

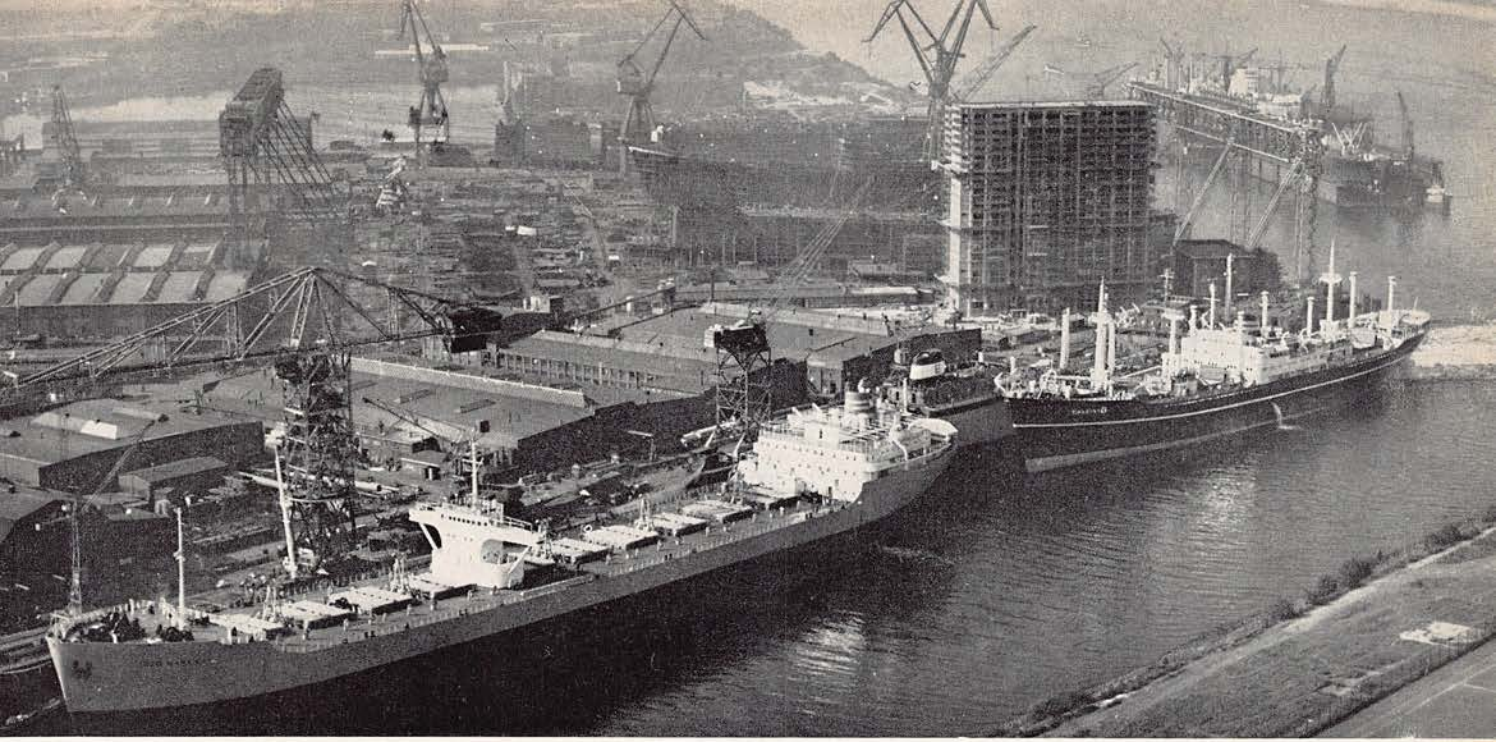


Was die nächsten Wochen bringen sollen:

Am 6. Mai 1960 wird die Ablieferungsprobefahrt des Motorschiffes „Concordia Taleb“ (11 250 t) für die norwegische Reederei Christian Haaland vor sich gehen. Die „Concordia Taleb“ ist ein Schwesterschiff der „Concordia Tadj“ und der „Concordia Tarek“.

Am 24. Mai 1960 soll die Erprobung des ersten für die Vereinigte Arabische Republik erbauten Motortankers „Alsad Alaaly“ erfolgen. Die „Alsad Alaaly“ wird eine Tragfähigkeit von 20 000 t haben. Ein zweites Schiff für den gleichen Auftraggeber wird in etwa vier Wochen folgen.

Im Verlauf des Mai soll außerdem das Vorschiff Bau-Nr. 741 vom Stapel laufen. Bau-Nr. 741 soll wiederum ein 36 800 t tragender Tanker für die Esso Tankschiff Reederei werden.



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

20. Jahrgang · Nr. 4 · 28. April 1960

Unser Hochhaus

„Des Mannes Feier ist die Tat“

Zur Fertigstellung unseres Verwaltungs- und Bürogebäudes auf unserem Werftgelände Finkenwerder im April 1960

Am 7. April 1960 fand anlässlich einer Aufsichtsratssitzung der Deutsche Werft in Hamburg zur Feststellung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr 1959 erstmalig eine Besichtigung unseres neuen Hochhauses statt, der am 14. April im Rahmen der bei uns üblichen monatlichen Jubilar-Ehrungen die offizielle Übergabe des Hauses in Gegenwart aller Abteilungsleiter und des Betriebsrates an unsere technischen, kaufmännischen und Betriebsabteilungen folgte.

Dr. Scholz umriß dabei mit kurzen Worten den Zweck und das Wesen unseres Unternehmens und betonte im besonderen die Notwendigkeit zur Erstellung des Verwaltungs- und Bürogebäudes, das als letztes der großen Bauvorhaben nunmehr seiner Bestimmung übergeben werden soll. Er führte aus, daß man, wie auf der Deutsche Werft traditionsgemäß üblich, von einer größeren Feier unter Hinzuziehung Außenstehender abgesehen habe, da die Größe und Klarheit des Baues und der Zweck des Gebäudes für sich selbst sprechen. Um so mehr Wert hat die Betriebsleitung darauf gelegt, die offizielle Übergabe des Hochhauses im Kreise der Belegschaft und des Betriebsrates vorzunehmen und diese Übergabe in den Mittelpunkt einer der auf der Deutsche Werft üblichen Jubilar-Ehrungen zu stellen.

Vier Jubilare mit 40 Dienstjahren und 20 „25jährige“ wur-

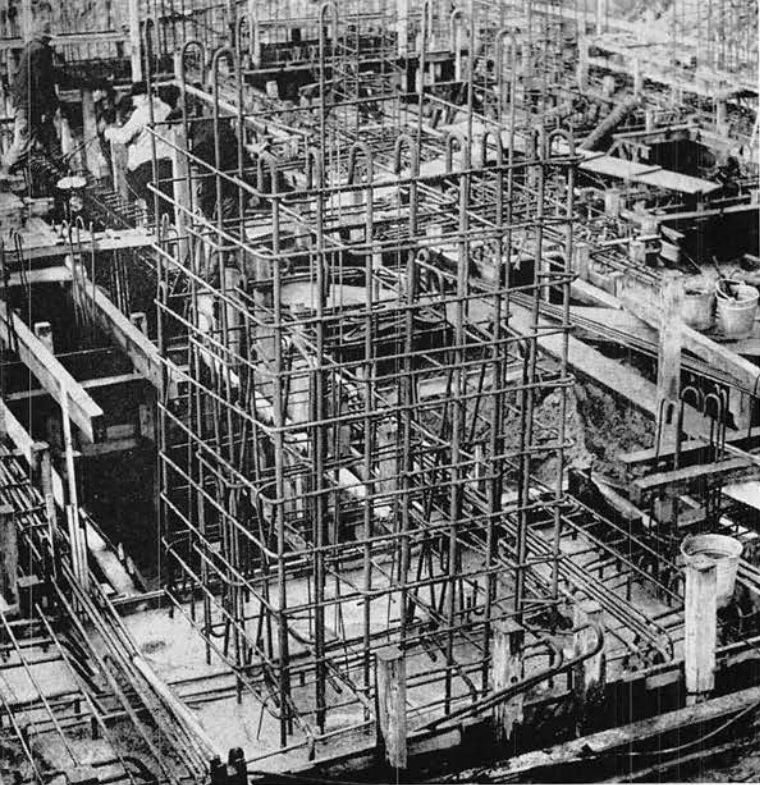
den am 14. April als Vertreter der Gesamt-Belegschaft angesprochen und ihrer langjährigen Tätigkeit, Treue und Verbundenheit mit dem Geschehen der Werft während der letzten Jahrzehnte gebührend gedacht.

Die Einfachheit der Feier deckte sich mit der Gestaltung und dem Zweck des Baues, für dessen Ausführung heimisches Material der niederdeutschen Landschaft, Klinker, Stahl und Beton, Verwendung gefunden haben. Die Gründe, die der Betriebsleitung für den Bau eines alle Verwaltungsabteilungen umfassenden, zentralen Bauwerkes seit langem vorgeschwebt hatten, wurden dabei rückblickend mit knappen Worten dargelegt.

In einer kleinen, unscheinbaren Baracke auf Vorland I erfolgte in den Sommermonaten 1918 die erste Planung der auf Finkenwerder für die Instandsetzung von U-Booten behelfsmäßig zu errichtenden Werkstätten und Liegeplätze. An der gleichen Stelle entstand auch der erste Entwurf der anschließend zu errichtenden Großwerft auf Vorland II und III, wie wir sie heute kennen.

Die Größe der damit gestellten Aufgabe verlangte sehr bald auch eine Vergrößerung der Räumlichkeiten und die Verlegung der Verwaltung und Büros in gemietete Räume im 4. Stock des Levante-Hauses in der Mönckebergstraße in Hamburg.

Das bald darauf von der Deutsche Werft gekaufte Park-



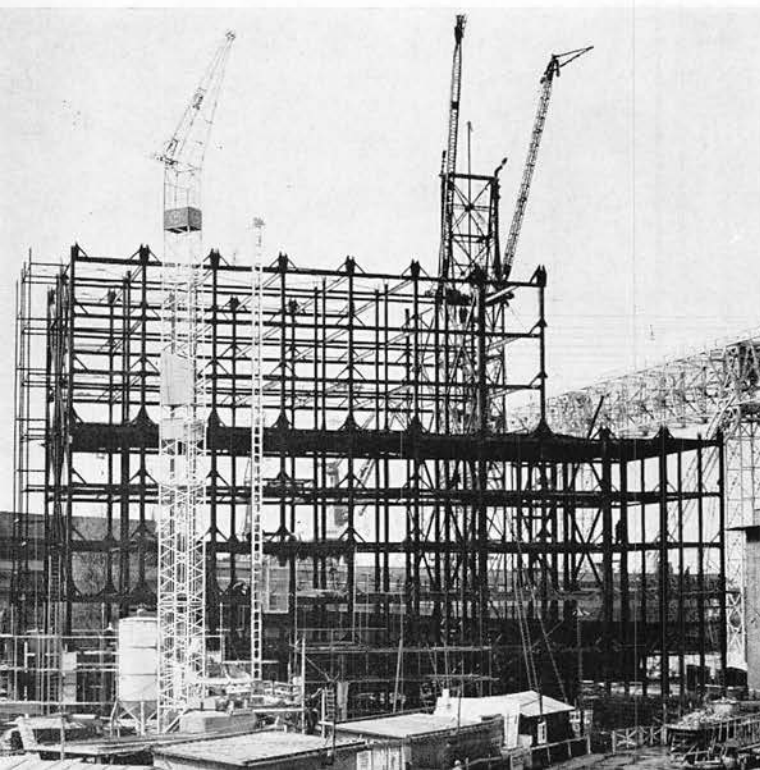
Betonierungsarbeiten im Winter 1958/59

hotel an der Elbchausee, unmittelbar dem Werftgelände Finkenwerder gegenüber gelegen, wurde nunmehr zum Büro- und Verwaltungsgebäude umgebaut.

Bei der stetigen Entwicklung der Werft wurden aber auch diese Räume bald zu klein, so daß Anfang der Dreißiger Jahre die Büros und die Verwaltung nach der inzwischen angekauften Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik in ein dort vorhandenes Verwaltungsgebäude verlegt wurden.

Der zweite Weltkrieg stellte uns vor neue Aufgaben. Da das Verwaltungsgebäude auf dem Reiherstieg durch Bomben und Brand schwer beschädigt wurde, mußte erneut eine Verlegung der Büroräume vorgenommen werden. Ein Teil der Konstruktionsbüros wurde von heute auf morgen nach den damals nicht benutzten Flugzeugwerken auf Finkenwerder verlegt, während der Rest der

7. April 1959: Das Stahlskelett wächst empor



Büros und die Verwaltung provisorisch in Finkenwerder untergebracht werden mußten, bis kurzfristig dort neue kriegsbedingte Unterkünfte für die technischen Büros in den Jahren 1943—44 geschaffen wurden, die bis zur Fertigstellung unseres Hochhauses als Unterkunft gedient haben.

Die Hoffnung, nach Kriegsbeendigung so bald wie möglich ein neues Bürogebäude zu erstellen, wurde zunächst durch das Verbot der Besatzungsmächte, Baulichkeiten irgendwelcher Art in Finkenwerder zu errichten, vereitelt. Da selbst die Instandsetzung beschädigter Baulichkeiten auf dem Werftgelände verboten war und erst im Jahre 1950 in dieser Hinsicht Erleichterungen eintraten, war es zunächst die Aufgabe der Werftleitung, die durch Kriegereignisse beschädigten Werkstätten und Betriebsanlagen wieder instandzusetzen und neu zu errichten, ehe an die Erstellung eines Verwaltungsgebäudes gedacht werden konnte.

Nachdem in den Jahren 1956—57 der Ausbau der Werft — und im besonderen die Fertigstellung des Großhelling, des Docks V und aller mit diesen in Zusammenhang stehenden Erweiterungsbauten — als abgeschlossen angesprochen werden konnten, wurde mit allem Nachdruck an die Errichtung des Hochhauses herangegangen. In den letzten Monaten des Jahres 1958 wurde das zu rammende Fundament des Hochhauses fertiggestellt und in den Frühjahrsmonaten 1959 mit dem Bau des Stahlskeletts und den erforderlichen Betonarbeiten des Hochhauses begonnen.

Die Durchführung des Baues selbst wurde mit solchem Nachdruck vorgenommen, daß bereits im Monat Oktober des gleichen Jahres als erste die kaufmännischen Abteilungen das Hochhaus beziehen und nunmehr Anfang dieses Jahres auch die technischen Abteilungen und die Verwaltung ihre Arbeit im Neubau aufnehmen konnten. Der wuchtige Bau, der mit seinen 14 Stockwerken neben der Kranhelling am Zusammentreffen des Ausrüstungskanals mit dem Elbstrom an der Nordostseite unseres Werftgeländes errichtet worden ist, ist nunmehr zu einem weiteren Wahrzeichen der Deutsche Werft auf dem linken Elbufer geworden, freudig begrüßt von allen Anwohnern und Spaziergängern des Elbuferweges, für die die Deutsche Werft schon immer als Ausdruck des starken fortschrittlichen Wollens eines Großbetriebes zu einem festen Begriff geworden war.

Der Vorstand appellierte abschließend an alle Anwesenden als die Vertreter der gesamten Belegschaft, wie bisher zusammenzustehen, immer mehr zu sein als zu scheinen und in dieser Hinsicht für die weitere Entwicklung der Deutsche Werft als eine ausdrucksvolle Einheit innerhalb der deutschen Wirtschaft und der Welt aufzutreten.

*

Das Baubüro der DW schreibt anlässlich der Fertigstellung des Hochhauses:

Die Baumaßnahmen unserer Werft konzentrierten sich in den Nachkriegsjahren auf den Ausbau der Betriebe. Die Schweißmontagehallen wurden vergrößert. Eine Schiffbauhalle mit Eisenlager und eigenem Gleisanschluß für schwere Bleche entstand, das Eisenlager wurde modernisiert. Es wurde der Großhelling gebaut und die Dock-

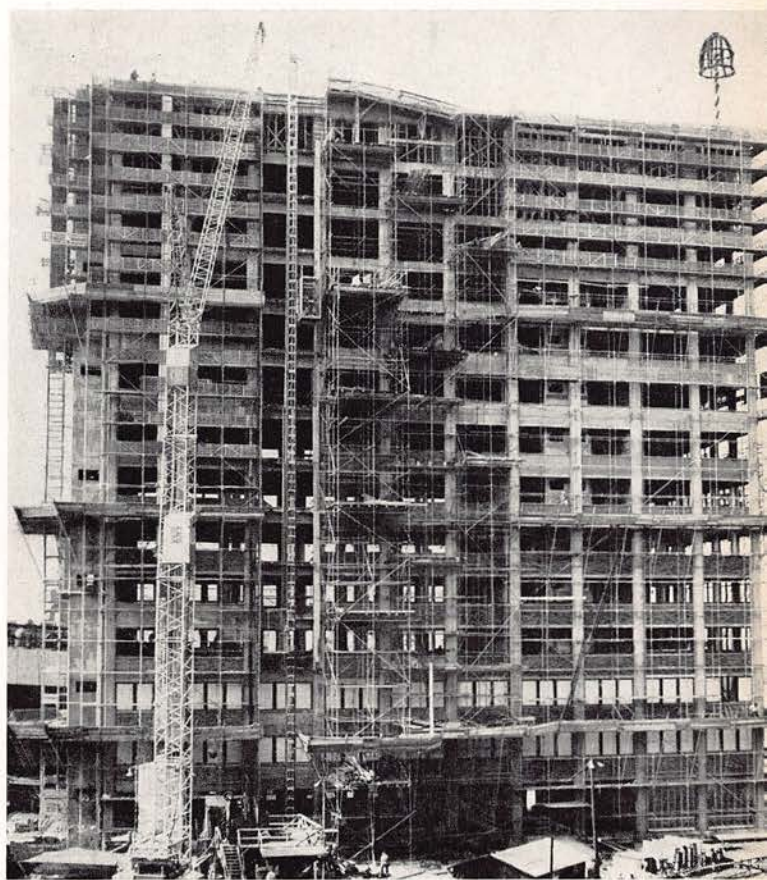
anlage Finkenwerder mit den Docks 3, 4, 5 und 6 geschaffen. Auf dem Reiherstieg wurde die Maschinenbauhalle ausgebaut und die dreischiffige Halle erstellt. Die Kai-mauer wurde verlängert und die Dockanlage mit den Docks 1 und 2 geschaffen. Erst nach Abschluß all dieser Bauvorhaben wurde die Errichtung des Hochhauses auf dem Gelände des Betriebs Finkenwerder beschlossen.

Das Hochhaus war notwendig geworden, um alle technischen und kaufmännischen Büros konzentrieren zu können. Aus dieser Zweckbestimmung ergab sich der Raumbedarf, für den ein Kellergeschoß, ein Erdgeschoß und dreizehn Obergeschoße als ausreichend angesehen wurden. Die Länge des Hauses beträgt 45 m und die Breite 16 m.

Mit der Gründung wurde im Herbst 1958 begonnen, die Montage der Stahlkonstruktion begann im Februar 1959, im September 1959 war der Rohbau fertiggestellt. Schon zwei Monate danach konnten die kaufmännischen Abteilungen das zweite und dritte Obergeschoß beziehen. In zügiger Folge wurden die weiteren Geschosse fertig, so daß im Februar 1960 bereits das gesamte Haus bezugsfertig war.

Zur Ausrüstung des Hochhauses gehören vier Fahrstühle für je 16 Personen mit einer Fahrgeschwindigkeit von 1,8 m/sec., eine Einrohr-Warmwasser-Umlaufheizung und eine Lüftung mit sechsfachem Luftwechsel pro Stunde.

Die Hauptarbeiten beim Bau des Hochhauses wurden von den Firmen Christiani & Nielsen, Hochtief AG., Carl Spaeter und Hansen ausgeführt. Die technischen Inneneinrichtungen erstellten die AEG (elektrische Anlagen und Beleuchtung), die MAN (Fahrstuhlanlagen) und ROM (Lüftung und Heizung).



Richtfest am 21. August 1959

Über die Gestaltung der Innenräume werden wir in der nächsten Ausgabe unserer Werkzeitung berichten.

Die Redaktion

Eine vielversprechende Sonder-Konstruktion

Die DW-„Simplex“-Lukendeckel

Von Dipl.-Ing. Brockmüller

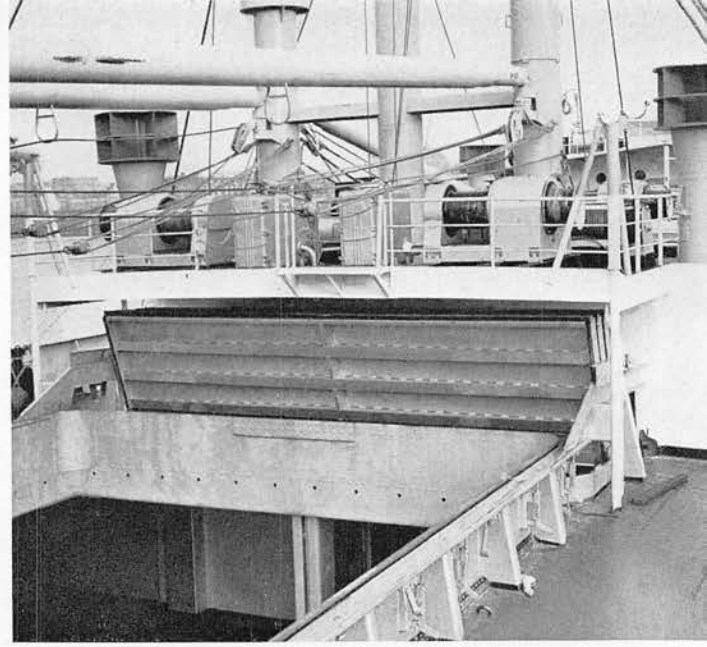
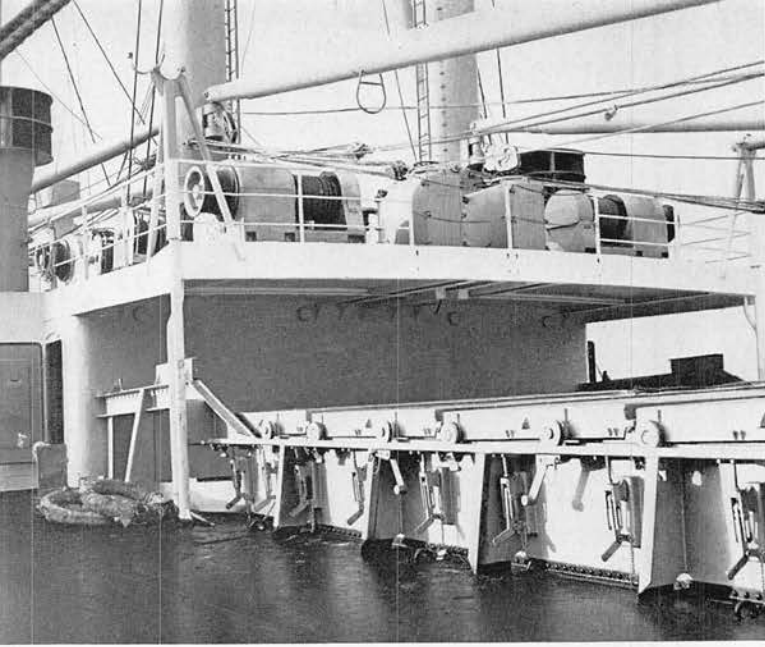
Unter den verschiedenen Sonderfabrikaten der DW nehmen die patentierten stählernen Wetterdecks-„Simplex“-Lukendeckel eine hervorragende Stellung ein. Einmal, weil die Lukenabdeckung von ausschlaggebender Bedeutung für die Sicherheit des ganzen Schiffes ist und zum andern, weil es sich, arbeitsmäßig und wirtschaftlich gesehen, um ein verhältnismäßig großes Objekt handelt.

Unsere Geschäftsleitung hatte schon frühzeitig, als fast alle seegehenden Frachtschiffe noch mit hölzernen Deckeln und Persennigen ausgerüstet waren, diesen Tatbestand erkannt und in großzügiger Weise die notwendigen Mittel zur Entwicklung einer marktreifen, stählernen Lukendeckel-Konstruktion für Frachtschiffe bereitgestellt. Wie wichtig diese Maßnahme war, zeigte sich z. B. an unserem Neubau Bau-Nr. 629, MS „Adolf Leonhardt“, für die Reederei Leonhardt & Blumberg (abgeliefert 11. 9. 51).

Das mit stählernen Lukendeckeln ausgerüstete Schiff verlor in schwerem Atlantiksturm das Ruder und trieb manö-

vrierunfähig mehrere Tage. Das achtere Windenhaus und die Mittschiffsaufbauten wurden von Brechern schwer beschädigt, aber der Schiffskörper blieb schwimmfähig, nicht zuletzt dank der stählernen Lukenverschlüsse. Fachleute äußerten später, daß bei Vorhandensein von hölzernen Lukendeckeln mit Persennigen die Möglichkeit eines Totalverlustes des Schiffes nicht ausgeschlossen gewesen wäre.

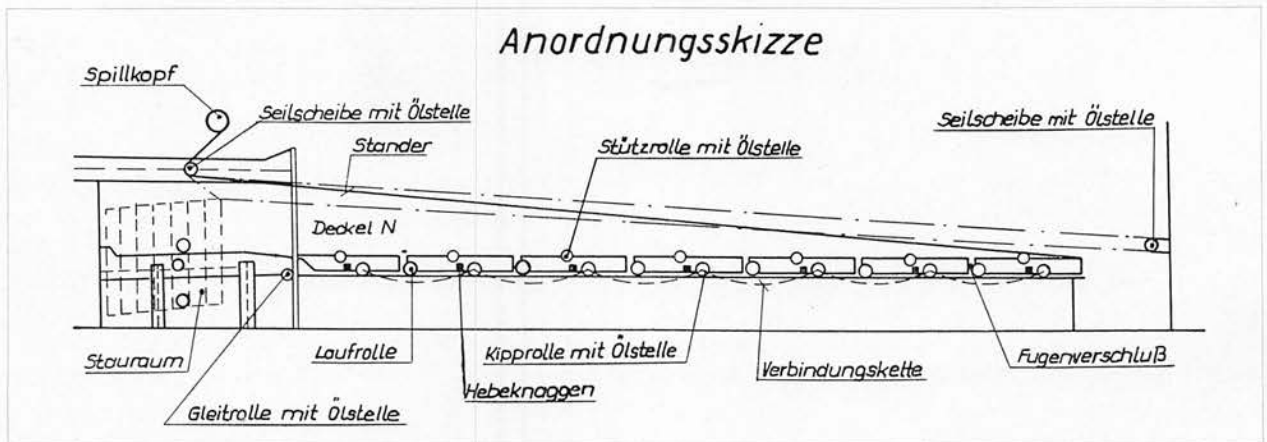
In unserem Schiffbaubüro für Ausrüstung und Einrichtung (SU) werden in enger Zusammenarbeit mit den Reederei-Inspektoren Entwurfs- und Werkstattzeichnungen für alle Arten von Lukenverschlüssen unserer Neubauten angefertigt, während für auswärtige Lieferungen diese Aufgaben von unserer Abteilung SB wahrgenommen werden. Für die „Simplex“-Deckel war es ein weiter Weg von den ersten grundsätzlichen Entscheidungen über zugrunde zu legende Decksbelastung, Betätigung, Öffnen und Schließen, Art der Abdichtung und Verriegelung, Größe der einzelnen Deckel, Stauraum und Patentfragen



bis zu den heutigen werkstattreifen Ausführungszeichnungen. Bei früheren Entwürfen wurden verschiedentlich Probedeckel im Maßstab 1:1 oder Modelle ganzer Luken mit Deckeln in verkleinertem Maßstab angefertigt, mit denen wertvolle Erkenntnisse für die Großausführung gesammelt werden konnten. Nach Genehmigung der Zeichnungen durch Klassifikations-Gesellschaft und Reederei erfolgt Herstellung und Einbau an Bord meist durch unseren eigenen Betrieb mit hierfür besonders geschulten und erfahrenen Fachleuten. Bei zu großer Belastung unserer Werkstätten werden auch bewährte fremde Firmen berücksichtigt. Kurz vor Ablieferung des Schiffes an den Reeder findet eine gründliche Erprobung in Anwesenheit von Vertretern der Reederei, der Abnahmebehörde und der DW statt. Hierüber wird ein von allen Beteiligten zu unterschreibendes Abnahme-Protokoll ausgefertigt. Die anschließende Garantiezeit dauert je nach Vereinbarung 6—12 Monate und ist bisher bei allen

Simplex-Lukendeckel sei nachstehend unser Ende vergangenen Jahres an die H.A.L. abgeliefertes Fracht-Motorschiff „Rheinland“ (Bau-Nr. 754) angeführt. Das Schiff besitzt 5 Wetterdecks-Luken.

Die prinzipielle Anordnung der Deckel mit den Einzelteilen ergibt sich aus der schematischen Skizze. Die einzelnen Deckel sind durch Stahlketten untereinander verbunden, um ein schnelles Schließen der Luke zu ermöglichen. Die Ketten sind losnehmbar angeordnet, so daß die Luke ganz oder teilweise geöffnet und geschlossen werden kann. Die Abdichtung der Deckel erfolgt durch Spezial-Hohl Gummi, der für Tropenbedingungen geprüft und zugelassen ist und auf Längs- und Quersülschienen durch Anzugsvorrichtungen aufgepreßt wird. Das Dichtungsgummi ist an den Stößen vulkanisiert und somit endlos. Die Anzugsvorrichtung besteht aus einem Siphon-Verschluß, dessen oberer Teil als Augbolzen ausgebildet ist. Dieser Augbolzen faßt über



Schiffen ohne erwähnenswerte Beanstandungen abgelaufen.

Insgesamt wurden bis zum heutigen Tage 72 Frachtschiffe für 25 verschiedene Reedereien mit DW-„Simplex“-Lukendeckeln ausgerüstet. Das Gesamtgewicht beträgt etwa 4250 t und entspricht einem heutigen Marktwert von vielen Millionen D-Mark.

Als Beispiel für Konstruktion und Wirkungsweise der

einen Zapfen am Deckel, so daß der Deckel auf das Süll angepreßt werden kann. Der Verschluß wird mittels zweier Muttern am Augbolzen so eingestellt, bis die Querversteifung auf dem Lukensüll liegt. Die Auflage Stahl auf Stahl ist erforderlich, damit das Hohl Gummi nicht vollständig zusammengepreßt werden kann. Die Pressung des Querverfugen-Gummis erfolgt durch Niederschrauben eines Deckels auf den anderen.

Der Querfugenverschluß besteht aus einer feststehenden Spindel, welche durch Aufsteckschlüssel bedient wird. Auf dieser Spindel bewegt sich eine zungenartige Mutter auf und nieder. Jeder Deckel hat 2 Kiprollen und 2 Laufrollen, welche mittels Hebevorrichtung auf ihre Laufbahnen gestellt werden. Zwei Stützrollen an jedem Deckel halten diese im Stauraum in ihrer annähernd senkrechten Lage. Zum Öffnen und Schließen der Luke ist ein Ständer vorgesehen, der über Umlenkrollen zum Spillkopf einer Ladewinde geführt wird. Um ein einwandfrei ungefährliches Bedienen der Lukendeckel zu gewährleisten, sind 2 Hilfsdrähte vorhanden, die das gefährliche Besteigen des Quersüßls bei geöffneter Luke vermeiden. Das Anheben und Absenken der Deckel erfolgt durch kleine hydraulische Pumpen oder einfach mittels einer Hebestange. Die Fotos zeigen die Deckel in geschlossenem und geöffnetem Zustand.

Die „Simplex“-Lukendeckel stehen in scharfer Konkurrenz mit Fabrikaten anderer Herstellerfirmen. Deshalb ist es notwendig, daß die Entwicklung auf diesem Gebiet sowohl von der konstruktiven und patentrechtlichen als auch von der wirtschaftlichen Seite aus ständig aufmerksam verfolgt wird. Wir sind dabei in der glücklichen Lage, mit unseren Reedereien sehr gut zusammenzuarbeiten und laufend Erfahrungsberichte und Anregungen aus der Betriebspraxis an Bord zu erhalten. Unsere heutige moderne Konstruktion hat sich an Bord bewährt und ist dank ihrer vollkommenen Wasserdichtigkeit, ihrer einfachen und sicheren Bedienung durch das Bordpersonal, ihres geringen Gewichts pro m² Lukendeckelfläche und nicht zuletzt dank ihrer günstigen Herstellungskosten jedem anderen Konkurrenzfabrikat zumindest ebenbürtig, so daß wir auf diesem Spezialgebiet zuversichtlich den kommenden Jahren entgegensehen können.

Zwei Schiffe an einem Tag übergeben

Der 1. April war ein stolzer Tag für unsere Werft. An diesem Tage wurden gleich zwei Schiffe an die Reedereien übergeben, nämlich das Kühlmotorschiff „Horndeich“ an die Horn-Linie, Hamburg, und der Turbinentanker „Esso Hannover“ an die Esso-Tankschiff-Reederei Hamburg.

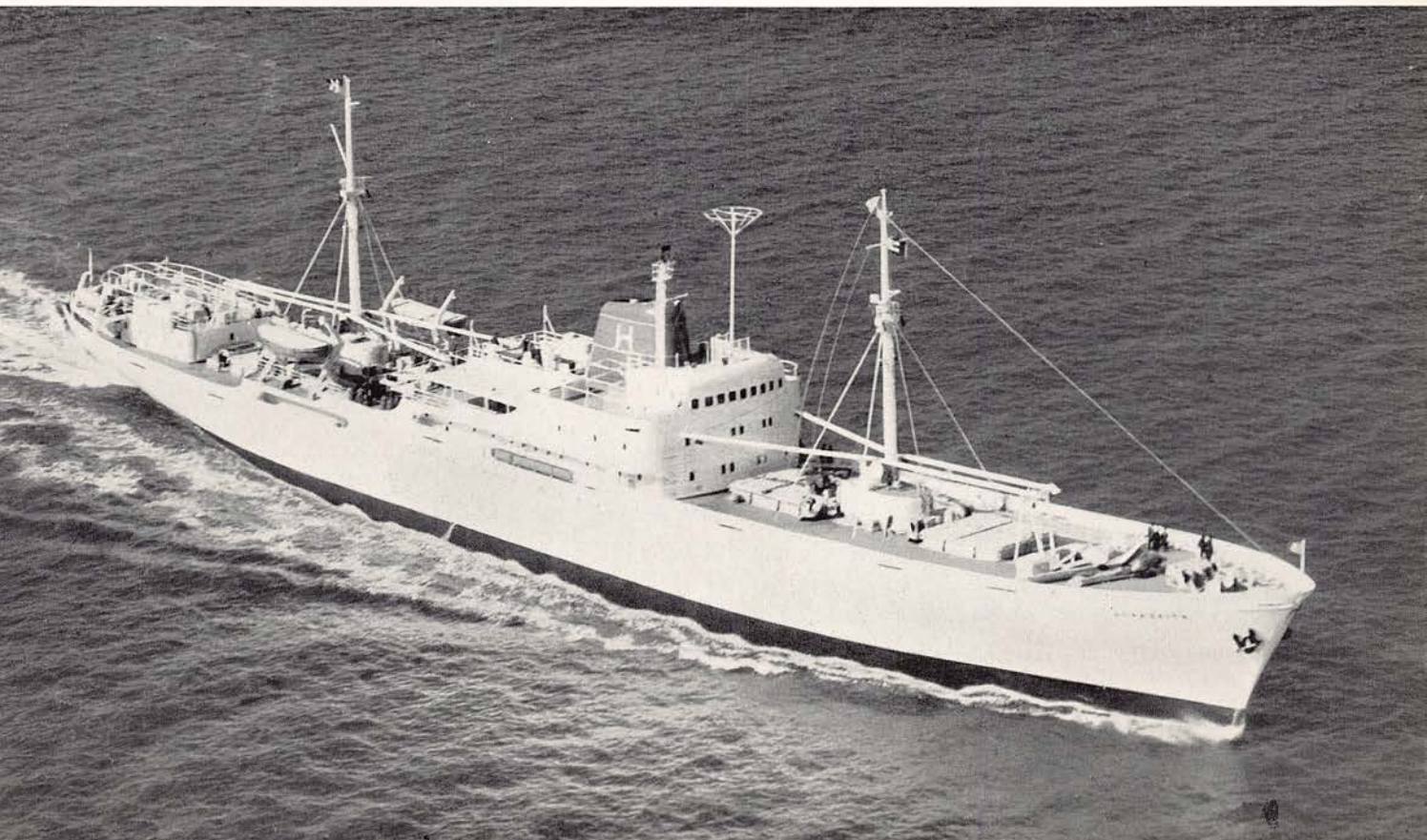
Bei strahlendem Sonnenschein fuhren beide Schiffe mit zahlreichen Gästen an Bord die Elbe hinunter. Die Erprobungen auf der „Horndeich“ ergaben die vollste Zufriedenheit der Reederei. Die „Esso Hannover“ hatte ihre Probefahrt, die bis zur norwegischen Küste geführt hatte, schon einige Tage vorher absolviert. Sie trat nach Absetzen der Probefahrtgäste ihre erste Ausreise von Cuxhaven aus an.

Ein Sportflugzeug begleitete die Schiffe auf ihrer Fahrt, um Luftbilder von der „Esso Hannover“ und der „Horndeich“ zu machen.

Die „Esso Hannover“ ist mit 24 108 BRT vermessen und trägt 36 812 t. Die technischen Daten: Länge 201,16 m, Breite 27,43 m, Seitenhöhe 14,33 m, Tiefgang 10,88 m, Maschinenleistung 16 225 PSe., Geschwindigkeit 17 Knoten. Die technischen Daten der „Horndeich“: Länge 121,92 m, Breite 16 m, Seitenhöhe 8,75 m, Tiefgang 6,11 m, Tragfähigkeit 3750 t, Bruttovermessung 3350 BRT, Maschinenleistung 7250 PSe., Geschwindigkeit 18 Knoten.

Beiden Schiffen wünscht die Werft eine allzeit glückhafte Fahrt.

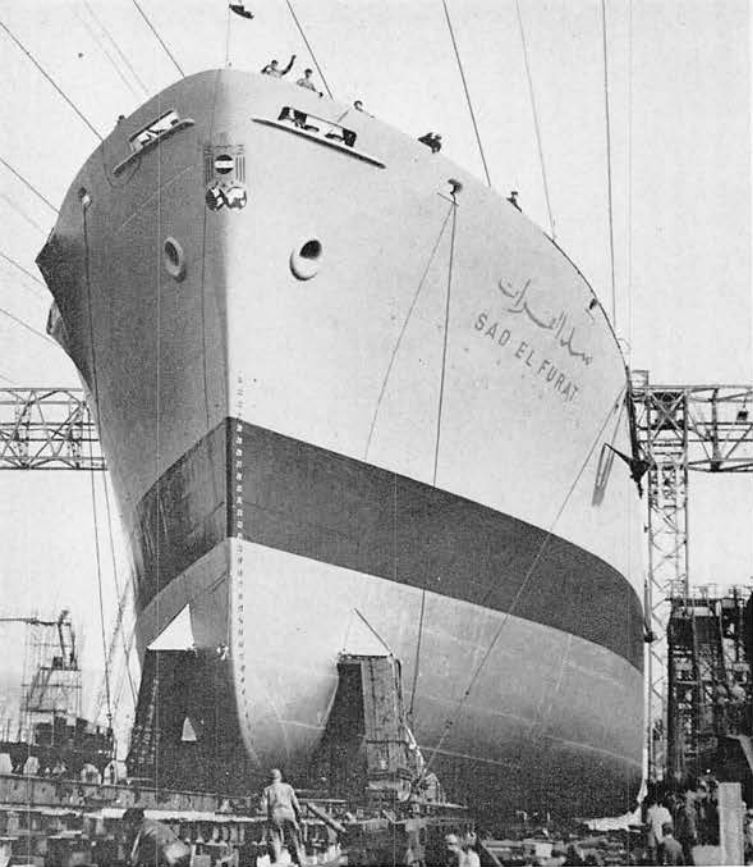
Kühlmotorschiff „Horndeich“ (3750 tdw), das die Deutsche Werft für die Horn-Linie, Hamburg, baute, auf der Probe- und Übergabefahrt am 1. April 1960 (Luftbild des Hamburger Aero Lloyd, freigegeben durch Luftamt Hamburg Nr. 209960)





Oben: Die „Esso Hannover“ ist zur Probefahrt bereit (vom neuen Hochhaus aufgenommen, Werkfoto). Rechte Seite oben: Die „Esso Hannover“ auf der Übergabefahrt. Darunter: Die „Esso Hannover“ und die „Horndeich“ begegnen sich am Übergabetag beim Feuerschiff „Elbe 2“.
(Luftbilder Hamburger Aero Lloyd, freigegeben durch Luftamt Hamburg Nr. 209958/9)





Oben: Die „Sad el Furat“ läuft ab. Oben rechts: Botschafter Sabri bei seiner Ansprache in deutscher Sprache. Links Mitte: Die Taufpatin, Mme. Sabri, und Dr. Scholz, dahinter Botschafter Sabri und Dr. Attia. Unten: Nach dem Stapellauf wird die „Sad el Furat“ neben das Schwesterschiff, die „Alsad Alaaly“, verholt



Zweiter VAR-Tanker vom Stapel gelaufen

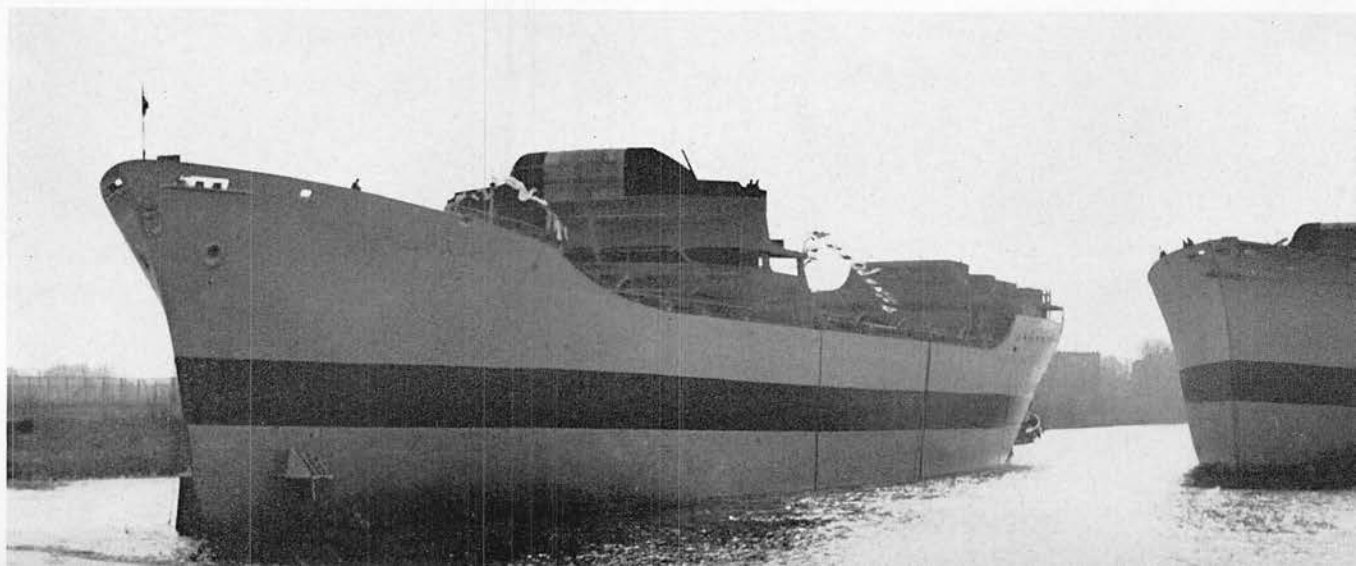
Am 4. April fand bei uns der Stapellauf eines zweiten 20 000-tdw-Motortankers für die Vereinigte Arabische Republik statt. Die Gattin des Botschafters der V.A.R. in Bonn, Frau Sabri, taufte das Schiff auf den Namen „Sad el Furat“. Sad el Furat ist der Name eines Staudammes, der im syrischen Landesteil der Republik gebaut wird.

Anlässlich der Schiffstaufe begrüßte Botschafter Sabri die Belegschaft unserer Werft in deutscher Sprache und berichtete davon, wie die Bevölkerung Ägyptens und Syriens in härtester Arbeit bemüht sei, auf dem Wege zu modernen Daseinsformen voranzukommen. Dieses Schiff wird ein Symbol des Fortschritts in der Vereinigten Arabischen Republik und zugleich ein Zeichen der deutsch-arabischen Freundschaft sein.

Admiral Attia, der Beauftragte der Regierung für die Entwicklung des Schiffbaues im Fünfjahresplan der V.A.R., fand Worte dankbarer Anerkennung für die ersten beiden Neubauten, die die Deutsche Werft für sein Land baut. Er hoffe, daß er noch häufiger zu uns werde kommen können, um bei der Taufe weiterer Schiffe für die Vereinigte Arabische Republik zugegen zu sein.

Dr. Scholz versprach, daß die Schiffe mit großer Sorgfalt gebaut und termingerecht übergeben würden. Beide Schiffe sollen Mitte des Jahres zum Nationalfeiertag der V.A.R. in Alexandria sein.

Die „Sad el Furat“ ist ein Schwesterschiff der „Alsad Alaaly“, die am 3. März vom Stapel gelaufen war. Die technischen Daten: Länge 161,54 m, Breite 21,90 m, Seitenhöhe 12,27 m, Tiefgang 9,42 m, Tragfähigkeit 20 000 t, Maschinenleistung 8150 PSe., Geschwindigkeit 15,5 Knoten.



In den Moscheen von Alt-Kairo

Anläßlich des Stapellaufes des Motortankers „Sad el Furat“, den wir für die Vereinigte Arabische Republik bauen, veröffentlichen wir wieder einen Abschnitt aus einem Reisebericht, den unser Garantie-Ingenieur Fricke vor bald zehn Jahren geschrieben hat.

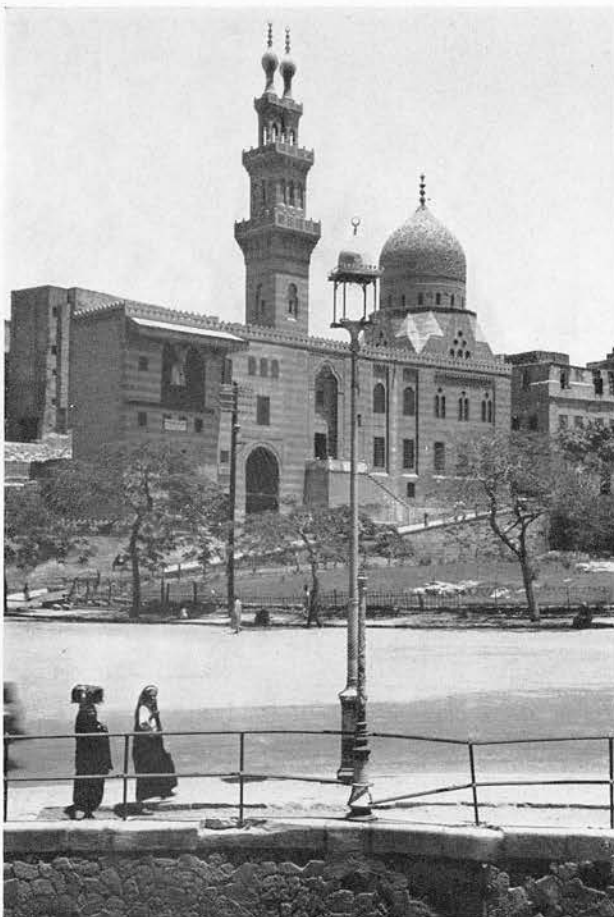
Nach Besichtigung der alten Kultstätten ging die Fahrt wieder zurück in die Stadt. Vorbei an prunkvoll angelegten Anlagen mit hochmodernen Gebäuden kamen wir zu einer erst kürzlich eingeweihten Nilbrücke. Kurz nachdem diese passiert war, sah man sich plötzlich in einem Straßengewirr, wie man es sich enger gar nicht vorstellen kann. Eselsgespanne und Kraftfahrzeuge schlängeln sich mühsam durch die Menschenmassen. Unter größter Vorsicht geht der Verkehr an den engsten Stellen dennoch ohne Zwischenfälle vonstatten. In diesem hügeligen Stadtteil geht es an Friedhöfen vorüber, die mit hohen Mauern eingefast sind. Zahlreiche Kapellen und Moscheen stehen in mannigfaltigster Bauweise mitten zwischen den Grabmälern. Zur Milderung der großen Sonneneinstrahlung sind alle Gebäude in weiß gehalten.

Aus dieser Enge herauskommend stößt man auf einen auf leichter Anhöhe gelegenen Prunkbau, es ist der Dom mit seinen wunderbar erhaltenen Einrichtungen aus uralter Zeit. Nach den Glaubensregeln mußte früher jeder Besucher am Eingang des Gebäudes die Schuhe ablegen. Heute ist diese Gepflogenheit etwas gelockert, man darf die Schuhe anbehalten, muß sich aber aus baumwollartigem Gewebe hergestellte Schutzbezüge überziehen, die zum besseren Halt angezurrt werden.

Neben der Zitadelle sind die Moscheen und die alten Tore die interessantesten Bauwerke im arabischen Stadtviertel. Die Zitadelle, auch El Kaba genannt, wurde 1177 von Saladin erbaut. Ein Palast und eine Moschee, aus orientalischem Alabaster von Mohammed Ali errichtet,

sind von dieser Zitadelle umschlossen. Der Dom und die beiden schlanken Minaretts der Moschee gehören zu den schönsten Sehenswürdigkeiten. Im Innern des Vorhofes steht ein Brunnen, der durch das harte Gestein bis auf den Wasserspiegel des Nilbettes getrieben ist. Innerhalb der Mauern der Zitadelle gibt es noch vier weitere Moscheen. Die wichtigste wurde im Jahre 1317 von Sultan Nasir ibn Kalaum erbaut, sie wurde erst kürzlich renoviert. Die schlanken Minaretts sind im oberen Teil mit grünen Ziegeln bedeckt und durch Zwiebeltürmchen gekrönt.

Neben der Zitadelle steht die Moschee des Sultans Hasan. Dieser im Jahre 1357 errichtete Bau ist berühmt geworden durch die eigenartige Schönheit seiner Pforten, Gesimse und zarten Wölbungen. Weiter muß man die Moschee erwähnen, die Talum erbauen ließ. Sie wirkt besonders durch ihre uralten Spitzbogenmuster. In der Nähe des Westendes von Khan el Khalil liegt die Moschee, das zerstörte Hospital und das Grab von Kalaum, eine



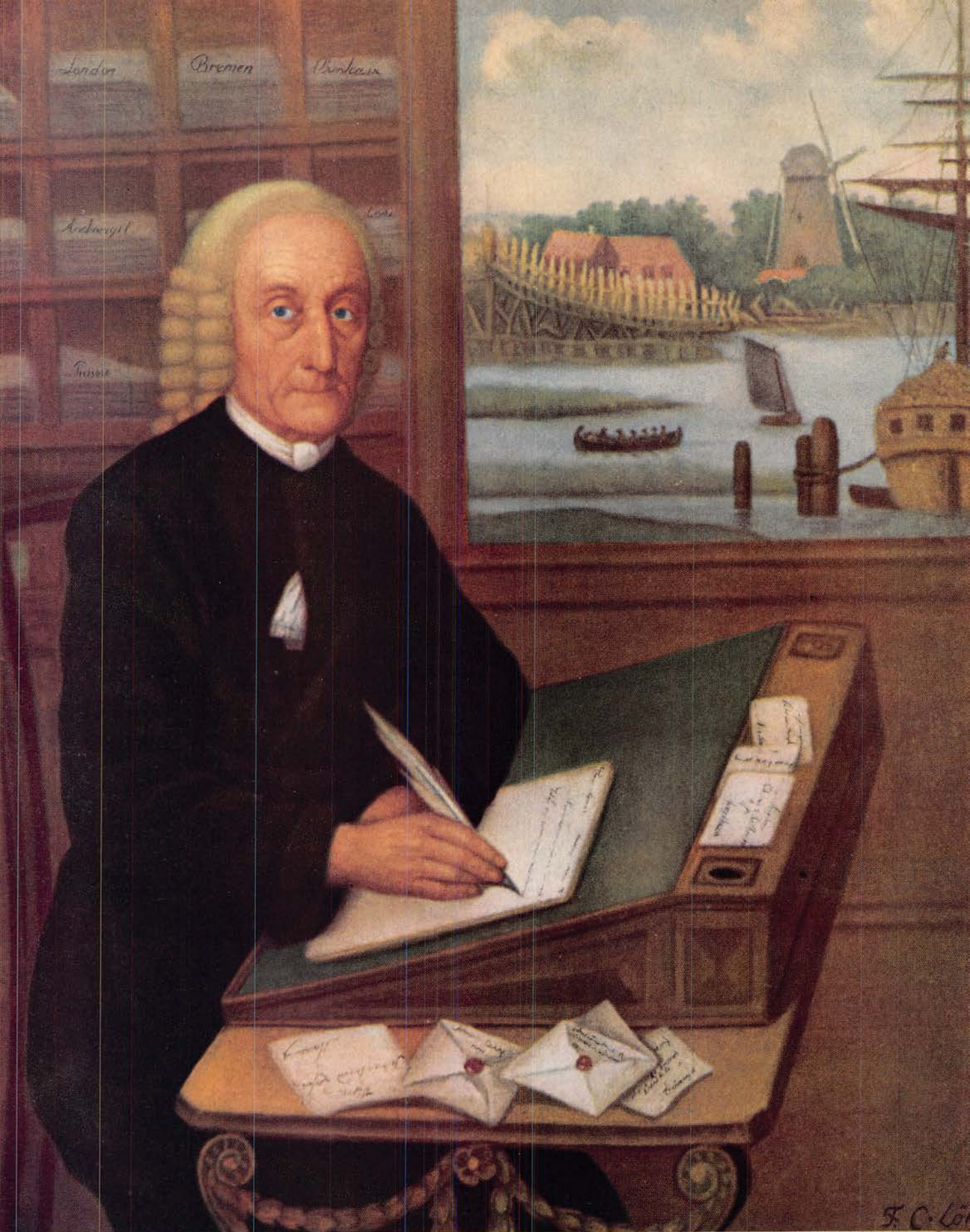
Kairo, Zitadelle

Gebäudegruppe, die in ähnlichem Stil gehalten ist, wie im Mittelalter in Europa gebaut wurde, mit gotischen Spitzbögen in verschiedenen Formen und Anordnungen. Ostwärts von Khan el Khalil liegt die Moschee von El Hasanen, in welche die Enkel des Propheten außergewöhnliche Reliquien hineintrugen.

Für die fremden Besucher ist die Moschee von El Agha die interessanteste. Sogleich nach der Errichtung im 10. Jahrhundert wurde sie zur Universität umgebaut. Dort ist noch heute das Hauptseminar der islamischen Welt für Theologie. Der Einfluß auf das geistige und politische Leben ist einzigartig.

Die beim Aufsuchen dieser bemerkenswerten altägyptischen Anziehungspunkte gewonnenen Eindrücke hätten sich noch um ein Beträchtliches ausweiten lassen. Sehr schade war es, daß sich für die Besichtigung des großen Museums keine Gelegenheit bot. Es war an diesem 10. 5. geschlossen, am nächsten Tag mußte ich von dannen. Den unfreiwilligen Aufenthalt auf der Rückreise in Amsterdam hätte ich lieber in Kairo zum Durchstöbern und Nachforschen gehabt.

Kairo, eine Moschee



Berend Roosen in seinem Kontor und Blick auf die Reilherstieg-Werft
Ölgemälde von F. C. Löh, Reproduktion von W. Bartels mit freundlicher Genehmigung von Ricardo Siepmann

Berend Roosen

Über Berend Roosen, den erfolgreichen Kaufmannsreeder und Hamburger Unternehmer des 18. Jahrhunderts, über den man in der Stadt noch das ganze 19. Jahrhundert hindurch mit so viel Bewunderung spricht, wissen wir im Grunde nicht sehr viel. Zwar berichten Aufzeichnungen aus seiner Zeit und die Familienchronik über seine strenggläubige Frömmigkeit. Gewiß liest sich das recht erbaulich. Ebenso gewiß macht diese Gottesergebenheit aber nur die eine Seite seines Wesens aus. Die andere Seite, seine unternehmerische Leistung, ist hingegen nur spärlich überliefert und daher rasch erzählt.

Am 11. Juli 1705 wird Berend Roosen in Altona geboren. 1713 siedelt sein Vater mit der Familie nach Hamburg über. Berend wird bald Lehrling in einem „ansehnlichen Handlungshause“.

Um 1730 erwirbt er das Hamburger Bürgerrecht und heiratet 1731 Elisabeth Kramer, das einzige Kind des verstorbenen Lucas Kramer, des Grönlandreeders und Gründers der Reiherstiegwerft. 1736 wird er Teilhaber der schwiegermütterlichen Firma, die sich von nun an „Kramer Wwe. & Berend Roosen“ nennt. Nach dem Tode der Witwe Kramer im Jahre 1758 setzt er das Geschäft unter eigener Firma fort.

Die Grönlandfahrt der Kramer führt er zunächst weiter, dabei geht er behutsam vor. Ab 1736 sind es je zwei Schiffe, die er auf Walfang schickt. Von 1741 an fahren jährlich drei Walfänger aus. Ab 1748, 1755, 1761 und 1763 kommt jeweils ein weiteres Schiff hinzu. Der Walfang ist weiterhin ergiebig, doch ist das Risiko größer geworden. Man kann nicht mehr in den grönländischen Buchten jagen, sondern muß auf die offene See hinaus und weiter nach Norden hinauf, häufiger geht ein Schiff verloren. Auch schmälern Kaperschiffe den Gewinn. Roosen hält nach ergänzenden Geschäftsmöglichkeiten Ausschau.

Zunächst wird das Gewerbe der Tranbrennerei, das mit dem Walfang im engsten Zusammenhang steht, von Roosen in St. Pauli aufgenommen; auf dem heutigen Fischmarkt entsteht eine große Anlage mit vielen Nebengebäuden.

Ein weiteres Nebengeschäft ist die Personenfahrt. Auf „Schmackschiffen“ reisen die Walfängerbesatzungen im Frühjahr von den friesischen Inseln und von den Küstenorten nach Hamburg, im Spätherbst kehren sie wieder heim. 1774 und 1781 läßt Roosen solche Schmackschiffe bauen; sie werden auch in der Hollandfahrt eingesetzt, dabei werden alte landsmannschaftliche Bindungen der Roosen an die Niederlande dem Geschäft dienstbar gemacht.

Spätestens 1779 nimmt das Handelshaus Roosen die Kaufmannsreederei in großem Umfang auf. Es wird nicht nur die für Hamburg traditionelle Amsterdam- und Londonfahrt betrieben, sondern auch die bislang vernachlässigte Archangelsfahrt begonnen, für die die Grönlandfahrer besondere Erfahrungen mitbringen. Auf diesem Wege gehen Holz und Getreide aus Rußland unter Vermeidung des Sundzolls nach Frankreich, das dafür ein Viertel aller seiner Kolonialwaren, vor allem Kaffee und Zucker, an die Hamburger Häuser verkauft. Auch die Fahrt nach Spanien und Portugal, die gegen Ende des 17. Jahrhunderts infolge der Seeräuberei der Barbaren

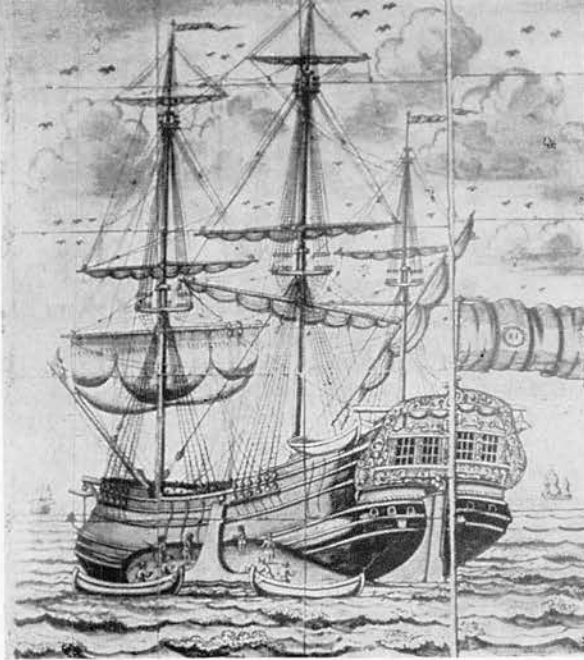
zum Erliegen gekommen war, blüht langsam wieder auf: Kaufleute in Porto und Lissabon gehören nun zu Roosens ständigen Geschäftsfreunden. Als in den 70er Jahren die Grönlandfahrt langsam zurückgeht, hat Roosen sich bereits umgestellt. Seine Firma wird nun noch bedeutender. Berend Roosen müssen wir uns als den Typ des nüchtern rechnenden und kühl vorausplanenden Kaufmanns vorstellen. Der Platz seiner Buchhalter ist im Kontor gleich neben seinem eigenen Arbeitsplatz. Und um den täglichen Gang zur Börse abzukürzen, läßt er eine Holzbrücke über das Fleet bauen. In der Hamburger Kaufmannschaft wird seine Meinung hoch geachtet, in den verwickeltesten Fällen holt man ihn als Schiedsrichter. So gelangt er nicht nur zu immer größerem Ansehen, sondern auch — weit über den Rahmen seines Handelshauses hinaus — zu wachsendem wirtschaftlichen Einfluß. Diesen Einfluß hat er insbesondere in der wohlhabenden Mennonitengemeinde; bereits 1741 wird er erstmalig zum Diakon gewählt, sechsmal wählt man ihn wieder, 1786 wird er ständiger Altdiakon; er ist jetzt einer der maßgeblichen Männer in der Stadt.

*

Dem Werftbetrieb widmet Berend Roosen viel Aufmerksamkeit. Aus Holland zieht er mehrere Schiffbauerfamilien heran, unter ihnen die Familie Beenck, später in deutscher Schreibweise Beneke. Johann Beneke leitet die Werft bis 1779, ihm folgt als Werftleiter sein Sohn Peter Beneke (bis 1820).

Die Häuser Vorsetzen 3 (mit Turm) und 4 (mit einem Kranich auf dem Giebel), in denen die Kramer und Roosen 1704 bis 1864 lebten und arbeiteten. Haus Nr. 3 ließ Berend Roosen 1774/75 von Sonnin, dem Erbauer der Großen Michaeliskirche, errichten. Die Häuser wurden 1942/43 zerstört (Archiv G. Arthur Roosen)





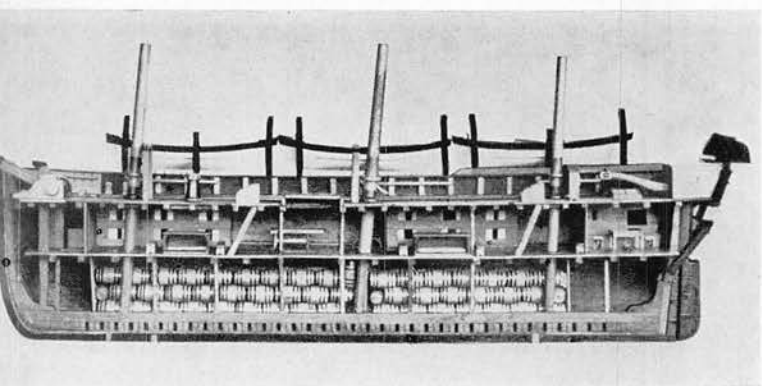
Schiffstypen des 18. Jahrhunderts an der holsteinischen Küste. Links ein Schmackschiff, Kachelbild von Amrum. Rechts ein Fleutschiff mit Kenterstück, Kachelbild angeblich von Föhr. (Aus: Wanda Oesau, Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfang und Robbenschlag)

Die Neubauten der Reiherstiegwerft sind bis zum Tode Berend Roosens ausnahmslos für dessen Reederei bestimmt. Es sind dies:

Baujahr	Schiffstyp	Name	Größe	Bemerkungen
1744	Fleutschiff	De Joffrow Maria	225 BRT	Grönlandfahrt
1747	Fleutschiff	De jonge Catherina	225 BRT	Grönlandfahrt
1749	Fleutschiff	De Vrou Maria Elisabet	225 BRT	Grönlandfahrt
1751	Schnauschiff	De jonge Berend	75 BRT	1781 Amsterd.
1754	Fleutschiff	De Koning Salomon	225 BRT	Grönlandfahrt
ca. 1762	Vollschiff	De Caterina		
ca. 1764		De Roosenboom I		
		De vergülde Rose	375 BRT	1781 Archangel
		De Elve Stroom	375 BRT	1782 Archangel
ca. 1770		De Joffrouw Catharina		
ca. 1770		De Joffrouw Elisabeth		
ca. 1770		De Joffrouw Maria		
	Schmackschiff	De Joffrouw Geertruy	75 BRT	1782 Amsterd.
	Vollschiff	De Herman	420 BRT	
vor 1779		De St. Peter	135 BRT	1779 Bordeaux
vor 1779	Vollschiff	Friedrich von Gross	270 BRT	1779 Bordeaux
vor 1781		De Endracht	90 BRT	1781 Amsterd.
vor 1781		De Vreede	270 BRT	1781 Archangel
vor 1781		Baron de la Houze	270 BRT	1781 Archangel
vor 1781		De twee Gesüsters	285 BRT	
	Vollschiff	Mercurius I	270 BRT	1781 Archangel
vor 1782		De gekroonde Hoop	150 BRT	1782 Lissabon
	Bark	Fama	240 BRT	Grönlandfahrt
	Bark	De Roosenboom II	300?BRT	Grönlandfahrt
	Bark	De twee Catherinas	270?BRT	1799 Bordeaux
1706—1790 weitere 19 Schiffe				

In der Neubauliste werden Schiffstypen genannt, die es schon im 19. Jahrhundert nicht mehr gibt, das Schnau und das Schmackschiff. Die Schnau war ein zweimastiges Rahschiff, ein Vorläufer der Brigg. Als Schmackschiff be-

Längsschnittmodell eines Walfangschiffes im Altonaer Museum

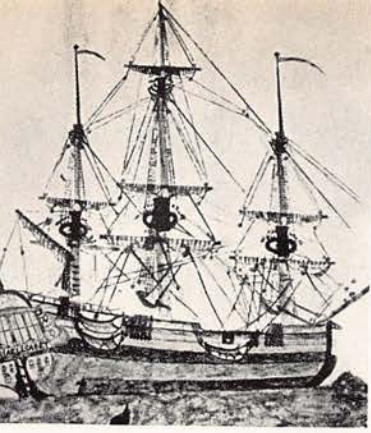


zeichnete man einen flachen Frachtsegelertyp mit Großmast und niedrigem Besan, das Schmackschiff wurde durch die Kuff verdrängt. Eine Galliot schließlich hat normalerweise Groß- und Besanmast sowie ein rundgebautes Heck; als Walfänger führte sie vier Schaluppen mit.

Über das Fleutschiff „De Vrouw Maria Elisabet“, Baujahr 1748/49, sind Einzelheiten überliefert: Länge „im Kiehl“ 34,50 m — Länge „über Steben“ 37,50 m — Breite „in sin Flak“ 6,15 m — Breite „auf die Kimmen“ 7,40 m — Breite „auf unterst Deck“ 9,00 m — Breite „auf oberst Deck“ 7,50 m — Tiefgang „holl im Raum von dem Kiehl bis an Deck“ 4,05 m — Tiefgang „holl im Zwischendeck“ 1,95 m — Laderaum für 800—900 Speckfässer — Besatzung 45—50 Mann — Ausrüstung: „10 Speckmesser, 12 Handhäckgen, 5 Baardmesser, 6 Strantmesser, 6 Baardklauen, einzelne Speckblöcke, doppelte Speck-takel-Blöcke, 1 Strich- oder Schneidbank, 1 Speckhaspel, 12 Bankhäckgen, 7 Kapmesser, 4 Bankmesser, 100 Oxhofte, 30 Pypen, 450 Fässer oder Quardeelen, 50 halbe Fäblein“. — Das Schiff ist am 24. April 1784 im Orkan in die Brandung des Vogelsandes an der Elbmündung geraten. Nur 14 Mann der Besatzung konnten sich retten.

In den ersten 84 Jahren ihres Bestehens — von 1706 bis 1790 — werden auf der Reiherstiegwerft 56 Schiffe gebaut. Damit rückt die Werft an die Spitze des Hamburger Schiffbaus im 18. Jahrhundert. Dessen Stagnation in den ersten Jahrzehnten des Jahrhunderts sucht der Rat durch Gewährung von Prämien zu überwinden. 1744—1748 werden daraufhin auf allen Werften zusammen zehn Schiffe gebaut, 1749 und 1751 gewährt der Rat wieder je zehn Prämien, doch sind diese Maßnahmen sehr umstritten.

Der Commerzdeputierte Pieter Kramer empfiehlt, diese Politik der Zunftprivilegien und der Finanzhilfe an die Reeder aufzugeben und statt dessen auch auswärtige Schiffbaumeister zuzulassen. Aber der Rat lehnt ab. In den 60er Jahren kommt die Neubautätigkeit der Hamburger Werften — mit Ausnahme der Roosenschen — völlig zum Erliegen, 1771 beschwerten sich die Commerzdeputierten, daß in den ersten vier Jahren seit 1767 in Hamburg kein einziges Schiff gebaut worden sei, selbst Aufträge auf Ewer seien nach auswärts vergeben worden. 1778 setzt daraufhin die Zahlung von Schiffbauprämien wieder in größerem Umfang ein, in drei Jahren entstehen 17 Neubauten. Die Werften der zünftigen, im Schiffbauer-



Flutschiff „De Vrouw Maria Elisabeth“, 1749 auf der Reiherstieg-Werft gebaut. Reproduktion eines Aquarells aus dem Jahre 1769 (Ausschnitt eines Fotos aus dem Archiv Wanda Oesau).

nur arbeiten dürfen, wenn alle Einheimischen Beschäftigung haben; auch wird der leistungsfördernde Akkordlohn wieder abgeschafft; der Rat ist in Sorge, die revolutionären Zuspitzungen könnten von Frankreich nach Hamburg übergreifen — deshalb gibt er wieder einmal nach. Damit ist die aus dem Mittelalter überkommene Ordnung im Hamburger Schiffbau im wesentlichen wieder hergestellt. Der wirtschaftliche Vorsprung, den die Roosensche Reiherstiegwerft seit nun bald 100 Jahren vor dem übrigen Hamburger Schiffbau hat, ist nochmals erhalten.

*

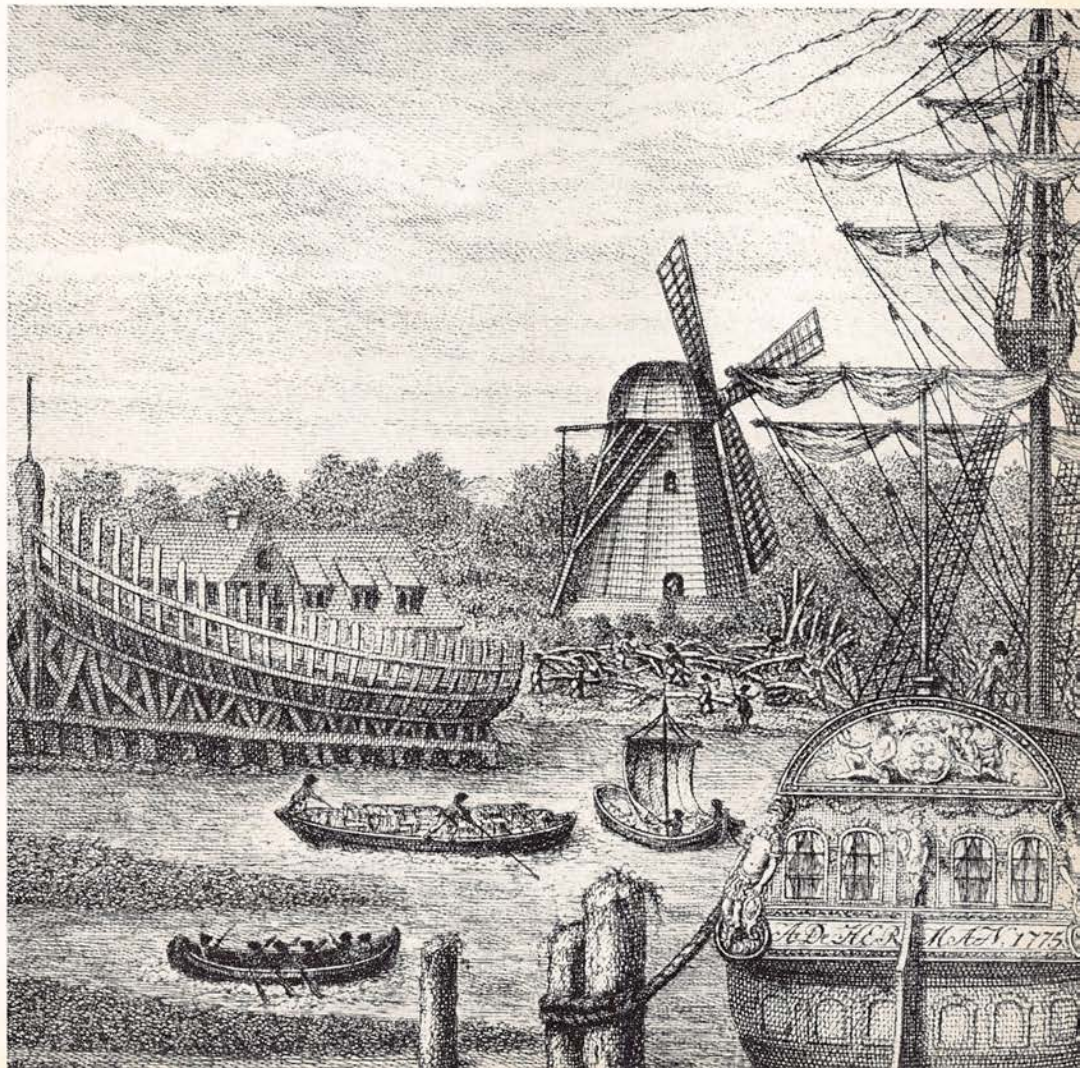
amt vereinigten Schiffbaumeister, sind hieran jedoch nur zum geringeren beteiligt; von sieben Meistern erhalten fünf keine Aufträge: mangels Kredit, wegen schlechten Rufs oder weil ihre Plätze zu klein sind. Der Rat willigt schließlich ein, daß die Prämien auch an Werften in St. Pauli und am Stadtdeich gewährt werden. Diese Werften stehen außerhalb der Zunft, deren Vorrechte nun geschmälert werden.

1780 fordern die Commerzdeputierten erneut, auswärtige Meister zuzulassen, fremde Schiffszimmerleute heranzuziehen und die Beschränkung der Zahl der „Lehrknechte“ aufzuheben. 1788 wird vom Rat diesen Wünschen schließlich entsprochen und eine „neue Ordnung“ erlassen, die den Übergang zu Akkordlöhnen, die Zulassung neuer Meister und die Erweiterung der Zahl der „Lehrknechte“ auf sechs vorsieht. Doch bereits 1790 kommt es bei der Einstellung auswärtiger Schiffszimmerleute zu Schlägereien. 1791 weicht der Rat wieder zurück: Fremde sollen

An seinem Lebensende verfügt Berend Roosen über die größte Hamburger Reederei. Seine Flotte umfaßt zwar nicht 99 Schiffe, wie 100 Jahre später erzählt wird — um 1750 umfaßt Hamburgs gesamte Flotte nur eben hundert Schiffe und 1788 sind es auch erst 159. Von diesen führen an die 20 die Berend Roosensche Flagge. Und das ist in der Zeit der Kaufmannsreederei sehr viel. Nur die Flotte seines Bruders Salomon ist fast so groß wie die seine, andere Reeder besitzen nur drei, vier Schiffe.

Am 3. Juni 1788 stirbt Berend Roosen; erst knapp drei Monate vorher hat er sich aus dem Geschäft zurückgezogen. Auch als alter und mächtiger Mann war er der schlichte und bescheidene Mensch von ehemals geblieben. Bis an sein Ende blieb er in dem Fachwerkhaus am Hafen, dessen Kontor so eng war, daß die neben ihm sitzenden Buchhalter aufstehen mußten, wenn er von seinem Fensterplatz zum Flur wollte. Er schrieb holländisch und sprach plattdeutsch. Und noch im hohen Alter wusch er sein Gesicht morgens auf dem Hof unter der Pumpe. kr

Die Reiherstieg-Werft um 1775. Nach dem Ölgemälde von F. C. Löhner (Seite 12 dieser Werkzeitung) wurde 1790 von Löhner ein Stahlstich angefertigt, von dem W. Bartels einen Ausschnitt reproduziert hat. Der Blick aus dem Kontorfenster auf die Reiherstieg-Werft ist gewiß künstlerische Komposition, da man von den Vorsetzen kaum bis Wilhelmsburg sehen kann. Dennoch vermittelt das Bild eine Vorstellung vom Werftbetrieb vor 185 Jahren. Links ein Schiff auf dem Helling, am Fuß der Sägemühle werden Krummhölzer bearbeitet, rechts das Vollschiff „De Herman“, es ist dies das größte Schiff der Flotte Berend Roosens und wurde 1774 auf der Reiherstieg-Werft gebaut. Der Spiegel trägt reichen barocken Zierat.



Fünfzig neue Jung-Gesellen



Der 31. März war für fünfzig unserer Lehrlinge ein wichtiger Tag. Sie beendeten an diesem Tage ihre Lehre, um in den nächsten, ernsteren Berufs- und Lebensabschnitt einzutreten. Insgesamt hatten sich 27 Schiffbauer, neun Blechschlosser, sechs Möbeltischler, drei Dreher, zwei Kesselbauer und — eigentlich hätten sie am Anfang genannt werden müssen — drei technische Zeichnerinnen der Prüfung unterzogen. Sämtliche zur Prüfung zugelassenen Lehrlinge hatten bestanden. Im Theoretischen ergab sich ein Ergebnis von 2,9, im Praktischen ein Durchschnitt von 3,0. Für besonders gute Leistungen ausgezeichnet wurden die technische Zeichnerin Anke Knaack, die Schiffbauer Ingo Keucken und Klaus Engmann und der Möbeltischler Horst Schwarz. Ihnen gilt unser besonderer Glückwunsch.

Betriebsingenieur Saß würdigte in einer kurzen Ansprache die Leistungen der von ihm, Meister Dreyer und den Lehrausbildern betreuten jungen Menschen. Für ihre Zukunft sprach er ihnen Mut zu; wer fachlich Gutes leiste, wird auch in schlechten Zeiten immer seine Arbeit finden. OBERINGENIEUR Heeckt sprach den Auslernern Dank und Anerkennung der Betriebsleitung aus. Seine Gedanken gingen zu seiner eigenen Lehrzeit zurück, die zwar durch keine Prüfung abgeschlossen worden sei, wohl aber schon eine Abschlusfeier gekannt habe. Damals mußte ein Lehrling für die Altgesellen einen Kasten Bier und eine Flasche Schnaps stiften und als angehender Mann einen Priem schlucken. Diese rauhen Sitten gehören natürlich seit langem der Vergangenheit an. Wir sitzen heute bei Kaffee und Kuchen und einem Glase Wein zusammen.

Damit gehe ein kurzer, aber wichtiger Lebensabschnitt zu Ende und man müsse sich fragen, ob man die Zeit genügend genutzt habe. Zu spät ist es natürlich nie, man kann und man muß sich ja weiterbilden. Lehrjahre, so fuhr OBERINGENIEUR Heeckt fort, sind keine Herrenjahre. Später denkt man gern an diese Zeit, die schönste Zeit nach der Schulzeit, zurück.

Nun gehe es in den Wettstreit des Berufs, für den unsere Lehrlinge vielseitig ausgebildet sind. Denken muß man daran, daß der Schiffbau nicht nur fachliches Können voraussetzt, sondern auch menschliche Anständigkeit. Der Schiffbau ist Gemeinschaftsarbeit; wer meint, sich immer in den Vordergrund drängen zu müssen, der taugt nicht recht für eine Werft.

Diesen Appell an menschliche Anständigkeit hatten auch die Fritz Reuterschen Verse zum Inhalt, die Bruno Strübing anschließend in Plattdeutsch vortrug. Ein Gruß des Betriebsratsvorsitzenden Suhr schloß die Feierstunde ab.

Umrahmt war die Feierstunde von musikalischen Beiträgen, die die Musikgruppe der Lehrlinge sehr sauber und mit Temperament vortrug. Die fünfzig Jung-Gesellen, die am 31. März ihre Lehrzeit abgeschlossen haben, werden diese Feierstunde nicht so bald vergessen.

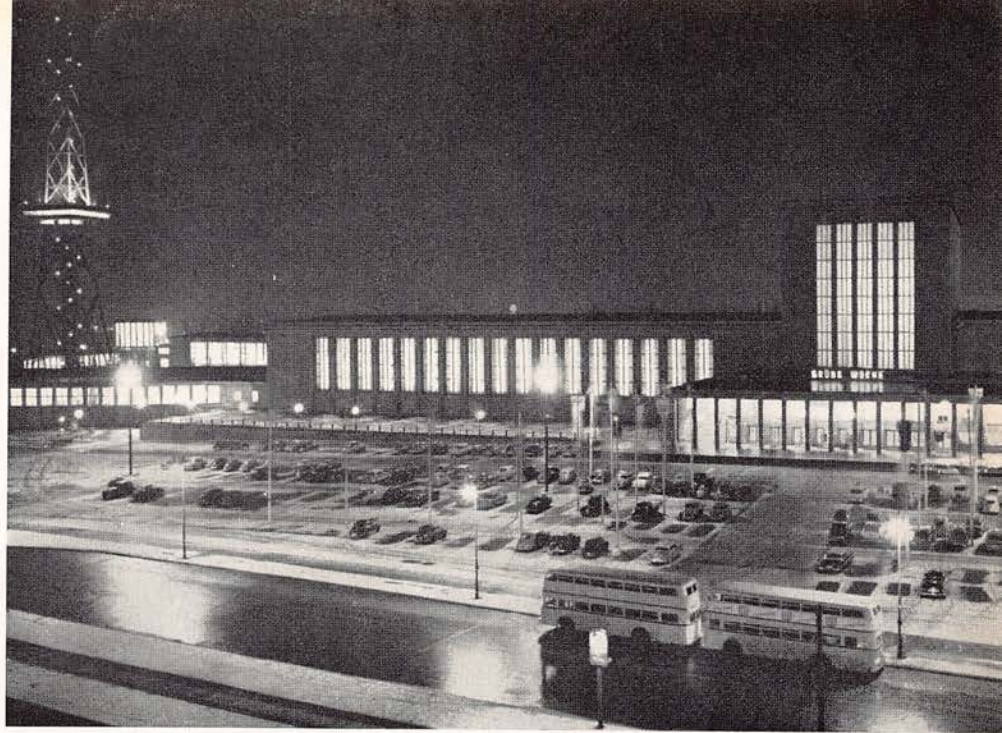
Oben: OBERINGENIEUR Heeckt spricht zu den Auslernern

Mitte: Die Besten erhalten Buchprämien

Unten: Bei der Kaffeetafel spielte die Lehrlingskapelle

Unser Deutschland- bild

In diesen Wochen spricht die Welt über Berlin, Deutschlands Hauptstadt. Die Sowjets haben im November 1958 gefordert, West-Berlin in eine sogenannte „Freie Stadt“ umzuwandeln, um so die deutsche Lebensweise der Stadt in Frage stellen zu können. Die Menschen in Deutschland haben diesem Versuch ein recht entschiedenes „Nein“ entgegengesetzt. Die Stellungnahmen unserer neuen Verbündeten waren demgegenüber nicht so eindeutig. Jetzt will der Westen auf der Gipfelkonferenz in Paris mit den Russen über die weltpolitische Lage sprechen, und damit auch über Deutschland und über Berlin. Das bedeutet eine zunehmende Gefährdung Berlins. Das bedeutet weiter, daß wir Deutschen unser Schicksal schon



selber in die Hand nehmen müssen, wenn wir wollen, daß Berlin wieder zur deutschen Hauptstadt wird. — Unser Bild zeigt den berühmten Funkturm und das Messegelände zur Zeit der „Grünen Woche“, die nun schon seit Jahrzehnten der Treffpunkt der Landwirte ganz Deutschlands ist.

Aus der Diskussion unserer Lehrlinge:

Per „Anhalter“ verreisen?

Zum Thema „Wie fahre ich in den Urlaub?“ möchte ich einige Worte sagen:

Sicher haben viele meiner gleichaltrigen Kollegen schon tolle Urlaubspläne entworfen, um sie nun während der Sommermonate auch in die Tat umzusetzen. Besonders Kopfzerbrechen hat bei vielen bestimmt die Frage nach dem fahrbaren Untersatz hervorgerufen. Ich glaube mit Sicherheit, daß viele Lehrlinge sich aus bestimmten Gründen (vielleicht finanzieller Art) wieder als Anhalter an die Ausfallstraßen Hamburgs stellen, um kostenlos oder für ein paar Zigaretten mitgenommen zu werden. Ich persönlich bin auf diese Weise noch nicht ein einziges Mal unterwegs gewesen, da es meine Meinung ist, man sollte sich nur in absoluten Notfällen als „Tramper“ betätigen. Sowas ist doch nichts als Bettelei, denn auch heute ist der Begriff „Ehre“ noch nicht ausgestorben. Fahrrad, Moped, Motorroller und nicht zuletzt die Deutsche Bundesbahn mit ihren Feriensonderzügen bieten doch genug Möglichkeiten.

Um die jungen Menschen von der üblen Reisemethode des „Trampens“ abzubringen, wurden schon viele Artikel geschrieben und Mahnworte ausgesprochen; eines hat man dabei bisher allerdings vergessen. Für die körperlich arbeitenden jungen Menschen soll der Urlaub auch Erholung bedeuten. Aus diesem Grunde motorisieren sich viele von uns — und erfahren dann am Abend des ersten Reisetages in der Jugendherberge, daß die Aufnahme von motorisierten Gästen abgelehnt wird. Diese Bestimmung des DJH ließ wahrscheinlich viele Jugendliche zu Anhaltern werden. Trotzdem würde ich es in diesem Falle als Motorreisender lieber vorziehen, etwas zu schwindeln, als an wildfremde Menschen die Frage zu richten: „Ach bitte, würden Sie mich mitnehmen?“ Jens R.

Dieser Beitrag wird sicher eine muntere Diskussion auslösen! Ist denn das Reisen „per Anhalter“ wirklich so

ehrenrührig? Als ich jünger war — so vor gut 25 Jahren —, hab' ich das auch mal gemacht, das war recht abenteuerlich; manchmal kam man in Gegenden, die keineswegs auf dem Programm gestanden hatten. Und man lernte mancherlei Leute kennen, auch interessante. Natürlich gibt es Autofahrer, die lieber in Ruhe gelassen werden möchten — und vergebens um etwas bitten, kann recht peinlich sein. Aber ist das „Trampen“ deshalb ehrenrührig?

Und nun eine ganz andere Frage: Muß sich der körperlich Tätige unbedingt motorisiert erholen? Ist das Radfahren nicht ein prächtiger Ausgleichssport? Außerdem: man sieht viel mehr, wenn man die Feldwege entlang fährt, und lernt seine Heimat viel gründlicher kennen; oder wollt Ihr schon mit 16 bis Neapel fahren?

Ja, und dann kommt die Geschichte mit der Jugendherberge, in der man als Motorisierter ja ein wenig schwindeln muß. Ich will das nicht aufbauschen; aber ist das wirklich ein empfehlenswertes Rezept? Es war ja doch von „Ehre“ die Rede, dann geht doch auch die Schwindeltour nicht. Aber darüber solltet Ihr unter Euch ein bißchen diskutieren. kr

Unsere Modellschiff-Bastler

haben gebeten, den Prämierungstermin unseres Wettbewerbs auf den 1. August d. J. zu verlegen. Wir haben dem zugestimmt, da die Sonderausstellung im Museum für Hamburgische Geschichte erst Mitte August beginnen soll.

Die Modellbauer haben nun zusätzlich Zeit gewonnen; die sollte man gut nützen, um mit einer sauberen Arbeit seine Erfolgsaussichten zu verbessern.

Es sollen Schiffsmodelle in beliebigem Maßstab und Buddelschiffe bewertet werden.

Landschaftsfotos in Norddeutschland

Liebe Fotofreunde!

Vom Eise befreit sind Strom und Bäche
Durch des Frühlings holden, belebenden Blick.
Im Tal grünet Hoffnungsglück!
Der alte Winter in seiner Schwäche,
Zog sich in rauhe Berge zurück.

Die ersten Zeilen des Osterspazierganges aus Goethes Faust geben so recht die Stimmung wieder, welche uns bewegt, wenn wir in dieser Jahreszeit nach draußen, an die Luft, in die Landschaft gehen.

Es gibt leider nur wenige, wirklich gute Landschaftsfotos. Viele Aufnahmen, die als gut angesprochen werden, mögen für den Amateur selbst eine liebe Erinnerung sein, können aber wohl kaum als kunstgerechte, fotografische Lichtbilder gewertet werden. Nun ist die Landschaft nicht nur die Domäne des Amateurs, sie war und ist auch heute noch die beste Schule für den Fotografen.

Die norddeutsche Landschaft hat wie jedes Gebiet unserer Erde ihr eigenes Gesicht. Es geht von ihr eine eigenartig reizvolle, manchmal etwas schwermütige Stimmung aus. In ihrer Art karg und sparsam, ist es für den Fotografen nicht immer leicht, sie in sich aufzunehmen — und diesen Eindruck dann im Foto wiederzugeben.

Die norddeutsche Landschaft ist nämlich schwieriger zu erfassen, als das bei einer Gebirgslandschaft der Fall ist.

Die „Auffaltungsgebiete unserer Erde“, wie der Geologe sie nennt, machen auf den Beschauer einen gewaltigeren Eindruck. Anders als im Flachland fallen dem Fotografen die Motive hier nur so zu. Angeregt durch die bizarren Formen der zusammengepreßten und aufgeschobenen Erdrinde gelingt ihm vieles leichter.

Auch das ist ein Grund, warum wir weniger Aufnahmen aus der norddeutschen Ebene sehen als aus den übrigen Gebieten unserer Heimat. In Fachkreisen spricht man von der „Rhein-Main-Linie“.

Die Frage, wie man gute Landschaftsaufnahmen macht, ist nicht leicht zu beantworten. Es kommt hier in erster Linie auf den Fotografen an, das von ihm Erlebte im Foto auszudrücken und so zu verdichten, daß ein fremder Beschauer dabei etwas empfindet.

Wir wollen einmal über die Regeln sprechen, welche bei einem guten Landschaftsfoto erfüllt sein sollen.

In kurzen Worten sieht das so aus:

1. Den Vordergrund besonders beachten und betonen;
2. Schon im Kamerasucher auf eine klare grafische Lösung innerhalb der Vierkantenfläche achten!
3. Die Stimmung wiedergeben!
4. Unsere sämtlichen technischen Hilfsmittel bewußt einsetzen!

Der Vordergrund: Ein Zaunpfahl, gut ins Bild gesetzt, ein Ast im Vordergrund oder andere Gegenstände, geben dem Vorwurf die Tiefe des Raumes. Sie zwingen das Auge zur Rückerinnerung und verstärken den Eindruck des Plastischen. Es sei darauf hingewiesen, daß wir auf die Perspektive zu achten haben. Gehen wir ruhig mit der Kamera runter, liebe Fotofreunde, legen wir uns auf den Bauch; es braucht ja nicht immer der beste Zwirn zu sein, welchen wir beim Fotografieren anziehen. Sollte

es erforderlich sein, dann müssen wir auch schon mal eine Böschung hinaufklettern, nur so können wir den richtigen Aufnahmestandpunkt beurteilen.

Grafische Lösung: Die Anordnung und Führung der Linien ist für unseren Bildvorwurf von entscheidender Bedeutung; Die Waagerechte, die Senkrechte, desgleichen die vielen Spielarten von gewundenen, gebrochenen oder schrägen Linien. Sie dienen dazu, unserem Bildvorwurf die richtige Aufteilung zu geben. Darüber hinaus können sie das Auge auf bildwichtige Teile lenken, sie können den Ausdruck unseres Bildes bedeutend formen und die Aussage hervorheben oder unterstreichen.

Der Stimmungsgehalt gehört zu einer Landschaftsaufnahme. Ohne ihn ist unser Bild tot. Dunst, Nebel, flimmernde Luft geben unseren Bildern erst Atmosphäre. Eine Landschaft ohne sie ist nicht denkbar, es sei denn, bei ungewöhnlichen grafischen Vorwürfen. Die bewußte Führung des Lichtes ist eine Forderung, der jeder Amateur viel Aufmerksamkeit schenken sollte. Gegenlicht oder Seitenlicht lassen charakteristische Merkmale der Landschaft hervortreten und wirken sich auf den Stimmungsgehalt der Aufnahmen aus. Vergessen wir aber auch den Menschen nicht. Gerade er gehört in die Landschaft und sollte in unseren Bildern nicht fehlen.

Etwas Wichtiges möchte ich besonders behandeln, den „Horizont“. Achten wir darauf, daß er nie genau in der Mitte unseres Bildes liegt. Wir ziehen ihn entweder in das obere oder in das untere Drittel unseres Fotos, wobei sich die endgültige Lage dieses bildwichtigen Teils einer Landschaftsaufnahme in jedem Fall nach dem Vorwurf richtet.

Die Anwendung der Farbfilter: Die Filter in gelb, gelbgrün, orange und rot sind für Aufnahmen in der Landschaft unerlässlich. Sie verschieben die Tonwertskala unseres Films. In vielen Fällen herrscht im Freien blaues Licht vor, unsere Aufnahme-Emulsionen sind jedoch nicht in der Lage, das so wiederzugeben, wie wir es mit unseren Augen sehen. Deshalb müssen wir häufig zu unseren Filtern greifen, um den ungefähren Augeneindruck in unserem Foto wiederzufinden. Die Auswirkungen der Filter reichen von der Wiedergabe einer Wolkenstimmung bis zum unwirklichen Effekt. Auch hiermit können wir gestaltend in unseren Bildvorwurf eingreifen. Es sei noch erwähnt, daß wir unsere lange Brennweite (Teleobjektiv) ruhig mit verwenden sollten, sobald es der vor uns liegende Bildvorwurf erlaubt.

Zum Schluß, liebe Fotofreunde, ist noch zu vermerken, daß wir ernsthaften Amateure dem Licht dienen. Fotografieren heißt, aus dem Griechischen übersetzt, nichts anderes als mit Licht malen. Jedes Foto, welches fertig vor uns liegt, ist etwas Neues: es gibt nichts, was genau so vor ihm war oder nach ihm kommt. Herausgegriffen aus dem Leben steht es vor uns. Das muß nun aber in seinem Ausdruck auch so stark sein, daß es einem anderen etwas zu sagen hat. Sonst ist es nicht als Fotografie, als Lichtbild anzusprechen.

Wenn Ihr also das nächste Mal mit Eurer Kamera draußen seid, so sollte es mich freuen, wenn Euch — angeregt durch diese Zeilen — bessere Landschaftsaufnahmen gelingen.

Es grüßt Euch und wünscht Euch wie immer

Gut Licht!

Euer Amateur Siegfried Günther



Vorsicht mit dem Zweirad im Straßenverkehr

Zum Verkehrssicherheitstag 1960 ist der 7. Mai bestimmt. Das Leitwort dieses Tages lautet: „Das Zweirad im Straßenverkehr“. Dazu zunächst einige Zahlen. In der Bundesrepublik Deutschland waren 1958 im Verkehr:

1 500 000 Motorräder und -Roller
2 100 000 Mopeds und
16 000 000 Fahrräder.

An den Verkehrsunfällen im Jahr 1958 waren beteiligt:

149 000 Motorrad- und Rollerfahrer
80 000 Mopedfahrer und
81 000 Radfahrer.

Den Verkehrsunfällen im Jahr 1958 fielen 11 679 Menschen zum Opfer, unter ihnen befanden sich 2 920 Motorrad- und Rollerfahrer, nämlich

1 094 Mopedfahrer und
1 192 Radfahrer.



Plakat zu den Verkehrssicherheitstagen 1960, Höhepunkt der Verkehrssicherheitstage ist der 7. Mai, veranstaltet von der Arbeitsgemeinschaft für Verkehrssicherheit, Bad Godesberg, im Auftrage des Bundesverkehrsministeriums.

reine Freude, denn wie schön ist es doch im Sommer, sich morgens auf seinen Drahtesel zu schwingen und in aller Ruhe zur Arbeit zu fahren. Während die Kollegen in der überfüllten Hoch- und Straßenbahn, Bus oder S-Bahn sich gegenseitig auf die Hühneraugen treten, kann der Zweiradfahrer die morgendliche frische Luft ungehindert genießen und sich an der schönen Natur erfreuen. Er ist mit seinem Rad nicht wie andere Verkehrsmittel an eine bestimmte Strecke gebunden, sondern kann sich den Weg aussuchen, der ihm am besten gefällt. Das soll nun aber nicht bedeuten, daß er zum Träumer wird und dem Umweltgeschehen keine Bedeutung beimißt. Die Unfalltoten mahnen jeden eindringlich, sich im Verkehr so zu benehmen, daß er jederzeit Herr der Lage ist und sein Fahrzeug immer in der Gewalt hat. Wie oft liest man in der Zeitung, daß ein Fahrer infolge hoher Geschwindigkeit

44,6 % der Verkehrstoten waren also Zweiradfahrer. Das sind erschütternde Zahlen, die jedem Zweiradfahrer unter uns Werftangehörigen zu denken geben sollten.

Das Zweirad, egal ob motorisiert oder nicht, ist ein ideales Beförderungsmittel. Es ist mit geringen Mitteln zu erwerben, es ist genügsam und es erfordert wenig Aufwand für den Betrieb und keine großartige Garage.

Seine Genügsamkeit sollte von seinem Besitzer aber nicht so ausgenutzt werden, daß er ihm überhaupt keine Pflege mehr angedeihen läßt. Im Fahrradkeller kann man manchmal recht lieblos behandelte Gefährte sehen: Räder, an denen Speichen fehlen, die Lichtanlage nicht in Ordnung ist oder zum Teil fehlt, ohne Tretstrahler, in einem Fall sogar ohne Klingel. Nur gut gehaltene, in Ordnung befindliche Zweiräder bieten dem Fahrer

oder Straßenglätte mit seinem Fahrzeug ins Schleudern kam, die Gewalt über das Fahrzeug verlor, stürzte, im Graben, an einem Baum oder unter einem Lkw landete. Wer sich heute mit seinem Zweirad, gleichgültig ob führerscheinpflichtig oder nicht, in den Verkehr begibt, muß die Verkehrszeichen und die wichtigsten Verkehrsvorschriften unbedingt kennen. Baut er einen Unfall, so kann er sich nicht damit herausreden, daß ihm die oder jene Vorschrift nicht bekannt gewesen wäre, man weiß: Unkenntnis schützt vor Strafe nicht.

Alsdann, gute, unfallfreie Fahrt, nicht nur am Verkehrssicherheitstag 1960, sondern immer! Berndt

Zum Glück trug er einen Schutzhelm

Der Maschinenbauer K. erlitt am 14. März einen Unfall. Ein Anschweißauge von 1,235 kg Gewicht fiel ihm aus 5 m Höhe auf den Kopf. Zum Glück trug K. einen Schutzhelm! So kam er mit verhältnismäßig leichten Verletzungen davon. Hätte K. keinen Helm getragen, so wäre er wahrscheinlich tödlich verletzt worden.

Trägst auch Du einen Schutzhelm? Oder willst Du warten, bis Dich ein von oben kommendes Stück Eisen unsanft dazu auffordert?

Nun, ich weiß, daß Du einsichtig genug bist, Dir einen Schutzhelm zu holen, bevor es zu spät ist.

Dein Sicherheitsingenieur

Altonar Fischmarkt

Büst all mol op'n Fischmarkt wesst? Ick meen hier, so sündags morgens kloock söß? Wenn Du mol een billig Vergneugen hebben wullt, denn goh man mol hen, kannst Di fix amüseern! Muß blos mol freuh opstohn un denn Oogen un Ohrn upsparrn!

Op'n Weg doarhen kannst schon wat to sehn kreegen... ober dat interessiert Di woll doch nich, wat sick doar int Dustern in de Torwegens afspeelt? Denn all de Lüüd... ick much doch gern mol weeten, wo de all herkömmt? Doar sünd welk, de sünd noch von güstern, hebbt noch keen Oog vull Slop hatt. Junge, Junge, mööt de sick fein verlustriert hebben! So langsam koomt denn de an, de wat billig inkeupen wüllt. Un wat kannst Du doar allns kreegen. Kann Di goarnich uptellen, wat dat allns gifft! Ick mög binoh seggen, dat gifft nix, wat doar nich to finnen is. Elefanten muss' allerdings bi Hogenbeck keupen.

Un denn dat Gedrängel: wenn Di mol een op'n Foot pett, blos nich schimpfen — hess' jo sülm Schuld, worüm setts denn dien Feut ünner sien Latschen! Wenn doar mit'n mol een umfällt, brukst keen Krankenwogen bestellen, de hett blos Köm un Beer falsch trimmt un is kopplastig worrn, de rappelt sick vun alleen wedder hoch. Un wenn Du an

de Eck bi Eier-Cohrs vorbi geihst und Di flücht wat ant' Krüz: goarnich um kümmern, do so, as wenn Du nix vun markst!

Geihst denn mol ane Brüch, wo de Fischewers op'n Woter dümpelt: seh Di vor, dat Du nich inne Balj mang de Ools fallst. Döfst Di ok nich opregen, wenn son Ool mol hochjumpt un Di ane Been kettelt un'n Krebs sick in Dien Sünndagsbüx fastkniept!

Den Bananenheini kennst doch? De verschenkt direkt sien' Loden, un wenn Du'n beten plietsch büst, kriegst noch Geld to! Ool-Eggers ut Stellingen hett ook mehr Ools to versteigern as Du Geld hest; un wenn Lust hest, kannst'n twee Meter langen Thunfisch mit no Hus nehmen. Büst denn poor Stünn rumloopen und hesst to'n Freuhstück 'n halv Dutzend Knackwüst verstaat un moks Di denn opn Weg no Hus, denn vergeet nich, Dien Fru een por Bloom mittobringen, döfst denn an annern Sündag wedder hen!

Worüm ick Di dit nu vertellt heff? Doar is mennig een, de uns Fischmarkt goarnich kennt un dat blos, weil he sündags so lang in de Puch liggen deiht. Ick kann Di ober seggen, en echten Hamburger — un dat büst Du doch — de mut af un an mol hengohn: Dat is doch Tradition un dat gifft doch blos een Altonar Fischmarkt up de Welt!

J.

De Goarn

Nu gifft dat veel to dohn

Nu möt wi all'ns utplanten, wat wi noch an Gemüse in Goarn hebben wüllt. Sellerie und Porree, alle Kohlorten un Markarwen ward nu ook plant. Wiel wi awers immer noch mit Nachtfrost reken mööt, denn in Mai sin ja noch de Eisheiligen, töwt wi mit dat Bohnenplanten noch bit no'n 10. Mai. Bi de Bohnen woar dat good, wenn ick bi'n Planten de Plantlöcker mit natten Torfmull utfüllt harr. De Torfmull hollt dat Woter und de Bohnen köönt lichter dorch de Eer. Düsse lütje tosätzliche Arbeit belohnt de Bohn, indem se prompt no tein Dog ut de Eer kiekt. Mit Tomaten und Gurken möt wi noch'n Woch länger teuwen, denn de sind jo noch empfindlicher und kreegt gliks swatte Köpp, wenn dat nachts too kold wart. Pahlarwen ward anhüpt und denn Busch bisteken. Veele Goarnfrünn nemt ook grootmaschigen Maschdroht. De Droht het den Vördeel, dat de veele Joahr wedder brukt woarn kann, wobi Arftenbusch höchstens drie Joahr utholt.

In' Bloomgoarn blööt ja nu all so allerhand. Narzissen und Tulpen, überhaupt alle Freujohrsbloom sind nu fix inne gang'n, Dahlien und Gladiolen ward nu plant. De Gladiolen, de von dat Kap der guten Hoffnung koomt und erst knapp 100 Joahr bi uns plant woarn, brukt blos een Platz, wo de Sün good henshient. Besondere Pleg brukt se nich und an den Boden stellt se ook keene groten Ansprüch, se wasst överall und köönt gern mang annere Bloom plant warn. De Dahlien geit dat genau so, de wüllt ook recht veel Sün hebben, dat sünd se ut eer Heimot, se koomt jo ut Mexiko, so gewohnt. An den Boden stellt se ook etwas mehr Ansprüch as de Gladiolen. Da uns de Wedderpropheten för düssen Sommer wedder veel Sünnschienen anseggt hebbt, ward düsse beiden Bloom-sorten good wassen und bleuhn. Ende Mai koomt denn ook de Sommerbloom an de Reeg. Astern und Zinien, Löwenmaul, Tagetes und wat weet ick alles, ward denn an Ort und Stell plant.

Veel Vergnögen in Goarn

Jan Suppengreun

Aus dem DW-Betriebssport

Fußball

Im Monat März waren die Spiele der Winterrunde beendet. Für das Endspiel um den Pokal dieser Runde hatten sich die Mannschaften E. Jung und Hansa Motoren qualifiziert. Die Mannschaft Hansa Motoren gewann dieses Spiel mit 2:1 Toren und damit auch den Pokal für ein Jahr. Dieser im Jahre 1957 gestiftete Pokal muß dreimal nacheinander oder fünfmal außer der Reihe gewonnen werden. 1957 und 1958 hatte die 1. Mannschaft der Deutsche Werft diesen Pokal gewonnen.

Seit April hat nun die Sommerrunde begonnen, und es herrscht in der Sparte Fußball wieder Hochbetrieb. Auch in diesem Jahr haben wir wieder acht Mannschaften gemeldet. Für unsere Reserve-Mannschaft heißt es, den von dem Sportverein Tretorn gestifteten Wanderpokal für die Reserve-Mannschaft der Sonderklasse zu verteidigen. Eine Alte-Herren-Mannschaft haben wir in diesem Jahr nicht gemeldet. Wir lassen unsere Alte-Herren-Mannschaft als 4. Mannschaft in einer unteren Staffel spielen, dadurch brauchen wir uns nicht so genau an die Altersgrenze halten und können, falls es sein muß, auch jüngere Spieler einsetzen. Wir wünschen allen Mannschaften für die kommende Spielserie einen vollen Erfolg.

Waldlauf in Wesel

Waldlauftraining, beliebt bei Sportlern der DW, lockte diesmal auch Sportler der anderen Betriebssportgemeinschaften in größeren Scharen. Waldlaufwettbewerb war etwas Neues und das wollte sich niemand entgehen lassen. 150 Personen sind wirklich eine Rekordbeteiligung.

Waldlaufmeister von gestern und solche, die es morgen werden wollten, warteten am 10. April mehr oder weniger geduldig auf den Bus. Er ließ sich reichlich Zeit, mit halbstündiger Verspätung konnte es dann losgehen. Nanu, es wird sich doch niemand die gute Laune durch den schäbigen Bus oder durch das mehr als primitive Umziehen verderben lassen! Wesel ist eben auf einen derartigen Ansturm sportbegeisterter Hamburger nicht eingerichtet.

Das Wetter war schön, aber beim ersten Abgehen der Strecke wurde uns klar, diese Strecke ist kein Spaziergang. Der erste Start erfolgte beinahe pünktlich. Nach den 1000 m der Herren folgte der 1000-m-Lauf der männl. Jugend (der ist übrigens eine Domäne der DW. Es starten fast nur DWer.) Dann erfolgte der Start zum 800-m-Lauf der Damen. Allen voran Hamburgs Vorjahrs-waldlaufmeisterin Helga Brüne, die ein Tempo anschlug, das manche Läuferin zwang, schon nach 400 m aufzugeben. Gott sei Dank waren nicht alle DW-Damen so müde. Ilka Duckstein errang mit dem 2. Platz in ihrer Gruppe einen schönen Erfolg. Auch in der weibl. Jugend gab es DW-Erfolge, da von drei startenden Läuferinnen zwei von der DW waren. Zum Abschluß liefen ganz unermüdliche Herren noch eine 5000-m-Strecke.

Beim Essen sah man dann alle Sportler friedlich vereint die Erbsensuppe löffeln. Es wurden ungeheure Portionen verdrückt.

Nach der Siegerehrung kam das Zeichen zum Aufbruch, es weckte noch einmal alle Lebensgeister. Man staunte, wie sie noch rennen konnten. Vorhin hatten sie doch alle noch gestöhnt?

Ich weiß ein Mittel, sozusagen zur Vorbeugung für künftige Muskelkater. Wie wär's mit Training? Eine Rekordbeteiligung würde dem Sportplatz gar nichts ausmachen. Ihr brauchtet auch nicht einmal zum Waschräumen zu rennen, dort ist nämlich für alle Platz.

Angelika Rinow



Otto Bohnsack



Rudolf Rathge



Ernst Balz



Hermann Schulz

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Ehrung der Jubilare am 14. April 1960

40 Jahre:

Ernst Flügge, Betriebs-Ingenieur
Otto Bohnsack, kaufm. Angestellter
Rudolf Rathge, Heilgehilfe
Ernst Balz, Vorarbeiter
Hermann Schulz, E'Schweißer

25 Jahre:

Johannes v. Böhlen, Magazinvorsteher
Heinrich Owsianowski, techn. Angestellter
Fritz Schratz, kaufm. Angestellter
Günther Demant, Meister
Paul Müller, Meister

Alfred Eichhorst, Vorarbeiter
Gerhard Iwers, Vorarbeiter
Alfred Bunk, Schiffbauer
Henry Gebers, Maschinenbauer
Erich Gebler, Brennerhelfer
Hinrich Gerding, Rohrschlosser
Hermann Grzyb, Maschinenbauer
Georg Haenel, Bohrer
Heinrich Hesse, Kesselschmied
Hinrich Kreft, Decksmann
Walter Lange, Brenner
Erich Lundt, Bohrer
Amandus Mojen, Kranführer
Hermann Neumann, Werkzeugausgeber
Martin Wulf, Elektriker



Ernst Flügge, der heute den Schiffbau-Reparaturbetrieb am Reiherstieg leitet, hat vor 40 Jahren als Schiffbauer-Lehrling in unserem Finkenwerder Betrieb angefangen. Die Werftarbeit lernte er sehr gründlich kennen, nicht zuletzt in der Zeit, in der er bei seinem Vater, der bei uns Schiffbaumeister war, mitarbeitete. Nach einem Unfall kam er ins Büro und bildete sich in Abendkursen weiter. 1938 wurde er zum Betriebs-Assistenten ernannt und 1939 zum Betriebs-Ingenieur für Schiffsreparaturen am Reiherstieg. In den langen Jahren konnte er seine Erfahrungen laufend erweitern und gilt heute bei den Experten des In- und Auslandes als „der“ Fachmann für Schiffsreparaturen. Das beste Zeugnis für ihn ist wohl, daß er auch von seinen Mitarbeitern als überragender Fachmann und zugleich als gerechter und anständiger Vorgesetzter anerkannt wird. In einer besonderen Feierstunde wünschte Dr. Scholz Ernst Flügge für die Zukunft weiterhin viel Glück.



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

- Matrose Aloysius Abraham mit Frl. Paula Rehberg
am 18. 3. 1960
- Blechslosser Walter Stehle mit Frl. Minna Matthiesen
am 18. 3. 1960
- E'Schweißer-Anlerner Arne Schiele mit Frl. Anneliese
Dülfer am 18. 3. 1960
- Schlosser Günther Pannek mit Frl. Gisela Dreyer
am 30. 3. 1960
- Schlosser Helmuth Henschel mit Frl. Herta Meier
am 30. 3. 1960
- Matrose Gerd Schlicht mit Frl. Brigitte Grzanna
am 1. 4. 1960
- Brenner Hermann Stascheit mit Frau Elsa Kleeblatt
am 1. 4. 1960
- E'Schweißer Josef Stan mit Frl. Edith Trenner am 1. 4. 1960
- Helfer Georg Wrodarcyk mit Frl. Betti Jargstorf
am 2. 4. 1960
- E'Schweißer-Anlerner Claus Willers mit Frl. Hanna von
Allwörden am 2. 4. 1960

Geburten:

Sohn:

- Seilbahnfahrer Mijo Petrak am 4. 3. 1960
- Schiffbauer Günter Landahl am 4. 3. 1960
- M'Schlosser Gerhard Suhr am 6. 3. 1960
- Anstreicher Hermann Hahn am 12. 3. 1960
- Werkstattschreiber Manfred Tutewohl am 13. 3. 1960
- E'Schweißer Dietrich Böttcher am 14. 3. 1960
- Tischler Günther Homann am 15. 3. 1960
- Matrose Heinrich Prior am 16. 3. 1960
- Brenner Günter Wendland am 17. 3. 1960
- Tischler Erich Waschkawitz am 23. 3. 1960
- E'Schweißer Robert Aust am 26. 3. 1960
- Schiffbauer Werner Quast am 26. 3. 1960
- Schiffszimmerer Hans Wehrenberg am 3. 4. 1960
- Schlosser Werner Schupp am 3. 4. 1960

Tochter:

- Decksmann Franz Wachter am 16. 2. 1960
- Kupferschmied Rolf Wilhelm am 3. 3. 1960
- S'Bauer Gerhard Lehmann am 7. 3. 1960
- Brenner Karl-Heinz Kranke am 8. 3. 1960
- Brenner Heinz Ficker am 14. 3. 1960
- E'Schweißer Wolf-Dieter Elwert am 15. 3. 1960
- Helfer Karl Kaufmann am 16. 3. 1960
- Schlosser Günther Sommerfeld am 22. 3. 1960
- E'Schweißer Werner Böse am 23. 3. 1960
- Elektriker Kurt Kamradt am 24. 3. 1960
- Elektriker Karl-Heinz Most am 26. 3. 1960
- Behauer Franz Nordmann am 31. 3. 1960
- Brenner-Anlerner Johannes Pätsch am 1. 4. 1960
- Schlosser Helmut Helbig am 9. 4. 1960
- Schiffszimmerer Günter Brüdgam am 11. 4. 1960

Herzlichen Dank an die Direktion, allen Arbeitskameradinnen und Arbeitskameraden für die Geschenke und Glückwünsche zu meinem 25jährigen Jubiläum.
Hannes Detje

Herzlichen Dank für die erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung, Meister und Vorarbeiter und meinen Arbeitskollegen der Malerei.
Rudolf Beckmann

Für die erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichen Dank.
Reinhold Nemitz

Für die mir in so reichlichem Maße erwiesene Aufmerksamkeit anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums danke ich allen Beteiligten aufs herzlichste.
Emil Domres

Für die mir erwiesene Aufmerksamkeit zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum spreche ich hiermit allen Arbeitskollegen sowie der Betriebsleitung meinen aufrichtigen Dank aus.
Karl Carlsdotter und Frau

Für die zahlreichen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
Johannes Harms

Herzlichen Dank für die mir zu meinem Jubiläum erwiesene Aufmerksamkeit.
Willy Meyer und Frau

Für die mir zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kolleginnen und Kollegen herzlichsten Dank.
Carl Götz

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines Jubiläums sage ich hiermit allen meinen herzlichsten Dank.
Wilhelm Müller

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
Karl Schwarz

Mit dankbarem Herzen bin ich allen verbunden, die mir ihre Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes erwiesen.
Käthe Klier

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme sowie für die liebevolle Kranzspendung anlässlich des uns betroffenen Verlustes sagen ich und meine Kinder.
Bertha Westensee und Kinder

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme
Familie Max Drube und Frau

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des uns betroffenen Verlustes sagen wir unseren herzlichsten Dank.
Martha Quilling

Für die herzliche und wohlthuende Anteilnahme an dem Heimgang meines lieben Mannes möchte ich hiermit meinen tiefempfundenen Dank aussprechen.
Anna Jäger, geb. Sengbusch

Emil Landsberg
Rentner
gest. 14. 2. 1960

Otto Dose
Rentner
gest. 16. 2. 1960

Max Blinkmann
Schiffbauhelfer
gest. 23. 2. 1960

Johannes Eschermann
Rentner
gest. 24. 2. 1960

Wir gedenken  unserer Toten

Paul Wein
Maschinenarbeiter
gest. 23. 2. 1960

Wilhelm Westensee
Autoschlosser
gest. 21. 3. 1960

Franz Müller
Rentner
gest. 25. 2. 1960

Elfried Klier
Rentner
gest. 23. 3. 1960

Max Klockmann
Rentner
gest. 19. 3. 1960

August Werner
Rentner
gest. 19. 3. 1960

Robert Quilling
Schiffbauhelfer
gest. 29. 3. 1960

Nikolaus Winkler
Raumwärter
gest. 30. 3. 1960

Wilhelm Jäger
Rentner
gest. 1. 4. 1960

Alfred Giese
Dipl.-Ing., Rentner
gest. 3. 4. 1960

Otto Wiedner
Schlosser
gest. 7. 4. 1960



Das Osterfest liegt hinter uns. Es brachte so eine Art Sonderurlaub mit sich; denn vier Feiertage hintereinander sind ja wie Urlaub. Mit dem Wetter ging es ja noch. Es hätte jedenfalls sehr viel schlechter kommen können. Die einzelnen Schauer, die es von Zeit zu Zeit gab, gehen nun einmal auf das Konto „Aprilwetter“.

Kurz vor dem Fest hatten wir noch die große Freude, daß unser neues Hochhaus wirklich eingeweiht wurde. Die Empfangshalle war endlich fertig, so daß Dr. Scholz die Jubilar-ehrerung dort vornehmen konnte. Dr. Scholz übergab bei dieser Gelegenheit das neue Gebäude seiner Bestimmung und dankte den Jubilaren, die durch ihre tatkräftige Mitarbeit im Rahmen des Wertgeschehens auch dieses Gebäude mitentstehen ließen.

Mit der Wertarbeit sind wir recht erfreulich vorangekommen. Allein im Monat April konnten drei Schiffe an die Auftraggeber abgeliefert werden. In den nächsten Monaten werden weitere folgen.

Wir haben allen Grund, dankbar dafür zu sein, daß die Auftragslage für unsere Werft so ist, daß für die nächsten Jahre keine Schwierigkeiten zu erwarten sind. Den Bemühungen der Geschäftsleitung ist es im übrigen auch in letzter Zeit wieder gelungen, einige Schiffe in Auftrag zu nehmen. Ihr werdet aus der Tagespresse wissen, daß zwei Motorfrachtschiffe für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft gebaut werden sollen. Außerdem schweben Verhandlungen mit weiteren Reedereien, wobei sicher dieser oder jener Auftrag hereingebracht werden wird. Das alles darf uns aber jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Lage so ist, daß Aufträge nur bei aller-schärfster Preiskalkulation hereingebracht werden können. Das wieder hat zur Folge, daß jede Ausgabe, die unnötig ist, vermieden werden muß. Schon in der Behandlung von Werkzeug und mit der korrekten Ausführung jeder Arbeit hilft jeder zur Sicherung der Arbeitsplätze beizutragen. Das gilt im übrigen auch für die Einhaltung der Arbeitszeit. Ihr wißt ebenfalls aus der Tagespresse, daß Lohntarifverträge gekündigt sind oder werden, so daß in absehbarer Zeit mit Lohnverhandlungen zu rechnen ist. In verschiedenen Gebieten der Bundesrepublik sind solche Verhandlungen gerade beendet worden. Im Rahmen des Möglichen wird sicher auch bei uns eine Erhöhung erfolgen, wenn der alte Tarif abgelaufen ist. Wir wollen uns darüber klar sein, daß die Werften in der jetzigen Zeit Lohnerhöhungen schlecht verdauen können. Es muß daher erwartet werden, daß jeder bezüglich seiner Arbeitsleistung sein Bestes tut. Wie schon gesagt, dient das auch ganz wesentlich der Erhaltung der Arbeitsplätze. Und das liegt im Interesse jedes einzelnen.

Ich möchte Euch in diesem Zusammenhang herzlich bitten, daß jeder in seiner Umgebung so etwas mit darauf achtet, daß Ordnung bei uns herrscht. Das gilt z. B. auch für das Wegwerfen der Trinkbecher aus den Trinkautomaten, in deren Umgebung es zuweilen alles andere, nur nicht schön aussieht. Das gilt auch für den Zustand unserer Automaten, die leider wieder von Zeit zu Zeit erbrochen werden. Vor kurzem ist ein Angehöriger einer Fremdfirma auf frischer Tat ertappt worden. Da leider wieder Automatenberaubungen vorgekommen sind, muß also noch jemand da sein, der seinen Zigarettenbedarf auf diese Weise deckt.

Zum Schluß möchte ich darauf hinweisen, daß zusammen mit der Ehrung der Jubilare des Monats Mai unser Betriebsangehöriger **C h r i s t o p h** am 5. Mai für besonderen Einsatz die verdiente Anerkennung durch die Nordwestliche Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft erhält.

Das wäre es für dieses Mal.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabauteermann