



**DEUTSCHE WERFT
WERKZEITUNG
1/61**

Was die nächsten Wochen bringen sollen

Am 22. Februar 1961 wird der Stapellauf des Schiffes Bau-Nr. 759 erfolgen. Es handelt sich um ein 3500 t großes Kühlmotorschiff mit einem Fassungsvermögen von 245 000 cu. ft. für die Reederei Cargo Ships El-Yam Limited, Tel Aviv.

Für den 24. Februar 1961 ist die Probefahrt des Massengutfrachtschiffes „EN GEDI“ (22 350 t) angesetzt. Die „EN GEDI“ ist ein Schwesterschiff der vor einigen Monaten gelieferten „MEZADA“.

Am 27. Februar 1961 wird der Neubau S. 769 seinem Element übergeben. Auftraggeber dieses Schiffes ist die ZIM Israel Navigation Co., Haifa. Das Schiff ist ein Massengutfrachter des gleichen Typs wie der Bulk-Carrier „EN GEDI“.



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT Nr. 1/1961

Zur Jahreswende 1960/1961

Ablauf und Ausblick

Mit einer Gesamttonnage von nahezu 130 Millionen BRT hat sich die Welthandelsflotte seit Ausbruch des zweiten Weltkrieges mehr als verdoppelt (2,3fach).

Der jährliche Zuwachs an Neubautonnage von 8—9 Millionen BRT übersteigt seit Jahren bei weitem den der Zunahme des Welthandels entsprechenden Raumbedarf. Die Mahnung einsichtiger Kreise aus Schifffahrt und Schiffbau, unwirtschaftliche Alltonnage aus dem Markt zu nehmen und abzuwracken um die Frachtenlage zu verbessern, ist bisher nahezu unberücksichtigt geblieben. Erst die allerletzten Monate zeigen eine etwas stärkere Abwrackstätigkeit und fast gleichzeitig ein leichtes Anheben der Frachtraten besonders in der Getreidefahrt, wozu allerdings der große Bedarf an Brotgetreide in weiten Hungergebieten der Welt und die teilweise recht schlechten Getreideernten in Europa beigetragen haben.

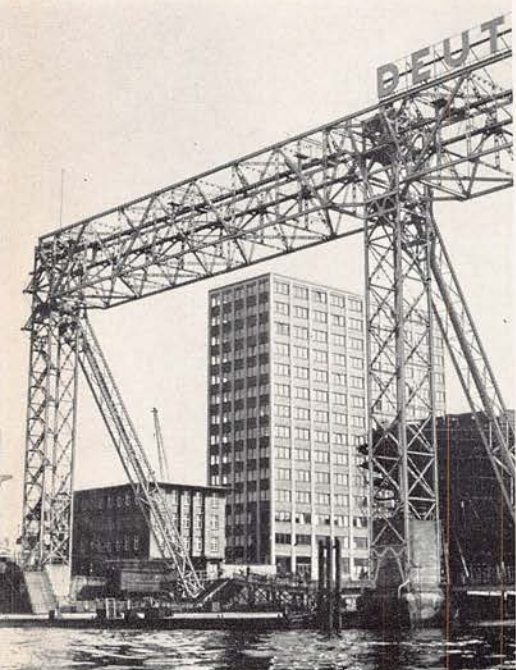
Nicht verständlich bei dieser Allgemeinlage in Schifffahrt und Schiffbau ist der 1960 in starkem Umfange erfolgte Umbau unwirtschaftlicher, alter T₂-Tanker in Massengutschiffe durch Einbau neuer vergrößerter Mittelschiffe — jumboising — die bei ihren billigen Einstandspreisen nur einen weiteren Druck auf den Frachtenmarkt ausüben werden.

Trotz dieser wenig erfreulichen Zustände ist ein langsames aber stetiges Anziehen der Nachfrage auf dem

Neubaumarkt nicht zu verkennen. Auf der einen Seite zeigt sich ein steter Drang nach einer Steigerung der Größe der Schiffe für flüssige Ladung: Eine ganze Reihe für 45 000 t Tragfähigkeit in Auftrag gegebener Tanker wird auf 77 000 tdw erhöht, und für mehrere seit kurzer Zeit laufende Tanker von 36 000 tdw wird unter Beibehaltung der Länge eine Vergrößerung auf etwa 45 000 tdw erwogen.

Auf der anderen Seite hat die Nachfrage nach Massengutschiffen mittlerer und großer Tragfähigkeit in ganz ungewöhnlichem Maße zugenommen. Bevorzugt werden Schiffe von 16 000 t und 22 000—24 000 t für die europäische Fahrt, die eine Steigerung auf 60 000—80 000 und 100 000 t für große Fahrt erfahren, sofern langfristige Charterverträge zwischen Häfen vorliegen, die Schiffe dieser Größe mit Tiefgängen von 40'—42' aufzunehmen in der Lage sind.

Beachtlich bleibt, daß auch für Schiffe dieser Größe der Einschraubenantrieb beibehalten wird und der Übergang vom Turbinen- zum Motorantrieb immer mehr zunimmt. Waren bisher Antriebsleistungen von 20 000—25 000 PS nur mit der Räder-übersetzten Hochdruck-Dampfturbine zu erreichen, so hat die Steigerung der Zylinderleistung des Dieselmotors und seine betriebssichere Durchbildung in den letzten Jahren so weitgehende Fortschritte gemacht, daß Motoren in 10- und 12-Zylinderanordnung mit



Im FRUHLJAH 1960 wurde in Finkenwerder ein neues 14stöckiges Hochhaus als Sitz der Hauptverwaltung, der technischen und kaufmännischen Büros, der Betriebsleitung sowie aller übrigen der Verwaltung und dem Betriebe unterstellten Sonderabteilungen bezogen.



SOMMER 1960: Luftaufnahme des Westteils der Deutsche Werft, Finkenwerder. Die Aufnahme umfaßt die 8 Neubauhelgen mit dem neuen Großhelgen für Schiffe bis 100 000 t d w und mehr, die neue Schiffbauwerkstatt für schwere Bleche und einen Teil unserer Schwimmdockanlagen für Schiffe bis 65 000 t. Der Südrand des Werftgeländes zeigt einen Teil der Wohnsiedlungen der Deutsche Werft.

Leistungen von 20 000—24 000 PSe von allen großen Motorenfirmen angeboten werden und damit allen Erfordernissen der Frachter vorgenannter Größe entsprochen werden kann.

Der erforderliche Schritt für die Erzielung dieser Leistungssteigerung pro Zylindereinheit des Dieselmotors war die systematische Entwicklung der Aufladung des Zylindervolumens mit zusätzlicher Verbrennungsluft, da das zu Beginn des Kompressionshubs im Arbeitszylinder vorhandene Volumen an Verbrennungsluft ausschlaggebend für die Leistung des Zylinders pro Arbeitshub ist.

Die Deutsche Werft hat auch auf diesem Gebiet Pionierarbeit geleistet. Bereits auf einem der ersten von ihr zur Ablieferung gebrachten Motorschiffe Anfang der zwanziger Jahre, damals noch mit Viertaktmotoren ausgerüstet, hat sie durch Aufstellung eines elektrisch angetriebenen Zusatzgebläses den Anfangsdruck im Zylinder erhöht und damit Leistungssteigerungen von 20—25 % pro Zylindereinheit herbeigeführt. Die weitere Entwicklung dieses Vorschlags unter Verwendung von Abgasgebläsen führte im letzten Jahrzehnt zu dem Stande, den wir alle in den hochaufgeladenen Vier- und Zweitakt-Motoren unserer Tage kennen und der in der Zukunft im Seeschiffbau für alle in Frage kommenden Leistungen das Feld unbedingt beherrschen wird.

Wenn dennoch in Einzelfällen Turbinenantrieb für die großen Tanker gewählt wird, so wird in fast allen Fällen der Mangel an geeignetem Motoren-Personal ausschlaggebend für den Rückgriff auf die Turbine sein.

Damit hat sich ganz überraschend auch für den Großschiffbau der Motor endgültig durchgesetzt. Der Hochdruckturbine wird — abgesehen für die Verwendung im Kriegsschiffbau, bei dem das geringe Gewicht stark ausschlaggebend ist — hinfort in Verbindung mit automatisch gesteuerten Hochdruckkesselanlagen nur noch beim Bau großer Land-Kraftanlagen ein Arbeitsfeld bleiben.

Der allgemeinen Lage des Frachtenmarktes entsprechend konnten auch die Werften im Jahre 1960 über kein besonders großes oder umfangreiches Neubauprogramm berichten. Lediglich Groß-Britannien verfügt im Augenblick noch über ein größeres Neubauprogramm für mittelgroße und einige größere Fahrgastschiffe, während die kontinentalen Werften zum großen Teil die von ihnen in den letzten Jahren gebuchten Neubauten zur Ablieferung bringen und meist nicht in der Lage sind, den vorliegenden Auftragsbestand mengenmäßig zu halten — was allerdings vielfach begrüßt und unterstützt wird — um baldmöglichst wieder wie in den Vorkriegsjahren zu Ablieferungszeiten von äußerst 12-18 Monaten zu kommen und es damit zu ermöglichen, Neubauten zu festen Preisen zu übernehmen, was bei den langen Lieferfristen der vergangenen Jahre kaum möglich war.

Wenn trotzdem die Deutsche Werft in den letzten Wochen eine ganze Reihe von Neubaufträgen für das In- und Ausland abschließen konnte, ohne in das noch zur Abwicklung vorliegende Neubauprogramm einzugreifen, so beweist das nur ihre Elastizität im Schiffsbau, die dank der von ihr in den letzten Jahren geschaffenen Neuanlagen eine weitgehende Automatisierung bei der

Bearbeitung des Materials und in der Montage ermöglicht.

Die Stellung der Deutsche Werft im Hamburger Raum im Jahre 1960 zeigt die nachstehende Übersicht:

Werft:	Ablieferungen:	
	Zahl der Schiffe	t Tragfähigkeit
1. Deutsche Werft	14	283 009
2. Howaldtswerke, Hamburg	8	131 449
3. Schlieckerwerft	5	95 573
4. Blohm & Voß AG.	3	51 250
5. Stülckenwerft	3	36 327

Die weitere Entwicklung des Schiffbaus auf dem deutschen Markt wird von der Möglichkeit der Finanzierung der in Auftrag zu gebenden Neubauten abhängen.

Bei deutschen Reedern liegt noch die Befriedigung des letzten Nachholbedarfs für die im Kriege verlorene Ton-

Notwendigkeit heute für jeden In- und Auslandsauftrag langfristigen Kredit zu gewähren, für den meist keine andere Sicherheit als das Schiff selbst zur Verfügung steht, braucht im einzelnen nicht erörtert zu werden.

Aus all diesen Umständen ergibt sich, daß ein normales langfristiges Liefergeschäft, wie es der Schiffbau nun einmal verlangt, erst wieder eintreten kann, wenn die deutschen Auftraggeber in der Lage sind, aus eigenen Mitteln die in Auftrag zu gebenden Schiffe zu finanzieren oder ihnen Kreditinstitute zur Verfügung stehen, die ihnen langfristige Kredite zu mäßigen Zinssätzen überlassen. Die heute von unseren Finanzinstituten für diesen Zweck geforderten Zinssätze von $6\frac{1}{2}$ —7—8 % sind für die Schifffahrt nicht tragbar.

Bei der Hereinnahme von Auslandsaufträgen steht zwar die mit Rückbürgschaft des Bundes geschaffene Hermes-Versicherung zur Abdeckung des wirtschaftlichen und politischen Risikos zur Verfügung, jedoch muß die Bau-



HERBST 1960: Nordteil des etwa 800 m langen Ausrüstungshafens mit einem 47 000 tdw großen Turbinen-Tanker im Ausbau



WINTER 1960: Blick auf die Neubau-Helgen von 270 m Länge von der Landseite mit dem großen Fahrgastschiff „HANSEATIC“ im Dock V

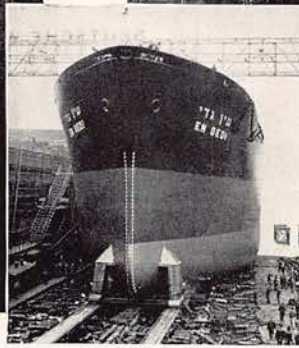
nage vor. Da eine Bundesbeihilfe nicht mehr zu erwarten ist, bleibt nur die Finanzierung der Bauaufträge aus eigenen Mitteln, die aber aus den Frachterträgen der letzten Jahre nicht anzusammeln waren; oder die Aufnahme von Anleihen und Darlehen, die aufzunehmen die hohen Zinssätze des Inlandsmarktes nicht zuließen, während das ausländische Kapital sich dem inländischen Darlehenssucher fast ausnahmslos verschloß.

Der von uns zu allen Zeiten stark bearbeitete Auslandsmarkt, auf dem wir eine große Klientel besitzen, ist zwar bereit, Aufträge zu erteilen, ist aber nicht gewillt, irgendein Währungsrisiko zu laufen. Was das bedeutet, bei der

werft in jedem Falle 20 % des Baupreises als Selbstbehalt übernehmen, ein Betrag, der zuzüglich der sonstigen Hermes-Spesen bei den großen Summen, um die es sich im Schiffbau handelt, eine nicht tragbare Belastung bei Verfolg internationaler Geschäfte darstellt.

Eine stabile Beschäftigungslage auf dem Auslandsmarkt kann sich für die deutschen Werften erst dann wieder einstellen, wenn dem deutschen Schiffbau zum mindesten die gleichen Bedingungen eingeräumt werden wie sie den ausländischen und vor allem auch den in der EWG mit uns zusammengeschlossenen Werften zur Verfügung stehen.

W. E. H. S.

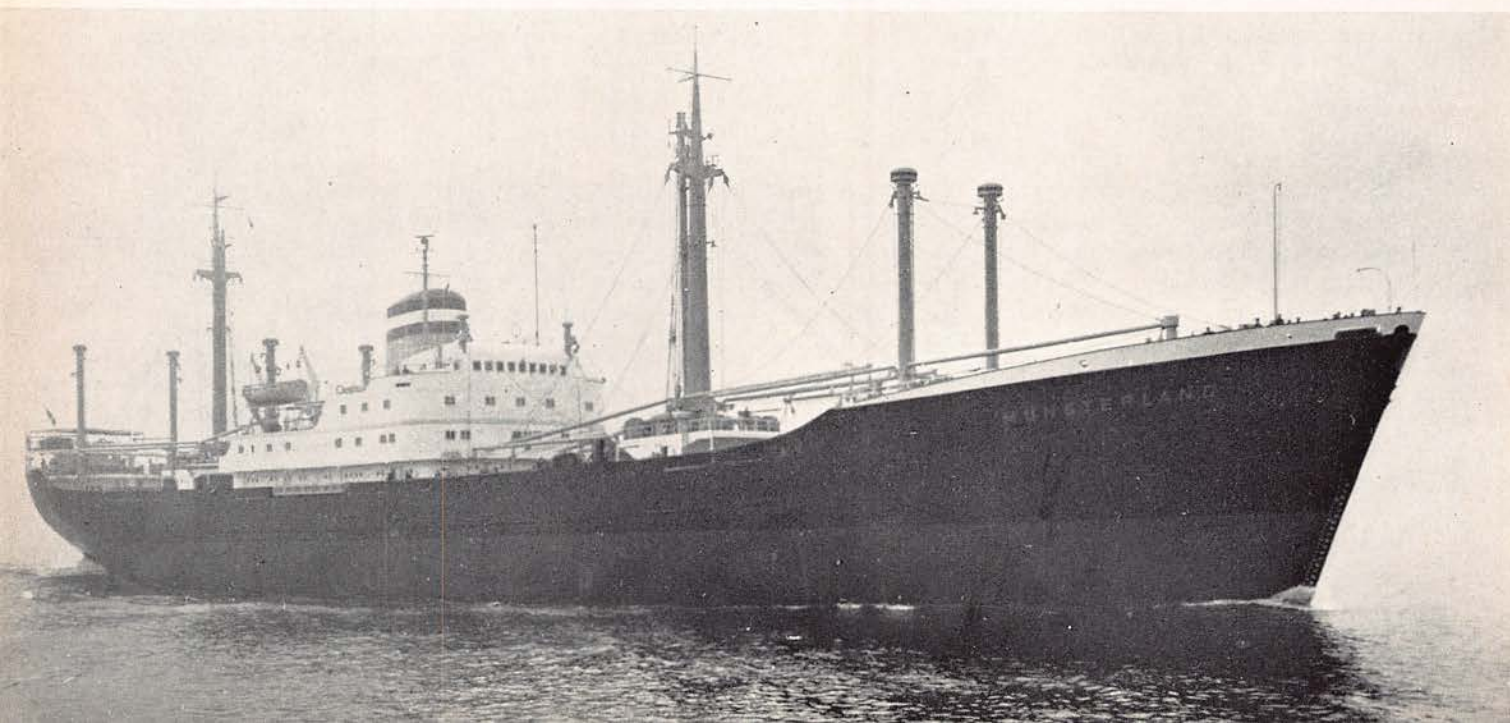


Die letzten Wochen...

Am 16. 12. lief die „En Gedi“ vom Stapel, ein Schwester-schiff der „Mezada“ und „Elat“ und wie diese beiden, ein neuer Beleg der bewundernswerten Aufbauleistung der jungen israelischen Handelsflotte nach dem zweiten Weltkrieg.

„En Gedi“ ist der Name eines Landstriches am Rande des Toten Meeres, der einst in biblischen Zeiten, — zur Zeit des Königs Salomo — besondere Bedeutung für das Land Israel gehabt hatte. An der Stelle jener Oase (das Wort „Quelle“ ist in dem Namen „En Gedi“ enthalten) ist heute eine junge, blühende Ortschaft entstanden.

Die Taufpatin Mrs. Najar sagte in ihrer Ansprache: „Ich bin glücklich, von der Zim Israel Navigation Company, durch Mr. Yechieli, mit dieser Aufgabe betraut worden zu sein. Mr. Yechieli ist mir seit langem als einer der Männer bekannt, die Großes für die Entwicklung der israelischen Wirtschaft und Schifffahrt geleistet haben. Darüber hinaus erfüllt es mich mit besonderer Freude und Stolz, daß unserer jungen israelischen Generation die Ver-pflichtung auferlegt wurde, in unserem jungen Staat auch Aufgaben zu bewältigen, die bisher für uns nahezu unbe-



kannt waren und dazu rechnet vor allem der Aufbau einer eigenen Handelsflotte.

Herzlichen Dank spreche ich der gesamten Belegschaft der DW für die von ihr geleistete Arbeit aus und wünsche ihr Freude und Erfolg für die endgültige Fertigstellung dieses Neubaus, der nun schon als 3. Schiff seiner Klasse innerhalb eines Jahres zur Ablieferung kommen wird und den Namen einer Siedlung im Negev trägt, durch den im besonderen die Bedeutung dieses Teiles des Landes in alle Welt hinausgetragen wird. Ich taufe dies Schiff nunmehr auf den Namen ‚En Gedi‘. Glück und Segen auf allen Fahrten!“

Bei dem anschließenden Empfang in der Halle des neuen Hochhauses der DW wurde ein Telegramm der Leitung der Zim Israel Navigation Co., Haifa, an die Taufpatin,

Mrs. Najar, verlesen, in dem diese neben den herzlichen Glückwünschen für die „launching lady“ darauf hinwies, daß der Name „En Gedi“ die enge Verbundenheit der „Eroberer der Wüste und Erweiterer der Oase mit den Bezwingern der Ozeane und Erweitern der israelischen Handelsflotte“ symbolisieren soll.

Am 30. 12. lief als letztes Schiff des Jahres die „HAR SINAI“ vom Stapel. Auch sie gehört wie die früheren „HAR“-Schiffe der Reederei Cargo Ships El-Yam, gleicht im Typ aber den Neubauten der „MEZADA“-Klasse.

Letzte Ablieferung des Jahres 1960 und erster Stapellauf 1961 bildeten zwei Schwesterschiffe für die Hamburg-Amerika Linie. Am 29. 12. machte das 11 000-t-Motorschiff „Münsterland“ seine Probefahrt; am 25. 1. lief die „Kulmerland“ vom Stapel. Darüber mehr im nächsten Heft.

kleine chronik der weltseefahrt ...

Seit Jahren berichten „Die letzten Wochen“ von dem Geschehen auf der DW. Was in der weiten Welt passiert, ist eigentlich nicht unsere Sache; darüber berichten tagtäglich Zeitungen und Zeitschriften. Aber man empfindet es beim Durchblättern alter Jahrgänge unserer Werkzeugzeitung doch

Ein Auszug aus dem Kapitänsbericht läßt uns durch die Unmittelbarkeit der Schilderung die Ereignisse miterleben: „20. Dez. 60 um 2318 fangen SOS-Ruf der Küstenfunkstelle Genua auf, daß das italienische Motorschiff ‚GIOIA‘ 10 Seemeilen nördlich der Insel Capraia in Seenot geraten ist



oft als ein Manko, daß gar keine Anhaltspunkte dafür vorliegen, wann diese und jene Ereignisse aus der Welt unseres Berufes, die einmal unser Interesse erregten, stattgefunden haben.

Diese „Kleine Chronik der Weltseefahrt“ soll darum fortlaufend in ein paar kurzen Sätzen die uns zugänglichen und wichtig erscheinenden Meldungen festhalten.

Abgelieferte Schiffe sind zunächst einmal aus unserem Gesichtskreis verschwunden. Hin und wieder kommen manche von ihnen zu uns zurück, gehen ins Dock, um überholt oder neu gemalt zu werden. Doch auch in anderer Weise begegnen sie uns wieder.

Da tauchte unlängst in allen Zeitungen der Name „**JOHN AUGUSTUS ESSBERGER**“ auf. Es handelt sich um den 20 000-t-Tanker S. 752, den die Deutsche Werft 1959 gebaut hat. Die Besatzung dieses Schiffes rettete kurz vor Weihnachten fünf Seeleute des vor der italienischen Westküste in Seenot geratenen und gesunkenen Küstenfrachters „GIOIA“.

und zu sinken droht. Der Wind ist NW 5 in Böen 7. Die See ist grob. 2320 melden der Küstenfunkstelle Genua unseren Standort mit 42°56' N und 10°05' O, ändern den Kurs und eilen auf die Unfallstelle zu. Auf dem Wege zur Unfallstelle wird der Suezkanalscheinwerfer aufmontiert, Tauwerk, Rettungsringe, Lotsenleitern werden an Deck largelegt.

21. Dez. 60 um 0048 noch 3 Seemeilen von der Unfallstelle entfernt wird die Suche mit 2 Scheinwerfern aufgenommen. Da im Radar keine Echos ausgemacht und auch keine Not-signale gesichtet werden, wird das Suchen erschwert. Es muß angenommen werden, daß das Schiff inzwischen gesunken ist. 0105 nehmen einen starken Ölgeruch wahr und sichten dicht an Stb.-Seite einen Rettungsring. An BB-Seite wird ein treibender Gegenstand gesichtet. 0115 werden auf Stb.-Seite voraus ganz schwach Hilferufe wahrgenommen. Kurz darauf erfassen die Scheinwerfer ein vollge-schlagenes Rettungsboot, an dem sich 5 Mann festhalten. Zwei weitere Menschen treiben bewegungslos im Wasser.

Alle haben orangefarbene Schwimmwesten an, die sehr gut ausgemacht werden können. 0130 unser Motorrettungsboot zu Wasser gelassen. Dicht bei den Schiffbrüchigen ist das Schiff zum Stehen gebracht worden. Ein Schiffbrüchiger kommt zum Schiff geschwommen. Durch den starken Suezkanalscheinwerfer können die Schiffbrüchigen im Schein festgehalten werden, was für das Auffischen der Überlebenden sehr zum Vorteil ist. 0145 sind 8 Schiffbrüchige von unserem Rettungsboot aufgefischt worden. Nachdem sie an Bord gebracht worden sind, was bei der großen See sehr schwierig war, wurde die Umgebung des Schiffes weiter nach Vermißten abgesucht. Die Küstenfunkstelle Genua, mit der wir ständig in Verbindung stehen, wird angewiesen, einen Arzt aus Livorno, das 24 Meilen von unserem Liegeplatz entfernt liegt, zu schicken. Während die 5 Mann, die sich an dem vollgeschlagenen Rettungsboot angeklammert hatten, lebend geborgen werden können, sind die 4 einzeln aus dem Wasser gefischten schon bei der Bergung tot gewesen ...“

Der selbe Kapitän Becker hat übrigens schon einmal auf einem anderen DW-Schiff, der „**WILHELMINE ESSBERGER**“ (S. 661), Leute im Mittelmeer aufgefischt. Es handelte sich um zwei englische Sportflieger, die durch Witterungsumschlag die Orientierung verloren und nur noch eine Gallone Sprit im Tank hatten, als sie die „**WILHELMINE ESSBERGER**“ in Sicht bekamen. Sie umkreisten das Schiff mehrmals und warfen dann mit einem gut gezielten Bombenwurf einen Stiefel an Deck mit der kurzen, aber eindeutigen Meldung: „We are going forced land in the sea; get ready to pick us up“.

Wenige Minuten später war ein Boot ausgesetzt, die Maschine zu Wasser gegangen und abgesackt. Die beiden Flieger setzten die Reise mit der „**WILHELMINE ESSBERGER**“ fort.

*

Ein anderes DW-Schiff, das kürzlich in der Presse erwähnt wurde, war der 3440 tdw große, 1950 für Zersien gebaute Frachtdampfer „**MORSUM**“ (S. 615). Das Schiff fährt für die Deutsche Orientlinie und wurde Anfang Dezember von französischen Kriegsschiffen vor der Küste Algeriens aufgebracht und gezwungen, den Kriegshafen Mers el Kebir bei Oran anzulaufen. Die Franzosen begründeten ihr rechtswidriges Vorgehen in diesem wie in ähnlichen Fällen mit dem Verdacht auf Waffenlieferungen für Algerien.

*

In den vergangenen Wochen hatte die Schifffahrt eine Reihe Verluste zu beklagen, unter denen einige von erheblichen Ausmaßen waren. Am 6. Dezember sank im Südatlantik nach einer Explosion der 56 000-t-Tanker „**SINCLAIR PETROLORE**“, der 1955 gebaut wurde und der amerikanischen Reedereigruppe D. K. Ludwig gehörte. Zwei Mann der Besatzung kamen ums Leben; die Versicherungssumme für das Schiff betrug 8,1 Mill. Dollar. Es fuhr mit voller Ladung.

*

Noch größer war die Katastrophe, die die USA durch den Brand ihres neuen Flugzeugträgers „**CONSTELLATION**“ traf. Mit 60 000 t war dieses Schiff das größte Kriegsschiff der Welt. Es sollte im Mai dieses Jahres fertig werden. Der Brand kostete 46 Menschenleben und 43 Verletzte. Der Schaden wird mit 315 Mill. Dollar angegeben.

*

Schließlich sei noch der dramatische Kampf um den indischen Frachter „**INDIAN NAVIGATOR**“ (7660 BRT) erwähnt. Das Schiff war mit einer Ladung Schwefelöl auf

dem Wege von Hamburg nach Kalkutta, als es am 31. 12. 1960 in Brand geriet. Der Frachter trieb fast 60 Stunden brennend in der Biskaya. Mehrere Bergungsgesellschaften bemühten sich vergeblich, das von der Besatzung verlassene Schiff in Schlepp zu nehmen. Ein Bergungskommando von 11 Mann der „**INDIAN SUCCESS**“ gelangte schließlich an Bord, bezahlte aber den mutigen Einsatz mit dem Leben, als die brennende „**INDIAN NAVIGATOR**“ plötzlich sank.

*

„**Rekord auf der Elbe**“ melden die Zeitungen. 78 876 Schiffe haben 1960 Cuxhaven passiert. Mit 30,8 Mill. Tonnen Jahresumschlag hat auch Hamburg seine bisher höchste Leistung erzielt. Diese Zahlen klingen ganz imponierend. Richtig beurteilen kann man sie jedoch erst, wenn man sie mit den Zahlen anderer Häfen vergleicht. Bremen meldet mit 15 Mill. t ebenfalls einen Haferekord.

*

In dem für große Schiffe neu angelegten Europahafen „**EUROPOORT**“ wurde Ende Dezember das erste Schiff abgefertigt, der 19 000-t-Tanker „**A. K. FERNSTROM**“.

*

Die immer wieder interessierende Frage, wie große Schiffe den **Suez-Kanal** passieren können, fand kürzlich eine klare Beantwortung durch eine Notiz in „**Lloyds List**“, wonach Mitte Januar 1961 der maximale Tiefgang 35'-6" betragen darf. Bis Ende April wird der Kanal soweit ausgebaggert sein, daß Schiffe mit 37' Tiefgang passieren können.

*

Die Deutsche Werft ist bekanntlich vom Tage ihrer Gründung an für den **Motorantrieb** von Seeschiffen eingetreten. Sie galt seit Anfang der zwanziger Jahre als Spezialwerft für den Motorschiffbau. Mochte es mit dem ständigen Wachsen der Schiffe nun scheinen, daß bei hohen Leistungen die Turbine das Rennen macht, weil dem Motor mit 10 000 bis 12 000 PS eine obere Grenze gesetzt sei, so hat es heute den Anschein, daß der Motor auch bei sehr hohen Leistungen seine Position behauptet. Burmeister & Wain, die ersten Motoren-Lieferer der DW, bauen z. Zt. Dieselmotoren mit 21 000 PS für 50 000-t-Tanker. Die Göta-verke in Göteborg haben mit ihrem 12-Zylinder-Motor DM 850/1700 VGA-U den z. Zt. stärksten Dieselmotor der Welt entwickelt. Er leistet 25 200 PS.

*

Es wird viel von Krisen gesprochen. „**Japans Schiffbau in der Krise**“, „**Die Krise im britischen Schiffbau**“ usw. Um so mehr muß es wunder nehmen, wenn man gleichzeitig liest, daß in Japan zwei **130 000-Tonnen-Tanker** in Auftrag gegeben sind, die größten Schiffe, die es bisher gegeben hat. Es handelt sich um japanische Aufträge. Dieses Beispiel zeigt deutlich, daß alle Theorien über zuviel Schiffsraum zusammenbrechen und es nicht an neuen Aufträgen fehlen wird, solange es den Werften gelingt, neue Schiffe zu entwickeln, die eine größere Wirtschaftlichkeit versprechen als die alten.

*

Mit Superlativen sollte man vorsichtig sein. „**Größter Kabelleger der Welt wird in Hamburg gebaut**“ steht in der Zeitung und man meint damit den 16 000-Tonner, den die Schliecker Werft bauen soll. Den „**größten Kabelleger der Welt**“ gab es bereits vor 100 Jahren. Er hieß „**GREAT EASTERN**“.



Aus der Vergangenheit der Reiherstiegwerft (7)

Aufbaujahre mit Adolph Ferber

Der Aufbau der neuen Reiherstiegwerft an der Norderelbe ab 1861 ist das Werk des Betriebsdirektors Adolph Ferber. Wir kennen von ihm nur den Namen — und das Werk, das er mit seinen Schiffbauern, Ingenieuren und Werftarbeitern geschaffen hat, den Aufbau und den späteren Ausbau der „Reiherstieg Schiffswerfte und Kesselschmiede“ sowie weit über 300 Schiffs-Neubauten, die unter seiner Leitung zwischen 1857 und etwa 1886 entstanden sind.

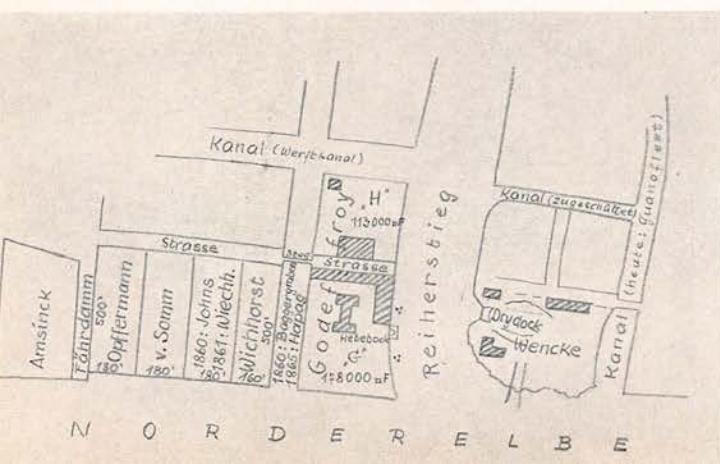
Auf dem neuen Werftgelände an der Norderelbe entstehen fünf Hellinge, eine Maschinenfabrik, eine Kesselschmiede, dazu Tischlerei und Schmiede. Am Reiherstiegufer wird ein Hebebock mit 60 t Hebefähigkeit aufgestellt. 1863 ist die neue Werft zum Bau auch größerer Dampfer und zur Ausführung umfangreicher Reparaturen bereit. Am 1. Juni 1864 wird das Unternehmen in „Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik“ umbenannt. Mit Aufnahme des Schiffbaubetriebes an der Norderelbe

wird das alte Werftgelände in Wilhelmsburg an die Leimfabrik Hüttner & Co. verkauft. (Heute befindet sich auf dem Platz Reiherstiegedeich 55 ein Kleinbetrieb der Metallindustrie.)

Die Arbeit auf dem neuen Werftgelände wird in einer Zeit aufgenommen, in der in den deutschen Ländern die wirtschaftlichen Kräfte erstarben und die Überwindung der politischen Zersplitterung vorbereitet wird.

★

Von 1815 bis 1871 ist Deutschlands Bevölkerung von 21 auf 40 Millionen angewachsen, das bedeutet eine Verdoppelung der Zahl der schaffenden Hände und zugleich eine Ausweitung des inneren Marktes. Von 1860 bis 1870 hat sich die deutsche Roheisenproduktion mehr als verdoppelt, Frankreich ist damit überflügelt und Österreich-Un-garn liegt weit zurück; die Industrialisierung kommt in Deutschland nun rascher voran als in den Nachbarländern.



Oben:

C. W. Arlo: Blick über den Strom auf Hamburg in den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts. Auf dem Südufer (Vordergrund) entstehen ab 1860 Werften, Industriebetriebe und Hafenbecken. (Kupferstichkabinett der Kunsthalle Hamburg, Reproduktion Kleinhempel)

Links:

Lageplan der Reiherstiegmündung vom 4. 2. 1859 mit ergänzenden Angaben vom 14. 1. 1867, Hamburger Staatsarchiv

Gefördert wird diese Entwicklung durch die Freihandelspolitik der preußischen Regierung, die besonders in Sachsen und Thüringen und in den Seestädten lebhaft Zustimmung findet.

Die politische Einheit Deutschlands wird in den Kriegen von 1864 und 1866 vorbereitet; der Einfluß Dänemarks und Habsburgs auf die deutschen Angelegenheiten wird ausgeschaltet und der Widerstand einzelner deutscher Landesteile gegen Preußen überwunden.

Kräfte des Widerstandes hat es auch in Hamburg gegeben. Ursprünglich war das Verhältnis zwischen Brandenburg-Preußen und Hamburg das allerbeste. Ähnlich wie die schwedische, englische und holländische schützte auch die Berliner Regierung die Stadt Hamburg viele Generationen lang gegen seine unmittelbaren Nachbarn, es gewährleistete seine Neutralität und das Gedeihen des Transit Handels, an dem alle interessiert waren. Diese Grundvoraussetzung der Existenz der Hansestadt in sechs Jahrhunderten sah die Mehrheit von Senat und Kaufmannschaft gefährdet, als 1867 die Einbeziehung der Stadt in den deutschen Nationalstaat eingeleitet wurde. Man hatte Sorge, zur Provinzstadt herabzusinken und an wirtschaftlicher Bedeutung einzubüßen. Man erinnerte sich auch der Kredithilfe der Wiener Regierung von 1857 und der Tatsache, daß Preußen zu dieser Zeit nicht hatte helfen können. Die Auflösung der Bürgergarde im Jahre 1868 und die Verlegung des preußischen Inf.-Reg. 76 in die Stadt fanden deshalb zunächst wenig Beifall.

Neben den konservativen gab es damals in Hamburg — auch unter den Kaufleuten — modernere Kräfte, die den deutschen Nationalstaat nicht nur als gute Deutsche herbeisehten — das taten ja alle —, sondern auch einen wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt erwarteten. Sie rechneten mit einem weiteren rascheren Ansteigen der deutschen Industrieproduktion und einer Zunahme der Fertigwarenausfuhr und Rohstoffeinfuhr. Allerdings war es bis dahin noch weit: der industrielle Vorsprung des damaligen England war bedeutend; und Deutschlands Um-

wandlung in einen Industriestaat steckte immerhin erst in den Anfängen.

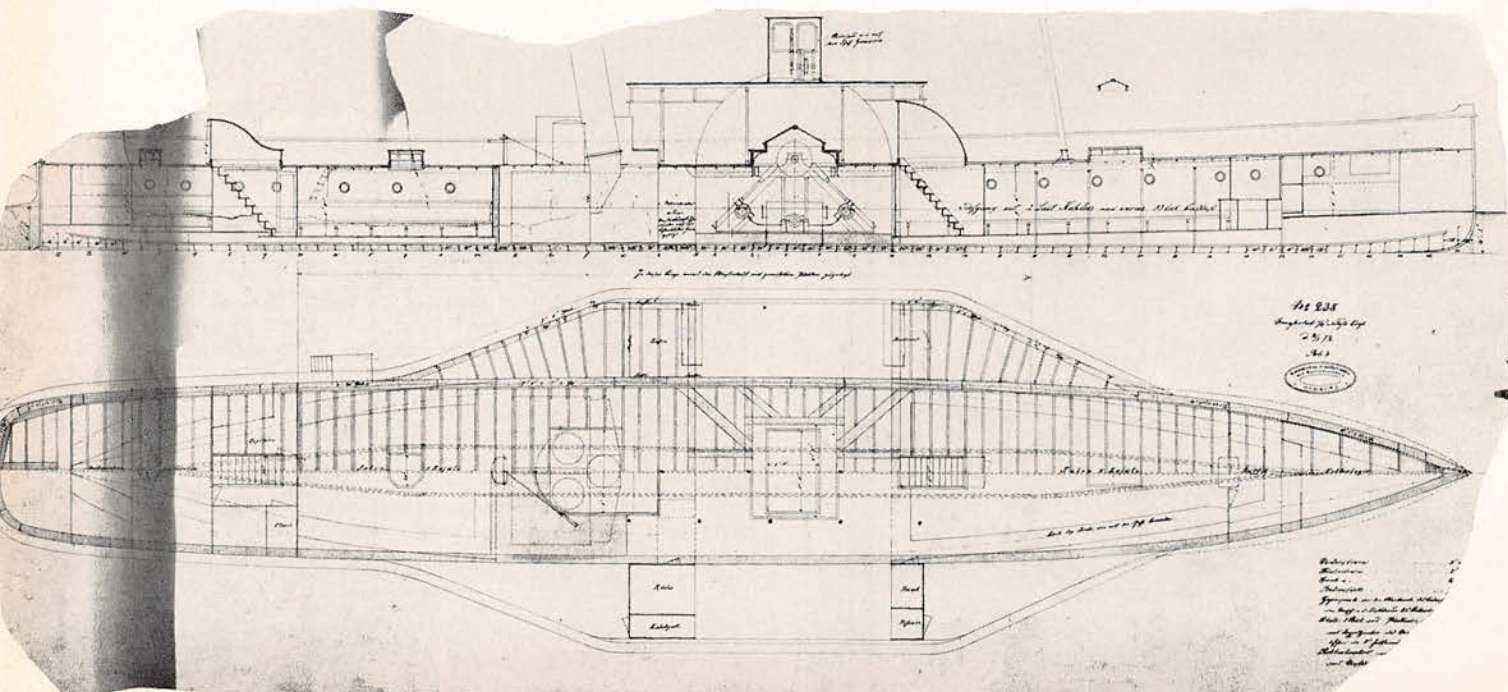
Dieses Nebeneinander der Meinungen spiegelt sich im wirtschaftlichen Tun der Hamburger Kaufmannschaft wider. Die von Bismarck zugestandene vorläufige Beibehaltung der Zoll- und Währungsverhältnisse ermöglichte es den Hamburger Häusern, die alten Wirtschaftsbeziehungen weiter zu pflegen. Noch 1869 überwiegen der jahrhundertealte Skandinavienhandel und die Ostseefahrt. Daneben regen sich jedoch die neuen Kräfte. Die Linienfahrt nach Südamerika, die Sloman schon einmal mit Paket-Seglern versucht hatte, wird wieder aufgenommen, nun aber mit Dampfern; 1867 wird die „Brasilianische Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ gegründet, die Vorläuferin der „Hamburg-Süd“. 1868 schickt Carl Woermann erstmals ein Schiff nach Westafrika. Und die Hapag vergrößert ihre Dampferflotte, 1865—69 wird je ein Neubau in Dienst gestellt.

Diese Dampfschiffneubauten kommen aus England. Dort werden in den 60er Jahren jährlich an die 200 000 t fertiggestellt. Auch auf dem Stettiner Vulcan arbeiten 1868 bereits 2000 Mann im Eisenschiffbau. In Hamburg ist man jedoch noch nicht so weit. Zwar tritt die Schiffsfahrtszeitschrift „Hansa“ gleich in ihrer ersten Ausgabe des 1. Jahrgangs (1864) für Eisenschiffe auch im Seeverkehr ein. Auch bemühen sich fortschrittliche Kräfte um eine moderne Ausbildung der Schiffbauer. Und als 1869 der Suezkanal eröffnet wird, erklärt man, das sei der Sieg der Dampfschiffahrt, da Segler diese Route nicht befahren können. Von den 15 Werften jedoch, die es 1870 auf dem Kleinen Grasbrook und auf Steinwerder gibt, baut nur eine einzige Eisenschiffe für die Seefahrt — die Reiherstiegwerft — und auch hier steckt man noch in den Anfängen.

*

Unter den Neubauten, die zwischen 1862 und 1870 von der Reiherstiegwerft an die Auftraggeber abgeliefert werden, überwiegen nach wie vor die Alster-, Hafen- und Flußfahrzeuge. Es werden in diesem Jahr weitere zehn Alsterdampfboote gebaut, sie sind nun bis zu 18 m lang und

Fluß-Fahrgast-Dampfschiff „Stade“ (II), 1872 für die Stade-Altländer Dampfschiffahrts- u. Rhed. Ges. gebaut, Bau-Nr. 238, Länge 43 m, Breite 5 m, 70 PSn, Woolf'sches System (Original-Bauzeichnung im Archiv Deutsche Werft)



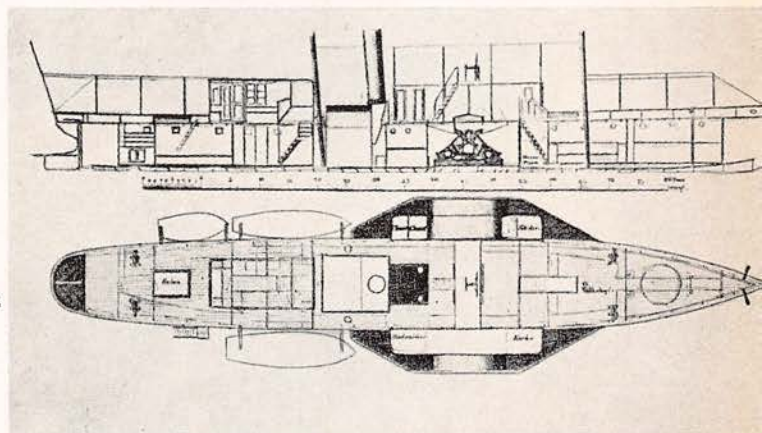
fast 4 m breit, die Maschinen leisten jetzt bis zu 10 PSn. 15 Dampfboote ähnlichen Typs entstehen für den Hafenverkehr, so für Grells bekannte Fähre nach Steinwerder; zwei Boote läßt Godeffroy für seinen eigenen Bedarf bauen.

Auch die Serie der Hafen- und Flußschlepper wird fortgesetzt. Zu den Auftraggebern gehören wieder die Norddeutschen Flußdampfsch. Ges. und namhafte Hamburger Häuser, wie F. W. Wencke, Wachsmuth & Krogmann, J. D. Mutzenbecher und L. F. Mathies. Einige dieser insgesamt 26 „Bugsierboote“ der Jahre 1862/70 werden in alten Listen als Seeschiffe bezeichnet, diese sind breiter gebaut und haben z. T. stärkere Maschinen; sie dienten vermutlich dem Schleppverkehr in der Elbmündung. Die dazugehörigen Leichter, z. T. mit eigenem Dampftrieb, die Prähme und Schuten entstehen auf der Werft ebenfalls in größerer Zahl. Sechs dieser Prähme werden 1866 an die „Inspektion des Schleswig-Holsteinischen Kanals“ geliefert. Drei der Dampfleichter erhält Wm. O'Swald & Co. für den afrikanischen Küstenverkehr.

Sehr bekannt geworden sind in Hamburg die Flußfahrergastschiffe, die als Rad- oder Doppelschraubendampfer gebaut wurden. Rad-D. „Delphin“ (II), Reederei Wachsmuth & Krogmann, 46 m lang, 50 PSn, verkehrte 1862—1877 zwischen Hamburg und Harburg und wurde dann nach Rußland verkauft; 1877 baute die Werft den „Delphin“ (III). Rad-D. „Primus“ (III), Primus-Compagnie (ehem. Harburger Fährschiffer), 42 m lang, 60 PSn, fuhr von 1863 bis 1898 zwischen Harburg und Hamburg; das Schiff wurde 1898 nach Altenwerder und 1919 nach Wismar verkauft. Rad-D. „Courier“ (II), Courier-Compagnie (ehem. Harburger Fährschiffer), 44 m lang, 60 PSn, verkehrte von 1865 bis 1920 zwischen Harburg und Hamburg, er kam 1922 zum Abbruch. Ebenfalls zwischen Hamburg und Harburg fuhr 1867—1893 der Rad-D. „Phönix“ (II), Reederei T. G. Gleichman, 40 m lang, 50 PSn. Für die Stade-Altländer Dampfschiffahrts- u. Rhed. Ges. baute die Werft 1867 den Rad-D. „Germania“, 38 m lang, 50 PSn, das Schiff war bis 1919 im Dienst. Etwas größer und stärker, nämlich 43 m lang, 70 PSn, war der 1872 für die gleiche Reederei erbaute Rad-D. „Stade“. Der D. „Altenwärder“, 21 m lang, 20 PSn, der erste Doppelschraubendampfer der Reiherstiegwerft, verkehrte 1864—1879 zwischen Altenwärder und Hamburg, war seitdem an der Este beheimatet und fuhr bis 1910, zuletzt als Frachtschiff. 1866 wurde ein weiterer Doppelschrauben-D., die „Fortschritt“ (II), 22 m lang,



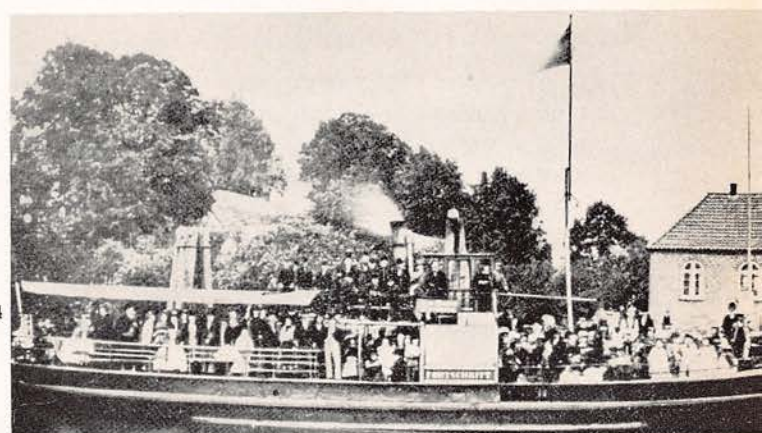
1



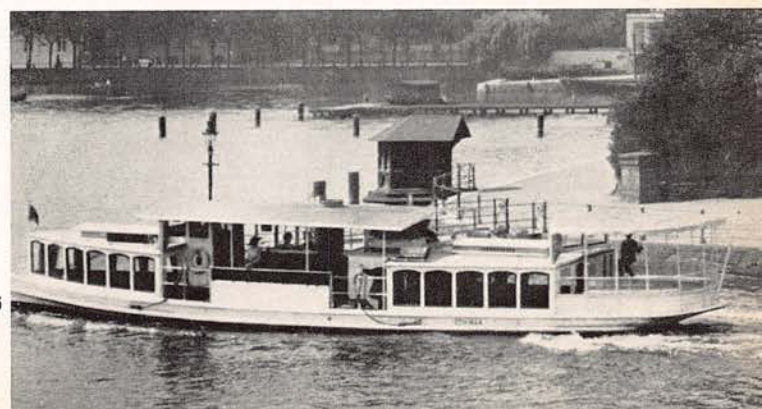
2



3

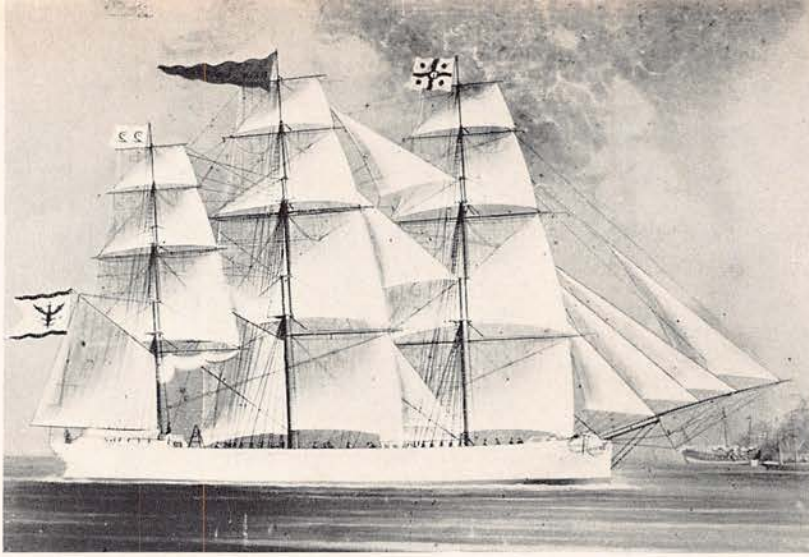


4



5

- Abb. 1:
Alster-Dampfboot „Matador“, Bau-Nr. 103, Baujahr 1863
- Abb. 2:
Forschungsdampfer „Welf“, Bau-Nr. 119, Baujahr 1863/64
- Abb. 3:
Alster-Dampfboot „Harvestehude“ am Anleger „Auguststraße“, Bau-Nr. 142, Baujahr 1865
- Abb. 4:
Fluß-Doppelschrauben-Fahrgast-Dampfschiff „Fortschritt“ (II), 1866 für Cranzer Schiffer gebaut, Bau-Nr. 155, Länge 21 m, Breite 5 m, 20 PSn, Hochdruckmaschine (Foto nach Szymanski)
- Abb. 5:
Alsterdampfer „Schwan“, Bau-Nr. 206, Baujahr 1870 (Fotos der Alsterdampfer: Sammlung R. Siepmann)



Vollschiff „Helene Donner“,
Bau-Nr. 138, 732 Br.T., 1866
für Etatsrat Donner gebaut



Bark „Dorothea“, Bau-Nr. 215,
1015 Br.T., 1870 für Reeder
M. Arnesen gebaut

25 PSn, für Cranzer Schiffer gebaut und 1867—1903 im Verkehr nach Hamburg eingesetzt. Doppelschrauben-D. „Neuenfelde“, 1868 für J. Rahmsdorf & Cons. gebaut, ist mit 21 m Länge und 25 PSn fast der gleiche Schiffstyp. Für die Expres-Compagnie wurde schließlich 1863 der Rad-D. „Expres“ gebaut (26 m lang, 30 nom. PS).

1863 ließ sich der hannoversche Baron v. d. Decken einen ähnlichen Raddampfer namens „Welf“, Bau-Nr. 119, 35 m lang, 40 PSn, für eine Forschungsfahrt auf dem Djubafluß in Ostafrika bauen. In zerlegtem Zustand wurde der Dampfer auf einer O'Swaldschen Bark 1864 nach Sansibar gebracht und dort unter Mithilfe von Handwerkern englischer und französischer Kriegsschiffe zusammengebaut. Hierdurch angeregt bestellte der Sultan von Sansibar 1867 über Wm. O'Swald & Co. bei der Werft ebenfalls einen Dampfer, das Schraubenschiff „Star“ (Bau-Nr. 165, 32 m lang, 6 m breit, 50 PSn); das Schiff war mit 8 Bronzekanonen ausgerüstet; den Kapitän und den Ingenieur nebst neu zu entwerfenden Uniformen hatte laut Contract die Werft zu stellen.

1869 stand die Werft wieder vor einer neuartigen Aufgabe; für die Lübeck-Büchener Eisenbahn war eine Eisenbahnfähre zu bauen. Der Trajekt-Raddampfer „Lauenburg“ (Bau-Nr. 182, Mitteldruckmaschine mit 100 PSn) war 45 m lang und 8 m breit. Er hatte die Eisenbahnwaggons über die Elbe zu setzen, bis 1878 die Eisenbahnbrücke bei

Hohnstorf fertiggestellt wurde. Schon 1863 war das Dampfboot „Hohnstorf“ (Bau-Nr. 116, 12 m lang, 50 PSn) an die Direktion d. Hann. Eisenb. u. Telegr. geliefert worden; es arbeitete direkt als Fährschiff und diente auch als Bugsierboot; als solches war es seitlich an einen hölzernen Prahm gekuppelt, der 6 Achsen befördern konnte.

Im Jahre 1867 wird die Mac Donald'sche Eisenbootbau-fabrik übernommen. Die eisernen cannelierten Boote aus verzinktem Eisenblech werden auch als Küsten-Rettungsboote mit Doppelboden und Selbstentleerung gebaut. Bis Ende 1872 waren 277 Boote fertiggestellt; zu dieser Zeit lagen Aufträge für weitere 86 Boote und 3 Küsten-Rettungsboote vor.)*

An weiteren Flußfahrzeugen entstehen 1862—1870 auf der Werft ein Lotsendampfer, zwei Bagger, ein Caisson, ein Ponton und zwei eiserne Segelboote von 7—8 m Länge.

★

Nach der Übersiedlung der Werft auf den neuen Platz an der Norderelbe setzt der Bau eiserner Seeschiffe verstärkt ein, es werden Schoner, Briggs, Barken und Vollschiffe gebaut, in sechs Jahren entstehen 21 Schiffe. Auf-

*) In der Liste der Neubauten der Reiherstiegwerft werden diese Bootsbauten nicht aufgeführt.

traggeber sind fast ausschließlich Hamburger Handelshäuser und Segelschiffreeder. Rob. M. Sloman, der es schon 1860 mit einem eisernen Reiherstiegschiff versucht hatte, erhält nun die „Eugenie“. Für das Ostafrikahaus Wm. O'Swald & Co. werden die „Mozambique“ und der 70-Br.T.-Schoner „Darra Salaam“ gebaut. Ebenfalls für die Afrikafahrt ist Woermanns „Johannes & Emilie“ bestimmt. Aug. Joh. Schön, der 1847 von Westindien nach Hamburg zurückkehrt und von hier aus bis zu 20 Schiffe in wilder Fahrt beschäftigt, gibt die Bau-Nr. 194 und 205 in Auftrag. Drei Schiffe von 900—1000 Br.T. gehen an M. Arnesen, der zwischen 1849 und 1875 als Segelschiffreeder tätig ist. Wachsmuth & Krogmann, die 1832 die Segelschiffahrt aufgenommen haben und sie bis 1914 betreiben werden, erhalten vom Reiherstieg in diesen Jahren ebenfalls drei Neubauten, die zunächst in der Linienfahrt nach Kalkutta eingesetzt werden. Unter der Flagge Preußens wird die „Helena Donner“ des Altonaer Handels- und Bankhauses Donner 1866 in Fahrt gesetzt. Auch die alte Familie de Voß gehört zu den Kunden der Werft (Vollschiff „Dorette“). Das Vollschiff „Moltke“ wird nach Bremen geliefert. Schließlich läßt auch J. C. Godeffroy wieder bauen; es sind kleine Segler für die Südseefahrt, der Schoner „Upolu“ mit nur 56 Br.T., die Schiffe „Johann Cesar“ und „Peter Godeffroy“ von je 400 Br.T. und die Brigg „Alfred“ von 160 Br.T.

Der Bau eiserner Segelschiffe ist auf der Werft jetzt fast etwas Alltägliches geworden, mit den Seedampfern kommt man dagegen immer noch nicht recht voran. Es finden sich immer noch keine Auftraggeber; die Hapag zum Beispiel läßt weiterhin in England bauen. Die wenigen Seedampfer, die in den 60er Jahren auf dem Reiher-

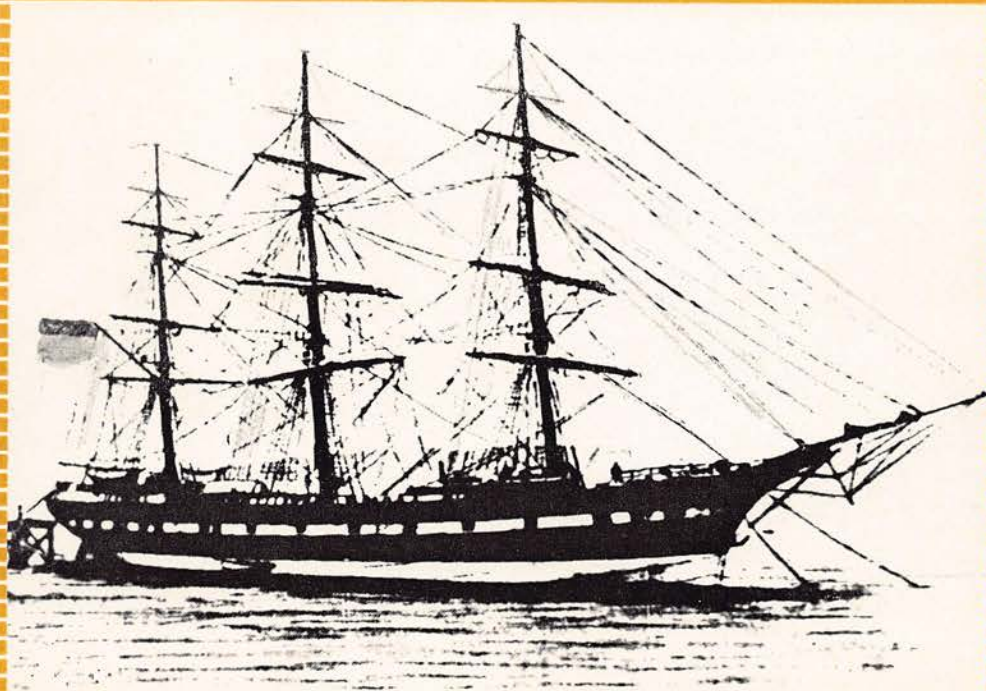
stieg gebaut werden, gehen für Rechnung Godeffroys und seiner Partner. D. „Namaqua“ (für Godeffroy & Beit) mißt nur 180 Br.T. (39 m lang, 6 m breit, Mitteldruckmaschine mit 40 PSn). Noch kleiner ist der Schraubendampfer „Patriot“ der Cuxhavener Dampfsch.-Ges. (Baujahr 1869, 36 m lang, 5 m breit, 60 PSn). Für Freunde in Valparaiso wird 1868 der Raddampfer „Bio-Bio“ gebaut (550 Br.T., 59 m lang, 10 m breit, 150 PSn). 1864 hatte Godeffroy den Dampfer „China“ bauen lassen (854 Br.T., 62 m lang, 8 m breit, 150 PSn). Ihm folgt 1870 der D. „Sedan“ (708 Br.T., 68 m lang, 10 m breit, 180 PSn); 1871 wird die „Sedan“ als erstes deutsches Dampfschiff durch den Suezkanal nach Singapore und China fahren.

Für die Werft waren es Jahre des Lernens. Die meiste Mühe, so hebt ein zeitgenössischer Bericht hervor, habe die Heranbildung tüchtiger Arbeiter gemacht. Genauso haben die Konstrukteure lernen müssen. Das Ziel, sich mit dem Eisenschiffbau vertraut zu machen, ist wohl doch recht schnell erreicht worden. Schon 1864 wird mit Genugtuung vermerkt, daß schon „seit längerem“ keine ausländischen Ingenieure und Fachleute mehr mitarbeiten. Den Betrieb leitet jetzt uneingeschränkt Adolph Ferber.

*

Daß man auf der Werft vom Holz- zum Eisenschiffbau übergegangen war, ist das Neue dieser 60er Jahre. Daß mehr und mehr Ingenieure und neu herangebildete Werftarbeiter in dieser neuen Technik Erfahrungen sammeln können, ist bedeutend genug. Und daß diese neuartigen Rad- und Schraubenschiffe mit ihren hohen Schornsteinen in wachsender Zahl Hafen und Elbe befahren, wird zum

Vollschiff „Dorette“, Bau-Nr. 172, 1868 für Peter de Voss & C. L. Melosch gebaut (Segelschiffbilder: Sammlung Kornitzer)





Senator
Gustav
Godeffroy

Signal einer neuen Zeit, die von vielen freudig begrüßt wird, die aber doch noch ein rechter Fremdkörper wäre in dieser alten Stadt mit ihren engen Twieten und Gängen, mit ihren Fachwerk- und Barockhäusern, gäbe es nicht im Aufbauggebiet der vom großen Brand im Jahre 1842 zerstörten Innenstadt neue Straßenzüge, die freier, großzügiger und moderner sind.

Dieses Nebeneinander von alter Umwelt und neuer Technik, von bewährter Tradition und neuer politischer Lage spiegelt sich auch im Wirtschaftsdenken und -tun der Stadt wider. Zwar ist Preußen nun allzeitiger Nachbar und Hamburg größter Hafen des Norddeutschen Bundes. Wohl wird der Bau der Harburger Bahn und der Elbbrücken unverzüglich aufgenommen. Auch ist 1866 der moderne Sandtorhafen in Betrieb genommen worden. Und die ersten Hamburger Seedampfer verbinden den Hafen im regelmäßigen Linienverkehr mit dem Ausland. Trotzdem basiert der Wohlstand der Kaufmannschaft noch unverändert auf dem Segelschiff, dem Transitgeschäft und der

Überseefahrt, wie sie sich in den 50er Jahren entwickelt haben.

*

Joh. Ces. Godeffroy & Sohn haben in der 57er Krise das Amerika-, Australien- und Indiangeschäft aufgeben müssen, um sich mit dem verbliebenen Kapital ganz auf die Südsee konzentrieren zu können.

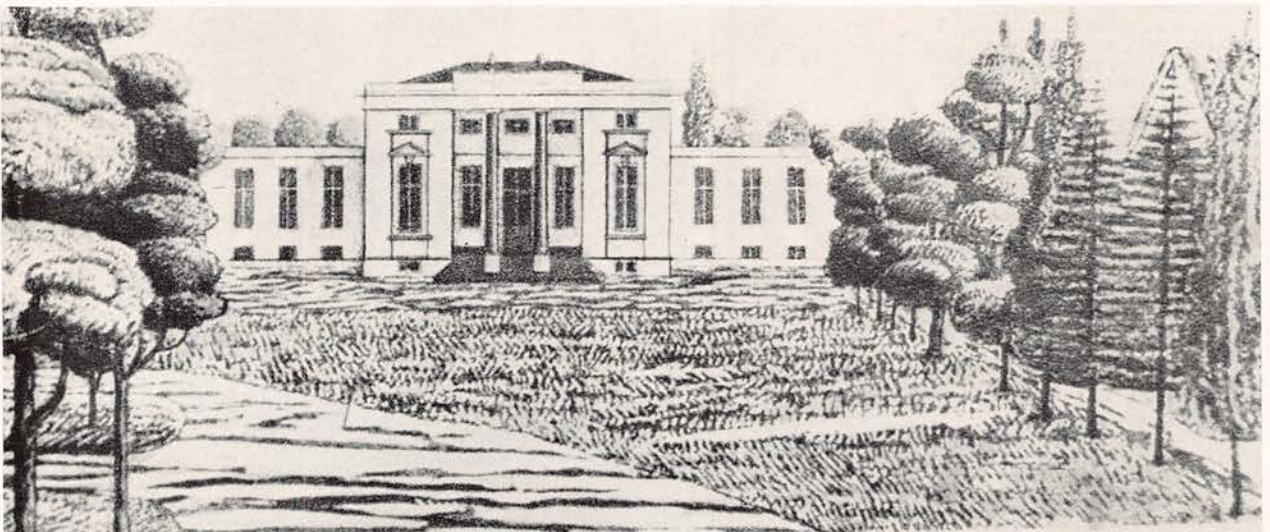
Das Südseegeschäft ist wieder einmal völliges Neuland. Godeffroy betreibt Tauschhandel und den Import von Perlmutter, Perlen und Kokosnußöl. Das Netz seiner Niederlassungen erweitert er laufend, insgesamt sind es schließlich an die fünfzig im Bismarckarchipel, auf den Admiralitätsinseln, den Marshallinseln, den Marianen und den Carolinen. 20 eigene und viele geharterte Segler unterhalten den Verkehr zwischen den Außenniederlassungen und Samoa, seiner Hauptniederlassung. Ab 1865 legt er eigene Baumwollplantagen an und betreibt die Coprabereitung selbst. Er schickt Forscher zu volkskundlichen Studien in die Südsee, richtet in Hamburg das fachkundig geleitete „Museum Godeffroy“ ein und läßt eine wissenschaftliche Zeitschrift herausgeben. 1867 tilgt er die letzten Verpflichtungen aus der 57er Krise, er ist jetzt wieder mächtig, man nennt ihn den „König der Südsee“.

Im Winter lädt er die Männer von Senat und Börse mit ihren Familien in sein Haus im Hirschpark, läßt sie auf Schlitten mit Dienern in Livree von Hamburg abholen und über die zugefrorene Elbe nach Dockenhuden fahren; nach festlicher Bewirtung fährt der Schlittenzug spät am Abend denselben Weg unter Fackelbeleuchtung zurück.

*

Johann Cesars Bruder, der Senator Gustav Godeffroy, verfolgt die Südseeuntersuchungen nicht ohne Bedenken und zieht seine Beteiligung aus diesem Geschäft nach und nach zurück; gleichzeitig geht die Reiherstiegwerft zunehmend in seinen Besitz über. kr

Godeffroys Landsitz im Hirschpark, Zeichnung aus dem Jahre 1806



Die Schiffbaubearbeitungshallen

In der November-Ausgabe unserer Werkzeugung haben wir gesehen, welche Aufgaben der Schnürboden und die Anzeichner bei einem Schiffsneubau haben.

Heute wollen wir uns kurz die Schiffbauhallen ansehen, in denen jährlich bis zu 100 000 t Material (Bleche und Profile) verarbeitet werden. Bezeichnend für diese Hallen sind die großen, klobigen Maschinen und Brennmaschinen, die hier aufgestellt worden sind, um die Bleche zu bearbeiten. Die Stärken und Größen dieser Platten sind sehr verschieden. Die Platten sind etwa 6 mm bis 40 mm stark, 2000 bis 3000 mm breit und 7000 bis 13 000 mm lang. Etwa 2000 t Material pro Woche werden vom Eisenlager sortiert und an die Hallen geliefert. Diese Arbeit wird von Magnetkränen ausgeführt, um die Platten schnell und ohne großen Aufwand bewegen zu können. In den Schiffbauhallen müssen diese 2000 t etliche Male von Maschine zu Maschine transportiert werden. Um die Transportkosten so niedrig wie möglich zu halten, muß die Anzahl der Arbeitsgänge an den Platten auf ein Minimum beschränkt werden, außerdem müssen die Maschinen so angeordnet sein, daß alle vorkommenden Arbeitsgänge nacheinander ausgeführt werden können, d. h. mit anderen Worten, der Materialfluß muß gut und kurz sein.

Früher, als noch alles genietet wurde, mußten alle Platten angezeichnet werden, wurden die Nietlöcher gebohrt und versenkt, die Kanten mit großen Scheren geschnitten und die Platten dann — wenn nötig — verformt.

Heute, da die Nietung durch die Schweißung und die großen Scheren durch moderne kleine Brennmaschinen ersetzt worden sind, haben sich die Arbeitsgänge verändert und in der Zahl verringert.

Mit den vollautomatischen Brennmaschinen, die wir schon in der November-Ausgabe kurz erwähnten, werden gleichzeitig zwei Bauteile ausgebrannt, ohne daß vorher die Platten angezeichnet werden. Gesteuert werden die vollautomatischen Brennmaschinen durch eine Fotozelle, die die Konturen von den kleinen Negativen im Maßstab 1:100 abtastet. Mit diesen Brennmaschinen werden alle Formteile, die im Schiff vorkommen, wie z. B. Rahmenspannten, Mittelträger, Seitenträger, Bodenwrangen, Stringer, Horizontalträger, ja sogar Außenhautplatten mit nicht rechtwinkliger Form und Schweißnahtkantenvorbereitung gebrannt. Die X- oder Y-Kanten für die Schweißnaht werden in einem Arbeitsgang mit 3 Pistolen an jeder Seite der Maschine, also mit zusammen 6 Pistolen, gebrannt. Bleche mit geraden, parallelen Kanten wie z. B. die Außenhautplatten im parallelen Mittelschiff bzw. nicht zu stark verformten Teil des Schiffes, Decksplatten, Schottplatten usw. werden mit den Portal-Brennmaschinen gebrannt. Diese Portalmaschinen sind zwar nicht vollautomatisch, aber doch sehr wirtschaftlich, da auch sie die Platten in einem Arbeitsgang fertig bearbeiten, ohne daß sie vorher angezeichnet wurden. Platten mit Schweißnahtkanten werden hier auch gleichzeitig in einem Arbeitsgang mit 6 Pistolen gebrannt. Riegelbleche und Kniebleche, die auf einem Schiff in großer Anzahl gebraucht werden, können, da sehr viele die gleiche Form haben, mit einer Magnetrollbrennmaschine gebrannt werden. Wie der Name schon sagt, wird diese Maschine mit einer Magnetrolle angetrieben, die sich an der Kontur eines 6 mm starken Blech-

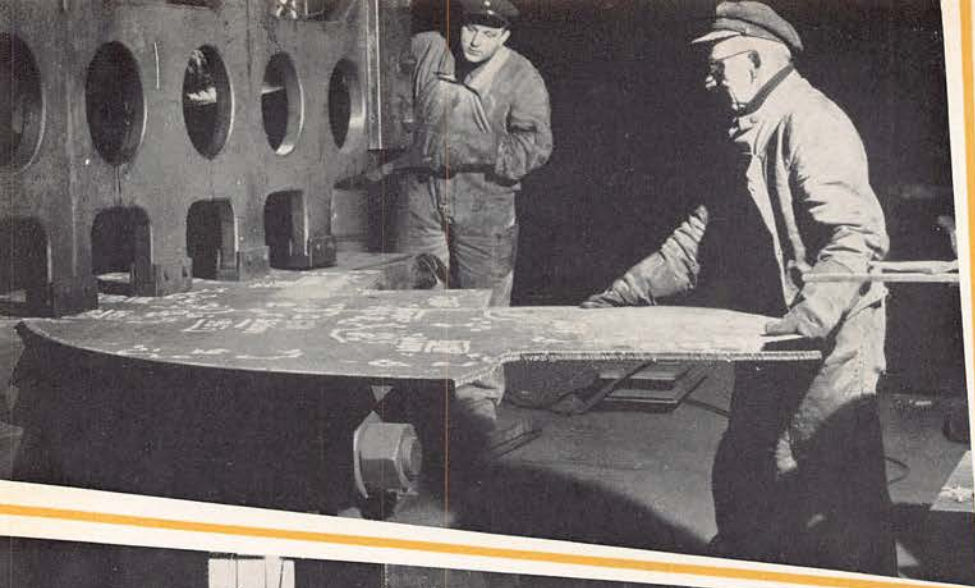
Von oben nach unten:

Karl Janke brennt mit einem Halbautomaten einen Hinterstevanblock
Hans Schlottau brennt ein Knieblech

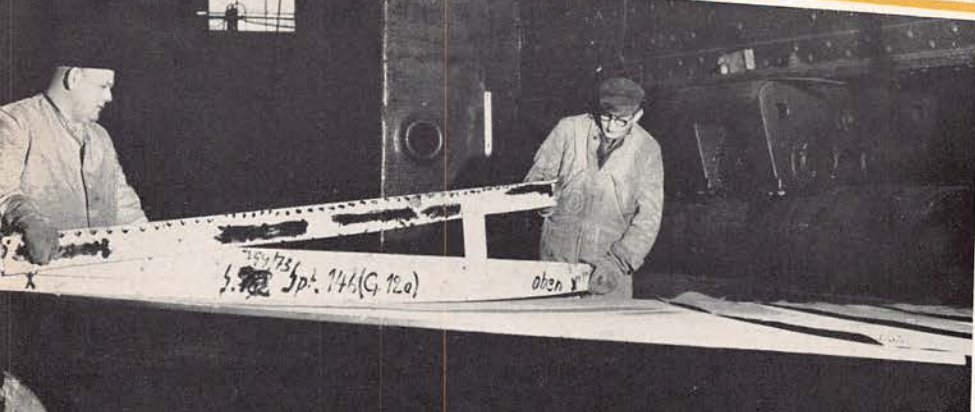
Günter Hartmann an einer Fadenkreuz-Brennmaschine in Halle 1

Brennerin Herma Richters an einer Magnetroll-Brennmaschine in Halle 1

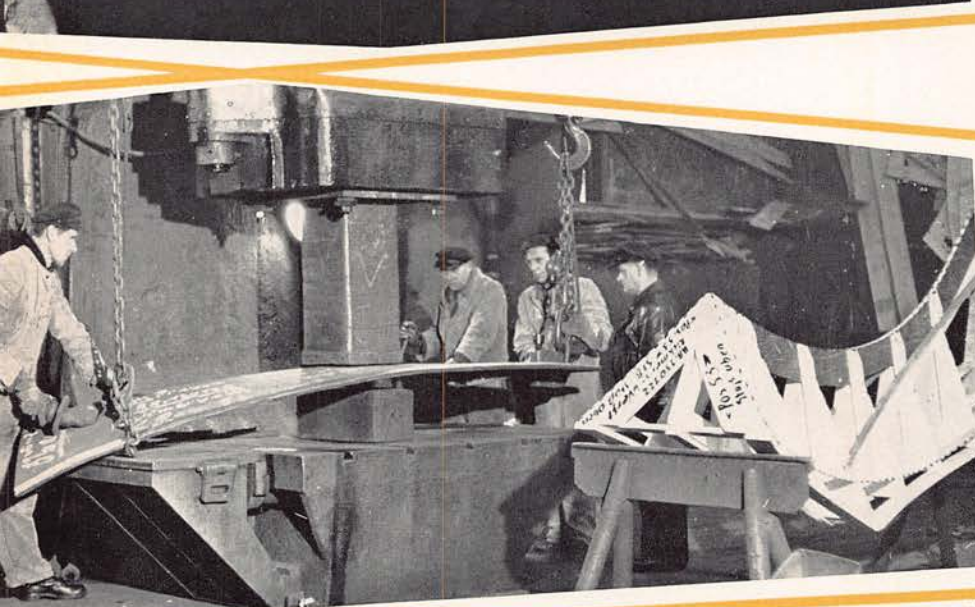
Hans Maack an der Portal-Brennmaschine



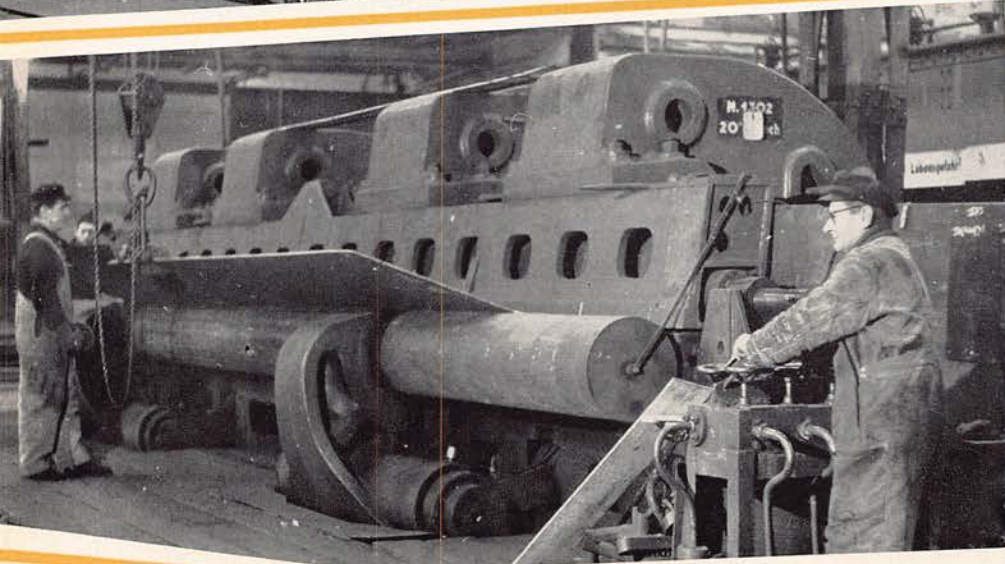
Hans Olkers und
Paul Anders
an der Tafelschere



Günter Menke und
C. E. Westföling
beim Kontrollieren
einer gewalzten
Außenhautplatte



Walter Meiwald,
Jonni Lampken,
Jan Hilscher und
Meister Otto Zellmer
bei der
Bearbeitung einer
Hinterstevenplatte



Hans Schütt und
Ewald Grütznert
an der Kantbank
beim Abkanten
eines Lukensüls

Heinrich Barvels
behaut ein
Bodenlängsspant

modells abwälzt und so die richtige Form des Bauteils auf die zu brennende Platte überträgt. Die Magnetrollbrennmaschine brennt meistens gleichzeitig mit zwei oder drei Pistolen. Auch hier wird nicht vorher angezeichnet. Die restlichen noch angezeichneten Bleche werden mit Halbautomaten gebrannt. Das sind kleine Brennmaschinen, die mit einem regelbaren Vorschubmotor ausgerüstet sind und von Hand auf die zu brennende Platte gesetzt werden.

Interessant ist vielleicht noch, daß wir in der Schiffbauhalle Brennschnitte bis zu einer Stärke von 800 mm ausführen. Die Teile werden dann in der Hammerschmiede zu Schmiede-Teilen weiterverarbeitet. Die Brammen — so heißen diese großen Klötze — wiegen, wenn sie auf der Werft ankommen, etwa 15 t (1 m³ Stahl wiegt etwa 8 t). Ein Brennschnitt durch so eine Bramme mit einem Querschnitt von 800 × 800 mm dauert ungefähr 12 Minuten. Die Vorbereitungen dazu beginnen aber schon 15 Stunden vorher, da die Bramme bis zum Kern gut durchgewärmt werden muß, damit Kernrisse beim Brennschnitt vermieden werden. Würde man die Bramme kalt anschneiden, so würden mit Sicherheit durch die ungleichmäßige, schnelle Erwärmung des Materials diese Risse auftreten, und die Teile wären unbrauchbar.

Kleinere Teile, wie sie z. B. in der Schlosserei für Lukenbeschläge benötigt werden, werden in der Halle 1 mit Magnetrollbrennmaschinen aus dem in den Schiffbauhallen anfallenden Nutzschratt gebrannt. Dadurch erreicht man, daß größere Abfallbleche nicht verschrottet zu werden brauchen. Man spart dabei viel Geld, denn 1 kg Stahlblech kostet etwa 60 Pfennig.

Die weitere Bearbeitung der Einzelteile, die nun schon ihre Kontur haben, ist sehr unterschiedlich; einige bleiben gerade und verlassen so die Schiffbauhalle, um später in der Vormontage weiterverarbeitet zu werden, andere werden zur Vorfertigung geleitet, wieder andere, wie z. B. die Außenhautplatten, erhalten in der Presse oder Rundwalze die richtige Form. Ersichtlich sind diese ganzen Bearbeitungsvorgänge aus der Markierung der Einzelteile. Die Bearbeitung der Außenhautplatten durch Presse und Rundwalze ist auch wieder sehr verschieden und richtet sich danach, wie die Platte verformt werden soll. Einige Platten im Schiff, wie z. B. die Kimmplatten im geraden Teil des Schiffes, sind nur in der Querrichtung verformt, man sagt dann „die Platte hat Querbucht“. Andere Platten haben diese Querbucht und sind außerdem noch verdreht, es handelt sich dabei in erster Linie um die auflaufenden Bodenplatten im Vor- und Hinterschiff. Die am schwierigsten zu bearbeitenden Außenhautplatten sind die, die eine Querbucht, eine Verdrehung und außerdem noch eine starke Längsbucht haben. Es gehört dann schon sehr viel Erfahrung der Pressenkolonne dazu, diese Platten kalt mit der Presse zu formen. Als Hilfsmittel werden vom Schnürboden Walzmodelle geliefert, die einmal die Querbucht an den betreffenden Spannen angeben — meistens benötigt man fünf Modelle bei langen Platten —, und außerdem geben diese Querbuchtmodelle durch eine Fluchtkante an ihrer Oberseite an, wie stark die Platte verdreht werden muß. Für die Längsbucht wird ein gesondertes Modell von Plattenlänge geliefert.

Für diese Plattenbearbeitung stehen uns eine Rundwalze von etwa 9000 mm Länge, eine Presse von 1300 t, eine



von 1000 t und eine von 400 t Druckkraft zur Verfügung. Für Knickarbeiten haben wir dann noch eine lange Abkantbank von 9,5 m Länge und einen Knicker für kleinere Teile wie z. B. Kniebleche. Es würde zu weit führen, alle Maschinen und ihre Arbeit hier genau zu erklären. Wenden wir uns nun der Profilbearbeitung zu. Profile gibt es auf einem Schiff an sehr vielen Bauteilen, z. B. im Boden als Längsspanten, an der Außenhaut als Längs- oder Querspanten, an den Längs- oder Querschotten als Versteifungen, soweit es sich nicht um Knickschotte oder Sickschotte handelt, und unter den Decks als Längs- oder Querbalken usw. Am interessantesten ist wohl die Bearbeitung der Querspanten, die dem Schiff die Form geben. Diese Profile werden warm gebogen. Vom Schnürboden bekommt die Glühofenbesetzung (Schmiede) alle Spantmodelle, die ja ihre Konturen angeben, geliefert. Nach diesem Modell wird vor dem Glühofen auf der Lochplatte (Richtplatte) die Kontur aufgezeichnet. An diese gezeichnete Form steckt man Biegeknaggen, das sind kleine gebogene Vierkanteisen mit verschiedenen langen Schenkeln, gegen die später das im Glühofen auf 1200° C erwärmte Profil gedrückt wird. Liegt das Profil an den Knaggen gut an, wird es mit starken Bügeln in dieser Lage festgehalten, bis es wieder etwas abgekühlt und erstarrt ist. Dann werden wieder alle Bügel entfernt und das gebogene Spant nochmal mit dem Modell verglichen. Eventuelle Abweichungen werden mit der Flamme nachgerichtet.

Bei dieser Arbeit wird erst nach dem Biegen angezeichnet, und danach wird das Spant weiter bearbeitet, d. h. es wird von Länge gebrannt, und die Schweißausschnitte und Montagelöcher für die Kniebleche werden ausgestanzt; damit sind die Spanten fertig bearbeitet.



Glühhofen-Kolonne beim Spantenbiegen: Karl Heinz Heitmann, Otto Dettmann, Willi Harms, Hans Luther

Decksbalken und Schottversteifungen werden etwas anders bearbeitet, da diese Profile nicht erwärmt werden. Nach dem Anzeichnen werden diese Einzelteile zunächst gebrannt. Sie bekommen dadurch die angegebene Länge, außerdem werden abnorme Ausklinkungen, wie z. B. Abschweißlöcher ausgebrannt. Dann werden die Profile zur Stanze transportiert und dort werden wieder, wie bei den Spanten, die Schweißausschnitte ausgeklinkt. Bei diesen Arbeitsgängen bleibt das Profil aber nicht gerade und muß daher an einer besonderen Presse, dem Boxer, nachgerichtet werden. Die Querbalken der Decks mit Bucht bekommen hier auch die Form des Decks nach einem Buchtmodell, das für alle Balken dieses Decks benutzt wird. Da am Boxer der letzte Arbeitsgang an diesen Profilen ausgeführt wird, werden sie hier auch gleich nach Sektionen gesammelt und gebündelt, um die Arbeit im Sortierlager zu vereinfachen.

Durch die Weiterentwicklung unserer Sickenwerkzeuge konnten wir die Anzahl der Profile beträchtlich verringern, indem wir die Platten für alle Einbauwände, Motorschächte und Querschotte auf Frachtschiffen usw. sickten. Die Sicken in den Platten übernehmen dann die Funktion der Profilversteifung. Obgleich durch die neue Konstruktion die Herstellung einer Wand bedeutend vereinfacht wurde, sind die Sickenwände besser als die Versteifungswände, da durch den Wegfall der Profilverschweißung kein Verziehen der Wände mehr auftritt und das Plattenfeld zwischen den Sicken durch die Form der Sicken besser ausgesteift und so bedeutend stabiler gegen Beulen ist. Damit wäre die eigentliche Bearbeitung der Einzelteile beendet. Wichtig für alle beschriebenen und erwähnten Arbeitsgänge ist, daß sie schnell und zusammenhängend

ausgeführt werden, damit sich im Sortierlager nicht zuviel verschiedenes Material ansammelt und zu viel Platz einnimmt.

Gesteuert wird die Bearbeitung, wie schon in der November-Ausgabe unserer Werkzeugzeitung kurz erwähnt, auch wieder durch Listen, die mit Hilfe der Lochkarten hergestellt wurden. Die Brennmaschinen bekommen Abstreichlisten, die Streckwalze Materialanforderungslisten, das Sortierlager Kolli-Listen usw. Im Sortierlager wird nach den Kolli-Listen das aus der Schiffbauhalle kommende Material zusammengefaßt und gesammelt, bis alle Teile für eine Sektion beisammen sind. Ist der Termin für den Arbeitsbeginn in der Vormontage herangerückt, so wird das Material nach bestimmten Gesichtspunkten von dort angefordert und zu Sektionen zusammengebaut. Um die Durchlaufzeit der Sektionen in der Vormontage und die Anzahl der vielen kleinen Einzelteile im Sortierlager zu verringern, ist eine Gruppe von Schiffbauern in der Schiffbauhalle mit der sogenannten Vorfertigung beschäftigt. Hier werden viele Teile wie z. B. Rahmenspanten, Seitenträger, Mittelträger, Zuganker, Horizontalträger usw. mit ihren Gurtungen und vielen Aussteifungen fertig zusammengebaut und als ein Untergruppenteil an das Sortierlager weitergeleitet, das diese Teile dann mit den restlichen nicht vorgefertigten Teilen zu dem festgesetzten Termin an die Vormontage weitergibt.

Es ist ein langer Weg, bis aus den rohen unbearbeiteten Platten und Profilen ein Schiff entstanden ist.

Der Bau eines Schiffes ist ein Gemeinschaftswerk, das nur durch gute Zusammenarbeit aller daran Beteiligten zu schaffen ist.

Klaus Neitzke, FS 1

Magnet-Portalkran



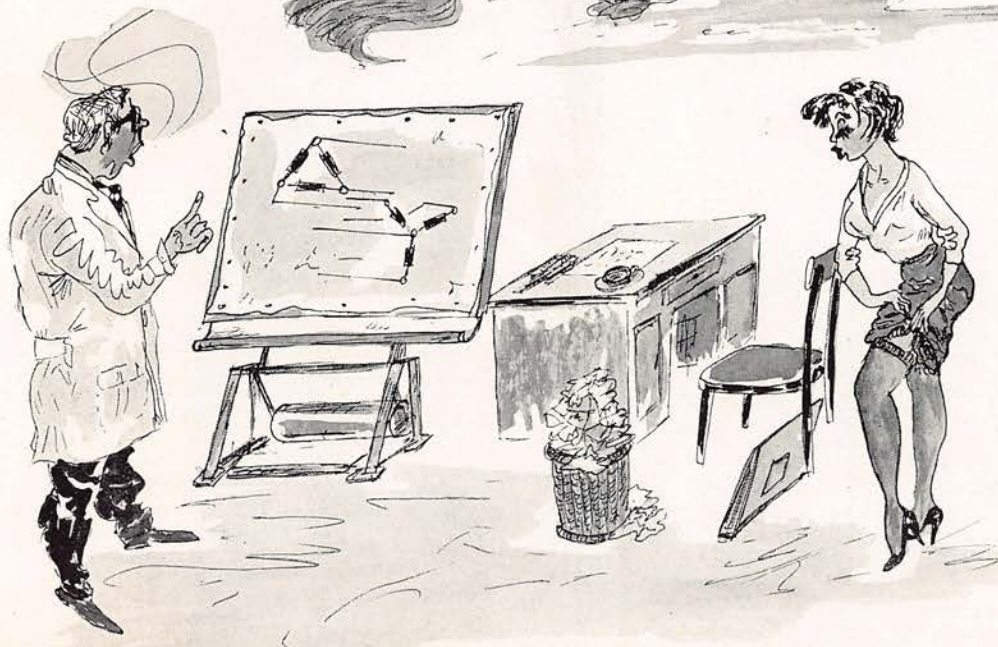
Magnetkran für Sortierung der Einzelteile





Bilder
ohne
Worte:

*Aus Herrn Schneiders
Jubiläumsalbum . . .*





Die obigen Bilder schoß Siegfried Günther bei der Rentner-Weihnachtsfeier 1960

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Ehrung der Jubilare am 28. 12. 1960

40 Jahre:

Margarethe Kröger, kaufm. Angestellte
Heinrich Scheuer, E-Schweißer

25 Jahre:

Rudolf Axel, Ingenieur
Robert Fidliekowski, Anschläger
Reinhold Jagusch, Tischler
Fritz Osterkamp, E-Schweißer
Johannes Pohl, Ausgeber
Emil Probst, Kupferschmied
Christian Rerup, Tischler
Ernst Schade, Schlosser
Hermann Schneider
Carl Steffens, Hilfskalkulator
Wilhelm Wulf, Schiffbauhelfer

Sz
226

SU
659
631
226
503
255
231
621
MRE
326
212

Hans Meier ging in den Ruhestand

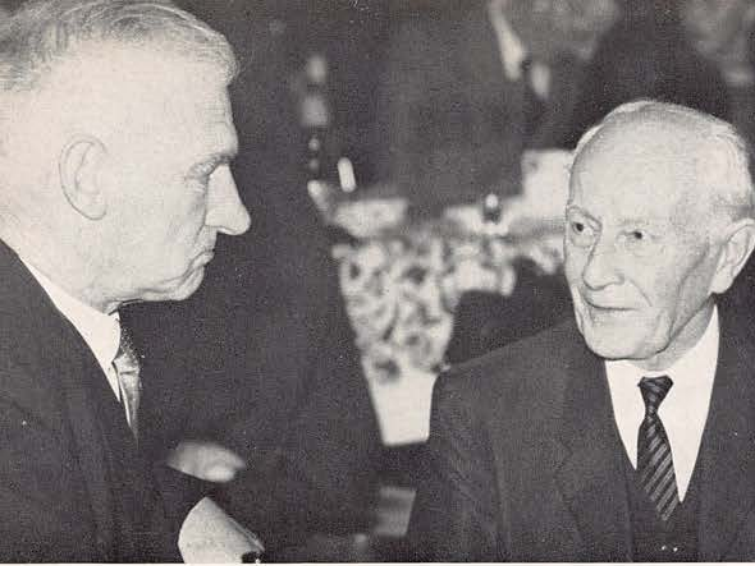
Mit dem Jahreswechsel verabschiedete sich nach über 40jähriger Tätigkeit unser Senior im SU-Büro, Schiffbau-Ingenieur Hans Meier, um in den verdienten Ruhestand zu treten.

Durch sein umfangreiches Wissen und seine unermüdliche Arbeit in der Konstruktion der Schiffs-ausrüstung und -einrichtung hatte er maßgebenden Anteil am Aufbau unseres Konstruktionsbüros SU. Auch über den Rahmen der DW hinaus wurde er als Ingenieur mit reichen praktischen Erfahrungen geschätzt.

Wir wünschen ihm noch viele gesunde Jahre Zeit für seine Steckenpferde.



Christian Rerup
Wilhelm Wulf
Reinhold Jagusch
Ernst Schade
Robert Fidliekowski
Fritz Osterkamp
Johannes Pohl
Heinrich Scheuer
Margarethe Kröger
Carl Steffens
Emil Probst
Rudolf Axel



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Pförtner Ewald Knoke mit Frau Hildegard Berkardt am 18. 11. 1960
 Köchin Rita Schmidt, geb. Engelmann, mit Herrn Günter Schmidt
 am 25. 11. 1960
 Matrose Victor Bröckel mit Fr. Alice Ricker am 16. 12. 1960
 Kalfaterer Hermann Tepper mit Fr. Margarete Möller
 am 30. 12. 1960
 Maschinenschlosser Günther Weidinger mit Fr. Gertrud Klüver
 am 7. 1. 1961

Geburten:

S o h n :

Maschinenschlosser Franz Grüneberg am 11. 12. 1960
 Schlosser Edward Ejsmond am 18. 12. 1960
 Helfer Erwin Dietrich am 29. 12. 1960

T o c h t e r :

E'Schweißer Helmuth Apel am 22. 12. 1960
 Kupferschmied Herbert Carlsdotter am 22. 12. 1960
 Maschinenschlosser Heinz Förster am 23. 12. 1960
 Tischler Peter Böhnke am 2. 1. 1961

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich hiermit der Betriebsleitung, den Meistern, Vorarbeitern und den Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
 Heinrich Scheuer

Für die mir aus Anlaß meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung sowie den Arbeitskollegen meinen besten Dank.
 Emil Probst

Für die Aufmerksamkeiten und Glückwünsche zu meinem 80. Geburtstag sage ich der Direktion, der Betriebsleitung, allen Freunden und ehemaligen Mitarbeitern meinen herzlichsten Dank und recht schöne Grüße.
 Carsten Clausen

Für die mir zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank.
 Johannes Pohl

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich hiermit der Betriebsleitung und den Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
 Wilhelm Wulf

Für die vielen Glückwünsche, Aufmerksamkeiten und Ehrungen zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum bedanke ich mich herzlich bei der Direktion, bei der Betriebsleitung und den vielen Kolleginnen und Kollegen aus den Betrieben und Büros.
 Rudolf Axel

Für die mir anlässlich meines Jubiläums in so reichlichem Maße erwiesenen Ehrungen und Aufmerksamkeiten bedanke ich mich hiermit auf das herzlichste. Ich habe mich sehr darüber gefreut.
 Hermann Schneider

Der Betriebsleitung, allen Kolleginnen und Kollegen sage ich für die freundliche Anteilnahme anlässlich meines 25jährigen Jubiläums meinen herzlichsten Dank.
 Carl Steffens

Für die Aufmerksamkeit zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum sage ich allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
 Ernst Schade

Ich bedanke mich hiermit bei der Betriebsleitung sowie bei allen Kollegen und Meistern der Tischlerei für die herzliche Anteilnahme anlässlich meines Jubiläums.
 Christian Rerup

Für die vielen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
 Fritz Osterkamp

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des mich betroffenen Verlustes sage ich meinen herzlichsten Dank.
 Marta Schoof

Für die herzliche Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Eilert Freese möchte ich hiermit danken.
 Gretje Freese, geb. Wempe

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich unseres schweren Verlustes sagen wir unseren herzlichsten Dank.
 Frau Martha Hein und Kinder

Für die beim Heimgang meines lieben Mannes und Vaters, Hinrich Withut, erwiesene Anteilnahme und Kranzspenden sagen wir der Betriebsleitung und Belegschaft der Deutsche Werft unseren herzlichsten Dank.
 Frau Käthe Withut und Sohn Harald

Für die vielen Beweise der aufrichtigen Anteilnahme sowie die zahlreichen Kranz- und Blumenspenden beim Heimgang unseres lieben Bruders, Karl Gehrman, danken herzlichst
 die Geschwister.

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des uns betroffenen schweren Verlustes sagen wir unseren herzlichsten Dank.
 Maria Hardt und Sohn Harald

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.
 Ewald Olthoff, Eva-Marie Olthoff

Mit dankbarem Herzen bin ich allen verbunden, die mir ihre herzliche Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes bewiesen. Für die reichen Blumenspenden spreche ich allen meinen tiefempfundenen Dank aus.
 Frau Helene Grage

Wir gedenken unserer Toten

Hans Hardt
 Transportarbeiter
 Schlosserei
 gest. am 13. 12. 1960

Heinrich Schultze
 Rentner
 fr. Werkzeuglager
 gest. am 20. 12. 1960

Wilhelm Schoof
 Rentner
 fr. Holzlager
 gest. am 22. 12. 1960



Heinrich Withut
 Kranfahrer
 Hausbetrieb
 gest. am 23. 12. 1960

Paul Käwitz
 Rentner
 Kupferschmiede
 gest. am 27. 12. 1960

August Grage
 Rentner
 fr. Schlosserei
 gest. am 28. 12. 1960

Richard Hein
 Rentner
 fr. Dreherei
 gest. am 2. 1. 1961



Flammende Reden, gefühlvolle Gedichte und leckere bunte Teller würzten die traditionelle Weihnachtsfeier der Lehrlinge



Werftkomödianten

Wir Werftkomödianten feierten unsere diesjährige Weihnachtsfeier in der Gaststätte von Erich Ambauer. Es war ein Fest voller Besinnlichkeit und Frohsinn, mit Kaffee und Kuchen, einem bunten Teller und Überraschungen beim Julklapp. Für gute Stimmung sorgten zwei für diesen Abend bestellte Musiker und wir selbst mit einigen netten Darbietungen.

Wir möchten uns für 1960 von unserem Publikum verabschieden und gleichzeitig allen ein recht glückliches neues Jahr wünschen.

Wir beginnen das Spieljahr 1961 mit einem Lustspiel mit dem Titel „So'n Kröt von Deern“. Wir werden versuchen, Sie damit im Februar zu erfreuen.

Bis dahin also auf Wiedersehen!

Erwin Sauter

Termine in Finkenwerder:

Am 11. 2. 1961, 12. 2. 1961 (Stade und Mulsum), 18. 2. 1961, 19. 2. 1961 (Neugraben und Neuenfelde).

Termine im Haus der Jugend: 22. 2. 1961, 23. 2. 1961, 24. 2. 1961.

Der Sicherheitsingenieur meldet:

Am 9. 1. 1961 gegen 15.30 Uhr brannte es auf dem Neubau S 765 auf Bb.-Seite, vor dem Brückenaufbau. Infolge einer undichten Schlauchverschraubung an einem Gasverteiler waren Brennerschläuche durch ausströmendes Gas in Brand geraten. Das Feuer drohte auf weitere, vom Verteiler abgehende, Schläuche überzuspringen.

Der Brenner Johannes Mayer sprang beherzt hinzu, drehte die einzelnen Abgänge dicht und entfernte die in Brand geratenen Schläuche von den anderen. Er verhütete dadurch ein Ausweiten des Brandes und wendete eine Gefahr für Leib und Leben von seinen Kollegen ab.

Bravo Johannes Mayer!

Mit einer Prämie anerkannte die Betriebsleitung sein Verhalten.



Wir haben das Jahr 1960 mit einem Stapellauf abgeschlossen. So ziemlich am Anfang des neuen Jahres stand wiederum ein Stapellauf. Nehmen wir das als ein gutes Vorzeichen für den Verlauf dieses Jahres, von dem wir jetzt schon wissen, daß es uns voll beschäftigt sehen wird. Das neue Jahr hat für uns auf der DW das Besondere mit sich gebracht, daß wir bereits fünf Neubaufträge mit norwegischen Reedern abschließen konnten. Sicher, die Verhandlungen liefen schon seit längerer Zeit, es ist aber doch immer ganz schön zu wissen, daß ein Auftrag endgültig unter Dach und Fach ist. Einzelheiten über die neuen Aufträge kann ich Euch leider noch nicht mitteilen, weil das letzte Wort noch nicht gesprochen ist.

Die Presse hat neuerdings wieder die Frage des Baues der Cantor-Schiffe aufgeworfen. Dazu ist zu sagen, daß von uns her betrachtet eine Änderung der Sachlage bisher noch nicht eingetreten ist. Das heißt also, daß wir den Bau solcher Schiffe für durchaus möglich und auch vertretbar halten, daß aber noch ganz erhebliche Schwierigkeiten überwunden werden müssen. Jedenfalls sieht es nicht so aus, als wenn morgen schon mit dem Bau der beiden großen Passagierschiffe begonnen werden könnte.

Vorläufig ist es im großen und ganzen leider immer noch so, daß die Lage auf dem Schiffbaumarkt nicht befriedigend ist. Es bleibt abzuwarten, wie die große Lage sich entwickelt. Wir haben zwar offiziell Frieden in der Welt, an einzelnen Punkten unserer Erdkugel wird aber immer herumgeschossen. An diesen Stellen, seien sie nun in Nahost, in Nordafrika oder sonstwo, zeigt es sich dann, daß die Sache mit dem Frieden doch eben so eine Sache ist. Es wird viel davon abhängen, ob die Mächte, auf deren Verhalten es im wesentlichen ankommt, weise, das heißt im Sinne friedlicher Entwicklung, gelenkt werden.

Wie wohl die meisten Menschen, habe aber auch ich mir zu Beginn des neuen Jahres fest vorgenommen, Fehler, die jeder nun einmal macht, in Zukunft nicht zu wiederholen. Ich bin zu dieser Überlegung nicht durch eine Bierzeitung eines unserer Schiffbaugewerke angeregt worden, habe aber daraufhin mich doch noch einmal durchforscht und kann nur sagen, daß ich in diesen kurzen Monatsübersichten niemals den Versuch unternommen habe, die gesamte Belegschaft irgendeiner Leichtfertigkeit oder Ordnungswidrigkeit zu bezichtigen. Ich kann mir auch nicht denken, daß die gesamte Belegschaft sich getroffen fühlen konnte, wenn ich irgendwann einmal gesagt habe, daß häufig Gruppen von Betriebsangehörigen um die Getränkeautomaten herumstehen. Diejenigen, die dort herumstehen oder stehen, wissen es ja selbst recht gut, wie es ist. Das Gleiche gilt von den anderen Punkten, die man in dieser Bierzeitung glaubte erwähnen zu sollen. Es ist nun einmal so, daß im Schiffbau sehr genau kalkuliert werden muß. Das heißt, daß der Aufwand an Zeit und Material sinnvoll sein muß. Das gilt für den, der die Schiffe praktisch baut, genau so wie für den, der an ihrer

Planung beteiligt ist und den, der für alle mit diesen Dingen zusammenhängenden Rechtsfragen verantwortlich ist. Das Entscheidende ist bei allen, daß jeder das Empfinden hat, mit den anderen zusammen an einer gemeinsamen Aufgabe zu arbeiten. Dann kann es wohl mal Meinungsverschiedenheiten, aber niemals Mißverständnisse geben. Ich weiß, daß man alles, was irgendein Mensch tut, mit verhältnismäßig wenig Mühe zerreden und unter Umständen sogar ins Gegenteil verkehren kann. Wer mit gutem Willen und guter Absicht an die uns hier bewegenden Fragen herangeht, müßte ja eigentlich erkennen, was der andere will.

Die Werfleitung ihrerseits hat jedenfalls sich immer sehr viel Mühe gegeben, ohne sich zum Vormund oder gar zum Freizeitorganisator aufspielen zu wollen, jedem jede nur denkbare Erleichterung zu geben. Mag es sich darum gehandelt haben, daß die Gewerke für ihre jährlichen Ausfahrten einen Zuschuß haben wollten oder ob es sich im größeren um den Bau von Wohnungen handelte. Die bei uns gefundene Regelung mit der Arbeitsprämie und dem Weihnachtsgeld kann auf jeden Fall unter vergleichbaren Betrieben meiner Ansicht nach als vorbildlich angesehen werden. Die Liste dieser Dinge ließe sich noch um etliches verlängern. Andererseits darf es niemanden wundern, daß die Werfleitung sich hier und da auch einmal das Recht nimmt zu sagen, wenn ihr etwas mißfällt.

Ihr wißt, daß die Werft mit einigem Aufwand die Parkplatzfrage an der Elbchaussee zunächst einmal einer vorläufigen Lösung zugeführt hat. Diese Lösung ist immerhin schon ein beachtlicher Fortschritt. Ich möchte Euch in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, daß in absehbarer Zeit mit einigen Veränderungen an dem alten Parkplatz zu rechnen ist. Ich habe gehört, daß für die Omnibusse auf diesem alten Parkplatz eine Wendeanlage eingerichtet werden soll. Darüber hinaus ist beabsichtigt, eine Gruppe von Parkuhren aufzustellen. Es empfiehlt sich vielleicht doch, daß die letzten der dort parkenden DWer sich langsam an den Gedanken gewöhnen, mit ihren Fahrzeugen „umziehen“ zu müssen.

Das Gleiche gilt im übrigen auch für die, die ihren Wagen immer noch auf der Ladestraße im Teufelsbrücker Hafen abstellen. Ihr wißt, daß die Polizei schon vor einiger Zeit Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Damms erhoben hat.

Den ersten Monat des Jahres hätten wir nun wieder geschafft. Langsam wird die Jahreszeit wieder freundlicher werden. Das ist auch gut so, weil das Arbeiten bei der Kälte nicht leicht ist.

Das wäre es für heute.

Es grüßt

Euch herzlich

Euer Klabaftermann

