



**DEUTSCHE WERFT  
HAMBURG  
WZ 4/61**

*Cl...*

# Die D-Mark-Aufwertung und der Schiffbau

In der letzten Betriebsversammlung in Finkenwerder am 10. März 1961 wurde auf die Bedeutung der wenige Tage zuvor von der Bundesregierung verfügten Aufwertung der DM — gegenüber den übrigen Währungen um 5 % ihres Wertes — und den Einfluß hingewiesen, den diese Maßnahme für die **Deutsche Werft** durch ihre starke Teilnahme am Auslandsschiffbau haben würde.

Die große Schockwirkung, die die von Regierungsseite immer wieder bestrittene und von der Werftindustrie seit langem befürchtete Aufwertung ausgelöst hat, ließ zunächst den wirklichen Einfluß und die Tragweite der Aufwertung nicht in vollem Umfang erkennen, obwohl bei dem hohen Anteil, den das Auslandsgeschäft bei der Deutsche Werft einnimmt, von vornherein zu befürchten war, daß der Schiffbau weit stärker als die Mehrzahl der übrigen deutschen Industrien durch diese Maßnahme belastet werden würde.

Die Sorglosigkeit, mit der die Regierung der von ihr getroffenen Maßnahme zunächst gegenüberstand, und die Beschwichtigungen, mit denen die verantwortlichen Stellen des Bundeswirtschafts- und Finanzministeriums allen Kreisen der deutschen Werftindustrie gegenübertraten und diese Maßnahme zu bagatellisieren versuchten, bleibt unverstänlich und bewunderungswert.

Nachdem nunmehr mehr als sechs Wochen verstrichen sind und auch unsere ausländischen Auftraggeber zu der eingetretenen Aufwertung Stellung genommen haben, lassen sich die Auswirkungen der Aufwertung auf den Schiffsneubau sowie das Reparatur- und Dockgeschäft weit besser übersehen. Die einmütige Ablehnung der eingetretenen Aufwertung durch alle an der Schifffahrt und dem Schiffbau beteiligten Kreise des In- und Auslandes hat den Vorstand der Deutsche Werft veranlaßt, auch den Aufsichtsrat unserer Gesellschaft in seiner letzten Sitzung am 20. April 1961 über die eingetretenen Schwierigkeiten, im besonderen bei der Hereinnahme weiterer Neubaufträge, zu unterrichten und die Umstände zu erläutern, die es der deutschen Werftindustrie im Augenblick nahezu unmöglich machen, mit ausländischen Auftraggebern zu Neubauabschlüssen zu kommen. Wenn auch unsere Belegschaft durch drei Mitglieder im Aufsichtsrat vertreten ist, halten wir es doch für nötig, unsere **Gesamt**-Belegschaft von der durch die Aufwertung eingetretenen Entwicklung der Wirtschaftslage im Schiffbau zu unterrichten, auch wenn deren endgültige Auswirkungen im Augenblick noch nicht voll zu übersehen sind.

Auf jeden Fall bleibt tief bedauerlich, daß eine Maßnahme von so weitgehender Bedeutung, als welche sich die Aufwertung für den Schiffbau heute schon erweist, die Regierung bisher nicht veranlaßt hat, sachlich zu der vom Verband der deutschen Seeschiffswerften vorgebrachten Lage Stellung zu nehmen und sie immer noch den Standpunkt vertritt, daß die verfügte Aufwertung von „nur 5 %“ ohne weiteres von den Werften, nicht zuletzt im Hinblick auf die gute Beschäftigung der letzten Jahre, selbst verkraftet werden könne.

Eine solche Auffassung zeigt nur, wie weit die verantwortlichen Stellen unserer Regierung die wirkliche Lage dieses Wirtschaftszweiges — trotz stärkster Bedenken in weiten Kreisen der deutschen Werften — verkannt haben und wie wenig ihnen die wirkliche Lage der Werften in den letzten Jahren bekannt gewesen ist. Es soll kurz in die Erinnerung zurückgerufen werden, daß zuletzt durch die Suezkrise ein kurzer Boom für die Erteilung von Schiffsnebauaufträgen — besonders auf dem Tankermarkt — einsetzte, dem aber unmittelbar darauf ein scharfer Niedergang des internationalen Frachtenmarktes

folgte, dem sich ein starker Rückgang im Auftrageingang von Schiffsneubauten anschloß, der bis heute angehalten hat (vgl. Diagramm rechte Seite).

Ende des vorigen Jahres setzte erstmals wieder eine geringe Belegung im internationalen Wertgeschäft ein, die auch der Deutsche Werft einige Neubaufträge brachte. Unverkennbar war hierbei, daß die im Markte befindlichen ausländischen Reeder bei ihrer Auftragserteilung sehr vorsichtig zu Werke gingen und nur bereit waren, deutschen Werften Neubaufträge zu erteilen, wenn ihnen von diesen eine unbedingte Sicherheit für die Kursstabilität der D-Mark gegeben wurde. Schon damals bestand im Ausland und besonders in skandinavischen Schifffahrtskreisen die Befürchtung einer DM-Aufwertung, die allerdings von der Bundesregierung, und im besonderen vom Bundeswirtschaftsministerium, nachdrücklich bestritten wurde.

Der Bundesverband der deutschen Industrie und mit ihm der Verband deutscher Schiffswerften haben Ende vorigen Jahres gelegentlich der Aufforderung, sich an der Entwicklungshilfe mit einem Milliardenbetrag zu beteiligen, ihre Teilnahme ausdrücklich von einer verbindlichen Erklärung der Bundesregierung abhängig gemacht, daß eine Aufwertung der DM und eine Aufhebung der im internationalen Markte üblichen und anerkannten Umsatzsteuerrückvergütung nicht erfolgen würden. Erst nachdem diese Erklärung ohne Vorbehalt abgegeben worden war, stimmten die deutschen Seeschiffswerften der Beteiligung an der Entwicklungshilfe zu, um sich nunmehr am 4. März 1961 der durch die Bundesregierung verfügten Aufwertung der DM gegenüber zu sehen, die vorläufig von den Werften als unumstößliche Tatsache hingenommen werden muß. Damit entfällt für die deutschen Werften jedes Auslandsgeschäft; ein auf D-Mark basierendes Auslandsgeschäft ist im Augenblick nicht mehr vorhanden.

Die deutschen Werften beanspruchen keinerlei Unterstützungen in Form von Subsidien oder Aufwertungsentschädigungen irgendwelcher Art, wie sie im Gegensatz hierzu seit Jahren durch die römischen Zusatzprotokolle zu den EWG-Verträgen verschiedenen EWG-Staaten eingeräumt und bis auf weiteres noch zugesagt sind. Gefordert werden muß jedoch, daß die exportfördernden Maßnahmen, die einem Teil der EWG-Staaten zugesichert sind, auch der deutschen Werftindustrie zumindest im Umfang der bisher gewährten Umsatzsteuerrückvergütung erhalten bleiben.

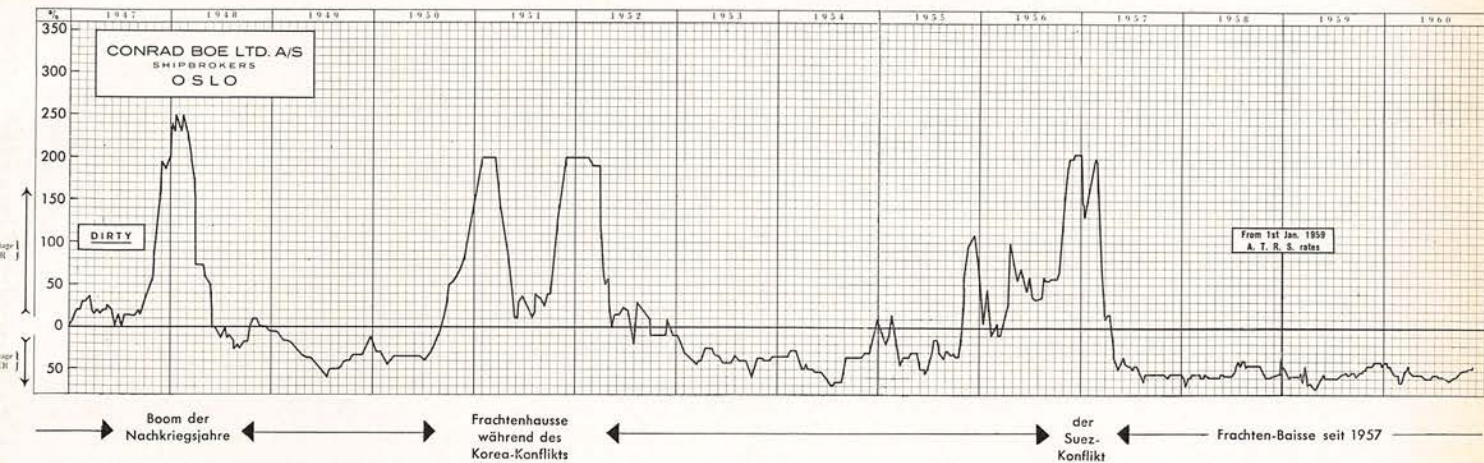
Aber auch in anderer Hinsicht hat die vorgenommene DM-Aufwertung die Grundlage für die im deutschen Raum am Auslandsschiffbau beteiligten Werften erschüttert.

Die D-Mark ist im Zuge der freien Marktwirtschaft im Bundesgebiet zwar zur härtesten Währung der Welt geworden, aber als Vertragswährung für den Auslandsschiffbau scheidet sie durch die erfolgte Aufwertung bis auf weiteres völlig aus.

Der Grund hierfür ist, daß die ausländischen Auftraggeber Abschlüsse für Schiffsneubauten in **DM in jedem Falle ablehnen**, solange nicht eine **unbedingte Kurssicherung** des Auftrageswertes in DM für die Dauer der Abwicklung der einzelnen Geschäfte geboten werden kann. Da die Weltfrachten in der Mehrzahl in £-Sterling und US-Dollar abgeschlossen werden, bleibt den deutschen Werften nur übrig, sich Möglichkeiten zu suchen, auch ihrerseits Verträge in diesen Fremdwährungen abzuschließen, was für die deutschen Werften bedeutet, auf die nationale Währung zu verzichten und sich in ein fremdes Währungsgebiet zu begeben. — Wirklich ein

Dieses Schaubild zeigt die durch politische Einflüsse bedingten Schwankungen der Frachtenraten.  
Von ihnen hängen die Neubauabschlüsse ab.

U. S. DOLLAR MARKET



bedauerliches Ergebnis der erfolgten Aufwertung, die die Regierung den Werften gegenüber glaubt als unbeachtlich mit einer Handbewegung abtun zu können.

Ausländische mit den deutschen Werften in Wettbewerb stehende Schiffbaubetriebe genießen darüber hinaus in ihren Ländern durch die dort geschaffenen Kreditorganisationen den Vorzug, für einen Teil des Bauwertes der Neubaufträge mittel- und langfristige Kredite von fünf bis zehn Jahren zu niedrigen Zinssätzen von 3 bis 5% erhalten zu können, für deren Bereitstellung im deutschen Raum zur Zeit kaum Möglichkeiten bestehen.

Auch bei uns wird man sich bemühen müssen, ähnliche Organisationen zu schaffen, da die in den letzten Jahren durch Japan und neuerdings auch von Italien und Frankreich bereitwilligst gegebenen langfristigen Kredite bis zu zehn Jahren den internationalen Schiffbaumarkt weitgehend auf diesen Zahlungsmodus umgestellt haben. Auch Großbritannien hat sich in allerjüngster Zeit genötigt gesehen, seine in den letzten Jahren unter stark rückläufigem Auftragseingang leidenden Werftbetriebe zu stützen und ist dazu übergegangen, Schiffbau-Kredite in dem vorgezeigten Rahmen bereitzustellen, um eine Belebung seiner Werftindustrie herbeizuführen.

Gerade die Tatsache, daß die in England getroffenen Maßnahmen weitgehender Kreditgewährung für den Schiffbau zeitlich mit der Aufwertung der DM zusammenfallen, zeigt, welch großen Wert die britische Regierung auf die Unterstützung ihrer Werftindustrie in dem Augenblick legt, in dem für sie zu erwarten ist, daß die deutschen Werften durch die verfügte DM-Aufwertung nicht mehr im gleichen Maße am internationalen Wettbewerb teilnehmen können wie bisher.

Die deutschen Schiffswerften hatten Anfang des Jahres einen Auftragsbestand von etwa 2,4 Millionen BRT, für dessen Erledigung eine Belegschaft von 100 000 Menschen auf den deutschen Werften in Arbeit und Brot stand, für die der Arbeitsplatz für Jahre hinaus gesichert gewesen wäre.

Die am 4. März 1961 wie ein Blitz aus heiterem Himmel verfügte DM-Aufwertung hat diese scheinbar sichere Lage der deutschen Werftindustrie stark in Frage gestellt. Die ausländischen Auftraggeber wollen nach den ihnen bis Anfang März d. J. immer wieder abgegebenen Erklärungen, mit einer Aufwertung der DM sei vorläufig nicht zu rechnen, einfach nicht glauben, daß sie den zuständigen deutschen Werftunternehmen nicht bekannt gewesen sei. Das zwischen den ausländischen Auftraggebern und den deutschen Werften bisher bestehende Vertrauensverhältnis hat damit eine schwere Erschütterung erfahren, da die ausländischen Auftraggeber nicht geneigt sind, die durch die Aufwertung entstandene Belastung zu übernehmen,

und zwar weder im Schiffsneubau noch in dem laufenden Reparatur- und Dockgeschäft. Die Nichteinhaltung der von der Bundesregierung den deutschen Werftbetrieben abgegebenen Erklärung, daß keine Absicht einer DM-Aufwertung vorläge, hat das Vertrauen des Auslandes auf die Vertragstreue der deutschen Werften untergraben. Mangelndes Vertrauen im Auslandsgeschäft ist für jeden Industriezweig eine schwere Belastung, die gar nicht in Geld ausgedrückt werden kann, und die den Exportschiffbau auf Jahre hinaus in Mitleidenschaft ziehen wird, wenn nicht in einem gemeinsamen Bemühen der Bundesregierung, der Bundesbank und der beteiligten deutschen Werftindustrie ein Weg gefunden wird, den durch die DM-Aufwertung entstandenen Vertrauensschwund und die unmittelbaren finanziellen Belastungen zu beheben.

Die deutsche Werftindustrie hat daher als Folge der von der Bundesregierung verfügten Aufwertung der D-Mark, die einer Herabsetzung des Wertes des US-Dollars von 4,2 DM auf 4,0 DM gleichkommt, in mündlichen Besprechungen und schriftlichen Eingaben an den Herrn Bundeskanzler und an die zuständigen Ministerien in Bonn zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt und mit den Werften im EWG-Raum zum Ausdruck gebracht, daß eine Überhitzung der Konjunktur für die am Auslandsgeschäft beteiligten deutschen Seeschiffswerften überhaupt nicht vorliegt,

daß im Gegenteil, seit Verfall des Weltfrachtenmarktes im Zuge des Suezkonfliktes und eines seitdem bestehenden stark rückläufigen Eingangs von Neubaufträgen die durch Subventionen und Umsatzsteuerrückvergütungen besser gestellten Werften des Auslandes es den deutschen, am Auslandsgeschäft beteiligten Seeschiffswerften nicht möglich macht, ihre Selbstkosten zu decken. Es bedarf daher auch keiner konjunkturdämpfenden Maßnahmen von seiten der deutschen Bundesregierung, um eine angeblich vorliegende Konjunkturüberhitzung in diesem Zweige der deutschen Wirtschaft zu vermeiden.

Die heute vorliegende Struktur der deutschen Seeschiffswerften ist der Ausdruck der immer wieder von der Regierung und besonders vom Bundeswirtschaftsministerium im letzten Jahrzehnt gestellten Forderungen, alle Anstrengungen zu machen, den Schiffbau-Export zu fördern; eine Aufforderung, der die deutsche Werftindustrie in jeder Weise nachgekommen ist.

Wenn heute die Weltlage im Schiffbau es nicht ermöglicht, den Arbeitsbedarf der deutschen Seeschiffswerften in vollem Umfang zu decken, sollte vor allem geprüft werden, ob es noch sinnvoll ist, die im Schiffbausektor vorliegenden Aufträge der Bundesmarine auch in der Zukunft in so weitgehendem Maße an das Ausland zu vergeben, wie es letzthin erfolgt ist.

Die deutschen Werften sehen sich durch die von der Bundesregierung, entgegen allen ihnen bis zuletzt gegebenen Zusagen, keine Aufwertung der D-Mark vorzunehmen, doch vorgenommene Aufwertung einem völligen Vertrauensschwund des Auslandes und einer hieraus folgenden schweren Arbeitskrise gegenüber, deren Folgen sehr wahrscheinlich die Bedrohung der Beschäftigung der Belegschaften der Werften sein wird, wenn nicht Bundesregierung und Bundesbank schnellstmöglich bereit sein werden:

1. Ausreichende Möglichkeiten zu schaffen für eine **Kurs-sicherung der in DM** abzuschließenden Neubaufträge,
2. Vorsorge zu treffen, daß mittel- und **langfristige Kredite für sieben bis zehn Jahre** den Werften zur Verfügung gestellt werden, wie dies heute im internationalen Schiffbaugeschäft den mit der deutschen Werftindustrie im Wettbewerb stehenden Werften in Japan, Italien, Frankreich, Holland und besonders auch England noch in jüngster Zeit zugestanden worden ist,
3. den am Auslands-Schiffbau beteiligten Werften Möglichkeiten zu schaffen zur **Absicherung der politischen**

**und wirtschaftlichen Risiken** mit Hermesdeckung bei gleichzeitiger Herabsetzung des Selbstbehalts auf ein tragbares Maß und einer dem internationalen Zinssatz angeglichenen Höhe, die für mittel- und langfristige Kredite 5 % nicht übersteigen darf.

4. Die in der Mehrzahl aller im Schiffbau tätigen Länder seit Jahren bestehende und im Rahmen der EWG-Verträge zugelassene und anerkannte Umsatzsteuer-rückvergütung, die sich auf Grund des deutschen Umsatzsteuerrechts für den Schiffbau kumulativ auswirkt, muß den im Auslandsschiffbau tätigen Werften, schon wegen der für diese Betriebe notorisch niedrigen Gewinnspanne, auf jeden Fall erhalten bleiben.

Da in der deutschen Werftindustrie keine Überhitzung besteht und damit auch keine konjunkturendämpfenden Maßnahmen zu ergreifen waren, muß sich die erfolgte DM-Aufwertung doppelt nachteilig auswirken. Ihre unausbleiblich schwerwiegenden Folgen werden nur auf ein tragbares Maß zurückgeführt werden können, wenn sich die Bundesregierung und die Werften im gemeinsamen Bemühen zusammenfinden, die oben aufgezeigten Notwendigkeiten zu verwirklichen.



## Aus dem Werftgeschehen

Am 27. April ging die „KULMERLAND“, Bau-Nr. 765, das dreiundvierzigste Schiff, das die Deutsche Werft für die Hamburg-Amerika Linie gebaut hat, auf Probefahrt. Dreiundvierzig Schiffe, eine stattliche Flotte. Der Name „KULMERLAND“ klingt den älteren DW-Männern gewiß noch vertraut, haben wir doch schon einmal eine „KULMERLAND“ gebaut. Das war im Jahre 1929. Es war auch ein Motorschiff von etwas mehr als 10 000 tdw, dem Typ nach also gar nicht so sehr von der heutigen „KULMERLAND“ verschieden; nur daß diese um 5 Kn. schneller ist. Die

alte „KULMERLAND“ hatte ein bewegtes Schicksal. Die Seekriegsleitung hatte, wie nach allen brauchbaren Seeschiffen, auch nach diesem die Hand ausgestreckt. Am 15. 7. 1939, also kurz vor Kriegsausbruch, lief die „KULMERLAND“ nach dem Fernen Osten aus und erreichte am 1. September Kobe. Sie diente im weiteren Verlauf des Krieges als Ausrüstungsschiff für Hilfskreuzer und wurde zu einem berühmten Blockadebrecher. Sie schlug sich im November 1942 von Fernost nach Bordeaux durch. Am 23. September 1943 erhielt das Schiff im Hafen von

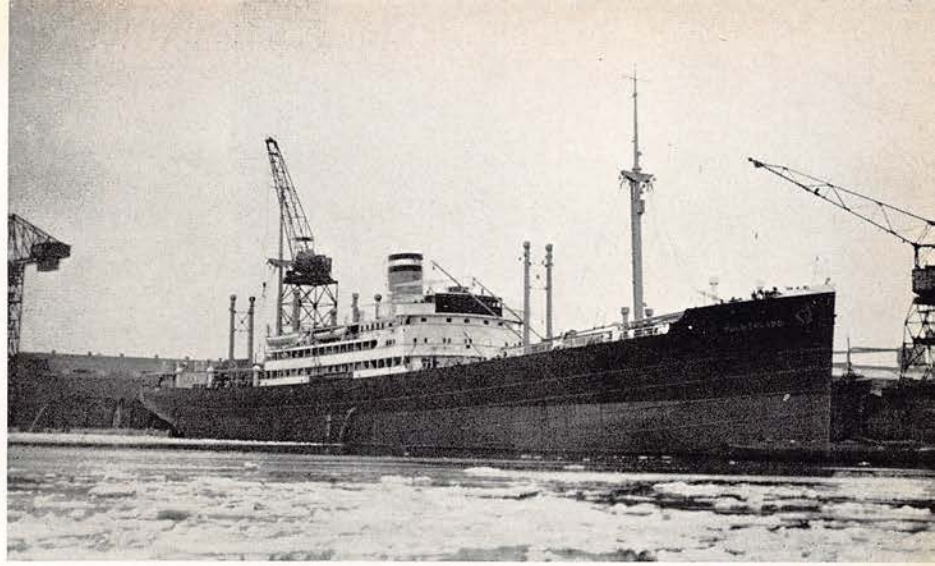
### Die alte „Kulmerland“

Nantes zwei schwere Bombentreffer und ging auf Grund. Erst nach dem Kriege konnte es gehoben werden. Man brachte es schließlich im Mai 1950 nach Swansea (England) zum Verschrotten.

Das Schicksal dieses Schiffes sei als Beispiel für den tapferen und tragischen Weg ins Gedächtnis gerufen, den eigentlich die gesamte deutsche Handelsflotte ging. Von den meisten HAPAG-Schiffen, die die Deutsche Werft vor dem Krieg gebaut hat, läßt sich ähnliches berichten.

„LEVERKUSEN“: nach Heimreise von Ostasien Neapel als Nothafen angelaufen, dann im Mittelmeer Einsatz für die Kriegsmarine, bis das Schicksal das Schiff ereilte. Wenn je ein Schiff von der Qualität der DW-Arbeit Zeugnis ablegte, dann dieses. Nach einem schweren Torpedotreffer am 1. Mai 1941 wurde die Reise noch mit 6 Kn. Geschwindigkeit fortgesetzt. Auch einen weiteren Fliegerangriff vier Stunden später überstand das Schiff. Erst drei weitere Torpedotreffer des britischen U-Bootes „Up-holder“ am Abend desselben Tages brachten es zur Strecke. „LOS ANGELES“: vor Norwegen versenkt. „ODENWALD“: in amerikanischen Gewässern aufgebracht. „PATRIA“: an die Sowjetunion abgeliefert, und so weiter, und so weiter.

Man braucht über den Nachholbedarf der deutschen Handelsflotte keine Worte zu verlieren, auch wenn sich das Abflauen der Weltschiffbaukonjunktur allmählich bemerkbar macht. Die deutsche Handelstonnage zählt zur Zeit rund 4,4 Millionen BRT. Der Stand von 1939 ist damit beinahe wieder erreicht; aber vor dem Ausbruch des 1. Weltkrieges war die deutsche Flotte schon um 1 Million BRT größer. In diesem Zeitraum, von 1914 bis 1961, hat sich aber der Tonnagebestand der Welthandelsflotten um das zweieinhalbfache erhöht!



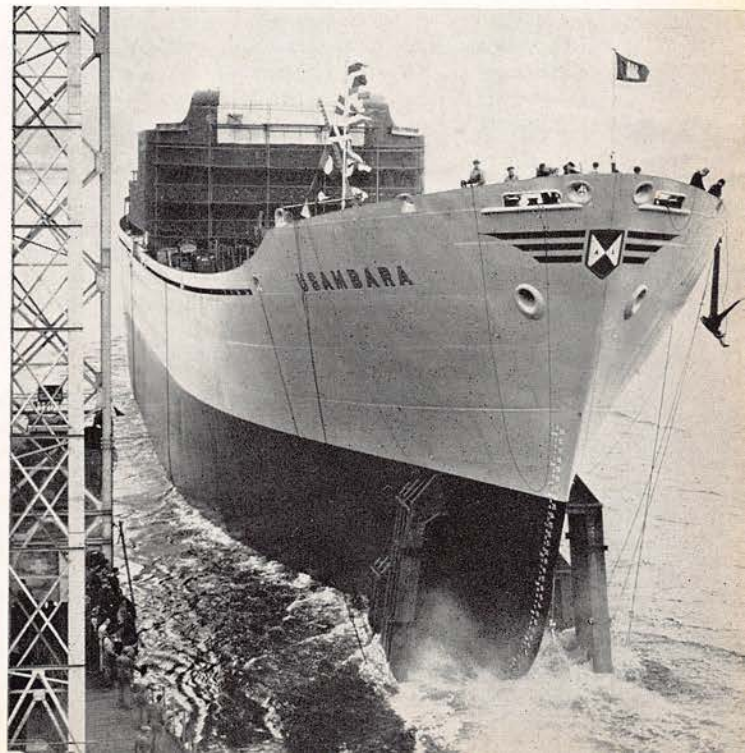
Jeder HAPAG-Auftrag erfüllt uns mit besonderer Freude, denn diese Reederei war unser allererster Auftraggeber, und sie ist uns bis heute treu geblieben.

\*

Der 7. April d. J. hatte für uns einen Stapellauf bereit. An diesem Tage erlebten wir den Stapellauf der „USAMBARA“ (10 350 t) für die Reederei John T. Essberger. Frau Elsa Essberger taufte das jüngste Schiff der Reederei, den zwölften Nachkriegsbau, den die DW für die Reederei John T. Essberger bzw. die Deutschen Afrika-Linien zur Ablieferung bringen wird.

\*

Unsere Zusammenarbeit mit der Firma William Denny & Brothers Ltd. und Brown Brothers & Co., Ltd., beginnt ihre ersten Früchte zu tragen. Diese Zusammenarbeit bezieht sich auf den Bau und die Lieferung von Schiffsstabilisatoren, die der Dämpfung von Schlingerbewegungen der Schiffe dienen. Die erste Anlage dieser Art, die in der Maschinenfabrik unseres Betriebes DW-Reiherstieg erstellt wurde, ist jetzt für die norwegische Fähre Kiel — Oslo zur Ablieferung gekommen.





*Am 23. April d. J. werden die Gedanken vieler Schiffbauer für einige Zeit im Harz verweilt haben, wo in stiller Zurückgezogenheit einer ihrer Senioren, Direktor i. R. Dr. Ing. e. h. Wilhelm Weingart, seinen 75. Geburtstag beging. Als er nach 1956 nach nahezu 38jähriger Zugehörigkeit zur Deutsche Werft AG, Hamburg aus der aktiven Tätigkeit ausschied, siedelte er in sein inzwischen in Braunlage erstelltes neues Heim über, wozu ihn nicht zuletzt die Verbundenheit mit seiner verlorenen geliebten Heimat Thüringen veranlaßt haben mag. Für einen echten Wissenschaftler gibt es im allgemeinen keinen Ruhestand in dem Sinne, daß mit Erreichen der Altersgrenze schlagartig jede berufliche Tätigkeit abbricht. So hat auch Dr. Weingart nach seinem Ausscheiden auf seinem Fachgebiet weitergearbeitet und die Summe seiner Erfahrungen für die Neubearbeitung der „Hütte“, dem Standard-Nachschlagewerk der Technik, zur Verfügung gestellt. Die „Werkzeitung Deutsche Werft“ grüßt Herrn Dr. Weingart im Namen des ganzen Betriebes und übermittelt ihm hiermit die herzlichsten Glückwünsche.*

Für eine ganze Reihe unserer jüngeren Betriebsangehörigen bedeutete das Ende des Monats März einen besonderen Einschnitt in ihrem Leben. Für eine Gruppe bedeutete es das Ende der Lehrzeit und den endgültigen Eintritt in den Beruf. Die andere Gruppe hatte die Schule hinter sich und den Tag des Beginns der Ausbildung für einen Beruf vor sich.

Unser Betriebsdirektor entließ 51 Lehrlinge aus dem Lehrverhältnis. Er sprach die Hoffnung aus, daß sie wirklich etwas gelernt haben, daß sie aber auf jeden Fall sich immer der Tatsache bewußt sein sollten, noch viel lernen zu müssen.

Es ist festzuhalten, daß das Prüfungsergebnis für unsere Lehrlinge durchaus erfreulich war. Es konnten für gute Leistungen sogar Auszeichnungen verteilt werden.

Die neuen Stifte, 66 an der Zahl, wurden von Direktor Gräber auf der Werft willkommen geheißen. Ihnen gab er die Ermahnung mit auf den Weg, daß sie etwas lernen und fleißig und aufmerksam sein müßten.

Auch die Freizeit sollten sie vernünftig verwenden. Nicht alles, was zur Unterhaltung geboten würde, diene einer gesunden Lebensführung. Jeder, der etwas leisten will, muß vor allen Dingen ausgeschlafen sein. Das gilt übrigens nicht nur für die Leistungsfähigkeit, sondern ist notwendige Grundlage für die Erhaltung der Gesundheit. Wieviele Unglücksfälle sind doch allein auf die Überschreitung dieses Gebotes zurückzuführen!

Allen jungen Mitbürgern der DW-Gemeinschaft wünschte er, daß sie sich schnell einleben und bei uns wohlfühlen mögen. Über die ersten Eindrücke liegen schon einige Kurzberichte unserer „Neuen“ vor. Sie zeigen, daß sie die Sache ernst nehmen und sich bemühen, die Hürde der ersten Anfangsschwierigkeiten mutig und voller Erwartung zu nehmen.

## „Mein erster Arbeitstag“

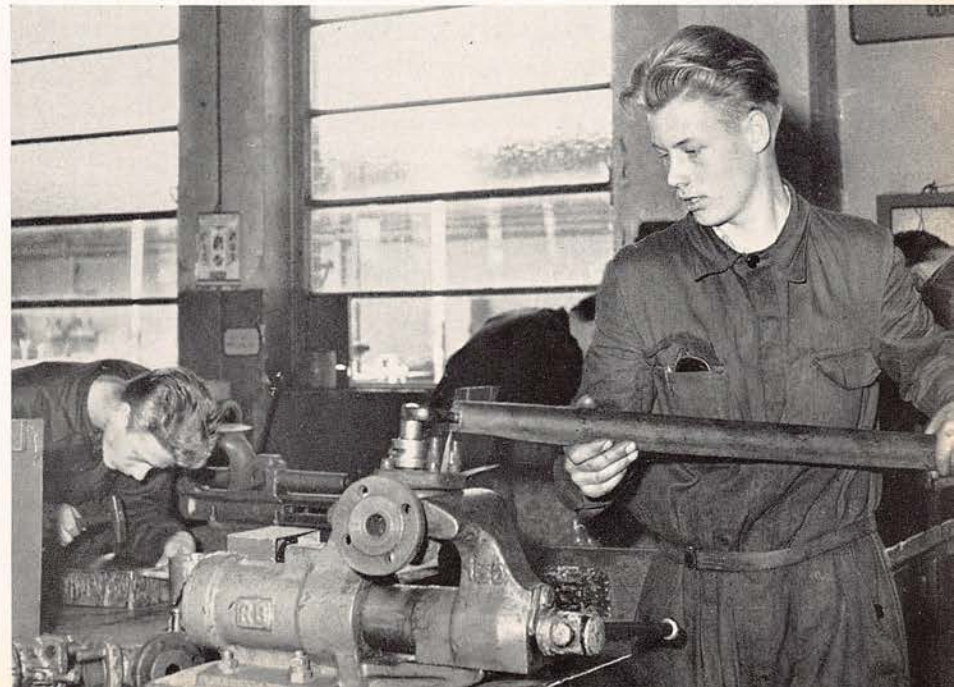
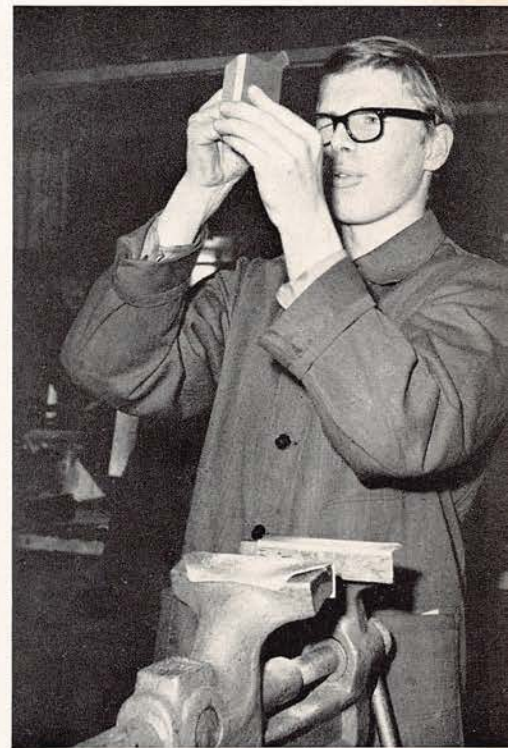
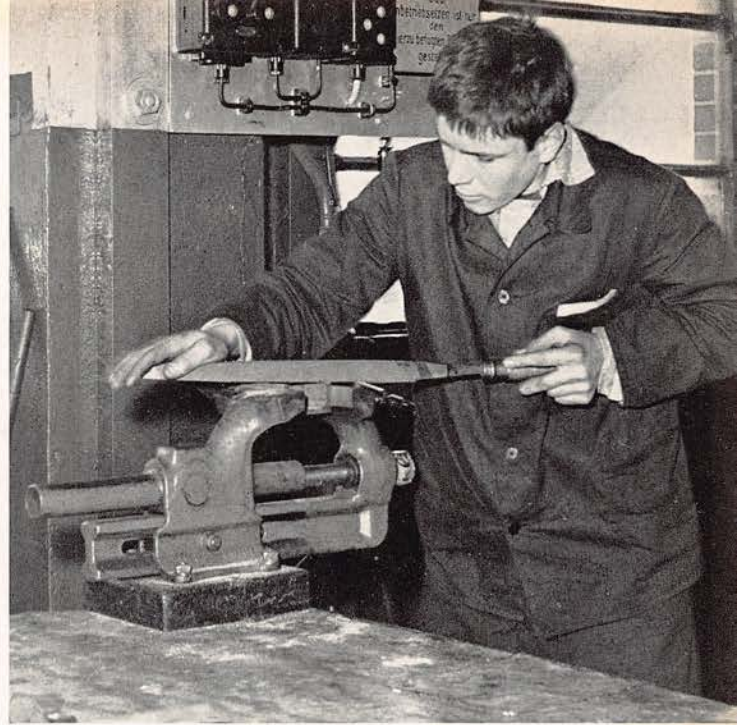
Ich bin 14 Jahre alt, ein waschechter „Hamburger Junge“ und habe den Wunsch, hier auf der Deutschen Werft den Beruf des Maschinenschlossers zu erlernen.

Voller Zuversicht betrat ich am Dienstag, dem 4. April d. J., das Werftgelände. Vor dem Eingang traf ich einen meiner Freunde. Herr Dreier holte uns vom Pförtner ab, und nachdem wir uns umgezogen hatten, wurden wir zum Lohnbüro geführt, um dort erst einmal richtig eingestellt zu werden. Zusammen mit den Lehrgesellen gingen wir dann zur Lehrwerkstatt zurück, wo schon die erste Arbeit auf uns wartete: Das Feilen. „Naja“, dachte ich, „wird nicht so schlimm werden.“ Doch als ich die Armfeile, einen Apparat von etwa einem halben Meter Länge, in die Hand nahm, wurde mir doch etwas schwach in den Knien. Wir feilten bis zum Mittag. Erlöst lief ich zur Kantine und aß erst einmal etwas. Nach dem Mittag ging die Qual weiter. Als Abschluß des Tages machten wir einen Werfttrundgang, über die Docks und den Helgen, zu den Hallen der Maschinenschlosser, Schiffbauer, Tischler usw. Es war alles sehr interessant; aber für die Blasen in meinen Händen konnte ich mich nicht begeistern. Als dann aber um 16 Uhr der erste Arbeitstag zu Ende ging, sagte ich leise zu mir: „Schlimm war es ja gerade nicht!“ Denn das macht alles die Gewohnheit. Peter Rudloff

★

Der Lärm, den mein Wecker machte, hatte mich am Dienstag, dem 4. April d. J., schon früh aus den Federn geschleucht. Ich hatte Zeit — viel Zeit. War ich nun aufgeregt, oder war es nur Erwartung? Beides! „Naja, werde nicht der Einzige sein.“

Eine Fähre brachte mich zur Deutschen Werft. „Viel Lärm hier.“ Zwischen den vielen Menschen, die schon lange durch die Tore der DW zogen, standen ein paar Neue — Lehrlinge. Etwas unsicher, und darum sehr laut. Ich stellte mich zu ihnen. Der Lehrmeister kam und



nahm uns mit. Es ging über Schienen und an Kränen vorbei. Vorbei an Hallen, in denen sehr viel Krach gemacht wurde. Komisch, so mit denen hier zur Arbeit zu gehen... Bald kennt man jeden.

Nachdem wir uns umgezogen hatten, wurden wir von unseren Ausbildern begrüßt. „In diesem neuen Arbeitsanzug kann ich mich nicht wohlfühlen“, sagte mein Nachbar. „Geht so“, meinte ich. Alle sehr nett eigentlich. „Na, zuerst sind sie immer alle nett — abwarten“, dachte ich. Wir gingen hinunter zur „Arbeit“. Wesentlich besser diese Sprüche an den Wänden und Treppen als das übliche „Verboten“, „Achtung“, „nicht erlaubt“ usw. —

So, nun will ich mal den anderen was vorfeilen! Ich nahm die schwere Feile und fing an. Die Ecken waren schnell herunter, doch was nicht mehr zu den Ecken gehörte, war noch da. Meine Feile schaukelte und rutschte über den U-Stahl, so daß ich mich mit meiner langen Lehrzeit trösten mußte, um nicht gleich den Mut zu verlieren. Ein Summen, alles einpacken! Rundgang über das Werftgelände. „Mensch meine Hand“, „Deine auch“, „meine Beine sind verdammt lahm, wie ich mich wohl nach dem Gang fühlen werde.“ Alle schrien sie ihren Kameraden ihre Leiden zu. Auch meine Hand brannte. Wir gingen an vielen Hallen vorbei und auch hinein. Lärm, Gestank, und manchmal auch Hitze — „werde auch ich hier arbeiten?“ fragte ich mich. Ganz interessant hier. „Schade, daß ich so wenig von dem verstehe, was der Ausbilder sagt.“ „Wie die wohl den Schiffsteil hier herausbekommen wollen“, fragte ich meinen Nachbarn. „Mit 'nem Kran. Die nehmen das ganze Dach ab“, belehrte er mich. Feierabend! Stempeln gehen, zum Dampfer, einen Sprung hinterher, mit Ach und Krach noch trocken geblieben. „Das solltest Du nicht machen!“ meinte jemand. „Hast schon recht“, gab ich zurück.

Doch ich war müde, verdammt müde sogar. „Was ein Glück, daß ich ein ordentliches Bett habe.“ Essen, duschen, schlafen — dreieinhalb Jahre... Jörn Scheller

★

Anfang April habe ich mit meinem sechsmonatigen Praktikum auf der Deutschen Werft begonnen. Es war kein leichter Start. Offen gesagt, die ersten Tage sind mir sehr sauer geworden. Ich hätte nicht gedacht, daß mir die Umstellung so schwer fallen würde. Wenn man aber die letzten 13 Jahre hauptsächlich auf der Schulbank verbracht hat, dann gehen acht Stunden Stehen pro Tag und der ständige, eintönige und ermüdende Lärm der Maschinen im Hintergrund nicht spurlos an einem vorüber.

Jetzt nach zwei Wochen fühle ich mich allerdings schon recht wohl und denke mit einigem Unbehagen an die vier Wochen Schweißen im Sitzen. Der Mensch gewöhnt sich eben an alles. (Gelobt sei was hart macht!)

Ich habe mich gerade bei der DW beworben, weil sie einerseits so ziemlich alle modernen technischen Einrichtungen besitzt, die ich während meines Praktikums als Maschinenbauer gerne kennenlernen möchte, andererseits als Großbetrieb aber auch über die mir als vorbildlich empfohlenen Lehrwerkstätten verfügt. Überhaupt besitzt die DW gegenüber einem kleinen Betrieb viel umfangreichere Möglichkeiten für eine systematische Ausbildung. Allerdings wird das noch durch die vorbildliche Haltung der Ausbilder gesteigert, die mit Anteilnahme und guter Laune ihren Schützlingen mit Rat und Tat zur Seite stehen. Dazu kommt noch der tägliche Frühsport, der die Arbeitslust erstaunlich fördert und uns außerdem die Möglichkeit gibt, uns untereinander besser kennenzulernen. Aber in diesem Zusammenhang vermisse ich sehr einen Duschraum, denn die Wasserhähne reichen bei weitem nicht aus, um nach getaner Arbeit wieder ein menschenwürdiges Aussehen zu erlangen. Hajo Köster



## Unsere Alten

„Nu ward dat nix mehr mit de Arbeit, nu gehört wi to old Isen“, meinte bei meinem Besuch Thys Jansma, der im Februar d. J. seine Arbeit niederlegen mußte. Er war seit 1935 Zimmerer auf der Werft und ist 59 Jahre alt. Eine Wirbelsäulenerkrankung und Kreislaufstörungen belasteten die letzten Arbeitsjahre erheblich. Eine Ohrenoperation im Mai 1960 brachte ihn um seine Geschmacksnerven, was ihm erneut einiger Lebensfreuden beraubte. Als in der letzten Zeit als weitere Folgeerscheinung auch noch sein Gleichgewichtsorgan in Unordnung geriet, konnte er nicht länger zur Arbeitsstelle „schwanken“. Hilfreich ist, daß ihm jetzt jedenfalls seine Kollegen, mit denen er über 20 Jahre gearbeitet hat, stützend zur Seite stehen. Gerade die erste Zeit ist immer so besonders schwer ohne den gewohnten Tagesrhythmus und sich hineinzufinden in ein ganz neues Leben zu Hause.

Vor diesem Problem stehen alle eines Tages, ob es ihnen nun vergönnt ist im Arbeitsprozeß zu bleiben bis zur Altersgrenze, oder ob sie durch Krankheit wie die hier geschilderten Schicksale, aufhören müssen.

Paul Engler, 64 Jahre alt, erinnert sich noch gut an diese Anfangsschwierigkeiten, als er im Juli letzten Jahres ausscheiden mußte. Er kam 1938 als Zimmerer nach Finkenwerder und nach dem Krieg mit seinen Kollegen Herrn Jansma und Herrn Kahl zum Reiherstieg.

Im Juli letzten Jahres mußte Herr Engler dann infolge starker Kreislaufstörungen, die ihn gehbehinderten, ausscheiden. „Wat'n Glück, min Fro hätt jümmers allerhand to don for mi hat, binnen un buten. So brukt ik nich jümmers dorch de Gardinen lügen.“

Bei dieser Äußerung des Herrn Englers wurde mir klar, wie wichtig u. a. Hilfe und Anteilnahme der Frau bzw. des Zuhauses in dieser Anfangszeit ist.

Der jetzt 59jährige Johannes Kahl, der auch 1935 als Zimmerer nach Finkenwerder kam, wurde als erster von den dreien invalidisiert. Er mußte sich am 17. 8. 59 ein zweites Mal einer Kieferoperation unterziehen. Er leidet dadurch immer noch an Schluck- und Sprachbeschwerden und ist außerdem schwerhörig.

Herr Kahl fand Freude an seiner regelmäßigen Betätigung in einem kleinen Garten, was ihn über die ersten schwersten Runden half. Da man in solch einer Lage kaum neue Kontakte anknüpft, freut er sich seiner Kollegen, die glücklicherweise in enger Nachbarschaft wohnen.

Über zwei Jahrzehnte haben diese drei Zimmerleute in der Arbeit kameradschaftlich zusammengestanden, was sie natürlich weiterhin sehr verbindet. Ob sie nun in einem ihrer Zu Hause Kaffee einnehmen, Karten spielen, klöhnen oder im Lokal nebenan ihr Maß Bier trinken, immer wieder ist die Rede von der Deutsche Werft, dem Mittelpunkt ihrer gemeinsamen Erinnerungen.

Sie erleben zusammen fröhliche Stunden, wodurch Krankheit und Leiden erträglicher werden und sogar über Lachen und Heiterkeit zeitweise völlig vergessen sind.

A. Binder (Werkführer)



## kleine chronik der weltseeschiffahrt...

Unsere letzte „kleine chronik“ brachte die Meldung von dem Untergang der „ANDROS FORTUNE“. Alle Zeitungen hatten diese Meldung gebracht – die nicht richtig war.

Das sinkende Schiff war nicht gesunken; halb getaucht, nur durch einen kleinen Restauftrieb an der Wasseroberfläche gehalten, brachte es noch eine fast unglaubliche Reise hinter sich.

Die Durchhaltekraft der Männer, die diese erstaunliche Leistung zuwege brachten, soll in diesem kurzen Bericht noch einmal gewürdigt werden.

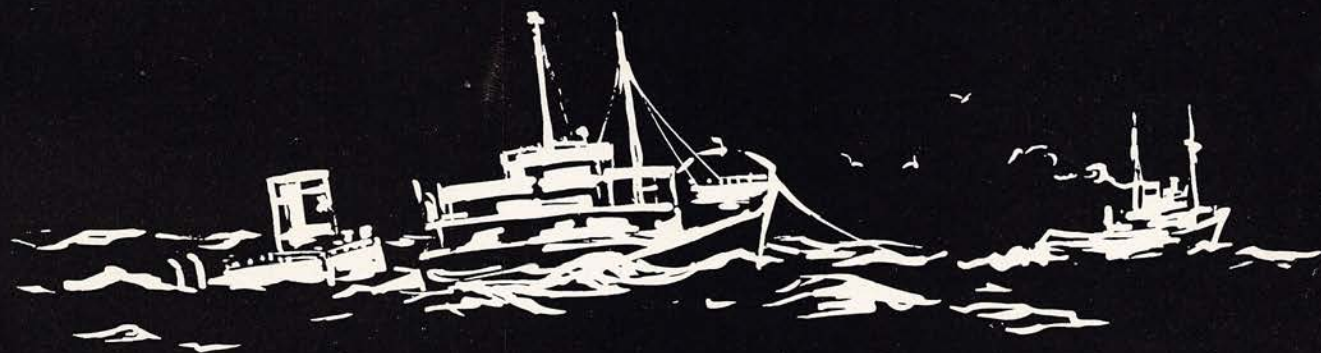
Die „ANDROS FORTUNE“ (28 070 t dw-Tanker), stieß am 28. 2. mit dem unter liberianischer Flagge segelnden MT „POINT LACRE“ zusammen. Die „POINT LACRE“ traf die „ANDROS FORTUNE“ im Hinterschiff, so daß der

Strand zu setzen, diesmal in der Themsemündung unweit Harwich. Abermals Notreparatur, die wegen der explosiven Ladung ohne Brenner und Schweißer ausgeführt werden mußte. So kam es auch, daß vier Tote der Besatzung, im zertrümmerten Hinterschiff eingeschlossen, die ganze Reise mitmachten.

Ostermontag erreichte der Schleppzug Hamburg. Ein Wrack hatte es fertiggebracht, seine gesamte Ladung im Bestimmungshafen abzuliefern.

\*

Ein sehr schweres Schiffsunglück ereignete sich am Morgen des 8. April im Persischen Golf. Nach einer Explosion geriet das 5030 BRT große Fracht- und Passagierschiff



Maschinenraum vollief. Sechs Mann kamen dabei ums Leben. Der in La Coruña in ständiger Bereitschaft liegende Hochseeschlepper „ATLANTIC“ der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-AG war als erster Helfer zur Stelle. Das leckgeschlagene Schiff schien sich zu halten, und man machte sich daran, den Tanker, der noch seine ganze Ladung an Bord hatte (27 000 t Erdöl für Hamburg) nach seinem Bestimmungshafen abzuschleppen. Aber man kam nur 100 m weit, dann brach ein Schott, und das Schiff drohte endgültig zu sinken. Indessen schwamm der Tanker immer noch auf dem Luftpolster des achteren Aufbaues und mit dem Restauftrieb des Vorschiffes. Es gelang, das Schiff zurückzuschleppen und bei Kap Finesterre auf Strand zu setzen.

Nach provisorischer Reparatur, Betonabdichtung des Lecks und Auspumpen des überfluteten Raumes, wagte man die Reise noch einmal. Den Besatzungen wurde nichts geschenkt. Der schwerfällige Schleppzug geriet in den Orkan, der kürzlich unsere Breiten heimsuchte, und die provisorische Bordwand brach. Wieder bestand höchste Gefahr für das Schiff, und abermals gelang es, den Tanker auf

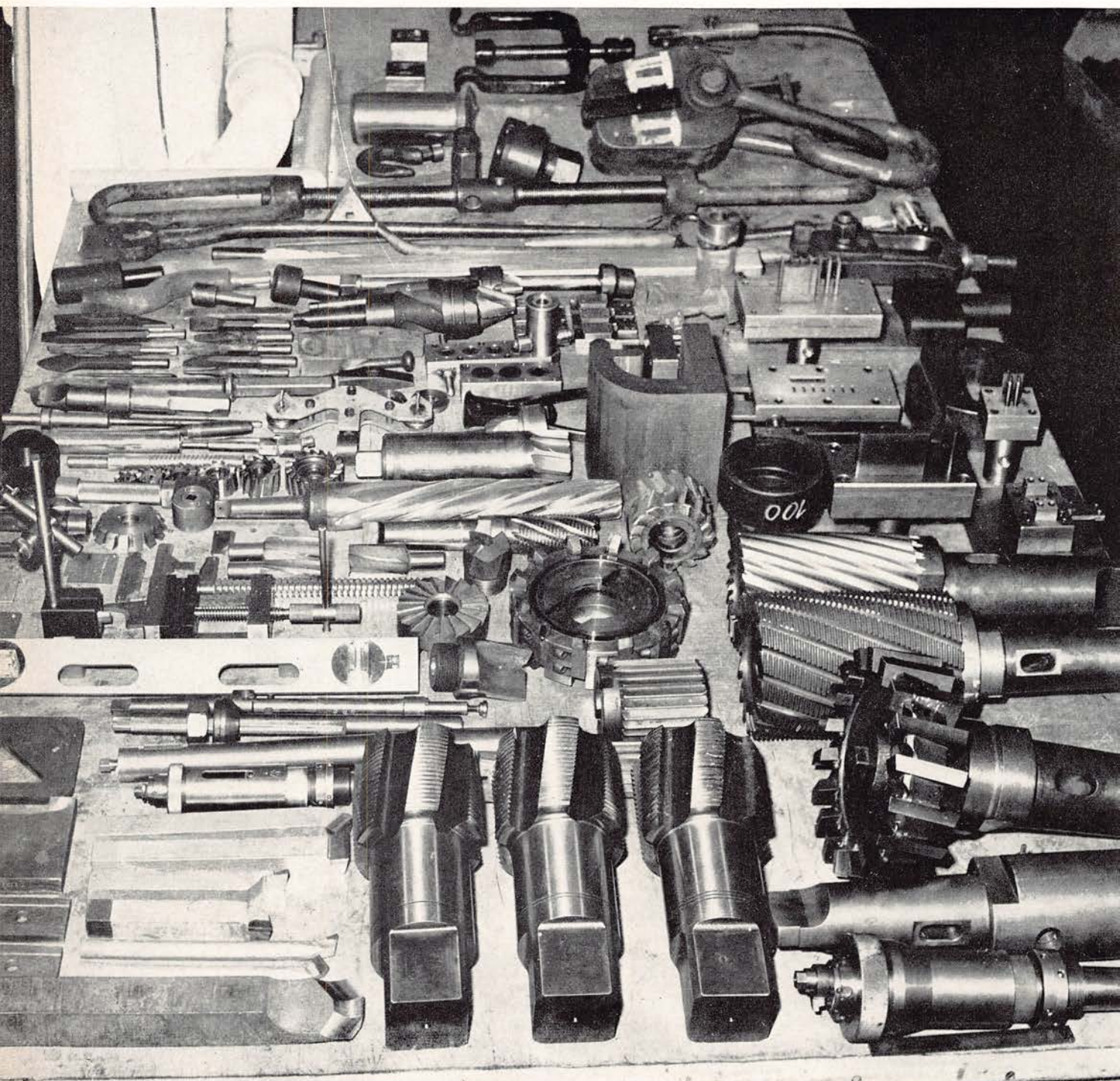
„DARA“ in Brand. Nach Presseberichten waren etwa 730 Menschen an Bord. Die Zahl der Opfer ist nicht bekannt. Die letzte Meldung sprach von 212 Vermißten. Der Versuch, das Schiff nach Bahrein (Saudi-Arabien) zu schleppen, mißlang. Es sank am Morgen des 10. April.

\*

Die Kollision, die am Silvesterabend des letzten Jahres unsere „SOMERVILLE“ (Bau-Nr. 702) mit dem Motorschiff „HERMAR“ hatte, wurde kürzlich vor dem Seeamt verhandelt. Es hatte an jenem Tage dichter Nebel geherrscht, ein Verschulden war keinem der Beteiligten nachzuweisen gewesen.

\*

Eine Kollision, die mehr auf der heiteren Seite des Lebens liegt, verursachte die „WEISSENFELS“ bei ihrem Stapellauf auf der Stülckenwerft. Der ungestüme Täufeling stürzte sich auf ein Zollhaus und warf es ins Wasser. Vielleicht dürfen wir dies als eine symbolische Handlung werten, die ankündigt, daß die europäischen Zollschränke bald verschwinden werden. cl.



Eine Auswahl der in unserer Werkzeugmacherei gefertigten Erzeugnisse

# Die Werkzeugmacherei

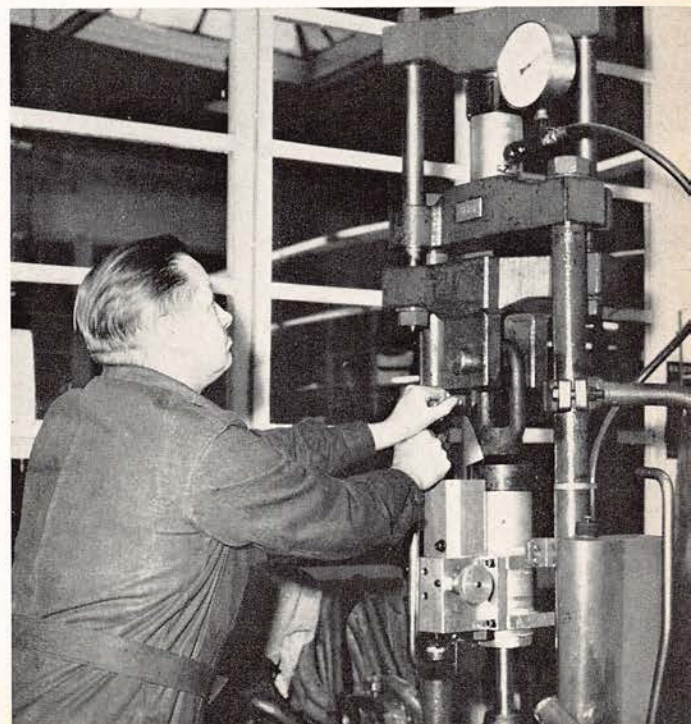
„Das hätten wir geschafft!“ So spricht der Schiffbauer nach dem Stapellauf, das sagt der Maschinenbauer, wenn die Maschinen anlaufen und das meinen mit voller Berechtigung und nicht ohne Stolz auch die Schiffszimmerer, Tischler, Bordmonteure und Bordschlosser, Kesselschmiede und alle die, die ihren Teil dazu beitragen, den Schiffsneubau „ablieferungsreif“ zu machen oder das Reparaturschiff wieder „klar“ zu melden. Und mit solchen oder ähnlichen Aussprüchen richtet der Belegschafter sein Werkzeug auf neue Aufgaben, die zu meistern vor ihm liegen.

In mehreren Fortsetzungen haben wir bisher gelesen, wie in der Werkstatt und auf den Helgen allmählich aus einfachen, noch unbearbeiteten Stahlplatten und -profilen ein Schiff heranwächst. Geht man vom Plattenlager durch die Hallen zum Helgen, kann man diesen Werdegang miterleben. Heute wollen wir von einem Zweig unseres Betriebes sprechen, der nach außen weniger in Erscheinung tritt.

Kaum ein Betriebsangehöriger wird daran denken, daß in erster Linie sein Werkzeug der Träger seiner Tätigkeit, seiner Leistung ist. Ohne Werkzeug wäre es nicht möglich, Apparate, Geräte, Maschinen aller Art, Kraftfahrzeuge, Eisenbahnen, Schiffe, Flugzeuge und vieles andere herzustellen. In allen technischen Betrieben, im Bauhandwerk, im Straßenbau, beim Bau von Talsperren, im Bergbau, in der Land- und Forstwirtschaft und sogar in der Medizin könnte man ohne Werkzeug nicht auskommen.

Der riesige Bedarf an Werkzeugen wird hauptsächlich von Werkzeug-Fabriken gedeckt, die sich teilweise auf bestimmte Werkzeuge spezialisiert haben. Die Erzeugnisse dieser Industrie sind im Verhältnis zu anderen Industrie-Erzeugnissen sehr teuer, da von Werkzeugen grundsätzlich Qualitätsarbeit und hohe Leistungen verlangt werden. Viele Betriebe in der stahlverarbeitenden Industrie haben ihre eigene Werkzeugmacherei. Sie fertigen in der Hauptsache diejenigen Werkzeuge für den eigenen Bedarf an, die im Handel nicht ohne weiteres erhältlich sind. Außerdem werden oft bei Reparaturarbeiten kurzfristig Sonderwerkzeuge benötigt, die man schneller und günstiger im eigenen Betrieb herstellt. Um leistungsfähig zu sein, muß ein solcher Betrieb gut ein- und auf die speziellen Belange der Fertigung ausgerichtet sein.

Die Werkzeugmacherei wird von Fertigungs-Fachleuten oft als das „Herz“ des Betriebes bezeichnet, da nur mit



Oben: **Werkzeugschmied Carl Günther** beim **Werkzeugschmieden**

Mitte: **Härter Erich Alt** am **Salzbadofen**

Unten: **Maschinenschlosser Hannes Mohr** beim **Testen eines Zug- und Druckgerätes**

**Oben:** Werkzeugmacher Walter Fuchs beim Gewindeschleifen

**Mitte:** Werkzeugschleiferin Helga Schaffrath beim Scharfschleifen eines Spiralbohrmessers

**Unten:** Dreher Adolf Jahnke an der Revolverdrehbank mit der angebauten Kraftspann-Einrichtung

gutem Werkzeug gute und brauchbare Arbeit geleistet werden kann.

Eine Werkzeugmacherei umfaßt Dreh- und Hinterdrehmaschinen, Universal- und Nachform-Fräsmaschinen, Hobel- und Stoßmaschinen, Bohr- und Lehrenbohrmaschinen, Säge- und Feilmaschinen, Rund-, Scharf- und Planschleifmaschinen, sowie Schmiedehämmer und eine gut eingerichtete Härterei. Vor allem müssen aber gute Facharbeiter wie Werkzeugmacher, Schlosser, Mechaniker, Werkzeugschleifer, Werkzeugschmiede und Härter zur Verfügung stehen.

Unsere Werkzeugmacherei beschäftigt z. Z. 78 Männer und 4 Frauen, die das umfangreiche Herstellungs- und Reparaturprogramm bewältigen. Um einen Überblick aus der Vielzahl der ständig anfallenden Arbeiten zu gewinnen, werden folgende Zahlen genannt:

Pro Jahr werden neu angefertigt bzw. instandgesetzt:

- ca. 65 000 Drehmeißel mit Hartmetall bestückt,
- 33 000 Drehmeißel aus Schnellstahl,
- 22 000 Meißel und Stemmer,
- 12 000 Schlackenhämmer für E-Schweißer,
- 100 000 Spiralbohrer werden repariert und geschliffen,
- 1 500 Spiralversenker neu angefertigt und
- 10 000 Spiralversenker repariert.

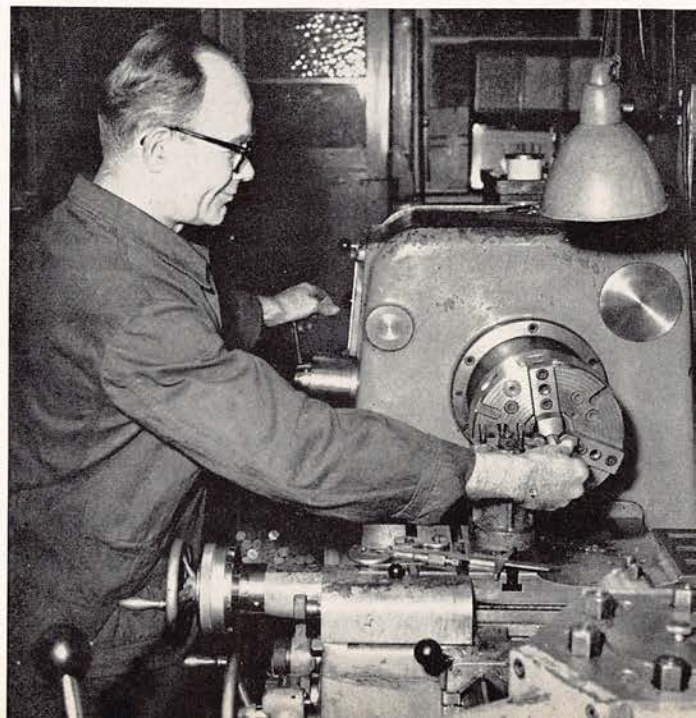
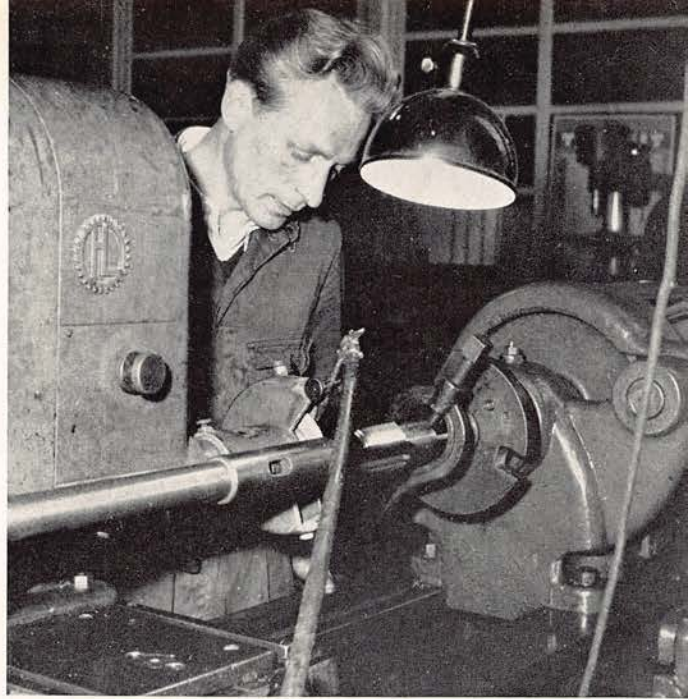
Weiterhin instandgesetzt werden pro Jahr

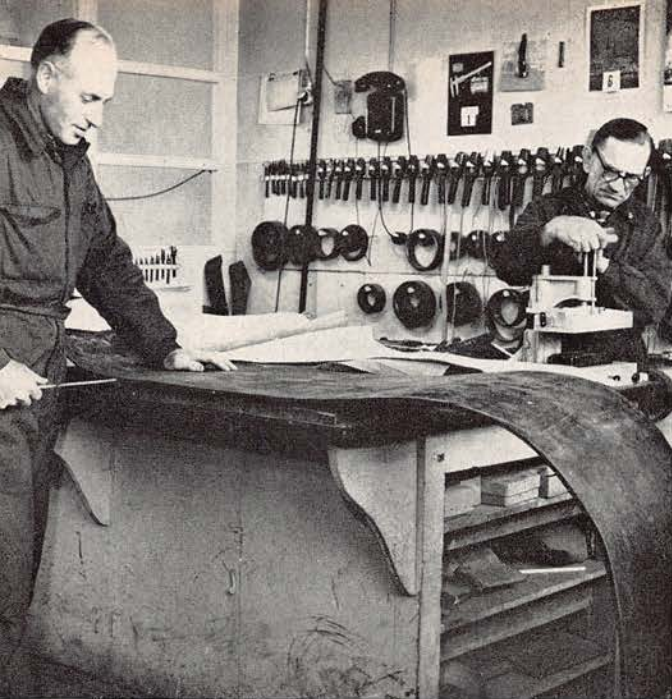
- ca. 4 000 Preßluftmaschinen aller Art,
- 5 500 Schneid- und Schweißbrenner,
- 2 000 Druckminder-Ventile,
- 2 500 Zughübe und
- 25 000 Elektroden-Schweißzangen.

Das ist nur ein Teil der sogenannten Routine-Arbeiten. Besonderes Gewicht wird naturgemäß auf die Herstellung von Sonder-Werkzeugen gelegt. Speziell für Schiffsreparaturen sind Sonder-Fräswerkzeuge, Maschinenschlüssel ausgefallener Größen und Formen, Einwalzgetriebe, Spannzeuge usw. anzufertigen. Diese oft sehr kurzfristig auszuführenden Sonder-Aufgaben werden von unserer Werkzeugmacherei ohne Schwierigkeiten und viel Aufhebens durchgeführt. Dank der Leistungskraft unserer verhältnismäßig gut eingerichteten Werkstatt ist es eine Selbstverständlichkeit, diese Sonder-Werkzeuge ordnungsgemäß und termingerecht den jeweiligen Gewerken auszuliefern. Von jeher ist man darauf bedacht gewesen, die Werkstatt-Einrichtung stets den Betriebs-Bedürfnissen anzupassen.

So ist der Maschinenpark in den letzten Jahren z. B. um

- 1 Kopier- oder Nachform-Fräsmaschine,
- 1 Präzisionsbohrmaschine,
- 1 Düsen-Bohrmaschine,
- 1 Gewindeschleif-Einrichtung,
- 1 Kraftspann-Einrichtung für Drehmaschinen,





Oben: Sattler Fritz Töter und Albert Schnase bei der Treibriemen-Instandsetzung

Mitte: Mechaniker Werner Tönnies beim Einstellen von Manometern

Unten: Werkzeugmacher Gerd Lückert beim Fräsen eines Schmiedegesenkes

- 1 Graviermaschine,
- 1 Warm-Abschreckbad und
- 1 Salzbad-Härteofen für Werkzeugstahl

erweitert worden.

Früher mußten die Formen für Gesenke mittels eines Gesenk-Kernes im warmen Zustand eingeschlagen werden, ohne daß dabei eine besondere Genauigkeit erreicht werden konnte. Heute stellen wir mit der neuen Einrichtung Schmiedeteile von guter Qualität her.

Mit der neuen Kraftspann-Einrichtung für Drehmaschinen erspart sich der Dreher pro Tag rd. 500—600 Handspannungen am Dreibackenfutter, die bisher für den Mann kraft- und zeitraubend waren. Heute löst er mit einem leichten Hebeldruck die hydraulische Spannfunction der Einrichtung mühelos aus.

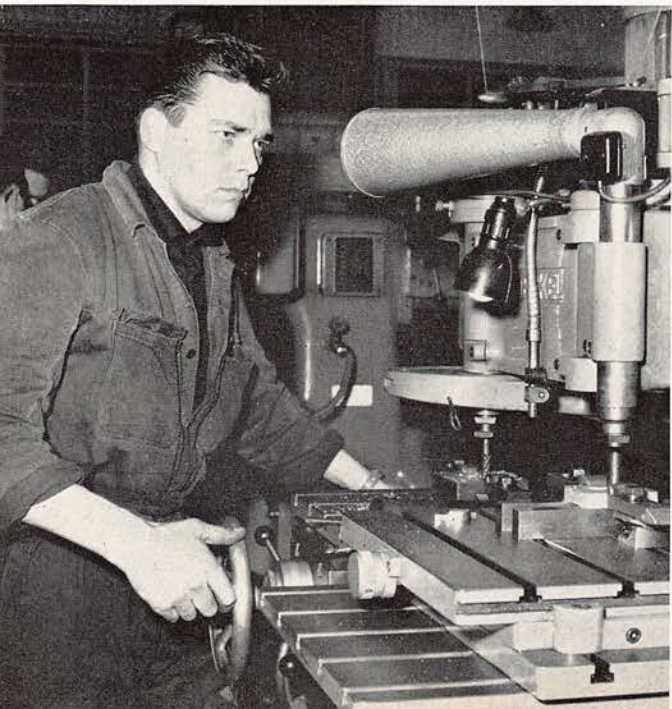
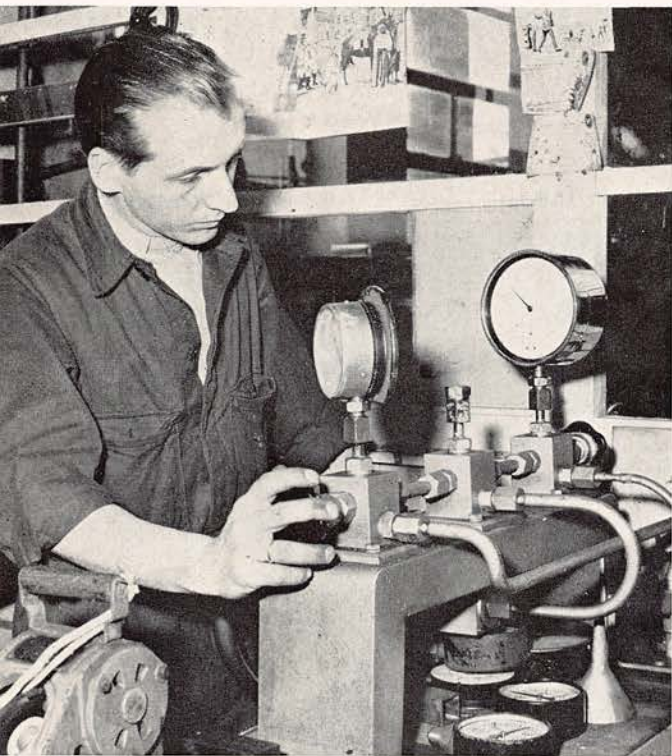
Die seit einiger Zeit eingesetzte „Lindner“ Gewindeschleifeinrichtung ermöglicht es uns jetzt, kurzfristig herzustellende Gewindebohrer aller Art mit einem Flankenschliff zu versehen. Das ist für die Präzision dieser Werkzeuge von ausschlaggebender Bedeutung.

Eine elektrolytische Schleifanlage für Hartmetall-Drehmeißel, die es uns ermöglichen wird, die Schleifzeiten erheblich zu senken, ist in Bestellung und dürfte bald eingesetzt werden können und somit für die angestrebte Rationalisierung in der Werkzeugfertigung beitragen.

Außerdem stehen wir kurz vor der Einführung des Gewinderollverfahrens mittels Gewinderollköpfen. Es können alle Gewinde bis zu 300 mm Durchmesser und bis zu einer Zugfestigkeit von 160 kg/mm<sup>2</sup> bei einer Herstellungsgenauigkeit der Güteklasse „Fein“ in Sekundenschnelle (!) gerollt werden, wofür man bisher bei den üblichen Gewindeschneid-Methoden Minuten und Stunden aufwenden mußte.

In unserer Härtereie ist es seit einiger Zeit möglich, Werkzeugstähle im Warm-Abschreckbad zu härten, um Spannungen bei den zu härtenen Werkzeugen weitestgehend niedrig zu halten. In Verbindung mit diesem Warmbad steht uns jetzt auch ein modernes Salz-Härtebad zur Verfügung, das sich zu dem Kohlenstoffgehalt des zu erwärmenden Werkzeugstahls in der Härtetemperatur neutral verhält, den Werkzeugstahl weder aufkohlt noch ihm Kohlenstoff entzieht. Diese Einrichtung war nötig, um einen rationellen Arbeitsablauf bei der anfallenden Werkzeugmenge während der Warmbehandlung der Werkzeuge zu garantieren.

Weiterhin ist die Werkzeugmacherei bestrebt, die Werkzeuge zu verbessern und auch Verbesserungsvorschläge aus dem Betrieb aufzugreifen und nach Möglichkeit zu verwerten.





Ladehaken-Gesenkhälfte mit Abgrater und Haken

Der Werkzeugmacherei ist die Sattlerei angegliedert, die sämtliche anfallenden Sattlerarbeiten ausführt. Besonders aber steht sie für die Instandhaltung sämtlicher Treibriemen der Maschinen-Anlagen zur Verfügung, wie auch für die Anfertigung aller Leder-Erzeugnisse für den Arbeitsschutz.

Wenn unsere Werkzeugmacherei heute allen Betriebs-Ansprüchen durchaus gerecht wird, so bleiben wir weiter stets bestrebt, mit der fortschreitenden Technisierung und Automation auch in der Werkzeugmacherei Schritt zu halten.

Unsere Mechaniker bei der Reparatur von Schneid- und Schweißgeräten



## Bismarcks nationalstaatliche Wirtschaftspolitik

Die Jahre von 1879 bis 1890 sind — genau wie die ersten Jahre nach der Gründung des Deutschen Reiches — aufregende Zeiten für Hamburgs Handel, für die Schifffahrt, für den Schiffbau im allgemeinen und für die Reiherstiegwerft im besonderen. Man kommt voran, technisch wie wirtschaftlich. Aber man muß mit so mancherlei Schwierigkeiten fertig werden, muß sich auf neue Verhältnisse einstellen.

Neue Verhältnisse schafft 1878 Bismarcks Entschluß, sich von Liberalismus und Freihandel abzuwenden und zu nationalstaatlicher Wirtschaftspolitik überzugehen. Bundesrat und Reichstag beschließen die Schutzzölle auf Eisen und verschiedene landwirtschaftliche Erzeugnisse. Die junge deutsche Eisenindustrie soll gegen das billigere englische Eisen geschützt und zu rascherer Entwicklung angespornt werden. Und durch die Behinderung der Einfuhr von Getreide, Vieh und Holz aus Nordamerika, Argentinien und Rußland hofft die Regierung, der deutschen Landwirtschaft bessere Existenzbedingungen schaffen zu können. Die Maßnahmen dienen zugleich der Sicherung der Arbeitsplätze auf dem Lande und in der Industrie;

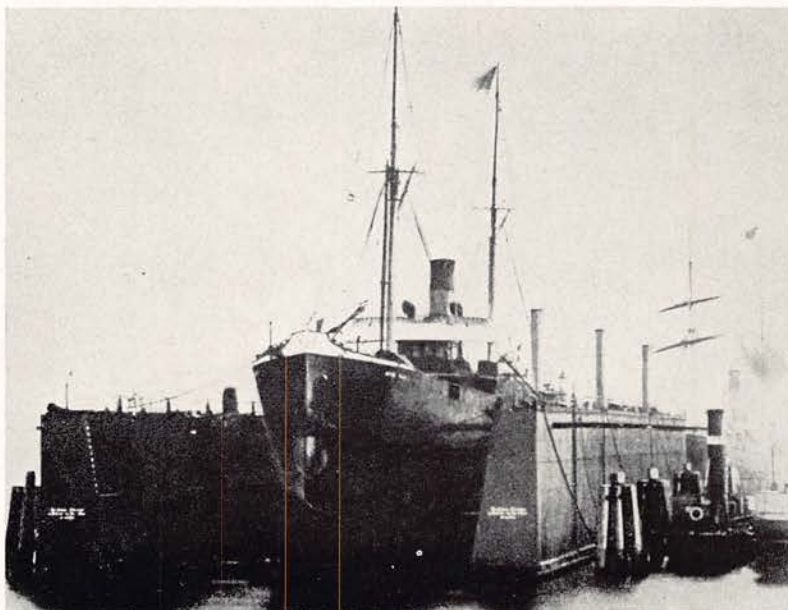
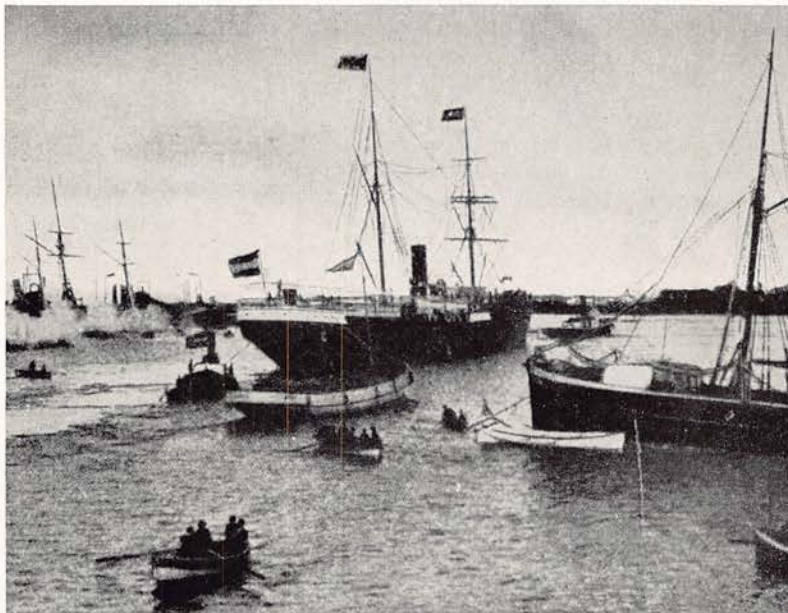
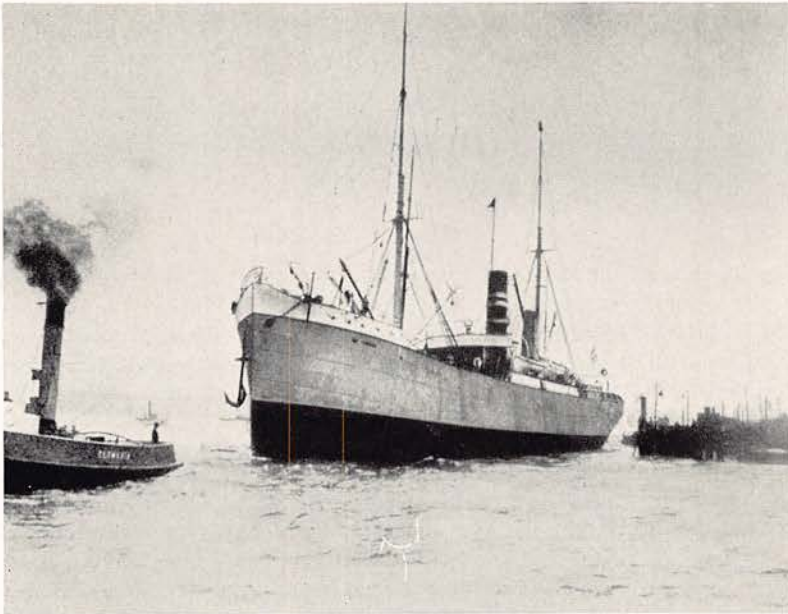
schließlich werden auf diese Weise sehr dringliche Forderungen der Landesverteidigung erfüllt.

Hamburgs Kaufleute sind Anhänger des Freihandels, von der neuen Zollgesetzgebung befürchten sie Rückschläge für den Seehandel der Stadt; die Kritik an der neuen Wirtschaftspolitik ist deshalb scharf und laut. Sie steigert sich noch, als Bismarck Hamburg im Mai 1879 auffordert, die bisherige Sonderstellung außerhalb des deutschen Zollgebietes aufzugeben. Zwar finden sich 32 Firmen, die gemeinsam an Bismarck schreiben, um ihre Verhandlungsbereitschaft mitzuteilen — allerdings unter dem Vorbehalt der Einrichtung eines Freihafens. Dieser Brief wird in Hamburg als „Verrat“ empfunden, eine an der Börse ausgelegte Gegenerklärung findet 1730 Unterschriften! Mit vielem Geschick überredet der Senator und spätere Bürgermeister Versmann seine Senatskollegen und Mitbürger, dennoch Besprechungen aufzunehmen.

In den nun folgenden langwierigen Verhandlungen wird deutlich, wie weitgehend Bismarck die Stadt nach dem Zollanschluß fördern will. Für den Abbruch des Brook-

Die Reiherstiegwerft nach dem Umbau 1880 und das Dock I (seit 1885). Foto um 1900





viertels, das Freihafengebiet wird, und den Aufbau der Speicherstadt will das Reich 40 Millionen M beisteuern. Die Verfechter der „Neutralität“ in Hamburgs Kaufmannschaft und Senat begreifen, daß ihre Zeit zu Ende geht. Die moderneren Kräfte hingegen meinen, daß Hamburgs Handel keinen schlechten Tausch mache, daß die wachsende Macht des jungen deutschen Staates die Entwicklung der Stadt mehr fördere als die frühere Unabhängigkeit, die im Industriezeitalter doch nicht mehr lange von Nutzen sein würde.

\*

Im Zuge der neuen nationalstaatlichen Wirtschaftspolitik wird der Export deutscher Industrieerzeugnisse nun von Staats wegen gefördert. So veranlaßt Bismarck 1883 die Türkei, Rüstungsaufträge von Armstrong auf Krupp und Mauser umzudisponieren; 1885 erwirkt Bismarck chinesische Aufträge für Krupp und für den Stettiner Vulcan.

Ein Mittel zur Sicherung und zum Ausbau des Außenhandels ist es schließlich, wenn die junge deutsche Marine schon frühzeitig in Übersee Außenstationen bezieht. So liegen im Februar 1879 in La Guaira die Avisos „Hansa“ und „Nympe“, in Valparaiso der Aviso „Bismarck“, in Callao der Aviso „Prinz Adalbert“, in Apia das Kanonenboot „Albatroß“ und der Aviso „Ariadne“, in Yokohama der Aviso „Leipzig“, in Tientsin das Kanonenboot „Cyclop“ und in Foochow der Aviso „Freya“. Der Aviso „Luise“ befindet sich um diese Zeit auf dem Wege nach Bombay. Und in Konstantinopel liegen der Aviso „Pommerania“ und das Kanonenboot „Comet“.

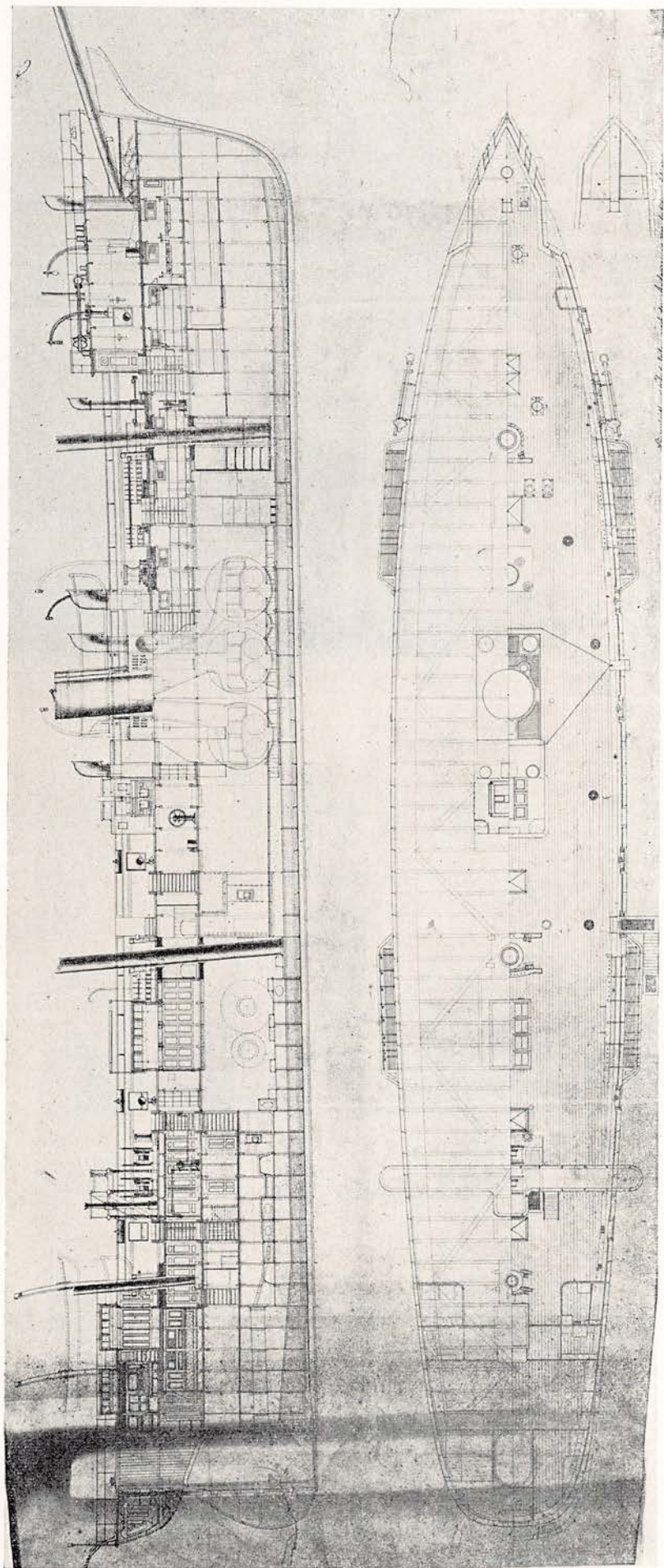
Auch um die Handelsschifffahrt kümmert sich nun der Staat. Um den Reedereien zu helfen, werden vom Reichstag 1885 Postdampfersubventionen beschlossen. Die Gewährung dieser Beihilfe ist an die Bedingung geknüpft, daß den deutschen Werften entsprechende Neubaufträge erteilt werden. Die Werften begrüßen diese Maßnahme, denn noch bauen die Engländer billiger und besser. Damit der

**Oben:**  
Dampfer „Carl Woermann“, Bau-Nr. 336, 1941 Br.T., 1880 für C. Woermann gebaut

**Mitte:**  
Dampfer „Petropolis“, Bau-Nr. 338, 1989 Br.T., 1881 für die Hamburg-Süd gebaut

**Unten:**  
Dampfer „Emma Sauber“ (I), Bau-Nr. 344, 1882 für die Firma Sauber Gebr. gebaut





deutsche Seeschiffbau den Vorsprung Englands leichter aufholen kann, ver gibt die Marineleitung Neubaufaufträge auch an Privatwerften, die Bauaufsichten der Marine und des Germanischen Lloyd fördern die technische Weiterbildung der Männer auf den Werften; so baut 1879 auch die Reiherstiegwerft eine Korvette, die „Marie“, für die Kaiserliche Marine.

Die Errichtung deutscher Kolonien in Afrika und in der Südsee in den Jahren 1884/85 betreibt Bismarck hingegen nur zögernd; er will sich den Wünschen der jüngeren Bremer und Hamburger Kaufleute nicht verschließen, bezweifelt aber, daß die Gebiete nützliche Rohstoffquellen und Absatzmärkte sein werden, solange nicht erhebliche Mittel zu ihrer wirtschaftlichen Entwicklung aufgewendet worden sind. Zudem befürchtet er zusätzliche politische Reibungen mit den übrigen Großmächten.

\*

Auf der Reiherstiegwerft begreift man, daß für den Schiffbau gute Zeiten in Aussicht stehen, daß man hierauf aber technisch bestens vorbereitet sein muß, zumal in der 1877 errichteten Werft von Blohm & Voß eine ernstzunehmende Konkurrenz entstanden ist. 1873 hatte man es auf der Reiherstiegwerft noch hingenommen, daß die Hamburg-Süd nach der Ablieferung der „Valparaiso“ acht Jahre lang von weiteren Aufträgen absah und Neubauten lieber in England bestellte. Nun aber wird der Umbau der Werft dringlich, wenn man in Hamburgs Seedampferbau führend bleiben will. Den Bau der Hafen- und Flußdampfer will man anderen Werften überlassen, die in diesen Jahren nun auch zum Eisenschiffbau übergegangen sind, so 1872 Jansen & Schmilinsky, 1873 Heinrich Brandenburg, 1875 H. C. Stülcken und B. Wencke Söhne (ebenfalls nach 1870).

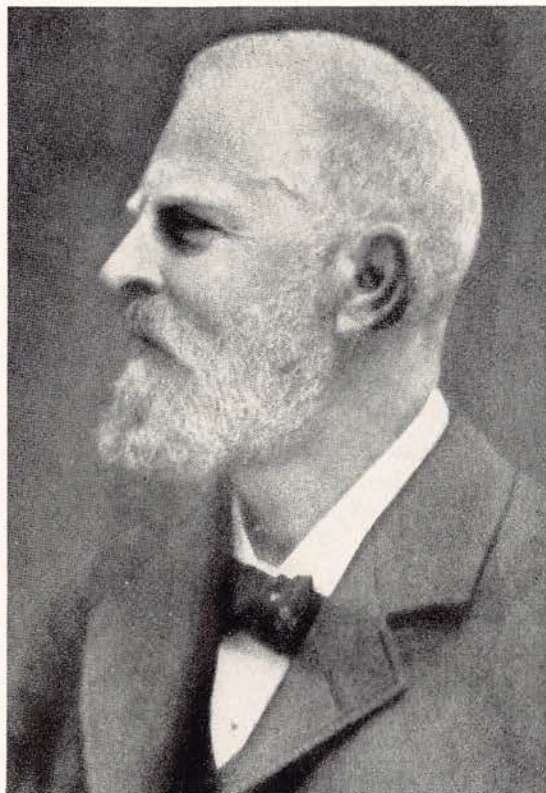
Die finanziellen Voraussetzungen zur Modernisierung der Reiherstiegwerft werden durch eine Neuordnung der Beteiligungsverhältnisse geschaffen. Am 7. 3. 1879 gibt das Haus J. C. Godeffroy & Sohn seine Teilhaberschaft endgültig auf, das Unternehmen wird in die „Actien-Gesellschaft Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik“ umgewandelt. Das Aktienkapital beträgt 2,5 Mill. M. Hauptaktionäre sind

Seiten- und Wasserlinienriß der Korvette „Marie“  
Bau-Nr. 332, 1879 von der Reiherstiegwerft für  
die Kaiserl. Admiralität gebaut

die Beit'schen Erben und Senator Gustav Godeffroy. Dieser stellt die enge Verbindung zur Norddeutschen Bank her, deren Aufsichtsrat er seit der Gründung im Jahre 1856 leitet.

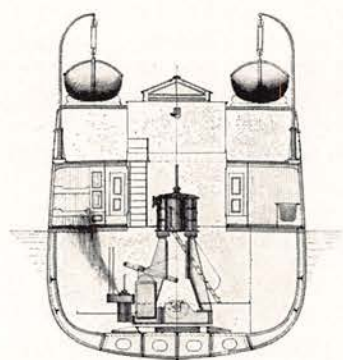
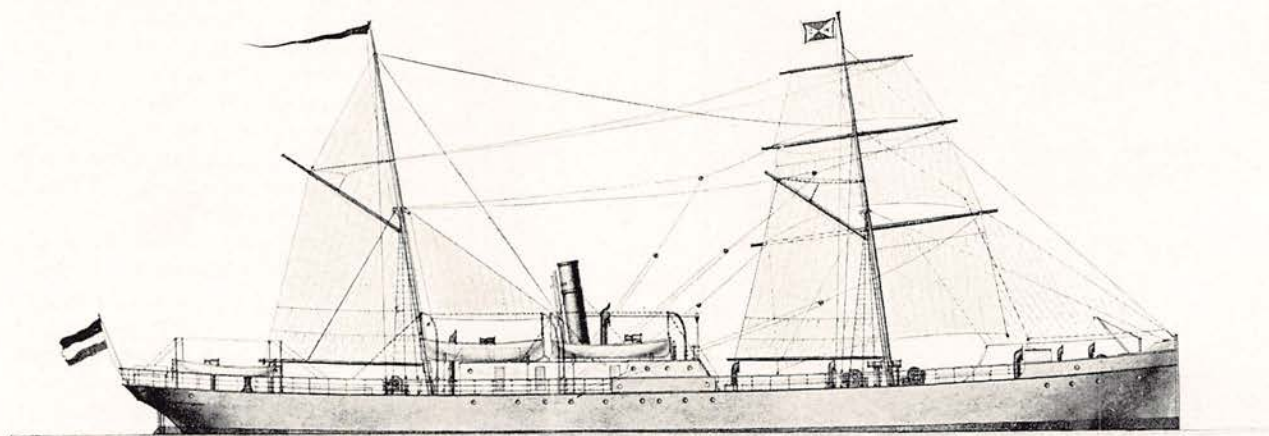
1880 wird der Umbau der Reiherstiegwerft vorgenommen. Es werden die fünf kleinen Hellinge abgebrochen, statt ihrer entstehen zwei große für Schiffe bis zu 180 m Länge. Die Wasserseiten der Werft werden mit festen Bollwerken versehen. Die Schiffbauhalle, das Magazingebäude, die Schmiede, die Kesselschmiede und andere Werkstätten entstehen neu. Auch werden neue Kräne montiert. Schließlich wird — 1885 — ein Schwimmdock nach den Plänen der Firma Clarke & Standfield, London, gebaut. Es ist ein „Off shore-Dock“ (L-Dock) von 100 Meter Länge, 25,9 m Breite und 5800 t Tragfähigkeit; die Dockgrube ist so tief, daß Schiffe bis zu 7 m Tiefgang docken können.

Während des Umbaus der Werft werden noch einige Hafen- und Flußfahrzeuge gebaut: ein Fährboot, ein Flußfahrgastschiff, sechs Schuten und ein Flußdampfer. Dann aber will man nur noch Seeschiffe bauen; 1879/80 werden 6 Dampfer fertiggestellt, 1881/83 folgen 14 weitere Neubauten. Die Dividende steigt auf 14,5 % im Geschäftsjahr 1883/84. (Fortsetzung folgt)

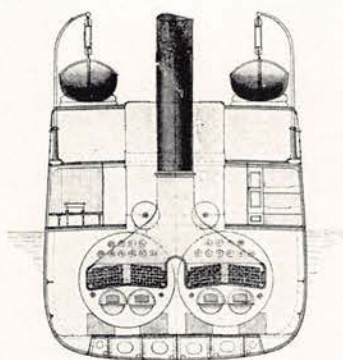


Unten und rechte Seite:

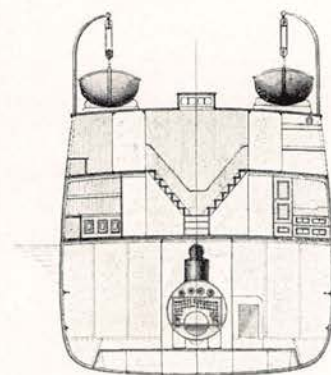
Dampfer „Anna Woermann“, Bau-Nr. 355, 1110 Br.T., 1883 für C. Woermann gebaut



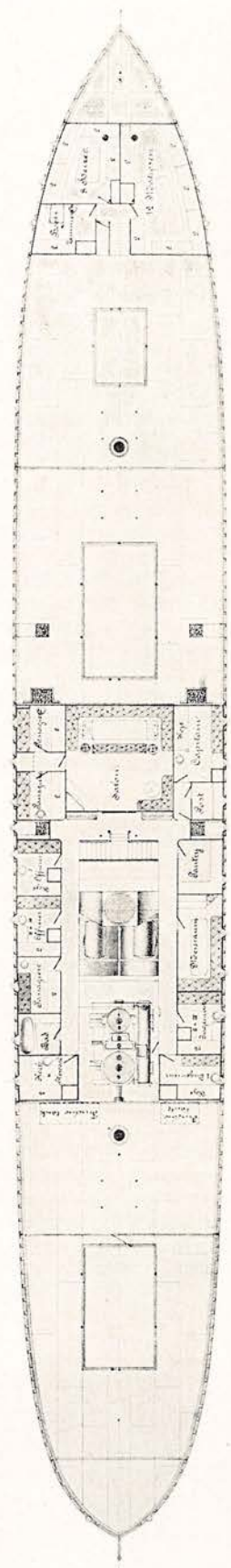
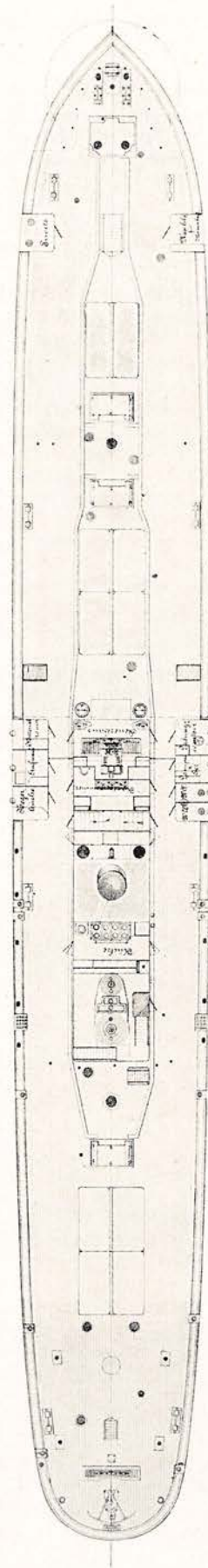
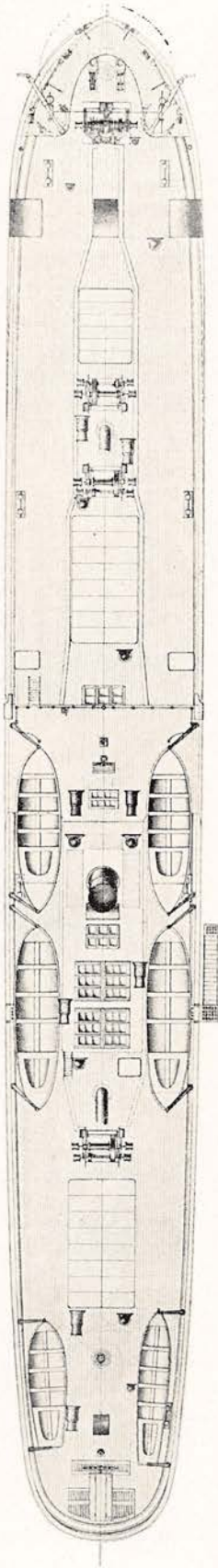
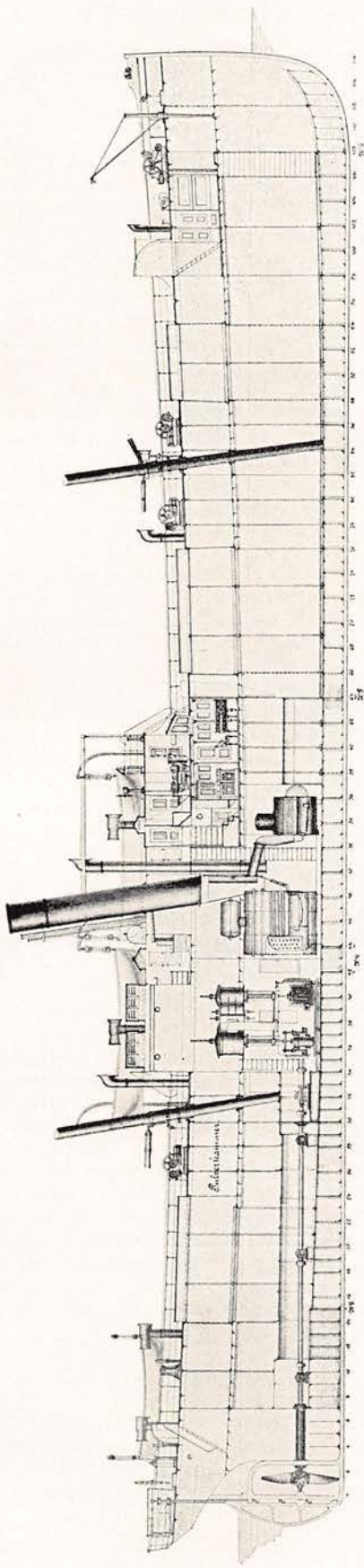
Spant 38



Spant 48



Spant 53



# Hier spricht der Unfallschutz!

Die Verkehrssicherheitstage 1961 vom 6.—10. Mai stehen unter dem Motto: „Komm gut heim!“

## Der Kraftfahrer

Das Mitnehmen von Personen auf Krafträdern ohne besondere Sitzgelegenheit ist untersagt. Der Motortank ist keine geeignete Sitzgelegenheit, durch das Drauffliegen eines Kissens wird er es auch nicht. Das Mitfahren von Kindern auf den Bodenbrettern von Rollern ist unzulässig. Auf Mopeds dürfen Kinder nur mitfahren, wenn dafür ein besonderer Sitz vorhanden ist. Erwachsene dürfen auf Mopeds und Fahrrädern nicht mitgenommen werden.

Das Mitnehmen von großen und schweren Gepäckstücken auf dem Tank von Krafträdern hat schon zu manch einem Unfall geführt; dazu die Unfallschilderung aus dem Jahresbericht einer Berufsgenossenschaft:

„Ein Mann wollte mit seinem Motorrad nach Hause fahren und dabei einen prallgefüllten Rucksack mitnehmen. Da die Rucksackriemen infolge der Überfüllung zu kurz waren, stellte er ihn vor sich auf den Tank. Während der Fahrt rutschte der Rucksack auf dem Tank hin und her und mußte, um ein Hinunterfallen zu vermeiden, öfter zurechtgerückt werden. Bei einem solchen Zurechtücken mußte der Fahrer zwei Fußgänger überholen, wobei ihm ein Radfahrer entgegenkam. Anstatt diesem nun auszuweichen, reagierte er durch die Beschäftigung mit seinem Rucksack falsch und bremste. Er konnte den Zusammenstoß nicht verhindern, beide stürzten und wurden verletzt.“

Solche und ähnliche Unfälle ereignen sich oft und das nur, weil auf Rädern die unmöglichsten Gegenstände mitgenommen werden. Jeder vernünftige Fahrer wird sich aber davor hüten, sperrige Sachen mitzunehmen, die

ihn beim Fahren behindern, oder ihm die Sicht nehmen. Er weiß, daß er im Straßenverkehr vorsichtig sein muß, denn er will ja „g u t h e i m k o m m e n“.

## Der Fußgänger

Vor dem Überqueren einer Fahrbahn muß sich der Fußgänger davon überzeugen, ob die Straße frei ist. Beim Überqueren muß er bis zur Mitte vor allem auf die von links kommenden Fahrzeuge achten, danach auf den von rechts kommenden Verkehr. Dabei muß er aber auch bedenken, daß hinter herankommenden Fahrzeugen überholende Wagen hervorschießen können, durch die er leicht in größte Gefahr kommen kann. Besondere Sorgfalt ist geboten, wenn parkende Fahrzeuge oder haltende Straßenbahnen oder Omnibusse die Sicht behindern. Sind Verkehrsinseln vorhanden, dann darauf zugehen und von dort nochmals schnell den Verkehr beobachten. Die Straße muß auf dem kürzesten Weg überquert werden. Also immer im rechten Winkel und nie schräg. Auf der Fahrbahn darf der Fußgänger nicht unnötig verweilen, kommt er jedoch in Bedrängnis, soll er möglichst stehen bleiben und nicht kopflös hin- und herlaufen.

Diese Art der Überquerung eines Fahrdammes kommt jedoch nur dort in Frage, wo keine offiziellen Überwege durch die Verkehrspolizei geschaffen wurden. Überall wo Zebrastreifen, wo Über- oder Unterführungen oder durch Verkehrsampeln gesicherte Überwege angelegt wurden, sind diese unbedingt zu benutzen; denn sie geben dem Fußgänger die Sicherheit, die er braucht um dem Wunsche seiner Lieben nachzukommen: „Komm gut heim“.

Berndt

## Sport...

Die Betriebssportgemeinschaft Deutsche Werft hatte am 18. März zu einem Tanz- und Unterhaltungsabend eingeladen. Die Räume der Elbschlossbrauerei standen zur Verfügung. Schon eine Stunde vor Beginn drängten sich zahlreiche Besucher, um sich rechtzeitig gute Plätze zu sichern. Pünktlich um 20 Uhr konnte dann das Fest bei ausverkauftem Haus beginnen. Das ausgezeichnete Tanzorchester „Tretorn“, unter Leitung von Kapellmeister Curucz, spielte flotte Weisen für Alt und Jung und ein Blick auf die Tanzfläche zeigte nur fröhliche Gesichter. Eine mit über 400 Gewinnen ausgestattete Riesentombola war in kürzester Zeit ausverkauft und manch lachendes, überraschtes Gesicht zeigte, wie wertvoll die Gewinne waren. Arthur Reis, der singende Schaueremann, entzündete mit seinen humorvollen Vorträgen alle Herzen. Als dann morgens gegen 4 Uhr das Fest beendet wurde, standen Sonderautobus und Fähre zur schnellen Heimfahrt bereit. Unseren Dank der Direktion für die wertvolle Unterstützung, sowie allen Freunden der BSG. Auf Wiedersehen im nächsten Jahr.



Wir befinden uns mitten in den Proben unseres kommenden Theaterstückes, mit dem wir Mitte Mai herauskommen werden. Es handelt sich dieses Mal um ein Kriminalstück von Günther Siegmund und heißt: „Dat Whisky-schipp“. Wir kommen damit dem Wunsche unseres Publikums nach, welches immer wieder gefragt hat: „Wann spielt Ihr mal wieder ein Kriminalstück?“ Es ist soweit, und wir wünschen allen eine recht schöne Gänsehaut; zwischendurch kann aber auch gelacht werden. Unsere Finkenwerder Besucher möchten wir darauf hinweisen, daß wir unsere vier Vorstellungen auf ein Wochenende verteilt haben. Und zwar spielen wir schon am Freitag, dem 12. Mai 1961, um 20 Uhr, Sonnabend, d. 13. Mai 1961, geben wir zwei Vorstellungen, die erste Vorstellung findet um 16 Uhr und die zweite um 20 Uhr statt. Dann folgt die Vorstellung am Sonntag, dem 14. Mai 1961, um 18 Uhr. Für die Besucher aus Stade und Mulsom haben wir die Sonnabendvorstellung um 20 Uhr vorgesehen, und die Besucher aus Neugraben und Neuenfelde erwarten wir für die Sonntagsvorstellung um 18 Uhr.

Im Haus der Jugend spielen wir am

25. Mai 1961, 20.00 Uhr

26. Mai 1961, 20.00 Uhr und

27. Mai 1961, 20.00 Uhr



DIE DEUTSCHE WERFT steckte noch in den ersten Anfängen und war noch im Aufbau begriffen, als Herr Trost seine praktische Tätigkeit als Maschinenbauer bei der DW aufnahm. Das war am 25. 11. 1918. Nach elf Monaten praktischer Tätigkeit auf der Werft besuchte er die Ingenieurschule in Hamburg und nach abgelegtem Examen, das er mit Auszeichnung bestand, kehrte er als junger Ingenieur zur DW zurück.

Zunächst wurde er als Konstrukteur in verschiedenen Abteilungen des Maschinenbaubüros eingesetzt, kam dann aber bald in die Abteilung MGR, der er heute noch als Leiter vorsteht. In dieser Abteilung ist Herr Trost für die Beschaffung von Ersatz- und Reserveteilen und die maschinenbauliche Ausrüstung unserer Neubauten verantwortlich. Alle Garantiefragen für die abgelieferten Schiffe, den damit zusammenhängenden umfangreichen Schriftwechsel und die Verhandlungen mit den verschiedenen Reedereien und unseren Zulieferern gehören zu seinen Obliegenheiten. Außerdem ist dem Büro die Normenabteilung angegliedert.

Die vielseitigen Aufgaben, die Wilhelm Trost auf seinem Posten gestellt wurden, hat er stets mit Geschick, großer Sachkenntnis und Einsatzfreudigkeit erledigt. Im Juli 1951 wurde ihm Handlungsvollmacht erteilt.

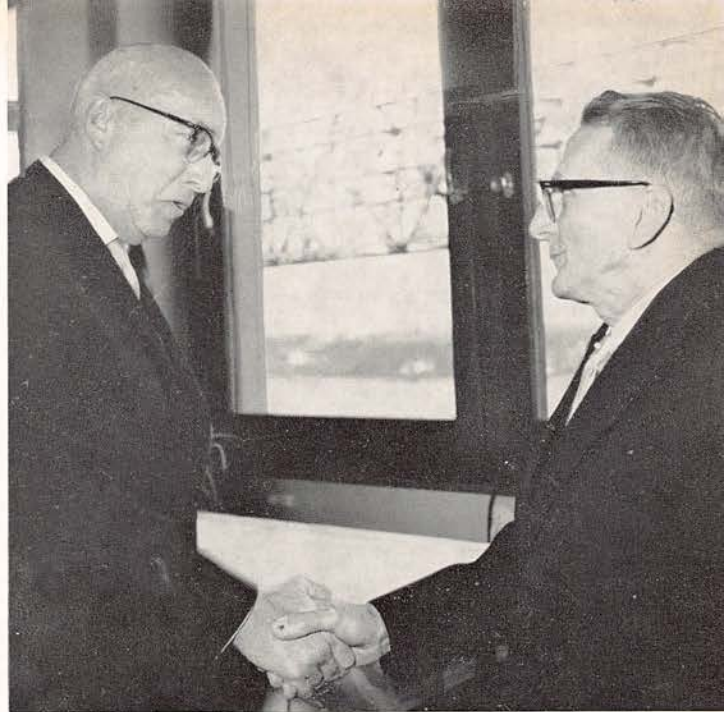
In der Feierstunde am Jubiläumstag, dem 20. 3. 61, wurde dem Jubilar von Direktor Gräber, in Abwesenheit von Dr. Scholz, in herzlichen Worten der Dank der Direktion ausgesprochen. Gleichzeitig wurde ihm die Ernennung zum Oberingenieur mitgeteilt.

Zahlreiche Kollegen, Mitarbeiter und Freunde waren erschienen, um ihre Glückwünsche zu überbringen.

Wir wünschen Oberingenieur Trost für die Zukunft alles Gute und daß er noch recht viele Jahre in bester Gesundheit seine Aufgaben bei der DW erledigen kann.

\*

Am 30. April feierte unser Kollege Willi Göllner sein 40jähriges Arbeitsjubiläum. Willi Göllner ist Nieter und Hauer und erlebte im Betrieb „Tollerort“ bereits den Bau der ersten DW-Schiffe. Sein Weg führte dann über Finkenwerder zum Betrieb Reiherstieg. Als zuverlässiger Arbeitskamerad erwarb er sich viele Freunde. Wir wünschen Willi Göllner nach seiner Operation schnelle Genesung und alles Gute für die Zukunft. ▶



Rom, den 28. März 1961

„Lieber Emilius!

Zu Deinem Jubiläum einen persönlichen Gruß.

Du bist jetzt 40 Jahre bei der DW. Man will es kaum glauben; viel eher möchte man fragen: Wie, Du bist 40 Jahre alt geworden? Aber in den Akten steht's, und die sind ja wohl richtig.

Es bedarf jedoch des Aktenbeweises nicht. Glaubwürdiger als sowas führt uns Deine Kunst des Strakens jahrzehntelange Erfahrung vor Augen. Hier bist Du der Meister und keiner Deiner Kollegen wird sich erdreisten wollen, Dir diesen Rang streitig zu machen. DW ohne Emilius wäre Schiffbau ohne Kunst.

In diesem Sinne herzliche Grüße!

Der Maler.“



## WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



**Ehrung der Jubilare am 30. 3. 1961**

**40 Jahre:**

Wilhelm Trost, Oberingenieur	MGR
Emilius Schwormstädt, Ingenieur	SE
Willy Göllner, Hauer	612

**25 Jahre:**

Werner Beuster, Meister	Schlosserei
Heinrich Fricke, Garantie-Ingenieur	
Hermann Krumbiegel, kfm. Angestellter	BKK
Rudolf Schoop, Zeichner	SU
Paul Schwingel, kfm. Angestellter	Flb
Rudolf Vorkoeper, Vorarbeiter	233
Josef Dyckerhoff, Kupferschmiedhelfer	255
Gustav Ehlebracht, Stemmer	204
Carl Groeschke, Schiffbauer	201
Johannes Hauschildt, Bohrerhelfer	203
Ernst Herzberg, Brenner	225
Willi Jacobi, angel. Schiffbauer	201

Johannes Klindworth, Transportarbeiter	240
Max König, Schiffbauhelfer	201
Emil Kreisch, Schiffbauer	601
Friedrich Meyer, Maschinenbauer	254
Anton Nowak, Brenner	210
Adolf Ostmeier, Transportarbeiter	240
Willy Pilk, Tischler	231
Otto Reimers, Maschinenbauer	268
Alfred Rodau, Elektriker	262
Heinrich Rosek, Schlosser	221
Paul Sangenstedt, S'Zimmermann	633
Karl Semmelhak, S'Zimmermann	633
Jonny Siebold, Blechschlosser	260
Artur Schlüter, Maschinenbauer	265
Hugo Schugard, Schmied	213
Emil Stahmer, Rohrschlosser	255
Hermann Stelling, Raumwärter	225
Jan Wempens, Schlosser	221

# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen:

- Kupferschmied Karl-Heinz Budweit mit Fr. Eva-Maria Remus am 2. 3. 1961  
 E'Schweißer Erwin Kruggel mit Fr. Irmgard Cordes am 4. 3. 1961  
 Masch.-Schlosser Hans Tamke mit Fr. Elsbeth Peters am 10. 3. 1961  
 S'Zimmerer Peter Ahrendt mit Fr. Gudrun Förster am 11. 3. 1961  
 Matrose Karl Feus mit Frau Anni Grabbe am 24. 3. 1961  
 Masch.-Schlosser Joachim Heide mit Fr. Christel Madauhs am 29. 3. 1961  
 Schlosser Walter Schwarzkopf mit Fr. Helga Gralke am 30. 3. 1961  
 E'Schweißer Heinz Mühlenbruch mit Fr. Gisela Kallweit am 30. 3. 1961  
 S'Zimmerer Uwe Barby mit Fr. Doris Baeger am 7. 4. 1961  
 Helfer Gerd Lütkemeyer mit Fr. Hildegard Obenauff am 8. 4. 1961

## Geburten:

### S o h n :

- E'Schweißer Heins Drewski am 7. 3. 1961  
 Reiniger Gerhard Lühnen am 8. 3. 1961  
 Tischler Hans-Joachim Schade am 12. 3. 1961  
 E'Schweißer Manfred Kruse am 13. 3. 1961  
 E'Schweißer Erhard Stibbe am 15. 3. 1961  
 Helfer Günter Graubach am 24. 3. 1961  
 Schmied Peter Kuhr am 28. 3. 1961  
 Decksmann Uwe Gaukler am 2. 4. 1961

### T o c h t e r :

- Helfer Hermann Zarp am 24. 2. 1961  
 Schlosser Willy Pockrandt am 26. 2. 1961  
 Masch.-Schlosser Willi Ehrlichmann am 28. 2. 1961  
 Masch.-Schlosser Walter Wedel am 1. 3. 1961  
 E'Schweißer H.-Jürgen Chilcott am 2. 3. 1961  
 Angel. Schiffbauer Martin Karkowski am 13. 3. 1961  
 Masch.-Schlosser Rasmus Söchting am 14. 3. 1961  
 Tischler Rudolf von Agterveld am 16. 3. 1961  
 Schlosser Gerhard Adomeit am 16. 3. 1961  
 Schlosser Ewald Feindt am 19. 3. 1961  
 Techn. Angestellter Karl-Heinz Brodda am 25. 3. 1961  
 Montageschlosser Rudolf von Riegen am 26. 3. 1961  
 Helfer Ludwig Kavka am 27. 3. 1961

Mit Ihrer Aufmerksamkeit zu meinem 40jährigen Dienstjubiläum haben Sie mich sehr erfreut. Meinen herzlichen Dank.  
 Emilius Schwormstadt

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich hiermit der Betriebsleitung, den Ingenieuren, Meistern, Vorarbeitern und den Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.  
 Willy Göllner

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums am 25. 3. 1961 dargebrachten Glückwünsche und Aufmerksamkeiten möchte ich hiermit der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichen Dank aussprechen.  
 M. Johs. Klindworth

Für die vielen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung und allen Arbeitskolleginnen und Kollegen aus den Büros und der Schlosserei meinen herzlichen Dank.  
 Rudolf Schoop

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

Für die uns anlässlich unserer goldenen Hochzeit erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sagen wir beide hiermit der Betriebsleitung und allen Kollegen unseren herzlichsten Dank.  
 Otto Krause und Frau

Für die überraschende Gratulation zu meinem 80. Geburtstag danke ich herzlichst.  
 Cord Albers

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.  
 Max König

Für die Glückwünsche zu meinem 25jährigen Jubiläum sage ich der Betriebsleitung und den Kollegen der Bohrererei und Nieterei herzlichen Dank.  
 Johannes Hauschildt

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Ehrungen und Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.  
 Hermann Krumbiegel

Für die anlässlich meines Jubiläums erwiesene Aufmerksamkeit danke ich herzlichst.  
 Gustav Ehlebracht

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich allen Beteiligten herzlichen Dank.  
 Alfred Rodau

Für die Glückwünsche und Aufmerksamkeiten zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum sage ich allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.  
 Karl Semmelhak

Für die Glückwünsche, Ehrungen und Geschenke zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum sage ich allen Beteiligten hiermit meinen herzlichsten Dank.  
 Paul Sängenstedt

Anlässlich meines Jubiläums spreche ich hiermit der Betriebsleitung sowie meinen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank aus.  
 Hugo Schugard

Für die überaus großen Aufmerksamkeiten sowie die vielen Spenden anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums spreche ich der Direktion sowie allen beteiligten Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank aus.  
 Ernst Herzberg

Für die überaus großen Aufmerksamkeiten sowie die vielen Spenden anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums spreche ich der Direktion sowie allen beteiligten Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank aus.  
 Rudolf Vorkoeper

Für die vielen Glückwünsche, Ehrungen und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung, den Meistern, Vorarbeitern und Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.  
 Emil Stahmer

Für die vielen Glückwünsche, Ehrungen und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Kolleginnen und Kollegen meinen herzlichsten Dank.  
 Paul Schwingel

Für die so zahlreichen Beweise herzlicher Teilnahme beim Tode meines lieben Mannes, unseres geliebten Vaters Hans Georg Schlage sagen wir unseren aufrichtigen Dank.  
 Grete Schlage und Kinder

Für die vielen Beweise aufrichtiger Teilnahme und Kranzspenden beim Heimgange meines lieben Mannes sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.  
 Karoline Graack

Für die Beweise liebevoller Teilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes und Vaters Claus Staats sagen wir der Betriebsleitung und der Belegschaft unseren herzlichsten Dank.  
 Frau Frieda Staats und Kinder

Für die vielen Beweise aufrichtiger Teilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Hinrich Wulf sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen vom Verholgang und Wassertransport meinen innigsten Dank.  
 Gerda Wulf und Kinder

Für die herzliche Teilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes und Vaters Bruno Sachse, die uns von allen Seiten zuteil wurde, sagen wir unseren herzlichsten Dank.  
 Rosalie Sachse und Sohn

## Wir gedenken unserer Toten

**Hans-Georg Schlage**  
 Ingenieur  
 FWK  
 gest. am 16. 3. 1961

**Wilhelm Klockow**  
 Anstreicher  
 Malerei  
 gest. am 30. 3. 1961



**Hermann Ueckermann**  
 Brenner  
 Brennerei  
 gest. am 24. 3. 1961

**Herbert Zemke**  
 Stellagenbauer  
 Zimmerei  
 gest. am 1. 4. 1961



Seit Tausenden von Jahren hat die Menschheit davon geträumt, sich vom Boden lösen zu können und mit eigener Kraft die Lüfte zu durchheilen. Es war ein weiter Weg von dem Ikarus, den sich die alten Griechen vorgestellt hatten, bis zum modernen Düsenflugzeug. Seit einem halben Jahrhundert kann man davon sprechen, daß der Mensch fliegt.

Seit der Mensch damit begonnen hat, sich in die Lüfte zu erheben, träumt er davon, in die Unendlichkeit vorzustößen. Jetzt ist der erste Mensch wirklich im Weltall gewesen. Die Leistung des russischen Majors Gagarin ist über jeden Zweifel erhaben. Das Bedeutungsvollste für mich an dem Ereignis ist die Tatsache, daß ein Mensch bewiesen hat, im Zustand der Schwerelosigkeit noch tätig sein zu können.

Das bemannte Raumschiff, das jetzt erfolgreich war, steht sicher am Beginn einer immer weiter voranschreitenden Entwicklung. Es ist zu hoffen, daß die Menschheit über dem Ziel, sich mit dem All auseinanderzusetzen, ihre kleinen und kleinlichen irdischen Streitigkeiten verliert.

Wir sollten uns überhaupt angewöhnen, zunächst einmal aus allem, was uns so begegnet, das Gute herauszufinden und uns an den kleinen Dingen des Lebens zu freuen. Jede Blume und jeder Sonnenstrahl ist ein Grund, froh gestimmt zu werden. Ein Spaziergang ohne Verwendung von Mopeds und sonstigen Fortbewegungsmitteln durch Wald und Flur, gleich zu welcher Jahreszeit, wirkt oft Wunder. Und wer es gewöhnt ist, am Wochenende verhältnismäßig früh spazierenzugehen, wird kaum jemanden treffen. (Die meisten müssen sich vielleicht noch von der sogenannten Entspannung am Tage zuvor erholen.)

Trotz der grandiosen technischen Fortschritte, auf die nicht nur die Sowjets, sondern die ganze Menschheit stolz sein darf, haben wir hier auch weiterhin unsere alten Probleme zu bewältigen. Dazu gehört für uns als Werft, daß die Geschäftsleitung für Aufträge und damit für die Erhaltung der Arbeitsplätze sorgt. Trotz aller Schwierigkeiten, die unbestreitbar vorhanden sind und letzten Endes ihren Ursprung in der überhöhten Kapazität der Werften der Welt haben, können wir getrost in die Zukunft sehen. Vorläufig sind wir immer noch voll beschäftigt. Im Reparaturbetrieb gab es in der letzten Zeit sogar fast eine Überbeschäftigung.

Die Arbeiten im Schiffbau-Außenbetrieb litten etwas darunter, daß verschiedene Reeder noch während des Baues eine ganze Reihe von Änderungen gefordert hatten. In-

zwischen sind jedoch alle diese Fragen geregelt, so daß zügig vorangearbeitet werden kann. Aber etwas anderes warf in den vergangenen Wochen einen Schatten auf unsere Arbeit. Zwei schwere Unfälle hatten wir zu verzeichnen. Zwei unserer Mitarbeiter waren in den Schiffsraum gestürzt. Einer der Verunglückten war sofort tot, der andere liegt noch im Krankenhaus. Es kann nicht genug gemahnt werden, daß jeder aufmerksam sei. Wenn man sich auch bemüht, die erkannten Gefahrenquellen auszuschalten, bleibt doch die Tatsache, daß gerade der Schiffbau immer noch eine ganze Menge von Unfallmöglichkeiten bietet. Von seiten der Nordwestlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft ist eine Unterrichtung der Meister in Angriff genommen worden. An den Meistern liegt es nun, ihrerseits die ihnen anvertrauten Mitarbeiter zu unterweisen und sich dabei der Mithilfe der Unfall-Vertrauensmänner zu bedienen.

Die Statistik zeigt, daß die erstmalig entschädigten Unfälle zurückgegangen sind. Es muß aber möglich sein, noch mehr zu erreichen. Leider haben die Wege-Unfälle so zugenommen, daß sie hinsichtlich der schweren Unfälle fast die Hälfte aller Unfälle ausmachen. Leider sind ja Verkehrsunfälle meistens sehr schwer.

Die Norddeutsche Familienausgleichskasse Eisen und Stahl, die ja für alle Unternehmen, die in der Nordwestlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft zusammengeschlossen sind, die Bewilligung des Kindergeldes vornimmt, bittet zu bedenken, daß die Zahlung des Kindergeldes von einem Antrag abhängig ist. Wenn der Antrag drei Monate nach der Geburt des dritten Kindes gestellt wird, kann das Kindergeld vom Ersten des Geburtsmonats an gezahlt werden. Bei Fristversäumung wird das Kindergeld vom Beginn des Antragsmonats an gewährt.

Ich möchte darauf hinweisen, daß die Aufnahme eines Stiefkinds in den Haushalt sowie die Verpflichtung zur Zahlung von Unterhalt für ein uneheliches Kind unter der Voraussetzung, daß bereits zwei Kinder vorhanden sind, ebenfalls zur Beantragung von Kindergeld berechtigen.

Mit dem Monat Mai beginnt im allgemeinen die Urlaubssaison. All denen, die jetzt ihre Urlaubsreise antreten wollen, wünsche ich, daß sie mit dem Wetter Glück haben und sich erholen.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabauteermann