

## Das Arbeitsprogramm der DW

### In der Ausrüstung liegen:

S. 811 TT „Diala“ (Shell) . . . . . Ablieferung: 7. 9. 1966  
S. 813 MKS „Pekari“ (Laeisz) . . . . . Ablieferung: 27. 9. 1966

### Auf den Helgen liegen:

V. S. 816 MS (Russ) . . . . . Stapellauf: 23. 8. 1966  
V. S. 818 MKS (Laeisz) . . . . . Stapellauf: 27. 10. 1966  
III. S. 814 MS (Deutsche Afrika-Linien) . . . . . Stapellauf: 30. 9. 1966

### Mit Werkstattarbeiten begonnen:

S. 817 MS (Russ) . . . . . Kiellegung: 25. 8. 1966



# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

24. Jahrgang · 27. 7. 1966 · Heft 3

## DEUTSCHE WERFT AG · HOWALDTSWERKE HAMBURG AG KIELER HOWALDTSWERKE AG

### Zum geplanten Zusammenschluß der drei Großwerften

Am Abend des 16. Mai wurde im Bundesschatzministerium eine Vereinbarung unterzeichnet, die den Zusammenschluß der Deutsche Werft AG, Hamburg, der Howaldtswerke Hamburg AG und der Kieler Howaldtswerke AG bis zum Jahresende 1968 vorsieht.

Diese Vereinbarung unterzeichneten als Vertragspartner:

1. Die Gutehoffnungshütte, Aktienverein in Nürnberg und Oberhausen (GHH) in ihrer Eigenschaft als Mehrheitsaktionär der Deutsche Werft AG, an deren Aktienkapital die GHH zu 53,28 % beteiligt ist;
2. die AEG, Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft in ihrer Eigenschaft als Aktionär der Deutsche Werft AG, an deren Aktienkapital die AEG über die Elektrofinanz zu 31,02 % beteiligt ist;
3. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats der Deutsche Werft AG in Wahrung der übrigen Aktionäre (15,7 %) der Deutsche Werft AG;
4. Die Salzgitter AG in ihrer Eigenschaft als Alleinaktionär der Kieler Howaldtswerke AG und als Mehrheitsaktionär der Howaldtswerke Hamburg AG, an deren Aktienkapital die Salzgitter AG seit dem 15. Mai durch Einbringung im Wege der Sacheinlage zu 95 % beteiligt ist.

Der Zusammenschluß soll auf der Basis der Partnerschaft mit gleichen Rechten für die Gruppen „Howaldt“ und „Deutsche Werft“ erfolgen.

Die Vereinbarung bestimmt eine Reihe von Maßnahmen und Zielen, die unverzüglich verwirklicht werden sollen. Dazu gehören vor allem:

- Neuordnung der Produktionsprogramme für Neubau, Reparatur und Sonderfertigungen;
- Abgestimmte Rationalisierung von Konstruktion, Fertigung und Verwaltung;
- Gemeinsame Entwicklungsarbeiten;
- Gemeinsame Finanz- und Investitionsplanung;
- Gemeinsamer Vertrieb und gemeinsame Vertriebsplanung;
- Gemeinsame Angebotsabgabe.

Zur Verwirklichung dieser Maßnahmen wird von den drei Werften je ein Vorstandsmitglied in den Vorstand der anderen Werft berufen. Diese drei Herren bilden den Vorstandsausschuß, der den vereinbarten Zusammenschluß vorbereitet. Der Vorstandsausschuß ist am 16. Juni zu seiner ersten Sitzung zusammengetreten. Die Arbeit des Vorstandsausschusses wird unterstützt durch Ausschüsse für die Gebiete Vertrieb, Konstruktion, Fertigung und Verwaltung. Sie werden Vorschläge für die auf diesen Gebieten zu ergreifenden Einzelmaßnahmen erarbeiten. Die Ausschüsse haben ihre Arbeit bereits aufgenommen.

Dem vorbereitenden Vorstandsausschuß entsprechende Gremien der Arbeitnehmerschaft werden die Interessen der Arbeitnehmer wahren. Zum anderen ist die Bildung eines Aufsichtsratsausschusses vorgesehen, dem auch ein Arbeitnehmervertreter angehören wird.

Als Bilanzstichtag der Fusion ist als spätestster Termin der 31. 12. 1968 vorgesehen.

Am Kapital der Fusionsgesellschaft sollen die Gruppe „Howaldt“ und die Gruppe „Deutsche Werft“ zu je 50 % beteiligt sein. Die Fusionsgesellschaft soll ihren Sitz in Hamburg und Kiel haben.

Die Aufsichtsräte der Deutsche Werft AG und der Salzgitter AG haben der Fusion am 25. Mai in Berlin zugestimmt.

Am 8. Mai wurden in Hamburg von allen Vorstandsmitgliedern der drei Gesellschaften die im einzelnen bestehenden Vorstellungen von der Fusion diskutiert.

Es wurde vereinbart, den Ist-Zustand aller Bereiche in personeller und materieller Hinsicht festzustellen und bekannte oder erkennbare Unterschiede zu fixieren.

Dieser Zusammenschluß wird in der geschichtlichen Entwicklung der Deutschen Werft, des deutschen Schiffbaus, ein Markstein sein. Führende Männer der deutschen Wirtschaft haben sich in den vergangenen Monaten wiederholt darüber ausgesprochen, wie notwendig Zusammenschlüsse zu wirtschaftlich stärkeren Gruppen heute sind, wenn sie im internationalen Wettbewerb bestehen wollen. So erläuterte das Bundesschatzministerium diesen Schritt u. a. mit folgenden Worten:

„Ziel der Fusion zwischen den beiden Howaldtswerften und der Deutschen Werft ist, eine volkswirtschaftlich sinnvolle Werfteinheit zu schaffen, die nicht zuletzt durch ein breites Produktionsprogramm – einschließlich Größtschiffbau – allen internationalen Maßstäben gerecht wird.“

Die drei Werften haben im Jahre 1965 mit 40 % zum deutschen Schiffbau beigetragen.

Der Umlauf belief sich 1965 auf 610 Millionen DM.

Die drei Werften haben 1965 insgesamt 396 000 BRT abgeliefert.

Sie verfügen zudem über die größte Reparaturkapazität in der Bundesrepublik. Damit wird eine Werfteinheit geschaffen, die internationalen Maßstäben gerecht wird. Der Zusammenschluß führt zu wesentlichen Rationalisierungsmöglichkeiten in Konstruktion, Fertigung und Verwaltung.

Die erforderlichen Maßnahmen werden unverzüglich in Angriff genommen. Ein gemeinsamer Vertrieb mit gemeinsamer Angebotsabgabe und gemeinsamer Vertriebsplanung wird eingerichtet. . . .“

Dr. Dietrich Wilhelm von Menges, der Aufsichtsratsvorsitzer der Deutschen Werft, hat in einer Rede auf der Hauptversammlung unserer Gesellschaft am 30. Juni die gefaßten Entschlüsse noch näher begründet. Außerdem wurden die ersten Einzelheiten bezüglich der praktischen Durchführung des Zusammenschlusses bekanntgegeben. Ab sofort werden beispielsweise die Vorstände der drei Werften erweitert. Dr. von Menges sagte:

„Ich darf Ihnen davon Kenntnis geben, daß der Aufsichtsrat der Deutschen Werft beschlossen hat, Herrn Konsul Westphal, Vorsitzender des Vorstandes der Howaldtswerke Kiel, mit Wirkung vom 1. 7. 1966 zum stellvertretenden Vorsitzenden des Vorstandes der Deutschen Werft AG zu bestellen, desgleichen Herrn Gerrit Körte, Vorstandsmitglied der Howaldtswerke Hamburg, zum Vorstandsmitglied der Deutschen Werft.“

Zwischen den Aufsichtsratsvorsitzenden der drei Werften ist vereinbart worden, daß die Bestellung von Herrn Dr. Voltz zum Vorsitzenden des Vorstandes der Howaldtswerke Hamburg und zum stellvertretenden Vorsitzenden des Vorstandes der Howaldtswerke Kiel den jeweiligen Aufsichtsräten im Laufe des Monats Juli vorgeschlagen werden soll.

Damit wären die für die Übergangsphase in den Vereinbarungen zwischen Salzgitter und der Deutschen Werft vom 16. bzw. 17. 5. 1966 festgelegten Bedingungen für die Zusammenarbeit etwa am 1. August 1966 erfüllt.“

Dr. von Menges gab eine wirtschaftspolitische Übersicht über das Wachstum der Welthandelsflotten und den prozentualen Anteil der Nationen am Weltschiffbau. Zu dem bevorstehenden Zusammenschluß der drei Werften sagte er dann:

„Die **Fusion** ist ein Akt der unternehmerischen Initiative und Selbsthilfe. Wir schreien nicht nach dem Staat, solange wir uns selber helfen können.“

Wenn innerhalb weniger Wochen fünf große Namen aus der deutschen Werftindustrie, die jahrzehntelang Inbegriff und Symbol für die Qualität des deutschen Schiffbaus in aller Welt gewesen sind, sich entschließen, unter Hintanstellung eigener Interessen sich zu einer Zusammenarbeit

in größeren Gruppen zusammenzufinden, so ist dies nicht nur ein Beweis von Verantwortungsbewußtsein gegenüber Belegschaften und Aktionären, sondern ein Zeichen von unternehmerischer Initiative und Phantasie, die nicht immer nur an den Privatbesitz eines Unternehmens gebunden zu sein braucht.

Der Zusammenschluß der japanischen Werftindustrie in großen Konzerneinheiten, das großartige Beispiel, das uns die schwedische Werftindustrie in den fünfziger Jahren mit ihrer Rationalisierung und Serienfertigung in einem für europäische Verhältnisse unbekanntem Ausmaß gegeben haben, zeigt uns, daß wir diese Konkurrenz nur in einem Kampf mit gleichen Waffen bestehen können. Das bedeutet in der ersten Phase die Bildung leistungsstarker Unternehmenseinheiten.

Ein zweiter gewichtiger Gesichtspunkt schien uns eine sinnvolle Ergänzung der zusammenzufügenden Einheiten zu sein; denn nur eine solche läßt im Rahmen der Konzentration die notwendige Spezialisierung im weiteren Verlauf erwarten.

Howaldt-Kiel hat es als eine der wenigen Werften Europas geschafft, in die Gigantengruppe des Weltschiffbaus einzudringen. Die natürlichen Gegebenheiten für eine weitere Entwicklung in dieser Richtung sind vorhanden. Auf der anderen Seite zeigt die Kombination von Reparaturgeschäft und Spezialschiffbau bei unserer Werft und bei Howaldt-Hamburg ihre Beständigkeit auch in für den Schiffbau ungünstigen Zeiten. Dieser Vorteil gründet sich auf die Tradition der beiden Werften und auf bestimmte Standortgegebenheiten des Hamburger Hafens als des Hafens mit dem größten unmittelbaren industriellen Hinterland. – Hamburg ist immer noch die größte Industriestadt der Bundesrepublik.

Die Deutsche Werft bringt in diese Ehe die in einem halben Jahrhundert gewachsene Zusammenarbeit mit den Werken der AEG-Gruppe und des GHH-Konzerns mit ein. Ein Potential, das gerade bei den vielfältigen technischen Möglichkeiten und Notwendigkeiten, die sich bei der Entwicklung des Schiffbaus jetzt abzeichnen, seine Bedeutung im Konkurrenzkampf – vor allen Dingen im Wettbewerb mit unseren japanischen Konkurrenten – von Bedeutung sein wird. Wir sind überzeugt, daß wir uns mit den Werken von Salzgitter in vielen Punkten wirkungsvoll ergänzen können. Ich möchte hier ausdrücklich betonen, daß wir diese unsere Zusammenarbeit in Zukunft nicht als eine ausschließliche betrachten, sondern auch mit anderen industriellen Gruppen jederzeit zu einem fairen und offenen Gespräch, das sich vielleicht auch weiter konkretisieren kann, bereit sind.

Die neue Werft wird auch nach der Fusion zwei echte lebensfähige Schwerpunkte in Hamburg und Kiel haben. Der Herr Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein hat mir dankenswerterweise vor einigen Tagen Gelegenheit gegeben, ihm und den zuständigen Mitgliedern der Landesregierung unsere Auffassung zu diesem Punkt eingehend darzulegen. Ich hoffe, daß es mir gelungen ist, bestehende berechnete Bedenken zu zerstreuen bzw. entsprechende Vorschläge für deren Behebung zu machen. Ich möchte betonen, daß an beiden Plätzen ein ausreichender Schiffsneubau erhalten bleiben wird, wobei im Grundsatz Schiffe über 80 000 tdw in Kiel gebaut werden sollen. Die Zusammenarbeit mit den Zulieferbetrieben soll an beiden Betriebsstätten in dem bisherigen Umfang erhalten bleiben. Deswegen verbleibt auch an jedem Platz eine Einkaufsstelle.“

Dann ging der Aufsichtsratsvorsitzer auf den in jüngster Vergangenheit mehrfach geäußerten Vorschlag ein, die Großwerften des Hamburger Raumes zu einer einzigen Einheit zusammenzufassen. Diesem Gedanken habe man aus folgenden Gründen widersprochen:

Erstens würde eine derartige Zusammenfassung nur eine Kumulierung gleicher Gegebenheiten bedeuten und nicht eine sinnvolle Ergänzung, und zum anderen könnte eine Ausschaltung der Konkurrenz im Hamburger Hafen (vor allem im Reparaturgeschäft) zu einer Abwanderung der Reeder an andere Plätze führen. Der Aufsichtsratsvorsitzer gab daher seiner Befriedigung darüber Ausdruck, daß es zur Bildung von zwei Gruppen gekommen sei, und er hoffe auf fairen Wettbewerb und gute Nachbarschaft. Abschließend sagte Dr. von Menges:

„Die vorgesehene Übergangsphase von zweieinhalb Jahren soll allen Beteiligten Gelegenheit geben, die Einsetzbarkeit der vorhandenen Anlagen und Bestände auf den

drei Werften für die gemeinsam in ihren Einzelheiten noch zu erarbeitende Konzeption zu überprüfen und Investitionen und Angebotsabgabe sorgfältig aufeinander abzustimmen.

Die Belegschaften der drei Werften werden über diese Planungen laufend unterrichtet werden. Ich glaube, daß sich bereits heute abzeichnet, daß, falls es uns gelingt, die uns gesetzten Ziele der Fusion zu erreichen, **die Arbeitsplätze insgesamt nicht weniger werden, wahrscheinlich sicherer und krisenfester.** Daß dabei nicht alles beim Alten bleiben kann, ist eine Folge der Entwicklung. Die vorgesehene Übergangszeit wird uns bei den notwendig werdenden Überlegungen auch zustatten kommen.“

## „Pekari“ – EIN NEUER FLYING P-LINER

Die Bekanntgabe der bevorstehenden Fusion der drei größten deutschen Werften war das Ereignis, das uns wohl am meisten beschäftigt hat in der letzten Zeit. Und doch war diese Periode auch für die Deutsche Werft an

internem Geschehen besonders reich. Zwei Ablieferungen und ein Stapellauf! Zwei neue Schiffe werden auf Kiel gelegt und bei zwei weiteren mit den Arbeiten in der Schiffbauhalle begonnen.

Unser jüngstes Kind übergaben wir am 10. Juni seinem Element. Frau v. Mitzlaff-Laeisz taufte das im Auftrag der Reederei Laeisz gebaute Kühlmotorschiff auf den Namen „Pekari“. Es ist das bisher größte und leistungsfähigste Schiff der Laeisz-Flotte. (Als Volldecker 6000 tdw.) In den Kühlräumen, deren Gesamtvolumen 285 000 cu. ft. beträgt, kann Kühlgut im Temperaturbereich von  $-20^{\circ}$  bis  $+12^{\circ}$  C befördert werden. Infrage kommen Bananen, Früchte und Fleisch. Durch den Einbau eines MAN-Motors von 11 400 PSE wird das Schiff, dessen Linien durch Modellversuche im Schleppkanal einen optimalen Verlauf erreicht haben, eine Geschwindigkeit von 22 Knoten erzielen.

Hier die Abmessungen des Schiffes:

L. ü. A.	ca. 139,00 m
L. zw. d. Lot.	128,00 m
Breite a. Sp.	18,00 m
S.-Höhe I. D.	9,23 m
S.-Höhe II. D.	6,75 m
Tiefg. a. So.-Freibord	ca. 7,58 m
Tragfähigkeit	ca. 6000 tdw
Geschwindigkeit (bei 25 <sup>0</sup> /iig. Lstg.)	21,25 kn

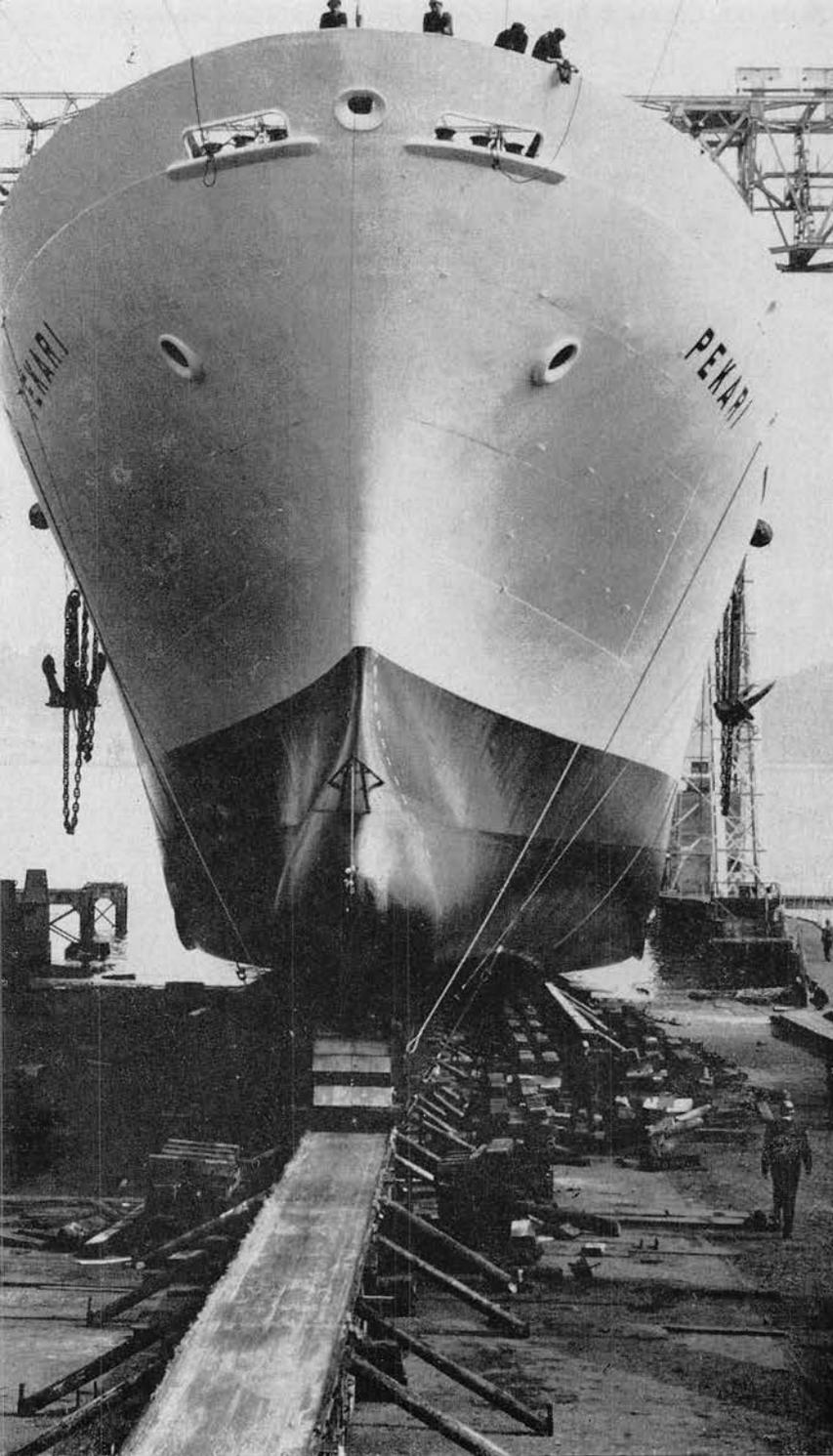
### Maschinenanlage:

Direkt umsteuerbarer, neunzylindriger, einfachwirkender Zweitakt-Kreuzkopf-Dieselmotor mit Abgas-Turboaufladung, Originalbauart MAN, Typ K 9 Z 70/120 D. Leistung: 11 400 PSE bei  $n = 142$ .

### Klasse:

Germanischer Lloyd:  
+ 100 A 4 E  
sowie die Klasse KAZ.





Erstmals lief eines unserer Schiffe auf nur einer Schlittenbahn ab. Lediglich zwei kleine Stützbahnen waren seitlich angebracht.



Von oben nach unten: Die Taufpatin Frau Christine von Mitzlaff-Laeisz, Frau Voltz und Herr Dr. Riensberg, Herr Willi Ganssaug mit Dr. Knappertsbusch.

Die Ablieferungsprobefahrt der „Darina“ fand am 26. Mai statt, nachdem erst ein Monat vorher der dritte Großtanker für die Shell — „Diala“ — bei uns vom Stapel gelaufen ist. Für die schiffbautechnisch interessierten Leser nebenstehend die Hauptdaten des Schiffes.

Die „Darina“ ist ein Schwesterschiff der „Drupa“ und gleicht ihr in ihrem inneren Aufbau, in der Tankeinteilung genau. Wir erwähnten bereits, daß die der deutschen Shell gehörende „Diala“ bei gleicher Größe von ihren britischen Schwestern in einigen konstruktiven Punkten abweicht. „Drupa“ und „Darina“ haben sieben Mitteltanks und zwei mal acht Seitentanks. In den Seitentanks Nr. 5 und 8 darf nur Ballastwasser gefahren werden; desgleichen in den

Tieftanks im Vor- und Achterschiff. Die Schiffe haben die höchste Klasse von Lloyd's Register of Shipping + 100 A 1 Oil Tanker „Higher Tensile Steel“ C. C. (Corrosion Control) Electrically welded, „Longitudinal Framing“.

Im Hinterschiff (Ladetank 7) ist ein besonderer Sloptank eingebaut, in welchen Waschwasser der Ladetanks zum Separieren geleitet wird.

Brennstofftanks und Pumpenräume befinden sich im Vor- und Achterschiff.

Mit der „Darina“ liefert die Deutsche Werft nach dem Kriege das sechste Schiff ab, das unter der Shell-Flagge fährt.



68000 t-Shell-Tanker

# „DARINA“

auf Jungfernreise

L. ü. A. . . . .	243,83 m = 800' 0"
L. zw. den Loten . . . . .	232,86 m = 764' 0"
Breite auf Spanten . . . . .	33,53 m = 110' 0"
Seitenhöhe I. Deck . . . . .	17,30 m = 56' 9"
Tiefgang auf So.-Freibord . . . . .	12,63 m = 41' 5 1/4"
Tragfähigkeit . . . . .	68 021 tdw (1000 kg)
Vermessung . . . . .	39 795 BRT
Geschwindigkeit . . . . .	15,6 kn
Maschinenleistung . . . . .	max. 16 000 SHP



## MS „TUGELALAND“

Das zweite innerhalb der letzten Wochen abgelieferte Schiff war die „Tugelaland“. Das im Auftrag der Globus-Reederei G.m.b.H., Hamburg, für den Südafrikadienst der South African Lines Ltd., Kapstadt, gebaute Motorschiff hat eine Tragfähigkeit von 13 500 tdw und läuft 19 kn. Das Schiff hat Einrichtungen für 12 Fahrgäste. Das hier wiedergegebene Foto vom Eignersalon vermittelt einen Eindruck von der Großzügigkeit des Entwurfs und der Gediegenheit der Ausführung. Der Gesamtladeraum (einschließlich Kühlräume und Ladeöltanks) beträgt 21 000 m<sup>3</sup>. Die Einteilung des Schiffes entspricht grundsätzlich derjenigen der Schiffe der Deutschen Afrika-Linien, wonach

### Übergabe der „Tugelaland“:

Der stellvertretende Geschäftsführer der Globus-Reederei G.m.b.H. Herr W. Nüsse mit Kapitän Niederbracht und dem Leitenden Ingenieur W. Heuer.

Dr. Konrad Henkel und Direktor F. Malitz im Gespräch mit Dr. Knappertsbusch.

Dr. Willy Manchot mit Dr. Knappertsbusch und Direktor Kühl.





Eignersalon

der Maschinenraum und das Deckshaus zwischen den Laderäumen 4 und 5 angeordnet wurden, jedoch ist das Haus der „Tugelaland“ aus navigatorischen Gründen um ein Deck erhöht worden, wodurch sich gleichzeitig ein in sich geschlossenes Passagierdeck ergab. Bemerkenswert ist

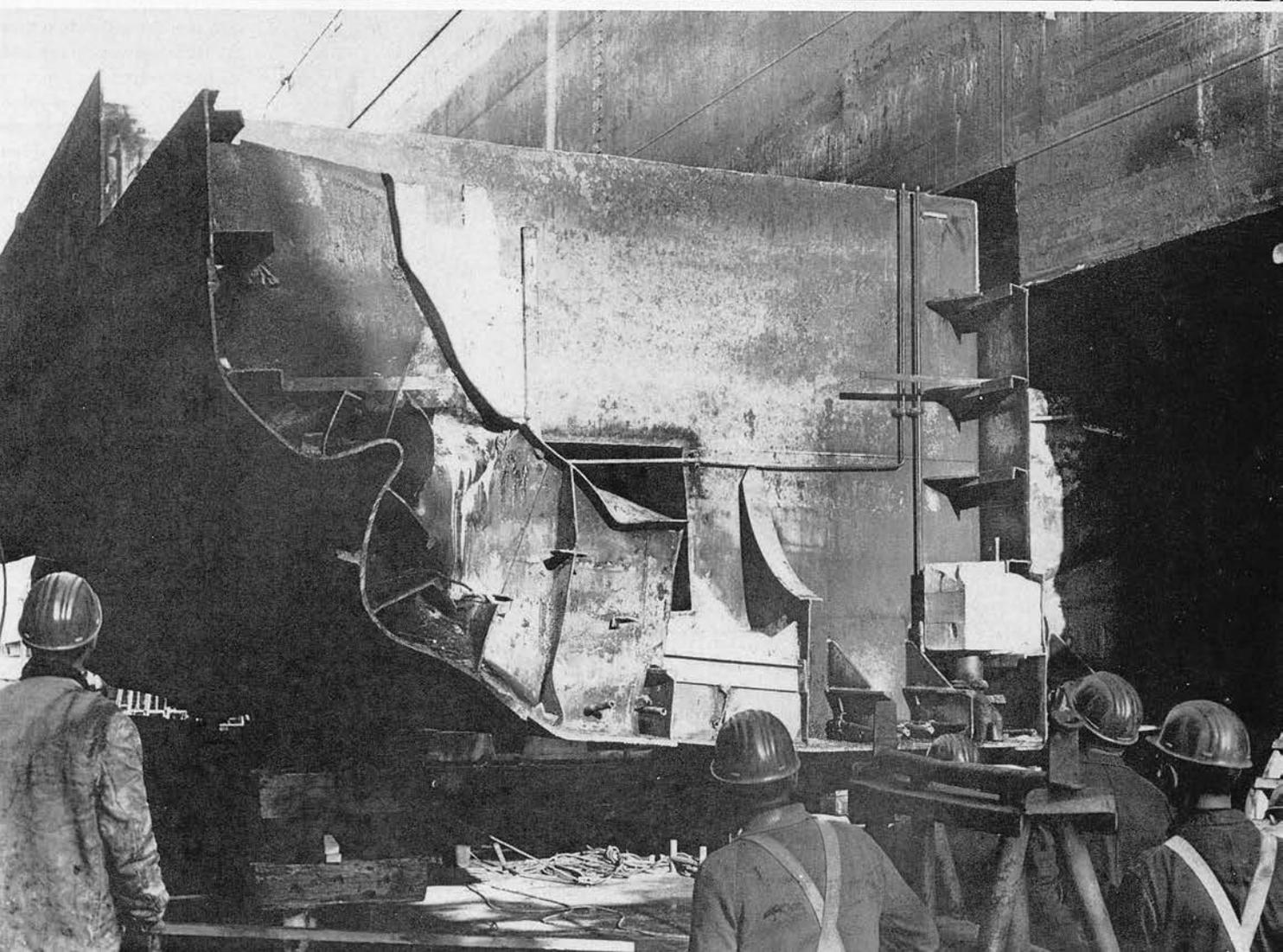
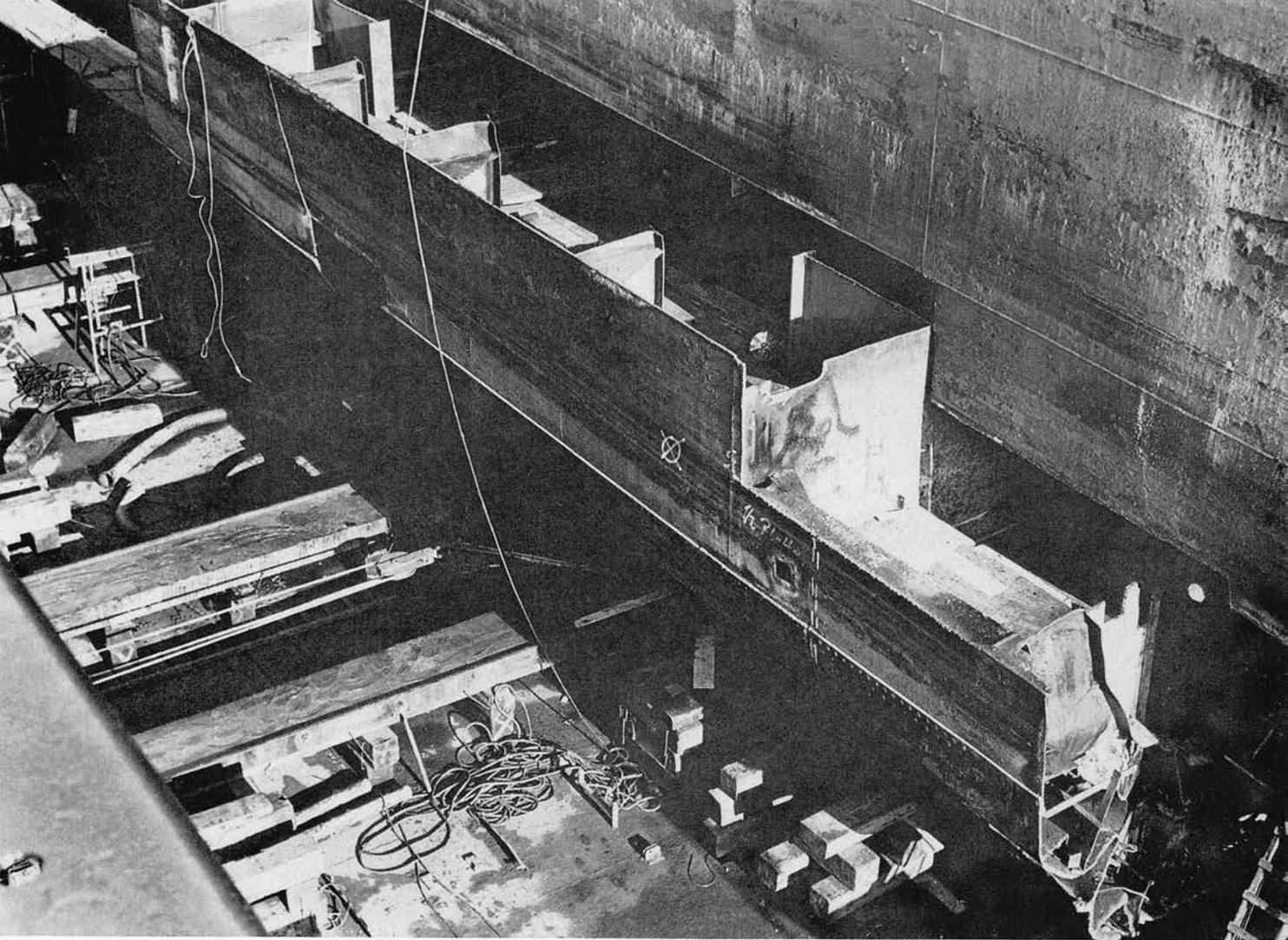
auch die Vergrößerung und besondere Luken- und Ladeeinrichtung der Ladungskühlräume sowie der bereits früher erwähnte 150 Tonnen Schwergutbaum. Die weiteren technischen Angaben veröffentlichten wir bereits im Heft 1 dieses Jahres anlässlich des Stapellaufs der „Tugelaland“.

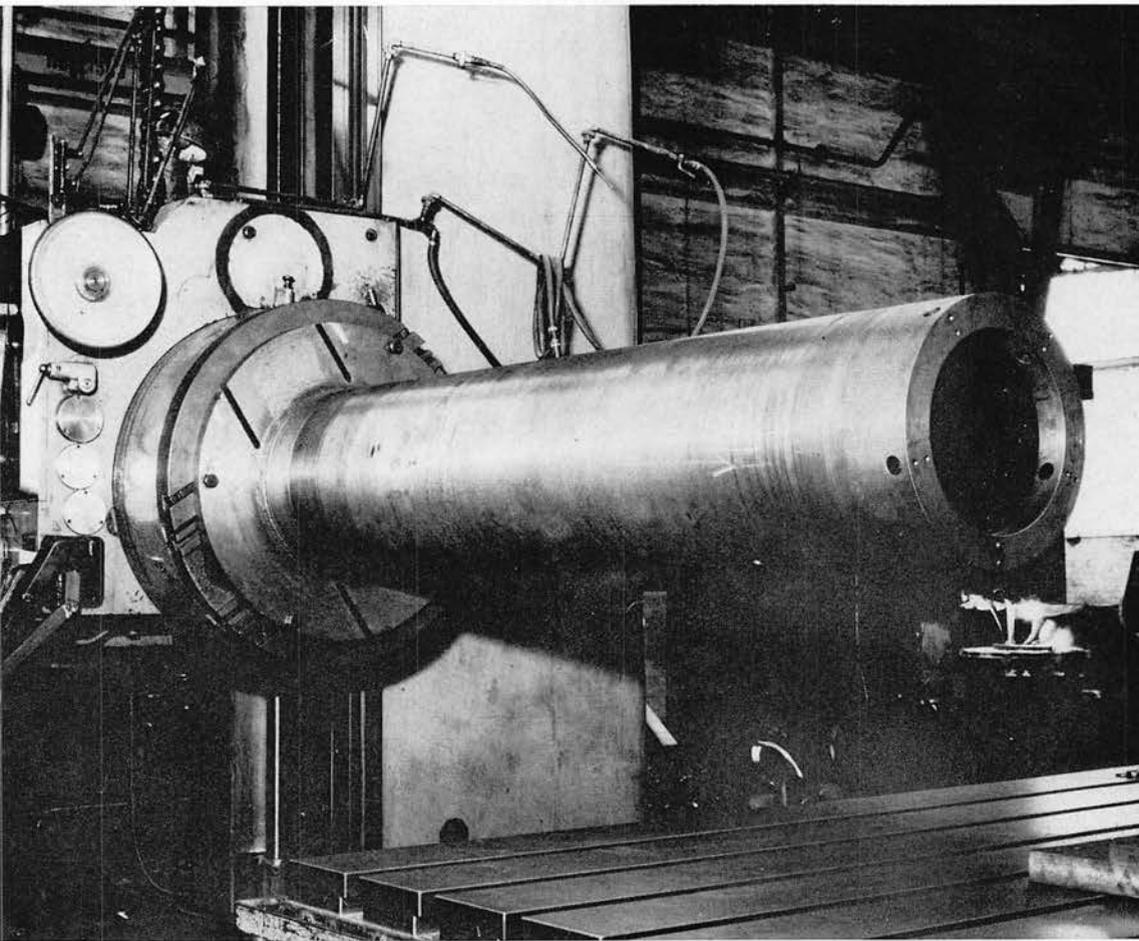




# CHELWOOD BEACON LONDON

Unsere Docks sind von 1911 bis heute  
 liegt mit zum Teil langjähri-  
 stigen und hochinteressanten  
 ten Arbeiten. Der schon in der  
 letzten Heft erwähnte Tanker  
 ker „Chelwood Beacon“ ist  
 der von Amerika über den  
 Großen Teich zur Deutschen  
 schen Werft geschleppt  
 worden ist, liegt jetzt in  
 Dock 5. Zum ersten Mal  
 haben wir hier ein Schiff  
 nicht längs der Mittellinie  
 sondern asymmetrisch ver-  
 setzt aus dem Wasser ge-  
 hoben. Die Kielpallen der  
 Docks mußten vorher sei-  
 lich versetzt werden. Wäh-  
 rend nun die BB-Bordwand  
 nur wenige Zentimeter  
 Zwischenraum bis zu den  
 Seitenkasten des Dockes  
 läßt, ist an St.B.-Seite Platz  
 genug, die großen und  
 schweren Bodenkollis aus-  
 zuwechseln. Die Fotos zeigen  
 gen einzelne Phasen dieser  
 ser Arbeit, die erhebliche  
 Geschicklichkeit, Kraft  
 Nerven und Fingerspitzen-  
 gefühl erfordert. Das  
 dieser Bildserie von un-  
 ren Schiffbauern wie ein  
 Riesenschublade herab-  
 gezogene, von Willi B  
 tels im Foto festgehalte-  
 Bodenstück wiegt w  
 über 100 Tonnen!



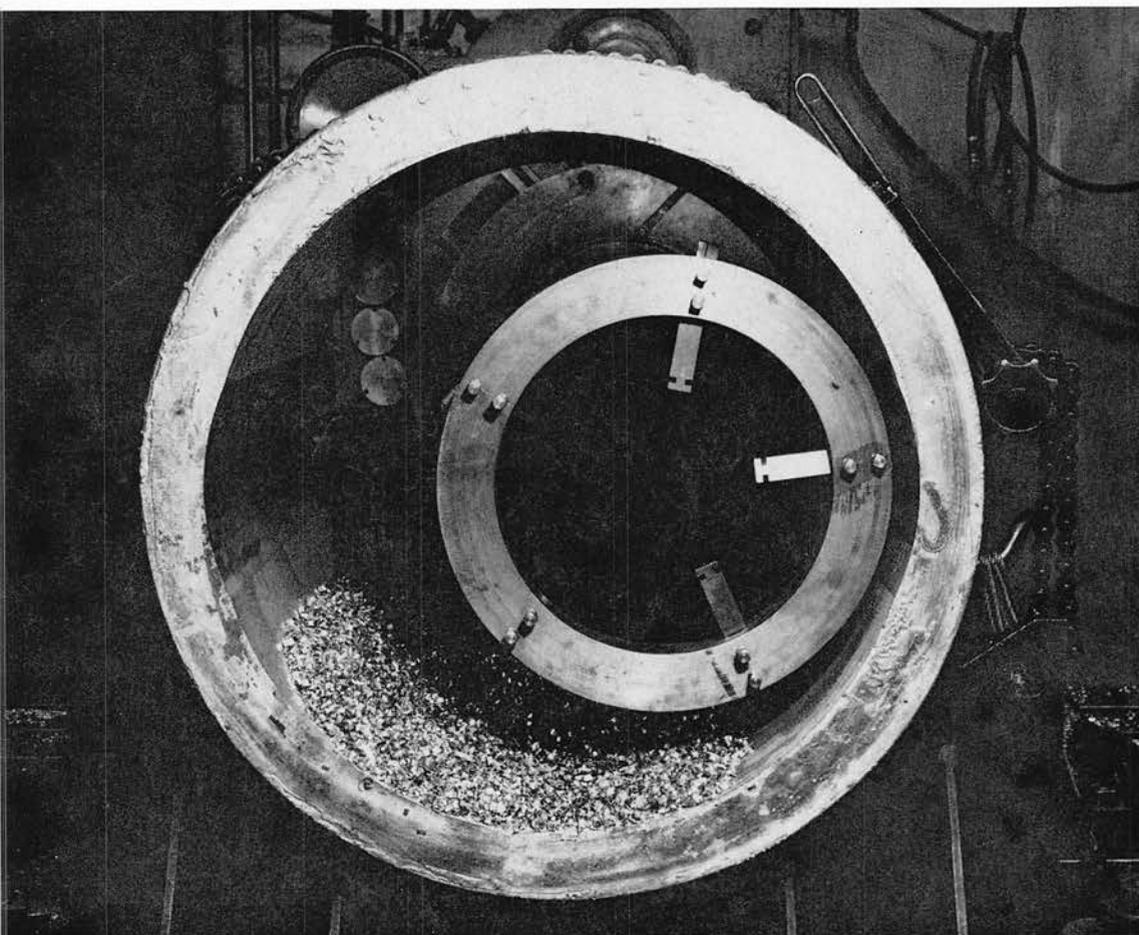


## Die neue Bohrbank zur Bearbeitung von Stevenrohr- laufbuchsen

Die starke Nachfrage nach Stevenrohrlaufbuchsen im Zusammenhang mit unserer Kolene-Anlage hat die Deutsche Werft veranlaßt, eine neue, außerordentlich leistungsfähige Maschine zu beschaffen, die jetzt im Betrieb Reiherstieg installiert ist: eine Bohrbank für größte Drehdurchmesser und Bohrtiefen. Hersteller ist die Firma Heyligenstedt & Co., Giessen. Bei Bohrtiefen bis zu 3000 mm schafft die Maschine Drehdurchmesser bis 1250 mm. Das erlaubt, daß Stevenrohrlaufbuchsen bis zu 960 mm Innendurchmesser gleichzeitig von innen und außen bearbeitet werden können. Dadurch werden die Herstellungskosten gesenkt und die Stückzahlen erhöht. Bei allen Bearbeitungen von mehr als 600 mm Innendurchmesser wird ein Bohrkopf verwendet, der mit fünf Werkzeugstählen am Umfang bestückt ist.

Bei dieser gleichzeitigen Bearbeitung von innen und außen entsteht selbstverständlich ein enormer Späneanfall. Um diesen zu bewältigen, mußte in die Maschine eine Spänsförderschnecke eingebaut werden, die für laufenden Abtransport der Späne sorgt. Der starken Staubentwicklung wird durch

Absaugevorrichtungen entgegengewirkt. Die Bilder zeigen deutlich die Wirkungsweise der Maschine und wie die Drehstähle angeordnet sind.



# Zur Wirtschaftslage

In der Pressekonferenz anlässlich der Hauptversammlung der Deutschen Werft AG gab unser Vorstand einen Lagebericht. In der Situation der deutschen Seeschiffswerften, so sagte Dr. Knappertsbusch, ist auch im abgelaufenen Jahr kein Wandel eingetreten. Gegen weltweite Wettbewerbsverzerrungen vermag die Schiffbauindustrie in der Bundesrepublik nicht ihre Stellung im internationalen Rahmen aus eigener Kraft zu behaupten.

Japan hat die Spitzenstellung seines Schiffbaus weiter ausgebaut und einen erheblichen Teil der Neubaufträge des letzten Jahres an sich gezogen.

Eine Sonderentwicklung war in England zu verzeichnen. Die dortige Schiffbauindustrie hat auf Grund eines neuen Finanzierungsprogrammes der Regierung, das in seinen Bedingungen dem japanischen ähnlich ist, einen wesentlichen Zuwachs von Neubaufträgen verbuchen können. Das Preisniveau auf dem Weltschiffbaumarkt hat sich im vergangenen Jahr wenig geändert und bleibt nach wie vor unbefriedigend. Für Großschiffe werden die Preise von den Japanern bestimmt, für Linien- und Spezialschiffe unterliegen sie dem harten Konkurrenzkampf europäischer Werften. Die seit langem angestrebte Angleichung der in einzelnen EWG-Ländern gewährten Schiffbausubventionen hat bisher zu keinem Ergebnis geführt.

Hinzu kommen weitere Wettbewerbsverfälschungen auf dem Gebiet der Exportfinanzierung. Die deutschen Werften, die nun schon seit einigen Jahren „Bankfunktionen“ übernehmen mußten, sind trotz aller Bemühungen nicht in der Lage, international konkurrenzfähige Finanzierungsbedingungen anzubieten.

Wenn wir im abgelaufenen Jahr nur wenige Exportaufträge für Schiffsneubauten hereingenommen haben, so ist dies auch auf die Schwierigkeiten bei der Exportfinanzierung zurückzuführen. Trotz der Bemühungen des Verbandes deutscher Schiffswerften und unserer eigenen Anstrengungen sind wir immer noch nicht in der Lage, international konkurrenzfähige Finanzierungsbedingungen anzubieten. Das im vergangenen Jahr zustandegekommene sogenannte 5. Werftprogramm, das Zinsbeihilfen des Bundes für Exportkredite der Werftindustrie vorsieht, ermöglicht es nicht, aufgrund der gegenwärtigen Kapitalmarktlage eine Angleichung an die Finanzierungsbedingungen der Auslandskonkurrenz zu finden. Der Umfang dieses Programmes ist darüber hinaus zu klein, um das Exportvolumen der deutschen Werftindustrie zu finanzieren.

Die oben geschilderte Lage hat dazu geführt, daß die Deutsche Werft im abgelaufenen Jahr eine Reihe von Aufträgen gebucht hat, die zum überwiegenden Teil von deutschen Reedern erteilt wurden und unter denen sich keine Großschiffe befinden. Die Preise dieser Aufträge reichen nicht aus, um unsere Kosten zu decken. Wir haben uns jedoch bemüht, eine vorsichtige Verkaufspolitik zu betreiben und nur solche Aufträge hereinzunehmen, die uns bei Auslastung unserer Anlagen die geringsten Verluste bringen. Dabei ist es uns gelungen, einen Auftrag auf zwei kleine Spezialschiffe für die Bundesmarine zu erhalten. Daneben wurde der Ausbau der Fertigungen außerhalb des Schiffsneubaus mit Erfolg weiter verstärkt. Die Umsätze in der Schiffsreparatur und bei den Sonderfabrikaten konnten erneut gesteigert werden.

## Deutsche Werft nutzte das Reparaturgeschäft

Sonderfertigung brachte noch mehr — Neubauten ohne ausreichende Preise

Die Welt  
3.6.66

Deutsche Werft AG, Hamburg, AK 16 Mill. DM. Rücklagen 23,60 Mill. DM. Umsatz 170,64 Mill. DM. Dividendenvorschlag für das Geschäftsjahr 1965 wieder 4 Prozent. Großaktionäre sind der Gutehoffnungshütte Aktienverein, Nürnberg/Oberhausen (53 Prozent) und die Elektrofinanz AG, Berlin (30 Prozent). HV am 30. Juni.

Von unserem Redaktionsmitglied  
ege. Hamburg, 2. Juni

Mit der Ablieferung von 11,8 Mill. Bruttoregistertonnen hat der Welt-schiffbau im Jahre 1965 das bisher höchste Ergebnis erzielt. Neben dieser intensiven Bautätigkeit blieb die Nachfrage nach neuem Schiffsraum groß, so daß es darüber hinaus zu einer großen Zahl neuer Aufträge kam. „Wiederaufbau“, so heißt es im Geschäftsbericht der Deutschen Werft für 1965, „ist es Japan gelungen, einen großen Teil der neuen Bestellungen an sich zu ziehen und die Spitzenstellung seiner Schiffbauindustrie in der Welt weiter auszubauen.“

Vor diesem Hintergrund muß man den Abschluß der Deutschen Werft sehen, der einen Umsatz von nur noch 170,65 Mill. DM gegenüber 250,17 Mill. D-Mark im Jahre 1964 ausweist. An Stelle von sieben wurden im Berichtsjahr nur vier Neubauten mit zusammen 115 400 (i. V. 223 034) t.d.w. Tragfähigkeit abgeliefert. Selbst wenn man berücksichtigt, daß sich unter Einfluß des Bestandes an im Bau befindlichen Schiffen, Fertigerzeugnissen und aktivierten Eigenleistungen eine Gesamtleistung für das Berichtsjahr in Höhe von 206,22 Mill. DM ergibt, dann bleibt die Feststellung, daß selbst das Ergebnis von 1963 nicht wieder ganz erreicht wurde.

Vorstandsmitglied Dr. Peter Knappertsbusch verwies bei der Besprechung des Geschäftsberichtes darauf, daß sich das Reparaturgeschäft im abgelaufenen Jahr um zehn Prozent und die sogenannten Sonderfertigungen um 33 Prozent erhöhten. Diese beiden Bereiche zusammen kamen damit bei einem Umsatzanteil von rund 65 bzw. 30 Mill. DM auf einen Anteil von über 50 Prozent am Gesamtumsatz. Knappertsbusch deutete an, daß die Deutsche Werft bestrebt sein werde, ein einze-

etwa 50 Prozent Neubauten und 50 Prozent Reparaturen und Sonderfertigungen auch in Zukunft beizubehalten.

Bei den Neubauten — hier sank der Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 58 Prozent auf rund 75 Mill. DM, was allerdings zum Teil auf die zeitliche Verschiebung der Abrechnung von Neubauten zurückzuführen ist — ließen sich abermals keine kostendeckenden Preise erzielen. Bewußt wurden deshalb nur solche Aufträge hereingenommen, die einerseits eine Auslastung der Werftanlagen ermöglichten und andererseits die Verluste aus diesem Bereich des Geschäfts so niedrig wie möglich hielten.

Die unerfreuliche Situation, der sich alle vergleichbaren Unternehmen in der Bundesrepublik gegenübersehen, hat unverändert dieselben Gründe: Wettbewerbsverzerrungen der verschiedensten Art — besonders bei den Konkurrenten aus Italien, Frankreich, Japan und Großbritannien —, die bisher nicht verwirklichten Empfehlungen der EWG-Kommission, die Subventionen einheitlich auf zehn Prozent der Baukosten festzusetzen, und nicht zuletzt das im Berichtsjahr zustande gekommene sogenannte 5. Werftenprogramm, das nach Knappertsbusch nicht nur unbefriedigend, sondern zudem noch wesentlich komplizierter in der Handhabung als die früheren Programme sei. Die Werften seien daher ihren Partnern gegenüber in eine ausgesprochen schlechte Verhandlungsposition gekommen; Schiffe seien ohne großzügige Finanzierungsangebote heute nicht zu verkaufen.

In der Bilanz (alles in Mill. DM) hat sich das Anlagevermögen mit 44,27 (45,70) nur unwesentlich verändert. Zugänge, die der weiteren Rationalisierung und der Ersatzbeschaffung dienen, betragen 2,78 (2,66); sie wurden durch die Abschreibungen in Höhe von 3,80 (4,14) wie im Vorjahr gedeckt. Wie Knappertsbusch sagte, hat die Deutsche Werft die steuerlich zulässigen Abschreibungen voll ausgenutzt, und die Verwaltung gedenke, hieran auch in Zukunft nichts zu ändern.

Im Umlaufvermögen haben sich die Vorräte besonders wegen der veränderten

weitete Geschäft mit Sondererzeugnissen um 1,73 erhöht. Der Wert der in Bau befindlichen Schiffe stieg auf 46,49 (38,31). Nach wie vor ist die Liquidität mit rund einem Drittel der Gesamtleistung relativ hoch. Knappertsbusch erklärte aber, daß dadurch kurzfristige Zwischenfinanzierungen möglich wären, für die am Kapitalmarkt wesentlich ungünstigere Bedingungen in Kauf genommen werden müßten.

Rückstellungen werden mit 68,71 (76,48) wieder erheblich vermindert ausgewiesen. Knappertsbusch erwähnte in diesem Zusammenhang, daß vor dem Bundesgerichtshof nach einer Dauer von 12 Jahren ein Prozeß gewonnen worden sei; dieses Risiko sei voll zurückgestellt und jetzt aufgelöst worden. Dadurch sei auch die Position Steuern in der Ertragsrechnung, die um 2,8 höher zu Buch steht, zum Teil mit beeinflusst worden. Er räumte aber auch ein, daß die Verluste bei den Neubauten etwa in Höhe von 5 aus der Substanz abgedeckt werden mußten, obwohl Reparaturen und Sonderfertigungen das Ihre zum Geschäft beitragen. Der Reingewinn in Höhe von 0,71 (0,69) einschließlich des Vortrages ist wieder auf eine Dividende von 4 Prozent auf das AK von 16 zugeschnitten.

Die Verbindlichkeiten haben sich auf 261,66 (198,28) besonders dadurch stark erhöht, daß Anzahlungen auf im Bau befindliche Schiffe auf 77,18 (33,88) stiegen. Demgegenüber hat sich aber auch der Gesamtbetrag der Forderungen im Verhältnis zum Vorjahr auf 151,87 (131,35) erhöht; die Hälfte davon besteht in Fremdwährung, und zwar ausschließlich in Dollars.

Für das laufende Jahr erwartet Knappertsbusch einen Umsatz von rund 210. Der Auftragsbestand reicht bis weit in das Jahr 1967 hinein. Wie er sagte, hat sich das Reparaturgeschäft erfreulich entwickelt; das Geschäft mit Sonderfertigungen zeige eine weiter steigende Tendenz. Hinsichtlich der Fusion mit den beiden Howaldt-Werften in Kiel und Hamburg meinte Knappertsbusch, daß hier zwar noch große Probleme zu bewältigen seien, die sicher auch ein gewisses Umdenken bei den Vorstandsmitgliedern des jetzt noch

# Die Deutsche Werft ist gut gerüstet

Ausgewogene Geschäftspolitik stellte die Weichen zur Fusion — Wieder positiver Abschluß erwartet



**D**ie Deutsche Werft A.G., Hamburg, ist für die vereinbarte Fusion gut gerüstet. Trotz der schon lange anhaltenden, durch zahlreiche internationale Wettbewerbsverzerrungen hervorgerufenen Krise ist es ihr auch 1965 gelungen, ihre gesunde Bilanzstruktur zu erhalten und wieder einen, wenn auch kleinen, Gewinn auszuweisen. Wie in den vergangenen zwei Jahren sollen die Aktionäre — Großaktionäre sind die GHH und die AEG mit über 90% bzw. rund 30% — unverändert 4% Dividende auf das AK von 16 Mill. DM erhalten.

Erfolgsrechnung (Mill. DM)	1965	1964	±%
Umsatzerlöse	170,6	250,2	- 31,8
Standveränderungen	+ 35,3	- 20,9	+ 268,9
Umsatzenleistungen	0,3	0,3	—
Gesamtleistung	206,2	229,6	- 10,2
Materialeinsatz usw.	127,4	145,9	- 12,7
Umsatzertrag	78,8	83,7	- 5,9
Zinsmehrerträge	5,0	3,6	+ 38,9
sonstige Erträge	1,6	1,4	+ 14,3
Ergebnis	85,4	88,7	- 3,7
Personalaufwand	78,1	76,1	+ 2,6
Werkstoffe und Abgaben	7,0	4,2	+ 66,7
Schreib- u. Wertberichtig.	4,7	9,2	+ 48,9
sonstiger Aufwand	0,1	0,2	- 50,0
Ergebnis	89,9	89,7	+ 0,2
Ertrag	- 4,5	- 1,0	- 350,0
Erträge	5,1	1,4	+ 264,3
Vortrag a. d. Vorjahr	0,1	0,1	—
Verfügbare Gewinn	0,7	0,5	+ 40,0
Rücklagenentnahme	—	0,2	—
Dividende	0,6	0,6	—
Vortrag	0,1	0,1	—

Der Schlüssel zu diesem Erfolg — man muß so bezeichnen — liegt in der vorsichtigen und vorausschauenden Geschäftspolitik des Unternehmens, das sich sowohl im Hinblick auf die Investitionen als auch bei der Hereinnahme von Neubaufträgen in den letzten Jahren soweit wie vertretbar zurückgehalten hat. Obwohl die Nachfrage nach Schiffneubau auf der Welt im vergangenen Jahr so groß wie noch nie war, hat die Deutsche Werft nur zwölf Einheiten mit insgesamt 93 700 tdw konzipiert, so daß ihr gesamter Auftragsbestand von 16 Einheiten über 306 000 tdw nur eine Befähigung bis zum dritten Quartal 1967 sichert. Andere deutsche Werften sind teilweise bis Ende 1968 ausbuchet.

Diese Zurückhaltung ist nach den Angaben von Vorstandsmitglied Peter Knappertsbusch in erster Linie darauf zurückzuführen, daß auch die erhöhte Nachfrage kaum zu einer Erhebung des seit Jahren gedrückten Preisniveaus auf dem Schiffbaumarkt geführt habe. Andererseits die Kosten der deutschen Werftindustrie kontinuierlich gestiegen sind, was ihr fast unmöglich, Aufträge zu kostendeckenden Preisen hereinzuholen, zumal auch seit langem von ihr angestrebte Angleichung an die in den einzelnen EWG-Ländern gewährten Schiffbaubsubventionen bisher zu seinem Ergebnis geführt hat.

Wie ausdrücklich betont wurde, ist es bisher gelungen, die Finanzierung sämtlicher Schiffe des Auftragsbestandes sicherzustellen. Dazu beitragen hat nicht zuletzt die aus der Höhe der flüssigen Mittel und dem hohen Wertpapierbestand sprechende ausgezeichnete Liquidität, auf die das Unternehmen nach der Devisenliquidität ist teuer — illiquidität ist tödlich — immer besonderen Wert gelegt hat. Ein liquides Polster wird einer teureren Zwischenfinanzierung entgegengehalten. Darüber hinaus hatten die daraus resultierenden Zinsmehrerträge, wie unsere Tabelle zeigt, auch auf die Erfolgsrechnung einen entscheidenden Einfluß. Insgesamt gesehen hat sich die Ertragslage trotz des nahezu unveränderten Gewinns ausweises im Vergleich zum Vorjahr verschlechtert, so daß 1964 rückblickend

net werden kann. Entscheidend hierfür war allerdings nicht die Abnahme der Schiffsablieferungen auf 4 (7) Einheiten mit 115 400 (233 000) tdw und der damit verbundene starke Umsatzrückgang, der, wie die geringere Verminderung der Gesamtleistung beweist, ohnehin größtenteils durch bei Werften übliche Ablieferungszufälligkeiten bedingt war, sondern die spezifische Erlösverschlechterung im Schiffneubau. Daß sich diese nicht gravierender ausgewirkt hat, ist, wie Knappertsbusch erklärte, unter anderem der erfreulichen Entwicklung der gewinnbringenden Geschäftsbereiche zu verdanken. Während sich die Erlöse im Reparaturgeschäft um etwa 10% auf 65 Mill. DM erhöht haben, sind sie bei den Sonderfertigungen sogar um ein Drittel auf 30 Mill. DM gestiegen, so daß sie zusammen mehr als die Hälfte des Umsatzes auf sich vereinigten. Anders ausgedrückt: Der Schiffneubau wurde innerbetrieblich subventioniert.

Obwohl der Materialeinsatz etwas stärker abnahm als die Gesamtleistung, reichte der verbliebene Rohertrag gerade zur Deckung des trotz unveränderter Belegschaft gestiegenen Personalaufwandes aus. Und hier liegt auch die eigentliche Verschlechterung der Ertragslage, denn im Vorjahr betrug die Differenz noch mehr als 7 Mill. DM. Da hätte es wenig geholfen, daß sich die Abschreibungen, in denen im Vorjahr umfangreiche Wertberichtigungen auf Fremdwährungsforderungen enthalten waren, fast halbierten; ohne den erheblichen Anfall von Buchgewinnen aus der Auflösung einer Rückstellung, die durch den Gewinn eines langjährigen Prozesses möglich wurde, wäre ein Verlust von etwa 3 Mill. DM unvermeidlich gewesen. Die Erhöhung der Steuerposition ist etwa zur Hälfte auf die Versteuerung des zitierten ao. Ertrages zurückzuführen, der Rest ist aperiodisch. Den Schluß auf eine Verbesserung der Ertragslage läßt sie nicht zu, ein Substanzverlust war vielmehr nicht zu vermeiden. Hierfür spricht auch, daß der Rückgang der kurzfristigen Rückstellungen über die Auflösung hinausging. Trotzdem sind nach Angaben der Verwaltung alle aus der Hereinnahme von Schiffsaufträgen zu nicht kostendeckenden Preisen anfallenden Verluste bei der Bildung von

Bilanz (Mill. DM)	1965	1964	±
<b>Aktiva</b>			
Sachanlagen	44,2	45,6	- 1,4
Beteiligungen	0,1	0,1	—
<b>Anlagevermögen</b>	<b>44,3</b>	<b>45,7</b>	<b>- 1,4</b>
Vorräte	83,6	46,6	+ 36,6
Forderungen	157,5	137,4	+ 20,1
Wertpapiere	17,5	20,7	- 3,2
Flüssige Mittel	68,6	65,2	+ 3,4
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>327,2</b>	<b>269,9</b>	<b>+ 57,3</b>
<b>Passiva</b>			
Eigenkapital	39,7	39,7	—
Langfr. Rückstellungen	10,0	10,0	—
Langfr. Schulden	128,7	104,9	+ 23,8
Kundenzahlungen	77,2	33,9	+ 43,3
Kurzfr. Rückstellungen	68,7	76,5	- 7,8
Kurzfr. Schulden	47,2	50,6	- 3,4
<b>Bilanzsumme</b>	<b>371,5</b>	<b>315,6</b>	<b>+ 55,9</b>

Rückstellungen berücksichtigt worden, mit anderen Worten, die Gewinne der übrigen Bereiche wandern vorzugsweise in diese Bilanzposition.

Trotz des Umsatzrückganges hat sich das Bilanzvolumen infolge der bereits erwähnten wachsenden Bankfunktion und der Vorraterhöhung stark ausgedehnt. Dies gilt allerdings nur für das Umlaufvermögen und seine Refinanzierung. Beim Anlagevermögen, in dem nur 2,8 (2,7) Mill. DM investiert wurden, haben sich kaum, beim Eigenkapital keine Veränderungen ergeben. Der bisherige Verzicht auf die Durchführung langgehegter Pläne, nach denen die Deutsche Werft mit einem hohen Investitionsaufwand zu einer Großschiffwerft ausgebaut werden sollte, hat sich jedoch gelohnt. Aufwendungen, die sich jetzt im Hinblick auf die zwischenzeitliche Fusion beteiligter Werften

betreiben vereinbarte Arbeitsteilung Schiffsgrößen als Fehlinvestitionen erwägen hätten, wurden vermieden, und die dafür vorgesehenen Mittel für die sinnvollere Modernisierung der Produktionsanlagen eingespart.

Zu der geplanten Werftfusion selbst hat Knappertsbusch über die bereits bekannte Einzelheiten hinaus nichts wesentlich Neues zu berichten. Da er dem AR-Vorsitzer der Deutschen Werft, Dietrich-Wilhelm von Menges von der, der dies Amt wahrscheinlich auch nach dem Zusammenschluß übernehmen wird, nicht

Finanzstruktur (Mill. DM)	1965	1964
Anlagevermögen	44,3	45,7
Eigenkapital	39,7	39,7
Eigene Mittel	— 4,6	— 6,0
Langfr. Fremdkapital	138,7	114,9
Langfr. Mittel	+ 134,1	+ 108,9
Kurzfr. Fremdkapital	193,1	161,0
Umlaufvermögen	327,2	269,9
Gesamtkapital	371,5	315,6

greifen wollte. Von Menges wird zu dem gesamten Komplex, also wohl auch zu der zugehörigen Kapitalausstattung der fusionierten Werft auf der HV der Deutschen Werft am 30. Juni ausführlich Stellung nehmen. Festzuhalten ist jedoch bereits, daß die drei Partner in der Übergangsphase bis zur endgültigen Fusion der noch eine Reihe von Bewertungsfragen klären sind, in allen Bereichen eng zusammenarbeiten, bei der Acquisition von neueren Anlagen gemeinsam auftreten und sich bei geeigneten Gelegenheiten zu Kostensenkungen nutzen.

Für 1966, dem wahrscheinlich zweiten Jahr ihrer Selbständigkeit — die Fusion ist in das Jahr ihres 50jährigen Bestehens fallend — rechnet die Deutsche Werft mit einem positiven Abschluß. Einschließlich bisher abgelieferter Schiffe werden insgesamt sechs Schiffe zusammen weit über 200 000 tdw zur Ablieferung gelangen. Da sich auch das Reparaturgeschäft nicht zuletzt bedingt durch einen Großauftrag gut angelassen und sich die erfreuliche Entwicklung bei den Sonderfertigungen fortgesetzt wird nicht nur ein erheblicher Umsatzzuwachs, sondern auch eine, wenn auch geringere, Steigerung der Gesamtleistung erwartet.

## Kolbermoor-G

Erträge verbessere

Die Kolbermoor-Gruppe — Sowohl in der Spinnerei wie auch in der Weberei konnten die Erträge der Holding Kolbermoor-Union G. m. B. H. der Vereinigten Textilunternehmen 1965 die Ertragslage verbessern. Diese Ertragslage ist allerdings in der Weberei stärker geprägt als in der Spinnerei, deren Gesamtertrag zusätzlich durch die mit Reorganisation und Rationalisierungsmaßnahmen verbundene Produktionsausfälle sowie die verlustreichen Einbrüche auf dem Kammgarnsektor in der Spinnerei Kolbermoor, Kolbermoor, beeinträchtigt ist. Im allgemeinen weist die Gruppe eine Ertragsbesserung aus, die mit einem Jahresüberschüssen von (in Mill. DM) 2,6 deutlicher die Entwicklung im Berichtsjahr 1965 zeichnet als die mit 111,53 (108,05) gegenüber dem Vorjahres-Umsatzexpansion von 15% n. n. 3,2% gewachsenen Umsatzerlöse. Da die Erträge die nach dem vorjährigen Umsatzrückgang auf 7,68 (5,40) erweiterten Investitionen wieder voll aus 8,50 (7,63) Abschreibungen finanziert werden. Aus dem Jahresüberschüssen insgesamt 1,51 (0,22) den Rückstellungen zugewiesen, womit die Gesellschaften über die Ertragslage hinausgingen. In der Spinnerei bleiben die Dividendendevote von 6% unberührt.

# Deutsche Werft geht voller Zuversicht in die Fusion

Bei Neubauten zugesetzt, an Reparaturen verdient

Von unserem Redaktionsmitglied Joachim Barthel

Hamburg. Der junge Werftdirektor Dr. Peter Knappertsbusch war auf alles gefaßt. Als er am Mittwoch in Vertretung des Vorstandsvorsitzers Dr. Paul Voltz die Bilanz der Deutschen Werft AG in Hamburg vor der Presse erläuterte, kam unvermeidlich die große Werftfusion aufs Tapet. Dabei ist das Projekt so frisch, daß nicht einmal die Vorstände von Howaldt-Hamburg, Howaldt-Kiel und Deutsche Werft AG bisher Zeit gefunden haben, darüber zu beraten, wie die drei Unternehmen bis spätestens Ende 1968 praktisch zu einer Großwerft zusammengeschmiedet werden. Schwierigkeiten gibt es reichlich. „Denn wir müssen sozusagen im fahrenden D-Zug die Achse auswechseln“, veranschaulichte Knappertsbusch.

„Bemühen sich die Werften weiterhin einzeln um Aufträge oder hört das jetzt auf?“ Diese Frage war der Auftakt zum Thema Fusion zu einer Großwerft mit 22.000 Beschäftigten. Wie Knappertsbusch sagte, konkurrieren die drei Unternehmen ab sofort nicht mehr gegeneinander. Die Verkaufspolitik muß aufeinander abgestimmt werden, die Akquisition bleibt jedoch zunächst in der Initiative der einzelnen Werften.

Die Vorbereitungszeit auf die Fusion ist lang genug, um die Auftragsbestände abzurufen. Wichtig sei eine Bestandsaufnahme nach gemeinsamer Bewertungsnorm, erst danach läßt sich handfest an die Dinge herangehen. Auch die Investitionen müssen nach einem neuen Konzept erfolgen. Bei der Deutschen Werft liegen seit langem Erweiterungspläne in der Schublade, die nun überarbeitet werden müssen. Doch wenn auch umgedockt werden muß, die Geschäftsleitung sagt klar: „Wir gehen voller Zuversicht in die Fusion“.

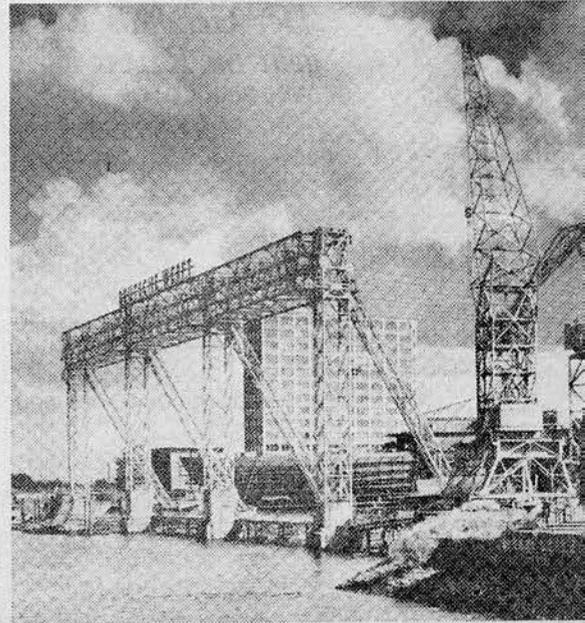
Ihr Geschäftsbericht 1965 unterstreicht, daß sie gut darauf vorbereitet ist. Knappertsbusch charakterisierte die Bilanz für das Geschäftsjahr 1965 als solide. Der Umsatz ist zwar stark zurückgegangen von 250 Mill. auf 170 Mill. DM, aber hier täuscht das Zahlenwerk. Denn etwa hundert Stunden nach dem Bilanzstichtag lieferte die Werft den 68.000-t-tdw-Tanker „Drupa“ an die Shell-Gruppe ab, der die Umsatzziffer auf 220 Mill. DM gebracht hätte. Sehr wesentlich für die Ertragsseite ist, daß Neubaugeschäft auf der einen Seite und Reparaturen und Sonderfertigung auf der anderen Seite etwa im Verhältnis fifty-fifty stehen.

Auf dem Neubauesektor lagen die Preise unter den Kosten, so daß man Löcher zu stopfen hatte. Die Rückstellungen für ungewisse Schulden verringerten sich demzufolge von 76 Mill. auf 69 Mill. DM.

Gut zu Buche schlugen dagegen die 751 reparierten Schiffe. Vom Gesamtumsatz entfallen 65 Mill. DM auf den Reparatursektor, der eine Steigerung von 10 % aufweist. Die Sonderfabrikate wie Stabilisatoren, Stevenrohrabdichtungen, Entöler und Kessel wiesen sogar einen Umsatzzuwachs von 33 % auf; auf sie entfallen 30 Mill. DM des Gesamtumsatzes. Aus diesen Betriebszweigen kommt das Geld, das im Neubaugeschäft zugesetzt werden mußte.

Das Reparaturgeschäft läßt sich auch in diesem Jahr gut an. Die traditionelle Frühjahrsflaute blieb diesmal weitestgehend aus. Außerdem gelang es der Werft in diesen Tagen, gegen internationale Konkurrenz einen großen Reparaturauftrag von 7 bis 8 Mill. DM hereinzuholen: Der vor New York auf eine Klippe gelaufene 31.800-t-tdw-Tanker „Chelwood Beacen“ (Phs. van Ommeren, London) wird von einem Schuchmann-Schlepper nach Hamburg gebracht und erhält in Finkenwerder einen neuen Schiffsboden, wofür allein rd. 2000 t Stahl benötigt werden.

Im Neubaugeschäft gilt bei der Deutschen Werft die Devise, abwarten und vorsichtig sein. Aus diesem Grund reicht der Auftragsbestand von 16 Schiffen mit rund 306.000 t dw „nur“ bis ins dritte Quartal 1967. Man akzeptiert nur solche Aufträge, die „bei Auslastung der Anlagen die geringsten Verluste bringen“. An einen kostendeckenden Preis



Blick auf die Deutsche Werft, die rund 6000 Beschäftigte zählt. L.

ist jedoch nicht zu denken, wenn man einmal von zwei Tankreinigungsschiffen absieht, die Knappertsbusch einen „kleinen Anfang mit dem großen Kunden Bundesmarine“ nannte.

Die Nachfrage nach Neubaunotlage ist weiter groß, die Werft steht in verschiedenen Verhandlungen. Daß trotzdem die Preise nicht ausreichen, liegt an dem ungleichen Wettbewerb auf internationaler Ebene.

Knappertsbusch veranschaulichte: Wenn ein ausländischer Reeder mit Japanern oder Engländern verhandelt, gibt es gar keine Debatte über die Finanzierung. Die gehört gleichsam als Anlage zur Offerte. In England zum Beispiel: Kredite für 80 % des Schiffswertes bei 5 1/2 % Zinsen und einer Laufzeit von zehn Jahren und länger.

„In Deutschland ist das alles viel komplizierter, und wir müssen mit Engpässen auf unsere Kunden einreden, wieso das so ist“. Der ohnehin karge Pfand des 5. Werft-hilfeprogramms gewährt eine Zinsbeihilfe von 2 1/2 %. Das heißt: Die Werft muß sich das Geld bei den Banken zum üblichen Zinssatz besorgen, der zur Zeit etwa bei 9 1/2 % liegt. Davon trägt der Bund dann 2 1/2 %. Die Sache hat nur einen Haken: Die Bankiers zucken die Achsel, denn Geld ist heutzutage knapp.

Die Werftdirektoren müssen sich schon seit Jahren mit Bankiersaufgaben befassen. Im Rechnungsabschluß der Deutschen Werft sind 120 Mill. Ausfuhr-Finanzierungs-Kredite und sonstige Kredite aufgeführt. „Ein Kreditvolumen wie bei einer kleinen Bank“, scherzte Knappertsbusch.

Wie im Vorjahr beabsichtigt die Werft, den nach 3,8 Mill. DM Abschreibungen verbleibenden Reingewinn von 650.000 DM als 4 %ige Dividende auf 16 Mill. DM Aktienkapital zu verteilen. An dem AK sind mit rund 53 % die Gütehofnungshütte und mit etwa 30 % die AEG (über die Elektrofinanz AG) beteiligt.

## Atlantische New Schwedisch-hol

GDS. Bremerha Amerika Lijn, Trans Line“ will, wie aus nierten Container- und Dabei werden angeborg und Bremer

Die Gruppe hat für vier Spezialfrachter von 26 m Breite mit rd. 15 22 kn laufen und rd. schlepperauflieger sowie des 20-Fuß-Typs (6,1 m dem sollen. Eines der „Transatlantic“ — ents Rhein Stahl-Nordseeewe: Schiffe erhalten Heck-Schiffe Container-Laderat Stückgüter u. a. m. laden zu ihrer Abfertigung Kräne aufgestellt. Zw Dänkirchen und einer gebaut.

## „Prinsesse Ragnhild“

Kiel (Eig. Ber.). Auf Oslo übergibt die Kiel heute das unter ihre gestellte Fahrgastschiff „Prinsesse Ragnhild“ Jahre Line, Oslo. Nach reise zum Nordkap so zusammen mit der Ber Kiel verkehrenden, 15 geliefert. „Kronpr BRT) beschäftigt werd

# Deutsche Werft mit guter Auftragslage

Reparaturkapazität voll ausgelastet / Wieder 4 % Dividende vorgeschlagen



Die Aufträge unter Kosten konnte infolge des niedrigen Preisniveaus am Weltmarkt die Deutsche Werft A.G., Hamburg, im Geschäftsjahr entgegennehmen. Sie wurden zum überwiegenden Teil von deutschen Reedern erteilt. Außerdem wurden bei der Werft zwei kleine Spezialschiffe für die Bundesmarine bestellt. Von ausländischen Aufträgen wurden nur wenige Schiffsneubauten angenommen, da sich bei der Exportfinanzierung Schwierigkeiten ergaben.

Der deutsche Schiffbau ist nach wie vor nicht in der Lage, international konkurrenzfähige Finanzierungsbedingungen anzubieten. Das in seinem Umfange ohnehin zu kleine sogenannte fünfte Wertentransaktionsprogramm, das Zinsbeihilfen für Exportkredite der Werften vorsieht, gestattet in Auswirkung der gegenwärtigen Lage am deutschen Kapitalmarkt keine Finanzierung an die Finanzierungsbedingungen des Auslandes, heißt es in dem Geschäftsbericht.

## Neubaugeschäft verlor an Bedeutung

Die Beschäftigung der Werftbetriebe in Finkenwerder und Reierstieg mit Schiffsneubauten, Reparaturen und Sonderfertigungen war im Berichtsjahr zufriedenstellend. Es wurden vier neue Schiffe mit 115.400 t dw abgeliefert, gegen sieben mit 115.400 t dw im Vorjahr. Die abgelieferte Tonnage umfaßte zwei Motortrachtschiffe von je 13.550 t dw, ein Motor-Massengutschiff von 19.050 t dw und ein weiteres derartige Schiff („Sighansa“) von 69.250 t dw. Vor allem infolge zeitlicher Verschiebungen bei der Abfertigung von Neubauten ging der Umsatz auf 170,64 (250,17) Mill. DM zurück. Die Gesamtleistung verminderte sich indes nur auf 206,22 (229,6) Mill. DM. Der starke Umsatzrückgang im Neubaugeschäft um 58 % läßt erkennen, daß die Werft ihre Tätigkeit noch mehr als bisher auf das lukrative Reparatur- und noch mehr auf die Herstellung von Sonderzeugnissen (Schiffsstabilisatoren, Stevenrohrabdichtungen, Entöler und anderes Schiffszubehör) verlagert hat. Die Reparaturkapazität war voll ausgelastet. Der Auslandsanteil am Umsatz ist mit 62 % immer noch recht hoch. Die Zahl der Belegschaftsmitglieder ging (im Jahresmittel) auf 6.068 (6.141) zurück. Am Jahresende waren 6.028 Angestellte und Arbeiter beschäftigt.

Die Bilanzsumme hat sich stark auf 372,0 (317,6) Mill. DM ausgeweitet, da sowohl die Bestände als auch die Schulden gestiegen sind. Das Anlagevermögen hat sich nach 2,78 (2,24) Mill. Zugängen und 3,80 (4,14) Mill. DM Abschreibungen mit 44,27 (45,70) Mill. DM nur wenig verändert. Es ist durch das Grundkapital und Rücklagen von unv. 39,6 Mill. DM zu etwa 90 % gedeckt. Hinzuzurechnen wäre dem Eigenkapital die Versorgungskasse von 10,0 (unv.) Mill. DM. Das Umlaufvermögen stieg auf 329,9 (271,6) Mill. DM. Hier erscheint neu der Posten „fertige Erzeugnisse“ von 27,1 Mill. DM. Höher sind auch in Bau befindliche Schiffe usw. mit 46,5 (38,3) Mill. sowie gestundete Forderungen mit 121,0 (102,5) Mill. DM. Bankguthaben sind mit 67,1 (65,1) Mill. DM wenig verändert. Während die im Vorjahr stark heraufgesetzten Rückstellungen wieder auf 68,7 (76,5) Mill. DM zurückgeführt werden konnten, erhöhten sich die Verbindlichkeiten auf 261,6 (198,3), darunter Anzahlungen auf 77,1 (33,9) Mill. und Ausfuhrfinanzierungs-Kredite auf 120,2 (94,7) Mill. DM.

## Beschäftigung bis Ende 1967 gesichert

Während der Röhertag auf 78,79 (83,67) Mill. DM zurückging, erhöhten sich alle übrigen Erträge (u. a. infolge Auflösung von Rückstellungen und höheren Zinsen) auf 19,16 (12,55) Mill. DM. Der Mehrertrag wurde jedoch allein schon von der Zunahme der auf 76,49 (78,82) Mill. DM gestiegenen Personalaufwendungen aufgezehrt. Aufwandszinsen stiegen auf 7,41 (6,12) Mill. und Steuern vom Einkommen usw. auf 5,83 (3,08) Mill. DM. Während im Vorjahr der Reingewinn durch eine Entnahme von 0,21 Mill. DM aus Rücklagen aufgestockt werden mußte, ist diesmal der Jahresüberschuß von 0,66 Mill. DM echt verdient. Aus einem Reingewinn von 0,71 (0,69) Mill. DM werden der HV (30. Juni) wieder 4 % auf das AK von 16 Mill. DM vorgeschlagen. Zu Beginn des neuen Jahres wurde ein Großtanker von 66.400 t dw abgeliefert. Der Auftragsbestand belief sich zur gleichen Zeit (ohne Verträge über drei Schiffsneubauten mit Rücktrittsrecht) auf 16 Schiffe mit rund 360.000 t dw. Er gewährt eine Beschäftigung bis in das dritte Quartal 1967.

Zum 50. ist alles klar

Deutsche Werft: „Wir sind gesund“

gs. Hamburg, 3. Juni Die Deutsche Werft in Hamburg ist für die Fusion mit den beiden



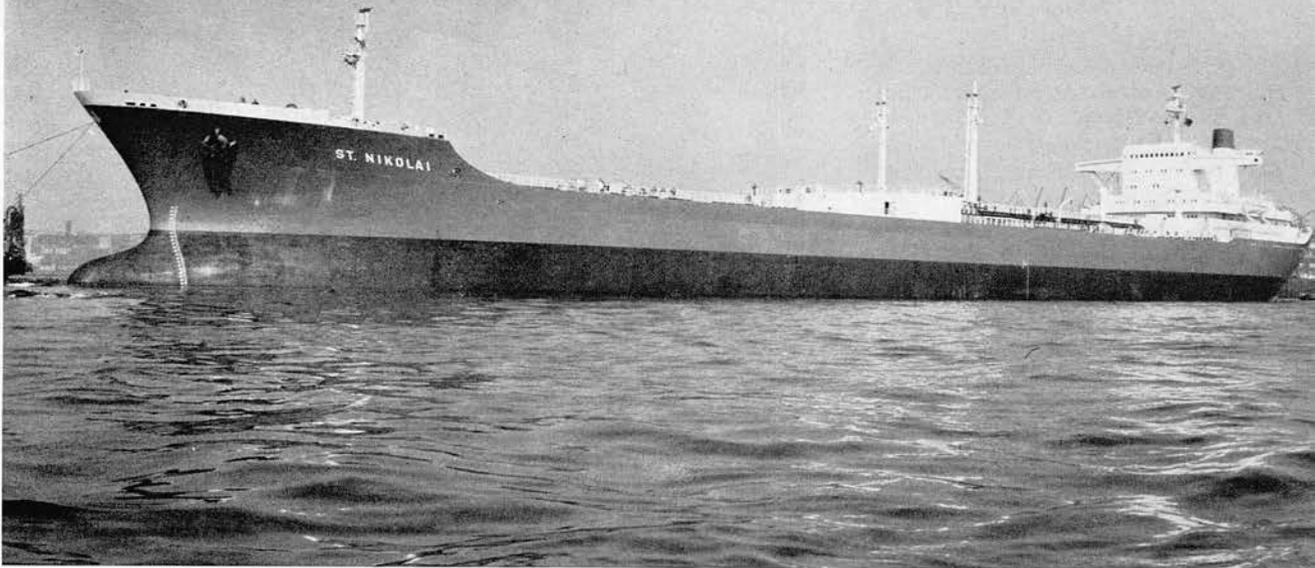


## HOWALDTSWERKE HAMBURG AG

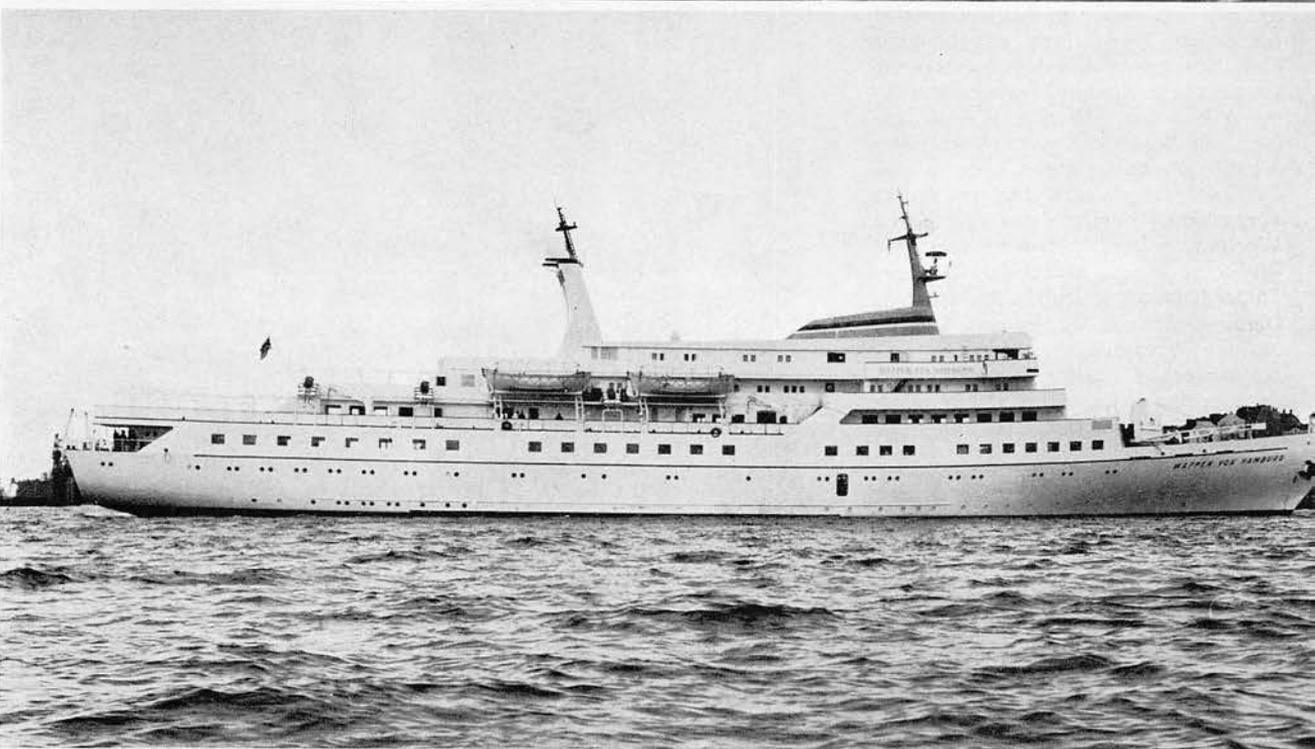
Nachdem wir über die wichtigsten, die Deutsche Werft betreffenden Ereignisse berichtet haben, wollen wir keinesfalls versäumen, einen ersten Blick auf unsere neuen Schwesterfirmen zu werfen, deren bis 1838 zurückreichende wechselvolle Geschichte uns noch mehrfach beschäftigen wird. Die erste Keimzelle war die in Kiel gegründete Firma „Maschinenbau und Eisengießerei Schweißel und Howaldt“, die ihren Namen später in „Gebrüder Howaldt Maschinenfabrik“ umänderte. 1889 tat sich dann diese Firma mit „Georg Howaldt, Kieler Schiffswerft“ zu einer Aktiengesellschaft zusammen.

Der Ursprung lag also in Kiel. Die Howaldtswerke Hamburg AG entstanden erst, nachdem 1929 die Schiffswerft und Maschinenfabrik Janssen & Schmilinsky und vor allem als 1930 der größte Teil des Hamburger Vulcan durch die Howaldtswerke übernommen worden waren. Die wechselseitigen Beziehungen zwischen beiden Howaldtswerken seit dieser Zeit sollen uns heute nicht im einzelnen beschäftigen. Es besteht kein Zweifel darüber, daß ein erneuter Zusammenschluß, wie er jetzt durch die bevorstehende Fusion untereinander und mit der Deutschen Werft vollzogen wird, der unserer Zeit entsprechende, einzig richtige Schritt in der organischen Entwicklung zur modernsten deutschen Großwerft ist.

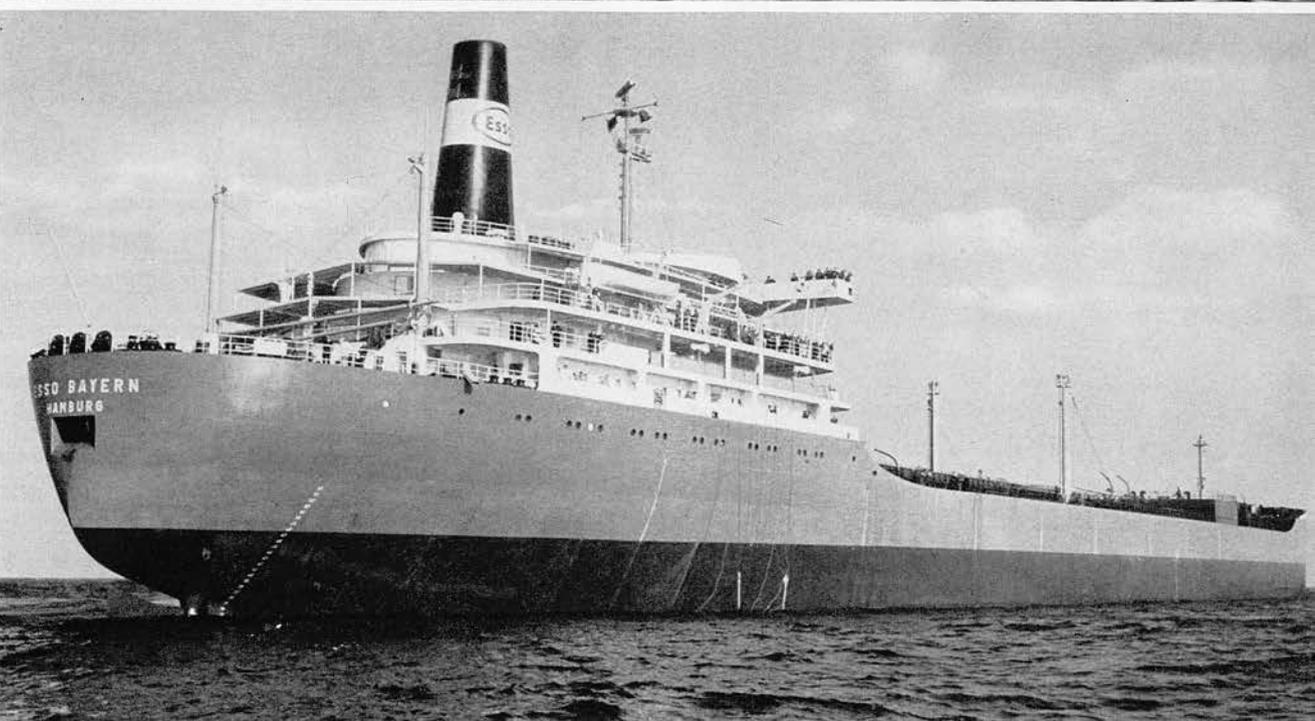
# HOWALDT-SCHIFFE



Turbinentanker  
„ST. NIKOLAI“  
37.000 BRT  
(1965)



Fahrgastschiff  
„WAPPEN VON  
HAMBURG“  
4.400 BRT  
(1965)



Turbinentanker  
„ESSO  
BAYERN“  
53.608 BRT  
(1964)

# „Pica“

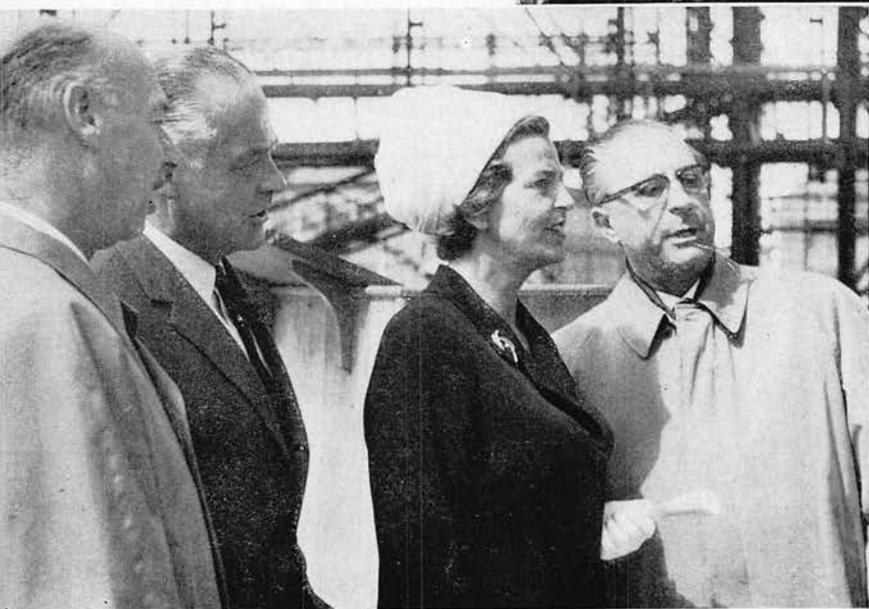
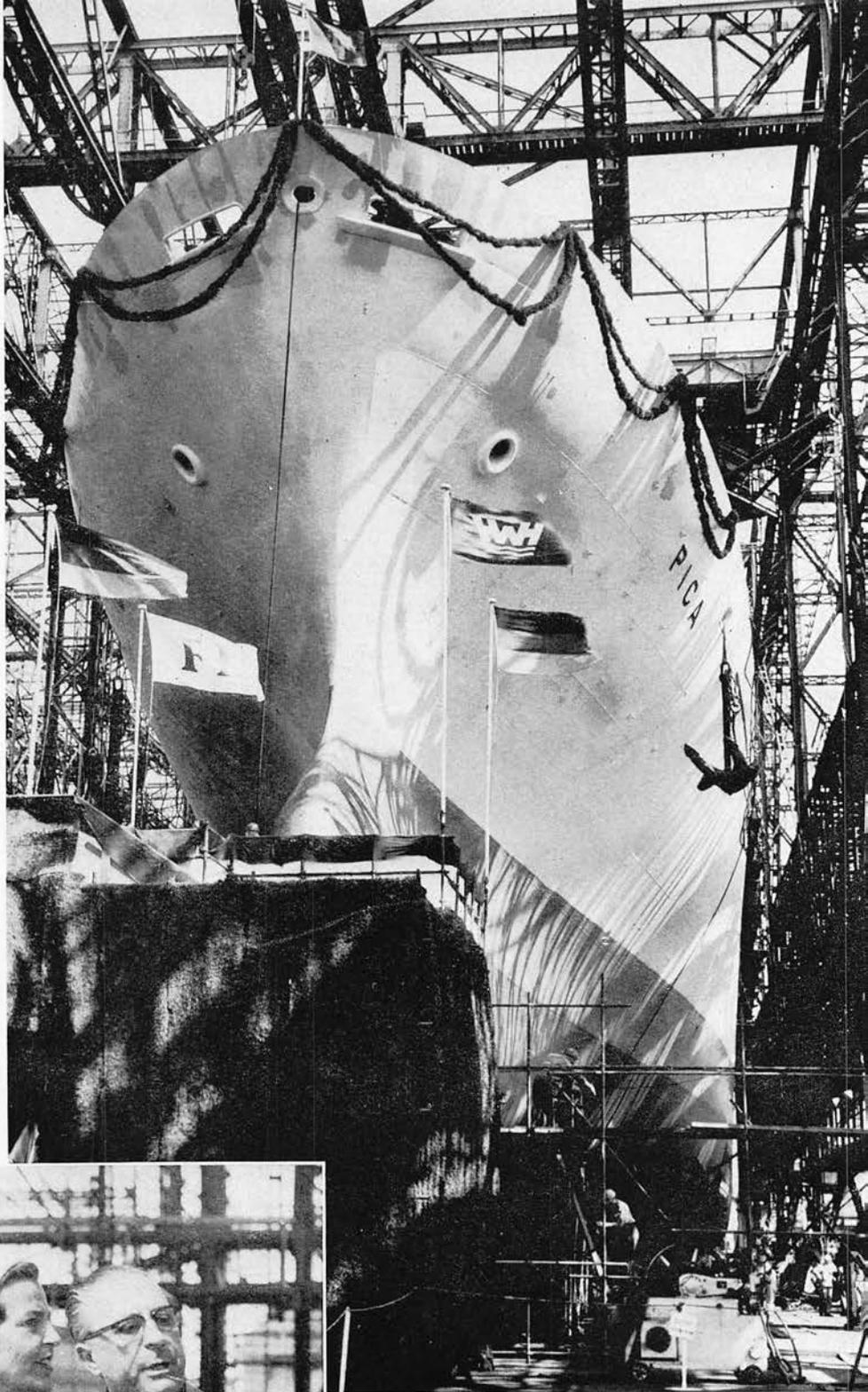
Am 12. Juli fand bei den Hamburger Howaldtswerken der Stapellauf eines Schwesterschiffes des am 10. Juni auf der DW vom Stapel gelaufenen Motor-Kühlschiffes „Pekari“ statt, ebenfalls ein Laeisz-Schiff, die „PICA“.

Je zwei Aufträge wurden in einer freundschaftlichen Vereinbarung zwischen der Reederei und den beteiligten Werften an die DW und Howaldt vergeben. Dr. Voltz brachte als neuer Vorsitzender des Vorstandes der Howaldtswerke Hamburg den neuen Kurs in schöner Weise zum Ausdruck:

*„Wie weitgehend die Früchte einer solchen Zusammenarbeit gedeihen können, sehen Sie aus der Tatsache, daß ich hier an dieser Stelle stehe, um Sie willkommen zu heißen. Wir haben damit unsere gemeinsamen Reederfreunde und daher auch die Reederei Laeisz der schwierigen Entscheidung entzogen, bei welcher der beiden Werften sie ein Kühlschiff besser oder billiger bekommen. Mir scheint es jedenfalls ein besonders gutes Vorzeichen für die Zusammenarbeit der beiden Unternehmungen und für die später vorgesehene Fusion der drei größten Werften in Deutschland zu sein, daß ich heute einem Schiff der Reederei Laeisz beim Stapellauf helfen darf.“*

Dann wandte sich Dr. Voltz an den bisherigen Vorstandsvorsitzer der Howaldtswerke Hamburg, Herrn Schecker, der nun zum ersten Mal in seiner neuen Würde als Aufsichtsratsmitglied an dem Stapellauf teilnahm:

*„Lieber Herr Schecker, in wenigen Tagen werden aus beruhenem Munde Ihr Lebensweg und Ihre Arbeit für die Ho-*



Herr Hartmann, Herr v. Mitzlaff, Frau Hartmann, Dr. Voltz

*waldtswerke gewürdigt werden. Ich möchte dem nichts vorwegnehmen. Als Sprecher der Howaldtswerke möchte ich Ihnen hier an dieser Stelle, wo der Puls der Arbeit am kräftigsten schlägt, inmitten unserer Gäste und zahlreicher Werksangehöriger im Namen aller, die in unserer Werft mitarbeiten dürfen, für die großen Verdienste, die Sie sich um dieses Unternehmen erworben haben, ein schlichtes „Danke schön“ sagen. Durch Ihre neue Aufgabe werden Sie eng mit uns verbunden bleiben.“*

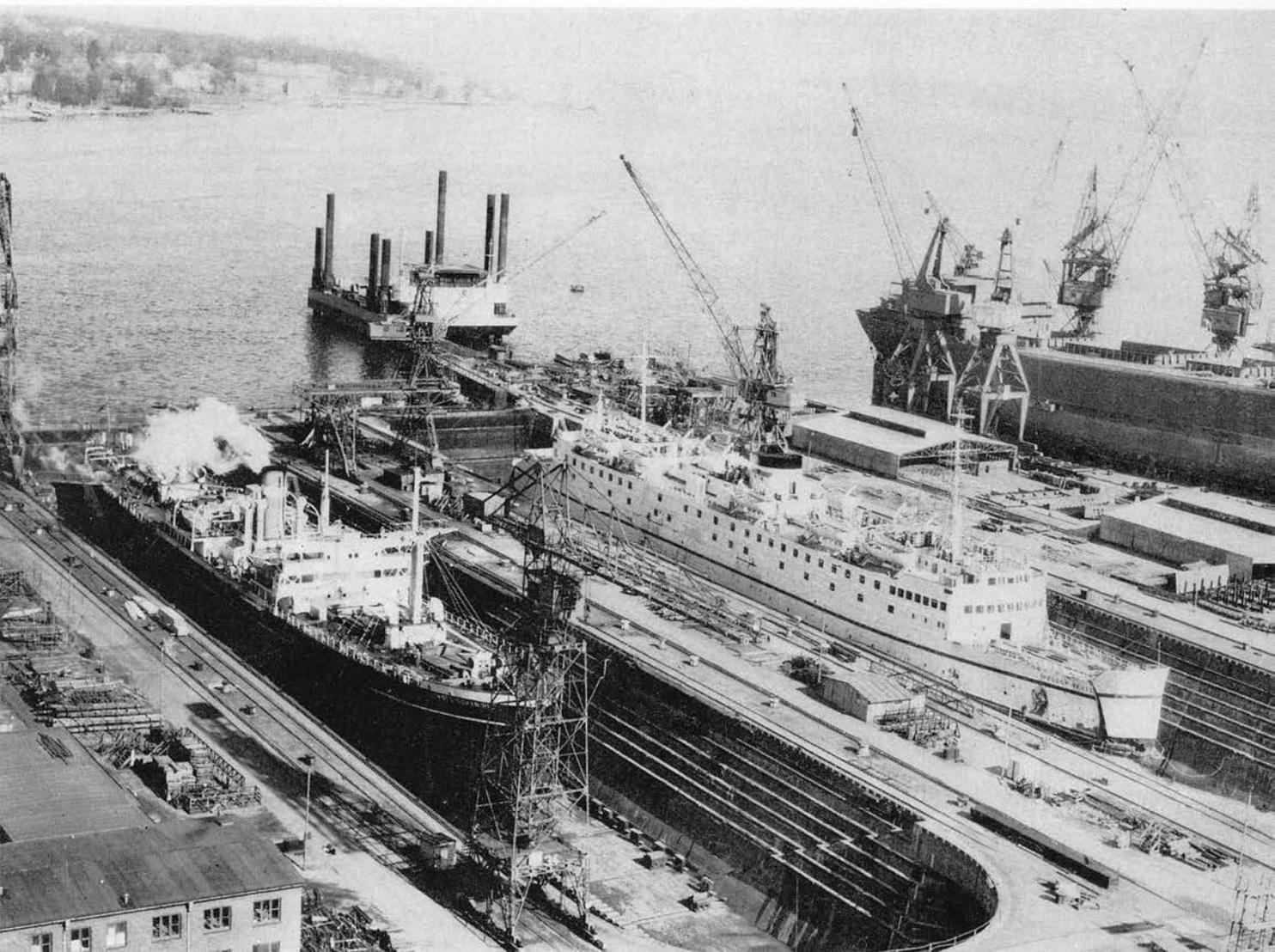


## KIELER HOWALDTSWERKE AG

Es wird nicht lange dauern, bis sich die beiden Hamburger Partner Deutsche Werft und Howaldt Hamburg als eine Familie fühlen. Der räumliche Abstand Hamburg-Kiel scheint eher einige Probleme aufzuwerfen. Doch eingedenk der Worte von Dr. von Menges: „Die neue Werft wird

auch nach der Fusion zwei echte lebensfähige Schwerpunkte in Hamburg und Kiel haben“ darf man den zu lösenden Aufgaben getrost ins Auge blicken.

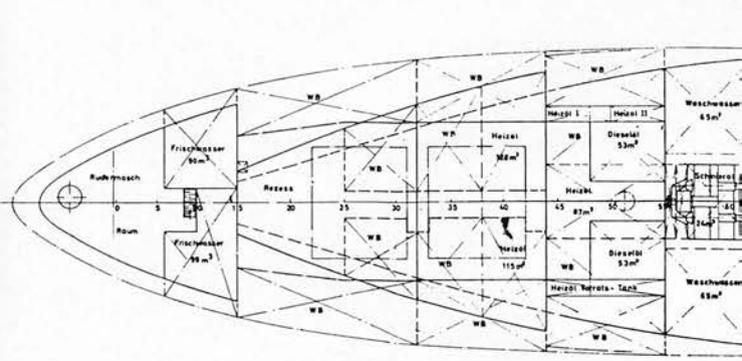
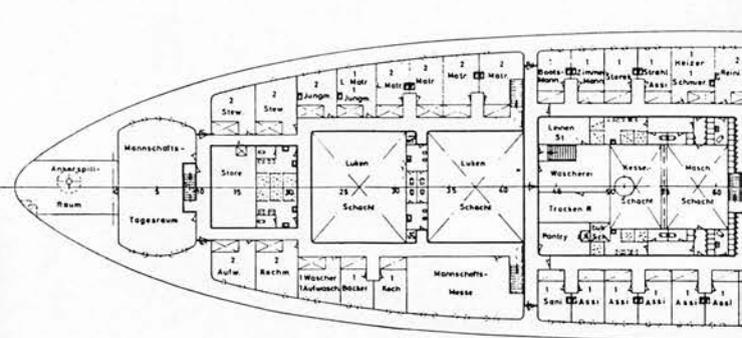
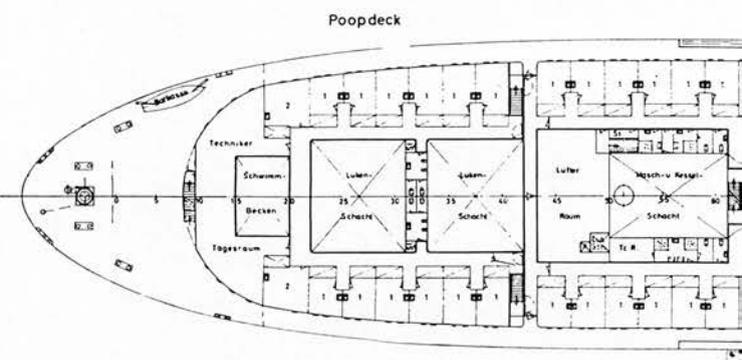
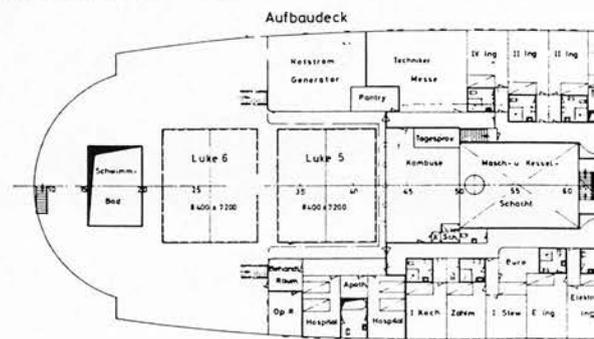
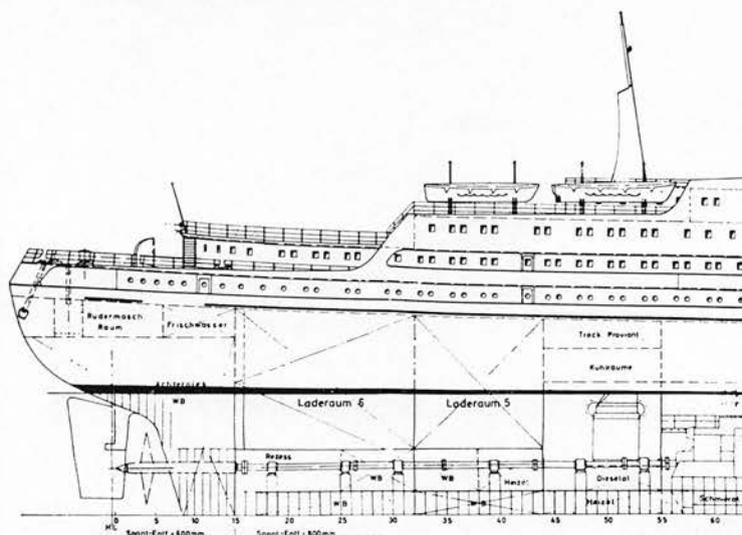
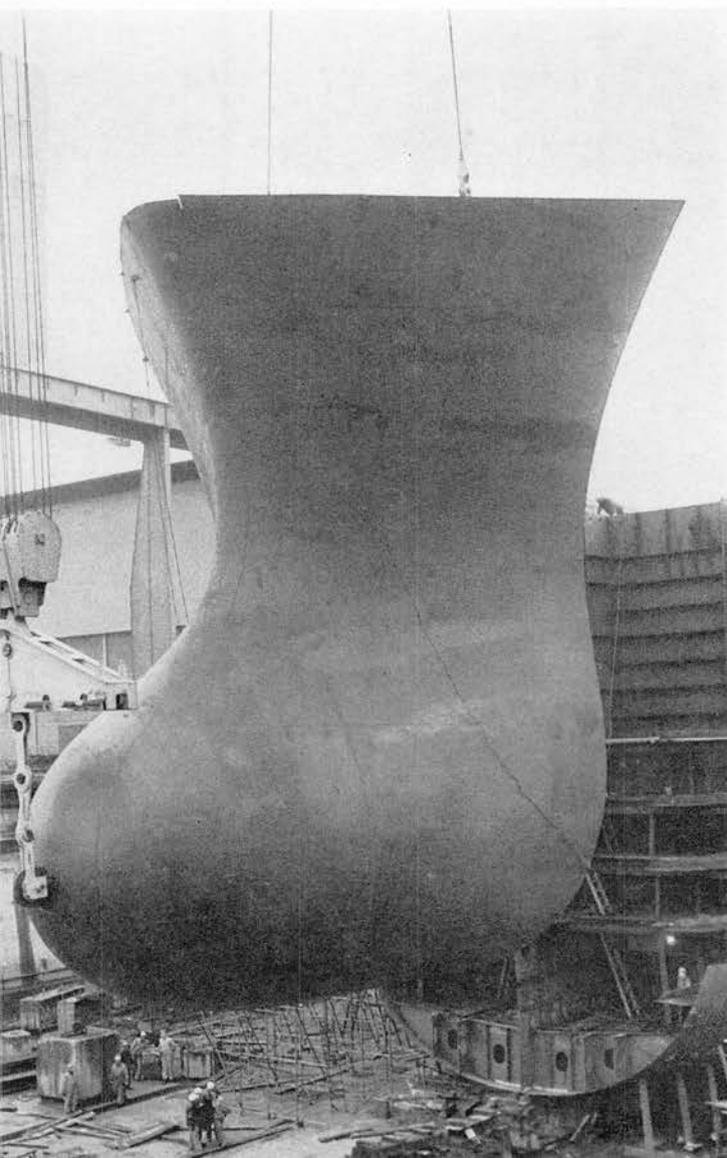
Die Abbildungen zeigen einen Blick auf das Hauptwerk mit den beiden neuen 300-t-Kränen (oben) und das Reparaturwerk Kiel-Gaarden.



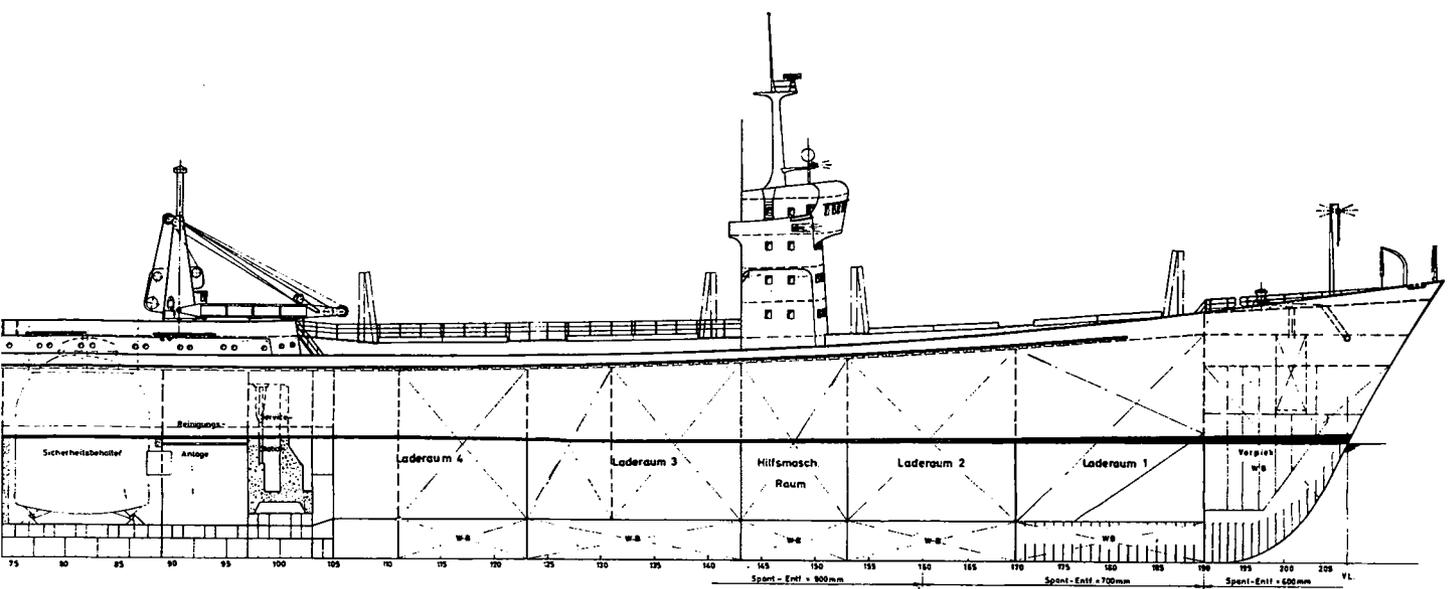
# Atomschiff und Riesentanker...

Aus der Fülle interessanter und anspruchsvoller Bauaufträge der Kieler Howaldtswerke AG wollen wir nur einen ganz kleinen Ausschnitt zeigen. Das Forschungsschiff „Otto Hahn“ ist das erste deutsche kernenergiegetriebene Schiff. Es geht seiner Fertigstellung entgegen.

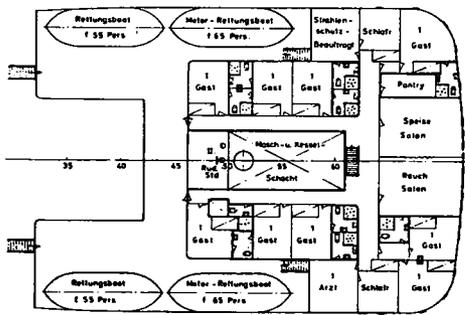
Von den Aufträgen auf Mammut-Tanker bis über 170 000 tdw haben wir oft gelesen und selbst berichtet. Hier soll nur ein bescheidenes Detail einen schwachen Eindruck von den Ausmaßen vermitteln. Das im Kran hängende Bugkollie wiegt 136 t. — Es bedarf nicht vieler Worte um zu erkennen, daß die drei Werften, die in den nächsten zwei Jahren zu einer einzigen zusammenwachsen werden, durch ihre gegenseitige Ergänzung allen nur denkbaren schiffbautechnischen Aufgaben gerecht zu werden vermögen.



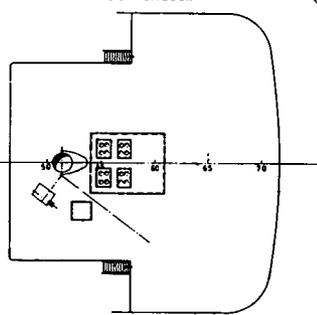
<b>Schiff</b>	Länge über alles	171,8 m	Seiten
	Länge zw. d. Loten	157,0 m	Tiefg.
	Breite	23,4 m	Tragf.



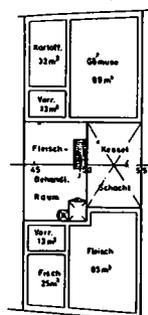
Bootsdeck



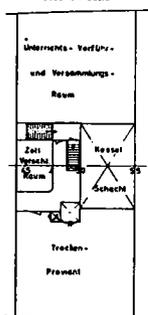
Sonnendeck



Deck 10000 ub. Basis



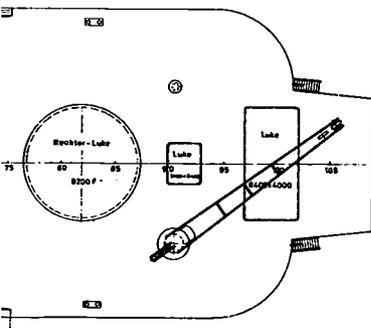
Deck 12600 ub. Basis



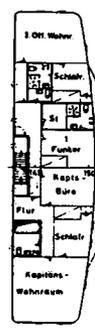
Unt. Brückend.

Ober. Brückend.

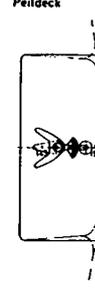
Komm. Brücke



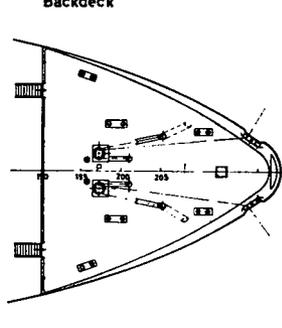
Trunkdeck



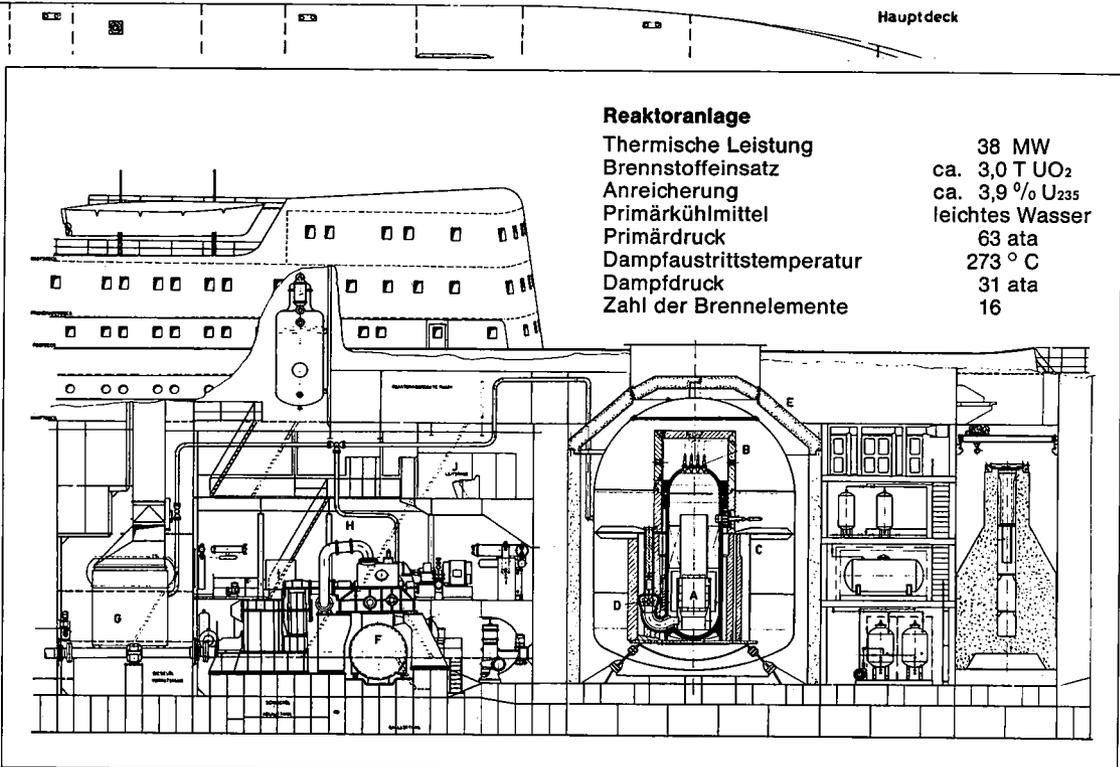
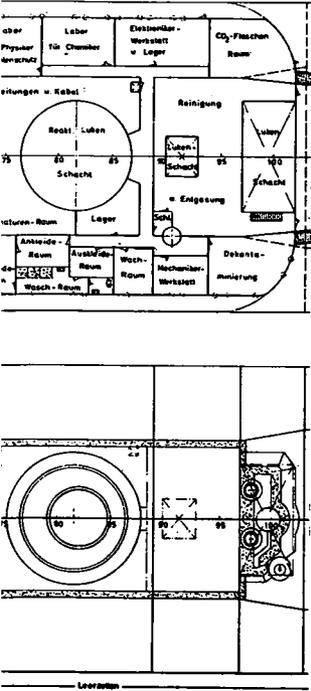
Peildeck



Backdeck



Hauptdeck



**Reaktoranlage**

- Thermische Leistung 38 MW
- Brennstoffeinsatz ca. 3,0 T UO<sub>2</sub>
- Anreicherung ca. 3,9 ‰ U<sub>235</sub>
- Primärkühlmittel leichtes Wasser
- Primärdruck 63 ata
- Dampfaustrittstemperatur 273 °C
- Dampfdruck 31 ata
- Zahl der Brennelemente 16

auptdeck 14,5 m  
9,2 m  
15 030 tdw



Fotos: UPI

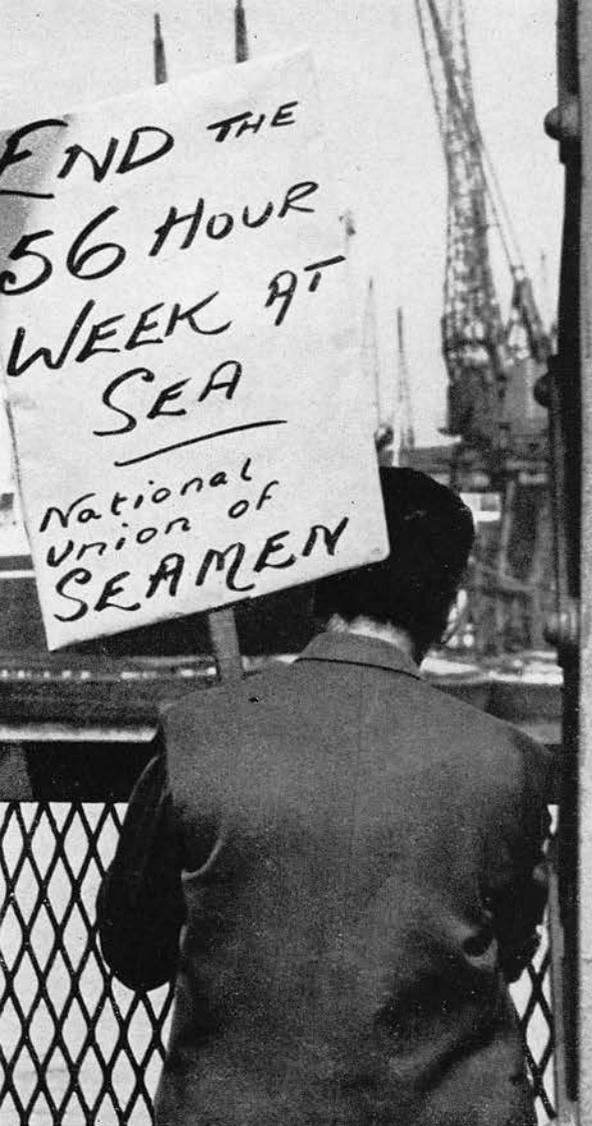
## kleine chronik der weltseefahrt...

Das einschneidendste Ereignis für die Weltseefahrt in den vergangenen Wochen war zweifellos der Streik der britischen Seeleute. Wie einschneidend für Großbritannien, – das wird sich vermutlich erst in einiger Zeit herausstellen.

Die Engländer lassen sich ja bekanntlich durch eine kritische Situation nicht so leicht aus der Ruhe bringen. Selbst als der Streik schon vier Wochen dauerte und längst der nationale Notstand ausgerufen war, konnte man von einer ziemlich unbekümmerten Fortführung des englischen Lebensstils mit Derby und Badereisen lesen. Die anfänglichen Hamsterkäufe einiger Aufgeschreckter hatten schon nach wenigen Tagen wieder nachgelassen. Der Motor des britischen Lebens schien auch ohne Zufuhr durch die eigene Schifffahrt zu laufen, wengleich sich mit zunehmender Streikdauer die unausbleiblichen Folgen immer deutlicher herauskristallisierten. Diese setzten nicht schlagartig ein, wie etwa ein Eisenbahnerstreik den binnenländischen Reise- und Güterverkehr schlagartig zusammenbrechen lassen würde; der Streik der Seeleute wurde mehr als eine „schleichende Krankheit“ charakterisiert. Die Seeleute dürfen laut Gesetz weder auf See streiken noch im Ausland, sondern erst in der Heimat. Denn was hier als eine legale demokratische Lebensäußerung gewertet wird, ist dort immer noch „Meuterei“. Da die Handelsflotte eines Landes aber jeweils nur zu einem kleinen Teil in der Heimat liegt, nehmen die Auswirkungen erst in dem Maße zu, wie die Flotte

wieder in die Heimathäfen einläuft. Zum anderen lebt kein Land allein von den Gütern, die die eigenen Schiffe transportieren. Dies wußten die Streikenden natürlich auch und sie rechneten damit, daß die Verstopfung der Häfen mit lahmgelegten eigenen Schiffen nach und nach auch die Abfertigung ausländischer verhindern würde – wenn sich nicht gar ausländische Gewerkschaften aus Sympathie und Solidarität an dem Selbstmordversuch der britischen Wirtschaft beteiligen würden. Aber es zeigte sich, daß heute auch auf einer Insel nicht gleich das Leben zusammenbricht, wenn man ihrer Versorgung den eigenen Schiffspark entzieht; und die anderen machten nicht mit. Trotzdem war die angerichtete Schädigung beträchtlich: Man sprach nach fast siebenwöchigem Streik von rund 250 Millionen Mark Belastung der britischen Zahlungsbilanz und leeren Gewerkschaftskassen. Und was war erreicht?

Die Seeleute forderten kürzere Arbeitszeit und mehr Urlaub. Daß diese Forderung nach den internationalen Maßstäben von heute begründet waren, zeigen vergleichbare Zahlen des Auslands und die Haltung der Reeder, die den Forderungen der Seeleute nach verhältnismäßig kurzer Streikdauer mit der Bereitschaft für eine sofortige Herabsetzung der Arbeitswoche von 56 auf 48 Stunden und der Zusicherung der Einführung der 40-Stunden-Woche bis Juni nächsten Jahres, sowie einer Erhöhung des Jahresurlaubs von 39 auf 48 Tage entgegenkam. Der Vorsitzende des

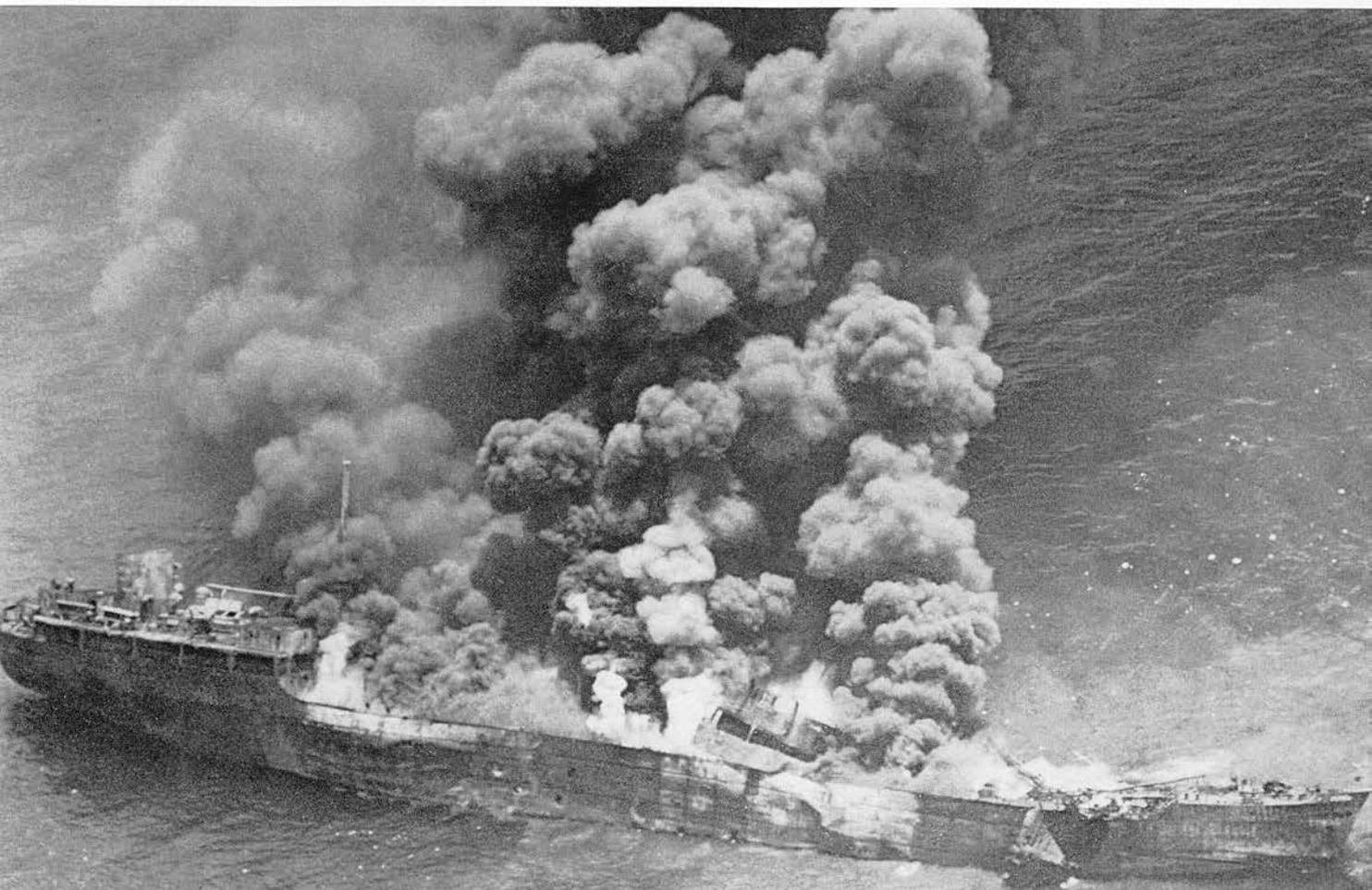


Gewerkschaften-Dachverbandes hatte daraufhin die Streikenden beschworen, den Streik zu beenden; aber man hatte die Parolen „kompromißlos“, „hart“ und „unnachgiebig“ ausgegeben, und die Sache ging weiter, – fünf- und vierzig Tage lang! Damit soll der Streik vorläufig zu Ende sein – er hinterläßt den faden Nachgeschmack, daß er völlig unnötigerweise um vier Wochen zu lang war und daß niemand zufrieden ist.

\*

Am 16. Juni ereignete sich im Hafen von New York eines der schwersten Schiffsunglücke, die es dort jemals gegeben hat. Der amerikanische Tanker „Texaco Massachusetts“ (16 515 BRT) kollidierte mit dem britischen Tanker „Alva Cape“ (11 252 BRT). Innerhalb weniger Sekunden tobte im Hafengebiet eine Flammenhölle, die 33 Todesopfer forderte. Die New Yorker Hafenfeuerwehr hat in schnellem und mutigem Einsatz verhindert, daß das Feuer sich weiter ausbreitete; doch die „Alva Cape“ war nicht mehr zu retten. Fast zwei Wochen nach dem Zusammenstoß ereigneten sich abermals mehrere Explosionen auf dem Schiff, die wieder Menschenleben forderten. Das Löschen der restlichen hochexplosiven Ladung war damit zu einer solchen Gefahr geworden, daß man beschloß, das Schiff aufzugeben. Es wurde auf offener See durch Artilleriebeschuß versenkt.

Schiffe außer Dienst,  
◀ gewollt —  
und ungewollt ▼

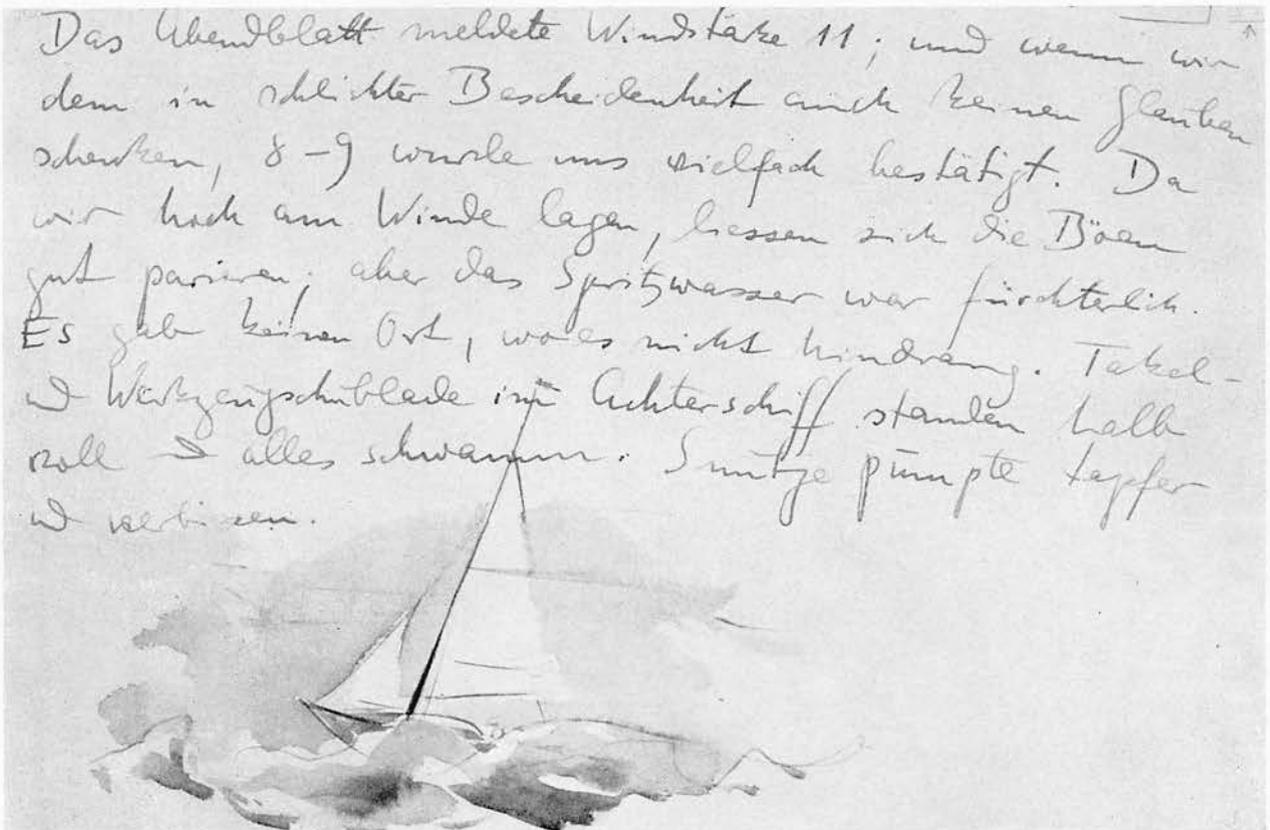


# Logbuchseiten

Es begann an einem Sonntag, Ende Mai. Früh im Jahr; aber wir wollten mal was von den langen Tagen haben, und von den frischen Winden . . . Als wir unsere Bamsen zu den diversen Pflegeeltern transportiert hatten, brauchten wir noch einen halben Tag, um uns selbst und unsere Klamotten zu sammeln, und dann gingen wir mit der Abendebbe elbeabwärts. Ein lauer Sommerabend, wie er im Buche steht — und Schiebewind aus südlichen Richtungen. Fast zuviel des Guten. Am Anfang von Pagensand kündigte sich langsam an, daß man solche Abende nicht geschenkt kriegt — es grollte in der Ferne. Wir beschlossen, hinter Pagensand vor Anker zu gehen. Bis dahin verging kaum eine Viertelstunde. In dieser Viertelstunde stand das Gewitter in voller Größe über uns. Wir kriegten gerade noch beide Anker weg, die Ankerlaterne klar, und los ging's mit Sturmböen und Wolkenbrüchen.

Montag, 23. 5.: Prachtvoller Sonnenaufgang, aber kühl und windig. Wir standen früh auf, um mit der Morgenebbe bis Brunsbüttelkoog zu gelangen, wo schon kurz vor 11.00 Uhr Niedrigwasser sein sollte. Also beeilen.

Mit einem Reff im Großsegel und Sturmfock machten wir bei südwestlichen Winden flotte Fahrt, ohne einen einzigen Kreuzschlag. Hinter Glückstadt wurde es härter, und als wir in die Gegend von St. Margarethen kamen, hatten wir bereits harten, in den Böen stürmischen Wind.





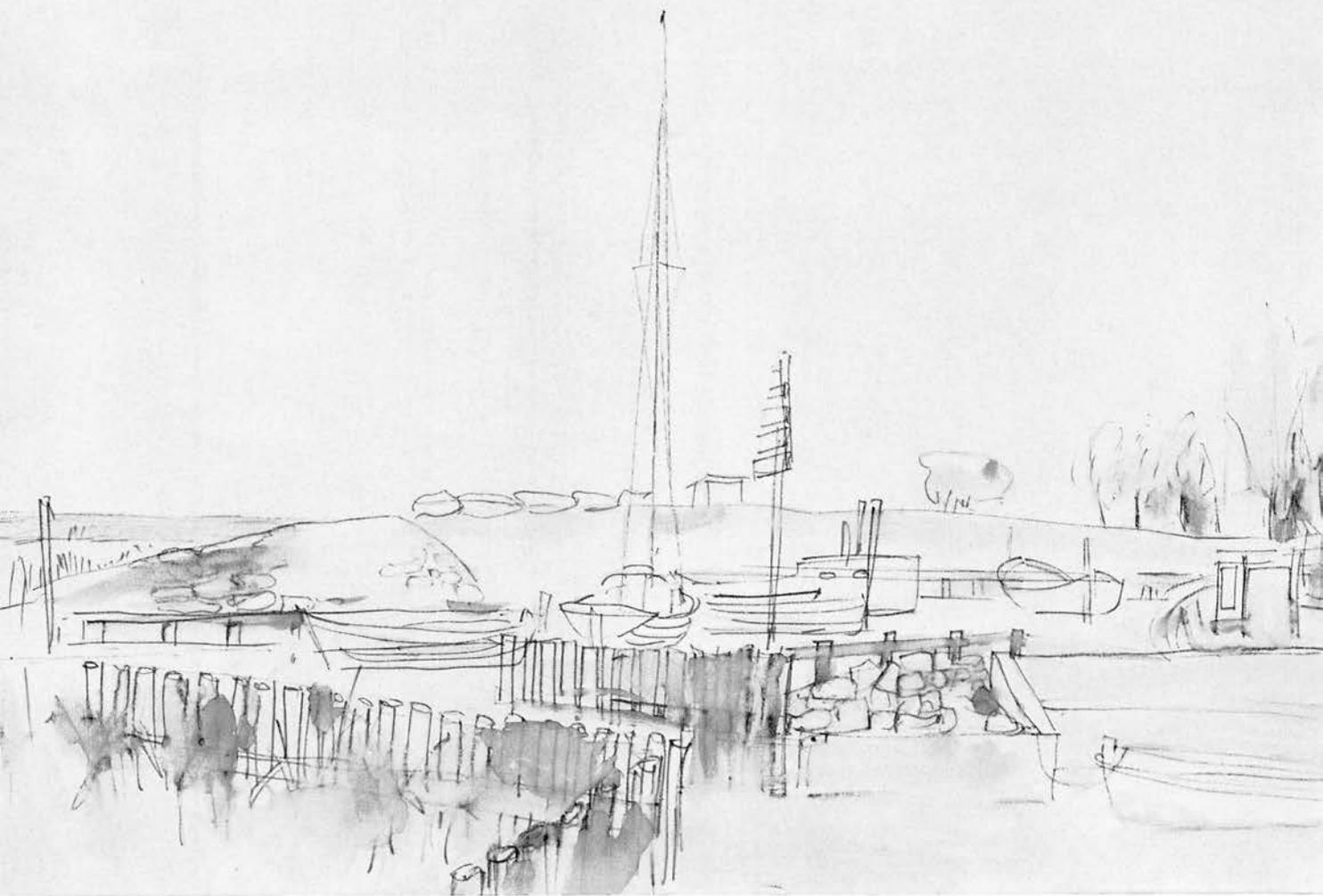
*Am nächsten Tag in Brunsbüttel. Es war friedlich und ruhig, als ob nichts gewesen wäre. Wir brachten unser Schiff wieder in Ordnung und ließen uns am Tag darauf durch den Kanal schleppen.*

*Aber am Freitag, dem 27. Mai, hielt uns nichts mehr in Holtenau. Fest entschlossen, mit unserem Zollproviand nun endlich in See zu stechen, brachen wir auf. Kurse hatte ich abgesetzt nach Marstal (25°) und nach Bagnkop (39°), in der Hoffnung, wenn nicht das eine, so doch das andere anliegen zu können. Da wir uns geschworen hatten, gar nichts zu riskieren und es mit 5—6 Windstärken aus nördlichen Richtungen blies, sah ich uns schon in Strände wieder einlaufen. Aber erstmal kleine Promenadenfahrt in See ...*

*Oh wie angenehm ist jeder Seegang, der nicht so widerlich ist wie der vor Brunsbüttelkoog bei Ebbe und Westwind Stärke 9! Man wird sanft gewiegt und kriegt nicht alle 2 Sekunden, sondern nur alle 2 Minuten mal 'ne volle Ladung ins Gesicht — und dann stellt man frohlockend fest, daß sich 39° vielleicht doch anliegen lassen, — — — und so bleibt man dann auf dem Kurs mit dem etwas unausgesprochenen Gewissen behaftet, mit dem man sich etwa solcherart herausredet: na, wenn es Petrus oder Neptun — oder wer nun gerade zuständig ist — nicht gefällt, wird er es einen schon merken lassen, und dann kann man ja immer noch beidrehen. Doch Petrus (oder Neptun) versorgte uns mit einer zwar kräftigen, aber stetigen Anliegebrise, die uns trotz des Seegangs fast 4 Knoten laufen ließ, und da wir so schön früh gestartet waren, wäre doch beidrehen geradezu Sünde gewesen!*

*So erreichten wir Bagnkop naß, frierend, erschöpft, aber glücklich kurz nach 16.00 Uhr. Einer, der auf der Langelandfähre an uns vorbeigefahren war, begrüßte uns jetzt bei der Ankunft und behauptete, es sei ein erhebendes Schauspiel gewesen, uns dort segeln zu sehen. —*

*Pfingstsonnabend wurde dann alles wieder trocken.*



### Pfingstsonntag

Gestern war „Arbeitstag“ im sonnigen Hafen Bagnkop, heute hatte man Smutje einen „Rubetag“ versprochen. Einen Ruhetag mit früh aufstehen, damit man den Genuß der Ruhe voll auskosten kann. Zwischendurch zur Kirche gehen, schlafen, schreiben, spaziergehen und gammeln. Zu diesem vielversprechenden Vorhaben stand in einem gewissen inneren Widerspruch, daß Smutje wiederholt den Wunsch geäußert hat, mal bei Sonne zu segeln und dafür die nassen Tage im sicheren Hafen zu verbringen. Bisher war es immer umgekehrt. So lag über dem heutigen Tag von vornherein sozusagen eine Art metaphysischer Konflikt, der mit Bordmitteln gar nicht zu lösen war. Die ersten vulkanischen Eruptionen kündigten sich an, als der Käptn ganz ohne Arg und Falsch gegen 8.00 Uhr mit der Seekarte knisterte. Als daraufhin unvorsichtigerweise zwischen den Männern noch ein Gespräch über die Wetterlage stattfand, zogen Wolken über dem Horizont der weiblichen Seele auf, zu dem die wolkenlose Bläue des geographisch-meteorologischen gar nicht passen wollte.

Wie dem auch sei. Es wurde ein einmalig schöner Segeltag, frisch, nicht zu heiß, nicht zu kalt, nicht zu naß, — Kreuztour bis Ansteuerungstonne Nakskov und dann durch das Tonnenlabyrinth des langen Fjordes bis nach Nakskov hinein, woselbst wir gegen 18.00 Uhr festmachten. Da gab es dann das schöne Filetsteak, das auf der Überfahrt keineswegs gelitten hatte. Doch dafür, daß Smutje nicht aus vollem Herzen dankbar war für dieses Gottesgeschenk von Tag, sondern dem Käptn nur schrittweise verzieh, strafte der Heilige Pfingstgeist sie anschließend mit einem handfesten Hexenschuß.

\*

Am 3. Juni liefen wir aus Nakskov wieder aus, Wind natürlich genau von vorn; doch die Kreuzerei durch den Nakskovfjord

auf dem Umweg über die kleinen Inseln nördlich der Hauptfabrinn (in der nicht einmal 2 Fährschiffe nebeneinander Platz haben) war ein Vergnügen. Es ging bis Fejø, anfangs mit W 4—5, später immer mindestens 4, einmal im Staaldyb aufbrüsend 5—6. Wir machten mit Vollzeug prächtige Fahrt. Es war ein interessanter Segeltag in jeder Hinsicht, Wind, Kurse, Navigation. Der Tag endete mit der Überraschung einer außerordentlich freundlichen Geste: der Skipper der einzigen im Südhafen von Fejø liegenden Yacht begrüßte uns mit den Worten: „Willkommen in Fejø.“ Er war der Lehrer auf dieser Insel. Wir waren so gerührt, daß wir ihn zum Tee bei uns an Bord einluden; doch er meinte, wir seien nun gerade angekommen, wir sollten den Tee man bei ihm an Bord einnehmen. Seine Braut versorgte uns mit Kuchen. Anschließend machten wir eine Sightseeing-Fahrt mit seinem VW-Combi kreuz und quer durch die Insel.

\*

Montag, 5. 6. 66, Nyord.

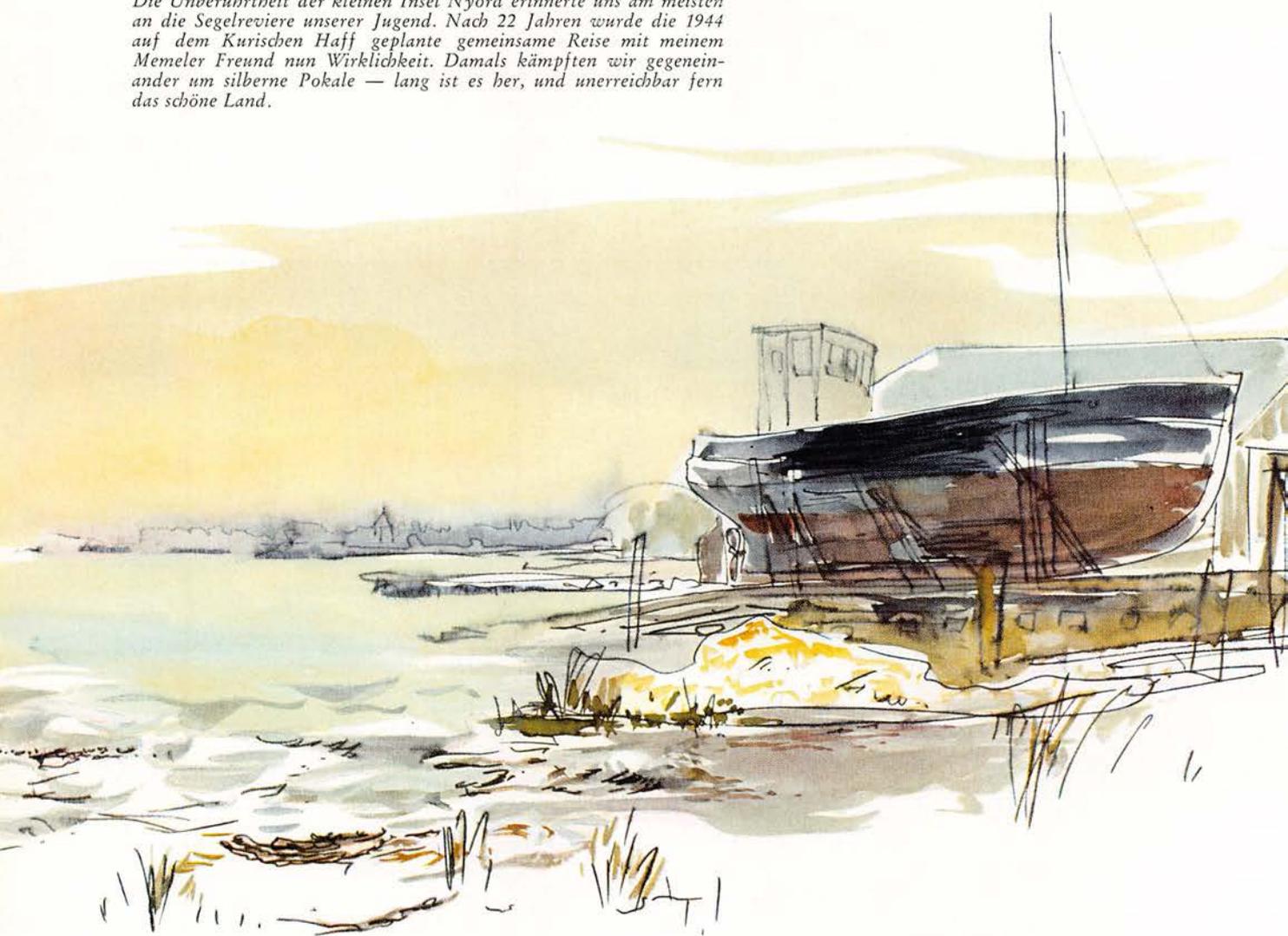
Der Tag verging mit Malen, Kompensieren und eben Rüberschippeln nach Sandvik, diesem Miniaturhafen, den uns unser Freund Schulmeister von Fejø so empfohlen hatte. Das ist bei mehr als einem Meter Tiefgang navigatorisch eine Sache, die Fingerspitzengefühl erfordert, zumal, wenn man Wind und Sonne genau von vorn hat und auf den Motor demonstrativ verzichtet. Wenn man dicht genug dran ist, entdeckt man neben zehntausend Grundnetzstangen auch einige wenige, die die Einfahrt bezeichnen. Der ganze Hafen ist 16 x 32 m groß. Wir waren die einzige Yacht.

Abends suchten wir den im Ostseehandbuch versprochenen Gasthof. Es wurde ein Taxiausflug von 10 Kilometern daraus.





*Die Unberührtheit der kleinen Insel Nyord erinnerte uns am meisten an die Segelreviere unserer Jugend. Nach 22 Jahren wurde die 1944 auf dem Kurischen Haff geplante gemeinsame Reise mit meinem Memeler Freund nun Wirklichkeit. Damals kämpften wir gegeneinander um silberne Pokale — lang ist es her, und unerreichbar fern das schöne Land.*



*Zauberhaftes Fejo, Ort des Friedens und der Gastfreundschaft.*



Aber am Freitag! Wir lagen in Köge.

5.00 Uhr „Reise Reise“ und 7.30 Uhr seeklar, wie sich das gehört. Ziemlich flauer Wind von daher, wo wir hinwollten. Doch wir machten in aller Ruhe unsere langen Schläge — zwei Stunden Nord — zwei Stunden Ost. Das ging so bis zum Nachmittag, und als wir in die Nähe von Dragör kamen, briste es auf, und der Rest war ein uneingeschränkter seglerischer Genuß. Als wir in Kopenhagen ankamen, ging der Wind schlafen — und wir in's Trivoli. —

★

Kopenhagen, Sonntag früh.

In dieser und der vorigen Nacht hatte es in Strömen gegossen; aber heute versprach es schön zu werden. Wir also früh los, wie gewohnt.

Totenflaute; mit einer eigenartigen, völlig unmotivierten Dünung. Wir drehten uns mehrmals um 360°. Um beim Käptn' die Gefahr aufkommenden Unmutes zu bannen, erzählte Smutje eine Somerset-Maugham-Geschichte nach der anderen. Als nach zwei Stunden endlich Wind aufkam, wußte sie immer noch welche.

Aber dann plötzlich eine Brise, die nicht von schlechten Eltern war. Gleichzeitig kam eine furchterregende graue Wand hoch. Wir immer vor ihr her, bereit, jederzeit die Fock zu bergen — aber es war nicht nötig. Die Wand enthielt lediglich Regen. Der Wind war vorzüglich und schob uns mit mehr als 5 kn Durchschnitt bis Viken. Schweden war erreicht und ein Telefongespräch mit Angelika und Gunnar fällig.

★

Dienstag, den 14. 6., waren wir in Moelle; am Mittwoch wollten wir wieder südwärts, den nördlichsten dänischen Hafen anlaufen, um abends mit Kurt zu telefonieren zwecks Übergabe des Schiffes. Wir schwankten zwischen Helsingör und Gilleleje und entschlossen uns für ersteres. Aber da wir es bei dem schwachen Wind und außerordentlich starken Gegenstrom nicht schafften, wurde es weder das eine noch das andere, sondern der zwischen beiden liegende kleine Hafen Hornbaek. Ein hübscher kleiner Ort, halb Fischerdorf und drei Viertel Seebad. Hier endet unsere Reise, nach zwei strahlenden Tagen sorglosen Badegästelbens mit viel Reinschiff und Sonnenuntergängen im Meer. —

Felsenküste auf dem Kullen, bei Moelle,  
an der schwedischen Westküste.

# DAS „POTSDAM“-TYPSCHIFF

Ein moderner weltweiter Krieg greift zwangsläufig in das gesamte Wirtschaftsleben und damit auch in die Schifffahrt der Kriegführenden einschneidend ein. Die Verwendung und der Einsatz der deutschen Schiffe während des zweiten Weltkrieges war naturgemäß nach deren unterschiedlicher Beschaffenheit sehr verschieden. Z. B. benötigte Deutschland im Gegensatz zu den ozeanischen Westmächten, da es viel stärker kontinental gebunden war, kaum Truppentransporter, um seine Heere an die verschiedenen Fronten zu transportieren, so daß die Fahrgastschiffe der deutschen Handelsflotte vorwiegend als Wohnschiffe stationär Verwendung fanden. Dagegen mußte die Frachter- und Tankerflotte in immer stärkerem Maße die Last der Material- und Versorgungstransporte für die in Nord- und Osteuropa stehenden Truppen tragen, während die Versorgung der Bevölkerung durch die Handelsflotte wegen der englischen Blockade kaum von Bedeutung war. Auch in diesem Punkt unterschied sich die deutsche Schifffahrt von der der Westmächte, denn besonders die Versorgung der englischen Bevölkerung war ohne den ständigen Einsatz der Handelsflotte nicht denkbar.

Durch die geographische Lage bedingt konzentrierte sich so die deutsche Schifffahrt während der Kriegsjahre auf die Ostsee und die Küsten des besetzten Nord- und Nordosteuropas. Mit den bei Kriegsausbruch im Mittelmeer befindlichen Schiffen, zu denen im Laufe des Krieges noch eine große Zahl von Beuteschiffen kam, wurde auch dort lange Zeit ein recht lebhafter Versorgungsverkehr nach Nordafrika und in der griechischen Inselwelt aufrecht erhalten. Von der bei Kriegsausbruch etwa 4,5 Millionen BRT großen deutschen Handelsflotte waren während des Krieges etwa 3 Millionen BRT verloren gegangen. Außer einigen Schiffen, die von den Alliierten beschlagnahmt worden waren und den Krieg bereits unter fremder Flagge erlebt hatten, waren die meisten gesunken oder lagen ausgeglüht und zerbombt in den zerstörten Häfen. Mit ihren Schiffen hatten etwa 3000 zivile Seeleute ihr Leben verloren.

Auch das am Tage der Kapitulation noch vorhandene Drittel der deutschen Handelsflotte ging fast vollständig verloren. 446 Schiffe mit einer Tonnage von etwa 1,3 Millionen BRT mußten an die Alliierten abgeliefert werden, während 34 weitere Schiffe mit Gasmunition von den Siegern versenkt wurden. Diese Schiffe hatten eine Tonnage von etwa 130 000 BRT.

Den deutschen Reedern, von denen viele aus dem Osten vertrieben worden waren und die in den westlichen deutschen Hafenstädten Anschluß zu finden suchten, blieb nur ein kleiner kläglicher Rest von 130 Schiffen mit knapp 100 000 BRT. Die Flotten waren zerschlagen oder in alle Winde zerstreut, die Bürohäuser vielfach ausgebombt, die Häfen mit ihren Anlagen zerstört. Das älteste in Deutschland verbliebene Schiff war der 1873 gebaute, also 72 (!) Jahre alte Dampfer „Pionier“ der Nord- und Ostsee-Reederei, die vormals in Königsberg ansässig gewesen war. Das größte Schiff wurde der ebenfalls schon betagte Veteran „Söderhamm“ der Hamburger Reederei H. M. Gehrckens. Das 1499 BRT große Schiff war 1899 gebaut worden.

Neben diesen Schiffen, einer Veteranenflotte, verblieben den Reedern vorerst einige neuere, kleinere und kleinste Schiffe mit etwa 95000 BRT. Über deren Schicksal wurde zunächst nicht entschieden, da diese Schiffe für die Aufrechterhaltung der Versorgung der Bevölkerung (Fischdampfer) und des Verkehrs (Hafenfähren und Schlepper) benötigt wurden. Sie erhielten eine X-Nummer und wur-

den von den Alliierten an ihre früheren Eigentümer verchartert.

Kaum eine Werft war ohne größere Schäden durch den Krieg gekommen und Demontagen vollendeten das Zerstörungswerk des Krieges an den Werften. Dennoch, diese Schwierigkeiten hätten sich meistern lassen. Man bedenke, daß auf mehreren Werften Schiffe, die bei Kriegsende auf Kiel lagen oder bereits vom Stapel gelaufen waren, für die Alliierten fertiggestellt wurden. Das wirklich unüberwindlich erscheinende Hindernis für einen Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte war das Verbot des Neubaus von Seeschiffen nach dem Potsdamer Abkommen, das im Sommer 1945 von den Siegermächten abgeschlossen wurde.

Aber trotz aller Widrigkeiten ließen sich die deutschen Reeder nicht entmutigen. Ein Bürobetrieb wurde notdürftig aufrecht erhalten, wo einst in vielen Abteilungen die Linien nach allen Erdteilen betreut wurden. Mit den wenigen verbliebenen Schiffen kam erst zögernd ein bescheidener Verkehr in Gang. Erst 1949 kamen die ersten regelmäßigen Liniendienste wieder in Fahrt. Hier waren es in erster Linie die Reedereien, die durch einen Schiffspark älterer und kleinerer Schiffe begünstigt waren, und so wieder als erste auf den Meeren erscheinen konnten: Argo, Neptun, Russ, Gehrckens usw. Viele andere Reedereien, vor allem die großen Gesellschaften der Überseefahrt, hatten kein einziges Schiff zur Verfügung und waren gezwungen, auf bessere Zeiten zu warten.

Die ersten deutschen Schiffe fuhren wieder zur See, während die deutschen Reeder versuchten in zähen Verhandlungen immer wieder auf die Notwendigkeit einer weiter reichenden deutschen Handelsschifffahrt hinzuweisen. Es ging in erster Linie darum, die harte Fessel des Kontrollratsgesetzes Nr. 37 zu lockern. In diesem am 26. September 1946 erlassenen Gesetz war bestimmt worden, daß die der deutschen Schifffahrt verbleibenden Schiffe folgenden Beschränkungen unterliegen sollten: Größe bis 1500 BRT, Geschwindigkeit höchstens 12 kn, Antrieb Dampfmaschinen mit Kohlefeuerung, Aktionsradius 2000 Meilen, Ladegeschirr mit einer Traglast von höchstens 3 Tonnen.

Dieses Limit, das durch alle vier im Kontrollrat vertretenen Siegermächte gesetzt war, galt jedoch nur für die noch vorhandenen Schiffe. Im September 1946 hatte noch niemand auf seiten der Siegermächte an deutsche Neubauten gedacht. Erst unter dem Eindruck der politischen Entwicklung des Jahres 1948 (Umsturz in der Tschechoslowakei, Berliner Blockade) gelang es, von den Westmächten die Zustimmung zum Neubau von Schiffen dieses „Potsdam“- oder „Kontrollrats“-Typs zu erreichen. Nach und nach wurden 34 Schiffe genehmigt, die unter dieser einschränkenden Bedingung gebaut wurden.

Es versteht sich, daß diese Dampfer wegen des geringen Aktionsbereiches von Reedern bestellt wurden, deren Schiffe in der Linienfahrt der Nord- und Ostsee und des Mittelmeeres zu Hause sind. Zu ihnen gesellten sich einige Trampreeder. Die großen Reedereien der Überseefahrt hielten sich zurück, bestand doch die Hoffnung, daß jetzt, nachdem der Bann gebrochen war, auch andere Beschränkungen fallen würden. Die weitere Entwicklung gab ihnen recht.

In den Konstruktionsbüros der wieder weitgehend arbeitsfähigen Werften zwischen Lübeck und Emden ging man an die Arbeit, galt es doch auch unter den einschränkenden Bedingungen einen relativ wirtschaftlichen Schiffstyp zu

schaffen. Unter Ausnutzung aller Möglichkeiten gelang es, einen Frachter zu konstruieren, — von dem sich allein die für Flensburger Reeder gebauten Schiffe durch ihre achtern liegende Maschine äußerlich unterschieden, — über dessen Qualitäten die Tatsache alles aussagt, daß diese Dampfer (bis auf einen) alle noch heute fahren, wenn auch nur noch wenige unter deutscher Flagge. Lediglich die „Irene Oldendorff“ sank bereits nach kurzer Fahrzeit.

Diese Schiffe waren unter Ausnutzung aller Möglichkeiten konstruiert worden, die die Gesetze offen ließen. Hierbei bediente man sich sicher auch mancher Möglichkeit, die eine großzügige Vermessung erlaubte, und mit stillschweigendem Einverständnis aller Beteiligten wurden die meisten „Potsdam“-Schiffe von vornherein etwas größer gebaut, oder als Schutzdecker entworfen, die durch wenige Veränderungen zu Volldeckern werden konnten. Die alliierten Vorschriften wurden eben etwas „großzügig“ ausgelegt. So ist es kein Zufall, daß nach dem endgültigen Fortfall der Schiffbaubeschränkungen durch das Petersberger Abkommen im Jahre 1951 unsere „Potsdam“-Schiffe über Nacht „gewachsen“ waren. Fast alle überschritten die 1500 BRT-Grenze, als sie neu vermessen wurden.

Die ersten bereits 1949 abgelieferten Neubauten erregten allgemeines Aufsehen, hatte man den deutschen Werften doch kaum mehr eine solche Leistung unter den herrschen-

den Gegebenheiten zugetraut. Die Dampfer erregten besonders das Erstaunen der Fachwelt durch das bisher noch nicht erreichte günstige Verhältnis zwischen Bruttotonnage und Ladefähigkeit. Die offiziell unter 1500 BRT vermessenen Schiffe trugen durchweg fast 3000 tdw.

Als erstes Schiff dieser Serie war im Herbst des Jahres 1949 der Dampfer „Brook“ bei der Lübecker Flenderwerft fertiggestellt worden, der erste Frachtschiffneubau, der nach dem Kriege unter deutscher Flagge wieder in Fahrt kam. Das heißt, die „deutsche“ Flagge war damals noch die Flagge „C“ des internationalen Signalements, die die Alliierten vorgeschrieben hatten, sie stand für „Control Commission“. Die deutsche Flagge wurde erst am 23. Februar 1951 auf den deutschen Schiffen wieder gehißt, nachdem sie durch eine feierliche Zeremonie in Bremen auf dem Neubau „Adler“ der Argo-Reederei und in Hamburg auf der bei der Deutschen Werft in der Ausrüstung liegenden „Messina“ der Reederei Sloman gehißt worden war.

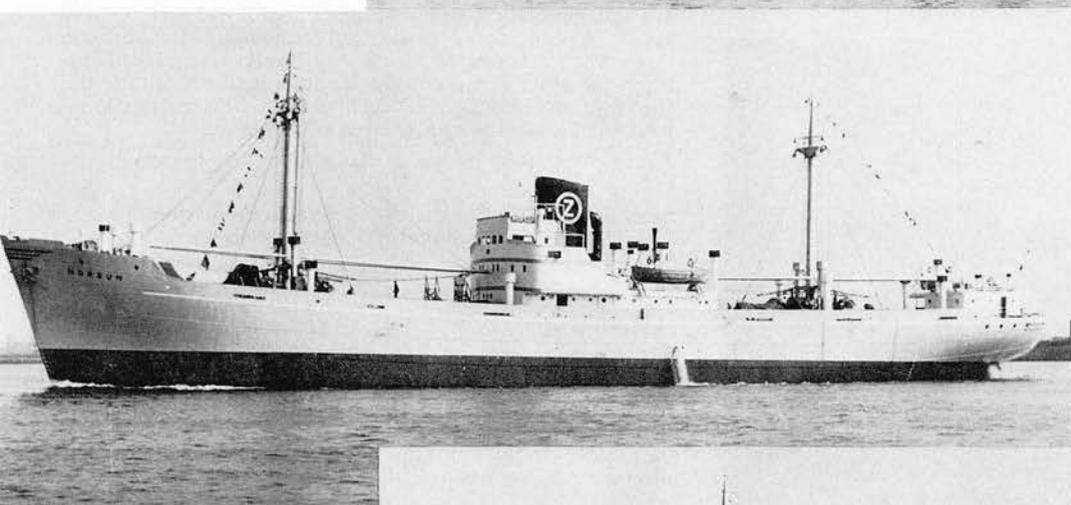
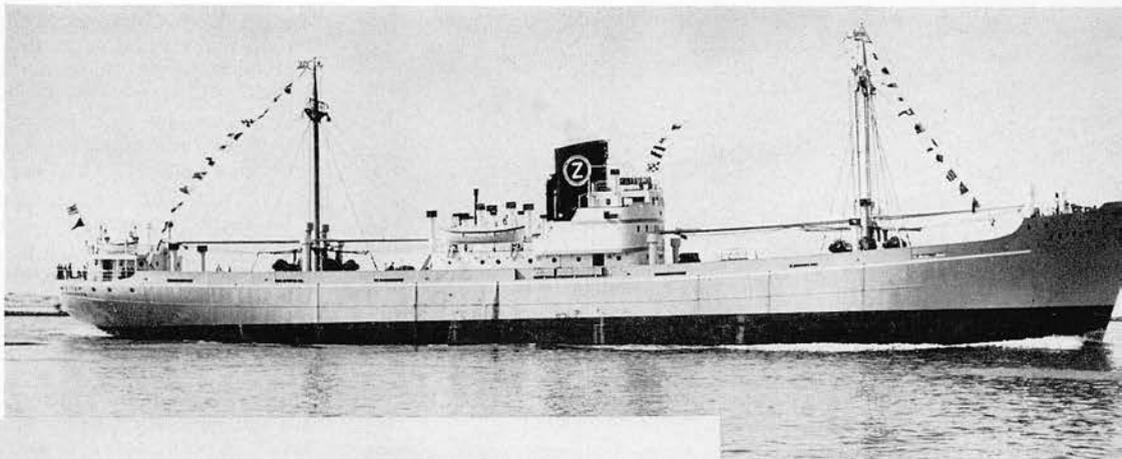
Dem Dampfer „Brook“ folgten 33 Schiffe ähnlicher Bauart. Bald waren sie in allen europäischen Gewässern anzutreffen. Dann wurden keine weiteren „Potsdam“-Schiffe mehr gebaut, da inzwischen die noch bestehenden Einschränkungen gefallen waren. Die gelungene Form der Schiffe lebt dennoch in manchem Neubau der folgenden Jahre in vergrößerter Auflage fort.

Gerhard Rohbrecht

## Die auf der DW gebauten „Potsdam“-Schiffe und ihr Verbleib:

### „Keitum“:

Zerssen & Co. Rendsburg;  
1950 Deutsche Werft  
Hamburg-Finkenwerder  
1712 BRT (neue Vermessung),  
901 NRT, 3440 tdw  
1963 „Jonas“ (Jonas Shipping  
Corp. Monrovia)  
1965 „Midas“ (Vulkan Shipping,  
Piräus)



### „Morsum“:

Zerssen & Co. Rendsburg;  
1950 Deutsche Werft,  
Hamburg-Finkenwerder  
1710 BRT, 900 NRT, 3440 tdw  
noch in Fahrt

### „Lystum“:

Zerssen & Co. Rendsburg;  
1950 Deutsche Werft,  
Hamburg-Finkenwerder  
1712 BRT (neue Vermessung),  
901 NRT, 3440 tdw





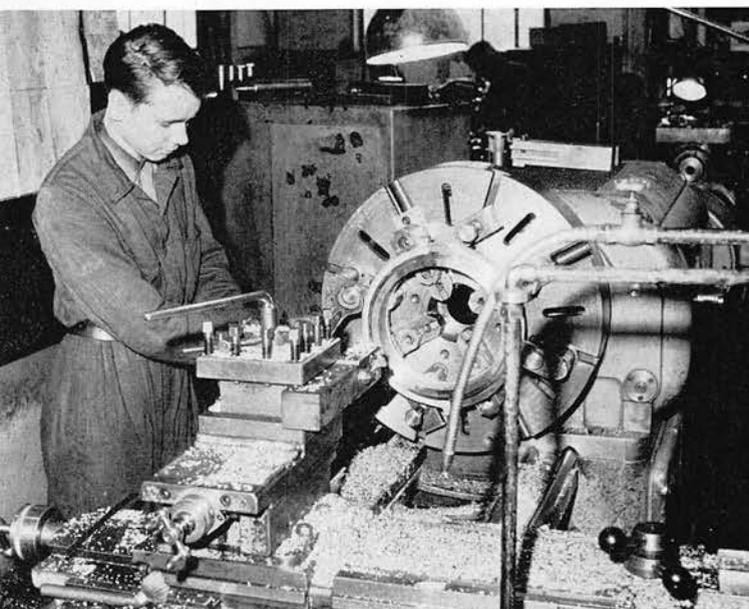
## Kupferschmied Lehrzeit 3 1/2 Jahre.

Nach Grundausbildung für metallverarbeitende Berufe weitere Ausbildung in den verschiedenen Abteilungen der Kupferschmiede und des Rohrleitungsbaues in der Werkstatt und an Bord. Außerdem Sonderausbildung in Kupferarbeiten, im Hart- und Weichlöten sowie im Gas- und Lichtbogenschweißen. Das Bild zeigt Bruno Schütt (4. Lehrjahr) beim Rohrmodellbau für eine an Bord zu verlegende Leitung.



## Schiffbauer Die Lehre dauert 3 Jahre.

Nach der Werkstattzeit Versetzung in die verschiedenen Gewerke wie Helgen, Vormontage, Anzeichneri, Schnürboden usw. Ausbildung im Schweißen und Brennen, für besonders Begabte zusätzlich in den technischen Büros. Das Bild zeigt Gerd-Rainer Hein (3. Lehrjahr) beim Anfertigen einer Zeichnung für die Monopolbrennmaschine.



## Dreher Lehrzeit 3 Jahre.

Ausbildung an Drehbänken, Hobel- und Fräsmaschinen, Teilnahme am Grundlehrgang für metallverarbeitende Berufe. Arbeiten an großen Bearbeitungsmaschinen im Betrieb sowie Sonderausbildung an der Anreibplatte, in der Fertigungskontrolle, im Härten und Schleifen und in der Werkzeugmacherei. Das Foto zeigt Günter Gerlach (2. Lehrjahr) beim Drehen einer Bronzebuchse für ein Maschinensatzteil.

# Die Lehrausbildung auf der Deutschen Werft

„Was kann ich denn alles auf der Deutschen Werft lernen?“ Diese Frage stellen sich gewiß viele Jugendliche, die die Schule verlassen und eine gewerbliche Lehre antreten wollen. Die Eltern können in vielem mit ihrer Erfahrung gute Ratgeber sein. Oft fehlt ihnen jedoch die genaue Kenntnis über die Ausbildung in den verschiedenen Berufen. Wir wollen daher unseren Werftangehörigen und allen Interessenten außerhalb unseres Betriebes gern mit Rat und Tat zur Seite stehen. Der Weg ins Berufsleben ist ein großer Lebensabschnitt für die jungen Menschen. Er will sorgfältig durchdacht sein, denn letzten Endes ist der erwählte Beruf die Grundlage für's Leben.

Die Berufsausbildung auf unserer Werft hat viele Vorteile. Durch die Vielzahl der Berufe, die auf unserer Werft vertreten sind, bekommt der Lehrling handwerklich einen sehr großen Überblick. Wenn man einmal den Bau eines Schiffes verfolgt, wird man sehen, wie bunt und vielfältig so ein Arbeitsplatz sein kann.

Der Schiffbauer gestaltet die Form des Schiffes. Die Maschinenanlage wird von Maschinenschlossern und Kupferschmieden eingebaut. Kessel- und Behälterbauer sind mit der Maschinenanlage ebenso verbunden wie Blechslosser. Tischler und Zimmerleute haben wichtige Arbeiten an Bord, Dreher und Werkzeugmacher sorgen für Ersatzteile und Werkzeuge. Für Stromversorgung und Beleuchtung sind die Elektriker verantwortlich. Aber auch der Modelltischler sowie die technische Zeichnerin sind im Schiffbau unentbehrlich. Alle Berufe müssen Hand in Hand arbeiten, um ein gutes Gelingen zu sichern. Jeder kann von jedem lernen und das ist ganz im Sinne der modernen Technik. Verstehen, und von seinen Kollegen verstanden worden zu sein, gibt einem Selbstsicherheit und Arbeitsfreude.

Hochinteressant und lehrreich ist auch die Zusammenarbeit mit ausländischen Fachkräften, wie Bauaufsichten usw. Man kann mit Recht behaupten:

„Wer auf der Deutschen Werft lernt, wird in der Lehre schon zur Weltoffenheit erzogen.“

Die Werft produziert auch noch viele technische Dinge neben dem Schiff- und Schiffsmaschinenbau. Hier bieten sich zusätzliche Ausbildungsmöglichkeiten.

Wir sind bemüht, unseren Lehrlingen die beste Ausbildung zuteil werden zu lassen. Viele unserer ehemaligen Lehrlinge haben heute führende Positionen inne. Ingenieure und Oberingenieure, Meister, Vorarbeiter und Facharbeiter mit anerkanntem Können waren einmal DW-Lehrlinge und sie alle werden dafür sorgen, daß auch die neuen Lehrlinge ihren Weg machen. Das gute Abschneiden der DW-Lehrlinge bei allen Facharbeiterprüfungen ist die Garantie dafür, daß auch die neuen Lehrlinge, die 1967 zu uns kommen, die Fachkräfte von morgen sein werden.

Zum 1. April 1967 stellen wir Lehrlinge für folgende Berufe ein:

Schiffbauer	Werkzeugmacher
Kessel- und Behälterbauer	Möbeltischler
Kupferschmiede	Modelltischler
Blechslosser	Schiffszimmerer
Hammerschmiede	Starkstromelektriker
Maschinenschlosser	Technische Zeichnerinnen
Dreher	

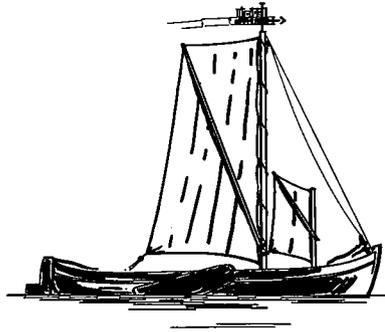
Betriebsangehörige und andere Interessenten, die ihre Mädel und Jungen in einem dieser Berufe bei uns in die Lehre bringen wollen, bitten wir, sich an den Ausbildungsleiter Betriebsingenieur Sass, Kupferschmiede, Telefon 3 53, oder an Meister Althoff, Lehrwerkstatt, Telefon 2 44, zu wenden.

Bewerber von außerhalb bitten wir, uns unter der Telefonnummer 84 61 41 App. 244 anzurufen.

Schulabgänger, die im Herbst 1966 die Schule verlassen (Bewerber aus Schleswig-Holstein und Niedersachsen), können sich schon für einen früheren Lehrbeginn bei uns melden.

Althoff

# Wimpel der Kurenkähne



Mit einem hübschen Brauch aus der ostpreußischen Heimat beschäftigt sich ein Buch der Reihe „Ostdeutsche Beiträge“ aus dem Göttinger Arbeitskreis, das im letzten Jahr im Holzner Verlag in Würzburg erschienen ist. Hans Woede stellt in seiner überaus gründlichen Schrift „Wimpel der Kurenkähne“ zusammen, was über dieses Thema zu erfahren war. Eine verdienstvolle Arbeit um der Sache willen, und um so anerkannter, als der Verlust wertvollen Quellenmaterials dem Vorhaben größte Schwierigkeiten bereiten mußte. –

Die individuellen Mastzierate der Fischerkähne auf dem kurischen Haff sind jedem bekannt, der jemals in Ostpreußen lebte oder auch nur seine Ferien dort verbrachte. Darüber hinaus haben viele die vage Vorstellung von einer Art Wahrzeichen des deutschen Ostens bei diesen Gebilden. In der Tat sind sie zu solchen geworden, wie früher der schwarze Adler, dann das Ordenskreuz, der Elch oder die Elchschaufel. Woede geht in seinem Buch den Wurzeln nach, die dem Brauch, die Mastwimpel immer schöner, reicher und phantasievoller auszuschmücken, zugrunde liegen. Als Gegenstand volkstümlicher Art ist der Mastwimpel natürlich mit anderen Sachgebieten verknüpft, wie z. B. der Fischerei, dem Fischereirecht, dem Flaggenwesen im allgemeinen, das ja wiederum ein unter vielen Gesichtspunkten zu behandelndes Thema ist. Woede widmet ein ganzes Kapitel der historischen Entwicklung von Flagge und Wimpel als Hoheitszeichen, Unterscheidungsmerkmal, Zierde, Windfahne, und er beleuchtet das Flaggenwesen der Schifffahrt in alter und neuer Zeit sowohl nach dessen profaner Bestimmung, als auch einer gewissen sakralen Bedeutung. Dadurch gewinnt man einen Überblick, der einem gestattet, die besondere Erscheinung der Mastzierate im Bereich des Kurischen Haffs in einen größeren Zusammenhang zu stellen und im Vergleich mit verwandten Erscheinungen anderer Zeiten und Kulturkreise ähnliche Grundlagen zu entdecken und die spezifischen Eigentümlichkeiten der Haffischer um so besser zu erkennen. Wir wollen uns hier auf die speziell den deutschen Osten betreffenden Zusammenhänge konzentrieren.

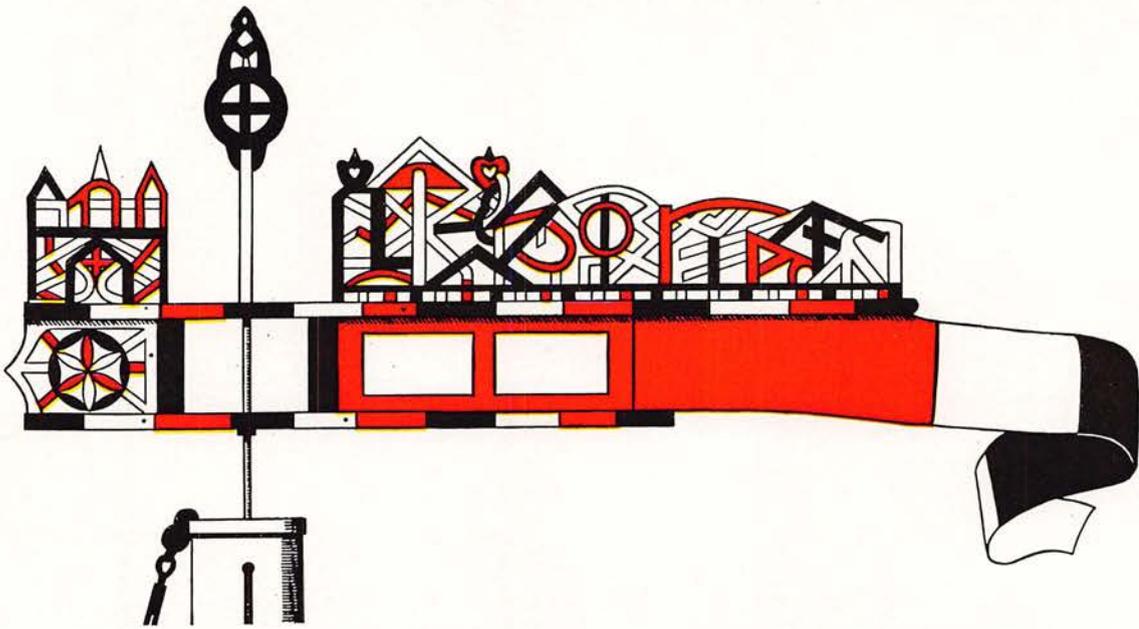
Woede holt weit aus und schreibt: „Es wird vermutet, daß schon die Priester der heidnischen Pruzen eine Art von Fischereiaufsicht ausübten, die der Erhaltung des Fischreichtums der Gewässer diente...“

Seit dieser Zeit gibt es zahlreiche Urkunden, die eine rechtliche Regelung der Fischereiverhältnisse verzeichnen. Zu einer solchen gehören Kennzeichnungen der Fischerboote, Dienstflaggen der Fischerei-Aufsichtsbeamten und so fort. Die Wurzeln des Brauches, prächtige und individuell gestaltete Toppteichen auf den Mastspitzen zu führen, liegen also weit zurück, wengleich die uns bekannte typische Form derselben relativ jung zu sein scheint. Von den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts bis zum

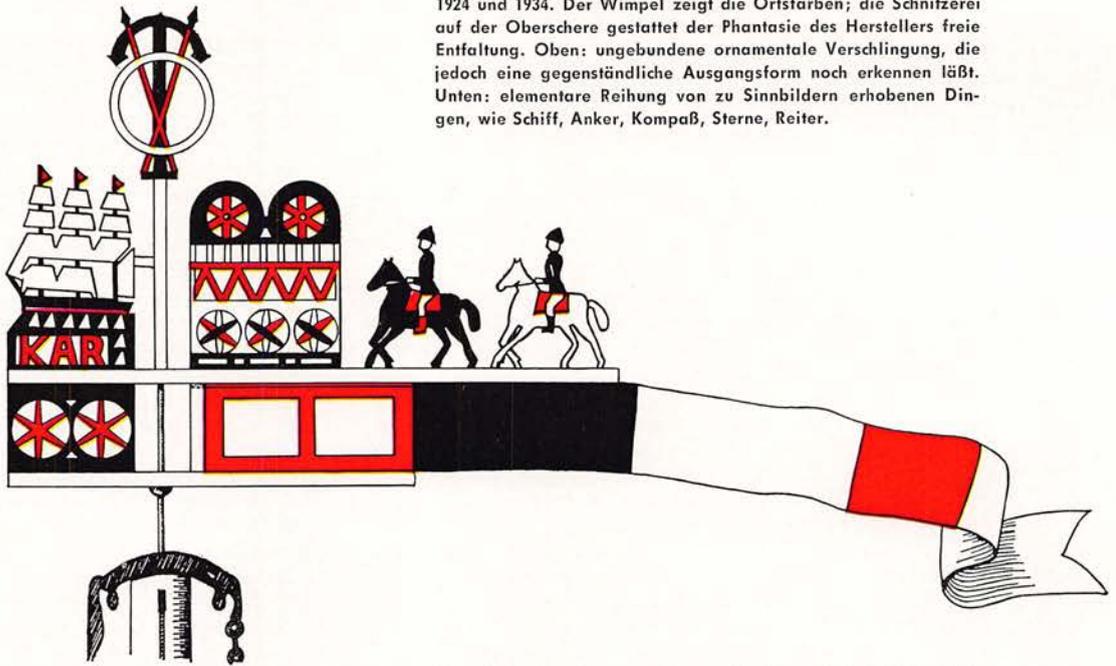
zweiten Weltkrieg läßt sich eine stetige Entwicklung verfolgen, die mit der Vertreibung seit 1945 zwar ein gewaltiges, von der gestalterischen Kraft her jedoch noch keineswegs erreichtes Ende gefunden hatte.

In jener Zeitspanne hatte die Ausschmückung der kurischen Windfahnen einen gesetzlich festgelegten Zweck: Sie dienten in gewissen Bereichen als Kennzeichnung der Fischer, so wie es anderenorts üblich war und noch üblich ist, die Anfangsbuchstaben des Heimatortes und eine Nummer an der Bordwand der Kutter zu führen. Allerdings ging das Wesen polizeilicher Kennzeichnung im Laufe der Zeit immer mehr verloren und die Sache nahm mehr und mehr den Charakter eines volkstümlichen Brauches an. Die Fischer des Kurischen Haffs führten die Kennfarben ihres Wohnsitzes in ihren Windfahnen. Wie die Gestaltung derselben im übrigen immer reicher und eigenwilliger wurde, worin sie sich voneinander unterschieden und was ihnen gemeinsam war, darüber geben die Abbildungen Auskunft, die aus der Fülle des in dem Buch „Wimpel der Kurenkähne“ zusammengetragenen Stoffes herausgegriffen sind. Die Abmessungen der die Masten krönenden Gebilde waren im großen und ganzen einheitlich und zwar betrug der feste Teil bis zum Ende der Oberschere rund einen Meter. Bei sehr weit luvseitig ausgezogenen Windspitzen und hinter dem geschnitzten Bildwerk ausflatternden Wimpeln konnte die Gesamtlänge jedoch mehr als das Doppelte betragen. Die Art der Darstellungen variierte je nach Geschmack und Fähigkeit der Hersteller vom Illustrativen zum Dekorativen und Sinnbildhaften. Damit war auch hinsichtlich der Motive ein weiter Rahmen gespannt. Wir entdecken einzelne Häuser und ganze Häuserzeilen, Kirchen und Leuchttürme, Schiffe und einzelne Figuren, wie z. B. Reiter und Seeleute, aber man gewahrt auch stilisierte Darstellungen der See, Wellenbewegungen und Fischmotive, die strahlende Sonne, Kompaßrosen und symbolträchtige Zeichen wie Kreuz, Herz, Anker und dergleichen, Neptuns Dreizack und schließlich auch Ornamente, die sich von ihrem gegenstandsgebundenen, aufzählenden Charakter gänzlich losgelöst haben. Man trifft diese verschiedenen Elemente übrigens nicht zeitlich oder regional säuberlich getrennt an, sondern findet sie oft in ein und demselben Bildwerk in trautem Nebeneinander vereinigt. Schließlich sind auch Buchstaben, Namen und ganze Wahlsprüche dekorativ in das Schnitzwerk verflochten, wie etwa „Gott mit uns“, „Seemann gib acht“, „Gode Wind“ und ähnliches. Es wäre sicher verfehlt, wollte man aus der Analyse der verschiedenen Formen und ihrer Gehalte allzu ernste Schlußfolgerungen ziehen – bei aller Ernsthaftigkeit und Sorgfalt die jeder Volkskunst eigen ist, dominiert die Heiterkeit einer unbekümmerten Phantasie; und diese hat dort in Ostpreußen etwas in seiner Art durchaus einmaliges zustande gebracht.

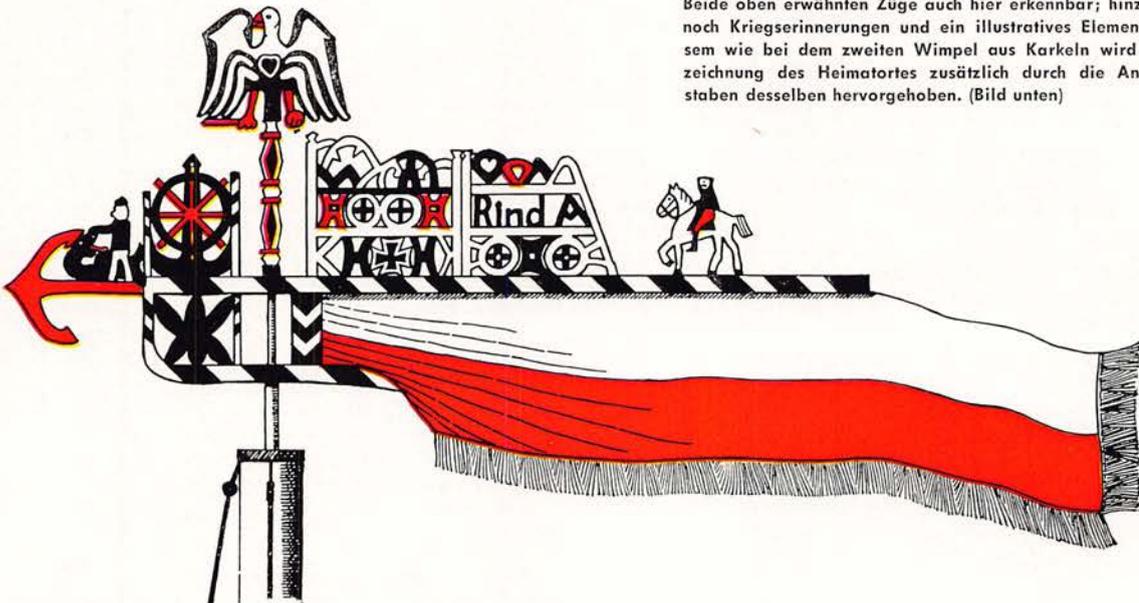
cl.



Zwei Kurenkahnwimpel aus Karkeln (Festlandseite, Nordhaff) 1924 und 1934. Der Wimpel zeigt die Ortsfarben; die Schnitzerei auf der Oberschere gestattet der Phantasie des Herstellers freie Entfaltung. Oben: ungebundene ornamentale Verschlingung, die jedoch eine gegenständliche Ausgangsform noch erkennen läßt. Unten: elementare Reihung von zu Sinnbildern erhobenen Dingen, wie Schiff, Anker, Kompaß, Sterne, Reiter.

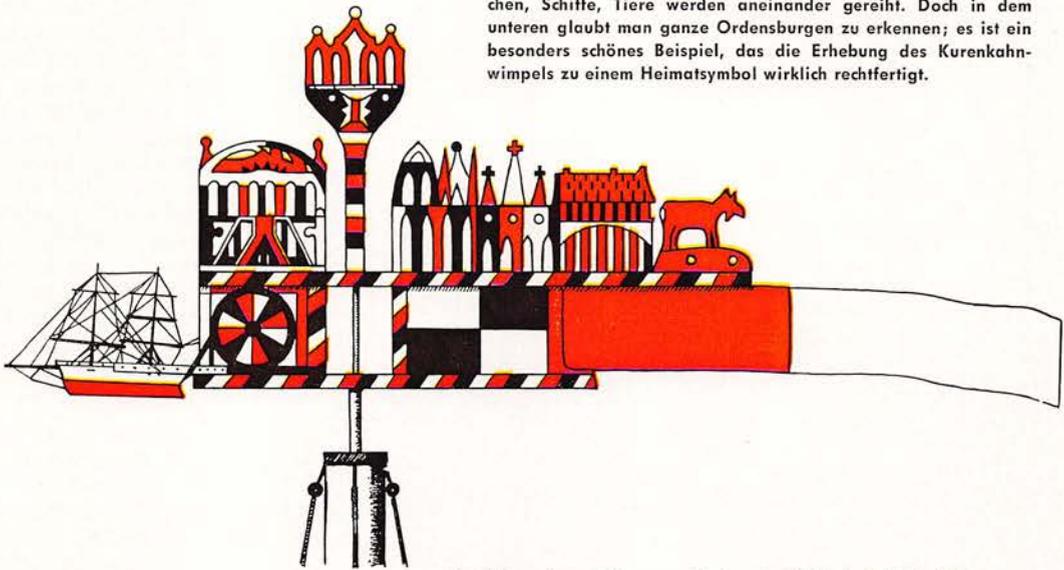


Kurenkahnwimpel aus Rinderort (Südküste, bei Labiau) 1919. Beide oben erwähnten Züge auch hier erkennbar; hinzu kommen noch Kriegserinnerungen und ein illustratives Element. Bei diesem wie bei dem zweiten Wimpel aus Karkeln wird die Kennzeichnung des Heimatortes zusätzlich durch die Anfangsbuchstaben desselben hervorgehoben. (Bild unten)

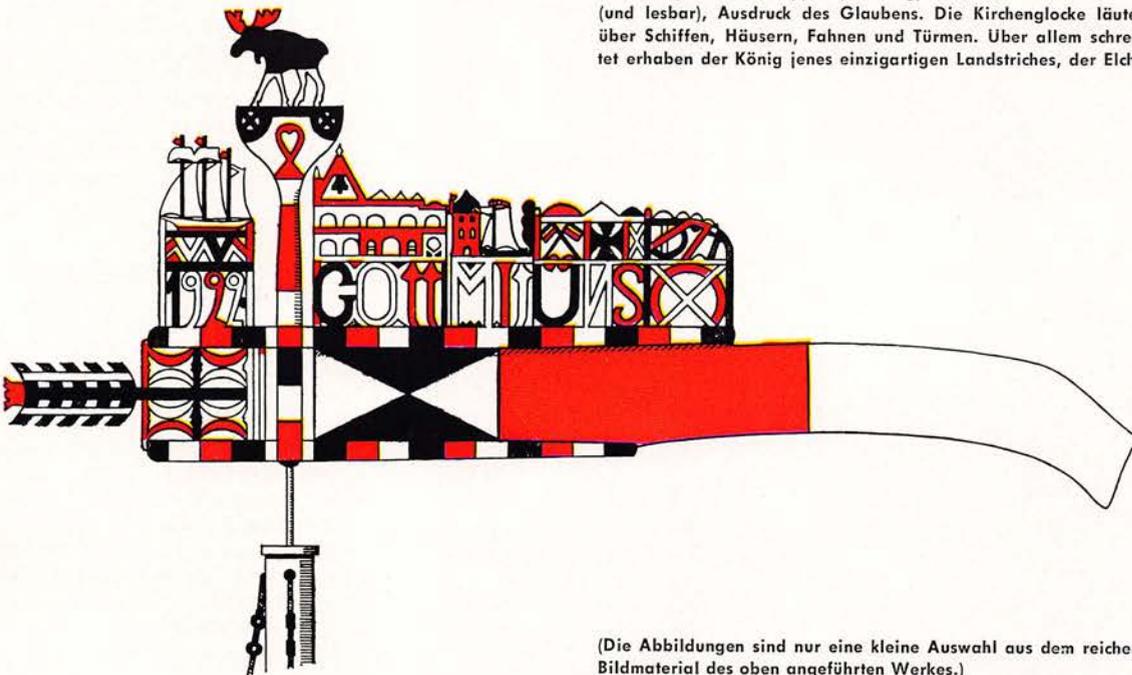




Zwei Kurenkahnwimpel aus Nidden (Nehring) 1891 und 1909. Die ornamentalen, aus Holz oder Blech gefertigten Gebilde haben ursprünglich wohl primär aufzählenden Charakter. Häuser, Kirchen, Schiffe, Tiere werden aneinander gereiht. Doch in dem unteren glaubt man ganze Ordensburgen zu erkennen; es ist ein besonders schönes Beispiel, das die Erhebung des Kurenkahnwimpels zu einem Heimatsymbol wirklich rechtfertigt.



Der Wimpel aus Pillkopen (Nehring) 1922, ist, deutlich sichtbar (und lesbar), Ausdruck des Glaubens. Die Kirchenglocke läutet über Schiffen, Häusern, Fahnen und Türmen. Über allem schreit erhaben der König jenes einzigartigen Landstriches, der Elch.



(Die Abbildungen sind nur eine kleine Auswahl aus dem reichen Bildmaterial des oben angeführten Werkes.)



## 10 Jahre deutsche Entwicklungspolitik



Nach zehn Jahren Aufbauarbeit in der deutschen Entwicklungspolitik gibt es sicher nur noch wenige, die Entwicklungshilfe als ein lästiges Almosen der reichen an die armen Länder oder etwas ähnliches ansehen. Die Welt, in der wir leben, ist unteilbar, und die Erhaltung des Friedens fordert auch von uns ihren Beitrag. An der Neuordnung der Weltwirtschaft müssen heute alle mitarbeiten. Das Zeitalter des Kolonialismus ist endgültig vorbei. Die reichen Länder in Ost und West mögen unterschiedliche Beweggründe haben, wenn sie den unterentwickelten Ländern helfen; aber alle haben die Entwicklungshilfe als eine unumgängliche Aufgabe erkannt.

Die Frage, ob Grundlagen und Wege der bisherigen deutschen Entwicklungspolitik einer Reform bedürfen, ist nicht mit einem einfachen Ja oder Nein zu beantworten. Zweifellos ist eine ständige Anpassung an die weltpolitischen Gegebenheiten vonnöten. Man denke etwa an die neue Dreiecks-Konstellation Washington, Moskau, Peking, an das atomare Gleichgewicht der Weltmächte, das an Stelle des früheren polaren Gegensatzes Ost-West getreten ist. Doch in verstärktem Maße entbrennt die Auseinandersetzung um die Gunst der „Dritten Welt“, die Welt der Entwicklungsländer.



Die Frage, ob diese sich an östlichen oder westlichen Vorstellungen ausrichten, ist von unermeßlicher Bedeutung. Aber diese Entscheidung wird nicht militärisch herbeigeführt, sondern nur durch die wirksame Beteiligung an der Überwindung der wirtschaftlichen und sozialen Schwierigkeiten dieser Länder. Entwicklungspolitik dient also unserer eigenen Sicherheit. Wo Milliardenbeträge für die Rüstung ausgegeben werden, sollte man einen Bruchteil eines solchen Aufwandes für Aufbauarbeit in den Entwicklungsländern nicht scheuen. Entwicklungspolitik ist aber nicht allein mit wirtschaftlichen Maß-

stäben zu messen; sie ist ein Teil der Außenpolitik.

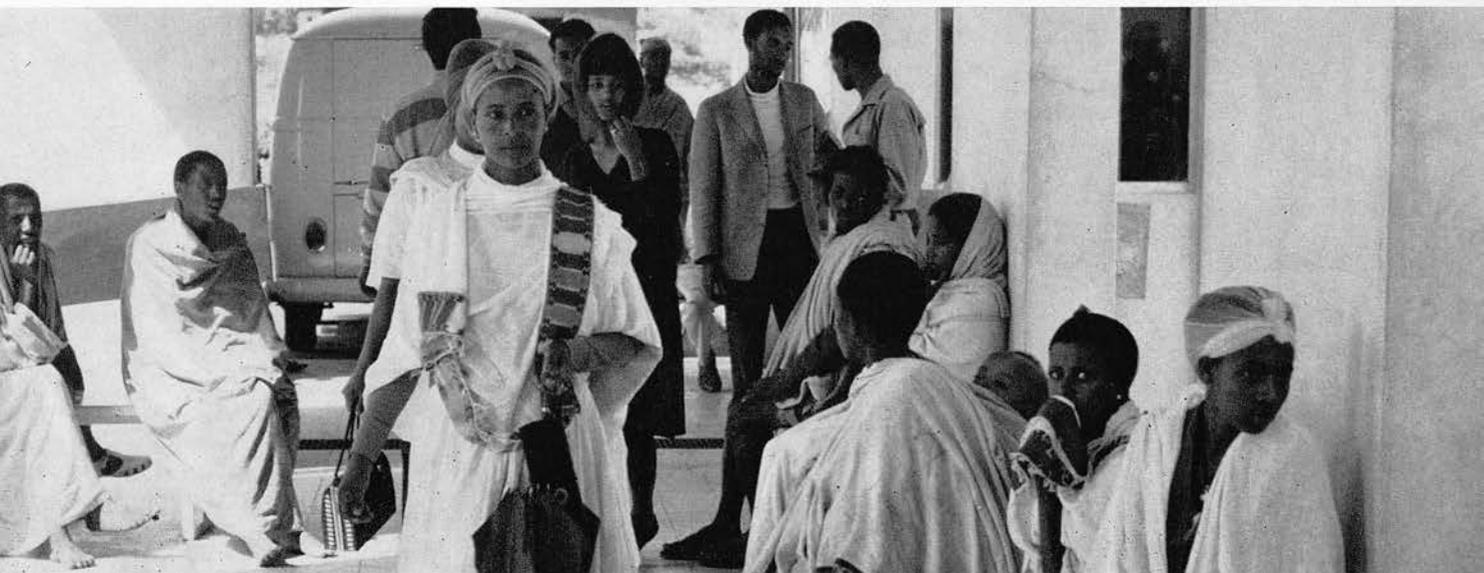
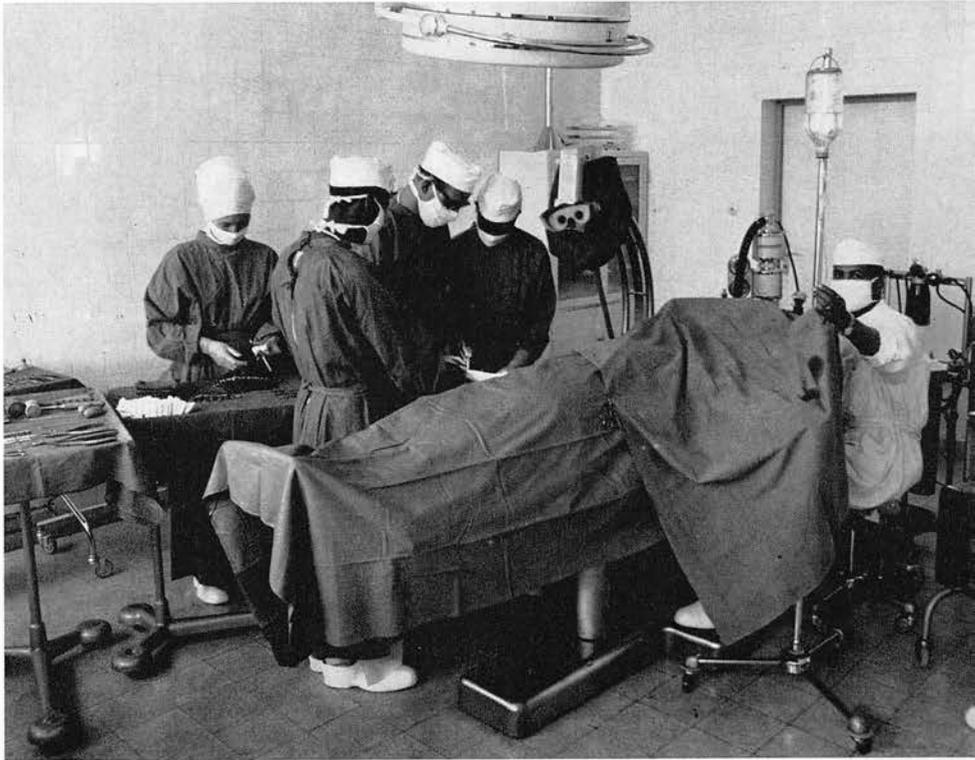
Welche Bedeutung die Macht der „Dritten Welt“ gewinnt, zeigt die Tatsache, daß von den 117 Mitgliedern der Vereinten Nationen 86 Entwicklungsländer sind. Man könnte einwenden, darin seien lauter kleine Zwergstaaten eingeschlossen; aber in diesen 86 Staaten leben zwei Drittel der heutigen Menschheit! Und da die Bevölkerung der Entwicklungsländer schneller wächst als die der Industrienationen, werden am Ende dieses Jahrhunderts dort voraussichtlich mehr als vier Milliarden Menschen leben. Diese Länder befinden sich in einer einschneidenden Wandlung ihrer politischen, wirtschaftlichen und geistigen Struktur, und wie sie sich entscheiden, davon wird weitgehend abhängen, wie die Welt von Morgen aussieht.

★

Aus zahlreichen Beispielen tatkräftiger Entwicklungshilfe seien nur zwei herausgegriffen.

In Guinea beispielsweise ist der akute Eiweißmangel der Bevölkerung eines der schwierigsten Probleme. Durch ausreichende Fischnahrung ist dem abzuwehren. Da indessen die alte Fangmethode mit den primitiven einheimischen Booten nicht ausreicht, hat die Bundesregierung Fischkutter zur Verfügung gestellt. Neue Kutter werden gebaut. In Ghana half die Bundesregierung mit neuem Fanggerät und Verbesserung der hygienischen Verhältnisse. Selbst die kleinsten, aber gezielten Hilfeleistungen sind von großem Nutzen und oft mehr wert als die Anonymität großer Geldgeschenke, von denen niemand weiß, wo sie herkommen und wo sie bleiben.

Als zweites Beispiel sei ein deutsch-äthiopisches Krankenhaus aufgeführt, in Bahar Dar, einem Ort zwischen dem Tana-See und dem Blauen Nil. Die Hilfe besteht nicht nur in den Sachwerten, vor allem sind es Menschen, die helfen — wie hier der deutsche Chirurg und die OP-Schwester.





Bürochef Emil Grieks von Dr. Voltz aus dem Kreise der Aktiven verabschiedet und von „Alt-Betriebsdirektor“ Erich Gräber in den erlauchten Kreis der Ruheständler aufgenommen. — Am 30. Juni 1966 trat Herr Emil Grieks, Leiter der Schiffbau-Projektteilung, nach 41jähriger Tätigkeit auf der Deutschen Werft in den wohlverdienten Ruhestand. — Im Laufe seiner langjährigen Tätigkeit im Büro und im Betrieb der Deutschen Werft hatte Herr Grieks Aufgaben zu bewältigen, die vollen Einsatz erforderten. Sein fachliches Können, sein sicheres Urteilsvermögen und seine hohen menschlichen Qualitäten ließen ihn stets allen Anforderungen gerecht werden. — Wir werden Herrn Grieks als liebenswürdigen, hilfsbereiten Menschen, als geachteten Vorgesetzten, als treuen und zuverlässigen Mitarbeiter in bester Erinnerung behalten.

### Werft- komödianten

Unsere nächste Aufführung  
„Asmus op Afweg“  
Lustspill in dree Optög  
von Bruno Peyn

findet statt:

Gorch-Fock-Halle Finkenwerder:  
(Kartenverkauf für die Busse von Mulsom,  
Neugraben, Wulmstorf, Neuenfelde)  
Sonnabend, den 17. 9. 1966,  
Sonntag, den 18. 9. 1966

Haus der Jugend, Altona:  
Donnerstag, den 22. 9. 1966,  
Freitag, den 23. 9. 1966

## WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



40 Jahre

Links:  
Willi Grote, Maschinenwärter

25 Jahre

Rechts:  
Albert Dorau, Kupferschmiedhelfer  
Unten links:  
Hermann Schnowitz, Maschinenbauer  
Unten Mitte:  
Heinz Steenken, Techn. Zeichner  
Unten rechts:  
Gustav Meier, Maschinenbauer



# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen

Kranfahrer Hans Hayn mit Fr. Karin Krüger am 4. 2. 1966  
 Kontrolleur Erich Feitke mit Frau Anna Reule am 11. 2. 1966  
 Kontrolleur Jack Ladentin mit Fr. Henny Jensen am 18. 3. 1966  
 Modelltischler Bernhard Stegmann mit Fr. Helga Wiencke am 15. 4. 1966  
 Schiffbauer Günter Zastrow mit Fr. Anneliese Markmann am 16. 4. 1966  
 Schlosser Jürgen Finschow mit Fr. Christa Lührs am 28. 4. 1966  
 Helfer Yusuf Cimen mit Fr. Karanfil Cimen am 9. 5. 1966  
 M'bau-Vorarbeiter Herbert Weidemann mit Frau Christa Kasischke am 12. 5. 1966  
 Angel, Werkzeugmacher Rolf Alt mit Fr. Emma Schulz am 18. 5. 1966  
 Helfer Hubert Jachens mit Fr. Helena Eckhardt am 20. 5. 1966  
 M'schlosser Dieter Schütt mit Fr. Mariette Ahsbabs am 23. 5. 1966  
 Helfer Erich Gabel mit Fr. Inge Voß am 27. 5. 1966  
 Techn. Angestellte Regina Kloß mit Herrn Heinz Peter Herold am 27. 5. 1966  
 Helfer Franz Fricke mit Fr. Helma Schmidt am 2. 6. 1966  
 Schiffbau-Helfer Michael Noetzel mit Fr. Erika Rupanovits am 10. 6. 1966  
 Dreher Jürgen Naefcke mit Fr. Bärbel Reglien am 10. 6. 1966

## Geburten:

### S o h n :

Brenner Gerd-Jürgens Richters am 30. 1. 1966  
 Matrose Kurt Woelk am 1. 2. 1966  
 M'schlosser Werner Schönteich am 3. 2. 1966  
 Tischler John-Claus Schöler am 3. 2. 1966  
 Schlosser Harry Weber am 31. 3. 1966  
 Helfer Recep Marmara am 15. 4. 1966  
 M'schlosser Günther Wichers am 19. 4. 1966  
 Schmied Gerhard Grund am 26. 4. 1966  
 A'Schweißer Erwin Huppert am 3. 5. 1966  
 E'Schweißer Erich Schwarz am 10. 5. 1966  
 Bohrer Werner Tottach am 16. 5. 1966  
 Vorarbeiter Heinz Bastian am 23. 5. 1966  
 Kranfahrer Hans Hayn am 26. 5. 1966  
 E'Schweißer Horst Kasischke am 27. 5. 1966  
 Vorarbeiter Herbert Dorok am 28. 5. 1966  
 M'schlosser Heinz Förster am 3. 6. 1966  
 Schlosser Joachim Meyer am 5. 6. 1966  
 M'schlosser Jörn Gruhn am 13. 6. 1966  
 Anstreicher Udo Schröder am 17. 6. 1966

Die überaus herzliche Anteilnahme an unserem 65. Hochzeitstag hat uns tief bewegt. Wir haben uns zu den vielen Blumen, Präsenten und Glückwünschen sehr gefreut und schätzen die „Eiserne Hochzeit“ als das schönste Fest in unserem langen Leben. Allen, die hierzu beigetragen haben, sagen wir hiermit unseren herzlichsten Dank. Gustav und Karoline Holland

Für die erwiesene Aufmerksamkeit zu unserer goldenen Hochzeit sagen wir der Betriebsleitung sowie allen Kollegen unseren herzlichsten Dank. C. Neubauer und Frau

Für die mir anlässlich meines 50jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich hiermit der Betriebsleitung und den Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank. Otto Nauert

Herzlichen Dank für die erwiesene Aufmerksamkeit. Hermann Schnowitz

Für die mir anlässlich meines 80. Geburtstages erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche möchte ich hiermit der Direktion, der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank aussprechen. Mit freundlichem Gruß! Wilhelm Bürmann

## Tochter:

Dreher Heinz Siegismund am 1. 2. 1966  
 Ausrichter Ayhan Celebi am 8. 2. 1966  
 E-Schw.-Anl. Ahmet Mollaoğlu am 4. 4. 1966  
 Techn. Zeichner Farouk Ibrahim am 3. 5. 1966  
 M'schlosser Gernot Seitz am 5. 5. 1966  
 Helfer Harl-Heinz Lucks am 6. 5. 1966  
 E'Schweißer Werner Kessler am 8. 5. 1966  
 Helfer Werner Andresen am 12. 5. 1966  
 Schlosser Hans-Joachim Zajicek am 15. 5. 1966  
 Kupferschmied Gerhard Dethloff am 16. 5. 1966  
 Helfer Saverio Chiavuzzi am 19. 5. 1966  
 Schlosser Karl-Heinz Broda am 21. 5. 1966  
 E'Schweißer Herbert Hellmann am 25. 5. 1966  
 Transporter Pedro Arentero-Garcia am 26. 5. 1966  
 M'schlosser Ernst Tolasch am 2. 6. 1966  
 E'Schweißer Peter Voß am 11. 6. 1966  
 Tischler Ralf Hitzel am 23. 6. 1966

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme und Kranzspenden. Frau Dora Braun, geb. Propf

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme und Kranzspenden beim Heimgang meines Bruders Carl. Hugo Ahrens und Frau

Mit dankbarem Herzen bin ich allen verbunden, die mir ihre Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes erwiesen haben. Frieda Schmidt, geb. Lenz

Aufrichtigen Dank für die erwiesene Anteilnahme und Blumen-spende beim Heimgang meines Vaters, auch im Namen meiner Mutter. Werner Reimers

Mit dankbarem Herzen bin ich allen verbunden, die meinen lieben Mann durch Wort, Blumen und Geleit so reichlich ehrt und mir ihre Teilnahme erwiesen. Im Namen aller Angehörigen Helmutha Nolting

Für die vielen Beweise aufrichtiger Anteilnahme herzlichen Dank. Lucie Bergmann

Herzlichen Dank dem Betriebsrat und der Belegschaft für die Beweise liebevoller und aufrichtiger Teilnahme beim Heim-gange unseres lieben Entschlafenen. Frau Anni Marquardt und Kinder

Für den Beweis herzlicher Anteilnahme beim Heimgange unseres lieben Sohnes, Bruders, Schwagers und Onkels Franz Conrad sagen wir unseren herzlichsten Dank. Familie Peter Wüpper, Familie Werner Tamcke

Für Ihre mitfühlende Anteilnahme beim Heimgang unseres lieben Entschlafenen sagen wir unseren herzlichsten Dank. Gertrud Pawlowski und Kinder

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes Gustav Glüsing sage ich der Direktion, dem Betriebsrat und den Kollegen meinen herzlichsten Dank. Henny Glüsing

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes, Richard Tiemann, sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen ehemaligen Kolleginnen und Kollegen meinen herzlichsten Dank. Annemarie Tiemann

Für die erwiesene Anteilnahme, die zahlreichen Kranz- und Blumenspenden zum Tode meines Mannes Otto Kath dankt herzlich. Herta Kath

Herzlichen Dank für die erwiesene Anteilnahme und die Kranz-spende beim Heimgang meines lieben Mannes, der Betriebs-leitung und dem Betriebsrat. Frau Marga Kapitzke und Kinder

Sehr geehrte Damen und Herren!

So schmerzlich der Verlust ist, welcher uns betroffen hat, so wohlthuend war die herzliche Anteilnahme, die uns von Ihrer Seite zuteil wurde. Allen — dem Betriebsrat, der Belegschaft und besonders angesprochen die nächsten Mitarbeiter meines Vaters aus den technischen Büros — auch im Namen meiner Frau — herzlichsten Dank. Wolfgang Görtz

Maschinenschlosser  
**Franz Conrad**  
 am 29. 4. 1966

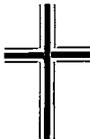
Rentner (früher  
 Kupferschmied)  
**Karsten Marquardt**  
 am 2. 5. 1966

Eidechsenfahrer  
**Willi Bergmann**  
 am 2. 5. 1966

Rentner (früher  
 kaufm. Angestellter)  
**Gustav Glüsing**  
 am 2. 5. 1966

Ober-Brandmeister  
**Otto Kath**  
 am 17. 5. 1966

Rentner (früher  
 Angestellter BKK)  
**Waldemar Nolting**  
 am 18. 5. 1966

Wir gedenken  unserer Toten

Rentner (früher  
 Modelltischler)  
**Wilhelm Reimers**  
 am 21. 5. 1966

Kesselschmied  
**Robert Schmidt**  
 am 22. 5. 1966

Rentner  
 (früher Heildieners)  
**Albert Wendt**  
 am 27. 5. 1966

Rentner  
 (früher Dreher)  
**Rudolf Kapitzke**  
 im Mai 1966

Rentner  
 (früher Tischler)  
**Carl Ahrens**  
 am 28. 5. 1966

Rentner  
**Franz Braun**  
 am 28. 5. 1966

Rentner  
 (früher Werkmeister)  
**Rudolf Bartels**  
 am 3. 6. 1966

Rentner (früher  
 Schiffbau-Ingenieur)  
**Carl Görtz**  
 am 7. 6. 1966

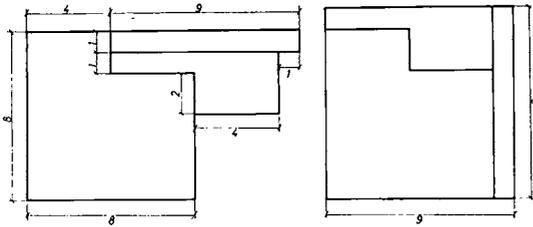
Rentner (früher  
 Transportarbeiter)  
**Josef Peter**  
 am 29. 6. 1966

Rentner (früher  
 Vorarbeiter)  
**Hermann Appel**  
 am 30. 6. 1966

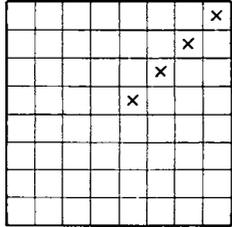
Rentner  
 (früher Ausgeber)  
**Johannes Ambauer**  
 am 30. 6. 1966

# Eine halbe Stunde Denksport

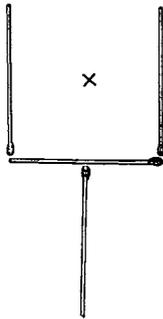
## Lösung der letzten Aufgabe:



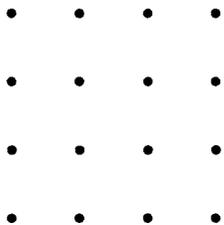
## 3 neue Aufgaben:



1. Ein Bauer hat ein Stück Land mit 4 Obstbäumen, wie auf der obigen Skizze angegeben ist. Seine 4 Söhne sollen das Land erben, und zwar sollen sie es so teilen, daß jeder ein Stück Land gleicher Größe und Gestalt und einen der Obstbäume erhält. Wie müssen die Grenzlinien aussehen?



2. Vier Streichhölzer werden so gelegt, daß sie die Gestalt einer Schaufel bilden. Auf der „Schaufel“ liegt ein Gegenstand (Kreuz). Durch Bewegung von nur zwei Streichhölzern kann man erreichen, daß die gleiche Schaufelform entsteht, der Gegenstand jedoch außerhalb der Schaufel zu liegen kommt.



3. Die abgebildeten 16 Punkte sind mit 6 beliebigen geraden Linien miteinander zu verbinden, ohne daß der Bleistift abgesetzt wird.

## Wunder der Zahlen

2	7	6
9	5	1
4	3	8

## Die magischen Quadrate. I.

Unter „magischen Quadraten“ verstehen wir in Quadratform angeordnete, einer bestimmten Gesetzmäßigkeit unterworfenen Zahlen, deren Kreuz- und Querverbindung die überraschendsten Ergebnisse liefern.

Die einfachste Form eines magischen Quadrates ist z. B. die, daß die Summen jeder waagerechten Zeile, jeder senkrechten Reihe und jeder Diagonale gleich groß sind.

Wir beginnen dieses Mal mit dem einfachen Fall ein Quadrat in  $3 \times 3$  Felder zu teilen. Die in die Felder eingeschriebenen Zahlen scheinen auf den ersten Blick ganz wahllos und zufällig angeordnet. Doch der Schein trügt natürlich. Der gesetzmäßige Aufbau ist folgendermaßen:

Man vergrößert das Quadrat in der gezeigten Weise und ordnet die Zahlen diagonal an. Dann vertauscht man die Hilfsplätze mit den korrespondierenden freien Feldern innerhalb des Quadrats und erhält das unten gezeigte Zahlenschema.

		3		
	2		6	
1		5		9
	4		8	
		7		

Die mathematische Formel für die Summen der einzelnen Zeilen, Reihen und Diagonalen ist  $\frac{n^2 + 1}{2} \cdot n$ , wobei  $n$  die Seitenlänge ist; in unserem Fall also 3.

Voraussetzung für die hier angeführte Konstruktion des magischen Quadrats ist, daß  $n$  ungerade ist.

Wir wollen als weiteres Beispiel ein Quadrat mit  $n = 5$  untersuchen:

			5					
		4		10				
	3		9		15			
	2		8		14			
1		7		13		19		25
	6		12		18		24	
		11		17		23		
			16		22			
				21				

3	16	9	22	15
20	8	21	14	2
7	25	13	1	19
24	12	5	18	6
11	4	17	10	23

Jedem Interessierten sei die selbständige Konstruktion größerer Quadrate zur Übung empfohlen.

In der nächsten Folge werden wir uns mit den komplizierten Fällen beschäftigen, in denen  $n$  eine gerade Zahl ist.