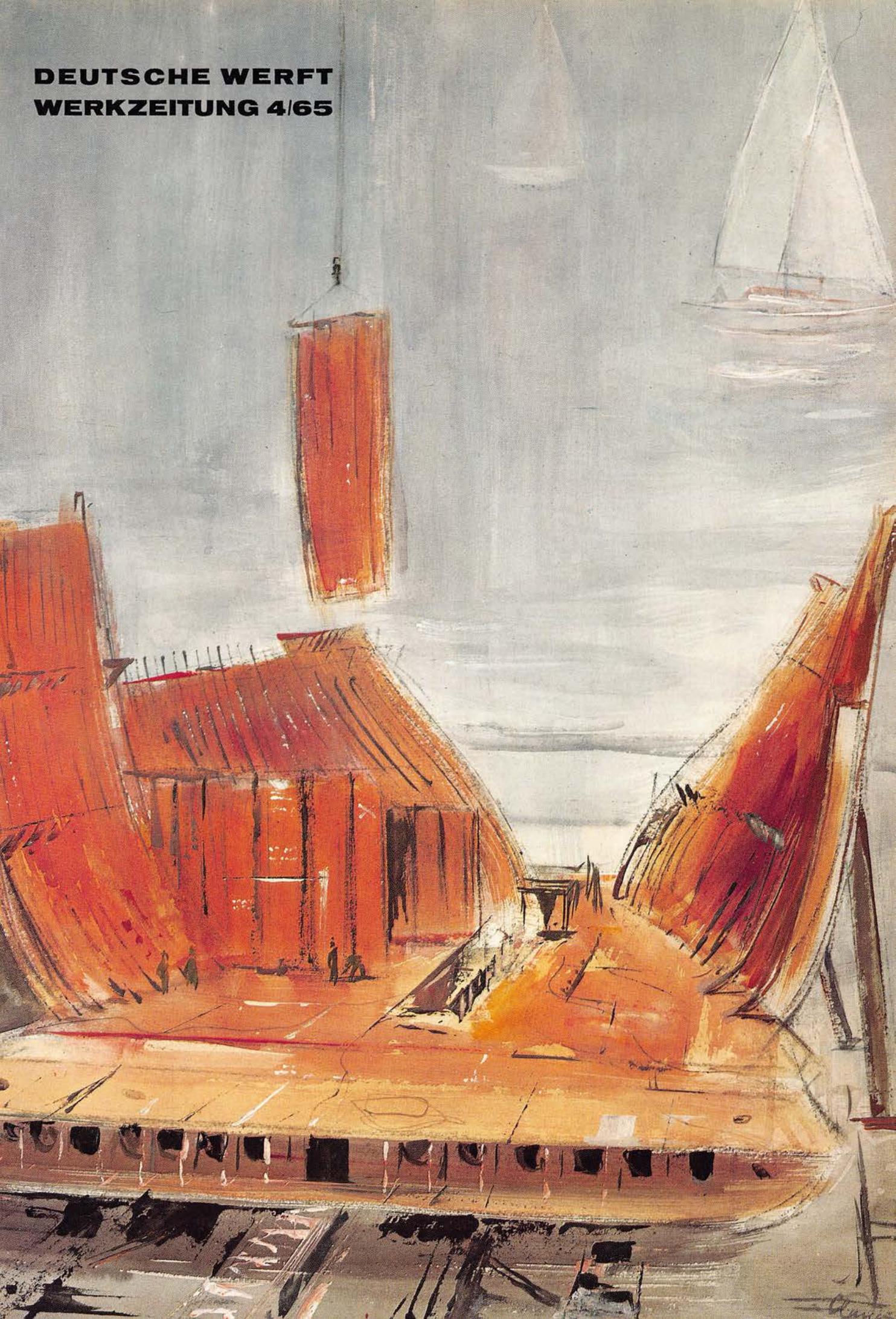


**DEUTSCHE WERFT
WERKZEITUNG 4/65**



Das Arbeitsprogramm der DW

In der Ausrüstung liegen:

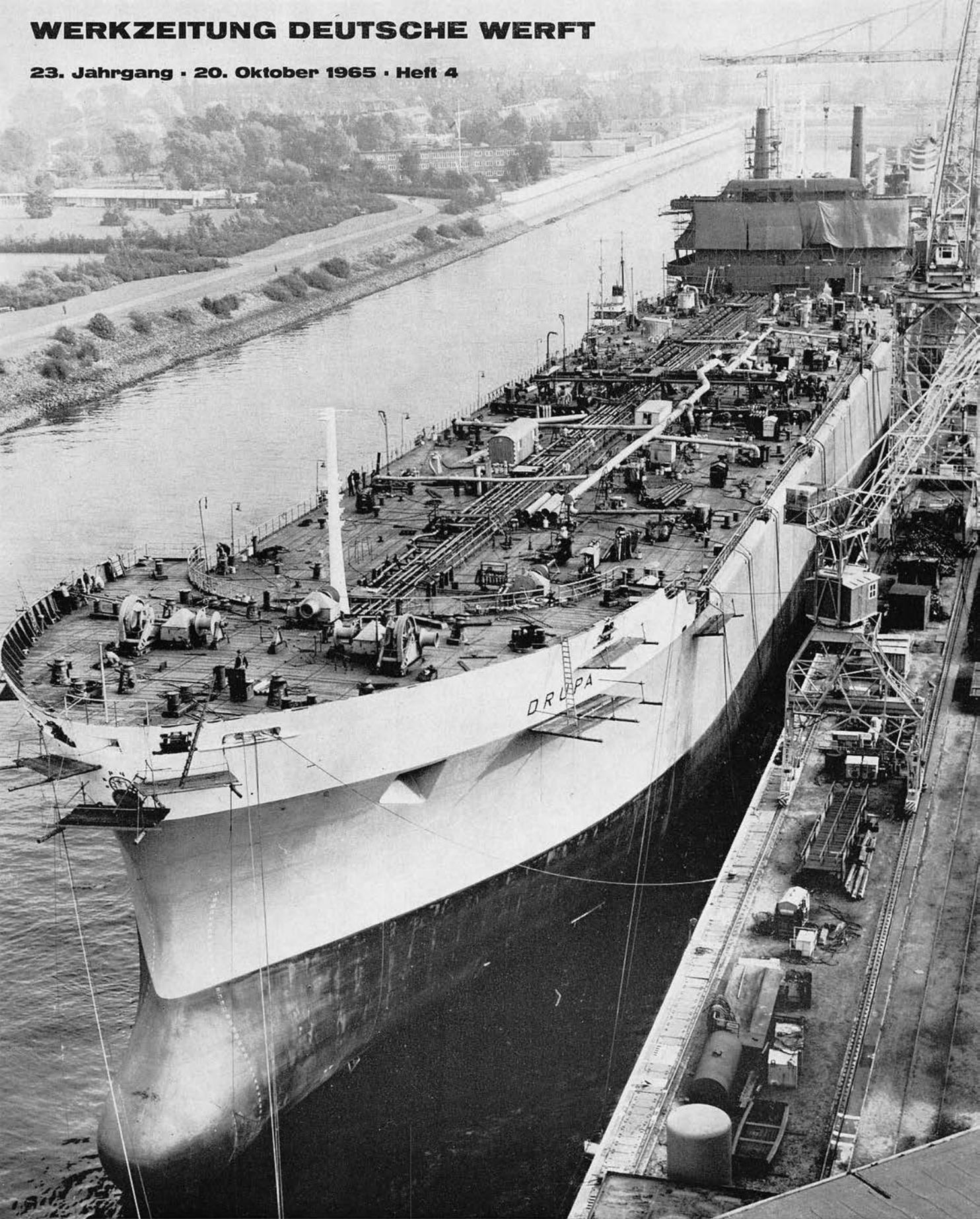
S. 780	„Drupa“ (Shell)	. . . . .	Probefahrt	14. 12. 1965
S. 810	„Talana“ (DAL)	. . . . .	Probefahrt	30. 11. 1965

Auf den Helgen liegen:

Helgen III	S. 812 (Globus)	. . . . .	Stapellauf	2. 2. 1966
Helgen V	S. 781 (Shell)	. . . . .	Stapellauf	2. 12. 1965

Mit Werkstattarbeiten begonnen:

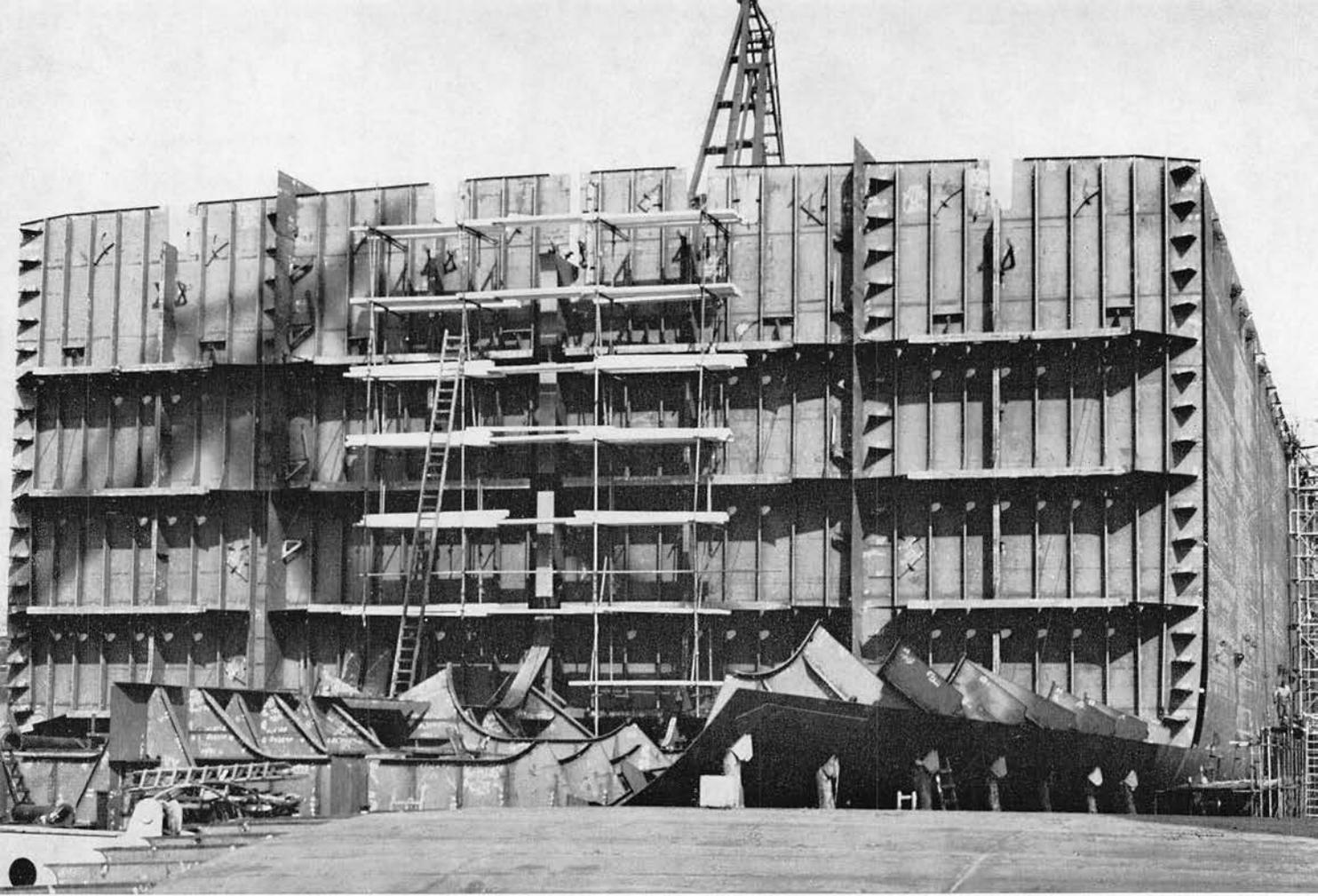
S. 811 (Shell)	Kiellegung	6. 12. 1965
----------------	-----------	-----------	------------	-------------



3 GROSSTANKER FÜR SHELL IM BAU

I. DRUPA

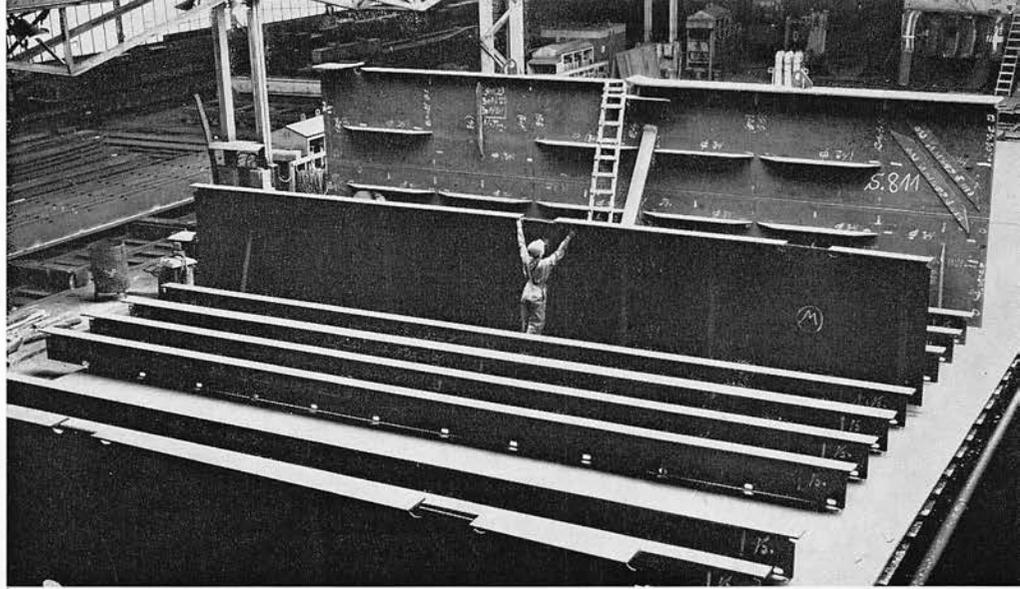
Drei Supertanker von zusammen 200 000 tdw sind auf der Deutschen Werft z.Z. im Bau. Alle drei Schiffe sind für die Shell, zwei für die Shell Tankers Ltd. (U.K.) und eines für die Deutsche Shell Tanker GmbH. Da es sich um zwei völlig gleiche und ein nur in Einzelheiten von den beiden anderen abweichendes Schiff handelt, wirken die Bilder der momentanen Bau-stadien der drei Tanker wie der Werdegang eines einzigen. Wir wollen unseren Lesern zeigen, wie weit die drei Riesen kurz vor Redaktionsschluß waren. Bei dem heutigen Bautempo sind die Bilder vierzehn Tage später natürlich schon wieder überholt.



II. S. 781 z. Z. so weit wie auf den obigen Bildern zu sehen, soll am 2. Dezember vom Stapel laufen.

III. S. 811

Das dritte Schiff, Bau-Nr. 811 für die Deutsche Shell Tanker GmbH, ist der jüngste Neubau der DW. Er hat noch nicht viel Ähnlichkeit mit einem Schiff, aber das wird nun schnell gehen. Bereits am 6. Dezember soll die Kiellegung stattfinden. Bis dahin findet der Bau dieses Schiffes noch „im Saale“ statt.



Wir besichtigen die Ö Raffinerie Shell in Hamburg

Um gute Arbeitsleistungen und gute Berichtsheftführung der Lehrlinge zu belohnen, um darüber hinaus den anderen zu zeigen, daß Fleiß auf der Deutschen Werft belohnt wird und zum Ansporn für alle, wurden die besten Lehrlinge zu einer Besichtigung der Ö Raffinerie Shell in Hamburg eingeladen. Der Einblick in ein so vielseitiges Gebiet hat mich sehr beeindruckt und zum Nachdenken angeregt. Die gesamte Organisation und der Arbeitsablauf eines solchen Werkes sind für einen Laien kaum in so kurzer Zeit zu erfassen, wohl aber markante Punkte, die ich hier beschreiben möchte.

Nach einer sehr herzlichen Begrüßung wurde uns unser Shellotse vorgestellt. Um seinen Ausführungen besser folgen zu können, wurde uns als erstes ein Film vorgeführt, den ich in kurzen Zügen umreißen möchte. Die „Royal-Dutch-Shell-Gruppe“ wurde im Jahre 1907 durch den Zusammenschluß der „Königlichen Niederländischen Gesellschaft zur Ausbeutung von Petroleumquellen in Niederländisch Indien“ und der „Shell Transport and Trading Company“ gegründet. Dieser Zusammenschluß zeigte sich als großer Erfolg, und das Shell-Zeichen ist heute in der ganzen Welt bekannt. Doch ohne den wachsenden Fortschritt wäre diese Steigerung unmöglich gewesen. Was wäre Shell heute ohne die modernen Werkzeuge, Meßinstrumente und vor allem die Entwicklung des Verbrennungsmotors?

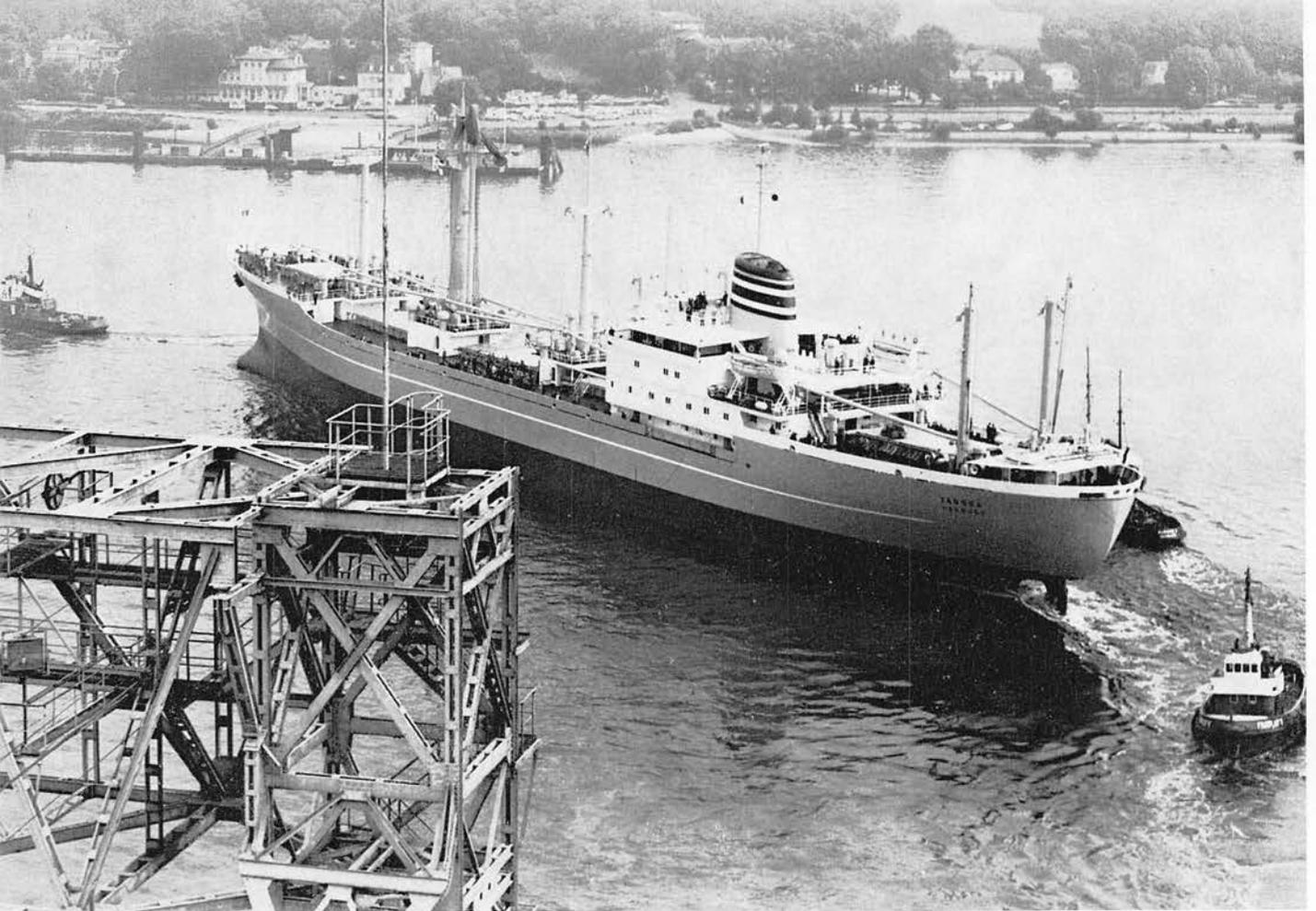
Überall auf der Welt wachsen heute Bohrtürme in den Himmel; doch dem gehen erst vielseitige Forschungen voraus. Meßergebnisse der Geophysik geben Aufschluß, ob im Untergrund Lagerungsverhältnisse zu finden sind. Danach müssen Tiefenbohrungen durchgeführt werden, um festzustellen, ob und in welcher Menge in diesem Gebiet tatsächlich Erdöl vorhanden ist. Jede zehnte Aufschlußbohrung im Neuland erweist sich als ergebnislos. Ob in einer Bohrung eine lohnende Förderung erhofft werden kann, wird aus dem Befund an den zu Tage gebrachten Gesteinsproben beurteilt. Erweist sich der Befund als ergiebig genug, so werden an der Bohrstelle die Bohrtürme errichtet. Die Entstehung eines solchen war für mich jedoch so kompliziert und mit Fachausdrücken gespickt, daß ich sie mit eigenen Worten nicht wiedergeben kann. Die Weiterbeförderung des Rohöles durch Pipelines und Schiffe zu den Ö Raffinerien ist bestimmt jedem bekannt, besonders da Tankschiffe in unser eigenes Ressort fallen. In den Raffinerien angekommen, wird das Rohöl, das zu meist aus Kohlenstoff- und Wasserstoffverbindungen besteht, in seine verschiedenen Bestandteile zerlegt, denn nur diese haben technische Bedeutung. Die Zerlegung entsteht durch Destillation. Destillieren bedeutet das Verwandeln einer Flüssigkeit in Dampf durch Wärme und ein anschließendes Kondensieren durch Abkühlung. Durch Erhitzen des Rohöles im Fraktioniersturm (Destillationssturm) verflüchtigen sich nacheinander Gas, Benzin, Petroleum usw. Der größte Teil der Destillate wird noch weiterverarbeitet, nämlich gereinigt, in der Fachsprache „raffiniert“. Die einzelnen Werdegänge der Stoffe weiß ich leider nicht mehr zu berichten, doch möchte ich noch erwähnen, daß etwa 2000 verschiedene Endprodukte aus dem

Rohöl entstehen, wie zum Beispiel Heizgas, Flugbenzin, Vergaser-Kraftstoff, Spezial- und Testbenzin, Petroleum, Dieselkraftstoffe, Erdölchemie, Heizöl, Schmieröl, Schmierfette, Koks, Paraffin und Bitumen.

Um eine solche Anlage in Betrieb zu halten, benötigt man nur etwa zehn Personen. Diese sitzen in verschiedenen Schalträumen und überprüfen den reibungslosen Ablauf. Tritt in der Anlage eine Störung auf, so wird es dem Aufsichtshabenden durch ein Signalzeichen an der betreffenden Stelle der Schalttafel mitgeteilt. Da schon durch das Ausfallen nur einer Anlage Unsummen entstehen, läuft neben jedem tätigen Teil noch ein Ersatzteil. So genügt nur ein Hebeldruck in der Schaltzentrale, und der Produktionsgang wird fortgesetzt. In der Zwischenzeit kann nun der defekte Teil von eigenen Leuten oder einer Fremdfirma ausgebessert oder ersetzt werden. Dadurch läuft der Betrieb Tag und Nacht ohne Unterbrechung. Der Werdegang der Hamburger Raffinerie und die einzelnen Anlagen wurden uns in kurzen Zügen durch Dias erklärt. Um uns aber nicht nur mit der trockenen Theorie bekanntzumachen, sondern auch mit der Praxis, fuhren wir mit unserem Bus durch das Werksgelände. Während unser Shellotse auf die Vorrichtungen hinwies, konnten wir uns einmal aus der Nähe das Gewirr von Rohren und die großen Tankbehälter ansehen. Nach dieser Rundfahrt wurden wir von Shell gastlich bewirtet, und anschließend wurden noch die aufgetretenen Fragen geklärt. Auf die Frage, warum Shell so wenig Reklame mache, bekamen wir die Antwort, daß es Shell gar nicht nötig hätte!! Zuerst schien mir diese Antwort ein wenig überheblich, doch nach näherer Erklärung mußte ich ihnen recht geben. Durch die Vielzahl der Produkte kann ein im Wert gesunkenes Erzeugnis aus dem Handel gezogen und dafür ein neues auf den Markt gebracht werden. Um dies zu ermöglichen, haben etwa 6000 Forscher in modernen Laboratorien Gelegenheit, neue Produkte und neue Möglichkeiten des Rohöls zu finden und zu prüfen. Diese Forscher werden von Shell fest angestellt, und es kommt ungefähr ein Forscher auf 50 Arbeiter. Als wir gefragt wurden, wie lange das Rohölvorkommen in der Welt noch reichen würde, tippten wir auf ungefähr 200 Jahre, doch wir irrten uns gründlich, denn das Vorkommen wird bis jetzt noch auf mindestens 1000 Jahre taxiert.

Besonders lag uns natürlich die Lehrlingsausbildung am Herzen. Drei Berufe wurden uns auf einer Tabelle vorgestellt, nämlich Chemielaborant, Chemiefacharbeiter und Meß- und Regeltechniker. Die Ausbildung beschränkt sich dabei hauptsächlich auf Theorie, denn die Fachkräfte sitzen später ja meistens in Schaltzentralen. Wir horchten auf, als uns höhere Ausbildungsbeihilfen, ein 13. Gehalt als Weihnachtsgeld und 200,— DM Urlaubsgeld genannt wurden. Als „Schattenseite“ wurde dafür angeführt, daß nur Lehrlinge nach ihrer Gesellenprüfung fest angestellt werden, die mit „sehr gut“ oder „gut“ bestanden haben. Ein wenig nachdenklich und vielleicht im ersten Moment mit ein klein wenig Neid verließen wir die Shell.

Doch haben wir es wirklich nötig, auf andere neidisch zu sein?
Karla Winkler



Fünf Landratten auf Probefahrt

Als Austauschlehrlinge von der MAN Augsburg dürfen wir fünf, Walter, Hermann, Franz, Herbert und ich, als Gäste mit auf Probefahrt der Tabora. Nach einer unruhigen Nacht ging es dann los.

„He, aufstehen, ihr alten Langschläfer, sonst fährt die Tabora ohne uns los.“ Mit einem Satz springen wir aus dem Bett. Mann oh Mann, jetzt hätten wir beinahe verschlafen. In ungewohnter Eile werfen wir uns in Schale. Schon geht es zum Frühstück in die Werftkantine. Die Erregung auf das kommende Ereignis läßt uns kaum einen Bissen hinterbringen. Doch mit viel Anstrengung schaffen wir es dann doch. Unsere Wirtin sieht uns ganz besorgt an: „Ihr werdet doch hoffentlich nicht seekrank werden?“ Als Antwort lachen wir sie nur noch an, denn die Abfahrt rückt näher. Gespannt gehen wir zum Kai. Zum Glück haben wir mal ausnahmsweise ein nicht typisch hamburgisches Wetter erwischt. Es scheint nämlich die Sonne. An Bord werden wir von einigen Herren empfangen. „Ihre Karten bitte!“ Nervös kramen wir sie hervor. Der Mann betrachtet sie kurz und sucht unsere Namensschilder an einer Tafel aus. Wir stecken uns die Schilder an und schon fühlen wir uns wie Direktoren. Mit kräftigem Tuten der Nebelhörner wird die Tabora von Schleppern auf die Elbe gezogen. Langsam setzen die Maschinen ein. Mit eigener Kraft sticht die Tabora nun in See, vorbei an Blankenese und Schulau. Die Menschen am Ufer winken dem flaggengeschmückten Schiff zu. „Wollen wir nicht das Schiff besichtigen? Bis zum Frühstück haben wir doch noch genügend Zeit.“ „Klar, kommt mit, ich zeige euch den Kahn. Ich habe hier ja schon mitgearbeitet.“ Gemütlich besichtigen wir das Schiff. Über die herrlichen Einrichtungen, vor allem in den Offiziersräumen, können wir nur staunen. Da würde ich das Seefahren auch aushalten. Die leben ja wie die Könige. Oben auf der Kommandobrücke sehen wir dann eine Menge von Armaturen und Geräten. In der Mitte steht der Steuermann an einem mannshohen Gerät. Er braucht nur noch auf einen der links und rechts angeordneten Knöpfe zu drücken und das Schiff geht in die gewünschte Richtung. Von einem großen Steuerrad ist da keine Rede mehr. Durch einen Gong werden wir aus unseren Betrachtungen gerissen.

Verdutzt sehen wir uns an. „Frühstücken, meine Herrschaften“, tönt es da laut von unten her. Mit knurrendem Magen eilen wir in die Laderäume, die als Speisesäle ausgestattet sind. Wenn ich nicht bestimmt wüßte, daß das die Laderäume sind, würde ich das nicht glauben. Der Fußboden und die Wände mit Teppichen verdeckt und die Tische alle sauber hergerichtet. Man könnte es für einen Hotelsaal halten. Ein Steward bittet uns, Platz zu nehmen. Dann geht es los. Wir sehen nur noch Männer in weißen Jacken durch die Reihen eilen. Endlich kommen wir dran. „Ach du Schreck, was ist denn das? Kann man das essen?“ „Klar, das ist doch das berühmte Labskaus.“ Na, und dann hauen wir einen kräftigen Schlag rein. Voll gesättigt gehen wir an Oberdeck und sonnen uns. Die Zeit bis zum Mittagessen vergeht wie im Fluge. Rund fünfhundert Personen, darunter auch wir fünf, strömen wieder in die Laderäume. Während des Essens passiert die Tabora Cuxhaven. Als wir wieder an Deck kommen, sehen wir nur noch die weite See. Mit voller Kraft fahren wir an dem Feuerschiff „Elbe 1“ vorbei. Mit Wendemanövern wird die Größe des Wendekreises der Tabora gemessen. Noch fährt sie unter der Flagge der Deutschen Werft. Doch gleich beginnt das Zeremoniell der Übergabe. Stewards warten mit Sektflaschen und Gläsern auf die kleine Feier. Mit Flaggenwechsel und Ansprachen von seiten der Deutschen Werft und der Reederei wird das Schiff übergeben. Ein Sektorkorn nach dem anderen fliegt nun durch die Gegend. Feierlich stoßen wir auf das Wohl der Tabora an. In der Offiziersbar wird dann weitergefeiert. Bei Whisky und Sekt lassen wir die Tabora hochleben. Bald sind wir schon wieder vor Blankenese. Schade, daß diese Fahrt nicht länger dauert. Bugsierkähne und ein Lotse bringen die Tabora sicher an den Kai zurück. Zum Abschied ertönt ein langgezogenes Heulen aus den Nebelhörnern. Begeistert über das einmalige Erlebnis verlassen wir die Tabora. Sie wird künftig Frachten zwischen Deutschland und Afrika transportieren.

War sie nicht herrlich, die Probefahrt? Ich werde die Deutsche Werft und Hamburg nie vergessen.

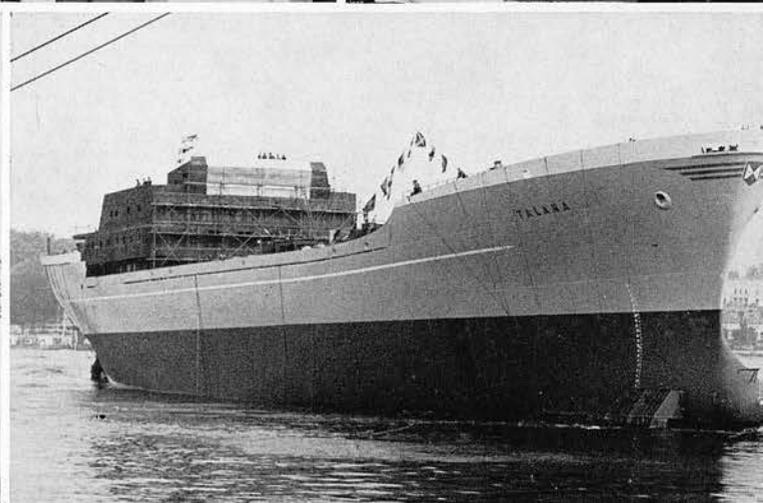
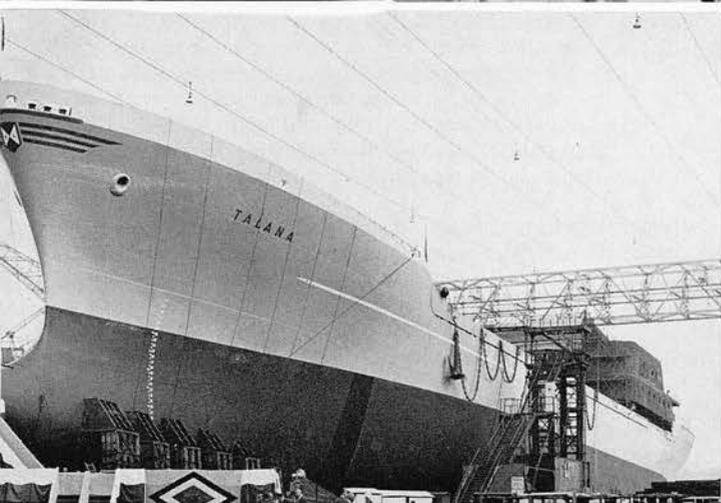
Erwin Mammensohn (MAN)

TALANA

Am 20. August lief das zweite 13 500 tdw Motorschiff für die Deutsche Afrika-Linien vom Stapel. Das neue Schiff trägt die Bau-Nr. 810 und ist ein Schwesterschiff der Mitte Juli in Dienst gestellten „Tabora“ (Bau-Nr. 809). Das neue Schiff ist das sechzehnte Schiff, das die Deutsche Werft nach dem Kriege für die Reederei Essberger – Deutsche Afrika-Linien baut. Es wird noch im Laufe dieses Jahres abgeliefert werden.

Wie die „Tabora“ wird auch S. 810 im Dienste der Deutsche Ost-Afrika-Linie in der Süd- und Ostafrikafahrt eingesetzt. Speziell für dieses Fahrtgebiet sind Größe, Ladegeschrir und sonstige Einrichtungen dieses Schiffes zugeschnitten, das eine Weiterentwicklung der bewährten Schiffe „Tanganyika“ und „Transvaal“ darstellt, die die Deutsche Werft 1961/1962 für die DAL baute.

Das Schiff erreicht mit seinem 9600 PS MAN-Motor die hohe Dauergeschwindigkeit von 19 Knoten. Bemerkenswert ist zudem das Ladegeschrir, das neben zahlreichen Bäumen üblicher Tragkraft einen Schwergutbaum für Ladegewichte bis zu 150 t aufweist.





Bewerbung um Lehrstellen bei der DW

Zum 1. April des kommenden Jahres stellen wir noch Lehrlinge ein! Insbesondere für die Berufe

Schiffbauer
Kupferschmiede
Kessel- und
Behälterbauer
Dreher

können sich noch Bewerber bei uns melden. Betriebsangehörige, die ihre Jungen oder andere Interessenten in einem dieser Berufe bei uns unterbringen möchten, wollen sich bitte an Betr.-Ing. Sass (Tel. 353) oder an Mstr. Althoff (Tel. 244) wenden. Bewerber von außerhalb erreichen uns über die Telefon-Nr. 84 61 41.

Im September haben wieder 35 Lehrlinge ihre Facharbeiterprüfung bestanden.

Der Schiffbauer

Lehrzeit: 3 Jahre. Nach einer Grundausbildung in der Lehrwerkstatt Versetzung in die einzelnen Betriebsabteilungen wie Helgen, Vormontage, Anzeichnerie, Richtschmiede und Schnürboden oder Optik. Ferner Ausbildung im Lichtbogenschweißen und Brennen. Für besonders begabte Lehrlinge zusätzliche Ausbildung im techn. Büro.

Tätigkeit: Zusammenbau von Profilstählen und Stahlblechen zu Schiffsteilen und Schiffskörpern. Herstellung der Schiffsaufbauten aus Stahl oder Leichtmetall und ihre Montage an Bord. Anfertigen von Aufrissen und Abwicklungen des Schiffskörpers. Herstellung der Schablonen oder Zeichnungen für verschiedene Anreißverfahren und zum Ausbrennen größerer Platten.

Aussichten im Beruf: Sehr günstig, da Fachkräfte fehlen. Einsatz auch in anderen Industrien, z. B. Stahlbau und Behälterbau, möglich.

Der Kupferschmied

Lehrzeit: 3½ Jahre. Nach einer Grundausbildung für metallverarbeitende Berufe erfolgt eine weitere Ausbildung in den verschiedenen Abteilungen der Kupferschmiede und des Rohrleitungsbaues in der Werkstatt und an Bord. Ferner erhält der Lehrling eine Sonderausbildung in Kupferarbeiten, im Hart- und Weichlöten und im Gas- und Lichtbogenschweißen.

Tätigkeit: Anfertigen und Verlegen sämtlicher Rohrleitungen für Schiffe nach Zeichnungen und Schablonen. Mitarbeit beim Bau von Wärme- und Kälteauschaltern, Wasseraufbereitungsanlagen, Verdampfern, Durchlaufboilern und ähnlichen Geräten.

Möglichkeiten der Weiterbildung und des Aufstiegs: Durch Abendlehrgänge und Teilnahme an Industriemeisterkursen ist der Einsatz als Kalkulator, Arbeitsvorbereiter, Meister, Betriebstechniker oder Teilkonstrukteur im Rohrleitungsbaue möglich. Für besonders Begabte empfiehlt sich, nach Erlangung der Fachschulreife, der Besuch einer Ingenieurschule — Fachrichtung Heizung und Lüftung — in Köln oder Wolfenbüttel. Ebenso ist der Besuch der Bundesfachschule für das Kupferschmiedehandwerk möglich.

Berufsaussichten: Sehr günstig, da Fachkräfte fehlen. Einsatz ist auch in anderen Industriebetrieben und im Handwerk möglich, z.B. beim Bau von Heizungen und Klimaanlagen, im Apparatebau und beim Rohrnetzbaue großer chemischer Werke und Kraftwerke.



Möglichkeiten der Weiterbildung und des Aufstiegs:

Durch Abendkurse und Teilnahme an Industriemeisterlehrgängen wird der Einsatz als Kalkulator, Arbeitsvorbereiter, Meister, Betriebstechniker oder Teilkonstrukteur möglich. Für besonders Begabte ist nach Erlangung der Fachschulreife der Besuch einer Ingenieurschule — Fachrichtung Schiffbau — und die Weiterbildung zum Schweißfachingenieur möglich.

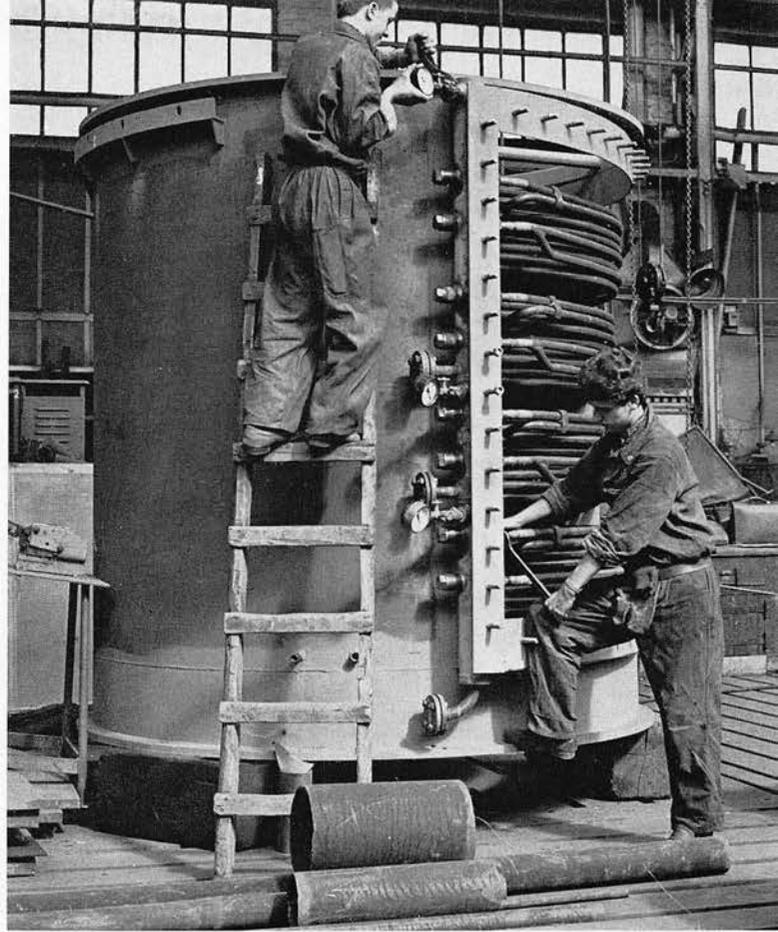
Der Kessel- und Behälterbauer

Lehrzeit: 3 Jahre. Nach einer Grundausbildung in der Lehrwerkstatt erfolgt die weitere Ausbildung in den einzelnen Arbeitsgruppen des Kessel- und Behälterbaues und des Schornsteinbaues. Ferner erhält der Lehrling eine zusätzliche Ausbildung im Schweißen, Brennen, Nieten und Stemmen sowie in Abwicklungsarbeiten.

Tätigkeit: Anzeichnen und Bearbeiten von Teilen nach Zeichnungen und Schablonen zur Herstellung von Behältern, Kesseln, größeren Rohren und Kesselschächten aus Blechen. Anfertigen von Schiffsschornsteinen sowie anderen größeren Schweißkonstruktionen. Reparatur von Kesseln und Behältern aller Art.

Möglichkeiten der Weiterbildung und des Aufstiegs: Durch Abendkurse, Besuch von Industriemeisterlehrgängen und Teilnahme an entsprechenden Schweißerlehrgängen ist der Einsatz als Schweißfachmann, Kalkulator oder Meister möglich. Besonders begabte Fachkräfte mit Fachschulreife können mit einem zusätzlichen Maschinenbaupraktikum auch Maschinenbauingenieur werden und sich im späteren Einsatz auf die Planung, Konstruktion und Fertigung von Kesselanlagen spezialisieren.

Berufsaussichten: Sehr günstig, da ein großer Bedarf an Fachkräften vorliegt. Vielseitiger Einsatz ist auch in anderen Industriebetrieben möglich, häufig als Monteur und Wärter von Kesselanlagen großer Kraftwerke und in der Schifffahrt.



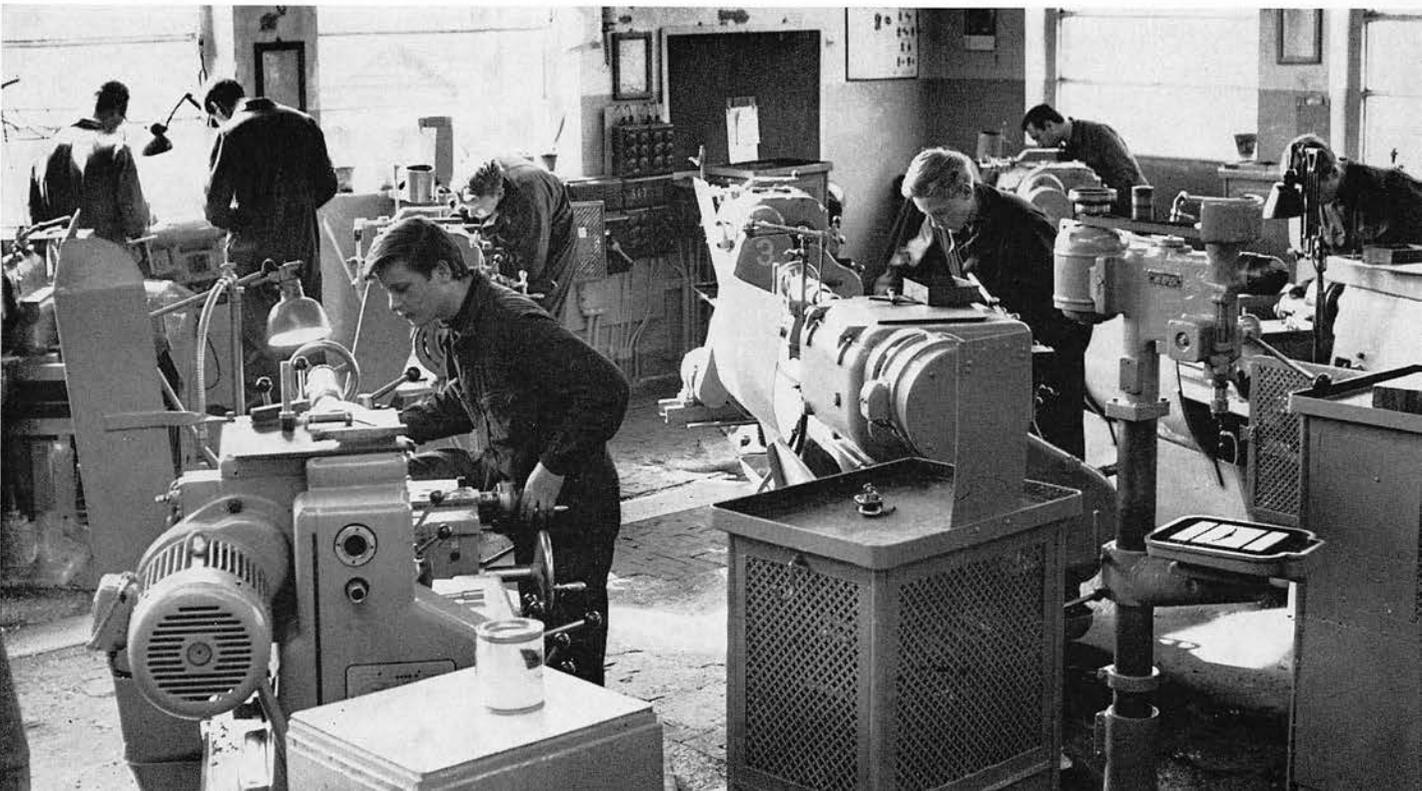
Der Dreher

Lehrzeit: 3 Jahre. Längere Grundausbildung in der Lehrwerkstatt an einfachen Dreh-, Hobel- und Fräsmaschinen und Teilnahme am Grundlehrgang für metallverarbeitende Berufe. Anschließend Ausführung von Arbeiten an verschiedenen Drehbänken, Ausbildung an großen Bearbeitungsmaschinen im Betrieb. Sonderausbildung an der Anreibplatte, in der Fertigungskontrolle, im Härten und Schleifen und in der Werkzeugmacherei.

Tätigkeit: Bearbeitung von Maschinen- und Apparateteilen aller Art und Größe, z. B. von Wellen, Lagern, Rudern, Ventilen, Kolben, Gehäusen von Antriebsmaschinen auf mechanischen Bearbeitungsmaschinen verschiedener Bauart und Größe.

Möglichkeiten der Weiterbildung und des Aufstiegs: Durch Teilnahme an Abendkursen, Industriemeisterlehrgängen und Refakursen wird der Einsatz als Kalkulator, Arbeitsvorbereiter oder Meister möglich. Der Besuch eines techn. Seminars oder einer Ingenieurschule für besonders Begabte ermöglicht nach Ableistung einer ergänzenden Praxis und Erlangung der Fachschulreife den Einsatz als Betriebstechniker oder Betriebsingenieur.

Berufsaussichten: Sehr günstig, da Fachkräfte fehlen. Vielseitiger Einsatz in allen metallverarbeitenden Industrien möglich. Schnelle Aufstiegsmöglichkeiten als Einrichter von Werkzeugmaschinen und in der Kontrolle automatischer Fertigungsstraßen.





Gewerbeschule Maschinenbau 1965

100 Jahre Staatliche Berufsschulen in Hamburg

Vom 22. Oktober bis zum 31. Oktober 1965 feiern die berufsbildenden Schulen in Hamburg ihr 100jähriges Bestehen mit einer Reihe von Veranstaltungen. Sie werden eingeleitet durch einen Festakt in der Musikhalle am Freitag, dem 22. Oktober, 10.30 Uhr. Bürgermeister Professor Dr. Weichmann wird die Gäste begrüßen, Landesschulrat Matthewes den Festvortrag halten, und Professor Brückner-Rüggeberg wird mit dem Hamburger Kammerorchester der Veranstaltung den festlich-musikalischen Rahmen geben.

Anschließend eröffnet Senator Dr. Drexelius die Ausstellung „100 Jahre Berufsschule — Spiegelbild des Fortschritts“ in Planten un Blumen, Halle F.

Die Ausstellung kann täglich von 10.00 Uhr bis 19.00 Uhr besucht werden. Sie schließt am Sonntag, dem 31. Oktober.

In der Ausstellung werden kleinere Schülergruppen einen neuzeitlichen Fachraumunterricht an Geräten und Maschinen demonstrieren. Interessierte Eltern und Berufstätige können sich an einem Informationsstand über berufliche Bildungsmöglichkeiten beraten lassen. Ein Film „Berufsschule 1965“ und verschiedene Lehrfilme werden zu sehen sein.

Am 28. und am 29. Oktober, jeweils 19.30 Uhr, führen Schüler der Gewerbeschule Mechanik und Elektrotechnik im Haus der Jugend in Altona ein Theaterstück „Schule im Wandel der Zeit“ auf. Dieses vergnügliche und zur Rückbesinnung auffordernde Stück sowie die lehrreiche Aus-

stellung in Planten un Blumen dürften viele DW-Angehörige interessieren. Die Schau auf das Heute weckt Erinnerungen an die eigene Lehrzeit.

So mag denn ein kurzer Rückblick auf die vergangenen 100 Jahre den Weg der Hamburger Berufsschulen aufzeigen, den über eine kurze Teilstrecke nicht wenige DW-Angehörige mitgegangen sind und von der sie gewiß manche kleine Episode zu berichten wissen.

★

Im Jahre 1865 eröffnete die Hansestadt Hamburg die erste Staatliche Gewerbeschule mit 190 Schülern. Sie folgte damit verhältnismäßig spät dem Beispiel der anderen Länder in Deutschland. So zählte damals, um beim Nächstliegenden zu bleiben, z. B. die Gewerbeschule unserer Nachbarstadt Altona bereits über 800 Schüler. Allerdings gab es bis dahin seit fast 100 Jahren schon private Vereinigungen in Hamburg, wie etwa die „Patriotische Gesellschaft“ und den „Bildungsverein für Arbeiter“, die in Kursen und schulischen Einrichtungen eine „größere Bildung der Gewerbetreibenden“ anstrebten. Mit der Einführung der Gewerbefreiheit und der fortschreitenden Technisierung wurde das Bedürfnis nach besserer technischer und allgemeiner Bildung der Handwerker immer dringender, so daß die Mittel der privaten Vereinigungen nicht mehr ausreichten. Deshalb beantragten diese in der Bürgerschaft: „Die

Bürgerschaft wolle den Senat ersuchen, daß eine technische Abend- und Sonntagsschule errichtet werde, worin Lehrlinge den für ihren Beruf nötigen technischen Unterricht erhalten können".

Die Schülerzahl der Staatlichen Gewerbeschule stieg bis zum Jahre 1876 auf fast 1600. In diesem Jahre wurde das Schulgebäude am Steinthorplatz fertiggestellt, in dem sich z.Z. noch die Bauingenieurschule und das Gewerbemuseum befinden. Im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts entstanden aus den Tagesklassen der Gewerbeschule: die Maschinenbauschule (jetzt Ingenieurschule Berliner Tor) die Wagenbauschule (jetzt Ingenieurschule für Fahrzeugtechnik), die Bauschule (jetzt Ingenieurschule für Bauwesen) und die Kunstgewerbeschule (jetzt Hochschule für bildende Künste).

Diese Tagesschulen sollten den Mangel an technischen Führungskräften beheben, der insbesondere durch die stürmische industrielle Entwicklung nach der Reichsgründung entstanden war. Eine Folge dieser Schwerpunktsverschiebung war, daß man die Lehrlingsausbildung vernachlässigte. Die Mißstände veranlaßten die Bürgerschaft, 1913 ein Gesetz über die Fortbildungsschulpflicht zu erlassen.

Als es nach dem 1. Weltkriege endlich durchgeführt wurde, mutete man den Lehrlingen weiterhin den Sonntagsvormittagsunterricht und den Abendunterricht bis 22 Uhr zu. Daraufhin streikten die Schüler.

Der Streik bewirkte, daß der Unterricht nunmehr nur abends bis 20 Uhr stattfand und schließlich am 20. 10. 1919 ein Gesetz erlassen wurde, nach dem er bis 18 Uhr beendet sein mußte. Dieses Gesetz leitete eine Entwicklung ein, die trotz der Nachkriegswirren und der wirtschaftlichen Not die heutige Berufsschule in ihren wesentlichen Grundzügen entstehen ließ. Nach der Zerstörung vieler Schulgebäude im 2. Weltkrieg waren die räumlichen Schwierigkeiten besonders groß. Sie konnten trotz großer Anstrengungen bis heute nicht völlig überwunden werden. Immerhin verfügt eine bemerkenswerte Anzahl der Berufsschulen Hamburgs heute über neue oder modernisierte Gebäude mit vorzüglichen Fachräumen und Lehrmitteln. Mit Hilfe dieser Fachräume und der darin befindlichen Geräte

Achtung! **Gewerbe- und Fortbildungsschüler!**

Der gelamten Arbeiterschaft hat die Revolution den 8 Stunden tag gebracht und wie liegt es um Euch?

Gewerbefchüler, Lehrlinge!
Ihr arbeitet noch immer 10 Stunden in der Woche
länger als die erwachsenen Arbeitskollegen!

Erinnert Euch, wie Ihr im Krieg zur Über- und Nachtarbeit gezwungen wurdet!
Erinnert Euch der nichtwürdigen Behandlung in der Schule und beim Lehrherrn!
Wartet es nicht Ihr, die jugendlichen Arbeiter und Lehrlinge, welche die ermordete Arbeiterschaft während des Krieges erlegen mußte! Vergeßt nicht die schlechten Löhne, die Euch gezahlt wurden!
Vergeßt nicht den Hunger, unter welchem Ihr, die Ihr im Entwicklungsalter steht, am schwersten gelitten habt!

Lehrlinge! Kollegen! Wollt Ihr, daß weiter für Euch
Zwangsarbeit u. elendes Dasein
weiter bestehen sollen, anstelle des Arbeitsmanges für alle? Wollt Ihr, daß Euch dieselben Unternehmern, dieselben Kapitalisten, welche Eure Väter, Eure Brüder dem schrecklichen Krieg, dem Massenmorden ausgeliefert haben, auch Euch noch länger ausbeuten und auslaugen? Wollt Ihr, daß Ihr mit 40 Jahren schon Greise seid?

Lehrlinge! Kollegen! Es geht um Eure Zukunft, es
geht um die Volksgesundheit!
Verlangt, daß Ihr nicht mehr Abends nach der Arbeit in die Schule gehen müßt! Verlangt, daß Eure Unterrichtsstunden in die Arbeitszeit verlegt werden. Gewerbeschüler, hier hilft kein Bitten und Wünschen,

hier hilft kein Verhandeln, hier muß gehandelt werden!

Unterstützt die Lehrlinge der Werkbetriebe, kämpft mit ihnen Seite an Seite!

Auf Kollegen! Tretet ein in den Schulstreik!

Fordert Euer Recht!

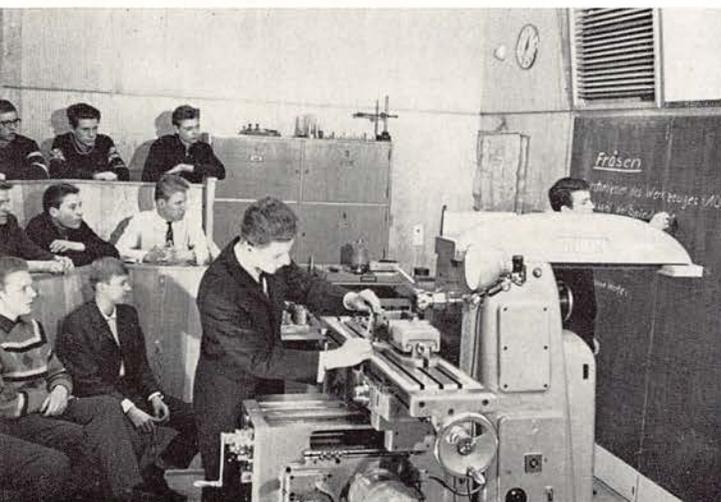
Am Mittwoch, den 28. Mai, 7 Uhr abends, Versammlung aller
Gewerbe- u. Fortbildungsschüler bei Neumann, Einsbüttelerstr.

Die Delegierten der Jugendlichen aller Werken.

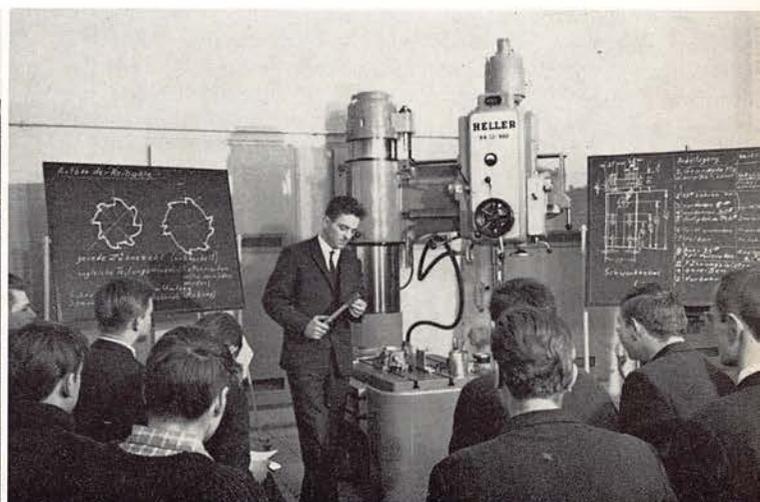
Streikaufruf aus dem Jahre 1919

und Maschinen ist es möglich, einen anschaulichen berufskundlichen Unterricht zu geben.

Sehr viele dieser Maschinen und Geräte sind Spenden der Lehrfirmen. Die Abbildungen zeigen den Neubau und Fachräume der Gewerbeschule Maschinenbau.



Lehrer-Schülerversuche an der Universalfräsmaschine



Unterricht an der Radialbohrmaschine



SCHÖNE SCHIFFE

GROSSE NAMEN

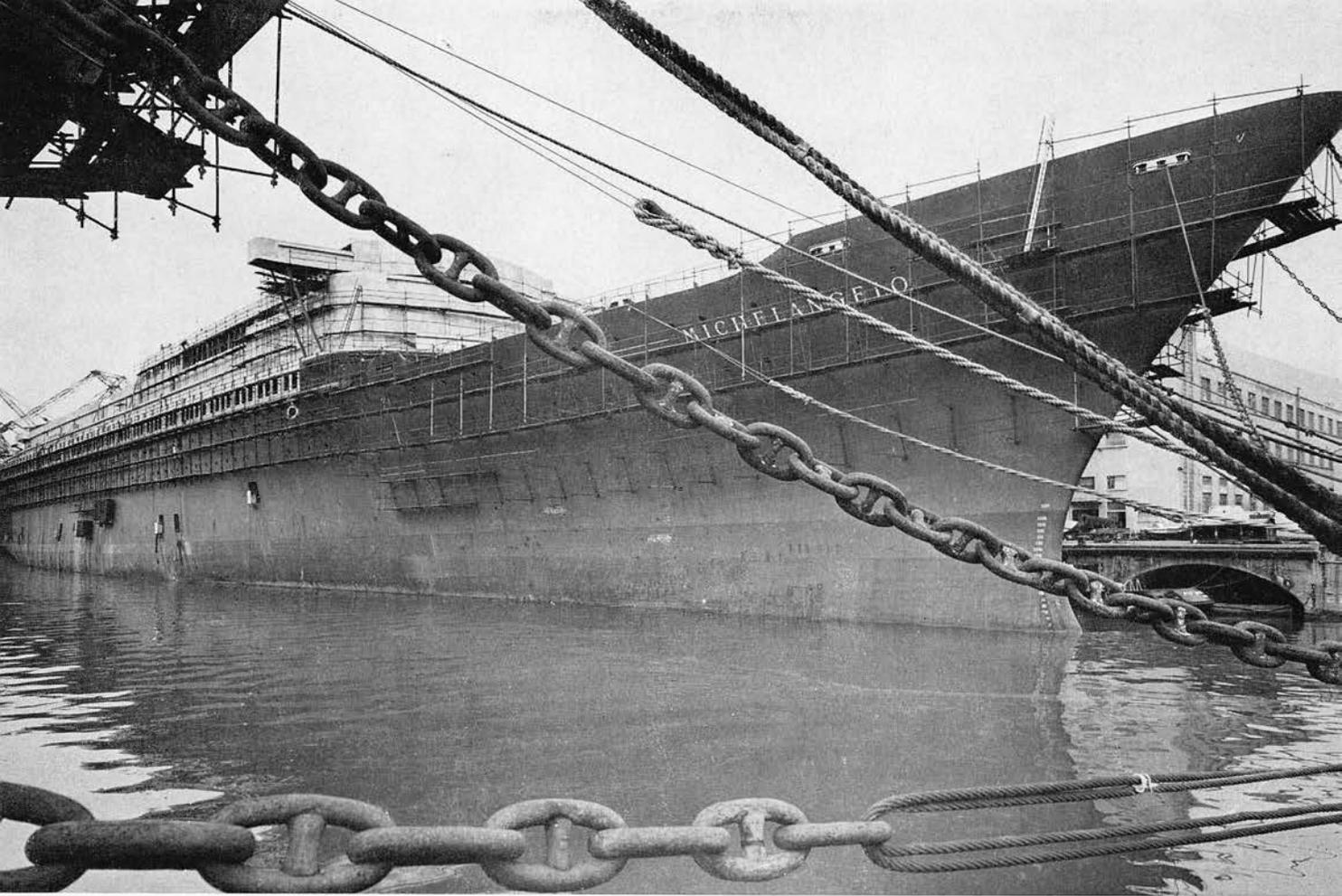
III.

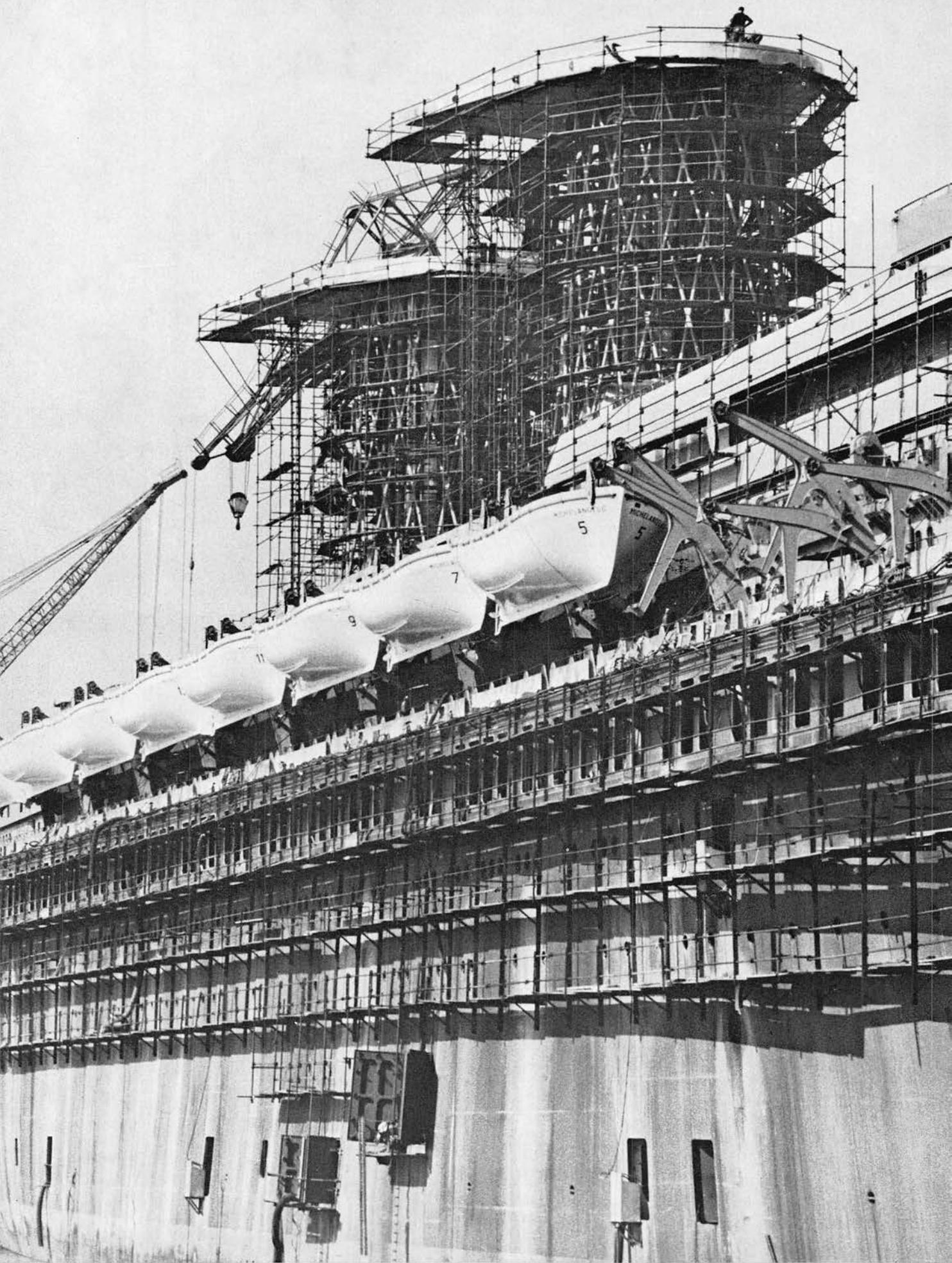
MICHELANGELO

Von Wolfram Claviez

Es scheint, als sei unsere Aufsatzreihe ausschließlich Namen der Renaissance vorbehalten. Leonardo, Columbus, Michelangelo und Raffaello – sie alle waren Zeitgenossen. Daß wir uns heute den beiden letzteren zuwenden wollen, hat einen akuten Anlaß: die Indienstellung der neuen 43 000-Tonner für die Italian-Line. Am 12. Mai und am 10. Juni machte die „Michelangelo“ ihre ersten Reisen von Genua nach New York; Ende Juli folgte ihr Schwesterschiff „Raffaello“. Die „Michelangelo“ wurde auf der Werft Cantieri di Sestri Ponente, Genua, gebaut – die „Raffaello“ auf der Werft Cantieri Riuniti dell'Adriatico, Triest. Wir wollen uns auf eines der beiden Schiffe, auf „Michelangelo“, konzentrieren. Das soll keine Hervorhebung dieses Schiffes vor dem anderen bedeuten, doch möchte der Name Michelangelo für sich gewürdigt sein. Die beiden Schiffe sind die bisher größten und schnellsten auf der Mittelmeer-Nordamerika-Route. Es ist jedoch bemerkenswert, daß sich die Italian-Line entschloß, nicht ein Superlativschiff mit Anspruch auf absolute Rekorde in puncto Größe, Schnelligkeit, Passagierzahl oder dergleichen zu bauen, wie z. B. „Queen Elizabeth“, „United States“ oder „France“ lange Zeit herausragende Spitzenleistungen nationaler Schiffbaukunst verkörperten bzw. noch verkörpern, sondern daß man lieber zwei Schiffe baute, die auf solche Höchstleistungen von vornherein verzichten und dafür vielleicht der gefragtesten Höchstleistung unserer Tage näherkommen: dem maximalen Komfort und der größten Rentabilität. Es ist anzunehmen, daß – nicht mehr der Rechenschieber, sondern das Elektronengehirn Antwort auf die Fragen nach der optimalen Kabinenzahl und nach den wünschenswerten Abfahrtszeiten bei ertragbarem Brennstoffverbrauch gegeben hat. Wir haben heute das Ergebnis vor Augen: zwei Schiffe von je

43 000 BRT mit 27 Knoten Geschwindigkeit und 1775 Fahrgästen an Bord. Wirtschaftliches Denken wird heute größer geschrieben als jemals. Technische Rekordleistungen gibt es eigentlich nur noch dort, wo sie auch gleichzeitig die rentabelsten Lösungen sind. So wird gewiß mit den heute im Bau befindlichen 165 000-t-Tankern immer noch nicht die oberste Tonnagegrenze im Tankerbau erreicht sein. Aber fragt man sich, was es für einen Sinn hat, wenn ein Passagierschiff mit einem etwa in der dritten Potenz steigenden Treibstoffverbrauch 32 statt 27 Knoten läuft, kommt man zu keinem befriedigenden Ergebnis. Die Menschen, die es sehr eilig haben, fliegen heute ohnehin; die Seereisenden indessen kann man mit einem Tag länger auf See eher locken als fernhalten. So liegt denn heute das Schwergewicht der Werbung gar nicht mehr auf „schnelle Beförderung nach USA“, sondern auf „Erholung auf See“. Das erheischt nun in unserer verwöhnten Welt, daß man dem Fahrgast alle nur erdenkliche Annehmlichkeiten bietet. Man suggeriert ihm, er solle es haben wie zu Hause, und dabei weiß jeder, daß sich kein Generaldirektor auf die Dauer ein Leben leisten könnte, wie es ein 1.-Klasse-Fahrgast auf einem modernen Luxusdampfer hat. Stolz wird berichtet, daß allein 72 Küchenchefs dafür sorgen, daß niemand zu verhungern braucht; 725 Mann beträgt die Besatzung insgesamt. Darin sind jede Menge Stewards eingeschlossen. Von den Passagieren fahren 535 in der ersten, 550 in der Kabinen- und 690 in der Touristenklasse. Dreißig Säle und Salons, Bordkino mit 500 Plätzen, sechs Schwimmbäder, dann Bars, Ballsäle, Nachtclub, Teenager-Klubraum, Babysitter-Service und vieles andere zeugt von unseren heutigen dringenden Bedürfnissen. Daß jede Kabine ein eigenes Bad und handregulierte Klimaanlage hat,







braucht man kaum zu erwähnen. 850 Telefone sind an Bord, mit denen man sich nach New York, Paris oder Hamburg verbinden lassen kann, und Anti-Roll-Stabilisatoren sollen bewirken, daß die 72 Küchenchefs sich nicht vergeblich abmühen müssen.

Irgend etwas ganz Neues sollte natürlich jedes Schiff haben, einen „New look“, der die ganzen inneren Qualitäten auch nach außen hin in Erscheinung treten läßt. Das waren seltsamerweise von jeher die Schornsteine. Vom Hinzufügen eines blinden vierten Schornsteins bis zum völligen Weglassen gehen die Bemühungen, und wenn sich heute Reeder oder Werftdirektoren höchst eigenhändig an Schiffsentwürfen beteiligen, fangen sie meistens beim Schornstein an. Die Schornsteine der „Michelangelo“ geben dem Schiff wahrlich einen „New look“. Sie sind ein seltsamer Kompromiß funktionalistischen Denkens und ästhetischer Bemühungen. Gleichviel – kein Ruß soll mehr die Sonnenbadegäste an Deck belästigen, und wenn das der Fall ist, hat man ein lang erstrebtes Ziel erreicht. Unter dem vorderen Schornstein liegen Kessel und Turbine für den Steuerbordantrieb, unter dem achteren die für den Backbordantrieb. Insgesamt leisten die Maschinen 80 000 PS. Drei Turbogeneratorsätze liefern Strom von



14 000 kW. Viel Strom auf so engem Raum; doch wenn, um nur ein bescheidenes Beispiel zu nennen, zahlreiche Infrarotstrahler dafür sorgen, daß man sich auch an grauen Tagen an Deck behaglich fühlt... Doch immerzu muß ich an den Namen Michelangelo denken. Im ersten und zweiten Aufsatz dieser Reihe ist über Sinn und Bedeutung von großen Namen schöner Schiffe das Wichtigste gesagt worden. Das gilt auch hier; aber irgend etwas stimmt nachdenklich. Über die Würdigung, das Wiederauflebenlassen des großen Namens hinaus fanden wir bei Leonardo sowie bei Columbus auch direkte Beziehungen, sei es über die Seefahrt, über die Technik, über die Universalität erfinderischen Geistes – heute fällt mir der Absprung schwer vom infrarot geheizten Sonnendeck zur Sixtinischen Kapelle und den Steinbrüchen von Carrara. Denke ich an „Michelangelo“, das Schiff, fühle ich mich behaglich, umsorgt, sehe ich vor mir fröhliches Treiben einer geschwätzigen Menge, der es gut geht. Denke ich an ihn, Michelangelo Buonarroti, wird es still in mir unter dem Eindruck eines unendlich mühevollen, gigantischen Lebenswerkes. Es gibt, so will es scheinen, keinen größeren Gegensatz. Auf der einen Seite sorgfältigst ausgeklügelt alles, was einem auch noch das Nichtstun erleichtert, auf der anderen Seite Anforderungen an sich selbst, die jedes vorstellbare Maß sprengen.



Die Taten des Herkules. Skizze

Kampfszene. Teilstudie für die Schlacht von Cascina





Werfen wir einen kurzen Blick auf sein Leben. Michelangelo war nicht von jener allumfassenden Vielseitigkeit wie etwa Leonardo. Zwar war auch er vieles in einem; er war Bildhauer und Maler, er war ein genialer Baumeister und machte anatomische Studien, er schrieb auch bemerkenswerte Sonette – doch alles, was er machte, lag auf einem Weg; wir spüren nirgends scheinbar nicht miteinander zu vereinendes Nebeneinanderliegen, wie wir es bei Leonardos Kriegsmaschinen und seinem gleichzeitig entstandenen Heiligen Abendmahl erlebten. Michelangelos Ausdruckswille war einseitig, dafür aber von einer um so stärkeren, geradezu ungebändigten Kraft. Der Mensch war immer wieder das Ziel seiner Kunst; im menschlichen Körper gestaltete er alles, was ihn bewegte. Keine Stellung der Ruhe oder Bewegung, die er nicht der Natur abgelauscht und mit denen er nicht eine einfache Lebensäußerung oder ein dramatisches Geschehen sichtbar gemacht hätte, keine Regung der Seele, kein innerer Kampf, die er nicht durch seine dem Stein abgerungenen oder mit Pinsel und Farbe auf Wände und Decken modellierten Figuren in erregender Weise verkörpert hätte. Er war der größte Plastiker der abendländischen Kunstgeschichte. Mit dem Meißel, mit dem Pinsel und selbst mit dem Zeichenstift formte er seine Gestalten. „Was ihn interessiert, ist die feste Form, und der menschliche Körper allein ist ihm darstellungswürdig. Die Mannigfaltigkeit der Dinge existiert für ihn nicht. Seine Menschheit ist nicht die in tausend Individuen differenzierte Menschheit dieser Erde, sondern ein Geschlecht für sich, von einer ins Gewaltige gesteigerten Art.“¹⁾

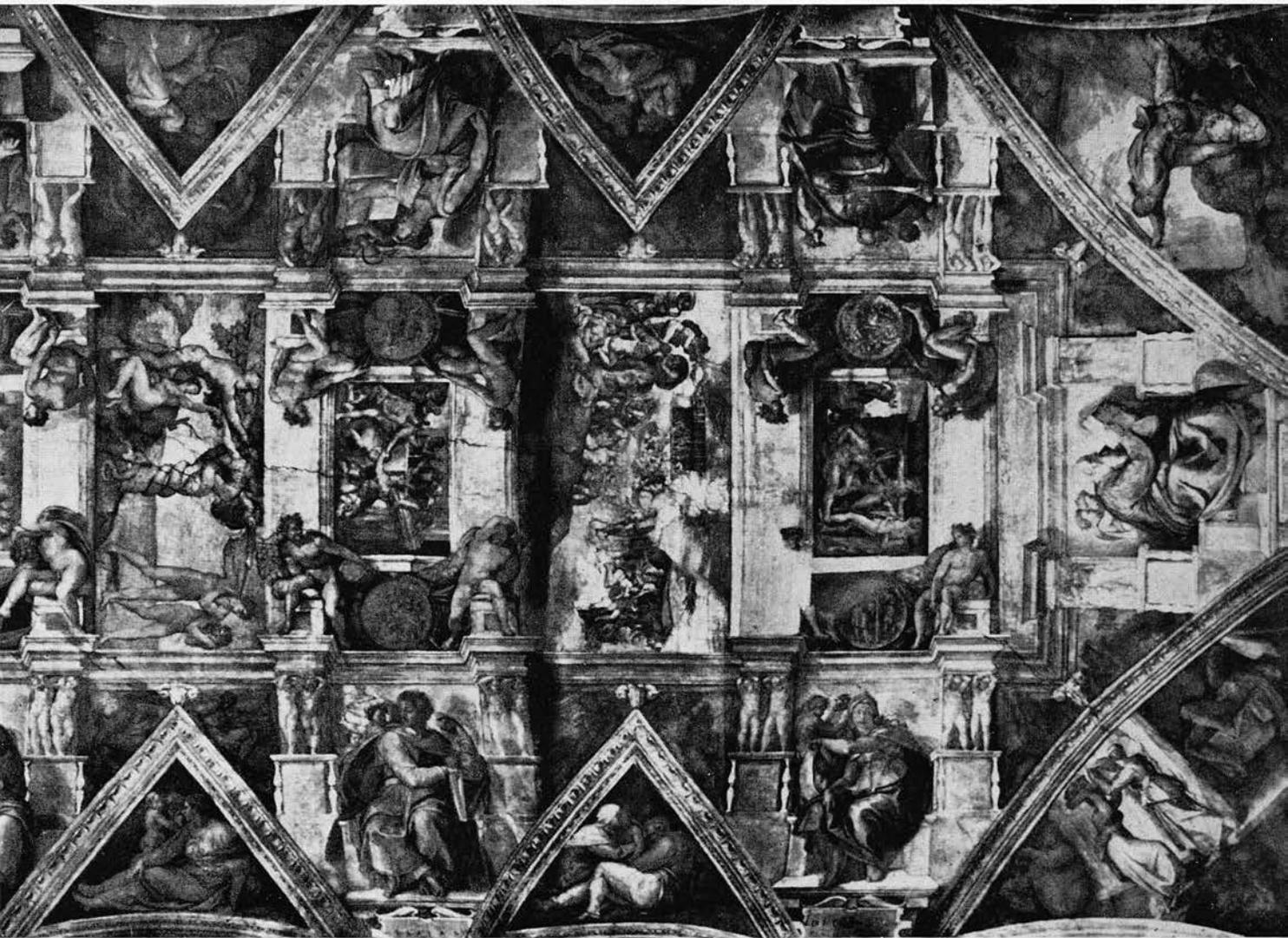
Michelangelos Lebensweg liegt uns in zwei Quellen vor, in den Aufzeichnungen seiner Zeitgenossen Condivi und Va-

sari. In Einzelheiten voneinander abweichend, in manchen Punkten bis heute nicht wissenschaftlich eindeutig erwiesen, geben sie doch ein überaus lebendiges Bild seines Charakters und seiner Zeit. Sie zeugen vor allem von der unendlichen Mühsal dieses Lebensweges, von einem unbeugsamen Stolz und einer künstlerischen Unbeirrbarkeit ohnegleichen. Für den Kunstwissenschaftler sind feine Unterscheidungen zwischen Früh- und Spätwerken, zwischen ganz großen und weniger starken Leistungen interessante Schulaufgaben, – dem unbefangenen Betrachter präsentiert sich ein Lebenswerk von erstaunlicher Einheit. In seinen frühesten Werken war bereits der ganze Michelangelo enthalten.

Als Kind schon umgab ihn die Welt der Kunst. Zwischen Bildhauern seiner Zeit und antiken Statuen wuchs er auf, nie mit einem anderen Ziel, als auch sein Leben der Kunst zu weihen. Den Widerständen des Vaters trotzte er mit der Rückendeckung eines so hervorragenden Mannes wie Lorenzo Magnifico. Diesem Gönner verdankte er viel, trotz der kurzen Zeit, die ihm vergönnt war, in seinem Garten und an seinem Tisch zu weilen; denn als Lorenzo 1492 starb, war Michelangelo erst siebzehn Jahre alt. Von den Lehrern, die er bis dahin gehabt hatte (Ghirlandajo und Bertoldo), unterschied sich seine eigene Auffassung und Gestaltungsweise schon sehr früh im Gegensatz zu Raffael und anderen, die in ihrer Frühzeit den Stil ihrer Lehrmeister bis zur Verwechselbarkeit zu ihrem eigenen machten.

Nach Lorenzos Tod stand er allein in seiner Kunst wie im Leben, und er sollte alle Kämpfe und Intrigen der Mächtigen seiner Zeit am eigenen Leibe erfahren; jeder wollte sich die Dienste dieses begnadeten Künstlers sichern. So diente er im Laufe der Zeit sieben Päpsten, und er überlebte in den neunundachtzig Jahren seines von fruchtbarem

¹⁾ Wölfflin: Die klassische Kunst 1908, S. 43



Schaffen erfüllten Lebens viele Fürsten, die sich bemüht hatten, ihn an ihren Hof zu ziehen.

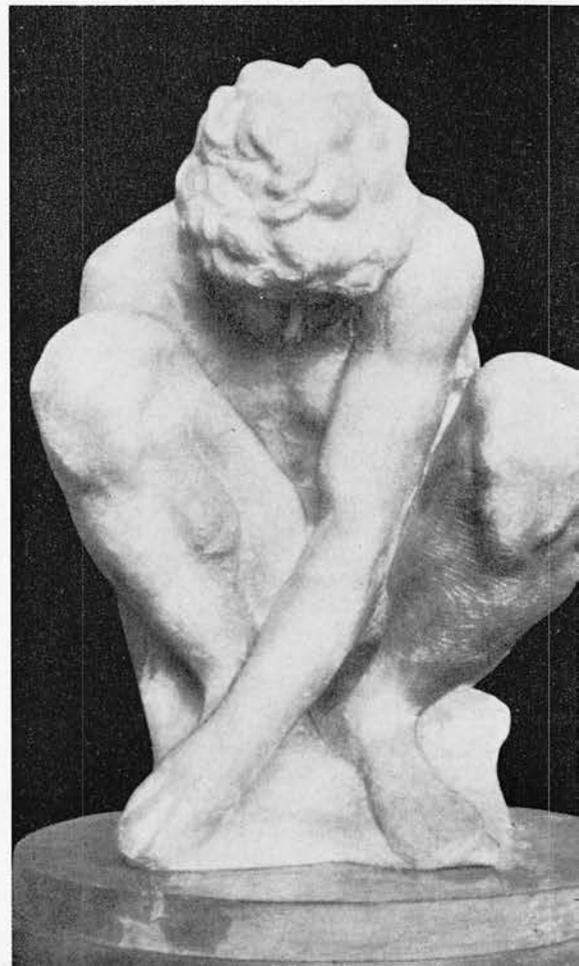
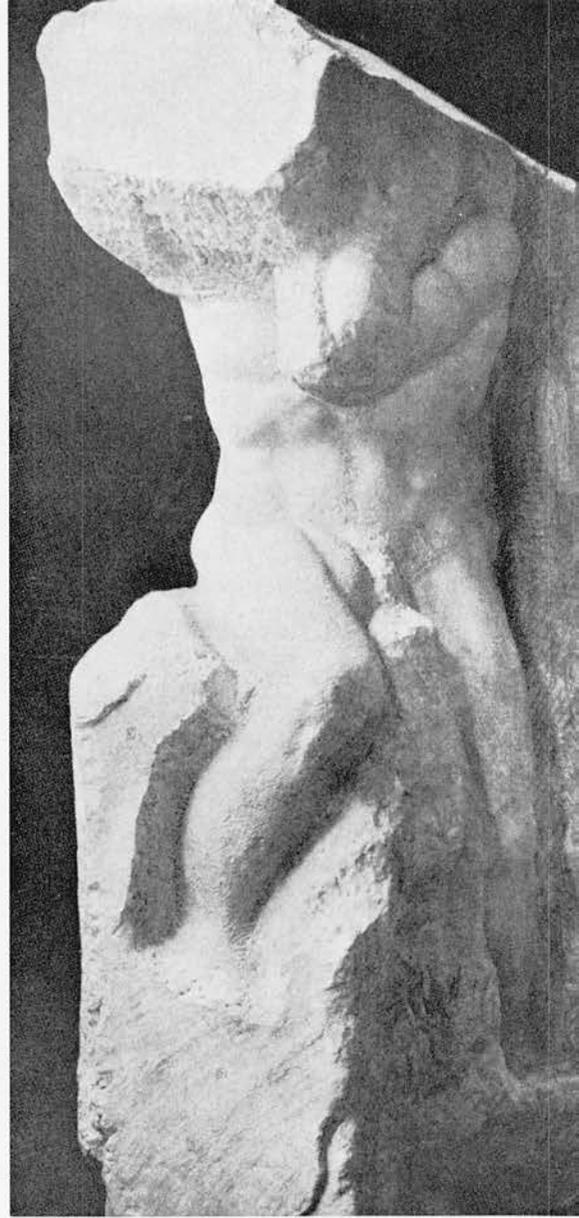
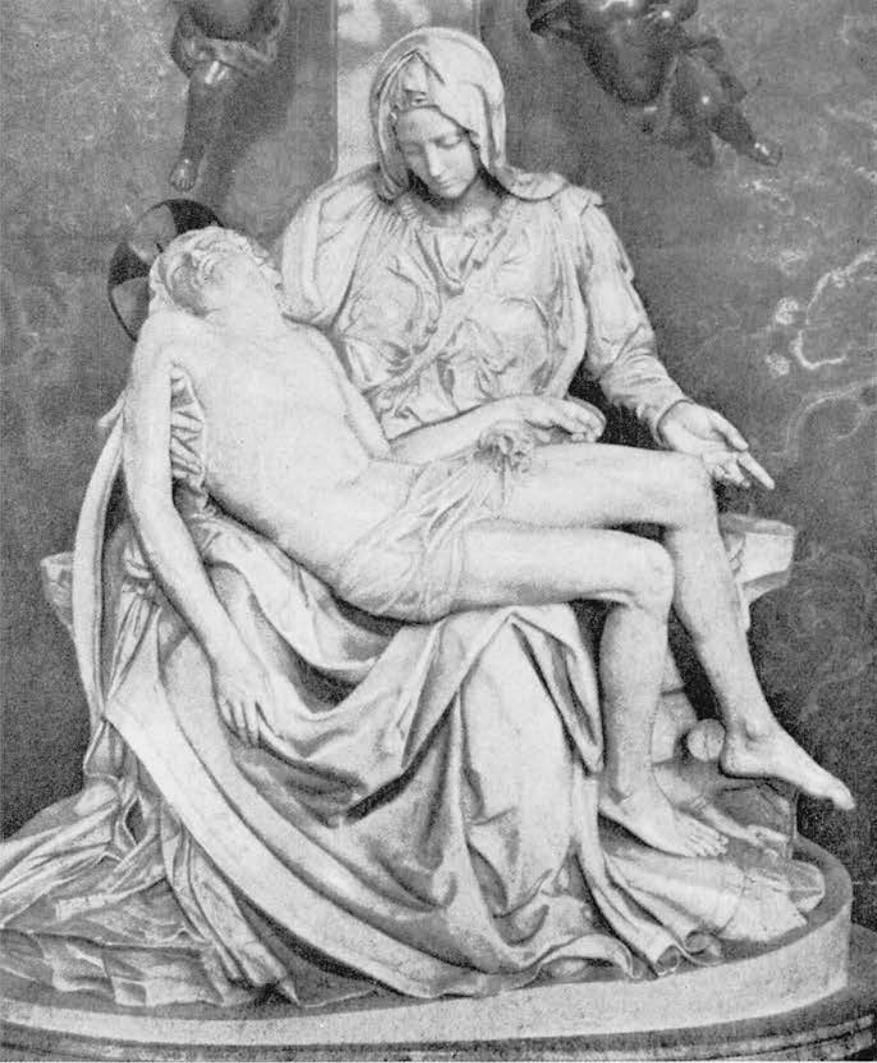
Es wäre weit gefehlt zu glauben, ein Mensch, den die Nachwelt auf den Schild der Unsterblichkeit erhoben hat, hätte es schon zu Lebzeiten gut gehabt haben müssen. Michelangelos Weg war voller Dornen und Enttäuschungen; Neid und Verleumdungen war er ebenso ausgeliefert wie irgendein anderer. Aber stolz und unangefochten ging er seinen Weg, bis zu dem Grade, daß er, wie seine Zeitgenossen berichten, eines Tages dem Papst, der ihn nicht empfangen wollte, sagen ließ, er möge künftig ihn aufsuchen – aber nicht in Rom. Intrigen, so heißt es, verdankte Michelangelo auch einen Auftrag, der den künstlerischen Nimbus, den er sich als Bildhauer (vor allem durch die Pietà und den David) errungen hatte, gründlich zerstören sollte: die Deckenbemalung der Sixtinischen Kapelle. Doch gerade mit dieser Arbeit bewies er, daß wahre Gestaltungskraft unabhängig ist von Technik und Material, deren sie sich bedient. Diese kraftvollen Gestalten, die in zahlreichen Fresken Szenen aus der Schöpfungsgeschichte verkörpern, diese Sibyllen und Propheten und idealisierten Randfiguren, die in strengem Rhythmus jedes zweite Bildfeld flankieren, sprechen die gleiche Sprache wie seine Skulpturen. Realistisch bis ins letzte und zugleich idealisiert und bürgerlicher Enge entrückt, wie es niemandem vor ihm gelungen war. Dieses Merkmal kennzeichnet Michelangelos ganzes Werk; darin liegt seine Größe und zugleich seine verheerende Wirkung auf seine Nachfolger, die glaubten, sie könnten äußere Formen übernehmen, ohne sie mit gleichem geistigen Feuer zu beseelen.

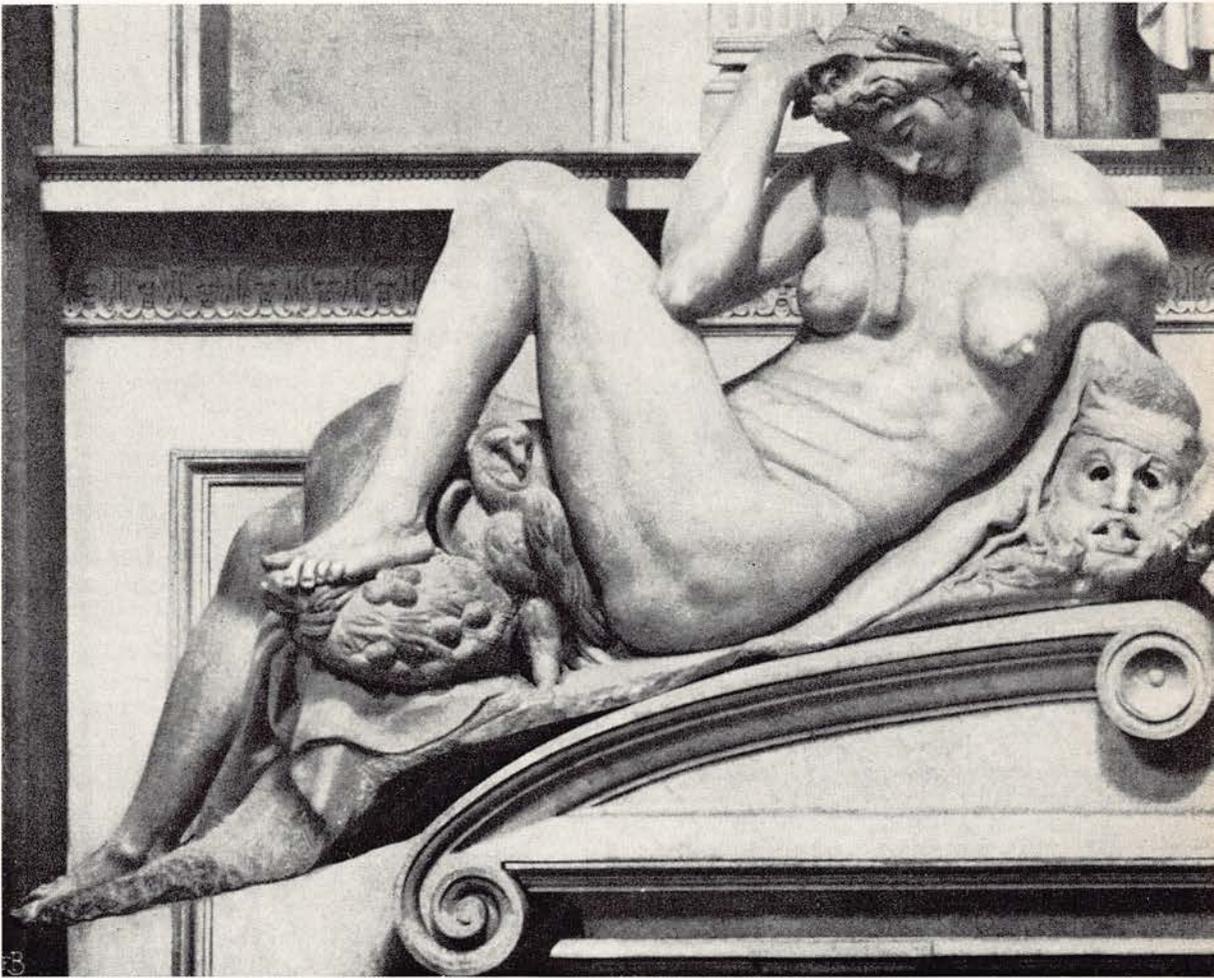
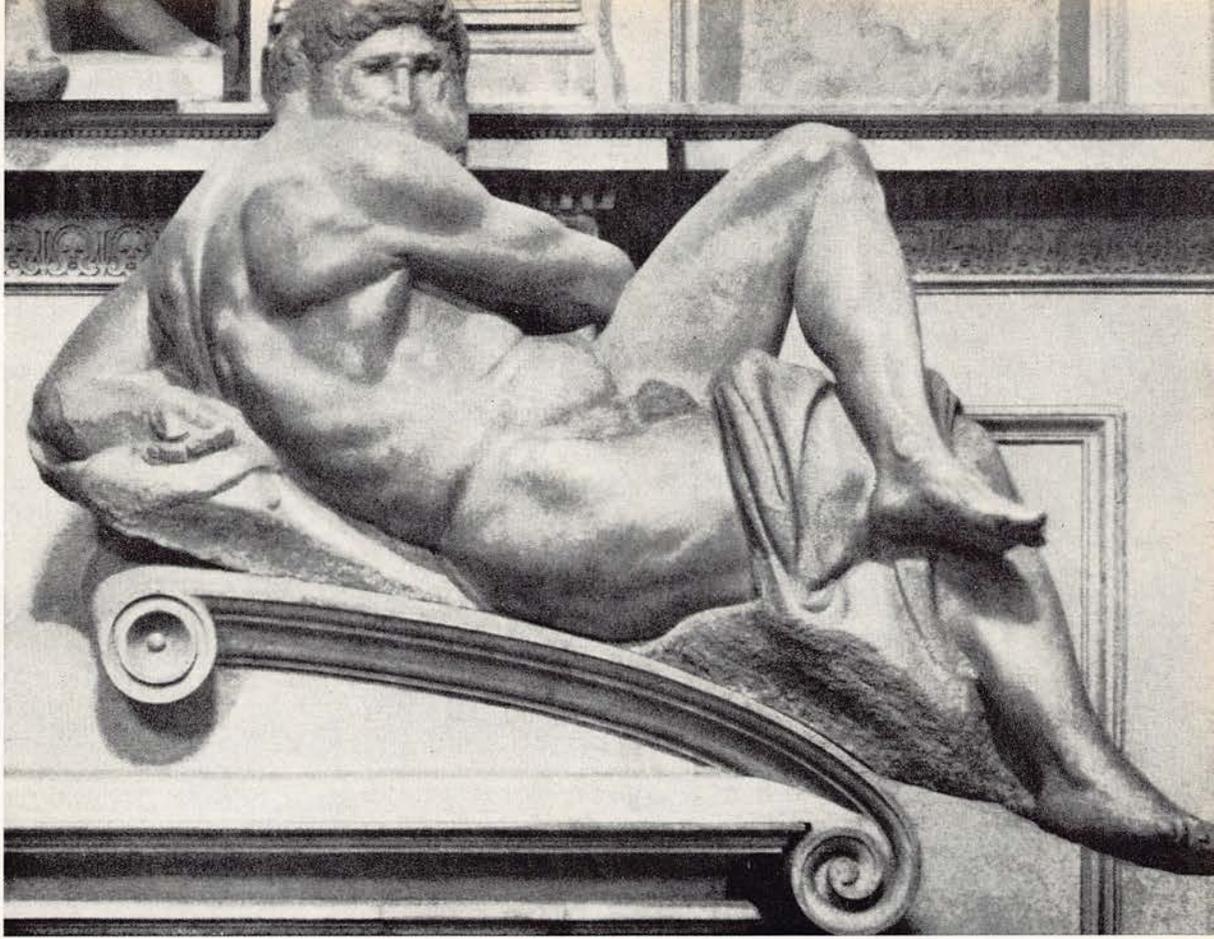
Michelangelos Leben pendelte im wesentlichen zwischen Florenz und Rom. Das Tauziehen um diesen Genius überdauerte noch sein Leben. Als er 1564 starb, wurde sein

Leichnam heimlich von Rom nach Florenz entführt. Der mehrmalige Wechsel zwischen zwei Städten, die nicht einmal weit voneinander entfernt liegen und in denen man in gleichem Maße zu Hause ist, gälte heute wohl als eine beispielhafte Konzentration; für Michelangelo bedeutete es indessen doch ein Hin- und Hergerissensein, das sich auf sein Leben und Werk auswirken mußte. Sein größtangelegtes bildhauerisches Werk wurde nie fertig, das Juliusgrab. Die Fragmente, die heute das Grabmal des Papstes Julius II. bilden – in der Kirche S. Pietro in vincoli in Rom –, vermitteln nur eine schwache Vorstellung von der Macht des geplanten Gesamtwerkes. Die bekannte zentrale Hauptfigur, der Moses, war ursprünglich nur als eine unter vielen geplanten Monumentalfiguren gedacht. Zwei für dieses Grabmal entworfene und ausgeführte Figuren haben in der stark reduzierten Ausführung keine Aufstellung gefunden und befinden sich heute im Louvre. Es sind dies zwei Sklaven von großer Ausdruckskraft. Eine faszinierende Strahlkraft ist auch einigen Figuren Michelangelos eigen, die unvollendet geblieben sind; das sind der Matthäus und einige wohl auch als Pfeilerfiguren gedachte Skulpturen, die sich mühsam aus dem Stein herauszuwinden scheinen – eine eigentümliche Identität von Form und Zustand...

Zwei weitere bedeutende Grabmäler sind die von Lorenzo und Giuliano de Medici mit den schönen allegorischen Figuren, die die vier Tageszeiten Tag und Nacht, Morgendämmerung und Abenddämmerung darstellen. Diese Grabkapelle von San Lorenzo (Florenz) ist eines der seltenen Beispiele, wo Architektur und Bildwerke von vornherein füreinander geschaffen waren. Doch war es Michelangelo nicht vergönnt, sein Werk selbst noch fertig zu gestalten.

Fertig erleben durfte er auch nicht jenes Werk, das seinesgleichen in der gesamten Baukunst nicht hat: die von ihm

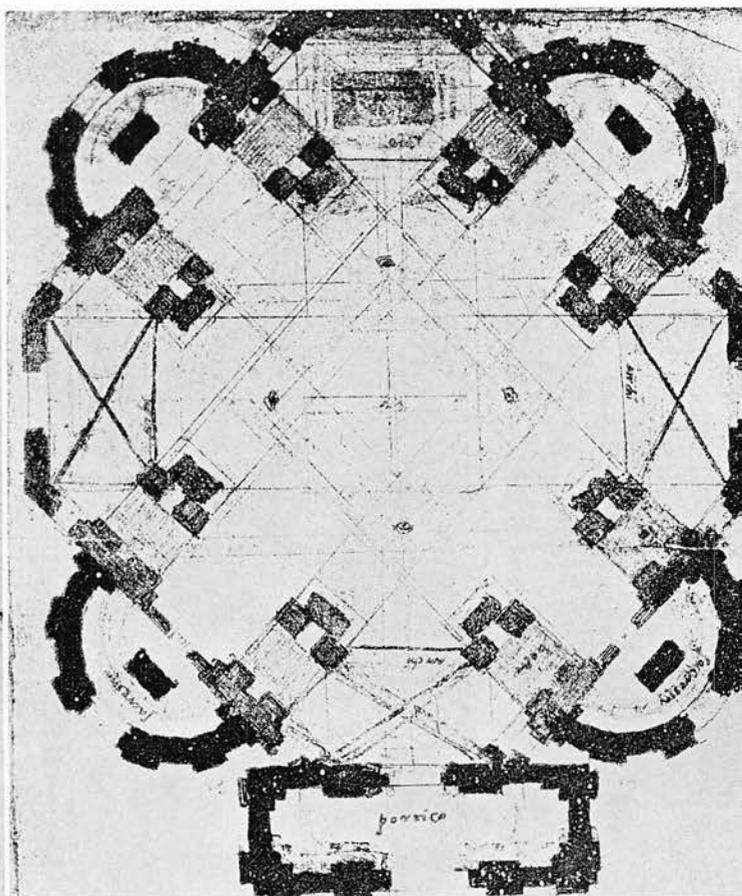
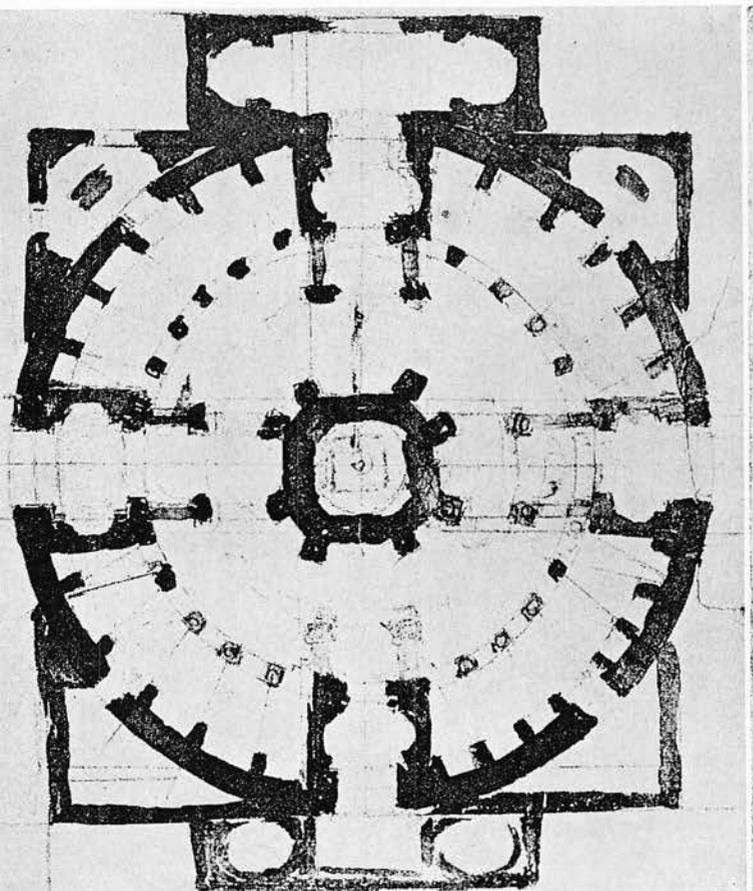




Links oben: Pietá
Links unten: Moses

Mitte oben: Unvollendete Figur
Mitte unten: Kauernder Jüngling

Rechts oben: Der Tag
Rechts unten: Die Nacht



entworfene Kuppel der Peterskirche. Es erübrigt sich, über dieses Werk Worte zu verlieren. Für den, der einmal unter dieser Kuppel stand, ist jedes Wort überflüssig; dem, der sie nicht kennt, wird auch die schönste Beschreibung nicht viel sagen. Wir wollen uns auf die Wiedergabe einiger Grundrißskizzen beschränken, die einen kleinen Einblick in Michelangelos architektonisches Denken gestatten. Weitere Werke der Baukunst, an denen er maßgeblich beteiligt war, sind in Rom der Kapitolsplatz, die Porta Pia, der Palazzo Farnese, in Florenz die Biblioteca Laurenziana.

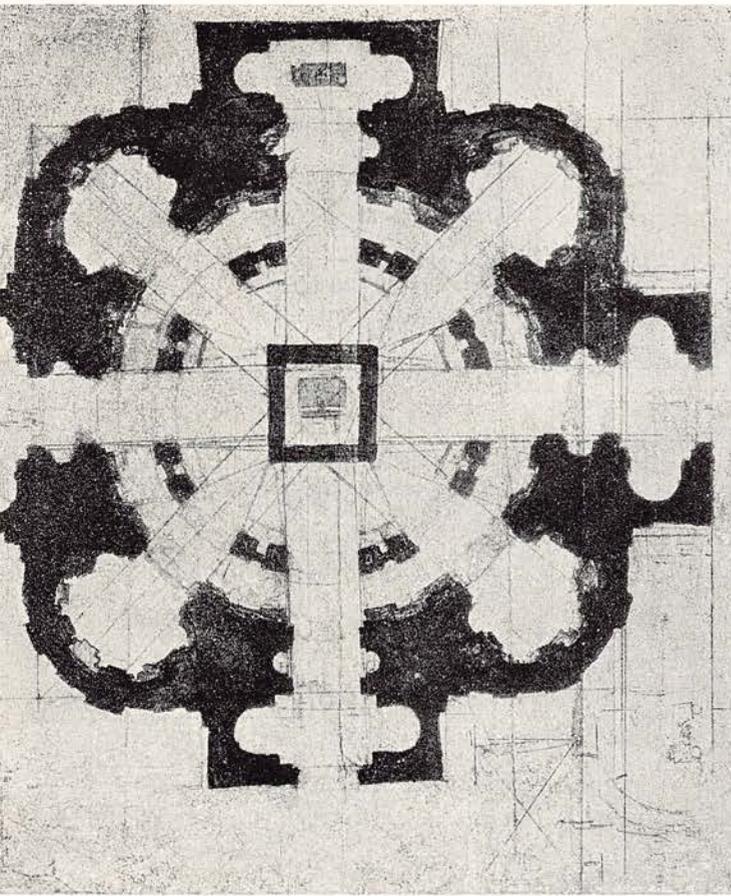
Doch kehren wir noch einmal zu Michelangelos Malerei zurück. Kurz bevor die „Tragödie des Juliusgrabes“ begonnen hatte, war der Wettbewerb mit Leonardo bei der Gestaltung des Ratssaales der Signorie von Florenz; wir haben darüber bereits berichtet.²⁾ Leonardos Entwurf kennen wir nur ausschnitthaft durch Teilkopien; Michelangelos Entwurf ist ebenfalls nicht erhalten. Nur einige Skizzen und Kupferstiche zeigen uns etwas von der Idee des dargestellten Geschehens. Das Motiv der badenden und sich anziehenden, der zu den Waffen eilenden Soldaten gab Michelangelo die Gelegenheit, alle Momente flüchtiger Bewegung, alle Phasen von Konzentration und Kraftanspannung darzustellen. Als er drei Jahrzehnte später das Jüngste Gericht an die Stirnwand der Sixtinischen Kapelle malte, bannte er abermals alle denkbaren Phasen der Bewegung auf die Wand; ja, er ging noch weit über das erwähnte Frühwerk hinaus. Stürzen und Schweben – im Geiste erlebte Schwerelosigkeit, wie sie die Menschheit heute erstmalig von den Astronauten in der Wirklichkeit vorgeführt bekommt. Das „ungestüme Treiben neuer Kräfte“³⁾ im Schaffen Michelangelos zeigt sich auch in diesem Werk; so sehr, daß er auf sich selbst und auf sein Werk keine Rücksicht nimmt. So gewaltig und in sich geschlossen das Jüngste Gericht an der Stirnwand und die

Gemälde an der Decke der Sixtinischen Kapelle sind, so wenig passen sie zueinander. Doch da sich in der Kapelle überdies noch ein Bilderzyklus aus dem Quattrocento befindet, muß man versuchen, sich in jedes dieser Werke einzeln zu vertiefen, statt ein erhebendes architektonisches Gesamterlebnis zu erwarten.

Bei der heutigen Art des Reisens ist eine solche Vertiefung leider schwer, wenn nicht ausgeschlossen. Die lauten Organe der Touristentreiber verschrecken den Andächtigen schon von fern und nehmen denen, welchen ihr Vortrag gilt, jede Möglichkeit, etwas still und ganz für sich zu entdecken. Dadurch, daß Werke, die in die Geschichte eingegangen sind, heute nicht nur jedermann zugänglich sind, sondern darüber hinaus zur Attraktion für die Fremdenverkehrsindustrie geworden sind, hat man in Wirklichkeit nur Schranken errichtet. Indem man Kostbarkeiten wohlfeil anpreist, zerstört man den echten inneren Zugang zu ihnen. Es war auch gewiß kein glücklicher Entschluß, die Pietà zur Weltausstellung nach New York zu schicken. Man kann auch etwas zu einer Sehenswürdigkeit degradieren!

Doch verfolgt man diese Gedanken weiter, stellt sich die tiefere Frage nach unserer innersten Beziehung zu jenen Kunstwerken überhaupt. Geht sie über ein historisches Interesse hinaus? Gar zu weit entfernt, so scheint es, ist unser Weltbild von dem des sechzehnten Jahrhunderts, und ein Kunsterlebnis ist ja mehr als bewundern, analysieren und vergleichen. Unsere Sprache der Kunst ist heute eine andere, und sie muß es sein. Stilfragen sind Äußerungen von Denken und Sein; darüber wollen wir gar nicht diskutieren. Wenn jedoch etwas hervorgehoben werden darf, das zum Nachdenken zwingt, dann ist es etwas, das außerhalb kunstkritischer Betrachtungen steht. Wir sehen in Michelangelos Werk eine Höchstleistung, in der alle Bereiche menschlicher Fähigkeiten zur Entfaltung kommen, alle Kräfte sind beteiligt. Denken und Glauben, Phantasie und Konstruktion, Fleiß und Ausdauer, unerhörtes Können

²⁾ WZ 3/64, S. 18 ³⁾ Dilthey

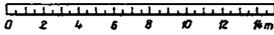


und höchste Anforderung an sich selbst, die bis an die Grenze der Sklavenarbeit reicht. So strahlt sein Werk bis heute eine unvergleichliche Überzeugungskraft aus, wenn seine geistige Welt auch nicht mehr die unsere ist.

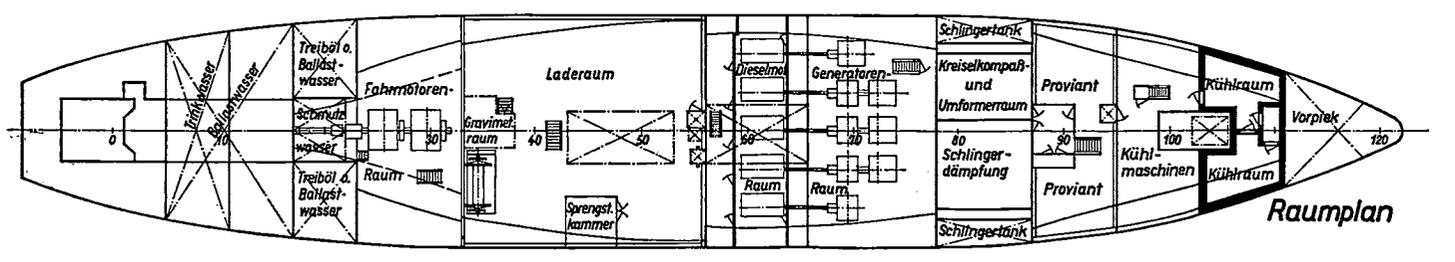
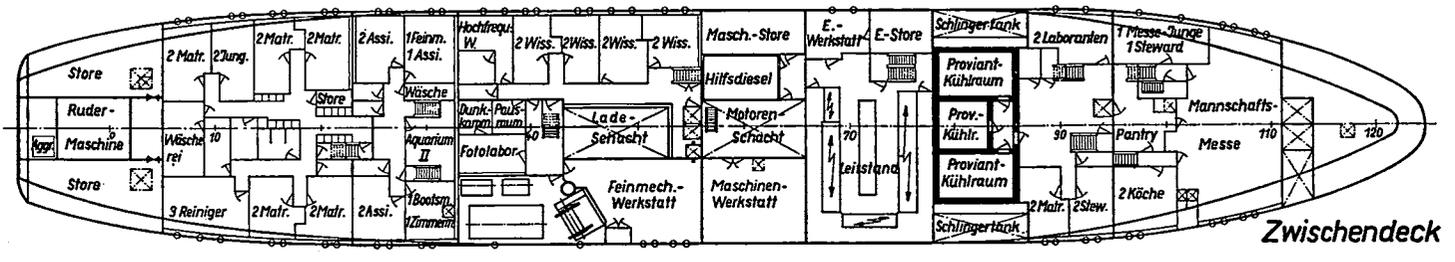
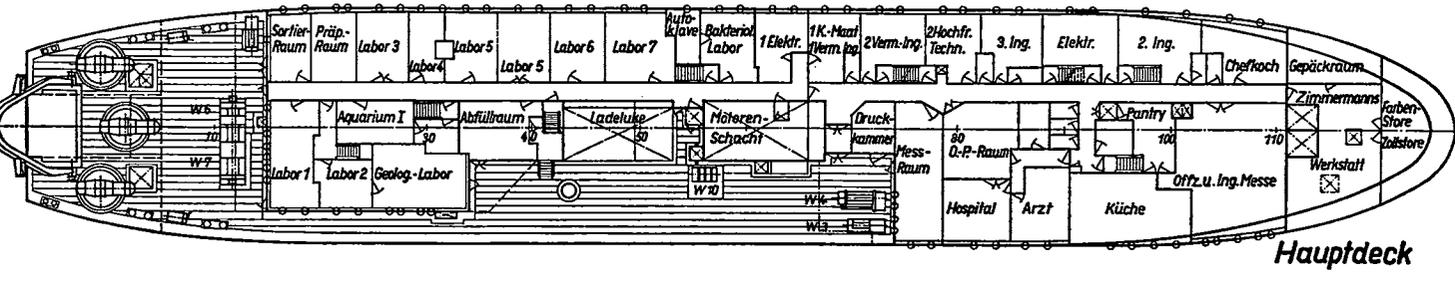
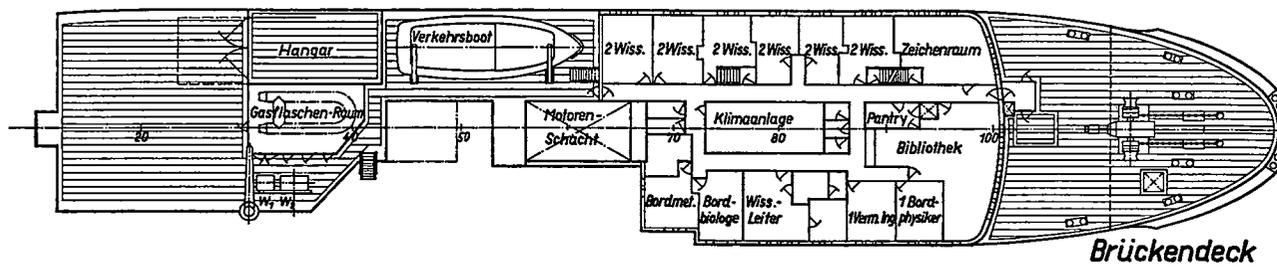
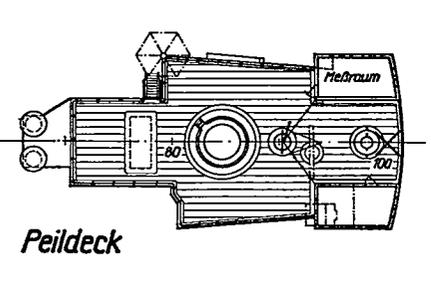
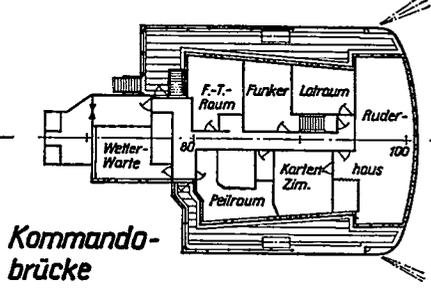
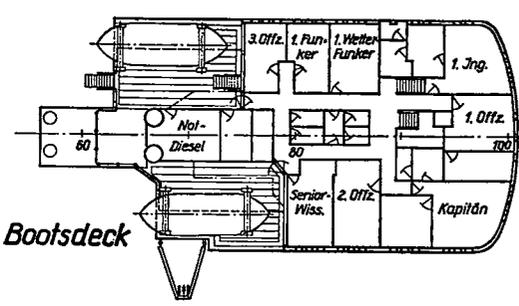
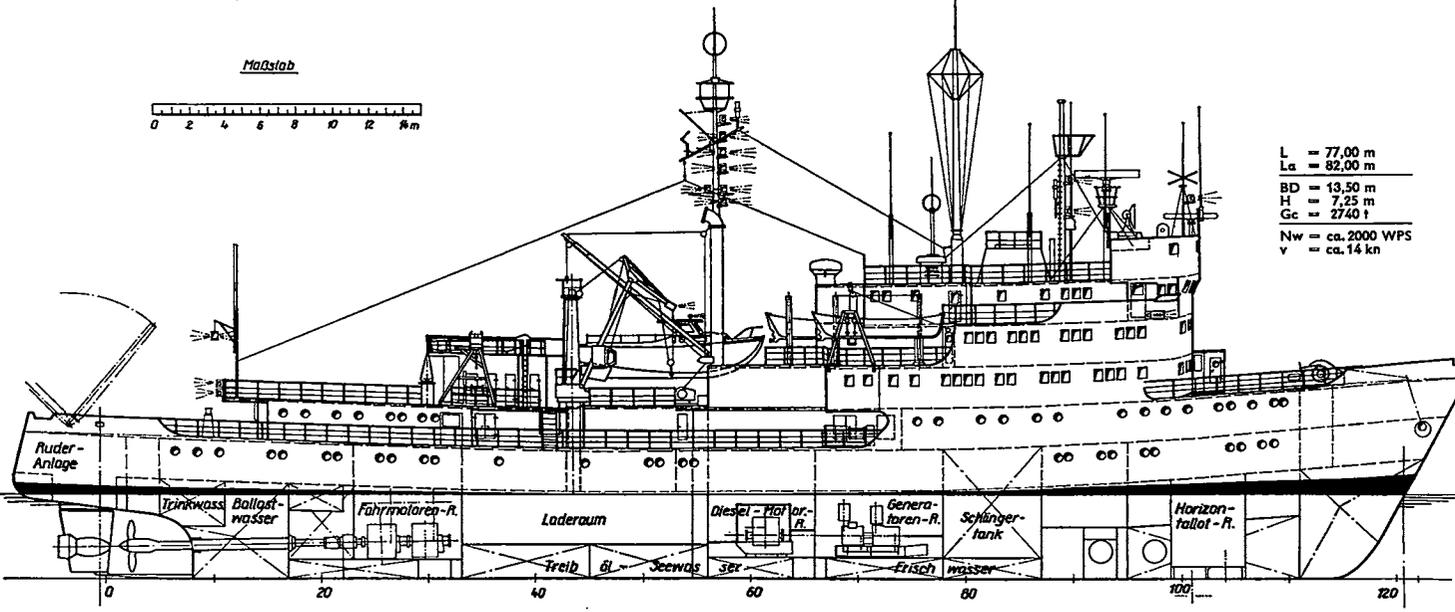
Es hält schwer, analoge Erscheinungen für unsere Zeit zu finden. Die Äquivalenz Atomzeitalter – abstrakte Kunst ist nicht so unbestritten, wie manche es gern wahrhaben wollen; die Gleichsetzung Atomzertrümmerung – Formzertrümmerung ist allzu trivial. Abgesehen von der inneren Distanz, die die heutige Kunst ganz allgemein von dem Betrachter trennt, entfernt sich die Wissenschaft in einem Maße von dem Kulturschaffen unserer Tage, daß eine Entsprechung der geistigen Untergründe sich mehr und mehr auflöst. Während die moderne Wissenschaft alle Kräfte des Geistes in einer ungeahnten Weise mobilisiert hat, nähren sich die diversen Kunstrichtungen, deren erschreckende Kurzlebigkeit ihre unsicheren Standorte verrät, von entgegengesetzten Impulsen. Das ist nicht unbegründet; aber man soll endlich aufhören, falsche Parallelen zu ziehen. Echter Ausdruck unserer Zeit müßte etwas sein, das exaktes und rationelles Denken verrät, Werke, denen man anmerkt, daß wieder alle inneren und äußeren menschlichen Kräfte an ihrer Entstehung beteiligt sind – wie es einst bei Michelangelo der Fall war. Ja, darüber hinaus könnte heute ein solches Werk, analog den Leistungen in der Wissenschaft, nicht mehr das Werk eines einzelnen sein. So gesehen, möchte ich behaupten, daß, wie einst der große Einzelgänger Michelangelo ein hoher Ausdruck für das Kulturschaffen seiner Epoche war, heute ein Schiff wie die „Michelangelo“ ein zeitgemäßes Gesamtkunstwerk ist, das für unsere Zivilisation ein ungleich stärkeres und göltigeres Zeugnis ablegt als irgendein Werk der heutigen Malerei oder Plastik. Damit wäre eine Brücke geschlagen von Michelangelo zu „Michelangelo“.



Maßstab



L = 77,00 m
 La = 82,00 m
 BD = 13,50 m
 H = 7,25 m
 Gc = 2740 t
 Nw = ca. 2000 WPS
 v = ca. 14 kn



Die zweite Expedition des deutschen Forschungsschiffes **METEOR**

Am 10. August startete das Forschungsschiff „Meteor“ zu seiner zweiten Expedition. Die erste, die von Oktober 1964 bis Mai 1965 dauerte, führte in den Indischen Ozean; die jetzige ist Forschungsaufgaben im Bereich des Atlantischen Ozeans gewidmet. Diese Forschungsreise, die 133 Tage dauern wird, ist der deutsche Beitrag zu einem internationalen Forschungsprogramm, das die Bezeichnung „Die Jahre der ruhigen Sonne“ trägt. Wie dieser Name sagt, soll jetzt der Einfluß der ungestörten Sonne auf irdische und planetarische Erscheinungen untersucht werden, nachdem das „Geophysikalische Jahr“ 1957 in einer Zeit des Sonnenfleckenmaximums lag.

Der Name „Meteor“ ist uns von früher her noch gut bekannt. So hieß schon einmal ein deutsches Forschungsschiff, das Forschungs- und Vermessungsschiff der deutschen Reichsmarine. In den Jahren 1925 bis 1927 machte es seine erste große Reise. Damals wurde der Atlantische Ozean zwischen 20° N und der südlichen Eisgrenze, 63° S, auf 14 Querprofilen von etwa 300 sm Abstand systematisch erforscht. Mit Untersuchungen verschiedener meereskundlicher Probleme, wie Schichtung und Zirkulation der Wassermassen, Bodenrelief, Chemie des Seewassers, Plankton, Wechselwirkung zwischen Ozean und Atmosphäre und anderen, leistete die erste deutsche „Meteor“ einen bedeutenden Beitrag für die internationale Tiefsee-Forschung.

Dieser Zweig der Wissenschaft war damals etwa ein halbes Jahrhundert alt. Die britische „Challenger“-Expedition hatte in den Jahren 1873 bis 1876 auf einigen Längs- und Querprofilen durch alle drei Ozeane grundlegende Pionierarbeit geleistet, die sich in einem 50bändigen wissenschaftlichen Werk niederschlug. Danach folgten eine ganze Reihe weiterer Forschungsreisen, worunter auch schon sechs deutsche in den Jahren bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges zu verzeichnen sind.

Zu dem neuen deutschen Forschungsschiff „Meteor“, das von der AG Weser, Werk Seebeck, gebaut und im Frühjahr des vergangenen Jahres abgeliefert wurde, hatte Bundespräsident Lübke in seiner Taufrede bereits Wesentliches gesagt. Er wies darauf hin, daß auch in der heutigen Zeit, in der der Mensch sich anschiebt, in den Weltraum vorzudringen, eine Karte, in der unsere Kenntnisse vom Meer und vom Meeresgrund eingetragen wären, noch viele weiße Flecke aufweisen würde. Das Meer sei der am wenigsten erforschte Raum unserer Erde. Forschungsschiffe wie die „Meteor“ seien notwendig, um noch viele Rätsel zu lösen. Sie stehen im Dienste der Menschheit, für die die Ozeanographie hinsichtlich der Erweiterung der Nährstoff- und Rohstoffbasis außerordentliche Bedeutung erlangt habe. 71 Prozent der Erdoberfläche bedeckt das Meer! Im Hinblick auf die ständig wachsende Bevölkerung unserer Erde müssen alle Hilfsquellen, die das Meer enthält, erschlossen werden.

Die Grundlagenforschung, so sagte der Bundespräsident, sei die Vorbedingung für die erfolgreiche Lösung all dieser weltumspannenden Aufgaben, die alle Nationen angehen und die von allen gemeinsam angepackt werden müssen.

So kam es zu dem Bau des Forschungsschiffes „Meteor“ für die Deutsche Forschungsgemeinschaft und das Deutsche Hydrographische Institut. Die Aufgaben, die die heutige Meeresforschung stellt, verlangen höchst spezialisierte Schiffe. Der beigefügte Riß und die technischen Daten geben einen Überblick. Nicht Größe und Geschwindigkeit sind entscheidend, sondern gute Arbeitsbedingungen, gutes Seeverhalten, großer Aktionsradius und vor allem Meßgeräte aller Art und höchster Präzision.

Die Aufgaben, deren Lösung die Expeditionen der „Meteor“ dienen sollen, können wir hier nur in großen Zügen umreißen. Bei der ersten großen Expedition in den In-

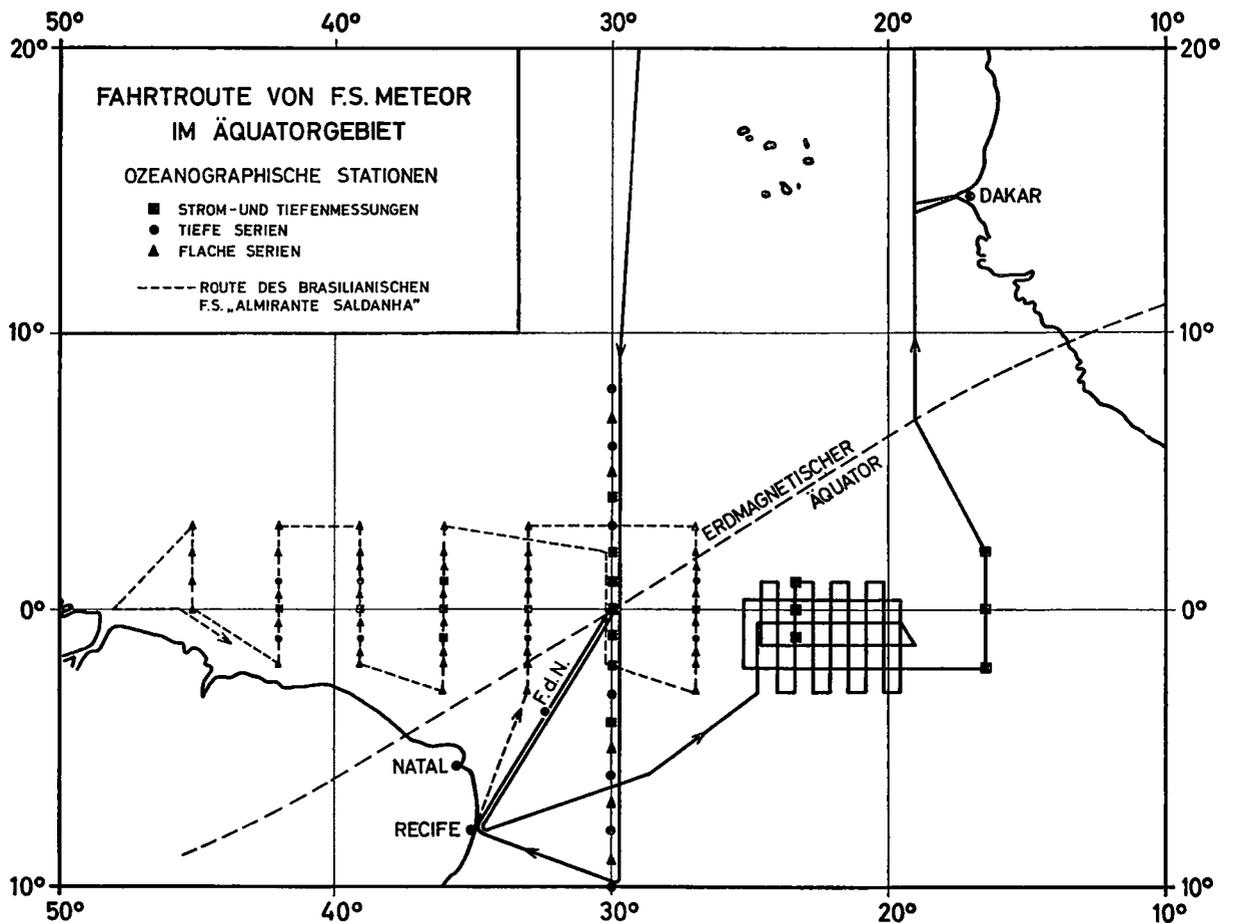
dischen Ozean handelte es sich im wesentlichen um folgende Arbeitsgebiete:

1. **Physikalische Ozeanographie.** Darunter versteht man Aufnahme von Schichtung, Temperaturen, Salzgehalt und Durchsichtigkeit des Wassers sowie Messungen von Strömungen und Temperaturschwankungen mittels verankerter Meßgeräte.
2. **Chemische Ozeanographie.** Sie umfaßt chemische Analysen zur Ergründung der vertikalen Verteilung der im Wasser enthaltenen Stoffe sowie den chemischen Stoffumsatz am Meeresboden und an der Oberfläche.
3. **Maritime Meteorologie.** Strahlungsmessungen.
4. **Meeresgeologie.** Karbonatablagerungen am Außenrand von Korallenriffen, Untersuchungen des Bodens in den Übergängen von der Küste zur Tiefsee, Einfluß der Monsune auf die Ablagerungen, Sedimenttransport im weiteren Bereich der Indusmündung, usw.
5. **Marine Geophysik.** Hierzu gehören u. a. Messungen der erdmagnetischen Totalintensität und gravimetrischer Verhältnisse. Ferner Untersuchungen des tieferen Untergrundes.
6. **Die Planktologie** befaßt sich mit der Urproduktion organischer Substanz und untersucht den Bestand an Mikrobiomasse.
7. **Die Meeresbotanik** umfaßt das Studium der Algen in den Grenzräumen der Korallen.
8. **Meereszoologie.** Meerestiere und deren Anpassung an die unterschiedlichen Lebensbedingungen.
9. **Ichthyologie:** darunter versteht man das Studium von Fischen und Fischbrut in der Monsunregion, das Vorkommen und die Verbreitung von Bodenfischen und deren Abhängigkeit von den hydrographischen Verhältnissen.
10. **Die Marine Mikrobiologie** schließlich untersucht die Verbreitung von Bakterien und Pilzen in Abhängigkeit von biotischen und abiotischen Faktoren und ähnliche Probleme.

Das Einsatzgebiet der „Meteor“ während der ersten Expedition war: Das Rote Meer, das Arabische Meer, der Persische Golf. Man kann sich ein Bild von der Größe des Gesamtprogramms machen, wenn man bedenkt, daß insgesamt 40 Schiffe mit Wissenschaftlern aus zwanzig Ländern beteiligt waren. Nach einem gut durchorganisierten Programm wurden die Forschungsgebiete des Indischen Ozeans aufgeteilt, der insgesamt ein Siebentel der Erdoberfläche bedeckt, von einigen der am dichtesten besiedelten Landstriche der Erde umgeben ist und dabei der bisher am wenigsten erforschte Ozean war. So braucht man sich auch nicht zu wundern, daß so quasi „ganz nebenbei“ Entdeckungen gemacht wurden, mit denen niemand gerechnet hatte. So ergaben die laufenden Echolotungen Bodenprofile, die bisher in keiner Karte verzeichnet waren. Mitunter stieg der Boden aus 80 m Tiefe so steil an, daß die „Meteor“ zeitweise nur noch 4—5 m Wasser unter dem Kiel hatte.

Besonders in der Straße von Bab el Mandeb wurde eine bisher ungeahnte, zerrissene Bodentopographie festgestellt. Eine bereits von der „Discovery“ entdeckte Stelle (vermutlich eine Thermalsolquelle) wurde wiedergefunden, wo unterhalb einer Tiefe von 1975 m Temperaturen von 44,8° C und ein Salzgehalt von 31,9% gemessen wurden!

Daß auf dem langen Törn Aden-Mombasa der Nordost-Monsun vorwiegend mit 6—7 Windstärken blies, trug nicht zur Erleichterung der ohnehin schon anstrengenden Arbeiten bei.



Am 10. August d. J. lief das Forschungsschiff „Meteor“ zu seiner zweiten Expedition aus. Diesmal ist das Tätigkeitsfeld kein wenig erforschtes Gebiet. Nicht nur die erste „Meteor“, auch viele andere Vermessungsschiffe haben den Atlantik immer wieder durchkreuzt und untersucht. Daß immer wieder von neuem Expeditionen gestartet werden, liegt darin begründet, daß immer neue und differenziertere Fragen gestellt werden. Tiefenangaben, Salzgehalt und Fischreichtum sind ja nur bescheidene Elementarfragen, die man an das Meer stellt. Wir wollen versuchen, auch dieses Atlantische Expeditionsprogramm in groben Zügen zu umreißen, das ein wissenschaftlich außerordentlich anspruchsvolles Programm ist.

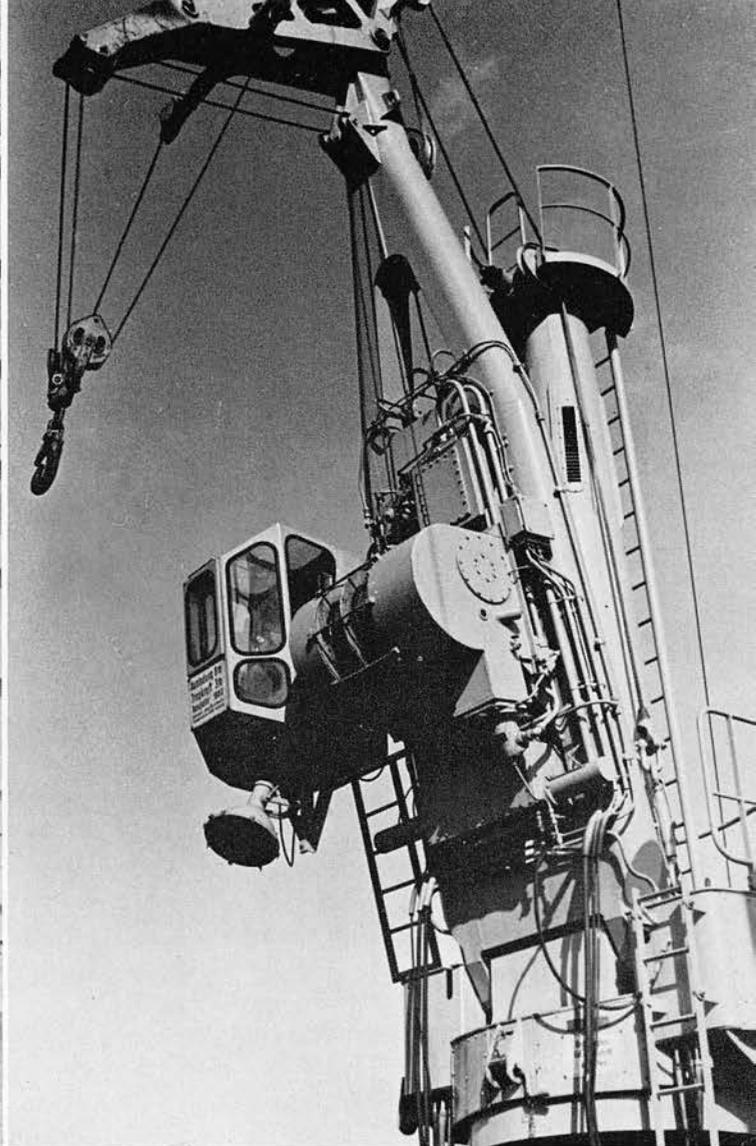
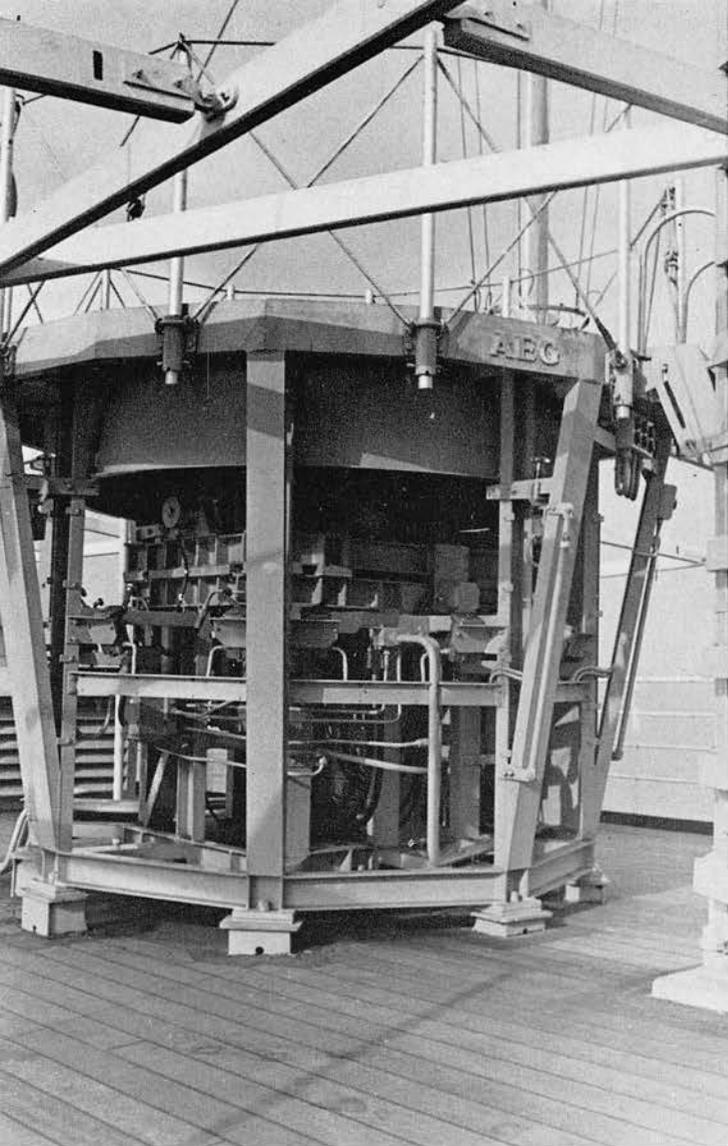
1. **Ionosphärenforschung.** Um ein einigermaßen genaues Bild vom Verhalten der Ionosphäre zu erhalten, ist ein synoptisches Netz von Stationen erforderlich, das den ganzen Erdball bedeckt. Schiffe und Flugzeuge müssen helfen, Lücken in diesem Netz zu schließen. „Meteor“ soll in einem geophysikalisch besonders interessanten Gebiet messen, nämlich dort, wo der erdmagnetische Äquator den geographischen kreuzt. Die Beobachtungsreihe soll 30 Tage dauern und zur Zeit der Tag- und Nachtgleiche um den Herbstanfang stattfinden.
2. **Erdmagnetismus und Schwerefeld.** Erdmagnetische Messungen sollen die ionosphärischen ergänzen. Nähere Erklärungen müssen wir uns hier versagen, wie auch das Gebiet der
3. **Ultrastrahlung** derart differenzierte Probleme aufwirft, daß sie nicht ohne längere Ausführungen verständlich sind.

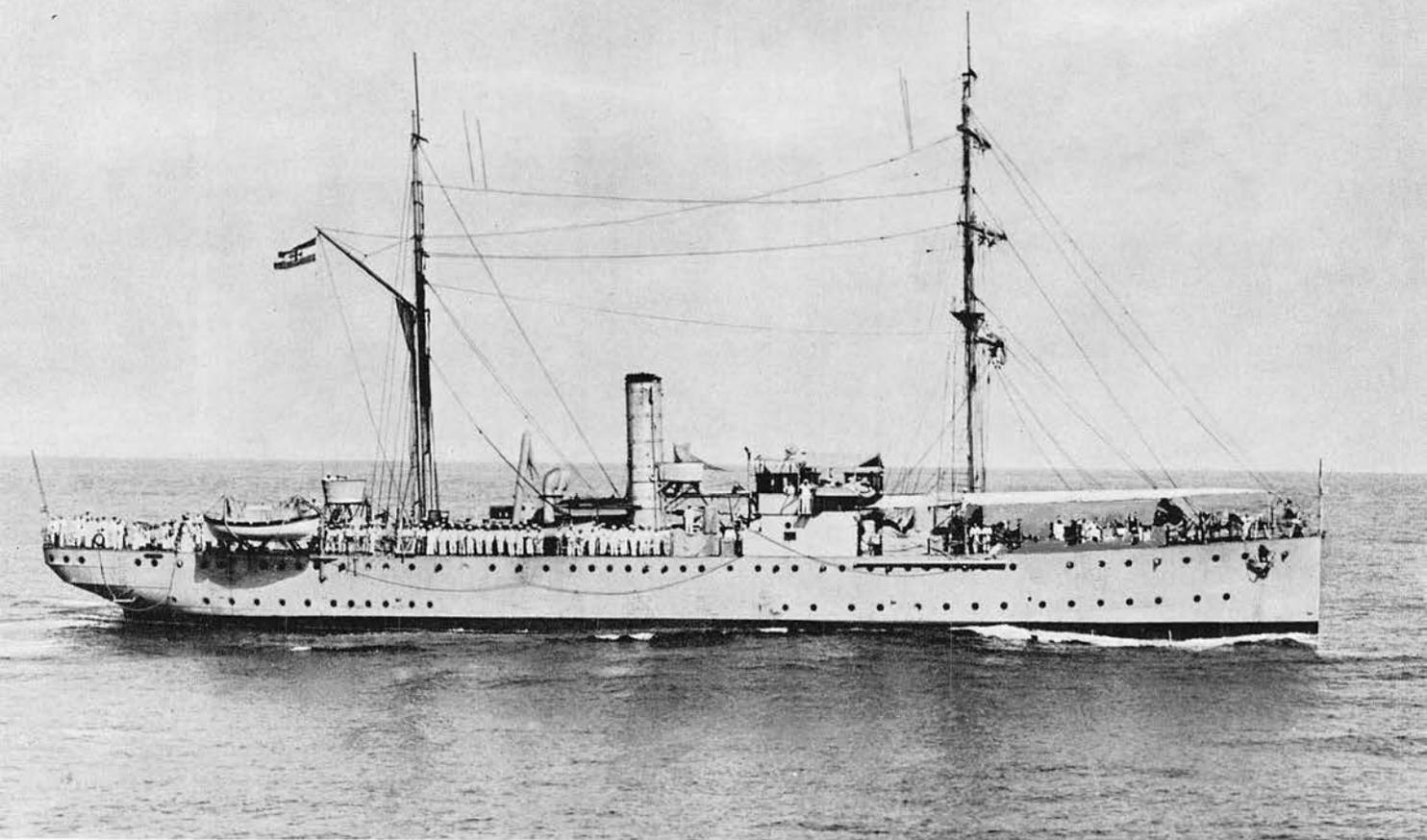
4. **Physikalische Ozeanographie.** Arbeiten auf diesem Gebiet führt „Meteor“ zwischen 10°N und 10°S aus. Gegenstand der Untersuchungen ist der äquatoriale Unterstrom, der nach Einzelbeobachtungen Stromgeschwindigkeiten von 2 kn erreicht. Genaue Lage und Struktur dieses Stromes sollen erforscht werden.

5. **Geologie.** Amerikanische Untersuchungen der Bruchsysteme im Mittelatlantischen Rücken sollen fortgesetzt werden. Schwere, erdmagnetische Totalintensität und die Schichtung noch unverfestigter Sedimente in diesem Gebiet sollen gemessen werden. Bisher haben die Schwerstörungen und magnetischen Anomalien in dieser Zone noch keine befriedigende Deutung gefunden.

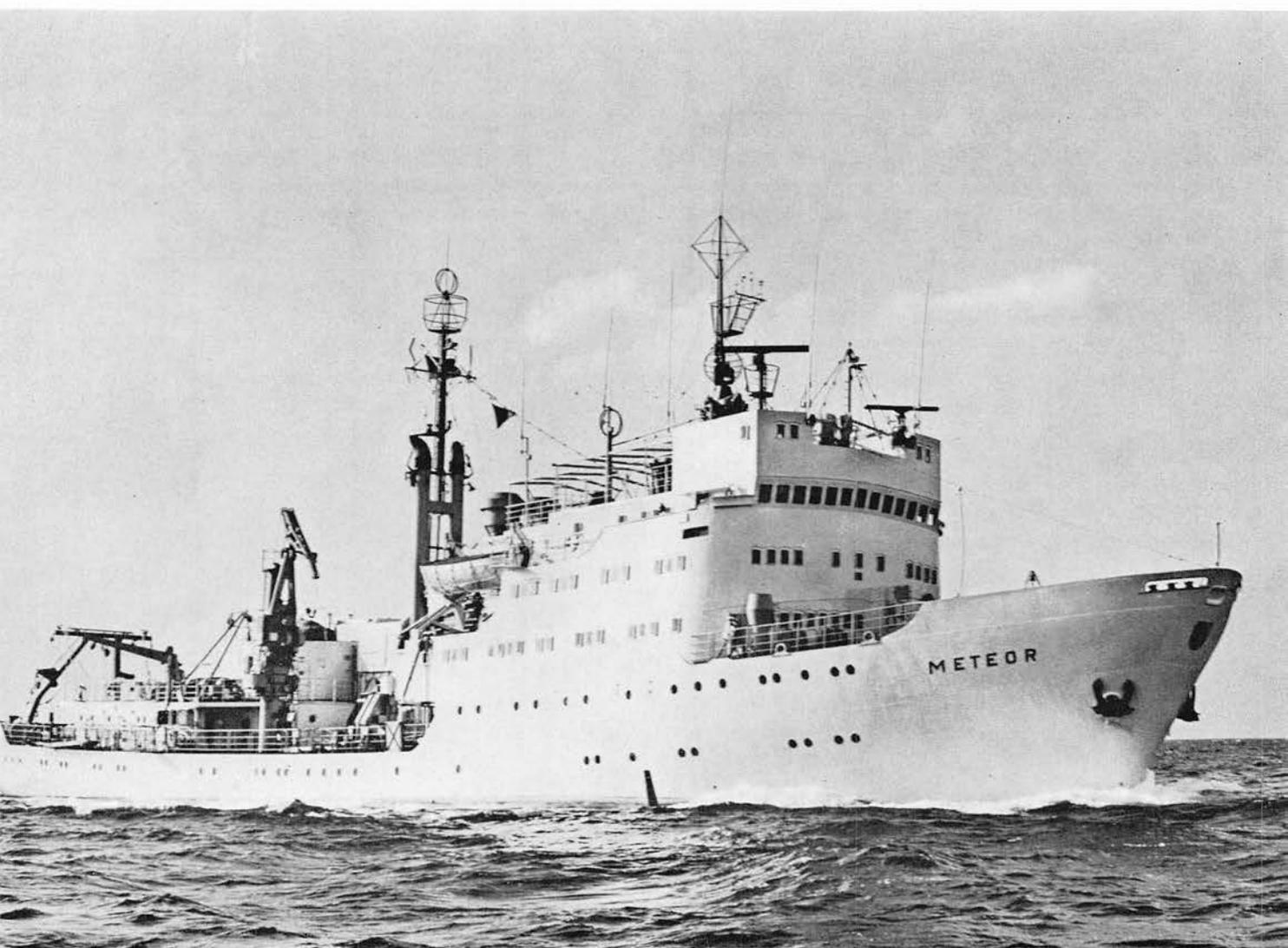
6. **Die Meteorologie** schließlich gliedert sich in die sechs Teildisziplinen Aerologie, Wärmehaushalt, Strahlungsströme, Extinktion, Aerosol (Spurengase und Radioaktivität), Lufterktrizität.

Wir wollen uns mit dieser Aufzählung begnügen. Ziel und Sinn dieser Übersicht kann es nicht sein, in diese wissenschaftlichen Einzelbereiche einzudringen. Wir wollen etwas ganz anderes: uns einmal die Vielgestaltigkeit der Aufgaben vor Augen führen, denen wir Schiffbauer indirekt dienen, indem wir der Wirtschaft, dem Reiseverkehr, der Technik, der Forschung das jeweils benötigte und von Fall zu Fall so grundverschiedene Instrument Schiff in die Hand geben. Ich spreche jetzt nicht von unserer Werft, sondern vom Schiffbau ganz allgemein. Der Mammutanker, der 165 000 t Öl in sich hineinpumpt, „Michelangelo“, das schwimmende Luxushotel, „Long Lines“, die Kabel durch den Pazifischen Ozean legt, oder „Meteor“, die Tiefsee und Ionosphäre erforscht — den Werften entschwinden die Schiffe, sobald sie schwimmen; aber ihr eigentliches Leben fängt dann erst an.





Meteor 1925

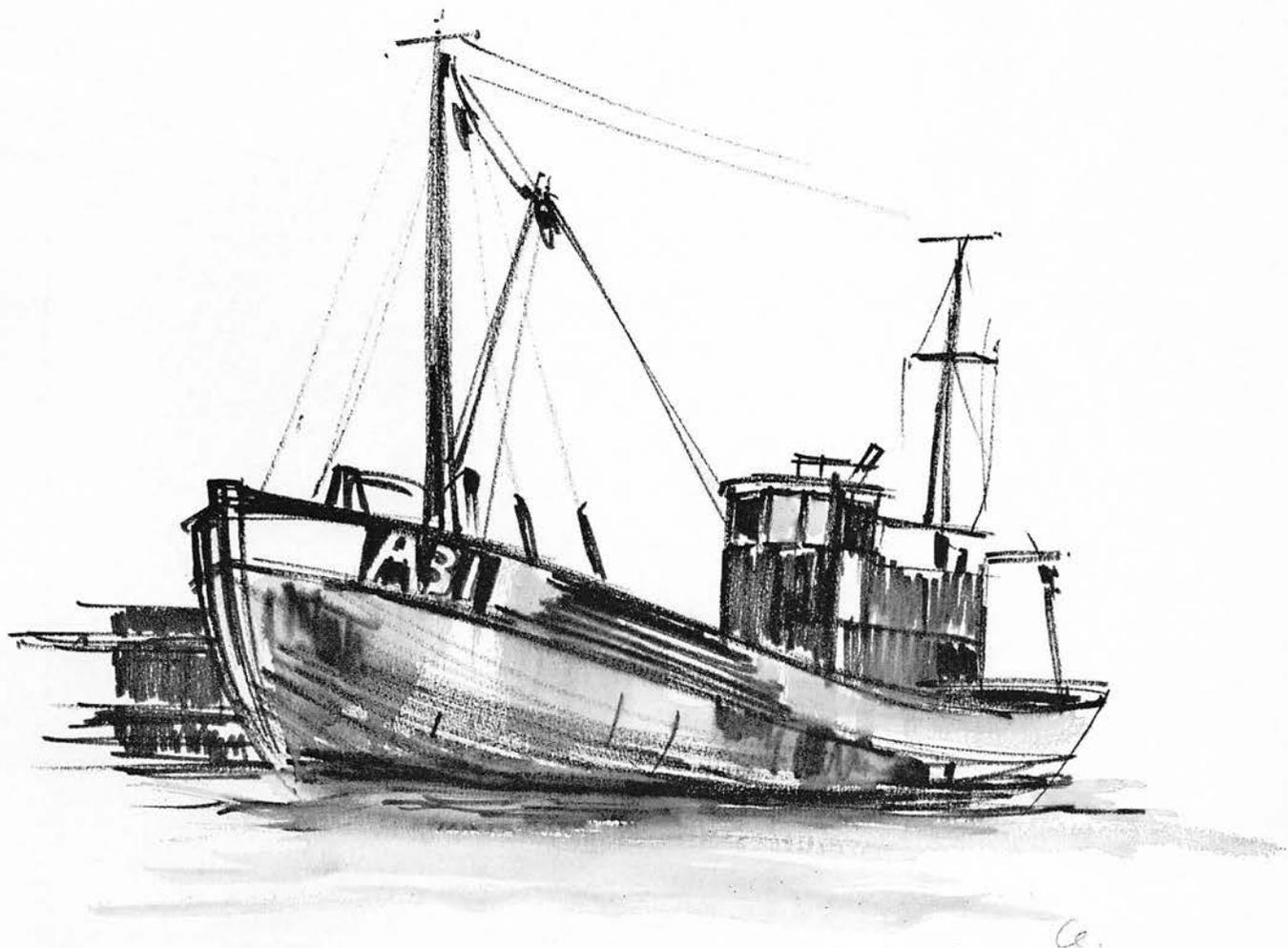


Meteor 1965



Urlaub auf eigenem Kiel

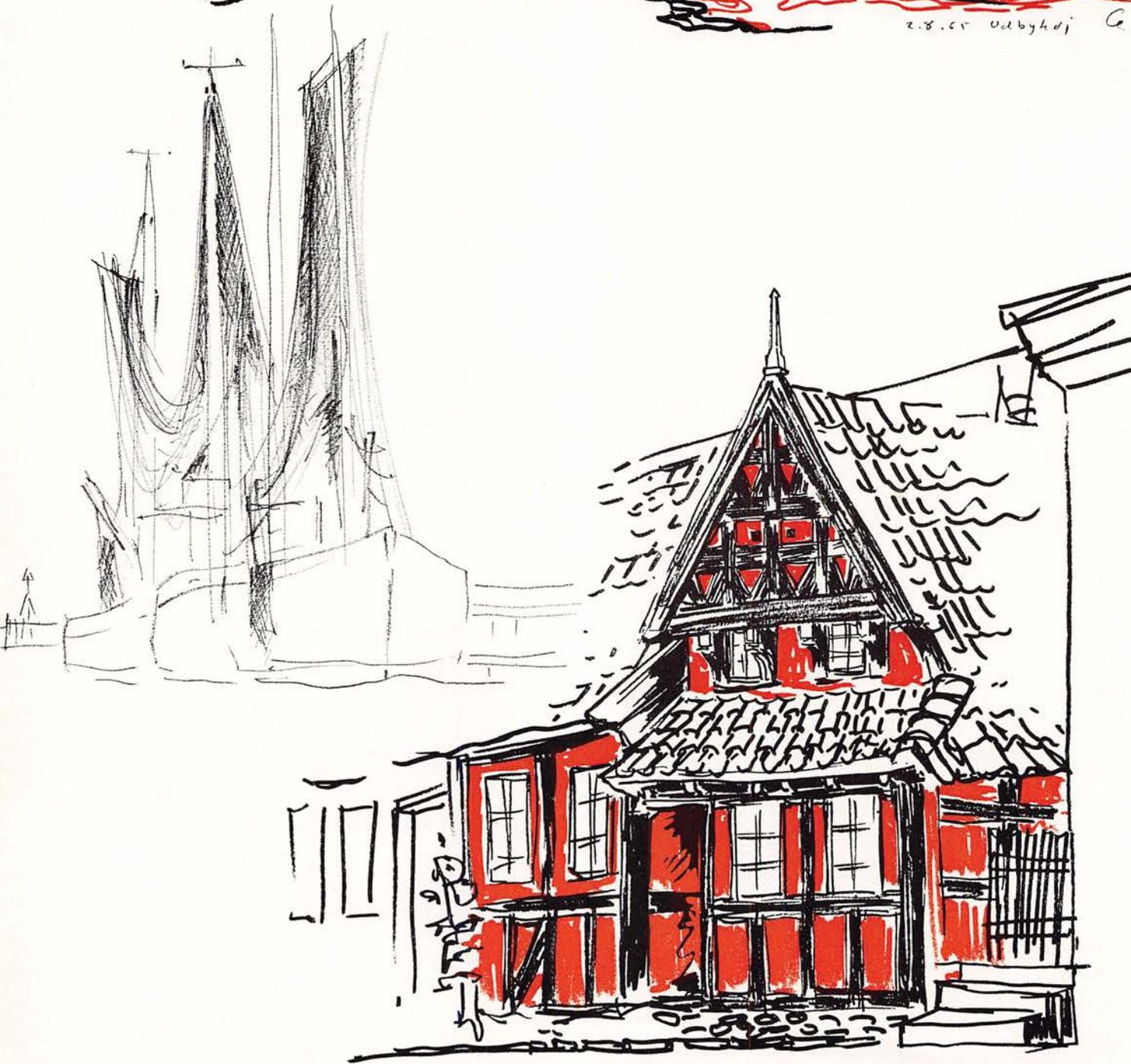
Aus dem Skizzenbuch von W. Claviez



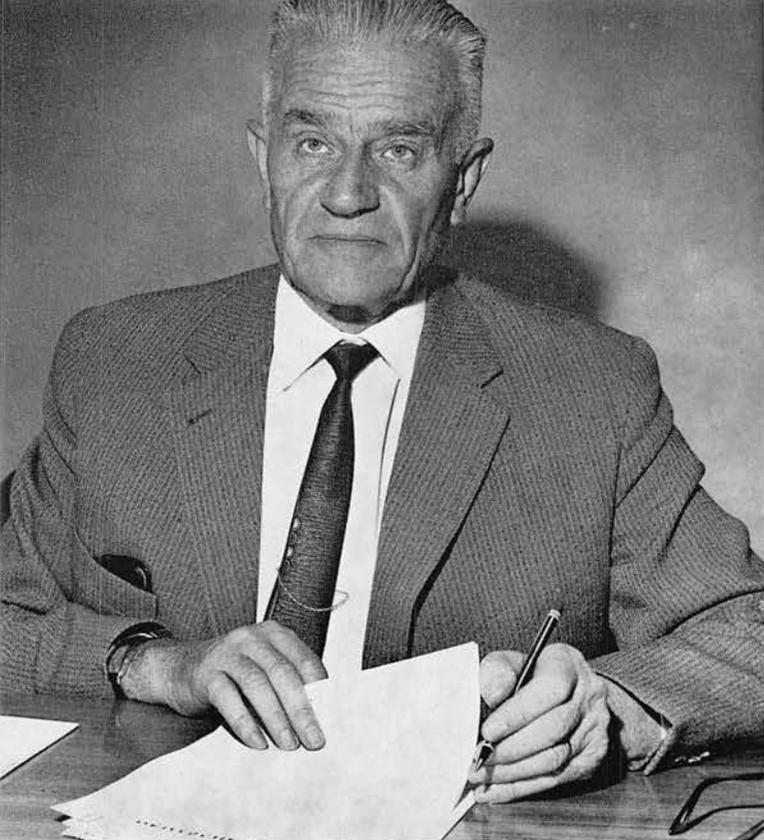
Cl.



2.8.05 odbyhdi G







Direktor Hans Kühl 65 Jahre

Am 9. September vollendet Direktor Hans Kühl sein 65. Lebensjahr. Wer sein Leben mit einem neuen Jahrhundert beginnt, hat es später nicht schwer, die Stationen seines eigenen Lebens an den weltpolitischen Ereignissen zu orientieren: die geschichtlichen Daten sind jeweils mit dem Lebensalter identisch. So liegt das Lebensbuch von Hans Kühl in seinem äußeren Umfang offen aufgeschlagen vor uns. Als der erste Weltkrieg ausbrach, war Hans Kühl gerade 14 Jahre alt, und als er mit 16 die Schule verließ, kämpfte man erbittert vor Verdun und am Skagerrak. Wenn wir dann von seiner theoretischen und praktischen Ausbildung in den Jahren bis 1920 vernehmen, sind uns

die Begleitumstände ohne langes Nachdenken gegenwärtig. Zu der klaren Offenheit dieses äußeren Lebensablaufes sehen wir in schöner Entsprechung ein geradliniges und klares Charakterbild vor uns liegen. Kühls Weg begann damit, daß er in einer unruhigen, turbulenten Zeit seine Abschlußprüfung auf der Höheren Maschinenbau-Schule mit Auszeichnung machte. Er ging dann zu Blohm & Voss, wo er sich mit dem Eifer ungebrochener jugendlicher Kraft an alle Probleme machte, die das Maschinenbau-Büro einer großen Werft aufgab. Dabei galt sein Interesse in gleichem Maße konstruktiven wie theoretischen Aufgaben.

Daß Kühl sich bereits nach wenigen Monaten bei der erst kurz zuvor gegründeten Deutschen Werft bewarb, lag ebenfalls auf der geraden Linie seines Lebensweges. Die lebendige Vielfalt der Aufgaben, die die Unruhe eines erst im Aufbau begriffenen Unternehmens mit sich brachte, reizte ihn mehr als die vorgezeichnete Bahn in einem eingefahrenen Betrieb. So trat Hans Kühl am 1. März 1922 in die Dienste der Deutschen Werft. Seitdem hat er ihr ununterbrochen, bei ständig wachsender Verantwortung, seine Lebenskraft gewidmet. Reiche Berufserfahrung erwarb er im Maschinenbau-Büro; ein klarer Kopf und unerschütterliche Verlässlichkeit machten ihn darüber hinaus für größere Aufgaben geeignet.

Mit 39 Jahren wurde er Prokurist und Oberingenieur, kurz bevor der zweite Weltkrieg ausbrach. Kühl hat auch während der Kriegsjahre die Deutsche Werft nicht verlassen. Er war der ruhende Pol des Betriebes als Vertreter des Vorstandes, wenn dieser im Zuge der Kriegereignisse durch ganz Europa von Aufgabe zu Aufgabe gehetzt wurde.

Mit dem Wiederaufleben der Schiffbautätigkeit nach dem Krieg wurde Kühl 1950 zum Direktor der Deutschen Werft ernannt. Er ist verantwortlich für alle Neubauprojekte.

Kühls Werdegang ist also gekennzeichnet durch eine seltene Kontinuität und Stetigkeit. Die Sicherheit seines technischen Urteilsvermögens und seine menschliche Aufrichtigkeit sind im Grunde Erscheinungsformen desselben Wesens, eines unbeugsamen Charakters. Sein Wirken für die Deutsche Werft war stets von größerer Bedeutung, als dies nach außen hin in Erscheinung trat. Als Verhandlungspartner genießt er bei allen Reedereien des In- und Auslands einen großen Ruf. Wir wissen, daß sein umsichtiger, sachkundiger Rat der Deutschen Werft auch weiterhin erhalten bleibt.



Nachruf

Am 17. September verstarb im Alter von 77 Jahren Herr Otto Schlüter. Von 1920 bis 1957 war Herr Schlüter auf der Deutschen Werft. Er hatte sein Leben dem Holz verschrieben, und auf diesem Gebiet war er ein Fachmann, der seinesgleichen suchte. Seine Lehrzeit hatte er in den Jahren 1904—1907 bei der Firma Schüder & Kremer (Holzimport, Dampfsäge und Hobelwerk) in Elmshorn absolviert, dann arbeitete er bis 1910 als Kontorist bei A & G Müller Nachf. in Wismar und schließlich in der Holzgroßhandlung Friedrich Gutfreund, Charlottenburg, als Vertreter in Rußland. In Rußland hatte er Holzbesichtigungen vorzunehmen, den Einschnitt zu beaufsichtigen und das Schnittmaterial abzunehmen.

Mit diesen Erfahrungen bereichert kehrte er 1914 zu seiner Lehrfirma zurück, doch unterbrach der Krieg dann seinen weiteren Weg.

Als Otto Schlüter sich 1920 als Holzfachmann bei der Deutschen Werft bewarb, sah man in ihm den geeigneten Mann als Holzeinkäufer und Verwalter des Holzlagers. Es blieb nicht dabei. Aufgrund seiner kaufmännischen Kenntnisse und menschlichen Bewährung weitete sich sein Tätigkeitsfeld immer mehr aus und erstreckte sich schließlich auf den gesamten Einkauf, die Versicherung und die Güterverteilung. Als Prokurist und Leiter der Einkaufsabteilung schied Herr Schlüter Ende 1957 bei uns aus. Wir werden ihm stets ein ehrendes Gedenken bewahren.

Die Sicherheitsbeauftragten im Betrieb und ihre freiwillig übernommenen Pflichten

Die Sicherheitsbeauftragten (früher Unfallvertrauens-Männer) für den Unfallschutz — 60 in Finkenwerder, 15 auf dem Reiherstieg — wurden auf Grund ihrer charakterlichen Haltung, ihres fachlichen Könnens und ihrer kameradschaftlichen Einstellung vom Sicherheits-Ingenieur und dem Unfallschutzdelegierten des Betriebsrates ausgewählt und nach ihrer Zustimmung zu Sicherheitsbeauftragten (Si.-Be.) ernannt.

Mit seiner Ernennung übernimmt der Si.-Be. eine Anzahl freiwilliger Pflichten zu dem alleinigen Zweck, seine Arbeitskameraden vor Unfällen zu bewahren.

Er wird u. a. bemüht sein, darauf zu achten, daß die Unfallverhütungsvorschriften befolgt werden; denn die Unfallverhütungsvorschriften sind ja entstanden aus der Sorge heraus, einmal geschehene Unfälle sich nicht wiederholen zu lassen. Sie sollen den arbeitenden Menschen nicht belasten, ihn nicht bei der Arbeit behindern, sondern sie sollen ihm helfen, d. h. ohne Schmerzen, ohne Sorgen, ohne Kummer zu leben und ohne Furcht vor Gefahren seine Arbeit zu tun. Die Unfallverhütungsvorschriften behandeln die Einrichtung und das Umgehen mit fast allen Maschinen und Arbeiten, die im Werftbetrieb vorkommen. Sie sind bei einigem Nachdenken fast so selbstverständlich, daß man sich wundern muß, warum so oft gegen sie verstoßen wird. Es muß daher vornehmste Pflicht des Si.-Be. sein, seine Kollegen immer wieder auf die Unfallverhütungsvorschriften hinzuweisen.

Aber auch seinem Vorgesetzten, seinem Meister hilft er in der Unfallverhütung dadurch, daß er mögliche Unfallquellen meldet, soweit er sie nicht selbst beseitigen kann. Zu den Pflichten des Meisters gehört neben den technischen Aufgaben, der Einsatz des richtigen Mannes am richtigen Platz usw., auch die Sorge für den unfallsicheren Arbeitsplatz; er ist für die Sicherheit der ihm unterstellten Männer verantwortlich. In dieser Richtung ist die Si.-Be. sein verlängerter Arm, und er kann sich glücklich schätzen, wenn er einen Si.-Be. in seiner Abteilung hat, der auf Zack ist; er wird ihm durch anerkennendes Eingehen auf

dessen Meldungen Mut zu weiterem Bemühen machen. Auf der anderen Seite wäre es kurzichtig vom Meister, Schadensmeldungen seines Si.-Be. mit der linken Hand abzutun; aber solche Meister haben wir Gott sei Dank nicht auf der Deutschen Werft!

Das betriebliche Vorschlagswesen ist allgemein bekannt und beliebt, weil es für brauchbare Vorschläge klingenden Lohn gibt. Auch in der Unfallverhütung werden Verbesserungsvorschläge vom Werk prämiert. Verbesserungsvorschläge kann der Si.-Be. vor allem machen, denn er besitzt Blick und Sinn für Unfallverhütung und er hat reiche Erfahrung bei seiner Tätigkeit im Betrieb sammeln können. Man sage nicht, so kleine unwichtige Dinge, es lohne sich doch nicht, deswegen noch lange zu schreiben. Es sind im Leben oft die kleinen, so unwichtig scheinenden Anlässe, die unerwartete Folgen haben. Wenn ein noch so unbedeutend scheinender Verbesserungsvorschlag einen Unfall verhütet, dann war es ein Segen, daß er gemacht wurde.

Der Si.-Be. wird alle seine Erkenntnisse und Erfahrungen in der Unfallverhütung an seine Mitarbeiter weitergeben, er wird sie belehren, wenn er sie bei falscher oder gefährlicher Arbeitsweise beobachtet.

Damit seine Arbeitskollegen ihn auch als Si.-Be. erkennen, wird er in Zukunft einen roten Schutzhelm tragen, der mit dem Unfallverhütungselement versehen ist. Vor allem werden die Neulinge auf den Helgen, am Ausrüstungskai und im Dock ihn oft um Rat fragen müssen; sie selbst sind noch ohne genügende Erfahrung und deshalb ganz besonders gefährdet. Er darf nicht müde werden, er darf nicht nachlassen; er wird mit der Zeit feststellen können, daß eine einmalige Warnung nicht genügt. Er muß seinen Arbeitskameraden immer und immer wieder sagen: „Denke und Sorge jeden Tag dafür, daß du deinen Arbeitstag ohne Unfall beendest; wisse, daß deine Lieben zu Hause dich gesund wieder heimkehren sehen wollen.“ Ein guter, verantwortungsbewußter Sicherheitsbeauftragter braucht für seine freiwillige Pflicht viel Idealismus; der schönste Dank für seine Arbeit ist die sinkende Unfallziffer in seinem Gewerk.

Berndt, Sicherheitsingenieur

UNICEF WELTKINDERHILFSWERK DER VEREINTEN NATIONEN

Der Kurzname UNICEF bedeutet „United Nations International Childrens Emergency Fund“ und ist zu einem Begriff geworden für eine der großen humanen Hilfsaktionen, die alle Völker umspannt. Auf Beschluß der Vollversammlung der Vereinten Nationen wurde die UNICEF 1946 ins Leben gerufen mit dem Ziel, Kindern und Jugendlichen in allen von der Not des Krieges getroffenen Länder zu helfen, und zwar zunächst nur für einen begrenzten Zeitraum. Vier Jahre später beauftragte die Vollversammlung diese Hilfsorganisation, ihre Arbeit insbesondere in den Entwicklungsländern fortzusetzen. Daß dann 1953 der Beschluß gefaßt wurde, die UNICEF auf unbestimmte Zeit fortbestehen zu lassen, ist der schönste Beweis für ihre segensreiche Tätigkeit.

Heute hilft dieses Werk überall dort, wo Not ist; wo Kinder an Krankheit und Hunger zugrunde gehen, und wo Unwissenheit einer Linderung der Not aus eigener Kraft im Wege steht. Diese Hilfe ist keine Wohltätigkeit, sondern der Grundstein für alle anderen Entwicklungsprogramme. Die UNICEF gewährt die Hilfe nur dann, wenn sie durch eine Regierung darum gebeten wird. Vor allem aber sind ihre Programme eine Hilfe zur **Selbsthilfe**. Für jeden Dollar UNICEF-Hilfe stellt die Regierung des Empfängerlandes drei Dollar zur Verfügung. Die UNICEF ist finanziell unabhängig von den Vereinten Nationen. Sie trägt sich aus freiwilligen Beiträgen zahlreicher Regierungen, aus dem Erlös des Grußkartenverkaufs, der jährlich durchgeführt wird, und durch private Spenden.

Das Hauptinteresse der UNICEF gilt der Verbesserung des Gesundheitswesens. Beihilfen für den allgemeinen Gesundheitsdienst sowie für die Kontrolle und Bekämpfung von Malaria, Tuberkulose, Trachom usw., Krankheiten, die als die Hauptursachen der hohen Kindersterblichkeit angesehen werden müssen, belaufen sich auf 60 % aller jährlich bereitgestellten Mittel. Darüber hinaus widmet sich UNICEF dem Auf- und Ausbau der Ernährungsprogramme, der Familien- und Kinderfürsorge, dem Erziehungs- und Ausbildungswesen.

So ist dieses Werk aus der Forderung des Augenblicks, die Not in den kriegsverwüsteten Ländern zu mildern, ausgewachsen zu einem wahren Werk des Friedens. Ein Werk an dem jeder mithelfen kann, denn es setzt sich aus kleinsten Bausteinen zusammen.

(UNICEF Hamburg, Esplanade 6)



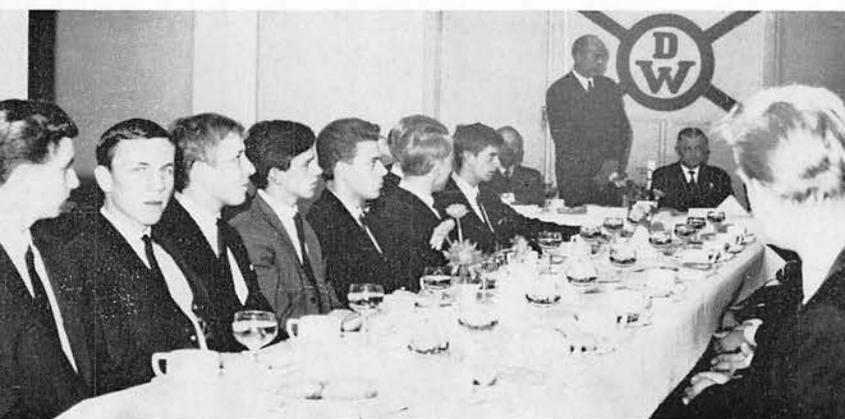


WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Ehrung der Jubilare am 1. 10. 1965

25 Jahre

Heinz Barth, Kalkulator	FP	Waldemar Krämer, Dreher	1320
August Riechel, Meister	Schlosserei II	Helmuth Rother, Schlosser	1120
Paul Ehlert, Maschinenschlosser	1531	Karl Schomaker, Kontrolleur	1540
Friedrich Harkert, Schlosser	2220	August Westfalen, Elektriker	2530
Ferdinand Holzwardt, Hauer	1120	Paul Willuhn, Brenner	1350



Facharbeiterprüfung Herbst 1965

In diesem Herbst haben unsere 35 Lehrlinge ihre Facharbeiterprüfung erfolgreich bestanden.

Es wurden auch in diesem Jahr gute Ergebnisse erreicht.
 im Praktischen Note: 2,6
 im Theoretischen Note: 3,2

Sieben Auslerner erhielten eine Buchprämie für gute Leistungen und Fleiß.



Werftkomödianten

An folgenden Tagen spielen wir unser nächstes Stück
 „Dat Lock in'n Tuun“.

Gorch-Fock-Halle in Finkenwerder am Sonnabend,
 dem 20. 11. 1965 und am Sonntag, dem 21. 11. 1965;
 Haus der Jugend in Hamburg-Altona am Donnerstag,
 dem 25. 11. 1965 und am Freitag, dem 26. 11. 1965.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

M'schlosser Richard Ludwig mit Fr. Waltraut Freyer am 25. 6. 1965
 Behauer Günter Marquardt mit Fr. Helga Rosenberg am 9. 7. 1965
 Matrose Alfred Lange mit Fr. Terttu Jukonen am 10. 7. 1965
 Matrose Antonio Catoira-Saez mit Fr. Helga Petersen am 16. 7. 1965
 Helfer Rafael Gales-Torres mit Fr. Charlotte Volquardsen am 22. 7. 1965
 M'schlosser Werner Kordek mit Fr. Ingeburg Brunckhorst am 23. 7. 1965
 Helfer Ahmet Ozdemir mit Frau Lydia Schröder am 23. 7. 1965
 techn. Zeichnerin Ute Alester mit Herrn Dietrich Brüscke am 30. 7. 1965
 Schiffbauer Karl-Heinz Burfeind mit Fr. Erika Scheurer am 30. 7. 1965
 Matrose Norbert Hamann mit Fr. Ingrid Clausen am 20. 8. 1965
 Helfer Günther Bellin mit Fr. Heide Schwedersky am 21. 8. 1965
 Brenner Julius Bracke mit Fr. Hilde Hinze am 23. 8. 1965
 Hauer Antoni Kendelski mit Frau Hilde Burrey am 26. 8. 1965
 Schlosser Arthur Nass mit Fr. Else Winkler am 26. 8. 1965
 Dreher Jürgen Knut mit Fr. Gesa Wendt am 27. 8. 1965
 Kantinenhilfe Else Thorreck mit Herrn Heinz Erith am 3. 9. 1965
 Sandstrahler Klaus Weiser mit Fr. Franziska Dau am 4. 9. 1965
 angel. Schiffbauer Karl-Heinz Olthoff mit Fr. Gisela Langemann
 am 17. 9. 1965
 Schiffbauer Helmut Wischmeier mit Fr. Friedel Lieb am 17. 9. 1965

Geburten:

S o h n :

Dreher Hans-Jürgen Corleis am 16. 6. 1965
 Schiffzimmerer Horst Schröder am 16. 6. 1965
 Kesselschmied Werner Görtzen am 23. 6. 1965
 Brenner Paul Loitz am 28. 6. 1965
 Maschinenwärter Max Lieberam am 4. 7. 1965
 Dreher Hans-Dieter Kraft am 7. 7. 1965
 M'schlosser Sybrand Voss am 12. 7. 1965
 Schiffzimmerer Günter Fischer am 18. 7. 1965
 Ing. Heinr. Kunert am 24. 7. 1965
 Francisco Diaz-Catalan am 25. 7. 1965
 Fs.Mstr./Mon. Kurt Glienke am 3. 8. 1965
 Dreher Uwe Ulferts am 12. 8. 1965
 Modelltischler Dieter Müller am 16. 8. 1965
 Hauer Claus Cohrt am 30. 8. 1965
 Helfer Johann Maack am 7. 9. 1965
 Ing. Heinz Müller am 17. 9. 1965

T ö c h t e r :

Zwillinge:

Schiffbauer Rolf Jungmann am 24. 8. 1965

Tochter:

Rohrschlosser Rolf Luderer am 9. 6. 1965
 Schlosser Alfred Neumann am 27. 6. 1965
 Ing. Peter Sievers am 7. 7. 1965
 Schlosser Hans-Joachim Zajicek am 11. 7. 1965
 Vorarbeiter Werner Dalke am 11. 7. 1965
 techn. Angestellter Werner Köhler am 15. 7. 1965
 kaufm. Angestellter Albin Rüttinger am 24. 7. 1965
 M'schlosser Richard Ludwig am 2. 8. 1965
 M'schlosser Peter Böttcher am 12. 8. 1965
 Ausrichter Willi Prieske am 14. 8. 1965
 Schlosser Bruno Priehs am 19. 8. 1965
 Lagerführer Oskar Siller am 8. 9. 1965
 Techniker Horst Saebetzki am 17. 9. 1965

Der noch sehr rüstige Herr Paul Rehberg möchte dem Vorstand und dem Betrieb recht herzlich für die zu seinem 80jährigen Geburtstag erwiesenen Aufmerksamkeiten danken. Ganz besonders läßt er die Schiffszimmerei grüßen.

Die Ehrung anlässlich meines 25jährigen Jubiläums, die erwiesenen Aufmerksamkeiten und die überreichten Geschenke haben mir sehr viel Freude bereitet. Dem Vorstand, den Abteilungsleitern und allen Kollegen sage ich hiermit meinen allerherzlichsten Dank.
 Kurt Schierhorn

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines Ausscheidens aus dem Betrieb Reihertieg sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen aufrichtigen Dank.
 Emil Anders

Für die mir erwiesene Aufmerksamkeit anlässlich meines 80jährigen Geburtstages am 11. Juli seitens der Betriebsleitung sage ich hiermit meinen herzlichsten Dank.
 Johannes Lange

Für die vielen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 80jährigen Geburtstages sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
 Otto Przyborowski

Für die Beweise aufrichtiger Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes Karl Wurm sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat, der Belegschaft, insbesondere den Kollegen der Feuerwache Finkenwerder, meinen aufrichtigen und herzlichen Dank. Auch im Namen der Angehörigen.
 Anita Wurm

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des schweren Verlustes, der uns betroffen hat, sagen wir unseren herzlichsten Dank.
 E. Benn und Kinder

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.
 Frau M. Petersen

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme der Betriebsleitung und dem Betriebsrat.
 Anna Tappendorf

Für die liebevollen Beweise der Anteilnahme an dem schmerzlichen Verlust, der uns betroffen hat, sagen wir hierdurch unseren herzlichsten Dank.
 Im Namen aller Hinterbliebenen: Emma Ströbel

Für die Anteilnahme beim Heimgang meines Mannes Heinrich Borchers sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und der Belegschaft meinen herzlichsten Dank.
 Auguste Borchers

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes Detlef Dabelstein sage ich allen Kollegen, Betriebsrat und der Direktion meinen aufrichtigen Dank.
 Frau Alma Dabelstein und Kinder

Für die Zeichen der Liebe, Freundschaft und Verehrung, die meinem lieben Mann auf seinem letzten Wege dargebracht wurden, sagen wir unseren herzlichsten Dank.
 Im Namen aller Angehörigen: Maria von Böhlen

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des uns betroffenen schweren Verlustes sagen wir unseren herzlichsten Dank.
 Ruth Wilde und Kinder

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme und Kranzspende beim Heimgang meines lieben Mannes Willy Stropp dem Betriebsrat sowie den Kollegen.
 Erna Stropp

Für die Beweise aufrichtiger Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes Artur Lorenzen sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat, den Werkmeistern sowie allen Freunden und Kollegen von Halle 1-10 meinen herzlichsten Dank.
 Frau Gerda Lorenzen

Für die zahlreiche Teilnahme zum plötzlichen Tode meines lieben Mannes und unseres lieben, guten Papis danken wir der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und der ganzen Belegschaft.
 Frau Hannelore Wachter, Birgit und Cornelia

Für die vielen Beweise aufrichtiger Teilnahme und Kranzspenden beim Heimgange meines lieben Mannes und Vaters Paul Krause sagen wir der Direktion, der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kolleginnen und Kollegen unseren innigsten Dank.
 Martha Krause nebst Tochter Anke

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes Hermann Panzer sage ich der Direktion, dem Betriebsrat und allen Kollegen.
 Gretchen Panzer

Für die wohlthuenden Beweise liebevoller Teilnahme, die uns beim Heimgange unseres lieben Entschlafenen, meines Mannes Erich Kahnenbley, durch Wort, Schrift, Kranz- und Blumen spenden zuteil wurden, sprechen wir hierdurch unseren herzlichsten Dank aus.
 Im Namen aller Angehörigen: Ruth Kahnenbley

Für erwiesene Anteilnahme danken wir herzlich.
 Bertha Nahme

Wir gedenken



unserer Toten

Rentner
Paul Petersen
 (früher Schlosser)
 verst. am 7. 7. 1965

Rentner
Fritz Benn
 (früher Nieter)
 verst. am 11. 7. 1965

Rentner
Wilhelm Tappendorf
 (früher S'zimmermann)
 verst. am 12. 7. 1965

Rentner
Hermann Panzer
 (früher Schlosser)
 verst. am 13. 7. 1965
 Seilbahnfahrer
Erich Kahnenbley
 verst. am 17. 7. 1965

Rentner
Karl Vick
 verst. am 21. 7. 1965

Rentner
Max Lamken
 (früher Brenner)
 verst. am 23. 7. 1965

Rentner
Karl Wurm
 (früher Feuerwehrmann)
 verst. am 29. 7. 1965

Rentner
Heinrich Borchers
 (früher Tischlermeister)
 verst. am 2. 8. 1965

Werkstattschreiber
Albert Tiedemann
 verst. am 29. 7. 1965

Rentner
Heinrich Nahme
 (früher Feuerwehrmann)
 verst. am 6. 8. 1965
 kaufm. Angestellter
Paul Krause
 verst. am 23. 8. 1965

Leiter des
 Hauptmagazins
Johannes v. Böhlen
 verst. am 16. 8. 1965

Rentner
Detlef Dabelstein
 (früher Kupferschmied-
 helfer)
 verst. am 21. 8. 1965

Schiffbaumeister
Arthur Lorenzen
 verst. am 25. 8. 1965

Rentner
Willy Stropp
 (früher Schlosserei)
 verst. am 19. 8. 1965

Rentner
Siegfried Wilde
 (früher Vorarbeiter
 im Schiffbau)
 verst. am 6. 9. 1965

Ewerführer
Hans Wachter
 verst. am 7. 9. 1965

Rentner
Hans Lange
 (früher S'zimmermann)
 verst. am 8. 9. 1965

Rentner
Ernst Otto
 (früher S'zimmermann)
 verst. am 13. 9. 1965

Rentner
Otto Schlüter
 (früher Prokurist
 im Einkauf)
 verst. am 17. 9. 1965

SPORT

Verbandssportfest in Glückstadt 12. Juni 1965

Fußball:

Beim diesjährigen Verbandssportfest in Glückstadt war die Sparte Fußball erstmalig mit drei kompletten Mannschaften vertreten, und zwar einer Jugendmannschaft, einer 1. und 2. Herren-Mannschaft. Dazu eine erfreuliche Anzahl weiblicher Schlachtenbummler, eine Tatsache, die sich gleich im Erfolg unserer Mannschaften widerspiegelt. Die 1. Herren, eine Kombination aus überwiegend Reservenspielern, erwies sich als so gut, daß sie unter 48 am Turnier teilnehmenden Mannschaften einen nie erwarteten 3. Platz errang. Nur das Los konnte sie am Einzug ins Endspiel hindern. Nach insgesamt acht Stunden Turnierdauer reichte die Kraft nicht mehr aus, den SV Rapid, der alleine dreimal durch Los gewann, entscheidend zu schlagen. Somit kam also der SV Rapid ins Endspiel gegen den Favoriten EDEKA und konnte auch dieses glücklich mit 1:0 gewinnen.

Die Ergebnisse:

DW I — Howaldt	5 : 0	kampflos
DW I — Hotel Berlin	2 : 1	
DW I — EWUS	1 : 0	n. Verläng.
DW I — Temming	1 : 0	
DW I — Rapid	0 : 0	n. Verläng.

Lossieger: Rapid

Unsere 2. Herren, die sogenannte „Dockmannschaft“ gewann ihr erstes Spiel gegen Flügelrad glatt 1:0 und verlor dann gegen AKN/VHH nach drückender Überlegenheit unglücklich 0:1. Damit war sie ausgeschieden.

Die Jugend trug eine einfache Punktrunde aus, in der sie gegen Stülcken 0:2 verlor und gegen Deutsche Bank ein 0:0 erreichte. Das genügte leider nicht zur Teilnahme am Endspiel. Alles in allem also ein recht erfolgreicher Tag, der seinen verdienten feucht-fröhlichen Ausklang fand:

Hier noch einige Ergebnisse der Sommerrunde:

DW I — Menck I	4 : 1
DW I — Lufthansa	5 : 0
Hansa Motoren I — DW I	2 : 4
DW I — Hochhaus I	2 : 2
Hochhaus I — DW I	5 : 0
Haspa 27 — DW I	9 : 4
Lufthansa I — DW I	0 : 4
DW I — Hansa Motoren I	1 : 1
DW Res. — Finanzbehörde Res.	2 : 0
DW Res. — HEW Res.	4 : 8
Rapid Res. — DW Res.	0 : 1
DW Res. — Philipshaus Res.	7 : 2
HHA Wandsbek — DW Res.	0 : 13
DW Res. — Rapid Res.	2 : 3
Philipshaus Res. — DW Res.	3 : 6
Finanzbehörde Res. — DW Res.	4 : 4

Schach:

Wer hat Lust mitzumachen?

So mancher von Ihnen betreibt je nach Mentalität so nach Feierabend, ganz privat zur eigenen Ergötzlichkeit oder der unerwünschten Rundungen wegen, ein Hobby, das ihn vollauf gefangen nimmt und ihn restlos befriedigt. Hauptsache (und das betrachtet er oder sie vom eigenen Standpunkt aus), daß alles störungsfrei vor sich geht. Einmal ist es die Umwelt, die Anstoß daran nehmen möchte, aber noch

schlimmer wäre es, wenn dieses Steckenpferdes wegen die eigene Familie darunter leiden sollte.

Nun, einigen von Ihnen können wir gewiß helfen, Ihre Geschicklichkeit zu fördern und in die rechte Bahn zu lenken. Auf dem geistigen Sektor bieten wir durch das „königliche Spiel“, das aus persischen Fürstenhöfen vor vielen Jahrhunderten seinen Siegeslauf um den ganzen Erdball antrat und heute auch in der kleinsten Hütte Eingang fand, allen denen einen Ausgleich, die gewillt sind, ihr Können und ihre Erfahrungen noch weiter zu bilden. Jung und alt, Männlein und Weiblein sind uns montags nach Feierabend in der Angestelltenkantine ab 16.00 Uhr herzlich willkommen.

Sterbegeldumlage III. Quartal 1,80 DM

Badminton:

Von April bis Juni wurde die Hamburger Mannschaftsmeisterschaft 1965 ausgetragen. Die Deutsche Werft konnte zum ersten Mal zwei Mannschaften zu dieser Veranstaltung melden. Das ist recht beachtlich. In den letzten Jahren hatten wir oft schon mit einer Mannschaft Schwierigkeiten, weil nicht genügend Spieler zur Verfügung standen. Aber auch unsere Nachwuchsspieler haben sehr viel Spaß am Badminton-Sport. Und so können wir nun zwei schöne Erfolge verzeichnen.

Die erste Mannschaft ist in der Klasse B ungeschlagener Meister geworden.

Hier die Spielergebnisse:

DW I — Carl Spaeter	8 : 3
Lufthansa II — DW I	3 : 8
Deutsche Bank II — DW I	0 : 11
DW I — Deutsche Bank II	11 : 0
DW I — Lufthansa II	8 : 3
Carl Spaeter — DW I	3 : 8

Die zweite Mannschaft hat in der Klasse C gesiegt. Aber der Meistertitel ist ihr noch nicht zugesprochen worden. Da gibt es leider noch Unstimmigkeiten. Wir wollen hoffen, daß die Sache bald geklärt wird. Jedenfalls sind wir stolz auf unsere zweite Mannschaft. Sie hat sich sehr tapfer geschlagen. Es ging oft nur um einen Punkt. Und es gehört schon etwas dazu, dann nicht die Nerven zu verlieren.

Die Spielergebnisse der zweiten Mannschaft:

Beiersdorf II — DW II	5 : 6
DW II — Lufthansa III	6 : 5
DW II — Sportlepp II	6 : 5
Sportlepp II — DW II	11 : 0
DW II — Beiersdorf II	7 : 4
Lufthansa III — DW II	4 : 7

Am 12. Juni fand das traditionelle Sportfest des Hamburger Betriebssportverbandes in Glückstadt statt. Sechs Spieler von der Deutschen Werft nahmen an dem Badminton-Turnier teil und konnten sich einen siebenten und einen achten Platz sichern.

Am 16. Juni hatte Howaldt uns zu einem Freundschaftsspiel eingeladen, Howaldt spielt in der Sonderklasse. Aber nach unseren letzten Erfolgen konnten wir es wagen, diese Einladung anzunehmen, und wir haben es immerhin geschafft, 5:6 zu verlieren.