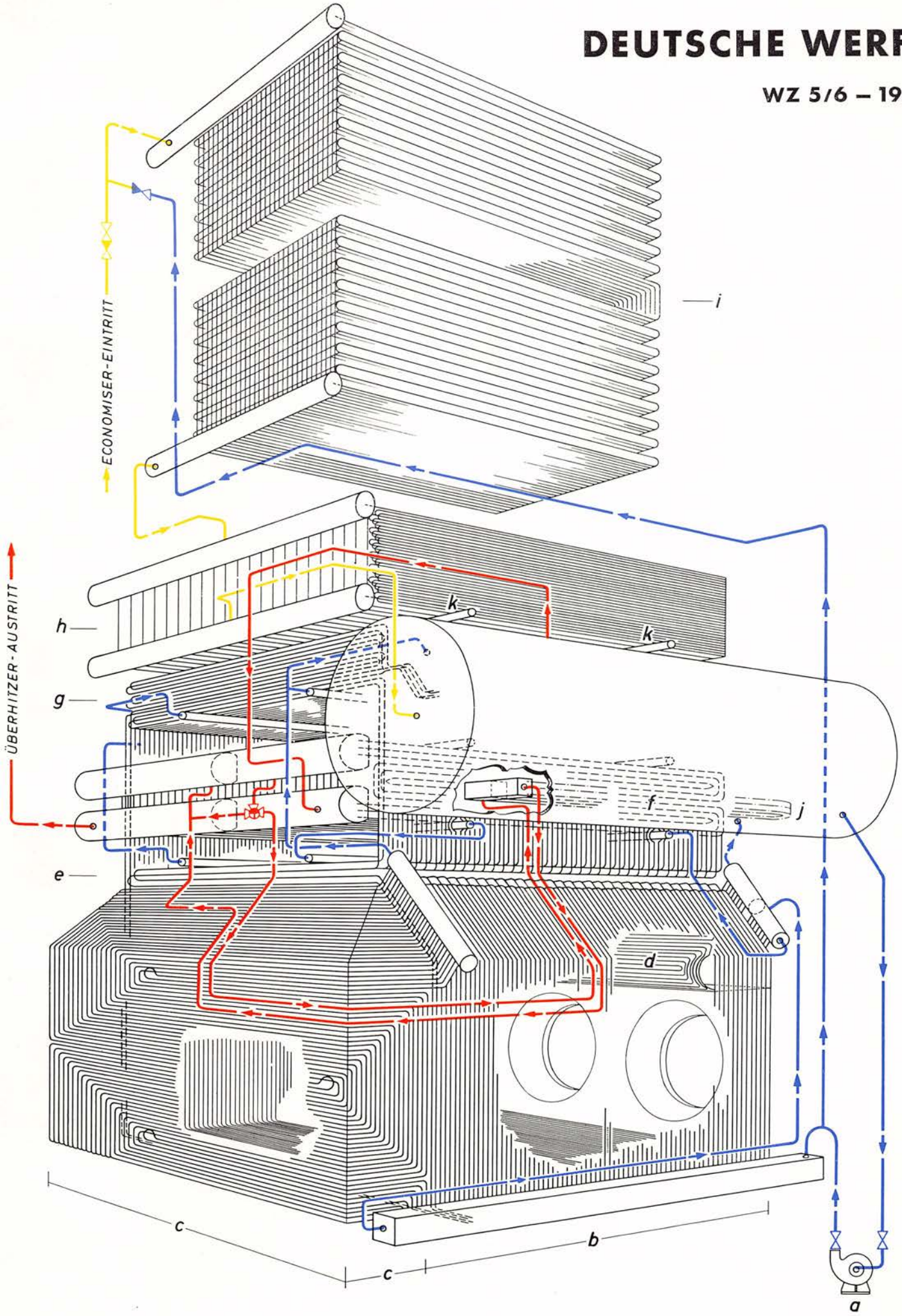
DEUTSCHE WERFT

WZ 5/6 – 1963



Das Arbeitsprogramm der DW

In der Ausrüstung liegende Schiffe:

S. 790 „Bavang" — Probefahrt 25. 7. 1963

S. 800 „Trolltop" — Probefahrt voraussichtlich 25. 9. 1963

Auf den Helgen liegen:

III S. 799 (Cargo Ships El Yam) Stapellauf 3. 9. 1963

VIII S. 750 (Alvion) Stapellauf voraussichtlich . . . . . Ende September

Mit Werkstattarbeiten begonnen:

S. 801 (Laeisz) Kiellegung voraussichtlich 29. 8. 1963

S. 802 (Laeisz) Kiellegung voraussichtlich 23. 9. 1963

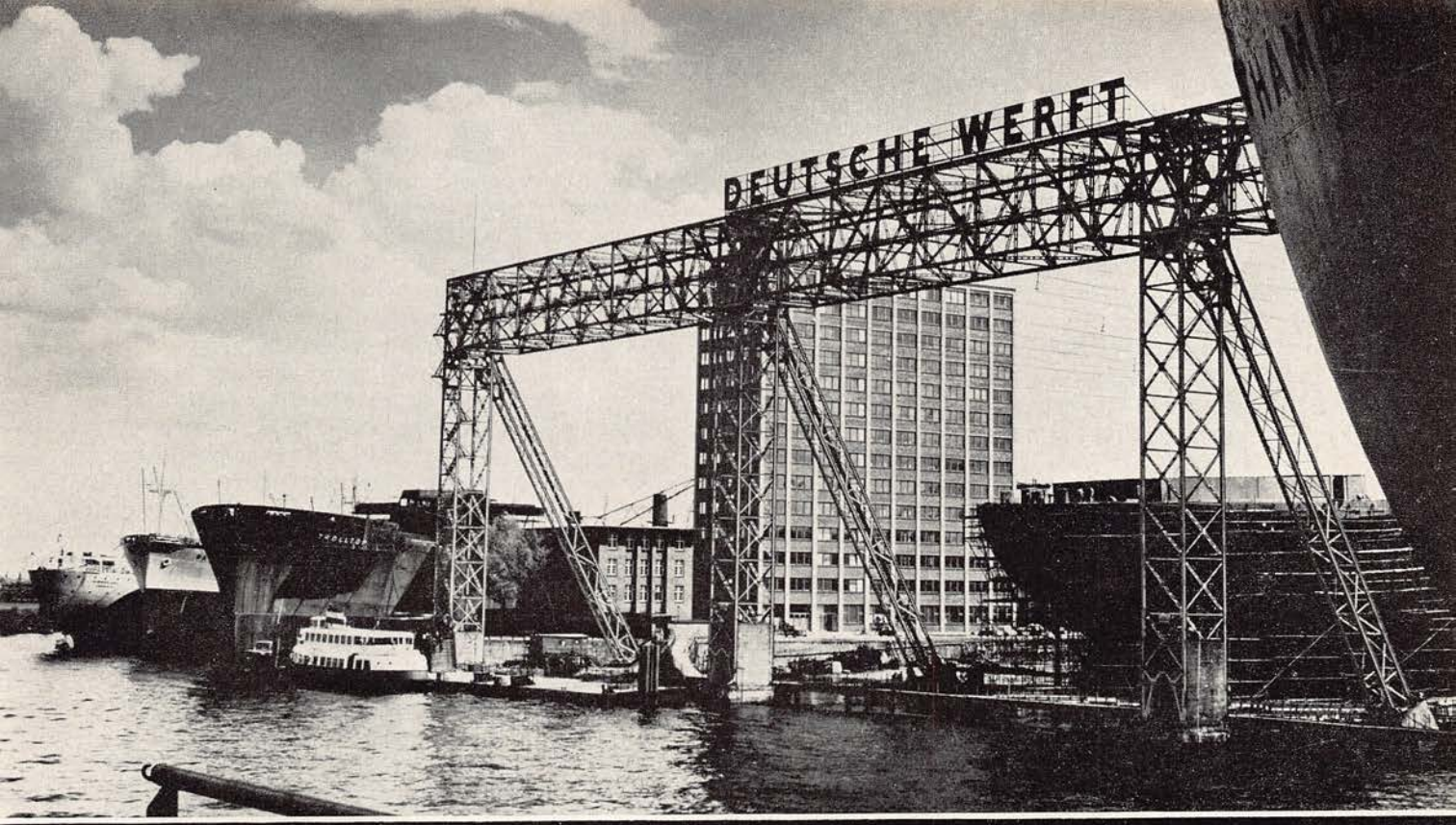
S. 766 (Alvion) Kiellegung voraussichtlich . . . . Anfang Oktober

Titelbild: Schematische Darstellung eines La Mont-Kessels
Zeichnung von Franz Tannenberg. (Siehe Seite 9—11, Kessel und Behälter)

Erklärung der Abkürzungen:

a Umwälzpumpe
b Strahlungsverdampfer Seitenwände und Boden
c Strahlungsverdampfer Rückwand
d Strahlungsverdampfer Frontwand
e Berührungsverdampfer I
f Überhitzer
g Berührungsverdampfer II
h Economiser I
i Economiser II
j Heißdampftemperatur-Regler
k Tragerohre

gelb = Speiseleitung blau = Umwälzleitung rot = Dampfleitung



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

Heft 5/6 · 15. Juni 1963 · 22. Jahrgang

Was die letzten Wochen brachten . . .

Am 20. Juni fand unter starker und lebendiger Teilnahme der Belegschaft die Betriebsversammlung dieses Sommers statt. Vorstand und Betriebsrat gaben einen Bericht über die Probleme, die uns beschäftigten und die Aussichten, sie zu lösen. Dr. Voltz umspannte in einem weiten Bogen die wirtschaftliche Lage der Gegenwart und beleuchtete die Situation des deutschen Schiffbaus allgemein und die der Deutschen Werft im besonderen. Für diejenigen, die keine Gelegenheit hatten an der Versammlung teilzunehmen, seien die Ausführungen unseres Vorstandes im Auszuge wiederholt.

„Es sind nach wie vor im wesentlichen zwei große Komplexe, von denen die gegenwärtige Lage der Werftindustrie beeinflußt wird. Einmal das Vorhandensein von zuviel Tonnage in der Weltschiffahrt, deren Aufbau in den Jahren des Koreakrieges und der Suez-Krise zu rasch erfolgte, die also den Bau zuvieler Schiffe auslöste. Als Folge hiervon verfielen die Frachtraten, und es war den Reedern nicht mehr möglich, die bis dahin für Schiffsneubauten gezahlten Preise weiterhin anzulegen. Das Preisniveau sank allmählich unter die Selbstkostengrenze der Werften. Da zunächst noch ein größeres Auftragspolster vorhanden war, übten die Werften Zurückhaltung in der Hereinnahme neuer Aufträge. Während die Werften in Deutschland in ihren Bemühungen um Erhaltung ihres Anteils am Weltmarkt im wesentlichen auf sich selbst gestellt blieben — wenn wir von der heute noch gültigen Rückvergütung eines Teils der Umsatzsteuervorbelastung in Höhe von 3—4 % absehen — gingen immer mehr schiffbautreibende Länder dazu über, ihrer Werftindustrie tatkräftige Unterstützung zu geben durch Übernahme eines erheblichen Anteils der Schiffbaukosten und ebenso durch günstige Kreditbedingungen und Ermöglichung langfristiger Zahlungsziele. Demgegenüber reichten die in Deutschland getroffenen Maßnahmen nicht einmal aus, um die Nachteile der Währungsaufwertung für den deutschen Schiffbau auszugleichen. Die noch immer nicht endgültig entschiedene Aufbesserung unserer Umsatzsteuerrückvergütung auf etwa 6,5—7 % entsprechend der tatsächlichen aus dieser Steuer erwachsenden Vorbelastung soll zwar noch vor den Parlamentsferien beschlossen werden, kommt aber dann für eine wirksame Hilfe zu spät. Demgegenüber betragen die in Frankreich und Italien gewährten Subventionen bis zu 25 und 30 % des Schiffspreises. In Japan werden von der Regierung große subventionierte Programme für den Bau neuer Schiffe für japanische Reeder aufgestellt und der Bau von Schiffen für ausländische Reeder durch billige Stahlpreise und günstige Kredite

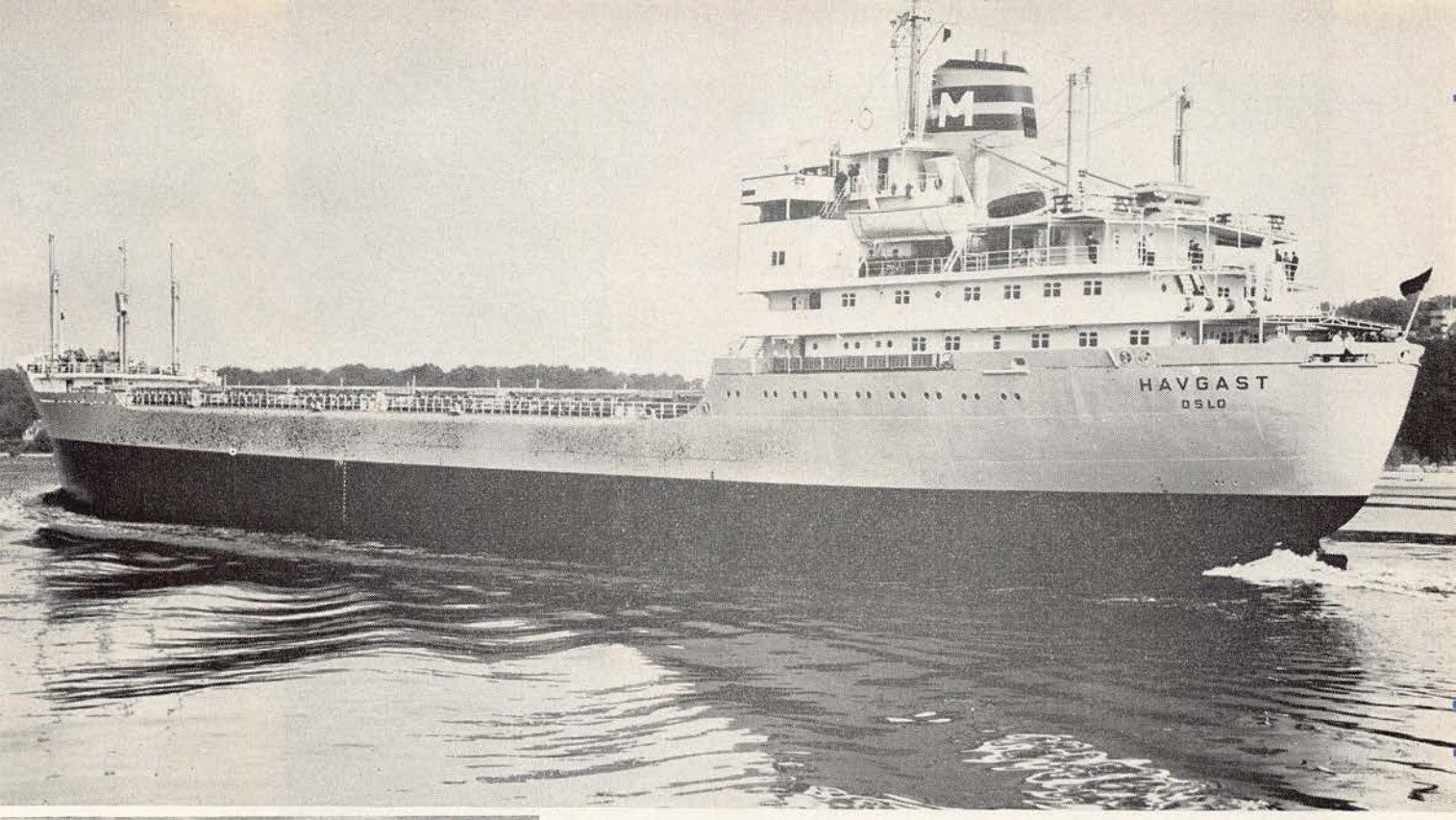
unterstützt. Wenn ich auch hier ausdrücklich betonen möchte, daß alle diese Maßnahmen von einer denkbar ungesunden Entwicklung der Wirtschaft in den genannten Ländern zeugt und solche Maßnahmen kein Allheilmittel sind, so zeigen sich die Folgen doch zunächst an einem erheblichen Rückgang im Anteil des deutschen Schiffbaus am Weltschiffbau. Dies drückt sich zur Zeit noch nicht so sehr in den Ablieferungen als in den neu hinzugekommenen Kontrakten aus. Während in den Jahren vor 1960 der Anteil des deutschen Schiffbaus an der Weltproduktion stetig bei rund 15 % lag und die Ablieferungen auch durch neue Kontrakte ersetzt werden konnten, sank dieser Anteil im Jahre 1962 auf 11,8 %. Der Auftragsbestand der Werften in Deutschland sank von Ende 1961 bis Ende 1962, also in einem Jahr, von 2,5 Mio. BRT auf 1,65 Mio. BRT. Im gleichen Jahr ging der Anteil an abgeschlossenen Neubaukontrakten von den eben genannten rund 15 % auf ganze 3 % zurück. Während im Durchschnitt im westeuropäischen Schiffbau einschließlich Deutschlands ein Rückgang der Auftragseingänge um 33 % zu verzeichnen ist, beträgt dieser Rückgang in Deutschland allein 75 %. Die Gewinner sind die Japaner, die heute an die erste Stelle im Schiffbau der Welt gerückt sind. Der deutsche Schiffbau ist bemüht, diese Situation der Öffentlichkeit und der Regierung eindringlich vor Augen zu führen. Es läuft zur Zeit eine genaue Untersuchung durch die Regierung, wie sich die Lage heute darstellt und was für morgen zu tun ist. Zwischen den Schiffbauländern der Welt werden Maßnahmen erörtert, wie der vorhandene Kuchen der Aufträge gerechter auf alle verteilt werden könnte.

Die besten Möglichkeiten aber, die wir haben, liegen in der Besinnung auf die in unserer DW liegende eigene Kraft.

Es ist unvermeidlich, daß die eben geschilderten internationalen Verhältnisse sich auch auf den Geschäftsbetrieb der DW auswirken; denn gerade unser alter und treuer Kundenkreis deutscher Reeder ist durch den Frachtratenverfall und die Flaggendiskriminierung besonders stark betroffen worden. Die einzelnen Küstenländer — von Niedersachsen über Bremen bis Schleswig-Holstein — wachen mit Argusaugen darüber, daß in ihren Bereichen anfallender Bedarf an Neubauten oder größeren Umbauten von den im eigenen Lande gelegenen Werften erledigt wird. Wie sieht es nun bei uns aus? Wir haben — um hinten anzufangen — einen großen Tanker und zwei Massengutfrachter in der Ausrüstung. Auf den Helgen liegen ein Massengut-Frachter und ein Tanker, die im August/September beide ablaufen werden. Dahinter kommen noch zwei Großtanker, davon einer mit 80 000 tdw, der zunächst das größte bei der DW gebaute Schiff sein wird. Dann haben wir in den letzten Monaten drei Kühlschiffe mit 280 000 cbf. Kühlraum neu kontrahiert, so daß in Kürze auch wieder die alten Hellinge auf längere Zeit belegt sein werden. Darüber hinaus sind wir bemüht, weitere Neubaukontrakte, insbesondere den einen oder anderen Großtanker abzuschließen. Weiterhin haben wir für 6 Schwesterschiffe der „Free State", die zur Zeit in Finkenwerder im Dock liegt, größere Umbauarbeiten unter Vertrag genommen, so daß wir zuversichtlich sind, die Beschäftigung unserer derzeitigen Belegschaft über das Jahr 1964 hinaus sicherstellen zu können. Unsere Reparaturabteilungen am Reiherstieg und in Finkenwerder sind ausgelastet. Der lange und harte Winter hat die Schiffe stark beansprucht. Wir können daher feststellen, daß ein weiteres Absinken der Beschäftigungszahl eine ernsthafte Gefährdung der Erfüllung unserer Aufgaben und der Einhaltung der versprochenen Liefertermine bedeuten würde. Daher ergeht an alle die dringende Bitte: Bleiben Sie Ihrem angestammten Arbeitsplatz treu. Haben sie keine Furcht, daß es Ihnen hier über kurz oder lang schlechter ergehen wird als anderswo. Die Führung der DW wird alles tun, um ausreichende Beschäftigung sicherzustellen. Aus Sorge um den Arbeitsplatz braucht keiner sich anderweitig umzusehen. Die Krise in Schiffahrt und Schiffbau wird von uns noch außergewöhnliche Anstrengungen erfordern, um die nächsten Jahre durchhalten zu können. Wir sehen aber auch noch eine Reihe von Möglichkeiten, den Ablauf der Fertigung vom Projekt bis zur Ablieferung rationeller zu gestalten, Möglichkeiten, die bisher noch nicht voll ausgeschöpft worden sind. Gerade die Zeiten einer verringerten Ausnutzung unserer Produktionsanlagen können und müssen dazu benutzt werden, den Ablauf der Fertigung reibungsloser zu gestalten und durch Einsparung von Verlustzeiten Geld zu sparen. Dies bedeutet keine Einschränkung der gegebenen Verdienstmöglichkeiten für den Einzelnen. Eine bessere Zuordnung der Arbeiten in den Büros und im Betrieb führt aber zu einer Kostensenkung und damit zu einer Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit. Daher bitte ich Sie, alle auf Sie zukommenden Maßnahmen nur unter diesem Gesichtspunkt zu sehen. Sie werden bald erkannt haben, daß es nicht um eine Schmälerung Ihrer Verdienstmöglichkeiten geht. Die neu eingerichtete Betriebswirtschaftsstelle, die unter Leitung von Herrn Dipl.-Kfm. Conrad steht, wird eng mit dem Betriebsrat zusammenarbeiten und alle beabsichtigten Maßnahmen vor Inangriffnahme besprechen. Diese Rationalisierungsmaßnahmen werden in Finkenwerder andere sein als am Reiherstieg, und in erster Linie den Schiffsneubau betreffen. Wenn wir jedoch feststellen, daß in der Schiffsreparatur zur Zeit noch im Überverdienst begrenzte Akkorde herausgegeben werden, so zeigt dies sehr deutlich, daß auch hier noch Probleme der Arbeitsvorbereitung ihrer Lösung harren.

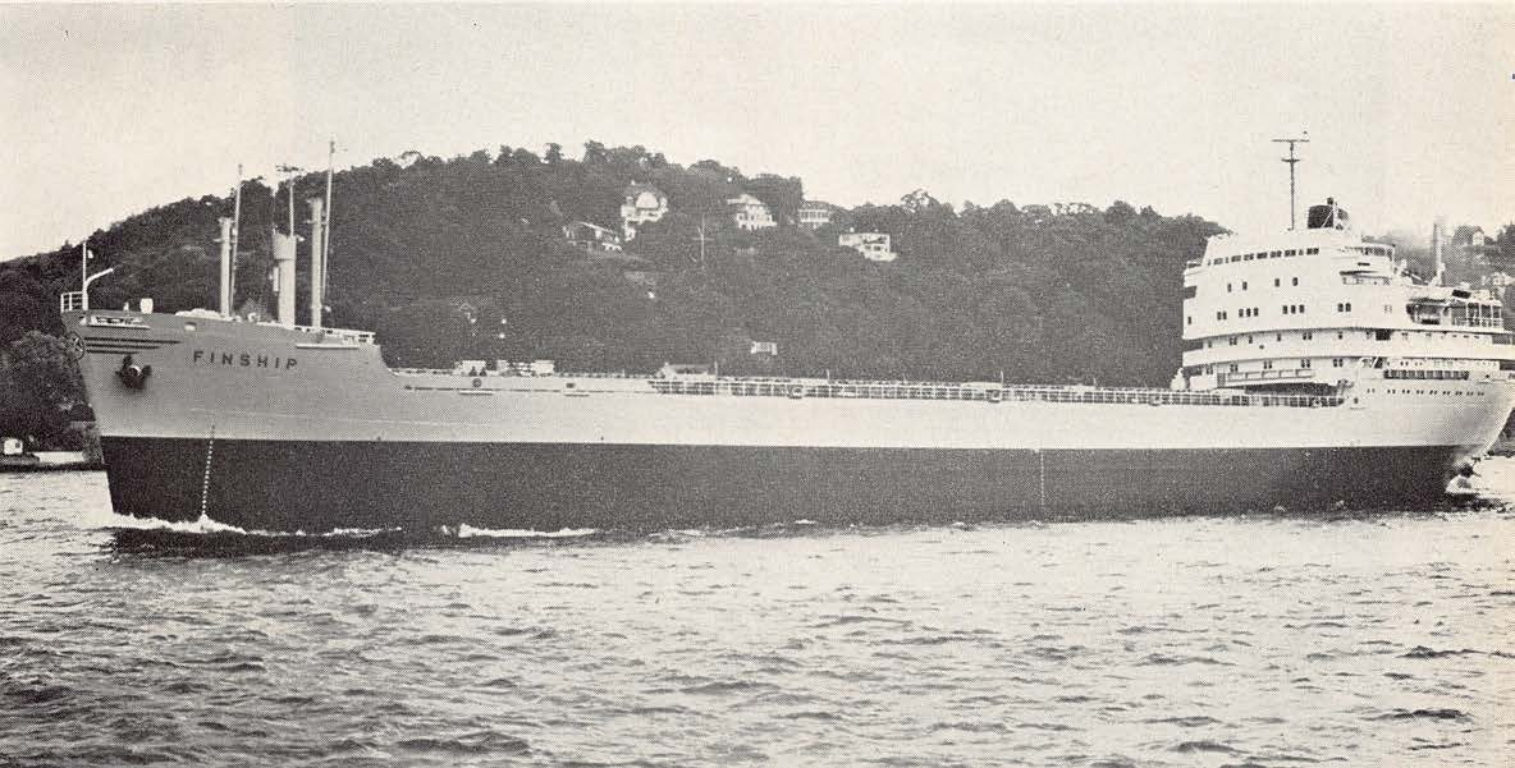
Aber nicht nur im Betrieb unmittelbar wollen wir die Bemühungen um die Verbesserung unserer Wettbewerbsfähigkeit fortsetzen. Wir wollen auch die Schlagkraft unserer Verwaltung stärken.

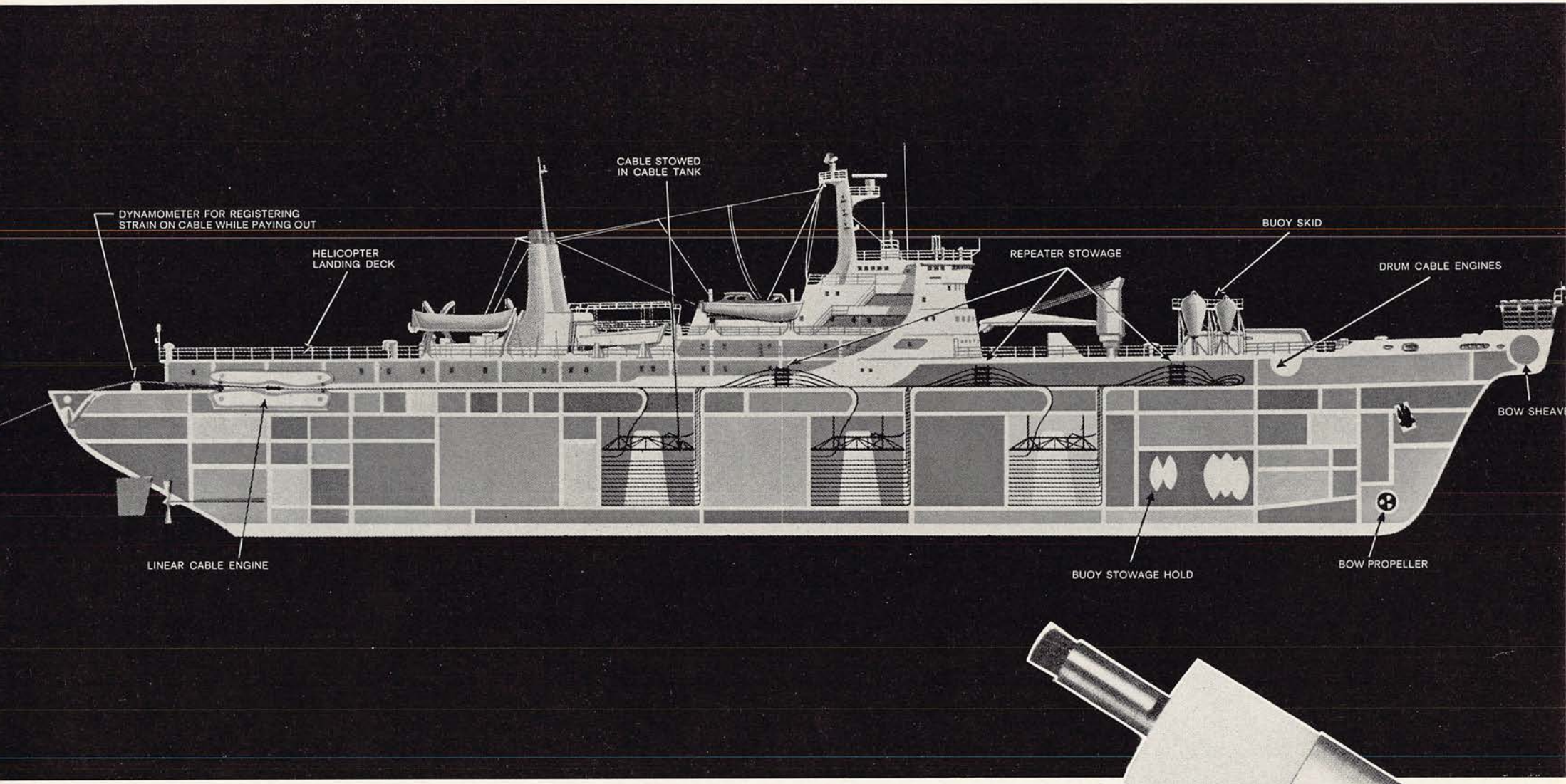
Herr Reisse ist nach über 40jähriger, sehr verdienstvoller Tätigkeit am 31. Mai in den Ruhestand getreten. Er hat die kaufmännische Leitung der Werft in die Hände von Herrn Dr. Knappertsbusch gelegt, der als stellvertretendes Mitglied dem Vorstand der Deutschen Werft angehört. Durch diese bewußte Herausstellung der Verantwortung des Kaufmanns und seine Einschaltung in den Verkauf unserer Schiffsneubauten und der anderen Produkte wird eine verstärkte Betreuung eines erweiterten Kundenkreises erwartet, und es werden damit neue Möglichkeiten der Auftragsbeschaffung erschlossen. Wir werden keine Aufblähung des Verwaltungsapparates vornehmen, sondern mit den vorhandenen Kräften die eben dargestellten Ziele zu erreichen trachten. Es muß unser gemeinsames Ziel der nächsten Zeit sein, die Ertragslage der Werft soweit als irgend möglich durch Beseitigung innerer Reibungen und Hemmnisse zu steigern. Die hierzu erforderliche Zeit wollen wir gewinnen durch eine möglichst günstige Auffüllung unseres Auftragsbestandes. Wir haben die Hoffnung, daß wir das erreichen können. Einen sehr wesentlichen Beitrag hierzu wird wie immer das Reparaturgeschäft leisten. Alle unsere Bemühungen gelten in erster Linie der Sicherung unserer Arbeitsplätze. Wir müssen uns rüsten für einen harten internationalen Wettbewerb, der unsere ganzen Kräfte erfordern wird. Dazu wollen wir zusammenstehen und gemeinsam an einem Strang ziehen."



Zwei Ablieferungen sind wieder zu melden: Die Motorschiffe „Havgast" (28. 5.), Eigner P. Meyer, Oslo, und „Finship" (26. 6.), Reederei Hjalmar Röed, Tönsberg. Zwei Schwesterschiffe jenes 16 000-t-Massengutfrachter-Typs, über den wir schon mehrfach berichtet haben. Jetzt steht nur noch ein Schiff dieser Serie aus, die „Bavang" für Torvald Klaveness. Es wird auch noch in diesem Monat abgeliefert werden.

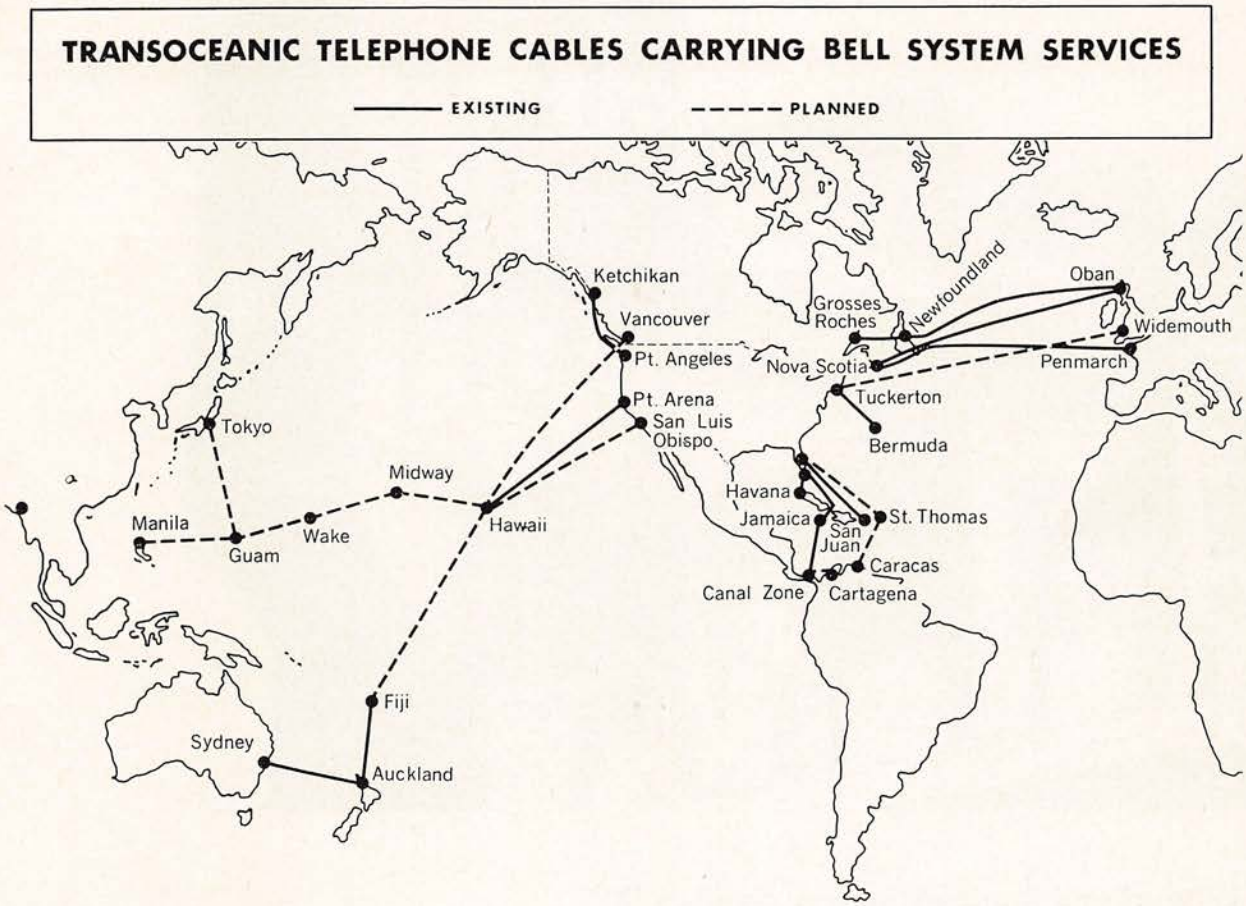
Nebenstehendes Bild zeigt eine der älteren Schwestern, die „Beth", in schwerer See. Wir haben ausgezeichnete Berichte von der Qualität der Schiffe. Auf den noch offenen Punkt, die fahrbaren Deckskräne, werden wir demnächst zurückkommen.





Schematischer Längsschnitt durch das Kabelschiff „Long Lines". Anordnung der Kabeltanks, Kabelführung zu den Repeater-Stauräumen und Kabelmaschine sind deutlich erkennbar.

Kabelende in natürlicher Größe.



100 Jahre Kabelleger

Zusammenfassung

In den beiden vorangegangenen Heften unserer Werkzeitung haben wir über die ersten Anfänge und den heutigen Stand der transozeanischen Kabelverbindungen gesprochen. Wir möchten das Thema abschließen, indem noch einmal einige wesentliche Punkte einander gegenübergestellt werden mögen:

Damals:

Die Great Eastern, das größte schwimmende Ungeheuer für mehrere Jahrzehnte, hatte eine Tragfähigkeit von 32 000 ts. Es wurde angetrieben von Schaufelrädern, Propeller und Segeln. Sie hatte 10 000 t Kohle an Bord.

In drei Kabeltanks konnten 2490 sm Telegrafenkabel aufgespult werden. Die höchste Auslegegeschwindigkeit betrug 5 kn.

Die Kabel jener Zeit waren Einweg-Telegrafenkabel, mit denen Nachrichten in der einen oder anderen Richtung übertragen werden konnten, aber nicht gleichzeitig.

Die Kabel waren mit Stahldraht armiert, die Isolierung bestand aus Guttapercha.

Der eigentliche Träger der Nachrichtenübermittlung war die Seele des Kabels, eine aus sieben Adern bestehende Kupferlitze.

Heute:

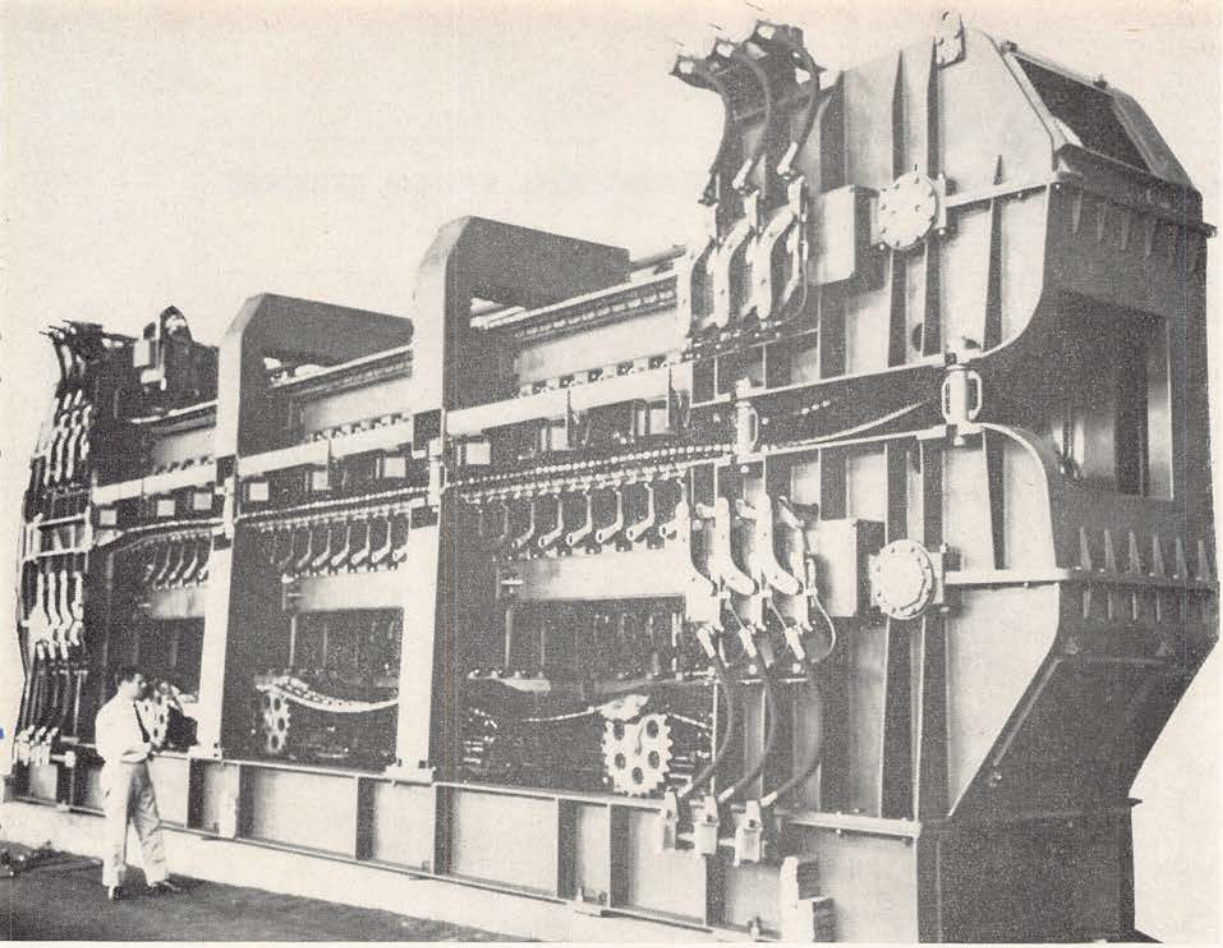
Das Kabelschiff Long Lines, das z. Z. modernste Kabelschiff der Welt, hat turboelektrischen Antrieb und eine Tragfähigkeit von 10 000 Tonnen. Das Schiff kann 1729 ts Heizöl bunkern.

Long Lines hat ebenfalls drei Kabeltanks, die 2000 sm Kabel fassen. Die Auslegegeschwindigkeit beträgt 8 kn.

Die heute verlegten Kabel gestatten bis zu 128 Telefongespräche gleichzeitig, in beiden Richtungen.

Die heutigen Kabel sind nicht armiert. Zur Isolation wird ausschließlich Polyethylene verwandt. Im Gegensatz zu den früheren Kabeln ist nicht mehr die Ummantelung, sondern die Seele des Kabels bestimmend für die Zerreißfestigkeit. Sie besteht aus einer Stahldrahtlitze von 41 Drähten. Träger der elektrischen Leitung ist ein dünnwandiges Kupferrohr, das durch eine dicke Polyethyleneschicht vom Kabelkern getrennt ist.

Die Karte zeigt eine Übersicht über die bereits bestehenden und geplanten Kabelverbindungen des Bell-Telephon-Systems. Aus ihr geht deutlich hervor, welche Aufgaben der „Long-Lines" noch harren. Der Längsschnitt auf Seite 6 mag noch einmal verdeutlichen, wie das Kabel an Bord verstaut ist, wo die Verstärker lagern und wie das Kabel geführt wird, damit es trotz der zwischengeschalteten Verstärker gleichförmig ausgelegt werden kann. Die Kabelmaschine, die die wichtige Aufgabe hat, diesen Auslauf der Schiffsgeschwindigkeit exakt anzupassen, ist auf Seite 8 noch einmal in ihrer ganzen Größe gezeigt.



Die Kabelmaschine der „Long Lines"

Entwurf und Konstruktion von Schiffen (X)

Kessel, Apparate und Behälter

Mit den folgenden Ausführungen soll ein Einblick in die Büroarbeit des Kesselkonstrukteurs vermittelt werden. Es erscheint naheliegend, hierfür mit den Hauptkesseln für ein Dampfschiff zu beginnen.

Die Modernisierung und Entwicklung führten in den letzten Jahrzehnten zu immer größeren Schiffseinheiten mit entsprechend verstärkten Antriebsanlagen und höheren Dampfverbräuchen. Diese Anforderungen konnte der bis Anfang der dreißiger Jahre für Schiffe ausschließlich gebaute Großwasserraumkessel, der sogenannte Zylinderkessel oder „scotch-boiler", nicht mehr erfüllen; er wurde im Laufe der Zeit immer mehr vom Schiffswasserrohrkessel wegen dessen Vorzüge — höherer Wirkungsgrad, kleinere Abmessungen, schnellere Inbetriebnahme und geringere Gefahr bei Kesselschäden — verdrängt.

Bei den Wasserrohrkesseln haben wir zu unterscheiden zwischen Naturumlaufkesseln verschiedener Bauarten und dem La Mont-Kessel mit Zwangsumlauf.

Nachdem sich der Reeder für eines dieser Systeme entschieden hat, kann anhand der von der Planungsabteilung festgelegten Leistungsdaten mit der wärmetechnischen Berechnung und parallel dazu mit dem Entwurf des Kessels begonnen werden. Schwierig dabei ist u. a. die Vorausbestimmung der richtigen Überhitzungstemperatur des Dampfes, die infolge verschiedenartiger äußerer Einflüsse stark variieren kann. Es wird daher, um diese Unterschiede nach Möglichkeit aufzufangen, in den Wasserraum der Trommel ein Rückkühler eingebaut, durch dessen Rohre ein Teil der Dampfmenge zwecks Rückkühlung hindurchgeleitet wird.

Zur Dampferzeugung werden die Schiffskessel heutzutage fast nur noch mit Ölbrennern ausgerüstet.

Während in früheren Jahren die Rohöle bis auf einen Rest von 30 % vercrackt wurden und dieser Rest als Heizöl zur Verwendung kam, ist laut einer amerikanischen Veröffentlichung der Vercrackungsanteil inzwischen so angestiegen, daß nur eine Restmenge von 5 % als Heizöl verbleibt. Die Beimengungen des Heizöls, wie u. a. Schwefel und Vanadium, sind aber mengenmäßig die gleichen geblieben, sie haben im letzten Jahrzehnt zu großen Verbrennungsproblemen geführt.

Der Kesselkonstrukteur hat daher bei seinem Entwurf nicht nur die wirtschaftlichste Bemessung anzustreben und hierbei die zulässigen Belastungen im Feuerraum, im Dampfraum und der Heizflächen zu beachten, sondern auch Vorkehrungen zu treffen, daß sogenannte Hochtemperatur-Korrosionen im Bereich des Überhitzers infolge des Vanadiums und Niedertemperatur-Korrosionen infolge des Schwefels bei der Taupunktunterschreitung der Rohrwandungen am Kesselaustritt durch geeignete Maßnahmen vermieden werden.

Nachdem die Heizflächen des Kessels bestimmt worden sind, werden die Materialqualität des Drucksystems festgelegt und die Wandstärken von Trommeln, Sammlern und Rohren berechnet.

Nun kann die konstruktive Ausarbeitung des Entwurfs beginnen. Die Druckteilzeichnungen werden angefertigt und zur Genehmigung bei Behörden und Klassifikations-Gesellschaften eingereicht. Nach Rückerhalt derselben werden anhand von Materialauszügen die Bestellungen aufgegeben.

Es folgen die Konstruktionen des Kesselgerüstes und der Innen- und Außenwände sowie die Kesselausmauerung und Isolierung.

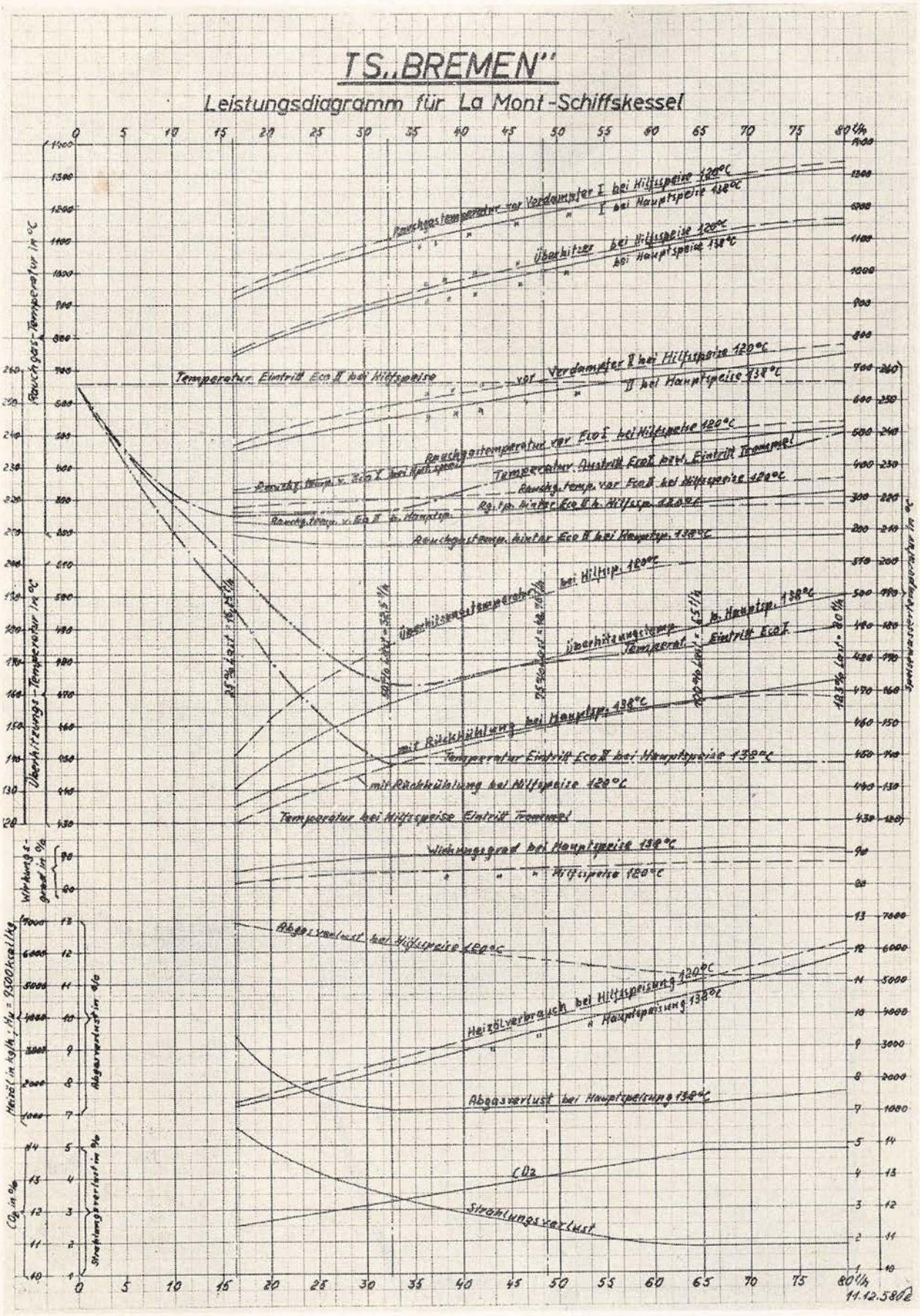


Abb. 2

(Abb. 1 [Titelbild] zeigt einen der vier auf der „Bremen" eingebauten La Mont-Kessel in schematischer Darstellung.)

Leistungsdiagramm für einen der vier auf TS „Bremen" seit Mitte 1959 in Betrieb befindlichen La Mont-Schiffskessel. Alle Werte sind vorausberechnet und decken sich fast hundertprozentig mit den Betriebswerten.

Aus vielen Detailzeichnungen entsteht am Ende die gleichfalls genehmigungspflichtige Kesselzusammenstellungs-Zeichnung.

Parallel zu diesen Arbeiten läuft die Beschaffung der Kesselarmaturen, der Rußbläseranlage, der Ölfeuerung und der Verbrennungsregelanlage.

Besondere Aufmerksamkeit gilt der späteren Speisewasserpflege; auch hierfür werden geeignete Einrichtungen geschaffen.

Für jede Kesselanlage wird eine eingehende Beschreibung und Betriebsvorschrift ausgearbeitet und dem Schiff mitgegeben.

Die konstruktive Ausarbeitung des Rauchfangs und des Schornsteins beschließt dann die Arbeiten für die Hauptkesselanlage.

Wie bei den Dampfschiffen, werden auch für die Motorschiffsanlagen Behälter, Tanks, Apparate und Wärmeaustauscher benötigt, bei deren Berechnung und Bemessung gleichfalls die Klassifikationsvorschriften beachtet werden müssen.

Nachdem es vor etwa einem Jahrzehnt gelungen ist, schwere Heizöle in den Hauptantriebsmotoren von Schiffen einwandfrei zu verbrennen, werden neu gebaute Motorschiffe mit Hilfskesselanlagen zur Schwerölaufheizung für die Hauptmotoren ausgerüstet bzw. ältere Motorschiffsanlagen durch den Einbau von Hilfskesseln auf den Schwerölbetrieb umgestellt.

Der Schwerölaufheizung dienen die von uns entwickelten Kleinkessel, und zwar der La Mont-Abgaskessel, der im Seebetrieb den benötigten Dampf für die Schwerölaufheizung durch Wärmeausnutzung der Abgase kostenlos liefert, und der ölgefeuerte Eckrohrkessel, der auf See in Reserve steht und hauptsächlich den Dampfbedarf für den Hafenbetrieb deckt.

Die konstruktive Bearbeitung dieser Kessel ist mit der Bearbeitung eines Hauptkessels in verkleinertem Umfang vergleichbar.

Zur Ergänzung sei noch erwähnt, daß die konstruktive Ausarbeitung der Abgasleitungen und die schalldämmende Aufhängung derselben sowie Berechnung und Konstruktion der Schalldämpfer und Funkenfänger zu den Belangen des Kesselbaues gehören.

Ein nicht zu unterschätzender Anteil der Bürotätigkeit wird für die Auftragsabwicklung von Bestellungen anderer Werften auf Kesselanlagen, Anfahrluftbehälter und dergleichen mehr verwandt. Hierzu gehört auch der umfangreiche Bedarf der Ölraffinerien an Wärmeaustauschern und Behältern. — Nach Eingang einer diesbezüglichen Anfrage wird eine Entwurfsberechnung mit zugehöriger -zeichnung gemacht. Hiernach erfolgen Kalkulation und Angebotsabgabe. — Bei einer Auftragserteilung werden die Werkstatt- und Genehmigungszeichnungen angefertigt und die erforderlichen Materialien zur Bestellung aufgegeben. — Bis zur Versandaufgabe der fertigen Teile bleibt es dem Büro vorbehalten, den Kontakt zwischen Werkstatt und Kunden aufrechtzuerhalten.

Zum Schluß sei noch kurz vermerkt, daß man der sich häufenden Forderungen auf Automation von Schiffsanlagen mit den bereits bekannten Einrichtungen der Verbrennungs- und Speisewasser-Regelung sowie der Rußbläseranlagen im Bereich der Schiffskessel verhältnismäßig einfach anpassen könnte.

Auf dem Gebiet der Zulieferung von Apparaten und Behältern für Kernreaktoren steht uns noch ein weites Betätigungsfeld offen.

Heise

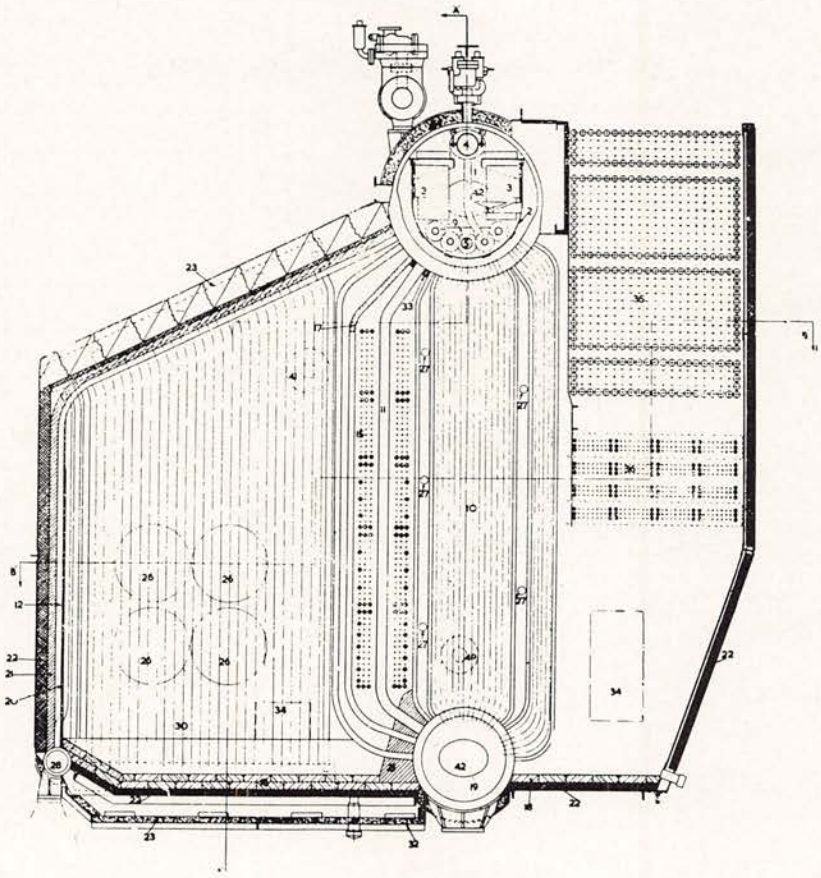


Abb. 3

Abb. 3
Querschnitt durch einen typischen Schiffskessel mit Naturumlauf.

Abb. 4
Eckrohrkessel als Hilfskessel für den Hafenbetrieb.

Abb. 5
La Mont-Abgaskessel als Hilfskessel für den Seebetrieb.

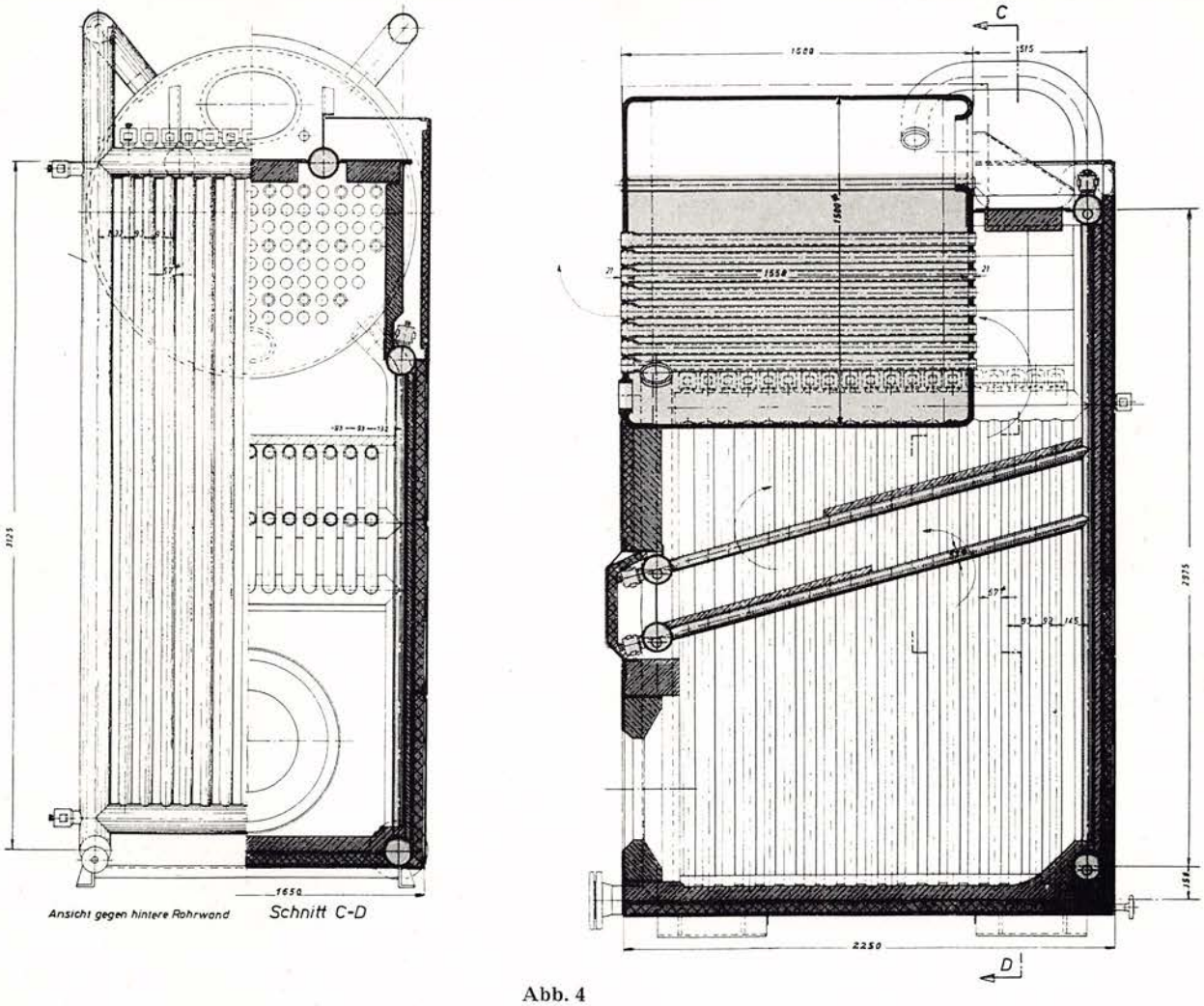


Abb. 4

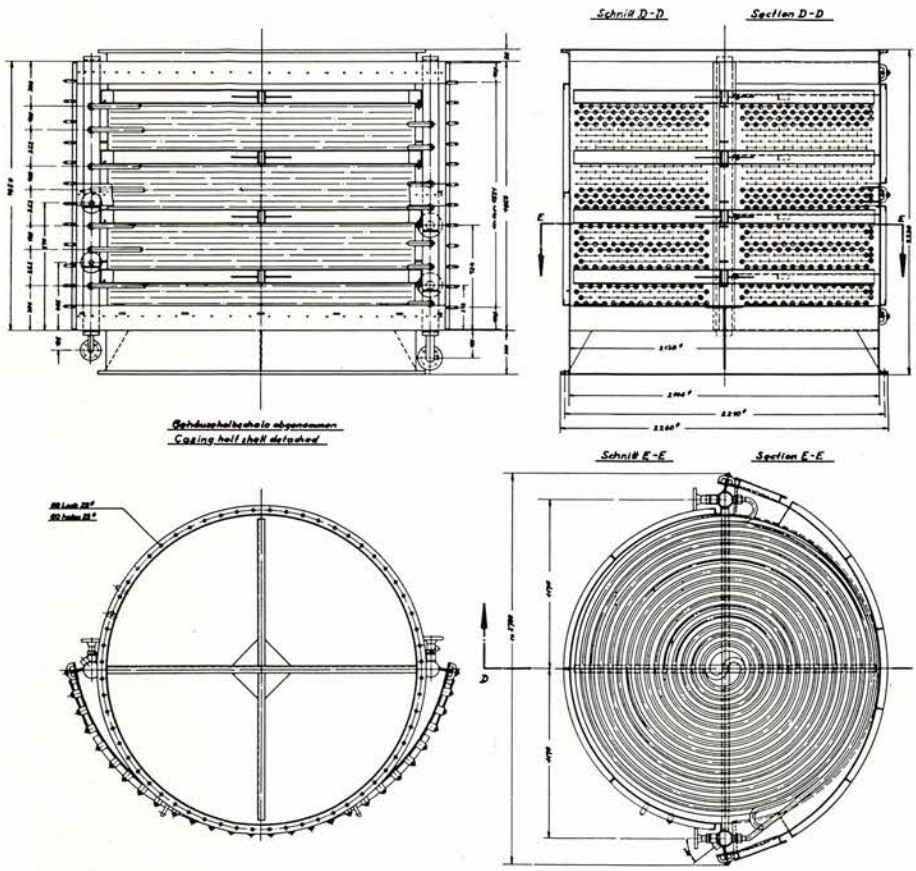
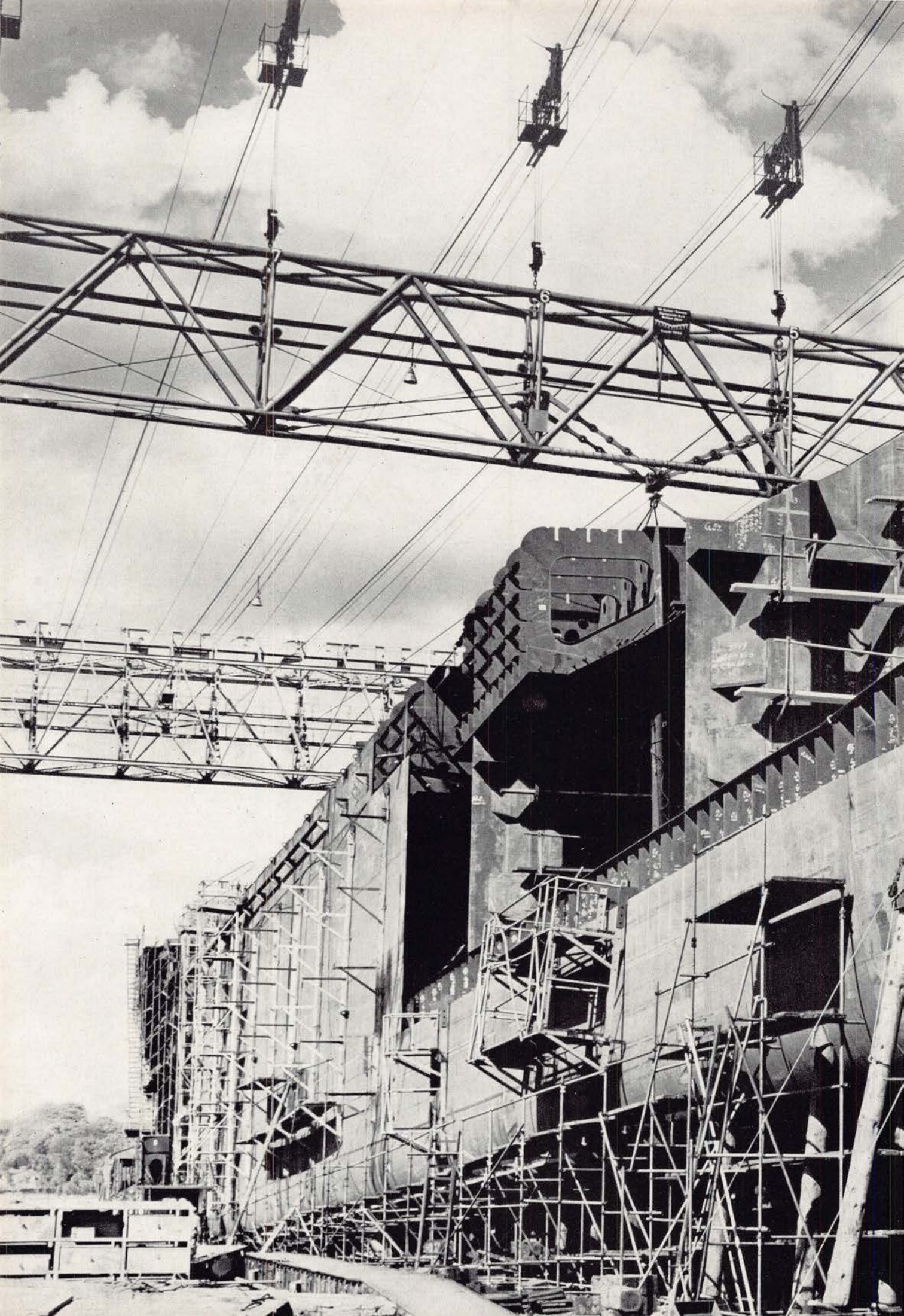
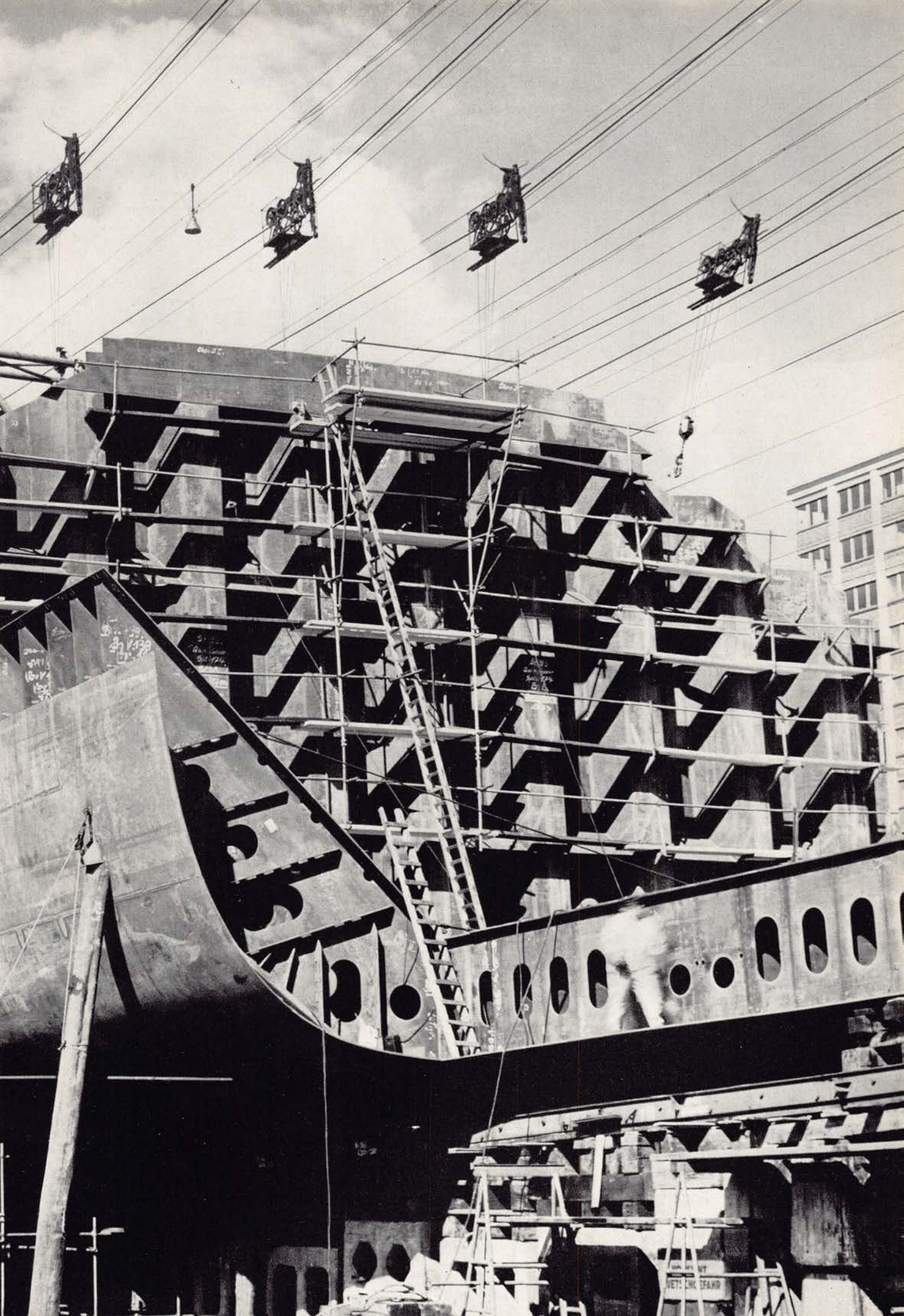


Abb. 5

(Umseitig: S. 799 auf der Helling)





kleine chronik der weltschiffahrt...

Die Hochseefischerei gilt mit Recht als einer der härtesten und gefahrenreichsten Berufe. Die Zahl der Seeleute, die Opfer schwerer Herbststürme wurden, ist unnennbar. Gorch Fock hat ihnen mit „Seefahrt ist not" ein ebenso schönes Denkmal gesetzt, wie es auf eine ganz andere Weise in seiner erhabenen Anonymität etwa das Grabmal des „unbekannten Soldaten" unter dem Arc de Triomphe in Paris für die Gefallenen darstellt.

Die moderne Technik hat auch das Leben der Seeleute erleichtert, ihre Sicherheit durch erstklassige Schiffe, Funk und neueste Rettungsmittel bedeutend erhöht. Um so erschütternder ist eine Nachricht wie die vom Untergang des 941 BRT großen Heckfängers „München", der am 25. Juni vor der grönländischen Westküste sank.

Kein Novembersturm, keine endlose Einsamkeit auf hohem Meer ohne Verbindung zum Festland oder anderen Schiffen – und dennoch. Das Schiff hatte den westgrönländischen Hafen Faeringehavn zum Bunkern angelaufen. Auf der Ausreise stellte man Wassereinbruch fest und ging sofort auf Gegenkurs. Wie verlautet, habe man keine Erschütterung im Schiff gespürt und halte deshalb sowohl eine Kollision mit einem Eisberg wie ein Auflaufen auf eine Unterwasserklippe für ausgeschlossen. Allerdings wird die Ausfahrt als „gefährlich" bezeichnet und bei den gemeldeten 7 Windstärken ist es nicht gesagt, ob man eine Berührung, die zum Leckschlagen genügt, spüren muß. Über die vermutliche Ursache wird das Seeamt das letzte Wort sprechen müssen. Das Schiff sank – nur 4 sm von der Küste entfernt. Was die Öffentlichkeit noch mehr bewegt als der Untergang des Schiffes selbst ist das Versagen der modernen, noch keine drei Jahre alten Rettungsinseln, die z. T. undicht waren oder beim Zuwasserlassen beschädigt wurden und absackten. Auf diese verhängnisvoll unnötige Weise kamen 27 Seeleute ums Leben.

*

„Schweden hat eine neue Großwerft. Sie gilt als die modernste der Welt . . .", berichten die Zeitungen. Man soll auf der neuen Werft der Götawerke in Arendal-Göteborg Schiffe bis zu 150 000 tdw bauen können und man soll aufgrund eines neuen Bauprinzips, der „geraden Produktionslinie", die Bauzeit eines Schiffes auf die Hälfte der bisher benötigten Zeit reduzieren können. Schweden ist ja unter allen Schiffbauländern der Welt bekannt für seine konsequenten Rationalisierungsmaßnahmen. Gelang es doch, bei seit Kriegsende auf das Doppelte angewachsener Belegschaftsstärke der schwedischen Werften, die Bauleistung zu verachtfachen! Die Frage nach der Existenzberechtigung neuer Groß-Werften in einer Zeit, wo viele alte Werften um ihr Leben kämpfen, beantwortet sich von selbst. Die Leistungsfähigkeit entscheidet. Erst in zweiter Linie kommen die Subventionen.

*

Während im klassischen Schiffbau alle Problematik heute in die Frage einmündet, wer am billigsten bauen kann, tun sich gleichzeitig andere Dinge, die von der schöpferischen Kraft des menschlichen Geistes ein stärkeres Zeugnis ablegen. Sie mögen in die „kleine chronik der weltschiffahrt" mit einbezogen werden, denn es ist nicht unwahrscheinlich, daß es sich dabei um den Anfang dessen handelt, was später einmal „Weltschiffahrt" heißen mag. Gemeint sind die Raumflüge des Amerikaners Cooper und der Russen Bykowski und Tereschkowa.

Daß es sich bei aller Anerkennung der grandiosen Leistungen – wobei die des „fliegenden Personals" gewiß nicht die größte ist – vorläufig um nicht mehr als bescheidene „Küstenschiffahrt" handelt, mag uns klar werden, wenn wir bedenken, daß die maximale Höhe von 265 km, die man sich ins „All" gewagt hat, bei einem Globus von einem halben Meter Durchmesser gerade 1 cm betrüge. Bleiben wir bei diesen Maßstäben, würde die Entfernung bis zum allernächsten Fixstern Proxima Centauri immerhin 1,3 Millionen Kilometer betragen, und das wäre eine geradezu minimale Distanz, gemessen an den Entfernungen, die unser Auge unbewußt durchmißt, wenn es bei einem nächtlichen Spaziergang zufällig einen der kaum erkennbaren fernen Spiralnebel streift, die größer sind als unser gesamtes Milchstraßensystem, von dem wir nur ein Staubkörnchen sind. Man mag sich ab und zu dieser Größenordnungen erinnern – wir könnten sonst Gefahr laufen, den Zeitungen Glauben zu schenken, die den Eindruck erwecken wollen, wir seien dabei, das „All" zu erobern.

Doch wie gesagt, selbst zum Nachbardorf, dem Mond, ist es ganz schön weit, und nimmt man nicht die Flughöhe, sondern die Fluglänge, dann beträgt die Reise des z. Z. den Weltraumrekord haltenden Bykowski mit 81 Erdumkreisungen immerhin rund achteinhalbmal die Entfernung Erde—Mond.

Wir dürfen gespannt sein, wie der edle Mondflugwettstreit weitergeht. Auch wenn bis jetzt noch niemand zu sagen vermag, was man da oben eigentlich will – es ist sicher richtig, zum Mond zu fliegen. Die Technik hat bis jetzt noch aus allen Erfindungen und Versuchen, die reinem Forschungstrieb entsprangen, etwas Folgenschweres herausgezogen.

„Es fehlt ein Mann wie Walther Rathenau"

Vor der Jahresversammlung des Stifterverbandes für die Deutsche Wissenschaft hielt Prof. Dr. Golo Mann einen vielbeachteten Vortrag über Walther Rathenau. Das Thema lautete „Walther Rathenau als Praktiker und Philosoph".

Wir wollen an dieser Würdigung eines Mannes, ohne den es keine Deutsche Werft gäbe, nicht achtlos vorübergehen. Es ist jedem von uns bekannt, daß Albert Ballin, Walther Rathenau und Paul Reusch die Gründer der DW waren. Walther Rathenau insbesondere ist es zu danken, daß die Deutsche Werft hier in Finkenwerder gebaut werden konnte.

Was uns mit Walther Rathenau verbindet, ist indessen nur eine Seite dieser großen Persönlichkeit — die der wirtschaftlichen Praxis, der unternehmerischen Initiative. Besser gesagt: was uns damals mit ihm verband. Was uns heute noch oder immer wieder mit ihm verbindet, ist der Geist, der ihn über den Rang eines gewöhnlichen Großindustriellen hinaushebt. Er war ein Mann, der als bedeutender Wirtschaftler mit höchster politischer Verantwortung dachte und handelte. Seine Gedanken haben nichts an Aktualität verloren, viele seiner Worte prophetischen Charakter. „Ich sehe Schatten", so schreibt er 1911, „wohin ich mich wende. Ich sehe sie, wenn ich abends durch die gellenden Straßen von Berlin gehe, wenn ich die Insolenz unseres wahnsinnig gewordenen Reichtums erblicke, wenn ich die Nichtigkeit kraftstrotzender Worte vernehme". Rathenau sah schon vor dem ersten Weltkrieg das allmähliche Absinken der Vormachtstellung Deutschlands in Europa klar voraus. Er erkannte im Wettrüsten eine der Kräfte, die den Krieg, den sie verhindern sollten, nur näher brachten. Er setzte sich schon 1913 für eine europäische Zoll-Union ein: „Verschmilzt die Wirtschaft Europas zur Gemeinschaft, und das wird früher geschehen, als wir denken, so verschmilzt auch die Politik".

Noch während des Krieges, in dem gerade Deutschland und Frankreich als scheinbar unversöhnliche Todfeinde aufeinanderprallten, schrieb er: „Ich würde es als das größte Glück ansehen, wenn es uns gelänge, einen solchen Frieden mit Frankreich zu schaffen, der uns den Feind in einen Bundesgenossen verwandelt". In dem 1916 entstandenen Buch „Von kommenden Dingen" spricht er von

materieller Produktion und politischen Einrichtungen. Er beschreibt die Forderung, die Armut aus der Welt zu schaffen. Dies sowie die Abschaffung des Proletariats sei jedoch nicht vom Begriff des Eigentums her zu lösen, wie Karl Marx es sich vorstellte. Nicht Eigentum, sondern Hebung der Produktion, richtige Verteilung des Sozialprodukts seien die Leitsterne der neuen Wirtschaft, und, ihnen erst ihren Sinn gebend, eine neue Wirtschaftsgesinnung. Der Staat müsse Wohlfahrts-, Kultur- und Wissenschaftsstaat sein, der den Gelehrten wie den Künstler vom Zwang kommerzieller Nachfrage befreit."

Prof. Golo Mann beklagte mit Recht, daß heute Schriftsteller vom Schlage Rathenaus fehlten, die Ereignisse aus Wirtschaft, Politik und Gesellschaft nicht nur registrierten, sondern sie als „Erscheinungen einer sich stets verändernden und zukunftsweisenden Wirklichkeit auszuwerten".

Hundert Jahre Rotes Kreuz

VON DR. HANS HAUG

Im Oktober 1863 wurde in Genf durch General Dufour eine Konferenz eröffnet, an der Delegierte aus 16 Ländern teilnahmen. Nach viertägigen Beratungen faßte die Konferenz den Beschluß, es sei in jedem Lande eine nationale Hilfsgemeinschaft zu bilden, der die Aufgabe zu übertragen wäre, in Kriegszeiten den Armeesanitätsdienst durch den Einsatz freiwilliger Helfer zu unterstützen. Die freiwilligen Helfer sollten in allen Ländern als „gleichförmiges Erkennungszeichen" eine weiße Armbinde mit dem roten Kreuz tragen. Die Konferenz äußerte zudem den Wunsch, die kriegsführenden Nationen möchten „die Neutralisation der Ambulanzen und Spitäler" aussprechen und diese so vollständig als möglich auf das „offizielle Sanitätspersonal, die freiwilligen Helfer, die Einwohner des Landes, welche den Verwundeten Hilfe leisten, und endlich auf die Verwundeten selbst ausdehnen".

Die Beschlüsse der Konferenz von 1863 sind als Akt der Gründung des Roten Kreuzes zu verstehen. Sie sind die Frucht der schöpferischen Kraft und der ungewöhnlichen Hingabe Henry Dunants wie auch der Klugheit und des Mutes der Männer, die mit Dunant dem „Komitee der Fünf" angehörten. Die Gründung des Roten Kreuzes ist aber auch das Werk jener Persönlichkeiten des Auslandes, die Dunant und dem Genfer Komitee ihre Sympathie und ihre tatkräftige Unterstützung liehen.

In den Beschlüssen und Wünschen der Konferenz von 1863 sind die beiden Hauptelemente enthalten, die das heutige Weltwerk des Roten Kreuzes ausmachen: Die Organisationen menschlicher Hilfsbereitschaft auf der einen und die staatsvertragliche Sicherung ihrer Tätigkeit sowie des Schutzes der Wehrlosen im Krieg überhaupt auf der andern Seite.

Was vorerst die Staatsverträge zum Schutze der Kriegsopfer anbelangt, so wurde das erste, grundlegende Abkommen schon 1864 an einer vom Schweizerischen Bundesrat nach Genf einberufenen diplomatischen Konferenz abgegeschlossen: „Die Genfer Konvention betreffend die Linderung des Loses der im Felddienst verwundeten Militärpersonen." Diese Konvention verwirklichte den Gedanken der Neutralisation, den die Genfer Konferenz von 1863 ausgesprochen hatte. Ihr Kernstück ist aber wohl das erhabene Gebot, „daß die verwundeten und kranken Militärpersonen ohne Unterschied der Nationalität aufgenommen und gepflegt werden sollen." Ferner anerkennt die Konvention als Schutzzeichen das rote Kreuz auf weißem Grund. Die erste Genfer Konvention wurde innerhalb weniger Jahre von allen wichtigen Mächten ratifiziert. Sie war der erste große Einbruch des Rechtes in das Gebiet der Kriegsführung, in welchem sie ethische Grundsätze zur Geltung zu bringen suchte. Sie gab den Anstoß zu einer bedeutsamen Entwicklung des Völkerrechts, die einerseits in den Haager Abkommen von 1899 und 1927, anderseits in den Genfer Abkommen von 1929 und 1949 Gestalt angenommen hat. Während aber die Verbindlichkeit und Wirksamkeit des Haager Kriegsrechts, beispielsweise der Landkriegsordnung, fraglich geworden sind, genießen die vier Genfer Abkommen von 1949 universelle Anerkennung; bis heute haben sich 92 Staaten, darunter alle Großmächte, zur Einhaltung dieser Abkommen verpflichtet.

Die Genfer Abkommen von 1949 greifen über den ursprünglichen Kreis hinaus; sie bezwecken Schutz, Pflege und menschliche Behandlung nicht nur der Verwundeten und Kranken der Landstreitkräfte, sondern auch jener Seestreitkräfte sowie der Kriegsgefangenen und der Zivilpersonen. Was die Zivilpersonen anbetrifft, so befaßt sich das IV. Abkommen namentlich mit der Rechtsstellung und Behandlung der Zivilpersonen in den vom Feinde besetzten Territorien sowie der Ausländer, die sich auf dem Gebiete einer der am Konflikt beteiligten Parteien befinden. Der allgemeine Schutz der Zivilbevölkerung gegen die Wirkungen der modernen Kriegführung ist noch nicht genügend ausgebaut: Er beschränkt sich im wesentlichen auf die Verpflichtung, anerkannte und gekennzeichnete Zivilspitäler und ihr Personal sowie Transporte von Verwundeten und Kranken zu schonen und zu schützen. Den neuesten Bestrebungen des Roten Kreuzes, die Kriegführung als solche auf die Bekämpfung militärischer Ziele einzuschränken und dem Grundsatz der Unverletzlichkeit der friedlichen Zivilbevölkerung zu neuer Anerkennung zu verhelfen, war bisher nur ein geringer Erfolg beschieden.

Das zweite Element des Weltwerkes des Roten Kreuzes sind die Organisationen, die auf der Hilfsbereitschaft des einzelnen Menschen beruhen. Nach der Genfer Konferenz von 1863 entstanden in kurzer Zeit in fast allen europäischen Staaten Hilfsgesellschaften zur Unterstützung des Heeressanitätsdienstes, die als nationale Rotkreuzgesellschaften bezeichnet wurden. Bald griff die Bewegung auf andere Kontinente über: 1877 wurde das Japanische Rote Kreuz, 1882 das Amerikanische und 1904 das Chinesische Rote Kreuz gegründet. Mehrere Rotkreuzgesellschaften entstanden im Anschluß an den ersten Weltkrieg, so das Indische Rote Kreuz (1920) und das Rote Kreuz der Sowjetunion (1925). Neben die Rotkreuzgesellschaften traten die Gesellschaften vom Roten Halbmond und vom Roten Löwen mit der Roten Sonne, nachdem die entsprechenden Schutzzeichen völkerrechtlich anerkannt worden waren. Heute zählen wir 91 nationale Gesellschaften, denen mit Einschluß des Jugendrotkreuzes rund 160 Millionen Mitglieder sowie ausgebildete Helferinnen und Helfer samt dem notwendigen Material zur Verfügung stehen.

Die nationalen Rotkreuzgesellschaften bilden gleichsam die Hauptmacht der Rotkreuzbewegung; von ihnen wird im Frieden und im Krieg eine kaum übersehbare humanitäre Arbeit geleistet. Den Rotkreuzgesellschaften sind in erster Linie nationale Aufgaben gestellt, wie die Unterstützung des eigenen Armeesanitätsdienstes und der landeseigenen Maßnahmen zum Schutze der Zivilbevölkerung, die Fürsorge für die eigenen Kriegsgefangenen, die Hilfe für die Opfer von Naturkatastrophen im eigenen Land. Auch Aufgaben wie die Organisation des Blutspendedienstes für den Friedens- und Kriegsbedarf, die Ausbildung von Berufs- und Hilfspflegepersonal, die Fürsorge für Kinder, Gebrechliche und Alte werden überwiegend im Interesse des eigenen Landes durchgeführt. Da aber der Rotkreuzgedanke und die Genfer Abkommen über die Grenzen und Fronten hinausweisen, sind auch die nationalen Rotkreuzgesellschaften zu jener unbedingten, universellen Hilfsbereitschaft verpflichtet, die das besondere Wesen des Roten Kreuzes ausmacht. Je mehr eine nationale Gesellschaft Aufgaben erfüllt, die nicht im un-

mittelbaren Interesse des eigenen Volkes und Staates liegen, je mehr sie beispielsweise ihre Hilfe fremden, ja feindlichen Verwundeten, Kranken, Kriegsgefangenen, Zivilinternierten, Obdachlosen und Flüchtlingen zuwendet, um so mehr erfüllt sie den tieferen Sinn des Rotkreuzgedankens, nämlich den Gedanken wahrhaft uneigennütziger, selbstloser Hilfe.

Eine besondere Stellung innerhalb des Roten Kreuzes nimmt das Internationale Komitee vom Roten Kreuz (IKRK) in Genf ein, das aus dem Gründerkomitee der Fünf hervorgegangen ist. Da dem Komitee auch heute noch ausschließlich Schweizer Bürger angehören und es sich durch Zuwahl selbst ergänzt, eignen ihm in hohem Maße Unabhängigkeit und Unparteilichkeit, daß heißt Eigenschaften, die es für humanitäre Interventionen bei internationalen Konflikten, bei Bürgerkriegen und inneren Wirren prädestinieren. In den beiden Weltkriegen hat das Komitee eine gewaltige humanitäre Tätigkeit beidseits der Fronten zugunsten Verwundeter und Kranker, Kriegsgefangener und Zivilinternierter entfaltet. Es hat in Genf eine zentrale Auskunftsstelle geführt, über die Millionen von Nachrichten und Botschaften ausgetauscht wurden. Überaus bedeutsam ist ferner der Beitrag, den das Komitee an die Weiterbildung der Genfer Konvention geleistet hat; die Abkommen von 1929 und 1949 sind weitgehend seiner Initiative und Vorarbeit zu verdanken.

1919 wurde in Paris auf amerikanische Anregung die Liga der Rotkreuzgesellschaften als Weltbund der nationalen Rotkreuzgesellschaften gegründet. Die Liga sollte die Tätigkeit der nationalen Gesellschaften im Frieden fördern, die Gründung neuer Gesellschaften erleichtern, das Jugendrotkreuz entfalten, die Hilfstätigkeit der nationalen Gesellschaften im Falle großer Katastrophen koordinieren und schließlich als Forum zur Aussprache unter den nationalen Rotkreuzgesellschaften dienen. Die Liga hat die ihr zugedachten Aufgaben besonders seit dem Zweiten Weltkrieg mit Auszeichnung erfüllt; sie trägt als internationale Organisation an dem Zusammenhalt der nationalen Gesellschaften in einer Weise bei, die dem Internationalen Komitee als exklusiv schweizerische Organisation naturgemäß versagt ist.

Um die Einheit und das Zusammenwirken der nationalen Rotkreuzgesellschaften, des Komitees und der Liga zu stärken und zu sichern, wurde 1928 im Haag die Gründung des Internationalen Roten Kreuzes beschlossen. Das Internationale Rote Kreuz ist die Weltgemeinschaft aller Institutionen, die unter dem Zeichen des Roten Kreuzes tätig sind. Höchstes Organ des Internationalen Roten Kreuzes ist die Internationale Konferenz, die alle 4—6 Jahre zusammentritt und an der Vertreter der nationalen Rotkreuzgesellschaften, des Komitees und der Liga sowie Delegierte der Staaten teilnehmen, die an die Genfer Abkommen gebunden sind.

Das Weltwerk des Roten Kreuzes befindet sich heute in voller Entfaltung. Eine große Aufgabe besteht darin, in den Entwicklungsländern leistungsfähige Rotkreuzgesellschaften aufzubauen. Wichtig ist ferner das stetige Bemühen, die Unabhängigkeit des Roten Kreuzes von der nationalen und internationalen Politik sicherzustellen. Die Hauptsorge des Roten Kreuzes ist aber wohl die mit den modernen Rüstungen verbundene Gefahr des totalen Krieges, der auch die Wehrlosen und ihre Helfer in den Abgrund zu ziehen droht. Dieser Gefahr zu begegnen, wird eines der großen Anliegen des Roten Kreuzes in den kommenden Jahren sein. Das Rote Kreuz wird sich erneut der Grausamkeit der totalen Kriegsführung entgegenstellen, und es wird bewußter und beharrlicher als je für den Frieden unter den Völkern eintreten müssen. Es wird damit in einer veränderten und aufs äußerste bedrohten Welt im Sinne seiner Gründer handeln.

REISEVORBEREITUNGEN

(dgk) Wenn man die Verlautbarungen unserer großen Reisebüros verfolgt, dann müßte man sagen, daß die Zeit über Reisevorbereitungen zu sprechen eigentlich wohl schon vorbei ist. Denn man erfährt auf seine Erkundigungen hin, daß sehr, sehr viele Reiseorte schon ausgebucht sind, so daß es kaum einen Sinn hat, sich für diese Ferienziele zu interessieren. Nun, das sollte aber niemanden verdrießen, weil dem Reiselustigen heute so vielseitige Möglichkeiten offenstehen, seiner Sehnsucht in die Ferne zu frönen. Leider, und das kann nicht oft genug betont werden, dient die Urlaubsreise nicht immer ihrem wichtigsten Zweck, nämlich der Erholung. So grotesk es klingt, aber der Begriff des „Urlaubskranken" geht heute schon mehr und mehr in unseren Sprachgebrauch über und damit verliert die sommerliche Urlaubsreise ihren Sinn.

Nun verbindet man mit „Urlaubskrankheit" eine Vielzahl von Schäden, die sich der Mensch mutwillig, aus Überschätzung seiner Leistungsfähigkeit und vor allem durch Unfälle aller Art zuzieht, nicht gerechnet die eminente Belastung durch leider so beliebt gewordene Kilometerjagden über die Landstraßen. Wer aber seine Ferienreise zu einer echten Erholung zu machen wünscht, der wird sich bei seinen Reisevorbereitungen nicht zuletzt mit Fragen seiner Gesundheit befassen. Und hierbei sind drei Gesichtspunkte wichtig, die uns Reise und Urlaub zur echten Erholung machen:

1. Was kann ich vor dem Reiseantritt zur Erhaltung meiner Gesundheit tun?
2. Welchen Urlaubsort und welches Milieu wähle ich für meine Erholung?
3. Wie verhalte ich mich an meinem Urlaubsort, um mich richtig zu erholen?

Der Typhus von Zermatt und die Pocken in Stockholm sollten heute jedem Menschen eine Mahnung sein, daß in den europäischen Urlaubsgebieten jederzeit mit dem Auftreten einer Seuche gerechnet werden muß, weil die internationalen Verkehrsverbindungen zu modernen Seuchenwegen geworden sind. Soweit also nicht, wie bei Überseereisen, besonderer Impfschutz obligatorisch ist, sollte jeder vernünftige Bewohner eines hochzivilisierten Landes laufend seinen Impfschutz überprüfen lassen. Der motorisierte Reiseverkehr drängt diese Notwendigkeit auf, da wohl keiner vor Unfällen gefeit ist und jeder Reisende mit der Möglichkeit einer Wundstarrkrampf-Infektion rechnen muß. Was für den Erwachsenen gilt, gilt in noch höherem Maße für unsere Kinder, die wir in der Tat nicht gegen Kinderkrankheiten ausreichend geschützt mit auf Reisen nehmen sollten. Da wir die Frage eines ausreichenden Impfschutzes sowieso mit unserem Hausarzt besprechen müssen, liegt es auf der Hand, mit ihm auch den zweiten Punkt zu ventilieren, weil unser Arzt am ehesten über unseren Gesundheitszustand vor Antritt der Reise Bescheid weiß und uns beraten kann. Denn Berge und See, Süden oder Norden, das Wichtigste ist die Verträglichkeit des Klimas, ist unsere Disposition für den Urlaubsort und sein Milieu.

Selbstverständlich wird der Arzt uns auch Ratschläge für unser Verhalten mitgeben, aber hierbei ist er dann wirklich auf unsere Einsicht angewiesen, daß wir uns zweckentsprechend verhalten. Ernährungsweise und Tagesrhythmus sind entscheidend an unserer Erholung beteiligt, aber auf diesem Gebiet wird mindestens so viel gesündigt wie bei der geistig-seelischen Urlaubshygiene.

Fast will es uns jetzt so scheinen, daß wir bei gründlicher gesundheitlicher Reisevorbereitung schon einen ganz wesentlichen Teil unserer Erholung gesichert haben, so daß der Erfolg unseres Urlaubs nicht ausbleiben wird.

Dr. Konrad Günter

Bummel über den Altonaer Fischmarkt

Heute ist Sonntag, in der Ferne schlägt eine Turmuhr gerade sechs. Wir haben uns an den St. Pauli Landungsbrükken getroffen und schlendern jetzt am Elbtunnel vorbei in Richtung Altona. Immer geradeaus, man läuft direkt darauf zu und plötzlich ist man schon mittendrin — in der Menschenmenge, die sich durch die schrägen und holperigen Straßen schiebt. Verlorene Töne von Drehorgeln, Mundharmonikas und Schifferklavieren dringen uns entgegen. Wurstkessel dampfen, Rosen, Nelken, Kornblumen, Berge von Kohl und Tomaten leuchten zwischen Buden, Ständen und Tischen, auf denen Speckseiten, Würste, Schinken und große Käseballen zum Kaufe locken. Gänse, Hühner und Enten flattern aufgeregt in ihren Drahtkäfigen hin und her. Zahnbürsten, Kugelschreiber, Armbanduhren, Rasierklingen, Pullover, Kriminalromane — vom Hosenknopf bis zum echten Teppich kann man hier alles kaufen, was man braucht — oder was man nicht braucht. Aber das ist ja gerade der Spaß!

Je weiter der Uhrzeiger läuft, um so lebhafter wird das Geschäft. Die Händler und Altländer Bauern in Hemdsärmeln locken die Menge der Schaulustigen und Käufer mit wilden Gesten und lautem Geschrei. Sieg im Kampfe gegen die Konkurrenz scheint nur eine Frage der Stimmbänder zu sein.

Hier bieten langhaarige, bärtige Künstler Gemälde an, da wird um eine Ziege gefeilscht, und dort ist gerade ein kleines Ferkel aus seiner Drahtbehausung geschlüpft.

Das hier ist mehr als ein gewöhnlicher Wochenmarkt. Es ist ein großer romantischer Rummelplatz, ein Volksfest, ein Basar auf der Elbe, auf dem noch gewogen, gefeilscht und gehandelt wird. — Und das im Zeitalter der Supermärkte, Selbstbedienungsläden und abgepackten Waren, mitten in der Millionenstadt Hamburg!

Der Strom der Besucher wogt auf und ab und wälzt sich vorüber. Man sieht Gesellschaftsanzüge und blaugestreifte Arbeitsblusen, halbsteife Hüte und Schiffermützen. Hier findet sich alles brüderlich zusammen. Es treffen sich die Frühaufsteher mit den Nachtschwärmern. Gestalten mit glasigen Augen, einer verwelkten Rose im Knopfloch und einen Gartenzwerg im Arm schaukeln fröhlich singend die Straße entlang. Viele kommen direkt von der „Reeperbahn". Zu einer richtigen langen Samstagnacht gehört nun mal ein Katerfrühstück auf dem Fischmarkt.

Vom nahen Hafen treibt uns der Wind den Geruch von Wasser und Fisch herüber. Am Landungsponton spielt sich nun der eigentliche Fischmarkt ab. Reihenweise haben hier die Fischkutter aus Finkenwerder und Altenwerder festgemacht. Über dem Brückengeländer hängen Reusen, Aalkörbe und rostige Anker. Kräftige Männer holen in langen Gummistiefeln die noch springlebendigen Schollen aus der Bünn. Die Fischerleute reichen blaue, blanke Aale im Kescher herüber. — Jetzt wird zugegriffen, denn die Sonne steigt und die Preise sinken.

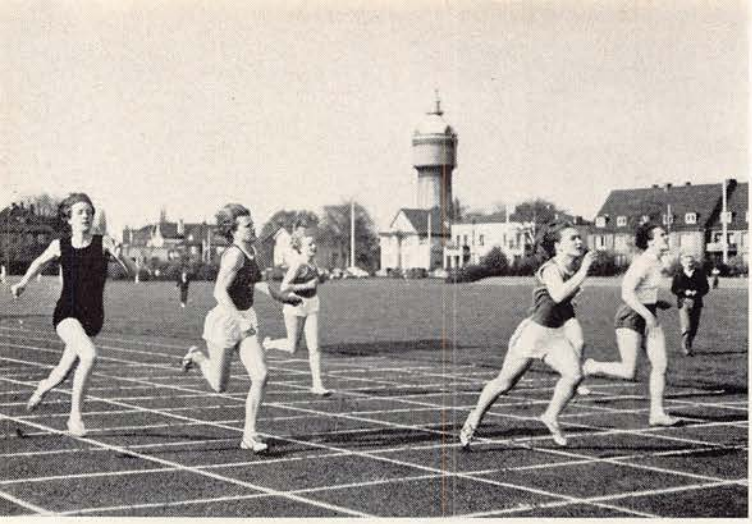
Ursprünglich wurden an dieser Stelle wirklich nur Fische verkauft und zwar haben die Finkenwerder Fischer schon vor 300 Jahren hier ihren Fang angeboten. Erst Anfang des 19. Jahrhunderts tauchten die ersten ambulanten Händler auf. Nach alter Sitte kann hier heute noch jeder verkaufen, wer will und was er will. Man braucht keinen Gewerbeschein, es sind nur ein paar Groschen Standgeld zu entrichten.

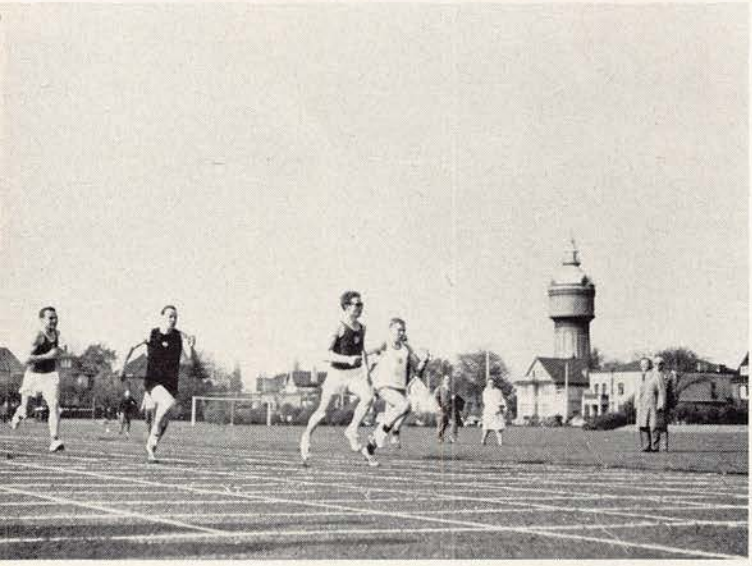
Die vom Kühlhaus herübertönende Sirene beendet das quirlende Leben und der Zauber erlischt. Jetzt beginnt die Kirchzeit und wenn die Orgel des „Michels" einsetzt, erinnern nur noch ein wüster Abfallhaufen, Berge von Kisten, Kartons und Papier, von Dosen und Flaschen an vergangene Pracht. Auch die Fischkutter sind bereits auf der Heimfahrt. Von Möwen begleitet ziehen sie dahin. — Aber sie und alle anderen kommen wieder, am nächsten Sonntag in der Früh! Auch wir werden wiederkommen eines Sonntagmorgens . . .

Heidi Schrank, MAN, Werk Hamburg

HAUS- u. KÜCHENGERÄTE
Einbahnstraße

„Fischmarkt"





Sport

Leichtathletik

Wie schon in der letzten Ausgabe der Werkzeitung angekündigt, fand am 11. 5. 1963 das Bahneröffnungssportfest auf dem Allianz-Sportplatz statt. Es war ein voller Erfolg, etwa 130 Aktive waren am Start. Wenn auch die einzelnen Leistungen noch nicht die Spitze erreichten, so waren sie doch recht beachtlich. Auch unsere Sportler brachten wieder eine Reihe sehr guter Erfolge mit nach Hause.

Männer:

Weitsprung:	Jörn Malchow	1. Platz
Hochsprung:	Jörn Malchow	1. Platz
100 m:	Jörn Malchow	3. Platz
Diskus:	Manfred Siedentopf	1. Platz

Weibl. Jugend:

100 m:	Kirsten Sudmann	1. Platz
	Gerhild Zastrow	3. Platz
Kugelstoßen:	Gerhild Zastrow	3. Platz
Weitsprung:	Gerhild Zastrow	2. Platz

Am 25. 5. 1963 wurden, für Leichtathleten etwas zu früh, zum erstenmal nach dem Kriege, Hamburger Betriebssportmeisterschaften durchgeführt. Auch diese Meisterschaften fanden auf dem schönen Allianz-Sportplatz statt. Hierzu durften nur reine Betriebssportler melden, d. h. Sportler, die nur Sport im Betrieb treiben und keinem anderen Verein angehören. Auch diese Veranstaltung wurde überdurchschnittlich gut besucht, so daß es zu sehr reizvollen und spannenden Kämpfen kam. Unser As Jörn Malchow vollbrachte eine Leistung im Hochsprung wie sie noch nie von einem Betriebssportler der Klasse I gebracht wurde, er übersprang die ganz ausgezeichnete Höhe von 1,80 m und wurde damit Hamburger Betriebssportmeister. Im Weitsprung mußte er diesmal seinem ewigen Rivalen den Vortritt lassen und wurde mit einer Weite von „nur" 6,24 m Vizemeister. Den Titel eines Vizemeisters konnten sich noch zwei andere Sportlerinnen bzw. Sportler holen und zwar Hannelore Püschel im Hochsprung und Karl-Heinz Gebers im 100-m-Lauf. Außerdem belegte Ilka Duckstein noch einen beachtlichen 3. Platz im Hochsprung. Über das Sportfest in Glückstadt, das am 8. Juni stattfand, können wir leider nicht mehr berichten, da die Zeit zu knapp ist. Es wird aber in der folgenden Ausgabe nachgeholt.

G. Mamero

Bilder von oben nach unten:

100-m-Endlauf der Damen
100-m-Vorlauf. Sieger: Jörn Malchow
Jörn Malchow beim Weitprung: 6,01 m
Jörn Malchow bei einem Sprung über 1,75 m

Kegeln:

Pokalkampf des Betriebssportverbandes in Glückstadt. Am Sonnabend, dem 8. 6. 1963, fand das Sportfest des Betriebssportverbandes in Glückstadt statt. Für die Kegler galt es, den im Jahre 1962 gewonnenen Pokal zu verteidigen und zwar gegen zwei Glückstädter, zwei Pinneberger und mehrere Hamburger Mannschaften.

Wir waren mit zwei Herren- und einer Damenmannschaft zum Kampf erschienen. Es wurden 50 Wurf gekegelt. Unsere erste Mannschaft, die um 11.30 Uhr an der Reihe war, erkegelten:

Hebel	358 Holz
Schnoor	366 Holz
Schultz	369 Holz
Lenz	362 Holz
Henningsen	366 Holz
insgesamt:	1821 Holz

Gegen 17.30 Uhr war das Kegeln beendet, jedoch gelang es den anderen Mannschaften nicht, die von unserer ersten Mannschaft vorgelegte Holzzahl zu erreichen. Somit haben

wir zum zweitenmal den Pokal gewonnen. Es war für uns ein schöner Erfolg.

Um 18.30 Uhr erfolgte dann auf dem Glückstädter Marktplatz unter großer Beteiligung der Heimatbevölkerung eine Siegerehrung durch den Betriebssportwart Herrn Thomas.

Anschließend fand im „TIVOLI" ein gemütliches Beisammensein mit Tanz statt. Die Stimmung war ausgezeichnet.

Handball:

Als wir Ende März mit der Hallensaison fertig waren, folgte eine Frühjahrspause. Ende April sollte es dann wieder draußen auf dem großen Feld losgehen, aber leider konnten wir nur eine Mannschaft für Kleinfeld melden.

Am 25./26. Mai waren wir in Berlin eingeladen zu einem Rückspiel gegen die Berliner Bank. Und wenn ich hier sage: „Berlin war eine Reise wert", so spreche ich wohl im Sinne aller Beteiligten. Wenn auch das Spiel gegen unsere Berliner Freunde etwas zu hoch verloren wurde, so kann man zur Entschuldigung nur sagen, daß wir im letzten Jahr hier in Hamburg gewonnen hatten.

Unsere Reise nach Berlin und zurück verlief von einigen Schwierigkeiten abgesehen (Zuspätkommen, Motor nicht anspringen und einer Südheidetour sprich „Sternfahrt" nach Soltau) doch recht gut. An den Zonenkontrollpunkten war der Aufenthalt nicht allzu groß. Untergebracht waren wir im Olympiastadion direkt gegenüber dem Schwimmbad, was verkaterten und müden Leuten Sonntag morgen recht gut zupaß kam, um wieder fit zu werden. Unser Spiel trugen wir in Wilmersdorf aus.

Unsere Gastgeber haben sich alle Mühe gegeben, uns in den knapp 26 Stunden unseres Aufenthaltes einen Einblick in die Probleme ihrer Stadt und von den Menschen zu übermitteln. Es sei hier nochmals unser herzlichster Dank ausgesprochen für die fröhlichen Stunden im Bürgerkeller, sowie die eindrucksvolle Stadtrundfahrt an der Havel entlang über die wundervollen Stadtautobahnen, durch das Hansaviertel an der Kongreßhalle vorbei und den traurigen Bildern der Stacheldrahtverhaue und der Mauer am Brandenburger Tor und der Bernauer Straße entlang.

Schach:

Zur Zeit wird auf der DW ein internes Schnellturnier ausgetragen. Bei diesem Turnier steht jedem Partner eine Bedenkzeit von 25 Minuten für eine Partie zur Verfügung. Der Spielabend ist montags ab 17 Uhr in der Angestelltenkantine. Gäste sind willkommen.

Arbeitnehmererfindungen

Wie bereits in den in der Werftzeitung Nr. 6/1962 veröffentlichten „DW-Richtlinien für die Behandlung von Verbesserungsvorschlägen und Diensterfindungen" bekanntgegeben wurde, ist nach dem Gesetz über Arbeitnehmer-Erfindungen jeder Arbeitnehmer verpflichtet, eine von ihm gemachte Erfindung **schriftlich** seinem Arbeitgeber zu melden.

Ergibt sich aufgrund dieser Meldung, daß die Erfindung freigegeben oder nur beschränkt in Anspruch genommen wird oder daß es sich um eine freie Erfindung handelt, so kann der Arbeitnehmer dementsprechend über seine Erfindung verfügen, d. h. er kann sie selber auswerten bzw. Schutzrechte darauf anmelden.

Oftmals fehlen jedoch dem Erfinder sowohl die für eine Schutzrechtsanmeldung erforderlichen Kenntnisse wie auch die finanziellen Mittel zur Durchführung einer Anmeldung. Um nun solchen Erfindern trotzdem die Möglichkeit zu geben, Schutzrechte zu erwirken, aufrechtzuerhalten und bei der Verwertung derselben unterstützt zu werden, wurde die von der Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der angewandten Forschung e. V. betreute

Patentstelle für die deutsche Forschung
8 München 19
Romanstraße 13

geschaffen.

Im Rahmen der verfügbaren Mittel gibt die Patentstelle bedingt rückzahlbare Darlehen für die schutzrechtliche Sicherung von Erfindungen, deren Verwertung aussichtsreich erscheint und im öffentlichen Interesse liegt. Eine Darlehenstilgung hat nur zu erfolgen, wenn Verwertungserlöse erzielt werden.

Einzelheiten über die Tätigkeit der Patentstelle sind aus einer Broschüre zu entnehmen, die Interessenten auf Anforderung kostenlos zugesandt wird.

Die Broschüre liegt außerdem im Patentbüro (Hochhaus 13. Stock) zur Einsichtnahme aus. Thomas

Personalia

Am 1. Juni trat Herr Dr. Peter Knappertsbusch als stellvertretendes Mitglied in den Vorstand der Deutschen Werft ein. Herr Dr. Knappertsbusch wird die bisher von Herrn Reisse wahrgenommenen kaufmännischen Aufgaben mit dem gleichen Tage übernehmen.

Herr Reisse hat sich freundlicherweise bereit erklärt, zur Einarbeitung des neuen Vorstandsmitgliedes für ein weiteres Jahr zur Verfügung zu stehen.

Der Vorstand besteht damit aus den Herren

Dr. Ing. Paul Voltz als Vorsitzender,
Dr. Peter Knappertsbusch als stellvertretendem Mitglied.

*

Mit sofortiger Wirkung sind dem Leiter unserer kaufmännischen Rechnungsabteilung (KR)

Herrn Dipl.-Volkswirt Heinz Schueler

und dem Leiter unserer Buchhaltungsabteilung (KB)

Herrn Theo Jansen

Prokura erteilt worden.

Die Sterbegeldumlage für das 2. Quartal 1963 beträgt 2,80 DM.

Karl Stegen

Hugo Block

Friedrich Dreher

Johann Stasch

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Ehrung der Jubilare am 25. April 1963

40 Jahre:

Karl Stegen, Meister 235
Hugo Block, Dreher 255
Friedrich Dreher, Kupferschmied . 259
Johann Stasch, Kesselschmied . . 259

25 Jahre:

Walter Hempel, Ingenieur . . . MK
Hermann Appel, Vorarbeiter . . 226
Carl-Heinz Bastian, Vorarbeiter . 255
Heinz Dankert, Vorarbeiter . . . 268
Otto Breier, Schmied 213
Karl-Heinz Eschermann, Dreher . 253
Willi Hentschel, Schiffbauhelfer . 212
Richard Lau, S-Zimmermann . . . 665
Otto Lauszus, Matrose 252
Walter Möller, Werkstattschreiber 225
Hermann Richardt, Arbeiter . . . 282
Otto Rohrbeck, Elektriker 262
Willi Sander, Anbringer 601
Alfred Sitter, Maler 223
Heinrich Sowart, Maschinenbauer . 652
Adolf Schmidt, Schlosser 221
Heinrich Schmidt, Zimmermann . 233
Hugo Schulz, S-Zimmermann . . . 233
Kurt Weber, E-Schweißer 226
Emil Westphalen, Tischler . . . 231

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Rohrschlosser Reinhold Gerkau mit Frl. Annemarie Petrusch am 27. 3. 1963
E'Schweißer Heinz Otter mit Frau Martha Zazalowski am 5. 4. 1963
Pauserin Vera Ibbers, geb. v. Eitzen, mit Herrn Heinrich Ibbers am 17. 4. 1963
Bürohilfe Rita Ebeling, geb. Wehner, mit Herrn Gerhard Ebeling am 19. 4. 1963
kfm. Angestellte Renate Heitmann, geb. Kirchhoff, mit Herrn Alfred Heitmann am 19. 4. 1963
Schmied Manfred Nowack mit Frl. Theresia Kijewski am 3. 5. 1963
Locherin Inge Meier, geb. v. Eitzen, mit Herrn Walter Meier am 11. 5. 1963
M'Schlosser Horst Knuth mit Frl. Johanna Lühr am 22. 5. 1963

Geburten:

Sohn:

Brenner Gerd-Jürgen Richters am 25. 3. 1963
E'Schweißer Richard Schönbeck am 26. 3. 1963
Helfer Peter Assmann am 29. 3. 1963
Schlosser Walter Melingkat am 31. 3. 1963
Matrose August Nölke am 6. 4. 1963
Anstreicher Ewald Brinkmann am 11. 4. 1963
angel. Dreher Martin Kawohl am 16. 4. 1963
M'Schlosser Otto Hillebrand am 17. 4. 1963
Schiffbauer Jürgen Sahling am 24. 4. 1963
Elektriker Ralf Henkel am 28. 4. 1963
Schlosser Heinke Seemann am 1. 5. 1963
M'Schlosser Norbert Bockelmann am 15. 5. 1963
Techniker Hanns Wietig am 22. 5. 1963

Tochter:

Helfer Jürgen Adler am 28. 3. 1963
M'Schlosser Heinz Strauhs am 30. 3. 1963
Anstreicher Gustav Stolle am 30. 3. 1963
Schlosser Lothar Neitzel am 6. 4. 1963
E'Schweißer Fritz Gebühr am 23. 4. 1963
Schlosser Egon Gerhold am 23. 4. 1963
E'Schweißer Rudolf Fiege am 25. 4. 1963
Schiffbauer Günter Isaksson am 3. 5. 1963
Schlosser Heinz Reiss am 7. 5. 1963
Tischler Heinz Dittmann am 8. 5. 1963
E'Schweißer Horst Rumstadt am 15. 5. 1963
Schlosser Günter Wehland am 18. 5. 1963
Ing. Rudolf Schmidt am 28. 5. 1963

Herzlich danke ich für das liebe Gedenken und die Anteilnahme beim Heimgange meines Lebenskameraden.
Helga Engmann

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Johann Nitsche sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kollegen herzlichen Dank. Berta Nitsche

Für die beim Heimgange meines Mannes Kurt Borunka erwiesene Anteilnahme sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
Paula Borunka und Kinder

Für die aufrichtige und herzliche Teilnahme, die mir beim Heimgange meines lieben Mannes Johann Langmann, geb. 26. 12. 1887, gest. 1. 4. 1963, durch den Vorstand und Belegschaft und den Vertreter des Betriebsrates ausgesprochen wurde, sage ich allen meinen aufrichtigen Dank.
Frau Dorothee Langmann

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Herbert Endruweit sage ich den Kollegen der Halle 10, der Belegschaft und der Betriebsleitung der DW herzlichsten Dank. Adele Endruweit

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme und die Kränze.
Frau Maria Flemming

Für die Beweise herzlicher Anteilnahme sowie für die Blumen- und Kranzspenden beim Heimgange meines lieben Mannes Max Rehl sage ich der Direktion und allen Kollegen meinen herzlichen Dank. Gertrud Rehl

Von Herzen danken wir für die vielen Beweise der aufrichtigen Teilnahme an unserem Schmerz um den geliebten Mann und Vater. Charlotte Jensen und Kinder

Herzlichen Dank für erwiesene Aufmerksamkeit anläßlich unserer goldenen Hochzeit am 19. 4. 1963. Johann und Gertrud Schmidt

Für die mir anläßlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich hiermit der Betriebsleitung und den Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank. Karl Stegen

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

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

Für die mir anläßlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche möchte ich auf diesem Wege der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank sagen. Friedrich Dreher

Für die mir zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Direktion, der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichsten Dank. J. Vorrath

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

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

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Glückwünsche danke ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen herzlich. Walter Hempel

Für die mir erwiesene Aufmerksamkeit und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Jubiläums sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Arbeitskameraden meinen besten Dank. Otto Rohrbeck

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichen Dank.
Carl Heinz Bastian

Hiermit sage ich allen Beteiligten für die mir anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche meinen aufrichtigen Dank. Richard Lau

Anläßlich meines 25jährigen Jubiläums sage ich auf diesem Wege der Betriebsleitung und allen meinen Kollegen für die erwiesenen Aufmerksamkeiten meinen herzlichen Dank.
Emil Westphalen

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

Für die anläßlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche danke ich herzlich.
Heinz Dankert

Für die Aufmerksamkeiten zu unserer goldenen Hochzeit sagen wir unseren herzlichsten Dank. Willi Hehne und Frau

Heinrich Johannsen — Paul Gatzwiller
Heinrich Nahme — Albert Ernst
danken für Aufmerksamkeiten der Deutschen Werft zu ihrem 80. Geburtstag.

Wir gedenken unserer Toten

Rentner (früher Lohnbüro-Angestellter) **Hans Ahrens** gest. am 6. 4. 1963

Rentner (früher Brenner) **Curt Blask** gest. am 8. 4. 1963

Rentner (früher Schiffer) **Max Rehl** gest. am 11. 4. 1963

Rentner (früher Brenner) **Emil Drews** gest. am 12. 4. 1963

Anschläger **Kurt Borunka** gest. im April 1963

Fahrer **Heinrich Knoop** gest. am 20. 4. 1963

Maschinenschlosser **Kurt Flemming** gest. am 26. 4. 1963

Brenner **Hermann Stascheit** gest. am 30. 4. 1963

Rentnerin (früher Sekretärin) **Martha Lübs** gest. am 8. 5. 1963

Kupferschmied **Hans Deiters** gest. am 13. 5. 1963

Blechschlosser **Johann Nitsche** gest. am 15. 5. 1963

Vorarbeiter **Ernst Patzer** gest. am 19. 5. 1963

Helfer **Johannes Schulz** gest. am 20. 5. 1963

Rentner (früher Tischler) **Oskar Kahl** gest. am 27. 5. 1963

Rentner (früher Kranfahrer) **Herbert Endruweit** gest. am 28. 5. 1963

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