

DEUTSCHE WERFT

WZ 6/62



AUGUS

FLAVIA

Das Arbeitsprogramm der DW

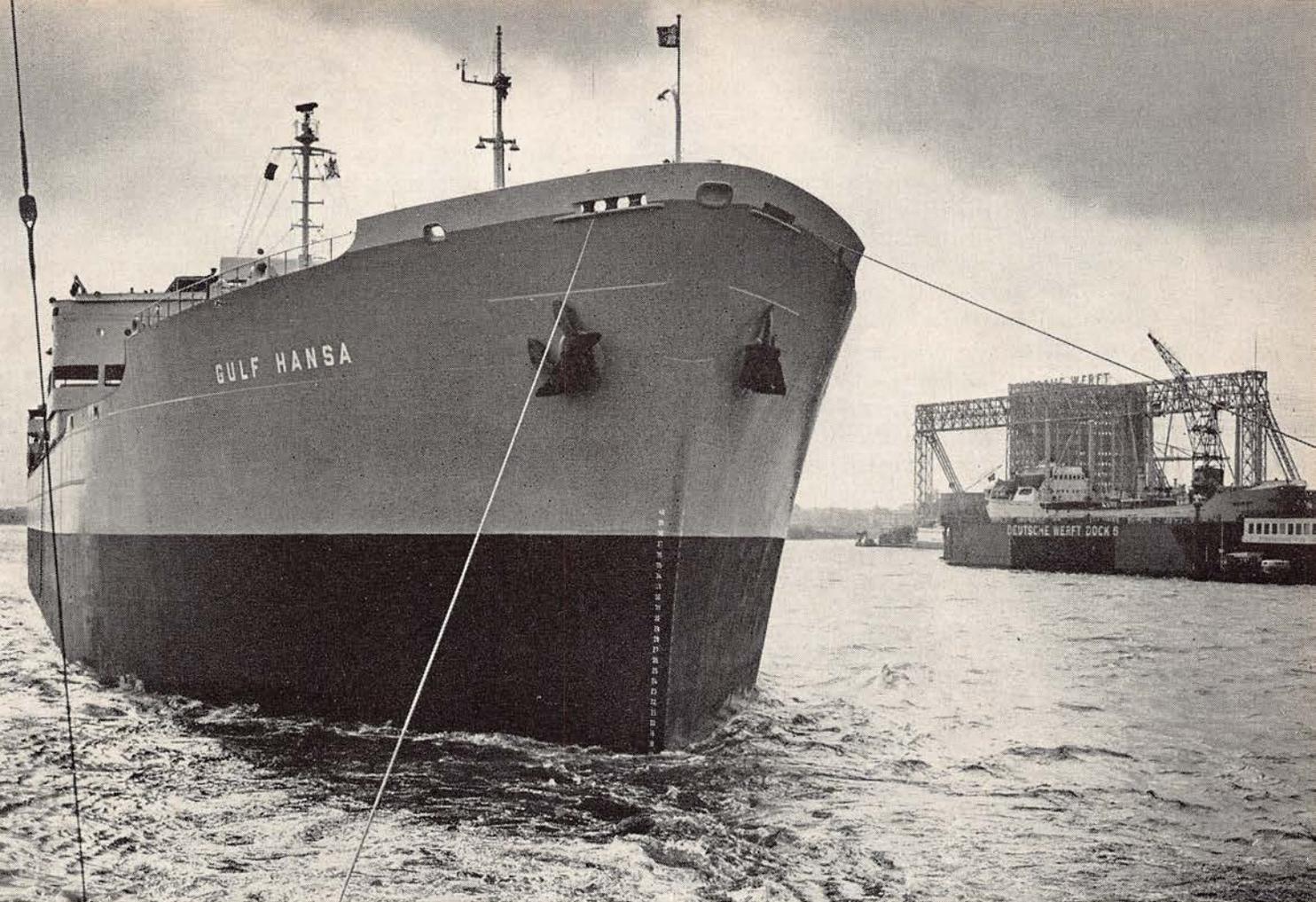
Neubauten:

- Helgen 2: Hier liegt das Vorschiff (Bau Nr. 797) für den Groß-Umbau des T 2-Tankers „Finisterre“. Stapellauf am 17. August, Ablieferung vorgesehen Mitte Oktober.
- Helgen 5: Bau Nr. 792 für Gill Johannessen, Oslo, 16 000 tdw Bulk-Carrier der „Bardu“-Serie, Ablauf am 15. August, Ablieferung am 9. November.
- Helgen 7: Bau Nr. 793, Schwesterschiff des oben genannten 16 000 tdw Bulk-Carriers für den norwegischen Reeder P. Meyer. Stapellauf am 10. Oktober. Ablieferung voraussichtlich am 21. Dezember.
- Helgen 8: Bau Nr. 798, 30 000 tdw Bulk-Carrier für Cargo Ships El Yam. Das Schiff soll am 11. September vom Stapel laufen, am 5. Dezember dem Eigner übergeben werden.

Von den in der Ausrüstung liegenden Schiffen sollen

„Bardu“	S. 788	am 10. 7. 1962
„Caribbean Wave“	S. 796	am 27. 7. 1962
„Algazayer“	S. 794	am 7. 8. 1962
„Banak“	S. 789	am 30. 8. 1962
„Transvaal“	S. 787	am 12. 9. 1962

auf Ablieferungsprobefahrt gehen.



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

21. Jahrgang · 30. Juni 1962 · Nr. 6

Pressekonferenz auf der DW

Das Geschäftsjahr 1961 – Rückblick und Ausblick

Am 5. Juli 1962 wird unser Vorstand dem Aufsichtsrat und der Hauptversammlung den Rechenschaftsbericht für 1961 vorlegen. Die dieser Hauptversammlung vorangehende traditionelle Pressebesprechung hat bereits stattgefunden. Dr. Scholz hat der Presse zunächst einen zusammenhängenden Überblick über die Weltwirtschaftslage im Schiffbau und darüber hinaus über das Jahresergebnis der Deutsche Werft für 1961 gegeben und auf bestimmte Fragen der Pressevertreter Rede und Antwort gestanden. Natürlich gab er auch einen Ausblick auf die Zukunft.

Dr. Scholz wies darauf hin, daß die augenblicklichen Schiffbaupreise für die Werften völlig unzureichend seien. Soweit Werften im Jahre 1961 zufriedenstellende Abschlüsse in finanzieller Hinsicht vorgelegt haben, umfassen diese zu einem großen Teil alte Aufträge, die vor Jahren in der Mehrzahl zu Gleitpreisen erteilt worden waren und somit bei der Schlußabrechnung der einzelnen Bauobjekte alle

Vergütungen für eingetretene Materialpreis- und Lohnerhöhungen enthalten.

Die katastrophale Entwicklung, die der Schiffsfrachtenmarkt in den Jahren nach dem Suez-Konflikt, besonders in der Tank-Schiffahrt durchgemacht hat, ermöglicht es der Mehrzahl der Reeder und den mit diesen in enger Abhängigkeit stehenden Schiffswerften kaum, Jahresabschlüsse vorzulegen, die einen Ausgleich und noch viel weniger einen Überschuß der jährlichen Aufwendungen gegenüber den auflaufenden Unkosten aufweisen.

Der unerwartete Übergang zum Bau von größeren Schiffseinheiten, besonders auf dem Tankermarkt, hat sich sehr erschwerend für die Eigner kleiner und mittelgroßer Tankschiffe ausgewirkt, die nach Ablauf der ihnen vorliegenden Charterverträge mit sehr viel niedrigeren Einnahmen rechnen müssen, wenn überhaupt der Abschluß neuer Charterverträge möglich ist.

Die sprungweise Steigerung der Tragfähigkeit einer großen Anzahl Tanker hat dazu geführt, daß Schiffseinheiten von 30 000—40 000 tdw, die noch vor wenigen Jahren Spitzenleistungen im Schiffbau darstellten, heute von den großen Öl-Gesellschaften als mittelgroße Einheiten angesprochen werden, so daß die alten, langjährigen Charterverträge nach Ablauf kaum zu erneuern sind.

Da in den Jahren nach dem unmittelbaren Ablauf des Suez-Konfliktes die Tankschiffsreeder dazu übergegangen waren, zahlreiche Neubau-Aufträge auf große und größte Schiffe, bis 100 000 tdw, zu erteilen, hat sich in den letzten Jahren ein Überschuß an Tankschiffsraum ergeben, der laufend auf die Frachtraten drückt, wie es in der Geschichte der Schifffahrt kaum jemals zu verzeichnen gewesen ist.

Hinzu kommt, daß die in den letzten Kriegsjahren erstellte Neubautonnage, von der man erwartet hatte, daß sie im Hinblick auf ihre Unwirtschaftlichkeit spätestens im Jahre 1950 durch Abwracken verschwunden sein würde, zu einem erheblichen Teil, im Zuge der technischen Entwicklung im Schiffbau durch Einbau neuer Mittelschiffe modernisiert worden ist, so daß auch hierdurch ein ungewöhnlicher Zuwachs an Schiffsraum entstanden ist. Da diese alten Schiffe zum Teil zu ungewöhnlich niedrigen Preisen auf dem Weltmarkt erworben werden konnten und somit dem Reeder nach erfolgtem Umbau niedrig zu Buch stehen, ist dies ein weiteres Moment, sich mit dem Überschuß an Tankschiffsraum stark preisdrückend auf dem Weltmarkt auszuwirken. Zu berücksichtigen bleibt ferner, daß die modernen Schiffe höhere Geschwindigkeiten und kürzere Entladungszeiten haben und daher ihre Reisen in sehr viel geringerer Zeit erledigen können, wodurch mit einer geringeren Anzahl von Schiffen größere Frachtmengen bewegt werden können als früher.

Hinzu kommt, daß ein nicht unerheblicher Teil der in der Tankschifffahrt nicht zu beschäftigenden Schiffe in die Getreidefahrt übergegangen ist und dort drückend auf die Frachtenlage wirkt. Dieser ungewöhnlich schlechte Frachtenmarkt ist ein weiterer Grund der starken Zurückhaltung für die Vergabung neuer Schiffsbautonnage.

Der unverkennbare Zug zum Bau großer, wirtschaftlich arbeitender Schiffe hat die Reeder veranlaßt, die in den letzten Jahren erteilten Baukontrakte abzuändern und Schiffe größerer Tragfähigkeit in Auftrag zu geben — ein weiteres Moment, den Frachtenraum ungewöhnlich stark zu vergrößern.

Im einzelnen auf den bereits gedruckten Geschäftsbericht für 1961 eingehend, erklärte Dr. Scholz, daß die 5 %ige D-Mark-Aufwertung im Jahre 1961 in keiner Weise für die Schiffbauindustrie als überwunden gelten kann. Diese Aufwertung erhalte eine Verschärfung noch dadurch, daß einzelne EWG-Länder auf Grund der bekannten römischen Verträge noch berechtigt seien, staatliche Subventionen an den Schiffbau zu gewähren. Diese Subventionen bewegen sich in Einzelfällen um 25—30 % der Baupreise.

Das Fehlen der Stabilität von Preisen und Löhnen mache zudem jede Preiskalkulation außerordentlich unsicher. Der Neubau sei auf jeden Fall für die Werften im Augenblick nicht sehr interessant.

Die Deutsche Werft hat sich daher schon immer auch auf benachbarten Fachgebieten stark beschäftigt und die von ihr gepflegte Zulieferung von Schiffseinrichtungen und Zubehörteilen für den Schiffbau, wie den Bau und die Lieferung von Stabilisatoren, Simplex-Abdichtungen für Schiffswellen, Druck- und Laulager für Schiffswellen und sonstige Spezialeinrichtungen für den Schiffbau, mit gutem Erfolg stark entwickelt.

Etwa 30 % des Umsatzes der Werft entfallen im vergangenen Jahr auf die Lieferung dieser Zubehörteile und die Ausführung von Reparaturen und Umbauten an Schiffen.

Die Entwicklung dieser Sondergebiete hat gezeigt, daß, wenn nicht im Augenblick ein chronischer Mangel an Facharbeitern vorläge, sehr leicht noch über 1000 weitere Arbeitskräfte zur Einstellung gelangen könnten. Wenn auch in größerem Umfang ausländische Arbeiter, von denen heute 28 Nationalitäten auf der Werft beschäftigt werden, zur Einstellung gelangt sind, kann dieses Verfahren schon im Hinblick auf die vorliegenden Sprachschwierigkeiten, das Fehlen geeigneter Unterkünfte usw. nicht beliebig fortgesetzt werden.

Wenn der Umsatz der DW im Jahre 1961 auch etwas zurückgegangen sei, bewege er sich aber immer noch in Grenzen, mit denen die Werft in bezug auf die ausgebrachte Tonnage zur Spitzengruppe der großen Werften der Welt gehöre. Der Vorstand sei daher durchaus berechtigt, erneut die Ausschüttung einer Dividende von 14 % auf das 18 Millionen DM betragende Aktienkapital vorzuschlagen.

Es folgte eine rege Aussprache, in deren Verlauf auch die Frage nach den Plänen der DW hinsichtlich eines Atomschiffes auftauchte. In diesem Zusammenhang erklärte Dr. Scholz, daß die DW zusammen mit der AEG einen Entwurf für einen 65 000-t-Tanker mit Atomtrieb fertiggestellt habe. Das Schiff würde zwar heute noch teurer werden als ein Schiff mit konventionellem Turbinenantrieb. Die DW glaube aber, die technischen Schwierigkeiten so weit zu beherrschen, daß sie mit gutem Gewissen Auftraggebern den Bau eines solchen Schiffes empfehlen könne.

Die Werft glaubt, daß schon in absehbarer Zeit der Preis für die Brennstoffstäbe zum Betrieb des Reaktors so weit ermäßigt werden dürfte, daß sich auch für das Atomschiff Wirtschaftlichkeit ergeben werde, die es unter Berücksichtigung der sonstigen Vorteile des nuklearen Antriebes berechtigt erscheinen lasse, den Bau größerer Schiffe mit Atomtrieb durchaus ins Auge zu fassen.

Dr. Scholz schloß seine Ausführungen mit dem Bemerkung, daß die vorläufigen Neubau-Aufträge unseren Betrieb auch für das kommende Jahr voll beschäftigen werden und darüber hinaus bereits eine Grundlast vorläge, die weit in das Jahr 1964 hineinreiche. Bei der weitreichenden Kundenschaft, über die die Deutsche Werft im In- und Ausland heute verfüge, und dem starken Reparatur- und Umbaugeschäft sowie der sonstigen Fabrikationsbetriebe dürfe für die Deutsche Werft die Zukunft für die kommenden Jahre als durchaus gesichert angesehen werden.



Die letzten Wochen

Die beiden wichtigsten Ereignisse in der Zeit seit dem Erscheinen unserer letzten Werkzeitung fielen auf einen Tag: Am 1. Juni wurde der zweite Gulf-Tanker, die „Gulf Hansa“, im Freihafen ihrem Eigner übergeben. Die Reederei ist, wie schon im Januarheft anlässlich des Stapellaufs erwähnt, die Nedgulf Tankers N. V. of Rotterdam. Für die Schiffsliebhaber und Sammler in unserer Belegschaft hier die technischen Daten des Tankers:

Länge über alles	= 226,48 m
Länge zw. den Loten	= 214,88 m
Breite auf Spanten	= 30,86 m
Seitenhöhe	= 15,37 m
Tiefgang auf Sommerfreibord	= 11,33 m
Tragfähigkeit	47 772 tdw
Vermessung	30 612 BRT

Das Gesamtfassungsvermögen aller Ladetanks, Mitteltanks und Seitentanks beträgt

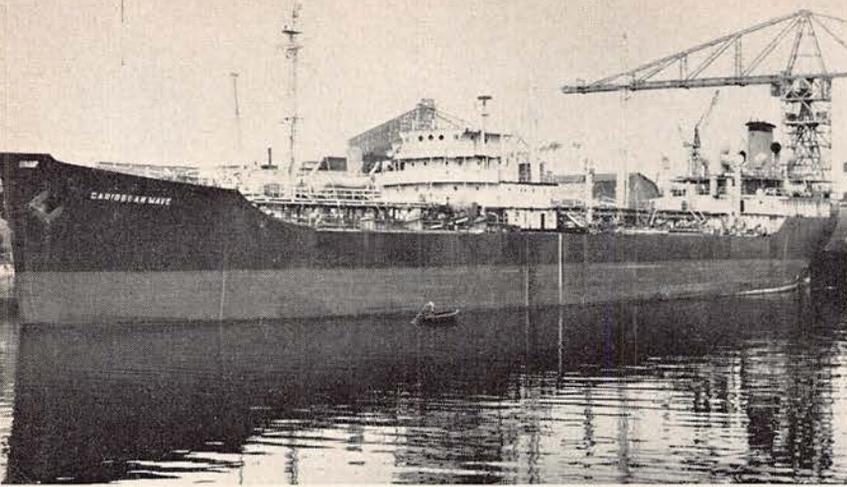
$$65\,646\text{ m}^3 = 2\,318\,279\text{ cu. ft.} = 412\,903\text{ Barrels}$$

Die Umrechnungsbeziehung zwischen Kubikmetern und den gebräuchlichsten amerikanischen Raummaßen Kubikfuß, Barrel und Gallone sind folgende:

1 m ³	= 35,315 cu. ft.
1 cu. ft.	= 7,480 Gallons
1 US Barrel	= 5,615 cu. ft. = 42 Gallons

Die „Gulf Hansa“ hatte wenige Tage vor der Ablieferung, vom 23.—25. Mai, eine Probefahrt mit umfangreichen Messungen gemacht. Alle Ergebnisse entsprachen den vorausgerechneten Werten.





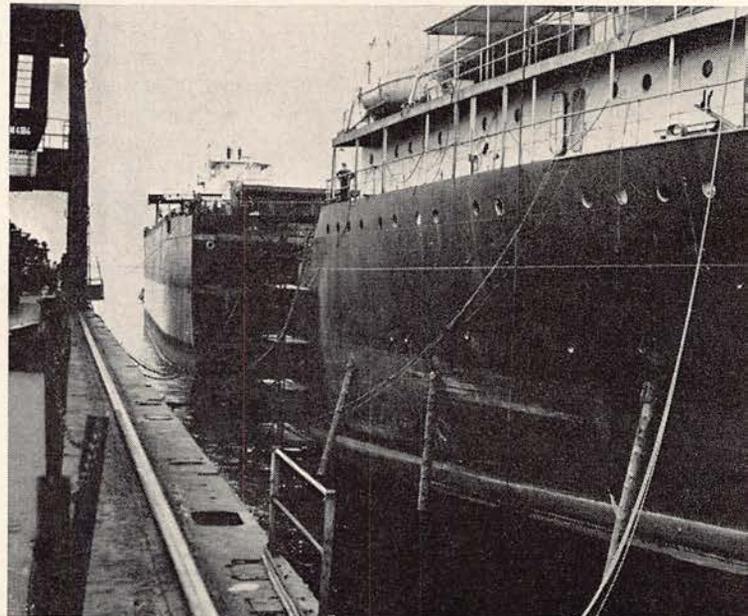
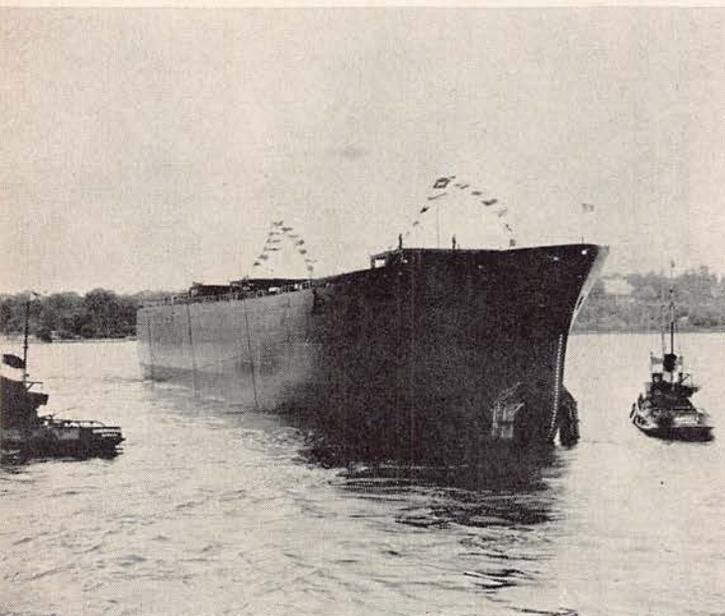
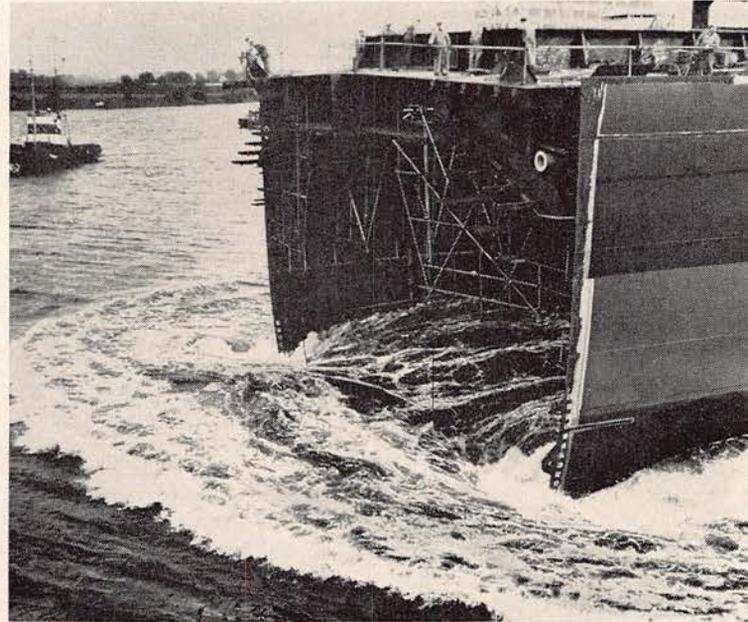
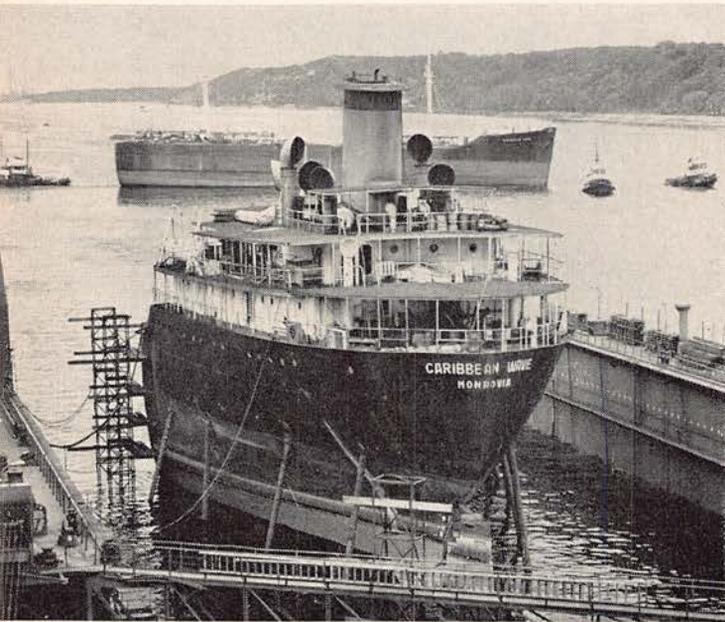
Der T 2-Tanker „Caribbean Wave“ vor dem Umbau

„Caribbean Wave“ heißt das umzubauende Schiff, ein „T 2-Tanker“ des amerikanischen Standard-Schiffbauprogramms. Der neuerbaute Teil erstreckt sich wiederum vom Bug bis zum Maschinenraumschott. Das alte Hinterschiff wird im Dock an das neue Schiff angeschweißt;

Das zweite Ereignis war der Stapellauf des „Vorschiffes“ Bau Nr. 796. Es handelt sich, ähnlich wie bei der „World Peace“ (S. 795), um den Umbau eines Tankers zum Bulk-Carrier bei gleichzeitiger Erhöhung der Tragfähigkeit.

ebenso bleibt das alte Brückenhaus, das durch den großen Schwimmkran umgesetzt wurde.

Das dritte umzubauende Schiff, der T 2-Tanker „Finisterre“, ist inzwischen auch schon bei uns eingetroffen.



Abschneiden und Ausdocken des alten Vorschiffes, Stapellauf des neuen, Zusammenbau

Am 14. Juni hatten wir wieder einmal hohen ausländischen Besuch. Allmählich fehlt uns kein Land der Erde mehr in unserem Gästebuch. Ob aus Ghana oder Brasilien, aus Indien oder Japan, aus Ägypten oder Israel, aus allen Teilen der Welt kamen sie schon zu uns. Diesmal kamen die Gäste aus der Sowjet-Union.

Unter ihnen waren der Minister der sowjetischen Hochseeflotte sowie die Präsidenten der Ostseereederei und der Seereederei des Schwarzen Meeres sowie einige andere leitende Herren der sowjetischen Seeschifffahrt. Alle zeigten sich sehr beeindruckt von den Anlagen und Arbeitsmethoden der DW, und aus den präzisen Fragen, die gestellt wurden, ersah man ernsthaftes Interesse.

Eine Sache, die besondere Bewunderung erregte, war z. B. unsere schwimmende Tankerreinigungsanlage DW 32. Die Abbildung zeigt das Schiff im Arbeitseinsatz. Unser Ex-



perte auf diesem Spezialgebiet, Kapitän Keller, soll selbst etwas zu dieser aktuellen und immer wichtiger werdenden technischen Neuerung sagen:

Mit der Wiederindienststellung unserer modernisierten Tankreinigungsschute DW 32 wurden ab 16. 4. 1962 Reinigungsaufträge der verschiedensten Art durchgeführt. An Tankern wurden gereinigt MT. „Wilhelmine Essberger“, MT. „Julius Schindler“, TT. „Troll“ und TT. „Caprinus“. Die Reinigung von Tankern wurde vor allem nach der im März stattgefundenen Londoner Konferenz akut. Auf dieser Konferenz wurden die Gebiete der Nord- und Ostsee sowie vor der französischen Küste und im Mittelmeer, die bisher noch zum Überbordpumpen von Öl freigegeben waren, geschlossen. Somit können Tanker nicht mehr auf der Reise vom Löschhafen nach Hamburg auf offener See Slop über Bord pumpen. Schiffe, die Ölarten der Gruppe K3, Heizöle usw. geladen hatten, können unmittelbar zur Werft verholten und dort gereinigt werden. So konnte z. B. MT. „Julius Schindler“ nach Beendigung des Löschens um 17 Uhr vom Petroleumhafen zum Reiherstieg verholten und dort ab 21 Uhr durch DW 32 gereinigt werden. Bereits um 10.30 Uhr am nächsten Morgen waren alle 22 Ladeöltanks klar für heiße Arbeit.

Auf TS „Braunschweig“ waren die Doppelbodenbunkertanks gedrückt worden und enthielten gut 600 t schmutzigen Ballastwassers. Mit DW 32 wurden diese 600 t Ballastwasser im Separierbetrieb übernommen und wieder außerbords gepumpt. Doppelbodenreinigungen und sonstige Bunkerreinigungen wurden auf dem Tonnenleger „Walter Körte“, auf MS. „Dragør Maersk“ und auf TT. „Caribbean Wave“ durchgeführt.

Der Umbau unserer DW 32 hat sich gelohnt. Auf Grund der großen Kesselleistungen kann jetzt mit 4 Butterworth-Maschinen gleichzeitig gearbeitet werden, und die Temperatur unserer Waschlauge kann ohne Schwierigkeiten ständig auf 85—90° C gehalten werden.

Für eine Tankreinigung ist von besonderer Bedeutung, daß die Ladeölpumpen bzw. die Stripperpumpen gut arbeiten, denn eine gute Tankreinigung kann nur durchgeführt werden, wenn die Laugen- und Ölreste auf dem Schiffsboden ständig abgesaugt werden, solange sie noch heiß sind. Köhlen Waschwasserreste mit starkem Ölgehalt am Schiffsboden infolge schlechten Pumpens ab, so kleben die ausgeaugten Sedimente leicht am Boden fest und sind durch Waschen allein kaum noch zu entfernen.

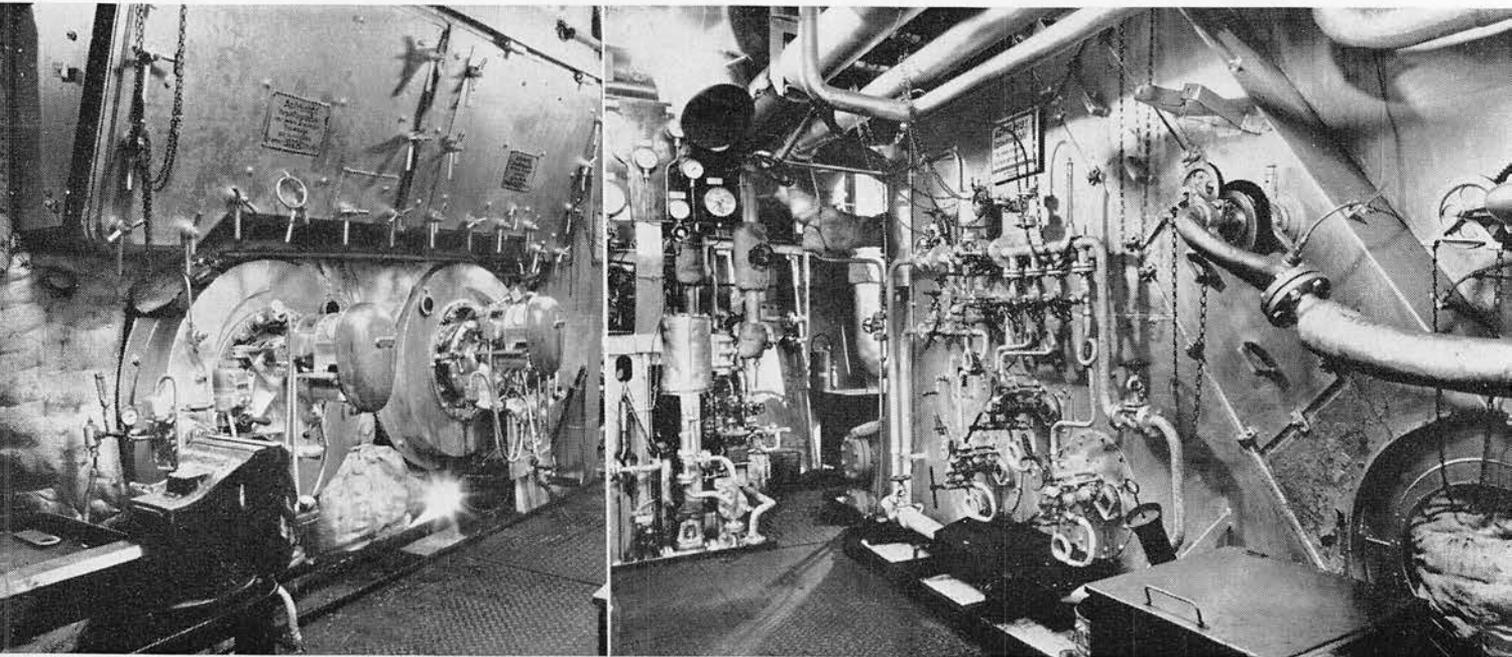
Schiffe, die zur Werftüberholung zur Werft kommen wollen, sollten daher auf der letzten Reise ihre Stripperpumpen gut überholen, damit von der Möglichkeit einer schnellen und wirksamen Tankreinigung durch DW 32 auch voller Gebrauch gemacht werden kann.





▲ DW 32 bei der Tankreinigung

▼ Der Kesselraum der DW 32



GAS - RAUCH - STAUB

Kürzlich hörten wir auf der Werft von einem Herrn der Fa. Dräger einen Vortrag über „Schutzgeräte gegen die Einwirkung von Gas, Staub und Rauch“ sowie über den Einsatz von Geräten zur schnellen und vollkommenen Hilfe bei Unglücksfällen. Die Ausführungen des Vortragenden gehen jeden an und deshalb seien sie hier in Kürze zusammengefaßt.

Der Vortragende führte aus:

Die ersten Anzeichen über das Vorhandensein von Gasen in Räumen oder Arbeitsstätten nimmt der Mensch durch seine Sinne wahr. Er riecht, schmeckt oder hört das Gas. Diese Wahrnehmung versagt aber gegenüber dem Kohlenoxyd; dieses Gas ist geruch- und geschmacklos und darum so gefährlich. Wo die Wahrnehmung durch die mensch-

lichen Sinne nicht mehr ausreicht, z. B. wenn man wissen muß, mit welcher Art von Gas man es zu tun hat und wie hoch die Konzentration ist, muß man das Gasspürgerät benutzen. Dieses Gasspürgerät ist ein kleines Laboratorium. Mit der Balgpumpe werden durch ein aufgestecktes Prüfröhrchen 100 cm³ verseuchte Luft angesaugt. Je nachdem welche Gasart man vermutet, kann man an der Skala des entsprechend gewählten Röhrchens die vorhandene Konzentration ablesen und feststellen, wie weit die Gasmenge im Raum gefährlich ist. (Gasspürgeräte dieser Art sind bei der Deutsche Werft beim Unfallschutz und in der Werkzeugverwaltung vorhanden.) Muß nun ein Raum, in dem Gas in bedrohlicher Konzentration festgestellt wurde, betreten werden, so kann dieses nur

mit einem Gasschutzgerät — Vollgasmaske — geschehen. Jede Maske ist mit einem Vorsatzfilter ausgestattet, für jede Gasart ist ein besonderes Filter erforderlich. In nachfolgender Tabelle kann man erkennen, welches Filter gegen die verschiedenen Gase verwendet werden muß.

Filter	Farbe	Anwendung gegen:
A	braun	Organische Dämpfe und Lösungsmittel wie: Aceton, Acetylen, Benzin, Benzol, Butan, Propan, Frigen, Trichloräthylen, Peräthylen.
B	grau	Saure Gase wie: Brom, Chlor, Salzsäure, Nitrose-Gase, Phosgen.
CO	3 cm schwarzer Ring	Kohlenoxyd, Stadtgas.
E	gelb	Schweflige Säure.
K	grün	Ammoniak.

(Vorgenannte Filter mit Vollmasken sowie Frischluftatmer sind bei der Deutsche Werft in den Ausgaben 21, 25, 30, 32, 33 erhältlich.)

Der Ausgeber hat obige Tabelle, nach welcher er für das festgestellte Gasvorkommen passende Filter mit Maske ausgibt. (CO-Filter gegen Kohlenoxyd und Stadtgas [Leuchtgas] sind für den Einsatz bei der Feuerwehr vorhanden.)

Die auf den Filtern angegebenen Vermerke über Gebrauchsdauer und Lagerfähigkeit sind zu beachten. Nach Ablauf der Lagerfähigkeit sind auch ungebrauchte Filter zu ersetzen. Nun gibt es aber Fälle, an die mit äußerster Vorsicht herangegangen werden muß, dafür ein Beispiel: Ein Mann arbeitete in einem Tank. Er wurde ohnmächtig und blieb schließlich tot liegen. Ein Zuhilfekommender dringt unter Verwendung einer Gasmaske in den Tank ein, bricht jedoch auch zusammen und wird später ebenfalls tot geborgen. In beiden Fällen war der Tod infolge Sauerstoffmangel eingetreten, da das im Tank vorhandene Luftgemisch verseucht war und nicht die erforderlichen 21 % Sauerstoff enthielt, die unbedingt notwendig sind, um ohne Gesundheitsgefährdung atmen, also leben zu können. Sinkt der Sauerstoffgehalt der Luft unter 21 % ab, so treten schwere Atemstörungen und letztlich der Tod ein. Das Beispiel zeigt, daß in jedem Fall erst die Art und Konzentration der Luftverseuchung bekannt sein muß, bevor man die entsprechend geeignete Schutzmaske auswählt. In obigem Fall hätte statt einer Gasmaske ein Frischluftatmungsgerät benutzt werden müssen.

Frischluftatmer gibt es in vier verschiedenen Arten:

1. Geräte, bei denen durch einen Schlauch die Frischluft aus dem Freien angesaugt wird. (Die Länge des Schlauches darf 20 Meter nicht überschreiten, weil sonst das Ansaugen der Luft zu schwer wird.)
2. Geräte mit Luftversorgung aus der Preßluftleitung.
3. Geräte mit Preßluftzufuhr aus einer tragbaren Stahlflasche.
4. Sogenannte Kreislaufgeräte, die aus einer Sauerstoffflasche gespeist werden. Bei diesem Gerät wird die verbrauchte ausgeatmete Luft durch ein Filter aufbereitet und als Frischluft wieder eingeatmet.

(Bei der Deutsche Werft sind Frischluftatmer der verschiedenen Typen in den Ausgaben und bei der Feuerwehr vorhanden.)

Damit wären die Schutzgeräte gegen Gase besprochen.

Gegen **Staub** und **Rauch** verwendet man die Halbmaske und zwar gegen den ungefährlicheren Grobstaub wie Kohlenstaub, Kalkstaub, Holzstaub die Halbmaske mit Grobfilter und gegen den gesundheitsschädlichen Feinstaub wie Quarzstaub, Glasstaub, Schleifmittelstaub, Asbeststaub, Metallstäube und Rauche die Halbmaske mit Feinstaubfilter. Diese Halbmaske gibt es in verschiedenen Ausführungen.

Die neueste Ausführung besteht aus einem Gummikörper mit einem Kunststoff-Filterhalter, wodurch die Maske sehr leicht und haltbar wird. Für das Feinstaubfilter gibt es brennbare und unbrennbare Watteeinsätze.

Die Grenze zwischen Staub und Rauch und Gas ist nicht scharf zu ziehen, deshalb ist im Zweifelsfalle das Doppelfilter zu verwenden und zwar gegen Lösungsmitteldämpfe beim Farbspritzen, schwachen Konzentrationen saurer Gase und Ammoniak.

Welcher Geräte und Einrichtungen bedient man sich nun, wenn ein Unglücksfall eingetreten ist und Verunglückte der schnellsten Hilfe bedürfen?

Da ist vor allem der **Orospirator** zu nennen; das Gerät dient zur künstlichen Beatmung von Mund zu Mund. Durch seine handliche Ausführung ist er stets einsatzbereit und es kann schnellste Hilfeleistung erfolgen.

Über einen Schlauch, durch einen Tubus, der dem Verunglückten bei Rauch- oder Gasvergiftung, Erstickten, Ertrinken usw. in den Mund gesteckt wird, atmet der Atemspender dem Verunglückten seine Luft direkt ein. Während der Atemspender Frischluft, die er über ein Vorsatzgerät eingeatmet hat, dem Verunglückten auf direktem Wege zuführt, geht die Ausatemluft des Verunglückten am Schlauchkörper durch ein Ventil ab. Muß das Gerät in gasverseuchten Räumen angewendet werden, wird ein entsprechendes Gasfilter vorgesetzt. Wird bei der Anwendung des Orospirators festgestellt, daß die Atemwege des Verunglückten verstopft sind, so ist das zum Gerät gehörende Absaugegerät zu benutzen.

Das wohl wirksamste und zugleich modernste Rettungsgerät ist der **Pulmotor**. Als Tornistergerät läßt es sich bequem wie ein Rucksack auf dem Rücken tragen und kann auch bei weiten Strecken schnell zur Unfallstelle gebracht werden.

Der Pulmotor ist ein automatisch arbeitendes Gerät zur künstlichen Beatmung bei Atemstillstand und zur Sauerstoff-Inhalation bei allen schweren Atemstörungen, wie sie hervorgerufen werden durch Rauch- oder Gasvergiftung, Ertrinken, Erstickten, elektrischen Schlag, Schlafmittel- oder Fleischvergiftung. Manch ein Verunglückter, dessen Atmung völlig zum Stillstand gekommen war, konnte durch den Pulmotor wieder ins Leben zurückgerufen werden.

Das Gerät kann drei Funktionen ausführen:

1. Absaugen: Auch hier gilt wieder, daß die Atemwege des Verunglückten frei sein müssen, um das Gerät zur künstlichen Beatmung ansetzen zu können.
2. Sauerstoff-Inhalationen: Bei noch vorhandener Atmung oder nach dem Wiedereinsetzen einer eigenen regelmäßigen Atmung kann dem Verunglückten noch über längere Zeit vom Pulmotor Sauerstoff zugeführt werden. Hierzu dient die Sauerstoff-Inhalationseinrichtung mit der lose über Mund und Nase angelegten Inhalationsmaske.
3. Wiederbelebung (automatische künstliche Beatmung): Nach Öffnen der Sauerstoffflasche und Öffnen eines Absperrventiles arbeitet der Pulmotor entweder in einem Rhythmus, der von der Hand des Retters gesteuert werden kann oder vom Atemtempo des Verunglückten bestimmt wird.

Wichtig ist hierbei die Lage des Verunglückten.

Sofern keine Anzeichen innerer Verletzungen zu erkennen sind, soll der Verletzte auf die rechte Seite gelegt werden, wobei die Beine locker übereinander und der Kopf auf dem rechten Oberarm liegen soll.

(Beide Geräte, der Orospirator wie der Pulmotor, sind im Besitz der DW-Feuerwehr und werden im Bedarfsfall von ihr eingesetzt. Außerdem sind zwei Sauerstoff-Inhalationsgeräte vorhanden und zwar je eines in der Unfallstation Finkenwerder und Reiherstieg.)

Abschließend noch folgende wichtige Anmerkungen:

Nitrosegasvergiftungen sind äußerst gefährlich, da sich in solchen Fällen Bläschen in der Lunge des Verunglückten zersetzen. Die Hinzuziehung eines Arztes ist unerlässlich. Ebenso gefährlich sind Kohlenwasserstoffe. Sie treten in den Benzin- und Benzoldämpfen auf und setzen sich nach Einatmen in der Lunge fest. Als sogenannte Benzolringe verbleiben sie dort und führen dem Körper auf die Dauer schwerste Schädigungen zu.

Berndt





Die Neubauten der Reiherstiegwerft 1707-1841

(zu der Artikelserie „Aus der Vergangenheit der Reiherstiegwerft“ von Dr. W. Kresse)

Baujahr	Schiffstyp	Name	Br.T.	Bemerkungen
<i>Lucas Kramer 1706—1731</i>				
1707	Walfänger	Elisabeth		
1709	Walfänger	De witte Voss		
1710	Walfänger	Juffrouw Catarina Barbara		
1714	Walfänger	Juffrouw Anna		
1715	Walfänger	Concordia		
1716	Walfänger	Maria		
1717	Walfänger	De waakende Kraan		
1718	Walfänger	De Saagmool		
1718	Walfänger	Nachtigall		
1723	Walfänger	De jonge witte Voss		
1723	Walfänger	Prinz Friedrich		
1724	Walfänger	Der Friede		
<i>Berend Roosen 1731—1788</i>				
1744	Fleutschiff	De Joffrouw Maria	225	Grönlandfahrt
1747	Fleutschiff	De jonge Catherina	225	Grönlandfahrt
1749	Fleutschiff	De Vrou Maria Elisabet	225	Grönlandfahrt
1751	Schnauschiff	De jonge Berend	75	1781 Amsterdam
1754	Fleutschiff	De Koning Salomon	225	Grönlandfahrt
ca. 1762	Vollschiff	De Catherina		
ca. 1764		De Roosenboom I		
1765	Dreimastgalliot	De vergülde Rose	375	1781 Archangel
1769	Dreimastgalliot	De Elve Stroom	375	1782 Archangel
ca. 1770		De Joffrouw Catharina		
ca. 1770		De Joffrouw Elisabeth		
ca. 1770		De Joffrouw Maria		
1774	Schmackschiff	De Joffrouw Geertruy	75	1782 Amsterdam
1774	Vollschiff	De Herman	420	
vor 1779		De St. Peter	135	1779 Bordeaux
vor 1779	Vollschiff	Friedrich von Gross	270	1779 Bordeaux
vor 1781		De Endracht	90	1781 Amsterdam
vor 1781		De Vreede	270	1781 Archangel
vor 1781		Baron de la Houze	270	1781 Archangel
vor 1781		De twee Gesüsters	285	
1781	Vollschiff	Mercurius I	270	1781 Archangel
vor 1782		De gekroonde Hoop	150	1782 Lissabon
1782	Bark	Fama	240	Grönlandfahrt
1785	Bark	De Roosenboom II	300 ?	Grönlandfahrt
1786	Bark	De twee Catharinas	270 ?	1799 Bordeaux
1706—90	weitere 19 Schiffe			
<i>Berend Roosen Erben 1788—1805</i>				
1792		Georg der 3te	300	1799 Charleston
1795		Amphitrite	150	1798 Bordeaux
1795	Vollschiff	Jupiter	375	für Salomon Roosen
1797		Atlas	225	
1797		De witte Voss	240	1798 Archangel
1797		De jonge Berend	270	1797 Charleston
1798		Reyherstieg	150	1797 Charleston
1798		Argo	270	1798 St. Thomas
1798		De vergülde Roos	270	acht Kanonen
1798		Castor & Pollux	300	1798 Baltimore
1799		Wilhelmsburg	225	1798 Baltimore
1799	Vollschiff	Ocean	280	für Berend Roosen, Salomons Sohn
1800	Bark	Galathea	288	
vor 1802		Concordia		1832 Rio, 1833 New Orleans
vor 1802		Louisa		
vor 1802		Gabriel		
vor 1802		Irene		
vor 1802		Spes		
vor 1805		Gertrud		
vor 1805		Et Zeepard		
<i>B. & H. Roosen juniores 1805—1849</i>				
1819	Brigg	Maria Elisabeth	234	für Berend Roosen, Salomons Sohn
1825	Brigg	Amphitrite	247	1832 Philadelphia
vor 1826		Urania		
vor 1826	Vollschiff	Orion	350	1832 Bahia, Archangel
vor 1826		Najade		für S. & B. Roosen
vor 1826		Minerva		für S. & B. Roosen
vor 1827	Brigg	Polidora	196	1851 San Francisco
1829	Bark	Mercurius	260, ab 1859 340	1832 Rio, 1860 Südamerika Westküste
1830	Schonerbrigg	Neptunus	99	für S. & B. Roosen
1831	Vollschiff	Argo	375	1839 Südamerika Westküste
1838	Vollschiff	Ocean II	340	für S. & B. Roosen
1839	Bark	Eudora	298	1860 Kalkutta
1841	Brigg	Sirius	210	für S. & B. Roosen

Die Neubauten 1–250 der Godeffroy-Zeit (1850–1873)

Grundlage dieser Tabelle ist eine Veröffentlichung über die Reihertstiegerit aus dem Jahre 1925 (64), in der die Bau-nummern, Schiffstypen, Namen, Auftraggeber, Baujahre und Bruttotonnen aufgeführt sind. Für die Zeit von 1850 bis 1873

liegen darüber hinaus Angaben vor über Fahrtbereich, Bau-material, Abmessungen, Maschinenart, Maschinenleistung und Rad- bzw. Schraubenantrieb; diese Angaben wurden 1872 ver-öffentlicht (67).

Bau-Nr.	S = Seeschiff	Typ	H = Holzschiff	Name	Länge in m	Breite in m	Br.T.	Maschinen-art ¹⁾	PSn ²⁾	Rad- (R) bzw. Schrauben-schiff (S)	Auftraggeber	Baujahr
1	S	Bark	H	Sophie			350				J. C. Godeffroy & Sohn	1850
2	S	Brigg	H	Susanne			250				J. C. Godeffroy & Sohn	1850
3	S	Bark	H	Cesar Godeffroy							J. C. Godeffroy & Sohn	1851
4	S	Bark	H	Helene			386				J. C. Godeffroy & Sohn	1851
5	S	Brigg	H	Reihertstieg			250				J. C. Godeffroy & Sohn	1852
6 ³⁾	S	Vollschiff	H	Wilhelmsburg			1194				J. C. Godeffroy & Sohn	1853
7	S	Bark	H	Johann Cesar			455				J. C. Godeffroy & Sohn	1852
8	S	Vollschiff	H	Kamtschatka			600				J. C. Godeffroy & Sohn	1853
9	S	Vollschiff	H	Wandrahm			702				J. C. Godeffroy & Sohn	1854
10	S	Brigg	H	Iserbrook			240				J. C. Godeffroy & Sohn	1853
11	S	Vollschiff	H	La Rochelle			870				J. C. Godeffroy & Sohn	1855
12	S	Schoner	H	Stintfang			70				J. C. Godeffroy & Sohn	1854
13	S	Brigg	H	Adolph			200				J. C. Godeffroy & Sohn	1854
14	S	Brigg	H	Antonie			200				J. C. Godeffroy & Sohn	1854
15	S	Bark	H	Cesar Godeffroy							J. C. Godeffroy & Sohn	1855
16	S	Brigg	H	Jupiter			462				J. C. Godeffroy & Sohn	1855
17	S	Brigg	H	Cesar & Helene			266				J. C. Godeffroy & Sohn	1856
18	S	Bark	H	Alfred			402				J. C. Godeffroy & Sohn	1856
19 ⁴⁾		Leichter		Richard	36,6	6,1					Pearson & Langnese	1856
20 ⁵⁾		Dampfleichter		Elbe	38,1	6,1		H	20	S	Pearson & Langnese	1856
21	S	Bark	H	Peter Godeffroy	28,7	8,0	437				J. C. Godeffroy & Sohn	1857
22/29		Leichter			49,4	5,5					Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	1856
30		Schleppdpf.		Spree	42,7	3,6		M	30	R	Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	1856
31		Schleppdpf.		Havel	42,7	3,6		M	30	R	Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	1856
32 ⁶⁾	S	Dampfer		Patriot	42,7	5,5		M	90	R	J. C. Godeffroy & Sohn	1858
33 ⁷⁾	S	Dampfer		Sir George Grey	62,2	8,2	810	M	120	S	J. C. Godeffroy & Sohn	1858
34	S	Brigg	H	Adolph	33,6	7,6	300				J. C. Godeffroy & Sohn	1858
35	S	Brigg	H	Australia	33,6	7,6	300				J. C. Godeffroy & Sohn	1858
36 ⁸⁾	S	Vollschiff		Deutschland	51,2	10,0	804				Hamburg-Amerika Linie	1858
37 ⁹⁾		Schleppdpf.		Samara	56,7	5,5		H	100	R	für Rußland	1858
38		Leichter		Nojade	51,9	6,1					für Rußland	1858
39	S	Feuerschiff		Elbe	26,2	6,7					Hamburger Staat	1858
40	S	Bark	H	St. Francisco	41,2	9,8	404				J. C. Godeffroy & Sohn	1858
41		Ponton			15,9	6,1					für Harburg	1858
42 ¹⁰⁾		Bagger		Dampfbagger	30,5	7,9		M	50		Hamburger Staat	1858
43	S	Dampfer		Assecurateur	38,4	6,7		M	100	R	Hamburger Asssecurad.	1858
44 ¹¹⁾		Alsterboot		Alina	12,2	2,4		H	6	S	J. P. Parrau	1859
45/48		Dampfschiffe			38,4	5,5		H	30—40	R	Russische Regierung	1859/60
49	S	Bugsierboot		Dimitry	40,6	6,8		M	85	R	Russische Regierung	1859/60
50	S	Bugsierboot		Georgie	40,6	6,8		M	85	R	Russische Regierung	1859/60
51		Bagger		Samson	34,2	9,5		M	50		Russische Regierung	1859/60
52		Bagger		Hercules	39,0	9,5		M	60		Russische Regierung	1859/60
53		Baggerprahm			20,7	5,2					Russische Regierung	1859/60
54		Baggerprahm			19,5	5,2					Russische Regierung	1859/60
55/56		Bugsierboote			32,9	3,5		M	20	R	Russische Regierung	1859/60
57/58		Bagger			30,5	7,9		M	20		Russische Regierung	1859/60
59/60		Baggerprähme			18,3	4,6					Russische Regierung	1859/60
61		Alsterboot		Hilda	15,3	3,1		H	8	S	J. P. Parrau	1860
62		Dampfer		Carl	15,3	3,1		H	8	S	J. M. Nathanson	1860
63		Wachtschiff			16,2	4,6					Finanzdeputation	1860
64	S	Segelschiff		Prinz Albert	47,3	8,5	600				Rob. M. Sloman	1860
65		Alsterboot		Gustav Adolph	15,3	3,6		H	8	S	J. P. Parrau	1860
66		Alsterboot		Adler	15,3	3,6		H	8	S	J. P. Parrau	1860
67		Alsterboot		Eppendorf	12,2			H	6	S	J. D. Rambke	1861
68		Alsterboot		Uhlenhorst	15,3			H	8	S	Vereinigte Alsterschiffer	1860
69		Bugsierboot		Johanna	16,8	3,7		H	15	S	L. F. Mathies & Co.	1861
70		Dampfer		Heinrich & Malwine	19,8	3,1		H	10	S	G. H. Geslien	1861
71		Schute			12,8	3,7					J. C. Godeffroy & Sohn	1861
72	S	Dampfer		Sachalin	45,8	7,6		M	50	S	Russische Regierung	1861
73	S	Bark	H	Giljac	41,2	9,5					Russische Regierung	1861
74/75		Dampfboot			27,5	4,0		H	40	R	Russische Regierung	1861
76/77		Leichter			48,8	5,3					Russische Regierung	1861
78		Bagger			30,5	7,6		H	30		Finanzdeputation	1859
79/81		Dampfboote			25,9	3,4	61	H	15	R	Russische Regierung	1861
82		Dampfboot			36,6	3,7		H	40	R	Russische Regierung	1861
83		Dampfer		Prinzessin Louise	23,8	3,7		H	20	S	Dr. Paulsen	1861
84		Dampfer		Delphin II	45,8	5,8		M	50	R	Wachsmuth & Krogmann	1862

¹⁾ Hochdruck (H), Mitteldruck mit Condensation (M)

oder Woolf'sches System (W)

²⁾ 1 PSn (nom. PS) etwa 3/4 PS₁

³⁾ 1. Segelschiff mit mehr als 1000 Br.T.

⁴⁾ 1. Eisenschiff

⁵⁾ 1. Dampfschiff

⁶⁾ 1. Seebüderdampfer

⁷⁾ 1. Seedampfer

⁸⁾ 1. eisernes Segelschiff

⁹⁾ 1. Exportauftrag

¹⁰⁾ 1. in Deutschland gebauter Bagger

¹¹⁾ 1. Alsterdampfboot

Bau-Nr.	S = Seeschiff	Typ	H = Holzschiff	Name	Länge in m	Breite in m	Br.T.	Maschinen- art ¹⁾	PS ²⁾	Rad- (R) bzw. Schrauben- schiff (S)	Auftraggeber	Baujahr
85	S	D. Leichter		Tender	21,4	5,3		H	20	S	Wm. O'Swald & Co.	1861
86/87	S	Schoner	H		11,0	3,7					J. C. Godefroy & Sohn	1861
88		Dampfer			15,3	3,1		H	8	S	Casp. Blättler	1861
89		Dampfer		Neustadt	27,5	4,6		H	30	S	J. Lienau jr.	1862
90		Bugsierboot		Concurrent	24,4	4,6		H	40	S	Act.-Ges. Concurrenz	1862
91		Dampfer		Thusnelda	15,3	3,7		H	8	S	Wm. Droege & Co.	1862
92		Fährboot		Louise	12,2	3,7		H	12	S	J. H. Grell	1862
93		Leichter		Südost	36,6	6,6					Hamburg-Amerika Linie	1862
94		Rammprahm			10,7	7,6					Finanzdeputation	1862
95		Dampfer		Primus III	42,7	5,8		M	60	R	Primus Compagnie	1862
96/97		D. Leichter			18,3	3,7		H	8	S	Wm. Pustau & Co.	1865
98		Segelboot			7,3	2,4					Wm. Droege & Co.	1865
99		Bugsierboot		Powerful	24,9	4,9		H	40	S	Wm. Pustau & Co.	1865
100		Dampfer		Expresß	26,7	3,8		H	30	R	Expresß Compagnie	1863
101		Ponton			24,4	6,4					Finanzdeputation	1862
102		Fährboot		Theodor Körner	12,2	3,7		H	12	S	J. H. Grell	1863
103		Alsterboot		Matador	15,2	4,0		H	8	S	J. P. Parrau	1863
104		Alsterboot		Hamburg	15,2	4,0		H	8	S	Vereinigte Alsterschiffer	1863
105		Bugsierboot		Garibaldi	12,2	3,7		H	12	S	M. Lüders	1863
106		Dampfer		Steinwärder	15,3	3,7		H	12	S	Wm. Droege & Co.	1863
107/110		Schuten			18,3	4,3					Wm. Droege & Co.	1863
111		Bugsierboot		Düppel	16,8	3,7		H	20	S	Wm. Droege & Co.	1863
112		Dampfer			15,3	3,4		H	8	S	Gebr. Kalkmann	1863
113	S	Bugsierboot		Solide	27,5	5,5		H	70	S	F. W. Wencke	1863
114		Segelboot			8,2	2,9					Wm. Droege & Co.	1863
115	S	Bugsierboot		Magnet	21,1	4,9		M	50	S	J. C. Godefroy & Sohn u. Div.	1863
116		Dampfboot		Hohnstorf	12,2	4,0		H	15	S	Dir. d. Hann. Eisenb. u. Telegr.	1863
117	S	Dampfer		China	62,8	8,5	854	M	150	S	J. C. Godefroy & Sohn	1864
118		Bugsierboot		Biene	21,4	4,9		H	35	S	F. W. Wencke	1864
119		Dampfer		Welf	35,8	4,6		M	40	R	Baron v. d. Decken	1863
120		Dampfer			21,4	4,0		H	10	S	R. Schmid	1864
121	S	Bugsierboot		Jahde	25,9	5,2		M	50	R	Hafenbau-Commission	1864
122		Dampfer		Courier II	44,2	5,8		M	60	R	Courier Compagnie	1865
123	S	Segelschiff		Eugenie	47,0	9,2	599				Rob. M. Sloman	1865
124		Schlepper		König Wilhelm I.	42,7	3,8		M	30	R	Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	1865
125		Schraubenboot			13,0	3,7		H	10	S	P. Eisenstuck & Co.	1864
126		Dampfer		Tamesi	27,5	4,0		H	30	R	Wachsmuth & Krogmann	1864
127 ¹³⁾		Dampfer		Altenwärder	20,1	4,3		H	20	2 S	H. Koch, Altenwärder	1864
128		Bugsierboot		Grasbrook	17,7	4,1		H	30	S	J. D. Mutzenbecher & Sohn	1865
129		Leichter		Steinwärder	30,5	6,7					J. D. Mutzenbecher & Sohn	1865
130	S	Segelschiff		Helios	50,3	10,0	735				Wachsmuth & Krogmann	1865
131	S	Bark		Flottbeck	44,2	8,9	495				Julius Hünicken	1865
132		Dampfer		Vesta	7,0	2,1		H	4	S	J. C. Godefroy & Sohn	1866
133	S	Segelschiff		Undine	51,5	9,3	686				Wachsmuth & Krogmann	1867
134		Bugsierboot		Oscar	18,3	4,0		H	20	S	L. F. Mathies & Co.	1866
135/137		Leichter			22,9	4,6					L. F. Mathies & Co.	1865
138	S	Segelschiff		Helena Donner	52,2	9,2	732				Etatsrat Donner	1866
139		Dampfer		Elbe	19,8	4,6		H	30	S	Hamburger Staat	1866
140/141		Bugsierboote			29,9	4,3		H	40	R	General Guérhard	1865
142		Alsterboot		Harvestehude	17,1	4,1		H	10	S	Verein. Alsterschiffer	1865
143		Alsterboot		Germania	17,1	4,1		H	10	S	H. E. Justus	1865
144		Bagger			26,0	7,0		H	30		J. N. Schmilinsky Sne.	1866
145		Alsterboot		Alster	17,1	4,1		H	10	S	H. E. Justus	1866
146/151		Baggerprähme			19,5	4,9					Insp. d. Schlesw.-Holst. Kanals	1866
152		Fährboot		Hamburg	15,3	4,4		H	25	S	J. H. Grell	1866
153	S	Dampfleichter		Peiho	29,0	5,5	100	H	35	S	Oscar Stammann	1866
154		Caisson f. Trockendock			17,2	5,8	41				Zimmermstr. Mahr	1866
155		Dampfer		Fortschritt	21,8	4,9		H	20	2 S	Suhr & Wegener	1866
156		Alsterboot		Concordia	16,2	4,0		H	10	S	Verein. Alsterschiffer	1867
157		Dampfer		Germania	39,0	5,6		M	50	R	Stade-Altld.Dampfsch.-& Rhed.-G.	1867
158		Alsterboot		Astraea	16,2	4,0		H	10	S	Verein. Alsterschiffer	1867
159		Schleppdampfer		Widder	18,3	4,3		H	30	S	Ed. Tegelstein	1867
160	S	Schleppdampfer		Bugsir	25,0	5,2		M	50	S	Ed. Tegelstein	1867
161/162		Leichter			22,9	4,6					Wachsmuth & Krogmann	1867
163		Dampfer		Phönix II	40,9	5,6		M	50	R	T. G. Gleichman	1867
164		Dampfer		Freya	32,3	4,6		M	40	R	Wm. O'Swald & Cie.	1867
165	S	Dampfer		Star	32,0	6,1		M	50	S	Wm. O'Swald & Cie.	1867
166		Bagger			18,2	4,0		H	10		Finanzdeputation	1867
167		Bugsierboot		John Bull	19,8	4,3		H	30	S	Gebr. Lüders	1867
168		Bugsierboot		Helene	12,2	3,7		H	12	S	J. Hevecke	1867
169	S	Brigg		Alfred	32,0	6,1	160				J. C. Godefroy & Sohn	1867
170	S	Dampfer		Namaqua	39,7	5,8	180	M	40	S	J. C. Godefroy & Sohn u. L. R. Beit & Co.	1868
171	S	Bark		Augusta	33,6	7,7	300				Upiano de Ondarza	1867
172	S	Segelschiff		Dorette	54,9	9,6					Peter de Voß & C. L. Melosch	1868

¹³⁾ 1. Zweischrauben-Dampfboot

Bau-Nr.	S = Seeschiff	Typ	H = Holzschiff	Name	Länge in m	Breite in m	Br. T.	Maschinenart)	PSn ²⁾	Rad- (R) bzw. Schraubenschiff (S)	Auftraggeber	Baujahr
173		Alsterboot		Gustav Adolph	18,3	4,2		H	10	S	H. E. Justus	1868
174		Baggerprahm			18,3	4,6					Justizrat Scheffer	1868
175	S	Dampfleichter		Tornada	27,3	5,8	132	M	40	S	Wm. O'Swald & Co.	1868
176		Dampfleichter		Kehrwieder	16,8	4,0		H	20	2 S	Heyden & Hollmann	1868
177	S	Dampfleichter		Helene	28,1	7,3		M	40	S	L. F. Mathies & Partner	1868
178	S	Dampfleichter		Adele	28,1	7,3		M	40	S	L. F. Mathies & Partner	1868
179		Dampfer		Neuenfelde	21,8	4,6		H	25	2 S	J. Rahmsdorf & Cons.	1868
180		Schleppdampfer		Köln-Minden	18,3	4,0		H	20	S	Köln-Mindener Eisenbahn	1870
181	S	Lotsendampfer		Neuwerk	25,6	5,6		M	50	S	Finanzdeputation	1868
182		Trajektdampfer		Lauenburg	45,8	7,6			100	R	Lübeck-Büchener Eisenbahn	1869
183		Dampfer		Woltmann	17,7	4,6		M	25	S	Schiff. & Hafen-Deput.	1869
184/185		Baggerprähme			14,9	4,0					Schiff. & Hafen-Deput.	1869
186	S	Dampfer		Bio-Bio	59,5	8,9	550	M	150	R	Actien-Gesellsch. Valparaiso	1868
187	S	Segelschiff		Mozambique	36,6	7,3	300				Wm. O'Swald & Co.	1869
188		Schleppdampfer		Magretha	17,1	4,1		H	30	S	H. & J. Föhrtmann & Cons.	1868
189		Dampfer	H		10,7	3,1		H	4	S	J. C. Godeffroy & Sohn	1868
190		Dampfer		Adler	21,4	4,3		M	12	S	Lehmann, Hartmann & Co.	1868
191		Dampfer		Habicht	16,2	4,0		H	10	S	Lehmann, Hartmann & Co.	1868
192	S	Segelschiff		Johann Cesar	40,4	8,1	408				J. C. Godeffroy & Sohn	1868
193	S	Segelschiff		Peter Godeffroy	40,4	8,1	410				J. C. Godeffroy & Sohn	1868
194	S	Segelschiff		Carl Graf Attens	36,6	7,3	340				A. J. Schön & Co.	1868
195	S	Segelschiff		Helene	54,9	9,6					Wachsmuth & Krogmann	1869
196/198	S	Dampfer			27,5	4,7		H	30	2 S	Carl Fleiß	1869
199	S	Dampfer		Patriot	36,6	5,3		M	60	S	Cuxhav. Dampfsch.-Ges.	1869
200		Dampfer		Billwärder	16,0	3,3		H	8	2 S	C. J. E. Eisfeldt & Cons.	1869
201	S	Segelschiff		Fortuna	56,4	10,1	892				M. Arnesen	1869
202		Dampfer		Monarca	35,1	4,9		H	40	R	Guilh. Saam & Co.	1869
203		Dampfer		Schiffbeck	16,0	3,3		H	8	2 S	C. J. E. Eisfeldt & Cons.	1869
204	S	Segelschiff		Johannes & Emilie	36,6	7,6	318				C. Woermann	1869
205	S	Segelschiff		Gustav Adolph	32,4	7,3	240				A. J. Schön & Co.	1870
206		Alsterboot		Schwan	18,3	4,2		H	10	S	H. E. Justus	1870
207	S	Segelschiff		Upolu	24,4	6,5	56				J. C. Godeffroy & Sohn	1870
208		Dampfer		Hansa	55,2	5,9		W	70	R	N. Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges.	1870
209	S	Dampfer		Reform	27,5	5,8		W	50	S	Rüthnick & Leser	1870
210		Alsterboot		Uhlenhorst	18,3	4,2		H	10	S	Verein. Alsterschiffer	1870
211	S	Dampfer		Sedan	68,6	9,8	708	W	180	S	J. C. Godeffroy & Sohn	1870
212/213		Leichter			48,8	5,3					Ober-Armur Goldwäsch. Comp.	1870
214		Schleppdampfer			61,0	6,4		M	100	R	Ober-Armur Goldwäsch. Comp.	1870
215	S	Vollschiff		Dorothea	56,4	10,1	1016				M. Arnesen	1870
216	S	Vollschiff		Moltke	53,7	9,8	828				Fritze & Gerdes	1870
217	S	Dampfer		Darra Salaam	19,8	4,9	70	H	15	S	Wm. O'Swald & Co.	1870
218		Dampfer			35,1	5,0		H	40	R	Martin Behr	1870
219		Leichter			48,8	6,1					Martin Behr	1870
220	S	Segelschiff		Europa	56,4	10,1	900				M. Arnesen & P. Siemssen & Co.	1870
221	S	Schleppdampfer		Assuradeur	33,6	6,4		W	120	S	Dampfsch.-Ges. Hansa	1871
222		Dampfer			19,8	3,4		H	12	S	Paul Pickenpack	1871
223	S	Dampfer		Africa	45,8	6,9	352	W	40	S	Wm. O'Swald & Co.	1871
224	S	D.-Fähre		Rio	42,7	7,4		M	70	R	Carl Fleiß	1871
225	S	Dampfer		Berlin	29,9	5,0		M	30	S	Hübener & Carr	1871
226	S	Schleppdampfer		Tell	33,6	6,4		W	120	S	B. Wencke	1871
227	S	Dampfer		Hamburg	57,6	7,8	547	W	80	S	Rob. M. Sloman & J. C. Pflugk	1871
228		Schute			15,3	3,7					H. Weiszflog & Co.	1871
229		Dampfer		Lulu	9,2	2,1		H	4	S	Gebr. Leser	1871
230 ¹³⁾	S	Dampfer		Eisbär	39,7	9,8		W	150	S	Com. z. Beseitg. künft. Eissperrg.	1871
231	S	Dampfer		John Sauber	62,5	8,7	856	W	110	S	Sauber Gebr.	1871
232	S	Dampfer		Genua	62,5	8,7	ca. 850	W	110	S	Rob. M. Sloman	1871
233 ¹⁴⁾	S	Dampfer		Olympia	67,1	8,9	1051	W	110	S	Deutsche Dampfsch.-Rhed.	1871
234		Alsterboot		Möwe	18,3	4,2		H	12	S	H. E. Justus	1872
235		Alsterboot		Hamburg	18,3	4,2		H	12	S	Verein. Alsterschiffer	1872
236		Fährboot		St. Pauli	18,3	4,3		H	12	S	Gebr. Lüders	1872
237	S	Schleppdampfer		Sequens	27,5	5,8		W	50	S	Rüthnick & Leser	1872
238		Dampfer		Stade II	43,3	5,6		W	70	R	Stade-Alti.Dampfsch.-& Rhed.-G.	1872
239	S	Dampfer		Newa	57,6	7,6	613	W	80	S	Hans. Dampfsch.-Act.-Ges.	1872
240	S	Dampfer		Trave	57,6	7,6	592	W	80	S	Hans. Dampfsch.-Act.-Ges.	1872
241 ¹⁵⁾	S	Dampfer		Valparaiso	91,5	11,0	2247	W	300	S	Hamb.-Süd. Dampfsch.-Ges.	1873
242	S	Dampfer		Pionier	48,8	7,0	417	W	60	S	J. C. Godeffroy & Sohn	1873
243	S	Dampfer		Alsatia	73,2	9,2	1200	W	225	S	Hamburg-Amerika Linie	1873
244		Dampfer		Emma Lühdorf	44,2	7,6		H	70	Heck-R	Ost-Sibirische Handelsges.	1872
245		Leichter			36,6	7,3					Ost-Sibirische Handelsges.	1872
246	S	Dampfer		Cyclop	70,2	8,7	938	W	120	S	Hamburg-Amerika Linie	1872
247		Schute			15,3	3,7					Guilh. Saam & Co.	1873
248		Alsterboot		Schwalbe	18,3	4,2		H	12	S	H. E. Justus	1873
249		Alsterboot		Mundsburg	18,3	4,2		H	12	S	Verein. Alsterschiffer	1873
250		Alsterboot		Fähre	15,3	4,0		H	10	S	H.F. Justus & Verein. Alsterschiff.	1873

¹³⁾ 1. Eisbrecher

¹⁴⁾ 1. Dampfer mit mehr als 1000 Br.T.

¹⁵⁾ 1. Dampfer mit mehr als 2000 Br.T.

Hilfe, ich habe ein Auto!

„Sag' mal, wie machen die Leute es eigentlich?“ fragt meine Frau mich immer wieder und deutet dabei zum Fenster hin. Gegenüber sind die Neubauten, mit den modernen Wohnungen, sie kosten aber auch soviel, daß man gar nicht erst darüber zu reden braucht. An den Fenstern sind die feinsten Vorhänge und vor der Haustür steht eine breitbeinige Likörstube hinter der anderen. Jedes Stück glänzt in Lack und Chrom, mit vielen PS im Bauch. Nun wohnen in unserer Nachbarschaft nicht nur Bankiers oder Schlagersänger oder sonstige Großverdiener, sondern ganz normale Leute. Wohl habe ich meine Frau schon ermahnt, von wegen „sparsamer wirtschaften“ und so. Doch darauf hält sie mir jedesmal einen langen, belehrenden Vortrag, es fängt bei ihr immer so an; „Die Männers hamja alle keine Ahnung, was das Allesso kostet!“ Also wie die Leute von drüben es machen, weiß ich auch nicht. Bei mir ist jedenfalls ein Auto nicht „drin“, damit basta.

Doch wenn wir am Abend zwischen Essenszeit und Fernsehprogramm spazieren gehen, richte ich es immer so ein, daß wir bei möglichst vielen Autohändlern vorbeikommen, angucken kostet ja nichts. Doch was noch gut ist, kostet auch gutes Geld, andernfalls ist es eine alte Klamotte, die selbst den billigen Preis nicht wert ist. Billig und gut gibt es nicht, da kann auch der vielgerühmte gute Bekannte nichts daran ändern, und wenn es eine noch so sagenhafte Geschichte ist. Was der Spaß wirklich kostet, merkt man nicht gleich im ersten Monat, aber übers Jahr sollte man schon Bescheid wissen. Man sollte auch nie einen Autofahrer nach den Kosten fragen, wer es wissen will, frage dessen Frau.

Doch eines Tages packte mich der Händler am Arm und zog mich über seinen Platz. Da stand zwischen seiner Bürobude und einem Haufen abgelaschter Reifen ein hochbetagter Zweizylinder, der schielte, weil eine Lampe zerdepert war. Der Lack war frisch gewaschen, doch das Polster sah recht schäbig aus. Ich hatte schon den Verdacht, daß das Ungeziefer darin wohnte, doch beim näheren Hinsehen war es sauber. Der Motor war frisch mit Dieselschnaps abgepinselt, doch der Vergaserdeckel lag lose herum und der Gasschieber klapperte in seinem Gefängnis. Der Wagen mußte also schon ein langes Ende marschiert haben. Nur eines war auffallend neu, der Tacho, denn er zeigte stolz und bescheiden 23 000 an. Der Händler versicherte auch hoch und heilig, daß er wirklich noch nicht mehr gelaufen hat. Was die Zuverlässigkeit anbetrifft, so ist der Motor überhaupt nicht tot zu kriegen, und er haute dabei mit Überzeugung auf die Motorhaube, zum Zeichen, daß er nur mit ganz solider Ware handelte. Die Wirtschaftlichkeit sei geradezu vorbildlich, denn er verbrauchte, Hand aufs Herz, 4,5 Liter, und sah mich dabei mit treuherzigem Blick an. So schnell konnte ich mich aber noch nicht entschließen, ich wollte aber wiederkommen, versprach ich.

Zu Hause wurden erstmal die Fachzeitschriften umgepflügt und die Testberichte der betr. Type genau studiert. Daß es sich bei dem Tester um ein fabrikanes Stück, bei mir aber um eine alte Klamotte handelt, vergißt man als Leser natürlich. Die Fachzeitschriften verstehen es herrlich, den Traum des Lesers in restlose Begeisterung umzuwandeln, und wer begeistert ist, lernt dann die Zeitschrift auswendig und nennt sich dann „Auchfachmann“. Wohl ist davon noch niemand klüger geworden, doch kann man ganz genau erfahren, welche Möglichkeiten ein neues Auto bietet, was andere sich kaufen können. Nicht einmal eine eigene Urteilskraft gehört dazu, denn die steht auch schon fix und fertig da. Wer einmal „Auchfachmann“ ist, bleibt es auch dann, wenn es alle Nase lang im Verkehr kracht. Man zählt dann mindestens 5 Verkehrsregeln auf, gegen die man nicht verstoßen hat und leiert es jedem, der es wissen will oder nicht, vor. Wohl geht davon keine Beule weg und Knochen-

brüche schon gar nicht, aber es stärkt das Selbstbewußtsein.

Freund Herbert ist so ein „Auchfachmann“, mit ihm als techn. Sachberater kreuzte ich beim Händler wieder auf. Herbert steckte den Finger in das Olloch und erklärte, der Wagen sei kerngesund. Jetzt war ich enttäuscht, denn den Trick, von wegen EBlöffel voll Sägespäne im Getriebe, um Laufruhe vorzutäuschen, kannte ich schon, es wäre ja auch glatter Betrug. Ich habe auch noch nie gehört, daß man einem Händler so etwas nachweisen konnte. Sollte man wirklich so ein Dreckzeug im Getriebe haben, so kann es der Vorgänger getan haben, notfalls schon in der Fabrik passiert sein, doch ein Althändler tut so etwas nie.

Dann ging das Vorführen los, leise war der Motor ja nicht, aber er „klang“ sehr gesund, wie Herbert erklärte. Für mich war ja sowieso nur die Frage: dieser oder keiner. Als ich den Motor hörte und roch, also dieser Brustton, fieberte ich vor Begeisterung. Mir erschien nun dieser Wagen als der schönste vom ganzen Platz, hierfür hätte ich alles geben können, nur nicht die 1900 DM, weil ich sie nicht hatte. Dafür wollte der Händler aber einen „guten Weg“ finden, versprach er mir und zog mich in sein Büro. Bei der Unterschreiberei waren aber schon 2200 DM daraus geworden, doch ich schluckte es und unterschrieb. Denn daß der erste Entschluß der schwierigste ist, konnte ich damals noch nicht wissen.

Endlich war es soweit, daß ich meinen eigenen Wagen fahren konnte. Stolz und vorsichtig rolle ich durch die Straßen, wie ein Porzellankutscher, immer ängstlich darauf bedacht, daß der Motor leicht dreht. Sanft Gas geben, auskuppeln, hochschalten, hoi, bremsen, denn vor mir hat ein Torfschipper seinen Motor abgewürgt. Also nochmal, ein-kuppeln, Gas geben, auskuppeln, hochschalten, hoppla, bremsen, Moped von links. Also nochmal. Denkste, denn steht die Karre erst einmal, so wird man gleich von Fußgängern eingekeilt und von hinten kommt ein Hupkonzert mit einer unhöflichen Benennung von geduldigen Haustieren. Also fährt man schon ein bißchen flüssiger, damit sind aber auch alle guten Vorsätze zum Teufel. Wird an einer Ecke die Ampel grün, dann rauf auf das Gaspedal, bloß weg von dem Haufen. Als Preis für die Rennerei gibt es an der nächsten Ecke den günstigen Startplatz, erster Preis hat freie Auswahl. In der Stadt kann man aber nur fahren, nicht halten, sollte wirklich mal kein Halteverbot sein, so findet man bestimmt keinen Parkplatz. Die Autos stehen scharenweise wie herrenlos in jeder freien Lücke und die Gaststätten sind überall voll. Die Leute trinken aber alle nur Milch und Brause, erlaube mal, schließlich sind wir ein gewissenhaftes Volk. Ganz schlaue Leute fahren mit der Hochbahn, wenn sie in der Stadt etwas besorgen wollen, aber die Bahn verlangt Barzahlung, das Auto nicht.

Ob man es wahrhaben will oder nicht, der Mann auf der Straße wird nur nach dem Kaufwert seines Autos beurteilt. Dabei ist es ganz piepe, ob er für ein kühnes Bauprojekt verantwortlich ist, oder ob er den Damen Wimperntusche anschnackt. Wer einen Einzylinder fährt, hat arm zu sein, und was ein besserer Herr ist, der guckt dann weg. Wer einen Zweizylinder fährt, ist ein Möchtegern, bestenfalls ein Mann, der teilnimmt, die Straßen zu verstopfen. Wer einen Vierzylinder fährt, ist ein Herr, er will es dann aber auch „wissen“. Die einzelnen Klassen sind noch wieder unterteilt, denn jeder schwört nur auf seine Marke, da gibt es sehr strenge Regeln. So will z. B. ein VW-Fahrer jeden anderen am liebsten verprügeln, mit 'ne Folxwag'n hat sich was. Wer aber einen Sechszylinder fährt, ist schon kein Herr mehr, das ist eine Persönlichkeit. Solchen Leuten schiebt der Kellner im Lokal vorsichtig einen Stuhl unter

den M... , wenn sie sich setzen wollen. So lange hat jeder häßliche Zwerg mit seinem kleinen Straßenfräser zu warten. Beim Autokauf geht man allzu schnell von der Voraussetzung aus, es sei eine Anschaffung fürs Leben. Doch von dem Aberglauben wird man sehr schnell kuriert. Bei mir wollten die Bremsen zuerst nicht mehr, d. h. der Wagen bremste schon, man mußte nur hart genug drauftrampeln. Dann allerdings kam ein jämmerliches Geräusch von unten, daß sich die Leute erstaunt umsahen. Wenn der Motor verreckt, kommt schlimmstenfalls dabei „Schiebung“ raus. Wenn ich aber die Bremsen nötig brauche und sie wollen nicht, wird es kriminell, also neu belegen, was denn sonst? Ich konnte meinen alten Anzug ruhig noch ein Jahr länger tragen und erst die Reparatur machen lassen, so geschah es dann auch. Dafür konnte ich dann auch einmal eine weitere Fahrt machen, also auf die Chaussee.

Bei 50 geht die Straße fast geradeaus, bei 70 ist es eine Krümmung, bei 90 ist es eine reelle Kurve und bei 110 eine scharfe Ecke. Dabei hatte ich den Tacho schon im Verdacht, daß er schwindelte. Es nützte mir aber nun auch nichts mehr, denn die Karre sagte keinen Piep mehr, Maschin-kaputt. Weder im Regler, noch im Verteiler, noch sonst wo fand ich Strom, alles tot, und nun soll mir einer kommen und schnacken, der Wagen läuft 110, dabei wäre ich froh gewesen, wenn er 30 gelaufen hätte.

Wie ich jetzt diese Reparatur bezahlen sollte, wußte ich wirklich nicht mehr, und wie ich es meiner Frau beibringen sollte, erst recht nicht. Ich bin ihr immer noch böse, weil sie mir Vorwürfe gemacht hatte, weil ich für so'n Schietding soviel Schulden gemacht hatte. Der Ausdruck „Schietding“ lag mir schwer auf dem Magen, aber Frauen

sind technisch unbegabt. Dann habe ich ihr meine Sorgen aber doch gebeichtet, denn ohne sie brachte ich das Geld ja doch nicht zusammen.

Ganz vorsichtig und nett sprach ich mit ihr, zu Hause sollte man immer sehr vornehm reden. Leute, die sich nicht fein und gebildet ausdrücken können, finde ich zum Kotzen. Bei der Gelegenheit stellte ich auch gleich in Aussicht, daß demnächst ein Satz Reifen fällig ist. Neuerdings hört man von unten ein dumpfes Schlagen, hört sich wie Pleuellager an. Für mich war es alles ein Abwaschen. Leider hat sie aber gar nicht nett reagiert, ich dachte sogar, sie wollte mir einen vor'n Latz knallen. Sie stampfte aber nur mit dem Fuß auf, daß die hohen Absätze auf den Fußboden knallten, drehte sich dann kurz um und verschwand ins Schlafzimmer. Rums fiel die Tür hinter ihr ins Schloß. Daß sollte heißen, ich will nicht mehr. Im Grunde hatte sie ja recht, denn es wurde nun langsam reichlich teuer. Natürlich wurde dann doch bezahlt, was sollte ich sonst wohl machen?

Am besten, ich gebe die ganze Fahrerei auf, damit es wieder Ruhe gibt. Doch es gibt keinen Händler, der bereit ist, einen alten Wagen zu kaufen, auch der Händler, dem ich den Wagen zum Rückkauf anbot, wollte ihn auch nicht haben, es sei denn, ich wäre bereit, ihn zu verschenken. Das konnte ich aber auch nicht, weil die Wechsel noch nicht runtergestottert sind. Er spielte sich schon als ein Wohltäter auf, wenn er den Wagen in Kommission nahm. Man kann einen alten Wagen aber tauschen, dann allerdings gehen die Sorgen von vorne los. Oder ich gebe das Ding in Zahlung und ...

Jetzt kann ich leider nicht weiterschreiben, denn wie diese Geschichte zu Ende geht, weiß ich selber noch nicht.

A. Koscheda

SPORT

Eröffnungssportfest bei der Weiß Blau Allianz

Nachdem das Sportfest bereits einmal wegen schlechter Wetterverhältnisse verschoben worden war, sah es auch am 26. Mai nicht besonders aus. Trotzdem aber wurde mit 40 Minuten Verspätung begonnen. Diese Verspätung konnte wieder eingeholt werden, da durch geringe Beteiligung und das Ausfallen einiger Disziplinen die Durchgänge schneller ablaufen konnten. Die Bahnverhältnisse waren leider nicht so, daß besonders gute Leistungen erzielt werden konnten. Die Deutsche Werft konnte, obwohl sie nur mit 2 Damen und 5 Herren vertreten war, einige Erfolge verzeichnen.

Die Ergebnisse der DW

Frauen Kl. I

Hannelore Püschel	3. Platz Weitsprung	4,28 m
	3. Platz 100 m	14,7 sek.
Ilka Duckstein	4. Platz Weitsprung	4,27 m
	2. Platz 100 m	14,4 sek.

Senioren Kl. 3

Erich Kaumanns	1. Platz Dreikampf	1000 Pkt.
	75 m 9,8 sek., Weitsprung 4,45 m	Kugelstoßen 8,83 m

Männer Kl. I

Karl-Heinz Gebers	2. Platz 100 m	11,9 sek.
	2. Platz Weitsprung	5,33 m
Manfred Matern	Weitsprung	5,33 m

Männer Kl. II.

Joachim Dose	2. Platz 100 m	12,0 sek.
	1. Platz Weitsprung	5,87 m
	3. Platz Kugelstoßen	10,59 m
Manfred Siedentopf	1. Platz Diskus	
	2. Platz Kugelstoßen	

Wir möchten noch darauf hinweisen, daß die Beteiligung für eine so große Leichtathletik-Abteilung allzu gering war. Obwohl immer viele Meldungen eingehen, sind beim Start nur die Hälfte anwesend. Wir möchten darum bitten, daß jeder, der sich zu einem Sportfest gemeldet hat und nicht erscheinen kann, doch zumindest vorher absagt.

Handball

Nachdem es der 1. Mannschaft beim Hallen-Handball gelungen ist, wieder in die B-Klasse aufzusteigen (im vorigen Jahr sind wir aus dieser Klasse abgestiegen), gilt es jetzt, auf dem Feld um den Erhalt in der höchsten Klasse zu kämpfen. Der Anfang hierfür war bis jetzt nicht sehr vielversprechend, denn bisher konnte noch keins der ausgetragenen Spiele siegreich beendet werden. Dieses ist nicht nur auf die große Spielstärke der Gegner zurückzuführen, sondern vor allem auf die ungünstigen Verhältnisse, denen unsere Mannschaft gegenübersteht. Schon bei drei Spielen waren die angesetzten Schiedsrichter nicht erschienen, und so mußten wir als Platzverein einen Spieler für dieses Amt abstellen, was natürlich eine Schwächung für unsere Mannschaft bedeutete. Außerdem finden fast alle Spiele montags statt. Es ist nicht immer leicht, an diesem Tage eine komplette kampfstärke Mannschaft aufs Feld zu bringen, zumal ein Teil der Mannschaft Schicht arbeiten muß. Wir appellieren deshalb noch einmal an alle, die Lust und Freude am Handballspiel haben, sich umgehend im Sportzimmer, Hochhaus-Parterre, zu melden. Hier die letzten Ergebnisse:

DW — Zoll	4 : 10
DW — Affinerie	9 : 13
DW — Hauni	13 : 13
DW — Albingia	9 : 12



Bernhard Lorenz 80 Jahre

Ihrem beliebten und unvergessenen Förderer, Herrn Oberingenieur Bernhard Lorenz, brachte die „Liedertafel Treue“ von 1921, Finkenwerder, in Verbindung mit dem Männerchor DW am 19. 6. 62 anlässlich seines 80. Geburtstages als

Krönung und Höhepunkt seines Ehrentages mit 25 Sängern ein Ständchen.

Der Vorsitzende der Liedertafel Treue, Herr Klaus Eylmann, brachte Herrn Lorenz während einer Ansprache den Dank der Sänger für sein Verständnis und seine Hilfsbereitschaft den Chören gegenüber zum Ausdruck.

Herr Lorenz dankte den Sängern mit bewegten Worten dafür, daß sie ihn in den Jahren seines Ruhestandes nicht vergessen und nicht Mühe und Weg gescheut hätten, ihm nach Feierabend diese Ehre angedeihen zu lassen. Die Sänger der „Treue“ und des Werltchores wünschten ihrem Herrn Lorenz und seiner Gattin noch viele gesunde Jahre im Kreise seiner Familie.

K. H. Wandschneider

★

Es sind nun bald sieben Jahre verflossen, als ich in Eurer Mitte stand. Das anhängende Alter war die Ursache meines Abgangs. Am 19. Juni, meinem 80. Geburtstag, wurde mir bewiesen, daß ich noch nicht vergessen bin. Die zahlreichen Gratulationen und Glückwünsche, die mir zuteil wurden, geben bestes Zeugnis. Ich kann nicht die richtigen Worte finden, um zu sagen, wie ich erfreut bin. Es ist mir nicht möglich, jedem einzelnen meinen Dank zu sagen. Und so mögen diese Zeilen das Rechte treffen. Habt recht herzlichen Dank!

Auch den Sangesbrüdern von der Liedertafel „Treue“ für ihre Überraschung meinen tiefsten Dank.

Stets mit Euch verbunden
Bernhard Lorenz

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Ehrung der Jubilare am 18. Mai 1962

25 Jahre

Hans Bastian, Vorarbeiter	204	Karl Henschel, Schlosser	254
Fritz Kettebeil, Vorarbeiter	652	Fritz Kasischke, E-Schweißer	226
Willy Peter, Vorarbeiter	223	Herbert Lahtz, Zimmerer	645
Alfred Schöbe, Vorarbeiter	652	Max Lamken, Brenner	212
Jacob Bretz, Maler	223	Helmut Propp, Matrose	240
Hans Graigen, Werkzeug-Ausgeber	303	Willi Rübke, S'Zimmerer	233
Johannes Giese, Barkassenführer	287	Walter Schulz, Bohrer	221
Robert Helves, Kontrolleur	226	Ferdinand Willig, Schlosser	221



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Helferin Marianne Thieme geb. Ridder mit Herrn Hermann Thieme am 19. 4. 1962
 Tischler Adolf Benesch mit Frä. Rosemarie Brehmer am 27. 4. 1962
 Kantinenhilfe Hildegard Cei geb. Meyer mit Herrn Sandro Cei am 27. 4. 1962
 Helfer Gerhard Aschmann mit Frä. Renate Gerken am 4. 5. 1962
 Anstreicher Siegm. Borkenhagen mit Frä. Gloria Becker am 4. 5. 1962
 Matrose Lienhard Grabow mit Frä. Rosina Schwob am 4. 5. 1962
 Brenner Günter van Wahren mit Frä. Ingrid Hanisch am 11. 5. 1962
 E'Schweißer Jens-Uwe Kaden mit Frä. Karin Rusch am 18. 5. 1962
 Tischler Heinz Ramm mit Frau Anne Strombeck am 24. 5. 1962
 E'Schweißer Dietrich Bahr mit Frä. Janina Jagolla am 24. 5. 1962
 kfm. Angestellte Hannelore Stobbe geb. Rütter mit Herrn Heinz Günther Stobbe am 25. 5. 1962
 E'Schweißer Erhard Lech mit Frä. Marianne Pogrzeba am 25. 5. 1962
 Helfer Helmut Ambauer mit Frä. Renate Pries am 25. 5. 1962

Geburten

S o h n

Schiffbauer Horst Günther am 30. 4. 1962
 E'Schweißer Klaus Meyer am 3. 5. 1962
 Anschläger Hans Bock am 15. 5. 1962
 Schiffbauer Jonathan Linsner am 17. 5. 1962
 Helfer Gerd Lütkemeyer am 19. 5. 1962
 Vorarbeiter Herbert Tacke am 19. 5. 1962
 Helfer Josef Dach am 19. 5. 1962
 Kupferschmied Peter Jahnke am 22. 5. 1962
 Helfer Jürgen Baur am 22. 5. 1962
 Kalkulator Klaus Möglich am 26. 5. 1962

T o c h t e r

E'Schweißer Dietrich Kluger am 30. 4. 1962
 Brenner Helmut Böttger am 5. 5. 1962
 Schlosser Gerhard Schultz am 8. 5. 1962
 Ausrichter Ernst Peters am 9. 5. 1962
 E'Schweißer Horst Jäkel am 9. 5. 1962
 Elektriker Karl-Heinz Wiegand am 10. 5. 1962
 Helfer Kurt Dähnrich am 15. 5. 1962
 M'Schlosser Klaus-Jörg Drübbisch am 17. 5. 1962
 E'Schweißer Erwin Kruggel am 20. 5. 1962
 Feuerwehrmann Fritz Eggert am 24. 5. 1962
 Architekt Peter Sievers am 28. 5. 1962



Unser Pensionär, Herr Richard Korth, früher Gruppenführer im schiffbautechnischen Büro, Abteilung Einrichtung, feierte mit seiner Ehefrau am 24. 5. 62 in geistiger und körperlicher Frische das seltene Fest der goldenen Hochzeit. Wir wünschen den Eheleuten für die Zukunft weiterhin viel Freude und gute Gesundheit.

Für die mir anlässlich meines 80jährigen Geburtstages erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Direktion und der Betriebsleitung meinen herzlichsten Dank.

Heinrich Donner

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Dienstjubiläums übersandten Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich allen meinen herzlichen Dank.

Franz Hofmeister

Für die vielen Glückwünsche und Geschenke anlässlich unserer goldenen Hochzeit sagen wir hiermit der Direktion und allen beteiligten Kolleginnen und Kollegen unseren herzlichsten Dank.

Richard Korth und Frau

Für die mir zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.

H. Dohrmann

Für die mir zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum reichlich zugegangenen Glückwünsche und schönen Geschenke danke ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen von ganzem Herzen.

Max Lamken

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

Max Hoffmann

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten zu meinem Jubiläum am 18. Mai 1962 bedanke ich mich herzlich.

Fritz Kettenbeil

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

Hans Bastian

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten danke ich der Direktion, Betriebsleitung, Meister und Kollegen recht herzlich.

Fritz Kasischke

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

Robert Helmes

Hiermit sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Kollegen für die erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Jubiläums meinen herzlichsten Dank.

Walter Schulz

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

Alfred Schöbe

Für die mir zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum so überaus reichlich zugegangenen Glückwünsche, Ehrungen und Geschenke danke ich der Direktion, der Betriebsleitung und den Arbeitskollegen Reiherstieg und Finkenwerder herzlich.

Herbert Lahty

Für die mir zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich hiermit der Betriebsleitung und den Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.

Hans Graigen

Für die vielen Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des uns betroffenen schweren Verlustes erlauben wir uns auf diesem Wege unseren herzlichsten Dank auszusprechen.

Oskar Böhm und Angehörige

Für die erwiesene Anteilnahme sowie die vielen Kranzspenden beim Heimgange meines lieben Mannes sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.

Frau Luise Jensen

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten beim Heimgange meines lieben Mannes sage ich hierdurch der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.

Frieda Reckstin

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des uns betroffenen schweren Verlustes sagen wir unseren herzlichsten Dank.

Familie M. Hille

Hiermit danken wir der Betriebsleitung, dem Betriebsrat sowie den Kolleginnen und Kollegen der Wzm. und Wzv. für die erwiesene Anteilnahme und reichen Kranzspenden beim Heimgange meines lieben Mannes und Vaters, Adolf Schlossarczyk, herzlichst.

Frau Erna Schlossarczyk
Toni und Willy Benecke

Ich möchte hiermit der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und der Belegschaft der Deutsche Werft recht herzlich für die erwiesene Teilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes danken.

Frau Anna Erbs nebst Sohn und Töchter

Wir gedenken unserer Toten

Rentner
früher Anschläger
August Böhm
gest. am 8. 5. 1962

Rentner
früher Bote
Gustav Hille
gest. am 17. 5. 1962

Rentner
früher Vorarbeiter
Gustav Schröder
gest. am 29. 5. 1962



Rentner
früher Meister
Wilhelm Dölle
gest. am 10. 6. 1962

Rentner
früher Vorarbeiter
Adolf Schlossarczyk
gest. am 30. 5. 1962

Rentner
früher Schweißer
Karl Erbs
gest. am 4. 6. 1962

Rentner
früher Bohrer
Paul Koch
gest. am 17. 6. 1962



Die Hälfte des Jahres 1962 ist rum. Eine ganze Reihe von Stapelläufen und Probefahrten liegt hinter uns.

In den nächsten Tagen wird die Hauptversammlung unseres Unternehmens den Schlußstrich unter das Geschäftsjahr 1961 ziehen. Einzelheiten hierüber findet Ihr an anderer Stelle unserer Werkzeitung. Nicht nur bei uns ist das Jahr 1961 abgeschlossen worden. Fast alle anderen Unternehmen und Institutionen sind mit ähnlichen Arbeiten gerade fertig geworden oder noch dabei. Es ist immer interessant, Abschlußberichte zu lesen. Es gehört allerdings einige Übung dazu, um die wesentlichen Zahlen herauszufinden. Ich habe gerade den Abschlußbericht der für uns zuständigen Nordwestlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft vor mir und dabei festgestellt, daß

**Die Sterbegeldumlage
für das II. Quartal beträgt 2,20 DM**

von 2696 im Jahre 1961 erstmals entschädigten Unfällen unserer Berufsgenossenschaft 650 Wegeunfälle sind. Das ist ein ungeheurer Prozentsatz. Es ist klar, daß das Anwachsen des Verkehrs eine Erhöhung der Gefahren bedeutet. Aber irgendwie muß sich doch erreichen lassen, daß jeder sich mit ganz besonderer Vorsicht und Umsicht im Straßenverkehr bewegt. Bekanntlich sind die Wegeunfälle fast immer schwere Unfälle. Denkt immer daran, daß Ihr Euch selbst unglücklich macht, wenn Ihr nicht aufpaßt.

Der Jahresbericht unserer Berufsgenossenschaft weist im übrigen aus, daß die Ausgaben für Entschädigungen, Unfallverhütung, Verwaltung usw. von 44,5 Millionen D-Mark im Jahre 1960 auf 52,3 Millionen im Jahre 1961 angestiegen sind.

Außerdem hat die an die Berufsgenossenschaft angehängte Familienausgleichskasse über 40 Millionen D-Mark für Kindergeld aufwenden müssen. Alles in allem ist es nicht übertrieben, wenn man sagt, daß die in der Nordwestlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft zusammengefaßten Unternehmen rund 100 Millionen D-Mark allein für die Unfallversicherung und das Kindergeld haben aufbringen müssen.

Ihr wißt aus eigener Anschauung, daß die Grenzen dessen, was die Werftindustrie zu leisten in der Lage ist, nicht nur erreicht, sondern überschritten sind. Ich will daher keine offenen Türen einrennen, sondern nur darum

bitten, daß jeder sich dieser Tatsache immer bewußt bleibt. Jeder von Euch hat die Möglichkeit, sparsam mit dem Material umzugehen und dazu beizutragen, daß unsere DW vor Schaden bewahrt bleibt. Vergeßt nie, daß unsere Kunden nicht aus Wohltätigkeitsgründen ihre Schiffe bei uns bestellen oder zur Reparatur an die Werft legen, sondern weil sie gute, termingerechte Arbeit erwarten. Und der guten und termingerechten Arbeit verdanken wir unsere Stellung im Weltschiffbau. Wir wollen sie uns erhalten.

Seit über 44 Jahren steht Dr. Scholz an der Spitze der Deutsche Werft. In all diesen Jahren hat es gute und schlechte Zeiten für die DW gegeben. Immer aber ist es gelungen, aller Schwierigkeiten Herr zu werden. Wir können getrost davon ausgehen, daß es auch so bleibt und niemand um seinen Arbeitsplatz zu bangen braucht. Im Gegenteil, wir haben uns oben schon über den Arbeitskräftemangel unterhalten. Diese Sorgen treffen natürlich auch unsere Kantinen. Wir haben oft die größten Schwierigkeiten, die Mahlzeiten vorzubereiten, weil irgend jemand krank geworden ist. Daraus ergeben sich vielleicht einige Unzuträglichkeiten, für die Ihr hoffentlich Verständnis habt. Wir haben zunächst einmal auf dem Reihertstieg und später in Finkenwerder die Kantinen erneuert und modernisiert. In Finkenwerder sind zwei völlig neue Küchenanlagen erstanden. Das alles soll Eurer Bequemlichkeit dienen. Im Zuge dieser Entwicklung sollen nach Möglichkeit die Essenausgaben außerhalb der Kantinen verschwinden. Wir können uns solche Ausgaben einfach nicht mehr leisten, weil wir sie nicht besetzen können. Außerdem war der Sinn der Neubauten ja gerade der, das Herumfahren des Essens zu vermeiden. Eine Ausnahme ist die Essenausgabe bei der Werkzeugmacherei, die erhalten bleiben wird. Im übrigen hoffe ich, daß Ihr im großen und ganzen mit den Leistungen der Kantinen einverstanden seid. Für Anregungen ist die Werftleitung immer empfänglich. Ich möchte nur gleich darauf hinweisen, daß die Einführung eines zweiten Essens nicht möglich ist, weil wir jetzt schon Schwierigkeiten wegen des Personalmangels haben. Aber z. B. Vorschläge für den Speisezettel sind immer willkommen, also schreibt uns. Das wäre es einmal wieder. Allen Urlaubern gute Erholung.

Es grüßt Euch herzlichst
Euer Klabauteermann