



WIR GEDENKEN UNSERER TOTEN

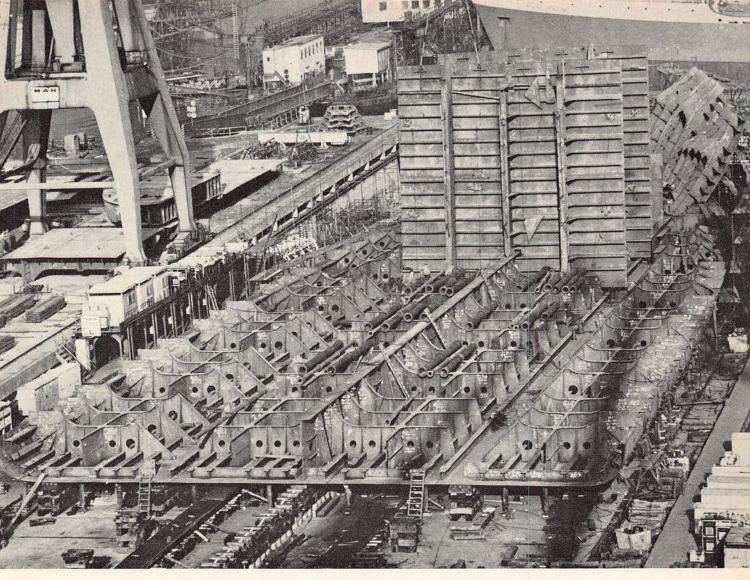


Abb. 1: Auf der Großhelling wächst der 56 000-tdw-Tanker Bau-Nr. 800 für die Reederei Halle & Peterson heran

## Der Tankerbau und die Deutsche Werft

Auf der Großhelling der Deutsche Werft entsteht z. Zt. das Schiff Bau-Nr. 800, ein Tanker von 56 000 tdw für die Reederei Halle und Peterson, Oslo.

"Achthundert", eine stattliche runde Zahl und zugleich eine wirkliche Jubiläumsnummer: Mit diesem Schiff überschreitet die Tankerbautonnage der DW die Zweimillionengrenze!

Etwa 4,2 Mill. tdw Handelsschiffsraum hat die Deutsche Werft in den 44 Jahren ihres Bestehens bis heute abgeliefert. Der Anteil der Tanker am Gesamtbauprogramm beträgt also rund die Hälfte. Dieser Anteil ist recht hoch, vor allem wenn man berücksichtigt, daß nicht nur die letzten Jahre in Betracht gezogen werden, sondern der gesamte Zeitraum von der Werftgründung bis heute. Durch das ständige Anwachsen der Tanker bis zu Größen, die noch vor wenigen Jahren für unmöglich gehalten wurden, ist das Verhältnis von Tankschiffsraum zur Gesamthandelsschiffstonnage immer größer geworden. Das gilt für den tatsächlichen Raumgehalt bzw. die Tragfähigkeit, nicht für die Anzahl der Schiffe, denn der Zug zur Übergröße ist bis jetzt nur bei Schiffen mit flüssiger Ladung festzustellen. Die Kurve dieser Entwicklung gleicht einer steil emporschnellenden Parabel und wir wissen keineswegs, wie sie

weiter verlaufen wird. Werden die Olgesellschaften trotz der längst eingetretenen Sättigung (die Zahl der Auflieger ist hoch und die Frachtraten sind niedrig) weiter Großaufträge vergeben um sich von den Tankerreedereien unabhängig zu machen, werden neue Olbohrungen und die ständig fortschreitende Industrialisierung in aller Welt eine weitere Vergrößerung der Tankerflotten rechtfertigen, werden neue Schiffs-Antriebssysteme einmal wirtschaftlicher sein und eine Revolution hervorrufen, indem in kurzer Zeit die Flotten der Welt erneuert oder umgestellt werden müssen? Wie wenig man tatsächlich voraussagen kann, beweist immer wieder ein Blick in Veröffentlichungen, die einige Jahre zurückliegen. So galt z. B. 1952 ein 28 000-tdw-Tanker als ein Superschiff, dessen wirtschaftliche Vorteile nur mit erheblichen Einschränkungen gepriesen werden. Es sei "verfehlt, den Schluß zu ziehen, das könne nun immer so weiter gehen" mit dem Anwachsen der Schiffe und vor dem Bau allzuvieler solcher "Großtanker" wurde dringend gewarnt. 1954, als die Korea-Krise vorüber war, las man von "Überfluß an Tankern" und notwendigen Abwrackaktionen und ahnte nicht, daß mit dem Suez-Konflikt zwei Jahre später für den Bau wirklicher Großtanker überhaupt erst der Startschuß fiel.

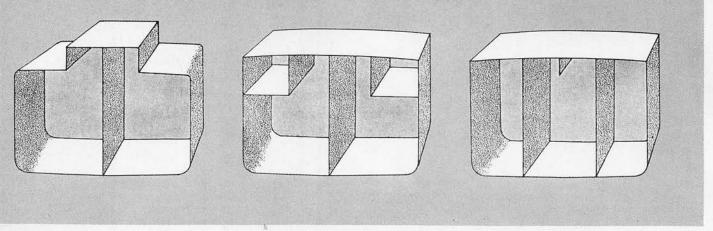


Abb. 2: Schematische Darstellung verschiedener Hauptspant-Querschnitte von Tankern
a) Trunkdecker
b) mit Sommertanks

c) zwei durchlaufende Längsschotte

Aber werfen wir einen Blick zurück, um ermessen zu können, was in der jüngsten Zeit tatsächlich vor sich gegangen ist. Vor 75 Jahren wurde das erste Schiff in Dienst gestellt, das den Namen "Tanker" verdiente, d. h. ein Schiff, das Öl nicht in Fässern und Behältern transportierte, sondern "in Bulk", ein Schiff, dessen Laderäume direkt als Behälter dienten, dessen Maschine im Hinterschiff lag und in vielem unseren heutigen Tankern glich.

Fast die Hälfte dieser Zeit verging jedoch mit Experimenten, die nicht viel weiterführten, sondern aus der heutigen Sicht nicht viel mehr als ein "auf der Stelle treten" waren. Ein wirklicher Aufschwung setzte erst gegen 1930 ein. An diesem Aufschwung in der Entwicklung der Tankerkonstruktion hat die Deutsche Werft wesentlichen Anteil. 1922 entstanden – noch auf dem Vorland 1 – die beiden 4000-Tonner "Julius Schindler" und "Ossag", die noch nicht zwei durchlaufende Längsschotte hatten, sondern sogenannte "Sommertanks", deren Anordnung aus Abb. 2 b ersichtlich ist. (Der Name Sommertank rührt daher, daß diese Tanks nur im Sommer gefüllt sein durften, da zu dieser Zeit ein größerer Tiefgang zugelassen ist.) Diese heute längst veraltete Bauweise, wurde noch in den 1925 erschienenen Vorschriften für Tanker von Lloyds Register of Shipping gefordert. Doch in diesen Jahren hatte man die Nachteile dieser Bauart längst erkannt und arbeitete an neuen Konstruktionen in Anlehnung an das System Foster King, das sich in

### Die folgenden Bilder stellen die wichtigsten Standard-Typen von DW-Tankern dar

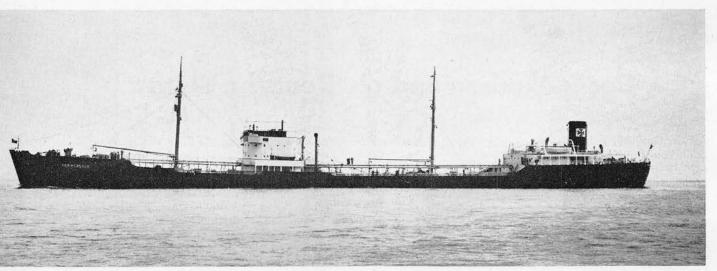
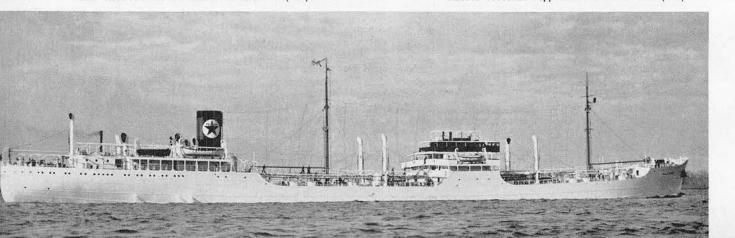


Abb. 3: 15 000-tdw-Standard-Motortanker (1936)

Abb. 4: 14 500-tdw-Doppelschrauben-Motortanker (1939)



England langsam durchsetzte. Alle DW-Tanker außer jenen beiden ersten wurden nach der neuen Methode mit zwei durchlaufenden öldichten Längsschotten gebaut, die noch heute allgemein üblich ist. "Vendémiaire", "Frimaire", "Vigrid" und "Koll" waren die ersten Tanker, die die Deutsche Werft 1929/30 ablieferte. 1931 waren alle acht Schiffe, die die Deutsche Werft baute, – Tanker. Die Deutsche Werft hatte sich bald den Ruf erworben, Spezialist für den Tankerbau zu sein und sie blieb diesem Ruf treu. Die abgelieferte Tankertonnage stieg von Jahr zu Jahr. Unter den abgelieferten Schiffen waren 1936 sieben, 1937 neun, 1938 zwölf, 1939 dreizehn Tanker. Das Ziel Serienschiffe zu bauen, war mit den Tankern erstmalig erreicht. Tankerserien von bis zu 20 Einheiten eines Typs wurden gebaut.

Waren die Tanker "Vigrid", "Koll", "Elorn", "Var", "Nivose", "Oesthav", "Norden", "Horn Shell", "Franz Klasen", "D. L. Harper", "Genota", "13 de Diciembre" noch Einzelkonstruktionen zwischen 10 000 und 18 000 tdw, sozusagen Zwischenstufen auf dem Wege zum Standardtanker, so hatte der 1935 fertiggestellte 15 000-Tonner "Marina" 19 Nachbauten, der Texaco-Tanker "Nueva Granada" 9, die "Eleonora Maersk" 6 und so fort. Bei den Einzelbauten wurden verschiedene Bausysteme angewandt. Die beiden kleinen Tanker "Julius Schindler" und "Ossag" waren z. B. noch nach dem Querspantensystem gebaut, das für Frachtschiffe allgemein üblich ist. Doch mit dem Wachsen der Tanker und dem zunehmenden Verhältniswert von Länge zur Seitenhöhe besann man sich wieder auf das bereits im



Abb. 5: 17 000-tdw-Standard-Motortanker (1953)



Abb. 6: 18 300-tdw-Standard-Motortanker (1953)

Abb. 7: 15 300-tdw-Bitumentanker (1955)

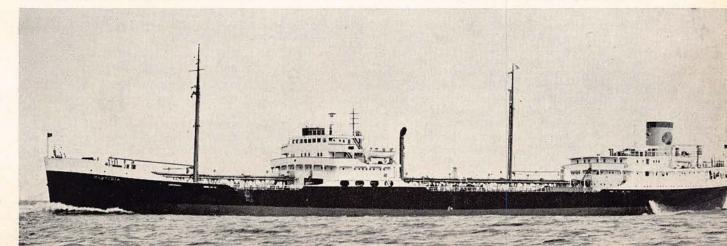




Abb. 8: 32 500-tdw-Turbinentanker (1955)



Abb. 9: 36 800-tdw-Turbinentanker (1958)



Abb. 10: 47 800-tdw-Turbinentanker (1962)

vorigen Jahrhundert erprobte und wieder vergessene Längsspantensystem. Einige der oben aufgeführten Schiffe wurden nach dieser unter dem theoretischen Gesichtspunkt der Festigkeitslehre günstigsten Bauart erstellt. Doch konstruktiv war sie damals noch nicht ideal, da noch alle Verbindungen genietet wurden und es ein nicht geringes technisches Problem war, genietete hochbeanspruchte Längsverbände durch öldichte Querschotte hindurchzuführen. Die verschiedensten Kombinationen wurden erprobt. Längsspanten an Boden und Deck, Querspanten an der Außenhaut, Querspantensystem mit Längsträgern, Längsspantensystem mit Rahmenspanten und so fort. Erst nachdem um 1935 die Schotte öldichtgeschweißt werden konnten, war die Entwicklung zu einem gewissen Abschluß gekommen.

Von diesem Zeitpunkt an nahm die Welttankertonnage rapide zu. Ein paar Zahlen aus den Statistiken des Internationalen Tankerpools, London, mögen das erhärten. Die Jahresablieferungen betrugen

1923	169 690	BRT
1934	248 578	BRT
1935	313 795	BRT
1936	600 896	BRT

Diese Zahlen verdeutlichen einerseits die allgemeine Erholung des Schiffbaus nach der Weltwirtschaftskrise, andererseits aber auch den speziellen Aufschwung der Tankschiffahrt.

Die hier wiedergegebenen Abbildungen zeigen die wichtigsten von der DW entwickelten Typschiffe. Die letzten Vorkriegstanker der "Eleonora Maersk"-Klasse waren mit ihren 16 200 tdw die größten Einschraubenschiffe ihrer Zeit. Außer diesen Standard-Tankern gab es wie schon erwähnt etliche Einzelkonstruktionen, nicht nur als Vorstufe zum Typschiff zu verstehen, sondern bedingt durch besondere Anforderungen die das Einsatzgebiet des Schiffes stellte, wie z. B. die Passagierbeförderung auf dem argentinischen Tanker "13 de Diciembre". Es gab auch ganz kleine Tanker in den Auftragslisten der DW, Tanker für die Küstenfahrt wie die 1260 t großen Schiffe "Rigel", "Algol" und "Hamal" oder die 1930 gebaute kleine "Elsa Essberger" I, die später in "Lisa Essberger" umbenannt wurde und noch heute, nach 32 Jahren unter dem Namen "Olstauer" noch hin und wieder Gast in unseren Docks ist.

Die ersten Tanker, mit denen die Deutsche Werft nach dem Jahrzehnt der durch Krieg und Bauverbot aufgezwungenen Passivität im Handelsschiffbau wieder das Tankerprogramm aufnahm, hatten etwa die gleiche Größe wie die zuletzt erwähnte Vorkriegsserie der "Eleonora Maersk"-Klasse. Sieben Standard-Tanker der "Grönland"-Klasse von je 17 000 tdw und elf von 18 400 tdw verließen in den Jahren (1952–1955) die Deutsche Werft und während dieser Zeit entstanden daneben Spezialtanker für die Shell und die ersten "Super-Tanker". Aus der beigefügten Tankerliste gehen Einzelheiten hervor, auf die wir hier verzichten dürfen. Es waren zumeist zwei, manchmal drei oder vier Schiffe gleicher Abmessungen. Vermont, Arizona; Esso Hamburg, Esso München; Cabimas, Lagumillas; Esso Berlin, Esso Nürnberg, Esso Hannover, Interkontinent; Gulf Italian, Gulf Hansa und so fort. Die Schiffsgrößen stiegen von 14 000 über 18 400, 27 000, 32 000, 36 000 auf 48 000 tdw und schließlich auf 56 000 und demnächst auf 80 000 t. Für den Bau noch größerer Schiffe ist die Deutsche Werft vorbereitet. Soweit die Deutsche Werft. Doch wo steht der Tankerbau überhaupt heute, ist zu übersehen, wohin die Entwicklung führen wird?

Die gesamte Welthandelsflotte besteht z. Zt. aus 23 930 Schiffen mit 132 Millionen BRT (188,5 Mill. tdw). Die Tankerflotte der Welt aus 3 320 Schiffen mit 45 Mill. BRT (70 Mill. tdw).

Viele kleinere Tanker sind in der letzten Zeit verschrottet worden, und bei den neuen Aufträgen konzentriert sich der Bau immer mehr auf Tanker über 50 000 tdw. Die Welttankertonnage wächst noch beständig, ohne daß die Schiffsanzahl zunimmt. Mitte dieses Jahres waren bereits drei Tanker von mehr als 100 000 tdw in Fahrt, fünf solcher Riesen in Bau. Einer von diesen, das größte heute existierende Schiff, ist Anfang Oktober fertig geworden: der 131 000 ts tragende Tanker "Nissho Maru", der auf der Sasebo-Werft für die Idemitsu Tanker Co. Ltd. erbaut wurde.

Auch in Europa werden seit einiger Zeit Mammuttanker gebaut. Erst vor wenigen Wochen sahen wir den bei Howaldt gebauten 90 000-t-Riesen "Esso Spain" bei uns vorbeischwimmen. Ein Schwesterschiff liegt dort bereits auf Stapel. In Göteborg entsteht auf der Eriksbergwerft ein 92 000-Tonner, die Deutsche Werft hat einen 80 000-Tonner in Auftrag usw. Es mag uns ein wenig befremden, daß man heute sagen muß "auch bei uns in Europa"; doch das kennzeichnet die Entwicklung der jüngsten Zeit.

Alle Größenordnungen sind relativ. Als 1953 der größte Tanker der Welt, die "Tina Onassis", die Elbe hinabfuhr, war es ein aufsehenerregendes Ereignis, das die Jungfernfahrt der "Esso Spain" übertraf, obwohl diese nach neun Jahren bereits doppelt so groß ist, wie der damals "größte Tanker der Welt". Und wenn ich mich recht erinnere, wirkte die "Tina Onassis" damals größer als die "Esso Spain" heute. Das liegt wohl daran, daß unsere Maßstäbe sich gewandelt haben, aber auch daran, daß die Bauart der Tanker sich im Grunde nicht geändert hat, alle sich im Prinzip ähnlich sehen, und man die enormen Dimensionen eigentlich erst so recht erfassen kann, wenn solch ein Koloß ein normales Schiff passiert.

Der Tanker, mit dem wir unsere Zweimillionengrenze überschreiten, wird eine Tragfähigkeit von 56 000 t haben. Ein gewaltiges Schiff, wenn man zurückdenkt an die Anfänge, und "medium Size" wenn man die oben erwähnten Riesentanker zum Vergleich heranzieht. Die Ursache dieser Entwicklung liegt klar auf der Hand: ein 80 000-Tonner kann in der gleichen Zeit die gleiche Ladung mit einem geringeren Kostenaufwand befördern als zwei 40 000-Tonner oder gar vier 20 000-Tonner. Ein Schiff von der Größe unserer "Gulf Hansa" (48 000 tdw) erreicht mit einer Leistung von 19 000 WPS eine Geschwindigkeit von 17 kn. Der jüngste japanische Riesentanker von 131 000 tdw erreicht fast die gleiche Geschwindigkeit (16,25 kn) mit nur 25 500 PS (maximal 28 000 PS) und das bedeutet längst nicht 2,75fachen Brennstoffverbrauch, wie das Tonnageverhältnis erwarten lassen dürfte. Die Besatzung ist bei dem großen Tanker kaum größer als bei dem kleineren und die Baukosten sind ebenfalls nicht linear proportional der Tragfähigkeit des Schiffes. Es bedarf also keiner langen Erklärungen, warum die Schiffe immer größer werden. Und doch werden vorerst auch noch mittelgroße und kleine Tanker auf den Baulisten der Werften stehen - solange nicht alle Länder über Häfen oder geeignete Löschplätze für die Großtanker verfügen und Rohrleitungen das OI von solchen Stellen aus weiter verteilen.

Es bleibt die Frage, wohin wirtschaftlich der Weg führen wird. Die Großtanker drücken das allgemeine Frachtratenniveau erheblich und wer kann schon Großtanker bauen? Die Preise für einen 100 000-t-Tanker schwanken etwa zwischen 70 und 100 Millionen DM, wobei Japan und Amerika die Rekorde halten, Japan nach der unteren, Amerika nach der oberen Grenze hin. Ist das Ende abzusehen? Das neueste, was man aus geheimer zuverlässiger Quelle aus Japan hört, ist das Projekt eines 200 000-t-Tankers. Unsinn oder nicht? Niarchos soll einmal gesagt haben, technisch sei es möglich, Tanker von 5 km Länge zu bauen – und da sind wir noch lange nicht.

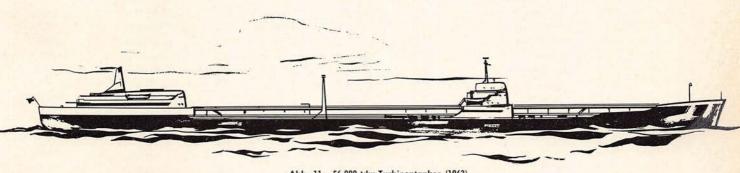


Abb. 11: 56 000-tdw-Turbinentanker (1963)

## B. Zusammenstellung

# der auf der DW gebauten Tanker

Lfd. Nr.	Bau- Nr.	Schiffsname	Typ/ Prop.	Tragf. tdw (1000 kg)	Masch Leistung PS	Geschw. Kn	Eigner	Bau jah
1	45 V 1	Julius Schindler	M/1	3 951	1 550 i	9,75	Schindler	192
2	56 V 1	Ossag	M/1	3 939	1 550 i	9,75	Stern-Sonnb.	192
3	119	Vendémiaire	D/1	12 820	3 000 i	11	Cie. Nat.	192
4	126	Frimgire	D/1	13 182	3 000 i	11	Cie. Nat.	193
5	138	Elorn	M/2	9 620	2×2165 e	13,5	Franz. Marine	193
6	139	Var	M/2	9 620	2×2165 e	13,5	Franz. Marine	193
7	141	Vigrid	M/1	10 394	2 650 e	11	Bruun v. d. L.	193
8	142	Koll	M/2	14 151	2×1 800 e	11,5	Odd. Berg	193
9	143	Oesthav	M/1	11 782	3100 e	11,5	Lodding	193
10	144	Norden	M/1	11 813	3 100 e	11,5	Kuhnle	193
11	145	Nivose	D/1	13 182	3 300 e	11,5	Cie. Nat.	193
12	146	Horn Shell	M/2	11 692	2×2100 e	12,5	Anglo Saxon	193
3	147 R	Elsa Essberger	M/2	1 228	2× 560 e	9,25	Essberger	193
4	148	Franz Klasen	M/2	18 361	2×2 250 e	12,5	Standard	193
15	149	D. L. Harper	M/2	18 361	2×2 250 e		Standard	193
16	150 R	John A. Essberger	D/1	1 166	450 i	12,5 9	Essberger	193
17	152	Mitra	D/1	1 121	750 i	10	A. S. Marna	193
8	156	Genota	M/1	12 304	2700 e	12	Anglo Saxon	19:
19	157	Svithiod (Mittelschiff)	M/1	9 805		11	Standard	19
20	160	13 de Diciémbre	D/1	11 149	2150 e 4600 i	13	Y. P. F. Arg.	19
21	161	Marina	M/1				Thorv. Berg	19
22	162	Caledonia		15 060	4100 e	12		
23	163		M/1	15 060	4100 e	12	Lorentzen	19
24	169	Thorsheimer	M/1	14 942	4 100 e	12	Thor Dahl	19
24 25	172	Taron Thorshøvdi	M/1	12 101	2700 e	12	Anglo Saxon	19
	175	0.00.00000	M/1	14 887	4100 e	12	Thor Dahl	19
26	175 176 R	Nordatlantik	M/1	14 880	4100 e	12	Essberger	19
27		Rigel	M/1	1 260	500 e	9,5	Trelleborg	19
28	177	Eleonore Maersk	M/1	16 261	4 500 e	13	A. P. Möller	19
29	181	Nueva Granada	M/2	14 424	2×2 550 e	13,5	Texaco	19
30	182	Regulus	M/1	15 037	4100 e	12	Trelleborg	19
31	183	Strinda	M/1	16 261	4 500 e	13	Mowinkel	19
32	184	Høegh Giant	M/1	16 261	4 500 e	13	Leif Høegh	19
33	185	Ferncastle	M/1	15 037	4100 e	12	Fearnley, Eger	19
34	186	Kaldfonn	M/1	15 037	4100 e	12	S. Bergesen	19
35	187	Norlys	M/1	15 037	4100 e	12	Rasmussen	19
36	192	Thorsholm	M/1	15 037	4100 e	12	Thor Dahl	19
37	193	Seirstad	M/1	15 012	4100 e	12	Klaveness	19
38	194	Norvik	M/1	14 883	4100 e	12	Rasmussen	19
39	195	Germania	M/1	14 820	4100 e	12	MargUnion	19
10	198	O. A. Knudsen	M/1	16 462	4 500 e	13	E. Knudsen	19
41	199	Arne Kjøde	M/1	16 408	4 500 e	13	Jac. Kjøde	19
12	200	Thorshavet	M/1	16 408	4 500 e	13	Thor Dahl	19
13	201	Inverliffey	M/1	14 376	4100 e	13	Crusader	19
14	202	Inverdargle	M/1	14 376	4100 e	13	Crusader	19
15	203	Inversuir	M/1	14 376	4100 e	13	Crusader	19
16	204	Inverilen	M/1	14 376	4100 e	13	Crusader	19
17	205	Le Havre	M/1	16 307	4 500 e	13	Cp. Marit. Escand.	19
18	207 R	Marietta	M/1	14 883	4100 e	12	Leif Høegh	19
19	208 R	Ferncourt	M/1	15 006	4100 e	12	Thorwald Berg	19
50	209 R	Høegh Scout	M/1	14 834	4100 e	12	Fearnley, Eger	19
51	210	Solfonn	M/1	14 986	4100 e	12	S. Bergesen	19
52	211 R 3	Algol	M/1	1 230	550 e	9,5	Trelleborg	19
53	212 R 3	Hamal	M/1	1 230	550 e	9,5	Trelleborg	19

55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 70 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 66	216 217 218 219 224 225 227 228 231 232 233 234 235 238 634 635 637 638 640 643 645 646 647 650 653	Germania Britannia Drupa Norness Esso Balboa Esso Colon Gallia Italia Scandinavia Nueva Andalusia North America America Irland Dorsanum Karen Naess Grønland Mostank Virgin Islands Mosoil Elsa Essberger Itala Fassio Mosli Giovanni Fassio	M/2 M/2 M/1 M/1 M/1 M/2 M/2 M/2 M/2 M/2 M/2 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1	14 478 14 478 12 019 15 037 14 880 14 518 14 518 14 518 14 518 14 518 14 500 14 692 12 019 17 069 16 991 16 998 16 957	2×2 550 e 2×2 550 e 2 700 e 4 100 e 4 100 e 4 100 e 2×2 550 e	13,5 13,5 12 12 12 12 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5	Texaco Texaco Anglo Saxon Rasmussen Standard Standard Texaco Dansk-Franske Anglo Saxon Norness Dansk-Franske	1939 1939 1939 1939 1939 1939 1939 1940 1940 1950 1952
55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 70 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 66	217 218 219 224 225 227 228 231 232 233 234 235 238 634 635 637 638 640 643 645 646 647 650 653	Britannia Drupa Norness Esso Balboa Esso Colon Gallia Italia Scandinavia Nueva Andalusia North America America Irland Dorsanum Karen Naess Grønland Mostank Virgin Islands Mosoil Elsa Essberger Itala Fassio Mosli	M/2 M/1 M/1 M/1 M/2 M/2 M/2 M/2 M/2 M/2 M/2 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1	14 478 12 019 15 037 14 880 14 880 14 518 14 518 14 518 14 518 14 500 14 692 12 019 17 069 16 991 16 998 16 957	2×2 550 e 2700 e 4100 e 4100 e 4100 e 2×2 550 e	13,5 12 12 12 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5	Texaco Anglo Saxon Rasmussen Standard Standard Texaco Norness	1939 1939 1939 1939 1939 1939 1940 1940 1940 1950 1952
56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 70 71 72 73 74 75 76 77 78 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 66	218 219 224 225 227 228 231 232 233 234 235 238 634 635 637 638 640 643 645 646 647 650 653	Drupa Norness Esso Balboa Esso Colon Gallia Italia Scandinavia Nueva Andalusia North America America Irland Dorsanum Karen Naess Grønland Mostank Virgin Islands Mosoil Elsa Essberger Itala Fassio Mosli	M/1 M/1 M/1 M/2 M/2 M/2 M/2 M/2 M/2 M/2 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1	12 019 15 037 14 880 14 880 14 518 14 518 14 518 14 518 14 500 14 692 12 019 17 069 16 991 16 998 16 957	2700 e 4100 e 4100 e 4100 e 2×2550 e 2×2650 e 2×650 e 2×650 e 2×650 e	12 12 12 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5	Anglo Saxon Rasmussen Standard Standard Texaco Norness	1939 1939 1939 1939 1939 1940 1940 1940 1950 1952
57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 88 89 90 90 90 90 90 90 90 90 90 9	219 224 225 227 228 231 232 233 234 235 238 634 635 637 638 640 643 645 646 647 650 653	Norness Esso Balboa Esso Colon Gallia Italia Scandinavia Nueva Andalusia North America America Irland Dorsanum Karen Naess Grønland Mostank Virgin Islands Mosoil Elsa Essberger Itala Fassio Mosli	M/1 M/1 M/2 M/2 M/2 M/2 M/2 M/2 M/2 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1	15 037 14 880 14 880 14 518 14 518 14 518 14 518 14 518 14 500 14 692 12 019 17 069 16 991 16 998 16 957	4100 e 4100 e 4100 e 2×2550 e 2×0 e 7000 e 7000 e 6650 e	12 12 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 12 15	Rasmussen Standard Standard Texaco Texaco Texaco Texaco Texaco Texaco Texaco Texaco Texaco Norness	1939 1939 1939 1939 1940 1940 1940 1950 1950
58	224 225 227 228 231 232 233 234 235 238 634 635 637 638 640 643 645 646 647 650 653	Esso Balboa Esso Colon Gallia Italia Scandinavia Nueva Andalusia North America Irland Dorsanum Karen Naess Grønland Mostank Virgin Islands Mosoil Elsa Essberger Itala Fassio Mosli	M/1 M/2 M/2 M/2 M/2 M/2 M/2 M/2 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1	14 880 14 880 14 518 14 518 14 518 14 518 14 518 14 500 14 692 12 019 17 069 16 991 16 998 16 957	4100 e 4100 e 2×2550 e 7000 e 7000 e 6650 e	12 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 12 15	Standard Standard Texaco Texaco Texaco Texaco Texaco Texaco Texaco Dansk-Franske Anglo Saxon Norness	1939 1939 1939 1939 1940 1940 1940 1950 1952
59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	225 227 228 231 232 233 234 235 238 634 635 637 638 640 643 645 646 647 650 653	Esso Colon Gallia Italia Scandinavia Nueva Andalusia North America America Irland Dorsanum Karen Naess Grønland Mostank Virgin Islands Mosoil Elsa Essberger Itala Fassio Mosli	M/1 M/2 M/2 M/2 M/2 M/2 M/2 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1	14 880 14 518 14 518 14 518 14 518 14 518 14 500 14 692 12 019 17 069 16 991 16 998 16 957	4100 e 2×2550 e 2 700 e 7000 e 7000 e 6650 e	12 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 12 15	Standard Texaco Texaco Texaco Texaco Texaco Texaco Dansk-Franske Anglo Saxon Norness	1939 1939 1939 1940 1940 1940 1950 1939
60 61 62 63 64 65 66 67 68 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	227 228 231 232 233 234 235 238 634 635 637 638 640 643 645 646 647 650 653	Italia Scandinavia Nueva Andalusia North America America Irland Dorsanum Karen Naess Grønland Mostank Virgin Islands Mosoil Elsa Essberger Itala Fassio Mosli	M/2 M/2 M/2 M/2 M/2 M/2 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1	14 518 14 518 14 518 14 518 14 500 14 692 12 019 17 069 16 991 16 998 16 957	2×2 550 e 2×2 550 e 2×2 550 e 2×2 550 e 2×2 550 e 2×2 550 e 2×0 e 7 000 e 7 000 e 6 650 e	13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 12 15	Texaco Texaco Texaco Texaco Texaco Texaco Texaco Dansk-Franske Anglo Saxon Norness	1939 1939 1940 1940 1940 1950 1939
61 62 63 64 65 66 67 68 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 60	228 231 232 233 234 235 238 634 635 637 638 640 643 645 646 647 650 653	Scandinavia Nueva Andalusia North America America Irland Dorsanum Karen Naess Grønland Mostank Virgin Islands Mosoil Elsa Essberger Itala Fassio Mosli	M/2 M/2 M/2 M/2 M/2 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1	14 518 14 518 14 518 14 518 14 500 14 692 12 019 17 069 16 991 16 998 16 957	2×2 550 e 2×2 550 e 2×2 550 e 2×2 550 e 2×2 550 e 2×2 550 e 2×0 e 7 000 e 7 000 e 6 650 e	13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 12 15	Texaco Texaco Texaco Texaco Dansk-Franske Anglo Saxon Norness	1939 1940 1940 1940 1950 1950
62 63 64 65 66 67 68 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 60	231 232 233 234 235 238 634 635 637 638 640 643 645 646 647 650 653	Nueva Andalusia North America America Irland Dorsanum Karen Naess Grønland Mostank Virgin Islands Mosoil Elsa Essberger Itala Fassio Mosli	M/2 M/2 M/2 M/2 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1	14 518 14 518 14 500 14 692 12 019 17 069 16 991 16 998 16 957	2×2 550 e 2×2 550 e 2×2 550 e 2×2 550 e 2×2 550 e 2 700 e 7 000 e 7 000 e 6 650 e	13,5 13,5 13,5 13,5 13,5 12 15	Texaco Texaco Texaco Dansk-Franske Anglo Saxon Norness	1939 1940 1940 1940 1950 1939
63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 60	233 234 235 238 634 635 637 638 640 643 645 646 647 650 653	North America America Irland Dorsanum Karen Naess Grønland Mostank Virgin Islands Mosoil Elsa Essberger Itala Fassio Mosli	M/2 M/2 M/2 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1	14 518 14 500 14 692 12 019 17 069 16 991 16 998 16 957	2×2 550 e 2×2 550 e 2×2 550 e 2 700 e 7 000 e 7 000 e 6 650 e	13,5 13,5 13,5 13,5 12 15	Texaco Texaco Dansk-Franske Anglo Saxon Norness	1940 1940 1950 1939 1952
65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 60	234 235 238 634 635 637 638 640 643 645 646 647 650 653	America Irland Dorsanum Karen Naess Grønland Mostank Virgin Islands Mosoil Elsa Essberger Itala Fassio Mosli	M/2 M/2 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1	14 500 14 692 12 019 17 069 16 991 16 998 16 957	2×2 550 e 2×2 550 e 2 700 e 7 000 e 7 000 e 6 650 e	13,5 13,5 12 15	Texaco Dansk-Franske Anglo Saxon Norness	1946 1950 1939 1952
66 67 68 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 60	235 238 634 635 637 638 640 643 645 646 647 650 653	Irland Dorsanum Karen Naess Grønland Mostank Virgin Islands Mosoil Elsa Essberger Itala Fassio Mosli	M/2 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1	14 692 12 019 17 069 16 991 16 998 16 957	2×2550 e 2700 e 7000 e 7000 e 6650 e	13,5 12 15 15	Dansk-Franske Anglo Saxon Norness	1950 1939 1952
67	238 634 635 637 638 640 643 645 646 647 650 653	Dorsanum Karen Naess Grønland Mostank Virgin Islands Mosoil Elsa Essberger Itala Fassio Mosli	M/1 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1	12 019 17 069 16 991 16 998 16 957	2 700 e 7 000 e 7 000 e 6 650 e	12 15 15	Anglo Saxon Norness	1939
68 68 69 70 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 60	634 635 637 638 640 643 645 646 647 650 653	Karen Naess Grønland Mostank Virgin Islands Mosoil Elsa Essberger Itala Fassio Mosli	M/1 M/1 M/1 M/1 M/1 M/1	17 069 16 991 16 998 16 957	7 000 e 7 000 e 6 650 e	15 15	Norness	1952
69	635 637 638 640 643 645 646 647 650 653	Grønland Mostank Virgin Islands Mosoil Elsa Essberger Itala Fassio Mosli	M/1 M/1 M/1 M/1 M/1	16 991 16 998 16 957	7 000 e 6 650 e	15	AUNDINGED	
70 71 72 73 74 75 76 77 78 77 78 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 60	637 638 640 643 645 646 647 650 653	Mostank Virgin Islands Mosoil Elsa Essberger Itala Fassio Mosli	M/1 M/1 M/1 M/1	16 998 16 957	6 650 e		Dansk-Franske	1952
71 72 73 74 75 76 77 78 77 78 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 60	638 640 643 645 646 647 650 653	Virgin Islands Mosoil Elsa Essberger Itala Fassio Mosli	M/1 M/1 M/1	16 957		15		
72 73 74 75 76 77 78 77 78 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 6	640 643 645 646 647 650 653	Mosoil Elsa Essberger Itala Fassio Mosli	M/1 M/1			10	Neptune	1952
73 74 75 76 77 78 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 60	643 645 646 647 650 653	Elsa Essberger Itala Fassio Mosli	M/1		6 650 e	15	Caribbean	1952
74 75 76 77 78 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 60	645 646 647 650 653	Itala Fassio Mosli		16 998	6 650 e	15	Neptune	1952
75 76 77 78 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 60	646 647 650 653	Mosli		16 866	6 650 e	15	Essberger	1952
76 77 78 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 60	647 650 653		M/1	16 788	7 200 e	15	Comp. Intern.	1952
77 78 79 80 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 86	650 653	Giovanni Fassio	M/1	16 998	6 650 e	15	Mosvold	1953
78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 80	653	Oloranni rassio	M/1	16 788	7 200 e	15	Comp. Intern.	1952
79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 80		Evje	M/1	18 339	7 200 e	15	Aaby's	1953
80 6 81 6 82 6 83 6 84 6 85 6 86 6 87 6 88 6 89 6		Ernst G. Russ	M/1	18 542	7 200 e	15	Russ	1953
81 6 82 6 83 6 84 6 85 6 86 6 87 6 88 6 89 90 6	654	Britannia	M/1	18 289	9 000 e	15	Техасо	1954
82 83 84 85 86 87 88 89 90 8	659	Ferdinando Fassio	M/1	16 788	7 200 e	15	Comp. Intern.	1953
83 84 85 86 87 88 89 90 8	660	Trolltind	M/1	18 430	7 200 e	15	Halle & Peterson	1953
84 6 85 6 86 87 6 88 8 89 6	661	Wilhelmine Essberger	M/1	18 390	7 200 e	15	Essberger	1954
85 6 86 6 87 6 88 6 89 6	662	Mosbay	M/1	18 390	7 200 e	15	Mosvold	1953
86 87 88 89 90 6	665	Richard Kaselowsky	M/1	18 410	7 200 e	15	Oetker	1953
87 88 89 89 90 8	668	Rudolf Oetker	M/1	18 410	7 200 e	15	Oetker	1954
88 89 90	670	Cabimas	T /1	32 467	12 700 W	15,5	Gulf Oil	1955
89 6 90 6	671	Plagiola	T /1	15 342	6100 W	14,5	Anglo Saxon	1954
90	672	South America	M/1	18 289	9 000 e	15	Техасо	1954
	674	Nueva Granada	M/1	18 289	9 000 e	15	Техасо	1955
01	675	Platidia	T /1	15 342	6100 e	14,5	Anglo Saxon	1955
	677	Lagunillas	T /1	32 467	12 700 W	15,5	Gulf Oil	1955
	679	Esso Hamburg	T /1	27 099	12 500 W	17	Waried	1955
	680	Arizona	T /1	28 153	12 700 W	16	Texaco	1956
	681	Vermont	T /1	28 153	12 700 W	16	Texaco	1956
	683	Julius Schindler	M/1	18 500	7 200 e	15	Russ	1955
	686	Esso München	T /1	27 099	12 500 W	17	Waried	1956
	692	Caroline Oetker	T /1	33 308	15 000 W	17	Oetker	1957
	695	Haifa	T /1	18 999	8 630 W	16	ZIM	1956
	725	Troll	T /1	33 229	16 500 W	17	Halle & Peterson	1959
	729	Eberhart Essberger	T /1	19 986	7 970 e	15	Essberger	1958
	733	Pallium	T /1	18 998	7 600 W	16	Shell Tankers	195
	734	Partula	T /1	18 974	7 600 W	18	Shell Tankers	195
	735	Esso Berlin	T /1	36 812	16 000 W	17	ESSO	195
	736	Esso Hannover	T /1	36 708	16 000 W	17	ESSO	196
	741	Esso Nürnberg	T /1	36 708	16 000 W	17	ESSO	196
	747	Intercontinent	T /1	36 700	16 000 W	17	Titan Tankers	196
	752	John Augustus Essberger	M/1	19 986	7 860 e	15	Essberger	195
	755	Fabio	M/1	19 649	7 850 e	15	Petrol. Tankers	196
	757	Gulf Hansa	T /1	47 996	19 000 W	17	Nedgulf O. M.	196
	758	Gulf Hansa	T /1	47 772	19 000 W	17	Nedgulf O. M.	196
	760	Alsad Alaaly	M/1	20 100	8 150 e	15,5	Un. Arab. Republ.	196
	7/1	Sad el Furat	M/1	20 076	8 150 e	15,5	Un. Arab. Republ.	1960
	761	Høegh Gallant	T /1	47 772	19 000 W	17	Leif Høegh	196
114 115	761 763 774	Nebo	M/1	24 811 ca. 56 000	9 600 e 20 900 W	15,25 17	Overseas Tank. Inc. Halle & Peterson	196 196





Das seltene Bild eines nächtlichen Stapellaufs war ein eindrucksvolles Erlebnis

Foto: Conti-Press

# Die letzten Wochen

Am 12. November lief um 17.00 Uhr das vierte norwegische Massengut-Frachtmotorschiff vom Stapel. "Bardu", "Banak" und "Beth" hießen die ersten drei. "Havgast" heißt das neue Schiff, dem Frau Gunvor Reinholt den Namen gab. Es ist ein Auftrag des Reeders P. Meyer, Oslo. Fünf Uhr nachmittags, und doch schon dunkel. Die Boote der Wasserschutzpolizei, die bei jedem Stapellauf unauffällig daliegen und den Schiffsverkehr stoppen, fielen diesmal durch ihr blaues Blinklicht weithin sichtbar auf und machten das Ereignis noch spannender als sonst. Es war ein hübsches, schon etwas weihnachtlich anmutendes Bild, wie sich, von zahlreichen Lichtern umgeben, der mächtige Koloß in Bewegung setzte und im Dunkel verschwand.

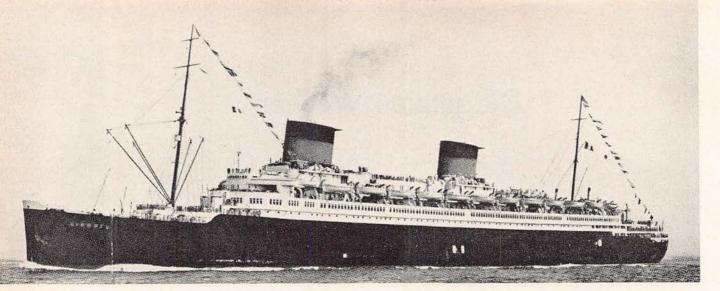
Das Schiff hat die gleichen Abmessungen wie die übrigen Schiffe dieser Klasse; wir haben sie im Juli-Heft dieses Jahres anläßlich der Probefahrt der "Bardu" veröffentlicht. Nur in einem Punkt unterscheidet sich die "Havgast" von ihren Schwestern: sie hat als einzige einen MAN-Motor

(Type K 6 Z 78/140 D, Leistung 7760 PSe bei 118 U/min), während die anderen Schiffe einen Sulzer-Motor haben (Type RD 68/125 mit Abgas Aufladung, 7 Zylinder, 7 700 PSe, 135 U/min).

Die "Beth" machte ihre Ablieferungsprobefahrt am 20. November. Bilder von dem Ereignis werden wir in der Dezember-Ausgabe bringen.

Uber das Schicksal, das die Schliekerwerft ereilt hat, haben wir in der Werkzeitung Deutsche Werft nicht berichtet. Es ist aus der Tagespresse jedermann bekannt. Es war geraume Zeit unklar, was aus den bei Schlieker begonnenen, unfertigen Schiffen werden sollte. Diese Fragen sind inzwischen geklärt. Alle in Bau befindlichen Schiffe sind inzwischen an andere Werften zum Fertigbau abgegeben worden. Die Deutsche Werft hat den Kabelleger übernommen, über den schon viel gesprochen wurde. Das Foto zeigt die Verholung der "Long Lines" nach Finkenwerder.





S. S. Liberté (ex Europa)

# Mit der »France« von New York nach Le Havre

In Heft 1/62 unserer Werkzeitung gaben wir eine kurze Charakteristik des modernsten Passagierschiffes der Welt, der S. S. "France". Frau Ilse G. Moeller unternahm als einer der ersten Fahrgäste eine Reise auf diesem Schiff und schildert uns ihre Eindrücke.

Es ist ein Erlebnis, wenn man sich auf einem Luxusdampfer wie der "France" einschifft — auch wenn man schon zum zweiten Male eine Reise über den Ozean mit einem "Musikdampfer" unternimmt. Vor einigen Jahren machte ich die Überfahrt auf der "Liberté", der alten "Europa", die einst mit der "Bremen" zusammen der Stolz der deutschen Schiffahrt war \*).

Die "Liberté" war immer noch ein schönes, angenehmes Schiff, doch wenn man die "France" erlebt hat, begreift man, daß bei der enormen Konkurrenz auf den Meeren und in der Luft ein über 30 Jahre altes Schiff nicht ewig standhalten kann.

Das neue Schiff, das den Namen Frankreichs über die Meere trägt, ist wahrlich ein technisches Wunderwerk, das zu würdigen man ein Buch schreiben müßte. Es ist auch ein dickes Buch über das Schiff erschienen: "Le paquebot France", herausgegeben vom Journal de la Marine Marchande.

Dieser kurze Bericht soll jedoch nichts weiter sein als der Versuch, ein paar persönliche Eindrücke vom Leben an Bord in jenen so schnell verflogenen Tagen der Überfahrt festzuhalten.

Solange das Schiff am Kai lag, wimmelte es von Besuchern an Bord. Die Schaulustigen, die vielen Kinder, Gepäckträger, die aufgeregten Passagiere liefen sich fast um. Die Unruhe legte sich erst, als die lieben Freunde, Bekannten und Verwandten von Bord waren und das Schiff sich in Bewegung setzte. Jetzt begann eine große Rein-Schiff-Aktion, die Schutzbezüge verschwanden und die roten Veloursteppiche kamen wieder zum Vorschein.

Alle Fahrgäste tummelten sich an Deck und genossen den faszinierenden Anblick der Skyline von New York, die nach und nach kleiner wurde und im Dunst verschwand.

\*) Vgl. den Bericht über das Schicksal dieses Schiffes, das seine Laufbahn nun nach 34 Lebensjahren beendet hat, in der Werkzeitung Deutsche Werft 11/61.

S. S. France



LARLANDER.

Kinderzimmer an Bord der "France"



Schwimmbad der 1. Klasse

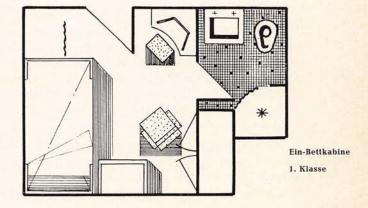
Doch auch ein Hauch von Traurigkeit lag über dem Abschied. Wieviele werden, wie ich, gedacht haben: Ob man dies noch einmal erleben wird?

Die Inneneinrichtung des Schiffes ist elegant, farbenfroh und praktisch. Alles ist vorhanden, an alles ist gedacht. In keiner seiner Einrichtungen steht dieses Schiff den modernsten Hotels der Welt nach - es ist ein gigantisches Seeluft-"Kurhotel", das mit 35 Knoten über den Atlantik braust, ohne daß man sich der ungeheuren Energien, die diesen Riesenleib durch's Wasser jagen, bewußt wird. Nichts verrät dem Fahrgast, welch' eine lebendige Kraft in dem Schiff steckt!

Von den Kindern war an Bord nichts zu merken, sie hatten ihr eigenes Reich und wurden dort bestens betreut. Für sportliche Betätigung war gut gesorgt - ganz besonders

schön der Swimmingpool der ersten Klasse von einer geradezu raffinierten Eleganz mit indirekt beleuchteten vergoldeten Wänden, einer Bar und Fernsehen... Daneben durften die Massageräume nicht fehlen für die Sportbeflissenen, wie auch für die Überfutterten - denn die französische Küche machte ihrem Namen mal wieder alle Ehre. In dem eleganten Diningroom mit seiner großen Freitreppe, die wir herunterspazierten - stolzierten oder auch schüchtern stolperten, war die Atmosphäre zunächst etwas steifer. Ein Heer von Stewards stand bereit, sich dienstbereit über die Gästeschar zu ergießen.

Saß man erst einmal am Tisch und kostete die erlesenen Speisen und köstlichen französischen Weine, wurde die



Stimmung schnell gelöster. Nach dem Abendessen war für Unterhaltungen aller Art gesorgt, es gab Spiele, wie Pferderennen, Lichtbilder-Rätsel, und so fort. Ein erstklassiges Orchester brachte Tanz- und Unterhaltungsmusik, im Musiksalon konnte man fast immer einen Gast am Flügel hören. Der Radio- und Fernsehraum war nicht so stark besucht, dagegen erfreute sich das hübsche Theater, in dem es täglich abwechselnd Filme in englischer und französischer Sprache gab, der größten Beliebtheit.

Es war sehr unterhaltend, die vielen verschiedenen Menschen zu studieren. Die meisten streiften den Alltag ab und erfreuten sich der Sorglosigkeit eines fünftägigen verantwortungsfreien Luxuslebens und der strahlenden Sommersonne. Es gab Geschäftsleute, die auf die Hetzreisen mit Düsenmaschinen verzichtet hatten, um einmal frische Seeluft zu atmen, da waren reiselustige Amerikaner, die erwartungsvoll zum ersten Male den "Alten Kontinent" betreten wollten, andere wiederum saßen gelangweilt herum, sie waren das üppige Leben gewohnt. Einander unbekannte schlossen flüchtige Freundschaft, man fand sich zu

Gruppen zusammen, diskutierte und gestikulierte, plauderte über belanglose Dinge — und flirtete. Ein Tag war wie der andere strahlend schön, man lag in seinem Liegestuhl faul an Deck und ließ sich bedienen.

Meine Kabine war von dem in der Skizze dargestellten Typ, mit einem dunkelblauen Veloursteppich ausgelegt und hübsch eingerichtet. In jeder Kabine gibt es einen Lautsprecher. Man konnte wählen, welche der Sendungen man hören wollte; es gab ein klassisches und ein leichtes Programm. Ausschalten ließ sich der Apparat aber auch. Ein Wasserhahn für eisgekühltes Trinkwasser, ein dreigeteilter Toilettespiegel (sogar im Badezimmer), dreimal täglich gewechselte Handtücher, Frühstück am Bett — sind nur einige Details, die sicher nicht allzu wichtig sind, aber doch ungemein zum Wohlbefinden während der Tage an Bord beitrugen.

Zu schnell verging die Zeit. Nachdem bereits in Southampton einige hundert Fahrgäste von Bord gegangen waren, sagten wir am fünften Tage in Le Havre dem schönen Schiff Adieu. Ilse G. Moeller



Urlaubsfahrt
in
unbekanntes
Land

Meine Grisette, ein alter VW mit allerhand Tücken, trug mich in diesem Urlaub bis in die Pyrenäen. Wer suchte wohl nicht während dieses regenreichen Sommers voller Sehnsucht ein Land der Sonne? Und hier hatte sie so unermüdlich ihre heißen Strahlen ausgesandt, daß Land und Bäume völlig vertrocknet waren. Bei Perpignan hatten Waldbrände zerstörend gewütet.

Von Perpignan nach Poix stößt man ins Innere der Pyrenäen vor, die Straße wird kurvenreicher und ist zum Teil abenteuerlich in die steilen Felsmassive eingebaut. — Von Ax-Les-Thermes, einem feudalen Thermalbadeort aus der Zeit Ludwig XIV., wollte ich über Bourg-Madame mein Reiseziel Barcelona erreichen. Da vergegenwärtigte mir ein Straßenschild die unmittelbare Nähe eines fremden Landes, das mich plötzlich magisch anzog, Andorra.

Die Straße stieg pausenlos an, die Vegetation wurde ärmer. An der französisch-andorranischen Grenze angelangt, präsentierte sich mir eine häuserlose, karge und gebirgige Landschaft von herber Schönheit. Die Grenzbeamten waren sehr unbürokratisch. Der Andorraner gab mir ermunternd einen Anis mit der Pubilla de Andorra (Prinzessin des Glücks — eine Art Hamburger Wasserträger)



Die Statue der Madonna von Santa Coloma, XIII. Jh., ist das älteste Kunstwerk Andorras

zum Einzug in die Zwergrepublik\*). Die Straße steigt weiterhin an bis zum Refugium von Envalira 2200 m und senkt sich von da ab langsam herab zu den einzelnen Dörfern. Diese sogenannte Route Nationale ist die einzige asphaltierte Straße des Landes und verbindet Frankreich mit Spanien. Die Franzosen verpflichteten sich einst zu diesem Bau, um die Genehmigung zur Errichtung eines großen Elektrizitätswerkes in Escaldes zu erhalten. Jetzt führen dicke Rohre von den Bergseen hinab zu diesem Werk, das Spanien und Frankreich mit Energie versorgt. Und die Andorraner beziehen spottbillig ihren Strom. Ihr Generalsyndikus manövriert überhaupt sehr geschickt zwischen seinem französischen und seinem spanischen Schutzherrn, dem General De Gaulle und dem Bischof von Seo de Urgel. Dabei scheut er sich nicht, sie auch gegeneinander auszuspielen, wenn es um die Vorteile seines Landes geht.

Der Regierungssitz ist in Andorra La Vieja in der Casa De Las Valles, einem mittelalterlichen Bau mit dicken Wänden, das gleichzeitig für Gerichtssitzungen und als Gefängnis dient. Der Kanzler kommt hier mit 24 Stadträten, Abgeordneten aus den 6 Hauptdörfern zusammen. Wenn die Sitzungen nicht beendet sind, müssen sie unter dem Dach des Hauses übernachten. Für zwei Abgeordnete steht nur ein Bett zur Verfügung, so spartanisch geht es heut' noch zu. Das Gefängnis steht schon lange leer. Der letzte Insasse war ein Andorraner, der wegen einer Geringfügigkeit verurteilt war. Da er aber noch Frau und Kinder zu versorgen hatte, verbrachte er schließlich nur die Sonntage

in der Zelle. Den Schlüssel zu seinem Gewahrsam trug er selber bei sich.

Auf der Route Nationale erreicht man in einer halben Stunde die spanische Grenze. Ich quartierte mich gleich in dem ersten größeren Dorf, Canillo 1600 m hoch ein und unternahm von hier ganz wunderbare Streifzüge in die einsame Bergwelt. Die kleinen, zwischen Geröll und Stein verteilten Felder sind hauptsächlich mit Kartoffeln, Steckrüben und Tabak bepflanzt. Ziegen, Schafe und Rinder sind mit ihrem Hirten ständig auf der Wanderschaft, um sich mühsam spärlich verteilte Nahrung zusammenzusuchen. Die Bauernhäuser, die ich antraf, sind primitiven Almhütten gleichzusetzen, doch sind sie das ganze Jahr über bewohnt. Im Winter muß es schauerlich kalt sein, da nur eine offene Feuerstelle einheizt. Ich fror schon im Sommer in einem solchen Haus als ich die Gastfreundschaft von Juan Lopez, einem Andorranischen Bergbauern mit Frau und vier kleinen Kindern genoß. Sein Viehbestand 4 Kühe, 4 Schweine und 20 Hühner, dazu die 20 jornales Land, reichen gerade für ein Lebensminimum, das wirklich beeindruckend niedrig ist. Jornal heißt Tagelohn, es ist ein katalanisches Maß für eine Landfläche, die mit einem Tagelohn zu bewältigen ist (1 jornal sind 50-60 m²). Zum Mittag gab es eine ganz appetitliche Eierspeise mit Speck und Brot. Den Wein aus der Flasche mit langem Strahl konnte ich natürlich nicht mit Anstand trinken.

Als ich vom Berg herunterkam, bat mich das Ehepaar noch unbedingt die Nacht bei ihnen zu verbringen. So arm die Andorraner sind, so gastfreundlich sind sie.

Ihre Landessprache ist katalanisch, die Sprachen ihrer Nachbarländer, französisch und spanisch beherrschen sie aber meistens auch noch, was für den Reiseverkehr der Zukunft bestimmt sehr förderlich sein wird.

Alice Binder



"La Casa de Valle

<sup>\*)</sup> Andorra hat 6000 Einwohner, 2 Fürsten, 10 Polizisten, 1 Sportplatz und nicht allzuviel andere Dinge. Die größte Entfernung von Grenze zu Grenze beträgt 30 km.

### Augenverletzungen und Augenschutz

Obgleich das Auge wohlgeschützt in der knöchernen Augenhöhle liegt und gegen äußere Gewalteinwirkung gut gesichert zu sein scheint, sind Augenverletzungen ziemlich häufig. Das liegt daran, daß das kleine, zarte Auge mit seinen komplizierten Funktionen schon bei geringfügiger Gewalteinwirkung, die für andere Teile des Körpers ohne Bedeutung sind, geschädigt wird. Bei vielen Berufen ist das Auge, das immer auf die Arbeit gerichtet ist, besonders dem Hineinfliegen von Fremdkörpern ausgesetzt. Vorwiegend kommt es durch spitze oder scharfe Gegenstände zu Verletzungen, die meistens von dem bei der Arbeit benutzten Werkzeug (Hammer, Meißel, Schleifscheibe) stammen. Bei der Gewalteinwirkung stumpfer Gegenstände oder beim Fallen, Bücken und Anrennen kommt es zu einem Stoß gegen das Auge. Im allgemeinen werden bei diesen indirekten Verletzungen keine Fremdkörper im Auge gefunden, sondern es kommt zu Prellungen und Zerreißungen des Auges schwachen oder stärkeren Grades. Am häufigsten sind jedoch die Verletzungen des Auges durch Eindringen von Fremdkörpern.

Kleine kantige Splitter springen beim Schneiden, Meißeln, Schleifen und ähnlichen Arbeiten vom Werkzeug ab, nicht aber vom bearbeiteten Werkstoff, wie der Verletzte annimmt. Diese aus Eisen oder Stahl bestehenden Fremdkörper, die am häufigsten vorkommen, werden vom Arzt mit einem starken Elektromagneten entfernt, der an das Auge angelegt wird. Durch den starken Zug des Magneten werden tiefliegende Splitter nach vorn geholt und können bei frischen Verletzungen durch die Eintrittsstelle herausgeholt werden. Oberflächlich sitzende Fremdkörper, wie kleine Metallsplitter, Pulver- oder Sandkörner, Halme, Holzsplitter, gelangen meistens in die obere oder untere Übergangsfalte der Augenlider. Viele dieser Fremdkörper können vom Laien durch Umstülpung des Oberlids oder Abziehen des Unterlides mit einem feuchten Tupfer entfernt werden. Um das Oberlid umzustülpen, legt man eine Stricknadel oder ein Streichholz auf das Oberlid, parallel zur Lidspalte, ungefähr 1 cm oberhalb von ihrem Rand.

Der Verletzte muß nun nach unten blicken. Dann faßt man das Lid an den Wimpern und kippt es über das angelegte Streichholz nach oben, wonach der Fremdkörper sichtbar wird. Diese Fremdkörper machen erhebliche Beschwerden, Druck- und Kratzgefühl. Die Augen tränen und sind stark gerötet. Sitzt der Fremdkörper auf der Hornhautoberfläche, was sehr häufig vorkommt, dann muß er so bald als möglich entfernt werden, da das Auge sonst ständig gereizt wird oder Komplikationen durch eine Infektion eintreten. Nach dem Entfernen des Fremdkörpers bleibt manchmal, wenn er sehr tief gesessen hat, eine Trübung und später eine Narbe der Hornhaut zurück, die das Sehvermögen stark beeinträchtigt. Eine die Hornhaut durchbohrende Fremdkörperverletzung ist stets ein sehr ernstes Vorkommnis, da es zu Vereiterungen des Auges kommen kann.

Verbrennungen an den Augen werden durch offene Flammen, heißes Wasser, Fett, Metalle, brennende Zigarren u. a. verursacht. Verätzungen kommen hauptsächlich durch Laugen, Salmiak, Kalk, Farben und Chemikalien vor. Sie gefährden häufig das Sehvermögen. Am häufigsten sind Kalkverätzungen, die dichte, porzellanweiße Trübungen auf der Hornhaut zurücklassen. Besonders unangenehm wirken sich Verletzungen mit dem Tintenstift aus, da zurückbleibende Spitzen zum Absterben des Gewebes führen und von Vereiterungen und ernsten Komplikationen gefolgt sein können. Bei Verätzungen durch Chemikalien haben Säureverätzungen bessere Heilungsaussichten als Laugen- oder Kalkverätzungen. Es muß nach einem solchen Unfall sofort mit angewärmter Kochsalzlösung (1 Teelöffel auf 1/2 l Wasser) ausgiebig gespült werden, und der Patient muß sich in ärztliche Behandlung begeben. Zu lange

Betrachtung der Sonne oder anderer starker, elektrischer Lichtquellen kann eine dauernde Sehstörung zur Folge haben. Es tritt dann eine "Blendung" ein. Ultraviolette Strahlen der Sonne oder künstlicher Lichtquellen (Höhensonne) führen zum Sonnen- oder in der Höhe zum Gletscherbrand mit Entzündung der Augenlider und einem Bindehautkatarrh. Der Betroffene kann die geschwollenen Lider nicht öffnen, er ist "schneeblind". Trotz der heftigen Schmerzen und der Lichtscheu bessert sich dieser Zustand nach ein paar Tagen, ohne Schaden zurückzulassen. Die schädliche Wirkung des Lichtes wird durch Schutzgläser vermieden. — Röntgen- und Radiumstrahlen vermögen das ungeschützte Auge ebenfalls zu schädigen. Ebenso verursacht die elektrische Entladung beim Blitzschlag im Augeninnern Linsentrübungen und Schwund des Sehnerven. Die gleichen Folgen werden nach starken elektrischen Schlägen beobachtet, und wenn man sich beim Elektro-Schweißen die Augen "verblitzt".

Intensive Bestrahlung der Augen durch ultraviolette Strahlen, wie z. B. beim elektrischen Schweißen erzeugt eine entzündliche Veränderung der Bindehaut und der Hornhaut, die erst einige Stunden nach der Bestrahlung auftritt. Die Augenlider und die Bindehaut werden rot entzündet, schmerzen stark, Lichtscheu und Absonderung von Eiter machen sich unangenehm bemerkbar. Die auftretenden Blendungserscheinungen sind nicht immer nur vorübergehend, sondern können zu einer dauernden Schädigung des Sehnervs und des Sehvermögens führen. - Zu einer Strahlenschädigung der Linse kommt es bei Arbeitern in Gießereien, die der Strahlenwirkung glühender Massen ausgesetzt sind. Es entsteht danach eine Trübung der Linse, der sog. Gießer-, Feuer- oder Ultrarotstar. Röntgen- und Radiumstrahlen vermögen das ungeschützte Auge ebenfalls zu schädigen.

Als Augenschutz dienen an erster Stelle die verschiedenen Brillen. Zur Abweisung von Fremdkörpern müssen diese Brillen mit Seitenteilen versehen sein und splitterfeste Gläser haben mit mehreren Schichten, damit sie bei Zertrümmerung zusammenhalten und doch Fremdkörper abwehren. Zum Staubschutz gehören dichtschließende Gummibrillen, bei denen eine Lüftungsmöglichkeit besteht. Als Strahlenschutz dienen Schutzbrillen, deren Gläser so beschaffen sein müssen, daß eine Blendung verhindert wird und daß sie für Ultraviolett- und Infrarotstrahlen undurchlässig sind (Umbral, Neophan). Selbstverständlich müssen diese Brillen auch seitlich abschließen. Die Gläser dürfen keine Schlieren und Blasen enthalten. da diese auf die Dauer sehr stören und daher von den Arbeitern nicht gern getragen werden. Zum Schutze gegen Röntgenstrahlen sind Bleigläser erforderlich. andere Weise können die Augen geschützt werden durch Schutzschirme an Maschinen oder Schutzgläser in breiten Hutkrempen, die beim Beugen des Kopfes Schutz bieten. Auch Hauben mit aufklappbaren Gläsern sind für Elektroschweißer geeignet, wobei Klarglas zum Abfangen von Metallspritzern vor die teuren Spezialgläser angebracht wird. Schließlich kann ein vollständiger Gesichtsschutz mit biegsamen Klarscheiben Fremdkörper und andere Schädigungen von den Augen abhalten.

Augenverletzungen sind immer ernstzunehmende Unfälle und müssen so schnell wie möglich behandelt werden, um die Sehleistung nicht zu gefährden.

Dr. med. Luise Geller, Einbeck

#### Werkbücherei

Alle entliehenen Bücher der Werft bitte bis zum 21. Dezember wegen Bestandsaufnahme abzugeben. A. Binder

# Sport

#### Handball:

Für die Handballer hat die Hallensaison begonnen, an der wir mit zwei Mannschaften teilnehmen. Die 1. Mannschaft konnte bisher noch nicht die Form, die sie in den letzten Hallenspielen des Frühjahrs hatte, erreichen. Zwei Spiele wurden recht unglücklich mit nur einem Tor Unterschied verloren. Die anderen Spiele konnten auch nur knapp gewonnen werden. So beträgt das Punktkonto bis jetzt ein nur mageres 4:4.

Die 2. Mannschaft konnte sich im Gegensatz zur letzten Saison bis jetzt erheblich verbessern, und es ist zu hoffen, daß die Siegesserie auch weiterhin anhält. Sämtliche Spiele konnten bisher ziemlich klar gewonnen werden. Der Punktstand ist 8:0.

#### Schach:

Mannschaftsmeisterschaft 1962/63 des Hamburger BSV. Am 15. 10. 1962 wurde die Mannschafts - Meisterschaft 1962/63 mit 565 aktiven Teilnehmern gestartet.

Nach Abwägung der Vorjahrsergebnisse (Abonnent-Sieger - DW) wurden wir vom Spielausschuß Schach des Hamburger BSV natürlich in die 1. Klasse eingestuft. Sieger der Klasse ist Endspielteilnehmer um die Hamburger Verbandsmeisterschaft. Durch den Abgang einiger Spitzenspieler mußten wir unsere Mannschaft umstellen. Dabei schlagen sich unsere Turnier-Neulinge, die Herren Frommfeld und Müller, ausgezeichnet.

Nach drei Runden haben wir einen guten Mittelplatz und hoffen, in den nächsten Spielen unsere Position zu verbessern. In der nächsten Ausgabe unserer Werkzeitung berichten wir ausführlich über das soeben beendete Einzelmeisterschaftsturnier der BSG Deutsche Werft.

Bei eventuellen Freizeitsorgen laden wir Freunde des Königlichen Spiels freundlichst ein. Spielabend der Sparte Schach: Montag ab 17 Uhr Angestellten-Kantine.



HERBST-STUDIE

Foto: Willi Bartels

### Finkenwerder Inselpost

## Viel Wirbel um die "Junge Deern"

"Werft-Komödianten" begannen Winterspielzeit mit Volltreffer

dt. Finkenwerder. Die "Werst- liegt, sondern auch bei der Besetzung Komödianten" begannen ihre Winterspielzeit - ein gutes Omen und zugleich ein Ansporn für sie — mit einem Volltreffer. Friedrich Lange, der plattdeutsche Dichter vieler erfolgreicher Bühnenstücke aus Delmenhorst, gab mit seinem Volksstück "Junge Deern up'n Hoff" den Spielern Gelegenheit, gut wirkende Gestalten auf die Bühne zu stellen. Der Zuhörer fühlte bald heraus, daß es den Mitwirkenden Freude machte, ihrer Gestaltungskraft freien Lauf zu lassen und jede Pointe auszukosten.

Erwin Sauter als Speelbos hatte eine glückliche Hand nicht nur bei der Auswahl dieses Volksstückes, das einem Laienspieler von vornherein gut sammen mit seiner Mutter, die von Beifall.

der Rollen.

Der Inhalt des Volksstückes dreht sich natürlich um die Liebe bei jung und alt. Die "junge Deern" Karin Bandomir frisch gespielt — kommt aus der Stadt und soll bei ihrem Großvater Klaus Bornkamp, dem Bruno Stübing in der Turbulenz des Geschehens Ruhe und Gemütlichkeit in seiner Gestaltung verlieh, später den Hof erben.

die "junge Deern" Helma dadurch in das Geschehen, daß sie einen "Stadtminschen" und "Angeber", dem Erwin Sauter charakteristische Züge verlieh, mit in das Dorf bringt, und das zu-

einer neuen Spielerin, Freia Allersch, vortrefflich gemimt wurde.

Sympathisch Heinz Uhlendorf als Verwalter auf Bornkamps Hof. — Er macht zum Schluß einen dicken Strich durch die Rechnung des überhebli-chen Eindringlings. Die Eltern von ihm, Dirk und Hanne Barkenhus, wurden von Martin Kielmann und Meta Delventhal in ihrer Hiddrigkeit köstlich dargestellt, wollten sie doch ihren Jungen gar zu gern mit der jungen Deern verheiratet sehen.

Verbleibt noch zu bestätigen, daß auch Irmgard Laddey als Hushöllersch bei Bornkamp, der Knecht Hannes Welling (Albert Sonnenberg) und vor allem die quicklebendige Waltraud von Holt als junge "Deenstdeern" vol-Die Ursache eines Konflikts bringt les Lob für die Gestaltung ihrer Rolle verdienen.

Großartig das Bühnenbild von Horst Schulze! Die Zuhörer amüsierten sich köstlich und quittierten die unterhaltsamen Stunden mit langanhaltendem



# WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Ehrung der Jubilare am 19. Oktober 1962



Karl Uszeck

### 40 Jahre:

Karl Uszeck, Matrose 645

### 25 Jahre:

Otto Bellmann, Stemmer	204
Bruno Göllner, A-Schweißer	260
Max Krause, Kesselschmied	659
Heinrich Mühlnickel, E-Schweißer	226
Hans Sumfleth, Schlosser	265
Heinrich Schattling, Rohrschlosser	255
Alex Steußloff, Maschinenschlosser	272
Karl Teetz, Schlosser	221



### FAMILIENNACHRICHTEN

#### Eheschließungen:

Tischler Karl-Heinz Bösch mit Frl. Ursula Henkel am 31. 8. 1962
Schlosser Günter Wehland mit Frl. Ruth Janke am 8. 9. 1962
Brenner Berthold Pätsch mit Frl. Gertrud Köster am 21. 9. 1962
Vorarbeiter Peter Kruse mit Frl. Lieselotte Holtermann am 5. 10. 1962
M'schlosser Peter Knesebeck mit Frl. Irmgard Schulze am 12. 10. 1962
M'schlosser Horst Fidliekowski mit Frl. Anke Meyer am 12. 10. 1962
M'schlosser Erich Kaiser mit Frl. Helga Barthel am 19. 10. 1962
Schiffbauer Georg Pluskat mit Frl. Hannelore Glieve am 19. 10. 1962
Brenner Walter Klagemann mit Frl. Karin Schiele am 19. 10. 1962
Stellagenbauer Karl-Heinz Rudnik mit Frl. Carla Harm am 19. 10. 1962
Helfer Karl-Heinz Dahms mit Frl. Ute Kroll am 19. 10. 1962
Kalfaterer Wolfgang Töppe mit Frl. Marianne Heinbockel am 20. 10. 1962

Schlosser Gerhard Hahn mit Frl. Traude Lange am 26, 10, 1962 Schlosser Walter Melingkat mit Frl. Marlies Holst am 26, 10, 1962 Schiffbauer Jürgen Sahling mit Frl. Ilse Weist am 2, 11, 1962 E'Schw.-Anlernerin Anneliese Steinert, geb. Schnäkel, mit Herrn Rüdiger Steinert am 2, 11, 1962

#### Geburten:

Sohn:

Schmied Herbert Mülleder am 28, 9, 1962 Kranfahrer Adolf Wördemann am 5, 10, 1962 Vorarbeiter Herbert Neisewald am 7, 10, 1962 Schiffbauer Kurt Deblitz am 8, 10, 1962 Schlosser Ewald Feindt am 11, 10, 1962 S'zimmerer Horst Straßberger am 14, 10, 1962 Dreher Tadeus Cieslak am 16, 10, 1962 Matrose Lienhard Grabow am 17, 10, 1962 Dreher Wolfgang Froböse am 29, 10, 1962

#### Tochter:

Schlosser Karl-Heinz Ehlbeck am 20, 9, 1962 Vorarbeiter Helmut Freitag am 27, 9, 1962 Kranfahrer Uwe Böhm am 10, 10, 1962 Elektriker Adolf Hering am 12, 10, 1962 Anbringer Manfred Stahlbock am 25, 10, 1962 Schiffbauer Willi Weihrauch am 28, 10, 1962

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten anläßlich meines 40jährigen Jubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichen Dank. Karl Uszeck Für die mir anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung, dem Meister, Vorarbeiter und allen Kollegen der Kupferschmiede 1 und 2 Finkenwerder meinen herzlichen Dank. Heinrich (Hans) Schattling

Hiermit sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen für die mir reichlich zugegangenen Glückwünsche und Geschenke anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums meinen herzlichsten Dank. Alex Steußloff

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

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten bedanke ich mich hiermit auf das herzlichste. Bruno Göllner

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

Für die beim Heimgang meines lieben Mannes erwiesene Anteilnahme und Kranzspenden sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und insbesondere den Kollegen der Nieter und Bohrer meinen herzlichen Dank. Frau Anna Andreasson

Für die herzliche und wohltuende Anteilnahme an dem Heimgang meines lieben Mannes und unseres guten Vaters Ernst Kattoll möchten wir hiermit unseren tiefempfundenen Dank aussprechen. Bertha Kattoll, geb. Studt, und Kinder

Für die letzte Ehre und erwiesene Teilnahme beim Heimgange unseres lieben Vaters Robert Jung danken wir herzlich.

Luise Schrader, geb. Jung

Unseren tiefempfundenen Dank sprechen wir hiermit aus für die tröstenden Beweise der herzlichen Anteilnahme und des treuen Gedenkens sowie für die reichen Blumenspenden, die unserem lieben, unvergeßlichen Entschlafenen auf seinem letzten Wege zuteil wurden. Frau Ella Lorenz, geb. Mohrlüder

Für die uns so wohltuende herzliche Anteilnahme sowie Kranzund Blumenspenden beim so plötzlichen Hinscheiden meines geliebten, unvergeßlichen Mannes, unseres herzensguten Vaters und Opas sagen wir allen unseren tiefempfundenen Dank. Alma Fehlhaber, geb. Lampke



Rentner früher Schiffbauhelfer Ernst Kattoll gest. am 15. 10. 1962 Schlosser
Hans-Joachim
Krumbholz
gest. am 18, 10, 1962

Rentner früher Meister der Bordmontage **Hans Fehlhaber** gest. am 19. 10. 1962 Maschinenbauer Artur Schulz gest. am 23. 10. 1962

Pensionär Ing. Adolf Becker gest. am 1.11.1962 Rentner früher Schlosser Hans Harksen gest. am 6. 11. 1962

### Das Bauprogramm der DW

### In der Ausrüstung liegen folgende Schiffe:

Name	Bau-Nr.	tdw	Reederei	Ablieferung
Papadiamandis	796	23 700	Northern Ships	
Skopelos	797	23 700	Northern Ships	
Tel Aviv	798	30 000	Cargo Ships El Yam	Jan. 1963
Havgast	793	16 300	P. Meyer	28. 5. 1963

### Auf den Helgen liegen:

Helling	Bau-Nr.	tdw	Reederei	Stapellauf
5	791	16 300	Röed & Co.	1. 2.1963
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