

**DEUTSCHE WERFT  
WERKZEITUNG 12/61**





## Zum Jahreswechsel 1961/62

*Ein Jahr wechselvollen Geschehens liegt hinter uns.*

*Die am Jahresanfang gehegte Hoffnung, daß die zunehmenden Anfragen nach neuer Tonnage aus dem Ausland, und besonders aus dem skandinavischen Raum, einen Aufschwung des seit Jahren darniederliegenden Frachtenmarktes anzeigen würden, wurde für den deutschen Raum jäh unterbrochen durch die Anfang März des Jahres völlig unerwartet erfolgte Aufwertung unserer Währung.*

*Diese trotz immer wieder erfolgter Beteuerung maßgebender Regierungsstellen getroffene Maßnahme bedeutete für den deutschen Schiffbau, vor allem im Auslandsgeschäft, einen schweren Schlag, der auch heute noch keineswegs überwunden ist. Weniger die Höhe der Aufwertung um 5% als das geschwundene Vertrauen unserer ausländischen Auftraggeber gegenüber deutschen Zusagen nahm uns zunächst jede Möglichkeit, neue Aufträge in D-Mark abzuschließen. Die kategorische Ablehnung des Auslandes, für langfristige Neubauverträge die Mark als Währungseinheit anzuerkennen, ist aus der Furcht weiterer Aufwertung bis heute nicht überwunden.*

*Wenn es trotzdem gelang, in der zweiten Jahreshälfte eine Reihe größerer Neubauaufträge auf große Massengutschiffe, Tanker und Motorfrachtschiffe bis 80 000 t Tragfähigkeit zu buchen, so danken wir das in erster Linie der bereitwilligen und verständnisvollen Mitarbeit unserer Belegschaft, die es uns ermöglicht hat, die unseren Auftraggebern gegenüber eingegangenen Verpflichtungen termin- und vertragsgemäß zu erfüllen.*

*Der heute vorliegende Auftragsbestand sichert uns im Neubau Arbeit für mehr als zwei Jahre; unsere feste Kundschaft im laufenden Dock- und Reparaturgeschäft und die Größe und Leistungsfähigkeit der uns hierfür zur Verfügung stehenden Werkseinrichtungen werden auch auf diesem Gebiete wie bisher eine Vollbeschäftigung garantieren.*

*So wünsche ich auch an diesem Jahresende allen unseren Werksangehörigen und ihren Familien vor allem Gesundheit, ein frohes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches neues Jahr.*

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'K. Kopp', written in a cursive style with a long horizontal stroke extending to the right.





# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

21. Jahrgang · Nr. 12 · 20. Dezember 1961

## Die Deutsche Werft im Jahresablauf 1961

### Dr. William Scholz vom Aufsichtsrat erneut in den Vorstand delegiert

In der am 6. Dezember 1961 stattgefundenen Aufsichtsratssitzung unserer Gesellschaft ist Dr. Wm. Scholz erneut in den Vorstand delegiert worden und wird somit die Vorstandsgeschäfte wie bisher weiterführen.

Die für die zweite Hälfte 1962 in Aussicht stehende Neubildung der Geschäftsführung sieht ab Mitte des Jahres eine zunächst informativische Tätigkeit des neuen Vorstandes vor, um einen allmählichen, reibungslosen Übergang der Geschäftsführung sicherzustellen.

Volle Beschäftigung im Schiffsneubau für das Jahr 1961 und gute Aussichten für unsere Dock- und Reparaturbetriebe Finkenwerder und Reiherstieg, das war die Prognose für unser Arbeitsprogramm des laufenden Jahres.

Obwohl die Frachtenlage auf dem Schiffahrtsmarkt der Welt nunmehr schon seit Jahren sehr zu wünschen übrig läßt und große Neubauprogramme kaum zu erwarten waren, ist es doch überraschenderweise möglich geworden, unseren Auftragsbestand, der am Jahresanfang rund 590 000 tdw betrug, nach Abzug der abgelieferten Neubautonnage von über 200 000 t Tragfähigkeit auf mehr als 650 000 tdw zu steigern.

Seit Jahren besteht in der Tonnage der Welthandelsflotte ein starker Überhang an Tankertonnage, die, gemessen an der Größe der Welthandelsflotte, fast ein Drittel der vorhandenen Räume ausmacht. Dieses Überangebot hat

zur Folge gehabt, daß etwa 2 Millionen t Tankerraum in die Getreidefahrt ausgewichen sind und dort auf die Frachtenlage drückten. Trotz alledem sind gerade die großen Ölgesellschaften im laufenden Jahr dazu übergegangen, Neubaufträge auf Tanker zu erteilen.

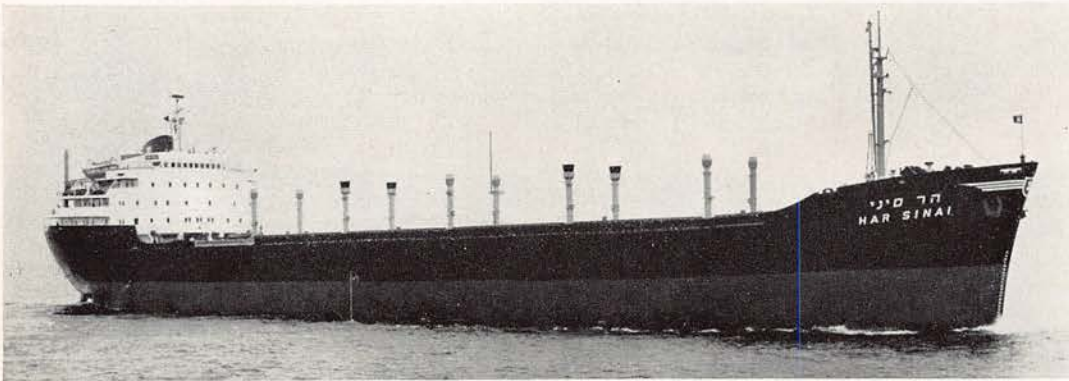
Immer mehr setzt sich die Erkenntnis durch, daß das große Schiff das wirtschaftliche Schiff ist und der Tragfähigkeit nach oben keine Grenzen gesetzt sind. Wurde noch vor wenigen Jahren der erste Tanker von 45 000 t Tragfähigkeit als Supertanker angestaunt, so rangieren Tanker dieser Größe heute bei den Ölgesellschaften nur noch als Schiffe mittlerer Größe (medium size).

Auch in unserem eigenen Arbeitsprogramm standen Tanker wie die „HOEGH GALLANT“ mit 47 770 tdw für norwegische Rechnung und die „GULF ITALIAN“ am Jahresende mit gleicher Tragfähigkeit als Spitzenleistungen an erster Stelle, während die in der zweiten Jahreshälfte von

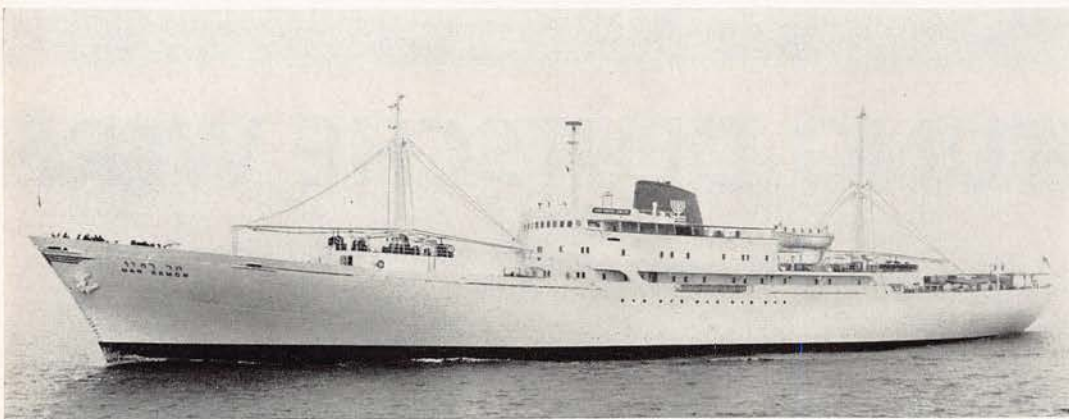




◀  
47 770 tdw Turbinen-Tanker  
„Høegh Gallant“  
auf der ersten Ausreise



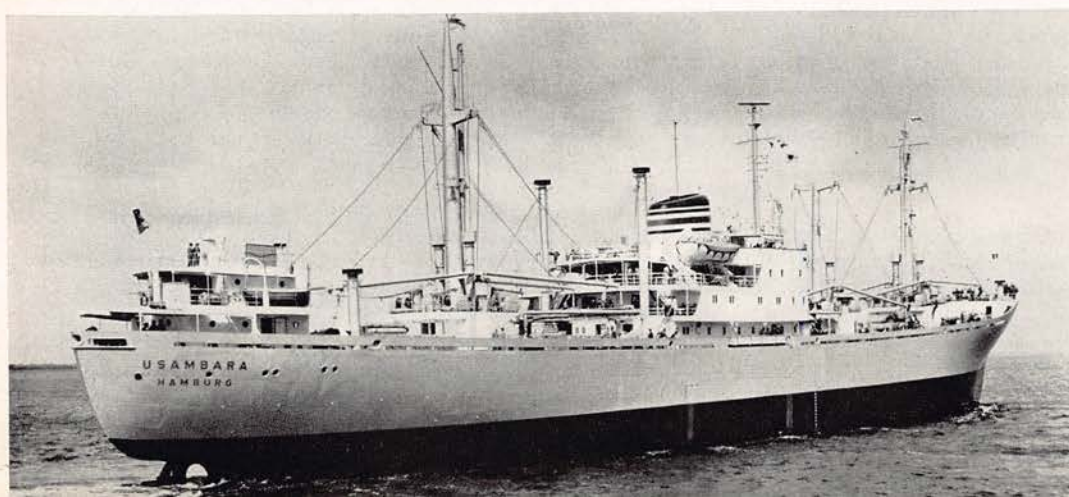
◀  
23 300 tdw Massengutschiff  
für den Erztransport  
MS „Har Sinai“



◀  
MS „Har Ramon“  
Bananen-Kühlschiff  
240 000 cbf Rauminhalt, 20 Kn.

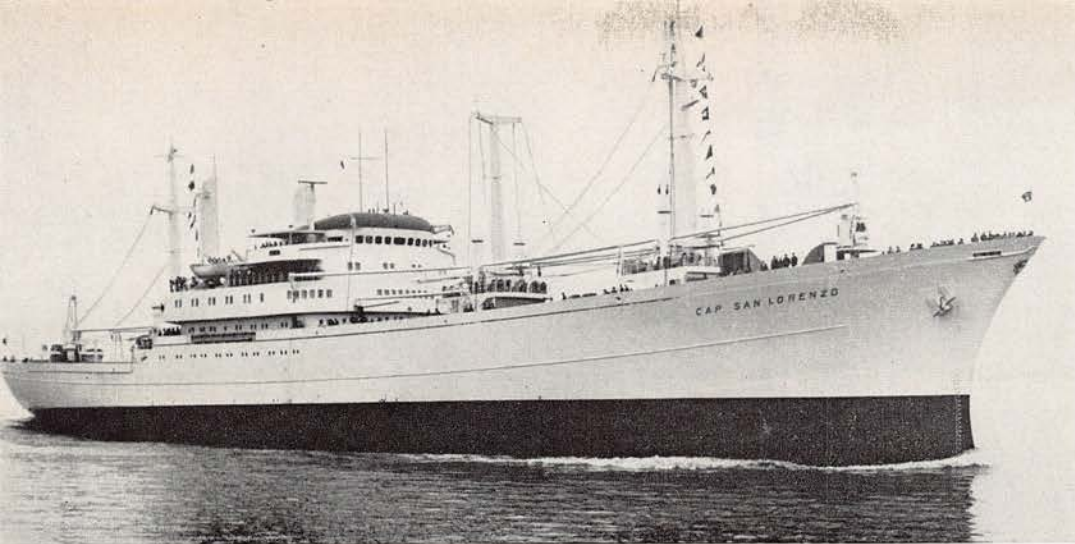


◀  
MS „Kulmerland“  
für die Hamburg-Amerika Linie  
11 280 tdw, 18,5 Kn.



◀  
MS „Usambara“  
Reederei Essberger  
10 380 tdw, 15,5 Kn.





◀  
**„Cap San Lorenzo“**  
 Schnelles Motorfrachtschiff  
 für die Fahrt nach Südamerika  
 10 740 tdw, 20 kn

uns abgeschlossenen Neubauverträge eine Erhöhung der Tragfähigkeit auf 53 000 t, 54 000 t und 80 000 t aufweisen. Der Jahreswechsel 1960/61 hatte mit der Inauftraggabe einer Serie von sechs großen Massengutschiffen von je 16 000 tdw in einer Spezialausführung eingesetzt, in Fortentwicklung der von uns im Jahresablauf zur Ablieferung gekommenen Motor-Bulk Carrier der Har Sinai-Klasse mit einer Tragfähigkeit von 24 000 tdw.

Das Massengutschiff hat in den letzten Jahren eine ungewöhnlich starke Entwicklung genommen, da es durch Steigerung seiner Tragfähigkeit und Erhöhung der Geschwindigkeit auf 15—16 kn/Std. das wirtschaftlichste Schiff in dem stetig zunehmenden Weltverkehr großer Mengen Rohstoffe, wie Erz, Kohle, Phosphat, Getreide, Bauxit u. a. m., geworden ist und durch Sondereinrichtungen, wie losnehmbare Decks für Autotransporte, Container und andere Massengüter, eine sehr weitgehende Verwendung finden kann.

Daneben sind auch im abgelaufenen Jahr wieder mehrere **Kühlschiffe** für den Fruchtransport zur Ablieferung gekommen, von denen die beiden Bananenschiffe „HAR RAMON“ und „HAR GILEAD“, mit einem Fassungsvermögen von je 240 000 cbf, die modernste Lade- und Förderanlagen enthalten, die zur Zeit für Schiffe dieser Art im Gebrauch sind.

Für die **Hamburg-Amerika Linie** sind die beiden schnellen Fracht- und Fahrgast-Motorschiffe „KULMERLAND“ und „MUNSTERLAND“ für den Dienst nach Indonesien, dem Nahen Osten und Australien zur Ablieferung gekommen. Mit einer Geschwindigkeit von 18—19 kn und ihren Spezialeinrichtungen für den Transport von Kühlgut, Süßöl usw. treten sie gleichberechtigt an die Seite der von den großen ausländischen Linien-Reedereien in jüngster Zeit in Fahrt gesetzten Neubautonnage.

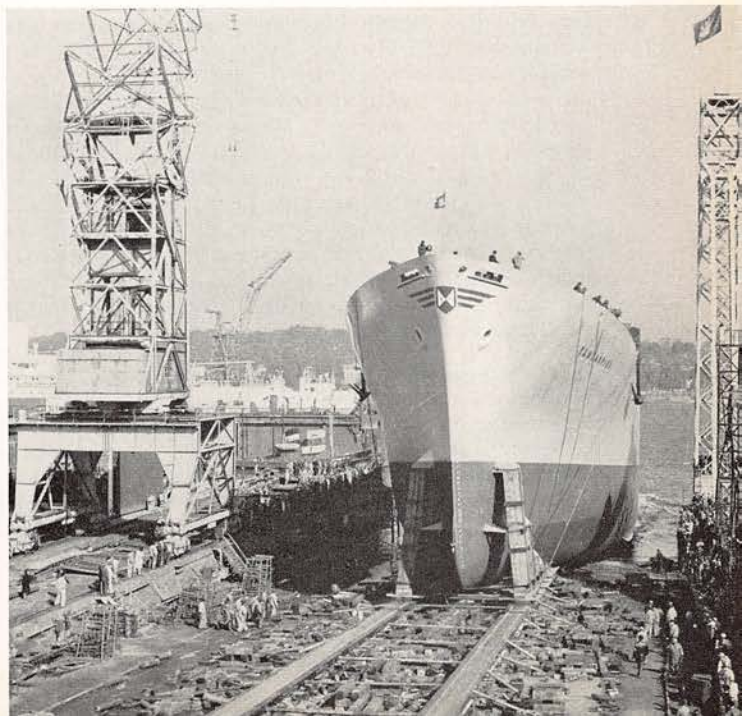
Für die **Deutschen Afrika-Linien**, an deren Wiederaufbauprogramm der Nachkriegsjahre wir in starkem Umfang beteiligt waren, haben wir die „USAMBARA“ und „TANGANYIKA“ zur Ablieferung gebracht, Motorfracht- und Fahrgastschiffe von 10 350 tdw und einer Geschwindigkeit von etwa 15 kn mit sehr wohnlichen und behaglichen Einrichtungen für eine beschränkte Anzahl von Fahrgästen.

Zum erstenmal konnten wir die **Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft** unter der Zahl der Auftraggeber begrüßen. Die beiden Neubauten „CAP SAN LORENZO“ und „CAP SAN DIEGO“ für den Dienst Hamburg—Südamerika stellen sowohl in ihrem äußeren Aufbau als „schornsteinlose“ Schiffe als auch in ihrer inneren Einrichtung einen völlig neuen Typ hoher Geschwindigkeit in der Südamerikafahrt dar.

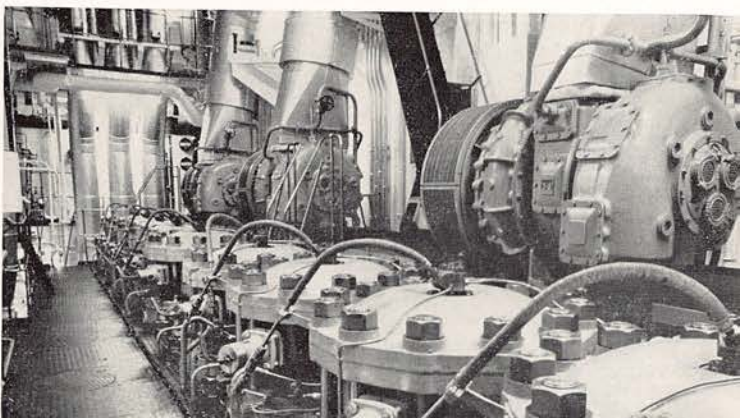
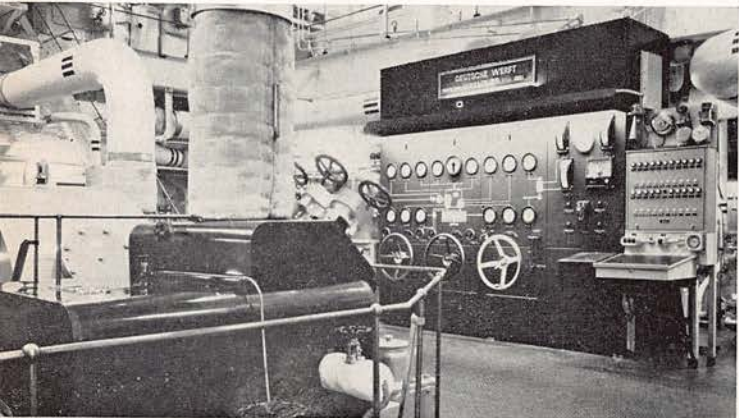
▼ Stapellauf TT „Gulf Italian“



Stapellauf MS „Tanganyika“ ▼







Gesellschaftsraum auf MS „Cap San Lorenzo“

Tages- und Aufenthaltsraum auf MS „Har Ramon“

Manöverstand der Hochdruckturbinenanlage TT „Høegh Gallant“

2-Bett-Fahrgastkammer MS „Cap San Lorenzo“

Speisezimmer MS „Usambara“

Zylinderplattform einer 10 000 PS Dieselmotor-Anlage mit Auflade-Gebläse

Der vor drei Jahren fertiggestellte Bau unseres Großhagens V für Schiffe bis 100 000 tdw und mehr hatte die kommende Entwicklung des Großschiffsbaues richtig vorausgesehen. Daß darüber hinaus auch ein laufender Bedarf von Liegeplätzen an tiefem Wasser eintreten würde, war zunächst keine unbedingte Notwendigkeit, hat sich aber in jüngster Zeit durch die ständige Nachfrage nach Liegeplätzen für große Fahrgastschiffe, Supertanker und Bulk Carrier als unabdingbar gegeben, da für unsere großen, in den Nachkriegsjahren erstellten Dock- und Reparaturmöglichkeiten alle Voraussetzungen gegeben sind, besonders auch Umbaufträge großer Schiffe aus dem Ausland schnell und preiswürdig zu übernehmen.

Im Einvernehmen mit der Wasserbauabteilung Strom- und Hafengebäude sind Pläne fertiggestellt worden, um auf dem westlichen Teil unseres Werftgeländes, in unmittelbarer Nähe unserer neuen Schiffbauhalle und der neuen Rohrbiegewerkstatt, einen neuen Ausrüstungskai von 600 m Länge mit 12 m Wassertiefe entstehen zu lassen, zur Aufnahme größter Fracht- und Fahrgastschiffe. Mit der

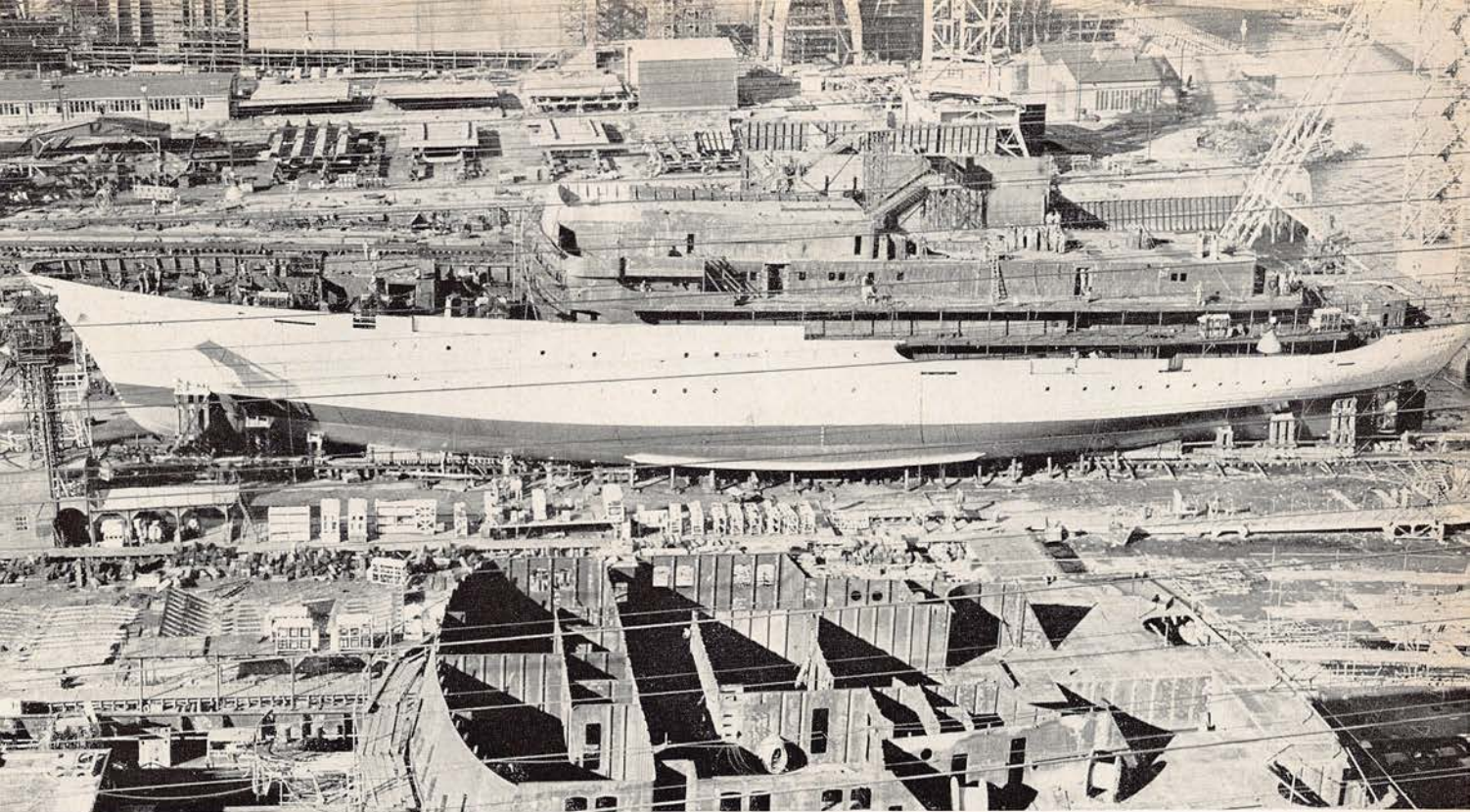
Aufnahme der Bauarbeiten hoffen wir bereits im nächsten Jahr beginnen zu können.

Eine von uns entwickelte und im laufenden Jahr in Dienst gestellte „schwimmende Tankreinigungsanlage ‚DW 32‘“, die mit einer großen „SIMPLEX“-Turbolo-Kläranlage ausgerüstet ist und unter Benutzung des Groom-Verfahrens mit einem chemischen Reinigungsmittel arbeitet, stellt nunmehr auch die bisher im Hamburger Raum fehlende Reinigungsanlage dar, um die Öle aus den ölhaltigen Restwassermengen zu entfernen, die in den zu entladenden Tankern zurückbleiben und um Lade- und Doppelbodentanks der Schiffe schnell und billig zu reinigen.

Damit steht auch für das kommende Jahr 1962 ein umfangreiches Arbeitsprogramm zur Erledigung, das es unseren Betrieben Finkenwerder und Reiherstieg ermöglichen soll, im Zuge der Entwicklung zum Bau großer und größter Schiffe allen an sie heran tretenden Aufgaben im Neubau, Umbau und bei allen Dock- und Instandsetzungsarbeiten jederzeit gerecht zu werden.

W. E. H. S.



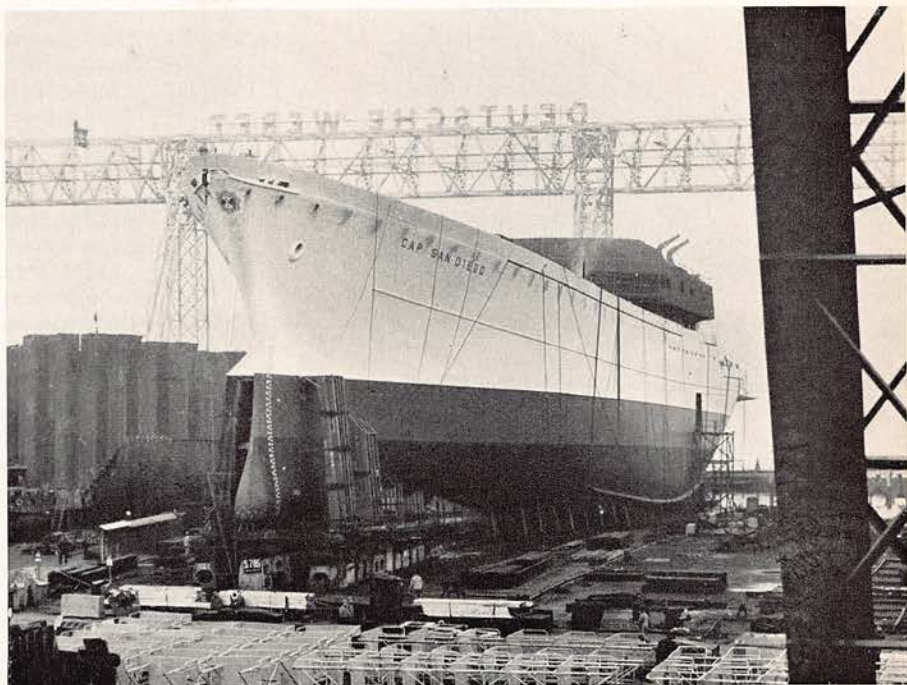


▲ MS „Syria“ zum Stapellauf bereit

## Die letzten Ereignisse des Jahres

Am 15. 12. 1961 lief bei strahlendem winterlichen Wetter das zweite Hamburg-Süd-Schiff vom Stapel. Frau Ruth Delius taufte das Schiff auf den Namen „Cap San Diego“. Bilder vom Ablauf werden wir im nächsten Heft bringen.

Auch über die Ablieferung der „Tanganyika“ werden wir in der Januar-Ausgabe berichten. Das Schiff wird in den letzten Dezembertagen dem Eigner, den Deutschen Afrika-Linien, übergeben werden.





# Das Arbeitsprogramm der DW

Der Stand unseres Neubauprogramms ist gegenüber den Meldungen im letzten Heft unverändert. Der Stapellauf S. 785 ist am 15. 12. erfolgt. Die „Tanganyika“ wird noch vor Jahresende abgeliefert.

## Reparaturen vom 21. November bis 11. Dezember 1961

In den letzten Wochen wurden an 18 Schiffen ausländischer und deutscher Reedereien größere und kleinere schiff- und maschinenbauliche Reisereparaturen im Hafen durchgeführt.

In derselben Zeit kamen 13 Schiffe mit schweren oder leichteren Boden-, Außenhaut- oder anderen Schäden zur Werft, von denen 11 dockten und 2 ihre Schäden an den Kaianlagen der DW reparierten.

Umbauten und umfangreiche Klasse-Arbeiten rundeten das Reparaturgeschäft ab.

Von den insgesamt 30 Schiffen reparierte der Betrieb Finkenwerder 9 und der Betrieb Reiherstieg 21.

Unter anderem waren es folgende Schiffe:

### Ausländische Reedereien:

|                   |            |  |
|-------------------|------------|--|
| TT „Acavus“       | 12 326 BRT | maschinenbauliche Reparaturen  |
| TS „Benlawers“    | 7 804 BRT  | schiffbauliche Reparaturen   |
| MT „C. J. Hambro“ | 15 773 BRT | maschinenbauliche Reparaturen  |
| MS „El Cafetero“  | 2 743 BRT  | schiffbauliche und maschinenbauliche Reparaturen                                       |
| MS „Havfalk“      | 4 942 BRT  | maschinenbauliche Reparaturen  |
| MS „Havtroll“     | 5 169 BRT  | maschinenbauliche Reparaturen  |
| MS „Ingwi“        | 8 991 BRT  | Reparaturen der Autodecks  |
| MS „Queen City“   | 5 593 BRT  | maschinenbauliche und Kesselreparaturen  |
| MS „Ranenjord“    | 3 793 BRT  | maschinenbauliche Reparaturen  |
| MS „Sea Master“   | 12 091 BRT | schiffbauliche und maschinenbauliche Reparaturen, Docken                               |
| MT „Seven Stars“  | 15 427 BRT | maschinenbauliche Reparaturen  |
| SS „Skrymer“      | 2 736 BRT  | maschinenbauliche Reparaturen  |
| MS „Titania“      | 6 704 BRT  | schiffbauliche Reparaturen, Docken   |
| MS „Triton“       | 5 415 BRT  | schiffbauliche und maschinenbauliche Reparaturen                                       |
| MS „Tugela“       | 6 988 BRT  | schiffbauliche und maschinenbauliche Reparaturen                                       |
| TT „World Peace“  | 10 892 BRT | Umbau zum Bulk-Carrier von ca. 23 500 tdw, Erneuern des Vor- und Mittelschiffs, Docken |

### Deutsche Reedereien:

|                         |            |  |
|-------------------------|------------|--|
| MT „Agnes Essberger“    | 465 BRT    | Erneuern von Rahmenspannen und Knieblechen in den Ladetanks und schiffbauliche und maschinenbauliche Reparaturen, Docken |
| MT „Elsa Essberger“     | 11 382 BRT | maschinenbauliche Reparaturen  |
| TS „Hanseatic“          | 30 030 BRT | Bodenreparaturen, Docken und schiffbauliche und maschinenbauliche Reparaturen  |
| MS „Havelland“          | 6 518 BRT  | schiffbauliche und maschinenbauliche Reparaturen   |
| TS „Hoehst“             | 6 782 BRT  | schiffbauliche und maschinenbauliche Reparaturen, Docken   |
| MS „Hornfels“           | 4 033 BRT  | schiffbauliche und maschinenbauliche Reparaturen   |
| MS „Hornstern“          | 4 228 BRT  | schiffbauliche u. maschinenbauliche Reparaturen, Docken, Außenhautschäden beseitigen                                     |
| MT „Johan Carel Oetker“ | 10 297 BRT | schiffbauliche und maschinenbauliche Reparaturen, Docken   |
| MS „Mathilde Bolten“    | 12 012 BRT | schiffbauliche und maschinenbauliche Reparaturen, Docken   |
| SS „Morsum“             | 1 710 BRT  | schiffbauliche und maschinenbauliche Reparaturen, Docken   |
| MS „Norderau“           | 1 495 BRT  | maschinenbauliche Reparaturen  |
| SS „Ursula Bock“        | 1 943 BRT  | Entwässern der Hauptmaschine, der Kessel und sämtlicher Rohrleitungen  |
| MS „Walvis Bay“         | 5 200 BRT  | schiffbauliche und maschinenbauliche Reparaturen, Docken   |
| MS „Windhuk“            | 4 024 BRT  | schiffbauliche und maschinenbauliche Reparaturen   |

In der obengenannten Zeit waren beide Betriebe — Finkenwerder und Reiherstieg — in Tag- und Nachtschichten voll ausgelastet.



# Das Schokoladenschiff

(Auszug aus der Novelle von Felix Timmermans  
„SANKT NIKOLAUS IN NOT“.)

... Trinchen Mutser aus dem „Verzuckerten Nasenflügel“ saß in der Küche und sah traurig durch das Kreuzfensterchen in ihren Laden.

Ihr Herz war in einen Dornbusch gefallen. Trinchen Mutser's Herz war ganz durchstochen und durchbohrt, nicht weil all ihr Zuckerzeug heut am Sankt-Nikolaus-Abend ausverkauft war — ach nein! weil das große Schokoladenschiff stehengeblieben war. Einen halben Meter war es hoch und so lang wie von hier bis dort! Wie wunderschön stand es da hinter den flaschengrünen Scheiben ihres Lädchens, lustig mit Silberpapier beklebt, verziert mit rosa Zuckerrosetten, mit Leiterchen aus weißem Zucker und mit Rauch in den Schornsteinen. Der Rauch war weiße Watte.

Das ganze Stück kostete so viel, wie all die kleinen Leckereien, die Pfefferkuchenhähne mit einem Federchen am Hintern, die Knusperchen, die Schaumflocken, die Zuckerbohnen und die Schokoladenplätzchen zusammen. Und wenn das Stück, das Schiff aus Schokolade, das sich in rosa Zuckerbuchstaben als die „KONGO“ auswies, nicht verkauft wurde, dann lag ihr ganzer Verdienst im Wasser, und sie verlor noch Geld obendrein.

Warum hat sie das auch kaufen müssen? Wo hat sie nur ihre Gedanken gehabt? So ein kostbares Stück für ihren bescheidenen kleinen Laden!

Wohl waren alle gekommen, um es sich anzusehen, Mütter und Kinder, sie hatte dadurch verkauft wie noch nie. Aber kein Mensch fragte nach dem Preis, und so blieb es stehen und rauchte immer noch seine weiße Watte, stumm wie ein toter Fisch.

Als Frau Doktor Vaes gekommen war, um Varenbergsche Hustenbonbons zu holen, da hatte Trinchen gesagt: „Sehen Sie nur mal, Frau Doktor Vaes, was für ein schönes Schiff! Wenn ich Sie wäre, dann würde ich Ihren Kindern nichts anderes zum Sankt Nikolaus schenken als dieses Schiff. Sie werden selig sein, wie im Himmel.“

„Ach“, sagte Frau Vaes abwehrend, „Sankt Nikolaus ist ein armer Mann. Die Kinder werden schon viel zu sehr verwöhnt, und außerdem gehen die Geschäfte von dem Herrn Doktor viel zu schlecht. Wissen Sie wohl, Trinchen, daß es in diesem Winter fast keine Kranken gibt? Wenn das nicht besser wird, weiß ich gar nicht, was wir anfangen sollen.“ Und sie kaufte zwei Pfefferkuchenhähne auf einem Stäbchen und ließ sich tagelang nicht mehr sehen. Und heute war Nikolausabend; aller Kleinkram war verkauft, nur die „Kongo“ stand noch da in ihrer braunen Kongofarbe und rauchte einsam und verlassen ihre weiße Watte. Zwanzig Franken Verlust! Der ganze Horizont war schwarz wie die „Kongo“ selber. Vielleicht könnte man sie stückweise verkaufen oder verlosen? Ach nein, das brachte noch nicht fünf Franken ein, und sie konnte das Ding doch nicht auf die Kommode stellen neben die anderen Nippsachen.

Ihr Herz war in einen Dornbusch gefallen. Sie zündete eine Kerze an für den heiligen Antonius und eine für Sankt Nikolaus und betete einen Rosenkranz, auf daß der Himmel sich des Schiffes annehmen möge und Gnade tauen. Sie wartete und wartete. Die Stille wanderte auf und ab.

Um zehn Uhr machte sie die Fensterläden zu und konnte in ihrem Bett vor Kummer nicht schlafen.

Und es gab noch ein Wesen in dem verschneiten Städtchen, das nicht schlief. Das war ein kleines Kind, Cäcilie; es hatte ein seidiges blondes Lockenköpfchen und war so arm, daß es sich nie mit Seife waschen konnte, und ein Hemdchen trug es, das nur noch einen Ärmel hatte und

am Saum ausgefranst war wie Eiszapfen an der Dachrinne.

Die kleine Cäcilie saß, während ihre Eltern oben schliefen, unter dem Kamin und wartete, bis Sankt Nikolaus das Schokoladenschiff von Trinchen Mutser durch den Schornstein herunterwerfen würde. Sie wußte, es würde ihr gebracht werden; sie hatte es jede Nacht geträumt, und nun saß sie da und wartete voller Zuversicht und Geduld darauf; und weil sie fürchtete, das Schiff könne beim Fallen kaputtgehen, hatte sie sich ihr Kopfkissen auf den Arm gelegt, damit es weich wie eine Feder darauf niedersinken könnte.

Plötzlich fiel einen Augenblick lang das echte Licht aus dem wirklichen Himmel auf die Erde. Das geschah, um Sankt Nikolaus auf seinem weißen, schwer beladenen Eselchen und den schwarzen Knecht Ruprecht durchzulassen.

Aber wie kamen sie nun auf die Erde? Ganz einfach. Das Eselchen stellte sich auf einen Mondstrahl, stemmte die Beine steif und glitschte nur so hinunter, wie auf einer schrägen Eisbahn. Und der schlaue Knecht Ruprecht faßte den Schwanz vom Eselchen und ließ sich ganz behaglich mitziehen, auf den Fersen hockend. So kamen sie ins Städtchen, mitten auf den beschneiten Großen Markt.

Sankt Nikolaus ritt durch die Straßen, und bei jedem Haus, in dem ein Kind wohnte, gab er je nach der Artigkeit des Kindes dem Knecht Ruprecht Leckereien, welche dieser, mit Katzenschmeideigkeit an Regenkandeln und Dachrinnen entlang kletternd und über die Ziegel krabbelnd, zum Schornstein brachte; da ließ er sie dann vorsichtig hinunterfallen durch das kalte zugige Kaminloch, gerade auf einen Teller oder in einen Holzschuh hinein, ohne die zerbrechlichen Köstlichkeiten auch nur etwas zu bestoßen oder zu schrammen.

Knecht Ruprecht verstand sich auf seine Sache, und Sankt Nikolaus liebte ihn wie seinen Augapfel.

So bearbeiteten sie das ganze Städtchen, warfen herab, wo zu werfen war, sogar hier und da eine harte Rute für rechte Taugenichtse.

„Da wären wir bis zum nächsten Jahr wieder mal fertig“, sagte der Knecht Ruprecht, als er die leeren Körbe sah. Er steckte sich ein Pfeifchen an und stieß einen erleichterten Seufzer aus, weil die Arbeit nun getan war.

„Was?“ fragte Sankt Nikolaus beunruhigt, „ist nichts mehr drin? Und die kleine Cäcilie? Die brave kleine Cäcilie? Schscht!“

Sankt Nikolaus sah auf einmal, daß sie vor Cäcilien Haus standen, und legte mahnend den Finger auf den Mund. Doch das Kind hatte die warme, brummende Stimme gehört wie Hummelgesumm, machte große Augen unter dem goldenen Lockenkopf, glitt ans Fenster, schob das Gardinchen weg und sah Sankt Nikolaus, den wirklichen Sankt Nikolaus.

Das Kind stand mit offenem Munde staunend da. Und während es sich gar nicht fassen konnte über den goldenen Bischofsmantel, der funkelte von bunten Edelsteinen wie ein Garten, über die Pracht der Mitra, worauf ein diamantenes Kreuz Licht in die Nacht hineinschnitt wie mit Messern, über den Reichtum der Ornamente am Krummstab, wo ein silberner Pelikan das Rubinenblut pickte für seine Jungen, während sie die feine Spitze besah, die über den purpurnen Mantel schleierte, während sie Gefallen fand an dem guten weißen Eselchen, und während sie lachen mußte über die Grimassen von dem drolligen schwarzen Knecht, der die weißen Augen herumrollte, als ob sie lose wie Taubeneier in seinem Kopf



lägen, während alledem hörte sie die zwei Männer also miteinander reden:

„Ist gar nichts mehr in den Körben, lieber Ruprecht?“

„Nein, heiliger Herr, so wenig wie in meinem Geldsäckel.“

„Sieh noch einmal gut nach, Ruprecht!“

„Ja, heiliger Herr, und wenn ich die Körbe auch ausquetsche, so kommt noch nicht so viel heraus wie eine Stecknadel.“

Sankt Nikolaus strich kummervoll über seinen schneeweißen Lockenbart und zwinkerte mit seinen honiggelben Augen.

Knecht Ruprecht rauchte heftig, das brachte auf gute Gedanken, und sagte plötzlich: „Aber, heiliger Herr, nun hört mal zu! Wir haben keine Zeit mehr, um noch einmal zum Himmel zurückzukehren. Ihr wißt, für Sankt Peter ist der Himmel kein Taubenschlag. Und außerdem, der Backofen ist kalt und der Zucker zu Ende. Und hier in der Stadt schläft alles, und es ist Euch sowohl wie mir verboten, Menschen zu wecken, und zudem sind auch alle Lädchen ausverkauft.“

Sankt Nikolaus strich nachdenklich über seine von vier Falten durchzogene Stirn, neben der schon Löckchen glänzten, denn sein Bart begann dicht unter dem Rande seines schönen Hutes.

Ich brauche euch nicht zu erzählen, wie Cäcilie langsam immer bekümmert wurde von all den Worten. Das reiche Schiff sollte nicht bei ihr stranden! Und auf einmal schoß es leuchtend durch ihr Köpfchen. Sie machte die Tür auf und stand in ihrem zerschlissenen Hemdchen auf der Schwelle. Sankt Nikolaus und Knecht Ruprecht fuhren zusammen wie die Kaninchen. Doch Cäcilie schlug ehrerbietig ein Kreuz, stapfte mit ihren bloßen Füßen in den Schnee und ging zu dem heiligen Kinderfreund. „Guten Tag, lieber Sankt Nikolaus“, stammelte das Kind. „Alles ist noch nicht ausverkauft . . . bei Trinchen Mutser steht noch ein großes Schokoladenschiff vom Kongo . . . wie sie die Läden vorgehängt hat, stand es noch da. Ich hab es gesehen!“

Von seinem Schreck sich erholend, rief Sankt Nikolaus erfreut: „Siehst du wohl, es ist noch nicht alles ausverkauft! Auf zu Trinchen Mutser! Zu Trinchen . . . aber ach!“ . . . und seine Stimme zitterte verzweifelt, „wir dürfen niemand wecken.“

„Ich auch nicht, Sankt Nikolaus?“ fragte das Kind.

„Bravo!“ rief der Heilige, „wir sind gerettet, kommt!“

Und sie gingen mitten auf der Straße, die kleine Cäcilie mit ihren bloßen Füßen voran, gerade nach der Eierwaffelstraße, wo Trinchen Mutser wohnte. In der Süßrahmbutterstraße wurde ihr Blick auf ein erleuchtetes Fenster gelenkt. Auf dem heruntergelassenen Vorhang sahen sie den Schatten von einem dünnen, langhaarigen Menschen, der mit einem Büchlein und einer Pfeife in der Hand große Gebärden machte, und sein Mund ging dabei auf und zu. „Ein Dichter“, sagte Sankt Nikolaus und lächelte.

Sie kamen vor Trinchen Mutzers Haus. Im Mondlicht konnten sie gut das Aushängeschild erkennen: „Zum verzuckerten Nasenflügel“.

„Weck sie rasch auf“, sagte Sankt Nikolaus. Und das Kindchen lehnte sich mit dem Rücken an die Tür und klopfte mit der Ferse gegen das Holz. Aber das klang leise wie ein Samthämmerchen. „Stärker“, sagte der schwarze Knecht. „Wenn ich noch stärker klopfe, wird's noch weniger gehen, denn mein Fuß tut mir weh“, sagte das Kind. „Mit den Fäusten“, sagte Knecht Ruprecht. Doch die Fäustchen waren noch leiser als die Fersen.

„Wart, ich werd' meinen Schuh ausziehen, dann kannst du damit klopfen“, sagte Knecht Ruprecht.

„Nein“, gebot Sankt Nikolaus, „kein Drehn und Deuteln! Gott ist heller um uns als dieser Mondschein und duldet keine Advokatenkniffe.“ Und doch hätte der gute Mann sich gern einen Finger abgebissen, um Cäcilie befriedigen zu können.

„Ach! aber den Kerl mit den Affenhaaren auf dem Vor-

hang!“ rief Knecht Ruprecht erfreut, „den darf ich rufen, der schläft nicht!“

„Der Dichter! der Dichter!“ lachte Sankt Nikolaus. Und nun gingen sie alle drei schnell zu dem Dichter Remoldus Keersmaeckers.

Und kurzerhand machte Knecht Ruprecht kleine Schneebälle, die er ans Fenster warf. Der Schatten stand still, das Fenster ging auf, und das lange Gestell des Dichters, der Verse von den Göttern des Olympos hersagte, wurde im Mondschein sichtbar und fragte von oben: „Welche Muse kommt, um mir Heldengesänge zu diktieren!“

„Du sollst Trinchen Mutser für uns wecken“, rief Sankt Nikolaus, und er erzählte seine Not.

„Ja, bist du denn der wirkliche Sankt Nikolaus?“ fragte Remoldus.

„Der bin ich!“ Und darauf kam der Dichter erfreut herunter, jätete allen Dialekt aus seiner Sprache, machte Verbeugungen und redete von Dante, Beatrice, Vondel, Milton und anderen Dichtergestalten, die er im Himmel glaubte. Dann stand er ihnen zu Diensten.

Sie kamen zu Trinchen Mutser, und der Dichter stampfte und rammelte mit so viel Temperament an der Tür, daß das Frauenzimmer holderdiepolder aus dem Bett stürmte und erschrocken das Fenster öffnete.

„Geht die Welt unter?“

„Wir kommen wegen dem großen Schokoladenschiff“, sagte Sankt Nikolaus, weiter konnte er ihr nichts erklären, denn sie war schon weg und kam wieder in ihrer lächerlichen Nachtkleidung, mit einem bloßen Fuß und einem Strumpf in der Hand, und machte die Türe auf.

Sie steckte die Lampe an und ging sofort hinter den Ludentisch, um zu bedienen. Sie dachte, es müsse der Bischof von Mecheln sein.

„Herr Bischof“, sagte sie stotternd, „hier ist das Schiff aus bester Schokolade, und es kostet fünfundzwanzig Franken.“ Der Preis war nur zwanzig Franken, aber ein Bischof kann ja gern fünf Franken mehr bezahlen.

Aber nun platzte die Bombe! Geld! Sankt Nikolaus hatte kein Geld, das hat man im Himmel nun einmal nicht nötig. Knecht Ruprecht hatte auch kein Geld, das Kind hatte nur ein zerschlissenes Hemdchen an, und der Dichter kaute an seinem langen Haupt- und Barthaar vor Hunger — er war vier Wochen Miete schuldig.

Niedergeschlagen sahen sie einander an.

„Es ist Gott zuliebe“, sagte Sankt Nikolaus. Gerne hätte er seine Mitra gegeben, aber alles das war ihm vom Himmel geliehen, und es wäre Heiligenschändung gewesen, es wegzugeben.

Trinchen Mutser rührte sich nicht und betrachtete sie finster.

„Tu es dem Himmel zuliebe“, sagte Knecht Ruprecht. „Nächstes Jahr will ich auch deinen ganzen Laden aufkaufen.“

„Tu es aus lauter Poesie“, sagte der Dichter theatralisch. Aber Trinchen rührte sich nicht, sie fing an zu glauben, weil sie kein Geld hatten, daß es verkleidete Diebe seien. „Schert euch raus! Hilfe! Hilfe!“ schrie sie auf einmal. „Schert euch raus! Heiliger Antonius und Sankt Nikolaus, steht mir bei!“

„Aber ich bin doch selbst Sankt Nikolaus“, sagte der Heilige.

„So siehst du aus! Du hast nicht mal einen roten Heller aufzuweisen!“

„Ach, das Geld, das alle Bruderliebe vergiftet!“ seufzte Sankt Nikolaus.

„Das Geld, das die edle Poesie verpfuscht!“ seufzte der Dichter Keersmaeckers.

„Und die armen Leute arm macht“, schoß es der kleinen Cäcilie durch den Kopf.

„Und ein Schornsteinfegerherz doch nicht weiß klopfen machen kann“, lachte Knecht Ruprecht. Und sie gingen hinaus.



In der Mondnacht, die still war von Frostesklarheit und Schnee, tönnte das „Schlafet ruhig“ hart und hell vom Turm. „Noch einer, der nicht schläft“, rief Sankt Nikolaus erfreut, und sogleich steckt Knecht Ruprecht auch schon den Fuß zwischen die Tür, die Trinchen wütend zuschlagen wollte.

„Haltet ihr mir die Frau wach“, sagte der schwarze Knecht, „ich komme sofort zurück!“ Und damit stieß er die Tür wieder auf, und zwar so heftig, daß Trinchen sich plötzlich in einem Korb voll Zwiebeln wiederfand.

Und während die anderen aufs neue hineingingen, sprang Knecht Ruprecht auf das Eselchen, sauste wie ein Sensenstrich durch die Straßen, hielt vor dem Turm, kletterte an Zinnen, Vorsprüngen und Zieraten, Schiefern und Heiligenbildern den Turm hinauf bis zu Dries Andijvel, der gerade „Es wollt ein Jäger früh aufstehn“ auf seiner Geige kratzte.

Der Mann ließ Geige und Lied fallen, aber Knecht Ruprecht erzählte ihm alles.

„Erst sehen und dann glauben!“ sagte Dries. Knecht Ruprecht kriegte ihn am Ende doch noch mit hinunter, und zu zweit rasten sie auf dem Eselchen durch die Straßen nach dem „Verzuckerten Nasenflügel“.

Sankt Nikolaus fiel vor dem Nachtwächter auf die Knie und flehte ihn an, doch die fünfundzwanzig Franken zu bezahlen, dann solle ihm auch alles Glück der Erde werden.

Der Mann war gerührt und sagte zu dem ungläubigen, hartherzigen Trinchen: „Ich weiß nicht, ob er lügt, aber so sieht Sankt Nikolaus doch aus in den Bilderbüchern von unseren Kindern und im Kirchenfenster über dem Tauf-

stein. Und wenn er's nun wirklich ist! Gib ihm doch das Schiff! Morgen werde ich dir's bezahlen! . . .“

Trinchen hatte großes Vertrauen zu dem Nachtwächter, der aus ihrer Nachbarschaft war. Und Sankt Nikolaus bekam das Schiff.

„Jetzt geh nur schnell nach Hause und leg dich schlafen“, sagte Sankt Nikolaus zu Cäcilie. „Wir bringen gleich das Schiff.“

Das Kind ging nach Hause, aber es schlief nicht, es saß am Kamin mit dem Kissen auf den Ärmchen und wartete auf das Niedersinken des Schiffes.

Der Mond sah gerade in das armselig-traurige Kämmerchen.

Ach, was sah Cäcilie da auf einmal!

Dort auf einem glitzernden Mondstrahl kletterte das Eselchen in die Höhe mit Sankt Nikolaus auf seinem Rücken, und Knecht Ruprecht hielt sich am Schwanz fest und ließ sich mitschleifen. Der Mond öffnete sich; ein sanftes, großes Licht fiel in funkelnden Regenbogenfarben über die beschneite Welt. Sankt Nikolaus grüßte die Erde, trat hinein, und wieder war da das gewöhnliche grüne Mondlicht. Die kleine Cäcilie wollte weinen. Knecht Ruprecht oder der gute Heilige hatte das Schiff nicht gebracht, es lag nicht auf dem Kissen.

Aber siehe! Was für ein Glück, das Schiff, die „Kongo“, stand ja da, in der kalten Asche, ohne Delle, ohne Bruch, strahlend von Silber, und rauchte für mindestens zwei Groschen weiße Watte aus beiden Schornsteinen! Wie war das möglich? Wie konnte das so in aller Stille geschehen? Ja, das weiß nun niemand, das ist die Findigkeit und die große Geschicklichkeit vom Knecht Ruprecht, und die gibt er niemand preis.

## Früher wurden Gewürze mit Gold aufgewogen

Besonders jetzt in der Weihnachtszeit wird wohl in jedem Haushalt gebacken. Um all die leckeren, köstlich duftenden Küchle und Laible herzustellen, verwendet die Hausfrau die verschiedensten Gewürze. Ganz selbstverständlich greift sie zu Anis, Kardamom, Zimt, Ingwer und Vanille, denn man kann sie ja für wenige Pfennige beim Krämer an der Ecke kaufen. Was früher mit Gold aufgewogen wurde, findet sich heute in jedem Küchenschrank. Stellen Sie sich einmal vor, daß wir diese freundlichen Helfer in unserer Küche nicht mehr hätten. Unsere Speisen wären plötzlich ohne Geschmack und Abwechslung. Es ist so, daß die meisten Nahrungsmittel zu wenig Eigengeschmack haben. Die Gewürze sind daher als Ergänzung zur menschlichen Nahrung schon von den Naturvölkern der ältesten Zeiten geschätzt worden. Die Kulturvölker haben aber den Gebrauch der Gewürze zu einer wahren Kunst erhoben. Sie haben im Laufe der Zeit bald dieses, bald jenes Gewürz bevorzugt. So manches Gewürz war früher außerordentlich beliebt, ist aber nach und nach aus der Mode gekommen. Erwähnt sei hier nur der Safran. Dafür sind andere Gewürze um so mehr hervorgetreten, z. B. Curry. Die Herkunft der Gewürze einmal näher zu betrachten, ist sehr interessant. Aus dem Mineralreich kommt lediglich das Kochsalz, was wir nicht als Gewürz betrachten. Zucker ist ein Nahrungsmittel. Das Tierreich liefert uns keinerlei Produkte, die wir als Gewürze verwenden könnten. Die eigentlichen Gewürze sind nur getrocknete und verarbeitete Pflanzenteile, also Wurzeln, Blüten, Samen und Früchte. Ihr Aroma verdanken sie den ätherischen Ölen, der scharfe Geschmack des Pfeffers und Paprikas kommt von ihren Harzbestandteilen.

Die **Wurzel** einer Pflanze, die seit den ältesten Zeiten in Indien und China kultiviert wird und später auch nach Westindien gelangte, liefert uns den scharf-würzigen



Pfeffer



Muskatnuß und Muskatblüte





Ingwer



Gewürznelken



Kardamom



Vanille

INGWER. Wir geben damit manchen Fleischspeisen, herzhaften und süßen Suppen, Gebäcken, Kompotten und Marinaden einen aparten Geschmack. Eingemachter Kürbis und fade schmeckende Birnen werden mit Ingwer zu Genüssen.

Aus der **Rinde** des Zimtlorbeerbaumes wird der überall hochgeschätzte ZIMT gewonnen, den wir zu süßen Suppen, Kompotten, Marmeladen und Glühwein verwenden.

Auch die **Blüten** beschenken uns mit Gewürzen. Hier ist vor allem wichtig die GEWÜRZNELKE, die getrocknete Blütenknospe eines bis 12 m hohen immergrünen Baumes, der ursprünglich nur auf den Molukken vorkam. Die Nelken geben allen möglichen Suppen, Gemüsen — vor allem Rotkohl (in Bayern „Blaukraut“) — und Fleischgerichten Geschmack und Aroma. Bei Kompotten und zum Sylvester-Glühwein schätzen wir ihn ebenfalls sehr.

Die meisten und wichtigsten Gewürze liefern uns aber die **Samen und Früchte** vieler Pflanzen: So z. B. die schotenartige Kapsel einer Kletterorchidee aus Mexiko unsere VANILLE, die wir gern zu Backwerk, Süßspeisen und Kompotten verwenden. Die erbsengroßen, runden Beeren des Pfefferstrauches sitzen in Trauben bis zu 30 Stück an einem Fruchtstand. Der PFEFFER gedeiht im feuchtwarmen Klima der Tropen und ist das am meisten gebrauchte Gewürz. Er macht die Speisen, in erster Linie Fleisch und Soßen, herzhaft und bekömmlich. Wenn wir jemand dahin wünschen, „wo der Pfeffer wächst“, dann ist das mörderische Klima der französischen Strafkolonie Guayana gemeint. Hier wächst der Cayenne-Pfeffer. Bei der Weihnachtsbäckerei, besonders für Lebkuchen, verwenden wir die Samen der KARDAMOM-Pinie, ebenso die Körner des KORIANDERS und die ANIS-Samen. Die Samenschoten der PAPRIKA-Pflanze kommen in Pulverform in den Handel und sind unentbehrlich zur Bereitung des echten, ungarischen Gulasch, aber auch für Soßen und Salate.

Ein vielgebrauchtes Gewürz ist auch die MUSKATNUSS. Sie wächst wild auf Bäumen und wird heute in großen Plantagen kultiviert. Manche fade schmeckende Speisen, z. B. Klöße, einige Gemüse und Fleischhackteige erhalten durch sie erst Würze. Die vielfache Verwendbarkeit der LORBEERBLÄTTER ist bekannt. Für kräftige Suppen und Soßen, viele Gemüse und vor allem Marinaden sind sie unentbehrlich. Die besten Lorbeerblätter liefert heute die Türkei. Das vielfach zu verwendende CURRY ist eine indische Gewürzmischung, die aus 12 oder mehr Gewürzen zusammengesetzt ist, z. B. Pfeffer, Paprika, Ingwer, Muskat, Kardamom, Koriander, Zimt usw. Wer Curry noch nicht probiert hat, sollte es einmal tun. Curry-Huhn und Curry-Reis bringen eine angenehme Abwechslung in die Küche.

Wohl kein anderer Bedarfsartikel unseres täglichen Lebens — und dazu sind die Gewürze längst geworden — kann eine so abenteuerliche Geschichte aufweisen, kann von sich behaupten, daß er einmal das kostbarste Geschenk und die höchste Währung war. Dem Gotenkönig Alarich schon war schwarzer Pfeffer neben Gold noch das erstrebenswerteste Gut, das er von den besiegten Römern als Tribut fordern konnte, und die Portugiesen hielten es für lohnend, Vasco da Gama mit einer Flotte auszusenden, damit er den Seeweg in das Gewürzland Indien suche. Engländer und Holländer führten erbitterte Kriege um das Monopol im Gewürzhandel, Venedig und Genua wurden reich durch den Handel mit Spezereien, und Jacob Fugger, der reiche Kaufherr aus Augsburg, glaubte sich keine vornehmere Geste ersinnen zu können, als den Schuldschein Kaiser Karls mit einem Büschel indischer Zimtrinde zu verbrämen.

Heute sind einige Stangen Vanille kein fürstliches Geschenk mehr und dennoch: auch in unseren Tagen umgibt die tropischen Gewürze noch ein Hauch ihrer abenteuerlichen Vergangenheit, da arabische Kaufleute Kar-



damom und Safran in monatelangen Reisen über gefahrenvolle Karawanenwege aus dem sagemumwobenen Indien an die Küsten des Mittelmeeres transportierten.

Das kleinste Museum Hamburgs ist das Gewürzmuseum am Grasbrook. Hier, im Keller eines Freihafenspeichers, ist alles das zusammengetragen, was damals zuerst als Wundererzeugnis einer fremden Welt von den Segelschiffskapitänen nach Europa gebracht und dann wichtiger Importartikel geworden ist. Viele hundert Gläser füllen in diesem Museum die Regale. Manche Aufschriften brauchen nicht gedeutet zu werden. Man findet sie in jeder Küche. Bei anderen muß eine Erklärung nachhelfen. Das gilt besonders für Stoffe, die einstmals in der Technik oder Medizin eine Rolle spielten.

Bei einem Rundgang fallen einige Namen auf, die die Älteren noch in Beziehung zu ihren Erinnerungen setzen können, die aber heute nur noch bedingt Bedeutung haben. Beispielsweise: Indigo. Wie lange ist es her, daß die Hausfrau Schürzen oder Kleiderstoffe mit dem Extrakt aus einem ostindischen Kraut blau färbte. Und noch etwas: Wer sich früher von bösen Geistern bedroht fühlte, versuchte, sie auszurauchern. Er verschaffte sich „neunerlei Kräuter mit Teufelsdreck“. Das hört sich fast gefährlich an. Dabei handelt es sich bei dem Teufelsdreck nur um den ge-

trockneten Milchsafte aus einer persischen Pflanzenwurzel. Er roch fürchterlich und wurde auf einer glühenden Kohlenschaukel durch die Wohnräume und Stallungen getragen. Daß die bösen Geister davor ausrissen, wird man ihnen kaum verdenken.

Weiter kann man in den säuberlich aufgereihten Gläsern finden: Hiobstränen aus Ostindien, eine Gräsergattung, woraus die Eingeborenen ihr Brot buken. Kakaobutter, welche man früher zum Abschminken beim Theater und in der pharmazeutischen Industrie verwandte. Steinnüsse wurden früher als Elfenbeinersatz eingeführt und dienten zur Knopfherstellung. Weiter Seifenwurzeln, die man gerspelt zum Waschen verwandte. Lycopodium zum Blitze machen beim Theater und Krähenaugen und Ignatiusböhen. Hinter diesen harmlosen Namen verbergen sich die schwersten Gifte. Chinarinde und Honduras diente früher zur Herstellung von Chinin und aus Kanthariden (Spanische Fliegen) machte man Zuggpflaster.

Doch nun zurück zu den Gewürzen: Wenn wir jetzt wieder Lebkuchen, Anisplätzchen, Pfefferkuchen, Spekulatius oder Springerle backen, freuen wir uns, daß wir dazu alle die Gewürze haben, die unser Gebäck erst richtig lecker machen. Für das Bereiten der täglichen Mahlzeiten gilt natürlich dasselbe.

Grete Merz, MAN, Werk Hamburg.

## - - - DER FERNSCHREIBER - - -

Als ich vor über 7 Jahren zum erstenmal die Werft betrat, nicht wie früher mit dem Gedanken, den U-Boot-Bunker als Schutz gegen die Bomben zu benutzen, sondern um mein Arbeitsverhältnis zu beginnen, da hatte ich den Vorsatz, viel zu lernen und hatte vor allen Dingen, wenigstens erscheint es mir so wichtig, noch meine jungen unverbrauchten Nerven. Das ist doch was!? — Damals lernte ich zum erstenmal in meinem Leben einen Fernschreiber kennen. Ich muß gestehen, daß er mich in großes Erstaunen versetzte und ich Hochachtung vor dieser genialen Erfindung empfand.

Fräulein Benthien weihte mich in die Kniffe dieses Apparates ein (es sind viele Dinge zu beachten, wenn alles richtig und in Ordnung sein soll, obwohl man es den kleinen Fernschreibern und Telegrammen gar nicht ansieht!) und es machte Spaß. Mit der Zeit freundete ich mich so sehr mit der Maschine an, daß es fast nur noch mein Amt war, sie zu bedienen. — Übrigens hatten wir damals noch unser „Museumsstück“, das älteste Modell Hamburgs, welches jetzt am Reihertstieg steht und dort noch heute treu und brav seine Dienste tut. 1955 bekamen wir dann ein neues, sehr modernes Lochbandgerät, das wir jetzt noch haben.

Im Februar 1960, als das neue Verwaltungsgebäude bezugsfertig war, zogen das Betriebsbüro und all meine damaligen Chefs dorthin und ich blieb zurück mit meinem Anhängsel, dem Fernschreiber. Allein und verlassen in der ganzen ersten Etage des alten Gebäudes. Der „Krachmacher“ blieb also dort. Mit ihm, der mir im Laufe der Jahre nun schon vieles meiner Nervenkraft geraubt hatte, zog ich dann einen Monat später in das Erdgeschoß des Hochhauses. (Titel „Wir Kellerkinder“.) So also blieben meine geliebt-gehaßte „Nervensäge“ und ich bis heute ein Gespann.

Habe ich früher den Erfinder des Fernschreibers, bis heute habe ich noch nicht erfahren, wer es war — sein Glück übrigens — bewundert, so wünsche ich heut' so manches Mal, er wäre gar nicht geboren.

Es stimmt schon, es ist ein schönes Gefühl, wenn man nur, wie beim Telefon, eine bestimmte Nummer zu wählen braucht und die gewünschte Verbindung ist schon da (allerdings geht es so schnell nur mit dem Inland, denn

mit dem Ausland muß man sich über die Fernschreibermittlungszentrale in Frankfurt a. M. verbinden lassen und das dauert meist bedeutend länger, besonders nachmittags, weil dann die Kabel furchtbar überlastet sind.) Es ist aber schon was, wenn man sich mit der Fernschreiberin unserer Geschäftsfreunde in New York, Haifa, Paris, Oslo, Helsinki, London, Warschau, Hamburg, Linz oder sonst einem Ort der Welt am Fernschreiber über „das Wetter heute“ oder ähnliche Themen unterhalten kann. (Natürlich geht das dann alles kurz und schnell, denn sonst werden die Kosten zu hoch.) Da gibt es keine Grenzen, Stacheldrahtzäune oder Betonpfeiler. — Durch die häufige Frage „how do you do“ der „Foreshore-London-Fernschreiberin“ Jean Finch sind wir vor Jahren in einen Privat-Schriftverkehr getreten, der noch heute, obwohl sie inzwischen genau wie ich, geheiratet hat, schon Mutter zweier Mädels und nicht mehr tätig ist, anhält. Sehr viel interessanter Schriftverkehr der einzelnen Abteilungen geht über Fernschreiber, so daß man immer viele Neuigkeiten erfährt. Aber, wie alles, so hat auch mein Telex seine weniger guten, ich will nicht sagen schlechten Seiten. Erst einmal und das ist wohl seine übelste Angewohnheit, macht er den ganzen Tag einen gräßlichen Lärm. Der Fernschreiber ist ja wie eine elektrische Schreibmaschine, nur mit den Unterschieden, daß er auch schreibt, wenn ich selbst nicht tippe, nämlich dann, wenn wir von anderen Firmen angeschrieben werden und das ist fast immer dann, wenn wir selbst unseren Apparat gerade einmal nicht benutzen. Folglich rasselt die Maschine den lieben langen Tag von morgens 7 Uhr bis abends spät. Außerdem muß man die Maschine immer umschalten (unter Benutzung von zwei kleinen Tasten in Art der Leertaste bei der Schreibmaschine). Beim Fernschreiber habe ich also anstatt der einen Leertaste drei kleinere, und zwar eine Leer-, eine Buchstaben- und eine Ziffern- und Zeichentaste, wenn man Buchstaben oder aber Ziffern und Zeichen schreiben will. Dafür gibt es hier aber keine kleinen oder großen Buchstaben. Durch das viele Umschalten aber hüpfte die Maschine (natürlich nur der eingebaute Typenteil) immer hoch und runter, was mit viel Geräusch verbunden ist. Jemand, der sich nicht einmal längere Zeit in unserem Büro aufgehalten hat, kann es sich gar nicht recht vorstellen. Es ist nämlich nicht unsere einzige Geräuschkulisse, nein, es klimpern, klap-



pern und klingeln außerdem noch drei Schreibmaschinen und die gleiche Anzahl Telefone. Nun werden sicherlich viele Damen sagen, das ist ja noch gar nichts, drei Schreibmaschinen gegen unseren Saal hier. Mag sein, ich habe das noch nicht gehört, aber sicher haben diese Damen auch noch nicht das Geklapper eines Fernschreibers im Rücken gehabt, was tatsächlich nervtötend ist.

Beim Fernschreiber existiert auch leider keine Rücktaste, wenn man sich dort also einmal vertippt hat, dann muß man wieder zurück bis an den Anfang der Reihe und bis zum verkehrten Buchstaben die Leertaste drücken und dann den richtigen drüberschlagen oder das ganze Wort durchstreichen und neu schreiben. Wenn man einen Fehler in der vorhergehenden Reihe gemacht hat, so kann man auch nicht, wie z. B. bei der Schreibmaschine, die Walze zurückdrehen und berichtigen, sondern am Ende einen Vermerk machen, denn die Walze bei der Firma, die man anschreibt, würde sich ja nicht mit zurückdrehen. So läßt sich also kein Fehler vertuschen, wie man es bei der Schreibmaschine, auch bei der elektrischen, machen kann. Hier läßt er sich nur verbessern. Das ist ein großer Nachteil. Viel Zeit nimmt auch das Notieren eines jeden Fernschreibens in Anspruch, denn jeder Ein- oder Ausgang eines Telegramms oder Fernschreibens muß in dafür vorgesehene Bücher eingetragen, mit einer laufenden Nummer, mit Datums- und Bezeichnungstempel versehen werden. Dann wandert jeder Eingang und seine 3 Durchschläge in den Postgang und landet in der bearbeitenden Abteilung. Am nächsten Morgen bekomme ich dann den ganzen „Papierkrieg“ wieder her. Nun geht es an die Ablage. Jeder Eingang und Ausgang wird hier abgelegt. Vom Ausgang sogar jedesmal zwei und zwar die roten Originale der Abteilungen und jenes, was ich an den Empfänger geschrieben habe, damit ich immer alles, wenn notwendig, später kontrollieren und vergleichen kann. So habe ich also 3 Ablagen und das bedeutet jeden Monat mindestens 3 Ordner, die voll sind. Sie können sich denken, daß mein Archiv ziemlich umfangreich ist. Dafür kann man aber auch alles wiederfinden, wenn es einmal irgendwo benötigt wird und dann lohnt sich diese Arbeit schon.

Noch etwas Unangenehmes ist mit der Arbeit am Fernschreiber verbunden, aber dafür kann er nicht, sondern alle Kollegen, die ihm Daseinsberechtigung geben, Verfasser der Fernschreiben oder Telegramme. Dies ist mit dem Sprichwort „abends werden die Faulen fleißig“ gesagt. Ich möchte es nicht so kraß ausdrücken, aber es gibt ganz bestimmte Büros, sie sind mir wirklich ein Dorn im Auge, die ständig nach 16 Uhr die tollsten und längsten, mit vielen Gewichtsangaben, Art-Nummern und Abmessungen, mit Zahlenkolonnen gespickten Fernschreiben verbreden oder solche, die noch in die entferntesten Winkel der Erde geschrieben werden müssen. — Ein Fernschreiber hat — leider — keinen Tabulator, was ein großer Nachteil bei Aufstellungs-Fernschreiben ist, denn dann muß man die Maschine ziemlich viel hüpfen lassen, um an die bestimmte Rubrik zu gelangen. Mit dem Ausland bekommt man ab 15 Uhr sehr schlecht Verbindung, weil dann, wie schon vorhin erwähnt, alle Kabel derart überlastet sind, daß man unter Umständen Stunden warten muß, um eine Sendung übermitteln zu können. Dann verlangt man auch noch, daß man freundlich lächelnd und gänzlich ohne Murren seinen wohlverdienten und dringend benötigten Feierabend opfert, weil das Fernschreiben äußerst wichtig oder brandeilig ist. In vielen Fällen hätte aber das Fernschreiben schon Stunden vorher aufgegeben werden können und dann ist es natürlich ärgerlich, wenn man nach Feierabend noch hier hocken muß. Die aufgebenden Herren sitzen dann schon längst in dem Verkehrsmittel, was sie nach Haus bringt oder sitzen schon gar in der molligen Stube. Ihnen genügt es ja, wenn sie das Fernschreiben 5 Minuten vor 17 Uhr runtergeben, Hauptsache, sie bekommen noch rechtzeitig den Dampfer. Sie alle beneide ich, denn hier weiß man niemals, wann man nach Haus gehen kann. Es ist nämlich so, daß ich schon

um 7 Uhr meine Arbeit beginne und um 16.30 Uhr bereits Feierabend habe, um dann gewöhnlich von einer Kollegin abgelöst zu werden, deren Arbeitszeit bis 17 Uhr geht. Dann möchte man aber auch gern wirklich gehen können. Sie verstehen das doch? Sicher, es gibt Fernschreiben und Telegramme, die nicht vorgesehen waren, sich noch als erforderlich herausstellen und daher nicht früher geschrieben werden konnten. Dann sieht man ja aber auch ein, daß es notwendig ist, zu bleiben. Oftmals aber sind am frühen Morgen Anfragen auf dem Fernschreiber, die dringend sind. Wenn nun solche Sachen erst so spät eintudeln, dann ist der Ärger wohl verständlich. Es wäre also sehr schön, wenn jeder versuchen würde, seine Mitteilungen so früh wie irgendmöglich herzugeben. Wir sind bestimmt jedem aufmerksamen Kollegen dankbar.

Noch eines. Es schleichen sich, trotz aller Vorsicht, manchmal die berühmt-berüchtigten Druckfehlerteufel in die Texte ein und obwohl die Ausgänge von mehreren Herren unterschrieben werden, bleiben sie doch mitunter unentdeckt. Diese Unstimmigkeiten fallen einem aber meist dann auf, wenn man den Text noch einmal in den Fernschreiber tippt, nur, dann besteht schon die Verbindung und Zeit ist Geld, ganz besonders hier. Wenn man dann erst den aufgebenden Herrn suchen muß, um die Richtigkeit zu prüfen, kann es unter Umständen reichlich teuer werden, jede Minute kostet Geld und eine Minute ist schnell verstrichen, wenn man ein Fernschreiben weitergibt. Darum wäre es schon eine kolossale Erleichterung, wenn jeder Verfasser eines Ausganges seine Telefonnummer hinter sein Zeichen setzen würde. Wenn dann wirklich einmal etwas unklar ist, dann brauche ich wenigstens keine Telefonbücher mehr zu wälzen. Noch etwas zu den Kosten möchte ich sagen. Während bei einem Fernschreiben, wie schon gesagt, die Zeit bezahlt werden muß, so sind es bei einem Telegramm die Worte, Zeichen und Ziffern. Also, jedes Komma und jeder Punkt zählen als ein Wort. Nun gibt es einige Herren auf der Werft, die auf dem Gebiet wahre Romane als Telegramm (die doch so kurz wie möglich gehalten werden sollen und durch Kürze wirken) verzapfen. Können! Einige von ihnen werden noch böse und fühlen sich in ihrer Ehre getroffen, wenn man sie bittet, den Text doch auf das Mindestmaß zu beschränken. Es ist bestimmt keine „Widerspruchswut“, die uns das tun läßt, sondern lediglich der Wunsch, stilechte und vor allem keine unnütz teuren Telegramme aufzugeben. — Auch am Fernschreiber werden natürlich, wie überall mal, Fehler gemacht. Darum ist zur eigenen Sicherheit jedem Verfasser dringend zu raten, die Originale, also die Ausgänge von uns, jeden folgenden Morgen zu kontrollieren.

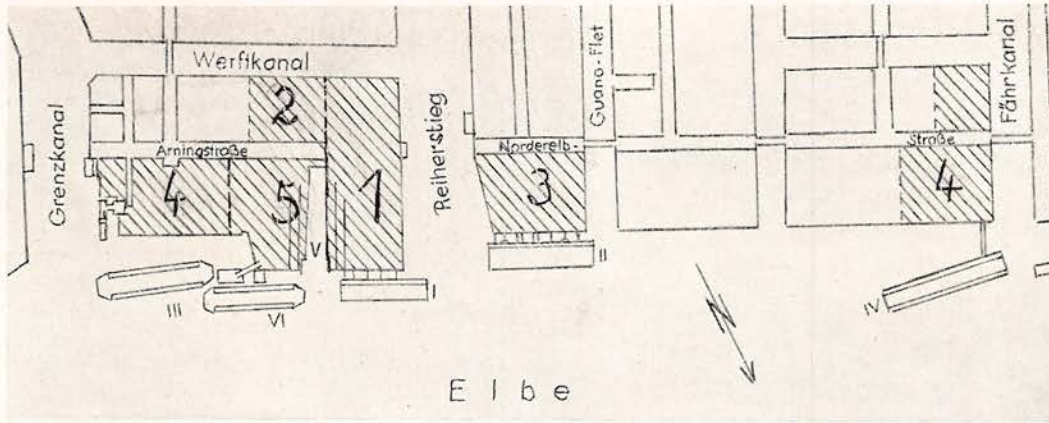
Viele Herren können auch — leider — nicht verstehen, wenn ihr Fernschreiben nicht als erstes behandelt wird und manchmal noch nach Stunden nicht an den Empfänger weitergeleitet ist. Es ist kein böser Wille, Trotz oder Nichtachtung der Wichtigkeit von uns, sondern es liegen entweder noch mehr Fernschreiben hier vor, so daß man einfach nicht weiß, welches zuerst schreiben; oder der Empfänger ist dauernd besetzt, daß man ihn nicht erreichen kann, oder es liegen Störungen vor. Letzten Endes kann auch unsere Maschine mal nicht in Ordnung sein. Also, Sie sehen, Gründe gibt es viele, um Verzögerungen eintreten zu lassen. Ich versichere aber, daß jeder Ausgang schnellstens erledigt wird. Dabei erinnere ich mich übrigens an ein Wort, das ein Chef von mir aus dem alten Betriebsgebäude zu sagen pflegte, wenn das Wort „eilig“ fällt:

„Nichts ist so eilig, als daß es durch langes Liegen nicht noch eiliger würde.“

Ich muß gestehen, daß mir dieser Satz sehr gut gefällt und ich ihn mir in vielen Lagen zum Leitwort gemacht habe. Nun habe ich mir aber lange genug all meinen Kummer von der Seele geredet und ich muß gestehen, daß mir jetzt wieder sehr wohl ist. Warum schrieb ich nicht schon lange mal? Weiterhin auf gute und prompte Zusammenarbeit wünscht sich mit Ihnen allen Ihre

Lotte Schaefers.





Gelände- und Betriebserweiterungen der Reierstiegwerft: 1 = Gelände der Stammwerft seit dem 1. 11. 1861, 2 = Erweiterungen vor 1900, 3 = 1900 (Wencke), 4 = 1912 (am Fährkanal Heinrich Brandenburg und am Grenzkanal Günther & Götze u. and.), 5 = 1917 (Wichhorst mit Hapag-Trockendock)

### Aus der Vergangenheit der Reierstiegwerft

## Bittere Jahre vor neuem Beginn

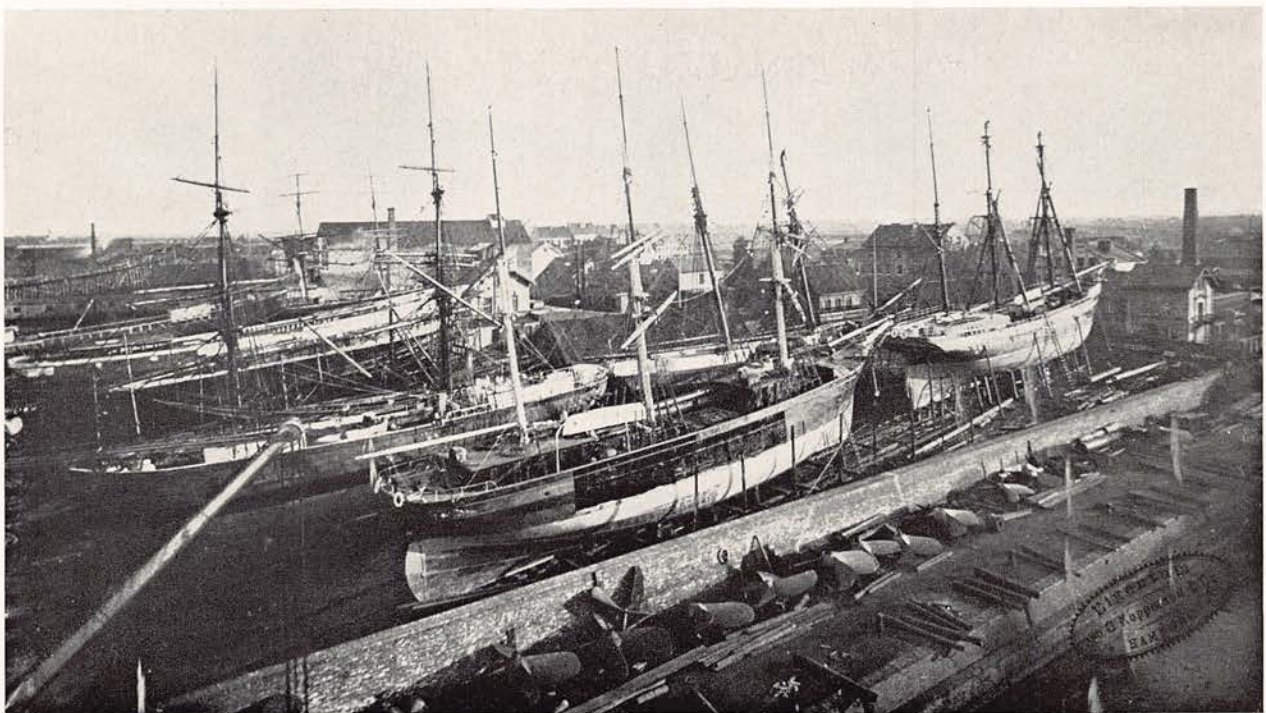
Die großen Tonnageverluste der deutschen Reedereien während des 1. Weltkrieges, die sich vor allem als Folge von Beschlagnahmungen in zunächst neutralen und dann zur Entente übergetretenen Ländern ergaben, hatten im deutschen Schiffbau die Erwartung auf eine einträgliche Wiederaufbaukonjunktur geweckt. Von dieser Hoffnung getragen wurden neue Werften gegründet und bestehende Anlagen um- und ausgebaut, so auch auf der Reierstiegwerft. Gelegenheit hierzu bot sich dank der Bereitwilligkeit der Inhaber der benachbarten Wichhorst-Werft, diese zu verkaufen.

Die Werft von J. H. N. Wichhorst ist 1834 auf der Gr.

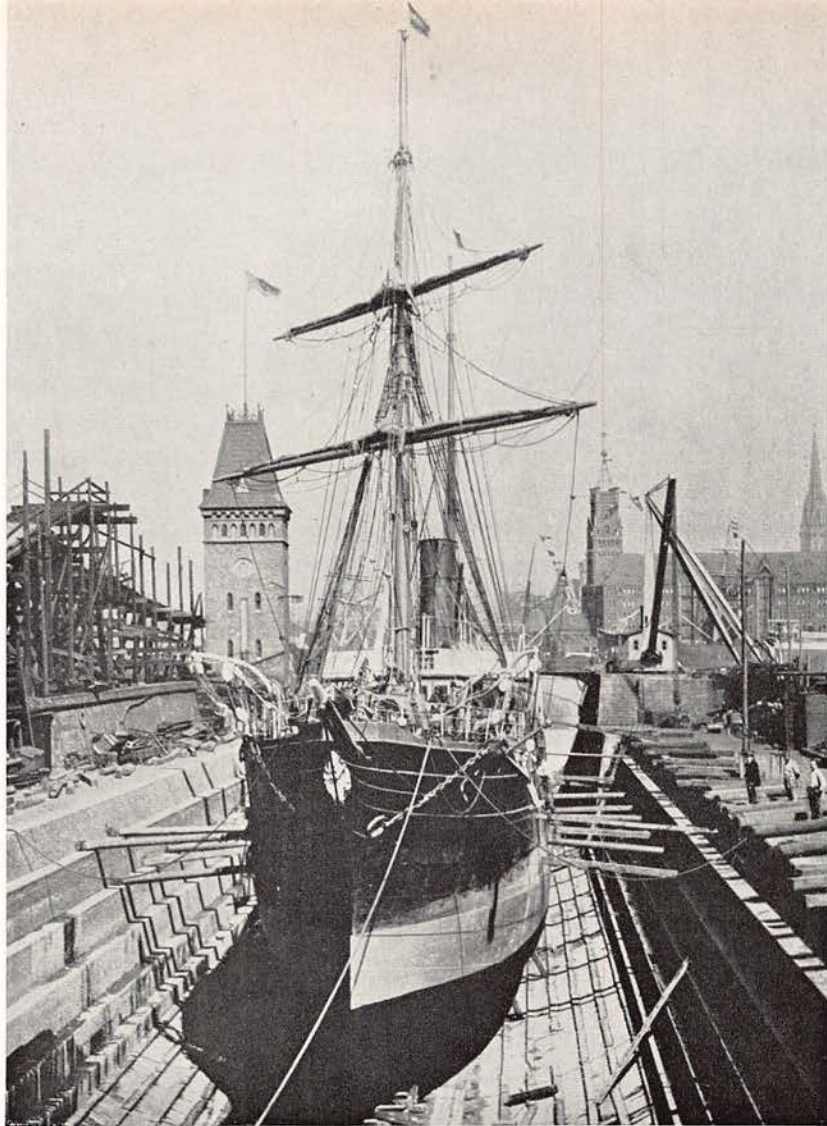
Veddel als Segelschiffswerft entstanden. Zu den Neubauten der Anfangszeit gehören u. a. die Bark „Tom-bola“ (1846), die Brigg „Bertha“ (1848), die Bark „Minna“ (1849), die Brigg „Sophie“ (1852), die Barken „Alliance“ (1857) und „Victoria“ (1858) und der Dreimastschoner „Canton“ (1863). 1860 verlegt Johann Wichhorst seine Werft nach den Kl. Grasbrook und baut dort weiter hölzerne Segler bis 1884. In der Folgezeit beschränkt sich die Werft auf den Bau kleiner Fahrzeuge wie Schlepper, Barkassen, Leichter u. ä.

1905 geht die Werft an den Bremer Kaufmann Johs. Klatte über. 1906 wird der erste Fischdampfer „Roche“ auf Sta-

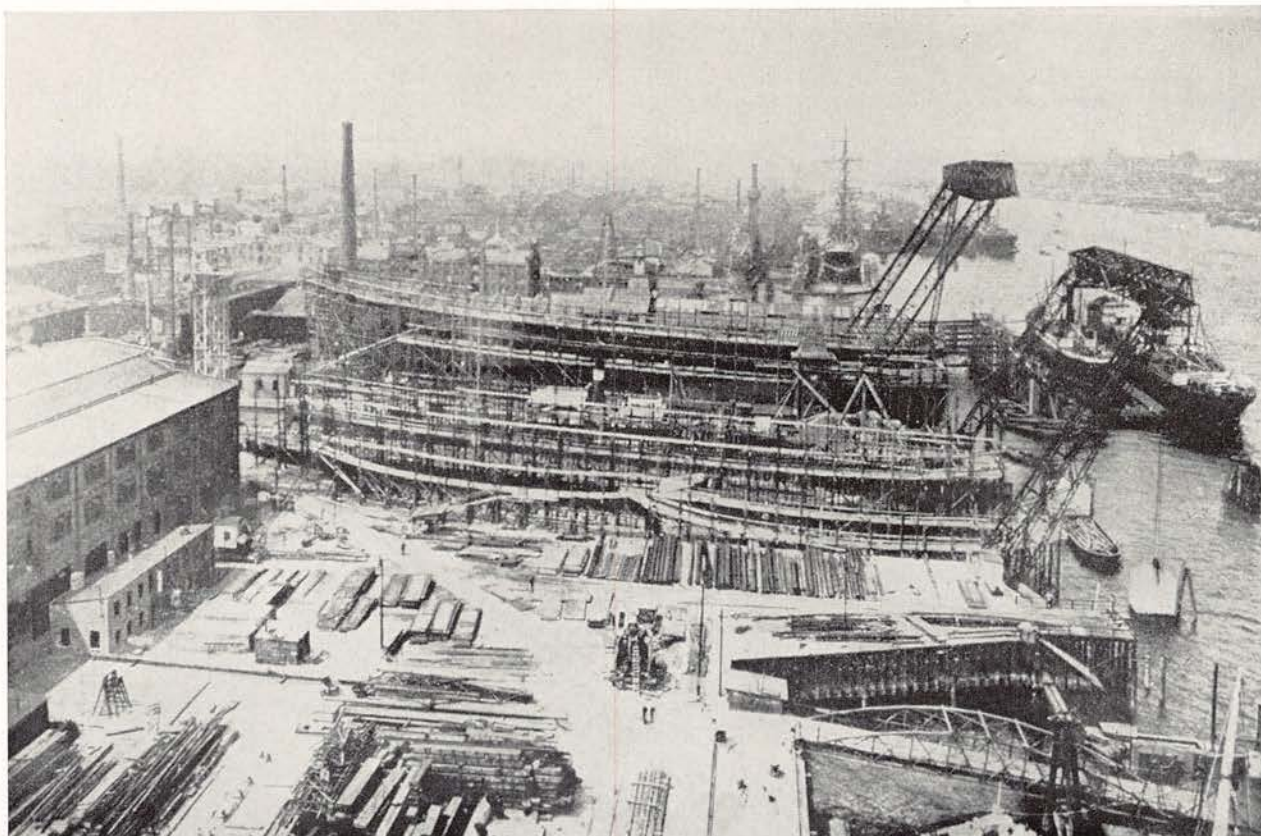
### Blick über die Wichhorstwerft







Die Reiherstiegwerft nach der Erweiterung im Jahre 1917



pel gelegt. Unter der Leitung des Ing. Joh. Köser, der 1907 Teilhaber Klattes wird, entwickelt sich der Fischdampferbau recht gut, die Helgen sind laufend mit zwei Neubauten belegt. Auch die Reparaturwerkstätten sind viel mit Arbeiten an Fischdampfern beschäftigt. Für die Unterwasserarbeiten stehen zwei Slips zur Verfügung, die kleinere Fischdampfer an Land nehmen können. Für größere Schiffe reicht die Kapazität jedoch nicht aus.

Da ergibt sich 1908 die Möglichkeit, das westlich der Werft gelegene Hapag-Trockendock aus der Zeit um 1870 zu übernehmen. Der Inhaber der Firma Knöhr & Burchard Nfl, der mit Ballin befreundete Zimmer sen., vermittelt die Übergabe des Docks durch die Hapag an die Wichhorst-Werft; Zimmers Sohn Hermann wird Teilhaber der Werft, das Trockendock ist seine Kapitaleinlage. Ferner bringt er das Reparaturgeschäft an den Segelschiffen der Reederei Knöhr & Burchard und an kleineren Hapagschiffen mit. Man erwägt auf der Werft, sich noch weiter auszudehnen.

Als jedoch 1912 Wichhorsts öst-

Links:

Das Hapag-Trockendock im Jahre 1888



licher Nachbar, die kleine Schiffswerft Günther & Götze, und das noch weiter östlich gelegene Gelände am Grenzkanal von der Reiherstiegwerft übernommen werden, sind der Wichhorst-Werft auf der Elbseite alle weiteren Ausdehnungsmöglichkeiten verschlossen. Zwar werden landeinwärts noch die Plätze von A. Stirling & Sohn erworben, doch reicht das nicht aus. Deshalb willigen die Inhaber der Wichhorst-Werft 1917 in den Verkauf der Werft ein, als die Leitung der Reiherstiegwerft einen guten Preis bietet. Bis zu diesem Zeitpunkt waren auf der Wichhorst-Werft 274 Schiffe gebaut worden.

Mit dem Ankauf der Wichhorst-Werft wird endlich die Enge überwunden, unter der die Reiherstiegwerft seit 20 Jahren zu leiden hat. Das Hapag-Trockendock wird als „Dock V“ weiterverwendet, im übrigen werden die alten Anlagen der Wichhorst-Werft jedoch abgebrochen, um Platz für die Verlängerung der Maschinenfabrik und für die Anlage von zwei neuen Hellingen mit elektrischen Seilbahnen zu schaffen. Vor der neuen Uferstrecke erhält ein weiteres Schwimmdock seinen Platz, ein U-Dock von 4800 t Tragfähigkeit mit der Bezeichnung „Dock IV“.

Neubaufträge zur Ausnutzung der neuen Anlagen konnten während des Krieges kaum hereingeholt werden. Bis Ende 1918 waren in der Hauptsache Fischdampfer zu bauen, die von der Marine als Vorpostenboote verwendet wurden, sowie andere kleine Marinefahrzeuge wie Heizölfahrzeuge, M-Boote und Ladeprähme, ferner U-Bootsdruckkörper, Pontons und Pionierboote. Auf derartige Aufträge war das „Werk III“ spezialisiert. So verblieb nur die Hoffnung auf den Friedensschluß.

Waffenstillstand und Frieden bringen nicht die erwartete Neubaukonjunktur, sondern Schwierigkeiten über Schwierigkeiten. Die Kriegsmarine, die vordem so manche Konkurrenzwerft mit Aufträgen bedacht hatte, wird durch den Versailler Vertrag auf wenige Einheiten beschränkt; die Konkurrenten müssen sich nun viel stärker dem Handelsschiffbau zuwenden, der Wettbewerb wird schärfer. Die deutschen Handelsreedereien benötigen zwar dringend Neubauten, da sie alle Überseeschiffe, die den Krieg überlebt haben, an die Alliierten ausliefern mußten; in den chaotischen Jahren bis 1923 und auch noch nach der Stabilisierung der Mark bestehen jedoch Finanzierungsschwierigkeiten; zudem sitzen an den entscheidenden Stellen vielfach neue Männer, die neue Kapitalinteressen vertreten. Die Leitung der Reiherstiegwerft steht vor der Aufgabe, sich auf diese neue Lage einzustellen.

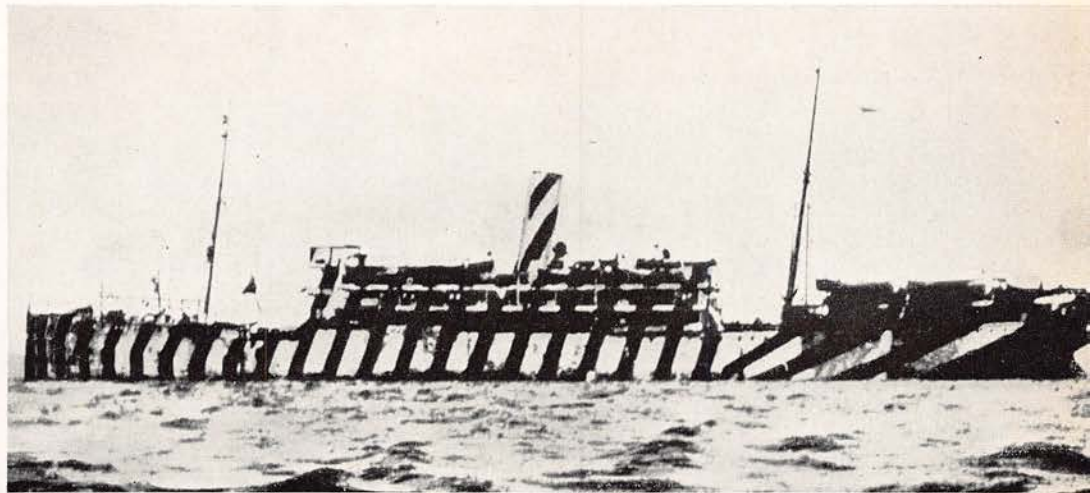
Einiges wird am Reiherstieg getan. 1920 wird das Gelände der Firma Emil Güssefeld in der Werftstraße angekauft und eine neue Schiffbauhalle errichtet; die alte Tendenz, dem Betrieb noch mehr Platz zu verschaffen, ist immer noch vorhanden.

Aber auch um die Modernisierung ist man bemüht, 1923 wird der Olmaschinenbau erweitert. Es wird ein Interessen-Gemeinschaftsvertrag mit den Motoren-Werken Mannheim, vorm. Benz. Abt. stationärer Motorenbau, geschlossen und die „Grohm“ (= Großmotorenwerke Hamburg-Mannheim GmbH.) gegründet; auf dem Reiherstieg beginnt man, nach Plänen aus Mannheim Olmaschinen bis zu 4000 PSe zu bauen. Diese Maßnahmen

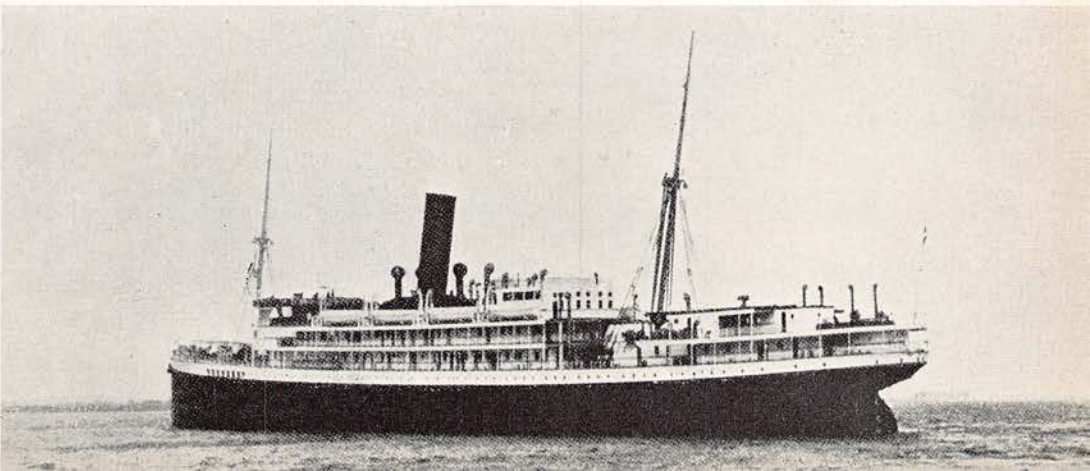


Oben  
Fischdampfer „Reiherstieg“, Bau-Nr. 490, 226 Br.T., 1917 für die Kaiserliche Marine gebaut

Reichspostdampfer „Feldmarschall“ (6142 Br.T., Bauj. 1903) der Deutschen Ost-Afrika Linie in Kriegstarnung



Dampfer „Wadai“ (I), Bau-Nr. 463, 7497 Br.T., 1915 für die Woermann-Linie begonnen, mußte nach dem Waffenstillstand an die Kriegsgegner ausgeliefert werden





allein reichen allerdings nicht aus, um die Konkurrenzfähigkeit der Werft zu sichern.

Die wohl wichtigste Aufgabe in der Übergangszeit von 1918 bis 1925 ist die Sicherung eines ausreichenden Auftragsbestandes. Das gelingt den Leitern der Werft nicht einmal während der Inflation in wünschenswertem Umfang. Immerhin werden in dieser Zeit noch fünf größere und vier kleinere Seeschiffe gebaut — von Fischdampfern abgesehen.

#### Seeschiff-Neubauten 1920—1923

| Auftraggeber   | Baujahr | Bau-Nr. | Name          | Br.T. |
|----------------|---------|---------|---------------|-------|
| H. Klink, Kiel | 1920    | 553     | M.S. Julius   | 598   |
| Hamburg-Süd    | 1920/21 | 508*)   | D. La Coruña  | 7274  |
| Woermann       | 1920/21 | 518*)   | D. Wahehe     | 4687  |
| Kirsten        | 1921    | 526     | D. Viola      | 991   |
| "              | 1921    | 559     | D. Desdemona  | 1304  |
| "              | 1921    | 560     | D. Cleopatra  | 1305  |
| Kosmos         | 1921/22 | 520     | D. Sesostris  | 4015  |
| Woermann       | 1922    | 519     | D. Wadai (II) | 4666  |
| Frigga         | 1923    | 521     | D. Aegir      | 4499  |

\*) Diese Aufträge wurden noch während des Krieges erteilt.

Außerdem gelangen 22 Fischdampfer und einige Hafenzfahrzeuge zur Ablieferung. Dann aber sind keine Aufträge mehr da. Versuche im Export, um den man sich bislang so gut wie gar nicht bemüht hat, führen nur zu einem einzigen Auftrag — zwei Fischdampfer für Italien. Im Betriebsergebnis spiegelt sich das wider: die Dividende ist 1919/22 von 7 % über 10 und 15 % auf 20 % gestiegen, ab 1923 wird dann keine Dividende mehr gezahlt.

\*

In dieser Lage geht man finanzielle Risiken ein, man vernachlässigt die alte Verbindung zur Norddeutschen Bank und vertraut auf den neuen Großaktionär, die „Deutsche Verkehrsbank“ in Berlin, die die Bereitstellung von Mitteln zur Kapitalerhöhung zusichert. Auf diese Zusage hin wird ein Neubauftrag über zwei 3000 BRT-Motorschiffe für H. C. Horn hereingenommen; in diese Schiffe will die Werft zu Erprobungszwecken Großmotore einbauen und die Motore je RM 600 000 unter Selbstkosten berechnen.

Das führt zur Katastrophe. Als die Berliner Bank ihre finanzielle Zusage nicht einhält, fehlen der Werft plötzlich über eine Million RM. An der Börse werden die

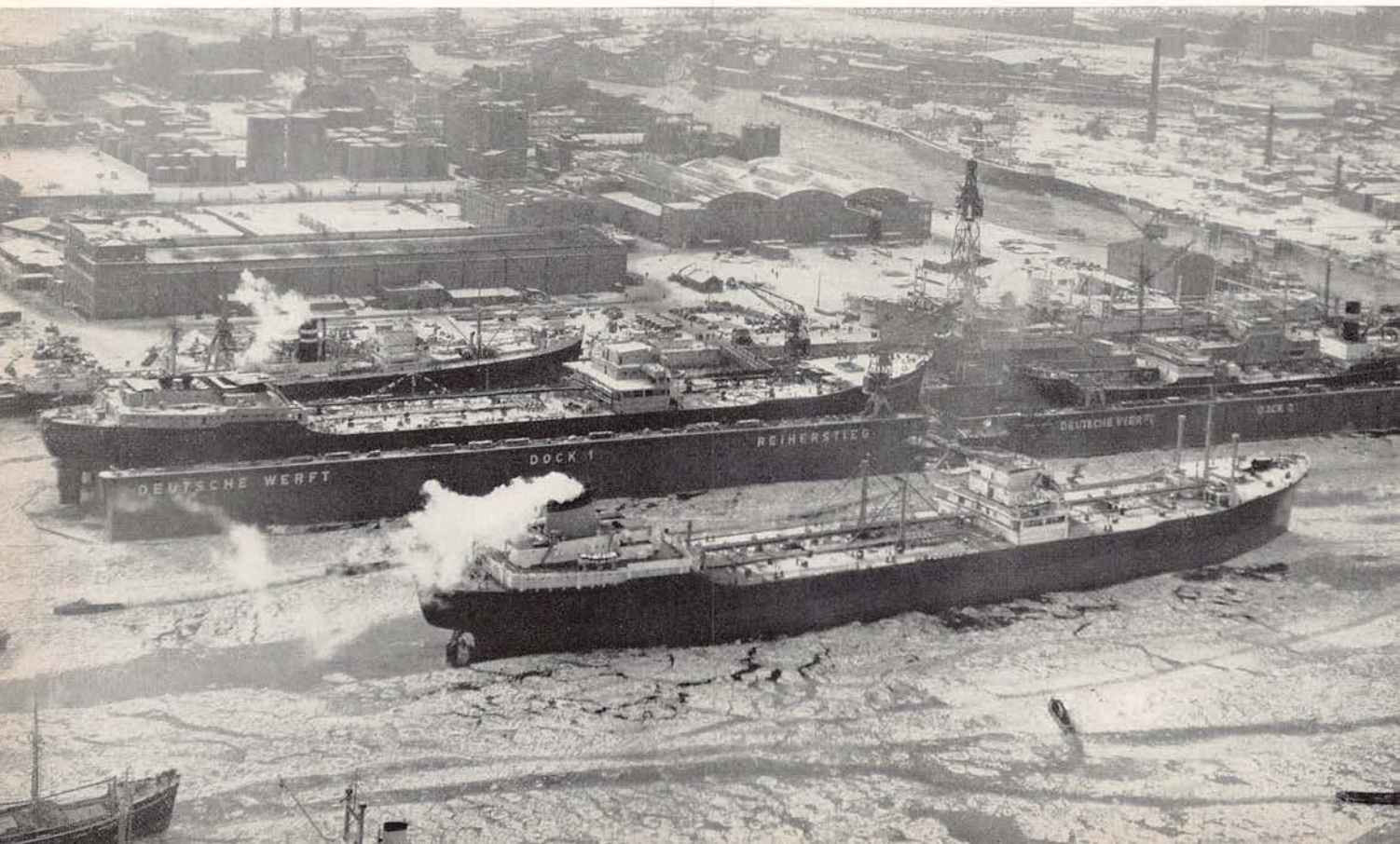
Reiherstiegaktien Anfang 1925 noch mit 86 notiert, im Mai stehen sie auf 47<sup>3</sup>/<sub>4</sub>, bis zum 4. Juni 1925 sinken sie auf 34 ab. Um diese Zeit können die Löhne nicht mehr ausgezahlt werden, am 10. 6. 1925 wird die Werft stillgelegt. Am 22. 8. 1925 erfolgt beim Gericht der Antrag auf Anordnung der Geschäftsaufsicht, die Unterbilanz beläuft sich jetzt auf 1 045 000,— RM. Man verhandelt bereits über den Verkauf der Werft.

Diese Verhandlungen führen am 31. 12. 1925 zur Übernahme der Reiherstiegwerft durch die nicht sehr große, aber angesehene Firma Wetzel & Freytag. Diese Firma hatte den Reiherstieg-Aktionären den Umtausch von 1000 RM Reiherstieg-Aktien gegen 100 RM Wetzel-&Freytag-Aktien angeboten; die Generalversammlung der Reiherstiegwerft-AG nimmt dieses Angebot mit 30 280 gegen 9338 Stimmen an; bei Ablehnung des Angebotes hätte die Werft den Konkurs anmelden müssen. Wieder einmal ändert sich der Name, er lautet jetzt „Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik Wetzel & Freytag Kommanditgesellschaft auf Aktien“. Als erste Maßnahme verkaufen die neuen Inhaber das 20 000-t-Dock und die Einrichtung der Maschinenbauhalle an die Rotterdamer Wilton-Werft, nun erst können sie die Übernahme der Werft finanziell abwickeln.

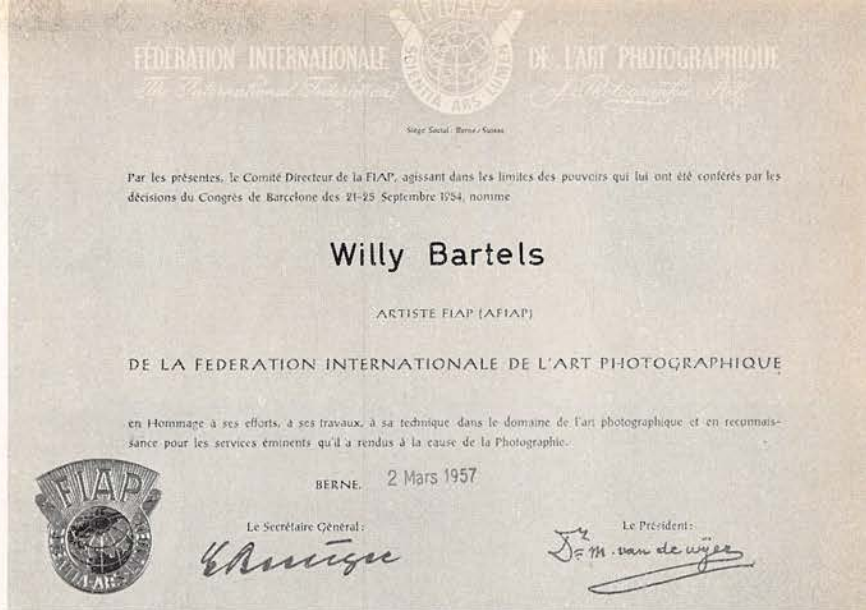
Schon nach einem Jahr zwingt Geldmangel die Wetzel & Freytag KaA, sich finanziell an die Deutsche Werft anzulehnen. Diese beteiligt sich am 24. 1. 1927 maßgeblich an der Reiherstiegwerft, die von nun an „Reiherstieg-Deutsche Werft Aktiengesellschaft“ firmiert. Als Beteiligung stellt die Deutsche Werft 1,4 Mill. RM in bar zur Verfügung, ferner die zwei Docks von Tollerort, die mit RM 700 000,— bewertet werden, gleichzeitig wird das bisherige Aktienkapital der Wetzel & Freytag KaA von 1,8 Mill. RM in 1,5 Mill. RM neue Aktien umgewandelt. Im August 1927 wird der vollständige Zusammenschluß vereinbart; der Vorschlag, 1500 RM nom. Reiherstieg-Aktien in 1000 RM nom. Deutsche Werft-Aktien umzutauschen, findet die Zustimmung der Generalversammlungen beider Aktiengesellschaften am 27. September 1927. Die Reiherstiegwerft hört damit auf, selbständiges Werftunternehmen zu sein. Sie lebt fort als „Betrieb Reiherstieg“ der Deutsche Werft Aktiengesellschaft. Kr.

#### Die Reiherstiegwerft heute

Luftbild Hamburger Aerolloyd, Freigabe-Nr. 200







## Der Fotograf Willi Bartels

Am 7. Dezember feierte ein Mann sein 25jähriges Jubiläum, der zu den populärsten Gestalten unseres Werftbetriebes zählt: Willi Bartels. Bei Tag und Nacht, bei Regen und Sonne, auf dem Helgen, im Dock oder im Wellentunnel irgendeines Schiffes hört man: „Hallo, Willi, wullt Du mol wedder 'n paar Biller moken?“ Braucht jemand ein Paßbild, heißt es: „Willi, kannst Du nicht mal eben...“, und andererseits heißt es auch wieder (am Telefon): „Guten Tag, Herr Bartels. Sie wissen ja, mein Mann hat Jubiläum und da wollen wir ihm ein paar Bilder...“ usw. Dann gibt es Tage, da schießen etwa solche Blitze

aus heiterem Himmel: „Also, paß mal auf, Willi! Heute abend ist ja die Stapellauffeier in den ‚Vierjahreszeiten‘, und da soll jeder Gast ein kleines Souvenir kriegen; wir brauchen — na, sagen wir mal 750 Bilder. Wenn das Schiff nun um 16.00 Uhr vom Stapel läuft, kriegst Du das hin bis zum Abendessen?“ Und es haut immer hin — man wagt kaum zu fragen wie; vor allem wenn man sich klar macht, daß solche Aufträge „an Land“ über eine Woche dauern würden — von den Preisen ganz zu schweigen.

Bartels ist ursprünglich nicht als Fotograf, sondern als Schweißer auf der DW tätig gewesen, zuletzt als Vorarbeiter. Seine gründliche Kenntnis des Betriebes, seine Beliebtheit draußen auf dem Helgen und in den Hallen gründen sich auf diese Zeit. Doch seiner inneren Berufung nach war Bartels von Kind auf Fotograf; seit jener Schulstunde, wo er dem Pauker die Geschichte mit der Lochkamera nicht glauben wollte. Als er aber das Wunder der camera obscura begriffen hatte, ließ es ihn nicht mehr los. Er ging den Weg des Fotografen aus Passion, und keine Ausbildung konnte besser sein als die Summe der Erfahrungen, die der von seinem Ziel besessene junge Mensch machen mußte und wofür er seine letzten Groschen hergab.

Längst hat Willi Bartels das Stadium des begabten Autodidakten, des mit Erfolg belohnten Dilettanten überwunden und ist zu einem international anerkannten Meister seines Faches geworden. Auf der Werft arbeitet er seit 1947 ausschließlich als Fotograf. Die Werkzeugzeitung „Deutsche Werft“ hat allen Grund, Bartels anlässlich seines Jubiläums gebührend zu würdigen und damit zugleich der ganzen Fotoabteilung ihren Dank auszusprechen, denn ohne die ununterbrochene aktive Mitarbeit der Fotoabteilung gäbe es keine Werkzeugzeitung. Doch in ihr schlägt sich nur ein winziger Teil der auf der DW zu leistenden Fotoarbeit nieder. Aber neben der immensen Arbeit, die Bartels für die Werft leistet, widmet er auch in der Freizeit seine ganze Kraft dieser Leidenschaft. Er gehört zu den im Grunde glücklichen Menschen, für die Beruf und Berufung identisch sind. Und das befähigt ihn, jene letzten großen Erfolge zu erzielen, die in jedem Fach nur wenigen zuteil werden. Die wichtigsten seien hier kurz erwähnt: Nach Erlangen vieler Ehren- und Wanderpreise, deren Besitz wiederholtes Erringen erfordert, eroberte er die große Silberne Medaille auf der „Fotokina“ 1956. Zu dieser Ausstellung wurden aus 30 Ländern 28 000 Bilder eingesandt. Nur 300 davon wurden ausgewählt, vier von diesen waren von Willi Bartels. 1957 wurde ihm der Ehrentitel „Artiste de la Fédération Internationale de l'Art Photographique“ von dieser internationalen Vereinigung verliehen.

In diesem Jahre schließlich verlieh ihm der Hamburger Senat den „Staatspreis“, die oben abgebildete Plakette, für die außergewöhnliche Leistung, in zehn Jahren hintereinander in öffentlichen Wettbewerben in der Sonderklasse als Preisträger hervorgegangen zu sein. Fast immer waren es erste Preise.

Wir wünschen Bartels noch eine lange Zeit auf der DW und Wirken in froher Schaffenskraft. Sein Ausscheiden würde einen schweren Verlust für die Deutsche Werft bedeuten.



Willi, wie ihn jeder kennt





# WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Otto Kersten



Adolf Brückner (63), Zeidlerstraße 7, feierte am Donnerstag sein 45jähriges Arbeitsjubiläum als Schweißer und Brenner bei der Deutsche Werft, Betrieb Reiherstieg. Er ist gebürtiger Wilhelmsburger und eigentlich von Beruf Destillateur. Daß er länger bei der DW ist, als die Werft (42 Jahre) existiert, kommt daher, daß er mit der alten Reiherstiegwerft von der Großwerft seinerzeit übernommen wurde. Er ist noch sehr rüstig, und wir wünschen ihm, daß er das noch lange bleiben möge.

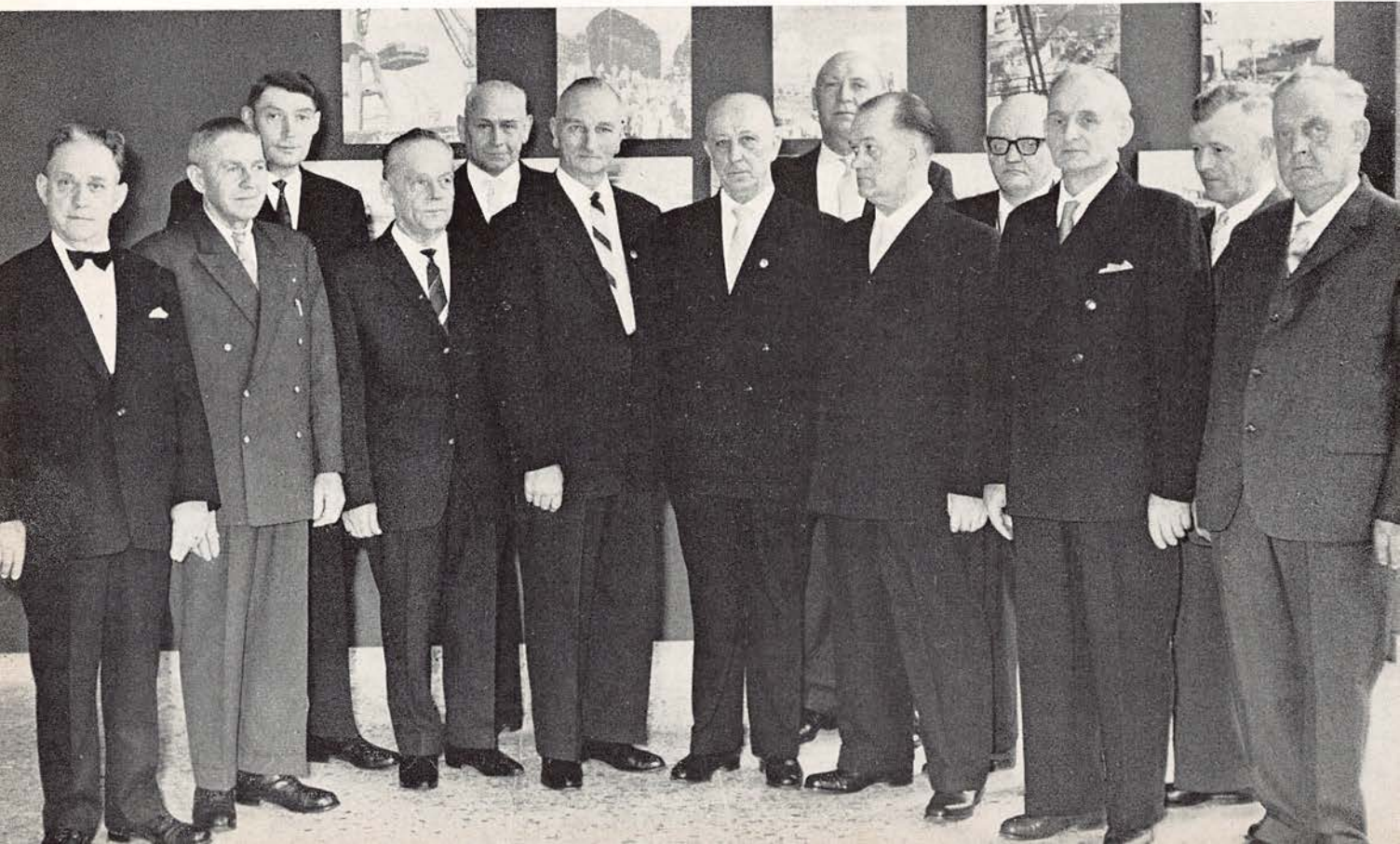
## Ehrung der Jubilare am 13. 12. 1961

### 40 Jahre

Otto Kersten, kaufm. Angestellter . . . . . KER

### 25 Jahre

Otto Zellmer, Meister . . . . . Schiffbauhalle  
 Gustav Bahr, Vorarbeiter . . . . . 226  
 Alfred Hasenjäger, Vorarbeiter . . . . . 294  
 Karl Loeffler, Vorarbeiter . . . . . 212  
 Henry Meyer, Pförtner . . . . .  
 Hinrich Kackmann, Schiffsreiniger . . . . . 205  
 Max Schröder, Maschinenbauer . . . . . 665  
 Eugen Thomas, Versenker . . . . . 212  
 Johannes Tollschnibbe, Schiffsreiniger . . . . . 205







Adolf Kunstmann



Valentin Steuber



Johannes Wegner



Ehrung der Jubilare am 13. 12. 1961

40 Jahre

|   |     |
|---|-----|
| Adolf Kunstmann, Maschinenbauer . . . . . | 263 |
| Valentin Steuber, Stemmer . . . . .       | 204 |
| Johannes Wegner, Brenner . . . . .        | 212 |

25 Jahre

|   |               |
|---|---------------|
| Willi Bartels, Fotograf . . . . .         | Fotowerkstatt |
| Gustav Bade, Kreuzer . . . . .            | 204           |
| Emil Brandt, E-Schweißer . . . . .        | 226           |
| Henry Buschner, Schiffbauhelfer . . . . . | 201           |
| Johannes Lichtenberg, Schlosser . . . . . | 221           |
| Paul Oettinger, Tischler . . . . .        | 231           |
| Adolf Wellinghausen, Schlosser . . . . .  | 621           |
| Egon Zwoch, Vorarbeiter . . . . .         | 201           |

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

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums in so reichem Maße erwiesenen Ehrungen und Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.  
Karl Loeffler

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich der Direktion und allen Kollegen meinen herzlichen Dank.  
Otto Kersten

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen der Schiffbauhallen meinen herzlichsten Dank.  
Eugen Thomas

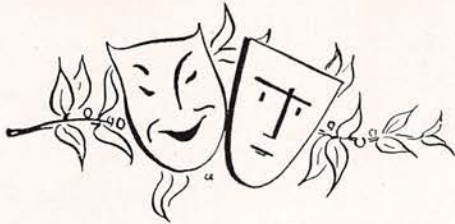
Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Ehrungen und Aufmerksamkeiten sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank.  
Max Schröder

Für die vielen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums bedanken wir uns herzlich bei der Direktion, bei der Betriebsleitung, Ingenieuren, Meistern, Vorarbeitern, Kolleginnen und Kollegen, Lehrlingen und allen, die zu dem schönen Fest mit beigetragen haben.  
Alfred Hasenjäger und Frau

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen meinen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.  
Otto Zellmer

Herzlichen Dank für die Gratulation zu meinem 80. Geburtstag.  
Fritz Mummsen





## WERFTKOMÖDIANTEN

Mit dem Stück „Revolutschon gegen die Wiwer“ beendeten wir unsere Spielzeit 1961. Wir hoffen, daß wir Ihnen viel Freude mit unseren Theaterstücken bereitet haben. Sehr viele Zuschriften an uns beweisen, wie eng Sie mit uns verbunden sind. Dafür möchten wir uns an dieser Stelle recht herzlich bedanken. Leider können wir aus Zeitmangel nicht jeden einzelnen Brief beantworten.

Im Haus der Jugend haben wir zur Zeit leider sehr schlechte Termine, und es wurde von seiten unserer Belegschaftsmitglieder viel geschimpft. Wir haben Verständ-

nis dafür, sind ja aber leider selbst davon betroffen, da wir ja auch morgens um 7.00 Uhr mit unserer Arbeit im Betrieb beginnen müssen. Es ist nun so, daß im Haus der Jugend eine Berufsbühne spielt, wir aus diesem Grunde nur an zweiter Stelle stehen.

Trotz aller Hindernisse wollen wir aber versuchen, noch recht lange für Sie spielen zu können. Für dieses Jahr sagen wir auf Wiedersehen bis zum Februar 1962.

Allen unseren Freunden wünschen wir ein frohes Weihnachten und ein klatschfreudiges neues Jahr.

Sehr oft wird nach dem Gesamtvorstand gefragt. Hier das Ergebnis der Wahl von 1959: 1. Vorsitzender Erwin Sauter, 2. Vorsitzender Rolf Bandomir, Beisitzer Karin Bandomir, Kassierer Werner Dittes, Schriftführer Günter Sempf.

Erwin Sauter

**Hauptversammlung der Betriebssportgruppe  
am 15. Januar 1962, um 17.00 Uhr in der Kantine 1**

## FAMILIENNACHRICHTEN

### Eheschließungen

Schiffbauer Hans Dieckmeyer mit Fr. Renate Fick am 27. 10. 1961  
M'schlosser Corrado de Virgilio mit Fr. Marianne Flesch am 30. 10. 1961  
Schlosser Peter Walter mit Fr. Christa Weber am 10. 11. 1961  
Schlosser Gerhard Schultz mit Fr. Marion Ripperger am 14. 11. 1961  
Helfer Walter Jantsch mit Fr. Edda Bade am 17. 11. 1961  
Tischler Dieter Knüppel mit Fr. Ilse Werner am 24. 11. 1961  
Schiffbauer Alfred Zander mit Fr. Elfriede Ahrens am 2. 12. 1961  
Kranfahrer Uwe Böhm mit Frau Anna Timm am 8. 12. 1961  
Maler Helmuth Draack mit Frau Nanni Millus am 9. 12. 1961

### Geburten

#### S o h n

M'schlosser Reinhard Lauck am 23. 10. 1961  
M'schlosser Horst Lawrenz am 29. 10. 1961  
Matrose Walter Wegner am 5. 11. 1961  
Kalkulator Hermann Kummrow am 18. 11. 1961  
Tischler Georg Reger am 24. 11. 1961  
Rohrschlosser Paul Marten am 25. 11. 1961  
E'schweißer Siegfried Luxa am 26. 11. 1961  
M'schlosser Jürgen Bödeker am 29. 11. 1961  
Matrose Werner Behrens am 4. 12. 1961  
Vorarbeiter Karl Schöbel am 6. 12. 1961

#### T o c h t e r

E'schweißer Horst Rumstadt am 15. 11. 1961  
Kaufm. Angestellter Walter Peijan am 16. 11. 1961  
Schiffbauer Günther Höllger am 20. 11. 1961  
E'schweißer Walter Chyleck am 23. 11. 1961  
Helfer Walter Lüttschwager am 28. 11. 1961

Beim Heimgang sind meinem lieben Vater so viel Verehrung und liebe Abschiedsgrüße gewidmet und mir so warmherzige Anteilnahme entgegengebracht worden, daß ich allen von Herzen danke.  
Maria Steinfeld

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.  
Alma Keller und Kinder

Der Betriebsleitung und den Kollegen sehr herzlichen Dank für die Treue, die sie meinem Mann bei seinem letzten Gang bewiesen haben.  
Gretchen Kuhn

Für die vielen Beweise der herzlichen Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes und unseres guten Vaters Walter Becker danken wir der Betriebsleitung, dem Betriebsrat sowie allen Kollegen des Gewerks 254 und der Schwester Osterhaus für ihre fürsorgliche Betreuung.  
Hanna Becker und Kinder



## NACHRUF

Am 9. Dezember 1961 ist unser langjähriges Betriebsratsmitglied, der jetzige Vorsitzende der Vertreterversammlung der Betriebskrankenkasse, Hans H o d d e, nach kurzer, schwerer Krankheit von uns gegangen.

Hans Hodde gehörte zu denen, die das Herz auf dem richtigen Fleck haben, die immer bereit sind, sich einzusetzen. Er hat in aller Stille sehr viel Gutes getan und stets ausgleichend gewirkt. Alle, die ihn kannten, werden ihm ein ehrendes Gedenken bewahren.

### Wir gedenken unserer Toten



Kesselschmied  
**Johann Kuhn**  
gest. 22. 11. 1961

Maschinenbauer  
**Hans Hodde**  
gest. 9. 12. 1961



# Inhaltsverzeichnis für 1961

| Nr. | Beiträge  | Verfasser   | Schiffe des Monats                                 |
|-----|---|---|--|
| 1   | Zur Jahreswende 1960—61<br>Reiherstiegwerft: Aufbaujahre mit Adolph Ferber<br>Wie ein DW-Schiff entsteht (II): Die Schiffbau-<br>bearbeitungshallen   | Dr. William Scholz<br>Dr. W. Kresse<br>Klaus Neitzke  | „EN GEDI“<br>„HAR SINAI“                           |
| 2   | Wie ein DW-Schiff entsteht (III): In der Vor-<br>montage<br>„Santa Maria“<br>Schiffe auf Briefmarken<br>Reiherstiegwerft: Die stürmischen siebziger Jahre<br>Oh, wat'n Wedder                           | Robert Worch<br>Wolfram Claviez<br>Wolfram Claviez<br>Dr. W. Kresse<br>Irma Werner  | „KULMERLAND“<br>„HOEGH GALLANT“                    |
| 3   | Das Schiff als Gegenstand heutigen Kunstschaf-<br>fens<br>Wie ein DW-Schiff entsteht (IV): Auf dem<br>Helgen<br>Vor heimatlichem Panorama   | Wolfram Claviez<br>Haselau, Benn, Lindemann, Westphal,<br>Seemann, Bojahra, Borneman, Balz, Bastian<br>(Nordd. Nachrichten) | „HAR RAMON“<br>„TIMNA“<br>„EN GEDI“<br>„HAR SINAI“ |
| 4   | Die DM-Aufwertung und der Schiffbau<br>Gruß an Dr. Weingart<br>„Mein erster Arbeitstag“<br>Unsere Alten<br>Die Werkzeugmacherei<br>Reiherstiegwerft: Bismarcks nationalstaatliche<br>Wirtschaftspolitik | Dr. William Scholz<br>Rudloff, Scheller, Köster<br>Alice Binder<br>Weiss<br>Dr. W. Kresse                                   | „KULMERLAND“<br>„USAMBARA“                         |
| 5   | Probefahrt S. S. „CANBERRA“<br>„VASA“<br>Ein Schwimmdock für Ägypten<br>Urlaub in Rom<br>Aus der Vergangenheit der Reiherstiegwerft (10)<br>Was bedeutet uns die Arbeit?<br>Blick vunt Hochhus          | Dr. William Scholz<br>Wolfram Claviez<br>Wolfram Claviez<br>Dr. W. Kresse<br>H. G. Ihme<br>Irma Werner                      |  |
| 6   | Der Stand der Welthandelsflotte 1960<br>Wiedersehen mit der DW<br>Neue und bessere Stellagen<br>Reiherstiegwerft: Der Einfluß der Norddeutschen<br>Bank   | Wolfram Claviez<br>Gerd E. Friedrich<br>Hartmann<br>Dr. W. Kresse   | „Har Gilead“<br>„Timna“                            |
| 7   | Jahreshauptversammlung der Deutsche Werft<br>Aktiengesellschaft, Hamburg<br>Ausstellung neuzeitlicher und rationeller Werk-<br>zeuge<br>Galionsfiguren<br>Hannes Steenwarber                            | Weiss<br>Wolfram Claviez<br>E. Sauter   | „Usambara“<br>„CAP SAN LORENZO“                    |
| 8   | Vier Millionen t Tragfähigkeit<br>Ansprache von Mr. Peter Binsted, Antwerpen<br>Hoher Besuch aus dem Iran<br>Pfleghche Werkzeugbehandlung<br>Reiherstiegwerft: Vor 1914 — Erfolge und<br>Gefahren       | Dr. William Scholz<br>Peter Binsted<br>Weiss  | „GULF ITALIAN“                                     |
| 9   | Reederei Wilh. Wilhelmsen und Deutsche Werft<br>DVS-Fachschau für Schweißen und Schneiden<br>Aus dem Logbuch von Obadjah<br>Der britische Transportminister auf der DW                                  | Wolfram Claviez<br>Neitzke, Worch<br>Barbara Siemers  |  |
| 10  | Die deutsche Afrika-Schiffahrt<br>„2 + 1 = 1“ (Verlängerung der „GREEN<br>HARBOUR“)<br>Ausstellung „Schweißgerechtes Konstruieren“<br>40 Jahre Liedertafel „Treue“                                      | Wolfram Claviez<br>(Zeitung)<br>A. Dinse  | „TANGANYIKA“<br>„SYRIA“                            |
| 11  | „Europa“<br>Schwebeboote<br>Entwurf und Konstruktion von Schiffen<br>Aus der Vergangenheit der Reiherstiegwerft   | Wolfram Claviez<br>Wolfram Claviez<br>H. Reibel<br>Dr. W. Kresse  | „CAP SAN LORENZO“<br>„HAR GILEAD“                  |
| 12  | Jahresrückblick<br>Das Schokoladenschiff<br>Früher wurden Gewürze mit Gold aufgewogen<br>Der Fernschreiber<br>Reiherstieg: Bittere Jahre vor neuem Beginn<br>Rentnerfeier 1961                          | Dr. William Scholz<br>F. Timmermans<br>Grete Merz<br>Lotte Schaefers<br>Dr. W. Kresse                                       | „CAP SAN DIEGO“<br>„TANGANYIKA“                    |

Regelmäßig erschienen und nicht einzeln angeführt sind der Klabaftermann, der Unfallschutz, die kleine Chronik der Weltschiff-  
fahrt, Sport- und Familiennachrichten.





Das Jahr 1961 ist also so gut wie abgelaufen. In ein paar Tagen ist Weihnachten. Ihr alle werdet Euch schon gründlich darauf vorbereitet haben. Die Überlegungen, wie man anderen eine Freude machen kann, sind wahrscheinlich schon sämtlich in die Tat umgesetzt.

Das Jahr 1962 steht bereits vor der Tür. Wer weiß, was es uns allen bringen wird. In der großen Politik sieht es alles andere als rosig aus. Für die einzelnen Unternehmen wird das Jahr auch einige Schwierigkeiten bringen. Wie Ihr wißt, wird die Arbeitszeit um ein- einhalb Stunden wöchentlich verkürzt, selbstverständlich bei vollem Lohnausgleich. Da die Arbeitszeitverkürzung einem Ausfall von neun Arbeitstagen jährlich entspricht, heißt das, daß der Lohn praktisch um 3,5 % erhöht worden ist. Es bleibt abzuwarten, was dabei herauskommt und welche weiteren Belastungen die sonstigen Tarifverhandlungen im Gefolge haben werden. Es ist kein Geheimnis, daß die Industrie schon einige Schwierigkeiten hat, die zusätzlichen Belastungen zu verdauen. Es wird kaum möglich sein, ohne Erhöhung der Preise weiterzukommen. Im übrigen ist der Konkurrenzkampf erheblich verschärft. Das sind aber alles keine Neuigkeiten für Euch.

In diesem Zusammenhang will ich auch auf die Meinungsverschiedenheiten bei uns über die Frage der Dauer der Mittagspause in Finkenwerder eingehen. Bekanntlich besteht keine Einigung darüber, ob die Mittagspause, die seit Jahrzehnten 40 Minuten beträgt, auf 30 Minuten verkürzt werden soll oder nicht. Ihr wißt alle, daß die Mittagspause bei uns von vielen sehr viel vor dem eigentlichen Beginn angefangen wird und erst nach ihrem Ende wirklich beendet wird. Ihr wißt weiter, daß schon eine geraume Zeit vor Feierabend von vielen nicht mehr mit voller Kraft gearbeitet wird. Alle diese Fragen sind in den Besprechungen zwischen Betriebsleitung und Betriebsrat und Arbeitgeberverband und Gewerkschaft erörtert worden. Man sollte meinen, daß das, was aus den Erfahrungen der Jahrzehnte, die hinter uns liegen, gewachsen ist, nicht so einfach beiseitegeschoben werden sollte. Einen weiteren Ausfall von 10 Minuten am Tage könnte die Werft jedenfalls nicht vertragen.

Ich bitte Euch, zu bedenken, daß das zeitweise erhebliche Ansteigen der Krankenziffer schon bedeutende Schwierigkeiten mit sich gebracht hat. Auf diese Weise sind erhebliche Stunden, die eingeplant waren, verlorengegangen. Dazu kommt die fortwährende Schwierigkeit, neue Mitarbeiter zu finden. Ich bitte Euch alle sehr herzlich, diese Sorgen zu den Euren zu machen und zu helfen, daß die Arbeit weitergeht bei uns und wir den guten Ruf unserer Werft erhalten können.

Inzwischen hat der Betriebsrat die im Tarif vorgesehene Einigungsstelle angerufen. Die Betriebsleitung hat vorgeschlagen, die Mittagspause ab Februar 1962 auf 30 Minuten zu verkürzen, wenn es den gemeinsamen Bemühungen der Betriebsleitung und des Betriebsrats gelingen sollte, die Ausfallzeiten vor und nach der Mittagspause zu verkürzen. Demgegenüber hat der Betriebsrat angeregt, zunächst einmal die Pause zu verkürzen, um dann im Januar gemeinsam mit der Betriebsleitung sich darum zu bemühen, die Ausfallzeiten vor und nach der Pause einzuschränken.

Jedenfalls sind sich Betriebsleitung und Betriebsrat darüber einig, daß die zur Verfügung stehende Arbeitszeit auf alle Fälle besser ausgenutzt werden muß.

Ich bitte Euch weiter, unseren italienischen Mitarbeitern zu sagen, daß der Norddeutsche Rundfunk Sendungen in italienischer Sprache über das UKW-Programm ausstrahlt. Danach gibt es täglich, d. h. auch an Sonn- und Feiertagen, zwischen 19.00 bis 19.15 Uhr eine Sendung in italienischer Sprache. Bei der Sendung handelt es sich im allgemeinen um Nachrichten, Meldungen aus Italien, Sportberichte und Informationen aus der Arbeitswelt der Bundesrepublik.

Inzwischen hatten wir wieder die Freude, die alten DWer bei uns zu haben. Wie in jedem Jahr gab es freudige Begrüßungen. Es ist schon eine schöne Sitte bei uns, daß alle, die einmal bei uns gearbeitet haben, wieder zur Werft zurückkehren, um zu sehen, wie es dort jetzt aussieht und um Erinnerungen aufzufrischen.

Für das Weihnachtsfest wünsche ich Euch allen, daß Ihr im Kreise Eurer Lieben gemütlich vereint sein könnt. Das Jahr 1962 möge für jeden viel Gutes bereithalten.

Es grüßt Euch herzlichst

Euer Klabautermann





# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

Inhaltsverzeichnis der Jahrgänge

1952–1960



Monatlich erscheinende Beiträge wie Klabaubermann, die letzten Wochen, Unfallschutz, Werftkomödianten, Sport, De Goarn usw. sind nicht einzeln in diesem Verzeichnis aufgeführt.

Der Titel von fortgesetzten Beiträgen erscheint nur einmal.

Die „Schiffe des Monats“ sind auf das jeweilige Berichtsheft bezogen. Normaldruck bedeutet Stapellauf; die Ablieferungen sind fett gedruckt.

Beim Bau von zwei Teilen bedeutet (Hi) Hinterschiff und (Vo) Vorschiff.



| Nr.         | Beiträge   | Verfasser   | Schiffe des Monats                                  |
|-------------|--|---|---|
| <b>1952</b> |  |   |   |
| 1—3         | Unser Wiederaufbau 1950—51<br>Mein Junge lernt bei der DW<br>Werkfürsorge<br>Probefahrt MS „BURG SPARRENBERG“  | Dr. Wm. Scholz<br>Vogl<br>J. Osterhaus<br>W. Schmidt<br>H. Dohrmann   | <b>Burg Sparrenberg</b><br>Grönland                 |
| 1, 2        | Mit MS „PROTEUS“ nach Guatemala<br>Was die letzten Wochen brachten<br>Unfallschutz<br>De Goarn   |   |   |
| 2           | Und dann die Stromrechnung<br>Seine Majestät der Stahlstrop<br>Hochstapler — mal anders<br>Verbesserungsvorschläge<br>Orkanfahrten<br>Als Masch.-Ass. auf MS „ADOLF LEONHARDT“<br>Das silberne Lorbeerblatt für Erich Kruczycki<br>Es gibt doch noch eine Wohnung<br>Die DW hilft  | G. Jung<br>Schubach<br>Horst<br>Horst<br>Hucks, Donner<br>A. Grütz<br><br>B. Evers<br>K. Hartmann           | Karen Naess   |
| 3           | Mit der „GRÖNLAND“ i. d. Nordsee   |   | <b>Grönland</b>                                     |
| 3—7         | Blitzreise nach Afrika<br>Goden Wind<br>Lehrlingsbetreuung, sozial gesehen<br>Man muß schon etwas auf der Luke haben   | A. Heeckt<br>W. Liptow<br>Vogl<br>Brunner<br>Oeverdieck<br>K. Köhnke  | Tazacorte   |
| 3—7         | Schläuche und Kabel<br>Hüt obend geht länger<br>„KERTOSONO“ wieder jung<br>Dor kummt op an<br>Verbesserungsvorschläge  | K. Beck<br>Horst  |   |
| 4           | De Doot an'n Fährponton<br>Frühling auf dem Grasbrook<br>Dampfer „MORSUM“ im Dock<br>Der Schweißer im Schiffbau<br>Noch einmal unser Simplex Lukendeckel<br>Lehrlingsfreisprechung 1952<br>Wettbewerb zur Gestaltung unserer WZ.   | O. W. Hig<br>Oeverdieck<br><br>F. Harms<br><br>H. J. Völcker  | <b>Karen Naess</b>                                  |
| 5           | Ein Lehrling auf Probefahrt<br>Schiffsmoden<br>Der erste Arbeitstag<br>Wißt Ihr das noch?<br>Preßluft-Schlag-Schrauber<br>Die DW — ein großes Transportunternehmen<br>An die Schwerbeschädigten<br>Hier spricht die Betriebskrankenkasse<br>Gesichtspunkte für die Gestaltung eines<br>Zeitschriften-Kopfes<br>Es gab Anerkennung<br>Der Klabautermann | W. Kuchte<br>Schwormstadt<br>G. Voyer<br><br>Horst<br>Kaping<br>Rullmann<br><br>Claviez<br><br>O. Oldehaver | <b>Tazacorte</b>                                    |
| 6           | Etwas über „Dichtkunst“<br>Brennschneiden im Schiffbau<br>Reparaturen<br>Wir waren in Oberhausen<br>Wer ist an der Lehrlingsausbildung meines<br>Jungen beteiligt?<br>Ordnung muß sein   | Leck<br>Dinse<br>Meusel<br>Raudenkolb<br><br>Vogl<br>A. Höwel   | <b>Vulkan</b><br><b>Mostank</b>                     |
| 7           | Ein Schlußwort zum Warnstreik<br>Betrachtungen beim Anblick eines Schiffes<br>Mit „VIRGIN ISLANDS“ auf Probefahrt<br>14 Tage DW-Urlaub im Harz<br>Die Maschinenarbeiter der Schlosserei unterwegs<br>Die Gleichgültigkeit — eine Geißel der Menschheit<br>DW-Lehrlinge in der Facharbeiterprüfung  | Claviez<br>Greck<br>A. Jöckl<br>T. Keller<br>H. Beyer<br>Müller   | <b>Virgin Islands</b><br>Alstertor<br><b>Vulkan</b> |
| 8           | Die Deutsche Werft im Weltschiffbau<br>Schiffskühlanlagen  | Dr. Wm. Scholz<br>Semm  | Astrid  |
| 8, 9        | Die Feuerwehr — das Mädchen für alles<br>3 Monate als Austauschlehrling bei der MAN<br>Terminschwierigkeiten, die nicht zu sein brauchten<br>Verbesserungsvorschläge   | Henning<br>DW-Lehrlinge<br>Werkzverw.<br>Horst  |   |
| 9           | Eine Führung durch den Schiffbau<br>Probefahrten<br>Die Aufgaben unseres DW-Labors<br>Ein jeder achte die Arbeit des anderen<br>Picasso und die Schiffsformen  | Ney<br>W. Jenfeldt<br>M. Dähn<br>W. Jenfeldt<br>Berger  | <b>Alstertor</b><br><b>Mosoil</b><br>Poona          |



| Nr.    | Beiträge   | Verfasser  | Schiffe des Monats                            |
|--------|--|--|---|
| 9.     | Unser Eindruck auf der DW<br>DW-Jugendbetreuung<br>Als Schiffbau-Praktikant auf der DW   | MAN-Lehrlinge<br>Hartmann<br>J. Knobbe                                     |   |
| 10     | Betriebsverfassungsgesetz:<br>Kein Streit — Zusammenarbeit<br>MS. „ASTRID“   | Allers<br>R. Korth<br>Adler  | Itala Fassio<br><b>Astrid</b>                 |
| 10, 11 | Schweißen im Schiffbau<br>Kühlschiffe<br>Vom Rohöl bis zum Endprodukt<br>„Das muß ich unbedingt haben“<br>Einer von vielen   | W. Jenfeldt<br>Möller<br>Allers<br>Julius Möller                           |   |
| 11     | Die Sozialversicherung morgen<br>Wir besuchten Ausstellungen<br>Achte auf die ordnungsgemäße Behandlung<br>der Hebezeuge<br>Wir werfen Geld auf die Straße<br>Verbesserungsvorschläge<br>Stunde der Entspannung<br>Schwierige Eisfahrt nach Rotterdam  | Allers<br>Horst, Harms<br><br>Horst<br><br>Claviez                         | <b>Poona</b><br>Elsa Essberger<br>El Cafetero |
| 12     | Die Deutsche Werft 1952<br>Seeversicherung und Schiffsklassifikation<br>Richtfest in Finkenwerder<br>Es geht umgekehrt leichter<br>Gäste erleben einen Stapellauf<br>Die Lohnbüros und Weihnachten<br>Es weihnachtet auf der DW<br>Wir kaufen ein<br>Hier kommt jeder zu Wort, der guten willens ist | Dr. Wm. Scholz<br>Meusel<br><br>Nauert<br><br>Bollmann<br><br>J. Osterhaus | <b>ITALA FASSIO</b>                           |

### 1953

|         |   |  |  |
|---------|---|--|--|
| 1       | Unsere Beschäftigungslage<br>um die Jahreswende 1952/53<br>Untersuchung von Werkstoffoberflächen<br>Eine Führung durch den Schiffbau<br>Schwedenreise 1952<br>Unsere Lehrlinge sind auf Draht                       | Dr. Wm. Scholz<br>Adler<br><br>Kleibömer                 | <b>Elsa Essberger</b><br>Mosli   |
| 1, 2, 3 | Aus dem spanischen Skizzenbuch eines Schiffbauers<br>Hier kommt jeder zu Wort, der guten willens ist<br>Zu Gast bei Reemtsma  | Claviez<br>Tripmaker                                     |  |
| 2       | Die „Großen Fünf“, Schifffahrtsländer und Werften<br>Probefahrt bei Windstärke 9<br>Verstärkungen der T 2-Tanker<br>Neue Prüfmethode in der Fertigungs-<br>und Materialprüfung auf der DW<br>Alte und neue Methoden | Dr. Wm. Scholz<br><br>Hensel<br>Adler<br><br>W. Jenfeldt | Pasadena<br><b>Mosli</b>   |
| 3       | Wir bauten mehr als 1 Mill. tdw Tanker-Tonnage<br>Aus den Kindertagen des Tankerbaus  | Dr. Wm. Scholz   | Giovanni Fassio<br><b>Heidelberg</b>   |
| 3—7     | Mit einem DW-Tanker-Neubau auf Reisen<br>Probefahrt einmal anders<br>Einfacher arbeiten, besser leben   | H. Fricke<br>Hartwich<br>Horst                           |  |
| 4       | Grundstoß mit schweren Folgen<br>Entstehung und Eigenschaften der Röntgenstrahlen<br>La Mont Schiffskessel<br>Lehrlingsfreisprechung<br>Aller Anfang ist schwer<br>Verbesserungsvorschlag                           | Meusel<br>Adler<br>Hempel                                | Braunschweig<br><b>Pasadena</b><br><b>Giovanni Fassio</b><br>Werrastein<br>Ernst G. Russ |
| 4, 5    | Gedanken zu einigen Amateurfotos  | Claviez  |  |
| 5       | 35 Jahre Deutsche Werft<br>Gleich zwei auf einmal<br>Der Kesselbau bei der DW   | Claviez<br>Dr. Wm. Scholz<br>Bastian                     |  |
| 6       | Forschungen und neue Wege im Schweißverfahren<br>Urlaub im Harz<br>Transport-Rationalisierung<br>Stüern   | Adler<br>Schwabe<br>Harms, Horst<br>Fleischmann          | <b>Braunschweig</b>  |
| 7       | Unsere Schiffe von innen<br>Über sinnvolle Gestaltung und Fertigung<br>Echolotung auf See<br>Mathias und das Pferd  | Claviez<br>Scheidla<br>Harms                             | <b>Ernst G. Russ</b><br>Evje<br>Hornberg<br><b>Werrastein</b>                            |
| 8       | Alle sollen besser leben<br>Rationalisieren<br>Wir erleichtern und vereinfachen die Arbeit  | Horst<br>Allers  | Essen<br>Dock 1 (1. Hälfte)<br><b>Evje</b>   |



| Nr.         | Beiträge  | Verfasser   | Schiffe des Monats   |
|-------------|---|---|--|
| 8           | Das Messen innerer Spannungen<br>mit Hilfe von einwelligen Röntgenstrahlen<br>Schieberfabrikation auf dem Rollenförderer<br>Rationalisierung heiter betrachtet  | Adler<br>Gilgenast  | Natal  |
| 9           | Wir sind versichert<br>Unordnung ist eine Quelle von Unfällen<br>Schweißbare Rostschutzfarben bzw. Grundanstrich<br>für Seeschiffe<br>Das Richten mit der Flamme<br>Neues aus dem Magazin<br>Die Meldung muß stimmen<br>Was bedeutet das eigentlich?<br>Drei Schweizer besuchten die DW | Allers<br>Claviez<br><br>Adler<br>Raudenkolb<br>v. Böhlen<br>Braun<br>Allers<br>W. Keller | <b>Hornberg</b><br>Ferdinando Fassio   |
| 10          | Freizeit<br>Fofftein<br>Was treiben Sie am Feierabend?<br>Besuch aus Oslo   | Claviez<br>W. Koch<br><br>W. Dwind  | <b>Essen</b><br>Natal<br>Windhuk   |
| 11          | Neue Probleme der Röntgentechnik<br>Unfälle müssen vermieden werden   | Adler   | Trolltind<br><b>Ferdinando Fassio</b><br>Windhuk<br>Mosbay   |
| 12          | Ein Jahresrückblick und -ausblick<br>Quer durch die Werft<br>48. Hauptversammlung der STG.<br>Was ist gewerblicher Rechtsschutz<br>Wat geht mi dat an?<br>Brief an die Redaktion  | Dr. Wm. Scholz<br>Eichler<br>Dr. Graff<br>Thomas<br>Herrmann<br>A. Schwabe                | <b>Trolltind</b><br>Rich. Kaselowsky<br>Beate Bolten   |
| <b>1954</b> |   |   |  |
| 1           | Die Deutsche Werft im Weltschiffbau 1953<br>Stapellauf<br>Der Schiffsschornstein<br>Die Radfahrer sind schuld<br>Freude an der Arbeit   | Dr. Wm. Scholz<br>W. Teich<br>Claviez   | <b>Rich. Kaselowsky</b><br>Wilhelmine Essberger  |
| 2           | Die „großen Sechs“<br>Reise nach Schottland<br>Die Unfallrente<br>Die Urbausteine der Materie<br>Ein Arbeitsplatzgespräch am Montagmorgen<br>Auch ein Jubiläum<br>Blick auf die Elbe  | Dr. Wm. Scholz<br>Meusel<br><br>Raudenkolb<br>Adler<br><br>Claviez                        | <b>Beate Bolten</b><br>Dock 1 (2. Hälfte)  |
| 3           | Würdigung für Dr. Wm. Scholz<br>MT. „SYSLA“ an der Werft<br>Ich soll mich ändern?<br>Unfallschutz, Unfallrente<br>Hier spricht die Belegschaft<br>Olpest<br>Erläuterungen zu Fotos der „UNITED STATES“  | Prof. Dr. Schnadel<br>Meusel<br>Allers<br><br>R. Schulze<br>W. Brockmann                  | <b>Wilhelmine Essberger</b><br>Britannia<br>Balkan<br>Hoechst  |
| 4           | Ingenieure auf Reisen<br>Grübeleien vom Rundfunk zur Atombombe<br>Maschinenerprobungen auf Tankschiffen<br>8 % Dividende<br>Die DW-Kesselschmiede<br>Im Kampf gegen die Olpest  | Hartwich<br>Adler<br>Schulz<br>Allers<br>Bastian<br>Peter                                 | <b>Hoechst</b>   |
| 5           | Übern Zaun geguckt<br>Halbe Schiffe schwimmen auch<br>Noch einmal Baujahr 1953<br>Technischer Fortschritt<br>Britannia<br>Es brennt, und was dann?<br>Brief an den Klabautermann<br>Aus zwei mach eins<br>Ferien und Fotos<br>De Olsch ehr'n Strump                                     | Adler<br>Fricke<br><br>Hartmann   | Cabimas (Vorschiff)<br>Rudolf Oetker<br>Havelstein<br><b>Britannia</b><br><b>Balkan</b><br><b>Dock 1</b> |
| 6           | Blick über'n Zaun<br>Mit der „HOECHST“ zum Suez   | Fricke  | Havelstein<br>Perikles   |
| 6, 8, 9     | Neues Leben auf dem Reiherstieg<br>17. Mai Norwegens Weg zur politischen<br>Unabhängigkeit<br>Gedanken zur Verkehrsentwicklung  | Lemke<br><br>Meusel<br>Adler  |  |
| 7           | Eindrücke aus dem Süden<br>Dock-Stapellauf<br>Etwas über Azetylen und seine Herstellung   | Claviez<br>Dr. Wm. Scholz   | <b>Rudolf Oetker</b><br>Cabimas (Hinterschiff)<br>Plagiola   |



| Nr.         | Beiträge   | Verfasser   | Schiffe des Monats  |
|-------------|--|---|---|
| 8           | Alte Freunde<br>Ein neues Meßgerät zur Feststellung<br>der Tiefenausdehnung von Rissen   | Adler   | <b>Havelstein</b><br>South America  |
| 8—10        | Wenn einer eine Reise tut<br>Fotos ohne Ferien<br>Unfallschutz mal anders  | Harms<br>Varges<br>Herrmann   |   |
| 9           | Ein langer Fahrgast der Bundesbahn<br><br>Hinter Gedankenlosigkeit lauert Gefahr<br>Der Klabauteermann hatte Besuch<br>Noch'n Gedicht (Schliersee-Reisetörn)   | Herrmann  | Isarstein<br><b>Perikles</b><br>Hornkliff                                   |
| 9, 10       | Streifzug durch Dänemark   | Meusel  |   |
| 10          | Bundespräsident Heuß auf der DW<br>Lehrlingsfreisprechung 1954<br>Die Lehrwerkstatt leistet etwas<br>Der jugendliche Arbeitnehmer und<br>seine Vertretung im Betrieb<br>Das Elektroschweißen bei uns<br>Männerchor Deutsche Werft  | Neumann<br>Vogl<br><br>Allers<br>G. Jung<br>H. Ney  | <b>Plagiola</b><br>Lagunallas (Hi)  |
| 11          | 206 Wohnungen werden jetzt fertig<br>Schwertransport a. d. Maschinenfabrik<br>Wie man Meister wird   | G. Jacob  | Alsterufer<br><b>Isarstein</b><br>Platidia<br><b>Hornkliff</b><br>Urundi    |
| 11, 12      | Auf Walfang<br>Fröhliche Schiffbauer<br>Was wird aus dem Betriebsertrag?   | K. Riederle   |   |
| 12          | Die Deutsche Werft nach erfolgtem Ausbau 1954<br>49. Hauptversammlung der STG.   | Dr. Wm. Scholz<br>W. Brockmann  | <b>Cabimas</b><br>South America<br>Piräus                                   |
| <b>1955</b> |  |   |   |
| 1           | Die Deutsche Werft im Weltschiffbau 1954<br>Es gibt Kindergeld<br>Neuartige Montageverfahren<br>Das neue Jahr  | Dr. Wm. Scholz<br>Allers<br>Harms<br>Allers   | <b>Alsterufer</b><br><b>Urundi</b><br>Lagunillas (Vo)                       |
| 1, 4        | Fotowettbewerb (Preisträger)   |   |   |
| 2           | Eine Reise nach München als Belohnung<br>Wie ist das mit den Docks in Finkenwerder?<br>Hutmoden auf der DW<br>Marxismus und Antimarxismus<br>Mausefallen   | Allers<br><br>H. Fabarius<br>Herrmann   | Nueva Granada<br>Esso Hamburg (Hi)  |
| 3           | Das Elektroschweißen bei uns<br>Das Kindergeld<br>Modellschiffbau früher<br>Besuch bei Conz<br>Es muß doch Frühling werden<br>Es war doch ganz schön in Deutschland<br>Diese Fremdwörter!<br>Ein Brief an den Klabauteermann<br>Noch einmal die Docks in Finkenwerder<br>Diese Schiffbauer | G. Jung<br>Allers<br>K. Kleibömer<br>C. Bergmann<br>E. Thormann<br><br>Allers<br><br>Allers<br>Bock, Frenssen | <b>Piräus</b><br>Esso Hamburg (Vo)<br>Israel<br><b>Platidia</b>             |
| 4           | Pressebesuch aus Bonn<br>Esso Hamburg<br>Wiedersehen mit einem DW-Schiff<br>Betriebliches Vorschlagswesen  | E. Thomas<br>Claviez<br>Claviez   | Horncap<br><b>Nueva Granada</b><br><b>Esso Hamburg</b><br>Esso München (Hi) |
| 5           | 10 Jahre danach — 1945 — 1955<br>Deutsche Werft, Geschäftsbericht 1954<br>Schon wieder Geld für die „Aktionäre“?<br>Sicherheit in der Seeschifffahrt<br>Die Falknerie<br>Die neuen Stifte haben sich umgesehen<br>Wettbewerb (Urlaubsgeschichte)   | Dr. Wm. Scholz<br><br>Allers<br>Claviez<br>E. Schormair   |   |
| 6           | Der Verbesserungsvorschlag<br>Sektionsbau auf deutschen Werften  | Raudenkolb  | Julius Schindler<br><b>Horncap</b><br>Hornbay                               |
| 6, 7, 8     | Quer durch Zentralafrika<br>Die „Pamir“ lag bei uns im Dock<br>Die DW war zur Stelle<br>Horn-Linie und Deutsche Werft<br>Produktivität   | K. Riederle<br>Claviez<br><br>Allers  |   |



| Nr.         | Beiträge   | Verfasser   | Schiffe des Monats                                    |
|-------------|--|---|---|
| 7           | Wille zur Zusammenarbeit<br>Die Naht   |   | Esso München (Vo)<br>Zion                             |
| 7, 11       | Das sollte jeder wissen<br>Britische Aufträge für deutsche Werften<br>Zwei vergessene Jubiläen<br>Musik aus Norwegen   | Adler<br>Allers<br>Allers<br>Allers<br>Allers   |   |
| 7, 8        | Diese Steuern!<br>Auslandsreise mit Kraftfahrzeug<br>Hobby   | Allers<br>R. Reich  |   |
| 8           | Wie denkst Du darüber?<br>„Sie“ auf der DW<br>Moderne Werkzeuge<br>Kernenergie, Hamburg<br>Das Wasser war vergiftet<br>Philatelisten   | Claviez<br>Helga Kugel<br>Claviez<br>Adler<br>Allers  | Arizona<br><b>Julius Schindler</b>                    |
| 9           | Supertanker<br>Etwas über Streiks, Preise, Löhne<br>und viele andere wichtige Dinge<br>Mozart-Festspiele auch für uns?<br>Die Deutsche Werft baut wieder Fahrgastschiffe<br>Gedanken über „Dat rosa Strumpfenband“<br>Drei Monate als Austauschlehrling in Augsburg<br>Freud und Leid in der Urlaubszeit | Claviez<br><br>Allers<br>Claviez<br>W. Brockmann<br>Irma Werner   | <b>Hornbay</b><br><b>Israel</b><br>Haifa<br>Ceuta     |
| 10          | Absegeln<br>Kurs Schweden<br>Der einzelne und sein Betrieb<br>Amateurfotografie<br>Oh diese Steuern  | Koscheda<br>Claviez<br>R. Reich<br>Allers<br>G. Struck<br>Bollmann  |   |
| 11 (12)     | Der Bau eines Schiffes<br>SS. Israel<br>Stapellauf TT. „HAIFA“<br>Pioniere<br>Warum Unfallschutzhelm<br>De nige Buckkran<br>Für die Hausfrau etwas Neues<br>Die lustigen Schiffbauer<br>„Hans“, eine Urlaubsgeschichte<br>Die Werftkomödianten in Jesteburg<br>Obering. Bernhard Lorenz zum Abschied     | Raudenkolb<br>Dr. Wm. Scholz<br>Dr. Wm. Scholz<br>Claviez<br>Herrmann<br>E. Heymann<br>Adler<br>A. Bock<br>Helga Kugel<br>H. Kähler | Blue Master<br><b>Israel</b><br><b>Ceuta</b><br>Ubena |
| 12          | 1955, Ein Rückblick<br>Das Atom und das Element<br>Meine Eindrücke als Werkstudent<br>Wiedersehen mit der DW<br>„Ose von Sylt“<br>Der Lebensstandard<br>Rationalisierung bei der Werkzeugverwaltung<br>Im Weihnachtslichterglanz   | Dr. Wm. Scholz<br>Adler<br>K. Ulm<br><br>Irma Werner<br>Allers<br>Weiss<br>Fieteka  | Vermont   |
| <b>1956</b> |  |   |   |
| 1           | Die Deutsche Werft 1955<br>Lehrlingsweihnachtsfeier<br>Verbesserungsvorschläge   | Dr. Wm. Scholz<br>H. Schulze  | Sun Mostun<br>Blue Master                             |
| 1, 3        | Hier spricht die Betriebskrankenkasse<br>Etwas über Aktien und Profite<br>Der Sturzhelm ist doch etwas wert<br>Richtfest in Flottbek   |   | Gypsum Empress<br><b>Arizona</b><br><b>Lagunillas</b> |
| 2           | Leistungen im Weltschiffbau 1955<br>„Ich bin Julius, du sollst bei mir arbeiten“<br>Der Bau eines Schiffes (Schluß)<br>Sturmfahrt mit TT. „ARIZONA“<br>Die Hausfrau und die Technik<br>Zusammenarbeit<br>Freiheit die ich meine<br>Die Amateurfotografie   | Dr. Wm. Scholz<br>Kiok<br>Raudenkolb<br>Möller<br>Adler<br>Koch<br>Allers<br>G. Stuck   | Usaramo<br><b>Zion</b>                                |
| 3           | Erinnerung an Danzig<br>Was wollen wir eigentlich?<br>Bravo Wilhelm Koch<br>Wie die Alten sangen   | Claviez<br>Allers<br>E. Gemballa<br>Koscheda  | <b>Haifa</b><br>Parthenon<br><b>Ubena</b>             |
| 4           | 1 Million t Schiffsraum<br>Internationale Tankerkorrosionstagung in Hamburg<br>Gedanken zum 1. Mai 1956<br>Berlin<br>Lehrlingsfreisprechung 1956<br>Die Wasserversorgung in Finkenwerder   | Dr. Wm. Scholz<br>Claviez<br>Allers<br>Allers<br>W. Schmidt<br>Berndt   | Hoegh Cape<br><b>Sunmoss</b><br>Hoegh Cliff           |



| Nr.   | Beiträge  | Verfasser   | Schiffe des Monats   |
|-------|---|---|--|
| 5     | Was ist mit den Wertzeitungen los?<br>Die Deutsche Werft im Ausland<br>Der „Simplex“-Flossen-Stabilisator<br>Die „Simplex“-Stevenrohrabdichtung<br>Trag- und Lauflager<br>„Simplex“-Schublager<br>Turbulo Bilge und Ballastwasserentöler<br>Turbulo Brennstoff Feinfilter<br>Der Elektrokessel — als Hilfskessel<br>Olfeuerungsanlage Bauart DW<br>Seewasseranwärmer für Butterworth<br>DW-Dampfmaschinen<br>DW-Dampfumformer<br>La Mont Abgas-Kessel<br>Turbulo Funkenfänger | Allers<br>Dr. Wm. Scholz<br>Kollenberger  | Milross<br><b>Gypsum Empress</b><br><b>Vermont</b><br>Somerville<br><b>Usaramo</b> |
| 5, 11 | Vom Einbau zum Supertanker  | R. Reich  |  |
| 6     | Die Gondel<br>Und wie wird es weitergehen?<br>Wieder Werkzeugausstellung<br>Schiffbau um den Kessel herum<br>Rund um das Stettiner Bollwerk<br>Automatisierung<br>Unfallverhütung<br>Uns Werftkomödianten   | Claviez<br>Allers<br>Weiss<br>Lüders<br>H. Krause<br>R. Reich<br>Allers<br>Irma Werner                    | Himmerland<br><b>Parthenon</b><br><b>Hoegh Cape</b>                                |
| 7     | Ellerbecker Einbaum<br>Spezialschiff 699<br>„Laßt uns auf die Koppe steigen“<br>Neue Docks in Finkenwerder<br>Und nun brauche ich noch eine Wohnung   | Claviez<br>H. Fricke<br>H. Krause<br>Claviez<br>Allers  | <b>Milross</b><br>Cresco<br>Karoline Oetker (Hi)                                   |
| 7, 9  | Eine Urlaubsreise in den Bayrischen Wald<br>Hier geht es um Kartoffeln<br>Es ging um Bleche   | J. Hofmann  |  |
| 8     | Auslegeboot der Südsee<br>Was verstehen wir (heute) unter Kunst?<br>Das mecklenburgische Meer   | Claviez<br>Claviez<br>H. Krause   | <b>Somerville</b><br><b>Hoegh Cliff</b>  |
| 9     | Wappen von Hamburg<br>Auf ein Wort<br>„Varrickt, vastehste, aber hibsch ...“<br>Am Samstag gehört Vati mir!<br>Unsere Lehrlinge sind vielseitig<br>Lohnabrechnung und Arbeitszeitverkürzung<br>Unsere Frauen und Mütter<br>Betriebssport, warum?  | Claviez<br>Torges<br>H. Krause<br>Allers<br>Allers<br>Bollmann<br>Wetegrove                               | Gypsum Duchess<br><b>Himmerland</b><br>Montan<br><b>Cresco</b>                     |
| 10    | „Leopoldus Primus“<br>Mitarbeit heißt Mitverantwortung<br>Lohnt sich das eigentlich?<br>Der Weg zur Atomenergie<br>Aus Lehrlingen wurden Jung-Gesellen<br>Es war einmal<br>Was ist eigentlich in Oberhausen los?<br>Soldaten wollen keinen Krieg<br>Freiheit mit 904 Kiloherz<br>Soll die Werft Jugendarbeit leisten?   | Claviez<br>Torges<br>Allers<br>Adler<br>Weiss<br>C. Bergmann<br>R. Reich<br>Wetegrove<br>Allers<br>Torges | Theodor Herzl  |
| 11    | Das Nydam-Schiff<br>Sprechen wir uns aus?<br>Hier spricht die Betriebskrankenkasse<br>Mit der Kamera im Nebel<br>Achtgeben — länger leben!<br>Jean Paul Sartre, Moskau und das Urlaubsgeld<br>Bücher für die Freizeit   | Claviez<br>Torges<br>Pullmann<br>S. Günther<br>Lüblers<br>Allers<br>Torges                                | <b>Esso München</b><br>Montan<br>Har Carmel<br><b>Gypsum Duchess</b>               |
| 12    | Die jüngste Entwicklung im Bau großer Tanker<br>und Erzschiffe<br>Weihnachten, wirklich ein Fest der Freude?<br>Theodor Herzl<br>Traditionelles Weihnachtstreffen unserer Rentner<br>auf der DW<br>Eine bescheidene Spanienreise<br>So, nun wird aber Weihnachten gefeiert  | Dr. Wm. Scholz<br>Claviez<br>Claviez<br><br>Claviez<br>R. Schulze<br>Koscheda                             | Caroline Oetker (Vo)<br>Rio Orinoco (Hi)   |



| Nr.            | Beiträge   | Verfasser   | Schiffe des Monats   |
|----------------|--|---|--|
| <b>1957</b>    |  |   |  |
| 1              | Geleitwort für Paul Reusch<br>Wilhelm Weingart u. a. gingen in den Ruhestand<br>Die Deutsche Werft im Weltschiffbau Januar 1957<br>Weihnachtsfeier für DW-Kinder<br>Weihnachtsfeier der Lehrlinge<br>Wärme<br>Worüber wollen wir reden?<br>Verbesserungsvorschläge | Dr. Wm. Scholz<br><br>Th. Meyer<br>Lentz<br>Allers<br>Ney                             | <b>Har Carmel</b><br>Har Gilboa  |
| 2              | Umbruch im Weltschiffbau<br>Rückblick auf 36 Jahre Kesselbau bei der DW  | Dr. Wm. Scholz<br>A. Becker   | Rio Orinoco (Vo)   |
| 2, 5,<br>7, 10 | Fotografie, Unser Hobby<br>Weniger Angst — mehr Courage<br>Wenn unser Geld arbeitet<br>Meinungsaustausch   | S. Günther<br>Dr. W. Hallermann   |  |
| 3              | Der Schweißer<br>Tiefsinnige Betrachtungen eines Laien zu einem<br>brennenden Problem<br>Schiffbaukunst vor 300 Jahren in Holland<br>Denke an Deine Sicherheit<br>An die Werkzeugzeitung der DW  | S. Günther<br><br>Claviez<br>v. d. Horst<br><br>Köster                                | <b>Caroline Oetker</b><br>Rio Macareo (Hi)   |
| 4              | Der Schiffbauer auf dem Helgen<br>Der Eintritt ins Leben<br>Tonnensalat leicht bekömmlich<br>Schiffbau nach Feierabend<br>Unsere Modelltischlerei<br>Was ich über unsere Werkzeugzeitung denke<br>Unsere Jugend  | Ahrenhold<br><br>Allers<br>H. Eckhoff<br>Kaiser<br>Allers<br>Allers                   | <b>Rio Orinoco</b><br><b>Har Gilboa</b><br>Rio Caroni (Hi)<br><b>Theodor Herzl</b> |
| 5              | Noch eine Antwort . . .<br>Gleiche Dividende wie im Vorjahr<br>Was tue ich, wenn ein Feuer ausbricht?<br>Die großen Erzschiffe der Orinoco-Klasse<br>Erinnerungen und Gedanken eines alten Schiffbauers<br>Uns' Werftkomödianten                                   | O. Heuer<br>Allers<br>Henning<br><br>H. Mewes<br>Irma Werner                          | Jerusalem<br>Rio Macareo (Vo)  |
| 6              | Unternehmer, nicht „Manager“<br>Ein Kapitel Nautische Zoologie<br>Probefahrtbetrachtungen<br>Neue Ausleger für unsere 15-t-Kräne<br>Die Simplex-Steuerrohrabdichtung<br>Die Ballade vom Werkzeugkasten<br>Das betriebliche Vorschlagwesen                          | Prof. Dr. Hofmann<br>Claviez<br>Chirila<br>Oeverdick<br>Frommer<br>Koscheda<br>Allers | Rio San Juan (Hi)<br>Har Canaan  |
| 7              | Neuere Schweißkonstruktionen im Schiffbau und deren<br>Auswirkung auf die Wirtschaftlichkeit<br>Buko von Halberstadt . . .<br>Der Jugendleiter im Betrieb<br>Der Docker  | H. Dohrmann<br>H. Krause<br>Allers<br>Meisterknecht                                   | <b>Rio Macareo</b>   |
| 8              | Albert Ballin zum Gedächtnis<br>Neue Wege im Schiffbau<br>Termin ist Termin<br>Wenn Wahlen vor der Tür stehen<br>Einige Worte zum Gesetz zur Verbesserung der<br>wirtschaftl. Sicherung im Krankheitsfalle   | Dr. Wm. Scholz<br>Hartmann<br>H. Kromer<br>Allers                                     | Hornland<br><b>Rio Caroni</b><br><b>Har Canaan</b><br>Rio San Juan (Vo)            |
| 8, 9, 12       | Verbesserungsvorschläge<br>Köhlchen ist mein Lebensölchen  | Allers<br>Ney<br>H. Krause  |  |
| 9              | Unsere amerikanischen Gäste<br>Ein Ausflug an die spanische Mittelmeerküste<br>Ernähre ich meine Familie richtig?<br>Rund um die Lohnzahlung   | Dr. Wm. Scholz<br>R. Schulze<br>Aus „Werk und wir“                                    | Saarland<br><b>Esso München</b>  |
| 10             | Zur Probefahrt der „Hornland“<br>Der Kesselschmied<br>Wahlen, Gesetze und die Grippe<br>Du und deine Welt<br>De Döör na buten  | Claviez<br>Günther<br>Allers<br>Ney<br>Irma Werner                                    | <b>Hornland</b><br>Har Tabor<br><b>Rio San Juan</b><br>Rio Grande (Hi)             |
| 11             | Bundeswirtschaftsminister Erhard auf der DW<br>Schiffe der Hapag<br>Das Drehbuch<br>Gedanken sind frei   | Claviez<br>M. Körtling<br>Ney   | <b>Jerusalem</b><br>Johannes Russ<br>Saarland                                      |
| 12             | Die Deutsche Werft im Weltschiffbau<br>Mit unseren Erzfrachtern im Flußgebiet des Orinoco<br>„Freu' dich über jeden Dreck" . . .<br>Etwas Neues?   | Dr. Wm. Scholz<br>H. Fricke<br>H. Krause<br>Hartmann                                  | Hornstern<br><b>Har Tabor</b><br>Baumare (Hi)<br>Rio Grande (Vo)<br>Havelland      |



| Nr.         | Beiträge   | Verfasser  | Schiffe des Monats  |
|-------------|--|--|---|
| <b>1958</b> |  |  |   |
| 1           | Rekordzahlen im Schiffbau 1957<br>Weihnachtsfeier der DW-Lehrlinge<br>Abschied von der DW<br>Immer diese Erinnerungen<br>Drum und Dran einer Probefahrt durch die Familienbrille gesehen<br>Die echten und die unechten „Unfälle“<br>Mein Freund Oskar<br>Flocki | Dr. Wm. Scholz<br><br>Allers<br><br>H. Barth<br>Lübbers<br>Koscheda<br>Lappe | <b>Johannes Russ</b><br><b>Hornstern</b><br>Havelland                                 |
| 1—12        | Prämiierte Verbesserungsvorschläge<br>An alle Freunde des Chorgesanges   |  |   |
| 1, 12       | Hier spricht der Unfallschutz  | Berndt   |   |
| 2           | Meine zweite Seereise<br>Seeversicherung und Schiffsklassifikation<br>Wer gut schmiert . . .   | R. Schulze<br>Claviez<br>Hartmann<br>S. Günther                              | Tagaytay  |
| 2, 4        | Welches ist der ideale Film? usw.  |  |   |
| 3           | Reparaturbetrieb<br>Die Blindheit der westlichen Welt<br>Auch im Sommer — Schlitten ziehen   | Claviez<br>W. Haas<br>Kriepke  | <b>Havelland</b><br>Mostun  |
| 3, 12       | Was wissen wir von Deutschland?<br>Besser leben<br>„Lieber Klabaftermann . . .“<br>Verstiegen<br>Seelische Betriebsunfälle<br>Uns Seute Deern  | Allers<br><br>Lappe<br>W. Schütze<br>H. Kummerow                             |   |
| 4           | Volkswagen nach USA<br>Seine Hoheit der Schirrmeister<br>Zwei machten den Anfang<br>Stralsund, alte und schöne Stadt<br>im Osten unserer Heimat<br>Gibt es noch Kameradschaftsgeist?   | Claviez<br>Koscheda<br>Herrmann<br><br>Schneider                             | Tai Ping<br>Bauta (Hi)  |
| 5           | 40 Jahre Deutsche Werft, 1918—1958<br>Als Maschinenbauer auf der DW<br>Urlaub  | Dr. Wm. Scholz<br>Trost<br>Irma Werner                                       | <b>Mostun</b><br>Concordia Tadj<br><b>Tagaytay</b><br>Bauta (Vo)                      |
| 6           | 40 Jahre<br>Ist unsere Arbeit romantisch?<br>Explosion auf Tanker<br>Giovanni Fassio<br>Der Krankenschein — eine Brücke zum Hausarzt   | Allers<br>Koscheda<br><br>Sprung   | Baune (Hi)  |
| 6, 7        | Die Renten nach dem Arbeiterrenten-<br>Neuregelungsgesetz  | Kärcher  |   |
| 7           | Plattengänge in unserem Betrieb<br>Das Motiv<br>Das Wirtschaftswunder und ich  | S. Günther<br><br>Koscheda   | Esso Berlin (Hi)<br>Baune (Vo)<br><b>Bauta</b><br>Karroo                              |
| 8, 9        | Die Deutsche Werft<br>Ein Überblick über ihren Werdegang<br>in den ersten 40 Jahren ihres Bestehens  | Claviez  | <b>Concordia Tadj</b><br>Concordia Tarek  |
| 10          | Die Schwimmdockanlagen der DW<br>Ein DW-Mann erlebt die Expo<br>Lehrabschlußfeier Herbst 1958  | Dr. Kimm<br>Claviez  | Eberhart Essberger<br><b>Karroo</b>   |
| 11          | Heinrich Fricke erzählt von der Bauxitfahrt<br>Herzlichen Glückwunsch für Müller I<br>Nachtschicht   | H. Fricke<br><br>Koscheda  | Hornbelt<br>Troll (Vo)  |
| 11, 12      | Die freiwillige Versicherung in der<br>Rentenversicherung der Angestellten nach dem<br>Neuregelungsgesetz<br>Ein paar Worte zur Steuerreform<br>Brief an die Redaktion   | Kärcher<br>Dr. Kresse<br>Mahncke   |   |
| 12          | Die Lage im Schiffbau<br>Ein kleiner Beitrag zur Geschichte der DW<br>Der Musikelefant<br>Weihnachten für jung und alt<br>Der Weihnachtsartikel  | Dr. Wm. Scholz<br>Trost<br>Claviez<br><br>Koscheda                           | <b>Esso Berlin</b><br><b>Concordia Tarek</b><br>Eberhart Essberger<br><b>Hornbelt</b> |



| Nr.         | Beiträge  | Verfasser  | Schiffe des Monats  |
|-------------|---|--|---|
| <b>1959</b> |   |  |   |
| 1           | Die Lage im internationalen Schiffbau<br>40 Jahre (Direktor Reisse, Meister Götsch)<br>Großreparaturen<br>Weihnachtsfeiern<br>Die freiwillige Versicherung . . .<br>Winter-Graphik<br>Eigentlich schade<br>Was wissen wir von Deutschland?<br>Prämierte Verbesserungsvorschläge | Dr. Wm. Scholz<br>Marquardt<br>Kärcher<br>S. Günther<br>Wilf. Klein              | Pallium<br>Rio Barima (Hi)  |
| 1—12        | De Goarn (Jan Suppengreun)  |  |   |
| 1—12        | Hier spricht der Unfallschutz   | Berndt   |   |
| 2           | Das Reparaturgeschäft<br>Überfahrt zum Reiherstieg<br>Probleme  | R. Dressler<br>C. Bergmann<br>Allers   | Kalahari  |
| 2, 3        | Was ist modern?<br>Eine Spanienreise auf ganz eigene Weise<br>Aus unserer Beratungsstunde   | Claviez<br>R. Schulze<br>Dr. Kresse  |   |
| 3           | 40jähriges Jubiläum (Direktor Gräber)<br>Die ergötzliche Moritat<br>Meister Richter 40 Jahre bei der DW<br>Beim Vertrauensarzt<br>Werden nur Schiffe mit Sekt getauft?<br>n'beeten Snack über Fortschritt<br>Im Gegenlicht  | Koscheda<br>Trost<br>Irma Werner<br>S. Günther                                   | Hornsee<br>Partula  |
| 4           | Der Start auf dem Großhelgen<br>In unserer Kupferschmiede<br>Aus Lehrlingen wurden Facharbeiter<br>Das neue Wohnzimmer<br>Urlaub in Bad Grund<br>Lieber Klabausermann . . .<br>Kinder erleben einen Stapellauf<br>Der Weitspringer  | Raudenkolb<br>Balick<br><br>Axel<br>Hartmann<br>Clausitzer<br><br>Herrmann       | <b>Pallima</b><br>Rio Barima (Vo)                                   |
| 5           | Turbulo-, Bilge- und Ballastwasser-Entöler<br>Neue Wege im Eisenschiffbau<br>Über das Schlafzimmer<br>Farbig fotografieren<br>„Mien leeve DWer  | Flöricke<br><br>Axel<br>S. Günther   | Sira<br><b>Kalahari</b><br><b>Hornsee</b><br>Simoa                  |
| 6           | Möbel nach Maß aus unserer Tischlerei   | Ockelmann  | Rio Manamo (Hi)   |
| 6, 8, 9,    | Das geht nicht nur die Schweißer an<br>Rund um die Erfinder<br>Lohnabrechnung maschinell<br>Stille Liebe zu Blankenese<br>Sommerfreuden<br>Erwin Seyer baut selbst<br>Unsere praktische Kücheneinrichtung<br>Blumen am Fenster  | Kayser<br>Koscheda<br>Bollmann<br>(Aus Hamb.-Inf.)<br>Gass<br>Dr. Kresse<br>Axel | <b>Partula</b><br>Vogtland  |
| 7           | John T. Essberger verstorben<br>Die Deutsche Werft und die Schiffbaukrise<br>Ferienbilder aus Norwegen<br>Finkenwerder<br>Für 96,30 DM monatlich . . .<br>Das Kinderzimmer  | Dr. Wm. Scholz<br>Claviez<br>Irma Werner<br><br>Axel                             | <b>Rio Barima</b><br>Rio Manamo (Vo)<br><b>Sira</b><br><b>Simoa</b> |
| 8           | Unser Maler<br>Wir lieferten die Kesselanlage für die „BREMEN“<br>Isotope helfen in der Industrie<br>Denk an deinen Nebenmann<br>Stimmt meine Lohnabrechnung?   | Göttsch<br>Heise<br>Dr. Vernimb<br><br>Hegener<br>Cornelissen                    | Traviata  |
| 8—12        | Spart Steuern<br>Luruper Hauptstraße 266<br>Das stille Schönberg<br>Nochmals Bad Grund  | Arendholz<br>6 Hamburger   |   |
| 8, 11       | Mein schönstes Urlaubsfoto (Wettbewerb)<br>Ein Garantie-Ingenieur berichtet<br>Was ein Arzt über das Schlafen sagt<br>Der Blumenstrauß<br>Strandleupers   | Herder<br>Dr. Goethe   |   |
| 9           | Ein Richtfest, drei Stapelläufe, eine Probefahrt<br>Die DW-Schlosserei — ein Großbetrieb<br>Isotope, was sie sind und was wir damit machen  | Wandschneider<br>Adler   | John Augustus Essberger<br>Hornkoog<br><b>Vogtland</b>              |



| Nr. | Beiträge   | Verfasser   | Schiffe des Monats                     |
|-----|--|---|--|
| 9   | Spart Steuern<br>Für zwei Familien<br>Kinderferien<br>Der Kilometerfresser<br>Herbst<br>Das Thermometer auf dem Eßtisch<br>De Kleupracker  | Schlaghecke<br><br>Gass<br><br>Dr. Goethe<br>Irmg. Laddey     | Interkontinent (Hi)                    |
| 10  | „Rheinland“ und „Traviata“<br>65 haben ausgelernt<br>„Fram“ ein Schiff, das Geschichte gemacht hat<br>Großschiffbau unter Palmen<br>Urlaubsfahrt nach Schönberg<br>Wochenende — anderswo<br>Einst waren hier Priele und Schlick                | Claviez<br>Raudenkolb   | Rheinland<br><b>Traviata</b>           |
| 11  | Takler und Segelmacher<br>Montage einer Simplex-Steuerrohrabdichtung<br>Was wir in den Zeitungen lasen<br>Beifall für die Werftkomödianten<br>Vor Wihnachten   | Brümmer<br>Weinhold<br><br>Albershardt                        | Esso Hannover (Hi)<br>Yafa             |
| 12  | Die Deutsche Werft 1959<br>Direktor Gräber 70 Jahre<br>Bravo, Ernst Christoph<br>Wihnachenabend<br>Wir Lehrlinge möchten mitmachen<br>Betriebsingenieur Wilhelm Jenfeld und<br>Mstr. Bindhammer 40 Jahre bei der DW<br>Der Zughub<br>Silvester | Dr. Wm. Scholz<br><br>Rudolf Kinau<br><br>Hermann<br>Koscheda | Intercontinent (Vo)<br><b>Hornkoog</b> |

## 1960

|         |   |  |   |
|---------|---|--|---|
| 1       | Der Weltschiffbau um die Jahreswende 1959/60<br>Von der Zunft der Schiffszimmerer   | Dr. Wm. Scholz<br>Voss                                     | <b>Rheinland</b><br>Esso Hannover (Vo)<br>Horndeich<br>Tarantel |
| 1, 3, 4 | Fahrt zu den Pyramiden von Gizeh usw.<br>Nur Pech gehabt?<br>Henry Lindberg griff rasch zu<br>Hier berichten unsere Lehrlinge<br>Kosten die Sachleistungen eigentlich viel Geld?  | H. Fricke<br>Berndt  |   |
| 1—12    | Hier spricht der Unfallschutz   | Berndt   |   |
| 1—12    | De Goarn (Jan Suppengreun)  |  |   |
| 2       | Schiffsstabilisatoren<br>Stellagenbauer müssen schwindelfreie Männer sein   | Dr. Wm. Scholz<br>Voss                                     | <b>Intercontinent</b><br>Concordia Tarek<br><b>Fabio</b>        |
| 2, 3    | Isotope, was sie sind und was wir mit ihnen machen  |  |   |
| 2—12    | Aus der Vergangenheit der Reiherstiegwerft<br>Die Aufgaben des Vertrauensmannes<br>Lehrlinge schreiben<br>Frühstückspause<br>Lohnsteuer-Jahresausgleich rechtzeitig anmelden  | Dr. Kresse<br>Berndt<br><br>Koscheda                       |   |
| 3       | Atomantrieb für 45 000-t-DW-Tanker<br>Umzug ins neue Hochhaus<br>Freie Bahn für unsere Simplex Lukendeckel<br>Festmacher Hinrich Rathjen rettet Schlepperbesatzung<br>Rationeller arbeiten<br>Alsad Alaly<br>De Hauptsack ist, lihr wat Jehann<br>Wie man mit dem Fahrstuhl zum Ziel kommt<br>Jubilars Alpdruck | Dr. Wm. Scholz<br><br>Harms<br>Ahmed Sherif<br><br>Fieteka | Alsad Alaly<br>Esso Nürnberg (Hi)                               |
| 4       | Unser Hochhaus<br>Die DW-„Simplex“-Lukendeckel<br>Zwei Schiffe an einem Tag übergeben<br>Zweiter VAR-Tanker vom Stapel gelaufen<br>Fünzig neue Junggesellen<br>Per Anhalter verreisen?<br>Landschaftsfotos in Norddeutschland   | Brockmüller<br><br>S. Günther                              | <b>Horndeich</b><br>Esso Hannover<br>Sad el Furat               |
| 5       | Neuzeitliche Fertigung im Schiffbau<br>„Tarantel“ und „Concordia Taleb“<br>Wikingerschiffe<br>Schiffsreparaturen<br>Buddelschiffe   | Raudenkolb<br><br>Claviez<br><br>Wolfg. Sell               | Mezada<br><b>Tarantel</b><br><b>Concordia Taleb</b>             |
| 6       | Unser Elektrobetrieb<br>Suez-Kanal  |  | <b>Alsad Alaly</b><br><b>Sad el Furat</b>                       |



| Nr.  | Beiträge  | Verfasser   | Schiffe des Monats                                      |
|------|---|---|---|
| 6    | Zwei 20 000-tdw-Tanker an VAR übergeben<br>Über die Vorarbeiter<br>Der zehnte Betriebsausflug der Maschinenbauer<br>„Wappen von Hamburg“ (I)<br>Und das vierte Bild?<br>Studieren ist gar nicht so einfach<br>Eine Lage für unsere Werftkomödianten | H. Fricke<br>H. Kahl<br>H. Eckhoff<br>Dr. Kresse<br>P. Roloff<br>H. Messerschmidt                   |   |
| 7    | Zum Jahresabschluß der DW: 1959 war befriedigend<br>Unsere E-Techniker sind vielseitig<br>Stapellauf des MBC. „ELAT“<br>Unsere neue Unfallstation<br>Finkenwerders „viertes Bild“   | F. Freyer<br><br>Berndt<br>Dr. Kresse   | Elat  |
| 8    | Die Hammerschmiede<br>„ESSO NÜRNBERG“ fertiggestellt und übergeben<br>Wie die Engländer über die DW berichten   | K. Brunst<br>G. Rebbeck<br>Marg. Timm   | <b>Esso Nürnberg</b><br>Bergebig (Hi)<br><b>Mezada</b>  |
| 8, 9 | „Schiffe unter Glas“ —<br>Männer der DW bauen Schiffmodelle<br>Erholung im Elsa Brandström-Haus<br>Basteleien an Bord   | <br><br>Alice Binder<br>Herrmann  |   |
| 9    | Unsere Telefon- und Fernsprechanlagen<br>Neue Hilfsschale für Außenhautsektionen<br>Wie steht es um den Walfang?<br>Bilder einer Ausstellung<br>Die Werkbücherei<br>Als Austauschlehrling in Augsburg   | H. Liewald<br>Hartmann<br>Dr. Kresse Claviez<br>Dr. G. Albrecht<br>Alice Binder<br>W. Blechschmidt  | <b>Elat</b><br>Pentelikon<br>Topaz                      |
| 10   | Wieder sechzig Auslerner<br>Pünktlich wie die Maurer<br>Reparaturbetrieb Finkenwerder im neuen Büro<br>Das Porträtfoto<br>DW-Kindererholung in Lindauhöh  | Ney<br><br>S. Günther   |   |
| 11   | Auf dem Schnürboden — in der Anzeichnerie<br>Alfred Berutz und Friedrich Luth verstorben<br>Neuartige Schmiermittel<br>Unsere Ausstellung in Finkenwerder<br>Einer unserer Brenner (H. Semmel)<br>Die Blutspendeaktion<br>Neue Wohnungen            | Neitzke<br><br>Oeverdick<br><br>Ney<br>Berndt   | Münsterland   |
| 12   | Rückblick auf 1960<br>Die letzten Ereignisse des Jahres<br>Kleine Betrachtung zum Jahresende<br>Mien bunte Tüller<br>60 Jahre Finkenwerder Linie der HADAG<br>Neuer Alu-Laufkran<br>De Tied um Wiehnachten<br>Op Neegenhunnertsosstig               | Dr. Wm. Scholz<br><br>Claviez<br>Rudolf Kinau<br>A. Albershardt<br><br>Werner Dittes<br>Irma Werner | <b>Topaz</b><br><b>Pentelikon</b><br><b>Münsterland</b> |