



18. Jahrgang · Nr. 9 · 25. September 1958

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

Was die
nächsten Wochen
bringen sollen:

Am 9. Oktober 1958 wird die Ablieferungs-Probefahrt des Motorschiffs „Karoo“ (10 800 t), eines Neubaus für die Afrika-Linien, stattfinden.

Für den 14. Oktober 1958 ist die Taufe des Turbinentankers Bau-Nr. 735, eines Neubaus für die Esso Tankerschiff-Reederei Hamburg, geplant. Dieser Neubau wird mit 36 100 t das größte deutsche Frachtschiff sein.

Am 22. Oktober 1958 wird der Stapellauf des Motortankers Bau-Nr. 729 (19 500 t) für die Reederei John T. Essberger stattfinden.



FRACHT- UND FAHRGASTMOTORSCHIFF „POONA“, 8600 BRT, 10160 TDW, BAUJAHR 1952



DIE DEUTSCHE WERFT

EIN ÜBERBLICK ÜBER IHREN WERDEGANG IN
DEN ERSTEN 40 JAHREN IHRES BESTEHENS.

Von Wolfram Claviez

(Fortsetzung)

Die großen Aufträge bis zum Kriege (1933-1940)

Spezial-Fahrzeuge

Unter den Aufträgen der dreißiger Jahre befanden sich drei Motor-Fährschiffe, die nur klein waren, aber technisch interessante Probleme aufwarfen. Es sollten für Argentinien Fähren gebaut werden, die bei gegebener Größe, Geschwindigkeit und Tragfähigkeit, den Tiefgang von 1,28 m nicht überschreiten. Die gegebenen Dimensionen mußten strikt eingehalten werden, da diese Fähren ganz speziellen Zwecken dienen sollten. Sie waren bestimmt, im Stromgebiet des Rio Paraná eingesetzt zu werden. Ein Blick auf die Landkarte überzeugt von den ungeheuren Schwierigkeiten, die einer verkehrstechnischen Erschließung dieses Gebietes im Wege stehen. Schnelle Autos und gute Straßen nützen nichts, wenn das Land von Wasserarmen durchzogen ist, die dem Verkehrsfluß unüberwindliche Hindernisse in den Weg legen. Der 1927 in Angriff genommene Plan von Fährverbindungen über den Rio Paraná bei Santa Fé wurde nun weiter ausgebaut, und so kam es zu einer Ausschreibung des Ministeriums der Öffentlichen Arbeiten in Buenos Aires zum Bau von Autofähren, die den Anforderungen des Verkehrs auf den flachen, schmalen und strömungsreichen Gewässern genügten. D. h. sie mußten schnell sein, geringen Tiefgang und dabei möglichst große Tragfähigkeit haben, sie mußten wendig, robust und von allen Seiten zu beladen sein. Diese Bedingungen waren nicht nur schwer einzuhalten, sondern man ging an die Grenze des technisch Möglichen. Es war nicht einmal sicher, ob sie sich überhaupt erfüllen ließen; doch nach eingehender Prüfung erklärte sich die Deutsche Werft bereit, den Auftrag ohne jede Einschränkung zu übernehmen. Diese Bereiterklärung war etwas anderes als die Übernahme irgend eines Auftrages: sie erregte das internationale Interesse, da fast alle anderen Bewerber die Ausführung dieses Projektes unter den gegebenen Bedingungen für unmöglich erklärten. Die Äußerungen der

Zeitung „Fairplay“ vom 17. Januar 1935 verrieten mehr als Skepsis. Es heißt dort:

“We are sorry to learn that a recommendation has been made for the acceptance of either the Dutch or German offer, due to the fact that these shipbuilders have promised to strictly adhere to the conditions required. Quite honestly, in our opinion, it is impossible to meet the conditions specified by the Department of Navigation and Ports, and, if the vessels are ordered from either of the above sources, we are afraid the department will experience a lot of trouble with the craft when they are delivered. Dealing now with the main points in favour of the Continental firms, we would remark as follows:—

(1) It is impossible to carry deadweight on dimensions specified and at the same time meet the specification requirements.

(2) We cannot offer a lighter vessel and at the same time meet classification society's scantlings.

(3) The lightweight of the vessel is already more than the permissible load displacement by about 24 tons. The deadweight specified is 55 tons, therefore deadweight is short by 79 tons.

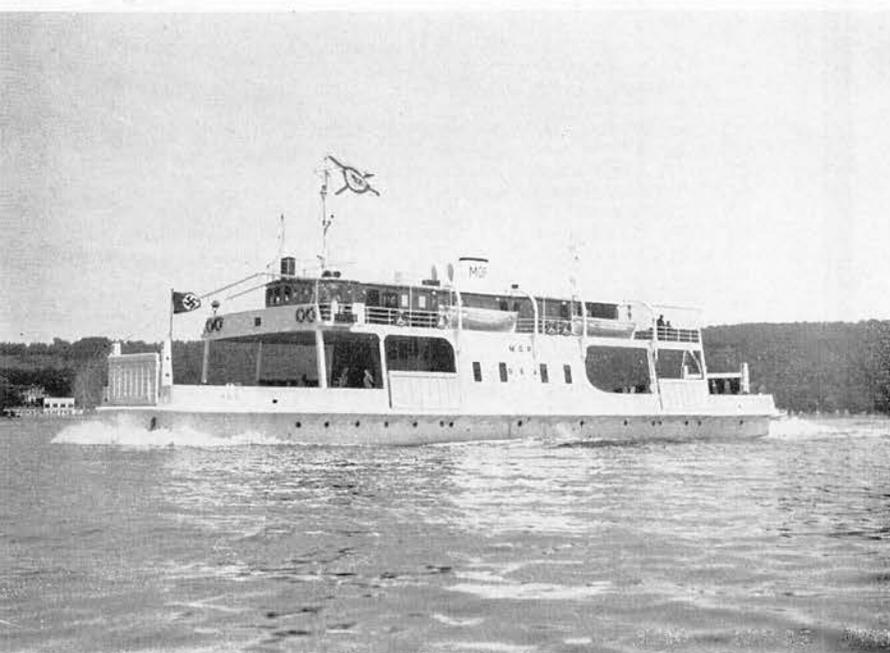
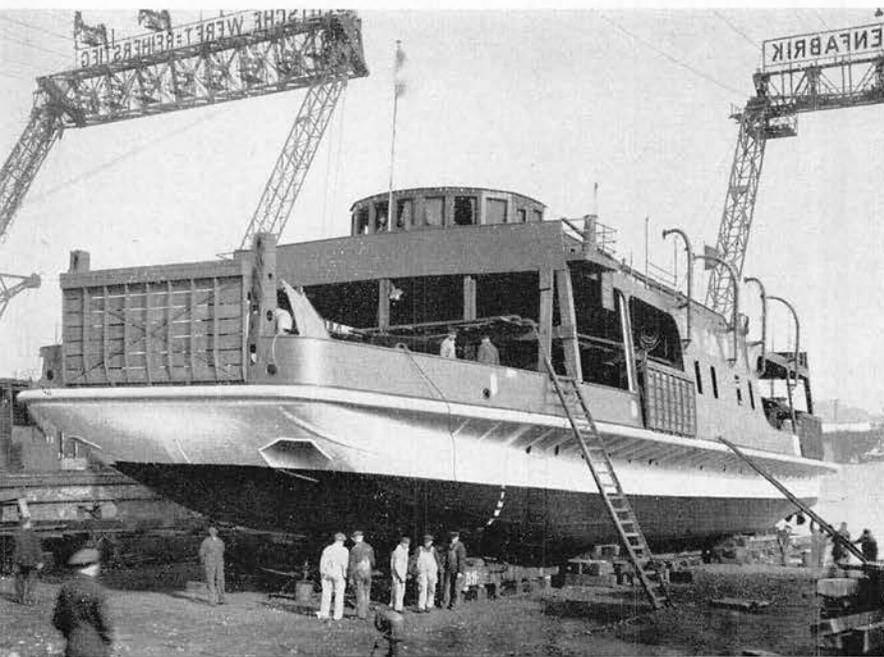
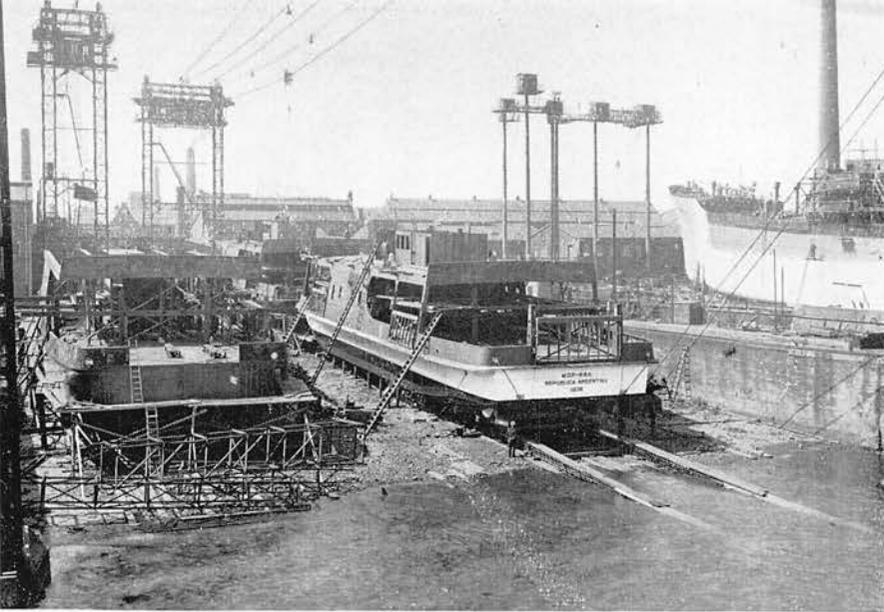
(4) By departing from the specification, savings in weight could be effected by the following means: By deleting class; by having four main gangways instead of six; by having fewer bulkheads; by adopting welding; by having two instead of four boats; by cutting down deck houses; by having simpler outfit and equipment, etc.

The total saving would be 41 tons, and the deadweight shortage would now become about 79 tons, minus 41 tons, i.e., 38 tons, leaving 55 tons, minus 38 tons, i.e., 17 tons, to be carried on the specified draft.

The Herald adds:—

The above is a frank statement of the position as seen by one of Britain's outstanding shipbuilders, a firm, moreover, anxious to secure the contract. After a careful study of the specifications they have declared them to be contradictory and impracticable, and their opinion should not be lightly dismissed. Nevertheless, it has been passed over and the contract has gone to a German firm who have promised "strictly to adhere to the conditions required". There is something very seriously wrong somewhere!

Das heißt in kurzen Worten, es sei unmöglich, bei den gegebenen Abmessungen die verlangte Tragfähigkeit zu erreichen; man könne auch kein leichteres Schiff anbieten und dabei die Vorschriften der Klassifikationsgesellschaft einhalten. Das Gewicht des leeren Schiffes überschritte



Die argentinischen Fähren wurden auf dem Reiherstieg gebaut

die zulässige Verdrängung bereits um 24 tons, und da 55 tons deadweight gefordert seien, wäre das Displacement von vornherein um 79 tons zu klein. Diese 79 tons könne man nur herausholen durch Übergehen der Klassifikationsvorschriften und auf Kosten der Sicherheitseinrichtungen, durch weniger Schotte usw. Der Artikel schließt damit, daß, wenn eine deutsche Firma den Auftrag trotzdem annimmt und ihn strikt auszuführen verspricht, da etwas ernstlich faul sein müsse.

Die DW antwortete ganz sachlich und deutete in wenigen Worten den Weg an, den sie zu gehen gedächte und in welcher Weise sich das Problem lösen ließe: Höchstwertiges Material, Leichtmetall wo irgend möglich, Schweißungen, gute Konstruktionen und schließlich optimale Schiffslinien. Es sei nicht sehr fair, etwas zu kritisieren, was noch nicht gebaut sei...

"To the Editor of Fairplay.

Dear Sir, — In the issue 17th January, 1935, of your paper, on page 218, we find an article "Ferry contract for German builders—British firm's Unsuccessful Tenders (Buenos Ayres, 31st December, 1934)," dealing with a publication in the Herald, Buenos Ayres, on the correspondence this journal has had with some British firms which also tendered for the three ferryboats the Ministry of Public Works, Buenos Ayres, has placed on order.

According to this article the British competitors are of the opinion that it is impossible to meet the conditions of contract for these ferries which have been placed with the Deutsche Werft, of Hamburg. They say the principal dimensions of the ships and the specifications for the ships' equipment are contradictory to the specified lightweight of the vessels and the deadweight required by the Ministry of Public Works.

We, the builders of the vessels under consideration, beg to mention in this connection that although we will adhere to the conditions of specification, which we studied with great care, we confidently trust to meet the conditions of contract in every respect, and also to attain the specified speed.

The British competitors seem to ignore that:

- (1) By the use of a first-class material of high resistance;*
- (2) by the use of light metals, wherever suitable;*
- (3) by applying new working methods (welding) and constructions such as hollow shafts, cast steel, etc.;*
- (4) and, this is a matter of importance, by finding out the most suitable lines of hull, giving the ships the least resistance in spite of great displacement,*

a great deal can be done, and conditions of the Ministerio de Obras Publicas can thus be fulfilled.

We do not think it fair to criticise already to-day the work we have been charged with, and when the ships are ready for despatch to Buenos Ayres, which we trust will be beginning August, 1935, we may take occasion to give to all interested people a detailed report of the results of trial trips, the speed attained, and the light weight of vessels.

Yours faithfully,

Deutsche Werft Aktiengesellschaft."

Der Auftrag wurde ausgeführt, und die Ergebnisse übertrafen die gestellten Bedingungen. Die Schwierigkeiten lassen sich auf eine ganz kurze Formel bringen: Schiffsgewicht und verlangte Tragfähigkeit ergaben eine Verdrängung, mit der bei Anwendung üblicher Konstruktionen und Schiffslinien der zulässige Tiefgang überschritten würde. Die Aufgabe konnte also nur gelöst werden, wenn man in diesen Punkten weitgehend von der Norm abwich, ohne indessen mit den Sicherheitsbestimmungen in Konflikt zu geraten. Gewichtsparen war oberstes Gesetz. Nicht das kleinste zur Konstruktion des Schiffes oder zur Ausrüstung gehörende Stück durfte an Bord gebracht werden ohne kritische Prüfung seiner Daseinsberechtigung bzw. seiner Abmessungen. Nur hochfestes Material wurde verarbeitet. Geschweißt wurde, wo der damalige Stand der Schweißtechnik es nur irgend erlaubte. Profilverstärkungen wurden durch Sicken ersetzt, Faltschotte kamen zum Einbau, Leichtmetall fand Verwendung in den Aufbauten. Aber kein Stück fehlte, das für die nautische Ausrüstung benötigt wurde, nichts von dem, was für die Beladung der Fähren erforderlich war.

Die Verdrängung wurde dabei so groß wie möglich gemacht. Das gelang dadurch, daß man den Schiffen eine Puntform gab, auf scharfe Wasserlinien verzichtete und dafür den Schiffsboden in seiner ganzen Breite flach auflaufen ließ. Dadurch wurden trotz eines sehr hohen Völligkeitsgrades recht günstige Strömungsverhältnisse gewonnen und nebenbei erreicht, daß für den späteren Fährbetrieb in flachen Gewässern eine außerordentlich praktische Vorschiffsform entstand. Sie erlaubte gefahrloses Auflaufen auf flache Stellen.

Das Bemerkenswerteste ist jedoch, daß die Fähren nach ihrer Vollendung auf eigenem Kiel den Ozean überquerten, und zwar durchaus nicht nur bei schönem Wetter. Die Fähren hatten, zumal die dritte, verschiedentlich Stürme bis zur vollen Orkanstärke zu überstehen. Ein Auszug aus dem Kapitänsbericht der dritten Fähre mag einen kleinen Eindruck vermitteln:

„Auf 15 Grad Süd hatten wir auch die ersten Kaptauben beim Schiff, was auf stürmisches Wetter im Süden schließen ließ. Am 2. Oktober standen wir auf etwa 32 Grad Süd und 49 Grad West. Hier wehte voller Sturm aus Nord bis Nordnordost, begleitet von sehr hoher und langer See. Stark fallendes Barometer, heftiges Blitzen in südlicher Richtung und aufkommende hohe Dünung aus SW waren untrügliche Anzeichen für schweren Sturm. Am 3. Oktober, gegen 6 Uhr, holte der Wind bei starkem Regen nach SW und nahm schnell zum vollen Sturm — Stärke 11 — zu. Die Luft sah direkt gefährlich aus. Dicke und durcheinanderwühlende und sehr niedrig hängende, schwarze Regenwolken, woraus dauernd starke Blitze zuckten, legten von SW heran. Die hohe nördliche Dünung war noch im Wasser, und dazu kam sehr schnell auflaufende SW-See mit schweren Brechern. Es wurde ungemütlich an Bord. Unsere leichte Tänzerin wußte nun tatsächlich nicht mehr, wie sie sich drehen und wenden sollte. Ohne große Gefahr für das Schiff konnten wir nicht mehr gegenanhalten. Wir nahmen Wind und See zwei Strich von Steuerbord, Motor so langsam wie möglich voraus. So ging es leidlich gut, bis die Nord-Dünung sich gelegt hatte. Vom 3. Oktober, abends 10 Uhr, bis zum Mittag des nächsten Tages hatten wir volle Orkanstärke. Die Fähre lag zwischen und auf den hohen Wellenbergen wie ein gut gesteuertes, großes Rettungsboot. Die See stäubte und war weiß von Gischt. Unser Schilfchen benahm sich großartig. Es kam kein Wasser an Deck. Die reinste Luftschaukel. Der Sturm hielt 36 Stunden an und versetzte uns 180 Seemeilen nach ONO zurück. Ohne Seeraum hätte dieser Sturm für uns kritisch werden können. Am 4. Oktober, gegen 10 Uhr, nahm der Wind und die brechende See ab. Um 1 Uhr morgens des folgenden Tages legten wir das Schiff auf Wind und See ein und standen am 6. Oktober wieder auf derselben Breite und Länge, wie drei Tage vorher. Am nächsten Tage gegen 4 Uhr peilten wir das Feuer von Cap Polonio dwars in 9 Seemeilen Abstand. Hier herrschte SO-Wind, Stärke 8—9, mit hoher, wilder und auflandischer See. Wir fuhren mit 280 Um-

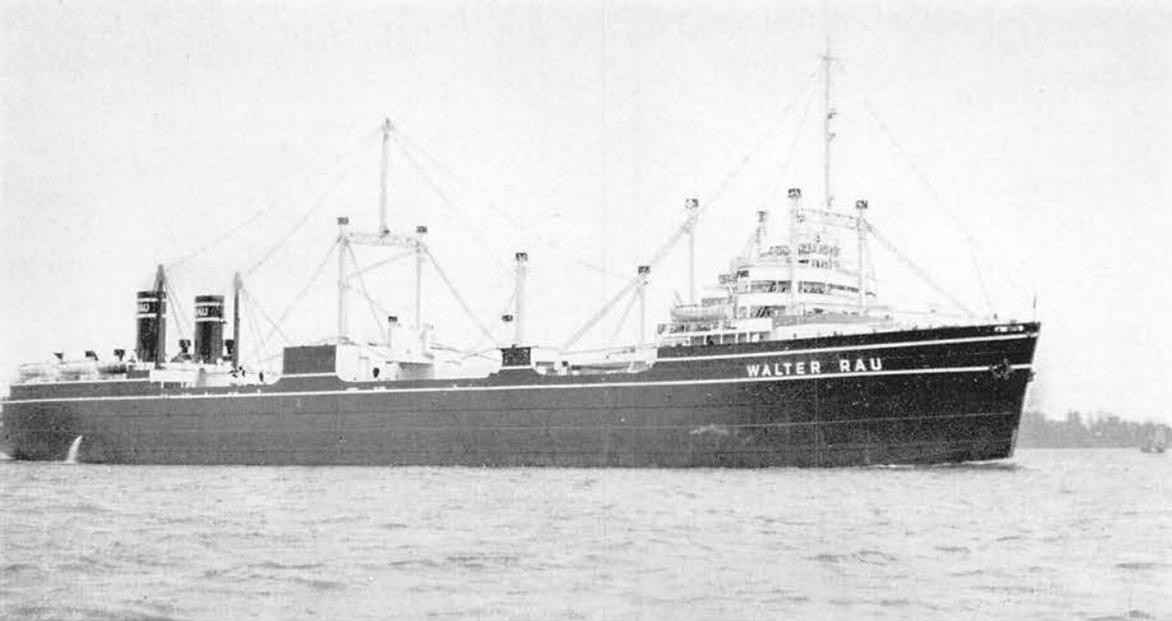
drehungen dwars See und Wind. Es ging ziemlich wild her. Die Fähre mußte nochmals eine harte Prüfung durchmachen und bestand auch diese ohne Fehler. Bei Recalada Feuerschiff nahmen wir den Lotsen bei SO-Wind, Stärke 7—8, an Bord. Am 8. Oktober, um 5 Uhr, ankerten wir auf der Quarantänestation, wo der Lotse von Bord ging; trieben hier vor beiden Anker bei OSO-Wind, Stärke 9, und hoher, kurzer See. Da weder Lotse noch Arzt ohne Gefahr längsseits kommen konnten, erhielten wir die Order, ohne Abfertigung nach Buenos Aires zu fahren. Um 2 Uhr wurden wir dann von zwei Schleppern des M.P.O. vor der Südeinfahrt in Empfang genommen und an die Werft bugsiert. — Bei der späteren Besichtigung im Dock zeigte das Schiff nicht die geringsten Beschädigungen oder Verbeulungen . . .“

Auf Grund der guten Erfahrungen wurden noch zwei dieser Fährschiffe nachbestellt und kurz vor dem Kriege abgeliefert. —

Mit der Betrachtung zum Bau der Argentinien-Fähren haben wir unsere Aufmerksamkeit einer Sonderaufgabe geschenkt, bei der die Leistung darin bestand, bei einem kleinen Objekt präzise Grenzen strikt einzuhalten. Ein anderes Beispiel soll zeigen, wie eine Aufgabe gemeistert wurde, deren Besonderheit in der Erstmaligkeit lag.

Die Deutsche Werft hatte 1937 das 22 000 tdw große Walfangmutterschiff „Walter Rau“ gebaut, ein Schiff, das im wesentlichen aus dem Tanker hervorgegangen ist. Auf diesem Gebiet besaß die Deutsche Werft bereits Erfahrungen. Aber die an diesen Neubau gestellten Anforderungen gingen weit über das an ein normales Tankschiff gestellte Maß hinaus. Eine komplette Fabrik sollte an Bord eingebaut werden, die die beim Walfang gewonnenen Produkte bis zur letzten Möglichkeit verwertete und versandfertig verpackte.

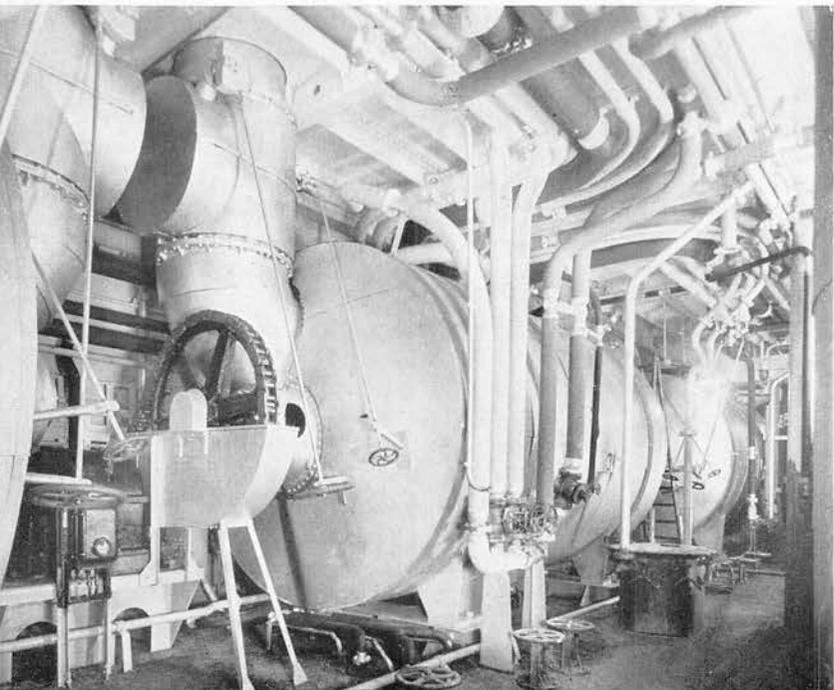
Die DW konnte sich dieser Aufgabe gewachsen fühlen. Die erst kurze Zeit zurückliegenden Umbauten der Walfangmutterschiffe „Sir James Clerk Ross“, „Skytteren“ und „C. A. Larssen“ hatten sie mit ihr bereits vertraut gemacht. Bei diesen Schiffen sollte zu der vorhandenen Kocherei eine Futtermehlfabrik eingebaut werden. Das war neu im Walfang gegenüber den Zeiten, die wir aus den klassischen Berichten kennen, — wer hat nicht Melvilles „Moby Dick“ gelesen? Der Wal wird im zwanzigsten Jahrhundert nicht mehr nur seines Specks wegen gejagt und um des Walrats und der Ambra willen. Der Wal wird heute restlos verwertet. Das ist erst möglich, seitdem Schiffe als komplette Fabriken ausgerüstet werden, außer den Kochereien Kühlanlagen, Dampf- und Motor-Knochen-sägen und Hilfsmaschinen aller Art erhalten, um mit den Riesen fertigzuwerden. In drei Hauptgruppen kann man die Anlagen zur Verarbeitung der geschlachteten Wale teilen: Die zur Ölgewinnung, die zur Herstellung von Futtermehl und die zum Gewinnen von Nebenprodukten. Die räumliche Gliederung des Fabrikschiffes entspricht der Reihenfolge des Arbeitsvorganges auf dem Schlachdeck, dem oberen freien Deck, unter welchem sich die Fabrikräume befinden: Die Speckkocher mit den zugehörigen Fettabscheidern, weiter vorn die Fleisch- und Knochenkocher, schließlich Waschmaschinen, Sack-Packmaschinen, Sackzunäh-Maschinen und alle für Fleisch-extrakt- und Fleischkonserven-Herstellung und -Verpackung nötigen Apparaturen. Wir wollen uns nicht in technische Einzelheiten verlieren, nur einen Begriff von der Leistungsfähigkeit eines neuzeitlichen Fabrikschiffes machen. Jeder Speck- und jeder Fleischkocher verarbeitete 140 Tonnen pro Tag bei 20 Füllungen, jeder Knochenkocher 120 Tonnen bei 7—8 Füllungen, wobei sich der Gesamtkraftbedarf der Fabrik auf 550 PS belief. Das wertvollere Fleisch wurde zu Fleischkonserven und Gefrierfleisch verarbeitet, letzteres in einer Tiefgefrier-



Das Wallfabrikschiff
„Walter Rau“

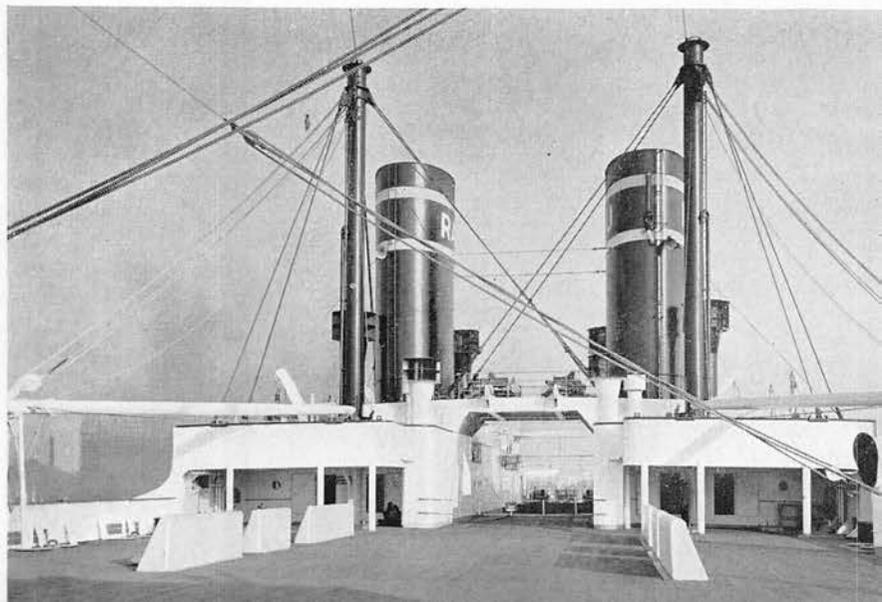
anlage, in der Temperaturen bis zu -40° erzeugt werden konnten. Das bis zu dieser Temperatur unterkühlte Fleisch wurde durch Eintauchen in Süßwasser mit einer dünnen Eiskruste überzogen, wodurch es luftdicht abgeschlossen war, um dann in dem auf -25° gekühlten

zersägt in die entsprechenden Abteilungen der Fabrik zu liefern. Die Fabrik ist in der Lage, 2000 Tonnen Rohmaterial pro Tag zu verarbeiten, also durchschnittlich 20 Wale zu je 100 Tonnen. Laut Fangberichten war in der Zeit des Hochbetriebs die Verarbeitung von 20 Walen in einer



Knochenkocher, Antriebsseite und Aufschlepp für die gelangenen Wale

Laderaum aufbewahrt zu werden. Sorgfältig getrennt und geruchdicht abgeschlossen von der Trankocherei war die Futtermehlfabrik, in der Fleischmehl und Blutmehl hergestellt und in Säcke verpackt wurden. Es ist gewiß von Interesse, zu erfahren, wieviel Zeit benötigt wurde, um einen vom Fangboot angelieferten Wal geschlachtet, geflenst und



Schicht (12 Stunden) keine Seltenheit, d. h. daß ein Wal in etwa einer halben Stunde vollständig zerlegt war.

An ein Schiff der hier kurz beschriebenen Art werden in jeder Hinsicht die höchsten Anforderungen gestellt. Während der siebenmonatigen Reise ist es ganz auf sich selbst gestellt, oft unter den rauhesten Bedingungen. Das gleiche gilt für die Besatzung, für die auf dem Mutterschiff entsprechend der treffenden Benennung „Mutterschiff“ alles vorhanden sein muß, was eine vielköpfige Familie auf einer siebenmonatigen Reise in jeder nur denkbaren Lage benötigt. Die erste Fühlung mit der Welt nimmt eine Walfangflotte ja erst auf, wenn sich die Reise ihrem Ende zuneigt, wenn der Tanker zum Auswechseln des Öls längsseits kommt. Er bringt Heizöl und übernimmt das Walöl —

eine harte Arbeit für die Besatzung, denn die Ladetanks müssen nach dem Lenzen auf das sorgfältigste gereinigt und ausgespritzt werden. Die Tanks haben nacheinander der Aufnahme des Brennstoffes und des Trans zu dienen, ohne daß eine Spur von Verunreinigung durch Rückstände die kostbare Ladung gefährden darf.

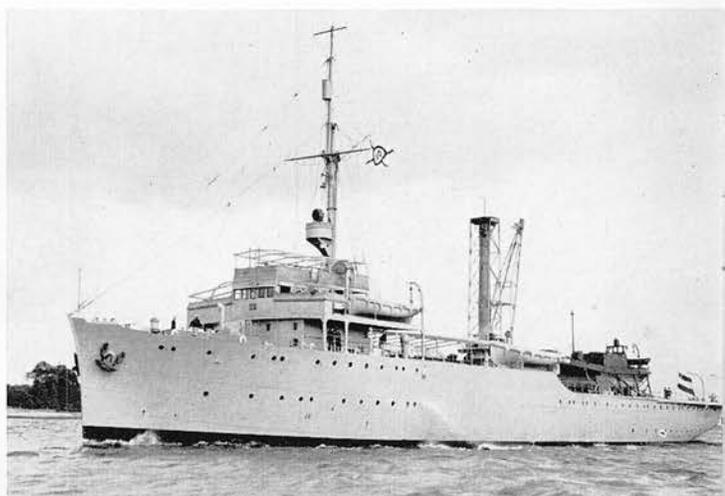
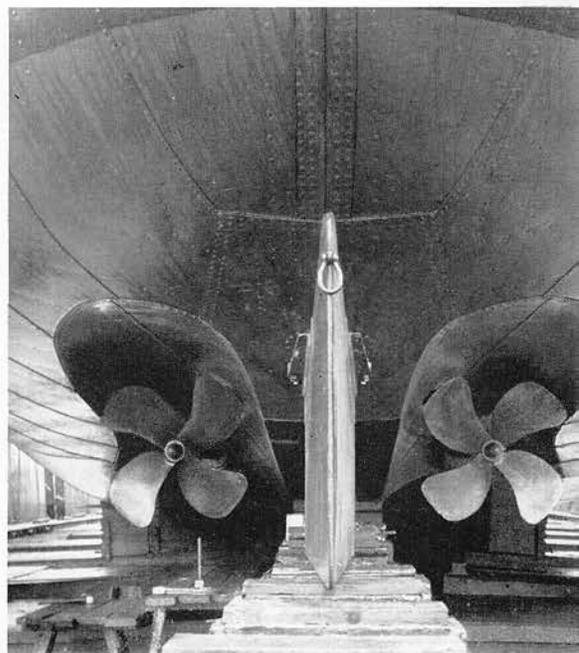
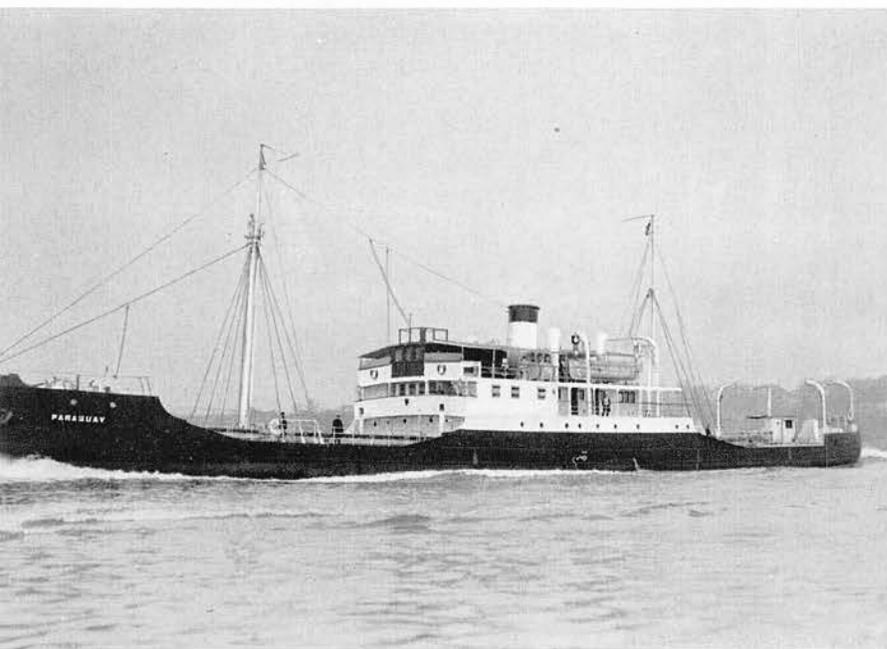
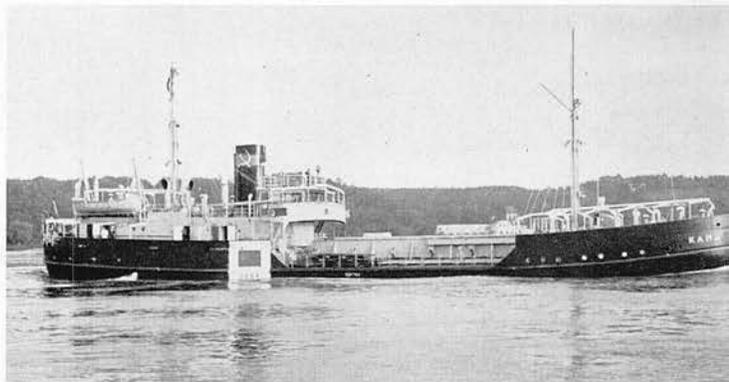
Statt einer lückenlosen Aufzählung und Beschreibung sämtlicher auf der DW gebauten Schiffe mögen diese herausgegriffenen Beispiele ein Bild von der Leistungsfähigkeit der Werft sowie der Vielzahl und Verschiedenartigkeit der ihr zugefallenen Aufgaben vermitteln. In wenigen Jahren war die um ihre Existenz ringende Werft in die Spitzengruppe der Handelsschiffswerften der Welt gerückt.

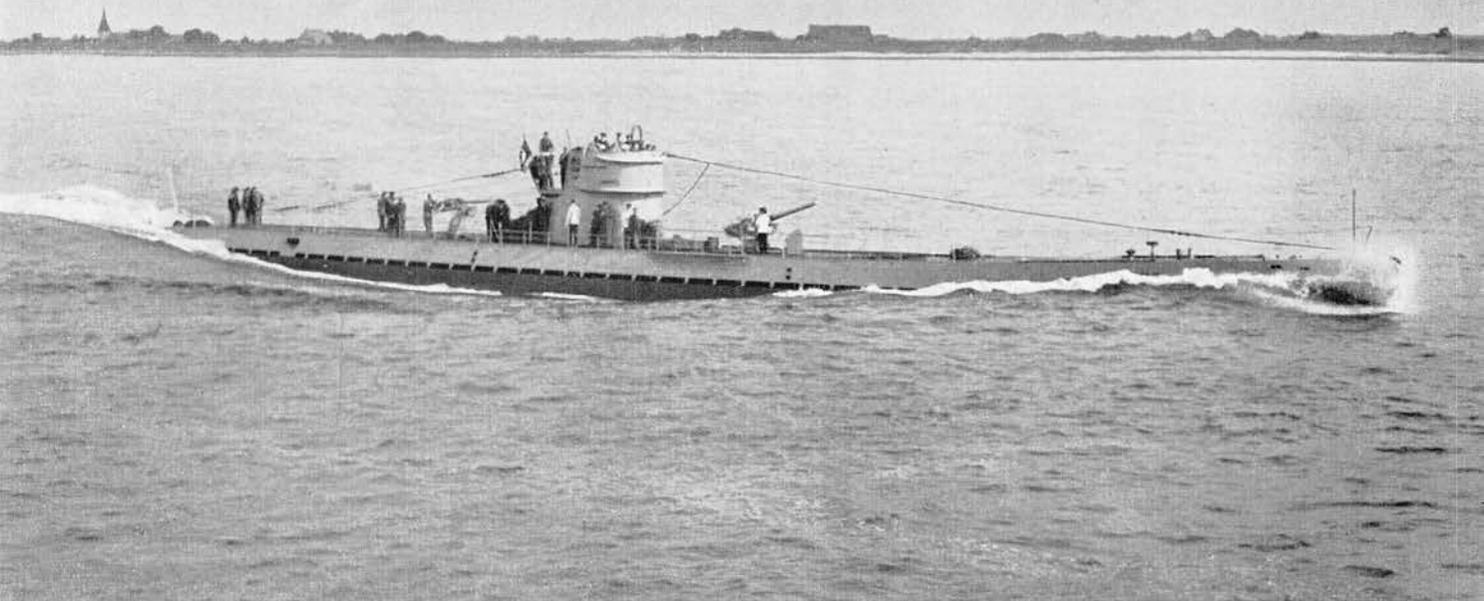
Weitere Spezialschiffe der DW:

Rechts: Baggerschuten für die Sowjetunion

Mitte: „Paraguay“, Schiff mit sehr geringem Tiegang

Unten: Schwimmkranponton und jugoslawisches Werkstattschiff





Der zweite Weltkrieg

Die großen Aufträge waren jedoch schon überschattet vom politischen Geschehen. Wer die Kurve der Umsatz- und Belegschaftszahlen nach dem Kriegsausbruch weiterverfolgt, möchte an eine Blüte denken; aber es gab nach 1940 keine Produktion von Handelsschiffen mehr, der sich die Deutsche Werft mit aller Absicht vom Tage ihres Bestehens an ausschließlich gewidmet hatte. Gewissenhafte Ausführung und unbedingte Einhaltung der geschlossenen Kontrakte waren für die Werft Grundsatz solange sie besteht. Daß sie daran festhielt, auch dann noch, als dies kaum mehr möglich war, bewies die Deutsche Werft mit der Ablieferung der Tanker „Nueva Andalusia“ und „North America“ für die TEXACO im Kriegsjahr 1940 und noch 1941 mit der Lieferung des Schwimmkran-Pontons sowie der 13 Baggerschuten an die Sowjet-Union.

Mit dem Beginn des Krieges lautete der bittere Zwang: Umstellung auf Kriegsschiffbau. Alle Kräfte des Volkes, alle Zweige der Wirtschaft, standen im Kriegseinsatz — auch die DW bekam Aufgaben zugewiesen, die sie zu meistern hatte, und sie wurden gemeistert. Im wesentlichen waren es folgende Baugruppen, auf die die Deutsche Werft sich konzentrierte: U-Boote verschiedener Typen und verschiedener Größen; kleinere Kriegs- und Kriegshilfsfahrzeuge, wie Minensuchboote, U-Jäger, Torpedo-Fangboote, Kriegstransporter und Marine-Fährprähme; dann Hebewerke und schließlich die Frachtschiffe des Hansa-Programms.

Die umfangreichste Aufgabe stellte das U-Boots-Programm dar. Vor allem war es das große IX C-Boot mit 1100 t, mit dessen Bau die DW be-

auftragt wurde. Über 60 Boote dieses Typs verließen die Werft; von den vielen, die nicht mehr fertig wurden, soll gar nicht gesprochen werden. Das Bautempo steigerte sich von Jahr zu Jahr; die Neuproduktion lief mit den Verlusten um die Wette. Im letzten Kriegsjahr wurde auch die Produktion eines kleineren Bootes, des Typs XXIII aufgenommen. Fünzig dieser 230 t großen U-Boote wurden abgeliefert, zahlreiche weitere als fertige Sektionen an die Germaniawerft geliefert.

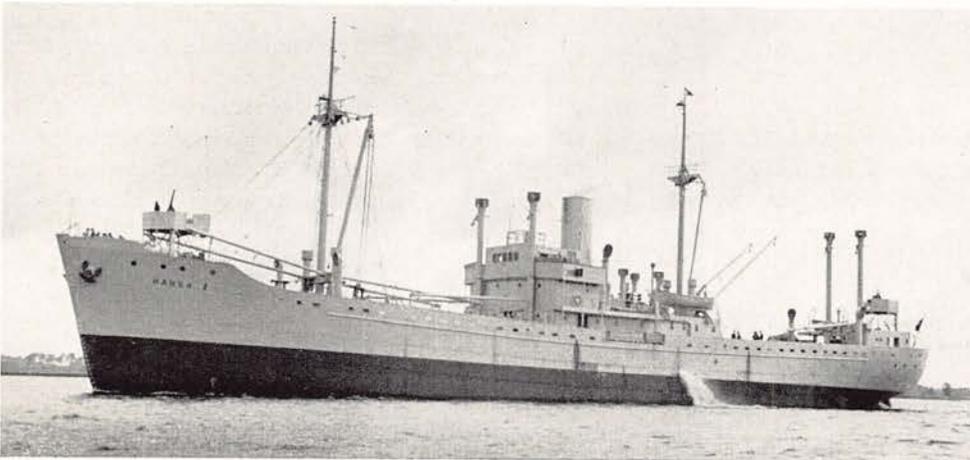
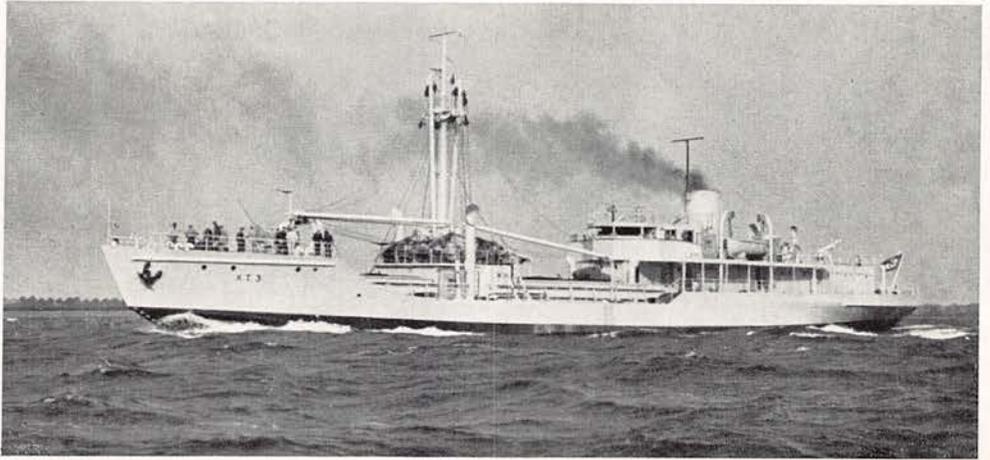
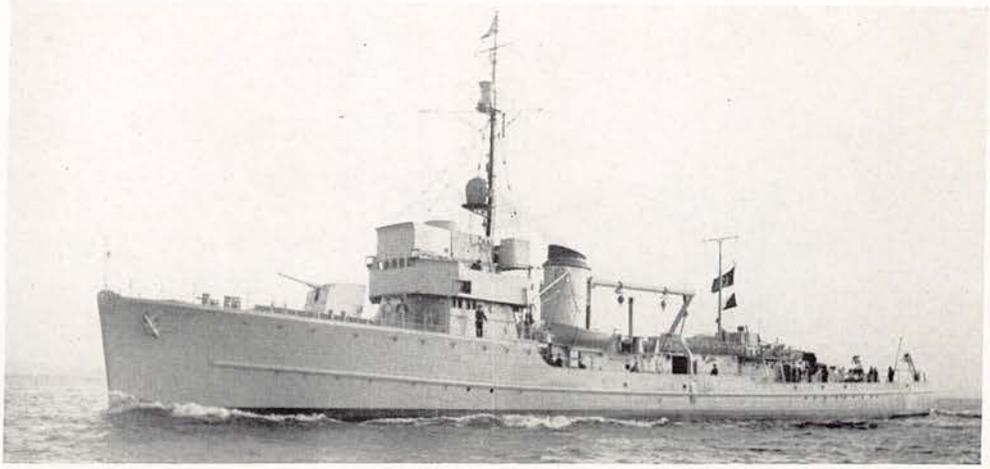
Der Bau von Tankkähnen für die Donau ging so vor sich, daß die Deutsche Werft Konstruktion, Material und Baubeschreibung soweit vorbereitete, daß die etwa 300 t großen Kähne auf kleinen Donauwerften nur zusammengebaut zu werden brauchten, entsprechend den Teilen eines großen Baukastens. Die Kriegstransportdampfer für Materialtransport im Schwarzen und im Mittelmeer wurden z. T. auf der DW erstellt, z. T. auf italienischen Werften; etliche auch im Donaauraum, z. B. in Linz. Da diese Schiffe mit einer Länge von 62 m immerhin 650 t und einen Tiefgang von 3,10 m hatten, mußten sie zur Überführung nach der unteren Donau selbst im unausgerüsteten Zustand zwischen zwei „Kamele“ gehängt werden, um die Untiefen zu passieren.

Das Hansa-Programm schließlich bestand aus Frachtdampfern von 3000, 5000 und 9000 t. Nur von der ersten Art ist auf der DW eine Reihe zur Ausführung gelangt, die Aufträge der größeren Schiffe wurden annulliert.

Die Konzentration aller Kräfte auf die Aufgaben, die die Kriegereignisse den Werften zuwies, konnte den unglücklichen Verlauf des großen Geschehens nicht



beeinflussen. Das Kriegsende sah die DW noch in ungebrochener Leistungsfähigkeit. Keiner der vielen Luftangriffe auf Hamburg hatte die Arbeit auf der DW zum Stillstand gebracht. Die schwersten Angriffe, die sie getroffen hatten, Ende März 1945, vernichteten U-Boots-Werkstätten und Marine-Arsenal, brachten einige U-Boote zum Kentern und zerstörten verschiedene Werkstätten wie: E-Zentrale, Kesselhaus und Sauerstoffanlage, doch im ganzen konnte man noch von Glück reden. Auf dem Reiherstieg sah es schlimmer aus. Als im Mai 1945 der Krieg zu Ende war, wurde jede Bautätigkeit abgebrochen.



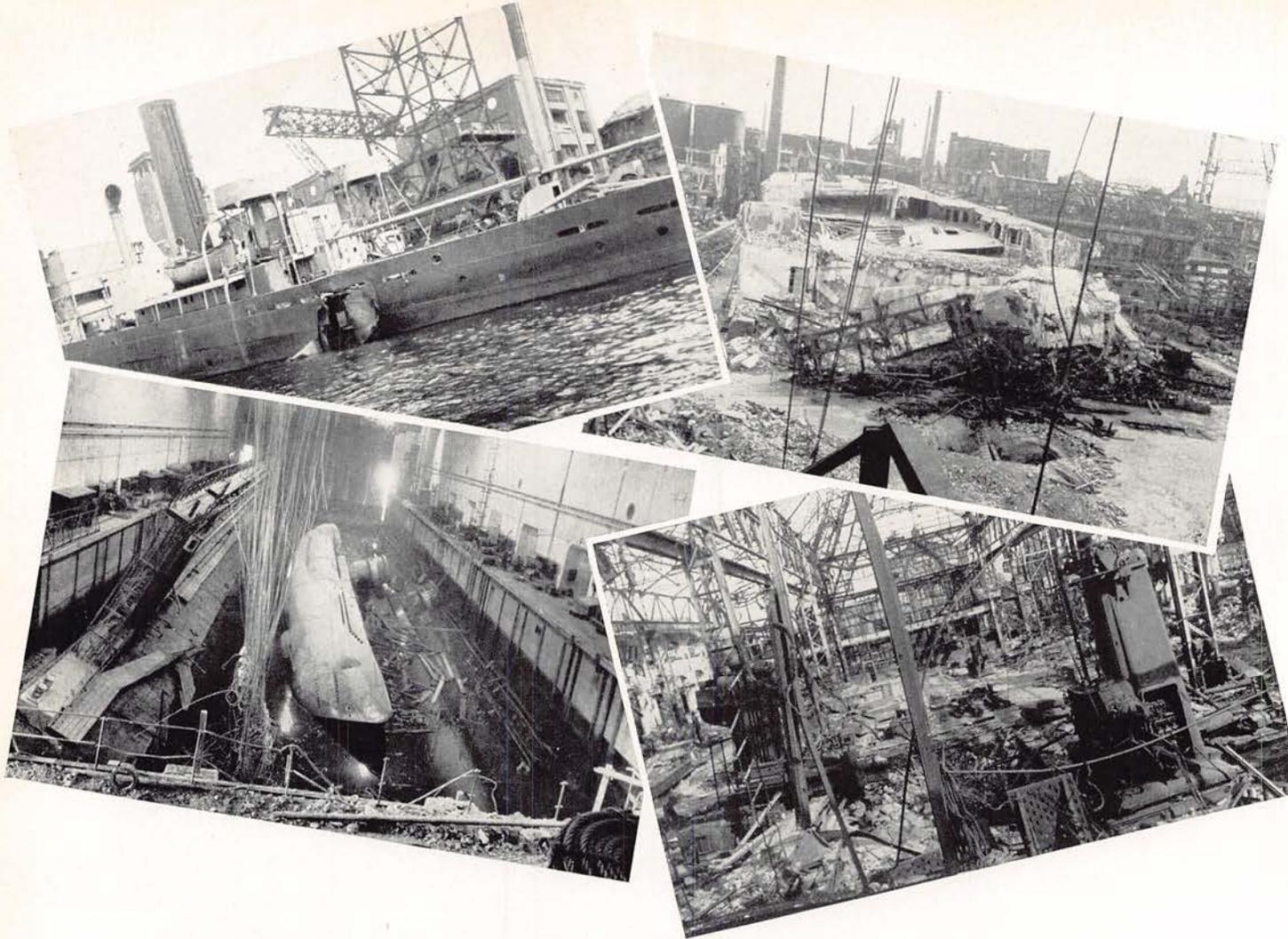
Von oben
nach unten:

Minensuchboot

Kriegstransportschiff

Querstapellauf
eines Kriegstransportschiffes
auf der Donau

Ein Frachter des
Hansa-Programms



Stillstand bis zum Fortfall der Baubeschränkungen des Potsdamer Abkommens

Der Krieg hatte mehr zerstört als nur Schiffe, Wohnhäuser und Fabriken. Zerstört war der Glaube, in absehbarer Zeit einen neuen Aufstieg zu erleben. Die Erinnerung an das Diktat von Versailles und der Alpdruck einer möglicherweise noch verheerenderen Auswirkung des Endes von 1945 lasteten auf dem deutschen Volk. Die Bedingungen des Potsdamer Abkommens vom Juli 1945 waren in ihrer Vernichtungsabsicht in der Tat noch gründlicher als die von 1919 und beschränkten sich durchaus nicht nur auf die Beseitigung des deutschen Kriegspotentials, wie es auf den ersten Blick den Anschein haben mochte. Der Punkt III B 11 des Potsdamer Abkommens hieß:

„Mit dem Ziel der Vernichtung des deutschen Kriegspotentials ist die Produktion von Waffen, Kriegsausrüstung und Kriegsmitteln ebenso die Herstellung aller Typen von Flugzeugen und Seeschiffen zu verbieten und zu unterbinden.“

Wenn der Bau von Handelsschiffen schon grundsätzlich dem „Kriegspotential“ zugerechnet wird, dann könnten auch alle anderen Punkte des Abkommens in der Weise ausgelegt werden, daß ein deutscher Wiederaufbau den Frieden bedrohe. Das Todesurteil über die deutschen

Werften schien gesprochen zu sein. Punkt III B 12 von Potsdam ließ ebenfalls an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig:

„In praktisch kürzester Frist ist das deutsche Wirtschaftsleben zu dezentralisieren mit dem Ziel der Vernichtung der bestehenden übermäßigen Konzentration der Wirtschaftskraft, dargestellt insbesondere durch Kartelle, Syndikate, Trusts und andere Monopolvereinigungen.“

Die überall durchgeführten Demontagen bewiesen, daß ernst gemacht wurde. Jede Bautätigkeit hatte aufgehört, auch die Deutsche Werft war von der Vernichtung bedroht. Am Himmelfahrtstage 1946 hatte sich die Lage aufs äußerste zugespitzt: Um 11 Uhr sollten die Werftanlagen auf englischen Befehl gesprengt werden. In einer in aller Eile einberufenen Bürgerschaftssitzung wurde ein dringendes Telegramm an den englischen Befehlshaber aufgegeben, der es sofort nach London weiterleitete. Die Antwort aus London kam eine Viertelstunde vor der angesetzten Sprengung und lautete: „Drei Tage warten.“ Dieses Telegramm in letzter Minute rettete die Deutsche Werft.

Es war schon für alle Fälle Vorsorge getroffen worden,

um im Notfall zu retten, was zu retten ging. Sämtliche Kabel der großen Krananlage waren abgefiert, um bei evtl. Sprengung zu verhindern, daß die Pfosten und Stützen nach der Landseite zu einstürzten und die Hellingsole zerschlugen. Der Aufschub war wie ein Aufatmen, aber die Gefahr war noch nicht vorbei. Niemand wußte, wann endlich das drohende Verhängnis gebannt war, denn trotz detaillierter Verordnungen gab es kein wirkliches Recht, da sich die Gesetzgeber kaum an ihre Verordnungen hielten. Der 1949 erlassene Demontagebefehl der Reiherstiegwerft kam z. B. erst dreieinhalb Jahre nach dem Termin, bis zu welchem er nach dem Potsdamer Abkommen hätte verkündet sein müssen bzw. zwei Jahre nach dem Zeitpunkt, an dem Demontagen beendet sein sollten. Wörtlich heißt es im Potsdamer Abkommen, Absatz IV:

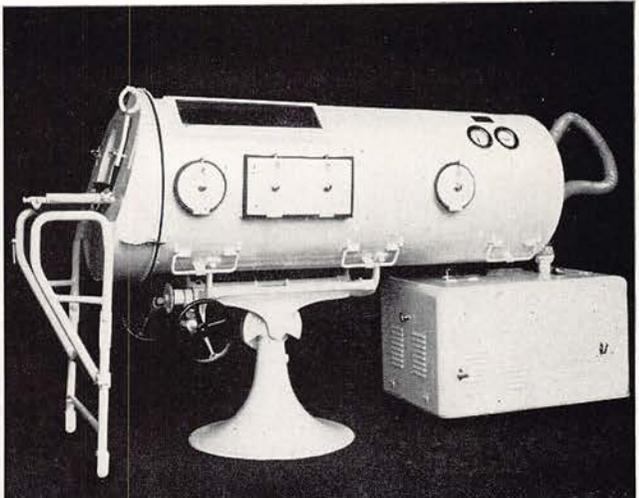
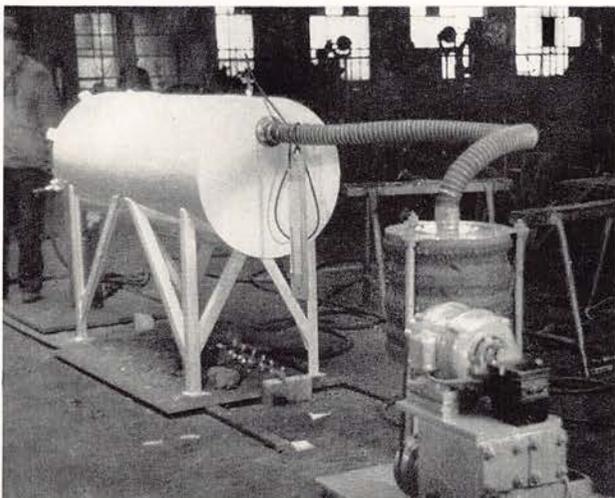
5. „Der Umfang der aus den westlichen Zonen zu entnehmenden Ausrüstung der auf Reparationskonto geht, muß spätestens innerhalb sechs Monaten von jetzt ab bestimmt sein.“
6. „Die Entnahme der industriellen Hauptausrüstung soll so bald als möglich beginnen und innerhalb zwei Jahren, gerechnet vom Zeitpunkt der in § 5 spezifizierten Bestimmung, abgeschlossen sein ...“

Indessen arbeitete man in Finkenwerder mit 2700 Mann für eine ungewisse Zukunft. 1946 wurde der 14 000-Tonnen-Tanker „America“ abgeliefert; aber als Zeichen des beginnenden Wiederauflebens des deutschen Schiffbaues ist das nicht zu werten. Dieser Tanker war lediglich der Fertigbau eines schon vor dem Kriege zu Wasser gelassenen Neubaus für die Texaco. Es galt, auf irgendeine Weise am Leben zu bleiben. Schon oft hatte die Deutsche Werft in den knapp dreißig Jahren ihres Bestehens beweisen müssen, daß auch in noch so ausweglos scheinenden Lagen nicht kapituliert zu werden braucht. Jede Arbeit, die geeignet erschien, die verbliebene Stamm-Belagschaft nützlich zu beschäftigen, wurde übernommen, auch wenn diese mit Schiffbau nicht das Geringste zu tun hatte. Die Vielseitigkeit der DW-Schiffbauer feierte

Triumphe: Panzer wurden verschrottet und Straßenbahnen repariert, Güterwagen gebaut, zerschossene Lokomotiven und Tender wieder fahrbereit gemacht. Maschinen für die Torfgewinnung waren ebenso wenig ein Problem wie Waffelbackmaschinen und eiserne Lungen. In Hamburg waren Fälle spinaler Kinderlähmung aufgetreten, und die erste der eisernen Lungen wurde in kürzester Zeit entworfen, gebaut und einem Hamburger Krankenhaus übergeben. Sie arbeitete vorzüglich und wurde in den nachgelieferten Modellen noch erheblich verfeinert und mit allen Schikanen liebevoll ausgerüstet. Nicht oft hat man das Vergnügen, einen Gegenstand der Technik durch ein paar geschickte Umwandlungen derart verschiedenem Zwecken zuzuführen, wie in diesem Fall. Die eisernen Lungen waren nämlich ursprünglich Torpedodecksbehälter von U-Booten.

Der Schiffbau wurde wieder aufgenommen, wo sich nur die Gelegenheit dazu bot. Die Reparatur von Schiffen war den Werften nicht verboten. Materialmangel und die Schwierigkeit, Fachleute zu bekommen, ließen indessen nur sehr langsam die schiffbauliche Tätigkeit zu neuem Leben erwachen. Der Verlust von vier Schwimmdocks durch Kriegseinwirkung sowie die Beschlagnahme des letzten verbliebenen Docks machten zunächst einen größeren Reparaturbetrieb unmöglich. Erst durch die pachtweise Übernahme zweier Docks von der Militärregierung ergaben sich neue Arbeitsmöglichkeiten.

Zu den ersten Arbeiten der DW auf schiffbaulichem Gebiet nach dem Kriege gehörte der Rückbau der KFK. Diese in den Kriegsjahren als Hilfsschiffe eingesetzten Fischkutter wurden ihrem ursprünglichen Verwendungszweck wieder zugeführt. An diese Arbeiten knüpften sich die ersten Neubaufträge, die die Militärregierung der DW auszuführen gestattete: drei Fischdampfer von je 400 BRT, denen nach der Währungsreform im Juni 1948 noch vier weitere folgten. Die zugestandene Tonnage dieser Schiffe war selbst für Fischereifahrzeuge unbefriedigend. Übereinstimmend erklärten die Reeder Größe, Geschwindigkeit und Antriebsart als unzureichend für einen erfolgversprechenden Betrieb. Wie konnte hier Ab-



Die eisernen Lungen der DW

hilfe geschaffen werden, ohne mit dem Gesetz in Konflikt zu geraten?

Die Werft fand eine Lösung, die rückschauend ganz nahelegend erscheint, die aber als eine geniale Idee bezeichnet werden darf, auf die noch niemand gekommen war: der Shelterdeck-Fischdampfer. Er ist nicht gebaut worden, weil schließlich die politischen Ereignisse seine Verwirklichung nicht mehr erforderlich machten. Aber wenn zu jenem Zeitpunkt, da die Feindschaft zwischen den Nationen noch nicht abgeklungen war, die englische Zeitschrift „Fairplay“ sich so geäußert hat, wie aus dem nachstehenden Auszug hervorgehen mag, dann unterliegt die Objektivität der Beurteilung gewiß keinem Zweifel. Es heißt dort in der Ausgabe vom 16. Juni 1949 unter anderem:

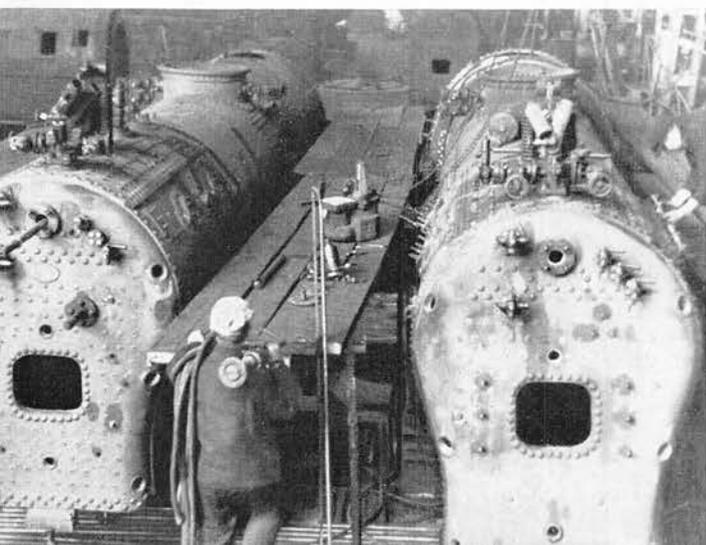
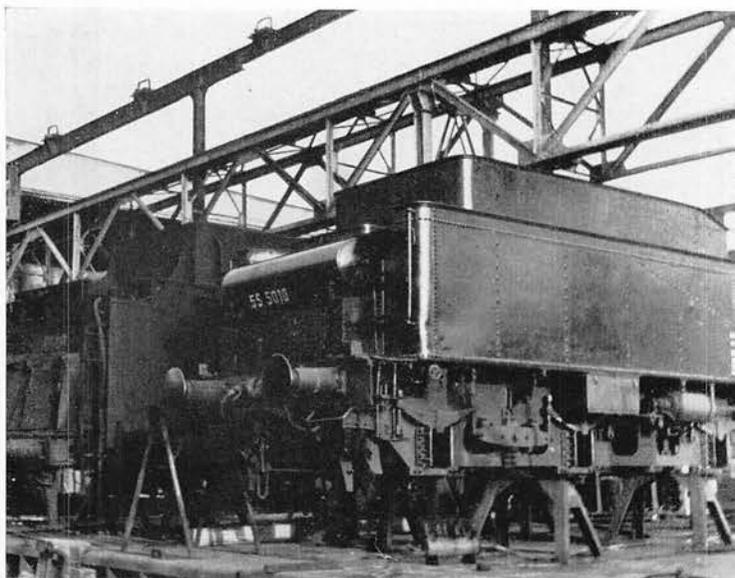
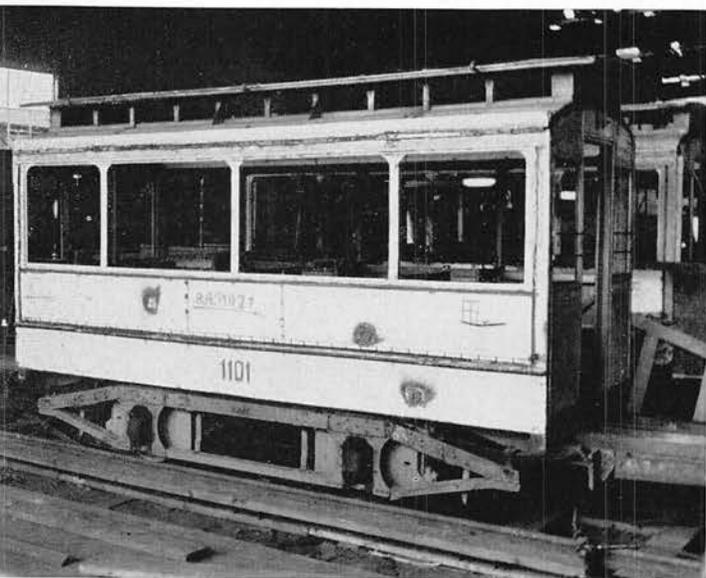
„No doubt the controlling authorities had very good reasons for making these restrictions, and it is therefore rather disquieting to find that the German yards) have evolved a design in which, while complying with these conditions, manages to get round them in an ingenious manner ...“*

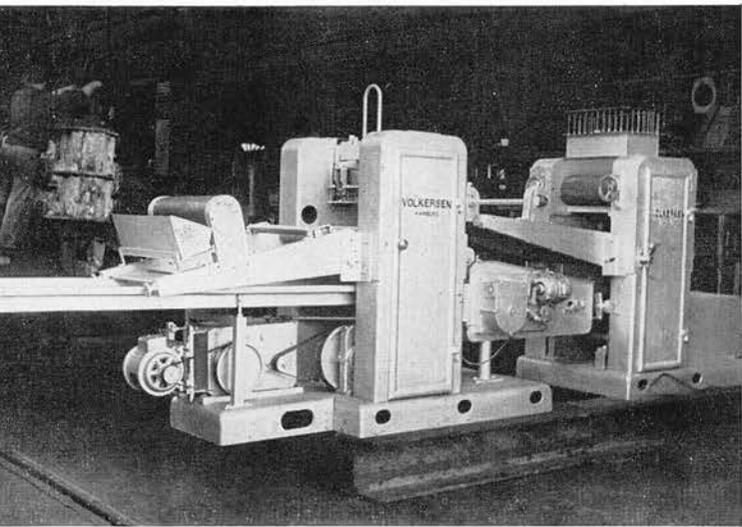
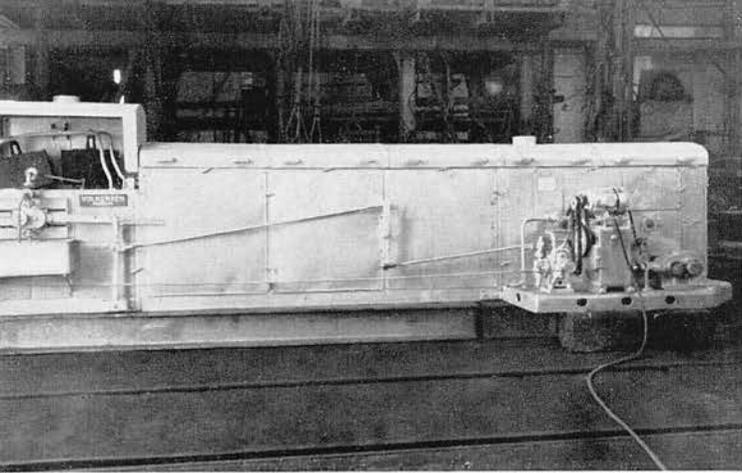
„Zweifellos hatten die Kontrollbehörden guten Grund diese Einschränkungen zu erlassen, und es ist ziemlich beunruhigend, daß die Deutschen Werften) einen Entwurf gemacht haben, der die Bedingungen erfüllt und sie dabei in genialer Weise umgeht.“*

In diesem Grundton ist der ganze Artikel gehalten. Auf der einen Seite wird die „Umgehung der Vorschriften“ gerügt, auf der anderen zugegeben, daß die Erfindungskraft, mit der dies geschehen, „of high order“ gewesen sei.

Dem Schiffbauer sagt der Name „Shelterdeck“, worin das Neue lag. Die Größe eines Schiffes ist keine absolute und eindeutige Sache. Sie ist abhängig von den anzuwendenden Vermessungsbestimmungen. Die Unterscheidung von Volldeckern und Shelterdeckern bei Frachtschiffen lehrt, daß Schiffe gleicher Größen durch Berücksichtigung gewisser Bauvorschriften eine unterschiedliche Vermessung haben können. Dies ist seit langem jedem Schiffbauer selbstverständlich. Dieses Prinzip aber auch auf den Fischdampfer anzuwenden, war in der damaligen Situation das Ei des Columbus. Es kam nur darauf an, die für eine Vermessung als Shelterdecker einzuhaltenen Konstruktionsbedingungen sich nicht zum Nachteil für den Fischfang auswirken zu lassen. Eine solche Bedingung war z. B. die Erhöhung des Freibordes. Aus der Not wurde eine Tugend gemacht: Das gewonnene, von der Vermessung ausgeschlossene Zwischendeck sollte als Arbeitsdeck dienen, auf dem die Besatzung gegen Wind und Wetter geschützt war. Die Netzarbeit, die, wie immer, vom Oberdeck zu verrichten war, konnte von dem er-

*) d. h. die DW



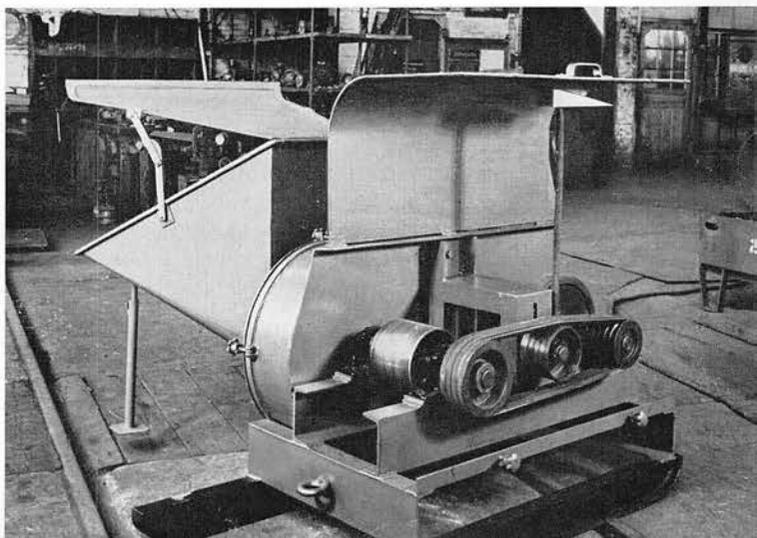
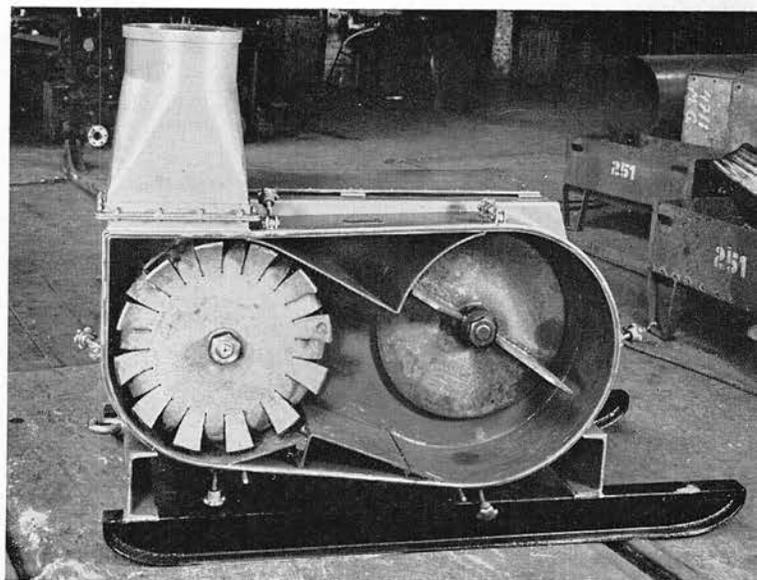


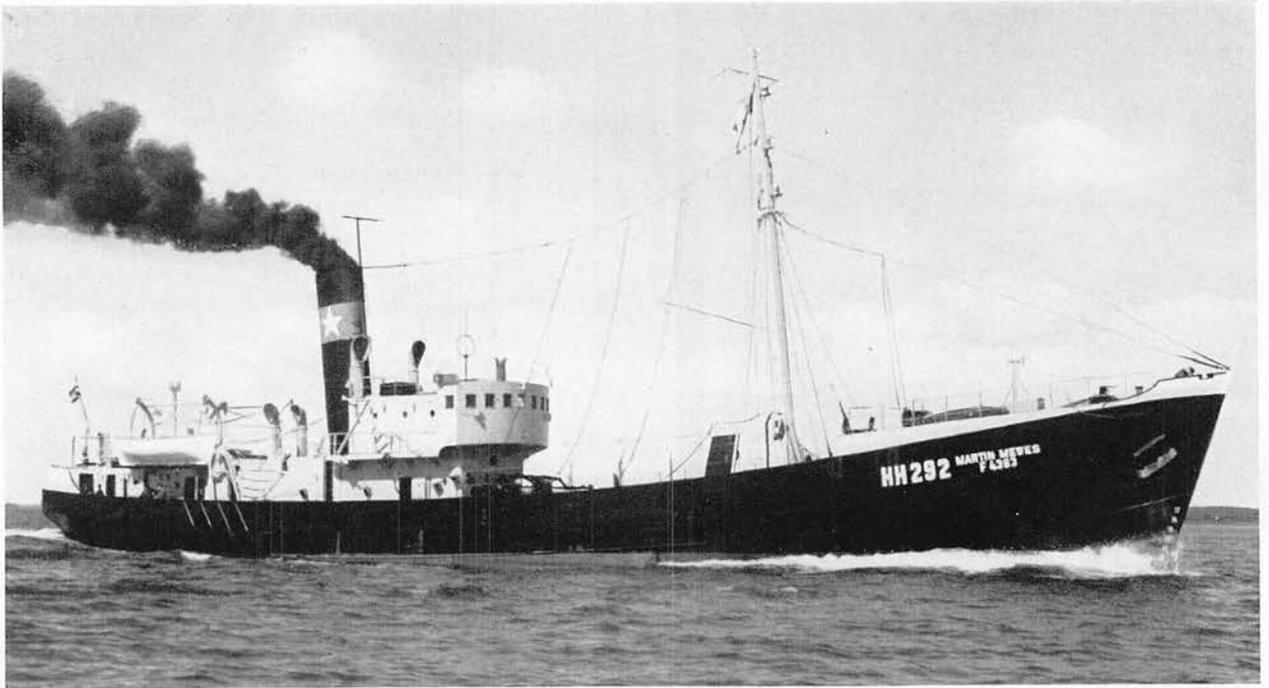
schaftte neue Wirtschaftsgrundlagen, aber der Start war schwierig. Die erste Reaktion auf die Währungsumstellung war die Annullierung einer ganzen Reihe von Inlandsaufträgen. Die DW schaffte jedoch die Weiterführung dieser Aufträge aus eigenen Kräften, wozu nicht zuletzt die Wiederbelebung des Reparaturgeschäftes verhalf, in dem sich die Befreiung von der Zwangsbewirtschaftung unmittelbar bemerkbar gemacht hatte. Die Reparaturaufträge kamen aus europäischen und überseeischen Ländern, u. a. sei die Überholung einer ganzen Walfangflotte erwähnt. Doch von einer wirklichen Stabilisierung der wirtschaftlichen Verhältnisse in der Welt konnte man noch nicht reden. Kaum hatte bei uns durch die Einführung der D-Mark — wenn sie für uns auch mit großen Opfern verbunden war und die DW ihrer wesentlichen Betriebsmittel beraubt worden war — die Wirtschaft eine Basis bekommen, erfolgte in England die Abwertung des Pfundes, was für die deutschen Werften sofort spürbare Folgen hatte. Fast 70% der Arbeitsaufträge entfielen damals auf das Ausland. Die ausländischen Aufträge ließen nach, und die DW war gezwungen, vorübergehend mit einem großen Teil ihrer 3000 Mann starken Belegschaft zur Kurzarbeit überzugehen. Nicht sehr lange — das Jahr 1949 war ein Wendepunkt in der Entwicklung.

*Waffelbackmaschinen,
Torf- und Häckselmaschinen
gehörten neben Lokomotivkesseln und
eisernen Lungen zu unserem ersten
Friedens-Bauprogramm*

höhten Oberdeck aus unter günstigeren Bedingungen ausgeführt werden. Auch in bezug auf die Stabilität wurde etwas gewonnen. Die Stabilitätsverhältnisse eines Schiffes mit höherem Freibord sind angenehmere als die eines Schiffes mit sehr niedrigem —, schließlich wären durch den Raumbewinn noch manche Verbesserungen erzielt worden, auf die hier nicht weiter eingegangen werden soll. Dieser kurze Hinweis mag nur zeigen, wie man sich um die Entwicklung eines Fischdampfers bemühte, der bei gegebener Tonnage einem größeren gleichwertig war. (Der 400-Tonnen-Fischdampfer hatte eine Länge von rund 43 Metern in normaler Volldecker-Bauart. Als Shelterdecker wäre er bei gleicher Vermessung einem 51 Meter langen Schiff ebenbürtig gewesen.)

Doch nun ein Wort zur wirtschaftlichen Lage der ersten Nachkriegsjahre. Zu den Fesseln der durch die Kapitulation uns aufgezwungenen Baubeschränkungen trat nicht minder hemmend der verheerende Materialmangel und eine Währung, die nichts wert war. Die Währungsreform





Die Deutsche Werft nach wenigen Jahren führend im Weltschiffbau

Die letzte feindselige Handlung der Siegermächte gegen den deutschen Schiffbau fiel zusammen mit einem ersten versöhnlichen Ausblick. Auf der Washingtoner Außenministerkonferenz vom April 1949 wurde einerseits die Demontage der Reiherstiegwerft sowie der Germania Werft Kiel und der Deutschen Werke Kiel verlangt, zum anderen aber erstmalig ein Wiederaufbauprogramm für die deutsche Hochseeschifffahrt in Aussicht gestellt. Die Einzelheiten dieser Genehmigung wurden ein halbes Jahr später in dem Petersberger Abkommen formuliert und bekanntgegeben. Die Fesseln, die den Werften auferlegt blieben, waren noch hart genug. Die Größe der Schiffe lag unter der in der internationalen Schifffahrt konkurrenzfähigen Tonnagegrenze, die Geschwindigkeit war erheblich geringer als es dem allgemeinen Stand der Technik entsprach, Fahrgastschiffe waren überhaupt verboten, und für das Ausland durfte nicht gebaut werden. Wörtlich lauteten die für die Werften wichtigsten Punkte des Abkommens:

7. „Die Hohe Kommission hat dem Bundeskanzler die Bestimmungen eines zwischen den drei Mächten getroffenen Abkommens über die Lockerung der dem deutschen Schiffbau derzeit auferlegten Beschränkungen mitgeteilt. Die wesentlichen jetzt vereinbarten Bestimmungen sehen folgendes vor:

- a) Der Bau von Hochseeschiffen, mit Ausnahme von solchen Schiffen, die in erster Linie für die Beförderung von Passagieren bestimmt sind, und der Bau von Tankern bis zu 7200 Tonnen, von Fischerfahrzeugen bis zu 650 Tonnen und von Küstenfahrzeugen bis zu 2700 Tonnen mit einer Verkehrsgeschwindigkeit von 12 Knoten, kann nunmehr aufgenommen werden. Die Zahl derartiger Schiffsbauten ist nicht beschränkt.
- b) Die Bundesregierung kann mit Zustimmung der

Hohen Kommission bis zum 31. Dezember 1950 sechs Spezialschiffe ankaufen oder bauen, deren Tonnage und Geschwindigkeit diese Beschränkungen überschreiten. Weitere Einzelheiten sind dem Kanzler mitgeteilt worden.

Diese Punkte betrafen aber nur den Schiffbau für das Inland. Über die Ausführung von Auslandsaufträgen wurde zunächst nichts amtliches bekanntgegeben. Es wurde daher zunächst so verfahren wie aus einem weiteren Punkt des Petersberger Abkommens hervorgeht:

„Der Bundeskanzler hat die Frage des Baues und der Reparatur von Schiffen auf deutschen Werften für Exportzwecke zur Sprache gebracht. Die Hohen Kommissare haben ihn davon unterrichtet, daß diese Frage in dem Sachverständigenausschuß nicht erörtert worden sei, und daß sie deshalb nicht in der Lage seien, ihm eine endgültige Entscheidung mitzuteilen. Sie werden indessen deutsche Werften einstweilen zum Bau von Schiffen für Exportzwecke ermächtigen, jedoch unter Beschränkung auf die Typen und die Zahlen, die für den Bau von Schiffen für die deutsche Wirtschaft gelten; die Reparatur ausländischer Schiffe werden sie ohne Einschränkung genehmigen.“

Die endgültige Freigabe des Schiffbaues für In- und Ausland ohne jede Beschränkung hinsichtlich Größe und Geschwindigkeit, jedoch unter Beibehaltung des Verbotes, Fahrgastschiffe zu bauen, erfolgte eineinhalb Jahre später. Im Deutschland-Kommuniqué der New Yorker Außenministerkonferenz vom 19. September 1950 heißt es:

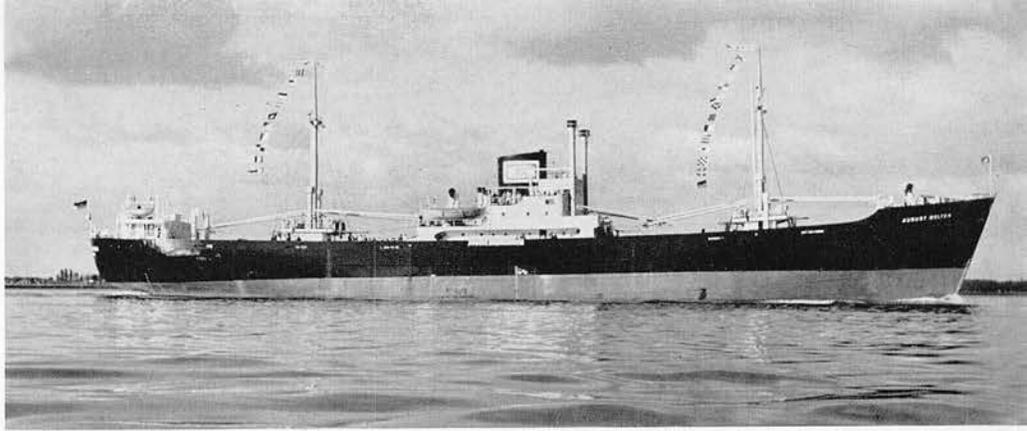
„Die Außenminister sind ebenfalls übereingekommen, in Anbetracht der sich entwickelnden Beziehungen zur Bundesrepublik das Abkommen über verbotene und eingeschränkte Industrien zu überprüfen. Bis zum Abschluß dieser Überprüfung ist die Hochkommission ermächtigt worden, mit sofortiger Wirkung alle Be-

stimmungen über Größe, Geschwindigkeit und Zahl der für den Export hergestellten Handelsschiffe aufzuheben und die Erzeugung von Stahl über die gegenwärtigen Einschränkungen hinaus zu bewilligen, wo dies die Verteidigungsanstrengungen des Westens erleichtern wird."

Theoretisch bestanden einige einschränkende Bestimmungen auch noch weiterhin. Dazu gehörte neben dem Bau von Fahrgastschiffen die Erweiterung der Werftkapazität*). Doch wurden schließlich alle Verbote vom politischen Geschehen überholt und durch den neuen Deutschlandvertrag vom Mai 1955 gegenstandslos.

Wie sah die technische Entwicklung in diesem letzten Jahrzehnt aus?

- 1947: Genehmigung zum Bau einiger unzureichender Fischereifahrzeuge,
- 1950: Freigabe von Handelsschiffen beliebiger Größe,
- 1953: „Deutsche Werft führt im Weltschiffbau!“



5000-t-Motorschiff



16 000-t-Motortanker.

Die Deutsche Werft an der Spitze

Deutschlands größter Schiffbaubetrieb führt im Weltschiffbau / „Beate Bolten“

Eigener Bericht

Hamburg, 19. Dezember

Mit dem Stapellauf des Frachtmotorschiffes „Beate Bolten“ gestern nachmittag bei der Deutschen Werft in Hamburg-Finkenwerder sind bei dieser Werft in diesem Jahr mehr als 220 000 t Tragfähigkeit vom Stapel gelaufen. Damit steht die Werft zur Zeit an der Spitze im Weltschiffbau. Bereits 1938 gelang es der DW, im Handelsschiffbau die Spitze zu erreichen.

„17 Schiffe sind in diesem Jahr bei uns vom Stapel gelaufen, 57 überhaupt nach dem Kriege“, sagte gestern Direktor Dr. Scholz von der Deutschen Werft in Hamburg beim Stapellauf des Frachtmotorschiffes „Beate Bolten“. „Dieses Schiff ist der letzte Neubau dieses Jahres. Damit sind mehr als 220 000 t abgelaufen, und es werden bis Ende des Jahres insgesamt etwa 2 150 000 t abgeliefert.“ Mit dieser Zahl steht die

Deutsche Werft, gefolgt von Kockums in Malmö und Harland & Wolff in Belfast, an erster Stelle im Weltschiffbau. Neben dieser Zahl von Stapelläufen steht auch noch der Ablauf der ersten Hälfte eines großen Schwimmdocks für eigene Rechnung. Bereits vor dem Kriege war es der Deutschen Werft gelungen — es war 1938 — die Spitze im Handelsschiffbau unter allen Werften der Welt zu erreichen.

Hamburg (Eigenbericht). Mit dem Frachtmotorschiff „Beate Bolten“ wurde gestern von der Deutschen Werft in Finkenwerder der 17. Neubau seit Kriegsende zu Wasser gelassen. Eine Leistung, die um so beachtlicher ist, da die Deutsche Werft mit 16 Ablieferungen und 120 000 t in diesem Jahr an die Spitze der internationalen Werften rücken dürfte.

Bei der „Beate Bolten“, die von Frau Elisabeth Steinbeis aus Bruckmühl sich um ein Frachtmotorschiff von 2100 t, das für die Reederei von Bolten, Hamburg, gebaut wird. Mit diesem 17. Stapellauf in diesem Jahr hat die Werft insgesamt 220 000 t

von den Helgen entlassen. Während am 23. Dezember der Motortanker „Mobyay“ (18 300 t) an die Mosvold Shipping Co. in Farsund abgeliefert wird, soll in diesem Jahr außerdem noch der erst am 12. Dezember für die Reederei Rud. A. Oetker, Hamburg, vom Stapel gelaufene 18 300-t-Motortanker „Richard Kawelowski“ zur Ablieferung gebracht werden.

Während die Deutsche Werft 1952 mit einem Ausstoß von 188 000 t noch an vierter Stelle im internationalen Schiffbau stand, dürfte sie mit dem diesjährigen Ablieferungsergebnis von 213 000 t auf den zweiten Platz vor dem Kockums-Werft (Malmö) und der Werft Harland & Wolff (England) liegen, die nach bisherigen Meldungen knapp 200 000 t abgebaut haben.

Mit einem Auftragsbestand von rd. 480 000 t steht die Deutsche Werft an der Spitze der deutschen Werften

Weltweit: St. Pauli; dt. MS 5 Maartje Kall; Kall; dt. MS Silber-MS Tutorand Kall; rger: East Harb; 4; MS Katho Klitser; g. Lumber 2 3; Hal; 15; Drie Schoonbeek; rger: East Harb; 4; imboke 80 B; norw; h; dt. MS Eizenfeld; re Coast Cont; Sea-w; obh.; dan. D Hamlet

An der Spitze im Weltschiffbau

Die Deutsche Werft an der Spitze

Nachrichtendienst der WELT

Hamburg, 18. Dezember

Mit dem Stapellauf des 5000 Tonnen

Schiffes „Beate Bolten“

Deutsche Werft liefert 1953 über 200 000

und Jahre Werft beschi diesen werdes entpri Vorkrit Auf l liegen 2 in der gelaasen (Bau-Nr laufen s ker, der „Wiltelm und der von 18 300 w); AS; gel der Nebu Tanker fü werden.

German shipbuilding progress

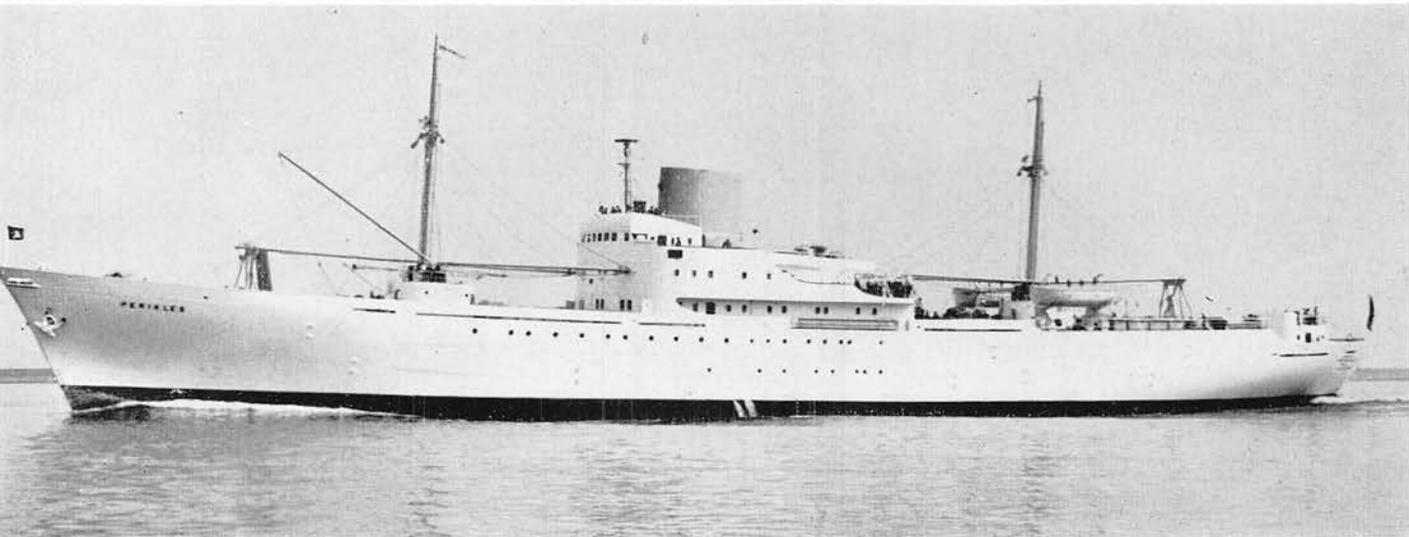
BRITAIN MUST NOT THINK THAT SHE CANNOT LEARN FROM OTHERS

EVER since the Germans reappeared as serious industrial competitors, British shipbuilders have taken comfort from the fact that, whatever might be said about delivery dates, they could nearly

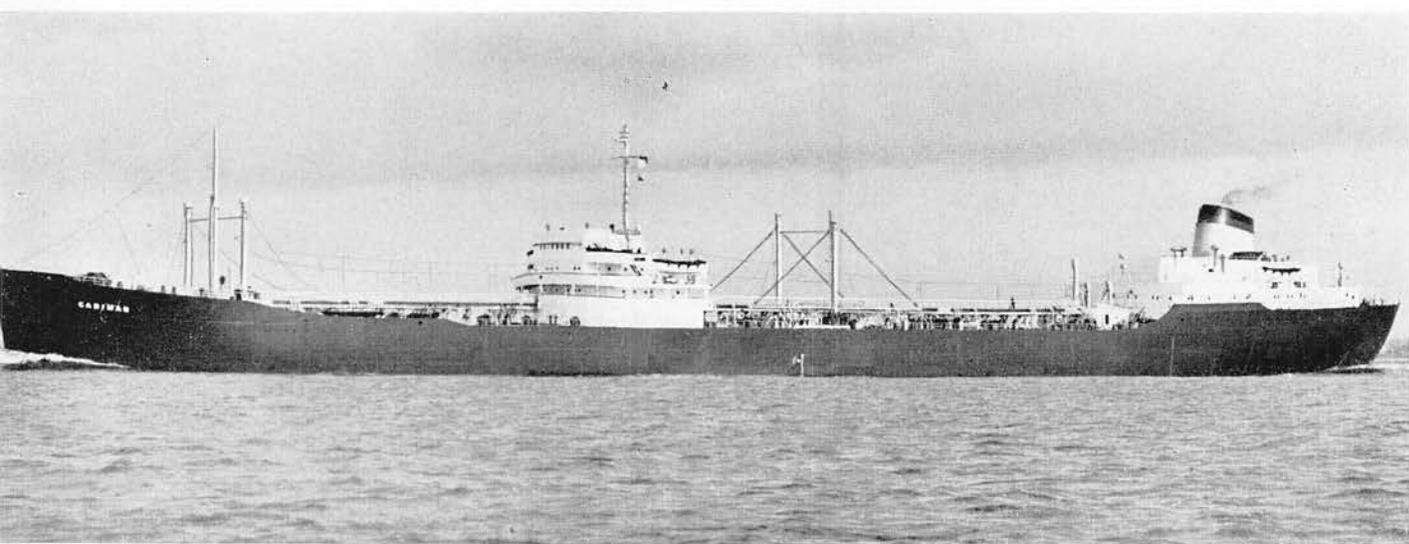
Dieser Aufstieg, der als ein Beispiel stehen mag für Deutschlands Auferstehen nach dem Kriege, wurde oft als „Wunder“ bezeichnet. Er läßt sich bescheidener und glaubwürdiger erklären. Bei der Deutschen Werft lag das Wunder darin, daß die richtungweisenden Ideen, nach

denen von Anfang an gearbeitet worden ist, ihre Gültigkeit behalten haben und daß jetzt, nach diesem Krieg, keine großen Umstellungen notwendig gewesen sind. Mit Aufmerksamkeit ist die Entwicklung des Schiffbaues im Ausland verfolgt worden, soweit das bei der Isolation, in der wir uns befanden, überhaupt möglich war. Daß man „Wunder“ vollbringen kann, wenn eine Sache gut geplant ist und konsequent durchgeführt wird, haben andere Län-

*) Petersberger Abkommen Artikel 3 „... kein Unternehmen darf die Produktionsfähigkeit seiner Anlagen oder Geräte, die ganz oder teilweise in den im Verzeichnis C aufgeführten Industrien verwendet werden, erhöhen ...“



3500-t-Kühlschiff



32 000-t-Tanker

der auch bewiesen. Als Beispiel sei Amerika angeführt, wo man 1939—45 im Serienbau weitaus mehr Schiffe buchstäblich aus dem Boden gestampft hat, als es unsere kriegführende Regierung glaubte befürchten zu müssen. Auf US-Werften wurden in den Kriegsjahren 1939—45 für die Maritime Commission Schiffe mit insgesamt 54 661 634 tdw gebaut^{*)}, die Bauzeit von Kiellegung bis zur Ablieferung wurde von den anfänglich benötigten 236 Tagen pro Schiff auf die kaum glaubliche Rekordzeit von 29 Tagen um die Jahreswende 1943/44 heruntergedrückt. Die Grundsätze, nach denen dieses Programm bewältigt worden ist, waren die gleichen, die auch auf der DW schon vor dem Kriege als notwendig erkannt worden sind^{**)}, ohne daß es in Deutschland indessen möglich war, diese Ideen im gleichen Maße zur Ausführung zu bringen. Als aber nach 1950 diese Möglichkeit bestand, war der Boden bereitet. Unter Berücksichtigung der während des Krieges gesammelten Erfahrungen in der Schweißung sowie auch der Rückschlüsse, die es in der amerikanischen Flotte bei den ersten ganzgeschweißten Schiffen gegeben hatte, wurde das größte Augenmerk auf der DW auf schweißgerechte konstruktive Gestaltung gelegt. Der unabhängig von

unserem eigenen Streben nach größtmöglicher Verkürzung der Bauzeit auf den Helgen beschrittene Weg der amerikanischen Werften bestätigte, daß man mit gut organisierter Vorfabrikation die Helgenzeit auf eine so kurze Zeitspanne herabsetzen kann, daß die Zahl der vorhandenen Bauplätze, von der bis dahin die Leistungen der Werften in erster Linie abhängig waren, ziemlich belanglos geworden ist.

Von Kiellegung im klassischen Sinne kann man schon lange nicht mehr sprechen. Mit der Montage der Einzelteile wird schon in der Werkstatt begonnen. Auf der Helling erfolgt dann der Zusammenbau des Schiffes aus einzelnen Kollis mit Stückgewichten bis zu 40 t. Für den Zusammenbau von Teilen dieser Größenordnung hatte man auf der DW schon vor dem Kriege Erfahrungen sammeln können, nicht zuletzt durch das Ansetzen neuer Vorschiffe oder durch das beschriebene Auswechseln des Mittelschiffes des Tankers „Svithiod“.

Die Aufnahme des Neubauprogrammes knüpfte an die durch den Krieg unterbrochene Entwicklung an, ohne sich sprunghaft auf Experimente einzulassen, aber im stetigen Mitvollzug der technischen Entwicklung im Weltschiffbau. Der größte Vorkriegs-Tanker war ein 14 000 Tonner, der erste Nachkriegs-Tanker war von der gleichen Größe. Dem allgemeinen Zug nach wachsenden Abmessungen im Tan-

^{*)} Jahrbuch der STG 1950

^{**)} William Scholz: „Fundamental reflections on the application of welding in shipbuilding“ (North East Coast Institution of Engineers and Shipbuilders, Transactions Vol. LV 1939)

kerbau folgend, hatte die DW zwei große Tankertypen von 16 000 und 18 000 tdw entwickelt, die in Serien von 10 und 11 Einheiten gebaut wurden. Für kurze Zeit war der 18 000-Tonnen-Tanker „Ernst G. Russ“ das größte deutsche Handelsschiff; der allgemein einsetzende Wettlauf nach dem größten Tanker stellte aber Schiffe dieser Größe bald in den Schatten. Auf der DW wurden sehr bald danach Supertanker von 27 000, 29 000 und 32 000 tdw gebaut, die heute, nach fünf Jahren, auch schon wieder längst „überholt“ sind, wenn man allein die Größe als Maßstab gelten lassen wollte. Die Erkenntnis der Tanker-Reeder, daß man viel sparen könne, wenn man noch größere Tankschiffe besäße, führte zu einer Entwicklung, auf die weiter unten eingegangen werden soll.

Der Tankerbau war auch nach dem Kriege wieder nur ein Teilgebiet des Bauprogramms der DW. Frachtschiffe wuchsen auf den Helgen, Kühlschiffe und schließlich vier Fahrgastschiffe, mit deren Fertigstellung die Deutsche Werft auch auf diesem Sektor wieder den Anschluß an den letzten Stand des internationalen Schiffbaus erreicht hatte. Als 1948 die große „Internationale Konferenz zum Schutze menschlichen Lebens auf See“ stattfand, war Deutschland nicht dabei. Die Ergebnisse dieses Schiffssicherheitsabkommens, so schien es damals, würde Deutschland in absehbarer Zeit nicht anzuwenden haben. Das hieß, daß Deutschland in den wichtigsten, den Schiffbau betreffenden

Fragen außen vor bleiben müßte. Aber der Bau der Fahrgastschiffe für Israel änderte die Situation. Diese Schiffe sind nach den neuesten, nach verschiedenen Schiffskatastrophen der Nachkriegszeit auf das strengste einzuhaltenen Bestimmungen gebaut worden und haben den höchsten Qualitätsmaßstäben in- und ausländischer Klassifikations-Gesellschaften genügt.

Auch ein großes Schwimmdock baute die Werft für den eigenen Betrieb, weitere wurden für die DW in Auftrag vergeben. Mit dem ständigen Anwachsen der abgelieferten Neubautonnage sowie der Wiederbelebung des Reparaturgeschäftes, das zur Zeit der Reiherstieg-Demontage ganz auf den Betrieb Finkenwerder beschränkt bleiben mußte und nun nach deren Beendigung und dem Wiederaufbau — der zunächst unter dem Namen „Betrieb Grasbrook“ erfolgte — auch wieder auf den Schwesterbetrieb im Hamburger Hafen ausgedehnt wurde, reichte die Dockkapazität der DW nicht mehr aus. Schwierigkeiten in der Materialzulieferung beeinflussten noch immer den Aufbau. Weltpolitische Krisen, mögen sie ihren Ursprung in Korea oder am Suez haben, werden heute von der Wirtschaftslage auch scheinbar gänzlich unbeteiligter Staaten als höchst empfindliche Seismographen registriert. Aber der Aufbau schritt voran, und das Jahr 1953 sah die DW, wie schon erwähnt, abermals an der Spitze aller Handelsschiffswerften der Welt.



10 000-BRT-Fracht- und Fahrgastschiff



36 000-t-Erz-Turbinenschiff

Vorbereitungen für große Bauaufgaben der Zukunft

Wagen wir zum Abschluß einen Blick voraus.

Eines Tages im Jahre 1954 erschien der Reeder Aristoteles Sokrates Onassis auf der DW und wollte eine Reihe Tanker von 45 000 tdw bestellen. Der verlockende Auftrag wurde abgelehnt, weil nicht zu Gunsten eines einzigen finanzkräftigen Auftraggebers die Kontinuität der stetigen Entwicklung geopfert werden durfte. Drei Jahre später erhielten wir die Anfrage auf drei Riesentanker von je 120 000 tdw, ein Projekt von x-Millionen DM, von denen sogar ein erheblicher Betrag als Vorschuß geleistet werden sollte, und es wurde abermals abgelehnt, um nicht das Werftgefüge durch eine plötzliche Umstellung auf solche Riesenschiffe in Unordnung zu bringen. Die Folge wäre gewesen, daß etliche Ausrüstungswerkstätten brachgelegen hätten und der Stahl Schiffbau sich dafür bisher ungekannten Problemen gegenüber gesehen hätte. Nur eine zielbewußte Leitung konnte diesen Verlockungen kaltblütig widerstehen. Aber diese direkte Begegnung mit dem Problem der Riesenschiffe sowie die aufmerksame Verfolgung der vor allem in Japan in letzter Zeit vonstatten gegangenen Umstellung auf den Bau von Schiffen, mit deren Größenordnung noch vor wenigen Jahren kein Fachmann gerechnet hätte, zwangen die DW zu einer klaren Entscheidung, welchen Kurs sie weiter zu steuern gedächte: Schiffe mittlerer Größe zu bauen wie bisher, oder Schritt zu halten mit den Anforderungen der jüngsten Zeit. Die Antwort auf diese Fragen lag für die DW klar auf der Hand und entsprach dem Geist, aus dem heraus sie vor 40 Jahren gegründet wurde. Man muß es eben wagen! Eine Werft, die mehrmals im Laufe ihrer kurzen Geschichte an der Spitze im Welthandels Schiffbau stand, wird freiwillig nicht darauf verzichten, weiter zu den führenden Unternehmungen zu gehören. Es ist nötig, dafür die Voraussetzungen zu schaffen. Die DW muß in der Lage sein, jede ihr möglicherweise zufallende Aufgabe zu bewältigen. Das allein genügt, die Millionen verschlingende Anlage des neuen Großhelgens zu rechtfertigen. Die Aufgabe heißt heute: Vorbereitung von Baumethoden, die die Herstellung von Schiffen jeder Art und Größe auf den Anlagen der DW gestatten.

Die Frage nach den künftigen Schiffgrößen kann heute so wenig beantwortet werden wie man vor einem Jahrzehnt die Entwicklung bis zum heutigen Tage mit Bestimmtheit hätte voraussagen können. War das Anwachsen der Tonnage bis etwa 1953 (Indienststellung des 45 000-tdw-Tankers „TINA ONASSIS“) einigermmaßen stetig, so schien von diesem Zeitpunkt ab der Fortschritt sprunghaft zu erfolgen. Der aus wirtschaftlichen Überlegungen resultierende Wunsch nach Schiffen ganz neuer Größenordnungen nahm das

Risiko einer nicht mehr kontinuierlichen technischen Erfahrung in Kauf und ließ Schiffe entstehen, die doppelt so groß sind wie die noch vor vier Jahren größten der Welt. 1957 wurde der in Kure, Japan, für Amerika gebaute 85 000-Tonnen-Tanker „UNIVERSE LEADER“ in Dienst gestellt, dem vier Schwesterschiffe folgten. Schiffe von 100 000 tdw wurden in Auftrag gegeben. Es schien, als ob das Mammut-Tankschiff im Begriff sei, die Tanker üblicher Größe zu verdrängen, oder ihnen lediglich die Rolle der weiteren Verteilung der Ladung zuzuweisen, denn die Riesenschiffe müssen sich auf wenige Routen und Löschplätze beschränken.

Die 100 000-Tonnengrenze war noch nicht erreicht, als man in der Fachwelt bereits Möglichkeiten andeutete, die die noch gar nicht existierenden 100 000-Tonnen-Schiffe schon wieder weit hinter sich ließen. Vor Jahresfrist stellte die englische Zeitschrift „The Shipbuilding and Shipping Record“ unter der Überschrift „How soon the 500 000 ton-tanker?“ Vorteile und Probleme extremer Baugrößen zur Diskussion. Aber in diesem letzten Jahr haben sich die Verhältnisse in der Schifffahrt gewandelt. Innerhalb kurzer Zeit wurde aus Mangel Überangebot. Schiffe wurden an die Pfähle gelegt und Aufträge zurückgezogen, auch solche auf Superschiffe. Doch damit ist den Großwerften die Entscheidung, ob sie bereit seien, sich für derartige Aufgaben zu rüsten, nicht aus der Hand genommen. Es ist kennzeichnend für die Gegenwart, daß sie einem keine Zeit läßt, Erfahrungen abzuwarten, von denen man eine Entscheidung abhängig machen könnte. Dies ist ein wesentlicher Zug, der in dem Wort Fortschritt eingeschlossen ist. Ob sich die übergroßen Schiffe bewähren werden, ist noch nicht erwiesen, doch ist es nach den heutigen Erfahrungen und gründlichen Überlegungen, nach der Einbeziehung der neuen, durch den Atomtrieb gegebenen Möglichkeiten, zu vermuten; es wird nur noch eine Frage der Zeit sein.

Die Entscheidung der Frage, ob Großhelling oder nicht, ist von größter wirtschaftlicher Tragweite für einen Betrieb. Trotzdem ist sie leichter beantwortet als die Frage, wie groß die Helling werden muß, um auch bei unvorhergesehenen Entwicklungen nicht in absehbarer Zeit überholt zu sein.

Ausschlaggebend ist die Hellingbreite, denn in dieser Dimension ist man wegen der Kranbahnen zu beiden Seiten festgelegt. Kann man die Länge offenlassen und nötigenfalls vorbauen, gestattet die Breite keine Ausdehnung über das geplante Maß hinaus. Jede Überdimensionierung wiederum macht Kranausladungen erforderlich, die unnötige Kosten verursachen. Wo also liegt die optimale Hellingbreite? Legt man das für einen Riesentanker günstige Länge- zu Breite-Verhält-



Zweimal der gleiche Blick: 1921 und 1958 (auf dem oberen Bild sieht man noch den Kanal B)



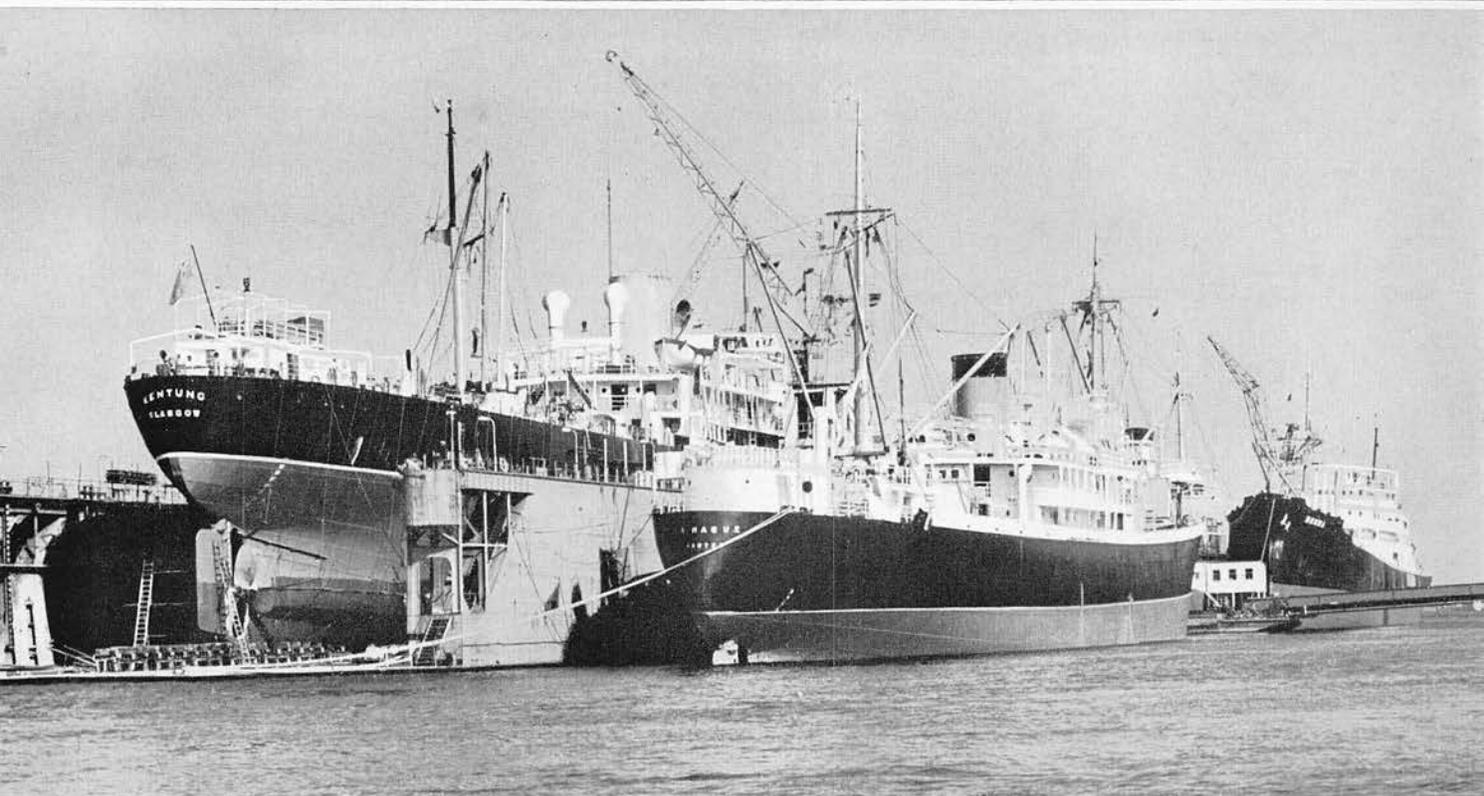
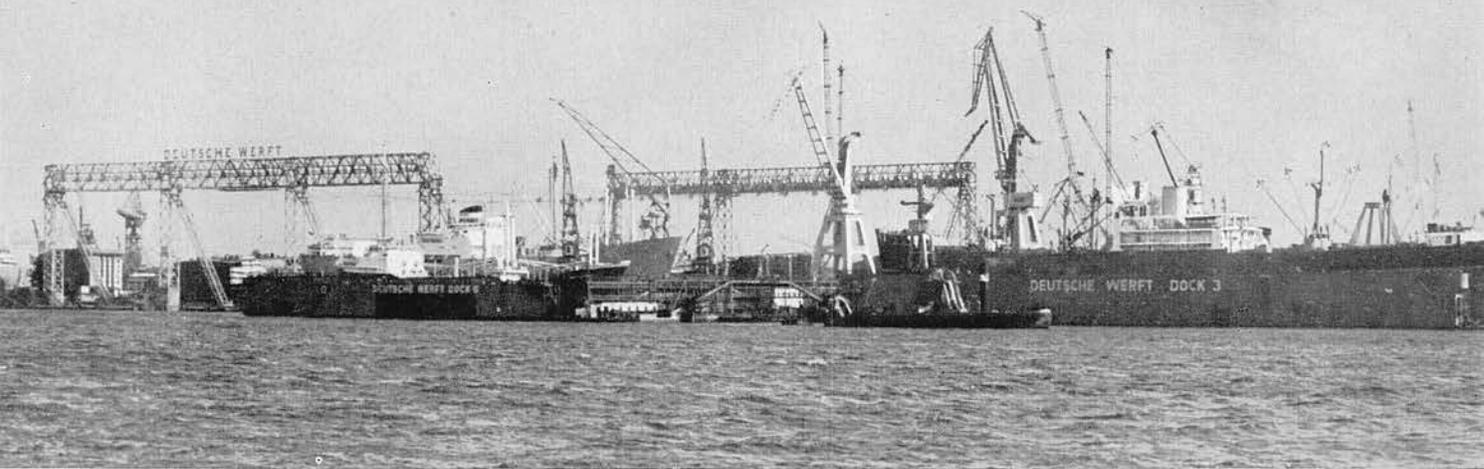
nis von 7 zu Grunde, ergibt sich für ein 80 000-Tonnen-Schiff eine Breite von etwa 36 m. Für ein Schiff von 100 000 tdw 39 m, 150 000 tdw 45 m, 200 000 tdw 50 m. Wählt man das letztgenannte Maß, sind nach heutigem Ermessen damit die Voraussetzungen gegeben, praktisch Schiffe jeder Größe bauen zu können. Die verfügbare Gesamtlänge des neuen Helgens beträgt 400 m, wovon ein 270 m langes Stück festes Betonfundament erhält, die übrigen 130 m als Vormontageplatz dienen. Die Anlage wäre nicht rentabel, wenn sie lediglich für den Bau übergroßer Schiffe ausgenutzt würde. Die Fundamentierung ist so vorgenommen worden, daß bis zu einer Größe von etwa 20 000 bis 25 000 tdw 2 Schiffe nebeneinander auf Stapel gelegt werden können. Die geramnten Betonpfähle stehen sehr dicht, und sind recht lang. Ihre Maße basieren auf den Ergebnissen der an vielen Stellen vorgenommenen Bohrproben. Die Bedingung, daß die Pfähle mindestens 3 m in festem Sandboden stecken müssen, ergab eine Länge von 15—18 m.

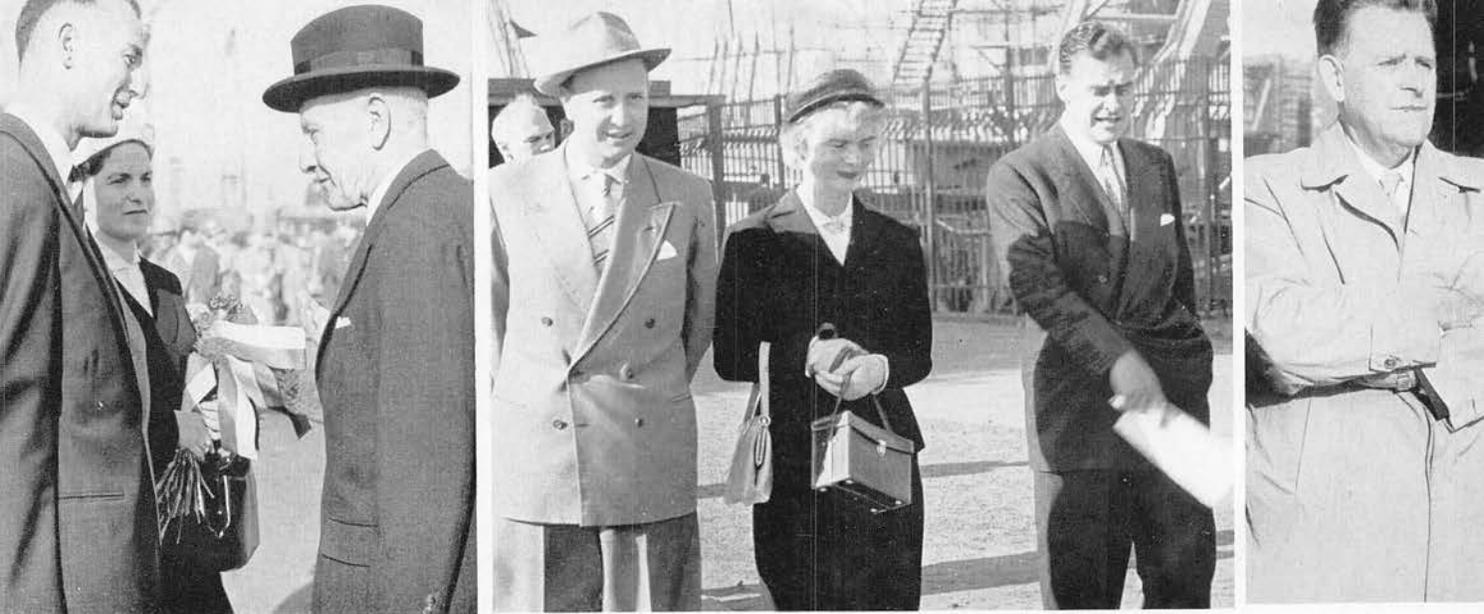
Während, wie schon angedeutet, in der Tankertonnage zur Zeit eine gewisse Sättigung des Bedarfs eingetre-

ten ist, wie die steigende Zahl der aufliegenden Tanker lehrt, ist eine neue Schiffsgattung im Kommen: Der Massengutfrachter. Zeitgewinn, Einsparen von Betriebskosten und größere absolute Transportleistung im internationalen Wettkampf auch um den schnellen Abbau der großen Erzvorkommen der Welt, schließen zum mindesten bei diesem Schiffstyp einen Rückgang auf kleinere Abmessungen so gut wie sicher aus. So darf der Ausbau der Deutschen Werft und im besonderen der seines Großhelgens als eine lebensnotwendige Angelegenheit betrachtet werden.

In dem ständigen Auf und Ab des Wohlergehens einer Nation, in dem Pendeln zwischen Konjunktur und Arbeitslosigkeit, ist ein Unternehmen auf die Dauer nur dann lebens- und leistungsfähig, wenn es sich den jeweiligen Erfordernissen anzupassen versteht. Auch heute wird diese Elastizität gebraucht, die schon über manche Krise hinweggeholfen hat. Der planvolle organische Aufbau und die schrittweise Vervollkommnung ihrer technischen Einrichtungen wird die Gewähr bieten, daß die Deutsche Werft auch künftig alle ihr gestellten Aufgaben meistern wird.







Die letzten Wochen:

Der Stapellauf der „Concordia Tarek“ fand am 4. September 1958 schon morgens um 8.15 Uhr statt. Die frühe Stunde mag vielleicht für den Reeder und die Gäste einige Unbequemlichkeiten mit sich gebracht haben, weil sie ja teilweise eine längere Anfahrt zu bewältigen hatten. Aber auch für die Werfleitung bringt ein solcher Stapellauf gewisse Schwierigkeiten, weil das Schiff vor dem Stapellauf bekanntlich hochgekeilt werden muß. Man hat die Möglichkeit, die Stapellaufgang, die das Aufkeilen des Schiffes durchführen muß, schon morgens um 4 Uhr mit den Arbeiten beginnen zu lassen. Man kann das Schiff aber auch schon am Abend vorher aufkeilen lassen. Mit Rücksicht auf ihre Belegschaftsangehörigen hatte die Werft von der zweiten Möglichkeit Gebrauch gemacht, um den Betriebsangehörigen die nächtlichen Verkehrsschwierigkeiten zu ersparen. Sich daraus etwa ergebende Unzuträglichkeiten mußten in Kauf genommen werden.

Es ist ja nun einmal so, daß wir mit unseren Stapelläufen vom Hochwasser abhängig sind, und das Hochwasser hat seine eigene Gesetzmäßigkeit. So kam es, daß die „Concordia Tarek“ schon in den frühen Morgenstunden zu Wasser gelassen werden mußte. Der Wettergott hatte diesen Stapellauf besonders begünstigt; denn es herrschte strahlendes Sonnenwetter, als der Reeder Christian Haaland aus Haugesund mit seinen Gästen in Finkenwerder anlegte.

Auf der Taufkanzel sprach zunächst Dr. Scholz. Er dankte für das Vertrauen, das in der Auftragserteilung durch den Reeder liegt, und versprach namens der Belegschaft, wieder gute Arbeit zu leisten. Zur großen Freude der versammelten Belegschaft ergriff dann der norwegische Reeder in deutscher Sprache das Wort. Er dankte seinerseits für die bisher geleistete gute Arbeit und wies dabei ganz besonders auf das bereits abgelieferte Schwesterschiff „Concordia Tadj“ hin, mit dem die Reederei außerordentlich zufrieden ist. Dann nahm Frau Jacobsen aus Haugesund die Taufe vor. Das Schiff glitt anschließend ruhig und sicher in sein Element.

Die „Concordia Tarek“ wird ein 10 500 t tragendes Motorfrachtschiff mit Passagiereinrichtungen wie ihre Schwester „Concordia Tadj“. Beide Schiffe werden im Liniendienst der Reederei Haaland zwischen Nordamerika und dem Persischen Golf eingesetzt. Später soll ein drittes Schiff der gleichen Klasse folgen.

Über die übrigen Stapelläufe des Monats September und die Probefahrt des Turbinenschiffs „Baune“ werden wir in der nächsten Ausgabe berichten.





In der August-Ausgabe unserer Werkzeugzeitung hatten wir schon die Antworten auf die Fragen unserer Juli-Ausgabe mitgeteilt.

Zu unserem größten Erstaunen ist die Schneekoppe nicht von allen erkannt worden und von manch einem als der „Brocken“, der höchste Berg im Harz, angesehen worden.

Einer unserer Leser hat uns nach Erscheinen unserer August-Ausgabe, in der wir die Lösung bekanntgegeben hatten, geschrieben und erklärt, daß unser Bild von der Schneekoppe nicht gut gewesen sei. Die Abbildung hätte dem Brocken ähnlicher gesehen als der Schneekoppe. Unser Leser meinte dann, daß man durch schlecht gezeichnete Bilder nur andere verärgern könne.

Das ist sicher richtig und war selbstverständlich nicht beabsichtigt. Außerdem war das Bild gar nicht schlecht gezeichnet; denn so wie auf dem Bild sieht die Schneekoppe auch in Wirklichkeit aus. Das wird jeder niederschlesische Flüchtling bestätigen können.

Andererseits war für jemanden, der die Schneekoppe nie gesehen hat, das Erkennen dieses Bildes vielleicht doch zu schwer. Wir haben uns daher entschlossen, die Verwechslung Schneekoppe/Brocken nicht als Fehler anzurechnen.

Die Preise sind wie folgt verteilt worden:

1. Erich Streit, 269/105
2. Günter Varges, SE
3. Hermann Stender, 206/51.

Für die jetzige Ausgabe haben wir wieder vier Bilder ausgesucht, wobei zwei Bilder die Köpfe berühmter Deutscher und zwei Bilder sehr alte Bauwerke zeigen.

Wir hoffen, daß die Bilder nicht zu schwer sind. Drei von ihnen müssen richtig erkannt sein.

Als kleiner Hinweis für unsere Leser soll gesagt werden, daß die Stadtmauer zu einer sehr berühmten deutschen Stadt gehört, die nicht nur wegen ihrer schönen alten Fachwerkbauten weltbekannt ist.

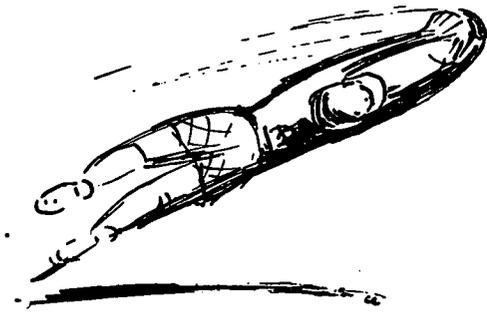
Das eiserne Standbild hat ein deutscher Herzog vor etwa 800 Jahren errichtet.

Einsendeschluß ist der 15. Oktober 1958.

Was wissen
wir von
Deutschland?



Aus dem Betriebssport



Leichtathletik:

Am 6. September fand in dem wunderschönen, neuen Stadion der B.S.G. Blau-Weiß-Allianz am Lokstedter Steindamm das letzte diesjährige Leichtathletik-Sportfest des Betriebssport-Verbandes statt.

Begünstigt durch herrlichstes Spätsommerwetter wurde das große Programm abgewickelt; in jeder Weise zur Zufriedenheit und Freude aller Teilnehmer.

Selbstverständlich war die Leichtathletik-Abteilung der DW mit einer großen Abordnung vertreten und ebenso selbstverständlich war es für die Aktiven der DW, eine große Zahl von Preisen mit nach Haus zu bringen.

Erstmalig waren zu diesem Sportfest Wanderpreise gestiftet worden (Silberpokale), die jeweils die beste Einzelkämpferin bzw. der beste Einzelkämpfer erhalten sollten, soweit sie der Klasse I (nur Betriebssportler) angehören.

Bei den Frauen erhielt den Pokal

Hildegard Larssen (Flb.) für ihre Leistung im Weitsprung mit **4,58 m = 645 Punkten**.

Aber auch die übrigen DW-Aktiven wurden für ihre Leistungen mit einer großen Anzahl von Urkunden be-

lohnt. Unsere Leichtathleten erhielten insgesamt 49 Urkunden.

Diese teilten sich wie folgt auf:

- 12 Urkunden in Gold (1. Platz)
- 22 Urkunden in Silber (2. Platz)
- 15 Urkunden in Bronze (3. Platz).



WERFTKOMÖDIANTEN

Es geht wieder los!

Nachdem wir alle unseren Urlaub beendet haben, gehen wir frisch gestärkt in die Winterspielzeit.

Wir sind schon wieder tüchtig beim Proben. Das nächste Stück ist eine Bauernkomödie von Jens Exler.

Er versteht es ausgezeichnet, in seinen Werken die Schwächen seiner Mitmenschen uns deutlich vor Augen zu führen. Die Besucher unserer ersten Aufführungen werden sich gewiß noch an „Dat Dokterbook“ mit dem quacksalbernden Bauern erinnern, und so hat er auch dieses Mal im „Horoskop“ seine Typen gut gezeichnet.

Wir spielen für Euch **„Dat Horoskop“**

Finkenwerder:

- | | |
|------------|-------------|
| Sonnabend, | 1. November |
| Sonntag, | 2. November |
| Sonnabend, | 8. November |
| Sonntag, | 9. November |

Haus der Jugend — Hamburg:

- | | |
|------------|--------------|
| Freitag, | 21. November |
| Sonnabend, | 22. November |

Harald Kähler

Wir müssen zusammenhalten

Es ist leider nicht zu leugnen, daß wir uns in den letzten Jahren sehr auseinander gelebt haben. Es hat sich nun einmal ein Lebensstil herangebildet, der die Rücksichtnahme des einzelnen auf den anderen nicht mehr als selbstverständliche Voraussetzung des menschlichen Lebens anerkennt. Trotzdem ist es so, daß sich aus dem Zusammenleben der Menschen Pflichten für den einzelnen ergeben, die leider allzu gern übersehen werden.

Es gibt niemanden bei uns in Westdeutschland, der nicht weiß, daß in den vergangenen 13 Jahren Millionen von Deutschen ihre Heimat und damit die Daseinsgrundlage verloren haben. Jedem ist bekannt, daß weitere Millionen von Mitbürgern infolge des Bombenkrieges und sonstiger Kriegereignisse ebenfalls schwer geschädigt worden sind. Immer wieder kommen noch Transporte mit Deutschen aus den deutschen Ostgebieten zu uns. Und täglich erscheinen Hunderte von Flüchtlingen aus dem anderen Deutschland. Die Bombengeschädigten und die Heimatvertriebenen haben zum großen Teil wieder Boden unter die Füße bekommen. Vielen geht es infolge ihres Fleißes sogar schon wieder sehr gut. Manches bleibt aber noch zu tun.

Die Hunderte von Deutschen, die jetzt täglich zu uns kommen, haben alles hinter sich lassen müssen. Sie kommen zum großen Teil buchstäblich mit nichts hier an außer dem Willen, noch einmal von vorne anzufangen. Dabei müssen wir ihnen helfen.

Auch in unserer DW-Gemeinschaft sind Flüchtlinge und Vertriebene aufgenommen worden. Es ist selbstverständlich, daß sie die gleichen Rechte und Pflichten haben wie jeder andere von uns. Ebenso selbstverständlich ist aber auch, daß wir ihnen ermöglichen, sich eine neue Zukunft aufzubauen. Dazu gehört vieles. Angefangen von der Bekleidung, der Wäsche, den Schuhen bis zur Wohnung muß alles neu geschaffen werden.

Wir wollen uns hier nicht auf bloßes Reden beschränken, sondern tatkräftig Hilfe leisten. Aus diesem Grunde wollen wir eine Sammlung innerhalb unserer Werftgemeinschaft durchführen, deren Ergebnis allen, die Hilfe brauchen, zur Verfügung stehen soll.

Wir bitten Euch also, Eure Opferbereitschaft unter Beweis zu stellen und die Dinge, die wir oben angeführt haben, zu spenden. Wir werden alles ordnungsgemäß in Stand setzen lassen und dann in geeigneter Form ausgeben.

Wir bitten Euch, Spenden aller Art bei Hans Meeves und seinen Helfern in der Baracke der Sozialabteilung neben der E-Zentrale abzugeben. Dort kann man auch erfahren, auf welche Weise sonst noch geholfen werden kann.

Es ist im übrigen selbstverständlich, daß die Werft von sich aus auch das Ihre tun wird.

Hier spricht der Unfallschütz

Immer wieder:

Fall 1: Ein 2,74 kg schweres Abbrandstück fiel aus einer Höhe von 6 m herunter auf den unten arbeitenden E'Schweißer.
Sein Schutzhelm wurde beschädigt.
Sein Kopf blieb heil!

Schutzhelme . . .

Fall 2: Beim Ausrichten mit einem Zughub riß das Ausrichtauge ab und schlug mit voller Wucht auf den Helm des Ausrichters.
Sein Kopf blieb heil!

Schutzhelme . . .

Fall 3: Ein Abbrandstück von 0,59 kg Gewicht, aus 8,5 m Höhe fallend, traf den ungeschützten Kopf eines Reinigers.

Bewußtlos kam er mit Kopfplatzwunde und Gehirnerschütterung ins Krankenhaus.

Schutzhelme . . .

Fall 4: Den ungeschützten Kopf eines E'Schweißers traf eine 0,3 kg schwere Heftschraube, aus 8 m Höhe kommend.

Mit Kopfplatzwunde und Gehirnerschütterung kam er ins Krankenhaus.

Schutzhelme . . .

In den beiden ersten Fällen hat der Schutzhelm die Träger nicht nur vor Verletzungen geschützt, er hat ihnen wahrscheinlich das Leben gerettet.

Die beiden letzten Vorfälle beweisen, wie leichtsinnig mancher mit seiner Gesundheit, seiner Arbeitskraft spielt.

Krankengeld und Lohnausgleich sind ein schlechter Ersatz für durch versäumte Vorsicht verlorene Gesundheit.

Zu welcher Gruppe willst du gehören? Noch hast du die Wahl! Vielleicht gehörst du aber auch zu denjenigen, die nichts auf die Erfahrungen anderer geben, die nur die eigene Erfahrung gelten lassen. Aber sind solche Erfahrungen, wie oben geschildert, mit wochenlangem Krankenhausaufenthalt nicht zu teuer bezahlt?

Denke doch mal darüber nach, und vielleicht kommst auch du zu dem Entschluß, den einer der Kopfverletzten im Krankenhaus faßte: Wenn ich wieder gesund bin, dann nur mit Schutzhelm am Arbeitsplatz!

Und nun noch ein Wort über die Dinge, die all die Verletzungen hervorrufen.

Bei seinen Kontrollgängen findet der Sicherheitsingenieur immer wieder herumliegende Schrauben, Muttern, Scheiben, Werkzeuge, Abfälle, Abschnitte usw. auf den Stellagen. Muß das sein? Ist es denn so schwer, diese Dinge in die dafür vorgesehenen Kästen zu tun, Abbrandstücke durch Draht vor dem Hinunterfallen zu sichern?

Bedenke doch mal, heute arbeitest du auf der oberen Stellage, damit bist du fein heraus; denn dir kann ja nichts auf den Kopf fallen. Und dein Kollege, der unter dir arbeitet, hast du auch mal an ihn gedacht, wenn du achtlos irgendwelche Stücke hinunterfallen läßt? Und wie ist es morgen, wenn du unten eine Arbeit ausführst und dein Kollege oben zu tun hat?

Meinst du nicht auch, daß mancher Unfall verhindert werden könnte, wenn etwas mehr Rücksicht genommen,

wenn die Gleichgültigkeit durch eine wache Vorsicht ersetzt würde?

Dies sei dein Vorsatz:

Ab sofort Schutzhelm tragen!

Ab sofort Rücksicht üben!

Ab sofort vorsichtig arbeiten!

Wichtig!

Alle, die ihre Zehen vor Verletzungen schützen wollen, suchen sich unter den im Schaukasten an der Kantine ausgestellten Unfallschutzstiefeln den ihnen zusagenden Typ aus und lassen sich unter Angabe des Typs und Größe in die bei ihrem Werkstattschreiber ausliegende Liste eintragen. Als Neuheit ist ein Stiefel herausgebracht, der eine gepolsterte Stahlkappe hat und speziell für Arbeiten in knieender Stellung gedacht ist. Die Stiefel können infolge eines Zuschusses der Werksleitung äußerst preiswert abgegeben werden, der Kaufpreis wird in vier Wochenraten vom Lohn einbehalten.

Schütze deine Füße durch Unfallschutzstiefel!

Berndt

*

Im Juli 1958 arbeiteten folgende Betriebe der DW unfallfrei:

Finkenwerder: 203 Bohrerei, 213 Schiffbau innen, 240 Verholgang, 241 Güterverteilung, 253 Mechanische Werkstatt, 262 E'Betrieb, 265 Werftinstandsetzung, 266/72 Kontrolle, 298 Feuerwehr.

Reiherstieg: 602 Nieterei, 605 Reiniger, 606 Stellagenbau, 621 Schlosserei, 645 Dockbetrieb, 662/69 E'Betrieb, 665 Werftinstandsetzung, 684/87 Transport, 698 Feuerwehr, 1607/1620 Güterverteilung und Magazin, 1623 Werkzeugverwaltung.

Prämierte Verbesserungsvorschläge

Nr. 801	Arbeitsverfahren für Lukendeckelfertigung	DM 200,—
Nr. 852	Leitersicherung bei Dockstellagen	DM 50,—
Nr. 860	Sicherheitsschalter für Heißluft-Trockengeräte	DM 50,—
Nr. 872	Sicherheitsvorrichtung für Laufkran	DM 30,—
Nr. 885	Prüfstand für Brennstoffventile	DM 200,—
Nr. 905	Justiervorrichtung	DM 100,—

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Richard Schadendorf

Am 15. Juni 1958 feierte der Schlosser Fritz Ehlert sein 25jähriges Dienstjubiläum.

Sein zuvorkommendes Wesen und seine Pflichttreue machen ihn bei seinen Vorgesetzten und Mitarbeitern beliebt. Wir alle wünschen ihm noch viele erfolgreiche Arbeitsjahre bei guter Gesundheit.



Emil Zulage



Sie feierten ihr
25jähriges Dienstjubiläum

Am 9. Juni 1958 konnte der Vorzeichner Richard Schadendorf auf eine 25jährige Tätigkeit bei der DW zurückblicken. Er kam am 26. August 1929 als Schlosser zu uns und wurde nach kurzer Zeit Anzeichner. Diese Tätigkeit übt er auch heute noch zur Zufriedenheit seiner Vorgesetzten aus. Wir wünschen ihm noch viele erfolgreiche Arbeitsjahre bei guter Gesundheit.



Fritz Ehlert

Am 4. Juli 1958 konnte der Dreher-Vorarbeiter Emil Zulage auf eine 25jährige Tätigkeit bei der DW zurückblicken. Am 20. Juni 1933 wurde er als Dreher im Betrieb Reiherstieg eingestellt. Seit 1948 arbeitet er in der Dreherei Betrieb Finkenwerder, wo er am 1. 5. 56 zum Vorarbeiter ernannt wurde.

Als tüchtiger und zuverlässiger Mitarbeiter ist Zulage bei seinen Vorgesetzten und Arbeitskollegen beliebt. Wir wünschen ihm für seine weitere Tätigkeit bei uns alles Gute.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Prebluftarbeiter Johann Lippoi mit Frl. Lieselotte Braatz, am 21. 6. 1958
 Rohrschlosser Karl-Heinz Hanson mit Frl. Lucie Ludwig, am 25. 7. 1958
 Vorarbeiter Paul Regge mit Frl. Renate Offermann, am 26. 7. 1958
 Schlosser Albert Wegener mit Frl. Herta Eichholz, am 4. 8. 1958
 E'Schweißer Günther Haas mit Frau Renate Meyer, am 8. 8. 1958
 Schlosser Herbert Lenthe mit Frl. Inge Pflüger, 9. 8. 1958
 Matrose Siegfried Teike mit Frl. Anni Behrens, 9. 8. 1958
 Behaueranlerner Ludwig Möllmann mit Frl. Edith Hintz, am 9. 8. 1958
 Maler Mario Brell mit Frl. Karin Clasen, am 9. 8. 1958
 Schlosser Erwin Schünemann mit Frl. Gisela Tiemann, am 9. 8. 1958
 Brenneranlerner Erich Streit mit Frl. Irmgard Hennig, am 9. 8. 1958
 E'Schweißer-Anlerner Helmut Apel mit Frl. Elfriede Sick, am 15. 8. 1958
 Kupferschmiedhelfer Jürgen Martens mit Frl. Helga Mey-bohm, am 15. 8. 1958
 Schlosser Fritz Arendt mit Frl. Gertrud Bönnes, 15. 8. 1958
 Maschinenbauer Erich Kapitzke mit Frl. Anneliese Gawor, am 15. 8. 1958
 Werkzeugmacher Gert Lückert mit Frl. Giesela Dobert, am 15. 8. 1958
 Schlosser Bernhard Minnack mit Frl. Christel Zemke, am am 15. 8. 1958
 Schiffbauer Uwe Maskos mit Frl. Lieselotte Meyer, am 15. 8. 1958
 Kranfahrer Willi Altenberend mit Frl. Karin Krieg, am 16. 8. 1958
 Behauer-Anlerner Lothar Martens mit Frl. Ingeburg Frank, am 16. 8. 1958
 Tischler Anton Golczyk mit Frl. Auguste Meyer, 21. 8. 1958
 Helferin Vera Götze mit Herrn Erich Warratz, 22. 8. 1958
 Brenneranlerner Horst Lyck mit Frl. Meta Höft, 22. 8. 1958
 Vorarbeiter Herbert Tacke mit Frl. Hiltraut Brodtmann, am 22. 8. 1958
 Maschinist Max Ohm mit Frau Charl. Lahmer, 22. 8. 1958
 Schiffbauer Edmund Dörflinger mit Frl. Margrit Bock, am 22. 8. 1958
 Prebluftarbeiter Ewald Hausmann mit Frl. Edith Kluwe, am 22. 8. 1958
 Schiffszimmerer Julius Fahje mit Frl. Anna Fock, 23. 8. 1958
 Schiffbauhelfer Horst Wobker mit Frl. Renate Glüge, am 23. 8. 1958
 Kranfahrer Hans-Joachim Langhoff mit Frl. Gisela Flanse, am 23. 8. 1958
 Tischler Hans-Jürgen Brose mit Frl. Bärbel Rieck, 23. 8. 1958
 Schiffbauhelfer Manfred Arendt mit Frl. Christine Springer, am 23. 8. 1958
 E'Schweißer Robert Krause mit Frl. Else Richter, 23. 8. 1958
 Kupferschmiedhelfer Karl-Heinz Clausen mit Frl. Irmgard Müsing am 23. 8. 1958
 Schiffbauhelfer Helmut Beutler mit Frl. Mariechen Pahr-mann, am 23. 8. 1958
 E'Schweißer Karl-Heinz Groth mit Frl. Helga Tokarski, am 23. 8. 1958
 Tischler Herbert Schattling mit Frl. Marianne Nawroth, am 23. 8. 1958
 Ausgeber Helmuth Thierenbach mit Frl. Gisela Rodek, am 23. 8. 1958
 Bohrer Günther Schattling mit Frl. Ursula Krischok, am 28. 8. 1958
 Dreher Otto Kackmann mit Frl. Marianne Bünning, 28. 8. 1958
 E'Schweißer Siegfried Budzich mit Frl. Helma Szczesny, am 28. 8. 1958

Stellagenbauer Friedrich Wittmer mit Frl. Ingrid Rehbehn, am 28. 8. 1958
 Schiffbauer Otto-Heinrich Eicke mit Frl. Hildegard Hannel, am 28. 8. 1958
 Schiffbauer Heinz Sting mit Frl. Rosemarie Haverland, am 29. 8. 1958
 Kranfahrer Helmut Meyer mit Frl. Hilde Lohmann, am 29. 8. 1958
 E'Schweißer-Anlerner Otto Vogt mit Frl. Helene Zolldann, am 29. 8. 1958
 Transportarbeiter Hermann Möller mit Frl. Waltraut Witt, am 29. 8. 1958
 Brenner-Anlerner Günter Engels mit Frl. Charlotte Röck, am 29. 8. 1958
 Rohrschlosser Horst Sichel mit Frl. Rosemarie Süß, am 29. 8. 1958
 Transportarbeiter Hans-Ulrich Stuhlemmer mit Frl. Doris Ehlert, am 29. 8. 1958
 Kupferschmiedhelfer Horst Wudke mit Frl. Hilde Teichert, am 30. 8. 1958

Geburten

Sohn:

Schlosser Hermann Scheer am 9. 8. 1958
 E'Schweißer Wilhelm Johns am 11. 8. 1958
 E'Schweißer-Anlerner Hermann Janotte am 15. 8. 1958
 Schlosser Leonhard Schmeichel am 20. 8. 1958
 E'Schweißer Wilhelm Schult am 26. 8. 1958
 Helfer Helmut Hobe am 26. 8. 1958
 Maschinenschlosser Fritz Maack am 28. 8. 1958
 Brenner-Anlerner Siegfried Neisewald am 28. 8. 1958
 Kranfahrer Arnold Holz am 28. 8. 1958

Tochter:

Werner Hartmann am 8. 8. 1958
 Zimmerer Kurt Ritter am 10. 8. 1958
 Hauer Alfons Roggenbuck am 12. 8. 1958
 Anstreicher Arno Szillat am 25. 8. 1958
 Schlosser Herbert Broecker am 25. 8. 1958

Für die uns zu unserer goldenen Hochzeit erwiesenen Aufmerksamkeiten danken wir herzlich.

H. Bosselmann und Frau.

Für die mir erwiesene Ehrung und Aufmerksamkeit anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums spreche ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank aus.

Richard Schadendorf.

Für die Beweise so liebevoller und herzlicher Anteilnahme anlässlich des uns betroffenen schweren Verlustes meines geliebten Mannes und Vaters sprechen wir der Direktion, dem Betriebsrat und seinen Kollegen unseren innigsten Dank aus.

Frau Betti Folkers und Kinder.

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.

Hans Röhrs und Frau.

Für die herzliche Teilnahme und die vielen Blumen-spenden beim Heimgange meines lieben Gatten, Herrn Carl Lau, sage ich hiermit meinen tiefempfundnen Dank.

Therese Lau.

Für die vielen Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des uns betroffenen schweren Verlustes sagen wir unseren herzlichen Dank.

Elfriede Oldenburg, Ehefrau

Für die vielen Beweise herzlicher Anteilnahme und die zahlreichen Kranzspenden beim Heimgang meines lieben Mannes möchte ich hiermit herzlich danken.

Frau Grönwolt und Kinder

Wir gedenken unserer Toten

Carl Lau
Modelltischler
gest. 16. 8. 1958



Marcos Monteiro
Schiffszimmermann
gest. 28. 8. 1958

Carl Bach
Rentner
gest. 24. 8. 1958

Georg Folkers
Rentner
gest. 5. 9. 1958



Inzwischen hat sich der Sommer noch einmal von seiner besten Seite gezeigt, bevor er dem Herbst das Regiment abtreten mußte. Unsere Urlauber haben ihre Reisen hinter sich. Alle sind zufrieden und ausgeruht wiedergekommen. Ich habe jedenfalls nichts Negatives gehört.

Es ist klar, daß sich das Fehlen von mehr als tausend DWern, die immer auf Urlaub waren, sehr bemerkbar gemacht hat. Trotzdem ist die Arbeit gut vorangehen. Im September hat es sogar vier Stapelläufe gegeben. Es gehörte schon einiges Organisationstalent der Verantwortlichen dazu, um diese Arbeiten ordnungsgemäß und termingerech durchzuführen. Für jeden einzelnen bedeutet es immer wieder eine Genugtuung, wenn ein Werk, an dem er mitgewirkt hat, vollendet ist.

Ich kann Euch aus einem Gespräch mit einem Reeder berichten, daß Eure Arbeit nicht nur in Deutschland anerkannt wird. Ich habe mit großer Freude gehört, daß auch fremde Reeder gerade die saubere und gute handwerkliche Arbeit unserer Belegschaft ganz besonders zu schätzen wissen. Sie haben ja gute Vergleichsmöglichkeiten, da sie auch woanders haben Schiffe bauen lassen.

Wir wollen uns bemühen, uns diesen guten Ruf zu erhalten; denn schließlich leben wir ja alle auch davon. Man kann sagen, daß dort, wo Licht ist, auch Schatten sein muß, und je heller das Licht, desto dunkler der Schatten. Es wird aber jedem einleuchten, daß dieser Vergleich wie jeder andere ganz fürchterlich hinkt. Es muß nämlich nicht sein, daß immer wieder Dinge passieren, die im höchsten Maße unerfreulich sind. Ich komme mal wieder mit unserem Kummer wegen der Zigaretten- und Getränkeautomaten. Es ist ganz sicher, daß es sich bei denen, die sich an den Automaten bereichern, nur um ganz wenige Betriebsangehörige handelt. Es ist ebenso sicher, daß wir sie eines Tages fassen werden. Andererseits kann sich der anständige Belegschafter nicht gefallen lassen, daß sein guter Name durch die Machenschaften unerfreulicher Existenzen gefährdet wird. Wir bitten daher die gesamte Belegschaft, mit dafür zu sorgen, daß die Automatenmarder zur Strecke gebracht werden.

Die Betriebsleitung ist bereit, jedem, der einen brauchbaren Hinweis gibt, eine Belohnung zu zahlen.

Ihr wißt alle, daß wir uns die allergrößte Mühe geben, Euch das Leben im Betrieb zu erleichtern. So werdet Ihr bemerkt haben, daß die Werftleitung alles tut, um das Mittagessen im Rahmen der augenblicklichen Gegebenheiten so anständig wie möglich zu gestalten. Ich glaube nicht, daß es hinsichtlich der Quali-

tät des Essens berechtigte Klagen geben kann. Ich weiß natürlich wie jeder andere, daß die Ausgabestellen verbesserungsbedürftig sind und daß auch an manchen Stellen Änderungen hinsichtlich der Räume eintreten müssen, in denen Ihr Eure Mahlzeiten einnehmt. Ihr dürft mir glauben, daß das alles kommt. Ich möchte Euch aber nochmals herzlich bitten, auch Eurerseits alles zu tun, um den Betriebsangehörigen, die Euch die Mahlzeiten bereiten, das Leben nicht noch schwerer zu machen. Dazu gehört u. a., daß das Geschirr und die Bestecke nach dem Essen dahin kommen, wo sie hingehören. Ich habe volles Verständnis dafür, daß einzelne bei dem schönen Sommerwetter ihr Essen im Freien eingenommen haben. Der Spaß hört aber auf, wenn diese einzelnen sich auf einen vollbeladenen Eisenbahnwagen setzen und dann ihr Geschirr da oben stehen lassen. Es kann ja schließlich niemand erwarten, daß wir unsere Helferinnen in der Küche so gewissermaßen als Hochgebirgskletterer ausbilden. Wir haben auch nicht die Möglichkeiten, Suchkommandos über die ganze Werft zu schicken, die das Geschirr wieder einsammeln. Ihr könnt Euch vorstellen, daß Geschirr und Bestecke Geld kosten. Es ist wirklich nicht nötig, die Sachen mutwillig zu zerstören, wie es auch immer wieder vorkommt. Wir finden häufig genug verbogene Löffel und Gabeln im Gelände. Unsere Belegschaftsangehörigen in der Küche wollen ja schließlich ihre Arbeit auch mit Freude ausführen. Durch die oben geschilderten Vorkommnisse fällt doch immer wieder ein Schatten auf diese Freude.

Ja, und weil wir gerade mal wieder beim Schatten sind, möchte ich noch etwas sagen. Tut Euch und uns doch den Gefallen, Milchtüten und Trinkbecher und sonstiges Papier nicht da wegzuwerfen, wo Ihr gerade steht. Überall im Werftgelände stehen Müllkübel von nicht übersehbarer Größe herum. Neben den Getränkeautomaten sind besondere Papierkörbe aufgestellt. Dort gehört der Abfall hinein.

Wer wieder eine Klemmappe haben will, richte seine Bestellung über den Werkstattschreiber an Hans Meeves (Sportzimmer). Die Mappe kostet 0,30 DM. Das Geld ist für die Deutsche Hilfsgemeinschaft bestimmt.

Schließlich möchte ich noch erwähnen, daß der Bau des Verwaltungsgebäudes hoffentlich recht bald gute Fortschritte machen wird. Im Zusammenhang damit stehen nämlich auch die Verbesserungen, die wir hinsichtlich der Umkleide- und Waschräume usw. vorhaben.

Das wäre es für heute.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabauteermann