



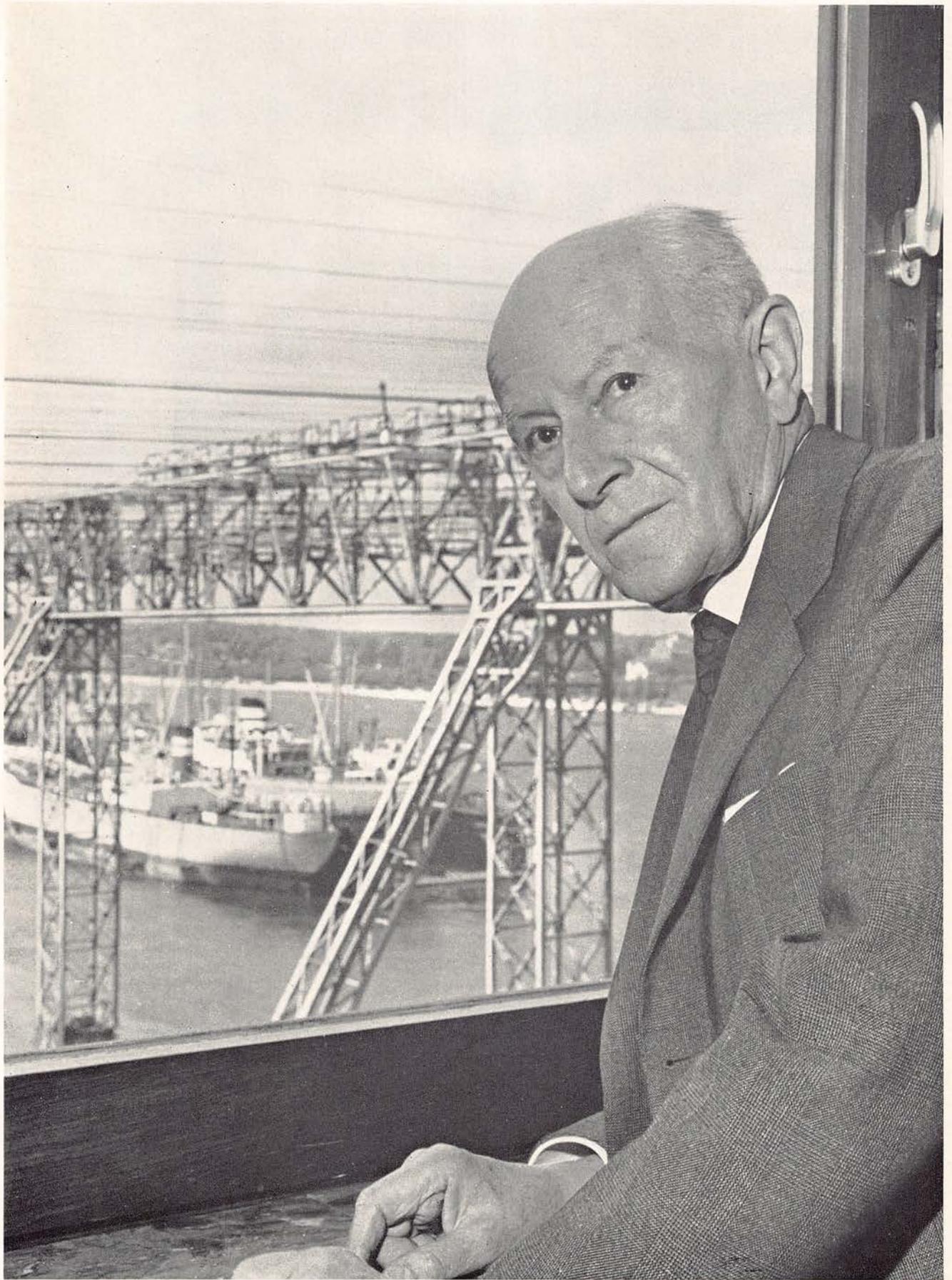
DEUTSCHE WERFT

WERKZEITUNG 9/62

Am 10. Juni 1961 wurde Dr. William Scholz, Vorstand der Deutsche Werft Aktiengesellschaft seit ihrer Gründung im Juni 1918, in den Aufsichtsrat gewählt. Da ein neuer Vorstand jedoch noch nicht bestellt war, wurde Dr. Scholz auf ein weiteres Jahr in den Vorstand delegiert.

Am 1. Oktober dieses Jahres beendet Dr. Scholz seine Tätigkeit als Vorstand und tritt endgültig in den Aufsichtsrat der Gesellschaft ein. Wir bringen aus diesem Anlaß im vorliegenden Heft eine kurze Würdigung dieses hervorragenden Mannes.

Als Nachfolger von Dr. William Scholz ist Dr. Ing. Paul Voltz zum neuen Vorsitzenden des Vorstandes berufen worden. Er empfindet es als besonders glücklich, daß ihm Rat und Urteil dieser einmaligen Persönlichkeit durch die Mitarbeit im Aufsichtsrat der Deutsche Werft auch weiterhin verfügbar sind.





Die Deutsche Werft 1920

Dr. William Scholz

Ein Leben für die Deutsche Werft

Von Wolfram Claviez

Auf der Hauptversammlung der Deutsche Werft am 5. Juli dieses Jahres sagte der Aufsichtsratsvorsitzende, Dr. Hermann Reusch, im Zusammenhang mit der bevorstehenden Beendigung der Vorstandstätigkeit des Mannes, der ununterbrochen seit nunmehr vierundvierzig Jahren die Deutsche Werft leitet: „Die Deutsche Werft ist Scholz“. Besser kann man die Lebensarbeit dieses Mannes nicht würdigen. Werk und Persönlichkeit sind identisch. Selbstlose Hingabe und Einsatz aller Kräfte sind Voraussetzungen für die außergewöhnliche Leistung; – aber es gibt noch einen tieferen, geheimnisvollen Antrieb, der darüber hinausgeht: jene schöpferische Kraft, die einen Menschen zwingt, trotz aller Hindernisse und Schicksalsschläge durchzuhalten und seine Aufgabe zu vollenden. Im letzten Grunde ist solch eine Aufgabe immer eine selbstgestellte; mag Anstoß oder Auftrag von außen kommen oder nicht. Darin liegt vielleicht der wesentliche Unterschied zwischen dem Genie und dem, der nur seine Pflicht tut, die ein anderer ihm auferlegt.

Werfen wir einen kurzen Blick zurück, um uns der wichtigsten Etappen im Werdegang des Unternehmens Deutsche Werft zu erinnern. Sie sind zugleich der Lebenslauf des Mannes, dem diese Zeilen gewidmet sind; denn bei aller Vielseitigkeit seiner Begabung – Scholz ist Diplom-Ingenieur zweier Fachrichtungen, er ist darüber hinaus Dr. phil. und Dr. Ing. e. h. – und bei aller Aufgeschlossenheit für Probleme des Geisteslebens, der Wissenschaft und Kunst,

mündet der Strom seiner Tatkraft immer wieder in das Werk. Wenn ein Mensch kein Privatleben hat und nur seinen Beruf kennt, wird man ihm Einseitigkeit und Mangel an Phantasie vorwerfen. Aber ein solcher Vorwurf träfe einen Mann wie William Scholz niemals. Er gehört zu jenen Begnadeten, denen selbst ein langes, ausgefülltes Leben nicht lang genug ist, seine Bestimmung zu erfüllen.

Wir haben in den Heften 5, 8 und 9 des Jahrganges 1958 unserer Werkzeugzeitung über den Werdegang der DW in ihren ersten vierzig Jahren berichtet. So brauchen wir an dieser Stelle nicht alle Ereignisse zu wiederholen, sondern dürfen uns auf Wesentliches konzentrieren.

Die Deutsche Werft wurde während des ersten Weltkrieges gegründet. Die Gründungspartner waren die Hamburg-Amerika-Linie, die AEG und die Gutehoffnungshütte.

Dr. William Scholz



wurde als erstes Vorstandsmitglied für das neue Unternehmen berufen, für das zunächst nichts als Name und Idee vorhanden waren. In einer Denkschrift hatte Scholz schon 1916 dem Leiter der Hamburg-Amerika-Linie, Albert Ballin, dargelegt, daß mit Beendigung des Krieges ein auf neuzeitlichen Grundlagen aufzubauendes Werftunternehmen notwendig sei, um die durch die Kriegsverluste verlorengegangene deutsche Handelsflotte so rasch wie möglich zu ersetzen. Der Durchführung des Gedankens stand zunächst der Beschluß der Gründer der Werft entgegen, dieses Vorhaben erst nach Kriegsende zu verwirklichen. Die Kriegslage war noch im Frühjahr 1918 unübersehbar. Selbst höchste militärische Stellen rechneten zu diesem Zeitpunkt noch mit einer mehrjährigen Kriegsdauer. Alle Kräfte des Volkes, alle Industrieeinrichtungen waren militärischen Zwecken dienstbar gemacht. Sollte man mit dem von Tag zu Tag dringender werdenden Wiederaufbau noch Jahre warten?

Scholz löste den Knoten der Widersprüche mit einem kühnen Entschluß. Er erwirkte von dem damaligen Oberkommando der Kriegsmarine die Erlaubnis, U-Boot-Instandsetzungsarbeiten durchzuführen und erhielt gleichzeitig den Auftrag zur Grundüberholung von zwei U-Boot-Flottillen im Monat.

Wenige Wochen darauf waren, trotz aller entgegenstehenden Schwierigkeiten auf dem Arbeitsmarkt und in der Materialbeschaffung, die Werkstätten auf Hamburg-Finkenwerder betriebsbereit. Doch das plötzliche Kriegsende am 9. November 1918 setzte zunächst der Arbeitsaufnahme ein Ziel. Albert Ballin, der erste Aufsichtsratsvorsitzer des jungen Unternehmens, überlebte diesen Tag nicht. William Scholz stand damit allein; alle Beziehungen zwischen Hamburg, Berlin und dem Ruhrrevier waren zunächst unterbrochen. Doch Scholz hielt an der Durchführung des einmal gefaßten Gedankens fest und setzte ihn, allen Widerständen zum Trotz, mit der größten Zähigkeit durch. Die von ihm um Unterstützung angerufene Reichsregierung sagte eine solche zwar grundsätzlich zu, erklärte aber gleichzeitig, keinerlei positive Hilfe leisten zu können.

Wenn die errichteten Behelfswerkstätten zunächst auch kaum als Schiffbauunternehmen anzusprechen waren, wurden diese doch die Keimzelle für die „Deutsche Werft“. Mit Kriegsbeendigung wurde sofort auf Handelsschiffbau

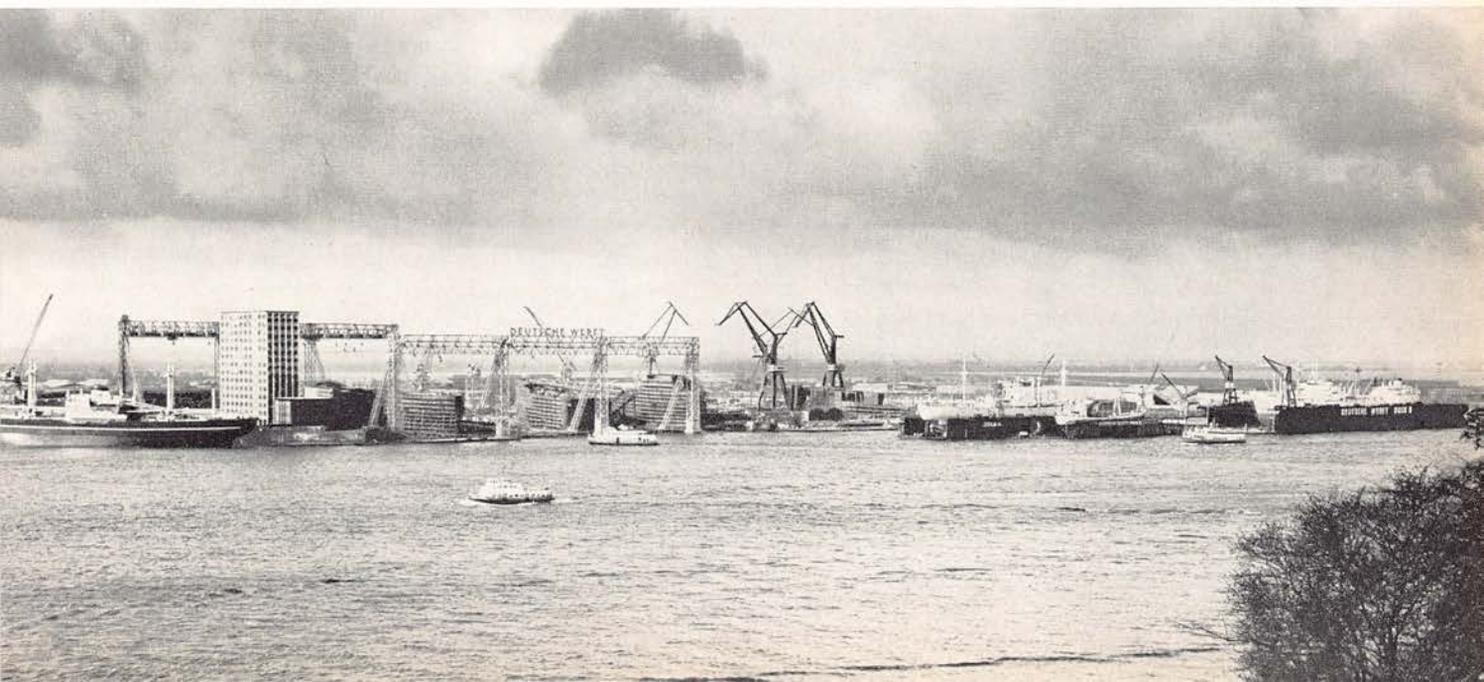
umgeschaltet. Doch infolge des völligen militärischen und politischen Zusammenbruchs waren Neubaufträge im deutschen Binnenmarkt zunächst kaum zu erhalten.

Die Deutsche Werft war indessen niemals als eine lediglich konjunkturbedingte Werftgründung von begrenzter Lebensdauer gedacht, sondern war von vornherein als ein großangelegtes Unternehmen geplant mit einem fest umrissenen Programm.

Ein Hauptpunkt für das junge Unternehmen war der Bau von Motorschiffen. Es war damals eine kühne Tat, für die Verwendung des Großdieselmotors einzutreten. Noch beherrschte die Kolbendampfmaschine das Feld und auf Schiffen mit höherer Leistung gewann die Dampfturbine an Bedeutung. Der Motor hingegen war in der Seeschifffahrt relativ jung und nur wenige Reeder begegneten ihm ohne Mißtrauen. Nicht ohne Grund, denn die technische Entwicklung war noch lange nicht abgeschlossen. Scholz selbst charakterisiert die Situation im Vorwort zu seinem erstmalig 1915 erschienenen Werk „Schiffs-Ölmaschinen“ mit den Worten: „Eine knappe, alles nebensächliche Beiwerk meidende Darstellung erschien um so mehr geboten, als sich das ganze Gebiet des Schiffsmotorenantriebs noch in voller Entwicklung befindet und daher morgen schon das veraltet erscheinen kann, was heute noch als Errungenschaft von besonderer Wichtigkeit gepriesen wird...“

Doch gerade weil Dr. Scholz ein hervorragender Fachmann auf diesem Gebiete war, konnte er die technischen Möglichkeiten übersehen und daher mit vollem Recht mutig für die Schiffs-Ölmaschine eintreten. Er schloß 1917, also bereits ein Jahr vor der Werftgründung, einen Lizenzvertrag mit Burmeister und Wain, Kopenhagen, wonach B & W Schiffsmaschinen bei der hierzu ins Leben gerufenen „Deutschen Ölmaschinengesellschaft m. b. H. Hamburg – Berlin“ gebaut werden durften.

Ein weiterer wichtiger Punkt des Arbeitsprogramms der geplanten Werft war der Bau von Serienschiffen. Durch bewußte Beschränkung auf wenige Typen wollte man die höchste Qualität bei geringstem Zeit- und Kostenaufwand erreichen. Die Frage ob Serienschiff oder individuell gestaltetes Einzelschiff war ein Problem, das während des Krieges 1914–18 erstmalig auftauchte. Die Anforderungen, die in bezug auf Geschwindigkeit, Tragfähigkeit, Aktionsradius, Komfort, vorherrschendes Klima des Fahrtgebietes



usw. an ein Seeschiff gestellt werden, sind so vielgestaltiger Natur, daß man auf die individuelle Behandlung all dieser Fragen beim Bau eines so kostspieligen Objektes, wie es ein Schiff nun einmal darstellt, nicht verzichten zu können glaubte. Doch nun kam es darauf an, hochwertige Standardtypen zu entwickeln, die allen Ansprüchen in hohem Maße gerecht wurden, aber kürzere Lieferfristen ermöglichten.

Diese Forderungen waren in der Tat angesichts der immensen Schiffsverluste immer dringender geworden. Doch wie sah es in jenen Tagen mit dem Wiederaufbau in Deutschland aus?

Revolution, zunehmende Teuerung, feindliche Besatzung, wirtschaftliche Not der deutschen Reedereien, das waren die Begleitumstände, unter denen die Deutsche Werft ins Leben trat. Die Ungewißheit, die Unklarheit der Bestimmungen des Friedensdikates gaben dem deutschen Schiffbau kaum eine Chance, wieder aufzuleben. Indessen wurde in der ganzen Welt fieberhaft gearbeitet. Der Verlust an Schiffsraum betraf ja nicht nur Deutschland, er betraf alle Länder. Die Weltschiffbauleistung von 1918 ist nie zuvor auch nur annähernd erreicht worden – doch Deutschland war kein gleichwertiger Konkurrent in diesem internationalen Wettstreit. Jetzt kam es darauf an, durchzuhalten, und man hielt durch – in einer fast aussichtslos erscheinenden Situation.

Wie der erste Schritt zur Verwirklichung der Deutsche Werft – der Abschluß des Lizenzvertrages mit Burmeister und Wain – getan war, bevor die Werft gegründet war, holte Scholz die ersten Auslandsaufträge herein, bevor an einen Stapellauf überhaupt gedacht werden konnte, denn die Werft war noch lange nicht fertig. Zugleich mit den ersten Schiffen wuchs die Werft. Dieses mutige Vorwärtstürmen kennzeichnet den Aufbauwillen und die Unerschrockenheit allen zu erwartenden Schwierigkeiten gegenüber. Vertrauen in die Zukunft, – aber es war gestützt auf die eigene Kraft, technisch-wirtschaftlichen Weitblick und profunde Fachkenntnis.

Freilich ging es nicht immer ohne Komplikationen ab. Oft hat es Situationen gegeben, die nur mit eiserner Nervenkraft zu meistern waren. Wenn Dr. Scholz in der Kiste der Erinnerungen kramt und schon fast Vergessenes wieder ans Tageslicht holt, dann lernen wir ihn von einer neuen Seite kennen. Dann blitzt in seinen Augen etwas auf, das verrät, daß wir es nicht nur mit einem genialen, nicht klein zu kriegenden Mann der Tat, sondern mit einem liebenswerten, mit köstlichem Humor begabten Menschen zu tun haben. So etwa, wenn er von jenen ersten Aufbaujahren erzählt, wo es natürlich doch nicht ohne Terminnöte abging, weil die Materialbeschaffungsschwierigkeiten immer verheerender wurden und es unmöglich war, verbindliche Voraussagen zu machen – wie er sich dann ins Ausland zum Reeder – „in die Höhle des Löwen“ begeben mußte und dort die einzige Zigarre seines Lebens rauchte, um hinter dem blauen Dunst einigermaßen zu verschleiern, was der Gewaltige nicht unbedingt zu wissen brauchte, – dann spürt man, daß Tüchtigkeit allein noch lange nicht ausreicht. Sie allein gewinnt noch nicht die Herzen und das Vertrauen der Menschen, und das ist doch eine ganz wesentliche Voraussetzung bei dem Abschluß von Geschäften in einer solchen Größenordnung wie im Schiffbau. Und das darf William Scholz auch für sich in An-

spruch nehmen, daß die Deutsche Werft viele ihrer Aufträge nur seiner Persönlichkeit und dem direkten menschlichen Kontakt mit führenden Männern der Schifffahrt in aller Welt verdankt. Nicht das ist das Merkmal großer Männer, daß sie unfehlbar sind und stets peinlich korrekt und vorsichtig das richtige tun, sondern daß sie auch etwas wagen und aus schöpferischem Impuls zu handeln vermögen, wenn rein rationale Erwägungen keine Auswege mehr zeigen.

Mehrmals im Laufe der viereinhalb Jahrzehnte, in deren Verlauf die Deutsche Werft von den ersten Anfängen zu einem der bedeutendsten Werftunternehmen der Welt geworden ist, war der Punkt erreicht, wo eine weniger starke Leitung das Rennen hätte aufgeben mögen. Ob es 1927 war, wo viele Werften in Gefahr waren und so manche ihre wirtschaftliche Selbständigkeit verlor, oder 1932, während der Weltwirtschaftskrise, als die Jahresbauleistung gerade ein Schiff betrug und der Betrieb Finkenwerder stillgelegt werden mußte, oder gar 1946, als die Sprengladungen schon angebracht waren, um die Werftanlagen zu zerstören. Immer wieder galt es, sich zu bewähren und immer wieder stieg die Deutsche Werft höher, als sie vor den Krisen stand. Sowohl nach der Weltwirtschaftskrise wie auch nach dem ersten Wiederbeginn schiffbaulicher Tätigkeit nach dem zweiten Weltkrieg dauerte es jeweils nur ein halbes Jahrzehnt, bis die Deutsche Werft mit ihrem Ablieferungsergebnis an der Spitze aller Handelsschiffswerften der Welt stand. Der Geist des zuversichtlichen der-Zeit-Voraus-eilens blieb lebendig. Die Bedingungen von Potsdam waren hart, und sie mußten eines Tages fallen. Aber bis sie fielen – saß man nicht untätig herum darauf zu warten. Wie 1920 die Schiffe zugleich mit den ersten Werkhallen wuchsen, begann 1950 der Bau der ersten Schiffe mit dem ersten Morgenstrahl neuer politischer Hoffnungen.

Sicher übersteigt das Bild, das die Deutsche Werft heute bietet, die kühnsten Erwartungen aller, die 1918 an die Aufgabe herangingen, eine Werft aufzubauen. Schiffe von etwa 20 000 tdw waren die Grenze, welche erheblich zu überschreiten man nicht erwartete. Es zeugt von der Weitsichtigkeit der Planung, daß man heute Schiffe von 80 000 t und mehr bauen kann und im Bau hat, ohne daß dabei der organische Grundriß, der die Deutsche Werft vor fast allen langsam gewachsenen Werften auszeichnet, zerstört, verändert zu werden brauchte. Die Grundkonzeption dieser Werft ließ alle später notwendig gewordenen Erweiterungen zu. Heute erleben wir das Gesamtwerk Deutsche Werft als das Ergebnis aller an seinem Aufbau beteiligten Kräfte unter der formenden Kraft eines zusammenfassenden Willens, in seinem Wachsen einem lebendigen Organismus vergleichbar. In schwersten Zeiten hat das große Unternehmen Deutsche Werft seine Gestalt gewonnen, keine Belastungsprobe blieb ihm erspart. Es überstand Inflation, Wirtschaftskrisen und den Krieg mit seinen verheerenden Folgen. Es wird auch weitere Prüfungen bestehen. Von den Leistungen einer vieltausendköpfigen Facharbeiterschaft wird der Lebensstrom dieses Organismus gespeist. Der Mann auf dem Helgen, in Werkstatt und Büro ist gemeint, wenn heute der Name „Deutsche Werft“ ausgesprochen wird. Doch mit diesem Begriff bleibt unlösbar der Mann verbunden, der ihn geschaffen, geformt und ihm Weltgeltung verschafft hat: William Scholz.





Hohe Besuche auf der Deutsche Werft:

Bundespräsident Heuss, Bundeswirtschaftsminister Erhard, Minister Markezinis, Präsident Mc Cohn



Schiffe und Kirchen

Dr. Günther Albrecht

Vor einigen Wochen sah ich in einer Kirche im Süden Frankreichs über siebzig Schiffsmodelle, verkleinerte Abbilder richtiger Schiffe, ähnlich den Modellen in Museen, Reedereikontoren und Werftbüros, doch aus ganz anderen Absichten gebaut und in die Kirche gebracht: Es waren Votivschiffe, Opfer- und Dankgaben. Von ihnen und ihren „Geschwistern“, den Kirchenschiffen, soll hier berichtet werden.

Woher immer der Reisende nach Marseille kommen mag, stets wird er zunächst die bizarre, seltsam unproportionierte Silhouette von „Notre Dame de la Garde“ hoch über der Stadt auf der Spitze eines Berges sehen. Eine Turmadel trägt die große goldene Statue der Jungfrau Maria, der Schutzheiligen dieser Hafenstadt. Die Kirche, die ihren Namen führt, ist eine weithin bekannte Wallfahrtsstätte. Schon im 13. Jahrhundert — also vor 700 Jahren — war an dieser Stelle über der bedeutenden Hafenstadt des Mittelmeeres, die schon Caesar vor nun rund 2000 Jahren belagert hatte, die erste Kapelle errichtet worden. Im 15. Jahrhundert entstand ein neuer Kirchenbau, und hundert Jahre später ließ König Franz I. den Platz befestigen. Doch erst im vorigen Jahrhundert gewann die Kirche ihre Bedeutung als Wallfahrtsort. Man baute eine eigenartige zweigeschossige Anlage, deren oberer Teil — die Hauptkirche mit der silbernen Mastenstatue — vor wenigen Jahren den hundertsten Jahrestag der Weihe feierte.

Betritt der Besucher vom lauten Vorplatz her, auf dem er sich eben noch mit vielen anderen gedrängt und die Umgebung mit dem weiten Blick über Stadt, Hafen und Mittelmeer studiert hatte — ganz in der Nähe übrigens die sagenumwobene Insel des Grafen von Monte Christo — die Kirche, dann wird sein Interesse nicht von kunsthistorischen Schätzen oder bedeutender Architektur beansprucht. Ihn ergreift voll und ganz die unmittelbare Gläubigkeit, die den Raum beherrscht und buchstäblich aus den Steinen spricht. Die Nischen der Seitenaltäre sind mit Votivkacheln ausgekleidet, auf denen hier eine Mutter für die Genesung ihres Kindes, dort ein Soldat für glückliche Heimkehr aus dem Feld dankt oder ein Bergsteiger für Rettung aus Bergnot. Wollte man sie alle studieren — es würde Tage brauchen. An anderen Plätzen finden sich Uniformstücke, Orden und Bilder, aus ähnlicher Absicht hiergebracht. Die größte und eindrucksvollste Gruppe aber unter den Gaben bilden die vielen Votivschiffe. Da hängen an langen Schnüren 5, 6 ja noch mehr Modelle untereinander von der Decke herab, das oberste kaum noch er-



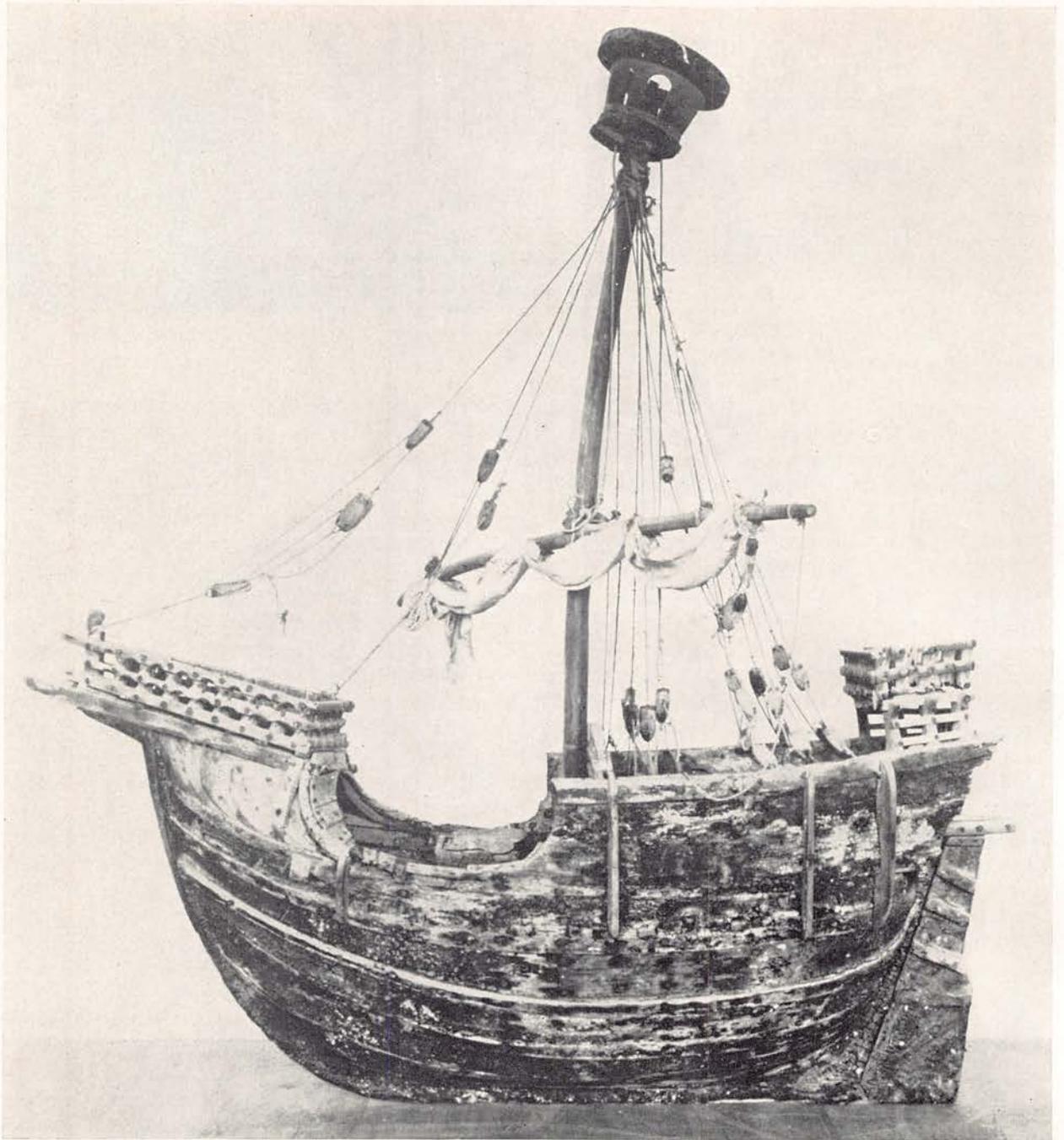
„Notre Dame de la Garde“, Marseille — Foto: Albrecht 1962

kennbar im Halbdunkel des Raumes, das unterste — eine moderne Segeljacht etwa — vielleicht noch farbfrisch, alle richten sie den Vordersteven auf den Altar.

Angehörige, die um Mann, Vater oder Sohn auf See bangten, Reeder die ihr Schiff in Gefahr wußten, Kapitän und Mannschaft in Seenot gelobten, als Dank für die Errettung aus diesen Gefahren ein Modell ihres Schiffes bauen zu lassen und der Kirche am Heimatort zu stiften, als ein dauerndes Zeichen für die Gnade Gottes. Nach glücklicher Heimkehr lösten sie das Versprechen ein, das „Votiv“ — also wörtlich „Gelübdeschiff“ — erhielt seinen Platz im Haupt- oder Seitenschiff der Kirche. Auch mochte der Reeder bei der ersten Fahrt seines neuen Schiffes oder ein Kapitän nach seiner letzten Reise ein solches Modell geben, alle tun es in der gleichen Absicht, für die Güte Gottes zu danken.

Dieser Brauch ist vereinzelt seit dem 15. Jahrhundert, stärker seit dem 17. und am breitesten im 18. und 19. Jahrhundert an den europäischen Küsten bekannt, vielleicht aber schon viel früher geübt worden. Die Stiftung von Votivschiffen ist ein Teil des großen Bereichs der Votivgaben, die die katholische Kirche nur zögernd aus der heidnischen Vorstellungswelt übernahm. Wollte der Heide seine Götter durch Opferung eines wertvollen Stücks Vieh oder seiner Jagdbeute versöhnen oder günstig stimmen, böse Dämonen von sich ablenken, ihnen Ersatz anbieten, dann klingt diese Absicht bei der christlichen Votivgabe noch deutlich an: Die Bitte an einen Heiligen als Mittler zu Gott wird durch ein Stück aus dem betroffenen Lebensbereich begleitet und unterstützt. Dies ist der Sinninhalt auch der Votivschiffe von Marseille.

An den Küsten von Nord- und Ostsee ändert die Reformation Inhalt und Absicht der Gabe, doch Kirchenschiffe, wie wir sie zur deutlichen Unterscheidung von den Votivschiffen katholischer Gegenden nennen wollen, werden auch hier gestiftet. Nicht Notruf oder Bitte führen zu einem Gelübde, sondern Gedenktage und Jubiläen bieten oft Anlaß, Repräsentations- und Dekorationswunsch bestimmen die Gabe eines Modells an die heimatliche Kirche. Wieder ist es ein Stück aus dem Lebensumkreis des Schenkenden, die Gestalt des Schiffes kann aber auch Symbol sein für die Reise des menschlichen Lebens, für die Hoffnung, auf dem Meer der unbekannteren Gefahren zu bestehen, es ist also — mit einem Wort gesagt — nicht so stark situationsgebunden wie das Votivschiff. Unser Nachbarland Dänemark ist reich an solchen Kirchenschiffen. Rund



Votivschiff aus der Kirche von Mataró, Spanien, um 1450 — Foto: Maritiem Museum „Prins Hendrik“, Rotterdam

900 heute noch vorhandene Modelle wurden in den über 2000 dänischen Kirchen festgestellt. Henning Henningsen, der beste Kenner dieses Bestandes, berichtet von mindestens hundert weiteren, die noch nachweisbar, aber nicht mehr vorhanden sind. Selten fanden sich mehrere solcher Modelle in einer Kirche, es sind einmalige Schmuckstücke und nicht Opfergaben, die sich in großen Mengen häufen können. Ähnlich ist oder war das Bild in den anderen skandinavischen Ländern und an den deutschen Küsten.

Dem Schiffahrtshistoriker können die Votiv- und Kirchenschiffe wichtige Erkenntnisse über den Schiffbau vergangener Jahrhunderte vermitteln. Ein gutes Beispiel ist das älteste bekannte Votivschiff aus der Kirche von Mataró, Spanien, aus den Jahren um 1450, das jetzt im Prins-Hen-

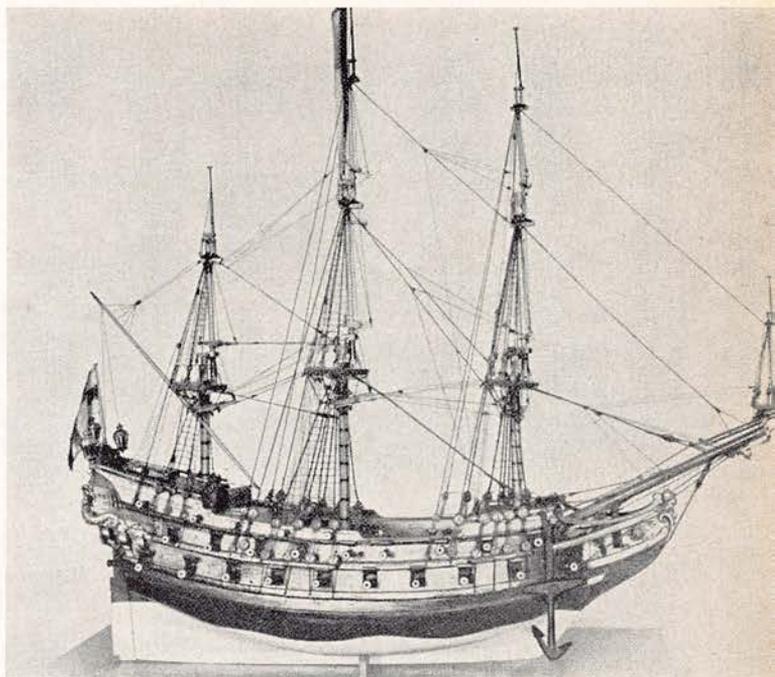
drik-Museum zu Rotterdam aufbewahrt wird. Es bietet uns den ersten Beleg für den Übergang von der Klinkerbauweise zum Kraweelbau, der gerade in dieser Zeit begann. Technische Zuverlässigkeit und der Charakter eines plastischen Werkstücks heben es in seiner sachlichen über die gleichzeitigen bildlichen Schilderungen hinaus. Freilich muß in jedem Falle der „Wahrheitsgehalt“ eines solchen Modells geprüft werden. Spätere Veränderungen müssen beachtet werden. Absicht und Möglichkeiten des Erbauers können zu Ergebnissen führen, die für den Historiker nicht verwertbar sind, sei es, daß ihre handwerklichen Fähigkeiten und Kenntnisse nicht ausreichten, sei es, daß man bei einem Symbol auf fachgerechte Ausführung verzichtete. Bei den heute bekannten Stücken handelt es

sich meist um Blockmodelle, nur wenige sind auf Spanten gebaut. Auffällig ist die perspektivische Verzerrung, die mit Rücksicht auf den Platz des Beschauers gern angewandt wird. Häufig birgt der Rumpf schriftliche Aufzeichnungen über Herkunft und Absicht der Stiftung. Über die Modellbauer wissen wir wenig, es mögen oft die Motivgeber selbst sein, nicht immer geschickt mit dem Schnitzmesser, oder auch kundige Schiffbauer, die in fremdem Auftrag arbeiten.

Diese technische Seite wird für uns in unmittelbare Nähe gerückt, wenn wir uns erinnern, daß vor etwa 2 Jahren bei einer Schiffsmodellausstellung auf der Deutsche Werft ein noch nicht ganz fertiges Modell gezeigt wurde, das für die Helgoländer Kirche bestimmt war. Hier haben wir den typischen Fall eines „Kirchenschiffes“, eines Dekorationsstückes, in nächster räumlicher und zeitlicher Nachbarschaft, hier kennen wir den Modellbauer und können seine Arbeitsweise studieren, gleichzeitig erfahren wir, daß solche Schiffe auch heute noch bestellt und gebaut werden, und daß heute historische Vorbilder und nicht Schiffe der Gegenwart gewählt werden. Beide Beobachtungen werden durch einen Blick nach Dänemark bestätigt: Viele der vorhandenen Modelle stammen aus unserem Jahrhundert, alle sind Segelschiffe. Zusammengefaßt heißt das doch, daß dieser noch heute geübte Brauch in einer Formelsprache erstarrt ist, aus Traditions- und Gefühlsgründen Segelschiffe oft weit zurückliegender Zeitabschnitte wählt, sich also von der Gegenwart der Seefahrt gelöst hat.

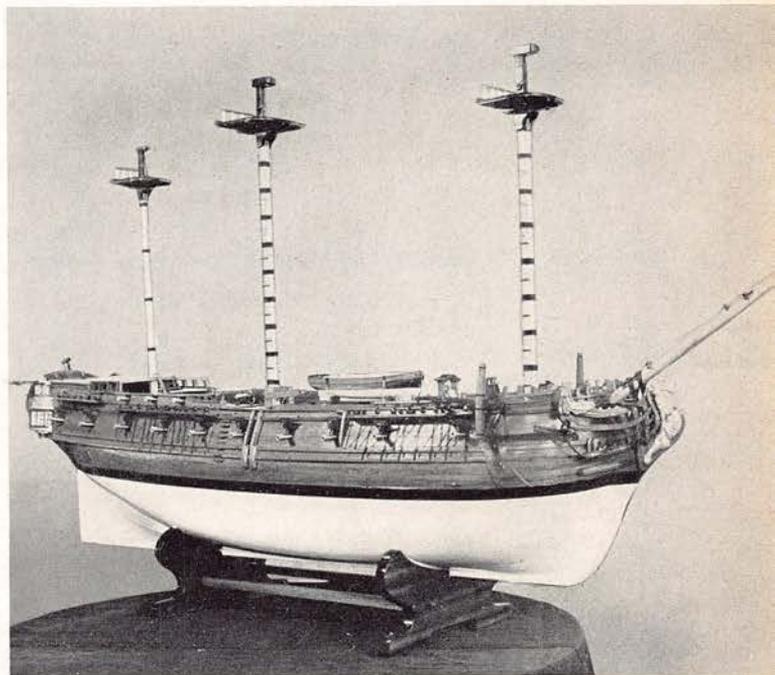
Ganz anders das Bild bei den Votivschiffen katholischer Gebiete. Hier ist fast überall das Absterben des Brauches mit dem 19. Jahrhundert festzustellen. Der ja viel größere glaubensmäßige Gehalt dieser Gaben hat in einer anders gewordenen Gesellschaft und Wirtschaft keinen rechten Platz mehr gefunden. Eine der wenigen bekannten Ausnahmen ist unsere Kirche „Notre Dame de la Garde“ in Marseille neben einigen anderen kleinen Kirchen an der französischen Riviera. Hier ist der Brauch bis heute lebendig geblieben. Ja, keines der über siebenzig Votivschiffe ist älter als der junge Kirchenbau selbst, manche sind erst vor wenigen Monaten hinzugekommen.

Und nun können wir den zweiten großen Unterschied zu dem Kirchenschiff in Nordeuropa erkennen. Hier hängen die Schiffe der Stifter selbst aus ihrer eigenen Zeit, Schiffe auf denen sie fuhren oder die ihnen gehörten. Wir finden Schiffe des Mittelmeeres, von kleinen Küstenfahrzeugen und Fischerbooten bis zu seegehenden Briggs, Barken und Vollschiffen. Bei den jüngsten handelt es sich meist um kleine und kleinste Küsten-, Fischerei- und Sportfahrzeuge, so als ziehe sich der Brauch aus der anonym gewordenen Welt der großen Gesellschaften in die kleinen Häuser an der Küste zurück. — Der Krieg — und Frankreich hat bis vor ganz kurzem im Krieg gestanden — schickte die Modelle einiger moderner Kriegsschiffe, dazu auch solche von Panzerwagen und Fallschirmen. So sehen wir, daß die Stiftung von Votivschiffen, dort wo sie noch geübt wird, nicht in historischer Rückschau erstarrt ist. Die Schenker nehmen und geben aus ihrer eigenen gegenwärtigen Welt. Wir finden Schiffe aus unseren Tagen, die Veränderungen der Wirtschaftsform ließen die „Große Fahrt“ zurücktreten.

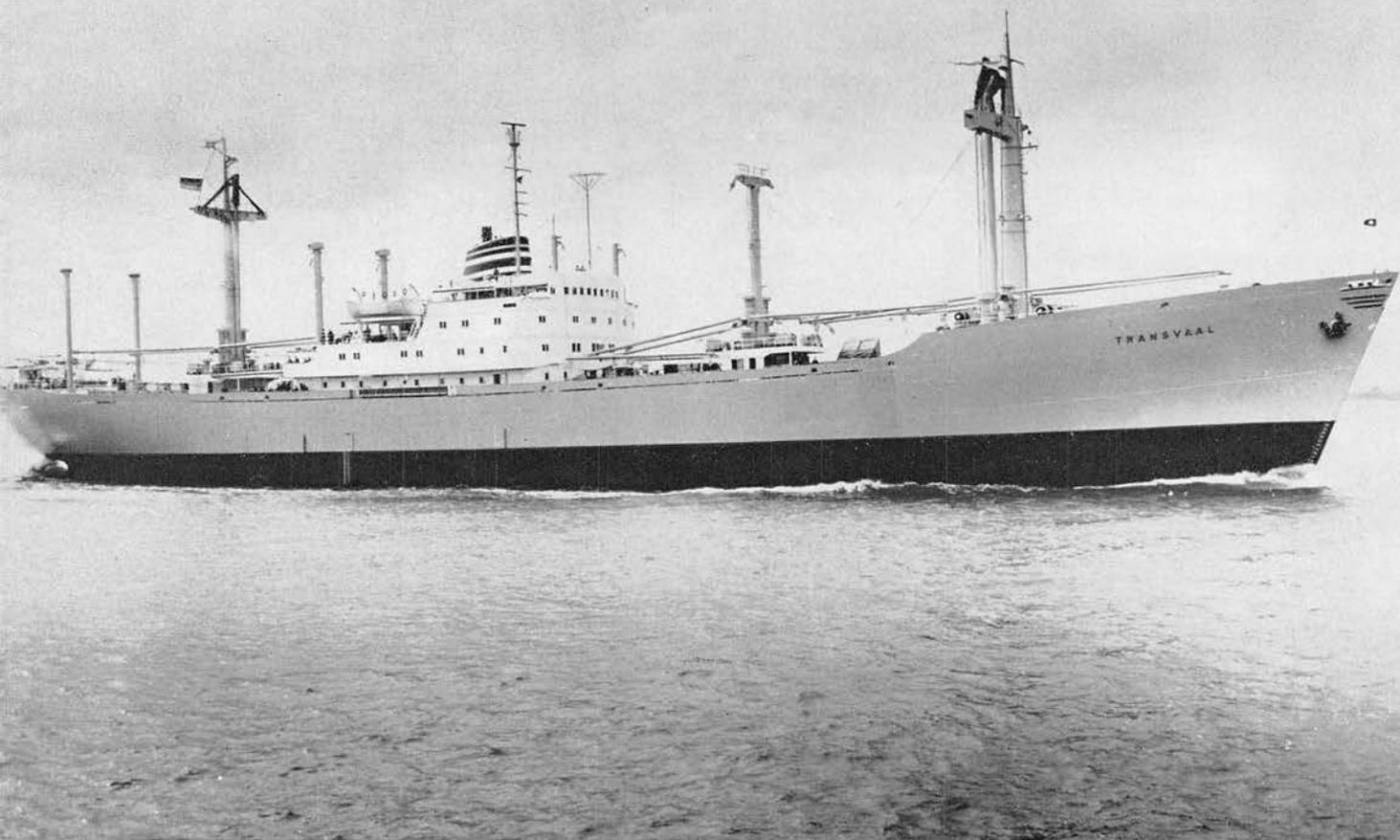


Votivschiff aus der Kirche von Tölö

Hoch über einer der ältesten Hafenstädte Europas stießen wir auf sehr junge Zeugnisse eines alten Brauchs aus der Welt der Küstenbewohner und Seefahrer. Wir erfuhren einiges über Inhalt und Geschichte der Votivschiffe im katholischen Süden und lernten in unserer Nachbarschaft ihre Verwandten, die Kirchenschiffe des protestantischen Nordens kennen. Im Vergleich stellten sich die tiefen Unterschiede zwischen beiden Gruppen heraus. Gemeinsam aber, und vielleicht ist das das wichtigste Ergebnis, erzählen alle diese Modelle über viele Jahrhunderte hinweg von der starken Bindung des Einzelnen an sein Schiff und von dessen Rolle in seinem eigenen Leben.



Heckboot mit Fregatt-Takelung, 18. Jh., für die Kirche auf Helgoland gebaut von Hans Eckhoff — Foto: Deutsche Werft 1960



MS „Transvaal“ auf Probefahrt

Die letzten Wochen

Am Freitag, dem 14. September 1962, ging das Motorschiff „TRANSVAAL“, Bau-Nr. 787, auf Ablieferungsprobefahrt.

Das Schiff ist der vierzehnte Neubau, den die Deutsche Werft nach dem zweiten Weltkrieg für die Reederei Essberger — Deutsche Afrika-Linien — erstellt hat.

Das Schiff hat folgende Abmessungen:

L. ü. A.	155,75 m = 511' — 0"
L. zw. den Loten	143,90 m = 471' — 13 ¹ / ₂ "
Breite auf Spanten	20,50 m = 67' — 3"
Seitenhöhe I. Deck	11,94 m = 39' — 2"
Seitenhöhe II. Deck	8,74 m = 28' — 8"

Die Tragfähigkeit des leeren betriebsklaren Schiffes beträgt als Schutzdecker auf Sommer-tiefgang bei 7,72 m 10 150 tdw, als Volldecker bei 9,11 m 13 500 tdw.

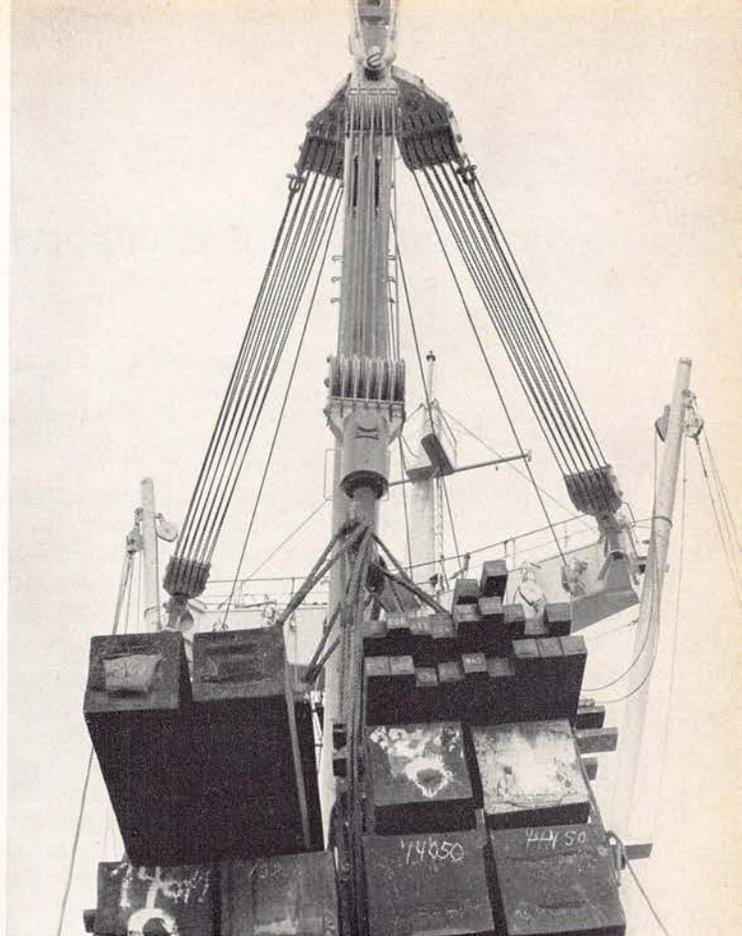
Der Gesamtladeraum einschließlich Kühlräume und Süßöltanks beträgt etwa 725 000 cu. ft. für Kornladung.

Maschinenanlage: Direkter Diesel-Motoren-Antrieb durch einfach wirkenden Zweitakt-Kreuzkopf-Dieselmotor mit Abgas-Turbo-Aufladung, Type MAN, K 6 Z 78 / 155. Bei 8400 PSe und 115 Umdrehungen pro Minute soll das Schiff 17,5 kn laufen.

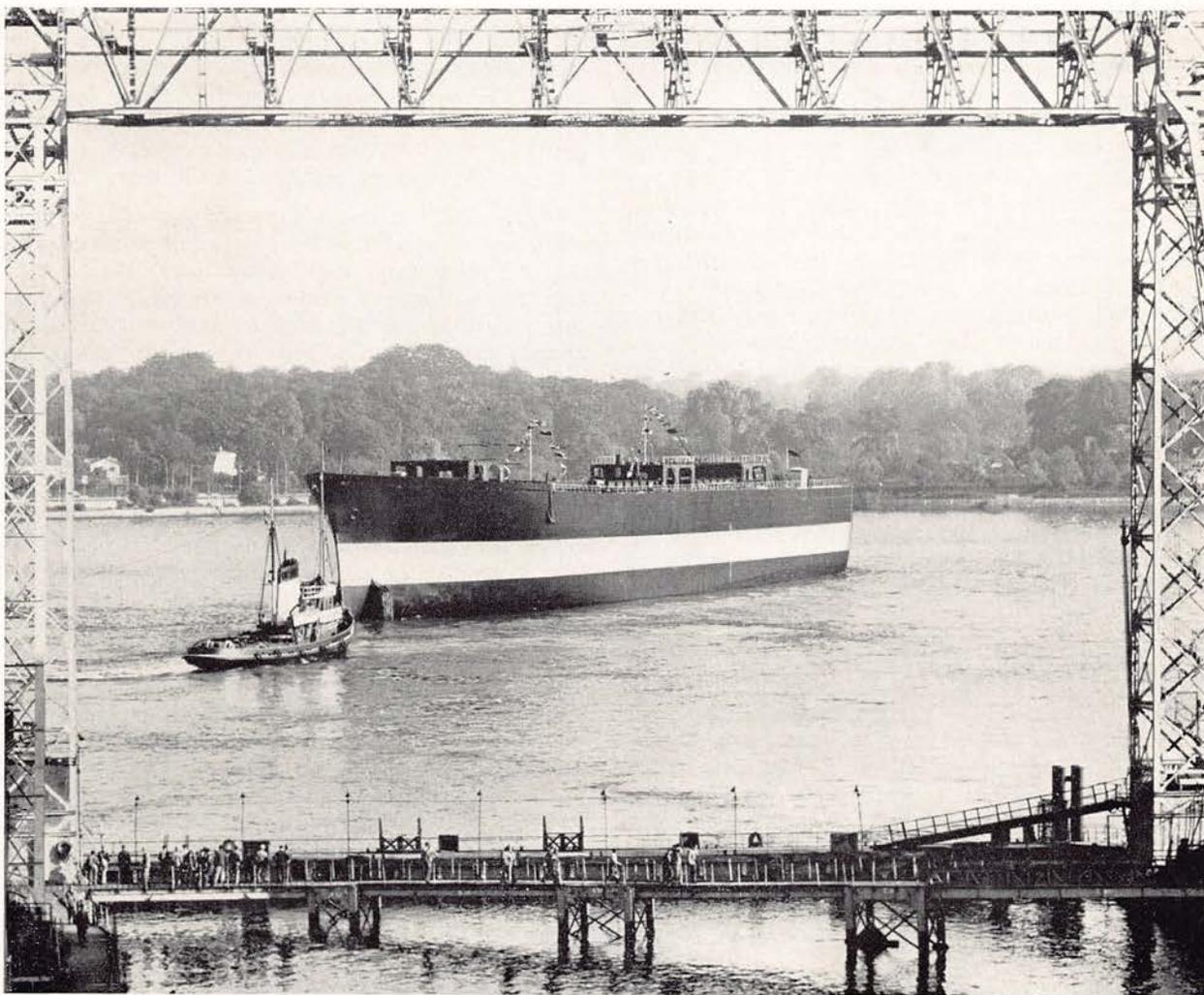
Klasse: Lloyd's Register + 100 A 1 mit Eisverstärkung Klasse 3" und Germanischer Lloyd + 100 A 4 E".

Unter den zwanzig Ladebäumen des Schiffes befinden sich zwei Schwergutbäume: einer mit 25 t, der andere mit 130 t Hebefähigkeit. Die Bilder auf Seite 13 zeigen die Baumprobe mit 10 % Überlast, also 143 t Belastung!

Am 20. September lief das Vorschiff S. 797, Großumbau des T 2-Tankers „FINISTERRE“, vom Stapel. Die „FINISTERRE“ wird wie die „PAPADIAMANDIS“ (ex Caribbean Wave) zum Bulkarrierer umgebaut.



Schwertgutbaum-Probe: 143 t hängen am Baum



Stapellauf des Vorschiffes S. 797

Lebensrückblick des Schippers Hein Rahmstorf, Finkenwerder

geb. 1835, gest. 1919

Wir bringen dieses außerordentlich interessante Lebensbild in seiner für den Menschenschlag unserer Heimat so charakteristischen knappen Darstellung, wortgetreu, ohne Änderungen. Die Handschrift Hein Rahmstorfs wurde uns von dessen Enkel, dem Inhaber des Finkenwerder Hofes, freundlichst zur Verfügung gestellt.

Da ich jetzt meinen Lebenslauf soviel wie möglich zu Papier bringe, ist es mir nicht möglich, noch alles haarklein zu berichten, da man schon im zwei und siebenzigsten Lebensjahre steht und schon viel wieder vergessen hat, ich werde aber mein Bestes thun, und den Kopf anstrengen.

Als ich die Schule verlassen hatte, bin ich erst noch zu Hause geblieben, bis ich eine Stellung hatte, ich habe dann Stellung bekommen bei J. S. Lindemann Destillationsgeschäft in Altona Al. Elbstraße um das G i f t m i c h e n zu lernen, es war eine schwere Stellung für mich, denn wir hatten noch 2 Speicher zu besorgen, einen in Neumühlen und einen in der Bachstraße die voll Getränke lagen, und die mußten bearbeitet werden. Wäre ich dort geblieben, so wäre ich zuletzt ein Krüppel geworden, denn die Fässer die man nach der Chauffee den Berg hinauf transportieren mußte, war für einen Jüngling zu viel. Nach circa einem Jahre starb Lindemann, das Grundstück wurde an meinen Kollegen Stechmann und den Bierführer J. S. Cohrs für circa 80.000 M verkauft. Ich blieb noch einige Zeit bei den Herren im Geschäft, Cohrs verheiratet sich mit der Schwester Stechmanns, und so ging das Geschäft fort. Nachdem ich noch ein halbes Jahr bei den beiden gedient hatte, nahm ich Abschied, da ich keine große Lust hatte, das Destillationsgeschäft zu lernen, mir lag die Seefahrt im Kopfe. Nach verlaufener Zeit habe ich auch eine Steuer bekommen, auf einer Hamburger Galleas M i n e r v a als Koch, haben eine lange Reise nach England gehabt, es war fogar im Winter, bin daher fogleich durch die Mustermühle gekommen, die zweite Reise bin ich als Matrose angemustert, habe da noch ein paar Reisen nach England mit gemacht. Als ich abmusterte bin ich fogleich auf einer Harburger Kuff J o h a n n e s, Capt. Sopan, nach England angemustert, habe mehrere Reisen mit gemacht und bin von dort auf eine Hamburger Kohlenbrigg J o h a n n e s, Cap. Bloch, gemustert. Auch hier habe ich einige Reisen mit gemacht, die Kohlen mußte damals die Mannschaft selbst löschen. Im Winter bin ich dann zu Hause geblieben, da es ein strenger Winter war, habe von 1854 auf 1855 die Steuermannschule bei Gramer in Cranz besucht, konnte mein Examen aber nicht machen, da mir die nöthige Fahrzeit fehlte, mein Examen hätte ich gut bestanden, wenn ich die vorchriftsmäßige Fahrzeit gehabt hätte.

Im Frühjahr 1855 ging ich gleich auf die neue Blankenefer Brigg J u l i a n e, Capt. S. Detsmann, die noch bei Fink in Blankeneise auf Stapel lag. Als das Schiff vom Stapel lief, gingen wir nach Hamburg, um Ladung für Montevideo und Buenos Ayres einzunehmen. Als die Ladung eingenommen war, gingen wir in See, hatten sehr günstige Gelegenheit und passierten schon nach zwölfstägiger Fahrt Madeira, hatten dann die Passatwinde, die uns schnell nach dem Aequator brachten. Am ersten Pfingsttage 1855 morgens passierten wir den Aequator, der Capitain schickte noch eine Flasche Kirschlioueur für die Mannschaft nach dem Logis, die Flasche war aber noch nicht entforckt, als es hieß, Segel bergen, gaiten die Obersegel auf, während der Zeit lief der Leichtmatrose J. S.

Benidt aus Cranz-Neuenfelde die Wanten hinauf nach der großen Koilraa, als er gerade auf der Raas war, kam ein schwerer Windstoß und beide Marsstengen brachen übers Gelschaupt. Benidt trieb hinten aus, er konnte aber nicht gerettet werden, denn erstlich waren die Böte nicht in Ordnung, in dem Passat hatten wir uns die ganze Zeit mit Malen, Mattenmachen etc. beschäftigt. Benidt hätte gerettet werden können, wenn die Böte fertig gewesen wären, denn das Schiff lag wieder still, als die Böte vorüber war. Eine schwere Arbeit hatten wir, die Tafelage an Deck zu kriegen, die Toppen hingen eben über die Keling, es war kein Tau gebrochen, da alles neu war, wir mußten einige Tage bei Tag und Nacht arbeiten, bis wir die Tafelage an Deck hatten, während der Zeit kamen wir auch nicht weiter mit unserem Schiff, es macht wirklich keinen Spaß, solange in der Hitze unter dem Aequator herum zu treiben.

Als wir soweit fertig waren, machte der Zimmermann die Referverstenge fertig, während der Zeit hatten wir die Segel wieder fertig, die halbe Vormarsstenge wurde wieder aufgesetzt, mußten aber zwei Reesen im Marssegel binden, die große neue Marsstenge wurde dann aufgesetzt, die Rahen aufgebracht und Segel angeschlagen, so konnte die Reise wieder fortgesetzt werden, es war auch die höchste Zeit, denn erstere an Deck zu nehmen und wieder aufzubringen erfordert eine lange Zeit, da das Schiff nie still liegt.

Als wir mit der Tafelage fertig waren, setzten wir die Reise nach Montevideo fort. Nach längerer Zeit erreichten wir ohne Unfall Montevideo, etwas Ladung wurde dort gelöscht. Eine Vormarsstenge zu erhalten, glückte uns, da eine Harburger Bark, „Einigkeit“, da lag und uns eine Reservepiere überließ. Wir machten eine Marsstenge daraus. Nach Fertigstellung setzten wir die Vormarsstenge wieder auf, gingen dann nach Buenos Ayres um den letzten Rest dort zu löschen. Als die Ladung gelöscht war, gingen wir wieder leer nach Montevideo um dort Ballast einzunehmen, da wir nach Valparaiso befrachtet waren. Als der Ballast eingenommen war, ging es auf die Reise nach Valparaiso, es ging alles sehr gut bis Cap Horn, wo wir sehr widrige Winde hatten, es war gerade Winter dort und die schlechtesten Monate und haben dort vier Wochen in Sturm, Schnee und Hagelböen herumgetrieben. Für gewöhnlich hatten wir dichtgereeftes Großmarssegel bei, und dann noch die Quischote festgemacht, die Bramstengen hatten wir an Deck gelassen, dann kamen wir etwas vorwärts und trieben auch wieder zurück, stampften eine Nacht auch noch den Klüverbaum ab, für gewöhnlich mußten wir uns festbinden, überhaupt der Rudersmann, kamen zuletzt um das Cap herum und steuerten auf Valparaiso zu, wo wir nach einiger Zeit ankamen. Wir lagen einige Tage in Valparaiso, um noch Ladung mitzunehmen nach den Salpeterplätzen Pisagua, Nizelones und Iquique. In Valparaiso hatten wir die letzte Nacht noch ein Erdbeben zu erleben.

Als wir die Ladung gelöscht hatten und Salpeter in den 3 Plätzen eingenommen hatten, — früher mußte die Schiffs-

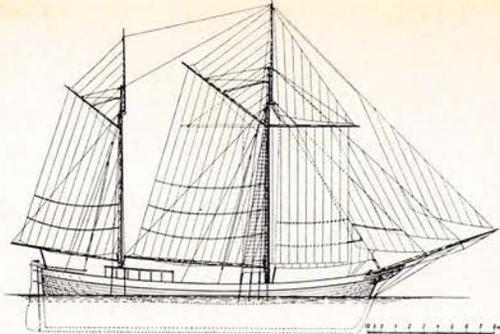
mannschaft den Salpeter mit dem Schiffsboot an Bord bringen, was sehr langweilig ging, gingen wir unter Segel direkt nach Hamburg. Auf der Rückreise hatten wir bei Cap Horn sehr schönes Wetter und Leeseegel beigelegt, hatten einen Mitsegler, Americanischer Walfischfänger, der Capitain besuchte uns mit sein Boot, später brachte er noch zwei Säcke Weizenmehl, wir mußten wahrscheinlich sehr schlecht ausgerüstet gewesen sein, denn in Valparaiso ist das Mehl so billig, warum kauft er dort kein Mehl, es war ja ein Blaufener Schiff, die bekannt sind.

Nachdem wir uns dem Äquator näherten, wurde das Proviant immer knapper und wurde uns knapp zugetheilt, als wir den Azoren näher kamen, lagen schon verschiedene von der Mannschaft krank an Skorbut darnieder, einige Matrosen und ich hielten noch den Kopf hoch, in den Knochen hatten wir nicht viel. J. S. Jonas, Neuenfelderstraße, und noch ein paar von der Mannschaft waren so elend, daß sie nicht gehen konnten, die Zähne saßen lose, es war ein Glück, daß wir nicht eine zu lange Reise hatten, denn damals waren 108 Tage Reise eine mittelmäßige Reise. Als wir in Hamburg ankamen, waren die Kranken bald wieder hergestellt, da Grünigkeiten die beste Medizin ist.

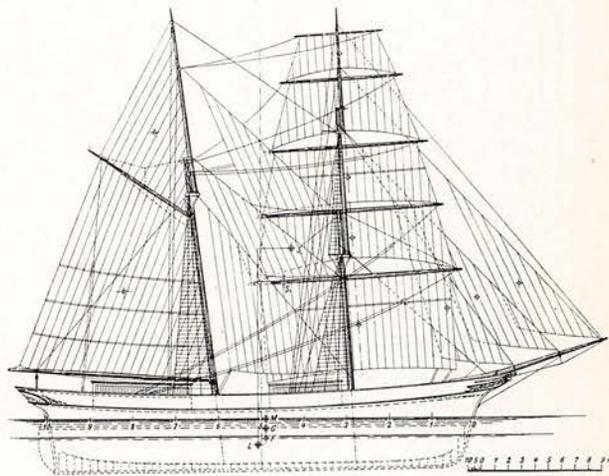
Erlaß für den ertrunkenen J. S. Benidt haben wir nicht erhalten.

Als wir in Hamburg ankamen, erhielt ich sogleich den Gestellungsbefehl nach Stade zu kommen, da die Mannschaft früher die Ladung selbst löschen mußte, so mußte ich einen Schaueremann nehmen und ging nach Stade, wurde besichtigt und für dienstpflchtig befunden. Es war aber schon ein Stellvertreter für mich, im Fall ich noch nicht wiederkommen sollte, für 800 Mark gekauft worden. Der Stellvertreter, ein alter Soldat, wurde auch angenommen, und ich konnte wieder an Bord gehen und den Rest der Ladung löschen und musterte dann ab im Frühjahr 1856. Nach einiger Zeit gingen J. S. Jonas und ich auf eine Hamburger Bark (Elise Rübcke*), Capt. Boyßen, an Bord, die nach New York mit Passagiere bestimmt war. In New York angekommen traf ich meinen Bruder Jacob, der schon lange Jahre von Hause weg war, wir kamen zugleich in New York an und trafen uns den anderen Tag, er fuhr auf einem amerikanischen Küstenschiff als Steuermann, er ist auch nicht wieder nach Hause gekommen, da er nach ein paar Reisen in New York gestorben ist. Geld, Zeug und etc. hatte der Schlafbaas beiseite gebracht und war somit verschwunden. Von New York gingen wir wieder nach Hamburg, löschten die Ladung und musterten ab, es war ein schönes Schiff, fuhren mit 25 Mann Besatzung.

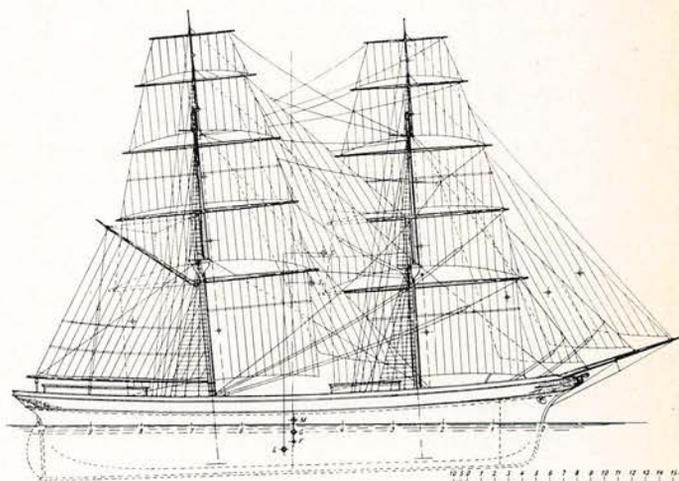
Nach einiger Zeit musterten Jonas und ich wieder auf ein amerikanisches Schiff Rowena of San Franziska, bestimmt nach Belize, Honduras, um dort Mahagoni Holz nach Liverpool zu laden. Der Capt. verheirathet sich noch vor Abgang des Schiffes in Hamburg mit ein Fräulein von Dovensleeth, die nicht englisch sprechen konnte, sie haben sich später verthehen gelernt. Das Schiff war 1000 Tons Register groß, fuhren nur mit 8 Matrosen vor dem Mast, es war viel zu wenig Mannschaft für ein Vollschiff, wir hatten überhaupt sehr viel Arbeit zu thun, erstlich war das Schiff etwas leak, die Pumpen waren verstopft, mußten ein Loch im Ballast graben und das Wasser ausschöpfen. Die Ausreise war auch nicht besonders, im englischen Kanal flogen uns schon die Segel weg und konnten gleich merken, was eine flaute Mannschaft bedeute, kamen aber wohlhalten in Belize an.



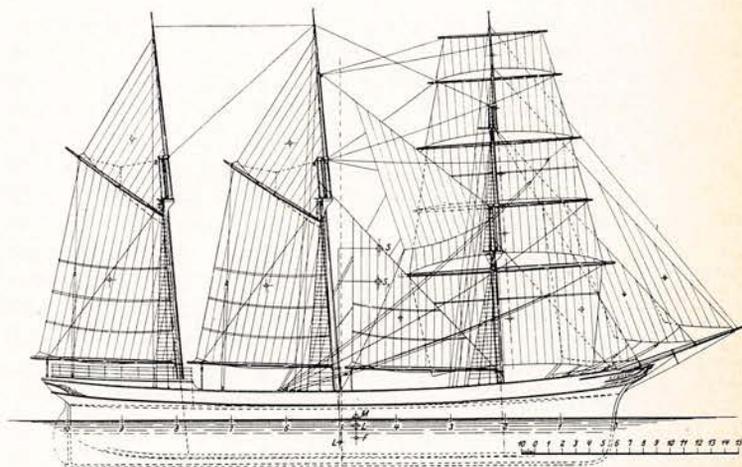
Galiot, Galeaß



Schonerbrigg



Brigg



Schonerbark

Segelschiffstypen, wie sie in diesem Bericht mehrfach vorkommen. Die Risse wurden dem authentischen Werk von Middendorf „Bemastung und Takelung der Schiffe“, Springer Verlag Berlin, 1903, entnommen.

*) Die Bark Elise Rübcke war die 1850/51 auf dem Reiherstieg gebaute „Cesar Godeffroy“ — Länge 39,60 m, Breite 10,25 m.

Als wir in Belize ankommen, erhielten wir Order nach Patrok zu segeln. Nach Beladung gingen wir zurück nach Belize um auszuladen.

Der Capitain ein starker Trinker aber echter Amerikaner, war an Land für gewöhnlich betrunken, so daß wir ihn des abends an Deck hieven mußten, er starb auch noch in Belize und wurde dort beerdigt. Seine Frau mußte von Bord gehen und ihr Heil weiter suchen, es waren einige Deutsche dort, wo sie sich an wenden konnte, was später aus ihr geworden ist, ist mir unbekannt.

Da unser erster Steuermann kein Examen durchgemacht hatte, wurde uns der Erste eines englischen Schiffes als Steuermann jetzt als Capitain an Bord gesandt, wir weigerten uns aber mit so knapper Mannschaft wieder in See zu gehen. Es waren gerade fünf Matrosen dort eingetroffen, und der Capitain heuerte diese an für die Reise nach Liverpool, waren mit dem ausklayieren fertig und setzten die Reise nach Liverpool fort, die auch glücklich vollendet wurde. Als wir mit der *Rowna* in Liverpool ankamen, brachten wir das Schiff nach Birkenhead Dock, gingen an Land und wurden abgemustert. Vorläufig gingen Jonas und ich in eine Schlafstube, nach einiger Zeit erhielt Jonas eine Heuer auf einem englischen Vollschiff, nach Calcutta bestimmt. Da dieses Schiff besetzt war, konnte ich nicht mitkommen, fand aber nach ein paar Tagen ein amerikanisches Schiff *Rockfall* of Boston, das auch nach Calcutta bestimmt war. Es war ein gutes Schiff, hatten aber sehr viele Gegenschläge, so daß wir von Liverpool nach Calcutta 150 Tage Reise hatten. Es fehlte uns zuletzt an Wasser und bekamen des Morgens eine Tasse Wasser für den ganzen Tag. Nachdem wir im indischen Dzean mehrere Regenböen hatten, fingen wir soviel Wasser auf, daß wir nicht mehr zu dursten brauchten. Der Capitain hatte sich auch böß versehen, daß er kein Tobak mitgenommen hatte. Als wir einige Tage in See waren, verlangte die Mannschaft Tobak von dem Capitain, der hatte es aber vergessen, Tobak aus den Bond mitzunehmen. Es ließ sich nichts dabei machen, wir waren ja in See. Die Engländer und Amerikaner rauchen gern ihr Pfeifchen, es wurden zuerst Theebblätter, Kaffee, Dirk und Berg gerancht, zuletzt wurde das Rauchen ganz aufgegeben, ich konnte mich nicht viel auslassen, da ich alleiniger Deutscher war. Als wir Calcutta erreicht hatten, wurde die Ladung von der Mannschaft gelüßt, das Schiff gereinigt und gemalt. Die Schiffe müssen dort lange liegen, bis die Ladung complet ist und können Monate auf hingehen, bis das Schiff beladen ist.

Der Capitain gab uns auch zu verstehen, da das Schiff lange liegen muß, jeder der Lust hat an Land zu gehen, der konnte gehen, und da wir bange waren, daß die Offiziere uns mit Arbeiten überhäufeten, war es besser für uns wir gingen, denn die verdiente Heuer wurde nicht bezahlt, jeder Matrose verlor circa neun Pfund Sterling, da wir schon zwei Monate Gage in Liverpool erhalten hatten, ein schön Stück Geld für den Capitain, das er in seine Tasche steckt. Da circa die halbe Mannschaft das Schiff verließ, wurden wir abgemustert und jeder konnte gehen wohin er wollte. Weihnachten lag ich in der Schlafstube in Calcutta. Das englische Schiff wo Jonas an Bord war, lag auch noch dort. Abends mußte ich mit an Bord, da große Tafel gegeben wurde, das Zwischendeck wurde gedeckt, die Offiziere, Fremde, Eingeführte, die ganze Mannschaft nahm theil daran.

Gleich nach Weihnachten wurden für den Krieg Leute angeworben, einige meiner Schiffscollagen und ich ließen uns auch mit anwerben in die Navel Brigade für fünf Pfund pro Monat. Jonas ließ sich auch mit anwerben, da er aber nicht frei vom Schiff war, so mußte er desertieren, das ihm auch

gelang, als wir aber am Neujahrstage von Calcutta nach dem Inneren Indiens abfahren wollten, wurden die Angeworbenen revidiert und die englischen Offiziere von seinem Schiffe kriegten ihn zu packen und brachten ihn wieder auf sein Schiff zurück, was später aus ihm geworden ist, ist mir nicht bekannt geworden. Als wir am Neujahrstage von Calcutta abfahren, waren wir circa 150 Angeworbene aller Nationen, wurden in einen großen Reichter gepackt mit einem Schleppdampfer davor und dampften den Ganges Bramaputra hinauf. Am Tage dampften wir, des Nachts lagen wir still, am Tage mußten wir exercieren, fechten, Gewehrübungen machen. Die erste Station, die wir erreichten war Dacca, wo wir einen Tag liegen blieben, dann ging es weiter bis Assam, wo wir nach dreißigtägiger Fahrt landeten, es sind uns während der Fahrt einige Leute an der West gestorben, die wir des Morgens erst beerdigen mußten, auch von meinen Schiffscollagen sind einige gestorben. Von Assam wurden wir nach dem Inneren geschickt, zuerst nach Gowhatty, wo wir uns einige Zeit aufhielten, von Gowhatty ging's nach Sybago, dort mußten wir auch einige Zeit verweilen, bis wir nach einiger Zeit nach Debrigarte, die letzte Station, beordert wurden. Debrigarte war ein ziemlich großes Dorf von Indiern, die erste Zeit konnten wir keinen Menschen sehen. Die Indier versteckten sich vor uns, überhaupt da wir noch Feinde waren, es dauerte aber nicht lange, so waren wir die besten Freunde und verkehrten zusammen. Bei der Umziehung von einem Platz zum andern, brauchten wir nicht zu marschieren, sondern die ganze Bagage, Kanonen, Proviant und Mannschaften wurden auf Elefanten gepackt und so wurden wir weitertransportiert. Da es am andern Tage zu heiß war, mußten wir immer bei Nacht transportiert werden, wenn kühl, auch die Tage. Mußten auch vorsichtig sein, daß wir nicht von unseren Feinden überrumpelt wurden, denn unsere kleine Schar hätte sich nicht dagegen wehren können, denn der Indier ist ein guter Soldat und wir waren noch nichts. An Mannschaften waren wir zuletzt auch nicht sehr stark mehr, viele lagen krank und einige waren schon gestorben, so daß unsere Truppe zuletzt sehr klein war. Als wir einige Zeit in Debrigarte, Assam, stationiert gewesen waren, wurde uns auch der König oder Gouverneur von Oudl von den Engländern als Gefangener zugesandt, der auf dem Kriegsschauplatz gefangen genommen war, er soll sich im Kriege sehr schlecht betragen haben und viele Mordthaten begangen haben.

Wir haben diesen Bandit lange Zeit in Gefangenschaft gehabt, mußten immer mit geladenem Gewehr Posten bei ihm stehen, er hat uns sehr viel Arbeit gemacht, hat auch manchen Rippenstoß von uns bekommen, wenn wir ihn irgendwo hinführen mußten. Später wurde uns auch sein Minister von den Engländern zugesandt, der war auch nicht besser als sein König, den wir nur für eine Nacht scharj bewachen mußten, es wurde sogar ein Doppelposten aufgestellt. Zur selben Zeit kam auch die Nachricht von der englischen Regierung, die beiden am nächsten Morgen aufzuhängen. Am andern Morgen wurde der Galgen fertig gemacht, das Fallbrett hergestellt, die seidenen Tauen wurden mit Wachs beschmiert, damit sie besser zuziehen, sämtliche Kanonen und was sonst noch dazu gehört, wurde nach dem Richtplatz hingeschafft, geladen und praktisch hingestellt, wir waren uns auch nicht ganz sicher vor den Indiern. Als alles dazu fertig war, nahmen wir die beiden Verbrecher und führten sie zum Galgen. Die beiden hatten sich lange nicht gesehen und hatten es sehr wichtig miteinander, wir konnten aber nichts verstehen, da die beiden bengalisch sprachen. Als die beiden den Galgen bestiegen hatten, wurde commandiert, beiden die Schlingen um den Hals zu legen, dieses wurde im Au

ausgeführt, sodann wurde Order gegeben, das Fallbrett zu lösen, das auch sogleich geschah, den beiden Verbrechern war das Genick gebrochen, die Zunge hängte aus dem Mund heraus, sie drehten sich durch den Fall noch einige Male herum und das Lebenslicht war erloschen. Einen König gab es nicht mehr, nur einen Vice-König. Die Gouverneure gaben sich selbst den Titel König. Abends nach Sonnenuntergang wurden die beiden Leichen abgetrennt. Eine Gruft war schon gemacht und abends wurden die beiden Verbrecher auch noch beerdigt. Als ein Glück ist es zu betrachten, daß die Indier uns nicht angriffen, da der Hinrichtungsplatz voll von Indiern, Frauen und Kindern stand. Hätten die angegriffen, so wäre von uns keiner am Leben geblieben, da unsere Truppe zu klein war, denn die Indier waren unsere Feinde. Des Abends zogen wir wieder mit Kanonen etc. nach der Kaserne ab, auch die Indier gingen wieder nach Hause, als wenn nichts passiert wäre. Die Kaserne lag mitten im Dorf, so daß wir die Leute ungefähr kannten.

Als wir das erste Mal dort eintrafen, haben wir die ersten 14 Tage keinen Menschen auf der Straße gesehen, da die Leute hange vor Engländern waren. Der König und sein Minister haben sich sehr viel zu Schulden kommen lassen, sonst wären die nicht gehängt worden.

Die Greuelthaten, die damals in Indien passiert sind, sind nicht zu beschreiben, der Krieg hat viele Menschen gefodtet, denn es war kein europäischer Krieg, sondern ein Krieg mit wilden Leuten, die sogenannten Seepois.

Wir hatten ein sehr strenges Commando und mußten viel exercieren, des Sonntags war große Parade, der Capitain nahm die Parade ab, steckte sein weißes Taschentuch in den Gewehrlauf, fand er Schmutz darin, so wurde derjenige bestraft, es sind überhaupt während der Zeit viele Leute hart bestraft, indem sie auf die Kanone gebunden und mit einer neunsträngigen Peitsche durchgepeitscht wurden, dieses war nur eine Ausnahme, die hatten sich auch danach betragen, im übrigen hatten wir es ganz gut, der seine Pflicht that. Als der Krieg nahezu beendet war, erwählten wir den Capitain um unseren Abschied, nachdem wir circa 1 Jahr in der Navel Brigade gedient hatten, es wurden einige entlassen, einige mußten noch dort bleiben um den Magistrat zu schützen. Wir waren froh, aus der Hölle heraus zu kommen. Von Debrigar wurden wir über Land nach den Bramaputra Fluß befördert, wo uns ein Dampfer aufnahm und nach Calcutta brachte, das nicht lange dauerte, da der Strom immer abgeht. In Calcutta erhielten wir unsere verdiente Heuer und waren somit wieder auf freien Füßen. Zu bemerken ist noch,

daß wenige von uns am Leben geblieben sind, vor allen von meinen Schiffscollegen, ich bin Gott sei Dank glücklich durchgekommen, da weder Pest noch Cholera mich belästigt hat, auch von wilden Thieren bin ich verschont geblieben, da Schakale und Schlangen immer in unserer Nähe waren.

In Calcutta ging ich in Sailors Home um dort leichter ein Schiff nach Europa zu bekommen, ich ging auch wieder zu der alten Schlafstelle um meine Seekiste zu holen, aber der Schlafbaas mit samt meiner Kiste waren nicht anzutreffen. Der Schlafbaas war ausgekniffen und ich hatte das Nachsehen. Es waren viele werthvolle Sachen darin, die ich so bei kleinen gekauft hatte, ich hatte die Kiste bei der Inlandreise dem Schlafbaas übergeben, um bei der Rückkunft wieder abzuholen.

In Sailors Home bekam ich noch das kalte Fieber, ging jeden Morgen zum Hospital zum Doctor und nach einigen Tagen war ich wieder hergestellt, mußte auf ein englisches Vollschiff Jason of Greenock nach London, es war ein guter Segler von 1500 Register Tons, so daß wir mit 99 Tagen Reise in London eintrafen, es war ein gutes Schiff, da ich allein Deutscher war, hatte ich nichts zu klagen.

In London, als das Schiff festgelegt war, ging die ganze Mannschaft an Land, mehrtheils in Sailors Home, wurden auch bald abgemustert und waren somit frei.

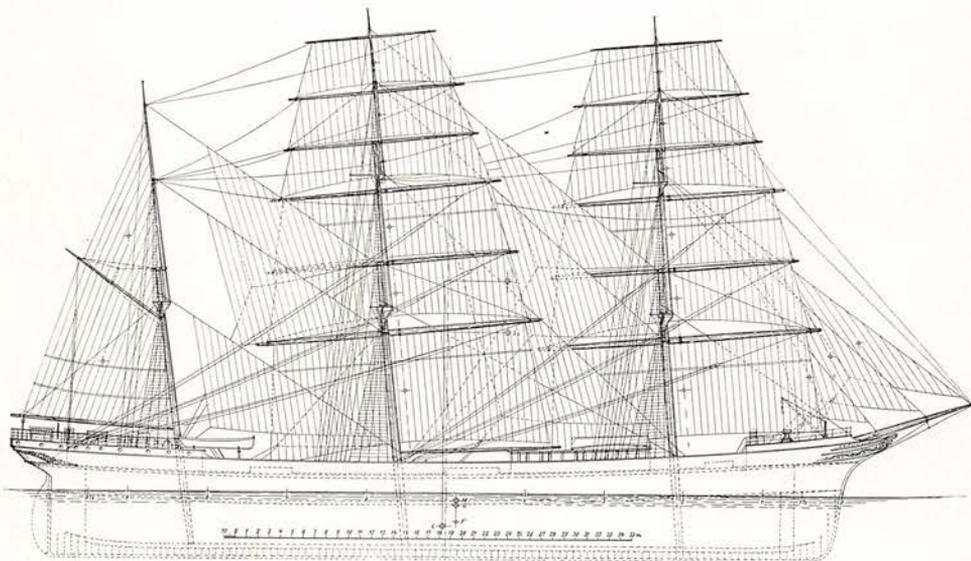
Da ich schon über drei Jahre von Hause war, dachte ich wieder nach der Heimath und ging mit der Countess of Londale nach Hamburg.

Als ich zu Hause kam, ging ich gleich nach Grünendeich zur Steuermannschule beim Lehrer Borath. Das Lernen fiel mir nicht schwer, da ich schon die Steuermannskunde im Jahre 1854—1855 bei H. Cramer Estebrügger Eranz durchgemacht hatte. Zu Weihnachten 1860 habe ich mein Examen abgelegt.

Meine erste Reise als Steuermann war am Bord des Estebrügger Gallias Anna Catharina, Capt. P. Hennings nach England und Ostsee und Nordsee und bin wieder abgemustert.

Meine zweite Reise war auf einem Blankenejer Schoner Wisch, Capt. D. Schuldt nach Rio Grande do Sul und zurück nach Hamburg, hatten eine lange Reise, das Proviant wurde knapp auf der Rückreise, so daß jedem der Proviant knapp zugetheilt wurde, die Leute mußten hungern, sogar ich als Steuermann bekam jeden Tag mein Gewisses. Es ist wahrscheinlich davon gekommen, daß der Capitain seine Frau an Bord hatte und durch die Mannschaft gespart werden mußte.

Fortsetzung folgt





1954: Bundespräsident Heuss begrüßt unseren „Boxer“

Oberingenieur Bernhard Lorenz †

Am 11. September 1962 ist im 81. Lebensjahre Oberingenieur Bernhard Lorenz für immer von uns gegangen. Noch im Juni dieses Jahres konnte er aus Anlaß seines 80. Geburtstages bei bester Gesundheit in einem großen Verehrerkreis unserer aller Wünsche für weitere Jahre körperlicher und geistiger Frische entgegennehmen. Ein unerbittliches Schicksal hat es anders gewollt und hat ihn nun nach kurzer Krankheit aus dem Leben abberufen.

Als Bernhard Lorenz am 1. Oktober 1955 in den Ruhestand trat, hatte er in fast 35jähriger Tätigkeit mit aller ihm stets eigen gewesenen Energie, mit seiner großen praktischen Erfahrung und mit ausgeprägtem Verantwortungsbewußtsein sich um den Schiffbau auf der Deutsche Werft große Verdienste erworben.

Seine menschlichen Qualitäten hat er oft bewiesen, indem er für die Nöte und Anliegen seiner Untergebenen und Mitarbeiter immer Verständnis aufbrachte. So fand er überall Achtung und Verehrung als das große Vorbild eines Betriebsmannes. So wird er in unserer Erinnerung weiterleben. Wir werden seiner stets ehrend gedenken.



Maschinenbauingenieur Walter Edelbüttel †

Am 19. September 1962 starb nach langem, mit Geduld und Tapferkeit ertragenem Leiden, an einem Herzinfarkt der Maschinenbau-Ingenieur Walter Edelbüttel. In seiner 33jährigen Tätigkeit als Maschinenbau-Konstrukteur im Rohrplanbau bei uns entstanden auf seinem Reißbrett die Rohrpläne für viele Schiffe. In seiner lustigen Art war er uns, im Büro als auch im Betrieb, immer ein guter Kamerad. Hinter einem rauen Kern verbarg sich eine tiefe Herzlichkeit. Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.



WERFTKOMÖDIANTEN

Endlich ist es wieder so weit, die Sommerpause ist vorüber, und wir beginnen mit unseren Proben.

Sommerpause ist natürlich übertrieben, denn wo war „Er“ denn, der Sommer? Bei uns jedenfalls nicht. Dafür soll es im Jahre 1963 um so schöner werden. Wir wollen beide Daumen drücken.

Anfangen werden wir wieder mit einem lustigen Stück. Es ist ein Volksstück von Friedrich Lange und heißt: „Junge Deern up'n Hoff“. Wir hoffen, daß es Ihnen sowie uns recht viel Freude bereitet.

In Finkenwerder spielen wir am 19., 20. und 21. Oktober 1962, im Haus der Jugend am 25., 26. und 27. Oktober 1962. Neugraben, Stade und Umgebung siehe Plakataushang.

Erwin Sauter

Nachruf

Vor einiger Zeit erreichte uns die traurige Nachricht vom Tode unseres lieben, in der Komödianten-Gruppe mitwirkenden Mitspielers, Helmut Henschel.

Wieder mußte ein junger Mensch durch einen Autounfall sein Leben lassen. Es kam für uns so überraschend, daß wir es gar nicht fassen konnten. Einen Tag vor seinem Tode war Helmut nämlich noch bei uns und erkundigte sich nach unseren Spielterminen.

Trotz seiner langen Krankheit im vorigen Jahr, welche ihm in letzter Zeit viel zu schaffen machte, war er immer für uns da.

Dafür wollen wir ihm danken und immer in guter Erinnerung behalten.

25 Jahre BSG Deutsche Werft

Anlässlich des 25jährigen Bestehens unserer Betriebssportgemeinschaft veranstaltete die DW ein Jubiläumssportfest. Leider lag der Termin unserer Veranstaltung nicht gerade sehr günstig, denn zur gleichen Zeit wurde von der BSG Deutsche Bank auch ein Sportfest für Leichtathletik ausgeschrieben. Daß es trotzdem noch zu einer guten Besetzung in den einzelnen Sportarten kam, verdanken wir den aktiven Sportlerinnen und Sportlern, die es sich nicht nehmen ließen, für beide Veranstaltungen zu melden und auch teilzunehmen. Im einzelnen hatten wir in den folgenden Sparten zu einem freundschaftlichen Wettkampf eingeladen:

Schach, Federball, Fußball, Handball, Kegeln, Leichtathletik. Die Wettkämpfe fanden am Freitag, dem 31. 8. und am Sonnabend, dem 1. 9. 1962, statt.

Federball

Bereits am Freitag, dem 31. 8., fand in der Halle Hohenzollernring unser Federball-Mixed-Turnier statt.

Acht Mixed-Paare (je 2 von 4 Vereinen) nahmen an diesem als K. O.-Runde gespielten Turnier teil:

- BSG Howaldt
- BSG OFD
- BSG Lassen & Co.
- BSG Deutsche Werft

Als Teilnehmer der BSG Deutsche Werft:

1. Frl. Stieger/Herr Möller
2. Frl. Schulz/Herr Andresen

Bei annähernd gleicher Spielstärke vieler Paare gab es sehr schönen Federball zu sehen. Die größere Schlagkraft der OFD- und Howaldt-Paare gab aber letzten Endes den Ausschlag, und so hießen am Schluß des Turniers die Sieger:

- I. OFD I (Frl. Peitzner/Herr Schulz)
- II. OFD II (Frl. Schiller/Herr Klüver)
- III. Howaldt I (Frl. Kämper/Herr Fellmann)

Da unsere Mixed-Paare die letzten Plätze belegten, wollen wir annehmen, daß sie sich nur „tarnten“, um bei späteren Kämpfen als Außenseiter anzutreten.

Schach

Am gleichen Tage veranstaltete unsere Schachabteilung ein Mannschafts-Blitzturnier. An diesem Turnier, welches in unserer großen Kantine durchgeführt wurde, nahmen insgesamt 18 Sportgemeinschaften mit je einer 6er Mannschaft teil. Es wurde gespielt in einem Vorturnier mit drei

Hier rauchen nicht nur die Zigarren (zwischen jedem Zug liegen nur 5 Sekunden, da raucht das Schaltwerk im Gehirnkasten)



Gruppen. Die Sieger und die zweiten aus jeder Gruppe bestritten das Siegerturnier, welches wie folgt endete:

- Erster und Turniersieger
BSG Deutsche Werft mit 23½ Punkten
- Zweiter
BSG Deutsches Hydrographisches Institut 19½ Pkt.
- Dritter
BSG AEG Schiffbau mit 16 Punkten

Für die Dritten bis Sechsten jeder Gruppe wurde noch je ein Trostturnier A und B ausgespielt.

Die Veranstaltung war nach Aussage der beteiligten Gäste erstklassig organisiert und kann als großer Erfolg für unsere Schachabteilung und ihre Initiatoren gewertet werden.



An den Gesichtern ist der Siegeswille der 100-m-Sprinterinnen zu erkennen (Endlauf 100 m Frauen)

Leichtathletik

Die Leichtathleten hatten sich nicht nur eine der schönsten Sportanlagen Hamburgs (Allianz-Sportplatz), sondern auch einen der schönsten Sommertage Hamburgs ausgesucht.

Nach einer kurzen Begrüßungsansprache unseres Sportwartes Herrn Thomas konnten wir pünktlich mit den Wettkämpfen beginnen. Dank eines sehr guten Zeitplanes konnten alle Beteiligten sich rechtzeitig an die Startplätze begeben und somit dazu beitragen, daß keine Verzögerungen die gute Harmonie dieses Sportfestes störten.

Start zum 1500-m-Endlauf (Männer Kl. I)



Es nahmen folgende Firmen teil:

BSG Allianz, BSG Dresdner Bank, BSG Deutsche Bank, BSG Reemtsma, BSG Deutsche Werft, BSG Weide & Co.

Den Höhepunkt und gleichzeitig auch den Ausklang des Sportfestes bildeten die beiden 4 × 100-m-Staffeln der Damen und Herren. Leider konnte die DW keine komplette Damenstaffel stellen und so bildete sie mit der BSG Weide & Co., eine gemischte Staffel. Der Ausgang dieses Laufes stand für den Kenner jedoch schon vorher fest, denn da die Dresdner Bank ein Sprinter-As wie Frl. Stöck zur Verfügung hatte, war für die anderen nicht mehr viel drin. Dagegen war die Männerstaffel eine ganz knappe Sache, die mit einer Nasenlänge von uns vor Weide & Co. gewonnen wurde. Alle anderen Ergebnisse sind aus nebenstehender Siegerliste zu ersehen. Hierbei möchten wir aber nochmals unseren herzlichsten Dank an alle Beteiligten, die außer den Aktiven als Zeit- und Kampfrichter tätig waren, aussprechen.

Ergebnisse der Leichtathleten:

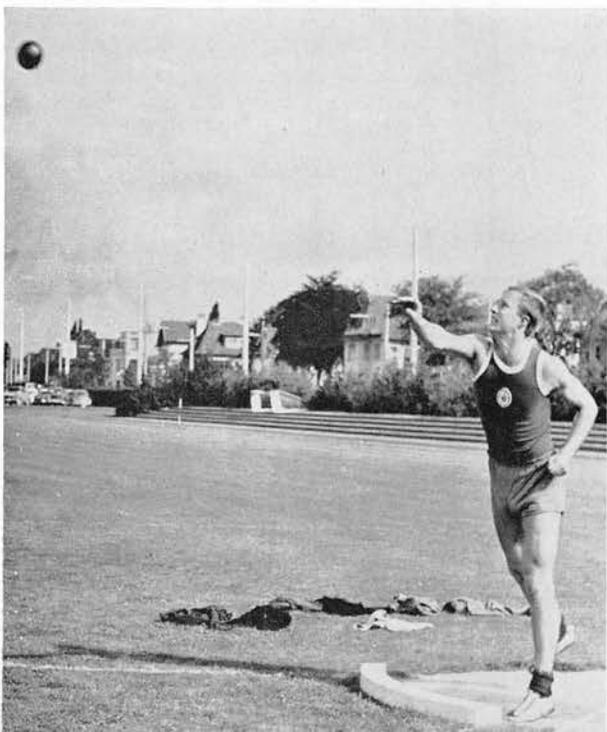
Frauen

100 m	I. Hannelore Püschel	Deutsche Werft	13,8 sec.
	II. Waltr. Wallmeyer	Reemtsma	14,0 sec.
	III. Ilka Duckstein	Deutsche Werft	14,3 sec.
Weitsprung	I. Ingrid Wilken	Deutsche Bank	4,91 m
	II. Hannelore Püschel	Deutsche Werft	4,59 m
	III. Ursula Radke	Dresdner Bank	4,46 m
Hochsprung	I. Ingrid Wilken	Deutsche Bank	1,40 m
	II. Elke Sommerlatte	Deutsche Bank	1,30 m
	III. Bärbel Dozel	Reemtsma	1,25 m
Kugel	I. Ingrid Wilken	Deutsche Bank	8,87 m
	II. Ursula Radke	Dresdner Bank	7,96 m
	III. Heidrun Jentzsch	Reemtsma	7,15 m

Männer Kl. I

100 m	I. Klaus Meyer	Deutsche Bank	11,4 sec.
	II. Günther Appellius	Dresdner Bank	11,5 sec.
	III. Karl-Heinz Gebers	Deutsche Werft	11,7 sec.
1500 m	I. Jürgen Hansen	Deutsche Bank	4:35,3 sec.
	II. Karl-Heinz Meß	Deutsche Bank	4:41,6 sec.
	III. Klaus Neumann	Dresdner Bank	4:45,7 sec.
Weitsprung	I. Jörn Malchow	Deutsche Werft	6,55 m
	II. Peter Löhr	Weide & Co.	6,33 m
	III. Bernd Köhler	Dresdner Bank	6,28 m
Hochsprung	I. Jörn Malchow	Deutsche Werft	1,65 m
	II. Ingo Bertels	Weide & Co.	1,60 m
	III. Reiner Püschel	Deutsche Werft	1,50 m
Kugel	I. Reiner Püschel	Deutsche Werft	10,58 m
	II. Jörn Malchow	Deutsche Werft	10,41 m
	III. Bernd Köhler	Dresdner Bank	10,00 m
Diskus	I. Ingo Bertels	Weide & Co.	30,21 m
	II. Reiner Püschel	Deutsche Werft	27,87 m
	III. Rudolf Jarchow	Dresdner Bank	27,43 m

Der Deutsche Meister im Zehnkampf (Manfred Bock) startete für BSG Weide & Co (langt es in diesem Jahr zum Europameister? Wir drücken die Daumen)



Jörn Malchow bei seinem Siegesprung (6,55 m)

Männer Kl. II

100 m	I. Manfred Bock	Weide & Co.	11,1 sec.
	II. Dieter Feil	Allianz	11,2 sec.
	III. Joachim Dose	Deutsche Werft	11,3 sec.
1500 m	I. Joachim Blatt	Weide & Co.	4:05,04 sec.
	II. Karl-Heinz Paetow	Weide & Co.	4:06,07 sec.
	III. K.-H. Schneider	Deutsche Werft	4:31,0 sec.
Weitsprung	I. Manfred Bock	Weide & Co.	6,73 m
	II. Joachim Dose	Deutsche Werft	6,06 m
	III. Eckhard Latza	Allianz	5,99 m
Kugel	I. Manfred Bock	Weide & Co.	13,49 m
	II. Joachim Dose	Deutsche Werft	10,74 m
	III. Axel Giza	Dresdner Bank	9,86 m

Staffeln

4x 100 m Frauen	I. Dresdner Bank	55,7 sec.
	II. Allianz	58,6 sec.
	III. Reemtsma	59,6 sec.
4x 100 m Männer	I. Deutsche Werft	45,5 sec.
	II. Weide & Co.	45,5 sec.
	III. Allianz	46,3 sec.

Männliche Jugend

Dreikampf	I. Ralf Lewezow	Dresdner Bank	1174 Punkte
	II. Helmut Panke	Dresdner Bank	1149 Punkte
	III. Volker Schuldt	Deutsche Werft	492 Punkte

Handball

Im Rahmen des Jubiläumssportfestes fand ab Mittag auf der Anlage der BSG Allianz ein Handballturnier auf Kleinfeld statt.

Teilnehmende Mannschaften waren:

BSG Philips
BSG Allianz
die 1. Mannschaft der DW

und als besonderen Gast konnten wir die Mannschaft der BSG Berliner Bank begrüßen.

Turniersieger wurde aufgrund der ausgeglichener Leistungen die

BSG Philips vor der BSG Allianz, der DW und der Berliner Bank, die ausgerechnet gegen den späteren Turniersieger ihren einzigen Punkt holte.

Die Ergebnisse im einzelnen:

DW	— Berliner Bank	8 : 5
DW	— Philips	3 : 5
DW	— Allianz	4 : 5
Philips	— Allianz	5 : 2
Philips	— Berliner Bank	3 : 3
Allianz	— Berliner Bank	9 : 7



Hier wird ein Angriff unserer Handballer von der „Berliner“ Deckung gebremst (aus dem Spiel DW — Berliner Bank 8:5)

Fußball

Die Fußballer hatten sich die Sportler der BSG Blau-Gelb eingeladen. Leider konnte durch die Vielzahl der Veranstaltungen kein offizieller Vertreter unseres BSG-Vorstandes dabei sein, so konnten sich nur die beiden Spielführer durch Überreichung eines Blumenstraußes seitens der BSG Blau-Gelb sowie die Übergabe eines DW-Wimpels unsererseits ihre Glückwünsche bzw. Danksagung aussprechen.

Vor dem Spiel einigten sich beide Mannschaften, nur reine Betriebssportler einzusetzen, damit das Kräfteverhältnis einigermaßen gleichwertig war. Nach sagenhaftem Schußpech der Blau-Gelben in der ersten Spielhälfte konnten sie dann doch noch mit einer 1:0-Führung in die Halbzeit gehen. In der zweiten Spielhälfte hatten wir dann leichte Vorteile, aber auch unsere Sturmreihe hatte wohl nicht genügend Zielwasser getrunken, denn was sie über und neben den „Kasten“ setzte, war traumhaft. Erst kurz vor dem Schluß gelang es unserem guten Außenläufer Bergeest, mit einem wirklich gekonnten Fallrückzieher in Uwe-Seeler-Manier den verdienten Ausgleich zu erzielen. Sehr erfreulich in diesem Spiel war nicht nur die beiderseitige Fairneß, sondern das Unentschieden als ein ideales Jubiläumsergebnis.

Sparte Kegeln

Unsere BSG hatte zum Jubiläum einen Pokal gestiftet. Eine befreundete starke Keglergruppe der Fa. Wilhelm Wulff hatten wir eingeladen, um auf den Kegelbahnen der Elbschloß-Brauerei diesen Pokal auszuspielen.

Unsere aktive Damengruppe hatte die undankbare Aufgabe, das Turnier zu eröffnen. Doch unsere Damen waren groß in Form und erzielten 2159 Holz. Beste Einzelkeglerin wurde Frau Helga Schnoor mit der ausgezeichneten Leistung von 453 Holz. Unsere Gäste konnten diese Leistung nur mit drei Punkten überbieten und erzielten 2162 Holz. Von unseren Gästen wurde Herr Schülke bester Einzelkegler mit 452 Holz. Angesporn von diesen guten Leistungen, erkegelten unsere DW-Herren 2226 Holz und gewannen damit den Pokal. Herr Henry Wiechmann wurde bester Turnier-Kegler mit 456 Holz.

Bergeest bei seinem klassischen Fallrückzieher, der zum Ausgleich führte (DW — Blau-Gelb 1:1)



Das Turnier hat allen Beteiligten sehr viel Freude bereitet, besonders als Herr Köster von der Fa. Wilhelm Wulff mit launigen Worten unserem Spartenleiter, Herrn Kersten, ein schönes Tischbanner überreichte.

★

Als Abschlußveranstaltung unseres Jubiläumssportfestes war die gemeinsame Siegerehrung für alle Wettkämpfe und der anschließende Jubiläumsball im großen Saal der Elbschloßbrauerei vorgesehen.

Nach einem Begrüßungswort des 1. Vorsitzenden unserer Sportgemeinschaft, Karl Lenz, in dem dieser die Bedeutung des Tages kurz herausstellte, ergriff Gerhard Hundt (AEG Schiffbau) als 1. Vorsitzender des Betriebssportverbandes v. 1949 e. V., Hamburg, die Gelegenheit, den Anwesenden den Werdegang unserer Betriebssportgemeinschaft zu skizzieren und einige Worte zu dem Betriebssportgedanken an sich zu sagen. Seine mit großem Beifall bedachte Ansprache schloß er mit der Überreichung einer wertvollen Silberschale als Ehrengeschenk des Betriebssportverbandes.



Frau Schnoor nimmt als beste Einzelkeglerin den Siegerpreis entgegen

Anschließend überbrachte Herr Obering. Heeckt die Gratulation der Geschäftsleitung der DW und wünschte in seiner Ansprache unserer BSG weiterhin Glück und Erfolg. Nach der Übergabe von Blumengebinden durch Vertreter mehrerer uns befreundeter Hamburger Sportgemeinschaften wurde die Siegerehrung durch den Sportwart unserer BSG, Heinz Thomas, vorgenommen. Anschließend kam dann endlich die Fidelitas zu ihrem Recht. Die schon Tradition gewordene Tombola war wieder sehr reichlich vorhanden, und die Lose waren im Nu ausverkauft. Die wie immer sehr gute Tretorn-Kapelle sorgte bis in die frühen Morgenstunden für Stimmung und Unterhaltung, so daß der Tanz nicht zu kurz kam und jeder das Gefühl mit nach Haus nahm, wieder einmal ein schönes Fest mitgemacht zu haben.

Wenn auch die Beteiligung gegenüber ähnlichen Veranstaltungen in früheren Jahren geringer war, so verlief der Jubiläumsball doch in einer ganz besonders netten und harmonischen Atmosphäre.



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Ehrung der Jubilare am 31. 8. 1962

25 Jahre

Georg Scharfe, kfm. Angestellter	Flb
Ernst Timm, kfm. Angestellter	Rlb
Hermann Grimm, Meister	640
Franz Berger, Schlosser	222
Walter Burgänger, Schlosser	221
Alfred Finkenwerder, Lokomotivführer	265
Franz Gehrke, Maschinenbauer	252
Franz Hodapp, Werkstattschreiber	223
Willy Patzwahl, S'zimmermann	233
Hans Pohl, Vorarbeiter	260
Adolf Possehl, Maler	623
Karl Richter, Lagerarbeiter	242
Walter Nolte, E-Schweißer	226
Karl Schwenk, Maler	223
Hans Wegner, E-Karrenführer	284



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen

M'Schlosser Helmut Lohse mit Frl. Gertrud Pfahl am 20. 7. 1962
 M'Schlosser Dietrich Koalkowski mit Frl. Heidemarie Holst am 20. 7. 1962
 E'Schweißer Heinz Leitz mit Frl. Renate Tietze am 27. 7. 1962
 Matrose Ulrich Kanditt mit Frl. Renate Möller am 3. 8. 1962
 Helfer Uwe Mamerow mit Frl. Margot Bade am 3. 8. 1962
 Schiffbauer Dieter Heinicke mit Frl. Inge Kruse am 3. 8. 1962
 Zimmerer Franc Drobez mit Frl. Marija Matko am 4. 8. 1962
 Helfer Hans-Jürgen Stricker mit Frau Jutta Berg am 10. 8. 1962
 Helfer Adolf Seidel mit Frl. Gertrud Kaiser am 17. 8. 1962
 Feuerwehrmann Hermann Geheb mit Frl. Birgit Meyer am 17. 8. 1962
 Schlosser Dieter Panje mit Frau Ursula Gössels am 24. 8. 1962
 Nieter Heinrich Brohm mit Frau Augusta Remus am 24. 8. 1962
 Schlosser Hermann Schulze mit Frl. Karin Eickmeier am 25. 8. 1962
 M'Schlosser Alfred von Appen mit Frl. Renate Hordorff am 31. 8. 1962
 Tischler Hans-Joachim Kühnel mit Frl. Karin Grell am 31. 8. 1962

Geburten:

S o h n :

Locherin Marika Marbel am 8. 6. 1962
 Schleiferin Heiga Schaffrath am 17. 7. 1962
 Anstreicher Gerhard Riedel am 4. 8. 1962
 Schlosser Rolf Kette am 9. 8. 1962

Ausrichter Gerhard Schmann am 23. 8. 1962
 E'Schweißer Edmund Kawulski am 26. 8. 1962
 Helfer Hans-Werner Schinkel am 30. 8. 1962

T o c h t e r :

Helfer Harald Witte am 17. 7. 1962
 Matrose Werner Winkler am 6. 8. 1962
 Schlosser Hans-Werner Schiffmann am 10. 8. 1962
 Helfer Walter Jantsch am 10. 8. 1962
 E'Schweißer Werner Lentfert am 11. 8. 1962
 Helfer Heinz Lietz am 16. 8. 1962
 Brenner Volker Duysen am 28. 8. 1962

Z w i l l i n g e (Töchter):

kfm. Angestellter Helmut Lohse am 11. 8. 1962

Für die uns anlässlich unserer goldenen Hochzeit erwiesenen Aufmerksamkeiten und guten Wünsche danken wir auf diesem Wege.
 Rudolf und Hansine Corleis

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

Zu den vielen Glückwünschen und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Berufsjubiläums habe ich mich sehr gefreut und sage dafür der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
 Hans Pohl

Hiermit sage ich allen Beteiligten für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche meinen aufrichtigen Dank.
 Franz Gehrke

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Direktion, der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Wilhelm Christoph

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

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

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

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang unseres lieben Entschlafenen Ferdinand Verfürth sagen wir unseren herzlichsten Dank.
 Frau Martha Verfürth und Kinder

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

Für die liebevolle Teilnahme an dem uns betroffenen schweren Verlust sagen wir herzlichsten Dank.
 Familie Norbert Lemke

Herzlichen Dank für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes.
 Elfriede Martens und Kinder

Für die Beweise aufrichtiger Teilnahme und erwiesene Kranzspenden beim Heimgange meines lieben Mannes und Vaters, Johannes Kronfeldt, sagen wir der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und den Kollegen der Tischlerei unseren herzlichsten Dank.
 Dora Kronfeldt und Kinder

Für die uns erwiesene aufrichtige Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes, unseres guten Vaters, Johann Friedrich Poppendieker, sagen wir unseren recht herzlichsten Dank.
 Frieda Poppendieker und Kinder

Für die wohlthuenden Beweise liebevoller Teilnahme, die uns beim Heimgange meines lieben Mannes und Vaters Robert Fielitz zuteil wurden, sagen wir der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen unseren herzlichsten Dank.
 Marta Fielitz und Kinder

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich unseres schweren Verlustes sagen wir unseren herzlichsten Dank.
 Helene und Werner Woop

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgange unseres lieben Entschlafenen Johann Wegener sagen wir der Betriebsleitung und allen Kollegen unseren herzlichsten Dank.
 Frau Luise Mertin und Familie

Für die Beweise der Anteilnahme und des treuen Gedenkens beim Heimgange meines lieben Mannes sage ich, zugleich im Namen meiner Kinder, herzlichsten Dank.
 Marie Meyer, geb. Ladiges

Wir gedenken  unserer Toten

Hauer
Emil Martens
 gest. am 7. 8. 1962

Dreher-Lehrling
Peter Lemke
 gest. am 11. 8. 1962

Rentner
 früher Reiniger
Friedrich Janssen
 gest. am 14. 8. 1962

Rentner
 früher Maschinenbauer
Adam Zuber
 gest. am 17. 8. 1962

Vorarbeiter
Franz Fiola
 gest. am 18. 8. 1962

Rentner
 früher Zementierer
Johann Wegener
 gest. am 26. 8. 1962

Rentner
 früher Tischler
Friedrich Poppendieker
 gest. am 29. 8. 1962

Helfer
Ernst Paul Struck
 gest. am 29. 8. 1962

Schlosser
Willy Woop
 gest. am 1. 9. 1962

Brenner
Robert Fielitz
 gest. am 4. 9. 1962

Das Bauprogramm der DW

In der Ausrüstung liegen folgende Schiffe:

Name	Bau-Nr.	tdw	Reederei	Ablieferung
Banak	789	16 300	Klaveness	19. 9. 1962
Beth	792	16 300	Gill Johannessen	13. 11. 1962
Papdiamandis	796	23 700	Northern Ships	
Finisterre	797	23 700	Northern Ships	

Auf den Helgen liegen:

Helling	Bau-Nr.	tdw	Reederei	Stapellauf
5	791	16 300	Röed & Co.	Mitte Januar 1963
7	793	16 300	P. Meyer	9. 11. 1962
8	798	30 000	Cargo Ships El Yam	11. 10. 1962

Mit Werkstattarbeiten wurde begonnen:

	Bau-Nr.	tdw	Reederei
	800	56 000	Halle & Peterson
	790	16 300	Klaveness