

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT 10/62



*Levis*

## Das Bauprogramm der DW

### In der Ausrüstung liegen folgende Schiffe:

Name	Bau-Nr.	tdw	Reederei	Ablieferung
Beth	792	16 300	Gill Johannessen	13. 11. 1962
Papadiamandis	796	23 700	Northern Ships	
Finisterre	797	23 700	Northern Ships	
Tel Aviv	798	30 000	Cargo Ships El Yam	Jan. 1963

### Auf den Helgen liegen:

Helling	Bau-Nr.	tdw	Reederei	Stapellauf
5	791	16 300	Röed & Co.	Anfang 1963
7	793	16 300	P. Meyer	12. 11. 1962
8	800	56 000	Halle & Peterson	21. 3. 1963

### Mit Werkstattarbeiten wurde begonnen:

	Bau-Nr.	tdw	Reederei
	790	16 300	Klaveness
	799	30 000	Cargo Ships El Yam



**WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT**

21. Jahrgang · 31. Oktober 1962 · Nr. 10

Wir stellen vor:

## **Dr.-Ing. Paul Voltz**

Mit dem 1. Oktober hat Dr.-Ing. Paul Voltz den Vorsitz des Vorstandes der Deutsche Werft Aktiengesellschaft übernommen. Aus diesem Anlaß wollen wir unserer Belegschaft einen kurzen Überblick über den Werdegang des Mannes geben, in dessen Hände die Verantwortung für die Lenkung der künftigen Geschicke unseres Unternehmens gelegt worden ist.

Paul Voltz, 1906 als Sohn eines Arztes in Köln geboren, studierte an der Technischen Hochschule Aachen Elektrotechnik unter besonderer Berücksichtigung des Kraftmaschinenbaus, der Wärmewirtschaft und der Betriebsorganisation. Nach Beendigung seines Studiums war er noch vier



Jahre lang als wissenschaftlicher Assistent an verschiedenen in- und ausländischen Hochschulen tätig.

Im Jahre 1934 trat Dr. Voltz als Betriebsassistent in die Maschinenabteilung des Dortmund-Hörder Hüttenvereins ein. In dieser Eigenschaft wurde er ab 1937 auch mit der Betreuung der maschinellen Anlagen der Nordseewerke Emden beauftragt, die damals zur Hüttenunion gehörten. Dr. Voltz wurde darüber hinaus bei der Verwirklichung eines umfangreichen Neubauprogramms dieser Werft eingesetzt, wodurch sein besonderes Interesse für die Fertigungsprobleme des Werftbetriebes geweckt wurde. 1940 wurde Dr. Voltz zum Betriebsdirektor für Schiffbau und Maschinenbau bei den Nordseewerken Emden ernannt. Im Verlauf der dann folgenden sechsjährigen Tätigkeit in dieser Position sammelte er reiche Erfahrungen auf den Gebieten des Schiffs- und Maschinenbaues sowie dem der Werftbetriebsorganisation.

1945 wurde Dr. Voltz in die eisenschaffende Industrie zurückberufen. Er wurde mit der Leitung der Maschinendirektion im Werk Hörde der jetzigen Dortmund-Hörder Hüttenunion beauftragt. Hier waren sämtliche Maschinenbetriebe, die Kraftwerke, Wärmewirtschaft, Blechweiterverarbeitung und Großschweißerei zusammengefaßt. Ins-

besondere durch den letztgenannten Betrieb konnte die Verbindung zur Werftindustrie aufrechterhalten werden.

Mit Neugründung der Fachausschüsse des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute übernahm Dr. Voltz 1948 den Vorsitz im Maschinenausschuß. Diese ehrenamtliche Tätigkeit übte er sieben Jahre aus. Er wurde 1961 zum Ehrenmitglied dieses Ausschusses ernannt.

Im Jahre 1955 wurde Dr. Voltz zum technischen Geschäftsführer der Rhestahl Nordseewerke G.m.b.H. Emden berufen. Auf diesem Posten blieb er bis zum Oktober 1959, als er in freundschaftlichem Einvernehmen mit den Rheinischen Stahlwerken einem Ruf als ordentliches Vorstandsmitglied der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG. nach Augsburg folgte.

Die MAN ist wie die Deutsche Werft eine Tochtergesellschaft des Gutehoffnungshüttenkonzerns. Als für den bisherigen Alleinvorstand der Deutsche Werft Aktiengesellschaft, Dr. William Scholz, ein Nachfolger gesucht wurde, betraute die Konzernleitung Dr. Paul Voltz mit dieser großen und verantwortungsvollen Aufgabe. Dr. Scholz wird weiterhin im Aufsichtsrat tätig sein und unserem neuen Vorstand mit der Erfahrung seines langen und reichen Lebens zur Seite stehen.

## Abschluß und Beginn

In der letzten Nummer unserer Werkzeitung haben wir alle gelesen, wie die bisherige Geschichte unserer Werft über die 44 Jahre ihres Bestehens verbunden ist mit dem Namen William Scholz, der über diese ganze Zeit an der Spitze des Unternehmens gestanden hat. Solche Ereignisse sind im Leben der Industriebetriebe ebenso selten wie die Persönlichkeiten, die damit verknüpft sind.

Wenn jetzt ein Wechsel in der Führung der Werft eingetreten ist, so muß der neue vor uns liegende Zeitabschnitt sich dem vergangenen anschließen wie zwei große Bauteile eines Schiffes fest zueinander gefügt werden. Die Nahtstelle ist und bleibt sichtbar, aber die Naht ist gesund und sie trägt.

Viele Verbindungen reichen hinüber von der hinter uns liegenden Epoche in die Zukunft. Keine der über die Jahrzehnte geknüpften wertvollen Beziehungen darf abreißen, und der Schatz der Erfahrungen muß wohl verwahrt und verwertet werden.

Die schon seit einiger Zeit bestehende Krise in Schifffahrt und Werftindustrie hat ihren Tiefpunkt noch nicht durchschritten. Wir zehren noch immer aus den Beständen einer besseren Zeit. Perioden schwacher Konjunktur müssen ge-

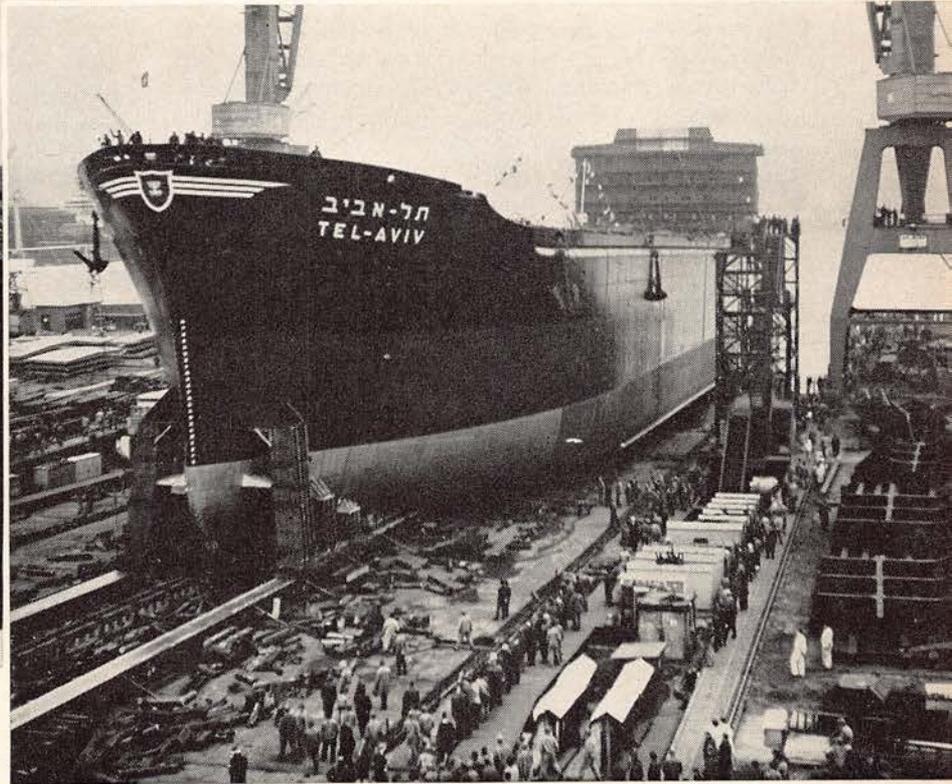
nutzt werden, um neue Wege der Rationalisierung zu eröffnen und Einsparungen vorzunehmen, wo dies nur möglich ist. Es kann jeder dabei mithelfen, nicht vertretbare Ausgaben zu vermeiden oder durch betriebliche Verbesserungsvorschläge die Kosten zu senken. Der immer härter werdende Wettbewerb erfordert nicht nur erstklassige Qualität der abgelieferten Schiffe und der ausgeführten Reparaturen, sondern setzt auch konkurrenzfähige, d. h. niedrige Preise voraus.

Der Betrieb, der hier mitkommen will, muß eine straff gelenkte Kostenwirtschaft aufweisen und durch beste Fertigungsvorbereitung jedem Werksangehörigen an seinem Platz die Voraussetzung dafür schaffen, seine besten Kräfte zum Gesamtwohl des Unternehmens einzusetzen. Hierzu brauchen wir das Vertrauen und die fleißige Mitarbeit aller Werftangehörigen. Wir sind überzeugt, daß jeder bereit ist, zur Erreichung der gesteckten Ziele seinen Beitrag zu leisten.

Die enge Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat wird dazu beitragen, auch für die zukünftige Arbeit eine freundschaftliche und in der Sache übereinstimmende Grundlage zu erhalten.



# „Tel Aviv“



Am 11. Oktober lief der Massengutfrachter „Tel Aviv“ vom Stapel. Dieses Motorschiff mit 30 000 t Tragfähigkeit ist eine Weiterentwicklung der Schiffe des Har-Sinai-Typs. Der Auftraggeber ist die Reederei Cargo Ships El Yam, Tel Aviv, für die die Deutsche Werft in den vergangenen Jahren bereits sieben Schiffe gebaut hat.

Es war uns allen eine besondere Freude, daß die Reederei der Gattin unseres verehrten Dr. William Scholz die Ehre erwies, das Schiff zu taufen.



Frau Hilde Voltz   Herr Recanati   Frau Elsa Essberger   Dr. Scholz   Dr. Voltz   Frau Carla Scholz

# Entwurf und Konstruktion von Schiffen

## (VI) Lade- und Löscheinrichtungen auf Seeschiffen

Aufgabengebiet, Art und Umfang der Beladung und vorgegebene Fahrtroute sind bestimmende Faktoren für den Entwurf eines Schiffes. Dazu kommen heute in zunehmendem Maße Forderungen nach einem zweckmäßigen und kostensparenden Betrieb der Schiffe.

Weil es kein Universal-Schiff gibt, das jede Aufgabe erfüllen könnte, sind viele spezielle Schiffstypen entwickelt worden. Sie unterscheiden sich schiffbaulich vor allem in Umfang und Anordnung der nutzbaren Räume (für Ladung oder Fahrgäste), in der Gestaltung der Aufbauten und in der Ausrüstung der Decks.

In der großen Gruppe Decksausrüstung stellt das Ladegeschirr, sofern vorhanden, zweifellos den augenfälligsten Teil dar. Darum ist es leicht, an Art, Zahl und Größe der bordeigenen Hebezeuge (Bäume, Kräne, Davits usw.) zu erkennen, für welchen Zweck ein Fahrzeug gebaut wurde.

### Schiffstypen

Im folgenden Abschnitt soll für die wichtigsten Handelsschiffstypen die Art der Ladeeinrichtungen und ihre Abhängigkeit von der Ladung skizziert werden.

#### 1. Fahrgastschiff

Der Gütertransport spielt hier nur eine untergeordnete Rolle, deshalb ist wenig Ladegeschirr vorhanden: Bäume an Pfosten, teils leichte Kräne, Davits für Boote und bordeigenen Bedarf. Diese Schiffe verkehren hauptsächlich zwischen bedeutenden Hafenstädten, in denen ausreichende landseitige Ladeanlagen zur Verfügung stehen.

#### 2. Trockenfrachtschiff

##### a) Stückgutfrachter

Er ist der Hauptträger des Seeverkehrs und dementsprechend universell ausgerüstet zur Beförderung von Stück- und Schüttgutladungen, Holz, Fahrzeugen, Kühlgut (Fleisch, Früchte), Süßöl usw. Reichliches Ladegeschirr für Leicht- und Schwergut machen das Schiff weitgehend unabhängig von Landanlagen; dabei überwiegen Ladebäume gegenüber Kränen. Im Laderaum werden Gabelstapler, Aufzüge, Transportbänder, Saugheber — meist von Land aus — eingesetzt. Davits dienen nur dem Bordverkehr.

(Takelriß eines Stückgutfrachters siehe Seite 10/11)

##### b) Massengutfrachter

Das ist der moderne Trockenfrachter für Erze, Kohle, Baustoffe, Chemikalien, Getreide, Fahrzeuge (auf losnehmbaren Autodecks) usw.

Bei Bedarf wird das Schiff mit Portalkränen oder Sonderanlagen (Aufzüge, Förderbänder, Greiferwerke) ausgestattet. Vorhandene Ladebäume und Davits werden meist für Vorratsübernahme und Reparaturarbeiten verwendet.

(Takelriß eines Massengutschiffes siehe Seite 10/11)

##### c) Behälterschiff (Containership)

Solche Schiffe sind bisher nur in den USA in bedeutenderem Umfang im Einsatz.

Kleinere, zusammengehörige Ladungspartien werden in geschlossenen Blechbehältern verstaut, um sie vor bzw. nach dem Seetransport ohne Zeitverlust über Land fahren zu können. Als Schiffshebezeuge kommen z. B. Portalkräne in Frage.

#### 3. Tankschiffe

Diese haben in den letzten 20 Jahren eine außergewöhnliche Entwicklung erfahren, besonders hinsichtlich der Größe der Schiffseinheiten. Als Fracht führen sie Mineralöle und deren Produkte, Bitumen, Chemikalien und auch Getreide. Der Flüssiggastransport erfolgt auf Spezialschiffen.

Für den Ladungsumschlag müssen in jedem Falle schiffs- und landseitige Einrichtungen vorhanden sein: Pumpen- bzw. Saugaggregate mit den erforderlichen Rohrleitungssystemen.

Ladebäume dienen zum Halten der Verbindungsschläuche zwischen Schiff und Land oder Schiff und Schiff, zum Transport kleiner Trockenladungspartien, zum Übernehmen von Vorräten usw.

#### 4. Fischereifahrzeuge

Beim Fischfang werden Davits, Galgen und Zugwinden benötigt. Größere Schiffseinheiten und Fabriksschiffe verfügen auch über Ladebäume, Kräne und Aufzüge.

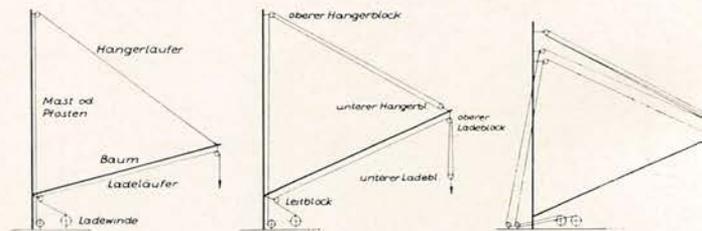
Das Löschen des Fanggutes übernehmen entsprechende Landanlagen.

### Ladeeinrichtungen auf Deck

Die normalen Frachter statten man vor allem mit sogenannten Leichtgut-Ladegeschirren bis 10 t Tragkraft aus, denn das Gewicht der meisten anfallenden Stück- und Mischgüter überschreitet diese Größe nicht.

Außerdem werden heute aus wirtschaftlichen Gründen auf jedem größeren Schiff ein bis drei Schwergut-Ladegeschirre über 10 t Nutzlast eingebaut. Damit ist es möglich, größere schwere Kollis (z. B. des Maschinenbaus, der Elektrotechnik oder des Stahlbaus) in einem Stück nach Übersee zu verfrachten, ohne daß diese im Herstellerwerk vor dem Transport in Sektionen zerlegt und nach Ankunft am Bestimmungsort wieder zusammengesetzt werden müßten. Prinzipiell bestehen zwischen den gebräuchlichen Leichtgut- und Schwergut-Geschirren keine Unterschiede, und das letzte stellt praktisch nur eine Vergrößerung des ersten dar.

Takelsskizzen

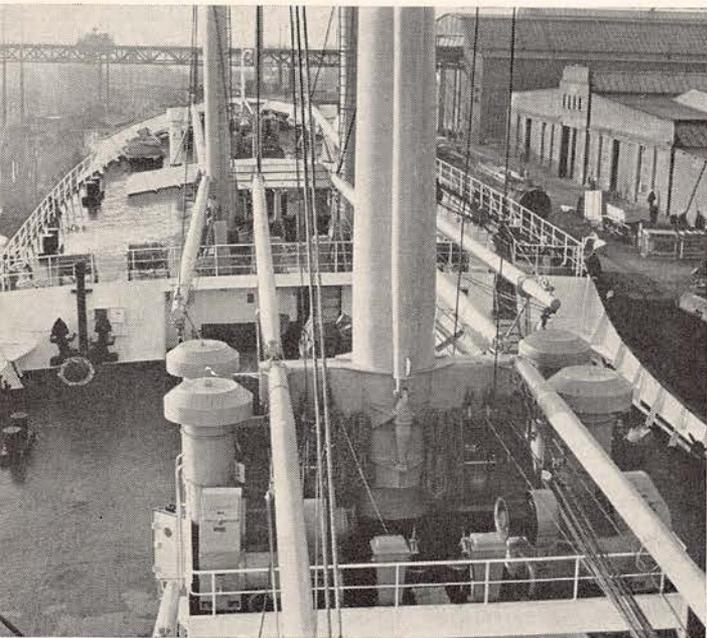


Leichtgutgeschirr bis 5 t

Leichtgutgeschirr bis 10 t

Schwergutgeschirr über

Während man den Masten bzw. Pfosten und Ladebäumen, den geänderten Kräfteverhältnissen entsprechend, einfach größere Abmessungen geben kann, muß man bei großen Belastungen die einfachen Hanger- und Ladelaufer durch sog. Taljen ersetzen. Mit diesen können dann große Ge-



Windenshausdeck und Ladebaumstuhl

samtkräfte übertragen werden, die Zugkräfte in den Läufern bleiben aber relativ klein (Prinzip des Flaschenzugs). Diese Maßnahmen sind notwendig, um die Seildurchmesser und die Ladewindengrößen auch für schwere Lasten in brauchbaren Grenzen zu halten.

Aus der mehrfachen Scherung der Seile in den Taljen ergeben sich zwar verringerte Seil- und Arbeitsgeschwindigkeiten, aber dafür läuft das Seil auch wesentlich weicher und gleichmäßiger als bei einfacher Scherung; und Stöße und Schwingungen werden dadurch vom Ladegeschirr weitgehend ferngehalten.

Die Ladebäume für Leicht- und Schwergut mit den dazugehörigen Winden und Bedienungselementen werden gewöhnlich um ein Mast- oder Pfostensystem gruppiert, mit Vorteil innerhalb der vorhandenen Ladelukenbreite, damit außerhalb genügend Platz für Decksloadungen verbleibt.

Weil die Decksfläche zwischen den Luken z. T. für die Stauung der Lukendeckel benötigt wird, baut man für die Unterbringung des Ladegeschirrs erhöhte sog. Windendecks. Von dort ist außerdem eine gute Übersicht über die Ladevorgänge möglich.

Das vertikale Verstellen des Kollis erfolgt mit Hilfe der Lasttalje, die von der Hangerwinde gezogen wird.

Beim Leichtgutgeschirr ist dies gewöhnlich die einzige Möglichkeit zum Hieven (Heben) oder Fieren (Senken) der Last; denn meist verzichtet man aus wirtschaftlichen Gründen auf eine unabhängig funktionierende Hangerwinde, die das gesamte System „Baum und Last“ vertikal bewegen könnte. Statt dessen gibt man dem unbelasteten Leichtgutbaum eine optimale Neigungslage, die für viele Ladevorgänge beibehalten werden kann.

Schwergutkollis sind oft sperrig, so daß ein Auf- und Abtoppen des belasteten Baumes notwendig wird.

Durch entsprechende Wahl der Scheibenzahlen in den Blöcken (= Scherung) der Hanger- und der Lasttalje können etwa gleichgroße Seilzüge in beiden Taljen erreicht werden. Dann ist es möglich, für beide Taljen Winden

gleicher Zugkraft zu verwenden. Wenn nicht mit dem Schwergut-, sondern mit dem Leichtgutgeschirr gearbeitet werden soll, spult man die Schwergutläufer ab und gebraucht dieselben Winden als normale Ladewinden für die dem Schwergutbaum benachbarten Leichtgutbäume. Für diesen Fall wird jedoch zweckmäßig auf kleinere Zugkraft und höhere Trommel-Umlaufgeschwindigkeit umgeschaltet. Es gibt auch Schwergutwinden mit einer zweiten unabhängig funktionierenden Trommel für Leichtgutläufer. Bei diesen entfällt das zeitraubende Umspulen der Läufer. Der Einbau lohnt sich allerdings nur, wenn beide Geschirre gleich häufig gebraucht werden.

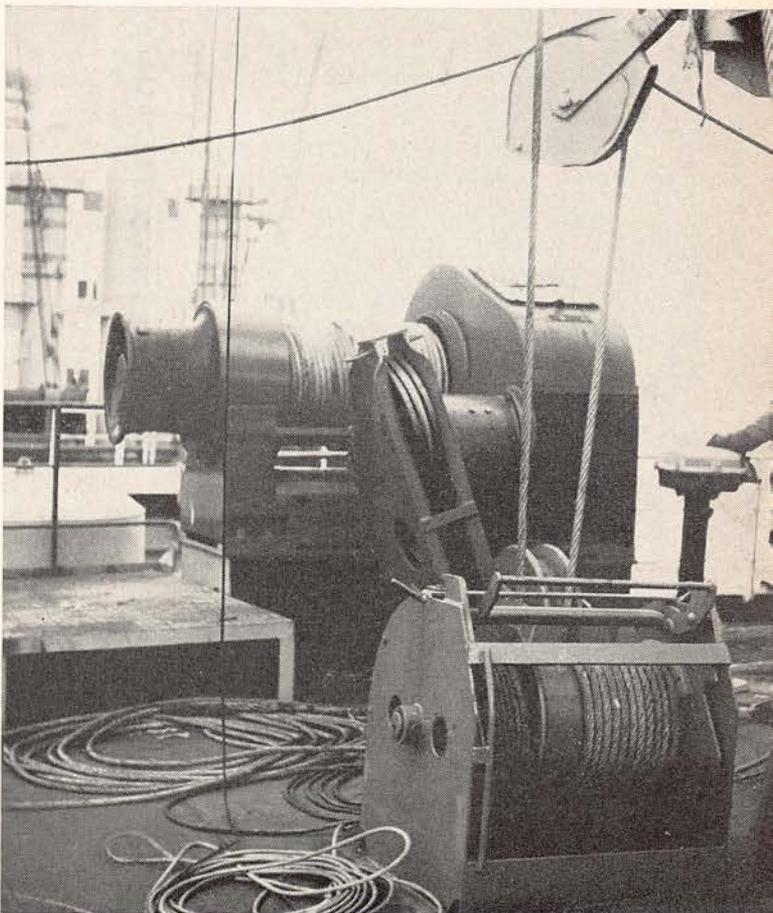
Die horizontale Führung der Ladebäume erfolgt durch die sog. Geien oder Geeren.

Das sind beim Leichtgutgeschirr paarweise Manilataljen, die von der Baumnock nach beiden Seiten des Baumes auf Deck oder Schanzkleid führen. Mit deren Hilfe werden belastete und unbelastete Bäume von Hand an die gewünschte Stelle gezogen.

Da diese Arbeit sehr schwer und langwierig ist, verzichtet man im Bordbetrieb meist auf das Schwenken der einzelnen Leichtgutbäume und arbeitet mit „gekuppelten Ladeläufern“:

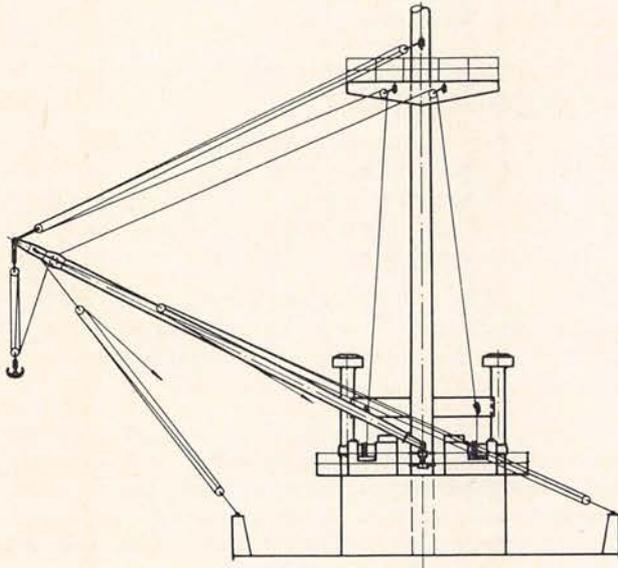
Ein Baum steht dann außenbords, der Gegenbaum von der anderen Schiffseite über der Ladeluke, beide mit ihren Geien bzw. diese ersetzenden Preventern festgemacht; beide Ladeläufer sind an ihren Enden miteinander verkoppelt. Die Arbeitsweise ist folgende: Mit dem Ladeläufer des

Schwergutladewinde mit Seilspinn-Vorrichtung. Im Vordergrund mechanische „Hansa“ Hangerwinde für Leichtgut



Außenbaumes wird die Last angehoben, das Ladeseil des Innenbaumes läuft lose mit. Dann zieht der Innenläufer die Last über die Luke, während der Außenläufer nachgibt. Anschließend wird die Last mit dem Innenläufer gesenkt, und der Außenläufer bewegt sich unbelastet mit.

Der Entladevorgang funktioniert entsprechend umgekehrt. Beim normalen Schwergutgeschirr werden auch die oben erwähnten Geien verwendet, nur bestehen ihre Läufer



Schwergutgeschirr mit einf. Hanger und Geien (Ansicht)

wegen der höheren Seilzüge aus Stahldraht statt aus Manilagarnen.

Zur Bedienung dieser Geien nimmt man Leichtgutladewinden zur Hilfe.

In dieser Art sind schon vor dem letzten Weltkrieg Ladegeschirre bis 130 t Tragkraft gebaut worden.

Nach dem Kriege beschäftigte man sich beim Ladegeschirrentwurf hauptsächlich mit den Problemen der Lagerung von Masten und Pfosten sowie mit der Verbesserung bzw. Veränderung der Hilfsmittel zum Schwenken der Ladebäume.

Von der früher üblichen Verstagung der Masten ist man heute fast völlig abgekommen, denn die sog. „freitragende Bauweise“ — der Mast wird nur in Decks und Schotts gelagert — erbringt für Konstruktion, Fertigung und Bordbetrieb außerordentliche Vorteile. Nur bei besonders leichten, ladegeschirrfreien Masten für Signaleinrichtungen usw. haben Stage und Wanten ihre Bedeutung für die Lagerung und zur Verhinderung großer Schwingsausschläge behalten.

Zur schnelleren und leichteren Bedienung der Leichtgutbäume baut man neuerdings — in Anlehnung an den Schwergutbetrieb — Geienwinden ein. Sie ersetzen die zeitraubende und schwere Handarbeit beim Baumschwenken.

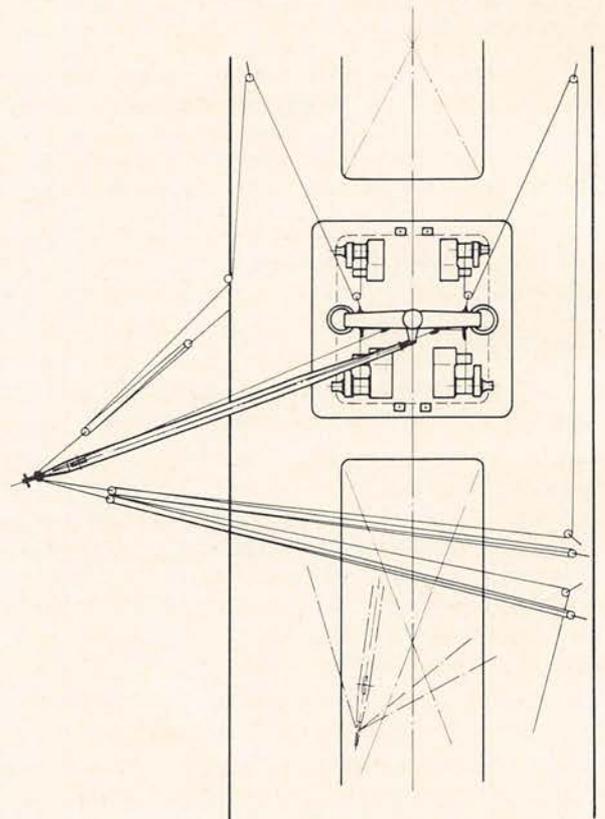
In erster Linie für Schwergutgeschirre gedacht, wurden nach dem Kriege Ladesysteme entwickelt, bei denen zwei unabhängig voneinander arbeitende Hanger die Aufgaben des alten Einzelhangers (Höhenverstellung) und der beiden Geien (Seitwärtsschwenken) gemeinsam übernehmen.

Bei diesen Doppelhangergeschirren kann der Ladebaum durch Gleich- oder Gegenlaufen der beiden Hangerwinden (ein Mann Bedienung genügt) schnell und sicher in jede gewünschte Stellung gebracht werden; dazu benötigt man beim herkömmlichen Einhangergeschirr mindestens eine Hangerwinde und zwei oder drei Geienwinden mit je einem Mann als Bedienung. Vor allem verlor man aber viel Zeit bei der umständlichen Handhabung des Geschirrs. Werden beide Ladeläuferenden des Zweihangergeschirrs je auf eine getrennte Winde geführt, kann man die Last unabhängig von der Baumbewegung mit den verschiedensten Geschwindigkeiten fahren. Diese Lösung bietet sich oft von selbst an, weil an jedem vollständigen Mast- oder Pfostensystem sowieso vier Ladewinden für die vier leichten Bäume vorhanden sind. (Die Windenzugkräfte müssen nur für Schwergutgeschirre ausgelegt werden.) Außerdem ist die symmetrische Belastung des Mastes und des Baumes durch „zwei“ Ladeläufer günstiger als eine asymmetrische durch einen Läufer.

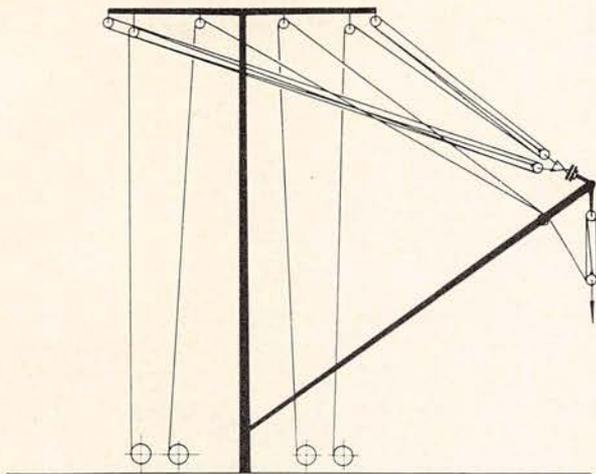
Vom Ladungsangebot hängt es vorwiegend ab, ob man statt eines Schwergutbaumes an einem Mast mit breiter Saling für die beiden Hangertaljen evtl. einen Baum zwischen zwei Pfosten wählt, so daß von einem Baum zwei Laderäume bedient werden können.

Das erste auf der DW gebaute Zweihangergeschirr wurde auf dem Neubau „Tanganyika“ für die Deutschen Afrika-Linien eingebaut.

Ursprünglich sollte dieses Schiff nur normale 40-t- und 25-t-Geschirre an Fock- und Großmast erhalten. Doch etwa ein halbes Jahr vor Ablieferung des Schiffes wünschte die Reederei statt des einfachen 40-t-Geschirrs am Fockmast ein Zweihangergeschirr für 120 t Nutzlast. Da es genügte,



Schwergutgeschirr mit einf. Hanger und Geien (Draufsicht)



Takelskizze von Doppelhanger-Schwertgutgeschirr

nur eine Luke zu bedienen, konnte der Baum an einem Mast mit weit ausladender Saling aufgehängt werden. Diese Lösung ergab auch günstigere Sichtverhältnisse von der Kommandobrücke nach vorn, als es die Anordnung eines Pfostenpaares ermöglicht hätte. Das gesamte Geschirr wurde mit Unterstützung des Germanischen Lloyd in etwa vier Monaten konstruiert und gebaut.

Besondere Schwierigkeiten bei der Konstruktion bereitete der Baumkopf, in dem sich alle wesentlichen belastenden und tragenden Kräfte vereinen. Im voraus war auch nicht genau bekannt, wie sich die beiden Hangertaljen beim Bewegen des Baumes zueinander verhalten würden. Schließlich konnten die zu erwartenden Trimm- und Krängungsverhältnisse nur annähernd bestimmt werden, weil eine exakte Rechnung erst nach endgültiger Fertigstellung des Schiffes möglich ist, wenn alle Einbauten (Gewichte) an Bord sind.

Die Ausführung des Geschirrs entspricht im übrigen der oben beschriebenen Art. Neben den beiden Hangerwinden wurden auch zwei Ladewinden vorgesehen. Um ein einwandfreies Aufspulen der belasteten Läufer auf die Windentrommeln zu gewährleisten, ist vor jeder Winde eine Seilspinnvorrichtung angeordnet worden.

Trotz gewisser Unsicherheitsfaktoren beim Entwurf und trotz der Zeitknappheit bei der Endausrüstung des Geschirrs zeigte die Baumprobe mit 132 t Belastung, daß das erste Doppelhangergeschirr der DW einwandfrei funktionierte. Nachträglich waren nur unwesentliche Ergänzungen vorzunehmen.

Die im Bordbetrieb gesammelten günstigen Erfahrungen bewogen die Reederei, beim Nachbauschiß „Transvaal“ beide vorgesehenen Schwergutbäume als Zweihangersysteme ausführen zu lassen. Ein Leichtgutbaumpaar dieses Schiffes erhielt die oben erwähnten Geienwinden. Außerdem wurden alle Leichtgut-Hangerwinden mit elektrischen Antrieben versehen; damit können die betreffenden Bäume unabhängig von den Ladewinden verstellt werden.

Nun könnte jemand meinen, statt der altertümlichen Ladebäume sollte man doch moderne elektrisch betriebene Kräne an Bord der Schiffe einbauen. — Aber nicht in jedem Hafen sind die Schauerleute in der Lage, einen empfindlichen elektrischen Kran ordnungsgemäß zu bedienen. Und

im rauen Bordbetrieb erweisen sich die etwas primitiven, aber robusten Ladebäume als zuverlässiger und billiger als ein komplizierter Kran.

Trotzdem sind in den letzten Jahren, besonders im Ausland, kleine Küstenmotorschiffe und auch große Hochseefrachtschiffe mit Bordwippkränen ausgerüstet worden. Denn Kräne arbeiten präziser wenn sie sachgemäß gehandhabt werden und sind schneller und wendiger beim Ladungsumschlag als Bäume (bis zu 50 % Mehrleistung wird in der Literatur angegeben).

Beim Laufkran kommt als weiterer Vorteil hinzu, daß er gegenüber normalen Bäumen eine viel größere Deckfläche und Lukenfläche bestreichen kann. In dieser Bauart, besonders als Portalkran, eignet er sich praktisch für alle Trockenfrachten.

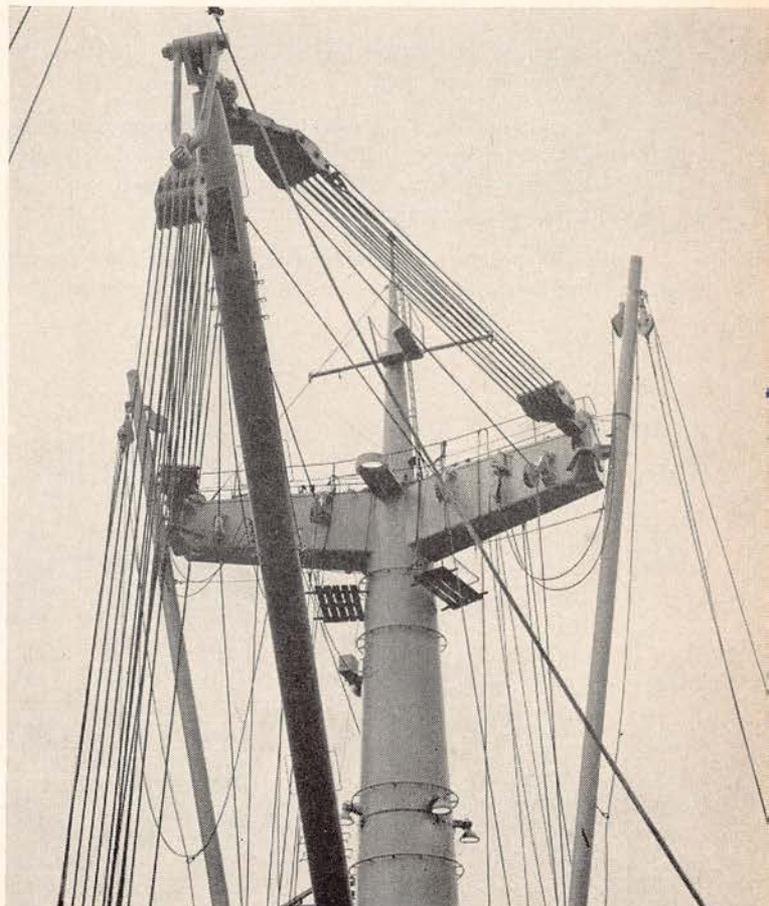
Mit Schwergut ist man allerdings noch an Masten und Pfosten gebunden, weil die Kräne, besonders unter Last, keine größeren Schiffskrängungen vertragen — und die sind bei großen Lasten kaum zu vermeiden.

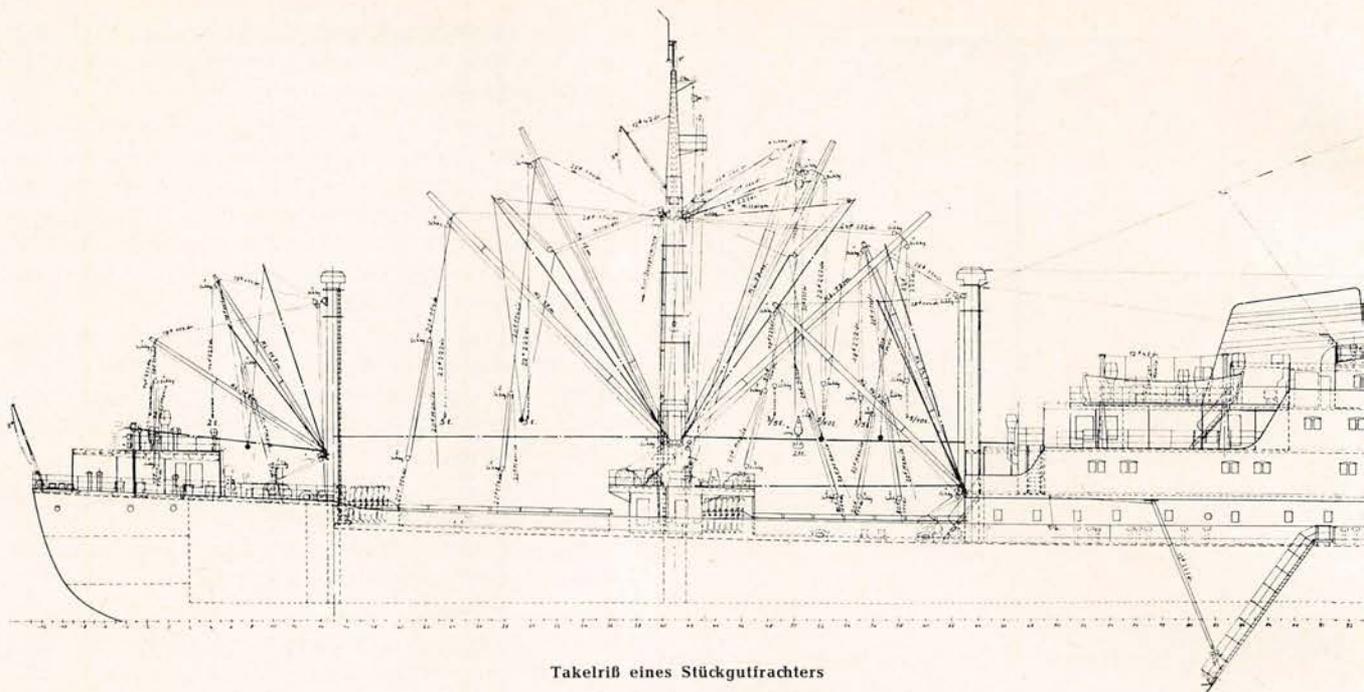
Manchen Vorteilen stehen also sowohl bei Ladebäumen wie bei Bordkränen auch Nachteile gegenüber. Bei jedem Schiffsentwurf muß darum stets untersucht werden, welches Hebezeug im speziellen Fall vorzuziehen ist.

Ein weiteres Schiffshebezeug ist der Davit. Weil sein Arbeitsbereich und seine Tragkraft sehr begrenzt sind, kommt er nur für den Bordbetrieb in Frage: zur Proviant- und Ölübernahme, für Reparaturarbeiten usw.

Als Schwerkraftdavit dient er heute außerdem als Boots-Aussetz-Vorrichtung.

Doppelhanger-Geschirr: Saling und Baumnock





Takelriss eines Stückgutfrachters

Zum Betreiben der Bäume, Kräne und Davits sind Winden notwendig, die man in erster Linie nach ihrer Antriebsart unterscheidet. Die früher vorherrschende robuste Dampfwinde wird heute nur noch auf Tankschiffen eingebaut, die für den Bordbetrieb (Hauptantrieb, Heizung, Tankreinigung) sowieso Dampf erzeugen müssen.

Wichtigste Antriebsart für Lade- und Verholwinden ist heute die elektrische.

In jüngster Zeit finden auch hydraulische Antriebe im Schiffbau Verwendung.

Auf weitere über Deck gebräuchliche Transportmittel für feste und flüssige Massengüter, wie Förderbänder, Greifer, Rohrleitungssysteme mit Pumpen und Saugern, soll hier nicht näher eingegangen werden.

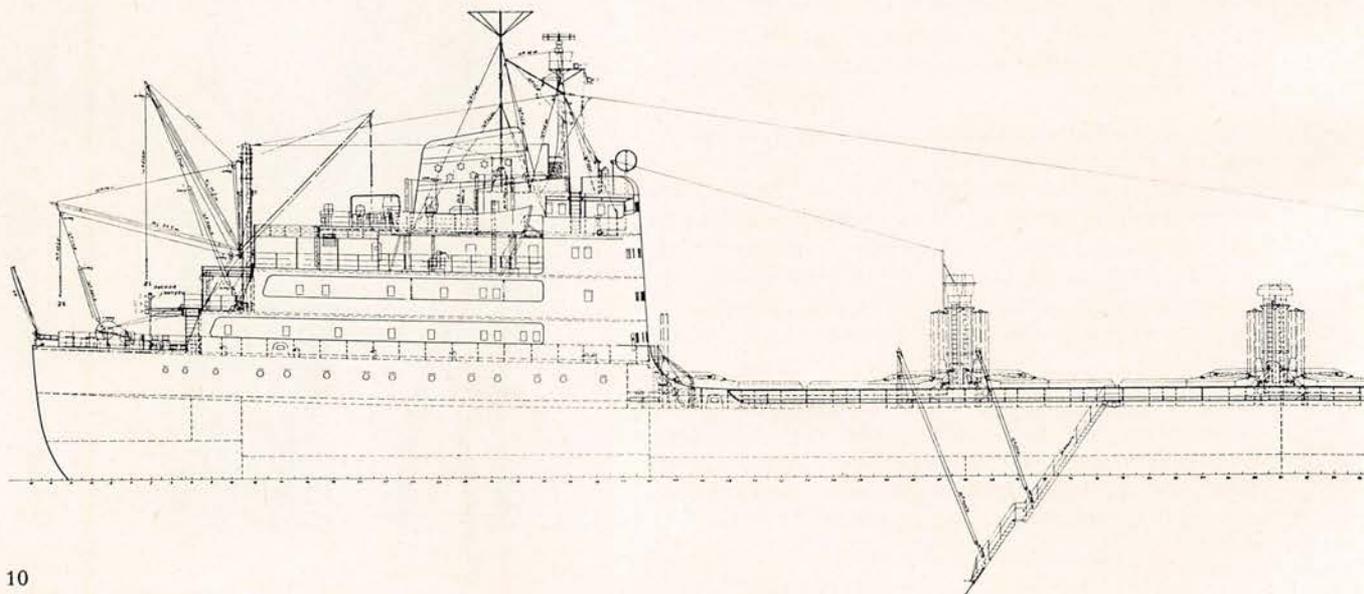
Die beschriebenen Umschlagseinrichtungen der Schiffe haben heute im allgemeinen einen Entwicklungsstand er-

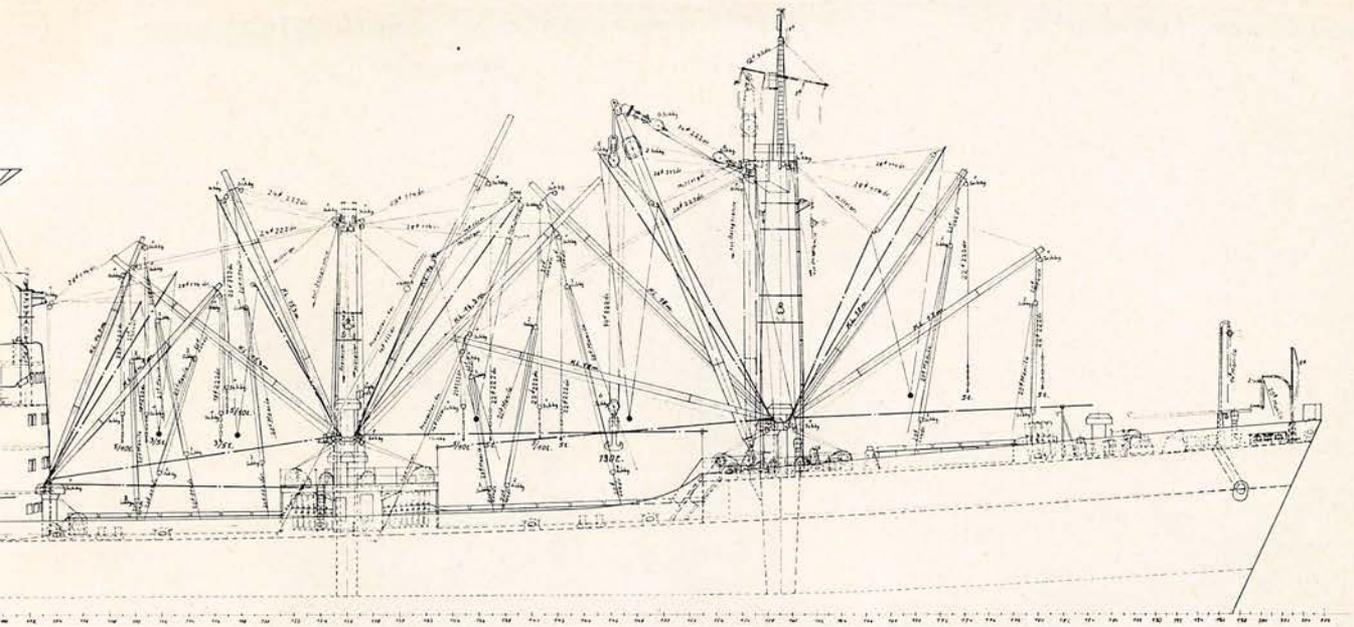
reicht, bei dem eine Weiterverbesserung und Kapazitätserhöhung kaum noch wirtschaftliche Vorteile bringt, wenn nicht gleichzeitig der Gütertransport im Laderaum beschleunigt werden kann.

#### Transportmittel unter Deck

In der Großen-Seen-Fahrt in Nordamerika begann man vor einigen Jahren den Lade- und Löschvorgang auf Massengutschiffen mit Hilfe von Förderbändern zu beschleunigen. Diese stellten, u. a. durch Außenhautpforten, eine Verbindung zu landseitigen oder anderen schwimmenden Anlagen her.

Ähnlich wurden die 1956 von der Deutsche Werft erbauten Massengutschiffe „Gypsum Empress“ und „Gypsum Duchess“ ausgerüstet: Trichterförmige Seitenwände leiten die Schüttladung direkt auf ein Förderband, das über dem Schiffsboden durch alle Laderäume und (abgedeckt) durch





den Maschinenraum verläuft bis zu einer Außenhautpforte im Hinterschiff.

Auch auf Kühlschiffen (Früchte und Fleisch) haben sich Förderbänder bewährt, insbesondere im Zusammenhang mit Aufzügen an den Enden der Laderäume. Die DW-Schiffe „Har Ramon“ und Har Gilead“ wurden z. B. mit solchen Anlagen ausgestattet.

Für den normalen Stückgutverkehr eignen sich die üblichen Transportbänder leider nicht. Statt dessen versucht man z. B. mit Gabelstaplern unter Deck in alle Ecken zu gelangen.

Eine andere Möglichkeit, die „toten“ Räume auszumerzen, besteht im sog. „Offnen der Schiffe“. D. h., man muß Zahl und Größe der Luken den Laderaumgrößen bzw. den ihnen entsprechenden Decksflächen anpassen.

Andere, mehr organisatorische Möglichkeiten zur Beschleunigung des Gütertransportes bestehen im Zusammenfassen

gleichartiger Güter oder solcher, die gleiche Bestimmungs-orte haben. Dabei spielen Paletten und Behälter eine bedeutende Rolle; sie werden z. B. von der Bundesbahn mit Erfolg verwendet.

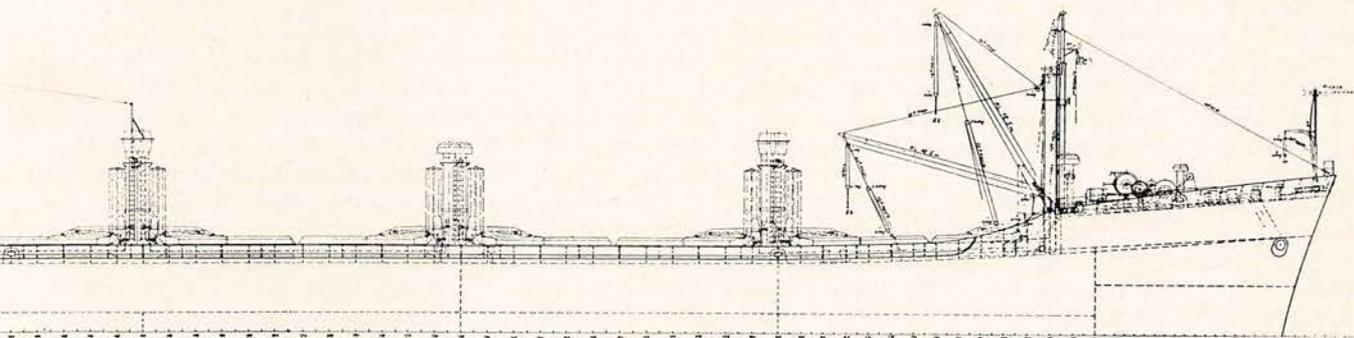
Praktisch wird in allen schiffahrttreibenden Ländern an den Problemen gearbeitet, die sich aus folgenden einander widersprechenden Forderungen an den Ladungsumschlag ergeben: einfach, schnell, billig!

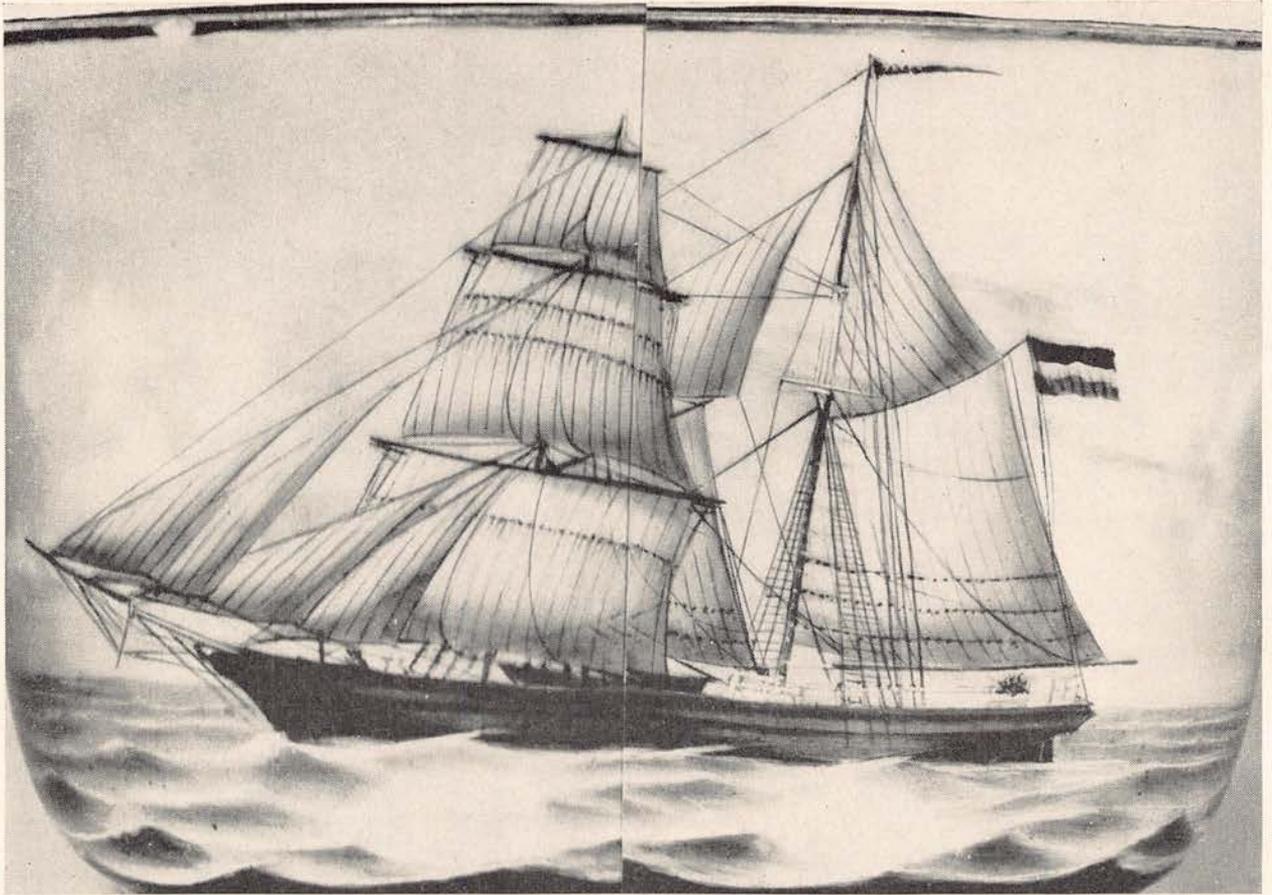
Einiges wurde in dieser Hinsicht bereits erreicht durch den Einsatz spezieller Schiffe für bestimmte Ladungen, durch die Mechanisierung der Lukenabdeckungen und durch die Kapazitätserweiterung aller Verladeeinrichtungen an Bord und an Land.

Die nächste Aufgabe heißt: Verbesserung des Ladungs-Transports im Schiff.

Dipl.-Ing. Weber

Takelriß eines Massengutschiffes





Schooner „Margaretha“

## Lebensrückblick des Schippers Hein Rahmstorf, Finkenwerder

geb. 1835, gest. 1919

(Fortsetzung und Schluß)

Im Frühjahr 1862 habe ich selbst einen Schooner bestellt, der Schooner wurde bei H. v. Cölln in Finkenwärder bestellt und wurde auch im Herbst 1862 fertig, er hatte eine Länge von 72 Fuß im Kiel kupferfest und hat circa 36.000 Mark gekostet nach See, er war ein guter Segler, und ein sehr gesundes Schiff von Holz und etc.

Die erste Reise ging nach Jacmel, Haiti, im Canal hatten wir einen schweren Sturm, so daß viel Eisenbeschlag brach, konnten aber deshalb die Reise vollenden, von Jacmel gingen mit Caffee nach Genua via Gibraltar vor Orders, löschten die Ladung dort.

In Genua erhielt ich Fracht nach Tampico Marcico als Fracht Papier. Hatte eine rasche Reise. In Tampico angekommen, löschten die Ladung auf See, da eine große Barre vor Tampico lag. Als ich in Tampico lag, starb mir mein Steuermann Peter Mügge aus Stade, der auch mein Colleague in der Steuermannschule war, brachten ihn ans Land und begruben ihn. Er war schon eine ziemliche Zeit krank und wollte ihn schon in Genua nach Hause schicken, er wollte es aber nicht, die Ursache der Krankheit war, daß er zuviel Gift als Steuermann bei Joh. Krest genommen hatte, da er dort krank gewesen war.

Als die Ladung Papier dort gelöscht war, einen Steuermann hatte ich schon wieder bekommen, ein Däne, der in Tampico an Land war, segelten wir nach Matamozoo am Rio Grande Fluß um Baumwolle nach Liverpool zu laden, mußten eine ziemliche Zeit daliegen, da der amerikanische Krieg ausgebrochen war. Die Baumwolle wurde vielfach gestopft, so daß sie nur spärlich aus dem Inlande kamen. Nachdem die

Ladung an Bord war, setzten wir die Reise nach Liverpool fort, hatten eine schöne Reise. Hinr. Die war drei Wochen vor mir ausgegangen, und ich kam einen Tag früher in Liverpool an. Als meine Ladung gelöscht war, nahm ich sogleich wieder Ladung ein nach Rio de la Pascha, Westindien. Die Ladung war bald eingenommen und setzten die Reise fort, wir kamen auch nicht weit, als ein schwerer Sturm einsetzte und ich gezwungen war Holyhead anzulaufen. Es kamen viele haverierte Schiffe binnen, dreizehn große Schiffe gingen Strand auf, die mehrsten Schiffsleute ertranken, es war keine Rettung möglich, habe circa 5 Wochen auf gute Gelegenheit gewartet, bis zuletzt die Zeit kam, alle Schiffe lagen dort so lange bis besseres Wetter eintrat. Es war im Winter und der St. Georgs Canal ist ein schlechtes Fahrwasser. Im Gulf von Bisquai hatten wir wieder sehr stürmisch Wetter, so daß uns der Fockmast brach, retteten was zu retten war, haben 14 Tage unter kleinen Segeln in der Bucht herumgetrieben, bis es uns zuletzt gelang, Lissabon zu erreichen, ging in Haverie dort, um einen neuen Mast zu bekommen, es dauerte auch nicht lange, so war der Mast fertig. Beim Einsetzen des Mastes fiel der Leichtmatrose Jacob Vladders Deicherde Neuenfelde aus dem Großmast, wir brachten ihn sogleich nach dem Krankenhause, er ist nicht wieder zur Besinnung gekommen, da die Schädeldecke zu sehr gelitten hatte und ist bald darauf gestorben.

Als die Reparatur fertig war, setzten wir die Reise nach Rio de la Pascha fort, nach Ankunft wurde die Ladung gelöscht, erhielten Ballast und mußten nach der indianischen Küste bei Maracaiba versegeln, um Dividivi (Gerbstoff)

nach England zu laden. Die Ladung wurde einem Super-cargo von den Indianern verkauft, nicht mit Geld, sondern allerhand Nippachen, als Scheren, Cattun Reis und Sonstiges. Beim Tausch erhielt jeder ein Glas Rum mit Wasser vermischt. Als der Rum alle war, kamen keine Indianer mehr mit Dividivi.

Am Land konnte man nicht liegen, da kein Hafen da war und mußten die Indianer mit Fahrzeugen an Bord gebracht werden. Der Dividivi wächst auf Bäumen, jeder hatte eine kleine Partie, es waren manchmal 100 und mehr zu gleicher Zeit an Bord und war auch sehr gefährlich für uns, im Fall Streit ausgebrochen wäre. Waffen durften sie nicht mitbringen, es waren doch immer Wilde. Wir lagen circa eine deutsche Meile vom Lande entfernt, an Land konnten wir nicht gehen, da es zu gefährlich war, es waren noch 60 000 Indianer dort. Wir gingen also wieder nach Rio Pasche zurück, um den Rest der Ladung einzunehmen, das auch nicht lange dauerte und setzten unsere Reise via Queenston nach Bridgewater fort. Nach Entlösung in Bridgewater gingen wir nach Cardiff um Kohlen nach Sanct Thomas zu laden, hatten eine schöne Reise und die Kohlen waren auch bald gelöscht. Als die Ladung gelöscht war, wurde Ballast eingenommen, um nach San Jago de Cuba zu versegeln und dort Tobak nach Bremerhaven zu laden. In San Jago war es damals sehr ungesund, nach ein paar Tagen starb schon ein Matrose am gelben Fieber, als Erbst hat ich einen Neger angemütert, den ich aber bei Ankunft in Bremerhaven nach Cuba zurückschicken mußte, er hatte niemals Schuhe und Strümpfe getragen und lief barfuß in Bremerhaven auf der Straße und das im strengen Winter 1865. Ich hatte ihm Fußzeug und Strümpfe gekauft, aber er konnte sie nicht tragen, es war auch gerade Gelegenheit nach Cuba, sonst hätte es viel Geld gekostet als Passagier. Als die Ladung Tobak gelöscht war, bin ich nach Hamburg gegangen, da ich von Hamburg nach La Gueira befrachtet war.

Es war ein strenger Winter und mein war das letzte Schiff, das in Hamburg ankam, da die Elbe zufrohr. Als ich die Ladung einhatte, war die Elbe wieder eisfrei und setzte die Reise nach La Gueira fort. Nach Ankunft in La Gueira wurde die Ladung gelöscht und Caffee nach Triest geladen. Von Triest ging ich mit Mehl nach Rio Grande de Sul und von dort mit Häuten nach New York. In New York kam ich gerade im Winter an, löschte die Ladung in Brooklin, erhielt dort neuen Kupfer, das sehr kostspielig war und nahm noch Stückgut nach La Guayra und Porto Cabello an. Von La Guayra ging ich mit Caffee nach Hamburg im Jahre 1866. Von Hamburg ging ich mit Stückgut nach Montevideo und Buenos Ayres, löschte dort die Ladung und wurde befrachtet nach Rava Rayfandu um dort getrocknetes Fleisch nach Brasilien zu laden. Als ich dort ankam war noch kein Stück Vieh geschlachtet, die Saladera war neu angelegt und mußte circa 60 Tage dort liegen, bis die Ladung complet war. Als ich mit der Ladung fertig war erhielt ich die Order Rio de Janeiro vor Order anzulaufen. Als ich in Rio de Janeiro ankam, sollte die Ladung dort bleiben. Habe noch 67 Tage dort gelegen, bis die Ladung gelöscht war. Die 67 Tage wurden mir als Liegegeld bezahlt. Von Rio de Janeiro ging ich mit Caffee nach Hamburg und kam im Juni 1867 dort an.

Von Hamburg ging ich mit Stückgut nach Port au Prince, ein sehr ungesunder Platz damaliger Zeit, die ganze Mannschaft lag am gelben Fieber darnieder. Ein Leichtmatrose starb nach ein paar Tagen an Land, die andern Leute wurden durch den Doctor soweit wieder hergestellt, als die Ladung completiert war, dort nicht länger bleiben mußten. Für den verstorbenen Mann wurde ein Neger angeheuert, wir konnten mit Noth die Segel setzen und Anker aufhieven, es

half aber nichts, wir mußten aus dem Fieberloch heraus. Die Leute besserten sich auf See wegen der frischen Luft, und ich kann mir gar nicht vorstellen, daß ich das Leben noch behalten habe, ich mußte die Ladung in Empfang nehmen, die Schiffsleute aufpassen wie kleine Kinder, aber Gott sei Dank mir hat nichts danach gefehlt.

Als wir einige Tage auf See gewesen waren und zwischen Dayti und Cuba durchsegelt waren, hatten wir einen Orkan, wir waren gerade nicht im Centrum, doch nicht weit davon, wir mußten ganz kleine Segel machen, es war ein Glück, daß die Leute soweit wieder hergestellt waren, das Centrum ist mehr in Sanct Thomas gewesen, wo sovielen Schiffe gestrandet sind und viel Menschenleben verloren gegangen ist, auch ist Ribbe seine Brigg aus Cranz mit alle an Bord verloren in St. Thomas. Wie in Hamburg der Orkan bekannt worden ist, wollte mein Schiffsmakler des Schiff noch etwas höher versichern, aber die Asscuranz war in dem Glauben, mein Schiff war auch verloren, und wollte nichts mehr versichern, bis ich zuletzt wohlbehalten in Antwerpen eintraf im Januar 1868. In Antwerpen habe ich eine Zeitlang gelegen, da es Winter war, nachher bin ich in Ballast nach Cadix gegangen, von dort mit Salz nach Rio Grande do Sul, von Rio Grande bin ich wieder mit Häuten nach Havre gegangen. Nach Entlösung bin ich in Ballast nach Swansea und mit Kohlen wieder nach Cadix segelt und mit Salz nach Rio Grande und von da mit Häuten via Falmouth nach Hamburg. Ankunft August 1869.

Von Hamburg bin ich wieder mit Stückgut nach Rio Grande segelt und von Rio Grande direct nach Marseille. Als wir in Marseille ankamen, war der deutsch-französische Krieg ausgebrochen, es war im August 1870, als ich in Marseille eintraf. Ich hatte die französische Flotte bei Malaga passiert, hatte auch keine Ahnung von Krieg. Ich bin einen halben Tag zwischen die Flotte durchsegelt, keiner hat sich um mich gekümmert, mir konnte auch keiner was anhaben, da ich nach Frankreich Ladung an Bord hatte. Die Ladung hätte war schnell gelöscht und Ballast eingenommen und war somit seeklar, es war furchtbar unruhig dort, die Truppen von Africa zogen alle in Frankreich ein, direct nach dem Kriegsschauplatz, das Leben war man dort nicht mehr sicher. Ich machte, daß ich meine Fracht bekomme, um so schnell wie möglich aus dem Hafen zu kommen. Der Freipaß nach Hamburg war mir von Paris aus zugestellt, ich nahm einen Schlepdpdampfer an, der mich nach See brachte, die noch fehlenden Segel wurden auf See angeschlagen. Ende August bin ich von Marseille nach Hamburg abgegangen, als ich auf der Höhe von Gibraltar war, kehrte ich in Gibraltar ein, ging an Land und hörte, daß Napoleon am 2. September gefangen war, es war am 7. September als ich Gibraltar ankam. Alle Leute redeten mir zu, dort zu bleiben, da der Krieg nicht mehr lange anhalten kann. Der Krieg hielt aber noch eine ziemliche Zeit an und habe noch bis zum 3. Februar 1871 in Gibraltar gelegen. Von Gibraltar bin ich wieder nach Cadix gegangen und habe Salz nach Rio Grande do Sul eingenommen. Die deutschen Schiffe lagen noch dort, wie ich sie 1870 verlassen hatte. Von Rio Grande ging ich nach Montevideo mit Ladung. Von Montevideo in Ballast nach Paranagua um Zerba, Matthee nach Rosaria via Montevideo zu laden. Von Rosaria wurde ich mit Häuten nach Hamburg befrachtet und kam im Januar 1872 als letztes Schiff wegen Eises in Hamburg an. Von Hamburg ging ich im April 1872 nach Pernambuco, von dort nach Montevideo und Buenos Ayres mit Ladung von dort nach Porto Alegre und zurück mit Ladung. Dieselbe Fahrt machte ich zweimal. Von Buenos Ayres wurde ich nach Rayfandu gesandt, um getrocknetes Fleisch nach Brasilien zu laden. Als ich dort ankam war noch kein Stück Vieh geschlachtet, die Saladera war neu aufgebaut, aber noch nicht fertig. Nach

circa 60 Tagen war meine Ladung so ziemlich complet, ging in See nach Rio de Janeiro um dort zu löschen, habe noch 67 Tage in Rio de Janeiro gelegen bis die Ladung gelöscht war, es waren 67 Liegetage, es machte eine gute Fracht.

Von Rio de Janeiro bin ich in Ballast nach Paranaqua gefe- gelt um Matthee nach Buenos Ayres zu laden. Die Ladung wurde dort gelöscht und war wieder befrachtet in Ballast nach Patagones Rio Negro um Fleisch nach Rio de Janeiro zu laden, mußte dort ebenfalls meine Liegetage abliegen, bis die Ladung complet war.

Als die Ladung eingenommen war, gingen wir den Fluß hin- unter nach der Barre. Der Wasserstand war nicht günstig und mußten noch ein paar Tage warten, bis zuletzt Wasser genug da sein sollte, erhielten zwei Booten um das Schiff über die Barre zu lotfen.

Als wir über die Barre gingen, stieß das Schiff einige Male auf Grund, so daß es leck wurde, ich hatte mir den Leck aber nicht so schlimm vorgestellt, als er war und blieb in See, hatten contrairen Wind und mußten kreuzen. Als wir einige Tage in See waren, wurde der Leck immer schlimmer, so daß mit den Pumpen das Schiff nicht mehr gut lenz zu halten war. Montevideo konnten wir nicht als Nothhafen erreichen, da der Wind contrair war. Wir waren alle schlapp von den vielen pumpen, hielten einen Schiffsrath entweder umkehren oder ersaufen. Es wurde beschlossen, umzukehren nach Pata- gones, da kein anderer Hafen zu erreichen war. Die Barre wurde auch bald mit gutem Wind erreicht, kamen auch gut über die Barre und gingen wieder nach dem Ladungsplatz. Die Ladung wurde gelöscht aber der Leck war nicht zu finden, er mußte unter dem Kupfer sein. Da dort keine Anstalten

sind Schiffe zu reparieren, so mußte die Margaretha condemi- niert werden. Die Ladung wurde in ein anderes Schiff ver- laden und mein Schiff wurde in Auktion für die Assicura- deure öffentlich verkauft.

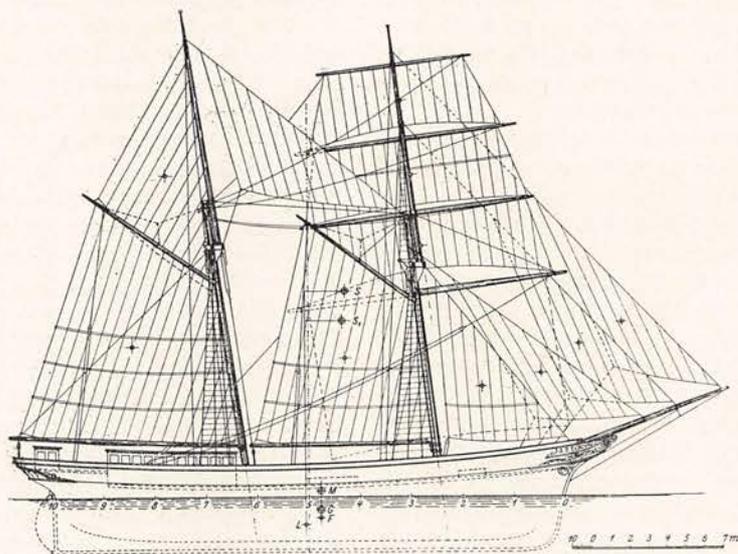
Meine Schiffsbesatzung wurde in Patagonien abgemustert und mit einer Entschädigung entlassen, da sie dort wieder Beschäftigung erhielten. Der Steuermann bekam dort wieder eine Feuer nach Europa, nachdem dort alles geregelt war nahm ich Passage als Passagier mit dem Dampfer Pata- gones nach Buenos Ayres. In Buenos Ayres lag der Dampfer Rio, Capt. Lorenzen. Nachdem ich meine Sachen (Savarie) beendet hatte, nahm ich ein Billett 2. Classe auf dem Rio nach Hamburg. (Ciner, der sein Schiff verloren hat, bezahlt nur den halben Preis). So kam ich dann in die erste Cajüte für den halben Preis, liefen nach Montevideo, Santos, Rio de Janeiro und Vissabon und erreichten Hamburg den letzten Mai 1874 nach 40tägiger Reise. Ich kam des Mor- gens zu Hause und erfuhr, daß meine Schwiegermutter im Herbst 1873 verstorben war. Ich blieb zuhause und nahm das Grundstück für 12 000 Mark Courant und das Binnen- Grundstück für 1000 M. C. über.

Am November 1862 von Hamburg gefahren mit Margaretha

An Hamburg gewesen im Januar	1865
Juni	1866
Juli	1867
Juli	1869
Februar	1872

Zu Person ohne Schiff zu Hause gekommen  
30. May 1874

Hier endet der Bericht.



**Anmerkung:**

Rahmstorfs Schiff entsprach etwa dem hier dargestellten Riß. (Vgl. das Gemälde auf der alten Tasse S. 12, das einzige noch existierende Bild des Schiffes). Diese Takelung hatte große Ähnlichkeit mit der im letzten Heft dargestellten Schonerbrigg. Die letztere hatte jedoch zwischen den beiden Masten ausschließlich Stagsegel, während dieser Schoner an jedem Mast ein Gaffel- segel fuhr. Es gab zahlreiche Varianten, und die Benennungen sind nicht immer eindeutig. Middendorf kennzeichnet die Schoner folgendermaßen: „Die Schoner bilden gleichsam den Übergang von den Raaschiffen zu den Schiffen mit Gaffelsegeln. Während bei den Raaschiffen die Raasegel die größere Hälfte der Segel- fläche ausmachen, dominieren bei den Schonern schon die Gaffel- und Stagsegel; die Fläche der letzteren ist hier größer als die Hälfte des ganzen Segelareals. Eine solche Takelung verleiht einem Schoner oder einem Dreimastschoner annähernd das Aus- sehen einer Schonerbrigg resp. einer Schonerbark, sie eignet sich besonders für Schiffe, die für eine gewöhnliche Schoner- takelung reichlich groß und für Raaschiff- takelung noch zu klein sind.“ Über den reinen Gaffelschoner, der keine Raasegel mehr fährt, schreibt Middendorf in seinem grundlegenden Werk „Bemastung und Takelung der Schiffe“ (1903): „Bei keiner anderen Schiffsgattung tritt uns eine so große Ver-

schiedenheit unter den einzelnen Individuen entgegen, wie bei den Schonern, die vorzugsweise durch Gaffelsegel fortbewegt werden. Es rührt dies daher, daß dieser Schiffstyp neuerdings zu allen möglichen Zwecken und in den verschiedensten Größen Verwendung findet.

Vor einigen Jahrzehnten kannte man nur den zweimastigen Gaffelschoner. Er kam namentlich für kleine, scharfgebaute und mehr zum Schnellsegeln als zum Lasttragen eingerichtete Fahr- zeuge sowie für Lolsenschoner, Kreuzer- und Rennjachten zur Anwendung. Diesem folgte der Dreimast-Gaffelschoner, der sich nach und nach immer mehr einbürgert und den Dreimast-Topp- segelschoner sowie die Brigg allmählich verdrängt.

In Europa ist man hierbei stehengeblieben und wendet für die nächstgrößeren Schiffe die beliebte Barktakelung an, die nicht allein für die große Küstenfahrt, sondern auch für die atlantische und lange Fahrt sehr geeignet ist. In Amerika dagegen, wo in der allgemeinen Küstenfahrt (Westküste) und im Stillen Ozean längst schon in der Holzfahrt Schiffe von großen Abmessungen beschäf- tigt werden, sind bereits seit längerer Zeit Viermast-Gaffel- schoner in Betrieb!“

Middendorf geht dann auf die großen amerikanischen Fün-, Sechs- und Siebenmastschoner ein, Schiffe, die der europäische Schiffbau nicht gekannt hat.

# Die Neubauten der Reiherstiegwerft 1874–1925

Nachtrag zu „Aus der Vergangenheit der Reiherstiegwerft“ von Dr. Walter Kresse

(Fortsetzung)

Bau-Nr.	Typ	Name	Auftraggeber	Baujahr	Br.T.
340	Dampfer	Neko	D. Dampfsch.-Ges. Kosmos	1881	1718
341 <sup>19)</sup>	Dampfer	Rhaetia	Hamburg-Amerika Linie	1882	3553
342	Dampfer	Pernambuco	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1882	2027
343	Dampfer	Polyhymnia	Deutsche Dampfsch.-Rhed.	1882	1454
344	Dampfer	Emma Sauber	Sauber Gebr.	1882	1307
345	Dampfer	Lissabon	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1882	2000
346	Dampfer	Napoli	O. L. Eichmann	1883	1292
347/348	Leichter		Oetling Gebr.	1883	
349	Dampfer	Kambyses	D. Dampfsch.-Ges. Kosmos	1883	1824
350	Dampfer	Totmes	D. Dampfsch.-Ges. Kosmos	1883	1808
351	Dampfer	Hungaria	Hamburg-Amerika Linie	1883	2036
352	Alsterboot		Direkt. d. Alster-Dampfboote	1883	
353	Alsterboot	Staar	H. E. Justus	1883	
354	Alsterboot	Oscar	Otto Wichmann	1883	
355	Dampfer	Anna Woermann	C. Woermann	1883	1110
356	Dampfer	Erna Woermann	C. Woermann	1883	1110
357	Schute		Finanzdeputation	1884	
358	Dampfer	Stockholm	H. M. Gehrckens	1884	607
359	Dampfer	Francia	Hamburg-Amerika Linie	1885	2138
360	Dampfer	Silvia	A. Kirsten	1885	893
361	Dampfer	Neuwerk	Finanzdeputation	1885	171
362	Dampfer	Campinas	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1886	2205
363	Alsterboot	Condor	H. E. Justus	1886	
364	Alsterboot	Alfred	Otto Wichmann	1886	
365	Barkasse	R. S. & M. 1	Reiherstieg Schiffsw. u. Maschinenfabrik	1886	
366	Leichter		C. Woermann	1886	
367	Dampfer	Curityba	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1887	2430
368	Dampfer	Belgrano	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1888	2578
369	Dampfer	San Nicolas	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1887	
370	Dampfer	Flandria	Hamburg-Amerika Linie	1888	2041
371	Dampfer	Steinhöft	Dampfsch.-Rhed. Hansa	1888	2479
372	Dampfer	Pentaur	D. Dampfsch.-Ges. Kosmos	1889	2803
373	Dampfer	Solingen	Deutsch-Austr. Dampfsch.-Ges.	1889	2874
374	Dampfer	Oceana	Deutsche Dampfsch.-Rhed.	1888	2582
375	Dampfer	Paraguassu	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1889	2668
376	Dampfer	Herodot	D. Dampfsch.-Ges. Kosmos	1889	2848
377	Dampfer	Patagonia	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1889	3122
378	Barkasse	R. S. & M. 2	Reiherstieg Schiffsw. u. Maschinenfabrik	1889	
379	Dampfer	Köhlbrand	Wachsmuth & Krogmann	1890	152
380	Dampfer	Kaiser	Deutsche Ost-Afrika Linie	1890	2900
381/382	Leichter		Hamburg-Amerika Linie	1890	je 322
383	Dampfer	Venetia	Hamburg-Amerika Linie	1890	2891
384	Dampfer	Tanis	D. Dampfsch.-Ges. Kosmos	1891	3033
385	Eisbrecher	Nr. 3, Eisfuchs	Finanzdeputation	1891	589
386	D. S. Dampfer	Elbe	Finanzdeputation	1891	188
387	Dampfer	Irene	Deutsche Dampfsch.-Rhed.	1892	3466
388	Dampfer	Capitän Karpfanger	Finanzdeputation	1892	264
389	Dampfer	Babitonga	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1893	2373
390/391	Leichter		Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1893	je 354
392	Dampfer	Memphis	D. Dampfsch.-Ges. Kosmos	1893	3873
393	Dampfer	Mendoza	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1894	3834
394	Dampfer	Argentina	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1894	3830
395	Dampfer	Paranagua	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1894	2803
396 <sup>20)</sup>	Dampfer	Cordoba	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1894	4873
397 <sup>21)</sup>	D. S. Dampfer	König	Deutsche Ost-Afrika Linie	1895	4820
398	Dampfer	Petropolis	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1896	4792
399	Dampfer	Belgrano	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1896	4792
400	Dampfer	Bahia	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1897	4799
401	Dampfer	Pelotas	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1897	3944
402	Dampfer	Santos	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1898	4855
403 <sup>22)</sup>	Dampfer	Athesia	Hamburg-Amerika Linie	1899	5751
404	Dampfer	Cap Frio	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1900	5704

<sup>19)</sup> 1. Dampfer mit mehr als 3000 Br.T.

<sup>20)</sup> 1. Dampfer mit mehr als 4000 Br.T.

<sup>21)</sup> 1. Doppelschrauben-Überseedampfer

<sup>22)</sup> 1. Dampfer mit mehr als 5000 Br.T.

Bau-Nr.	Typ	Name	Auftraggeber	Baujahr	Br.T.
405	Dampfer	Cap Roca	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1900	5704
406	Dampfer	Gouverneur	Deutsche Ost-Afrika Linie	1900	3336
407	D. S. Dampfer	Kurfürst	Deutsche Ost-Afrika-Linie	1901	5655
408	Dampfer	Prinz Eitel Friedrich	Hamburg-Amerika Linie	1902	4650
409	Dampfer	Prinz Waldemar	Hamburg-Amerika Linie	1902	4650
410 <sup>23)</sup>	D. S. Dampfer	Feldmarschall	Deutsche Ost-Afrika Linie	1903	6142
411	Dampfer	Emilie Woermann	Woermann-Linie	1903	2486
412 <sup>24)</sup>	D. S. Dampfer	Cap Blanco	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1904	7523
413	Dampfer	Dania	Hamburg-Amerika Linie	1905	3898
414	Dampfer	Polynesia	Hamburg-Amerika Linie	1904	6022
415	D. S. Dampfer	Jupiter	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1905	
416	Dampfer	Santa Rita	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1905	4650
417	Dampfer	Bavaria	Hamburg-Amerika Linie	1905	3900
418	D. S. Dampfer	Adolph Woermann	Woermann-Linie	1906	6225
419	Schlepper		Schoenfeld & Wolfers	1906	
420	Leichter		H. Wilh. Dieckmann jr.	1906	
421	D. S. Dampfer	Gertrud Woermann	Woermann-Linie	1907	6500
422	D. S. Dampfer	Marie Maschmann	Maschmann & Ahrens	1907	
423	D. S. Dampfer	Roda	D. Dampfsch.-Ges. Kosmos	1908	7200
424	D. S. Dampfer	Heluan	D. Dampfsch.-Ges. Kosmos	1908	7246
425	Barkasse	Marineverwaltung XII.	Finanzdeputation	1908	
426	Dampfer	Iserlohn	Deutsch-Austral. Dampfsch.-Ges.	1909	4667
427	Barkasse	Sanaga	Woermann-Linie	1909	
428	Dampfer	Hamm	Deutsch-Austral. Dampfsch.-Ges.	1910	4598
429	Dampfer	Aline Woermann	Woermann-Linie	1910	3133
430	Ponton	Getreideheber M	Getreideheber-Gesellsch.	1910	—
431	Ponton	Kohlenheber 3	Kohlenheber-Gesellschaft	1910	
432	Dampfer	Lulu Bohlen	Woermann-Linie	1910	3159
433/442	Kasten-Schuten		Lütgens & Reimers	1911	
443	Dampfer	Henny Woermann	Woermann-Linie	1911	6062
444 <sup>25)</sup>	D. S. Dampfer	Bahia Blanca	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1912	9349
445	Dampfer	Professor Woermann	Woermann-Linie	1912	6061
446 <sup>26)</sup>	D. S. Dampfer	Bahia Castillo	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1913	9950
447 <sup>27)</sup>	Motortankschiff	Wotan	Deutsch-Amerik. Petr.-Ges.	1913	5703
448	Ponton für Dock III		Reiherstieg Schiffsw. u. Maschinenfabrik	1913	
449	Dampfer	Haussa	Woermann-Linie	1913	387
450	Schlepper	R. S. & M. 7	Reiherstieg Schiffsw. u. Maschinenfabrik	1913	
451	D. S. Dampfer	Kigoma	Deutsch-Ostafrika-Linie	1914	8156
452	D. S. Dampfer	Hilde Woermann	Woermann-Linie	1914/15	7371
453	Schlepper	Adolf Brinkmann	Fohrtmann & Behne	1913/14	
454	Schlepper	Bartawa	Sawitzky & Starschenetzky-Lappa	1914	
455	Barkasse	African	Elder Dempster & Co.	1913/14	
456	Eisbrecher	Lübeck	Lübecker Handelskammer	1914/15	
457	Dampfer	Alster	Kirsten	1914	997
458	Dampfer	Waregga	Woermann-Linie	1914/15	3830
459	Dampfer	Itajahi	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1914/15	4155
460	Fischdampfer	Bergedorf	Hamb.-Cuxhav. Fischd. AG. „Alte Liebe“	1914/15	226
461	Fischdampfer	Wohldorf	Hamb.-Cuxhav. Fischd. AG. „Alte Liebe“	1914/15	226
462	Hafen-Lotsen-Dampfer	Lotse I.	Hamburger Staat	1915	
463	D. S. Dampfer	Wadai	Woermann-Linie	1915/16	7497
464	Hafenbarkasse	R. S. & M. 10	Reiherstieg Schiffsw. u. Maschinenfabrik	1914/15	
465	Barkasse	Seeberufs-Gen. II	Seeberufs-Genossensch.	1915	
466/479	Pferdeboote		Pionier-Batl. 9 Harburg	1915	
480	Fischdampfer	Neuwerk	Fischd. AG. „Alte Liebe“, Cuxhaven	1915	
481/484	Pontons		Kaiserl. Werft, Kiel	1915	
485/487	U-Boots-Druckkörper		Kaiserl. Marine	1916	
488	Fischdampfer	Bunte Kuh	Hansa Hochseefischerei Altona	1917	226
489	Fischdampfer	Seestern	Reederei Seestern	1917	226
490	Fischdampfer	Reiherstieg	Reederei Seestern	1917	226
491	Fischdampfer	Dirk v. Minden	Kaiserl. Marine	1917	227
492	Fischdampfer	Max Schinckel	Kaiserl. Marine	1917	227
493	Heizölfahrzeug	Sylt	Kaiserl. Marine	1916	227
494	Heizölfahrzeug	Wollin	Kaiserl. Marine	1916	227
495	Fischdampfer	Direktor Schauseil	Kaiserl. Marine	1917	226
496	Fischdampfer	Professor Pagel	Kaiserl. Marine	1917	226

<sup>23)</sup> 1. Dampfer mit mehr als 6000 Br.T.

<sup>24)</sup> 1. Dampfer mit mehr als 7000 Br.T.

<sup>25)</sup> 1. Dampfer mit mehr als 9000 Br.T.

<sup>26)</sup> größter Dampferneubau der Reiherstiegwerft

<sup>27)</sup> 1. Motortankschiff der Reiherstiegwerft

Bau-Nr.	Typ	Name	Auftraggeber	Baujahr	Br.T.
497	Fischdampfer	Kronprinz Wilhelm	Kaiserl. Marine	1917	226
498	Fischdampfer	Kronprinz Rupprecht	Kaiserl. Marine	1917	226
499	Fischdampfer	Herzog Albrecht	Kaiserl. Marine	1917	220
500	Fischdampfer	Prinz Leopold	Kaiserl. Marine	1917	283
501	Fischdampfer	Prinz Heinrich	Kaiserl. Marine	1917	283
502	Fischdampfer	Graf Bothmer	Kaiserl. Marine	1917	225
503	Fischdampfer	v. Kluck	Kaiserl. Marine	1917	226
504/507	U-Boots-Druckkörper		Kaiserl. Marine	1917/18	
508	Dampfer	La Coruña	Hamburg-Südam. Dampfsch.-Ges.	1920/21	7274
509	Schlepper	Markus	C. Andr. Hübsch	1920	
510	Motorbarkasse	R. S. & M. 8	Reiherstieg Schiffsw. u. Maschinenfabrik	1920	
511	Fischdampfer	Max Kochen	Kaiserl. Marine	1917	227
512	Fischdampfer	Hamburg	Kaiserl. Marine	1917	229
513	Fischdampfer	Dr. Helfferich	Kaiserl. Marine	1917	228
514	Fischdampfer	v. Joncquieres	Kaiserl. Marine	1917	228
515	Fischdampfer	Dr. Riess	Kaiserl. Marine	1917	227
516/517	M.-Boote	M 105 M 106	Kaiserl. Marine	1918/19	
518	Dampfer	Wahehe	Woermann-Linie	1920/21	4687
519	Dampfer	Wadai	Woermann-Linie	1922	4666
520	Dampfer	Sesostris	D. Dampfsch.-Ges. Kosmos	1921/22	4015
521	Dampfer	Aegir	Reederei Frigga	1923	4499
522	Fischdampfer	Pesce Spada	Industria Pesca e Sottoprodotti, Roma	1923/24	
523	Fischdampfer	Sardella	Industria Pesca e Sottoprodotti, Roma	1923/24	
524	frei				
525	frei				
526	Dampfer	Viola	Kirsten	1921	991
527	Ladeprahm		Kaiserl. Marine	1917/19	
528	Ladeprahm		Kaiserl. Marine	1917/19	
529	M.-Boot	M 129	Kaiserl. Marine	1919	
530	M.-Boot	M 130	Kaiserl. Marine	1919	
531	Seebädderdampfer			1919	
532	frei				
533	Fischdampfer	Brook	Deutsche Seefisch. AG.	1921	237
534	Fischdampfer	Senator O'Swald	Cuxhav. Hochseefischerei	1921	238
535	Fischdampfer	Pickhuben	Deutsche Seefisch. AG.	1921	238
536	Fischdampfer	Senator v. Melle	Deutsche Seefisch. AG.	1921	239
537	Fischdampfer	Wandrahm	Deutsche Seefisch. AG.	1921	239
538	Fischdampfer	Stubbenhuk	Deutsche Seefisch. AG.	1921	235
539	Fischdampfer	Steinhöft	Deutsche Seefisch. AG.	1921	236
540	Fischdampfer	Schopenstehl	Deutsche Seefisch. AG.	1921	235
541	Fischdampfer	Island	Deutsche Seefisch. AG.	1922	378
542	Fischdampfer	Grönland	Deutsche Seefisch. AG.	1922	381
543	Fischdampfer	Nordland	Deutsche Seefisch. AG.	1922	373
544	Fischdampfer	Neufundland	Deutsche Seefisch. AG.	1922	373
545	Fischdampfer	Kattrepel	Deutsche Seefisch. AG.	1922	236
546	Fischdampfer	Baumwall	Deutsche Seefisch. AG.	1922	236
547	Fischdampfer	Rüxter	Deutsche Seefisch. AG.	1922	236
548	Fischdampfer	Steckelhörn	Deutsche Seefisch. AG.	1922	235
549	Fischdampfer	Herrlichkeit	Deutsche Seefisch. AG.	1922	235
550	Fischdampfer	Barkhof	Deutsche Seefisch. AG.	1923	239
551	frei				
552	frei				
553 <sup>28)</sup>	Motorschiff	Julius	H. Klinck, Kiel	1920	598
554	frei				
555	Fischdampfer	Grimm	Deutsche Seefisch. AG.	1923	239
556	Fischdampfer	Cremon	Deutsche Seefisch. AG.	1922	235
557	Schlepper	Deutseag	Deutsche Seefisch. AG.	1923	
558	Motor-Fischfahrzeug	Grohnm	Parten-Reederei Grohm	1924	
559	Dampfer	Desdemona	A. Kirsten	1921	1304
560	Dampfer	Cleopatra	A. Kirsten	1921	1305
561/570	Schuten		Lütgens & Reimers	1924	
571	Ponton		Hugo Stinnes G.m.b.H.	1924	
572	Schlepper	Oelschindler VI	Oelwerke Julius Schindler	1924	173
573	Schlepper	Fritz	Johann Bennstein	1924	
574/576	Dampfbarkassen	Ordnungspolizei I, II, III	Finanzdeputation (Ordnungspolizei)	1924	
579	Motorschlepper	R. S. & M. 12	Reiherstieg Schiffsw. u. Maschinenfabrik	1925	

<sup>28)</sup> 1. Motorschiff für Trockenfracht

# Fünfundzwanzig Pfennig

Die Deutsche Werft hält einen unbestrittenen Rekord: Das Mittagessen kostet uns nur 25 Pfennig. Natürlich kostet es mehr; aber wir bezahlen nur 25 Pfennig. Nun ist es klar, daß man für diesen Preis nicht mit einem Diner bei Jacob konkurrieren kann; das könnte man auch nicht, wenn das Essen bei uns 1 DM kosten würde. Doch daß man bei einem Preis von 1 DM ein erheblich gehaltvolleres Essen zubereiten könnte als bei einem Preise von 25 Pfennig, das ist selbstverständlich.

Um diese Frage geht es heute. Es interessiert uns zu erfahren, wie die Belegschaft über das Verhältnis Qualität — Preis denkt. Soll das Essen so bleiben und weiterhin die Anerkennungsgebühr von 25 Pfennig gezahlt werden oder sollten wir uns gehaltvolleres Essen leisten für einen etwas höheren Satz. Wir wollen andere Firmen nicht

nachahmen, aber es ist doch interessant zu wissen, daß sich allgemein eine Beteiligung des Gastes mit 80 Pfennig bis 1,— DM als das Günstigste herausgestellt hat. Daß diese Kostenerhöhung, wenn wir sie auch bei uns durchführen würden, ausschließlich dem Einkauf besserer Lebensmittel dienen soll, braucht nicht erwähnt zu werden. Der Arbeitstag ist lang, und nur wenige haben die Möglichkeit, infolge eines kurzen Weges zur Werft sich durch das liebevoll zubereitete Essen der Hausfrau zu stärken. Würden es diejenigen, die von weit herkommen, nicht begrüßen, ein handfesteres Mittagessen vorgesetzt zu bekommen? In der nächsten Lohntüte werdet Ihr einen Zettel vorfinden, auf dem jeder vermerken möchte, welche Lösung ihm am angenehmsten wäre. Die Werkstattschreiber sollen die Zettel einsammeln und in der Sozialabteilung abgeben.

## Sport

### Leichtathletik

Im September bekamen die Leichtathleten noch einmal viel zu tun, bevor der Sommer für sie zu Ende ging.

Nachdem gleich am 1. 9. unser eigenes Sportfest stattfand (Bericht in der September-Zeitung), ging es am Nachmittag des gleichen Tages bei der Deutschen Bank für unsere Männer weiter. Sie hatten den Titel im Mannschaftskampf, den sie im vorigen Jahr geholt hatten, zu verteidigen. Leider war die Konkurrenz zu stark, und sie kamen nur auf einen 3. Platz.

Am 15. 9. waren wir, wie in jedem Jahr, bei der Allianz eingeladen. Starke Gegner machten es uns nicht einfach, doch auch hier konnten wir mit den erzielten Ergebnissen zufrieden sein. Bei den Männern errang Jörn Malchow im Weitsprung einen 1. und im Diskuswerfen einen 3. Platz. Karl-Heinz Gebers schaffte es, zweimal auf den 2. Platz zu kommen; im 100-m-Lauf und im Diskus, beim Weitsprung reichte es für ihn noch zum 3. Einen 1. Platz holte sich Reiner Püschel im Diskuswerfen. Auch in der Klasse II holte sich Joachim Dose zwei Urkunden.

Bei der weiblichen Jugend startete Kirsten Sudmann das erste Mal für die DW und konnte gleich einen 1. Platz über 100 m in der guten Zeit von 14,2 sec. belegen.

Einen 3. Platz im 100-m-Lauf und den Sieg im Weitsprung holte sich Hannelore Püschel bei den Frauen.

Auch beide Staffeln waren erfolgreich, die 4×100-m-Staffel der Frauen lief als 3. und die der Männer als 2. durchs Ziel.

### Bahnabschluß

Am 22. 9. war es soweit. Bei „einigermaßen“ Wetter (leichte Schauer, viel Wind) trafen wir uns das letzte Mal in diesem Jahr auf der Anlage der „Blau-Weiß Allianz“. Leider fehlten auch hier viele unserer Aktiven. Die erste Enttäuschung war schon die geringe Zahl der von der DW eingegangenen Meldungen, aber daß diese wenigen es nicht fertigbrachten, vollzählig zu erscheinen, ist alles andere, nur nicht erfreulich. Erfreulich war dann aber das Sportfest selbst, bei dem die verbliebenen *s i e b e n* Aktiven der DW noch gute Erfolge erzielten.

Wir hoffen sehr, daß sich die Beteiligung im nächsten Jahr verbessert und die einzelnen Aktiven etwas mehr Interesse zeigen. Als nächsten Termin sollte man sich den 3. 11. merken. An diesem Tag startet Weide & Co. wieder den

Waldlauf in Aumühle. Eine offizielle Ausschreibung haben wir noch nicht, es bekommen aber alle rechtzeitig Bescheid. Hannelore Püschel

### Und hier die Ergebnisse vom 22. 9. 1962

#### Männer, Klasse I:

Jörn Malchow: 6,52 Weitsprung = 1. Platz (für seine Leistung erhielt Jörn den Wanderpokal), 1,65 Hochsprung = 3. Platz.

Reiner Püschel: 40,00 m Speer = 2. Platz, 27,65 m Diskus = 3. Platz, 10,69 m Kugel = 3. Platz. Im Werfer-Dreikampf kam er auf den 2. Platz.

#### Männer, Klasse II:

Joachim Dose: Weitsprung 5,90 m 1. Platz.

#### Senioren, Klasse B

Rüdiger Suhl: Dreikampf 2. Platz, 800 m in 2:46,5 = 3. Platz.

#### Weibl. Jugend:

Kirsten Sudmann: Dreikampf 1464 Pkt. = 3. Platz.

#### Frauen:

Hannelore Püschel: 100 m in 13,7 sec. = 1. Platz, Weitsprung 4,67 m = 2. Platz, Hochsprung 1,25 m = 3. Platz.

#### Federball:

Die Hamburger Federball-Einzelmeisterschaften 1962 sind beendet. Die Sparte Federball unserer BSG beteiligte sich an der Meisterschaft, die wieder als doppelte KO-Runde ausgetragen wurde, nur in den Herren-Klassen.

Im Herren-Einzel der Klasse C und in der Senioren-Klasse erreichten unsere Herren das Endspiel. Beide Endspiele gingen verloren, und so konnten wir immerhin zwei beachtliche 2. Plätze belegen:

Herren-Einzel, Klasse C: 2. Holger Pnitzak

Senioren-Klasse (Spieler über 32 Jahre): 2. Hans Wegner.

Im Herren-Doppel erreichte das Gespann Wegner/Andresen bei der großen Zahl der Meldungen einen schönen 4. Platz. Die Möglichkeit, den 3. Platz zu erreichen, wurde im letzten Spiel offensichtlich „verschenkt“.

Abschließend kann gesagt werden, daß unsere Herren sich besser als erwartet geschlagen haben und sicher einiges mitnehmen konnten von der in diesem Jahr gut organisierten „Hamburger Federball-Einzelmeisterschaft“.

# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen:

Zimmerer Hans Koldevitz mit Frau Gisela Sietas am 28. 7. 1962  
 Dipl.-Ing. Walter Grimm mit Frl. Elsa Bolte am 10. 8. 1962  
 Helfer Horst Dudde mit Frl. Elisabeth Schulz am 24. 8. 1962  
 Poliererin Irmgard Oldenburg, geb. Schulz, mit Herrn Helmut Oldenburg am 24. 8. 1962  
 Schlosser Norbert Pramor mit Frl. Ingrid Saas am 13. 9. 1962  
 Helfer Günter Bernitz mit Frl. Helga Vossberg am 21. 9. 1962  
 Hobler Erwin Stephan mit Frau Anna Schützenmeister am 28. 9. 1962  
 Schlosser Rudi Kozuh mit Frl. Karla Isenecker am 28. 9. 1962

## Geburten:

### S o h n :

Maschinenschlosser Wolfgang Mair am 28. 8. 1962  
 Schlosser Uwe Wollnick am 2. 9. 1962  
 angelernter Schiffbauer Hans Bellenbaum am 13. 9. 1962  
 Maschinenschlosser Jürgen Ringger am 18. 9. 1962  
 E'Schweißer Dietrich Bahr am 23. 9. 1962  
 Kesselschmied Leo Tolksdorf am 26. 9. 1962  
 E'Schweißer-Anlerner Werner Böse am 26. 9. 1962  
 Maschinenschlosser Rudolf Roidner am 7. 10. 1962

### T o c h t e r :

Schlosser Walter Schröder am 26. 7. 1962  
 Anstreicher Claus Höhk am 31. 8. 1962  
 Schlosser Horst Ramm am 3. 9. 1962  
 Feuerwehrmann Karl-Heinz Brandt am 8. 9. 1962  
 E'Schweißer Jens-Uwe Kaden am 20. 9. 1962  
 Schiffbauer Alfred Zander am 28. 9. 1962  
 Helfer Heinrich Adler am 29. 9. 1962



Für die uns anlässlich unserer goldenen Hochzeit am 21. September 1962 erwiesenen Aufmerksamkeiten sagen wir hiermit der Betriebsleitung unseren herzlichsten Dank.  
 Johannes Lange und Frau

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme.

Frau Martha Gerlach

Für die unserem lieben Entschlafenen auf seinem letzten Wege gegebenen Beweise der Liebe und des treuen Gedenkens und für die uns erwiesene Anteilnahme sagen wir der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen unseren herzlichsten Dank.

Amanda Krebs und Kinder

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

Frau A. Kratzke und Kinder

Für die herzlichen Beweise aufrichtiger Anteilnahme beim Heimgang unseres lieben Entschlafenen Hermann Kerl sprechen wir unseren herzlichsten Dank aus.

Paula Kerl, geb. Spengler

Für die wohlthuenden Beweise liebevoller Teilnahme, die mir beim Heimgange meines lieben Mannes Walter Eddelbüttel zuteil wurden, sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.

Kathi Eddelbüttel

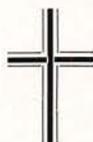
Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.

Frau Margarete Krug

Für die meinem Onkel Herrn Willi Tietgen erwiesene Teilnahme und Kranzspende bitte ich, im Namen der Angehörigen meinen herzlichsten Dank aussprechen zu dürfen.

Aug. Müller

Wir gedenken



unserer Toten

Reiniger  
**Karl Brachmann**  
 gest. am 7. 9. 1962

Rentner  
 (früher Tischler)  
**Georg Krug**  
 gest. am 9. 9. 1962

Rentner  
 (früher Maschinenbauer)  
**Karl-August Gerlach**  
 gest. am 10. 9. 1962

Rentner  
 (früher Bürovorsteher  
 im Lohnbüro)  
**Hermann Kerl**  
 gest. am 10. 9. 1962

Rentner  
 (früher Feuerwehrmann)  
**Willi Tietgen**  
 gest. am 10. 9. 1962

Rentner  
 (früher Meister  
 in der E-Werkstatt)  
**Robert Jung**  
 gest. am 16. 9. 1962

Rentner  
 (früher Elektriker)  
**Ernst Kratzke**  
 gest. am 22. 9. 1962

Schlosser  
**Ernst Krebs**  
 gest. am 26. 9. 1962

Rentner  
 (früher Nieter)  
**Johannes Andraasson**  
 gest. am 26. 9. 1962

Matrose  
**Hans Draasch**  
 gest. am 1. 10. 1962

