



**DEUTSCHE WERFT
WERKZEITUNG 10/60**



Die nächste Probefahrt...

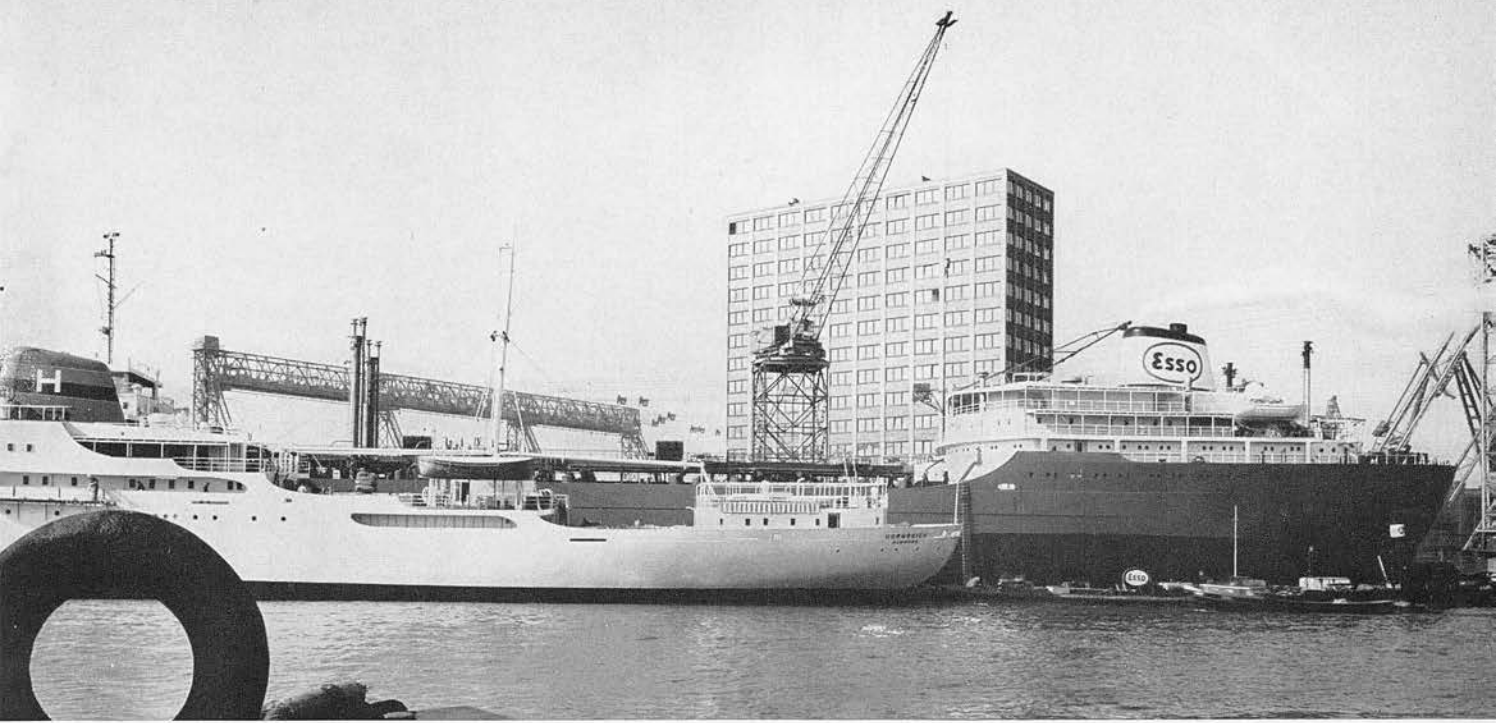
Am 29. November 1960 wird die Ablieferungsprobefahrt des Tankmotorschiffs „Topaz“ (24 400 tdw) vor sich gehen. Das Schiff wird an die Reederei Cargo Ships „El-Yam“ Ltd., Tel Aviv, abgeliefert werden.

Titelbild: Hamburger Seeleute als Sklaven der Barbaresken

Aquarellskizzen nach alten Holzfiguren von Wolfram Claviez.

Jm Museum für Hamburgische Geschichte sind in einer Glasvitrine einige merkwürdige Figuren zu sehen, deren eigenartig ergreifender Ausdruck die Aufmerksamkeit der Besucher auf sich lenkt: Gefangene, Männer mit flehenden Gebärden, deren Knechtschaft durch schwere Ketten symbolisiert wird. Diese Figuren standen einst mahnd neben den Becken der Kirchenkollekte und forderten die Menschen auf, Lösegeld zu spenden. Für wen?

Wir machen uns heute schwerlich richtige Vorstellungen von den Gefahren, denen die Seeleute vor dem Anbruch des Maschinenzeitalters ausgesetzt waren. Es waren schon beachtliche Leistungen, mit den unhandigen Segelschiffen etwa des 17. Jahrhunderts und recht primitiven nautischen Hilfsmitteln den Gefahren der Stürme und unbekannter Strömungen zu trotzen. Darüber hinaus blühte die Seeräuberei selbst in den europäischen Gewässern in erschreckendem Ausmaß. 1641 wurde in Hamburg zur Auslösung der in die Hände nordafrikanischer Piraten (Barbaresken) gefallenen Hamburger Seeleute eine „Sklavenkasse“ gegründet. Dieser Kasse flossen von der Admiralität und von Seeleuten regelmäßige Beiträge zu. Nicht zuletzt trugen die Hamburger Bürger durch ihre Gaben bei der Kirchenkollekte dazu bei, wenigstens einige ihrer unglücklichen Angehörigen aus der Gefangenschaft zu befreien.



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

20. Jahrgang · Nr. 10 · 27. Oktober 1960

Wieder sechzig Auslerner

Am 30. September erhielten sechzig Lehrlinge der DW aus der Hand unseres Betriebsdirektors Gräber ihr Lehrabschlußzeugnis. Sie beendeten damit erfolgreich ihre dreieinhalbjährige Lehrzeit.

Wie Betriebsingenieur Sass in seinem Begrüßungswort mitteilte, haben sämtliche Lehrlinge die Prüfung bestanden. Das Prüfungsergebnis ist recht ordentlich. Der Durchschnitt der Zeugnisse beträgt im Praktischen 2,2 und im Theoretischen 2,6. Von den vierzig Maschinenbauern bestanden zwei mit einer „1“, fünfundzwanzig mit einer „2“ und die übrigen mit „3“. Dieses erfreuliche Ergebnis ist zugleich auch eine Anerkennung für die Ausbilder.

Den Dank an die Ausbilder zu diesem sehr guten Durchschnitt stellte Dir. Gräber an den Anfang seiner Ansprache. Die Technik, so fuhr er fort, ist ein guter Beruf, sie ist aus unserem heutigen Leben nicht mehr fortzudenken. Es gelte nun aber, den bis heute erreichten technischen Fortschritt nicht nur aufrechtzuerhalten, vielmehr müssen wir weiterarbeiten und noch viel mehr rationalisieren.

Den rechten Weg habe jener Lehrling aus der Kesselschmiede gefunden, der eine sehr brauchbare Haltevorrichtung für das Schleifen von Kesselrohren vorgeschlagen habe. An jeden Arbeitsgang sollte man eigentlich mit wachem Verstand herangehen und

prüfen, ob wirklich mit geringstem Aufwand gearbeitet werde. Wenn nein, müsse man nach der besseren Methode suchen. Mit der Zielsetzung der Arbeitsverbesserung werden in Kürze Arbeitskurse auch für die heute auslernenden Junggesellen unter Leitung von Herrn Ney beginnen. Diese Ansätze werden zweifellos erfolgreich sein, wenn mit der nötigen Begeisterung für die Technik an diese Aufgabe herangegangen wird. Mit einem Glückauf für den Weg durchs Berufsleben schloß Dir. Gräber sein Grußwort an die Auslerner.

Der Betriebsrats-Vorsitzende Suhr rief den jungen Facharbeitern ebenfalls seine guten Wünsche für die Zukunft





Oben:
Dir. Gräber spricht zu den Auslernern

Links:
Betriebsingenieur Sass überreicht den Besten unserer Lehrlinge die Buchprämien

Unten:
Die Lehrlinge Peter Becker und Max Rettberg spielen eine Serenade von Haydn



zu und erklärte ihnen, daß sie „mit Bewährung freigesprochen“ seien. Auf die Bewährung im Beruf und Leben komme es nun an.

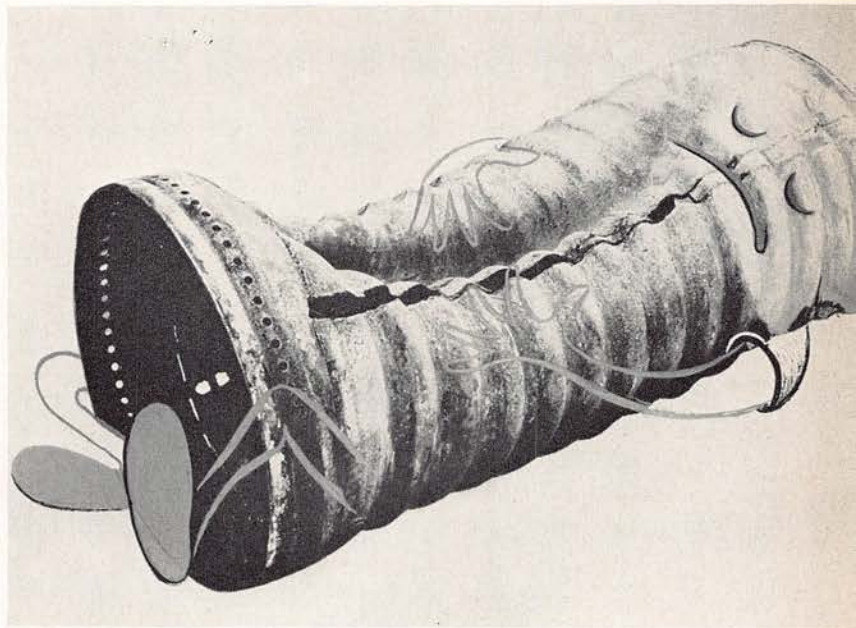
Das Dankwort der Lehrlinge sprach Olaf Bollmann. Mit ernstern und auch humorvollen Worten übermittelte Betriebsingenieur Lemmermann den Gruß des Reihertstiegs — die Lehrzeit sei nun vorbei, nicht jedoch das Lernen.

Die Feierstunde, auf der die Lehrzeugnisse und einige Buchprämien für die besten Auslerner überreicht wurden, war von Musikstücken unserer Lehrlingskapelle umrahmt. Man soll den jungen Musikern Beifall zollen, sie spielen sehr anständig.



Prämierte Verbesserungsvorschläge

Nr. 1068	Schneidvorrichtung	DM 120,—
Nr. 1097	Fräsdorn	DM 50,—
Nr. 1103	Bohrwerk	DM 90,—
Nr. 1107	Stanzwerkzeug	DM 230,—
Nr. 1119	Profilbearbeitung	DM 90,—
Nr. 1126	Transportklauen	DM 70,—
Nr. 1131	Fahrstuhlanzeiger	DM 60,—
Nr. 1132	Schlauchverschraubung	DM 120,—
Nr. 1135	Pressensteuerung	DM 50,—
Nr. 1136	Schellenfertigung	DM 70,—



Zum Jubiläum des Konstrukteurs Albert Wittkamp hatte einer seiner Kollegen den Alltagsorgen eine kräftige Portion Humor abgewonnen: Das eingebuckelte Flammrohr (Wellrohr) hat Leibweh — und es weint. Ursache solcher Schäden kann Wassermangel im Kessel oder aber auch Olansatz auf dem Rohr sein

Pünktlich wie die Maurer

Mit Puhahn (hochdeutsch: Pfau) bezeichnet man auf Baustellen den Arbeitsmann, welcher Beginn und Ende der Arbeitszeit bekanntgibt. Auch sonstige ordnende Maßnahmen gehören zu seinem Arbeitsgebiet. Von so einem Puhahn weiß ich eine kleine Anekdote:

Da kam doch eines Mittags der Meister in die Baubude und wollte dem Puhahn einen Auftrag geben. Der zog die Uhr und sagte: „Noch 3 Minuten, dann is Middag to End!“ „Na“, sagte der Meister, „so fürchterlich genau bruggen Se dat mit de Minuten nich to nehmen“, und verschwand wieder. 3 Minuten später stand der Puhahn auf, sagte nur: „Middag is to End“, und alles stand auf und ging wieder an die Arbeit. —

5 Minuten nach 3 Uhr aber passierte folgendes:

Der Puhahn schlug mit dem Hammer an den Gong und rief: „Fierobend!“ Während die Maurer noch ganz verduzt vom Gerüst herunterguckten, kam der Meister gelaufen und schrie: „Wat is nu los? De Klock is doch noch lang nich veer!“ „Wieso?“ fragte der Puhahn dagegen, „dat sünd bloß noch 55 Minuten, und mit de Minuten wüllt wie dat doch nich so fürchterlich genaunehmen!“

Ob's wahr ist, weiß ich nicht, aber zugetragen haben könnte sich das nur auf einer Baustelle, auf der nicht im Akkord gearbeitet wurde. Sonst hätte sich nicht der Meister aufgeregt, sondern die Maurer, weil man ihnen von der Zeit, in welcher sie Geld verdienen können, 55 Minuten abzog.

In diesem Punkt sind alle Bauarbeiter empfindlich, die Arbeitszeit wird bei ihnen zum Geldverdienen ausgenutzt, von der ersten bis zur letzten Minute. Und ja auch mit Erfolg, denn die Lohntüten der Akkordbauarbeiter sind bekanntlich dick und schwer.

Aber nicht nur bei den Bauarbeitern ist es so. Auch anderswo, wo viel verdient wird, werden alle Minuten der Arbeitszeit auch hoch geachtet. Ich habe die Fließbandmontage von Elektro-Haushaltsgeräten gesehen, gearbeitet wird vom Klingeln bis zum Klingeln, verdient wird gut.

Anlässlich der Besichtigung einer Gummifabrik hätte ich gern das Wickeln von Autoreifen gesehen, es fehlten aber noch einige Minuten bis zum Ende der Pause. Um die Zeit meines Führers nicht über Gebühr zu beanspruchen,

wollte ich verzichten. Der Führer aber sagte: „10 Sekunden nach dem Klingeln läuft die Maschine“. So war es auch. Die Wickler sind die Großverdiener in der Reifenindustrie.

Ich sah das Endmontagefließband einer Autofirma, 540 Wagen in 480 Minuten liefert die Akkordgemeinschaft, macht pro Wagen 0,9 Minuten. Keine Minute der Arbeitszeit bleibt ungenutzt, denn wenn auch nur einer 1 Minute vertrödelt, läuft ein Wagen weniger vom Band und Hunderte von Kollegen haben dann Akkordausfall. Verdient wird in der Endmontage gut.

Auch bei uns gibt es Großverdiener.

Ich habe gelegentlich mit einem und dem anderen gesprochen; in einem Punkt scheinen alle der gleichen Meinung zu sein:

Wenn man Großverdiener sein will, muß man die Arbeitszeit ausnutzen, von Anfang bis Ende.

Pünktlich wie die Maurer!

H. Ney

Schütz' die Ohren

In früheren Jahren war der Schiffbau ein sehr lautes Handwerk. Spanten- und Plattenschmiede, Nieterkolonnen, Stemmer und Hauer erzeugten einen Lärm, daß man kaum sein eigenes Wort verstehen konnte. Das Ohr, dieses feine Instrument, war ständig diesem Lärm ausgesetzt; die Folge war Schwerhörigkeit, ja vielfach Taubheit.

Als das Nieten dann durch das Schweißen fast vollständig abgelöst wurde, ging der Lärmpegel stark zurück; aber immer noch sind einzelne Arbeitsstellen, wie Kessel schmiede usw. starke Lärmquellen, die dem ungeschützten Ohr Dauerschäden zufügen können.

Diese Schäden sind jedoch vermeidbar! Wenn du an deinem Arbeitsplatz unter starkem Lärm leidest, dann geh zur Unfallstation und laß dir dort einen Gehörschutz einpassen. Nach dem erstmaligen Einsetzen durch den Heildiener, kannst du es selbst und hast es nun selbst in der Hand, deine Ohren vor Schäden zu bewahren.

Berndt, Sicherheitsingenieur

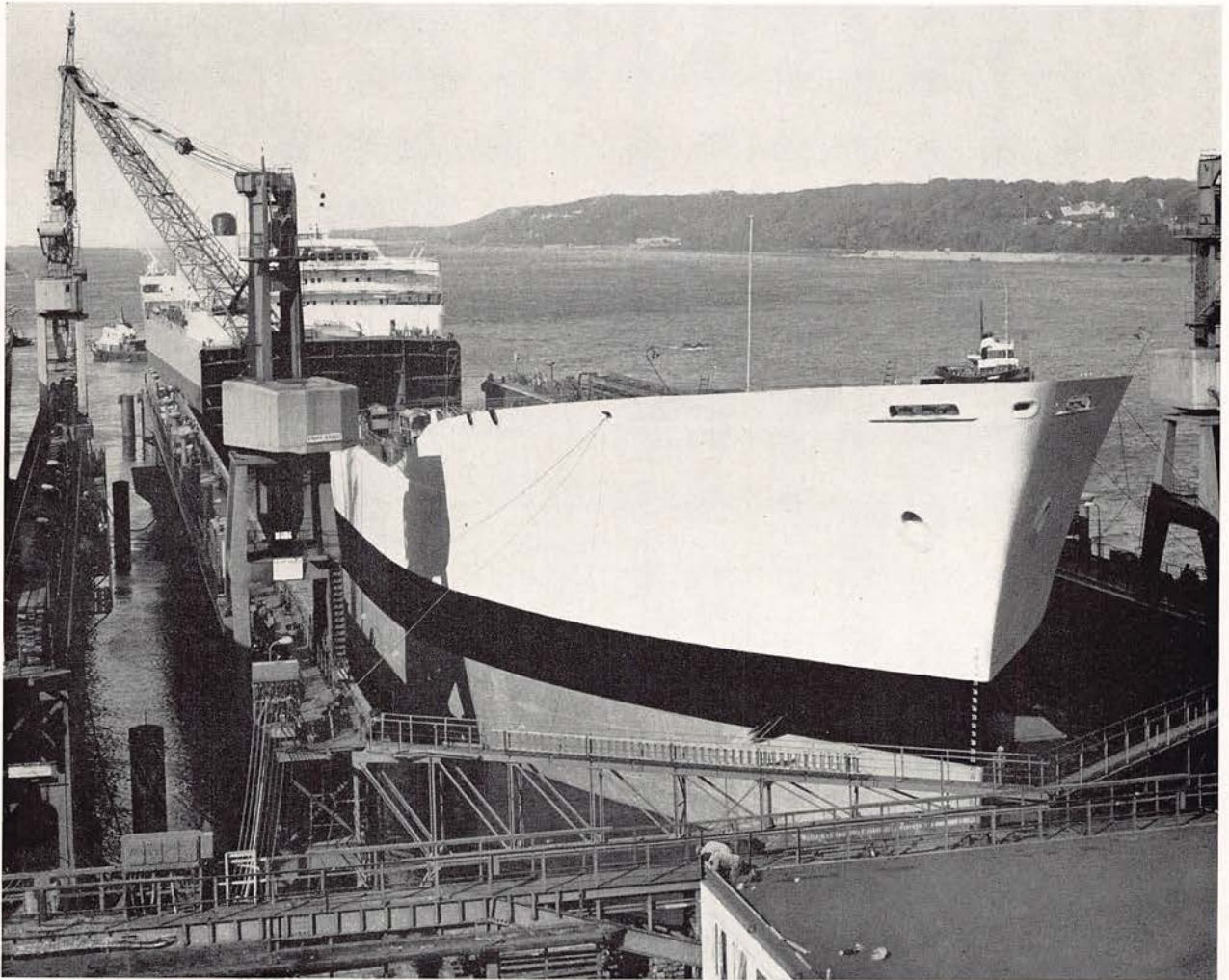
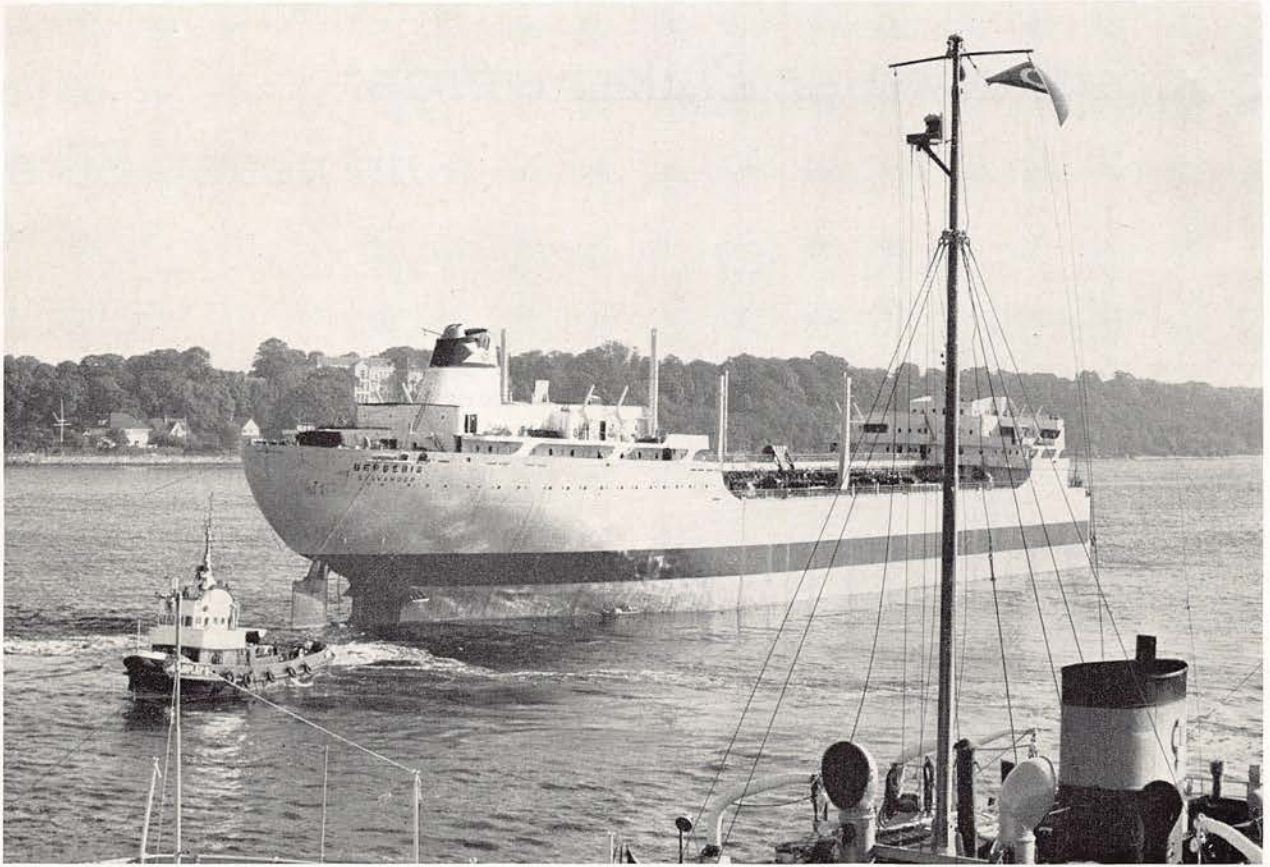


Vorder- und Hinterschiff

46 000-t-Tanker „Bergebig“

beim Einbringen in unserem Dock V - Finkenwerder zum Zusammenbau





Reparaturbetrieb Finkenwerder

im neuen Büro

Es sind ja ganz ausgezeichnete Räume geworden in unserem neuen Büro des Reparaturbetriebes in Finkenwerder. Da ist Weite und Großzügigkeit, ein moderner und doch gediegener Stil, da ist Luft und Platz und eine gute Sicht nach allen Seiten — selbst zum Ufer hin.

Wenn man die Treppe hinaufkommt, trifft man zunächst auf die „Mädchen hinter Glas“. Der gläserne Raum ist die „Reception“. Dort wird man in Empfang genommen, nach dem Begehrt gefragt und — wenn man vom Schiff oder von der Reederei kommt — mit frischgebrühtem und dampfendem Kaffee versorgt. Außerdem gibt's da Telefon und Schreibmaschinen.

Die Ingenieure sitzen an zwei gestaffelten Schreibtischflottillen. Man sitzt dort beisammen, dennoch hat man das Gefühl, für sich zu sein. Das ist eine originelle und glückliche Idee. Für die Sitzungen und Besprechungen mit den Kapitänen, den L. I. und den Inspektoren der Reedereien

ist der Raum an der Nordwestecke mit Blick auf Strom und Dock V hergerichtet worden. Der Raum hat Kultur. Das Bild unseres Doktors beherrscht die Westwand. Verhandelt werden kann auch im „Blauen Salon“. Weitere Arbeitsräume sind für die Kalkulation und für die Abrechnung, für die Besichtigter der Klassifikationsgesellschaften und, last not least, für Kapitän Brandt eingerichtet worden.

Aufbau und Ausstattung der neuen Räume des Reparaturbetriebes sind praktisch nebenbei betrieben worden. Weil sie „Auffüllarbeiten“ waren, sind die neuen Räume eigentlich auch gar nicht so sehr teuer. Und noch einen Vorteil hatte der Aufbau des neuen Reparaturbüros in Finkenwerder. Die alten Räume sind inzwischen von Meistern und Vorarbeitern bezogen worden. Auch das Vorratslager für die Zimmerei konnte erweitert werden. Es sind also recht viele, die sich darüber freuen, nun in neuen Räumen arbeiten zu können.





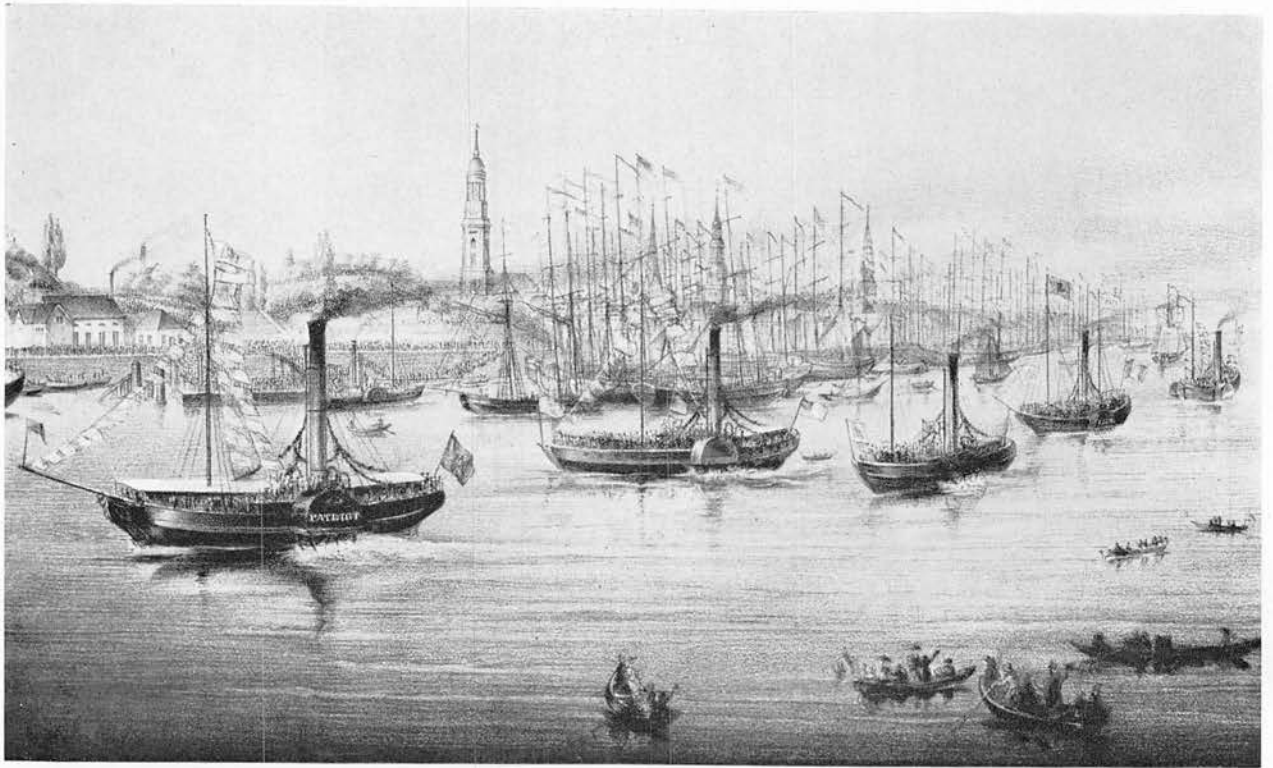
Die „Mädchen hinter Glas“ im neuen Reparaturbüro in Finkenwerder



Der Arbeitsraum der Ingenieure



Das Besprechungszimmer



Aus der Vergangenheit der Reiherstiegwerft (5)

Johann Cesar VI Godeffroy

Godeffroy ist ein französischer Name. In Frankreich wird er „Gohd'froah“ ausgesprochen. Die Werftarbeiter am Reiherstieg aber sagten auf gut plattdeutsch, sie arbeiten „bi Goodefroo“, und das noch zu einer Zeit, in der Johann Cesar VI längst nicht mehr der „König“ ist. Man hat immer noch Respekt vor seinen Leistungen und achtet nicht nur sein Glück und die Macht, die vergänglichlich waren.

Die Godeffroy sind von der französischen Atlantikküste gekommen. Sie waren Hugenotten, also Protestanten, die von Frankreichs katholischen Königen im 16. und 17. Jahrhundert unbarmerzig bekämpft werden. 1628 muß sich das hugenottische La Rochelle dem König Louis XIII. unterwerfen, La Rochelles Bürgermeister Jean Godeffroy hat die Unterwerfung den Königlichen zu übermitteln, er bleibt aber Hugenotte. Sein Enkel Cesar Godeffroy folgt 1685 der Einladung des Großen Kurfürsten an die Hugenotten, sich in Brandenburg niederzulassen. Cesars Enkel Cesar III siedelt 1737 nach Hamburg über und wird schließlich Weinhändler. Dessen Sohn Cesar IV gründet 1766 die Firma J. C. Godeffroy, die die Ausfuhr von schlesischem und sächsischem Leinen nach Spaniens Kolonien via Cadix mit gecharterten Schiffen aufnimmt. Durch seine Geschäfte und eine Erbschaft aus Südamerika gelangt er zu Wohlstand; er erwirbt den heutigen Hirsch-

park und läßt um 1790 von C. H. Hansen das noch erhaltene klassizistische Landhaus errichten. Als Cesar V herangewachsen ist, wird er Teilhaber, man firmiert nun J. C. Godeffroy & Sohn. Das Handelshaus gewinnt noch an Bedeutung. Nach dem Ende der Franzosenzeit werden eigene Schiffe in Dienst gestellt.

Weit über 100 Jahre leben die Godeffroy nun schon in Deutschland. Sie haben deutsche Frauen geheiratet und beweisen in der napoleonischen Zeit, daß sie längst keine französischen Emigranten mehr sind, sondern eine wohlhabende und angesehene Hamburger Großbürgerfamilie. Als sich 1813 durch die militärischen Maßnahmen des französischen Marschalls Davoust die Verhältnisse in der Stadt zum Bösen wenden, flieht Familie Godeffroy nach Kiel.

★

In Kiel kommt im Jahre 1813 Johann Cesar VI zur Welt. Die Schulzeit verbringt er in Lübeck. Es folgen einige Lehrjahre in England. Mit 24 wird er Teilhaber des alternen Vaters, mit 32 Alleininhaber der Firma. Er beginnt sogleich mit Neuerungen.

Cesar VI und seine drei jüngeren Brüder meinen, daß die damals übliche Form des Überseehandels, nämlich in den einzelnen Häfen durch den Supercargo von Bord aus verkaufen und je nach Gelegenheit einkaufen zu lassen, nicht mehr in die Zeit passe. Die anwachsende heimische Industrie braucht aufnahmefähige, sichere Absatzmärkte, die der Exporteur genau kennen muß, und Rohstoffquellen,

Oben:

Ch. Fuchs: Die Elbfahrt, mit den Dampfern „Patriot“ und „Elbe“, die J. C. Godeffroy gehörten. Aus dem Kupferstichkabinett der Hamburger Kunsthalle. Reproduktion Kleinheimpel

die preisgünstig liefern; um das zu gewährleisten, muß auch der Importeur in Übersee zu Hause sein. 1837 geht Cesars Bruder Adolph nach Havanna und gründet dort die Firma Godefroy & Co. Wenig später wird der jüngere Bruder Gustav nach Rio gesandt. Die Brüder in Übersee unterhalten Agenten in den einzelnen Küstenplätzen und sorgen für den Vertrieb der Ausfuhrladungen sowie für Rückfracht.

Auch andere Außenhandelshäuser gehen zu dieser neuen Form des Überseegeschäfts über. Die Konkurrenz in Westindien, New Orleans, Mexico, La Guaira und an der südamerikanischen Ostküste wird immer schärfer. Deshalb geht Gustav nach Valparaiso. Chile ist für Hamburg in jener Zeit noch Neuland, doch entwickelt sich das Geschäft so gut, daß der nicht mehr sehr einträgliche Westindienhandel aufgegeben werden kann. Ende der 40er Jahre wird die Westküstenfahrt auf Kalifornien ausgedehnt, in San Francisco läßt sich der jüngste Bruder Alfred nieder und wird Teilhaber der Firma Sillem, Godefroy & Co. Die Flotte des Hamburger Hauses ist von vier Schiffen (1836) auf zwölf (1845) angewachsen. Man braucht aber noch mehr und viel schnellere Schiffe und geht an den Erwerb einer eigenen Werft.

Zunächst jedoch nehmen die Ereignisse des Jahres 1848 die Aufmerksamkeit der Godefroy ganz in Anspruch. Gustav Godefroy, der schon einige Jahre zuvor von Valparaiso nach Hamburg zurückgekehrt ist, wird Mitglied des Frankfurter Parlaments und vertritt dort das liberale Bürgertum, das aus Nationalgefühl und aus wirtschaftlichen Überlegungen zur deutschen Einheit drängt. Und Johann Cesar Godefroy in Hamburg fordert mit Robert M. Sloman zur Gründung einer deutschen Bundesflotte auf und stellt sein Vollschiff „Godefroy“ zur Verfügung; es wird zum Kriegsschiff „Deutschland“ umgebaut. Viel Ruhm erntet diese erste Bundesflotte allerdings nicht, 1852 wird sie versteigert. Die 48er Ereignisse enden für das Bürgertum enttäuschend, die politische Einheit Deutschlands ist nicht zustande gekommen; um so entschiedener wendet man sich wieder der Wirtschaft zu.

★

Johann Cesar Godefroy verwirklicht nun seine Werftpläne und kauft 1849 die Roosen'sche Werft am Reiherstieg in Wilhelmsburg, fortan „Godeffroys Werfte Reiherstieg“. Als Schiffbaumeister gewinnt er Johann Eduard von Somm. Von Somms Großvater Jacob Michael hat eben vor 1800 die Somm'sche Werft auf dem Großen

Grasbrook gegründet; seit 1803 ist Johann Hinrich v. S. Inhaber der Werft und macht sie zu einer der bedeutendsten in Hamburg. Seit 1841 sind seine Söhne Friedrich Heinrich und der bereits genannte Johann Eduard Teilhaber, bis der letztere ausscheidet und zu Godeffroy geht. Die Somm'sche Werft besteht bis nach 1860 und muß dann den Hafenerweiterungsbauten weichen.*

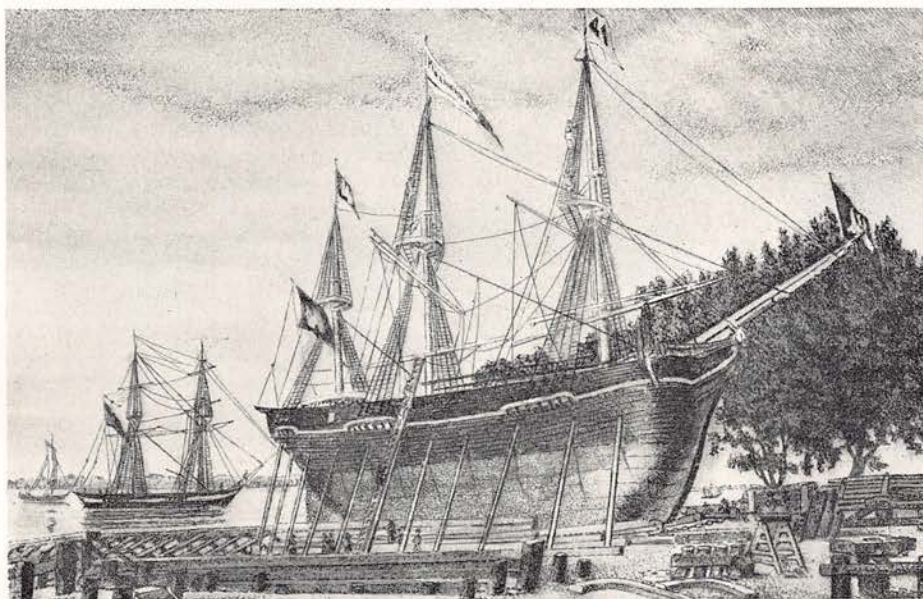


Johann Cesar VI Godeffroy

Godeffroys Absicht war es, schnellere und größere Schiffe einzusetzen. 1845, 1850 und 1855 gehören ihm die jeweils größten Schiffe der Hamburger Flotte, die Segler „Alfred“ (506 NRT), „Peter Godeffroy“ (792 NRT) und „Sovereign of the Seas“ (1773 NRT). Dieser, 1854 aus den USA erworben, konnte bei den damaligen Fahrwasser-Verhältnissen der Elbe gar nicht bis Hamburg hinauf kommen.

Diese großen Segler, die Klipper, sind Schnellsegler. Sie werden in der Kalifornien- und Australfahrt und für die Teetransporte ab China benötigt; regelrechte Wettfahrten um die halbe Welt gelangen zur Austragung. Schnelligkeit ist nun das Entscheidende, die Schiffe werden schlanker gebaut, ihre Ladefähigkeit gilt demgegenüber als zweitrangig. v. Somm und seine Schiffbauer beginnen, solche Schiffe auf dem Reiherstieg zu bauen. Bau-Nr. 1 (1850), die Bark „Sophie“, hat 350 Br.T.; Bau-Nr. 6, das Vollschiff „Wilhelmsburg“ (1853), mißt hingegen 1194 Br.T. Damit ist der Anschluß an die neue Größenordnung in der Seeschifffahrt erreicht, am Reiherstieg hat man vom „Sovereign of the Seas“ gelernt. Weitere Segler zwischen 400 und 800 Br.T. folgen in größerer Zahl. Die Gesamtbauleistung dieser Jahre ist bemerkenswert, in sieben Jahren werden 18 Hochsee-Segler gebaut.

* Eine Quelle zitiert einen Mietvertrag aus dem Jahre 1848 zwischen Godeffroy und der „Löblichen Kämmerer“. Danach habe G. den Sommschen Platz auf dem Grasbrook 1848 auf zehn Jahre übernommen. Dieser Vertrag scheint jedoch nicht verwirklicht worden zu sein.



Von Somm'sche Schiffswerft auf dem Gr. Grasbrook um 1850. Auf dem Helgen der „Heinrich Johann“ für H. J. Merck & Co., um 1850.

Originalradierung nach P. Suhr

Segler-Neubauten 1850—1856

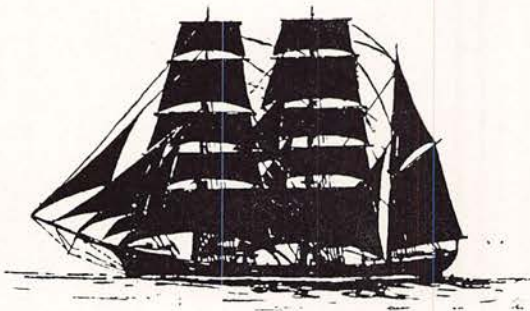
Bau-Nr.	Gattung	Name	Baujahr	Br.T.
1	Bark	Sophie	1850	350
2	Brigg	Susanne	1850	250
3	Bark	Cesar Godeffroy	1851	
4	Bark	Helene	1851	386
5	Brigg	Reiherstieg	1852	250
6	Vollschiff	Wilhelmsburg	1853	1194
7	Bark	Johann Cesar	1852	455
8	Vollschiff	Kamschatka	1853	600
9	Vollschiff	Wandrahm	1854	702
10	Brigg	Iserbrook	1853	240
11	Vollschiff	La Rochelle	1855	870
12	Schoner	Stintfang	1854	70
13	Brigg	Adolph	1854	200
14	Brigg	Antonie	1854	200
15	Bark	Cesar Godeffroy	1855	
16	Brigg	Jupiter	1855	462
17	Brigg	Cesar & Helene	1856	266
18	Bark	Alfred	1856	402



SCHONER



BRIGG



BARK



VOLLSCHIFF

Die Jahre der verträumten Idylle sind vorbei. Hamburgs Flotte wächst 1851/1857 von 312 auf 451 Segler an, dazu kommen neun Dampfer, die im Ausland gekauft worden waren. Godeffroy steht 1855 mit 30 Seglern an der Spitze der Hamburger Reedereien.

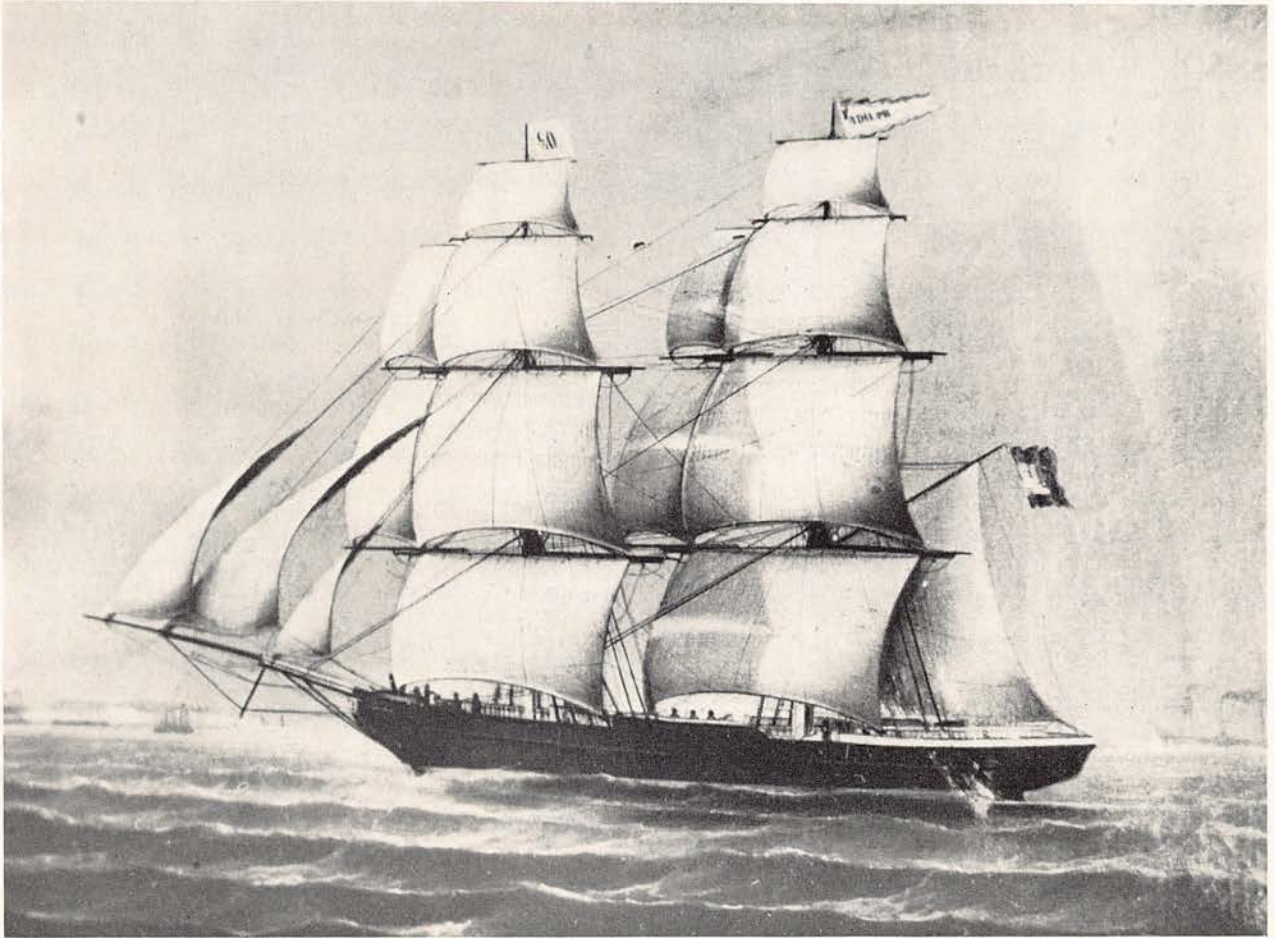
Zur Westküstenfahrt des Hauses J. C. Godeffroy & Sohn ist die Australfahrt hinzugekommen. 1849 ergaben sich erste Kontakte mit Firmen in Adelaide und Melbourne. 1850 geht Godeffroy zur Linienfahrt nach Australien und Kalifornien über, 1851 eröffnet er seine Passagier- und Packetfahrt nach Valparaiso—San Francisco und nach Adelaide—Melbourne—Sydney. 1852 errichtet er eine Niederlassung in Melbourne. Der Übergang von der Kaufmanns- zur modernen Linienreederei kommt damit in Gang. Wenig vorher hat sich Godeffroys Bruder Adolph an der Gründung der HAPAG beteiligt und wird für 34 Jahre ihr Direktor.

Schon 1844 waren erstmals Passagiere nach New Orleans mitgenommen worden. Nun wird der Strom der Auswanderer stärker, 1850 verlassen 80 000 Deutsche die Heimat, 1852 sind es über 150 000 und 1854 230 000. In Kalifornien und Australien locken die Goldfunde. 1852 fahren acht deutsche Schiffe nach Australien, 1854 sind es 42, darunter Godeffroy'sche Schiffe vom Reiherstieg.

Die Linienfahrt nach Kalifornien und nach Australien entwickelt sich besonders günstig, da stets genügend Rückfracht zur Verfügung steht. Die Schiffe bringen Kupfer aus Chile und von den australischen Burra-Burra-Minen, an denen sich Godeffroy beteiligt hat. Empfänger sind das Elbkupferwerk und seit 1855 die Elbhütten-Affiner- & Handelsgesellschaft, Unternehmungen, an denen Godeffroy ebenfalls beteiligt ist.

1855 soll auch im Bankwesen der Schritt nach vorn vollzogen werden; J. C. Godeffroy und sieben andere Hamburger Häuser planen die Gründung der Norddeutschen Bank als Diskontobank mit Notenemissionsrecht, da der Wechselkredit bedeutsam geworden ist und die Hamburger Bank mit ihrer Silberdeckung in der Zeit der Goldfunde veraltet sei. Die Genehmigung des Notenausgaberechtes lehnen Rat und Commerzdeputation jedoch ab. Da wird — ein Jahr später — von einer anderen Gruppe überraschend die Vereinsbank gegründet. Nun verzichten Godeffroy und seine Freunde auf die Notenausgabe und gründen tags darauf — am 31. Juli 1856 — die Norddeutsche Bank; Godeffroys Bruder Gustav, seit 1854 Ratsherr (Senator), übernimmt den Vorsitz des Aufsichtsrates der Bank. Der anfangs befürchtete Konkurrenzkampf zwischen den beiden Banken blieb aus, in der aufblühenden Wirtschaft war für beide Platz.

Auch im Schiffbau plant Godeffroy den nächsten Schritt, den Übergang zum Bau von Eisenschiffen mit Maschinenantrieb. Einen ersten schüchternen Versuch hatte die Werft von Gleichman & Busse in Hamburg bereits 1838 unternommen, doch war man nicht recht vorangekommen. Nun planen die Schiffbauer Fruchtenicht & Breck in Stettin die Umwandlung ihrer Werft in eine Eisenschiff-



Brigg „Adolph“, Bau-Nr. 13 oder 34, gebaut 1854 oder 1858 auf der Reiherstiegwerft, 300 Br.T. Bildreproduktion aus der Sammlung Kapt. Kornitzer, Bild-Archiv des Museums für Hamburgische Geschichte.

bau-AG (ab 1857: Stettiner Vulcan). Und Schichau in Danzig hatte schon 1854 den ersten deutschen eisernen Seedampfer fertiggestellt. Um diese Zeit gewinnt Godeffroy einen Eisenfachmann, den flämischen Ingenieur Henri Deister, für die Leitung der Werft. kr

Mit der Bark „Cesar Godeffroy“ nach Sydney

In einem „Seereise-Tagebuch von Hamburg nach Sydney in Australien im Jahre 1852“ ist die zweite Ausreise der Bark „Cesar Godeffroy“, Bau-Nr. 3 der Reiherstiegwerft, beschrieben:

„Einige Tage vor dem Absegeln der Barke mußte ich noch einmal an Bord und erblickte auch nach einer etwa halbstündigen Fahrt durch lange, von Schiffen jeder Art gebildete Straße den gesuchten Namen ‚Cesar Godeffroy‘ auf der Hinterfront des Schiffes mit frischvergoldeten Buchstaben. Wie verschieden war heut der Anblick des Schiffes von demjenigen, welchen es mir vor einigen Wochen gewährte. Während sich früher noch alles in einem Chaos befand und täglich etwa 60 Arbeiter damit beschäftigt waren, das Schiff wieder in Ordnung zu bringen, indem es erst vor wenigen Wochen von seiner ersten Reise zurückgekehrt war, stand die Barke jetzt in ihrer vollen Pracht und Ordnung da, mit neuem Mittelmast, kompletter Takelage und frisch angestrichenem Rumpfe.“

Die erste Ausreise ist also offenbar recht stürmisch verlaufen. — Am 10. August 1852 begann nun die zweite Ausreise, ein Schlepper brachte die Bark bis Stade, am nächsten Tag ging es bis Glückstadt und am dritten bis Cuxhaven. Da noch Post zu übernehmen war, verzögerte sich die Weiterreise um einige weitere Tage.

Inzwischen konnten sich die Auswanderer an Bord erleben. Nach den damaligen Gepflogenheiten hatten sie einen Vorstand zu wählen, der sie dem Kapitän gegenüber zu vertreten und für Ordnung zu sorgen hatte. Im Reise-Prospekt der Vertreter Godeffroys heißt es hierzu: „Ruhe und Ordnung nebst friedlichem, anständigem Verhalten der Auswanderer untereinander, sind wichtige Erfordernisse auf einer Seereise, wo der beengte Raum, die Geschäftslosigkeit und die daraus folgende Langleweiligkeit das Gemüth wohl verstimmen kann. Deshalb muß gegenseitige Geduld und Nachsicht anempfohlen und von einem jeden geübt werden. In den ersten Tagen der Reise können die Passagiere nicht erwarten, daß alles seinen regelten Gang gehe, um so mehr, als auch die Seekrankheit sich einstellt. Einer schnell vorübergehenden Unpäßlichkeit halber darf man den Muth nicht sinken lassen, alle Passagiere müssen überhaupt dazu beitragen, daß die Gesellschaft bei guter Laune bleibe.“

Eigenartig waren die Mahlzeiten an Bord geregelt. Die Zwischendeckspassagiere wurden hierfür in Gruppen von zehn bis zwölf Köpfen eingeteilt, von denen einer den „Schaffner machen“ mußte. Dieser erhielt abends vom Proviantverwalter das Fleisch für den nächsten Tag, hatte es mit einer Nummer dem Passagierkoch zu übergeben und am folgenden Mittag zusammen mit dem Gemüße für seine Gruppe abzuholen. Brot und Butter wurden wö-

chentlich einmal an die Schaffner ausgegeben, und jeder Reisende mußte aufpassen, daß er damit bis zur nächsten Verteilung reichte. Das Geschirr war selbst zu reinigen und aufzubewahren. Dafür hatten die Passagiere im Zwischendeck nur 110 preußische Taler „Passage-Taxe“ zu entrichten, während es in der Kajüte 300 Taler kostete.

Am 17. August 1852 geht die „Cesar Godeffroy“ von Cuxhaven aus endlich in See, es beginnen die im Prospekt angekündigten Monate der Langeweile, denn Zwischenhäfen werden nicht angelaufen. Die englische Küste und Madeira sehen die Reisenden nur aus der Ferne. Mit um so größerem Vergnügen beteiligt sich alles an der Äquatortaufe und an einem „Bal champêtre avec orchestre parisienne“. Selbst ein Sturm wird zur Unterbrechung der eintönigen Tage; im Reisetagebuch findet sich diese anschauliche Schilderung:

„Ich wurde des Morgens durch das Hin- und Herfallen in meinem Bette aus dem Schlafe gerüttelt. Da begrüßten mich zuerst sechs Paar verschiedene Pantoffeln, Schuhe und Stiefel, bald kam mein Schreibkasten, der auf dem Boden stand, mit furchtbarem Geräusch gegen mein Bett angeprallt, um wieder mit gleicher Gewalt an seine Stelle zurückzukehren, sobald das Schiff nach der anderen Seite überholte. Dasselbe thaten unsere Koffer und sonstigen beweglichen Gegenstände. Endlich will ich aufstehen, falle aber in meine Coje zurück und auf mich die obere Hälfte einer an der Decke hängenden Hutschachtel, deren unterer Theil aus der Thür hinaus auf den schmutzigen Gang vor unserem Zimmer geschleudert wird, wo sie in Begleitung von zwei schweren Steinen, die zufällig da lagen, von einigen zu Boden gefallenen ausgestopften Vögeln und mit anderen Gegenständen zusammen hin und her geschoben, ein entsprechendes Geräusch verbreitete.“ Nach vielen Wochen ist das Kap der Guten Hoffnung erreicht, doch erfahren die Reisenden hiervon nur durch die Kaptauben, die das Schiff umfliegen. Von nun an geht es

immer ostwärts. Am 8. Dezember endlich kommt Kap Howe in Sicht, „so nahe, daß wir die Bäume auf den einzelnen Gebirgsketten unterscheiden konnten“. Am 11. Dezember 1852 läuft die „Cesar Godeffroy“ im Hafen von Sydney ein, die 237 Passagiere sind nach 123 Tagen Seefahrt am Ziel ihrer Wünsche. —

Aus: Kurt Schmack, J. C. Godeffroy & Sohn.

Eine Richtigstellung

Lieber Herr Dr. Kr.

Vielen Dank für die neue Ausgabe Ihrer Werkzeugung mit dem schönen Artikel über die Roosen-Reedereien und mit den vielen Bildern, die Sie veröffentlicht haben.

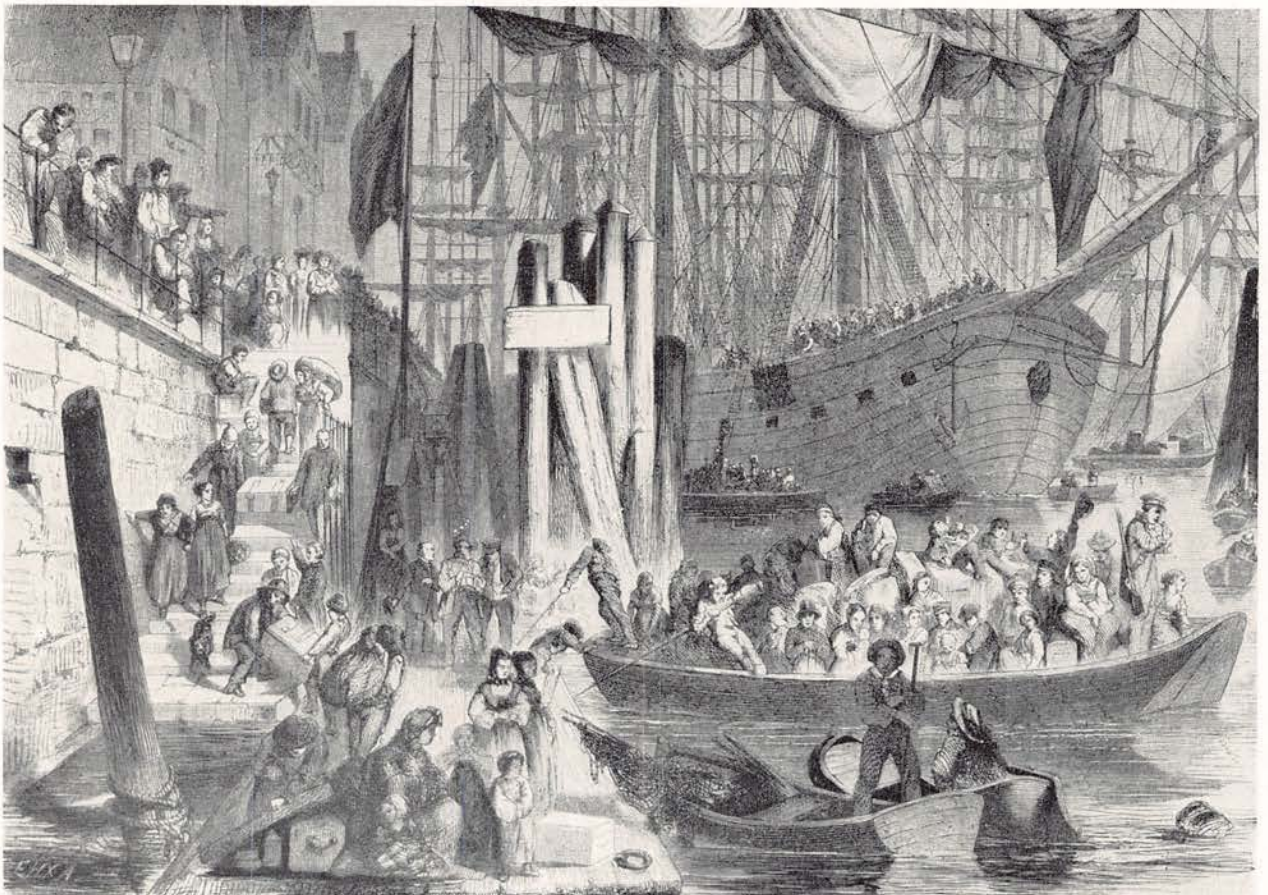
Es tut mir sehr leid, wenn ich Sie auf einen Irrtum aufmerksam machen muß, an dem ich wahrscheinlich selbst schuld bin: Als ich Ihnen bei Ihrem Besuch alles an Fotos und Platten mitgab, was ich an Roosen'schen Schiffen besaß, haben wir natürlich in der Eile nicht Schiff für Schiff nachgesehen, ob sie nun alle tatsächlich bei der Reiherstiegwerft gebaut sind. Das letzte von Ihnen veröffentlichte Bild, die MINERVA, hat es nämlich zweimal gegeben, einmal bei der Reiherstiegwerft gebaut; aber bereits ein Jahr später verkauft, und eine neue MINERVA, gebaut 1860 bei Krauss in Harburg, verkauft 1874, daher die schwarz-weiß-rote Flagge. Um dieses letztere Schiff handelt es sich.

Es spielt ja keine große Rolle; aber ich glaube doch, Sie der Ordnung halber darauf aufmerksam machen zu müssen.

Mit den herzlichsten Grüßen bin ich

Ihr R. S.

James Gray: Deutsche Auswanderer im Hafen von Hamburg. Kupferstichkabinett der Hamburger Kunsthalle, Reproduktion Kleinhempel





Das Porträtfoto

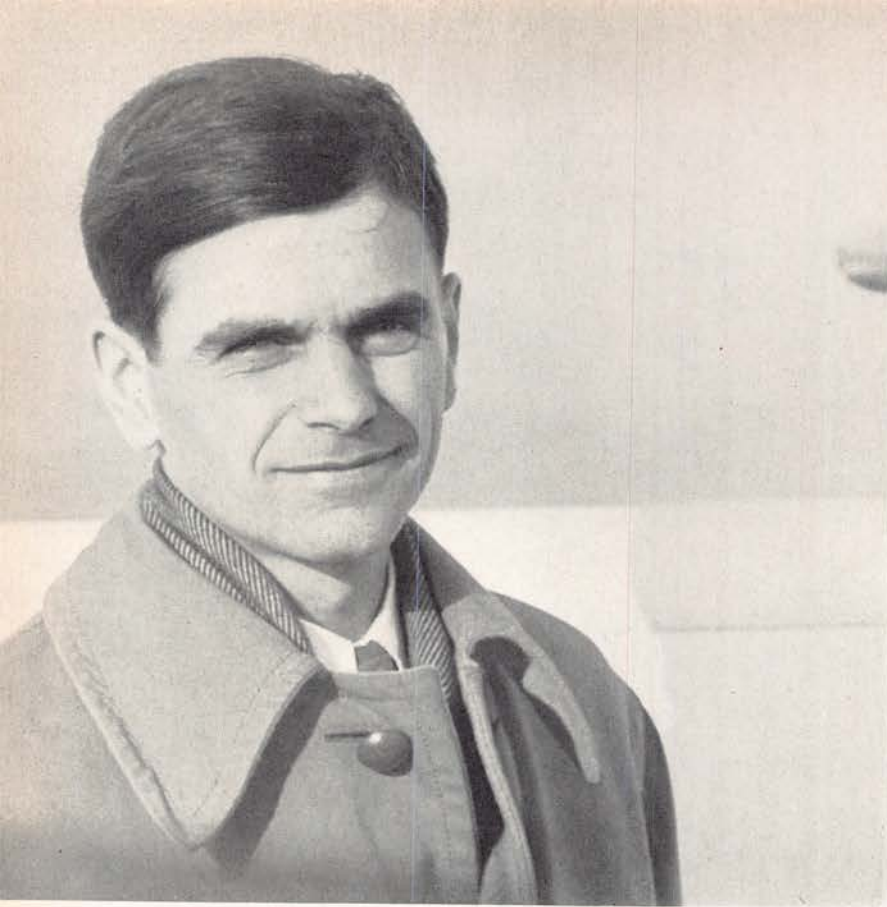
Liebe Fotofreunde!

Das menschliche Antlitz im Foto zu erfassen, ist eine der vornehmsten Aufgaben des Fotografen; es ist aber zugleich auch eine der schwersten. Das Gesicht ist der Spiegel der Seele, und nur wer in ihm zu lesen versteht, wird in der Lage sein, ausdrucksvolle Porträtfotos zu schaffen. Die Bezeichnung „Bildnis“ in diesem Sinne verdienen nur verhältnismäßig wenige der unendlich vielen Personenaufnahmen, die von Berufsfotografen und Amateuren täglich gemacht werden und die unter dem Gesichtspunkt sachlicher Wiedergabe des zufälligen äußeren Erscheinungsbildes ausreichend sein mögen. Das nach Norm und Schema heruntergeknipste Paßfoto und das Bildnis, auf das Zeit und Mühe verwandt wird oder das Produkt eines glücklichen Momentes ist, aber ein Erfassen des Wesentlichen und ein persönliches Verhältnis zu seinem Gegenüber voraussetzt, sind vielleicht

die Extreme, zwischen denen alle Personenaufnahmen liegen.

Indessen machen sich diese beiden Gattungen gar keine Konkurrenz, da die Ansprüche viel zu verschieden sind. Schlimm wird einem aber zumute, wenn man in die Glaskästen der Fotografen schaut, in denen die auf „schön“ gemachten, glattlackierten und retouchierten Visagen hängen, denen die geschäftstüchtige Hand des Fotografen den letzten Rest individuellen Charakters geraubt hat, von den lächerlichen Hintergründen ganz zu schweigen. Solche Fotos sind deshalb so peinlich, weil sie den Anspruch erheben, Porträts zu sein!

Die hier wiedergegebenen Fotos stellen ein paar Versuche dar, wie man das Problem Porträtfoto anpacken kann, ohne große technische Hilfsmittel einzusetzen, über die der Amateur oft nicht verfügt. Die innere Einstellung zu den Menschen ist wichtiger als die „Einstellung“ von



das Recht hat. Es gibt sicher keinen Bereich, der von vornherein tabu wäre, auch Elend und Verzweiflung nicht. Doch wird die Grenze immer gewahrt?

Fotografieren ist also nicht ganz so problemlos wie man nach den Werbesprüchen der Industrie annehmen möchte. Es gibt auch immer neue Schlagworte, die einen in Verwirrung bringen können, wie neuerdings z. B. das „available light“ — Fotografieren, was kaum etwas anderes sagt, als daß man auch ohne künstliches Licht fotografieren kann — wozu wahrhaftig kein Fachausdruck von-

Lampe und Apparat. Ohne diese geht es freilich nicht, aber sie allein reichen nicht aus. Die Großaufnahmen schöner Mädchen auf den Titelseiten unserer Illustrierten sind schlechte Vorbilder. Ihnen sieht man sofort das Gestellte und Konstruierte an. Sie sind im allgemeinen nicht lebenswahr, und darauf sollte es uns gerade ankommen. Wir müssen uns nur dabei bewußt bleiben, daß wir bei allen Möglichkeiten, „aus dem Leben zu greifen“, eine Verantwortung tragen, die von Taktgefühl und Geschmack geleitet sein muß. Zu oft erleben wir heute, daß fotografische Sensationslust über die vom Menschlichen und Künstlerischen her noch gutzuheißende Grenze in der Darstellung menschlicher Bezirke hinausgeht, die ein Außenstehender festzuhalten





nöten ist. Daß Lichtstärke des Apparates, Empfindlichkeit und Körnigkeit des Filmes Grenzen setzen, braucht man keinem Menschen zu erzählen, der schon mal einen Fotoapparat betätigt hat.

Liebe Fotofreunde! Sehen wir uns unsere Mitmenschen an, versuchen wir den Ausdruck seiner Züge zu verstehen, lernen wir zu erkennen, was ihn in seinem Charakter von anderen unterscheidet, und prüfen wir dann vor allem selbstkritisch, ob das, was sein Wesen ausmacht, wirklich in unserem Foto zum Ausdruck kommt! Gute Aufnahmen liegen nicht immer am Fotografen, schlechte jedoch nie am Objekt.

Gut Licht!

Euer Siegfried Günther



DW- Kinder- erholung in Lindauhöh

Da zu einer wirksamen Erholung erfahrungsgemäß eine längere Zeitspanne nötig ist, dauert unsere Kinderkur immer sechs Wochen. Gewöhnung und Anpassung an die neuen Lebensumstände sind besonders bei den Kleinen unter sechs Jahren und den Einzelkindern schwierig und müssen erst überstanden sein, ehe man von Erholung sprechen kann. Hinzu kommt, daß es immer für einige das erste Mal ist, daß sie von zu Hause wegfahren.

Während der Hinfahrt konnte ich an den sich überstürzenden Fragen ungefähr ermessen, wie aufregend die Reise für die Mehrzahl von ihnen war. Wie soll man zum Beispiel antworten auf die bange Frage „Wie lange dauern wohl sechs Wochen?“ Haben sich zwei Kinder schon auf der Hinfahrt befreundet, möchten sie gern die Gewißheit haben, im Heim in einem Zimmer schlafen zu dürfen. Dann fordern sie eine genaue Beschreibung der Kinder-tanten, erkundigen sich, ob sie streng sind, wie lange der Mittagsschlaf dauert, wann man abends ins Bett muß, ob vorgelesen wird...

Bärbel Kielmann stellte fest, daß eine Kindertante, von der noch die Schulfreundin geschwärmt, schon lange nicht mehr im Heim tätig war. Und solche Anfangsenttäuschungen gab es mehr. Was wissen aber die erwachsenen Mitreisenden schon von all diesen *ihnen* völlig nichtig erscheinenden Problemen. Unter Absenden drohender Blicke auf mich verließen sie zum Teil unser Abteil, weil die Unterhaltungsweise natürlich zu laut war.

Nach sechs Wochen, am Abend des 20. September, kam ich mir wie eine Art Vorbote der Eltern vor, als mich der Jubel der Kinder empfing, die ich am nächsten Tag nach Hamburg zurück begleiten sollte.

Das häufig trübe und regnerische Wetter hatte zwar die Gesichtsfarbe der Kinder ziemlich unverändert gelassen, außerdem war ein tückischer Erkältungsvirus im Heim umgegangen, von dem alle einmal kurze Zeit befallen waren. Und dennoch schien die Kur, nach den begeistertsten Erzählungen zu schließen, ein Erfolg gewesen zu sein. Eine knappe, aber zufriedene Äußerung war z. B. die





Wolfgang Heidjohanns: „Essen und Kindertanten schwer in Ordnung“. Zu den Höhepunkten dieser Zeit zählte eine Ausfahrt nach Bad Segeberg zu den Karl-May-Festspielen. Unzählige Erlebnisse hatte der Krähenwald mit seinen geheimnisvollen Höhlen und Verstecken gebracht. Henry Born fand es am schönsten, daß er einmal ungehindert Fußball spielen konnte. Der Lebhafteste der Gruppe war der Sohn eines Finkenwerder Elektrikers, Bernd Weber, der auf der Abschiedsfeier in einem Familiensketch die Rolle des „kleinen Fritz“ zur großen Begeisterung der Zuschauer spielte. Gebannt von den Übungen der z. Z. in Lindaunis stationierten Soldaten nahm er am 21. morgens seinen Campingbeutel in der Art, wie man ein Gewehr trägt, und führte seine Gruppe in strammer Haltung an der Schlei entlang zur Bahnstation.

Es ist schwer zu sagen, auf welcher Seite, bei den Eltern oder den Kindern, der Wiedersehensjubiläum bei der Ankunft in Altona größer war.

Wegen der Schulversäumnisse gehen die Eltern oft nicht oder nur zögernd auf eine Erholungsverschickung ein, selbst wenn die Lehrer es gesundheitlich für notwendig halten und gutheißen. Es ist zwar nicht immer einfach, das Pensum nachzuholen. Trotzdem sollte es kein Grund sein, sich die Chance einer Verschickung für sein Kind entgehen zu lassen. Denn gesundheitliche Schäden, denen man hätte vorbeugen können, sind später nicht wieder gutzumachen.

Alice Binder, Werkfürsorge



De Goarn:

Nu is Harv's wörn

In'n Bloomgoarn mööt de Fröhjohrsbloom wie Tulpen, Narzissen, Krokus usw. plant warn, dormit de Zippeln bit to'n Frost noch Wöddel drieven könnst. Wenn nu in Fröhjohr de een oder annere Bloomenzippel nich utdrifft, liggt dat meist doran, dat während de Wintertid de Zippeln in de Eer von Pilze befullen sün. Düsse Gefohr is besonnens groot, wenn de Bloomenzippeln mehrere Johr achter'n anner op een un de selbe Stell plant warn. Bi de Tulpen is dat de „Graufäule“, de Narzissen kriegt de „Sklerotius-Krankheit“ un de Hyazinthen hebbt ünner den swatten „Rotz“ to liden. Gegen düsse Pilzkrankheiten is ook dat beste Plantgood nich seeker. Ober dorüm bruukt man nich bang woarn un keen Bloomenzippeln mehr planten. De Chemie het gegen düsse Pilzkrankheiten een goodes Mittel fun'n. Bevor die Zippeln in de Eer koomt, ward dat Plantlok mit „Brassicol“ licht instööv't, denn ward plant un de Eer achteran feucht holn. Ook in dat klassische Land for Tulpenzucht, in Holland, is de Bodenbehandlung mit „Brassicol“ een wichtiges Mittel för de erfolgreiche Bloomenzippelzucht.

In Gemüsegoarn is nu bit op Greun- un Rosenkohl allens affernt, so dat de Goarn nu umgrofft warn kann. Johannes- un Stikkelbeerstrücker ward utsneden. Ook de Kirsch- un Plumbööm ward nokeeken un — wenn nödig — utsneden. Obstbööm döfft jetzt op keenen Fall mehr mit Jauche düngt warn, weil dordorch dat Wassen anregt ward un bi Frost de Twieg verfreert. Steenobstbööm süllt überhaupt nich mit Jauche düngt warn, weil dat Gummi-fluß gifft, de nich good for den Boom is.

Veel Vergneugen in Goarn

Jan Suppengreun

Aus dem Betriebsport

Kegeln

Nach dem Eröffnungs-Pokalkegeln in der Rönnhaidstraße, das wir leider nicht gewinnen konnten, herrscht jetzt rege Tätigkeit in den Kegelgruppen.

Es heißt, sich jetzt für die Punktspiele zu rüsten, die Ende September 1960 eröffnet wurden. Bisher konnten folgende Punktspiele gewonnen werden, und zwar die

Kegelgr. DW 2 — Albingia 2 mit 2070:1989 Holz
Kegelgr. DW 5 — Weiß-Blau Allianz 1 mit 2033:1956 Holz
Kegelgr. DW 1 — Rapid Bahrenfeld 1 mit 2137:2130 Holz
Kegelgr. DW Damen — Deutscher Ring mit 2052:1907 Holz
Unsere Damen-Mannschaft gegen Deutsche Bank 3
mit 2038:2002 Holz

Den einzelnen Kegelgruppen weiterhin Erfolg und

Gut Holz

Der Kegelwart

Fußball

Mit dem Monat Oktober beginnt auch für uns Fußballer wieder der Kampf um die Punkte. Obwohl in der Winterrunde ohne Doppelspieler gespielt werden muß, konnten wir, wohl als einzige BSG des Verbandes, dennoch drei Mannschaften melden.

Dank unserem guten Verhältnis zu dem Sportclub Nienstedten haben wir auch in diesem Jahr wieder die Möglichkeit, den günstig gelegenen Platz Quellental als Heimplatz zu benutzen. Eine Tatsache, zu der sich alle, die den Platz kennen, bestimmt freuen werden. Etwas ungünstiger sieht es für unsere 3. Mannschaft (Reiherstieg) aus, die ihre Spiele an der Feldstraße austrägt, da hier von drei Plätzen zwei für die Gartenbauausstellung umgeflügt worden sind.

Mögen alle Mannschaften auch in diesem Jahr wieder viel Erfolg — und nicht zu vergessen: viel Freude am Spiel haben.

Unser Deutschland-Bild

Das Breslauer Rathaus





Werftkomödianten speelt „Küselwind“

Um es vorweg zu sagen: Es soll über den Inhalt dieses plattdeutschen Lustspiels nichts verraten werden. Die es in Finkenwerder schon gesehen haben, kennen es ja. Und denen, die es sich im „Haus der Jugend“ in Altona am 24. und 25. November, abends 20 Uhr, anschauen wollen, sollen Vorfreude und Spannung nicht verdorben werden. So einiges sieht man ja auf den Bildern dieser Seite. Der Herr links oben mit seinem Rollkragenpullover ist offensichtlich Fischer und der Herr gleich rechts daneben bezieht sein Gehalt beim Zoll. Wer weiß, was da zwischen denen im Gange ist. Es handelt sich ja offenbar nicht nur um die Deerns, sondern auch um eine gewichtige Kiste mit Vorhängeschloß und weiß Gott welchem (zollpflichtigem?) Inhalt.

Die Deerns übrigens scheinen ganz munter zu sein. Rechts oben geht's ganz schön stürmisch zu. In der unteren Bildreihe ist die würdigere Generation am Handeln,

rechts unten Werner Dittes, der Regie führt und hier gerade erklärt, wie man es noch wirkungsvoller machen könnte.

Ob unsere Werftkomödianten in diesem Stück wieder sehr ordentlich spielen, wie wir das von ihnen ja seit langem gewohnt sind, oder sogar ganz ausgezeichnet, das soll heute noch nicht verraten werden. Darüber sollen sich diejenigen, die das Stück in Altona sehen werden, ihr Urteil selber bilden.

Mit dem Kartenverkauf hat es angeblich nicht so recht geklappt. Die Karten gibt es bekanntlich im Betriebsratszimmer und bei Frau Neumann. Die sitzt im Erdgeschoß des Hochhauses in dem Zimmer, an dessen Tür „Dr. Kresse“ dransteht. Da kann man ganz ungeniert hineingehen. Er freut sich immer, wenn jemand kommt und was will. Vor allen Dingen freut er sich, wenn unsere Werftkomödianten auch weiterhin vor ausverkauftem Hause spielen.





Albert Wittkamp



Arthur Bischoff



Hinrich Lanker



Walter Utecht

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

28. SEPTEMBER 1960

40 Jahre

Eduard Leck, Ingenieur	MH
Albert Wittkamp, Konstrukteur	MH
Arthur Bischoff, Schlosser	221
Hinrich Lanker, Vorarbeiter	233
Walter Utecht, Maschinenbauer	651

25 Jahre

Ernst Burmeister, E-Schweißer	226
Paul Christoph, Vorarbeiter	238
Walter Engelmann, Kesselschmied	259
Heinrich Hagenah, Vorarbeiter	240
Wilhelm Krüger, E-Schweißer	626
Friedrich Schmidt, Vorarbeiter	601
Jonni Wessel, Vorarbeiter	655



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen

Helfer Erich Zerck mit Frl. Hildegard Birk am 20. 8. 1960
 E'Schweißer Horst Jäkel mit Frl. Ruth Pillibeit am 26. 8. 1960
 Schlosser Horst Kaiser mit Frl. Marianne Wessel am 26. 8. 1960
 Tischler Peter Böhnke mit Frl. Elke Johannsson am 2. 9. 1960
 Montage-Schiffbauer Oskar Gehring mit Frl. Helga Sombke
 am 2. 9. 1960
 Helfer Erich Ringe mit Frl. Mathilde Hurst am 6. 9. 1960
 Kupferschmied Herbert Carlsdotter mit Frl. Hilde Meyer
 am 9. 9. 1960
 E'Schweißer Heino Strüber mit Frl. Waltraud Jonas am 16. 9. 1960
 Schlosser Helmut Wilkerling mit Frl. Irma Barg am 23. 9. 1960
 Schlosser Walter Dittmer mit Frl. Karin Nodop am 23. 9. 1960
 M'Schlosser Manfred Stibbe mit Frl. Ingrid Paetz am 23. 9. 1960
 Schiffbauer Karl-Ernst John mit Frl. Anna Rabe am 24. 9. 1960
 Montage-Schiffbauer Kurt Hirth mit Frl. Helga Albers
 am 25. 9. 1960
 Ingenieur Albrecht Milbrandt mit Frl. Anke Knaack
 am 30. 9. 1960

Geburten:

S o h n :

Brenner Karl-Heinz Bantle am 2. 9. 1960
 Helfer Jürgen Gibau am 9. 9. 1960
 Kranfahrer Horst Kortmann am 12. 9. 1960
 Feuerwehrmann Martin Kams am 20. 9. 1960

T o c h t e r :

Fahrer Horst Dede am 24. 8. 1960
 Rohrschlosser H.-U. Karrasch am 26. 8. 1960
 Dreher Gerhard Belau am 30. 8. 1960
 Kreuzer Harry Brust am 31. 8. 1960
 Zimmerer Otto Kneuper am 1. 9. 1960
 Helfer Fritz Groth am 3. 9. 1960
 Ausgeber Richard Bauer am 5. 9. 1960
 Tischler Georg Reger am 5. 9. 1960
 Probierer Fritz Brandt am 11. 9. 1960
 Schlosser Heinz Bolick am 16. 9. 1960
 Schmied Hubert Neumann am 20. 9. 1960
 Feuerwehrmann Fritz Eggert am 20. 9. 1960
 Ingenieur Alfred Westphal am 25. 9. 1960
 Stellagenbauer Karl Bülow am 29. 9. 1960

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen
 Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebs-
 leitung und meinen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
 Heinrich Hagenah

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen
 Aufmerksamkeiten danke ich der Betriebsleitung und
 allen Beteiligten recht herzlich. Ernst Burmeister

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche an-
 lässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebs-
 leitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten
 Dank. Friedrich Schmidt

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen
 Aufmerksamkeiten sage ich hiermit meinen Kollegen und der
 Betriebsleitung meinen allerherzlichsten Dank.
 Walter Engelmann

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche
 anlässlich meines 25jährigen Jubiläums sage ich der Betriebs-
 leitung sowie den Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
 Wilhelm Krüger

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen
 Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Direktion,
 der Betriebsleitung und allen Arbeitskameraden meinen herz-
 lichsten Dank. Alfred Reschke

Für die mir aus Anlaß meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen
 Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebs-
 leitung sowie den Arbeitskollegen meinen besten Dank.
 Jonny Wessel

Ich möchte mich hiermit bei der Betriebsleitung herzlich für die
 Glückwünsche und das Geschenk zu meinem 80. Geburtstag
 bedanken. Emil Drews

Für die uns anlässlich unserer diamantenen Hochzeit erwiesenen
 Aufmerksamkeiten sagen wir der Betriebsleitung und allen
 früheren Arbeitskameraden der Kupferschmiede unseren herz-
 lichsten Dank. Hinrich Wolkenhauer und Frau

Herzlichen Dank für erwiesene Aufmerksamkeit anlässlich
 unserer Hochzeit. Herbert Carlsdotter und Frau

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen
 Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich allen
 Beteiligten meinen herzlichsten Dank. Arthur Bischoff

Mit den mir zu meinem 40jährigen Dienstjubiläum erwiesenen
 Aufmerksamkeiten ist mir eine große Freude bereitet worden.
 Ich danke allen, die dazu beigetragen haben, recht herzlich.
 Albert Wittkamp

Für die mir zu meinem 40jährigen Jubiläum zugegangenen
 Glückwünsche und Aufmerksamkeiten danke ich der Direktion,
 der Betriebsleitung und den Arbeitskollegen von Reierstieg
 und Finkenwerder recht herzlich. Walter Utecht

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Dienstjubiläums aus-
 gesprochenen Glückwünsche, die Zuwendungen und erwiesenen
 Aufmerksamkeiten spreche ich hiermit der Betriebsleitung
 sowie allen beteiligten Kolleginnen und Kollegen meinen herz-
 lichsten Dank aus. H. Lanker

Für die mir zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum erwiesenen
 Aufmerksamkeiten danke ich der Betriebsleitung, allen Arbeits-
 kameraden und der AEG, Abt. Schiffbau, recht herzlich.
 Franz Gabler

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

Für die vielen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten zu mein-
 em 25jährigen Dienstjubiläum sage ich der Geschäftsleitung
 und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank. Erich Walther

In dem schweren Leid, das uns beim Heimgange meines lieben
 Mannes, unseres guten Vaters, betroffen hat, durften wir sehr
 viel herzliche Teilnahme erfahren. Dafür möchten wir Ihnen
 von Herzen danken. Engel Pape, geb. Mehrkens und Kinder

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme zum Heimgang
 meines Vaters Franz Czenski. Martha Carstens, geb. Czenski

Für die Liebe, Freundschaft und Verehrung, die unserem lieben
 verstorbenen Peter auf seinem letzten Wege dargebracht wur-
 den, sagen wir unseren herzlichsten Dank.
 Im Namen aller Angehörigen Toni Brammann

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme.
 Fr. E. Hachner für Friedrich Gramkow

Wir gedenken unserer Toten

Arthur Dahlke
 Bauhilfsarbeiter
 gest. am 31. 8. 1960

Friedrich Gramkow
 Schiffbauhelfer
 gest. 15. 9. 1960



Franz Czenski
 Rentner
 gest. am 28. 9. 1960

Peter Brammann
 Kupferschmiedhelfer
 gest. am 24. 9. 1960

David Waschkawitz
 Arbeiter
 gest. am 9. 10. 1960



Das Jahr 1960 nähert sich mit Riesenschritten seinem Ende. Wahrscheinlich wird manch einer jetzt schon versuchen, ein vernünftiges Verhältnis zwischen beabsichtigten Weihnachtsgeschenken und Geldvorräten im Portemonnaie herzustellen.

Die Werftleitung bereitet sich auch schon auf Weihnachten vor. Die Theatervorstellungen für die Kinder sind bestellt. Die Besprechungen mit dem Weihnachtsmann über die Weihnachtspakete sind selbstverständlich auch schon erledigt. Gewisse Schwierigkeiten macht uns noch die Vorbereitung des alljährlichen Zusammenseins mit unseren alten DWern. Wir wollen doch gern, daß man in diesem Jahr schon in dem erweiterten Gemeinschaftsraum zusammensitzen kann. Hoffen wir, daß die Maurer, Tischler und Installateure gemeinsam mit den sonstigen Handwerkern rechtzeitig fertig werden; sonst würde es in diesem Jahr schlecht aussehen, und wir müssen in ein Lokal an der Elbe ziehen. Das wollten wir eigentlich gar nicht gern, weil wir ja gerade auf der DW zusammenkommen wollen.

Die letzten Wochen haben uns leider einige Schwierigkeiten gemacht. Das Jugendarbeitsschutzgesetz, das uns der Bundestag am 9. 8. 1960 beschert hat, hat es in sich. Es ist für uns nur ein schwacher Trost, daß es anderen Betrieben noch viel schlechter geht als uns. Einer der springenden Punkte des neuen Gesetzes ist der, daß Jugendliche praktisch nur noch 40 Stunden in der Woche arbeiten dürfen, während die übrige Belegschaft 44 Stunden auf der Werft ist. Es ist gar nicht einfach, die Jugendlichen aus den Arbeitsgruppen herauszulösen. Genau so wenig haben wir bisher einen Weg finden können, um den Abtransport der Jugendlichen von der Werft zu ermöglichen. Wir hängen an der Elbseite von den Möglichkeiten des Fährbetriebes ab und müssen dann auch noch sehen, wie unsere Belegschafter nach Schleswig-Holstein und in die sonstigen Außengebiete der Hansestadt Hamburg kommen. Im Süderelbegebiet sind wir nahezu völlig auf unseren eigenen Verkehrsbetrieb angewiesen. Andererseits wäre es ziemlich witzlos, wenn man den Jugendlichen sagen würde: „Ihr könnt jetzt die Werft verlassen. Es ist Eure Sache, zu sehen, wie Ihr nach Hause kommt“. Die Folge wäre höchstens die, daß die Jugendlichen eine halbe Stunde vor den Toren stehen müssen, bis die fahrplanmäßigen Verkehrsmittel abrollen. Das ist ganz bestimmt nicht der Sinn des Gesetzes.

Es ist bestimmt ganz richtig, daß man dem Schutz der jungen Generation besondere Aufmerksamkeit widmet. Wahrscheinlich hat man die Schwierigkeiten, die sich daraus ergeben, aber doch nicht so ganz übersehen können. Bei der allgemeinen Lage auf dem Arbeitsmarkt läßt es sich gar nicht umgehen, daß auch Jugendliche in den Arbeitsprozeß eingeschaltet sind. Bei uns sind sie genau so in den Kolonnen wie ihre älteren Kollegen.

Wir müssen uns aber etwas einfallen lassen und können unmöglich den Schluß ziehen, der an anderer Stelle schon gezogen sein soll, wo man die Jugendlichen einfach entlassen hat.

Es ist, wie jeder weiß, ohnehin schon schwierig genug, neue Mitarbeiter zu finden. Im Schiffbau sind außerdem

konjunkturdämpfende Maßnahmen wirklich nicht erforderlich. Es ist bekannt, daß es nahezu unmöglich ist, neue Aufträge hereinzubringen, die die Selbstkosten decken.

In diesem Zusammenhang ist es daher für uns sehr betrüblich, daß der Krankenstand wieder einmal sehr hoch liegt. Er liegt in dem Augenblick, in dem ich diesen Monatsbericht zu Papier bringe, zwischen 9 und 10 Prozent. Die Folge der Krankenziffer sind Überstunden. Und die Folge von Überstunden sind dann meistens wieder erhöhte Krankenzahlen. Das Ganze ist also ein ziemlich unangenehmer Kreislauf.

Wie Ihr alle wißt, hat der Bundestag von den beiden größten Parteien je einen Entwurf eines Gesetzes über die Erhöhung der Unfallrenten bekommen. Diese beiden Entwürfe werden wahrscheinlich sehr schnell behandelt werden. Ihr wißt ja, daß die Beiträge zur Unfallversicherung ausschließlich von den Unternehmen getragen werden. Jede Rentenerhöhung bedeutet also für die Unternehmer eine erneute Belastung. Im Schiffbau ist es jedenfalls nicht möglich, Verteuerungen dadurch aufzufangen, daß sie durch erhöhte Preise an die Besteller weitergegeben werden.

Das gleiche, was hier zur Rentenerhöhung gesagt worden ist, gilt auch für die Frage des Kindergeldes. Es ist für

Auf Einladung des Ortsamtsleiters Lindemann werden die
Modellschiffe unseres DW-Wettbewerbs
im Sitzungssaal des Ortsamtes Finkenwerder

vom 6. bis 27. November 1960 ausgestellt. Die Ausstellung ist montags bis freitags von 15.00 bis 19.00 Uhr, sonnabends und sonntags von 10.00 bis 16.00 Uhr geöffnet. Für die Finkenwerder Schulklassen werden außerhalb dieser Zeit Führungen veranstaltet.

die Eltern ganz bestimmt eine Freude, wenn sie schon für das zweite Kind ein Kindergeld bekommen. Es ist sicher auch richtig, wenn man den Eltern bessere Möglichkeiten zur Erziehung ihrer Kinder in die Hände gibt. Dem steht aber immer gegenüber, daß irgend jemand die Kosten für soziale Verbesserungen zahlen muß. Auch im Falle des Kindergeldes wären das ausschließlich die Unternehmen. Fachleute schätzen übrigens die Kosten für eine Erhöhung der Unfallrenten auf etwa 250 Millionen DM im Jahr.

Es ist tatsächlich so, daß bei uns sehr genau gerechnet werden muß. Aus diesem Grunde bitte ich Euch, Eurerseits alles zu tun, um unnötige Verluste zu vermeiden. Jeder einzelne hat die Möglichkeit dazu.

Wie Ihr wißt, kümmert sich die Werft auch um das Wohl und Wehe der alten DWer. Es ist immer wieder eine Freude, an der Freude dieser Alten teilhaben zu können, wenn sie so von ihrer alten Zeit berichten und voller Stolz an ihre Leistungen zurückdenken. Gerade in diesen Tagen kam ein Brief eines unserer Rentner, der am 14. Oktober seinen 80. Geburtstag feierte, und dem wir selbstverständlich dazu gratuliert haben. Es ist ihm auch ein kleines Geschenk ins Haus gebracht worden. In dem erwähnten Brief heißt es: „Trotzdem ich schon so lange von der Werft weg bin, baue ich jede Nacht meine Schiffe. Ich kann nicht davon abkommen. Es waren auch meine besten 50 Jahre, die ich auf der Werft verbringen konnte. Ich wollte, ich hätte noch mal solche 50 Jahre vor mir.“ Voller Stolz weist unser Rentner darauf hin, daß er heute noch nicht rastet, sondern seinen gepachteten Garten bearbeitet. Wir wünschen ihm, daß er noch lange so weitermachen kann.

Auf Wiedersehen im November.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabaütermann