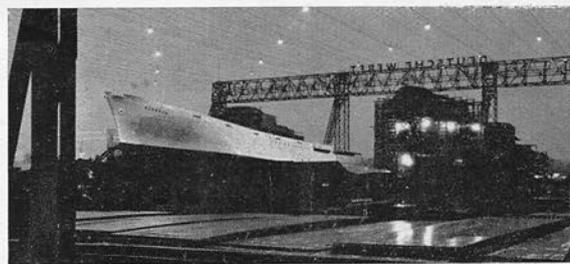


WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

D W



12. JAHRGANG

NR. 3

21. MÄRZ 1952



MT „Grønland“ am Ausrüstungskai in Finkenwerder

Reisen und Wandern



Hier kann man sich erholen

Wer möchte nicht im Urlaub eine Reise machen oder auf Wanderungen durch das schöne Deutschland neue Kraft schöpfen? Meistens fehlt es leider am nötigen Kleingeld. Da wird die DW jetzt helfend eingreifen, indem sie einen größeren Betrag zur Verfügung stellt, der es möglich machen wird, daß 600 bis 700 Erholungssuchende reisen und wandern können. Ein schönes, überraschendes Geschenk an die Belegschaft!

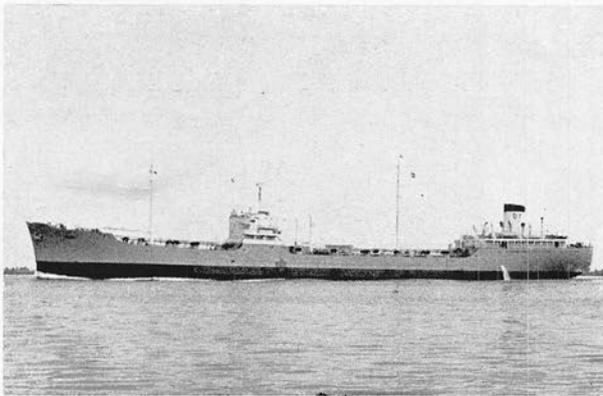
Hoffen wir, daß im Jahre 1952 alle DW-Urlaubsreisende die notwendige Entspannung und Erholung finden.

Die Sozialabteilung wird die erforderlichen Vorarbeiten leisten und die Meldungen der Reiselustigen entgegennehmen. Für den Fall, daß die ausgeworfenen Mittel zur Erfüllung aller Wünsche nicht ausreichen, wird der Arzt die besonders Erholungsbedürftigen herausuchen.

KURZ BERICHTET

Die DW hat im Jahre 1951 von allen deutschen Werften die größte Neubau-Tonnage abgeliefert. Damit knüpft sie wieder an ihre Tradition aus der Vorkriegszeit an.

Insgesamt kamen 15 Schiffe zum Stapellauf und zur Ablieferung. Die größten DW-Neubauten des Jahres 1950/51 waren das 14 580-t-Motortankschiff „Irland“, das an die Dansk-Franske Dampskibsselskab, Kopenhagen, abgeliefert wurde, sowie der Motortanker „Grønland“ für die gleiche Reederei mit einer Tragfähigkeit von 16 600 t. In Deutschland wurden im Jahre 1951 313 339 BRT Schiffsraum gebaut.



Die „Irland“ der größte DW-Neubau des Jahres 1951

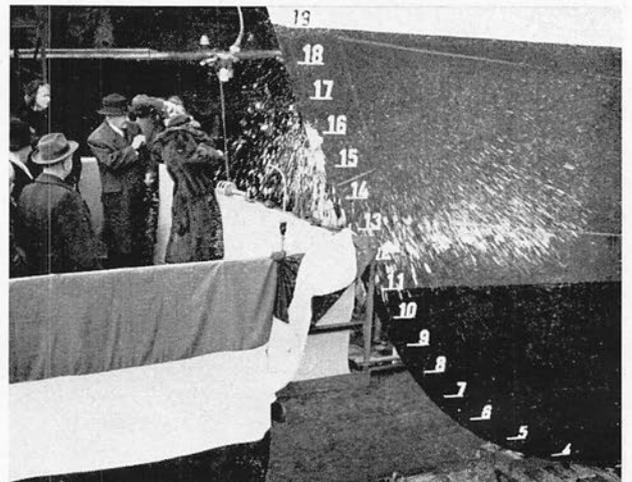
Die deutsche Handelsflotte hatte Ende des Jahres 1951 wieder eine Tonnage von etwa 1,1 Millionen BRT gegenüber mehr als 4,4 Millionen BRT der Vorkriegszeit. In dieser Zahl sind Küstenfahrzeuge enthalten. Nicht mitgerechnet wurden jedoch Fischdampfer und Leichter.

Der Zuwachs unserer Handelsflotte betrug im vergangenen Jahr durch Kauf und Neubau mehr als 400 000 BRT.

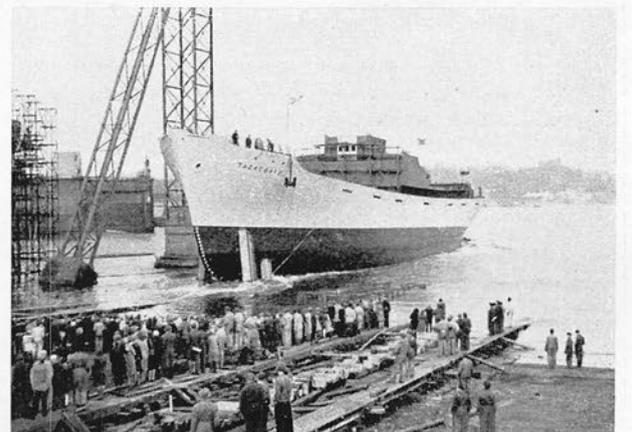
Das Schiffbauprogramm sämtlicher Deutscher Werften für 1952 sieht den Bau von etwa 400 000 BRT vor. Der Anteil der DW daran ist mit über 30 % veranschlagt. Wollen wir hoffen, daß die Materialzuteilungen in entsprechender Höhe erfolgen.

Die DW erlebte am 22. Februar 1952 den zweiten Stapellauf des Monats. An diesem Tage lief das 3200 tdw große Motorschiff „Tazacorte“, das von der Reederei Franz Haniel & Cie. in Auftrag gegeben ist, vom Stapel. In seiner Ansprache dankte Dr. Scholz der Reederei für den

Auftrag und versprach, daß die DW ihr Bestes geben würde, um ein gutes Schiff abzuliefern. Für die Reederei Franz Haniel & Cie. sprach Herr Generaldirektor Ahlers.



Stapellauf der „Tazacorte“



Die „Tazacorte“ gleitet in ihr Element

Den Taufakt vollzog die Tochter des Generaldirektors, Fräulein Ingeborg Ahlers.

Das Schiff liegt jetzt am DW-Ausrüstungskai und sieht seiner Vollendung entgegen.

Auf den Helgen liegen zur Zeit die Neubauten 637, 638 und 621. Es ist vorgesehen, daß beide ersten Neubauten, Motortanker von je 16 800 t Tragfähigkeit, noch im Monat April 1952 vom Stapel laufen werden. Die Auftraggeber der beiden Tanker sind überseeische Reeder.

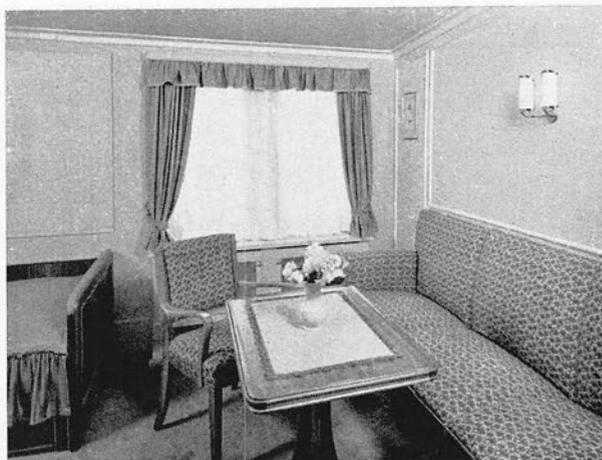
Unter der großen Zahl der in den Monaten Februar und März zur Reparatur an die Werft gekommenen Fahrzeuge befanden sich außer den deutschen MS „Adolf Leonhardt“, 13 000 tdw, Reg. II, Rohstoff-Einkaufsges. Hamburg, und MS „Nigeria“ der Deutschen Afrika Linien, zahlreiche „Ausländer“, darunter der von uns im Jahre 1932 für norwegische Rechnung gebaute Motortanker „Marina“. Das Schiff zeigt, obwohl es über 20 Jahre alt ist, auch heute noch ein ganz neuzeitliches Aussehen und kann dank der guten Pflege durch seine Besatzung als ein vollwertiger Tanker gelten.



MS „Anita“ am Ausrüstungskai

Am 1. März 1952 erledigte das für die Reederei Ernst Russ erbaute 7200 tdw Motorschiff „Anita“ mit etwa 50 Gästen seine Abnahmeprobefahrt. Bei klarem Wetter legte das Schiff vom Werft-Ausrüstungskai ab. Lustig

flatterten die Wimpel der Probefahrtsbeflaggung im Winde und eifrig surrten Aufnahmeapparate einer Hamburger Filmgesellschaft, die Aufnahmen von der



Einmann-Fahrgastkammer auf MS „Anita“

Probefahrt für einen Film über das Hamburger Hafenleben drehte. Das Schiff glitt in ruhiger Fahrt elbbwärts. Die üblichen Erprobungen zeigten, daß wieder einmal ein gutes Schiff gebaut ist. Das brachten auch Dr. Scholz und der Eigner, Herr Dr. Carls, in ihren Ansprachen beim Flaggenwechsel zum Ausdruck. Damit ist der zweite Neubau des Jahres 1952 zur Ablieferung gekommen. An der Probefahrt haben dem guten alten Brauch der DW folgend wiederum mehrere Angehörige der DW-Belegschaft als Gäste der Betriebsleitung teilgenommen. Für alle war diese Fahr ein Erlebnis.

Das Schiff, das für fünf Jahre an die Hamburg-Amerika Linie verchartert ist, befindet sich auf seiner ersten Fahrt nach Kuba, Mexiko und Mittelamerika.

Die „Anita“ ist ein Schwesterschiff der ebenfalls bei der DW erbauten „Burg Sparrenberg“, die sich in den Orkanen des Dezember 1951 und des Januar 1952 glänzend bewährt hat. Beide Schiffe laufen 15,5 Knoten und verfügen neben neuzeitlichen Gesellschaftsräumen über eine größere Zahl besonders gut eingerichteter Ein- und Zweibett-Fahrgastkammern.

Mit MT Grønland in die Nordsee

Am 19. Februar 1952 war es soweit. Der letzte Handschlag war getan, und der jüngste Neubau der DW konnte seine Abnahmeprobefahrt antreten. Nachdem

die Probefahrtsgäste, unter ihnen wie immer eine Reihe von DW-Belegschaftern, an Bord gegangen waren, wurde die Grønland von Schleppern in den Strom



Der letzte Handschlag war getan



Probefahrtteilnehmer auf der Back

gezogen. Die Maschine wurde angelassen, und das Schiff begann seine erste Fahrt. Leider hatte der Wettergott nicht das rechte Einsehen mit unserem Vorhaben. Der Himmel war völlig bezogen, und von Zeit zu Zeit machte sich ein feiner Regen störend bemerkbar. Das konnte aber selbstverständlich den Ablauf der Probefahrt kei-



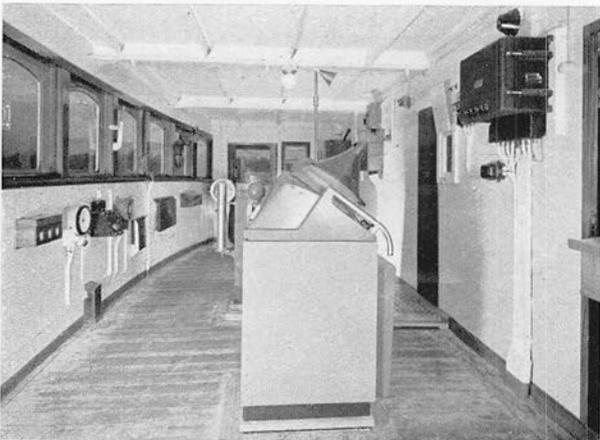
Ankermanöver

neswegs behindern. Und noch auf der Elbe wurden die ersten Proben vorgenommen. Zunächst ging das sog. Kompensieren, das ist das Feststellen der Mißweisung des Kompasses, vor sich. Dann wurden die Funkanlagen überprüft, und als anschließend das Ankermanöver vorgenommen werden sollte, begab sich eine größere Gruppe der „Reisenden“ auf die Back. Obwohl die meisten schon häufig ein Ankermanöver erlebt hatten,



Begegnung mit der MT „Marina“

wollten sie doch wieder sehen, wie der Anker aus der Klüse fällt. Während des Ankermanövers glitt M. T. „Marina“, ebenfalls ein Bau der DW, an uns vorüber. Inzwischen hatten die Gäste das schöne Schiff besichtigt und an Bord waren überall nur lobende und aner-



Brücke der „Grönland“ - Im Vordergrund das Radargerät

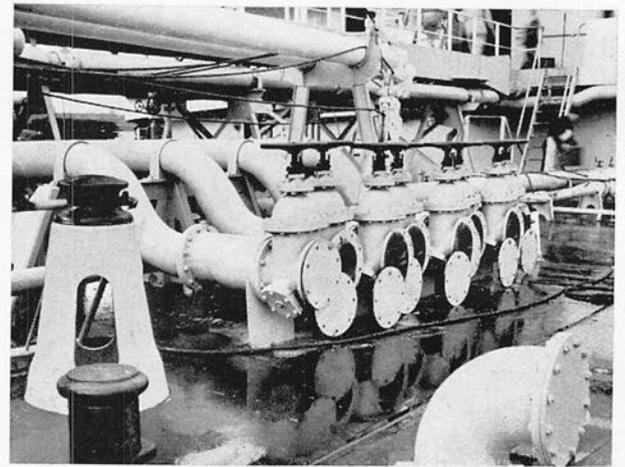
kennende Worte zu hören. Wohl alle Probefahrtspassagiere haben die Gelegenheit wahrgenommen, auch der Brücke einen Besuch abzustatten, wo besonders die Radaranlage bestaunt wurde.



Die Radarantenne

Nach Beendigung des Ankermanövers wurde die Maschine überprüft. Es ergab sich, daß sie einwandfrei auf jedes Kommando reagierte.

Damit war die Reihe der Erprobungen aber noch längst nicht abgeschlossen, und es folgte zunächst der Pumpenversuch, der grundsätzlich auf Probefahrten nicht vorgenommen wird. Fauchend und rasselnd taten die Pumpen ihre Pflicht. Die Überprüfung ergab, daß die nach den Charterer-Vorschriften vorgesehenen Lenz-



Verschlüsse der Rohranlage

zeiten für die Tankanlage erreicht wurden, so daß auch dieser Teil des Schiffes als einwandfrei erkannt wurde. Leider war der Verantwortliche für den „Magenfahrplan“ des Tages, unser DW-Angehöriger Schmidt KR, bei einem Gang über Deck schon bald nach Beginn der Probefahrt so unglücklich zu Fall gekommen, daß er sich den linken Arm gebrochen hat. Er ließ es sich aber nicht nehmen, seinen Verpflichtungen gegenüber Gästen und Besatzung nachzukommen. Er sorgte dafür, daß das von der DW-Küchenbesatzung bereitete beliebte Labskausfrühstück rechtzeitig auf den Tischen dampfte und daß auch das kräftige Mittagessen pünktlich aufgetragen



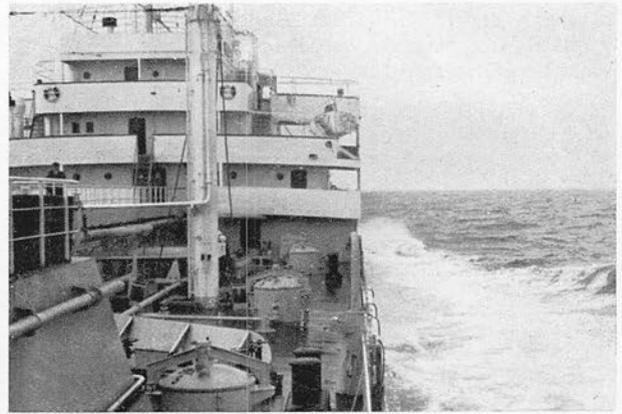
Belegschafter als Gäste an Bord

werden konnte. Unsere DW-Belegschafter, die als Gäste an der Fahrt teilnahmen, fanden immer wieder Zeit, sich in gemütlicher Runde in einer der Messen niederzulassen, um durch ein Glas Bier oder einen Schnaps den inneren Menschen zu beleben.



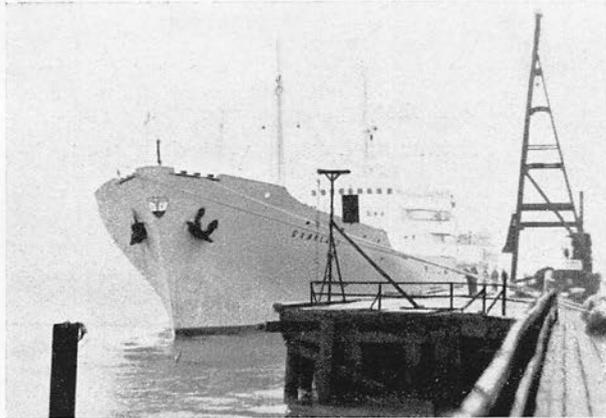
Sie sorgten für das leibliche Wohl

Nach Erledigung der oben geschilderten Erprobungen ging es mit voller Kraft elbeabwärts an den Feuerschiffen Elbe III und II vorbei bis zum Feuerschiff Elbe I, wo gedreht und mit Kurs auf Cuxhaven die Rückfahrt angetreten wurde. Etwa um 20 Uhr lag die Grønland am Steubenhöft in Cuxhaven fest. Für einen Teil der Gäste war die Probefahrt damit beendet. Nach



Die Bugwelle

Angehörigen einen Betrag von 5000 DM spende. Man kann sich denken, daß die Freude groß war. Die Zurückbleibenden wurden teils in Cuxhaven, teils an Bord untergebracht und am nächsten Morgen ging es nach kritischer Prüfung des Tiefganges des Schiffes



Die „Grønland“ am Steubenhöft

herzlicher Verabschiedung ging es mit Omnibussen zurück nach Hamburg. Die Werftleitung ließ jedem noch vorsorglich ein Verpflegungspäckchen aushändigen, damit die Fahrt ohne Hungergefühle überstanden werden konnte. Beim Abschiednehmen wurde unserem an der Fahrt teilnehmenden Betriebsratsmitglied von dem



Geschwindigkeitsmessung

vom Steubenhöft aus mit Kurs NNW hinaus in die See. Der zweite Tag der Probefahrt brachte weitere gründliche Überprüfungen. Dazu gehörte insbesondere das Messen der Geschwindigkeit. Es wurden zwei verschiedene Meß-Verfahren angewandt. Als bei Erreichen der Höchstgeschwindigkeit die Messungen mit dem fest-



Kurs NNW



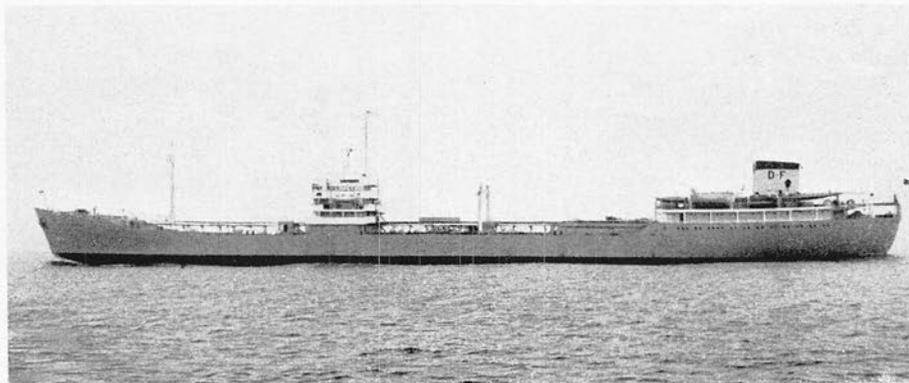
Der Wertkapitän

Eigner des Schiffes, Herrn Hahn-Petersen, mitgeteilt, daß er in Anerkennung der Leistungen der Belegschafter beim Bau der Grønland für die Betreuung von DW-

stehenden Log nicht mehr ganz sicher waren, kam die Messung mit dem nachgeschleppten Log, die unsere Abteilung SE durchführte, zum vollen Erfolg. Es wurde eine erreichte Höchstgeschwindigkeit von 16,2 Knoten gemessen. Zusammenfassend kann getrost festgestellt werden, daß die wirklich gründliche Erprobung des Schiffes durch zwei Tage hindurch ergeben hat, daß nichts zu bemängeln war. Das brachte auch der Eigner

zum Ausdruck. Nach dem Flaggenwechsel übernahm Kapitän Hartmann die Schiffsleitung aus der Hand des Werftkapitäns. Die Grønland befindet sich jetzt auf der

Fahrt zum Persischen Golf, um seine erste Fracht zu laden. Hoffen wir, daß noch recht viele DW-Schiffe wie die Grønland abgeliefert werden können.

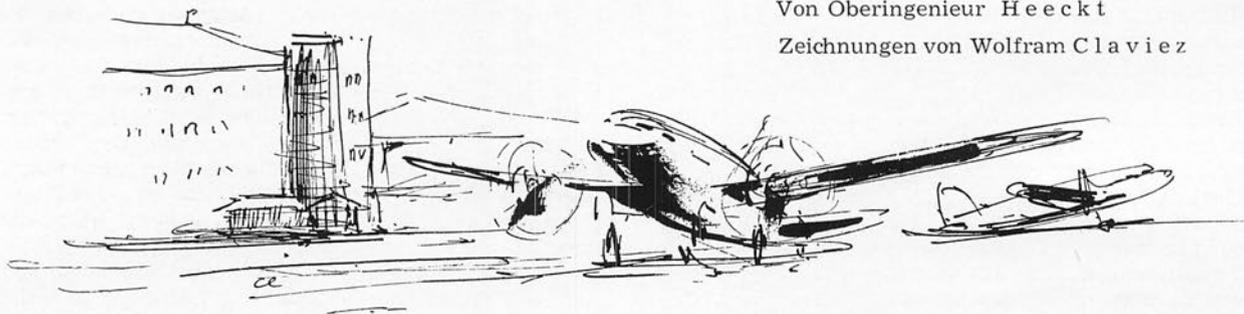


Die „Grønland“ befindet sich jetzt auf der Fahrt zum Persischen Golf

Blitzreise nach Afrika

Von Oberingenieur Heeck t

Zeichnungen von Wolfram Claviez



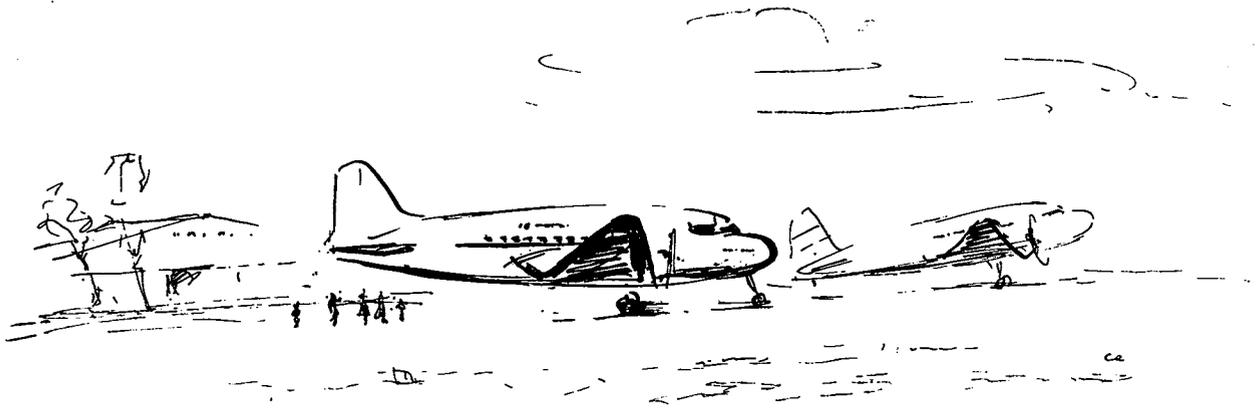
Als im November v. J. uns ein Schwimmdock zum Kauf angeboten wurde, durfte diese Gelegenheit zum evtl. Erwerb eines zusätzlichen Docks angesichts des allseitig bekannten Mangels an Dockkapazität nicht ungenutzt gelassen werden. So erhielt ich am 14. November den Auftrag, das angebotene Dock an seinem Liegeplatz in Massawa in Eritrea — früher zu Italienisch Ostafrika gehörend — zu besichtigen und auf seinen Brauchbarkeitszustand zu untersuchen.

Der Tag der Abreise kam schnell heran. Noch am Morgen auf der Werft entgegengenommenen Anweisungen und Informationen über den Stand der Verhandlungen wurden in Eile die letzten Reisevorbereitungen getroffen, um rechtzeitig auf dem Flugplatz zu sein. Kurz nach meinem Eintreffen konnte ich auch meinen Reisebegleiter, den Vertreter einer Maklerfirma, dort begrüßen.

Nach Erledigung der üblichen Formalitäten wurde ich mit den anderen Passagieren von schmucken Flughelferinnen zu unserer Maschine, die uns mit Unterbrechungen nach Kairo bringen sollte, geführt. Der Start der viermotorigen Douglas DC 4, „Skymaster“ der SAS (Skandinavian Airlines System) ließ nicht lange auf sich warten und nach wenigen Augenblicken war bereits Hamburg unseren Blicken entschwunden. Im strahlenden Sonnenschein segelten wir über den Wolken unserem ersten Abschnittsziel Frankfurt a.M. entgegen. Nach Verlauf von 1½ Stunden kam schon der Rhein-Main-Flughafen in Sicht. Deutlich zeichnete sich die an ihm vorbeiführende Bundes-Autobahn ab, auf der die Wagen, wie Spielzeug anzusehen, entlangrutschten. Nach einer eleganten Kurve setzte die Maschine leicht auf und rollte zum Flughafengebäude.

Der halbstündige Aufenthalt in Frankfurt vermittelte uns einen Eindruck von dem in kurzer Folge vor sich gehenden Eintreffen und Abgang der Flugzeuge von und nach allen Richtungen der Welt, sowie von dem sonstigen geschäftlichen Treiben dieses größten deutschen Flughafens. Doch mitten aus den Betrachtungen heraus wurden wir zum Weiterflug aufgerufen. Also bestiegen wir wieder unsere Maschine, und ab ging es zur nächsten Etappe nach München. Da über Frankfurt bedeckter Himmel vorherrschte, waren wir nach einigen Minuten wieder über den Wolken. Hatten die aufmerksamen Stewardessen beim Abflug in Hamburg uns neben illustrierten Zeitschriften mit den neuesten Ausgaben der Hamburger Zeitungen versorgt, so wurden uns jetzt solche aus Frankfurt als Lektüre angeboten. Selbstverständlich fehlte es von Anbeginn des Fluges nicht an Erfrischungen und Rauchwaren, die von den Deutsch sprechenden Skandinavierinnen in schmucken blauen Uniformen mit Charme kredenzt wurden. Die Sonne, die uns auf unserem Flug nach Frankfurt geschiene hatte, schickte sich an, im Westen unter der Wolkendecke zu verschwinden, und langsam trat die Dämmerung ein. Nach etwa 1¼ Stunden Flugzeit ging es wieder zur Landung. Ein Lichtermeer unter uns zeigte uns an, daß München erreicht war, und bald darauf waren wir zum zweiten Zwischenaufenthalt gelandet.

In München-Riem, dem dortigen Flugplatz und letzten deutschen Hafen, mußten wir uns zur Paßkontrolle begeben. Nach ihrer Erledigung ließ der Aufruf zum Platznehmen zum nächsten Reiseabschnitt München—Mailand nicht lange auf sich warten. Nach Verlauf von etwa 30 Minuten Flug am nächtlichen Himmel wurden wir höflich von den Stewardessen aufgefordert, die dargebotenen Sauerstoffmasken, die an kleinen, an der Bordwand befindlichen Ventilen einer Miniatur-Sauer-

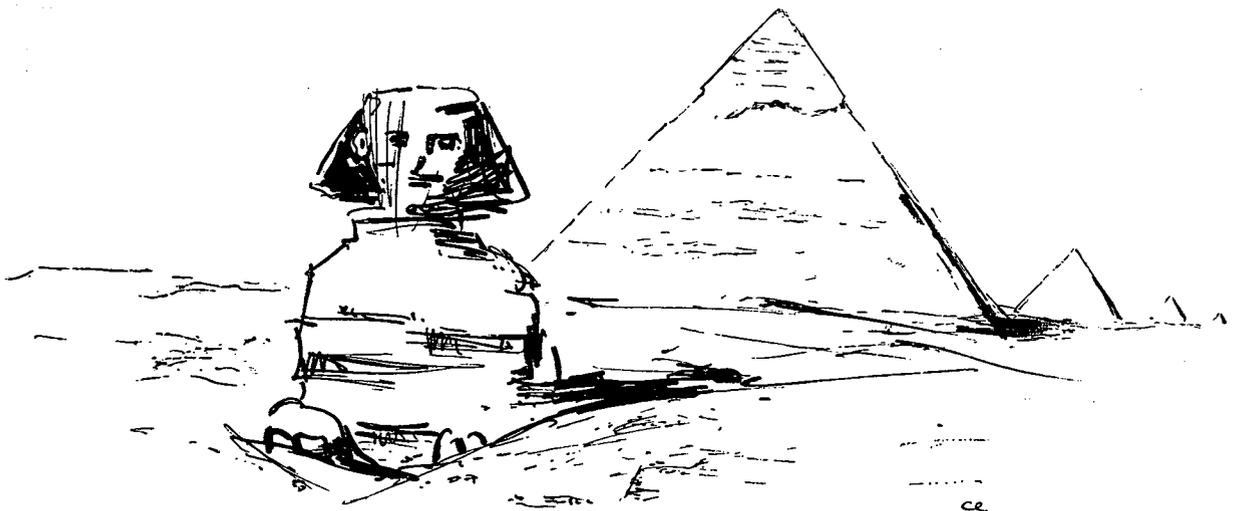


stoffleitung angeschlossen wurden, für die nächste halbe Stunde aufzusetzen. Dies wurde uns als für den nunmehr beginnenden Höhenflug über die Alpen als notwendig bedeutet, da das Flugzeug keine Druckkabine besaß. Indeß, diese wohl einzige Unannehmlichkeit während des Fluges ging auch vorüber, und nach etwa zwei-stündigem Flug landete unser Vogel sicher in Mailand. Ein leises Bedauern blieb ob der Beendigung dieser Etappe, daß der Alpenflug in der Dunkelheit hatte vor sich gehen müssen. So hofften wir beim Rückflug, der, wenn er gropprogrammgemäß erfolgte, bei Tage geschehen sollte, entschädigt zu werden.

Im Flughafengebäude angekommen, wurden wir höflichst gebeten, unsere Pässe abzugeben und einen bereitstehenden Autobus zu besteigen, der uns in schneller Fahrt entsprechend dem südlichen Temperament seines Fahrers zu einem säuberlich eingerichteten Restaurant brachte. Hierselbst wurde uns ein Abendessen mit italienischen Spezialitäten, vorweg die unvermeidlichen Spaghettis, verabreicht. Nach Beendigung der Mahlzeit ging es im Bus zurück zum Flughafen und bald befanden wir uns wieder am nächtlichen Sternenhimmel auf dem Fluge nach Rom, der letzten europäischen Zwischenlandestation. Da es mittlerweile später Abend geworden war, begannen verschiedene Mitreisende schon einen kleinen Vorschub auf die Nacht zu nehmen. Angesteckt durch den Schlumberbazillus, hatten mein Reisegefährte und ich es uns ebenfalls auf unseren Sitzen zu einem kleinen Nickerchen bequem gemacht, doch wurden wir schon sehr bald wieder durch eine der Stewardessen unserem Schlummer entrissen. Es galt, die nötigen Vorbereitungen zur Landung zu treffen. Die Maschine senkte sich und nachdem wir noch kurz den Anblick der Lichter Roms genossen hatten, huschten schon die roten Lampen am Rande der Rollbahn an uns vorbei. Wenig später setzte die Maschine auf, die „heilige Stadt“ war erreicht.

Nach einer neuerlichen Magenstärkung hieß es wieder Platznehmen. Die Motoren begannen ihr Lied zu singen, und bald kletterten wir erneut zum Nachthimmel empor. Die Stewardess stellte die an der Frontwand der Kabine angebrachte Uhr entsprechend der in Ägypten gültigen Zeit um eine Stunde vor. Wir folgten ihrem Beispiel und stellten die unsrigen. Der neue Flugkapitän begrüßte seine Fluggäste durch die Lautsprecheranlage, gab einige Erklärungen über die von uns liegende Strecke und wünschte allen einen guten Flug und eine „Gute Nacht“. Damit war nach unserer Meinung das Zeichen gegeben, es uns für die Nacht bequem zu machen. Indeß auch die neue Stewardess wollte nicht zurückstehen und tat das ihrige, um sich beliebt zu machen, indem sie den Fluggästen noch einen Schlummertrunk nach Wahl — wir entschieden uns für Whisky-Soda — kredenzte. Ich machte es mir dann, ein Kissen unter den Kopf schiebend, so bequem wie möglich. Da ich noch keine überwältigende Müdigkeit verspürte, nahm ich eine Zeitschrift zur Hand. Ich weiß nicht, wie lange ich darin gelesen habe; jedenfalls war, als ich erwachte, bereits die Dämmerung angebrochen, und ich fand mich von Kopf bis Fuß mit einer Woldecke zugedeckt. Das Licht der Leselampe war gelöscht, die Zeitschrift steckte in der Tasche des Sitzes vor mir. Inzwischen war auch mein Gefährte erwacht und angesichts des Blickes aus dem Fenster, der uns noch über den Wolken den Sonnenaufgang in all seiner leuchtenden Farbenpracht des afrikanischen Himmels bescherte, wünschten wir uns herzlichst „Guten Morgen“. Durch das erste Wolkenloch konnten wir unter uns bereits Land feststellen. Wir hatten also den schwarzen Erdteil erreicht. Bald hieß es, zur Landung fertigmachen. Bei einer Schwenkung des Flugzeugs genossen wir kurz den Anblick der Pyramiden von Gizeh und dann waren wir gegen 7.15 Uhr ägyptischer Zeit auf dem Flughafen Kairos gelandet.

(Fortsetzung folgt.)





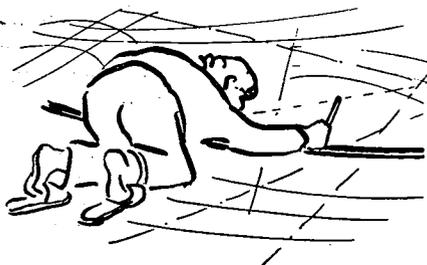
GOODEN WIND

mit Zeichnungen von Wolfram Claviez



Een von mien'n Jungs in'ne School hett mi de erste Nummer von de „Werkzeitung“ op'n Disch leggt un mi frogt, ob ick nich mol rinkieken much.

Ick heff mi freit, bannig freit, as ick een Siet no de anner umslogen dä un les, wat doar schreben stunn. Ick weur vor twintig Joahrn in'ne Lehr', nich op de „Dütsche Warft“, sünnern bi B. & V., ober all wat in de „Werkzeitung“ affdruckt is, hett vel noch mol wedder opstohn loten, wat ick sülsen as Lehrling un later as Schirrmeister in'n Schippboo un as Mot in de Timmeree belevt harr.



Dat weur 'n feine Tied, in'ne Halle bi'n Anteecken, op'n Snörböhn bi'n Utstroken, an Bord bi'n Anbringen, op Reparatur bi'n Nieten utkloppen. All wat mi freuher mol swor fulln is, is mi hüt noch in helle Erinnerung. Rost kloppen, stünnlang, doglang. Bilschen sauber moken, oh wat'n Smeer. Ober schod hett mi dat nich. Ick mutt in düssen Oogenblick doaran denken. As ick de Affhandlung öber de Lehrlingsutbildung lesen dä, full mi in, dat ook mol 'n Froo to mien Modder seggt hett: „Um Gottes willen nicht auf die Werft“. Se harr ober ehrn Jung in'ne Slosserlehr' geben, bi 'n lütten Krauter op'n drütten Achterhoff, doar wo dat düster un unfründlich weur. „Bloos nich op de Warft“, un doarbi harrn wi doch doarmols ook al Licht un Luft un Sünn öberall. Wenn't in'n Winter ook koolt weur, doarfor kunnst di in'n Sommer ook an Deck „sünn'n“.

Ne, ick heff mien Warfttied in beste Erinnerung. Du markst überhaupt erst wat di dütt un dat wert is, wenn du dat verlorn hest. So geiht uns dat mit uns Warft B. & V. und so weur dat all Warftlüd von de „Dütsche Warft“ gohn, wenn de mol in'ne Grint haut wardn dä un all op de Strot sitten wormn.



Ick frei mi to de „nee“ Zeitung, wiel ick weet, dat se 'n Weg is, dat de een mol 'n beten mehr von den annern heurt, as dat sünnst de Fall is. Da droff sick doch keener opspeln, mehr to sien as de anner, wo doch all verseukt, dat Beste to geben. Un bi son Schipp is dat so, doar arbeit dusend Lüd an, de jeden Morgen den sülsen Weg no Arbeit goht, de sülsen Sorgen hebbt un an den sülsen Strang treckt. Dat markst' wenn Stopel-loop is, denn freit sick all, denn jeder hett 'n Handslag doarbi don.

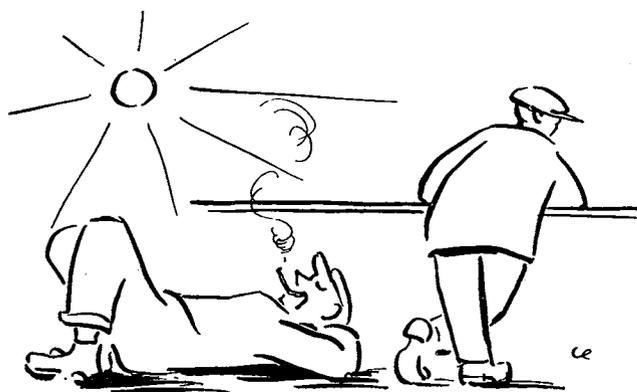
Denn noch een. Man much doch ook mol weten, wie „de doar boben“ denken doot. Man arbeit doch nich bloos um to leben, man will doch ook Freid hebben un weten, wohen de Kurs stüert. Doarto is ober Vertroon neudig un dat man feuhlt, dat „de doar boben“ genau so denkt, as wi ünn'n an'ne Hobelmaschin', ünnern Helgen un in'ne Warktügutgov.

De „Zeitung“ is so wat wie 'n „Sprachrohr“ for all, de dat heurn süllt un de dat angeiht. So wünsch ick gooden Wind un greut all mien' jungn Frünn ober ook all mien' „ooln“ Kollegen un kann bloos seggen: „Lot uns mol wedder 'n ornlichen Slag rinhaun, dat't wedder bargop geiht.“

Ick heff doarmols, as se in Potsdam unsen Schippboo verboten hebbt, bloos lacht, luthals lacht. Wi dröft nich mehr? Un de gläuvt tatsächlich, se könt uns de Luft affdreihn, se könt den dütschen Schippbooyer bloos ton Schietenkleihn ansetten?

Hüt hög ick mi, dat dat soo kom'n is, as mi dat jümmer vor Oogen stohn heft. De „Wertzeitung“ is for mi 'n Teeken, dat wi bald wedder den ooln Törn to fot hebbt.

Werner Liptow



LEHRLINGSBETREUUNG, sozial gesehen

Wir haben bei der DW etwa 250 Lehrlinge. Bei dieser Zahl ist es selbstverständlich, daß Herkunft und Veranlagung unseres Nachwuchses denkbar unterschiedlich sind. Da steht der Sohn des Schiffbauhelfers neben dem Sohn des Direktors, der Volksschüler neben dem Abiturienten. Vielen Familien unserer Lehrlinge hat der Krieg mit seinen Folgen schwerste Schläge versetzt. Allein 58 Lehrlinge haben ihren Vater verloren. Die Härten, die der Krieg und seine Folgen mit sich brachten, waren der Anlaß, die soziale Betreuung der Lehrlinge auf eine breitere Basis zu stellen.

Die DW hat immer dort geholfen, wo Not am Mann war. So hat sie auch sofort zugepackt, als nach Kriegsende angesichts der vielen in Schleswig-Holstein angesiedelten Flüchtlinge das Lehrstellenproblem dort besonders brennend wurde. Unsere Lehrwerkstatt wurde wesentlich erweitert. Nachdem es dann auch durch Verschaffung von Unterkünften im Jugendwohnheim an der Elbchaussee gelungen war, alle äußeren Voraussetzungen für die Beschäftigung einer erhöhten Anzahl von Lehrlingen zu schaffen, konnte mit vermehrten Einstellungen begonnen werden.

Die DW übernahm die gesamten Kosten für den Heimaufenthalt und gewährte den Lehrlingen darüber hinaus noch freie An- und Abfahrt zur und von der Werft sowie ein kostenloses Mittagessen im Betrieb. Auf diese Weise konnte die DW seit 1947 insgesamt 58 Flüchtlings-Lehrlinge ausbilden. Wie sehr diese Hilfe in der Lehrstellenbeschaffung und -unterhaltung seitens der DW überall geschätzt und anerkannt wurde, geht daraus hervor, daß Beamte eines Arbeitsamtsbezirks in Schleswig-Holstein zu den Lehrstellensuchern regelmäßig sagten: „Versuchen Sie es doch einmal bei der DW in Hamburg!“ Die Folge war natürlich, daß geradezu eine Invasion von Müttern mit ihren Söhnen einsetzte.

Eine soziale Betreuung unserer gesamten Lehrlinge konnte natürlich den Verhältnissen entsprechend erst nach der Währungsreform 1948 wirkungsvoll zum Tragen kommen. Bevor ich darauf kurz eingehe, zuvor erst noch ein paar Worte zu einer Art der Betreuung, die zum Weihnachtsfest 1947 für unsere damaligen 1500 „Werftkinder“ durchgeführt wurde. Jedes Kind durfte sich irgendein Spielzeug oder einen Gegenstand wünschen und wir hatten versucht, in unserer Lehrwerkstatt all' diese Weihnachtsgeschenke durch unsere Lehrlinge anfertigen zu lassen. Das waren aufregende Wochen für unsere Lehrlinge der Metall- und Holzberufe. Aber zum Weihnachtsfest waren dann unsere selbstgefertigten Geschenke ein Tagesgespräch in Hamburg. Und die beschenkten „Werftkinder“ freuten sich nicht wenig über die Spielzeuge, die dank ihrer „soliden Konstruktion“ wohl auf Jahre hinaus halten werden!

Die Lehrlingsbetreuung fand gerade in den Jahren 1948 und 1949 auf vielerlei Art Raum. So wandten sich seinerzeit manche ehemalige Soldaten, die aus der Gefangenschaft zurückgekehrt waren, wegen Vollendung ihrer Lehre an uns, waren aber nicht in der Lage, für ihren Unterhalt selbst ganz aufzukommen. Die Hilfe seitens der DW bestand in diesen Fällen zumeist in wöchentlichen Zuschüssen zur Erziehungsbeihilfe, so daß es auch diesen „späten“ Lehrlingen vergönnt war, ihre unterbrochene Lehre abzuschließen. Zuschüsse in gleicher Art haben wir weiterhin in solchen Fällen gewährt, in denen uns bekannt war, daß in den Familien Not herrschte. Weit entfernt wohnenden Lehrlingen wurde außerdem noch Fahrgeldzuschuß gewährt. Ferner ist es schon zur Tradition geworden, daß die DW jedes Jahr zu Weih-

nachten einer Anzahl bedürftigen Lehrlingen (in diesem Jahre waren es 30 Lehrlinge) Weihnachtsspenden in Form von Kleidungsstücken überreichen läßt. Es ist immer eine Freude für diese Lehrlinge, dann mit Fräulein Osterhaus, in deren Händen die Werftfürsorge liegt, in der Stadt die Geschäfte zu durchstreifen und sich eine Hose, ein Paar Schuhe, Hemden und was sie sich immer in diesem Rahmen gewünscht haben, aussuchen zu dürfen!

Schwierigkeiten bestehen oft auch in der Beschaffung von Arbeitskleidung für Lehrlinge; auch darin haben wir in vielen Fällen geholfen. Die Lehrlinge einiger bestimmter Berufe werden sogar laufend von uns mit Schutzkleidung ausgestattet.

Zu einem wesentlichen Bestandteil zur Lehrlingsbetreuung zählt nicht zuletzt auch unsere Lehrlings-Bibliothek, da gute technische Fachbücher zur Ausbildung eines guten Facharbeiters nun einmal notwendig sind. Trotz größter Schwierigkeiten in der Beschaffung solcher Bücher in den ersten Nachkriegsjahren konnte doch seinerzeit manches Lehrbuch den Lehrlingen zugänglich



Lehrmittel, von Lehrlingen gefertigt

gemacht werden. Und die DW bleibt stets bemüht, den Bücherbestand laufend zu erweitern. Die von den Lehrlingen wöchentlich zu führenden Berichtshefte werden von uns kostenlos geliefert.

Überragend begabten Lehrlingen können wir auch auf eine besondere Art weiterhelfen. Mit Mitteln aus der „Paul-Reuch-Jugendstiftung“, an der die DW als Stiftergesellschaft beteiligt ist, finanziert sie das Studium dieser Begabten. Wir haben auf diesem Wege schon einer ganzen Anzahl junger Menschen das Studium an einer höheren technischen Lehranstalt ermöglicht.

Unser Werkarzt, Dr. Neuking, machte uns 1949 auf den schlechten Gesundheitszustand unserer Lehrlinge aufmerksam. Es war vor allem die körperliche Haltung der Jungen, die sehr zu wünschen übrig ließ. Dr. Neuking riet uns damals, mit den Jungen Sport zu treiben. Da auch die körperliche Verfassung unserer Lehrlinge eine nicht zu unterschätzende Rolle während der Lehrzeit spielt, haben wir den Rat Dr. Neukings befolgt und lassen seit dieser Zeit unsere Lehrlinge morgens 40 Minuten lang Frühsport in Form von Gymnastik, Handballspiel usw. treiben. Es ist erstaunlich, wie die Körperhaltung der Jungen sich nach dem für den Frühsport



Lehrlinge am Werk

zur Verfügung stehenden Jahr zum Vorteil verändert. Aus richtigen „Steifböcken“ wurden forsche, wendige Handballspieler. Leider kann dieser Sport auf unserem

Sportplatz nur solange betrieben werden, solange es uns das Wetter erlaubt. Einige gesundheitlich besonders gefährdete Jungen haben wir in ein Erholungsheim geschickt. Schwächliche oder anfällige Jungen bekommen — jeweils auf ein 1/4 Jahr — täglich einen halben Liter Milch. Die laufende ärztliche Untersuchung aller Lehrlinge findet halbjährlich statt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden in einer eigens dafür angelegten Kartei festgehalten, die eine Überwachung der Lehrlinge hinsichtlich ihrer Gesunderhaltung gewährleistet.

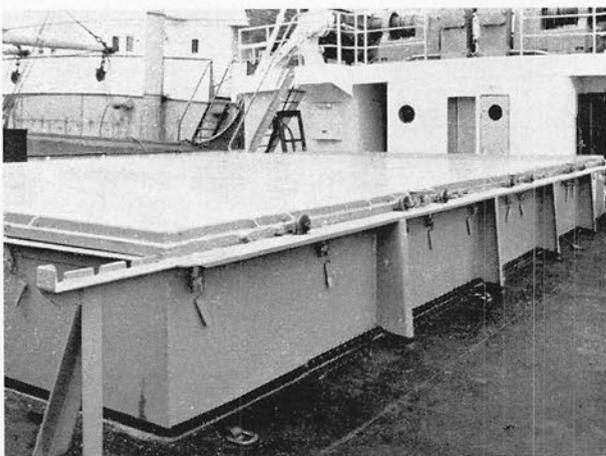
Zusammenfassend darf ich sagen, daß die DW sich das Wohl und Wehe unserer Lehrlinge sehr angelegen sein läßt. Die Not ist freilich groß und es ist nicht immer leicht, den wirklich Bedürftigen herauszufinden. Manche Jungen sind darin sehr bescheiden und zurückhaltend, so daß manchmal lediglich ein Zufall uns die wahren Verhältnisse erkennen läßt. Wir helfen, soweit es in unseren Kräften steht. Und das ist uns auch deshalb möglich gemacht, weil wir nicht nur den Lehrling, sondern auch seine Eltern bereits vor der Lehraufnahme kennenlernen und mit ihnen laufend Kontakt halten.

Meister Vogl.

Man muß schon etwas auf der Luke haben!

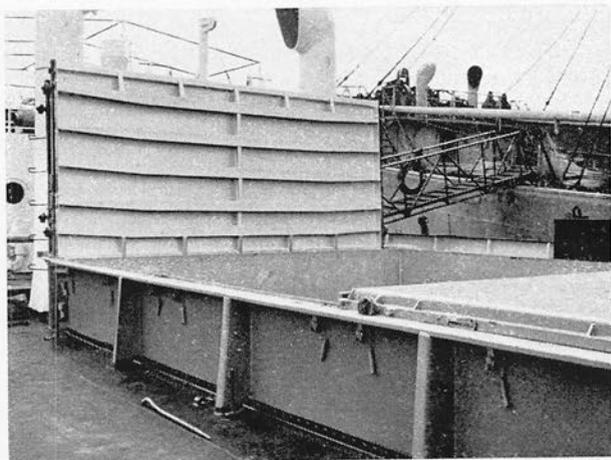
Schon vor rund 500 Jahren, zu der Zeit also, als Christoph Columbus Amerika entdeckte, wurden die Ladeluken der Hochseeschiffe mit Holzbohlen und Segeltuchplanen abgedeckt. Inzwischen hat der ungeheure Fortschritt auf allen Gebieten der Technik eine vollständige Veränderung im Schiffbau und eine weitgehende Mechanisierung im Bordbetrieb der Seeschiffe hervorgerufen, aber der Lukenverschluß aus der alten Zeit wird zum großen Teil heute noch unverändert angewendet. Es muß also schon etwas an dem alten Lukenverschluß dran sein, und es ist auch so. Bekanntlich haftet die Reederei für jede Beschädigung der Ladung

der Einführung des Stahllukendeckels nicht befreunden können. Und wo man im bescheidenen Rahmen seine Luken mit Stahldeckeln schloß, mußte immer noch ein Persenningbezug zusätzlich verwendet werden. Viele Techniker haben sich bemüht, den Lukendeckel auch ohne Persenninge wasserdicht abzuschließen, oft genügten diese Erfindungen aber nicht den Anforderungen. Erst die moderne Entwicklung der Elektro-Schweißung verschaffte manchem guten Gedanken die Möglichkeit der Realisierung, und auch der Fortschritt der Gummiindustrie brachte neue Möglichkeiten für die Abdichtung der Deckelauflagen und der Fugen bei mehrteiligen



Simplex-Lukendeckel - Da ist was auf der Luke

auf See. Und so ist es nur verständlich, daß man größten Wert auf die Wasserdichtigkeit der Lukenverschlüsse legt. Diesen Ansprüchen genügt der hölzerne Deckel, solange er neu ist. Durch den längeren Gebrauch beim Abdecken und Aufnehmen der Luken werden die Kanten beschädigt und die Auflagen genügen höchster Beanspruchung nicht mehr. Man verlangt aber zu Recht, daß die Festigkeit einer Lukenabdeckung auch bei schwersten Brechern sichergestellt ist. Wie aus amtlichen Nachrichten zu entnehmen ist, ist mancher Schiffsverlust darauf zurückzuführen, daß die hölzernen Lukendeckel nicht gehalten haben. Trotzdem hat man sich mit



Luke teilweise geöffnet

Deckeln. Die alten Stahldeckel waren meist schwer und mit zahlreichen sperrigen Flügelschrauben versehen. Mit Hilfe der E-Schweißung kann man jetzt leichtere Deckel bauen, und auch die Verriegelungen haben ein anderes Gesicht bekommen.

Wir haben bei der DW eine unter der Bezeichnung „Simplex“-Lukendeckel bekannte Lukenabdeckung entwickelt, die sich, wie die Erfahrungen beweisen, bestens bewährt hat.

Es muß in diesem Zusammenhang nochmals auf die Sturmfahrt von MS „Adolf Leonhardt“ hingewiesen werden. Das Schiff, das mit Rudenschaden im Atlantik

trieb, war tagelang den überkommenden schwersten Brechern ausgesetzt. Deckhauswände wurden eingedrückt und Stahltüren der Aufbauten von der kochenden See abgerissen und mitgenommen. Die „Simplex“-Lukendeckel zeigten sich jedoch den Angriffen des Meeres gewachsen und erleichterten der Mannschaft, die mit allen Kräften an der Rettung des Schiffes zu arbeiten hatte, das Leben sehr. Es ist mehr als zweifelhaft, ob das Schiff mit seinen breiten Luken diesen Orkan überstanden hätte, wenn die Lukenabdeckungen aus Holz bestanden hätten. Die Mannschaft dieses Schiffes hat

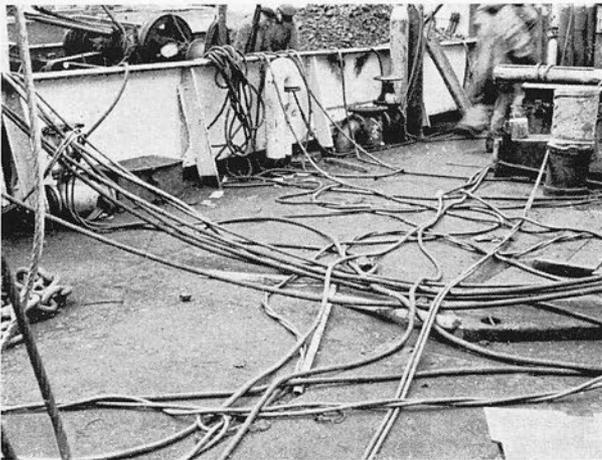
einen großen Teil des Gefühls von Sicherheit im Kampfe mit den Sturmgewalten daher geschöpft, daß die Luken mit Stahldeckeln geschlossen waren. Die Entwicklung drängt aus Gründen der Erhöhung der Sicherheit der Schiffe danach, die Holzlukendeckel zu überwinden und ganz allgemein zur Verwendung der Stahllukendeckel überzugehen.

Die Orkane des Dezember 1951 haben uns bewiesen, daß man schon etwas auf der Luke haben muß, wenn man gesund nach Hause kommen will.

Schiffbauingenieur Heinrich Brummer.

Schläuche und Kabel

Aus dem ersten Nachkriegsheft unserer Werkzeugzeitung konnten wir mit Genugtuung Angaben über den Auftragsbestand bei der DW entnehmen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es erforderlich, die Bauzeiten noch weiter abzukürzen. Die Helgenbauzeit beträgt für einen Neu-



Ein Brennpunkt der Unordnung

bau etwa 70 Tage, während die angestrebte Bauzeit mit 50 Tagen genannt sei. Hieraus ist zu erkennen, daß der Arbeitsablauf eine Verdichtung erfahren muß.

Uns allen ist bekannt, daß die am Neubau beschäftigten Schweißer, Brenner und Nieter große Mengen von Betriebsstoffen wie Schweiß-Strom, Acetylgas, Sauerstoff und Preßluft verbrauchen, die einzig und allein durch Kabel und Schläuche an den jeweiligen Arbeitsplatz herangeführt werden können. Mit welchen Mengen von Schläuchen oder Kabeln bei einem Neubau etwa gearbeitet wird, zeigt uns die nachfolgende Aufstellung:

In Gebrauch befindliche Schläuche und Kabel auf Neubau S. 637 (Tanker 16 500 tdw)

1. Schweißkabel für E-Schweißer	ca.	9 000 m
2. Preßluftkabel für Nieter und Lüftung	ca.	2 500 m
3. Acetylen- und Sauerstoffschlauch für Brenner und Ausrichter	ca.	2 500 m
Gesamtmenge ca.		14 000 m

Um so anschaulicher wird diese Menge, wenn man sie mit den auf der Werft liegenden Eisenbahngeleisen vergleicht. Die Schienenlänge beträgt nämlich auch etwa 14 Kilometer.

Um den Kern der Sache nun zu berühren, muß man der Frage nachgehen, wie man auf unseren Neubauten in diese Menge von Kabeln und Schläuchen Ordnung schafft. Die gezeigten Fotos vermitteln uns in eindrucksvoller Weise, wie die Kamera im vergangenen

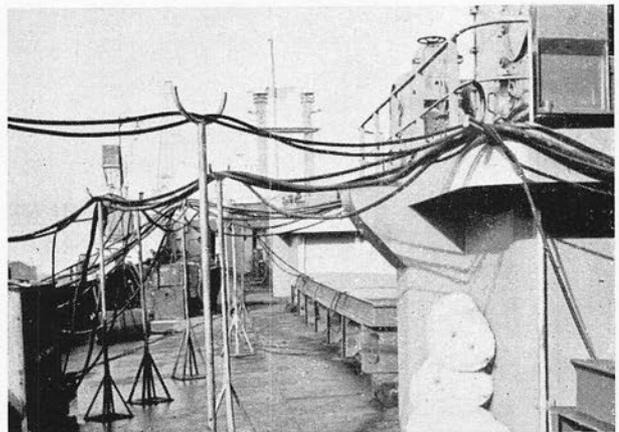
Jahr die heillose Unordnung vorfand, neben anderen Abbildungen, die zeigen, daß es auch auf ordentlichem Wege gehen kann. Die Schlauch- und Kabelständer sollen uns hierbei behilflich sein, und für eine girlandenartige Fortleitung aller Schläuche dienen. Man darf wohl annehmen, daß jedermann sie kennt, da sie auf den Decks in zunehmendem Maße zu finden sind.

Darüber hinaus bemühen sich sieben Kollegen an den Brennpunkten der Unordnung und hängen die Schläuche und Kabel in die vorgesehenen Ständer. Doch allzuoft werden zwischen diesen Ordnungshütern und den Schweißern Worte laut, die Widerstrebendes zum Ausdruck bringen und dem Vorhaben nicht mit genügend Einsicht begegnen.

Diese teilweise recht chaotischen Zustände in normale Bahnen zu lenken, sei es auf Neubauten oder Reparaturschiffen, ist eine Aufgabe, die alle Beteiligten gemeinsam lösen müssen, wobei die „Alten Werfthasen“ ihren jüngeren Kollegen Vorbild sein sollten und mit-helfen am Ordnungschaffen zwischen Kabeln und Schläuchen. Erst wenn diese Notwendigkeit von jedem erkannt worden ist und gleichfalls unentwegt an der Verwirklichung mitgearbeitet wird, kann der Erfolg nicht ausbleiben.

Durch das Schaffen geordneter Verhältnisse mit Schläuchen und Kabeln wird es einerseits möglich, die jetzt bestehende, akute Unfallgefahr zu bannen, den Verschleiß von Schläuchen herabzusetzen und andererseits zur Bauzeitverkürzung beizutragen.

Abschließend sei noch einmal auf die Notwendigkeit der



Das ist Ordnung!

Ordnung hingewiesen, und der Wunsch ausgesprochen, die Bemühungen fördernd zu unterstützen, um damit teil zu haben an einer Beseitigung der bestehenden Schlauchunordnung.

Oeverdieck

Hüt obend geht länger!

In Dockbetrieben ist es immer so, daß sich nicht übersehen läßt, wann der Arbeitstag zu Ende ist. Zu häufig kommt es vor, daß überraschend noch ein Schiff ins Dock genommen werden soll, und dann heißt es: „Hüt obend geht länger!“ Daher haben sich, wie uns berichtet wird, bei der DW die Docker unter ihrem Schlachtruf: „Hüt obend geht länger“, einen Spar- und Geselligkeitsverein gegründet. Ein Docker hat uns das nachfolgende Gedicht zur Verfügung gestellt, aus dem hervorgeht, wie gut die Männer sich verstehen.

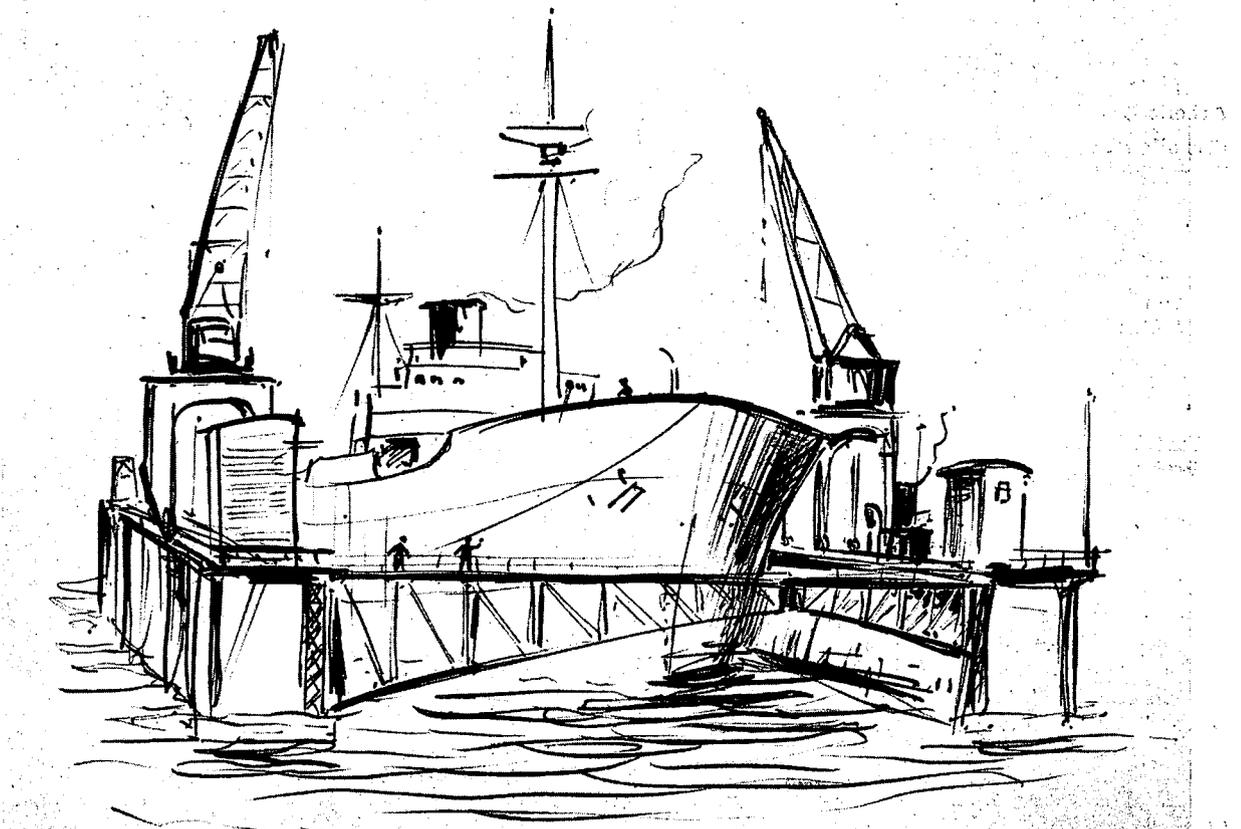
Dockbetrieb

Is en Schipp meld, Lüüd sit wach.
Hüt obend geht dat bit Klock ach.
Dat Dock, dat sackt, de Lüüd stoht klar.
Ok unser Meister mit de Fleit ist dor.
Ligt dat Schipp nu vor de Dock,
so kladdert Walter un Odsche als erste rop.
De ein geit no achtern, de andere vörn ob de Back.
Mööt oppassen, ob allens an Deck ook klappt.
Nu fleegt de Wiern, ob nee oder oolt,
von Schipp noot Dock un dormit hebt de Lüüd dat Schipp
Erst kummt Emil vörn an't Spill [in Gewalt.
un treckt dat Schipp, so wiet he will.
De beiden inn Boot, de droff ick nich vergeeten.
Se wüllt von ehr Arbeit ock noch wat weeten.
Se packt dat Schipp genau in de Mitt,
denn sonst kann't vorkoom, dat dat Dock umkippt.
In Stüürhuus steiht Erich un Otto to Stell,
se bedeeent de Pumpen un Hebel gor snell.
Denn wenn Bruno erst schreet „Pump opp“,
denn geht dat bi de beiden in Galopp.

De Pumpen, de surrt, de Schieber, de quietscht,
de Kimmpallen, de rasselt, denn is dat so wiet.
Is dat Dock nu dreug un dat Schipp in Loot,
dann seggt Bruno „Sauber hinkregen, dat is man goot“.
Nu snell de Molerstelloch noch ran,
dor foot de Lüüd noch all mit an.
Herbert un Arthur, as Kroonfeurer bekannt,
leggt de Breeder dat ganze Schipp entlang.
Uns lüt Rudi mutt an de Taue mit trecken,
he deit dorbi sick de Arms utrecken.
Nu fleegt de Breeder per Kroon an't Schipp empor,
holt de Lüüd denn Tampen, dann schreet se „Allen's kloor“.
Herbert oder Adje nimmt de Stelloosch in de Hand.
Ropp erst „Vörn“, denn „Achtern“ un denn „Ran an
Sitt se nu goot un prall, [de Wand“.
dann schreed he „Oeberall“.
So geht dat jedesmol mit Ach un Krach,
dat de Krogen ward en immer'enger,
denn de Meister segg't eben „Hüt obend geht länger“.
Karl Köhnke.

HUMOR

Kapitän Ankerspill hatte zeitlebens größte Schwierigkeiten, mit seinem Geld auszukommen, weil er die Angewohnheit hatte, immer mehr auszugeben, als er eigentlich durfte. Das machte sich besonders bemerkbar, als er in Pension gegangen war. Eines Tages feierte er seinen 70. Geburtstag. Unter den Gratulanten befand sich auch sein alter Steuermann, der ihm noch ein langes Leben wünschte. Ankerspill wiegte bedächtig sein Haupt und sagte: „Ja, das Leben ist ganz schnell herum, aber so ein Monat, bis zum nächsten Ersten, der will geschafft sein.“



„KERTOSONO“ WIEDER JUNG

Unser früherer Neubau „Wuppertal“, jetzt genannt „Kertosono“, mit einer diesel-elektrischen Maschinenanlage kam unter Flagge des Koninklijke Rotterdamsche Lloyd zu einem größeren Umbau zu uns an die Werft.

Da das Schiff in seiner Geschwindigkeit nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprach, entschloß sich die Reederei, eine Kessel- und Turbinenanlage neu einzubauen.

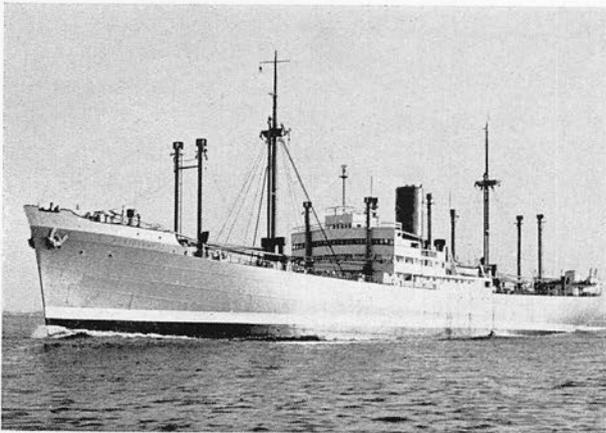
Die aus HD- und ND-Turbine bestehende Getriebeturbinenanlage hat bei 116 Propellerumdrehungen eine Leistung von etwa 7000 WPS. Die zugehörige Kesselanlage besteht aus zwei Marine Foster-Wheeler-Kesseln. Jeder Kessel erzeugt bei Normallast stündlich etwa 15 t Dampf von 32 atü und einer Temperatur von 400° C. Foto 2 zeigt die HD- und ND-Turbine mit dem dahinter befindlichen Manöverstand.

Außer der vorgenannten Kessel- und Turbinenanlage wurden sämtliche Hilfsmaschinen, Apparate und Rohrleitungen einschließlich drei 175 kW Diesel-Generatoren neu eingebaut.

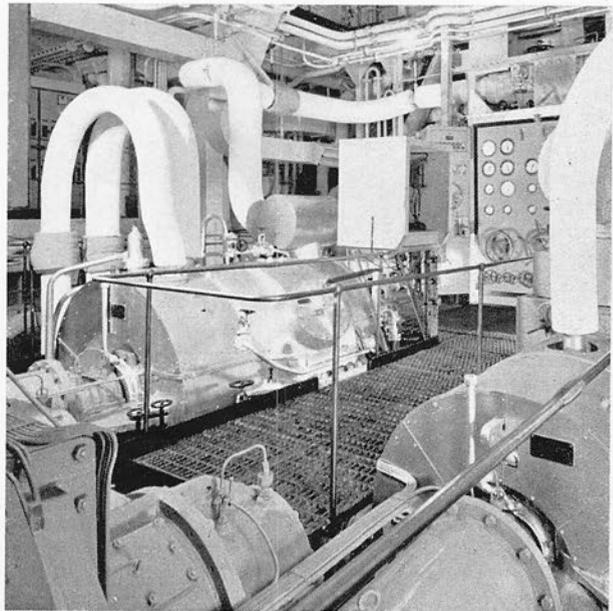
Die für elektrischen Schiffsantrieb charakteristische Trennung des Hauptmaschinenraumes und eines im Achterschiff befindlichen Propellerraumes, wobei der Vorteil erreicht wird, daß der sonst im Hinterschiff übliche Wellentunnel fortfällt, machte bei unserem Umbau auch den Einbau eines Wellentunnels und der zugehörigen Wellenleitung erforderlich, wobei die gesamte Anlage in der notwendigen Höhe nach der bereits vorhandenen Stevenwelle ausgerichtet werden mußte.

Nach der gut gelungenen Probefahrt, bei der besonders die kurze Umbauzeit für die umfangreichen Arbeiten gelobt wurde, trat das Schiff sofort die Ausreise für seinen mehrjährigen Dienst zwischen der Westküste Nordamerikas und Indonesien an.

Die Reedereivertreter berichteten inzwischen, daß die Erwartungen voll erreicht worden sind. Bei einer Geschwindigkeit von 17 Knoten haben sich alle technischen Einrichtungen bestens bewährt.



TS „Kertosono“



Turbinenanlage mit Manöverstand

*Dor
kumm't
op an!*

Fangs du en neen Opdrag an,
so kiek erst in de Teeknung, Mann;
hest du keen dor, mok's di in Kopp
und moolst di dat son büten opp.
Leg Handwerkstück denn got to Hand,
Bring't stump Geschirr ok glick in Stand;
is'd Materiöl vor de Arbeit dor,
holl di nich opp, denn geht alln's kloor;
sochst di 'nen richtigen Gesell,
de nich to langsam, nich to snell,
denn soss'd de Arbeit mockt en Freid,
det beid' den Hammer kräftig swingen,
dann mutt dat Werk ok god gelingen.

K. Beck, Kranführer, Kesselschmiede.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

Nachstehend werden zwei Vorschläge geschildert, die wiederum beweisen, daß durch die Mitarbeit der Belegschaftlicher Möglichkeiten gefunden werden, die Arbeit leichter und sicherer auszuführen.

1. Leichteres Arbeiten an der Blechkanten-Hobelmaschine in der Schiffbauhalle

Es war bestimmt keine leichte Arbeit, die großen, bis 10 m langen, 2 m breiten und 15—20 mm dicken Eisenplatten auf dem Auflagetisch der Blechkanten-Hobelmaschine zu bewegen. Nur unter großer Kraftanstrengung konnte man das Blech in die richtige Lage bringen; es dauerte eine geraume Zeit, diese Arbeit durchzuführen.

Der Schiffbauhelfer Klotz, der die Maschine bedient, schlug vor, an bestimmten Stellen des Auflagetisches Stahlringe einzulassen, in denen Kugeln, die wiederum auf Kugellagern laufen und zum Teil über die Tisch-

oberfläche herausragen, liegen. Durch diese Anordnung können in Zukunft die Blechplatten leichter und besser bewegt werden.

2. Schutz beim Überkopfschweißen

Es ist allgemein bekannt, daß die üblichen Elektroden beim Schweißen spritzen. Zum Schutz dagegen tragen die Schweißer Handschuhe. Besonders beim Überkopfschweißen machen sich die glühenden Spritzer unliebsam bemerkbar. Sie fallen zum Teil auf den Handschuh, brennen in kurzer Zeit in das Leder und verletzen bisweilen sogar noch die Hand.

Der Schweißer Walter hat den einfachen Vorschlag gemacht, zwischen Elektrodenhalter und Handschuh einen Schutz aus besonders getränkter Preßpappe zu legen. Die Spritzer fallen jetzt auf diesen Abwehrstoff, der Handschuh und damit die Hand werden geschützt.

Dipl.-Ing. Horst.



Schweißer ohne Handschutz



Schweißer mit Handschutz

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Herr Johannes Meier konnte am 23. 2. 1952 auf eine 25jährige Tätigkeit bei uns zurücksehen. An diesem Feiertag versäumte keiner seiner Kollegen, ihm seine Glückwünsche darzubringen. Seine Tüchtigkeit und seine Eignung veranlaßte die Betriebsleitung, ihn als Schiffszimmermann auf dem Schnürboden einzusetzen.

Durch seine stete Einsatzbereitschaft und seinen gesunden Humor ist der gebürtige Finkenwerderer uns allen ein geschätzter Mitarbeiter. Wir wünschen, daß er uns dieses noch viele Jahre sein wird.

Der 7. 3. 1952 war für Herrn Heinrich Thelm ein besonderer Feiertag. An diesem Tage feierte er sein 25jähriges Dienstjubiläum. Als Kriegsbeschädigter am 23. 7. 1924 zu uns gekommen, hat er im Transportbetrieb, trotz seiner 50 prozentigen Körperbeschädigung, voll seinen Mann gestanden. Nach einem Unfall im Jahre 1929 wurde er auf Grund seiner Zuverlässigkeit als Gemeinschaftsraumwärter eingesetzt. Hier hat er sich durch seine Ordnungsliebe und Hilfsbereitschaft bei seinen Vorgesetzten und Kollegen besonders beliebt gemacht.



Herr Fritz Koch beging am 7. 3. 1952 sein 25jähriges Dienstjubiläum. Als Schiffbauer am 8. 6. 1926 auf Tollerort eingestellt, hat er als solcher sein fachliches Wissen auf dem Schnürboden, in der Anzeichnerie im Neubau, wie im Reparaturbetrieb unter Beweis gestellt. Auf Grund seines während dieser Zeit gezeigten Fleißes und Könnens wurde er am 27. 1. 1936 zum Vorarbeiter und am 1. 3. 1938 zum Meister im Schiffbau-Reparaturbetrieb ernannt.

In seiner nunmehr bereits 14 Jahre währenden Meistertätigkeit hat Herr K. die an ihn gestellten Erwartungen und Anforderungen in jeder Hinsicht erfüllt. Seine aus einer beneidenswerten Ruhe und Umsicht entspringenden Anordnungen, sein auf Grund menschlicher Qualität stetes Bedachtsein auf reibungsloses Zusammenwirken und nicht zuletzt seine Zuverlässigkeit haben ihm die Anerkennung und Wertschätzung aller eingebracht.

Wir wünschen ihm wie uns noch viele Jahre weiterer gedeihlicher Zusammenarbeit.

AUS DEM BETRIEB

Zu Schiffbaumeister wurden die Vorarbeiter

Arthur Lorenzen und
Adolf Lücke

ernannt.

Meister in der Schweißerei wurde der Schweißkontrollleur

Rudolf Fock.

Familiennachrichten

Eheschließungen:

Schiffbauer Hans-Albert Orłowski mit Fr. Gisela John,
am 2. 2. 1952

E-Schweißer Willy Steffens
am 2. 2. 1952

Schiffzimmerer Gerhard Pillgramm mit Fr. Käte Fock,
am 2. 2. 1952

Kesselschmied-Helfer Franz Grott mit Fr. Ingeborg
Döhring, am 16. 2. 1952

Brenner Karl Ludwig mit Fr. Käte Bätjer, am 16. 2. 1952

Stellagenbauer Otto Moehrke mit Fr. Lene Heckendorf,
am 23. 2. 1952

Maschinenbauer Heinz Ziegert mit Fr. Ursula Körner,
am 23. 2. 1952

Maschinenbauer Horst Hagendorff mit Fr. Erika
Rachow, am 1. 3. 1952

Reiniger Georg Köhn mit Fr. Gisela Hagge, am 1. 3. 1952

* *
*

Geburten:

Sohn:

Werkzeugmacher Heinz Dankert, am 8. 2. 1952
Kupferschmied Johannes Baruth, am 8. 2. 1952
Maschinenbauer Walter Naumann, am 30. 1. 1952
Arbeiter Fritz Streicher, am 3. 3. 1952
Arbeiter Albert Stockdreher, am 29. 2. 1952

Nach langem schweren Leiden verstarb
unser Mitarbeiter, der Kalkulator

Gustav Haase

Wir verlieren in ihm einen langjährigen
und zuverlässigen Mitarbeiter, der sich
im Laufe seiner über 30jährigen Dienst-
zeit bei uns die Achtung seiner Mit-
arbeiter erworben hatte. Wir werden
sein Andenken stets in Ehren halten.

Tochter:

Werkzeugmacher Erwin Carmienke, am 3. 2. 1952

Kranfahrer Kurt Schult, am 10. 2. 1952

Kantinenhilfe Ursula Persen, am 2. 2. 1952

Tischler Kurt Lorenzen, am 14. 2. 1952

Feuerwehrmann Karl-Heinz Franke, am 11. 2. 1952

Bohrerhelfer Hans Meyer, am 22. 2. 1952

E-Schweißer Heinz Ginnuth, am 3. 2. 1952

Seilbahnführer Erwin Berner, am 1. 3. 1952

Kfm. Angestellter Werner Kuhrts, am 9. 2. 1952

Arbeiter Willy Weigel, am 5. 3. 1952

Für die mir zu meinem 25jährigen Jubiläum erwiesenen
Aufmerksamkeiten sage ich allen daran Beteiligten,
insbesondere

der Betriebsleitung

dem Reparaturbüro

dem SK. Büro

den Kollegen vom Schiffbau

und den Schiffbauern und Helfern vom Reparatur-
betrieb meinen Dank.

Fritz Koch.



Werner Strauß

geboren am 12. 1. 1933
gestorb. am 20. 12. 1951

Am 20. Dezember 1951 verloren wir durch einen tragischen Un-
glücksfall unseren Maschinenschlosser-Lehrling Werner Strauß.
Werner St. war der 3. von 4 Brüdern, die bei uns gelernt haben.
Sein jüngster Bruder will im April d. J. die Lehre bei uns auf-
nehmen.

Dieser Verlust trifft uns um so schmerzlicher, als Werner mit
seinem freien, offenen Wesen, seiner steten Freundlichkeit und
seinem Lern- und Arbeitseifer sich die Herzen aller seiner Ka-
meraden und Vorgesetzten erobert hatte.

Werner wurde am 29. 2. 1952 in seiner Heimatstadt Schleswig
zur letzten Ruhe gebettet.

Wir werden ihm ein bleibendes Andenken bewahren.

Die Lehrlinge der DW



So ein Monat ist schnell herum. Jetzt sind wir schon bei der dritten Ausgabe unserer neuen Werkzeugzeitung angelangt. Der Wettbewerb für die Neuausgestaltung unseres Blattes ist immer noch nicht abgeschlossen.

Voller Freude habe ich auch im letzten Monat wieder feststellen können, daß unsere Bemühungen in der Werkzeugzeitung weitestgehende Anerkennung gefunden haben. Die Zahl der Zuschriften hat sich noch mehr erhöht, und aus allem spricht die Zufriedenheit, eine Vertiefung der Verbundenheit aller Mitglieder der DW und der Pensionäre mit ihrem alten Betrieb feststellen zu können. Das zeigt uns allen, daß wir auf dem richtigen Wege sind, wenn wir auch wissen, daß unsere Zeitung immer noch besser werden kann.

Auch im letzten Monat hat unsere DW für alle DW-Angehörige Arbeit gehabt. Wir wissen, daß auch für die Zukunft viel Arbeit vor uns liegt. Hoffen wir, daß es der

Betriebsleitung nach wie vor gelingt, das notwendige Material rechtzeitig herbeizuschaffen.

Betrübt bin ich aber darüber, daß es immer wieder Belegschafter gibt, die glauben, ihre ordnungsgemäßen Bezüge dadurch noch verbessern zu können, daß sie Kupfer, Messing und andere Metalle an sich nehmen, um sie draußen, außerhalb unserer Werft, zu verkaufen. Leider macht diese Sucht auch nicht vor länger zum Betrieb Gehörenden halt. Die Folge ist dann immer eine fristlose Entlassung, ein Strafverfahren und damit Not und Elend für die Familie. Es ist beruhigend, daß die überwältigende Mehrheit unserer Kollegen sich an derartigen Unredlichkeiten nicht beteiligt. Es bleibt aber bedauerlich, daß immer wieder Einzelne versuchen, den Betrieb zu schädigen. Sonst muß ich aber schon aus Gründen der Gerechtigkeit, feststellen, daß man sich bei uns schon wohlfühlen kann. Ich tue es jedenfalls und weiß auch, daß die meisten unserer Belegschafter so mit dem Werk verbunden sind, daß sie ihre Arbeit aus Überzeugung leisten. Den Zusammenhalt und das Zusammengehörigkeitsgefühl aller DW-Belegschafter hat ein Kollege in einem Gedicht zum Ausdruck gebracht, das hoffentlich in der nächsten Nummer unserer Werkzeugzeitung veröffentlicht werden kann. Er hat unser aller Ansicht in Worte gekleidet, wenn er sagt:

Wir sind und bleiben mehr als nur Kollegen,
wir haben einen ganz besonderen Dreh,
denn wie wir gehen, wie wir uns bewegen,
sieht man uns an, wir sind von der DW.

Nächstens mehr!

Herzlichst Euer Klabautermann

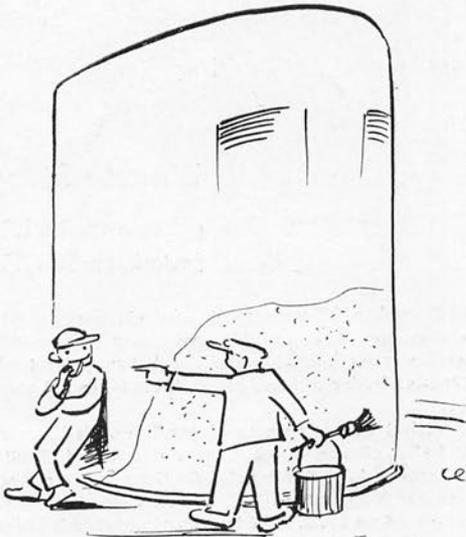
* * *

Mitteilung unserer Schriftleitung

Leider müssen wir beichten, daß eine Entscheidung in dem Wettbewerb zur Ausgestaltung unserer Werkzeugzeitung immer noch nicht gefallen ist. Viele Betriebsangehörige haben sich inzwischen selbst die eingereichten Entwürfe angesehen und sich davon überzeugt, daß es wirklich nicht einfach ist, eine Entscheidung zu treffen.

HUMOR

mit Zeichnungen von Irmgard Laddey und Wolfram Claviez



Frisch gestrichen!

„Korl, go dor weg von den Schornstein!“
„Wees man still, Hein! Ick smiet em nich um!“



Hau — —



Rrruck...!!

Vorbeugung.

„Soll ich Ihnen vor Ihrer Reise ein Vorbeugungsmittel gegen die Seekrankheit geben?“

„Nicht nötig, Herr Doktor! Wenn es soweit ist, beuge ich mich schon selbst vor!“