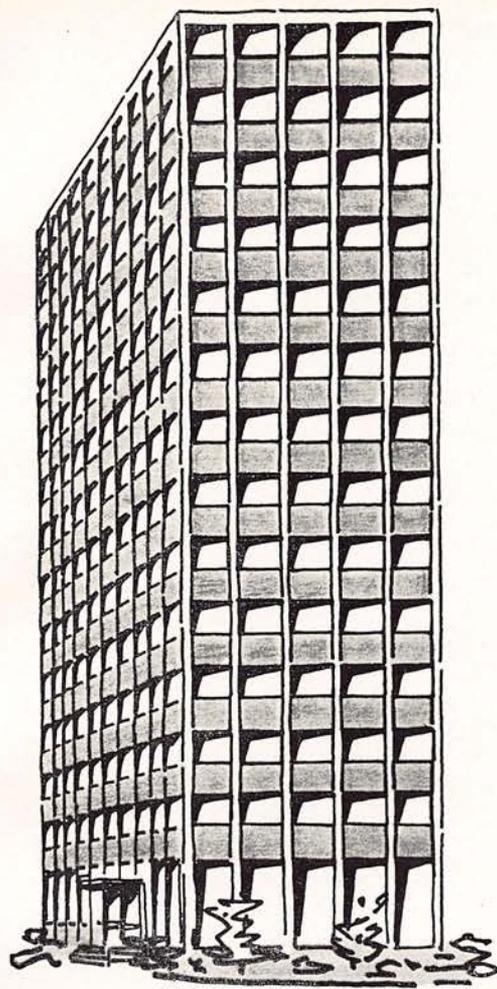


Abb. 11

hängenden Fragen. Aus dem Gesagten ist wohl erkennbar, daß die Konstruktionsarbeit eine ausgesprochene Gemeinschaftsarbeit ist. Nach Fertigstellung werden die Werkstattzeichnungen zusammen mit Stücklisten in den Betrieb gegeben. Die Stücklisten enthalten genaue Angaben darüber, aus welchem Material die Einzelteile (eine 47 000-t-Tankschiff-Stahlkonstruktion z. B. besteht aus etwa 40 000 Einzelteilen mit einem Gesamtgewicht von etwa 10 500 t) zu fertigen und in welche Kolli sie einzubauen sind, außerdem sind alle Einzelgewichte und Verschnittzahlen aufgeführt. Der Inhalt der Stücklisten wird in Lochkarten übertragen und kann somit schnell und genau für viele verschiedene Zwecke ausgewertet werden. Wie dies im Betrieb geschieht, ist an anderer Stelle schon geschildert worden. Wir im Konstruktionsbüro gewinnen aus all diesen Daten Informationen für Nachkalkulation und Unterlagen für Entwurf und Kostenkalkulation neuer Objekte.

A. Dinse

Abb. 12:

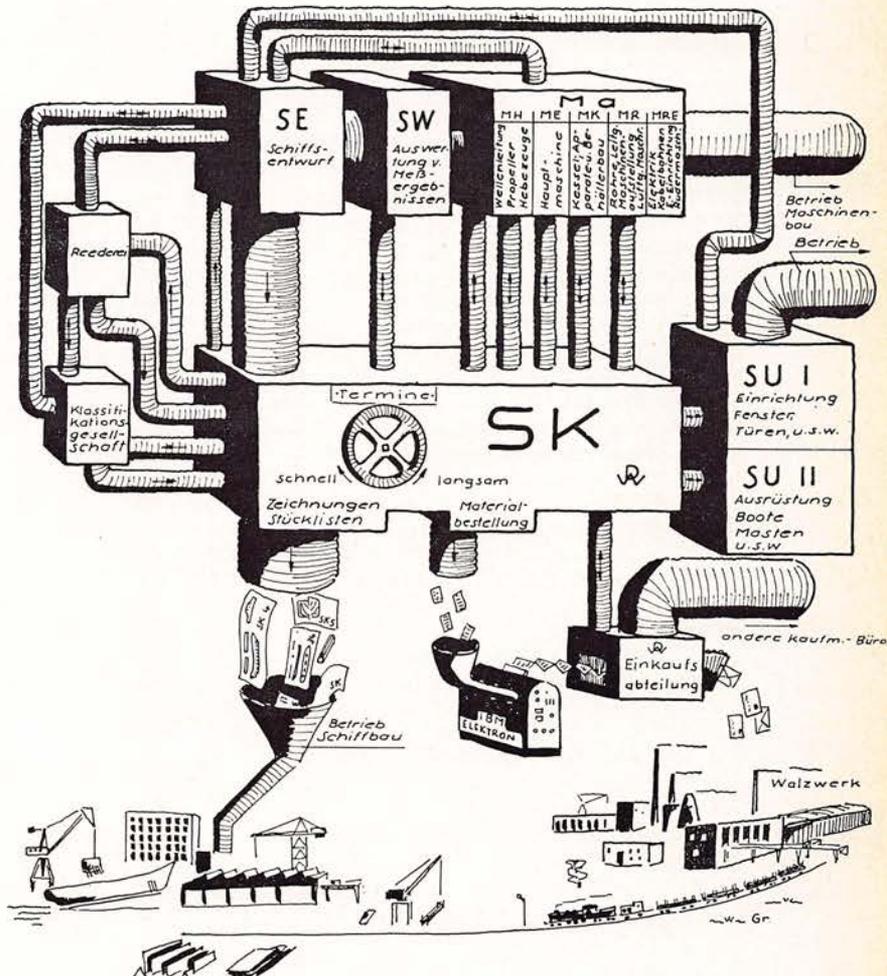
Besser als ein noch so ausführlicher Text erläutert eine zeichnerische Darstellung das komplizierte Ineinandergreifen wenigstens der in diesem Zusammenhang interessierenden Arbeitsgänge, die in den verschiedenen Abteilungen nötig sind, um werkstatttreife Zeichnungen hervorzubringen und die Materialbeschaffung in Gang zu setzen.

des Propellers und der Propellerwelle festgelegt werden. Dies wird von unserem MH-Büro zusammen mit SW besorgt. Der Hinterstevkonstrukteur muß sich also rechtzeitig mit dem Propellerkonstrukteur in Verbindung setzen, um mit ihm gemeinsam die erforderlichen Konstruktionsmaße festzulegen. Für die im engen Zusammenhang mit dem Hinterstev stehende Ruderkonstruktion müssen die Daten der Rudermaschine mit dem dafür zuständigen MRE-Büro abgesprochen werden.

b) Bei endgültiger Festlegung der Doppelbodenkonstruktion müssen die Aufstellung der Haupt- und Hilfsmaschinen mit dem ME- und dem MR-Büro abgestimmt werden. Insbesondere muß hierbei auf die Verlegung von vielen Rohrleitungen Rücksicht genommen werden. Nicht selten kommt es z. B. vor, daß gerade dort im Schiff, wo wichtige tragende Festigkeitsbauteile angeordnet werden sollen, auch der günstigste Platz für Rohrleitungen ist. Gemeinsam muß dann eine Lösung gesucht werden.

c) Außer den in obigen Beispielen genannten Maschinenbaufragen sind in vielen Fällen die Erfordernisse der Einrichtung und der Ausrüstung zu berücksichtigen. Häufig müssen z. B. wichtige Verbandsteile wegen Hindurchführung von Lüftungsschächten durchbrochen werden. Solche Ausschnitte müssen durch entsprechende Verstärkungen kompensiert werden.

Bei fast allen Werkstattzeichnungen ergeben sich ähnliche Aufgaben in Verbindung mit einer großen Anzahl von einzelnen Festigkeitsberechnungen. Siehe Abb. 13. Diese vielfältigen Verflechtungen erfordern rechtzeitige und klare Entscheidungen über alle mit dem Bau zusammen-





## Finkenwerder und die drei Kinau-Jungen

zum 75. Geburtstag von Rudolf Kinau am 23. März 1962

VON HEINRICH KALHORN

Finkenwerder, die westlichste der hamburgischen Elbinseln, ist seit Jahrhunderten eine Fischersiedlung. Zwar sitzen auch ebensolange schon alte Bauernsippen auf ihren Wurten; doch gibt der Fischer, vor allem der Seefischer, dem Eiland von jeher das Gepräge. Die Finkenwerder sind das einzige Fischergeschlecht an der deutschen Nordseeküste, die mit ihren schnittigen Kuttern die unruhige Nordsee bezwingen und dank ihrer eingebauten Fischkästen Deutschland, England und Holland mit lebenden Schollen versorgen. In den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts befischen an die zweihundert Ewer und Kutter die Gründe um Helgoland, Doggerbank und Ostfriesland. Sie trotzen den Stürmen und lassen nicht von ihrer mutigen Seefahrt. Es ist ein harter, zuverlässiger Menschenschlag, der sich hier in ständigem Kampf mit den Naturgewalten herausbildet. Die Zeitgenossen sind des Lobes voll; sie schildern den Finkenwerder als einen mutigen, fröhlichen und hilfsbereiten Menschen.

Dichternaturen haben sich seit rund zweihundert Jahren für das Finkenwerder Leben erwärmt. Jann Kinau, der sich als Dichter Gorch Fock nennt, beginnt um 1906 herum Finkenwerder Geschichten zu schreiben. Mit seinem Jugendfreund Hinrich Wriede gründet er die „Finkenwerder Speeldeel“, die eine der ersten plattdeutschen Bühnen Norddeutschlands wird. Zu dieser Zeit beginnt Hamburg das nördliche Vorland Finkenwerders mit Baggersand aufzuschütten. Die Fischerei wird dadurch erheblich gestört. Viele Fischerfamilien siedeln über nach Schulau und Cuxhaven. Die Fänge werden geringer, weil die Fischdampfer ihnen starke Konkurrenz machen. Die Finkenwerder müssen in die Novemberstürme hineinsegeln um existieren zu können. Immer mehr Kutter bleiben auf See und kehren nicht zurück. Die Schicksale der Menschen seiner Heimat bewegen Gorch Fock tief. Seine Fischerinsel soll nicht untergehen und seine Fahrensleute nicht brotlos werden. Neben den Einaktern „Doggerbank“ und „Cili Cohrs“ entsteht Gorch Focks weithin bekannt gewordener Roman „Seefahrt ist not“. Der Seefischer Klaus Mewes, die Hauptfigur des Romans, wird zum Ideal der Jugend unserer Wasserkante. Es sind die Lust an der Seefahrt und der Mut, Abenteurer und Stürme zu bestehen, die uns aus allen Seegeschichten Gorch Focks ansprechen und die Jugend immer wieder von neuem begeistern. Am 31. Mai 1916, in der Skagerrakschlacht, findet Gorch Fock den Seemannstod.

Jakob Kinau, der ältere der beiden noch lebenden Brüder Gorch Focks, wohnt heute in Nienstedten und segelt gern

mit seinem Bruder Rudolf nach Trieschen vor der Küste Dithmarschens, nicht zuletzt, um dort Butt zu fangen. Der Dichter in ihm meldet sich im ersten Weltkrieg, den er mit dem Hilfskreuzer „Wolf“ auf allen Weltmeeren erlebt. „Adjutant des Todes“ heißt sein erlebnisreiches Erstlingswerk. Ein frischer Wind weht in diesem kleinen Kaperbuch. Jakob Kinaus Talent, Seebegebenheiten packend zu gestalten, ist hier schon deutlich spürbar. Bald erscheint sein erster Roman „Die See ruft“. Die Elbinsel Finkenwerder ist hier in einem interessanten Zeitabschnitt lebendig gestaltet. Es folgen weitere Romane. „Freie Wasser“, „Leegerwall“ und „Freibeuter“ behandeln abenteuerliche Stoffe zu Wasser und zu Lande, „Undeichbar Land“ läßt uns den Daseinskampf der letzten Menschen auf der Insel Trieschen erleben, und in „Den Göttern aus der Hand gesprungen“ segeln wir mit den mittelalterlichen Hansekoggen gen Osten bis nach Wisby auf Gotland. In den dreißiger Jahren schreibt Jakob Kinau eine Biographie seines Bruders „Gorch Fock, ein Leben im Banne der See“. Seine geschichtliche Darstellung „Der Kampf um die Seeherrschaft“ ist auch ins Holländische übersetzt worden.

Rudolf Kinau, der am 23. März seinen 75. Geburtstag feiert, ist der jüngste der drei Seefischerjungen und wohnt auf dem Finkenwerder Ness. Er beginnt seine dichterische Laufbahn 1916 mit der Skizze „Achttern Diek“, einem Zwiegespräch mit seinem in der Seeschlacht gebliebenen Bruder. In der Hölle vor Verdun entsteht das heitere Frontstück „Besorgen“, aus dem der gute Humorist schon hervorlugt. Nach dem ersten Weltkrieg erscheint ein frischer Roman „Thees Bott, dat Woterküken“. Er schildert uns darin seine Jugend bei dem Elbfischer Jan Fock. Jetzt wissen wir, daß auch Rudolf Kinau, wie seine Brüder, auf dem Wasser zu Hause ist. Die folgenden Romane „Dörte Jessen“, „Hinik Seehund“ und „Lanterne“ sagen es uns noch deutlicher. Zwischendurch entstehen eine Reihe lustiger Kurzgeschichten, wie „Poesie“, „Elefanteneier“, „Scheeben Wind“, „Engelsch spoken“, „Dat Piepenlock“, „Brutseuken“, „Lütt Hinik“, „Mit nokte Bost“, „Dree Dog Mittel“ und „Grootkoopmann“. Sie werden von Rudolf Kinau auch seit Jahrzehnten auf Vortragsreisen und im Rundfunk in seinem Finkenwerder Platt vortragen. Ein kurzer Auszug aus dem Buch „Mit eegen Oogen“ mag uns zweierlei beschenken: Einen Eindruck vom dichterischen Schaffen und einen Einblick in die Kindheit des Mannes, dessen 75. Geburtstag hiermit gedacht werden soll.



Die Eltern



Rudolf und Gorch Fock

### „Teihn mol söben is söbentig!“

hebt wi in de School liehrt.

„Un wenn dat üm de Joahr geiht“, seggt de Minschen, „denn is dat 'n lange Tied.“ Ober dat seggt bloß de, de doar man ierst half hin sünd. All de öllern Lüd, de al an de söbentig ran — oder de doar al 'n ganz Stück oberhin sünd, de seggt: „Dat wür jo meist goarnix. Dat wür jo ne länger as — teihn mol söben Dog.“

„Wat is son Dag doch kott“, sä uns' Mudder jümmer. „Dreemol wat eten, un tweemol 'n lütt beeten wat doon, — denn is 't al wedder Obend!“

„Un denn 'n poar Stünden slopen, — denn geiht 't wedder van vörn loos“, meen Vadder.

„Jo, un ihrer du upkickst, is son lütt Joahr ook al wedder rüm!“

\*

Uns' Mudder sä ober ook mol: „Alle söben Joahr krigt de Minsch annere Oogen!“

„Ooder de Wilt krigt alle söben Joahr 'n anner Gesicht!“ meen uns' Vadder.

Ick wür de Tied noch lütt un kunn mi doar noch ne vel bi dinken, ick hebb woll bloß grient un hebb dacht: „Wat 'n Tühnekrom al wedder.“

\*

Ober wenn ick nu mol so mien teihnmol söben Joahr trückdinken doo, un ick kiek mol so in all de söben Schufen van mien groot Lebens-Komood rin, — —?

Oach, du leebe Tied! Wat liggt doar nu al för 'n bärg lütte Biller binnen! Lang' ne all liek hill un blank, ober doch all liek bunt un kloar!

Schall ick di mol 'n poar van mien Biller wiesen? Ut jeeder Schuf — ut jeedesmol söben Joahr — een oder twee? Jo? Stopp mol eben! Ick fang van nerden an.

Hier is al een — ut de iersten Schuf. Stickt ook — as all de annern — in 'n grooten geln Breefümslag, un up den Umslag steiht mit schreben Schrift:

„1894. — Wie wohnt nu al twee Joahr in dat graue Hus up 'n Neß, up de letzte Nordwesteck van Finkwarder. Uns' Vadder is bald jümmer mit sien'n grooten Eeber up See un fischt. Un uns' Mudder schirrwarkt den ganzen Dag in 'n Hus rüm un sitt obends noch lang in uns' lütt Döns an 't Spinnrad oder se sitt an 'n Disch un stoppt Strümp. Jann geiht dat letzte Joahr no School un schall Oostern no Geestmünden, no unsen August-Unkel, un schall Tüendreiher liehrt. Greta geiht in de groot Diernsklass', hett ober noch 'n ganz Joahr no, un schall annern Oostern no 'n Buern. Uns' Heiner is doot, is mit ilben Joahr an Difteritis storben un ligt nu up 'n Karkhoff. Jakob is ook fix krank wesen, is nu ober al lang wedder good up 'n Damm

un geiht in de tweete Klass'. Katrin is noch ganz lütt un kann noch goar ne mol loopen, ligt jümmer in 'n Kinnerwogen un blarrt.

Un ick? Ick hebb nu al mien iersten söben Joahr vull, kann al 'n lütt beeten swümmen, un kann al schippern un seihn un strietschoohloopen, un up 'n Finger fleiten, — un kann sogoar al richtig schrieven un lesen, un weet ook al, dat twee un twee vier is.“

-----  
Dat steiht all up den Umslag. Un nu kummt dat Bild:

-----  
Wie stoht mit tweewintig Jungs un fiefontwintig Dierns in de School in uns' drütte Klass' twüschen de Banken un gröhlt — fiefmol achter enanner — so dull as wie könt: „Es braust ein Ruf wie Donnerhall, wie Schwertgeklirr und Wogenprall: Zum Rhein, zum Rhein, zum deutschen Rhein! Wer will des Stromes Hüter sein?“

Un nu is de Schoolmester — bi dat söbte Mol — jo woll mit uns' Singen tofreden un nu will he ook giern mol weten, wat wi den Text van dat Leed denn ook richtig verstohn doot. Un nu fangt he an to fragen.

Den „Donnerhall“, jo, den kinnt wi van 'n Sommer her, van de Gewiddersen, wenn dat ool Rummeln van dat Donnern noch so lang' achteran „halln“ deit. Un den „Wogenprall“ kinn ick ook, den hebb ick ierst güstern beleft: As ick unsen Kinnerwogen mit vulle Foahrt gegen de Komood pralln loten hebb, hett Mudder mi een'n in 'n Nacken geben. Blooß mit dat ool „Schwertgeklirr“, doar kann ick toierst goarnix mit anfangen. Ober denn hullt Heini Külper sien'n Finger in de Luft un segt: „Ick weet 't! — Wenn mien Vadder bi 't Krüzen „Reeh“ makt, oder wenn he den Kutter mol in de Wind scheeten lett, — denn klötert dat groot isern Swiert ünner Borben hin un her!“ „Oach jo!“ seggt wi all. „Dat is ook woahr! Denn klötert dat Swiert hin un her, un dat is denn dat — „Schwertgeklirr!“

Ober nu lacht de Schoolmester uns wat ut, un denn verdütscht he uns dat richtige Schwertgeklirr in 'n Krieg, un vertelt uns allerhand feine Geschichten van uns' Soldoten un van unsen Kaiser. Un denn kickt he mi mitmol an un segt: „Ob es denn hier — auf der Insel Finkenwerder — wohl auch Helden gibt?“

„Helden —?“ Ne, dat weet ick ne. Un dat weet ook keeneen van uns. Doar hebbt wi noch nix van hört. Bi uns gift dat blooß Fischerlüd un Buern un Seilmokers un Schoosters, un all wat doar so tohört. Ober Helden? Ne, Helden gift dat ne bi uns.

Un nu lacht de Schoolmester wedder, un langt sick doar son lütten Zettel van sien Pult, un lest uns dat vör: Acht groote Helden hebbt wi in Finkwarder, acht „Väter-Ahnen“, de den Krieg van 1870/71 gegen Frankriek mit-



mokt hebbt. „De een van jem“, segt de Schoolmester, „hett den letzten Dag noch 'n Kugel dör 't Been kregen. Un een anner hett 'n Orden mit no Hus bröcht „für hervorragende Tapferkeit vor dem Feind.“ Un noch een anner hett sogoar den Franzosenkaiser Napoleum seehn, sülsen seehn, mit bloote Oogen un ook goar ne wied weg!“

Junge, Junge! Wat sparrt wi all den Mund open. Sowat hebbt wi in Finkwarder? Son groote Helden hebbt wi hier bi uns an 'n Diek? Un dat wet wi goar ne? Mann!

Un nu kickt uns' Schoolmester no sien Klock un segt: „So, — un nu wöt wi mit alle Mann — mit de ganze School — loosmarschiern, un wöt mit düsse acht „Väter-Ahnen“ tohoop no uns' lütt fein Kriegerdinkmol hin un wöt doar „Sedan“ fiern!“

Oach, un nu geiht buten ook al dat Trummeln un Fleiten loos. Un as wi rutkommt, do stohd de Jungs un Dierns ut de beiden böbelsten Klassen al up 'n Schoolplatz. „In Reih und Glied, zum Abmarsch bereit“, segt Mandus Smidt.

Hermann Saß, de grötste van all de Jungs, drigt de groot Fohn mit 'n ledder Reemen üm 'n Liev un hullt den blanken Stel steil in de Luft. Joochen Gohd un uns' Jann hoolt ehr up jeeder Siet mit 'n lütt Tau fast. Achter jem stohd vier Jungs mit 'n Trummel vör 'n Buk, un vier Jungs mit 'n Fleit verdwars vör 'n Mund. Un nu ward noch 'n poarmol wat roopen, — un denn geiht 't loos: „Abteilung Marsch!“

Mit vulle Musik ut uns' Schütt rut un denn den Schoolweg rup bit an 'n Diek.

Doar stohd al fief van uns' grooten Helden an 't Rickels un luert, een stütt sick up 'n Stock, un een hett 'n grooten Orden up de Bost.

„Schod!“ segt uns' Schoolmester. „Dree Mann fehlt, — Paul Wittup un Jann Martens sünd up See, — un Jakob Struhß is jüst mol ne good up 'n Damm!“

„De seet vanmorgen Klock acht ober al in 'n Boom un plück Beern!“ segt Peter Niemann.

Ober dat hört uns' Schoolmester al goar ne mihr, he löppt nu gau mit no vörn, dat dat ook all richtig klappen deit.

Uns' fief grooten „Väter-Ahnen“ — all in Sünndogs Tüg un mit blanke smeerleddern Stebeln — schuft sick dicht achter de Musik man einfach so mit in de Reeh rin. Un denn geiht dat ook glik mit: „Heil dir im Siegerkranz“ wieder, den ganzen Sandten-Weg hindol, 'n lütt Stück an 'n Landscheedengroben langs, un denn — — —

Jä, un denn —? Denn möt wi dicht vör de Kark ober de Landscheeden, ober de Grenz, weg, — möt van de Hambörger Kant no de Lünbörger Siet rup. Dat Dinkmol steiht vör de Lünbörger School, un de Lünbörgers un de Hambörgers könt sick doch goar ne rüken, de haut sick doch bald jeden Sünndagobend de Klüsen dick. Un nu schöt wi doar so mit uns' Fohn un mit vulle Musik — — —?

„Junge, Junge!“ segt Jonni Wried. „Wenn dat man good geiht?“

Son Stücker teihn groote Buerknechten un Dagleuhners stohd doar al, un paßt uns up. Twee oder dree van jem hebbt 'n dicken Knüppel in de Fust.

„Nu fehlt jo bloöß noch, dat uns' Trummeln un Fleiten grode spelt: „Stadt Hamburg an der Elbe Auen!“ segt Hinnik Eitzen. „Denn gift dat groote Klopperee!“

Ober ne, wi hebbt Glück, — uns' Musik is jüst wedder anfangen mit „Muß ich denn!“ Un Hermann Saß mit de Fohn, un Joochen Gohd un uns' Jann mit de beiden Wanten, smiet sick in de Bost un marschert — „todesmutig in Feindes Land hinein.“ Un uns' Trummeln un Fleiten un uns' fief hoogen „Helden“ man einfach so achter jem ran — mit forsche Träd, as wenn se bi „Parade“ bi 'n Kaiser vörbi möt.

De grooten Dierns ut de böbelste Klass' (uns' Greta is doar ook mit twüschen) hebbt jo woll so gau ne mitkommen kunn, oder sünd ook 'n beeten bang' wesen un sünd 'n poar Träd trück bleben. Doar is mitmol 'n groot Lock achter de Helden. Un in dütt Lock — twüschen uns' Helden un uns' iersten Dierns — doar swunkt nu upmol de teihn grooten Lünbörger Buerknechten un Dagleuhners rin, den Knüppel in de Hand.

„Nu woahr di weg!“ segt Jonni Wried. „Nu geiht 't loos!“ Ober doar geiht goarnix loos. Dat geiht bloöß wieder.

De Lünbörgers marschert mit, marschert mit de „Hambörger Buttjes“ wieder „in gleichem Schritt und Tritt!“ „Lieb Vaterland magst ruhig sein!“ röppt Peeter Niemann.

Un uns' Schoolmester grient un röppt ook: „Fest steht und treu die Wacht am Rhein!“

Un as de Musik jüst mol wedder Luft holn deiht, do gröhlt he ober all de Klassen weg: „Es braust ein Ruf wie Donnerhall!“ Un denn singt wie mit alle Mann — so dull as 't man geiht: „Zum Rhein, zum Rhein, zum deutschen Rhein! Wir alle wollen Hüter sein!“

Un denn stohd wi ook bald — Groot un Lütt doreeanner — in son halben Kring vör dat lütt Dinkmol twüschen de beiden Lindenbäum. Un Paul Suhr segt 'n groot fein Gedicht up, mit söben Vers, un achter jeeden Vers kummt:

„Dem Kaiser Lob und Preis, so seis, so seis, so seis!“

Un glik achter em kummt Ott Schuld't mit sien groot Gedicht: „Was ist des Deutschen Vaterland?“ Un bi jeeden Vers heet dat doar ook wedder: „O nein, o nein, o nein, o nein, — sein Vaterland muß größer sein!“

Denn ward noch 'n groote feine hoochdütsche Red hooln, un denn roopt wi all dreemol: „Huroooh!“ Un denn geiht 't mit Musik un Gesang wedder trück no uns' School. Un van doar könt wi denn — jeder as he Lust hett — no Hus gohn.

Jann un Greta un Jakob un ick kommt mit 'n grooten Hallooh bi uns in de Kök: „Mudder, — wie hebbt Sedan spelt! — Un wi sünd mit Trummeln un Fleiten no de Lünbörger Siet rober wesen! Un sogoar noch 'n ganz Stück — woll noch mihr as dreehunnert Meeter — achter de Landscheeden — bit no dat Kriegerdinkmol hin!“

„No de Lünbörger Siet rober —?“ Mudder is ganz bestött un mütt sick rein an 'n Stoohl fasthooln: „Oh, Jungs, ne —? Wörn Ji doar denn goar ne bang?“

„Ne, Mudder, — wi harrn jo fief groote Helden mit, un de gungen jo vörup!“ „Un dat wörn jo richtige „Väter-Ahnen“! Un de sünd jo vör Doot un Dübel ne bang!“ „Un de een van jem — — —“ segt Jakob, —

Ober ick lot em goar ne ganz utsnacken, ick roop doar glik twüschen: „Een van jem hett al mol mit sien eegen Oogen den Kaiser Napolium seehn, un hett 'n grooten süßern Orden kregen!“

Geegen Obend kummt uns' Vadder no Hus, is mit sien'n Fischereber ut See kommen, un kummt nu mit swoare Träd den Diek rupstebeln. Un ick jo glik mit heete Backen no em ran: „Vadder, wi sünd mit alle Mann no de Lünbörger Siet wesen un hebbt doar sungen un Gedichen

upsegt! Un wi hebbt fief groote Helden mit hatt. Un wi sünd un wi hebbt — un — Vadder, worüm büst du ne ook 'n Held worden — in 'n Krieg?"

Vadder kickt mi blooß an un tuckst mit de Schullern.

„Du büst doch ook al groot wesen, Vadder“, segt Jakob.

„Wonem büst du denn egentlick wesen — 1870 un 71 —?“

„Ick —?“ segt Vadder. „Oach, ick wür do jüst up See, up groote Foahrt, mit son ooln hülten Dreemast-Schuner.“

„Un hebbt Ji doar nix mit den Krieg to doon hatt?“

„Ne, doar hebbt wi blooß wat mit den Störm to doon hatt, un mit de hushoogen Brekers, — un wi müssen Dag un Nacht up uns' Seils un up uns' Tauwark passen, — un müssen an de Pumpen stohn, dat wi man ne wegsacken dän.“

\*

„Doar hebbt Ji güstern noch 'n barg Glück hatt!“ segt Mudder den annern Morgen.

„Glück hatt? Wat meenst du dat, Mudder?“

„Dat Ji noch heel un gesund wedder no Hus kommen sünd! Van de Lünbörger Siet, meen ick! Joochen Lanker hett doar güstern Obend mol wedder no sien lütt Brut wullt, — den

hebbt se doar — grode bi de Lünbörger School un bi dat lütt Dinkmol — doar hebbt se em mit dree Mann so dull verkloppt un ünner de Feut kregen, — he kann man knapp ut de Oogen kieken, segt sien Meta-Süster eben. Sien ganze Jack un sien West un sien halbe Buscherump — dat is all vull Bloot!“

„Noa —?“ seggt wi all. „Un worüm —?“

„Jä“, segt Mudder, „wenn he hier van uns' Kant, van de Hambörger Siet, kummt, un will doar — butenlands — no de Brut —?“

„Noa, sowat —?“ segt Jann. „Un dat up 'n Sedan-Obend? Wenn wi morgens noch tohoop sunge hebbt —?“

Wi snackt doar den ganzen Diek langs — bit no de School hin — nach van. Ober as Peeter Niemann dat noheer in de Klass' ook noch mol wedder seggen deit, do will uns' Schoolmester doar goar ne recht up bieten.

„Das liegt auf einem ganz anderen Gebiet!“ segt he blooß. — Un ick dink wedder an de beiden grooten Schiller, — up de een Siet van de Landscheeden steiht: „Preußischer Staat!“ Up de anner Siet steiht: „Hamburger Gebiet!“

(Auszug aus dem Buch „Mit eegen Oogen“ von Rudolf Kinau)

## An unsere jungen Nachwuchskräfte im Schiffbau

Zur Sicherung tüchtiger Nachwuchskräfte im Schiffbau haben wir uns entschlossen, für alle Schiffbaulehrlinge, die in unserem Werftbetrieb Hamburg-Finkenwerder vom 1. März 1962 bis zum 1. Oktober 1962 zu einer ordnungsgemäßen Schiffbaulehre eintreten, nach Abschluß einer mindestens mit „GUT“ bestandenen Lehrzeit für die Verleihung eines Stipendiums zum Besuch einer technischen Hochschule oder technischen Fachschule in Vorschlag zu

bringen. Die Mittel für das Stipendium zur Durchführung des Studiums werden aus der uns zur Verfügung stehenden Paul-Reusch-Jugend-Stiftung und eigenen Förderungsmitteln entnommen.

Anträge zur Einstellung als Schiffbaulehrling und Vormerkung auf ein Stipendium sind zu richten an die Deutsche Werft, Hamburg 1, Postfach 889, Personalabteilung KK.

## Rückblick auf die Sturmflut

Seit der schweren Flutkatastrophe in der Nacht vom 16. zum 17. Februar mußte der Besuch bei Kranken in Hospitälern und zu Hause etwas eingeschränkt werden. Es war jetzt wichtiger, den vom Schicksal so Betroffenen beizustehen, und sei es zunächst nur durch Anteilnahme.

Soweit unsere Leute nicht bei Verwandten, Freunden und Bekannten untergekommen sind, war es nicht einfach, sie in den Notquartieren der Behörde überhaupt wiederzufinden. Bei den emsig betriebenen Entschlammungs- und Instandsetzungsarbeiten der Wohnungen unserer Werkangehörigen beweist sich viel nachbarliche und kollegiale Hilfsbereitschaft und zeigt sich eigentlich täglich aufs neue.

Die Werft selbst hat schon ihre Handwerker ausgesandt, um bei der Instandsetzung der Wohnräume und des Hausgeräts tatkräftig zu helfen. Wenn sich auch sicher noch viele allein in ihrer Not fühlen, ist doch schon ein Anfang gemacht, das Elend beheben zu helfen, damit das Leben wieder erträglich wird. Es ist eine wirkliche Bewährungsprobe der sogenannten DW-Familie, die einfach besteht, auch wenn viele meinen, noch keine Vorteile daraus gezogen zu haben.

Trotz der vielen Sachspenden, die beim Evangelischen und Katholischen Hilfswerk und in anderen Sammelstellen eingegangen sind, konnte ich mit den mir zugestellten Haushaltsgegenständen, Schuhzeug und Kleidungsstücken große Freude bereiten. Es ist schon sehr schwer, mit allem ganz von neuem beginnen zu müssen, so daß auch in Zukunft diese Aktion noch von gewisser Bedeutung bleiben wird. Natürlich hat das alles wenig Zweck bei Werkangehöri-

gen, die raumbeengt in Notquartieren untergebracht sind, weil man ja einfach nicht weiß, wohin mit den Sachen.

Da ist z. B. ein Maschinenschlosser der Bordmontage, Herr A., der mit zehn Personen in einem verstaubten, alten Klassenzimmer einer Harburger Schule Unterschlupf gefunden hat. Außer spartanischen Feldbetten mit Woldecken, sah ich nur ein oder zwei Bügel an verlorenen Nägeln an der Wand, die wohl zum Aufhängen von Tafellappen gedient haben.

Besonders schwer in dieser traurigen Umgebung hat es Frau A. als Hausfrau, da sie sich ihres Aufgabenbereiches völlig beraubt fühlt. Sie hat ja nicht nur ihr Heim und ihre Habe verloren, sondern auch die Kinder können ihr nun nicht zur Seite stehen, da sie verschickt sind. Natürlich ist das in dieser Situation, wie sie vernünftig sagt, nur gut und erleichternd.

In vielen Fällen sucht die DW mit Wohnraum und Verschickungen Abhilfe zu schaffen, aber leider geht es häufig nicht so schnell. Weit schlimmer als die materiellen Schäden sind die Verluste Angehöriger, Eltern, Ehefrauen und Kinder. Auch diese Schicksalsschläge sind unseren Leuten nicht erspart geblieben, und wir, die wir noch einmal davongekommen ohne unser Verdienst, sind dazu berufen, das Leid mitzutragen und lindernd zu helfen. Das ist möglich nicht nur durch Bedauern der Betroffenen, sondern vielmehr in echter Anteilnahme und in der Achtung vor unseren Mitarbeitern. Damit wird nämlich die in einem großen Werk so gefürchtete Anonymität der Person zunichte und der einzelne fühlt sich aufgehoben in unserer Gemeinschaft.

Alice Binder

# Der Unfallschutz gibt bekannt!

Um die äußerst schmerzhaften Zehenverletzungen zu vermeiden, wird jedem dringend geraten, sich Unfallschutzstiefel zuzulegen.

Die Abgabe an die Belegschaft erfolgt in diesem Frühjahr ab 2. 4. 1962 in der gewohnten Qualität an den bekannten Stellen.

Die Kaufsumme wird wie üblich in 4 Wochenraten vom Lohn einbehalten.

Berndt, Sicherheitsingenieur

\*

Hamburg-Finkenwerder, 6. 2. 1962

Sehr geehrter Herr Berndt!

Vermutlich hätte ich Ihr Schreiben, bezüglich der Sicherheitsschuhe nicht bekommen, wenn Sie gewußt hätten, daß ich sie seit der Einführung des Verkaufs von Sicherheitsschuhen auf der DW, täglich trage. Auch am Tage meines

Unfalls trug ich Sicherheitsschuhe und bin sehr froh darüber. Verhüteten sie doch mit Sicherheit einen schweren Unfall.

In diesem Fall kam ich mit einer glatten Querfraktur der rechten großen Zehe davon, andernfalls wären wohl alle fünf Zehen zerquetscht worden. Denn die Deichsel stieß erst gegen die Stahlkappe, klemmte den Fuß fest und rutschte dann seitlich ab auf die große Zehe. Die Zehe ist zwischen dem Ballengelenk und dem ersten Gliedgelenk gebrochen, aber an der Stelle, wo die Stahlkappe nicht mehr schützen kann. Die Schuhe haben mir also sehr geholfen.

Es war dies mein erster ernster Arbeitsunfall und ich hoffe, daß das Glück weiterhin bei mir ist.

Deswegen danke ich Ihnen für den Hinweis, den man nicht oft genug aussprechen kann.

Hochachtungsvoll  
Ihr Walter Bockelmann  
239/9257

## SPORT

### Kegeln:

Bis Anfang April 1962 dauern die letzten Punktspiele. Es wird überall versucht, möglichst viel Punkte zu sammeln, um gegebenenfalls den Klassenmeister zu machen, zumindestens nicht in eine niedrigere Klasse abzustiegen. Am Sonnabend, dem 28. April 1962, findet in der Elbschloßbrauerei-Ausschank unser Frühlingsfest statt. Es ist Ehrensache eines jeden Keglers, an dieser Veranstaltung teilzunehmen.

Unser internes Pokalspiel findet voraussichtlich noch im April statt, Ort und Zeit wird noch rechtzeitig bekanntgegeben.

### Leichtathletik:

Auf der Spartenversammlung am 17. Januar 1962 wurde folgender vorläufiger Zeitplan für 1962 festgelegt:

- 31. März:** Hallensportfest ETV-Halle  
Veranstalter: Deutsche Bank (offen für Klasse I)
- 6. April:** Waldlauf im Volkspark  
Veranstalter: Betriebssportverband
- 6. Mai:** Alsterstaffel
- 12. Mai:** Bahneröffnung Allianz-Sportfest  
Veranstalter: Betriebssportverband
- 19. Mai:** Sportfest nur für Klasse I, Mehrkampf  
Veranstalter: Deutsche Bank
- 2. Juni:** Einladungssportfest  
Veranstalter: Dresdner Bank
- 18. August:** Sportfest bei Reemtsma  
Veranstalter: Reemtsma
- 1. September:** Einladungssportfest Deutsche Bank  
Veranstalter: Deutsche Bank
- 8. September:** Sportfest Deutsche Werft  
Veranstalter: Deutsche Werft
- 15. September:** Abschlußsportfest bei Allianz  
Veranstalter: Betriebssportverband
- 3. November:** Waldlauf  
Veranstalter: Weide u. Co.

Bei der Flutkatastrophe am 17. Februar wurde unsere Turnhalle Aueschule durch das Wasser schwer beschädigt. Training in der Halle ist vorläufig nicht möglich. Wir wollen hoffen, daß wir bald im Freien das Training aufnehmen können.

### Federball:

Die Winterrunde 1961/62 im Federball ist beendet. Nach den als doppelte K. O.-Runde ausgetragenen Spielen erreichte unsere Mannschaft den 8. Platz (16 teilnehmende Mannschaften). Die Ergebnisse der letzten drei Spiele:

DW — OFD II	6 : 5
DW — OFD I (Hamburger Meister)	0 : 11
DW — Lufthansa I	4 : 7

Federball-Nachwuchs  
wird weiterhin gesucht!

Ein Trainer ist vorhanden! Wir spielen jeden Freitag von 18.00 bis 22.00 Uhr in der Turnhalle der Schule Hohenzollernring in Altona.

### Handball:

Am 3. März, also eine Woche früher als ursprünglich vorgesehen, entschied sich der Kampf der 1. Mannschaft um die Staffelleisterschaft. Schon gleich das 1. Spiel des Abends sollte diese Frage entscheiden. Gespielt wurde gegen die 1. Mannschaft der AEG, die nur einen Punkt schlechter stand als die DW. Beide Mannschaften begannen sehr nervös, trotzdem hatte die AEG leichte Vorteile. So ging sie dann nach 5 Minuten verdient mit 1 : 0 in Führung. Diesen Vorsprung holte die DW erst kurz vor Halbzeit auf. Nach der Halbzeit klappte es bei den DWern erheblich besser. Durch konzentriertes Spiel schaffte sie bald die Führung, die sie bis zum Schluß auf 5 : 1 ausbaute. Damit war die Meisterschaft erreicht. Verständlich, daß dann im 2. Spiel gegen Ortman & Herbst sehr leichtsinnig gespielt wurde. Aber auch dieses Spiel wurde, wenn auch knapp, mit 5 : 4 gewonnen. Die 1. Mannschaft hat diese Serie also ungeschlagen überstanden. Nicht weniger erfreut über diese Leistung als die Spieler, zeigte sich der an diesem Abend anwesende 1. Vorsitzende, Herr Lenz.

### Schach:

Das DW-Schachturnier hat am 12. 3. begonnen. 14 Schachspieler der DW nehmen daran teil. Es wird „einrundig“ gespielt. Jeder Teilnehmer muß also gegen alle übrigen je einmal spielen. Die Runden folgen im Abstand von 14 Tagen aufeinander.  
Spielabend: montags ab 17 Uhr in der Angestellten-Kantine.



## WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSEREN JUBILAR

Am 8. März 1962 feierte Herr Wolfgang Bayer sein 25jähriges Jubiläum in unserer Einkaufsabteilung. Das mag manchem von uns befremdlich erschienen sein, denn so lange können wir älteren DW-Angehörigen uns seiner Zugehörigkeit zu unserem Werk gar nicht erinnern. Aber die Deutsche Werft ist ja kein kleiner, allein dastehender Betrieb, sondern gehört zur großen Familie des GHH Konzerns. Wechselt nun innerhalb des Konzerns jemand seinen Arbeitsplatz, so wird die bisherige Tätigkeit in einem Schwesterbetrieb mit angerechnet.

Herr Bayer kommt aus Hannover von den zu unserem Konzern gehörenden Hackethal Draht- und Kabel-Werken. Nach Abitur, einem kurzen, infolge der wirtschaftlichen Not zu Beginn der 30er Jahre abgebrochenen Betriebswirtschaftsstudium sowie kaufmännischer Ausbildung trat er 1936 als Einkäufer bei Hackethal ein. Ein Stipendium der Paul-Reusch-Jugendstiftung ermöglichte ihm 1939 eine Fortsetzung seines Studiums. Jedoch machte der Krieg alle weiteren Pläne zunichte. Sechs Jahre Krieg und zwei Jahre französischer Gefangenschaft rissen ihn lange aus seinem Berufsleben heraus. Erst 1947 konnte er seine Tätigkeit bei Hackethal wieder aufnehmen. Von nun an war der Einkauf von NE-Metallen sein Betätigungsfeld.

Doch 1955 lockten ihn der Norden, die Schiffe und der gute Name der DW nach Hamburg. Auch hier wurde ihm der Einkauf aller Teile aus NE-Metallen übertragen. Im Januar 1957 erhielt er Handlungsvollmacht.

Wir wünschen ihm, daß er auch sein 40jähriges Jubiläum in guter Gesundheit bei uns feiert.

## FAMILIENNACHRICHTEN

### Eheschließungen:

Kfm. Angestellter Rolf Dressler mit Fr. Klara Kok am 26. 1. 1962  
Anbringer Karl-Emil Thiessen mit Frau Gertrud Hausdörfer am 26. 1. 1962  
Kfm. Angestellter Karl-Heinz Mertens mit Fr. Ursula Klamm am 2. 2. 1962  
Kesselschmied Odin Thomsen mit Fr. Alice Graunitz am 2. 2. 1962  
E' Helferin Edith Fiebelkorn, geb. Thalau, mit Herrn Dieter Fiebelkorn am 5. 2. 1962  
Maschinenschlosser Johann Koch mit Fr. Heide-Lore Lünse am 9. 2. 1962  
Klempner Heinz Marquardt mit Fr. Anita Barghusen am 16. 2. 1962  
E'Schweißer Werner Lenfert mit Fr. Erna Rischer am 23. 2. 1962  
Kantinenhilfe Martha Kuhn, geb. Bleissner, mit Herrn Arthur Kuhn am 23. 2. 1962  
Helfer Otto Jetzkowitz mit Frau Minna Hendrich am 2. 3. 1962  
Helfer Hans Bartels mit Fr. Hannelore Koch am 2. 3. 1962  
Stellagenbauer Georg Marschall mit Fr. Margret Borchardt am 2. 3. 1962

### Geburten:

#### S o h n :

Helfer Ernst-Georg Schlumbohm am 3. 2. 1962  
Kranfahrer Eckhardt Lucht am 4. 2. 1962  
Schiffszimmerer Karl-Wilhelm v. Appen am 6. 2. 1962  
E'Schweißer Hermann Schnoor am 12. 2. 1962  
Tischler Leo Kalitz am 18. 2. 1962  
Dreher Walter Schönwälder am 19. 2. 1962  
Maschinenschlosser Rolf Schoop am 1. 3. 1962  
E'Schweißer Heino Strüber am 1. 3. 1962  
Anstreicher Hubert Weihs am 3. 3. 1962  
Brenner Bernhard Schreiber am 5. 3. 1962

#### T o c h t e r :

E'Schweißer Richard Pauls am 27. 1. 1962  
Dreher Max Preller am 27. 1. 1962  
Dreher Gerhard Marks am 7. 2. 1962  
Kesselschmied Fritz Wiepning am 7. 2. 1962  
E'Schweißer Hermann Janotte am 9. 2. 1962  
Maschinenschlosser Ernst-Dietrich Danneberg am 9. 2. 1962  
Stemmer Bernhard Kofod am 15. 2. 1962  
Schiffbauer Erwin Ahmling am 17. 2. 1962  
E'Schweißer Jan Paterczyk am 19. 2. 1962  
E'Schweißer Siegfried Lange am 26. 2. 1962

Helferin Edith Fiebelkorn am 26. 2. 1962  
Ingenieur Walter Köhmstädt am 2. 3. 1962  
Helfer Claus Ahrens am 3. 3. 1962  
Schmied Bruno Gruber am 5. 3. 1962

Für die mir zu meinem 40jährigen Dienstjubiläum so überaus reichlich zugegangenen Glückwünsche, Ehrungen und Geschenke danke ich der Direktion, der Betriebsleitung, den Kollegen sowie allen Beteiligten herzlich.  
Friedrich Mislich

Für die Beweise aufrichtiger Teilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes und Vaters, Ernst Sadlowski, sagen wir Ihnen unseren herzlichsten Dank. Frau Hedwig Sadlowski u. Kinder

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme.

Käthe Rienau und Kinder

Herzlichen Dank der Betriebsleitung und der Belegschaft der Deutsche Werft für die Beweise liebevoller und aufrichtiger Teilnahme im Namen aller Angehörigen. Magdalene Friebe

Für erwiesene Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes, unseres lieben Vaters danken wir herzlichst.

Emma Harms und Kinder

Für erwiesene Anteilnahme und reiche Kranzspenden beim Heimgang unseres lieben Verstorbenen, Schiffbaumeister Hermann Hargens, sage ich im Namen aller Angehörigen meinen herzlichsten Dank. Frau Emmi Müller, geb. Hargens

Für die überaus vielen Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des schweren Verlustes meines lieben Mannes, unseres guten Vaters, Georg Erbien, sagen wir der Betriebsleitung, der Belegschaft, der Kupferschmiede, dem Betriebsrat sowie allen, die seiner gedacht haben, unseren herzlichsten Dank.  
Frau Emma Erbien und Kinder

Wir gedenken



unserer Toten

Maschinenbauer  
**Heinrich Harms**  
am 14. 2. 1962

Schlosser  
**Willy Krause**  
am 19. 2. 1962

Rentner,  
früher Elektriker  
**Ernst Sadlowski**  
am 22. 2. 1962

Brenner  
**Fritz Friebe**  
am 27. 2. 1962

Kalkulator  
**Karl Dittmar**  
am 4. 3. 1962

E'Schweißer  
**Claus Willers**  
am 18. 2. 1962

Rentner,  
früher Schiffbauer  
**Hermann Hargens**  
am 20. 2. 1962

Rentner,  
früher Vorarbeiter  
**Emil Wallut**  
am 26. 2. 1962

Maschinenbauer  
**Karl Rienau**  
am 2. 3. 1962

Rentner, früh. Meister Kupferschmiede  
**Georg Erbien**  
am 5. 3. 1962



Die Folgen der Flutkatastrophe sind leider immer noch nicht überwunden. Das war bei dem Umfang der eingetretenen Schäden auch nicht zu erwarten. Es wird alles menschenmögliche getan, um das Dringendste an Hilfe zu leisten. Es ist klar, daß die vordringlichste Aufgabe darin besteht, die Deiche auf den notwendigen Stand zu bringen. Damit haben wir als Werft natürlich nichts zu tun. Wir haben uns darauf beschränken können, besonders betroffenen Betriebsangehörigen zu helfen. Ganz abgesehen davon, daß geschlossene Gruppen gleich nach dem Eintreten des Hochwassers zur Hilfeleistung eingesetzt waren und weitere Betriebsangehörige an verantwortungsvoller Stelle bei der Freiwilligen Feuerwehr tätig waren, haben wir durch Soforteinsatz tatkräftig geholfen. Da wurde Feuerholz verteilt, das so dringend notwendig war, damit die Wohnungen ausgetrocknet werden konnten. Es wurden obdachlos gewordene Betriebsangehörige in Notunterkünften untergebracht, Keller wurden ausgepumpt, Bautrockner wurden zum Austrocknen von Wohnungen bereitgestellt. In einzelnen Fällen wurden die notwendigen Hölzer angeliefert, damit die Betriebsangehörigen ihre Fußböden selbst wieder instand setzen konnten. An anderen Stellen wurden Handwerkskolonnen und Fremdfirmen eingesetzt, um bei der Wiederherstellung der Wohnungen zu helfen. In unserer Tischlerei sind und werden Möbel überholt und wieder instand gesetzt. Maler, Maurer und Elektriker sind auch jetzt noch unterwegs, um dem einzelnen sein Heim wieder herrichten zu helfen. Es wird noch eine ganze Weile dauern, bis alle Schäden vergessen sind. Besonders schlimm dran sind diejenigen, die alles einschließlich ihrer Wohnung oder ihres Häuschens verloren haben. Hoffentlich gelingt es bald, für sie den erforderlichen Ersatzraum zu schaffen.

Eine ganze Reihe von uns sind ganz besonders hart betroffen worden. Da ist der Kupferschmied, der Frau und Kinder und Heim verlor, während er bei uns zur Nachtschicht war. Da ist der Bordschlosser aus Francop, der glücklich darüber ist, daß er wenigstens seine Familie erhalten konnte, während sein Haus so vollständig zerstört wurde, daß auch nichts davon wiederzufinden war. Da sind weitere, denen es ähnlich ergangen ist.

Wir müssen jetzt alle zusammenstehen, um den besonders Betroffenen besondere Hilfe zuteil werden zu lassen. Die Werft hat auch in diesen Fällen, soweit das geht, geholfen.

Im übrigen geht das Leben natürlich weiter. Nach Beseitigung der im Wertgelände aufgetretenen Schäden wird bei uns gearbeitet wie vor dem Unglück. Die erste Schiffsablieferung nach dem 17. Februar ist am 5. März pünktlich wie vorgesehen erfolgt. Das zeigt, wie intakt im Grunde unsere Belegschaft nach wie vor ist. Wir werden uns bemühen, auch alle anderen Termine zu halten, wenn auch durch den zeitweilig aufgetretenen Stromausfall, durch den Zusammenbruch des Telefonnetzes und des Fernschreibers erhebliche Schwierigkeiten eingetreten waren. Inzwischen können wir wieder telefonieren und fernschreiben.

Langsam kommen wir wieder dazu, über die nächstliegenden Sorgen hinwegzusehen. Wie ich schon im Februar feststellte, haben wir uns inzwischen auf neue Tariflöhne

und Gehälter einstellen müssen. Die dazu am 1. 1. 62 eingetretene Arbeitszeitverkürzung läßt den Ausblick durchaus nicht übertrieben erfreulich erscheinen, zumal wir noch mit ganz erheblichen Aufwendungen für Veränderungen in der Sozialgesetzgebung zu rechnen haben. Die bekanntlich allein vom Arbeitgeber aufzubringenden Kosten der Unfallversicherung werden sich nach den Schätzungen der Initiatoren eines der Gesetzentwürfe, die dem Bundestag vorliegen, auf 300 Mill. DM belaufen.

Durch die Reform in der Unfallversicherung wird die Krankenversicherung entlastet. Die auf den Arbeitgeber entfallenden Entlastungen werden 100 Mill. DM betragen. Dafür ist damit zu rechnen, daß hinsichtlich der Lohnfortzahlung im Krankheitsfall Änderungen eintreten, die nach Schätzung der Fachleute eine Belastung der Arbeitgeber von 3510 Mill. DM ergeben. Dafür gibt es gewisse Einsparungen bei der Arbeitslosenversicherung und beim Kindergeld. Andererseits ist die Veränderung der Dauer der Urlaubszeit ein neuer Kostenfaktor. Alles in allem belaufen sich nach Schätzung der Fachleute die auf den Arbeitgeber zukommenden Mehrbelastungen in der Bundesrepublik auf 3200 Mill. DM. Das ist eine ganz stolze Summe, die irgendwie ja wieder hereingebracht werden muß.

Es gibt sicher einzelne, die mehr verdienen, als sie leisten. Das kann aber nicht die Regel sein. Die Ausgaben und Einnahmen müssen sich nun einmal die Waage halten, und dem Mehrverdienst muß eine erhöhte Leistung gegenüberstehen, die auf den verschiedensten Wegen erbracht werden kann, z. B. durch Einführung noch zweckmäßigerer Maschinen. Es würde zu weit führen, wenn ich hier die Grundregel der Volkswirtschaft auseinandersetzen wollte. Ich möchte nur andeuten, daß die umlaufende Geldmenge und die Zahl der Umsätze, die die Geldeinheiten in einer bestimmten Periode leisten, in einem ganz bestimmten Verhältnis zu den Güterumsätzen und den Preisen stehen. Der gefährlichste Faktor in dieser Rechnung ist die umlaufende Geldmenge. Von Inflation wird so oft gesprochen, so daß niemand mehr so recht an ihre Gefahren glauben möchte. Es läßt sich aber nicht leugnen, daß der Wert des Geldes in der ganzen Welt erheblich abgesunken ist. In einer Zusammenstellung, die mir gerade vorliegt, ist festgestellt, daß in der Zeit von 1950 bis 1960 der Geldwert beispielsweise in Schweden und Norwegen um 36% gesunken ist. England hat einen Verlust von 33%, Italien einen solchen von 25% aufzuweisen. Die Schweiz kommt mit 13% am besten weg. Für die Bundesrepublik waren damals 18% errechnet. Wir wollen hoffen, daß in der Bundesrepublik gelingt, stets den Ausgleich in den Haushaltungen des Staates und der einzelnen Bürger herzustellen.

Sicher habt Ihr Euch alle schon Gedanken über Euren Urlaub gemacht. Er ist ja länger geworden. Tut Euch selbst den Gefallen, den Urlaub weise auszunutzen, um Euch zu entspannen. Hoffentlich tut Petrus das Seine dazu, dann wird es schon klappen.

Vor Ostern hört Ihr nun nichts mehr von mir. Ich wünsche Euch allen ein gutes Osterfest.

Es grüßt Euch herzlichst  
Euer Klabaubermann

Übrigens: Die Sterbegeldumlage im 1. Quartal 1962 beträgt 1,70 DM.