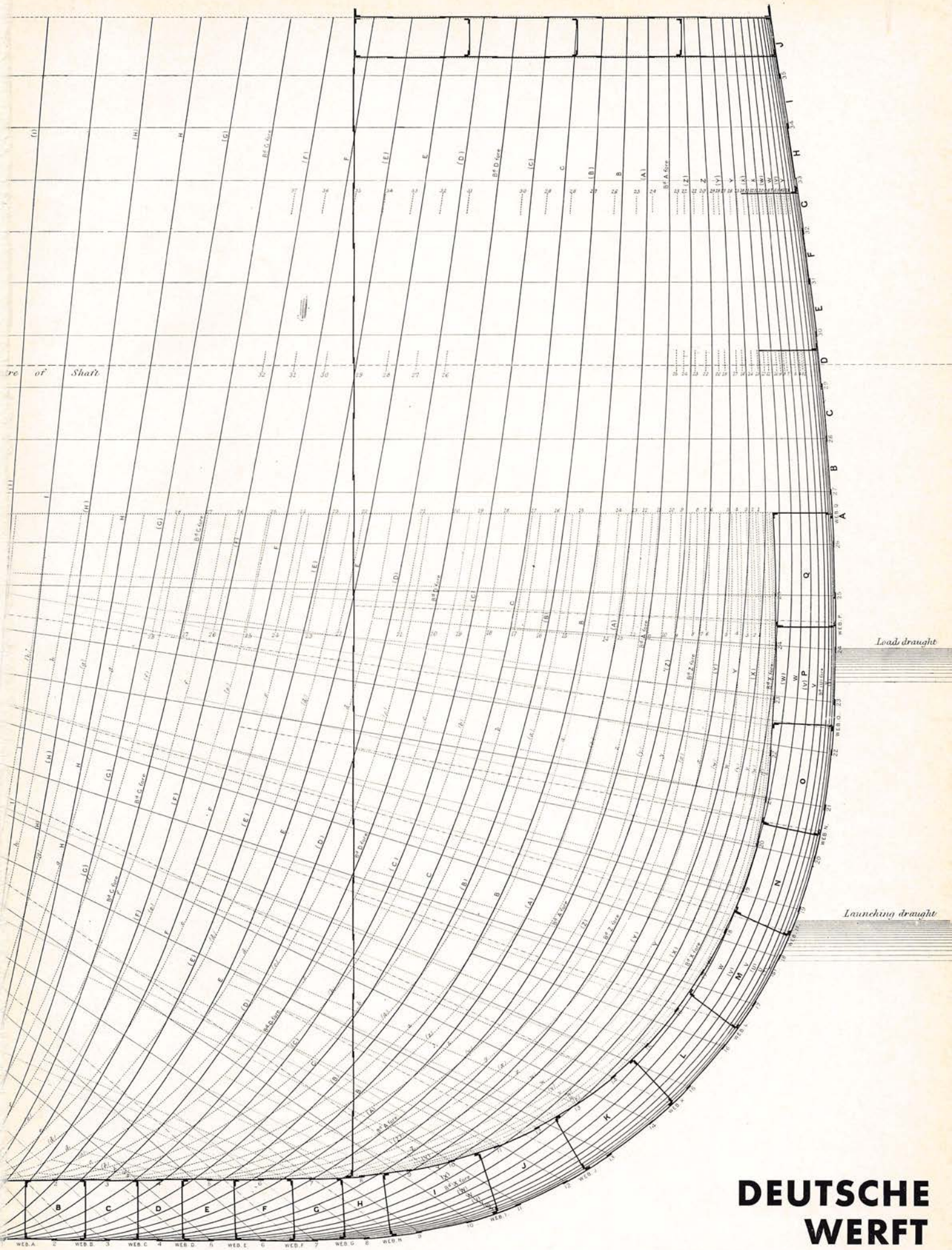


DEUTSCHE WERFT

WERKZEITUNG 1/2-63

Das Arbeitsprogramm der DW

In der Ausrüstung liegende Schiffe

S. 798, „Tel Aviv",
Probefahrt 21. 2. 63, Abl. 1. 3. 63

S. 560, „Long Lines",
Probefahrt 1. 3. 63, Abl. März 63

S. 793, „Havgast"
Probefahrt voraussichtlich 28. 5. 63

Auf dem Helgen liegen

S. 791, „Finship" (bereits getauft, Stapellauf sobald Elbe eisfrei)

S. 790 (Klaveness)
Stapellauf 20. 4. 63

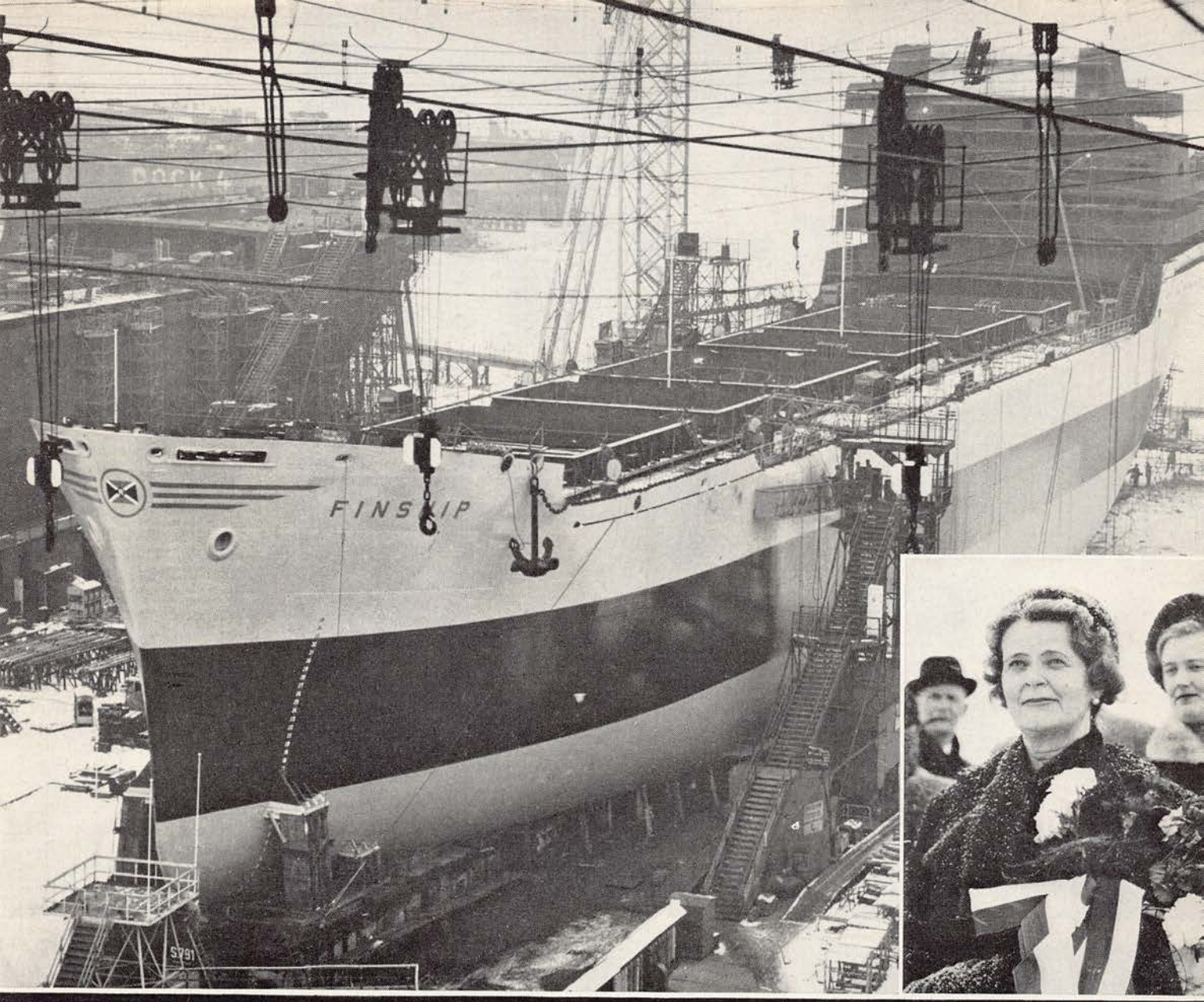
S. 800 (Halle & Peterson)
Stapellauf 21. 3. 63

S. 799 (Cargo Ships El Yam)
Stapellauf voraussichtlich Mitte August

Mit Werkstattarbeiten begonnen:

S. 750 (Alvion)
Kiellegung: 25. 3. 63

Das Titelbild zeigt den Spantriß der „Great Eastern", siehe Bericht „100 Jahre Kabelleger" S. 7. Die Zeichnung S. 14/15 gibt einen Ausschnitt aus dem Generalplan desselben Schiffes. Beide Abbildungen sind Reproduktionen nach Original-Lithographien von DAY & SON, Lithographers to the Queen, London, 1. Jan. 1864. Sie geben Zeugnis von einer Präzision der Zeichenkunst, wie sie unsere Zeit nicht mehr kennt.



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

22. Jahrgang · 27. Februar 1963 · Nr. 1/2

Was die letzten Wochen brachten . . .

Der Stapellauf des Massengutfrachtschiffes „Finship" sollte am Freitag, dem 1. Februar, morgens um 9.35 Uhr stattfinden. Die „Finship" ist der fünfte der sechs 16 300 tdw-Massengutfrachter, die die Deutsche Werft für norwegische Reeder baut. Die Namen der ersten vier Schiffe waren: „Bardu", „Banak", „Beth" und „Havgast"; die Auftraggeber: Torvald Klaveness, Gill Johannessen und P. Meyer.

Dieser fünfte Neubau ist ein Auftrag der Reederei Hjalmar Røed, Tönsberg. Eine kleine Reederei, aber die älteste, die noch in Tønsberg, dem kleinen Hafen unweit Oslo, ansässig ist. Die Tauffeier verlief wie üblich; nach der Ansprache unseres Vorstandes, Herrn Dr. Voltz, sprach der Reeder Herr Peter Thorvildsen. Beide dankten der Belegschaft der DW für die bisher geleistete gute Arbeit.

Die Taufpatin, Frau Astri Christensen, wünschte dem Schiff allzeit glückliche Fahrt — aber dann blieb das Schiff liegen, und die festliche Versammlung zog von der schneeumstobenen Taufkanzel in die Halle unseres Hochhauses und wärmte sich auf bei einer heißen Bouillon und einem Glas Sekt.

Der Grund, weshalb man an jenem Tage auf den Ablauf verzichtete, war der nun schon seit vielen Wochen anhaltende strenge Frost mit seinen Folgen. Das war nicht allein

Wie soll hier ein Schiff ablaufen?

der starke Eisgang auf der Elbe — deutlicher als viele Worte sprechen die Abbildungen von der Situation auf dem Helgen. Der Versuch, die Ablaufbahn vom Eis freizubekommen, mutet an wie Schützengrabenbau vor Stalingrad.

Nun, wir stehen nicht unter Terminnot und daher siegten Besonnenheit und Vorsicht über die Verlockung, das immer wieder erhebende Schauspiel, das Schiff in sein Element gleiten zu sehen, auch an diesem Tage zu erleben.

Die Schiffstaufe wurde abends deswegen nicht weniger fröhlich gefeiert.

Dr. Voltz hob in seiner Ansprache die fruchtbare Zusammenarbeit mit unseren besten Auslandskunden, der Schiffahrtsnation Norwegen, hervor, für die wir nun bereits 88 Schiffe gebaut haben. Er betonte, daß über diese Geschäftsverbindung hinaus enge freundschaftliche Bande zwischen den Norwegern und den Deutschen geknüpft worden sind. Der Geist, in dem der Abend verlief, hat das voll und ganz bestätigt. Herr Thorvildsen tat einen Blick zurück und sprach von dem letzten Schiff, das die Deutsche Werft für seine Reederei vor nunmehr 38 Jahren erbaute.

Es war die „L. A. Christensen" Bau Nr. 80, ein Motorfrachter von 4362 BRT. Dieses Schiff hatte sich ausgezeichnet bewährt, war schon 18 Jahre lang ununterbrochen in Fahrt, bis es am 10. Juni 1942 das Schicksal der überwältigenden Mehrzahl aller Handelsschiffe ereilte. Es wurde auf Pos. 27° 44'N 63° 54'W von einem U-Boot torpediert. Das Schiff befand sich auf der Reise von Durban/Südafrika nach New York.

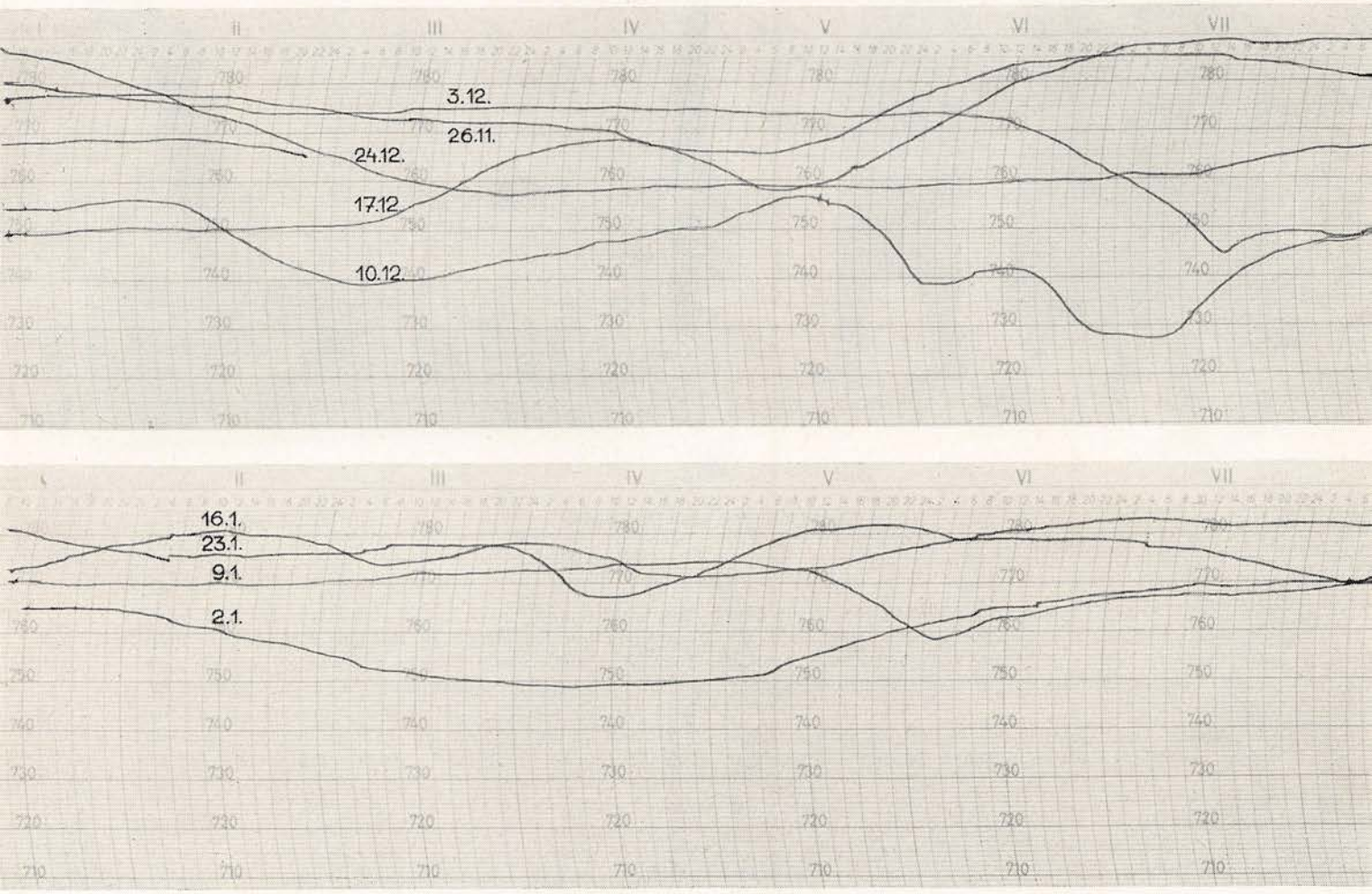
Die Eisbarriere auf der Helling bei Niedrigwasser

Frau Astri Christensen taufte die „Finship"

Das ist nun 20 Jahre her. Noch gar nicht lange, wenn man mit Maßstäben der Weltgeschichte mißt, und doch wie eine Ewigkeit, wenn man sich vergegenwärtigt, welche tiefgreifenden Umbrüche sich in dieser kurzen Zeitspanne vollzogen haben.

Der Winter, der, wie wir alle hoffen, in diesem Jahre einem besonders schönen Sommer weichen müßte, war von einer ungewöhnlich konstanten Härte. Die Zeitungen schreiben von dem strengsten seit dem Kriegswinter 1941/1942. Man muß dabei bedenken, daß wir in Hamburg noch am glimpflichsten davongekommen sind. Aus Süddeutschland wurden erheblich tiefere Temperaturen als bei uns gemessen, in der Schweiz bis —37°, in den östlichen Teilen der Ostsee war es nicht milder. Für meteorologisch

im Ausrüstungshafen



Luftdruckkurven der Monate Dezember und Januar

Interessierte seien die Luftdruckkurven der Monate Dezember und Januar wiedergegeben. Deutlich spiegeln sich darin die turbulenten Sturmtiefperioden des Dezember und die anhaltenden Hochdruckzeiten des Januar.

Da wir gerade vom Wetter sprechen ist es vielleicht interessant, sich einmal grundsätzlich über die möglichen Temperaturen auf unserem Erdball Klarheit zu verschaffen. Dabei stoßen wir auf die bemerkenswerte Tatsache, daß wir mit unseren Temperaturen erstaunlich dicht am absoluten Nullpunkt liegen. Die Skala der überhaupt möglichen Temperaturen reicht von —273° bis zu mehreren Millionen Grad Hitze. Die höchste auf der Erde gemessene Temperatur (im Schatten) beträgt indessen nicht mehr als 55°. Die heißeste Zone ist zeitweilig nicht der Äquator, sondern der Wüstengürtel zwischen dem 30. und 40. Breitengrad (nördliche und westliche Sahara, Todestal von Kalifornien).

Die kältesten Regionen sind nicht Sibirien und nicht der Nordpol, wo man niemals weniger als —65° gemessen hat, sondern das Inlandeis des antarktischen Kontinents. Hier wurden an wolkenlosen, windstillen Tagen als niedrigste Temperaturen bis zu —200° registriert.

*

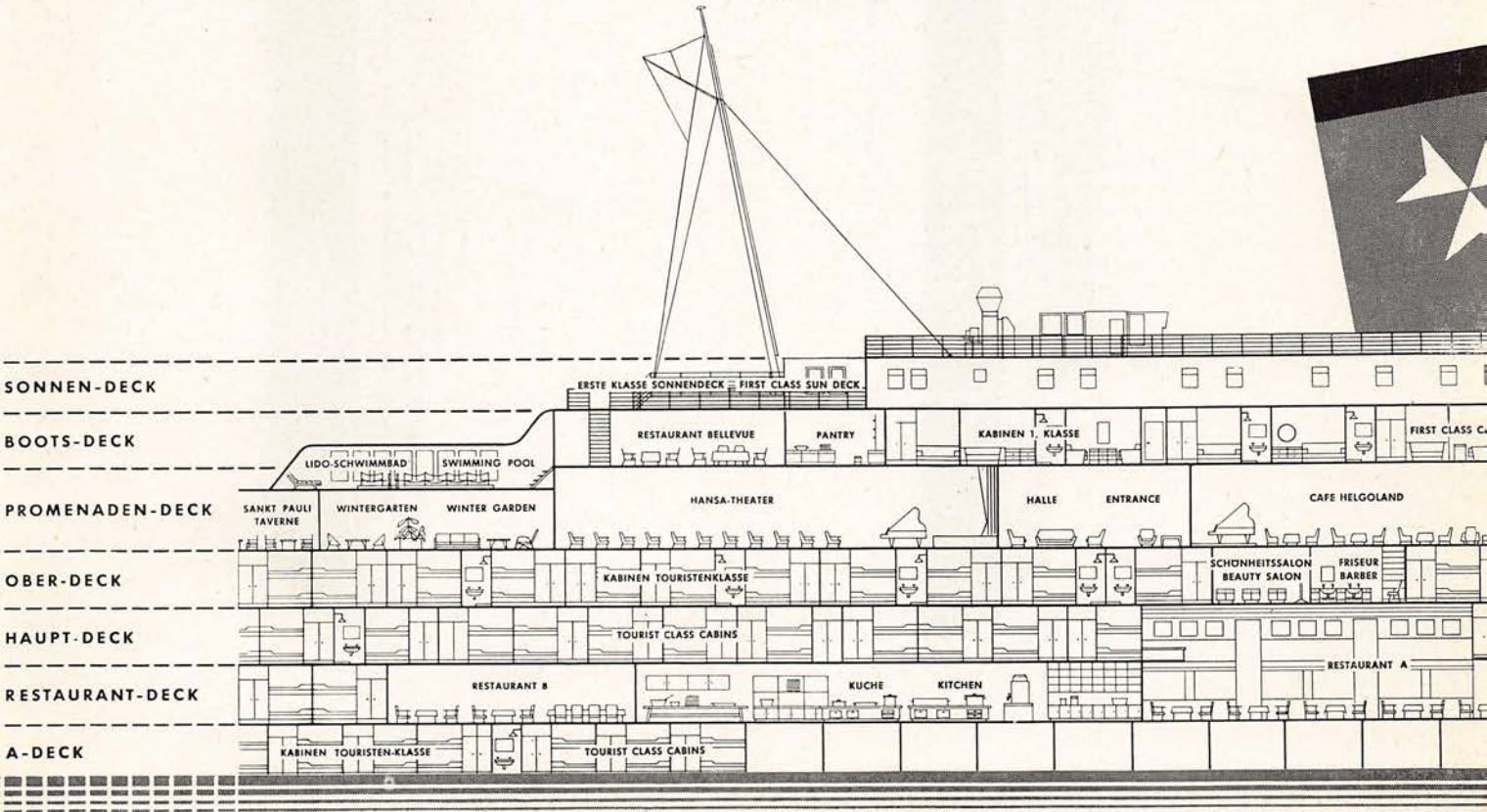
Wie in jedem Jahr um die Weihnachtszeit lag auch im jüngst vergangenen Dezember wieder die „Hanseatic" im Dock 5 der Deutsche Werft zur gründlichen Überholung. Es wurde während dieses letzten Aufenthaltes auf der DW noch etwas Besonderes für die anspruchsvollen Fahrgäste getan: Das „Hansa-Theater" wurde völlig neu gestaltet. Die Arbeiten wurden von der Firma Friese ausgeführt. Abb. S. 5 zeigt das neue Hansa-Theater, das den Hauptschauplatz aller gesellschaftlichen Veranstaltungen bilden wird. Ein zentraler, behaglicher Gesellschaftsraum ist bei der Art der Reisen, wie sie im Programm der Hamburg-Atlantik-Linie stehen, unerläßlich. Die „Hanseatic" versieht einen Teil des Jahres über normalen Fahrgastverkehr auf der Nordatlantikroute, ist aber zu gewissen Zeiten ein ausgesprochenes Luxusschiff mit Spezialprogrammen, wie z. B. der zweiwöchigen Silvesterreise von Cuxhaven über Southampton nach Madeira, Teneriffa, Casablanca und über Lissabon wieder zurück — oder etwa der anschließenden „Traumreise" nach Westindien. Die Reise geht über die Azoren nach St. Thomas (Virgin Islands), Jamaica, Haiti nach Florida. Dort ist die Seefahrt zu Ende; beliebig lange Landarrangements in den USA lassen sich anschließen per Flugzeug oder gemietetem „Straßenkreuzer" — und eine Maschine der SAS bringt einen wieder in die Heimat, wenn man das gute Leben nicht mehr aushalten kann. Über die Preise brauchen wir hier keine Worte zu verlieren — die Reederei gibt bereitwilligst Auskunft.

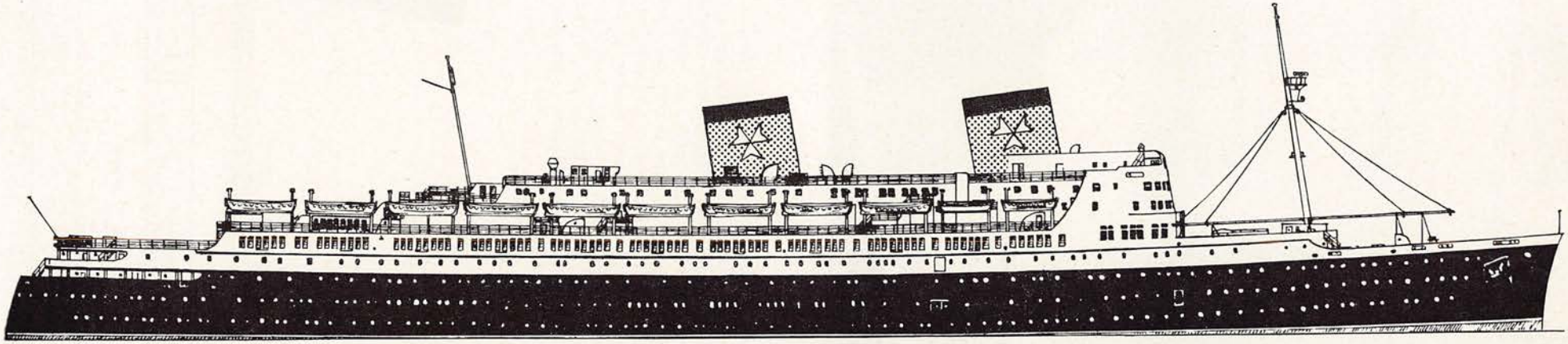
Wer also genug „Zeit" hat, konnte sich unseren Winter — und wer wäre seiner in diesem Jahre nicht allmählich überdrüssig — ein wenig verkürzen. Den Schiffbauer interessiert inzwischen die Frage, wieviele solcher kostbaren Verschönerungen die alte Dame „Hanseatic" sich noch leisten kann und wird. Das Schiff ist immerhin 1930 gebaut, und alles, was an Umbauten und Verschönerungen in den letzten (sechs) Jahren für sie aufgewendet wurde, übertrifft den Kaufpreis um ein Vielfaches. Seit Jahren spricht man nun schon von dem Projekt eines Ersatzschiffes. Die eingereichten Entwürfe sind bereits mehrfach durch die in- und ausländische Presse gegangen.

Das neue „Hansa-Theater". Vgl. Zeichnung unten

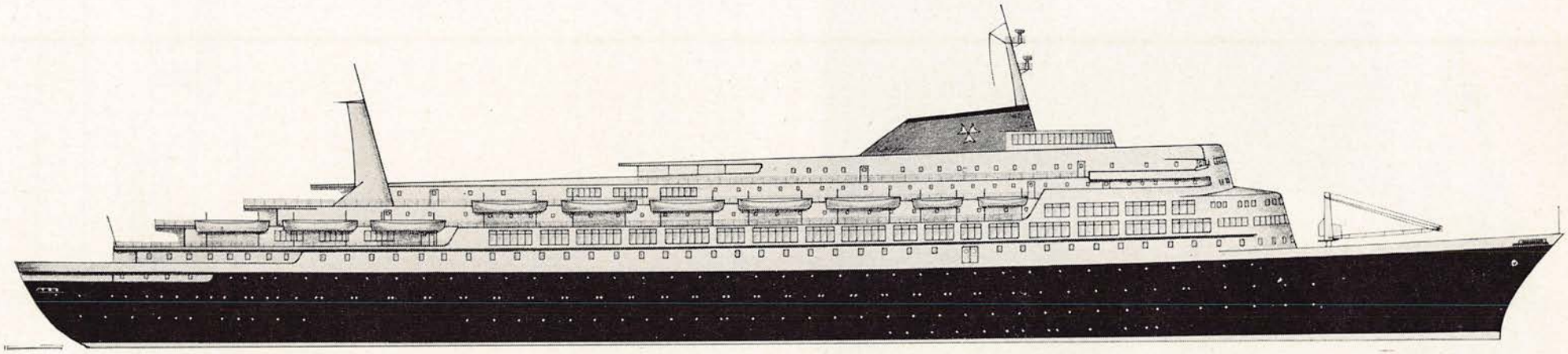
Abb. S. 6 zeigt den der Deutsche Werft. Immer, wenn der Plan eines neuen Hamburger Passagierschiffes schon fast wieder in Vergessenheit geraten ist, lebt er in der Tagespresse plötzlich wieder auf. Auch das von dem Ersatz-Hanseatic-Projekt in der Größe nicht sehr abweichende Passagierschiffprojekt für die Oetker-Gruppe kam erst kürzlich erneut ins Gespräch. Ob aus einem dieser Bauvorhaben in absehbarer Zeit etwas wird, und wenn — ob die Deutsche Werft mit der Ausführung beauftragt wird, bleibt abzuwarten.

Abschließend ein kurzer Überblick über den heutigen Stand der Welthandelsflotten: Die Gesamttonnage der Welt hat mit dem Jahresende einen Bestand von 140 Millionen BRT erreicht. Das ist das Doppelte des Schiffsbestandes von 1939 (vgl. hierzu „kleine chronik der weltschiffahrt" WZ 6/61). In der Rangliste der Schiffahrtsnationen stehen z. Z. folgende Länder an der Spitze: USA, Großbritannien, Norwegen, (Liberia), Japan, Griechenland, Italien, Niederlande, Frankreich, BR Deutschland. Es folgen UdSSR, Schweden, (Panama), Dänemark, Spanien, Argentinien, Brasilien.





„Hanseatic" ex „Empress of Scotland" 1958, ex „Empress of Japan" 1942; 1930 in Glasgow gebaut, 1958 bei Howaldt Hamburg umgebaut, wobei der vermessene Schiffsraum von ursprünglich 26 313 BRT auf 30 029 BRT anwuchs



Der DW-Entwurf für ein neues Fahrgastschiff Ersatz-„Hanseatic"

100 Jahre Kabelleger (I)

Im Ausrüstungshafen der Deutsche Werft liegt seit einigen Wochen der von der Schliekerwerft halbfertig übernommene Kabelleger „Long Lines" und geht seiner Fertigstellung entgegen. Ein interessantes, höchst spezialisiertes Schiff, über das nach seiner Fertigstellung berichtet werden soll.

Es ist jetzt etwa hundert Jahre her, daß die ersten transozeanischen Kabel gelegt wurden. Das ist ein Anlaß zu einem Blick zurück. Was für ein Schiff war es damals, mit dem dieses kühne Unternehmen nach mannigfacher Enttäuschung erstmalig glückte? Der Name jenes Schiffes ist jedem an der Schiffahrt Interessierten geläufig, sein ungewöhnliches Schicksal vielen noch heute bekannt. Es war die berühmte, berüchtigte „Great Eastern", das größte Schiff, das es bis dahin gab, seiner eigenen Zeit weit voraus, jenes Schiff, das nach der einführenden Charakteristik seines Biographen James Dugan

„. . . seinen Erbauer tötete,
seinen ersten Kapitän ertränkte,
fünfunddreißig Männer umbrachte und hunderte verletzte,
vier Schiffe versenkte,
dreizehn Prozesse heraufbeschwor,
das Atlantik-Kabel legte,
zwei Millionen Besucher anlockte
und als schwimmender Zirkus endete . . ."

Daß dieses Schiff nicht zum Kabellegen gebaut war, versteht sich von selbst. Wie es jedoch dazu kam, soll in diesen Zeilen kurz wieder in unser Gedächtnis zurückgerufen werden.

Es war an der Schwelle zum Eisenschiffbau, 1851, als der geniale Konstrukteur Isambart Kingdom Brunel, gestützt auf den Erfolg seines Entwurfes für das eiserne Seeschiff „Great Western", der Eastern Steam Navigation Company einen neuen Entwurf vorlegte. Dieser neue Plan war trotz allem, was man noch durchzumachen hatte, ein großartiger Beweis für die so oft erwiesene These, daß neue Ideen, schöpferische Kräfte, Ausdruckswille, gerade am Anfang einer Epoche sich kraftvoll bahnbrechen – deutlicher sichtbar als in den späteren Stadien, wo, ausgereift und zum Allgemeingut geworden, die Einzelleistung verblaßt. So war Brunels neuer Plan gegenüber dem Existierenden kein zögernder Schritt vorwärts, sondern ein ungestümer Sprung. Wir dürfen heute nicht mit den Maßstäben unserer Zeit messen, in der es 130 000-t-Schiffe gibt, sondern müssen uns vergegenwärtigen, daß es bis kurz vorher ausschließlich Holzschiffe gegeben hatte, deren Tonnage mit der „Great Eastern" nicht vergleichbar war. Vollbeladen hatte das Schiff ein größeres Deplacement als die 197 Schiffe zusammen, die einst die spanische Armada besiegten. Es war fünfmal so groß, wie das größte Schiff seiner Zeit.

Folgende Hauptabmessungen werden in alten Veröffentlichungen angegeben:

Länge über Oberdeck	692′	(211,0 m)
Länge zwischen den Loten	680′	(207,25 m)
Länge über Kiel	630′	(192,0 m)
Breite auf Spanten	82,7′	(25,2 m)
Breite über Räder	118′	(36,0 m)
Seitenhöhe	58′	(17,7 m)
Tiefgang beladen	30′	(9,15 m)

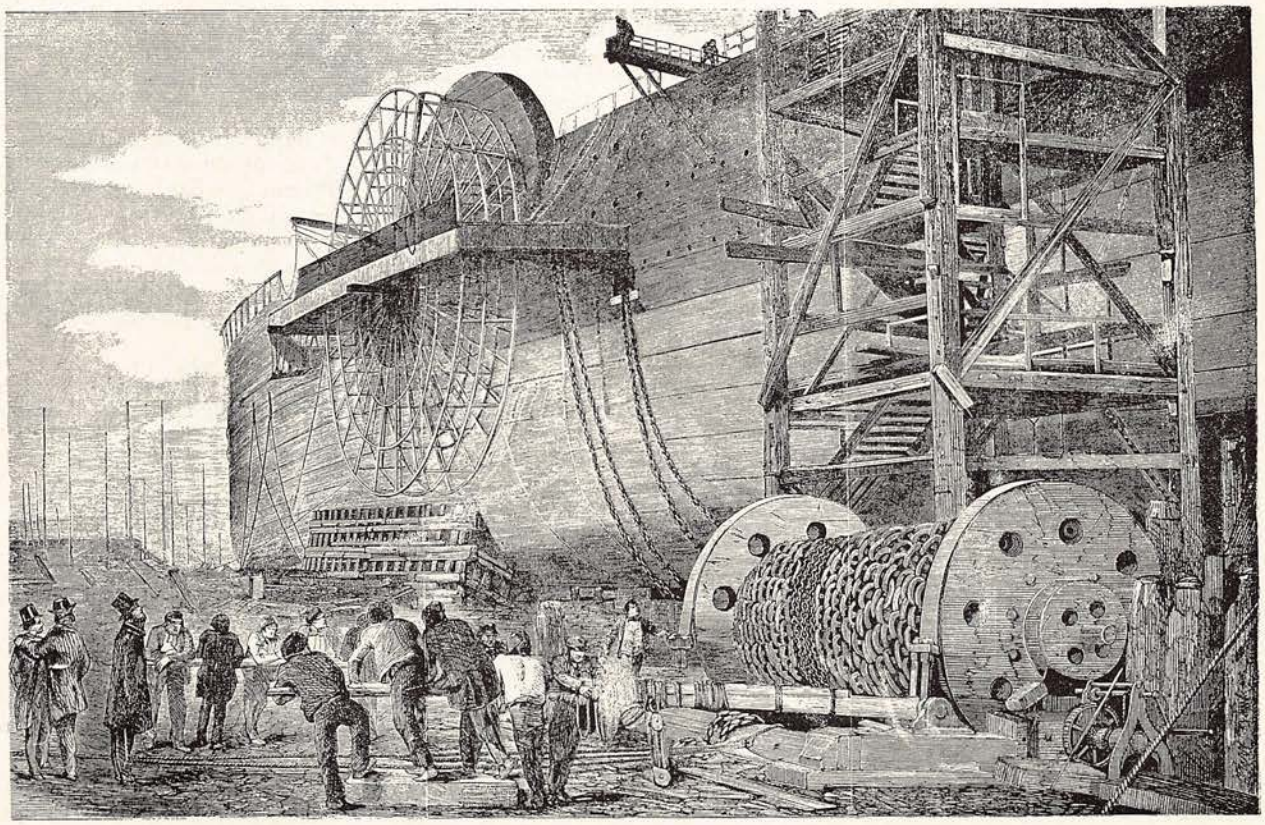


Abb. 1 „Great Eastern" vor dem Stapellauf

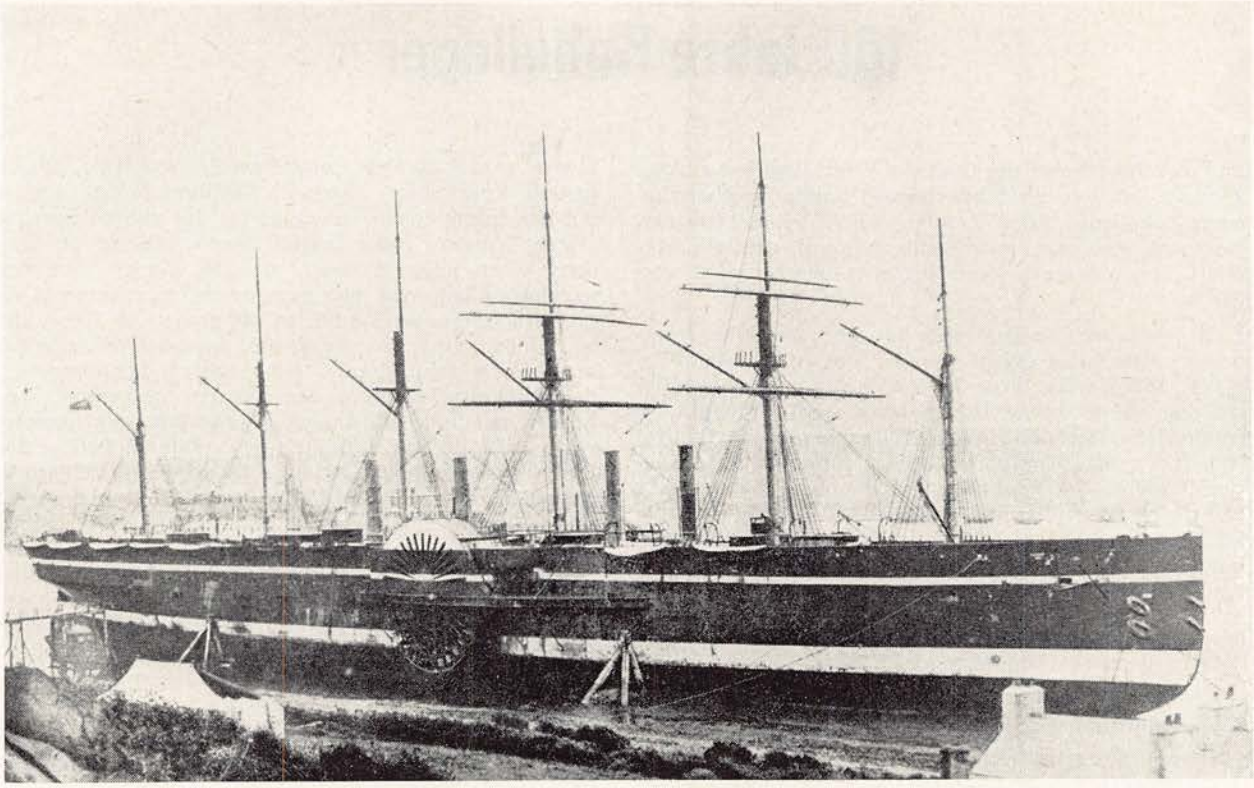


Abb. 2 Originalaufnahme des Schiffes von 1859

Für die Verdrängung findet man in der englischen Fachliteratur zwei Angaben: 27 384 ts und 32 000 ts.

Die erste Angabe wird für einen Konstruktionstiefgang, die zweite für das vollbeladene Schiff gelten.

Die Summe der bekannten Gewichtsgruppen macht dieses Deplacement von 32 000 ts durchaus wahrscheinlich. Das Stapellaufgewicht betrug schon 12 000 ts, 10 000 ts Kohlenvorrat konnten an Bord genommen werden und 6000 ts betrug die Ladefähigkeit. Hinzu kamen Speisewasser, Vorräte und etliche Mindergewichte, die beim Stapellauf noch nicht an Bord waren.

Brunel hatte feste Vorstellungen von dem, was dieser Gigant leisten sollte: Es sollte den gesamten Kohlevorrat für eine Fahrt nach Australien und zurück an Bord nehmen können! Es sollte aber auch imstande sein, eine große Zahl von Passagieren (4000 Mann; 800 I. Kl., 2000 II. Kl., 1200 Zwischendeck) zu befördern und hinlänglich Fracht an Bord zu nehmen. Als Truppentransporter hoffte man eine ganze Armee von 10 000 Soldaten auf einmal verfrachten zu können.

Diese Zahlen stehen in einem grotesken Mißverhältnis zu den 35 zahlenden Fahrgästen, die sich auf der ersten Reise nach New York diesem Ungeheuer anvertrauten.

Ein Ungeheuer war es für damalige Begriffe wahrhaftig, das schlug sich schon in dem Namen nieder, den das Schiff ursprünglich bekommen sollte: „Leviathan". Der Leviathan ist seit biblischen Zeiten der Inbegriff für das unheimlich Machtvolle, Unbesiegbare. Wer kennt nicht jene bildhafte, wortkräftige Beschreibung im Buch Hiob 41, die vielleicht auf ein Krokodil zielt, in Wahrheit aber alle zoologischen Begriffe sprengt:

„Siehe, die Hoffnung wird jedem fehlen; schon wenn er seiner ansichtig wird, stürzt er zu Boden ...

Wer kann ihm sein Kleid aufdecken und wer darf es wagen, ihm zwischen die Zähne zu greifen?

Wer kann die Kinnbacken seines Antlitzes auftun?

Schrecklich stehen seine Zähne umher ...

Aus seinem Munde fahren Fackeln, und feurige Funken schießen heraus.

Aus seiner Nase geht Rauch wie von heißen Töpfen und Kesseln. Sein Odem ist wie lichte Lohe, und aus seinem Munde gehen Flammen ... auf Erden ist seinesgleichen niemand; er ist gemacht ohne Furcht zu sein – – – usw."

Man taufte das Schiff dann aber doch auf den Namen „Great Eastern", mit Rücksicht auf die Namen der anderen Schiffe der Gesellschaft „Great Britain" und „Great Western".

Über dem Bau des Schiffes stand von Anbeginn kein guter Stern. Man hatte 1852 auf der Werft von John Scott Russel in Millwall an der Themse mit dem Bau begonnen und hatte ihn nach drei Jahren, als alles Geld verbraucht war, erst zu einem Drittel fertig. Der Bau wurde vorübergehend eingestellt. Der Schiffsriese verschlang Unsummen. Wieviele Menschen, wieviele Gesellschaften dieses Schiff im Laufe der Jahre ruiniert hat, das ist eine Geschichte für sich.

1857 sollte endlich Stapellauf sein. Querstapellauf – und zwar auf eisernen Schlitten statt auf hölzernen. Der Erfolg war, daß der Koloß nicht rutschen wollte und Zentimeter um Zentimeter mit hydraulischen Pressen gedrückt werden mußte. Auf diese Weise dauerte der Stapellauf zweieinhalb Monate und kostete rund 250 000 Mark.

Von dem Zeitpunkt an, da das Schiff endlich schwamm, bis zur Probefahrt vergingen zwei weitere Jahre. Auf dieser Fahrt (im September 1859) explodierten die Speisewasservorwärmer, die man ohne Sicherheitsventile um die Schornsteine herumgebaut hatte. Dabei kamen zehn Menschen zu Schaden, einige wurden getötet. Brunel erlitt ob der vielen Aufregungen, die über eines Menschen Kraft gingen, an Bord einen Schlaganfall und starb am 15. September 1859.

Das Schiff war kaum fertig, als die Holzdecks anfingen zu vergammeln. Sie mußten ausgewechselt werden – das kostete rund eine halbe Million Mark. Dann waren die

Maschinen inzwischen veraltet. Die Abb. 3 gibt einen schwachen Eindruck von diesen Ungetümen, die man sich heute nicht mehr vorstellen kann. Das Schiff hatte zwei Antriebssysteme: eine Schraube von 7,32 m Durchmesser und zwei Seiten-Schaufelräder von ursprünglich 17,07 m Durchmesser, die aber nach der ersten Reise auf 16,15 und später auf 14,63 m reduziert wurden. (Außerdem konnten an den sechs Masten noch 6500 Qu.yards Segel gesetzt werden.)

Angetrieben wurden die Räder von vier oszillierenden Zylindern- von denen je zwei auf eine Kurbel arbeiteten; ebenso arbeitete die Schraubenmaschine mit gleichfalls vier oszillierenden, paarweise horizontal einander gegenüberliegenden Zylindern. Es waren Wattsche Niederdruck-Dampfmaschinen, die für eine Reise England–New York 3600 t Kohle verschlangen. Für die Hin- und Rückreise wurden 9000 t Kohle an Bord genommen, die zu trimmen zehn bis zwölf Tage dauerte. Den Dampf für die Schaufelräder lieferten vier Doppelkofferkessel mit zehn Feuern, die Schraubenmaschinen versorgten sechs solcher Kessel mit zwölf Feuern. Es ist ewig schade, daß die Weltliteratur keine Originalberichte aus diesen Vorhöllen besitzt. Die Poeten fuhren lieber an Deck. Von der zweiten New York-Reise beschreibt z. B. ein Reisender die Sturmnacht vom 13. zum 14. September 1861 mit folgenden Worten: „Die See brüllte, die Wellen stiegen berghoch, und das Schiff wurde hin- und hergeworfen, als ob es nur eine Nußschale sei. Die Matrosen stürzten nieder, und einer von ihnen verschwand in irgendeiner Versenkung. Ein Herr, der die Treppe hinuntergehen wollte, stürzte mit großer Gewalt die Treppe hinunter und landete unter einem Anrichttisch. Ich dachte, er sei todt, allein er kam mit einer Wunde am Kopf davon. Der Koch wurde eine Treppe hinuntergeschleudert und brach ein Bein an drei Stellen. Eine Dame brach die Arme in ihrer Kajüte...

Noch spät in der Nacht kam mein Steward und brachte die Nachricht, daß der Kapitän versuchen wollte, das Schiff zu wenden, um in den Hafen von Queenstown einzulaufen. Auf meine Frage, warum er es denn nicht gleich thue, hieß es: er könne nicht, da das Schiff dem Steuer nicht gehorche und außerdem das eine Rad gebrochen sei...

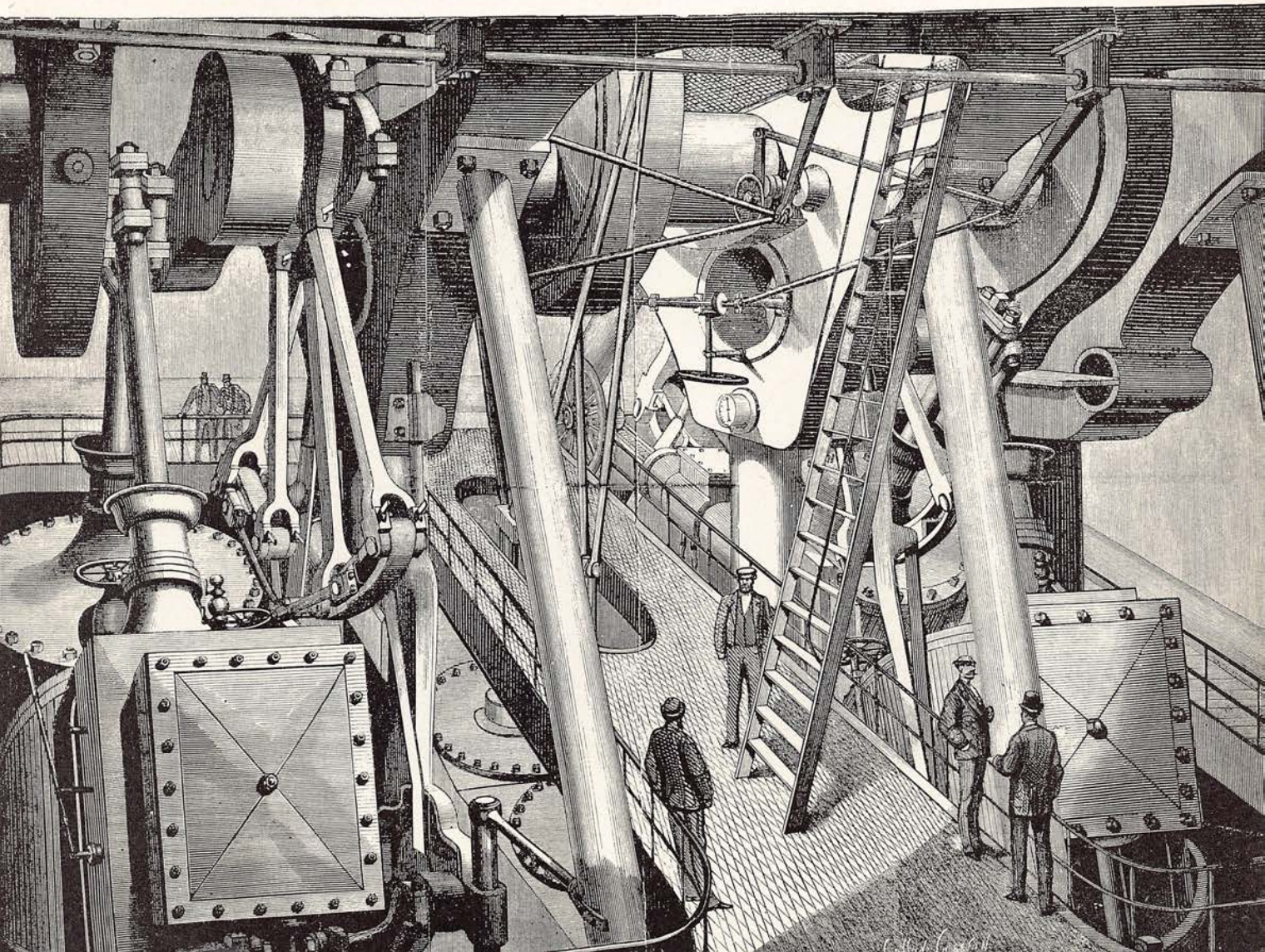
Man hatte Segel aufgezogen, aber dreimal waren sie zerrissen...

Man hatte so fest daran geglaubt, daß die ‚Great Eastern' viel zu groß sei, um von den Wellen sehr geschüttelt zu werden, daß man Tische, Bänke usw. nur ganz leicht durch kleine Nägel an dem Fußboden befestigt hatte. Alle Speisetische waren umgestürzt und ebenso alle Stühle. Teller, Gläser, Flaschen, Messer, Gabeln, Terrinen, Theekannen, Wasserkannen, kurz – die heterogensten Dinge wirbelten mit einer erstaunlichen Vehemenz durcheinander." Usw., usw. – –

Aber wie man unter derartigen Bedingungen innerhalb weniger Tage tausende Tonnen Kohlen in die Feuerlöcher schaufeln konnte, davon erwähnt der Herr kein Wort.

Es bedarf keiner langen Erläuterungen, daß man sich beim Entwurf dieses Schiffes mit der bewußten Forderung „länger als die längsten Meereswellen" doch keine rechten Vorstellungen über das Seeverhalten in einem handfesten Sturm gemacht hatte. Doch muß gesagt werden, daß es sich bei dem erwähnten Sturm um einen der schwersten des Jahrhunderts gehandelt hat, und es spricht sehr für das Schiff, daß es ihn überlebt hat. Etliche Fahrgäste, die sich nach jener Sturmnacht nicht ein zweites Mal der „Great Eastern" anvertrauen wollten und sich auf klei-

Abb. 3 Seitenradmaschine nach einer zeitgenössischen Darstellung. Aus „Leipziger Illustrierte" aus dem Jahre 1869



neren Fahrzeugen einschifften, um heil nach Amerika zu gelangen, büßten das mit dem Leben.

Bis Ende 1863 hatte die „Great Eastern" acht Reisen nach Amerika gemacht. Neben Schauergeschichten stehen Berichte voll der Bewunderung, und nicht alles Unglück, von dem das Schiff verfolgt wurde, geht zu Lasten des Schiffes; man darf sogar sagen: manchmal im Gegenteil. Als das Schiff nach einer tadellos verlaufenen Reise kurz vor New York auf einen Felsen lief und ein Riesenleck in die Außenhaut gerissen wurde, bewahrte nur die geniale Doppelbodenkonstruktion die „Great Eastern" vor dem Sinken. Jedes andere Schiff der damaligen Zeit wäre gesunken!

Doch die „Great Eastern" stand in keinem guten Ruf und machte sich nicht bezahlt. Als die Schulden der Gesellschaft auf sechs Millionen angewachsen waren, kam sie 1864 unter den Hammer. Man hatte alle Hoffnungen auf einen gewinnbringenden Einsatz als Fahrgastschiff aufgegeben. Die Männer, die das Schiff jetzt auf eigene Initiative und eigenes Risiko erwarben, hatten ganz andere Pläne mit ihm vor: sie meinten, in der „Great Eastern" das Schiff gefunden zu haben, mit dem sich ihr Traum vom Atlantikkabel verwirklichen ließ.

Warum hielt man aber die „Great Eastern" nach ihrer bisherigen Karriere gerade für einen Kabelleger geeignet? Um das zu verstehen ist es erforderlich, einen Blick auf die Anfänge der Seekabelverlegung zu werfen.

Das vorige Jahrhundert war die Zeit eines ungeheuren technischen Aufbruches, und zwar auf allen Gebieten der Technik. Darum ist es nicht verwunderlich, daß etliche bedeutende Erfindungen gleichzeitig nebeneinander hervorgebracht und weiterentwickelt wurden. So waren z. B. der Eisenschiffbau und die Telegraphentechnik in ihren wesentlichen Stadien synchron.

In den Jahren 1850, 1851, 1852 wurden die ersten Seekabel gelegt, die Neufundland mit dem amerikanischen Festland, Dover mit Calais verbanden. Erfahrungen hatten gelehrt, daß dies nur mit Dampfern möglich war. Nach den ersten Erfolgen wurde man kühner. Wenn man Inseln miteinander verbinden konnte, warum nicht auch Kontinente? Seit 1856 galt das volle Interesse der Telegraphen-Experten dem Ozean. Lotungen wurden durchgeführt, und schon im folgenden Jahr, im August 1857, wagte man den ersten Versuch. Es war im selben Jahr, in dem die „Great Eastern" vom Stapel geschoben wurde.

Man hatte für die erste Atlantikkabelexpedition zwei geeignet erscheinende Schiffe ausgewählt und entsprechend eingerichtet, die Dampfkorvetten „Niagara" und „Agamemnon", die größten Kriegsschiffe ihrer Zeit. Es mußten zwei sein, weil es damals noch kein Schiff gab, auf dem sich das ganze Ozeankabel verstauen ließ. So sollte also die „Niagara" von Valentia Bay (Irland) aus bis zur Mitte des Ozeans die eine Hälfte des Kabels legen, sodann nach der Verbindung der beiden Kabel die „Agamemnon" den Rest. Aber soweit kam man gar nicht. Das Kabel brach, und man gab die Expedition auf. Das wiederholte sich im Juni 1858, als man versuchte, von der Mitte des Ozeans aus eines der beiden Schiffe westwärts, das andere ostwärts mit seiner Kabelhälfte starten zu lassen. Nach wiederholtem Kabelbruch und Neubeginn mußte man jedoch abermals aufgeben. Nun muß man sich vergegenwärtigen, daß die Öffentlichkeit an diesem Vorhaben die allergrößte Anteilnahme gezeigt hatte und man voller gespannter Erwartungen war. Es ist verständlich, daß jetzt das Vertrauen dem Zweifel wich, der anfängliche Enthusiasmus ernsten finanziellen Sorgen Platz machte. Doch die Männer, die an das Gelingen glaubten, stellten bereits drei Wochen danach eine neue Expedition auf die Beine.

Nach dem gleichen Plan wie das letztemal, von der Mitte des Atlantischen Ozeans ausgehend, startete nach der

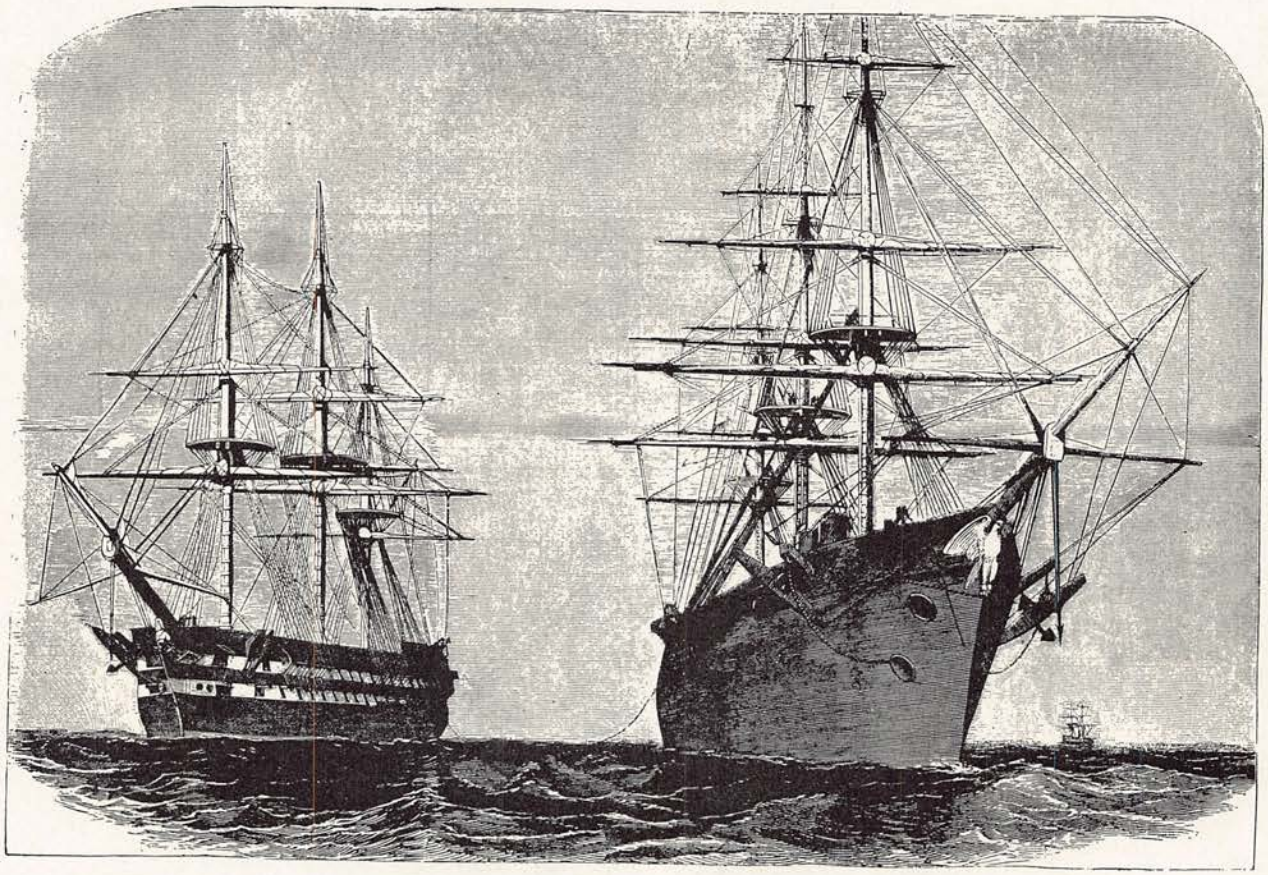


Abb. 4 Die Korvetten „Agamemnon" und „Niagara" legten das erste Atlantikkabel 1858

Verspleißung der Kabelenden und dem Versenken der Verbindungsstelle die „Niagara" westwärts, die „Agamemnon" ostwärts. Mit aller erdenklichen Vorsicht, mit nur ganz langsam gesteigerter Geschwindigkeit, unter ständiger Kontrolle des elektrischen Kontaktes und nach Überwindung etlicher plötzlich auftauchender Schwierigkeiten gelang das Werk. Beide Schiffe erreichten am 5. August ihr Ziel, die erste direkte Verbindung zwischen der Alten und der Neuen Welt war hergestellt. Der Jubel über diesen Erfolg der Technik kannte keine Grenzen. Fackelzüge, Paraden, Feuerwerke, Prozessionen, tagelang, wochenlang.

Man war mit dem Feiern dieses Triumphes noch nicht fertig, als das Kabel plötzlich schwieg. Für immer.

Das Kabel hatte knapp vier Wochen Lebensdauer gehabt.

400 Botschaften waren in diesem Zeitraum übermittelt worden und meist waren sie nur technischer Natur. Die Ursachen für das Versagen waren gewiß nicht zuletzt die übermäßigen Beanspruchungen, denen das Kabel durch Lagerung, Transport, Aufspulen und Wiederauslegen schon vor der endgültigen Verlegung ausgesetzt gewesen war.

Man zog die Lehren daraus für den nächsten Anlauf.

Aber das sagt sich heute so leichthin. Es vergingen Jahre harter Arbeit. Ein neues, stärkeres Kabel wurde hergestellt. Mit dem Mut der Verzweiflung machten sich die Männer, die trotz aller Fehlschläge die felsenfeste Überzeugung nicht verloren hatten, daß die Aufgabe grundsätzlich lösbar sei, an die Vorbereitungen für eine neue Expedition. Doch wer wagte es jetzt noch, sich mit seinem Vermögen für eine Idee mit derartig ungünstigen Erfolgsaussichten einzusetzen?

Auf diesem kritischen Punkt fanden die beiden zueinander: Das gescheiterte Atlantikkabel und das für 25 000 Pfund Sterling verhökerte Riesenschiff.

Der Vorstand des Syndikats, das das Schiff erworben hatte, Mr. Daniel Gooch, schloß mit Mr. Gyrus Field, dem Gründer und Vorstand der Atlantic Telegraph Company,

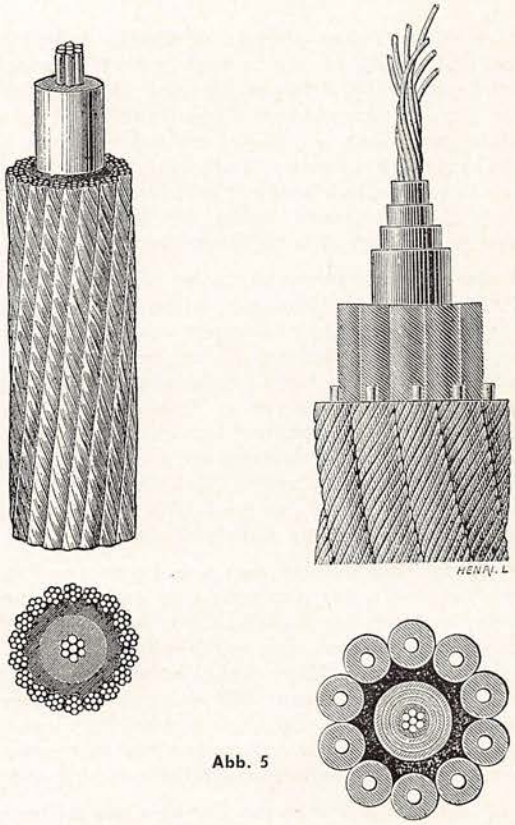


Abb. 5

a) Querschnitt durch das Kabel von 1857 („Agamemnon" - „Niagara"), das ein Gewicht von 2000 lbs per mile und eine Zerreißfestigkeit von 6500 lbs hatte

b) Das Kabel von 1865 („Great Eastern") mit 3575 lbs per mile und 15 000 lbs Zerreißfestigkeit *

Zusammenstellung der ersten Versuche, das Atlantik-Kabel zu legen *

Attempt	Sponsor	Expeditions
1857	New York, Newfoundland, and London Telegraph Company Atlantic Telegraph Company	*Lengths are nautical miles of cable laid.* At Valentia Niagara 5 mi. Niagara 335 mi.
1858 I	Atlantic Telegraph Company	June 26 6 mi. Niagara — June 27 80 mi — Agamemnon June 29 255 mi To mid-Atlantic — Plymouth
1858 II	Atlantic Telegraph Company	Trinity Bay, Newfoundland — Aug. 5 — 1030 mi — Niagara — July 29 — Agamemnon 1020 mi — Valentia To mid-Atlantic — Cork
1865	Telegraph Construction and Maintenance Company	break Aug. 2 — 481 mi — 2nd pin in cable — Great Eastern 651 mi. — 1st pin in cable — 84 mi. — Valentia total, 1216 mi. To Valentia — Sheerness
1866	Anglo-American Telegraph Company	Heart's Content (Trinity Bay) — July 27 — Great Eastern 680 mi. — Sept. 7 began, Aug. 12 lifted, Sept. 1 Great Eastern 1852 mi. — Valentia To Valentia — Sheerness

* Aus „The Atlantik Cable" von B. Dibner, Norwalk, Conn. 1959

ein vorbildlich faires Abkommen. Gooch stellte der Telegraphen-Gesellschaft die „Great Eastern", die nach den vorangegangenen Erfahrungen das einzige Schiff der Welt war, die das gesamte Ozeankabel an Bord nehmen konnte, auch wenn es stärker und schwerer war als das Kabel von 1858, unter der Bedingung zur Verfügung, daß er im Falle des Gelingens mit 250 000 Dollar Telegraphenaktien beteiligt würde. Sollte die Expedition abermals scheitern, verlange er keine Chartergebühren für das Schiff.

Mit der Gewissenhaftigkeit, hinter der der Ernst des Bewußtseins steht, vielleicht zum letztenmal dieses gewagte Unternehmen zuwege zu bringen, wurden von neuem die Vorbereitungen getroffen. Keine Reklame mehr, keine großen Reden. Man hatte ein besseres Kabel hergestellt, das man in Tagesraten von je 20 sm an Bord brachte. In großen, mit Wasser gefüllten Tanks wurde das Kabel aufbewahrt, damit die Isolierung nicht durch intensive Sonnenstrahlung Schaden nähme. Fünf Monate benötigten der Transport durch Hulks von der Fabrik zur „Great Eastern" und die Verstauung des Kabels an Bord.

Die „Great Eastern" war zum Kabelleger umgebaut worden. Mehrere wasserdichte Schotte und ein Schornstein wurden entfernt, drei Kabelbehälter von 6,25 m Tiefe wurden dafür eingebaut. Der vordere hatte 15,70 m Durchmesser und konnte 693 sm Kabel aufnehmen, der mittlere bei 17,83 m Durchmesser 899 sm und der achtere bei 17,68 m 898 sm, was eine Gesamtkabellänge von 2480 sm ergibt. An Deck wurde eine gegenüber den ersten Expeditionen erheblich verbesserte Kabelmaschine aufgestellt.

In der Tat konnte man zu der Zeit kein geeigneteres Schiff für die Verlegung des Atlantikkabels finden als dieses, das seinen bisherigen Besitzern soviel Kummer bereitet hatte. Es war Platz genug vorhanden, das Schiff konnte – wenn nicht heftige Stürme das Unternehmen störten – wie kein anderes ruhig und stetig seine Bahn ziehen, und obendrein war mit über 8000 t Kohle und 5000 t Zuladung durch Kabel und Kabeltankwasser die Ladefähigkeit des Schiffes sehr gut ausgenutzt.

Im Juni 1865 war das Kabel an Bord, am 15. Juli war der Start, nachdem die „Caroline" das schwerere Landende von Valentia Bay bis zur „Great Eastern" gelegt hatte, wo die Verbindung mit dem Ozeankabel hergestellt wurde.

Die beiden englischen Kriegsschiffe „Terrible" und „Sphinx" wurden der Expedition als Begleitschiffe zur Verfügung gestellt.

An Bord herrschte die strengste Disziplin. Obgleich Zeitungen aus aller Welt Reporter schicken wollten – kein Journalist kam an Deck. Ein einziger Berichterstatter wurde beauftragt, mit zwei Zeichnern diesen „historischen Vorgang" für die Nachwelt festzuhalten.*) Field war diesmal der einzige Amerikaner an Bord.

Die ganze Geschichte ist so aufregend, daß man sie nicht schreiben kann ohne dauernd Gefahr zu laufen, sich in Einzelheiten zu verlieren, die leider nicht Gegenstand unseres Berichtes sein können. Wir müssen es kurz machen. Das Kabel brach abermals.

Zwei Drittel des Weges waren schon zurückgelegt, als das geschah. Vorher hatte es schon zweimal große Aufregung gegeben, als man entdeckte, daß Drahtstückchen durch die Isolierung hindurch die elektrische Verbindung vom Kern zum Wasser hergestellt hatten. Der sofort aufkommende Verdacht auf Sabotage hatte sich indessen nie bestätigt. Das Kabel lag in etwa 4000 m Tiefe. Drei Versuche, es hochzuholen, scheiterten, weil die Suchanker das enorme Kabelgewicht aus dieser Tiefe nicht trugen. Es war sinnlos, mit unzureichendem Suchgerät weiterzufischen.

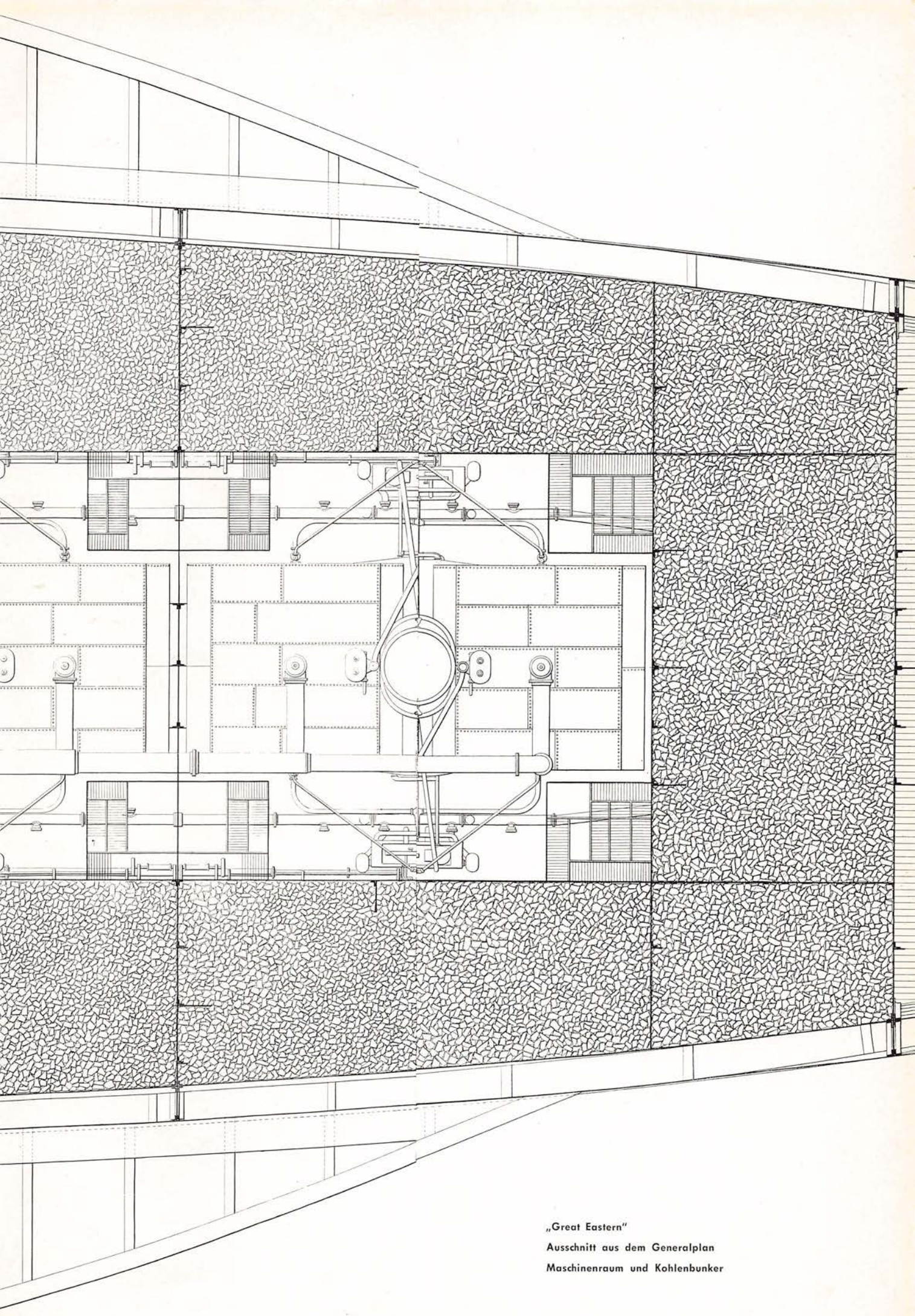
Von neuem. Zum fünftenmal. Ohne Zeremonien startete man im Juni 1866 mit den Schiffen „Albany" und „Medway" nach Valentia, am 13. Juli brach man dort auf und gelangte am 27. glücklich nach Neufundland. Es war geschafft. Doch damit nicht genug. Jetzt mußte auch die andere Verbindung fertiggestellt werden. Die Stelle, an der das Kabel im Vorjahr brach, war genau bekannt. Klares Wetter hatte eine einwandfreie Standortsbestimmung erlaubt. So dauerte es nicht lange, bis man das Kabelende wiederfand. Daß man aus Versehen das neue zu fassen kriegte, war nicht zu befürchten, das lag 30 sm weiter südlich. Trotzdem war das Auffischen des Kabels aus dieser enormen Tiefe eine Glanzleistung der Geschicklichkeit und Geduld. Der 30. Versuch erst brachte das Kabel ganz nach oben. Man prüfte sogleich die Verbindung mit der Festlandstation. Hier Fields eigene Worte: „Nie werde ich diesen Moment vergessen, als, in Antwort auf unsere Anfrage in Valentia, ob das Kabel von 1866, welches wir wenige Wochen vorher gelegt hatten, gut arbeitete ... in einem Augenblick die sechs bemerkenswerten Buchstaben zurückkam ‚BOTH O.K.'. Ich ging in meine Kabine und verriegelte die Tür. Ich konnte meine Tränen nicht länger zurückhalten und heulte wie ein Kind."

Nachdem dieses also vollbracht war, zwei einwandfrei arbeitende Kabel über den Atlantik gelegt waren, wäre ja nach der Vorgeschichte überhaupt kein Zweifel mehr nötig gewesen bezüglich einer weiteren, sinnvolleren Zweckbestimmung des Riesenschiffes. Der unter Napoleon III. gemachte Versuch, die „Great Eastern" zur geplanten Pariser Weltausstellung noch einmal als Luxusschnelldampfer für 4000 Fahrgäste zwischen Frankreich und Amerika einzusetzen, kommt uns heute unglaublich töricht vor. Welch ein Aufwand! Alle Kabelvorrichtungen wurden wieder herausgerissen, zwei Kessel wurden wieder eingebaut, der vorher entfernte Schornstein kam wieder an die alte Stelle, und die Salons erstrahlten in neuem Glanz. Und das alles, um nicht, wie erhofft, 4000, sondern lediglich 191 Passagiere zu befördern. So fand dieses kostspielige Intermezzo ein trauriges Ende, und die „Great Eastern" wurde abermals zum Kabelleger gemacht. Sie legte 1869 das bis dahin längste Kabel von Brest nach Amerika, es war 2584 sm lang. Dann noch zwei weitere Atlantikkabel bis 1874. Schließlich legte sie 1870 das indische Kabel von Bombay nach Aden. Auf jeder dieser Fahrten tauchten Probleme auf, wie wir sie schon bei den ersten Expeditionen kennengelernt hatten, defekte Kabelstücke, Losreißen des schon nahezu fertig verlegten Kabels von der Boje und mühevolles Wiederauffischen – aber alle Unternehmen waren letzten Endes geglückt.

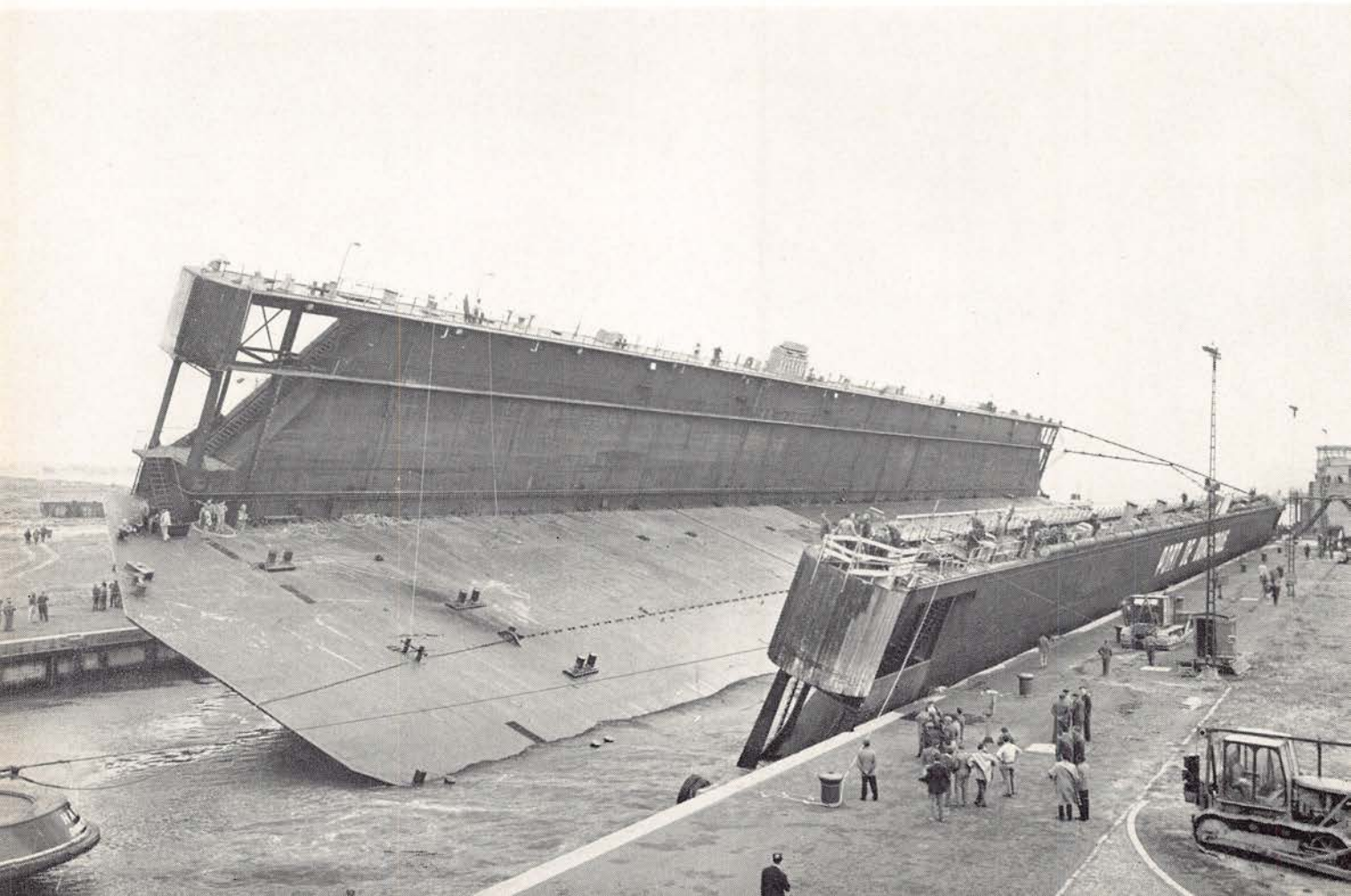
Doch nun waren die Tage des großen Schiffes gezählt. 1874 wurde der erste Spezialkabelleger fertig, und man bedurfte des kohlefressenden Riesen fortan nicht mehr. Zwar lebte er noch 14 Jahre lang, doch war es ein kümmerliches Leben, das sich in wenigen Worten zusammenfassen läßt. Gerade noch brauchbar als schwimmendes Kohlendepot, verlockten der Name und die Vergangenheit des Schiffes immer wieder dazu, eine Attraktion für Neugierige herauszuschlagen, und immer wurde dadurch irgendwelcher Schaden angerichtet und eine Menge Geld eingebüßt. Die Maschinen waren nicht mehr intakt, die Rohrleitungen verrotteten immer mehr, dann tauchte die Frage auf, wohin mit dem Ungetüm, das ja überall wertvollen Tiefwasserliegeplatz fortnahm – dann der Schildbürgerstreich von Trockendockbau, wo das Schiff nur hineinpaßte, wenn man von den Radkästen etwas absägte –, dann Feuer an Bord, Havarien mit anderen Fahrzeugen beim Ankern, niemand hat mehr Gewinn gezogen aus dem Besitz des Riesen, selbst die letzte Firma nicht, die die „Great Eastern" für einen Spottpreis zum Verschrotten erstand. Man hatte unsägliche Mühe, das Schiff auseinanderzunehmen. Schneidbrenner gab es noch nicht, und so dröhnten die schweren Hammerschläge, des Abwrackers „big iron ball", das Meißeln und Sägen 18 Monate lang weithin ins Land und brachten alle, die in der Nähe wohnten, an den Rand des Wahnsinns. Es war ein unglaublich solide gebautes Schiff – bis zu seiner letzten Stunde seiner Zeit allzuweit voraus. cl.

*) Dr. W. H. Russell (The Atlantik Telegraph, London 1866).

Abb. 6 und 7 Transport des französischen Atlantik-Kabels an Bord der „Great Eastern"
Zum Transport dienten Hulks, abgetakelte und für Transportzwecke eingerichtete Kriegsschiffe



„Great Eastern"
Ausschnitt aus dem Generalplan
Maschinenraum und Kohlenbunker



50 Jahre Dockbaugesellschaft

Am 11. Januar d. J. blickte die uns nahestehende Dockbaugesellschaft (DBG) auf eine 50jährige Tätigkeit auf dem Gebiet des Schwimmdockbaus zurück. 50 Jahre Tätigkeit auf einem solchen Spezialgebiet verdienen durch einen kurzen Rückblick gewürdigt zu werden. Auch dürfte es für die jüngeren Mitarbeiter der DW, die den engen Zusammenhang zwischen der DBG und der DW nicht kennen, interessant sein, etwas über die Entwicklung und das Wirken und Schaffen dieses Unternehmens zu erfahren.

Am 11. Januar 1913 legte Herr Philipp von Klitzing durch die Eintragung der Offenen Handelsgesellschaft Philipp von Klitzing in das Amtsregister Hamburg den Grundstein zu dem heute weltbekannten Ingenieurbüro auf dem Spezialgebiet des Schwimmdockbaus. Das Aufgabengebiet dieses Ingenieurbüros umfaßte die statische Berechnung und Konstruktion von Schwimmdocks und verwandter schwimmender Stahlbauten, wie Schwimmkrane, Getreideheber, Trockendocktore usw.

Der erste Weltkrieg brachte eine Fülle von Entwicklungsaufgaben auf diesem Gebiet und gab damit diesem jungen Unternehmen ein großes Tätigkeitsfeld. Von Klitzing konnte sich bei der Durchführung dieser Aufgaben auf einen guten Mitarbeiterstab stützen, dessen technische Leitung in den Händen von Dr.-Ing. Palmbladt lag, einem hervorragenden Ingenieur, dem die Gesellschaft ihre anerkannt guten Konstruktionen verdankt. Zahlreiche erteilte Patente aus dieser Zeit dokumentieren seinen schöpferischen und fortschrittlichen Geist. Diesem erfolgreichen Wirken ist es zu verdanken, daß das Ingenieurbüro auch in den Nachkriegsjahren trotz der allgemein aufgetretenen wirtschaftlichen Schwierigkeiten seine Tätigkeit, wenn auch unter erschwerten Bedingungen, fortsetzen konnte.

Das eigentliche Gebiet des Schiffbaus gab in der Zeit nach dem ersten Weltkrieg den deutschen Werften keine ausreichende Möglichkeit zu einer Aufwärtsentwicklung. Dr. Scholz war daher ständig bemüht, der von ihm ins Leben gerufenen Deutsche Werft AG ein breites Arbeitsfeld zu schaffen. So traf er Vereinbarungen mit Herrn von Klitzing, durch die sichergestellt wurde, daß dieses Ingenieurbüro vorzugsweise für die DW und die GHH tätig war. Durch ein Abkommen, das Dr. Scholz 1923 als Vorstand der DW und zugleich im Namen der GHH und MAN traf, wurde die Offene Handelsgesellschaft Philipp von Klitzing von diesen Firmen übernommen. Die OHG wurde 1924 in eine GmbH mit dem Namen Dockbaugesellschaft mbH vormals Philipp von Klitzing umgewandelt. Die DW übernahm 50 v. H. des Gesellschaftskapitals, die GHH und die MAN je 25 v. H.

Von der Umwandlung der Gesellschaftsform blieb der Mitarbeiterstab unberührt. Insbesondere war Dr. Palmbladt auch weiterhin als technischer Leiter tätig und konnte mit seinem Erfahrungsschatz und seinem fortschrittlichen Geist erfolgreich in die Weiterentwicklung des Schwimmdockbaus eingreifen. In der Folgezeit wurden diese Entwicklungsarbeiten dadurch erleichtert, daß die Dockbaugesellschaft durch den Anschluß an die obengenannte Firmengruppe auf eine breitere finanzielle Basis gestellt war. So konnte sie ihre Arbeiten unbeeinflußt von den wirtschaftlichen Schwierigkeiten der folgenden Jahre durchführen.

Nachdem zwischenzeitlich nach den Plänen der Dockbaugesellschaft die Schwimmdocks im wesentlichen für ausländische Werften von der DW und der GHH gebaut wurden, brachte der Aufschwung der deutschen Wirtschaft Ende der dreißiger Jahre neue Aufgaben für die Dockbaugesellschaft durch deutsche Auftraggeber. Für die im Aufbau befindliche deutsche Marine wurden Sonderkonstruktionen zur Dockung von U-Booten und Flugbooten entwickelt. Der anfallende Bedarf an Schwimmdocks war so groß, daß die Neubauten auch an andere deutsche Werften und Stahlbau-Unternehmen vergeben wurden. Für den größten Teil dieser von Fremdfirmen gebauten Schwimmdocks lieferte die Dockbaugesellschaft die Bauunterlagen.

Die Kriegsjahre stellten durch die damals anfallenden Rüstungsaufgaben auch große Anforderungen an die Dockbaugesellschaft. Sie mußte die anfallenden Arbeiten unter den erschwerten Bedingungen durchführen, wie sie sich insbesondere aus den Bombenangriffen ergaben, von denen unsere Stadt ganz besonders hart betroffen wurde.

In dieser Zeit lag die technische Leitung in den Händen von Herrn Dipl.-Ing. Heinemann, dem auch nach dem Ableben von Herrn Dr. Palmbladt im Dezember 1952 die Geschäftsführung übertragen wurde. Ihm ist es zu verdanken, daß die Dockbaugesellschaft die gestellten Aufgaben unter den erschwerten Arbeitsbedingungen erfolgreich durchführen konnte. Mit unermüdlichem Eifer war er bis zu seinem durch Alter bedingten Ausscheiden im Jahre 1958 bestrebt, das ihm übertragene Erbe fortzusetzen und den guten Namen der Dockbaugesellschaft, den sie in der gesamten Werftindustrie besaß, zu erhalten und zu festigen.

Der wirtschaftliche Niedergang der gesamten deutschen Wirtschaft nach 1945 hatte auch seine Auswirkungen auf die DBG. Der deutsche Schiffbau war praktisch lahmgelegt und schied als Auftraggeber für neue Docks aus. Von ausländischen Auftraggebern konnten erst recht keine Aufträge erwartet werden. Wenn auch versucht wurde, durch Konstruktions- und Beratungsaufträge auf anderen Gebieten eine teilweise Beschäftigung der Mitarbeiter sicherzustellen, so reichten die eingehenden Honorare jedoch nicht aus, um die anfallenden Kosten zu decken. Daß die DBG diese schwierigen Zeiten überstehen konnte, verdankt sie Herrn Dr. Scholz, der als Vorstand der DW, der Hauptgesellschafterin dieses Unternehmens, alle finanziellen Schwierigkeiten zu überbrücken half.

Der Wiederaufbau der deutschen Werften machte auch Schwimmdock-Neubauten erforderlich. Durch die Erhaltung des Mitarbeiterstabes über die Krisenjahre und die damit verbundene Erhaltung des Erfahrungsschatzes auf dem Spezialgebiet des Dockbaus war es der DBG möglich, sich maßgebend an den Dock-Neukonstruktionen zu beteiligen. So wurden nahezu alle Schwimmdock-Neubauten im Hamburger Raum nach den Plänen und unter Mitwirkung der DBG erstellt. Diese Neubauten zeigen, daß nicht nur der schöpferische Geist von Herrn Dr. Palmbladt im Mitarbeiterstab weiterlebte, sondern auch neue Fertigungsideen Eingang fanden. Während früher die Schwimmdocks im wesentlichen als genietete Konstruktionen ausgeführt wurden, stellte die DBG ihre Neubauten

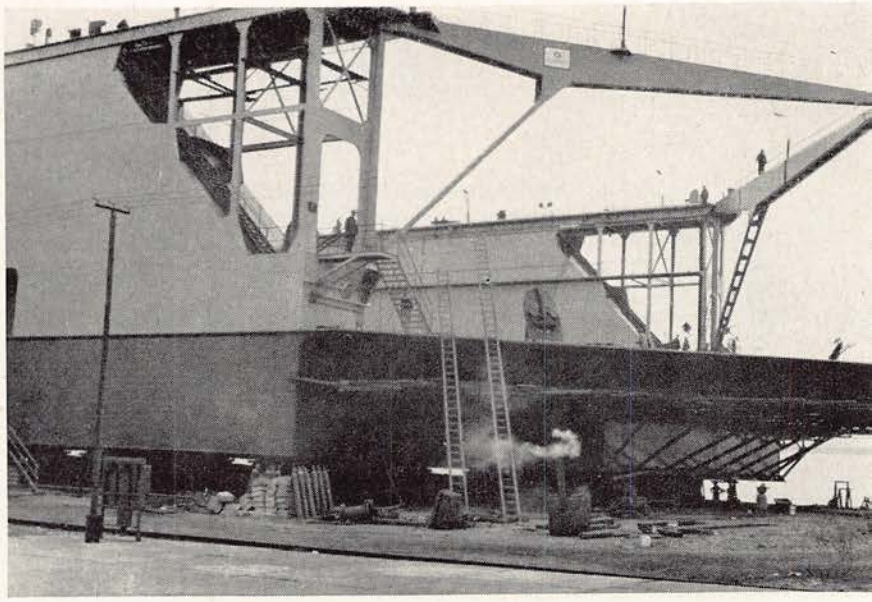
Linke Seite:

1. **Bau eines 30 000-t-Schwimmdocks im Trockendock der Werft Eriksberg Mek. Verk. Göteborg**
2. **Passage eines 20 000-t-Schwimmdocks durch die Schleuse Watier im Hafen von Dünkirchen**

auf vollständig geschweißte Konstruktionen ab. Auch wurde das von der DW im Schiffbau entwickelte Verfahren der Vorfertigung in immer stärkerem Maße auf den Dockbau übertragen. Diese modernen Konstruktionen gestatteten eine wirtschaftliche Fertigung der Schwimmdocks und ermöglichten es, auch im Ausland Schwimmdock-Neubauten zu konkurrenzfähigen Preisen anzubieten. Aber auch die ausländische Werftindustrie, die Dock-Neubauten für ihren eigenen Bedarf erstellen wollte, wandte sich an die DBG und erteilte ihr Aufträge auf die Lieferung von Bauunterlagen und Beratung für die Baudurchführung.

Z. Zt. sind nach den Plänen der DBG folgende Schwimmdocks im Bau:

45 000-t-Dock Cádiz, Spanien
10 000-t-Dock Djakarta, Indonesien
8 000-t-Dock Valencia, Spanien
5 000-t-Dock, Italien



3. 25 000-t-Schwimmdock für die Suez-Canal-Authority. Bemerkenswert ist die moderne Konstruktion der Drehbrücke

Das letztgenannte Dock ist der 300. Beratungsauftrag für die DBG. Sie steht damit an der Spitze aller auf diesem Spezialgebiet tätigen Unternehmen.

Das Streben der DBG nach ständiger Weiterentwicklung der Konstruktionen, insbesondere unter dem Gesichtspunkt einer immer wirtschaftlicheren Fertigung, wird anschaulich durch den Vergleich der heutigen mit den früheren Konstruktionen.

Die ersten nach dem Kriege von der GHH nach den Plänen der DBG erbauten Schwimmdocks wurden zunächst auf dem Dockbauplatz in Audorf montiert, und zwar aus vorgefertigten Teilen, die im Werk Sterkrade hergestellt wurden. Unter Berücksichtigung der Transportmöglichkeiten konnten die zu montierenden Teile nur als ebenflächige Gebilde vorgefertigt werden. Außerdem standen auf diesem Dockbauplatz nur Derricks mit geringer Hebeleistung für die Montage vorgefertigter Teile zur Verfügung. Um innerhalb dieser gesetzlichen Grenzen die Fertigung wirtschaftlicher zu gestalten, erhielt das Oberdeck einen vollständig neuen Aufbau. Während früher das Oberdeck als versteifte Blechplatte auf die vorher aufgestellten Wände der Seitenkästen aufgelegt wurde, wird es nach den neuen Konstruktionsrichtlinien durch die Verlegung des Montagestoßes in die Seitenkastenwände in Form einer Brückenkonstruktion vorgearbeitet, die wegen ihrer größeren Steifigkeit naturgemäß in größeren Längen aufgelegt werden kann. In diese Bausektionen können die Fundamente für alle Aufbauarbeiten auf dem Oberdeck bereits in der Vorfertigung fix und fertig eingebaut werden, wobei Überkopf-Schweißnähte entfallen. Diese vorgefertigten Oberdeck-Sektionen werden bereits in der Vorfertigung entrostet und mit den erforderlichen Grundanstrichen versehen, so daß nach dem Auflegen der Oberdeckkonstruktion nur noch der Endanstrich aufzubringen ist. Hierdurch kann die Montage der elektrischen und maschinellen Einrichtungen in den unter dem Oberdeck gelegenen Räumen ungestört durchgeführt und damit auch die Montagezeit für diese Anlagenteile erheblich verkürzt werden.

Nach der Verlegung des Dockbauplatzes nach Blexen, die durch die steigende Größe der Docks erforderlich wurde, ergab sich durch die vorhandene größere Hebekapazität die Möglichkeit, die Gewichte der vorgefertigten Sektionen zu erhöhen. Da die Vorfertigung im wesentlichen in Sterkrade blieb, mußte jedoch auch für die auf diesem Bauplatz montierten Docks die Vorfertigung auf ebene Bauteile beschränkt werden.

Bild 1 zeigt den Bau eines 30 000-t-Docks, das nach den Plänen und unter Beratung der DBG von der schwedischen Schiffswerft Eriksberg in Göteborg erstellt wurde. Dieses Dock sollte in dem vorhandenen Trockendock gebaut werden. Seine Abmessungen wurden den Abmessungen des Trockendocks angepaßt, um eine möglichst große Dockbreite zu erhalten. Der Bodenkasten wurde von Seitenlängsschott zu Seitenlängsschott, d. h. in einer Breite von 20 m und einer Länge von 12 m ohne Bodenblech, jedoch mit allen sonst vorhandenen Einbauten in der Halle vorgefertigt und auf die vorher ausgelegte Bodenplatte aufgesetzt. Bei dieser Fertigungsmethode wurden sonst anfallende Überkopf-Schweißnähte vermieden. Allerdings setzte diese Bauweise große Kranleistungen sowohl in der Vorfertigungshalle wie am Montageplatz voraus, da die vorgefertigten Einheiten etwa 100 t wogen.

Die Seitenkästen wurden bis zur Höhe Sicherheitsdeck in einer Länge von 12 m als räumliche Gebilde vorgefertigt und auf die vorhandenen Konstruktionen des Bodenkastens aufgesetzt. Das genannte Bild läßt diesen Arbeitsvorgang gut erkennen. Die Vorfertigung großer räumlicher Einheiten und die damit verbundene Verringerung der Überkopf-Schweißnähte erbrachte eine so große Herabsetzung der Fertigungsstunden, daß der Dockkörper vier Monate nach dem Auslegen der ersten Bodenplatten ausgeschwommen werden konnte.

Das Streben der Dockbaugesellschaft nach wirtschaftlichen Konstruktionen beschränkte sich nicht nur auf die Weiterentwicklung der Sektionsbauweise; auch die Teile der dockbaulichen Ausrüstung wurden neu entworfen. Bild 3 zeigt die Neukonstruktion der Drehbrücke, die die beiden Oberdecks verbindet. Die früher angewendete Fachwerk-Konstruktion wurde durch eine wirtschaftlichere und steifere Blechkasten-Konstruktion ersetzt, die sich gleichzeitig in das Gesamtbild des Dockkörpers besser einfügt.

Wer sich einmal unsere Dockanlage in Finkenwerder und im Reiherstieg angesehen hat, wird feststellen, daß in der Art der Verankerung der Schwimmdocks ein großer Wandel eingetreten ist. Früher war es üblich, die Docks mittels Ketten an großen Ankersteinen zu verankern, die in die Hafensohle eingegraben wurden. Diese Kettenverankerung ließ den Docks eine zu große Bewegungsmöglichkeit und beanspruchte damit einen sehr großen Liege-

platz. Der Ausbau der Werften bedingte auch größere Dockanlagen. Eine solche Vergrößerung der Dockanlagen war bei dem beschränkt zur Verfügung stehenden Raum nur möglich durch Verringerung der Bewegungsmöglichkeit des Docks. In Zusammenarbeit mit der Firma Mannesmann entwickelte die DBG eine neue Verankerungsart durch Führung des Docks an Stahlrohrdalben mittels sogenannter Dalbenschlösser. Diese Dalbenschlösser sind so konstruiert, daß ein schnelles An- und Ablegen des Docks an die Dalben bzw. von den Dalben möglich ist. Diese Notwendigkeit ergab sich aus der Tatsache, daß durch den beschränkten Liegeplatz die Schwimmdocks auch vor die Ablaufbahnen der Helgen gelegt werden mußten. Sie müssen dann beim Ablauf von Schiffen vorübergehend von ihrem Liegeplatz entfernt werden. Abgesehen hiervon ergab die exakte senkrechte Führung der dalbenverankerten Docks die Möglichkeit, gute Zugänge zu den Docks zu schaffen. Die Schwimmdocks konnten, wie es typisch bei unserer Dockanlage in Finkenwerder durchgeführt wurde, so nahe an das Vorlegeponton herangeführt werden, daß auch Lastwagen über eine kurze Verbindungsbrücke direkt auf das Dock fahren können und damit in den Wirkungsbereich der Dockkrane kommen.

Die Docks werden im allgemeinen von Land aus mit den erforderlichen Energien wie Drehstrom, Gleichstrom, Preßluft, Sauerstoff, Acetylen und Frischwasser versorgt. Auch die Gestaltung dieser Versorgungsleitungen wird bei dalbenverankerten Docks sehr vereinfacht.

Zum Tätigkeitsfeld der Dockbaugesellschaft gehört auch die Beratung bei außergewöhnlichen Dockungen, für die sie häufig in Anspruch genommen wird. Da es für Schwimmdocks keine Klassifikationsvorschriften gibt, müssen alle tragenden Verbände durchgerechnet werden, und zwar anhand von Belastungsannahmen, die in der Bauvorschrift festgehalten werden. Diese Belastungsannahmen stehen im Zusammenhang mit den Schiffen, die der Besteller zu docken plant. Mit Rücksicht auf sonst anfallende hohe Baukosten wird der Umfang der in Frage kommenden Schiffstypen nicht zu weit gegriffen. Später ergibt sich häufig die Notwendigkeit, auch Schiffe zu docken, deren Dockungs-Kennwerte die in der Bauvorschrift festgelegten Grundlagen übersteigen. In diesen Fällen muß vor der Dockung überprüft werden, ob bei den außergewöhnlichen Kennwerten noch eine sichere Dockung möglich ist. Solche außergewöhnlichen Bedingungen ergeben sich z. B. beim Docken von sehr langen Schiffen, z. B. von leeren Tankern, von sehr kurzen Schiffen, deren Gewicht die Tragfähigkeit des Docks voll in Anspruch nimmt, sowie von Schiffen mit außergewöhnlich hoher Schwerpunktlage.

Bild 2 zeigt einen außergewöhnlichen Fall, für den die Dockbaugesellschaft beratend hinzugezogen wurde. Das nach den Plänen der Dockbaugesellschaft von der GHH für die Chambre de Commerce de Marseille erbaute 20 000-t-Schwimmdock wurde jetzt nach Dünkirchen verlegt. Da die Breite der dem Hafenbecken von Dünkirchen vorgelagerten Schleuse geringer war als die Außenbreite des Docks, konnte das Dock nur in gekrängter Lage durch die Schleuse gebracht werden. Der Dockbaugesellschaft wurde die Nachrechnung der statischen Verbände des Docks für diese außergewöhnliche Belastung übertragen, die Konstruktion der zusätzlichen Schlepp- und Sicherungseinrichtungen sowie die Ausarbeitung einer Vorschrift für den Krängungsvorgang. Die erfolgreiche Durchschleusung bestätigte die Richtigkeit der von der Dockbaugesellschaft angestellten Berechnungen und rechtfertigte das von der auftraggebenden französischen Dienststelle in die Dockbaugesellschaft gesetzte Vertrauen.

Der vorstehende Abriß aus dem Werden und Schaffen der Dockbaugesellschaft zeigt, daß sie trotz aller Schwierigkeiten, die sie in der Vergangenheit zu überwinden hatte, auf eine erfolgreiche 50jährige Tätigkeit zurückblicken kann. Ein solches Ereignis verdient durch eine Feier gewürdigt zu werden. So wurde auch in der DBG der Tag des 50jährigen Firmenjubiläums festlich begangen. Nebenstehende Bildergruppe zeigt einen Ausschnitt aus dieser Feier, zu der auch die im Ruhestand lebenden früheren Mitarbeiter der DBG eingeladen waren. G. K.

Im unteren Foto zwischen dem langjährigen kaufmännischen Geschäftsführer Direktor Reiße und dem jetzigen technischen Geschäftsführer Dr. Kimm der frühere Geschäftsführer Dipl.-Ing. Heinemann

Entwurf und Konstruktion von Schiffen

(VIII) Rohrplan*)

Aufgabe des Rohrplaners ist es, die über das ganze Schiff verteilten, in der Hauptsache jedoch in den Maschinenräumen aufgestellten Maschinen und Apparate, die sowohl zum Antrieb des Propellers als auch für die verschiedenen Hilfsbetriebe erforderlich sind, durch möglichst kurze, übersichtliche und gerade Rohrleitungen zu verbinden, wobei die erforderlichen Absperr- und Regelorgane gut zugänglich sein müssen. Dies setzt eine genaue Kenntnis über das Zusammenwirken aller Anlagenteile unter den verschiedensten Betriebsverhältnissen voraus.

Anhand der Angaben, die in der Bauvorschrift über die Anlage gemacht werden, beginnt der Rohrplaner zunächst mit der Anfertigung von schematischen Plänen für die verschiedensten Rohrleitungssysteme, z. B.:

Zu- und Abdampfleitungen
Speisewasserleitungen
See- und Frisch-Kühlwasserleitungen
Brennstoffleitungen
Schmierölleitungen
Druckluftleitungen
Lenz- und Ballastleitungen
usw.

Eine möglichst einfache und damit übersichtliche Schaltung, die eine große Betriebssicherheit ergibt und die in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht einwandfrei ist, muß angestrebt werden. Die Rohrabmessungen sind unter Beachtung der für die verschiedenen Durchflußmedien und Rohrwerkstoffe zulässigen Geschwindigkeiten und Druckverluste festzulegen. Für die Bemessung der Rohrwanddicke sind u. U. die Vorschriften der zuständigen Klassifikationsgesellschaft zu beachten. Die erforderlichen Meßinstrumente, wie Manometer, Thermometer usw., sowie ihre Anschlußstellen sollen ebenfalls in den schematischen Plänen erscheinen.

Die schematischen Pläne werden der Reederei und der Klassifikationsgesellschaft zur Genehmigung eingereicht. Sie dienen als Grundlage für die Anfertigung des Rohrplanes, ebenso die im vorigen Bericht erwähnte Maschinenaufstellung.

Nach Genehmigung der schematischen Pläne und Eingang der verbindlichen Maßzeichnungen für die einzubauenden Maschinen und Apparate kann nun mit der Anfertigung des eigentlichen Rohrplanes begonnen werden.

Während die schematischen Pläne, wie bereits oben gesagt, als übersichtliche Schaltbilder dienen, muß der Rohrplan die wirkliche Lage aller Anlagenteile einschließlich der Armaturen, Lüfterkanäle, Kabelbahnen, Hebezeuge, Anlasser und möglichst auch der großen Reserveteile zeigen.

Als Werkstoff für die Rohre werden in der Hauptsache Stahl, Gußeisen, Kupfer sowie dessen Legierungen, für die Armaturen Stahl, Stahlguß, Gußeisen, Rotguß und Bronze verwendet. Je nach Verwendungszweck müssen diese Werkstoffe bzw. die daraus hergestellten Teile nach den Vorschriften und mit Abnahmetest der Klassifikationsgesellschaft und anderer Aufsichtsbehörden beschafft werden.

Besonders sorgfältig sind die Werkstoffe bei Höchstdruck-Heißdampfleitungen auszuwählen, da bei Temperaturen von über 450° C und den in Betracht kommenden Drücken nur legierte und demgemäß teuere Stähle verwandt werden dürfen, die bei der jeweiligen Betriebstemperatur über eine genügende Warmstreckgrenze verfügen müssen. Schweißarbeiten an legierten Stählen dürfen nur von besonders zugelassenen Schweißern durchgeführt werden. Die Güte der Schweißarbeiten ist außer durch den Augenschein noch durch Röntgenaufnahmen zu prüfen, die der Klassifikationsgesellschaft zur Begutachtung vorzulegen sind.

Soweit die Werkstoffe nicht korrosionsbeständig sind, schützt man sie durch den Einbau eines Elektrolytes (z. B. Zink) oder man versieht sie mit einem Schutzüberzug aus Zink (Feuerverzinkung), Bitumen, Kunstharz oder Neopren.

Für Rohre, Flansche, Dichtungen, Verschraubungen und Armaturen liegen eine große Anzahl von Normenblättern vor, deren weitestgehende Anwendung vom Rohrplaner beachtet werden muß, da die genormten Teile austauschbar sind sowie meistens auch preis- und termingünstig beschafft werden können.

Es bleibt jedoch immer noch eine erhebliche Menge von Armaturen und Apparaten, die Sonderzwecken dienen und teils von Spezialfirmen bezogen werden können, teils aber auch von der Werft selbst konstruiert und angefertigt werden müssen.

Zur eindeutigen Kennzeichnung erhält jedes Rohr und jede Armatur eine eigene Nummer, die wieder im Rohr- bzw. Armaturenverzeichnis erscheint. Dort werden nähere Erläuterungen hinsichtlich Verwendungszweck, Abmessungen, Werkstoff, Beschaffung usw .gegeben. (Siehe S. 22)

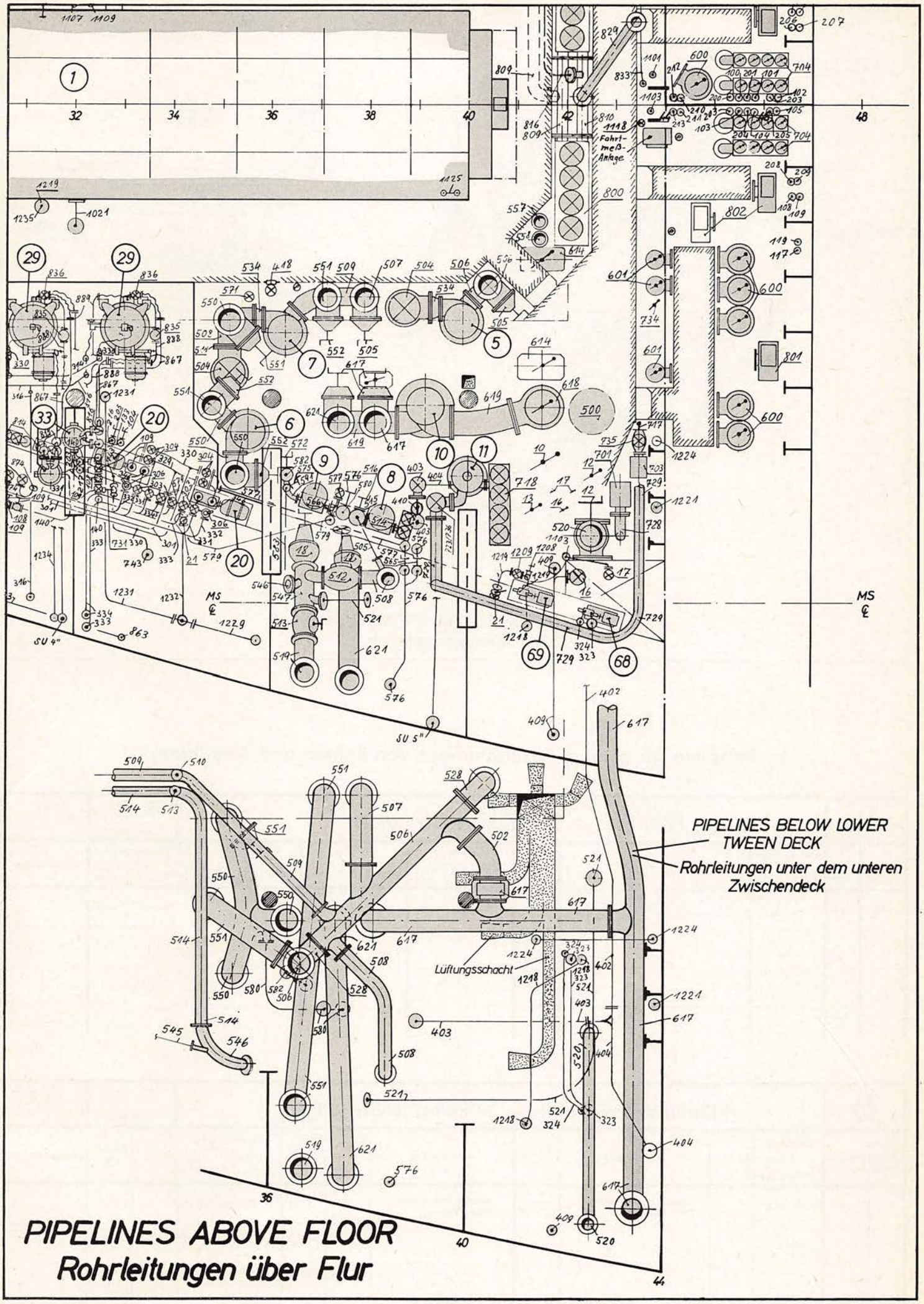
Maschinen, Apparate und Tanks werden durch Pos.-Nummern bezeichnet, die in der Maschinenaufstellung, den schematischen Plänen, dem Rohrplan und den schiffbaulichen Fundamentzeichnungen wiederkehren. Auf Blatt 1 dieses Rohrplanes befindet sich eine Liste, die zu den einzelnen Positionen nähere Leistungsangaben macht. Blatt 2 enthält den sogenannten Pumpenplan. Dieser zeigt, woher die einzelnen Pumpen saugen bzw. wohin sie drücken.

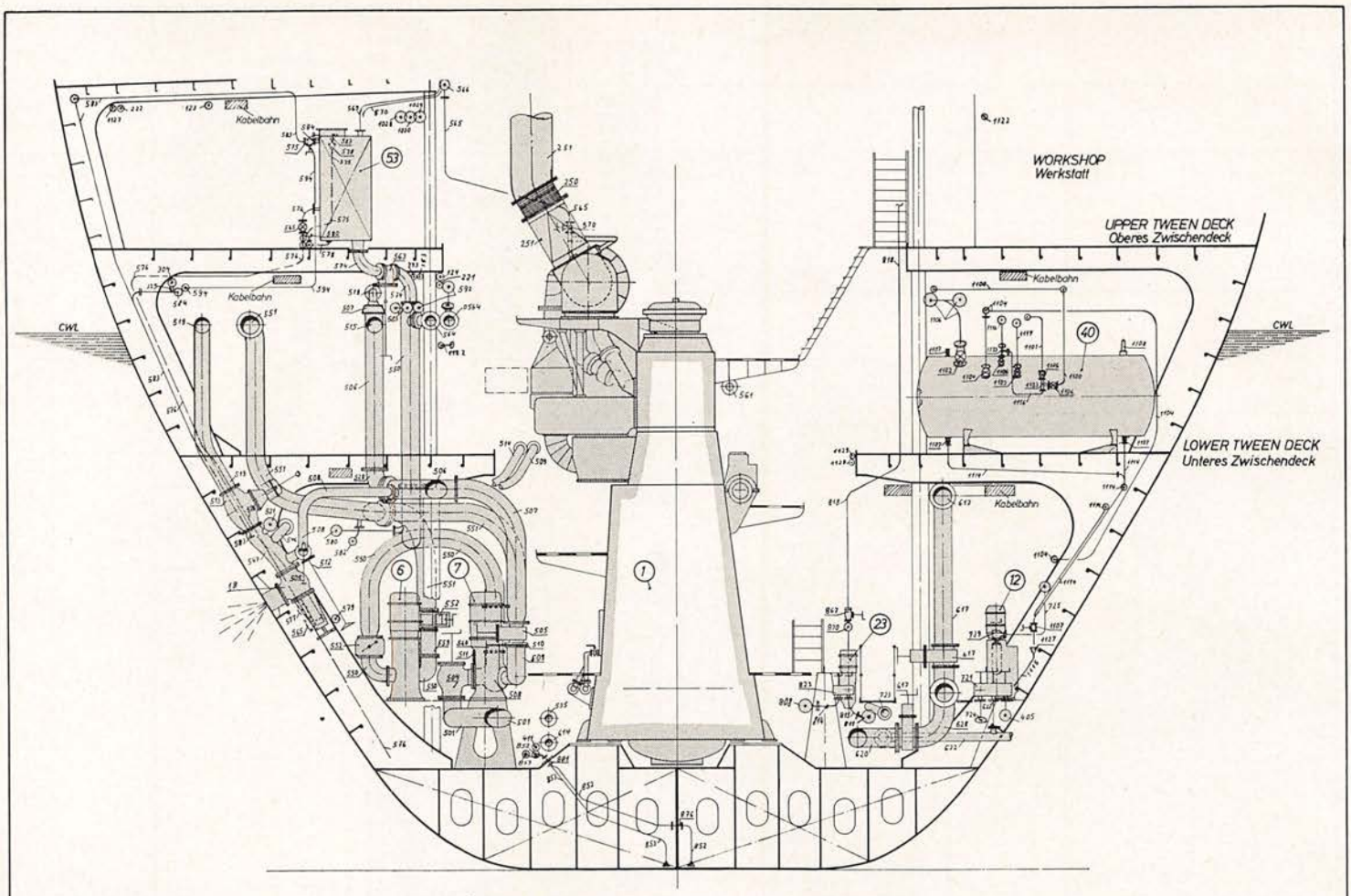
Parallel zur Fertigung des eigentlichen Rohrplanes bzw. im Anschluß daran sind noch eine Reihe von weiteren Zeichnungen anzufertigen, z. B. für die Befestigung der Maschinen auf ihren Fundamenten, für die Lüftung der Maschinenräume, für Gestänge und Seilzüge zur Fernbedienung von Armaturen, wie es aus Sicherheitsgründen von den Aufsichtsbehörden in bestimmten Fällen gefordert wird, für die Treppen, Grätinge und Flurböden, für die Werkstatteinrichtungen usw.

Damit ist das Tät igkeitsfeld des Rohrplaners in großen Zügen umrissen.

Cassens

*) **Berichtigung:** In der letzten Ausgabe der Werkzeitung ist in der Folge „Entwurf und Konstruktion von Schiffen" ein Fehler unterlaufen. Der Artikel von Herrn Weich mußte „Hauptmaschinen" heißen. Durch ein Versehen wurde die Überschrift des im Novemberheft erschienenen Artikels wieder gesetzt.


PIPELINES BELOW LOWER TWEEN DECK
Rohrleitungen unter dem unteren Zwischendeck
Fahrt-meß-Anlage
Lüftungsschacht
MS ℄
SU 4"
SU 5"
PIPELINES ABOVE FLOOR
Rohrleitungen über Flur



FRAME 36 LOOKING FROM FORW'D
Spt. 36 von vorn gesehen

Beispiele für genaue Bezeichnungen von Rohren und Armaturen

Rohrliste für Seekühlwasserleitungen — S. 798 799 — Abt. MR — Blatt Nr. 50

Lfd. Nr.	ä. Ø mm	Wandstärke Ge.	Wandstärke St.	Wandstärke C Cu	Bestimmung	Gruppe	Rohre Stück	Rohre Länge m	Rohre Werkstoff	Flanschen Stück	Flanschen Äuß. Ø	Flanschen nach	Schrauben Stück	Schrauben Abmessg.	Schrauben Werkstoff	Dichtungen Stück	Dichtungen Abmessg.	Dichtungen Werkstoff	Bemerkungen
500	368			4	Verbindungsleitung zwischen den Seewasserkästen	50		8,3	C Cu	9	505	M 54 1418 III 16				1 Abzw. NW 350			

Armaturen-Verzeichnis für Seekühlwasserleitungen — S. 798 799 — Abt. MR — Blatt Nr. 50

Lfd. Nr. im Plan	Gruppe	Stückzahl Ges.	Stückzahl je Schiff	Skizze	Gegenstand	Werkstoff	Verwendung	Zeichnung Nr.	Modell Nr.	Gewicht in kg je Stück roh	Gewicht in kg je Stück bearb.	Gewicht in kg pro Schiff	Lager Nr.	Bestell-Nr.	Bemerkungen
500	50	4	2		Seekühlwasserreiniger NW 350	GG/Rg	An den Seeventilen Bb u. Stb.	M 46 270 + D 14	15116		760	1520		III/6	

Haben Sie einmal darüber nachgedacht?

Sie gehen morgens wie gewöhnlich aus dem Haus, bis zur Tür begleitet von der treusorgenden Gattin und der jubelnden Kinderschar. Die Abschiedszeremonie ist überwältigend (Zeit: zwei Wochen vor Weihnachten).

Mit sorgenvoller Miene schreiten Sie fürbaß. Allen wollen Sie zum Weihnachtsfest eine Freude bereiten, der lieben Gattin, den vier Kindern und — vielleicht noch einer weiteren, Ihnen zur Zeit nahestehenden Person.

Doch plötzlich hellen sich Ihre Züge auf und verklärten Blicks schreiten Sie munter aus. Sie denken ans Geschäft und die lieben Kollegen und sie sehen „grün", wo Sie hätten „rot" sehen müssen. (Gemeint ist die Verkehrsampel.)

Sie befinden sich mitten auf der Fahrbahn, und ein Auto kommt mit zulässiger Geschwindigkeit auf Sie zu. Doch der Fahrer rechnet nicht mit Ihrer Routine. Wie schon wiederholt, gelingt Ihnen auch diesmal ein Seitensprung, und Ihr kostbares Leben ist außer Gefahr.

Der Fahrer, in völliger Unkenntnis Ihrer Intelligenz, reißt seinen Wagen herum. Der kommt zum Stehen und die Verkehrsampel zum Liegen.

Sie stehen da wie neu geboren.

Das Blaulicht ist in Kürze zur Stelle und Ihre Personalien erfaßt.

Doch nun Spaß beiseite, denn jetzt wird's ernst!

Was geschieht nun wirklich?

Für das Kraftfahrzeug besteht eine Haftpflichtversicherung. Das ist gesetzliche Vorschrift.

Diese Haftpflichtversicherung kommt für den angerichteten Schaden an dem Staatseigentum auf.

Sie zahlt aber nicht für den Schaden, welcher am Fahrzeug entstanden ist, es sei denn, der Fahrzeughalter wäre kaskoversichert. Das ist aber selten der Fall, da die Prämie für eine Kaskoversicherung sehr hoch ist.

Eines steht aber fest, für alle Kosten, welche die Haftpflichtversicherung in diesem Schadensfall zu zahlen hat und darüber hinaus für die Reparatur des Wagens werden Sie als der Schadenstifter regreßpflichtig gemacht.

Hinzu kommen die Ordnungsstrafe und unter Umständen Prozeßkosten. Gesamtkosten in diesem Fall etwa 2800,— DM.

Ihnen jetzt noch ein frohes Fest zu wünschen, wäre völlig unangebracht.

Vielleicht sagen Sie nun, das kann Ihnen gar nicht passieren, denn Sie gehen stets nur bei „grün" über die Straße.

Aber Sie sind glücklicher Besitzer eines Eigenheimes, wenn auch noch das Baudarlehen zu tilgen ist. Nur ausgerechnet heute kommt es zur Glatteisbildung, und ein Passant kommt vor Ihrem Grundstück zu Fall.

Man weist Ihnen nach, daß Sie Ihrer Streupflicht nicht genügt haben.

Für den monatelangen Krankenhausaufenthalt des Verletzten und für seinen Verdienstausfall haben Sie aufzukommen. Als Gesamtkosten wären 6000,— DM niedrig geschätzt.

Dazu die monatlichen Rückzahlungen für das Baudarlehen. Das Eigenheim wird unter diesen Umständen nicht mehr lange Ihr Eigen sein.

Doch Sie tun auch dieses Beispiel lächelnd ab, denn Sie haben gar kein Häuschen, sondern wohnen in einem Mietshaus und sogar im III. Stock. Da kann von Streupflicht keine Rede sein.

Doch „mit des Geschickes Mächten . . ."

Ihre Gattin ist sehr für die noch reine, frische Morgenluft. Weit öffnet sie das Fenster.

Durchzug beschleunigt die Erneuerung der verbrauchten Zimmerluft. Frische Luft stürzt herein und . . . der Geranientopf hinaus.

Das wäre an sich nicht so tragisch, jedoch unten geht ausgerechnet in diesem Moment Ihre Nachbarin vorbei, und der tückische Blumentopf legt sich auf ihren Kopf.

Alle Beteuerungen Ihrer Gattin, an dem Unglücksfall völlig schuldlos zu sein, nützen nichts.

Für die „Wiederherstellungskosten" der glücklicherweise nur „leicht beschädigten" Nachbarin haben Sie aufzukommen. Mit einigen hundert Mark ist die Sache abgetan.

Doch Sie ziehen daraus die Erkenntnis, daß „Laßt Blumen sprechen" nicht immer richtig verstanden wird und nicht immer eine reine Freude ist.

Sie sagen, diese Beispiele sind an den Haaren herbeigezogen. Ich aber sage Ihnen, Fälle wie diese, und in ihrem Ausmaß noch weit größere, können täglich auf Sie zukommen.

Aber was können Sie dagegen tun?

Nichts! Unglück schläft nicht.

Doch eines können Sie: sich gegen die Folgen derartiger, unter Umständen Ihr ganzes weiteres Leben beeinflussender Belastungen schützen, indem Sie eine Privat-Haftpflichtversicherung abschließen.

Sprechen Sie gleich morgen mit dem Vertreter Ihrer Hausratversicherer. Gegen Feuer und Einbruchdiebstahl sind Sie doch versichert? Der Vertreter wird Sie gern beraten.

Für eine nur geringe Mehrprämie von etwa 12,— bis 15,— DM jährlich können Sie die Haftpflichtversicherung mit Ihrer Hausratversicherung kombinieren. Wollen Sie aber eine Privat-Haftpflichtversicherung allein abschließen, so ist auch das möglich. Die Prämie liegt dann etwas höher, vielleicht so bei 18,— bis 20,— DM jährlich.

Und was leistet die Haftpflichtversicherung dafür?

Sie kommt für alle Schäden, welche von Ihnen oder Ihren im gleichen Haushalt lebenden Angehörigen, wie Ehefrau und minderjährigen Kindern, verursacht werden und für die Sie rechtlich haftbar gemacht werden können, auf, und zwar mit den Summen

bis zu 500 000,— DM für Personenschäden und
bis zu 50 000,— DM für Sachschäden je Ereignis.

Darüber hinaus gehört es aber noch zur Aufgabe der Versicherer, Sie gegen unberechtigte Haftpflichtansprüche zu schützen. Kurz gesagt: Für berechtigte Forderungen kommt sie auf, unberechtigte wehrt sie ab.

Wenn Sie nun bedenken, daß Sie z. B. für eine einzige, von Ihrem Sprößling mit dem Fußball unsachgemäß behandelte Fensterscheibe leicht 50,— DM loswerden können, müssen Sie einsehen, daß Ihnen für nur 18,— bis 20,— DM jährlich eine große Last abgenommen wird.

Es lohnt sich also, einmal darüber nachzudenken.

Wir alle geben doch für viele unwichtige Dinge so manche Mark aus. Ob es da nicht angebracht wäre, für diesen so wichtigen Zweck täglich 5½ Pfennige abzuzweigen?

Eines möchte ich Ihnen aber noch sagen. Auch wenn Sie eine Versicherung gegen das Haftpflichtrisiko abgeschlossen haben, bleiben Sie trotzdem immer hell wach und begeben sich nicht in Gefahr!

Riecke, Abt. KHV

Reisebericht

vom Berg- und Skidörf'l Naßfeld, Böckstein b. Bad Gastein
Haus des Touristenvereins „Die Naturfreunde" (T.V.N.)

Eigentlich wollten wir ja mit den Kindern an die Ostsee fahren; aber der Mensch denkt und das Wetter lenkt.

So kam es dann, daß wir uns eine Woche vor dem Urlaub zu einer Fahrt ins Hochgebirge entschlossen.

Gesagt, getan; mit Sack (Rucksack) und Pack (zwei Kinder, Arne ein halbes Jahr und Nils dreieinhalb Jahre alt) gehts auf ins Naßfeld bei Bad Gastein.

D. h. jetzt begannen erst die Schwierigkeiten, denn wie verpflegen wir unseren Jüngsten im Zug und auf dem Berghaus? Mit einem halben Jahr verlangt man doch schließlich noch eine etwas andere Kost! Unser Kaufmann wußte aber gleich Rat, denn schließlich ist der Fortschritt auch am Baby nicht spurlos vorübergegangen, so daß wir eine große Auswahl verschiedener Gerichte vom Kaufmann mit nach Hause nehmen konnten. Für unseren Jüngsten war also in punkto Essen gesorgt.

Zum Zug gingen wir dann trotzdem mit leichten Hemmungen. Denn was werden unsere Mitreisenden zu so kleinen Reisegefährten, die ja nicht immer ganz ruhig sind, sagen? Wird man etwas Verständnis für unsere Söhne haben?

Aber alle Bedenken waren umsonst, denn sie waren wirklich reizend zu uns.

So kamen wir dann, da wir ja im Liegewagen fuhren, recht ausgeruht in Bad Gastein an. Von dort fuhren wir mit dem Postbus bis Böckstein, von wo der Papa gleich Hansel, den Hüttenwirt, anrief, damit er die ganze Familie mit seinem Jeep heraufholt.

Schon bald kam er und rauf ging es, vorbei am Bad Gasteiner Heilstollen und mehreren wunderbaren Wasserfällen, ins Naßfeld-Hochteil, inmitten der Goldberggruppe.

Aber das Wetter!!... Wir waren vom Regen in die Traufe gekommen. Überall Schnee, sogar stellenweise noch im Tal!

Na, da heißt es abwarten und Tee trinken — natürlich mit einem ordentlichen Schuß Rum für den Papa —!

Siehe da, es half. Zwar gab es über Nacht noch Neuschnee, aber die Sonne kam mit dem neuen Tag durch, und der Schnee mußte weichen.

Wir machten also den Jüngsten fertig, legten ihn in sein Nest, baten Tante Gretel, ab und dann nach unserem Küken zu sehen, und rauf gings mit dem Großen zum Pochartsee.

Schön langsam, Schritt für Schritt, ging es aufwärts. Doch bald bekam der Nils „runde" Füße. Frage: „Papiiiie, nimmst du mich auf die Huckenack?"

Antwort: „Natürlich, gern mein Sohn!!"

So ging es vorbei an kleinen Bächen (die sich auch auf dem Rücken von Papa bildeten) bis zur Pocharthütte, wo uns der Wirt schon mit Wein und Apfelsaft für den Nils erwartete. Plötzlich hatte der Nils auch gar keine „runden" Füße mehr, denn da lag überall noch so viel Schnee, daß er mit Mamas Hilfe einen Schneemann bauen konnte.

Das war ein Spaß, denn so nebenbei wurde auch noch eine kleine Schneeballschlacht gemacht, bei der die Mama so allerlei einstecken mußte. Leider mußten wir bald wieder herunter, denn unser Arne hatte sicher auch schon wieder Hunger. Doch wie groß war unser Erstaunen, als wir aus der Küche lautes Gekrähe vernahmen; die Tante Gretel hatte ihn nämlich schon abgefüttert.

Auf Nils hatten schon die zwei Söhne der Hütteneltern, Hansi vier Jahre und Peter zweieinhalb Jahre, gewartet.

Nun hatten sie doch endlich noch einen dritten Spielgefährten, mit dem sie sich natürlich auch mal prügeln konnten, was sie auch weidlich zu ihrer Freude und zum Ärger ihrer Eltern taten.

Unser Jüngstes wurde natürlich von allen verwöhnt, denn solche kleinen Gäste hat man in den Bergen selten. Unser Papa ging natürlich auch mal allein auf Wanderschaft, denn ohne Anhang kann man doch größere Touren machen. Mama ging derweil mit der ganzen Kinderschar, vier Stück an der Zahl, hinunter zum Wasser, wo die Kinder wunderbar planschen und toben konnten.

Aber auch wir sind noch einmal zusammen auf eine größere Bergwanderung gegangen und zwar zum Hagener Haus des Alpenvereins, 2460 m ü. M. Unseren Kleinen gaben wir noch einmal in die Obhut von Tante Gretel und ihrer Schwester und gingen dann, begleitet von guten Wünschen, aber auch von manch mitleidigem Lächeln, zum Aufstieg.

Die Mama hatte den Rucksack mit warmer Bekleidung, Essen und etwas zum Trinken auf dem Rücken. Papa hatte die zweibeinige Last zu tragen. Zunächst wurden wir noch von einer Wiener Gruppe begleitet, aber schon bald ging es allein weiter.

Wie überall war auch hier der Schweiß vor den Erfolg gesetzt, da wir strahlenden Sonnenschein hatten, fürchtete ich um den Kopf von Nils. Also mußte Papa sein Taschentuch opfern, einen Knoten an jeder Ecke, und schon war der Sonnenschutz da.

Auf halber Höhe kam uns eine ältere Dame mit einem jungen Mädchen entgegen, die den Aufstieg wegen des zum Teil noch einen Meter hohen Schnees aufgegeben hatten, wir ließen uns dadurch jedoch nicht entmutigen und gingen weiter. Kurze Zeit danach machten wir erst einmal Mittagsrast und verzehrten unsere mitgebrachte Jausen, nur mit dem Trinken war es schlecht bestellt, denn eine Flasche Cola war schnell leer. Wir nahmen deshalb etwas Schnee in die Hand, träufelten etwas Zitronensaft darüber, das erfrischt und löscht den größten Durst.

Für Nils war dies natürlich etwas ganz Besonderes, aber viel durfte er davon natürlich nicht zu sich nehmen.

Da wir unbedingt rauf wollten und natürlich auch wieder runter mußten, zogen wir bald weiter; jetzt ging es durch den Schnee, der Papa vorn zum Spuren treten, wenn es nötig war. Als wir dann aber vor dem letzten Stück standen, wurde uns doch etwas bang, hier hatten wir im Winter 1961 für einen 300 Meter langen Weg eine Stunde gebraucht. Wir fanden jedoch einen recht guten Trampelpfad, so ging es doch noch zügig rauf. Oben standen wir dann allerdings vor verschlossener Tür. Außerdem zeigte die Sonne sich jetzt auch nicht mehr von ihrer besten Seite, so daß wir nach einem Rundblick über die umliegenden Berge und Täler uns schnell auf den Abstieg machten, und wie geht es am schnellsten im Schnee? — —

Natürlich auf dem Hosenboden, wozu hat man schließlich eine Lederhose an. Also nimmt der Papa den Nils auf den Schoß und ab geht es, bis es nicht ganz so steil ist.

Doch auch hier ging es im Schlittschuhschritt recht schnell abwärts. Das alles ist natürlich nicht nur für Mama und Papa ein Erlebnis gewesen.

Leider, leider gingen die 14 Tage viel zu schnell vorbei, und es fiel uns allen furchtbar schwer, von diesen wunderbaren Menschen und den herrlichen Bergen Abschied zu nehmen. Doch unser Papi mußte wieder für das liebe, liebe Geld sorgen, und Nils hatte ja schon soviel erlebt, was er seinen Omas und Opas erzählen wollte.

Dieses Jahr fahren wir mit beiden Kindern im März nach Österreich zum Skilaufen.

Jetzt werden sicher viele Kolleginnen und Kollegen fragen, was kostet denn so ein Urlaub?

Ich habe deshalb mal eine Aufstellung gemacht:

Fahrgeld für zwei Personen im Sonderzug (Liegewagen)	204,— DM
Vollpension in einem 3-Bett-Zimmer für Erwachsene à 8,50 DM, für 2 Personen	238,— DM
für Kinder (1) à 4,50 DM	63,— DM
Für 14 Tage Gesamtpreis	505,— DM

Das Taschengeld ist natürlich eine Sache des persönlichen Bedarfs, daher entsprechend unterschiedlich.

W. Drosse

Aus dem Betriebssport

Leichtathletik

Von dieser Sparte könnte man eigentlich sagen, daß sie eine Gruppe der „Getreuen" ist, denn im allgemeinen waren es immer dieselben, die auf den Sportfesten und Trainingsabenden „am Mann" waren. Es besteht jedoch die berechtigte Hoffnung, daß etliche Neubewerber für eine „Blutauffrischung" der alten Garde beitragen wollen. Wir sind aber trotzdem noch der Meinung, daß es bei uns noch viele Jugendliche, Frauen und Männer gibt, die bei einer kleinen Überwindung ihrer Einstellung „keine Lust" noch zu uns stoßen könnten.

Die Spartenleitung übernahm ab Januar 1963 Herr Mamero (SK-Büro, Tel. 508).

Bis heute wurden folgende Termine für Verbands- und Einladungssportfeste festgelegt:

Ort	Termin	Veranstaltung	Veranstalter
ETV-Halle	9. 3. 63	Hallensportfest	BSG Deutsche Bank
Sprötze	24. 3. 63	Waldlauf, Sprötze	Verband
	5. 5. 63	Alsterstaffel	Verband
Allianz-Pl.	11. 5. 63	Bahneröffnung	Verband
W.-Meyer-Pl.	25. 5. 63	Mehrkampftag	BSG Deutsche Bank
Allianz-Pl.	8. 6. 63	Hamb. Meisterschaft	Verband
Glückstadt?	16. 6. 63	Sportfest Glückstadt	Verband
Reemtsma	17. 8. 63	Sportfest Reemtsma	BSG Reemtsma
W.-Meyer-Pl.	7. 9. 63	Einladungssportfest	BSG Deutsche Bank
Allianz	28. 9. 63	Bahnabschluß	Verband
? ? ?	2. 11. 63	Waldlauf	Weide & Co.

Jahreshauptversammlung

der B.S.G. Deutsche Werft am Mittwoch, 23. Januar 1963.

Die Jahreshauptversammlung wurde um 17.00 Uhr durch den 1. Vorsitzenden Karl Lenz eröffnet. Die Punkte der Tagesordnung lauteten:

1. Bericht des 1. Vorsitzenden und der Spartenleiter.
2. Entlastung des Vorstandes.
3. Neuwahlen.
4. Bestätigung der Spartenleiter.
5. Verschiedenes.

1. Bericht des 1. Vorsitzenden und der Spartenleiter

a) 1. Vorsitzender (K. Lenz).
Einen ausführlichen Bericht zur allgemeinen Lage der B.S.G. sowie über die herausragenden Ereignisse des Jahres 1962: 28. 4. Kappenfest, 1. 7. Sportfest Glückstadt, 31. 8. bis 1. 9. 25jähriges Jubiläum der B.S.G. gab der 1. Vorsitzende Karl Lenz. Sein besonderer Dank galt den Spartenleitern für die von ihnen geleistete Arbeit.

b) Fußball (W. Pump für den erkrankten O. Hummel)
Die 1. Mannschaft wurde Meister in ihrer Staffel und spielt somit in der kommenden Saison wieder in der Sonderklasse. Die Meisterschaft erkämpfte ebenfalls unsere 2. Mannschaft. Einen ganz besonderen Erfolg konnte unsere Jugendmannschaft auf dem Verbandssportfest in Glückstadt erringen: sie wurde Pokalsieger in ihrer Klasse.

c) Handball (P. Weise)
In der Winterrunde 1961/62 konnte die 1. Mannschaft die Hallenmeisterschaft der Klasse C erringen und steht jetzt in der Klasse B an vierter Stelle. Im Feldhandball konnte mit viel Glück die höchste Spielklasse A 1 gehalten werden. Es wird in der kommenden Spielzeit nur mit großer Mühe möglich sein, die Spielstärke dieser Mannschaft zu halten, da ein Zugang von jungen Spielern schon sehr lange nicht mehr erfolgt ist.

d) Leichtathletik (E. Kaumanns)
Die Sparte Leichtathletik nahm teil an einer Reihe sehr schöner Veranstaltungen. Den Höhepunkt der Saison bildete wie in jedem Jahr das Abschlußsportfest des Verbandes am 15. 9. 1962, auf dem es unserem Jörn Malchow gelang, den Pokal für die beste Einzelleistung zu erringen.

e) Kegeln (O. Kersten)
Unsere Kegler verzeichneten viele schöne Erfolge. Unter anderem den Gewinn des Glückstadt-Pokals. Die 1. Mannschaft der Herren konnte ungeschlagen die Herbstmeisterschaft erringen.

f) Federball (H. Wegner)
Auch unsere Federballer waren in der Saison 1962 sehr aktiv. Außer einer Vielzahl von Freundschaftsspielen beteiligten sie sich auch an den wichtigsten Turnieren. Bei den Einzelmeisterschaften des Verbandes konnten zwei zweite Plätze belegt werden (Klasse C und bei den Senioren). Das Esso-Turnier brachte uns eine Endspielteilnahme (zweiter Platz). Bei unserem Jubiläums-Mix-Turnier reichte es zwar nur zu einem vierten Platz, aber die Durchführung eines Mix-Turniers hat ein so großes Echo gefunden, daß wir die Fortführung dieser Veranstaltung planen.

g) Schach (K. H. Krumfuß)
Das Ereignis der Schachsaison in Hamburg war das Jubiläums-Blitzturnier im August auf der DW. 120 Teilnehmer kämpften um den Pokalsieg, der überraschend von unserer Mannschaft gewonnen werden konnte.

2. und 3. Entlastung des Vorstandes und Neuwahlen

Der Wahlvorstand, Otto Rieckhoff, führte die Entlastung sowie die Neuwahlen des Vorstandes durch. Der Vorstand wurde insgesamt einstimmig wiedergewählt.

4. Bestätigung der Spartenleiter

Als Spartenleiter wurden von der Versammlung bestätigt:

Fußball: G. Lückert (kommissarisch)
Handball: P. Weise
Leichtathletik: G. Mamero
Kegeln: O. Kersten
Federball: H. Wegner
Schach: K. H. Krumfuß

5. Verschiedenes

Der 1. Vorsitzende K. Lenz und der Sportwart H. Thomas konnten einer ganzen Reihe verdienter Sportler der B.S.G. die silberne Ehrennadel überreichen:

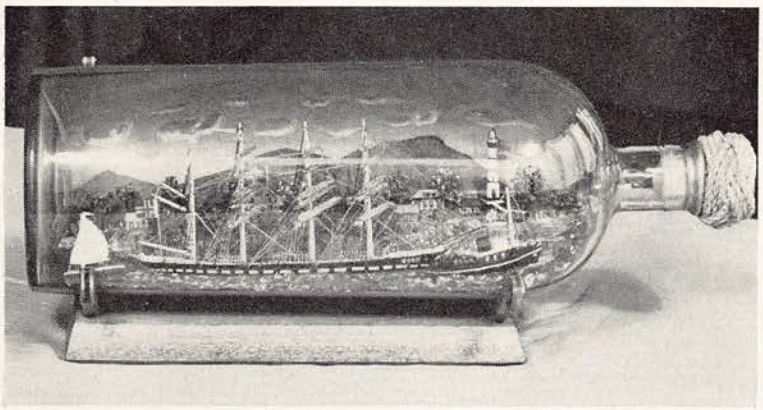
Gerd Lückert (Fußball)
Peter Weise (Handball)
Edgar Schlue (Handball)
Hans Wegner (Federball)
Hans-Uwe Andresen (Federball)
Otto Kersten (Kegeln)
Walter Henningsen (Kegeln)
Werner Kuhrts (Kegeln)
Werner Hebel (Kegeln)
Hans Saß, Hans Meeves, Karl Lenz — Vorstand bzw. ehem. Vorstand

Zum Abschluß der diesjährigen Hauptversammlung dankte Karl Lenz den Spartenleitern und aktiven Sportlern der DW für die von ihnen geleistete Arbeit und sprach seine Hoffnung aus, daß auch weiterhin auf breiter Basis ein aktives und erfolgreiches Sportgeschehen unserer B.S.G. ihren guten Platz im Hamburger Betriebssport erhalten möge.

H. Wegner

Prämiierte Verbesserungsvorschläge

Nr. 936	Schutzdach	DM 30,—
1020	Hobelmaschine	DM 200,—
1138	Brennschneidvorrichtung	DM 150,—
1152	Kantbank	DM 120,—
1172	Krangalgen	DM 50,—
1186	Stromabnehmer	DM 70,—
1201	Schweißvorrichtung	DM 70,—
1202	Bandeisenrolle	DM 90,—
1209	Heftvorrichtung	DM 90,—
1210	Endbänder	DM 120,—
1213	Einspannvorrichtung	DM 50,—
1215	Stellagenbock	DM 200,—
1216	Blechkantenschutz	DM 90,—
1217	Staubabsaugung	DM 30,—
1219	Nutenfräser	DM 120,—
1220	Zentrierlot	DM 20,—
1224	Arbeitsböcke	DM 50,—
1227	Hallenkräne	DM 90,—
1230	Kantvorrichtung	DM 150,—
1233	Ausfluchtvorrichtung	DM 120,—
1244	Kantbank	DM 200,—
1249	Sandfunker	DM 90,—
1250	Schweißgerät	DM 120,—
1251	Decksbalkentransport	DM 90,-



Martin Masuhr gestorben

Am 3. Februar dieses Jahres starb Martin Masuhr, von 1950 bis 1959 Angehöriger unserer Taklerei in Finkenwerder. Er ist nur eben siebzig geworden, doch war sein Leben ein reiches und bewegtes Werft- und Seemannsschicksal.

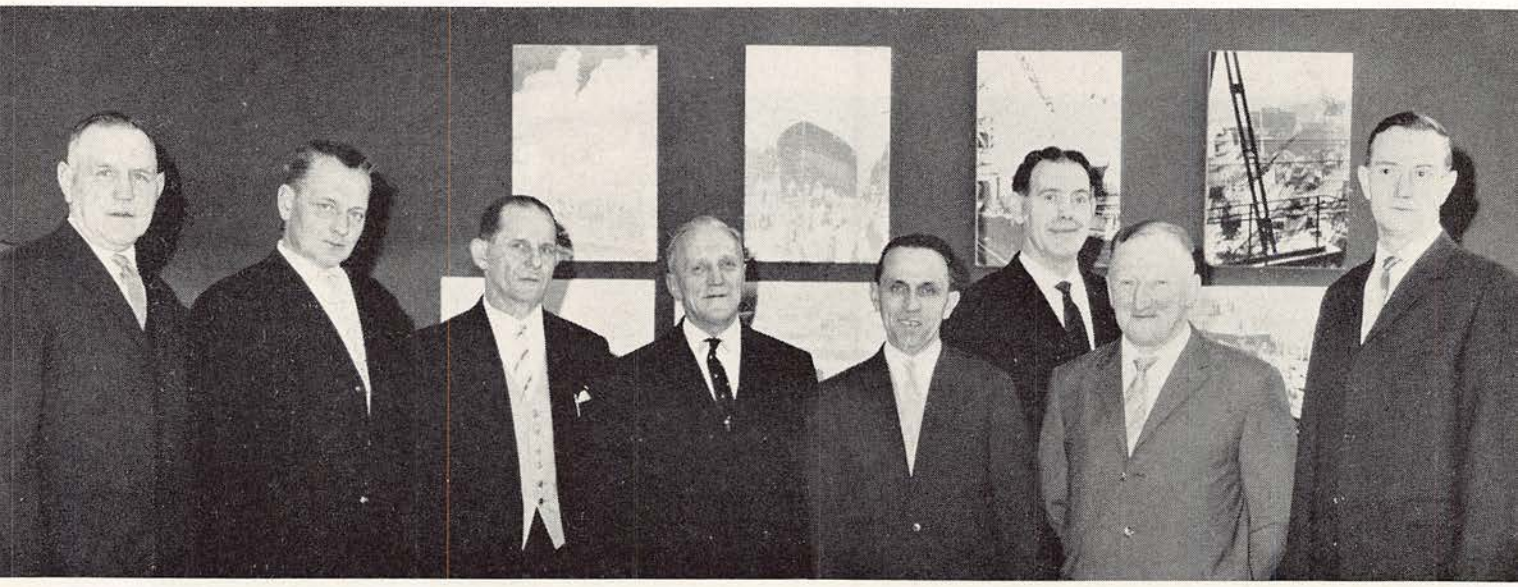
1892 als Sohn eines Fischers am Kurischen Haff nahe Memel geboren, begann er mit sechzehn seine Fahrenszeit auf Fischereifahrzeugen und Schonern in Ost- und Nordsee. 1911 kam er zur Hamburg-Süd und 1912 musterte er auf dem D. „Melbourne" der Deutsch-Austral an. In Sydney verließ der 20jährige sein Schiff; es folgten abenteuerliche Monate, die in Newcastle (N.S.W.) auf dem amerikanischen Fünfmastschoner „Crescent" endeten. Mit einer Ladung Kohlen war dieser Windjammer nach den Fidschis bestimmt, vier Wochen stand die Crew an den Pumpen; von Viti-Levu ging es weiter nach San Francisco. Nach einigen Reisen an der Westküste gab das Konsulat Anfang 1914 Anweisung, zur Ableistung der aktiven Dienstpflicht nach Deutschland zurückzukehren. Von Tacoma (Washington) ging die Reise auf dem englischen Vollschiff „Philadelphia" rund Kap Horn nach Falmouth, England. Im ersten Weltkrieg tat er Dienst auf kleinen Kreuzern und Vorpostenbooten, so auf der „Reiherstieg", die verloren ging; Masuhr gehörte zu den Überlebenden.

1918/19 stand er bei Lettow-Vorbeck im Baltikum. 1919—1924 ist Deutschland ohne Handelsflotte, die Schiffe mußten ausgeliefert werden; so finden sich für den Seemann Masuhr eine Zeitlang nur Verlegenheitsjobs, bis er bei der Hamburg-Süd anheuern kann. Es folgen 14 Fahrensjahre als Maat auf Schiffen der La-Plata-Route, darunter je drei Jahre auf der „Cap Polonio" und der „Cap Arcona". Mit 46 versuchte er es wieder einmal an Land, bei Stülcken, doch schon nach einem halben Jahr wird die Werftzeit unterbrochen. Wieder ist Krieg. Masuhr kommt auf das U-Boot-Werkstättenschiff „Kamerun". In der Folge wechseln Bord- und Landkommandos, bis er 1950 schließlich in unserer Taklerei den Arbeitsplatz findet, der ihn befriedigt. Hier bleibt er bis 1959.

Das Ende seiner Reisen als Werft- und Seemann ist jedoch noch nicht das Ende seiner Wanderung durch ein Leben, dem die See zum Schicksal geworden ist.

Von seiner Nienstedtener Wohnung treibt es ihn immer wieder zur Elbe hinunter, und die Segler von Teufelsbrück sind dem alten Takler dankbar, wenn er ihnen im Frühjahr hilft, ihre Boote klarzumachen. Zu Hause aber entstehen Schiffsbilder, mit großer Sachkenntnis gemalt, und wichtiger noch sind seinen vielen Freunden die Buddelschiffe, die er mit wahrer Meisterschaft baut. Gelernt hatte er das während seiner Segelschiffzeit. Jetzt, in seinen alten Tagen, wird er durch seine kleinen Kunstwerke weithin bekannt. Auf Ausstellungen werden seine Arbeiten gezeigt, in Presse, Jugendbüchern, Rundfunk und Fernsehen wird über seine Kunst berichtet. Doch immer ist er der stille, bescheidene, hilfsbereite Mensch geblieben, der er stets gewesen war. Alle, die ihn kannten, werden ihm ein herzliches Gedenken bewahren. Kr.

▲ Jubilare Dezember 1962 Jubilare Januar 1963 ▼



Unsere Werksfürsorgerin, Fräulein Josefa Osterhaus, konnte am 3. 1. 1963 ihr 25jähriges Dienstjubiläum bei uns begehen.
In ihrer fürsorgerischen Tätigkeit ist sie uns allen zum Sinnbild des guten Geistes geworden. Hat sie doch im Laufe der Jahrzehnte manchem von uns mit Rat und Tat zur Seite gestanden, wenn es galt, Not in den Familien zu lindern oder in Krankheitsfällen beratend und helfend einzugreifen.
Fräulein Osterhaus hat mit viel Einfühlungsvermögen ihre Aufgaben stets einsatzfreudig und verantwortungsbewußt erfüllt.

Fräulein Binder und Fräulein Osterhaus

Am 1. Januar 1963 feierte Herr Ingenieur Alfred Baumert sein 25jähriges Dienstjubiläum auf der DW.
Als Maschinenbaulehrling fing er 1936 bei uns an und besuchte nach der Lehr-, Gesellen- und Militärzeit die Ingenieurschule in Hamburg. Nach fünfjähriger Tätigkeit als Ingenieur im Konstruktionsbüro wurde ihm die Leitung der Maschinenfabrik auf dem Reiherstieg anvertraut. Um sich mit neuen Werkzeugmaschinen und Fertigungsmethoden vertraut zu machen, ging er vor Antritt seines neuen Postens für je drei Monate nach Heiderich (Werkzeugmaschinen) und der MAN Augsburg. Als Betriebsingenieur zeigte er sich immer aufgeschlossen für die Anwendung neuer Methoden (Kolene-Anlagen).
Seine Mitarbeiter wünschen ihm weiterhin gute Erfolge und danken für die gute Zusammenarbeit.

Ingenieur Alfred Baumert

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Ehrung der Jubilare am 25. Januar 1963

25 Jahre:

Erwin Köpke, techn. Angestellter	SU
Wilhelm Brost, Maler	223
Johann Kähsler, Schiffszimmerer	233
Ernst Lau, Schlosser	221
Carl Lühmann, Arbeiter	212
Max Rohwer, Elektriker	262
Artur Söllner, Schlosser	259
Friedrich Sperling, Schiffszimmerer	233

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

M'Schweißer Karl Meyer mit Frl. Heidi Gilde am 8. 11. 1962
E'Schweißer Günther Strankmann mit Frl. Ursula Humboldt am 28. 11. 1962
E'Schweißer Georg Jürgens mit Frl. Ursula Sahs am 7. 12. 1962
Anstreicher Karl-Werner Kämmerer mit Frl. Margot Heinze am 7. 12. 1962
Maschinenschlosser Klaus Dunkelmann mit Frl. Karin Wucherpfennig am 14. 12. 1962
Brenner Karl Nimz mit Frl. Helga Schulz am 14. 12. 1962
Helfer Jürgen Adler mit Frl. Britta Edelmann am 10. 1. 1963
Bordschlosser Kurt Klingberg mit Frau Maria Weinling am 18. 1. 1963
Angel. Dreher Martin Kawohl mit Frl. Adele Schwarzin am 25. 1. 1963
E'Schweißer Werner Wille mit Frl. Rita Börjesson am 25. 1. 1963

Geburten:

Sohn:

Kalkulator Werner Schröder am 1. 12. 1962
E'Schweißer Jonni Stechmann am 2. 12. 1962
Brenner Rudolf Grönwoldt am 8. 12. 1962
Anstreicher Emil Klädtke am 10. 12. 1962
Anstreicher Otto Grünheid am 10. 12. 1962
Schiffbauer Klaus-Eckhard Pohl am 12. 12. 1962
Kesselschmied Hermann Globisch am 15. 12. 1962
E'Schweißer Günter Lutz am 21. 12. 1962
E'Schweißer Siegfried Pielke am 29. 12. 1962
Vorarbeiter Henry Plaahs am 1. 1. 1963
Feuerwehrmann Lothar Heller am 14. 1. 1963
Bohrer Helmut Engelbrecht am 22. 1. 1963

Tochter:

M'Schlosser Helmut Schruhl am 18. 11. 1962
M'Schlosser Siegfried Schulze am 30. 11. 1962
Schlosser John Reese am 5. 12. 1962
Schiffer Ewald Niebers am 6. 12. 1962
Tischler Karl-Heinz Bösch am 7. 12. 1962
Archivar Uwe Sönksen am 10. 12. 1962
Mtge.-Schiffbauer Claus Lepinat am 12. 12. 1962
Kranfahrer Uwe Brandtstaedter am 12. 12. 1962
Feuerwehrmann Hermann Geheb am 4. 1. 1963
Bohreranlerner Reginald Schöne am 5. 1. 1963
Kfm. Angestellter Heinz Fischer am 20. 1. 1963

Für die mir anläßlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
Peter Feldmann

Für die uns anläßlich unseres 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sagen wir der Direktion, der Betriebsleitung sowie allen Kollegen unseren herzlichsten Dank.

Werner Geburzky	Max Rohwer
Gustav Holst	Josefa Osterhaus
Friedrich Vollbehr	Alfred Baumert
Hein Jordt	Heinrich Rehder
Carl Lühmann	Albert Hackethal
Wilhelm Brost	Rudolf Fickert

Für die Gratulation zu unserem 80. Geburtstag danken wir von ganzem Herzen.

Wilhelm Hohmann	Friedrich Hoffmann
Johann Behrens	Karl Iwers
Christian Matthiessen	

Ihre Glückwünsche aus Anlaß unserer diamantenen Hochzeit haben uns sehr gefreut und wir sagen hiermit herzlichen Dank.
Claus von Kroge und Frau

Möchten hiermit der Direktion und allen beteiligten Kolleginnen und Kollegen von Finkenwerder und Reiherstieg für erwiesene Aufmerksamkeit bei unserem Ausscheiden aus den Diensten der Deutsche Werft unseren herzlichen Dank aussprechen.
Rudolf Eggert Asmus Puck

GOLDENE HOCHZEIT

Für die anläßlich unserer goldenen Hochzeit erwiesenen Aufmerksamkeiten sagen wir Ihnen hiermit unseren herzlichsten Dank.
Karl Mänz und Frau

Für die liebevolle Anteilnahme beim Heimgang unseres lieben Entschlafenen Willy Peters sagen wir hiermit unseren herzlichen Dank.
Frieda Peters

Für die letzte Ehre und erwiesene Teilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes, Vaters und Opas danken wir insbesondere dem Betriebsrat, der Betriebsleitung und den Kollegen der Schlosserei herzlichst.
Louise Pump, geb. Langhoff, und Kinder

Wir gedenken unserer Toten

Rentner
früher Transportarb.
Wilhelm Ostertag
am 17. 12. 1962

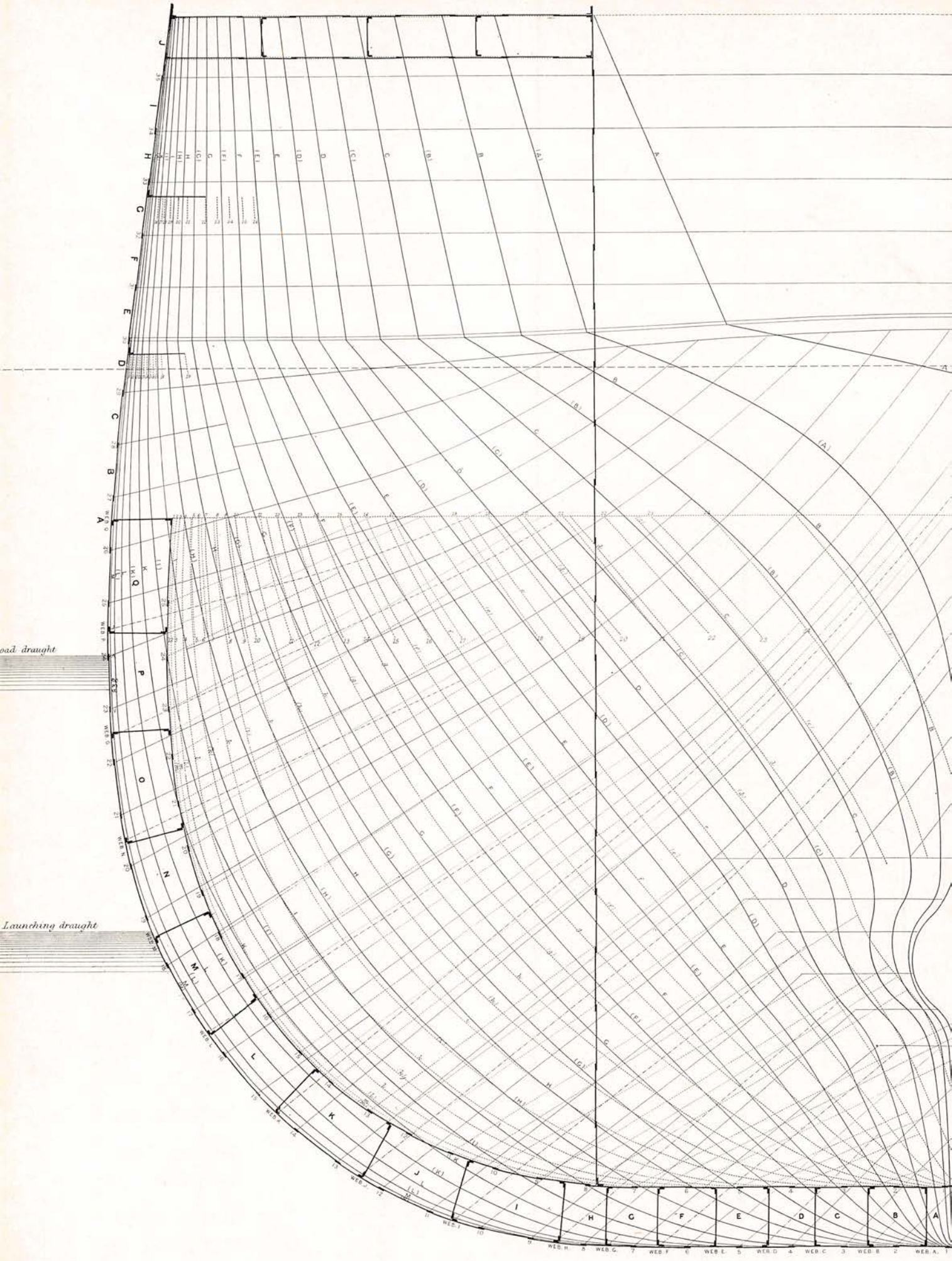
Rentner
früher Raumwärter
Cay Becker
am 17. 12. 1962

Rentner
früher Reiniger
Wilhelm Borgwedel
am 2. 1. 1963

Maschinenschlosser
Bernhard Zeitinger
am 9. 1. 1963

Rentner
früher Brenner
Willy Peters
am 14. 1. 1963

Schlosser
Ludwig Augustin
am 19. 1. 1963

Schlosser
Walter Pump
am 27. 1. 1963

Herausgeber: Deutsche Werft, Hamburg-Finkenwerder · Druck: Krögers Buch- und Verlagsdruckerei, Hamburg-Blankenese
Verantwortlich für den Inhalt, Redaktion und graphische Gestaltung: Wolfram Claviez