

# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

A large, stylized logo consisting of the letters 'D' and 'W' intertwined. The 'D' is positioned above the 'W', and they share a common vertical stem.

12. JAHRGANG

NR. 1

NEUAUSGABE  
17. JANUAR 1952



---

*M*it der vorliegenden Nummer soll unsere unter dem Zwang der Kriegereignisse und der Nachkriegsjahre eingegangene Werkzeitung wieder erscheinen.

*Kaum ein Zweig der deutschen Wirtschaft hat unter dem unglücklichen Ausgang des Krieges so schwer gelitten wie die deutschen Werften.*

*Der starken Beschäftigung während der Vorkriegsjahre folgte auf Grund der Bestimmungen des Potsdamer Abkommens zwischen den Alliierten im Jahre 1945 ein völliges Verbot zur Betätigung im Schiffbau, ein Vorgang, der wohl einmalig ist in der Wirtschaftsgeschichte aller Zeiten.*

*Mehr als fünf Jahre blieb dieser unglückliche Zustand aufrechterhalten, bis schließlich die weltpolitische Entwicklung es den Alliierten geboten erscheinen ließ, auch deutsche Leistungen und deutsche Tüchtigkeit wieder mit einzusetzen.*

*Das New Yorker Abkommen der alliierten Außenminister vom Herbst 1950 gab uns endlich die Freiheit wieder, Schiffbauaufträge vom Ausland entgegenzunehmen, eine Erlaubnis, die im April des Jahres 1951 auch auf die inländische Schifffahrt ausgedehnt wurde.*

*Mit freudiger Genugtuung können wir feststellen, daß die Bereitwilligkeit des Auslandes, mit den deutschen Seeschiffswerften wieder zusammenzuarbeiten, sehr viel weitgehender war, als nach den zum Teil unverständlichen Maßnahmen der Besatzungsmächte gegenüber dem deutschen Schiffbau erwartet werden konnte.*

*Auf jeden Fall besteht für die Deutsche Werft die Tatsache, daß ihre ausländische Kundschaft und viele neue Reedereien und Schiffseigner des In- und Auslandes ihr weitgehende Aufträge erteilt haben, die ihr für Jahre volle Beschäftigung sichern und der Belegschaft die Sorge der Arbeitslosigkeit genommen haben.*

*Dieses Vertrauen, das uns die Welt entgegenbringt auf den von uns gepflegten und dauernd weiterentwickelten Sondergebieten für den Bau*

*großer Fracht- und Fahrgastschiffe,  
Tanker und Kühlschiffe  
mit Motor- und Turbinenantrieb,*

*unter weitgehender Nutzbarmachung aller technischen Fortschritte, verpflichtet jeden Einzelnen von uns, sein ganzes Können einzusetzen, dieses Vertrauen zu rechtfertigen und den Ruf unserer Werft zu erhalten und, wenn möglich, noch weiter zu steigern.*

*Diese Ermahnung richtet sich im besonderen auch an die in letzter Zeit Hinzugekommenen und an unseren Nachwuchs, dem als die kommende Stütze unserer Werft unsere besondere Verbundenheit gilt.*

*Die erzwungene Muße der Nachkriegsjahre hat uns Zeit und Möglichkeit gegeben, unsere Werkstätten und Betriebsanlagen mit dem letzten Stand der Technik in Einklang zu bringen. Unsere grundsätzliche Umstellung für den Aufbau des Schiffskörpers nach schweißtechnischen Arbeitsmethoden wird es uns ermöglichen, die Bauzeit der Schiffe wesentlich abzukürzen und damit jedem Wettbewerb im Schiffbau zu begegnen.*

*So wollen wir wohlgerüstet und mit dem festen Willen, die Erwartungen unserer Auftraggeber zu erfüllen, in das neue Jahr 1952 eintreten.*



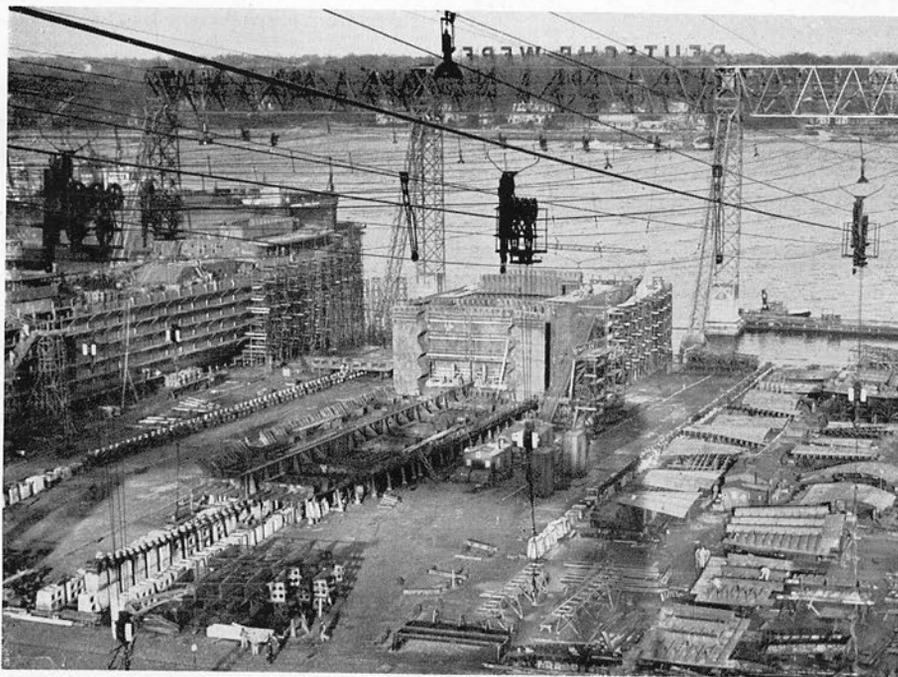
# UNSER WIEDERAUFBAU 1950 - 1951

Ein Rückblick und Ausblick

von Dr. Wm. Scholz

Das Jahr 1950/51 gab den deutschen Werften, die in langen Nachkriegsjahren in weitgehendem Maße Restriktionen durch die Besatzungsmächte unterworfen

wurden, im besonderen mit den skandinavischen Staaten, den USA, Groß-Britannien und Italien bestanden hatten, sofort wieder wirksam wurden



*Zusammenbau von Bauteilen auf der Helling*

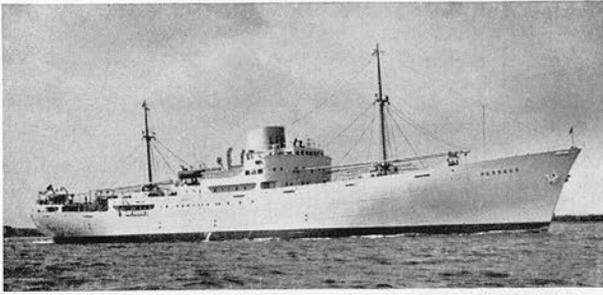
waren, zum ersten Male wieder die Möglichkeit, sich in den Weltschiffbau einzuschalten.

Durch Beschluß der New Yorker Außenminister-Konferenz der Alliierten Mächte erhielten die Werften das Recht, zunächst für das Ausland Handelsschiffe jeder Art, Größe und Geschwindigkeit mit Ausnahme von Fahrgastschiffen wieder in Auftrag zu nehmen, ein Zugeständnis, das im April d.J. auf den deutschen Inlandsschiffbau in gleichem Umfange ausgedehnt wurde.

Es war erfreulich, festzustellen, daß die engen Beziehungen, die zwischen deutschen Werften und ausländischen

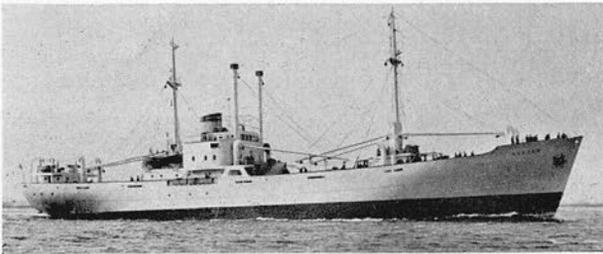
und, unterstützt durch die Möglichkeit kurzfristiger Lieferzeiten, sehr bald zu umfangreichen Aufträgen führten.

Die Deutsche Werft konnte, da ihr bereits im Laufe des Jahres 1950 durch eine besondere Genehmigung der Fertigbau eines Vorkriegsauftrages für einen Motor-tanker von 14 200 t Tragfähigkeit gestattet worden war, nicht nur im Dezember des gleichen Jahres den Motor-tanker „Irland“ (Abb. 7) von 14,2 km Geschwindigkeit zur Ablieferung bringen, sondern darüber hinaus auch



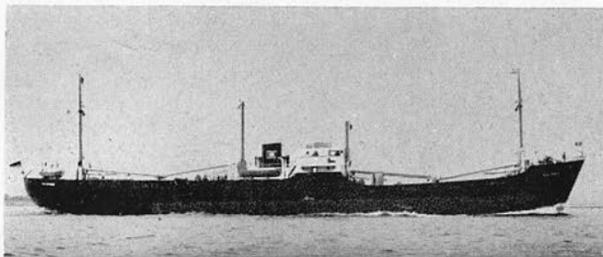
Zwei 3500-t-Motorkühlschiffe für Afrikanische Fruchtkompagnie Hamburg, „Proteus“ und „Perseus“

Länge i. d. WL. . . . .	113,80 m	Tragfähigkeit . . . . .	3500 t
Breite . . . . .	15,15 m	Rauminhalt . . . . .	2860 BRT
Seitenhöhe . . . . .	8,75 m	Geschwindigkeit . . . . .	16,5 kn
Tiefgang . . . . .	6,13 m	Motorleistung . . . . .	5130 PS <sup>e</sup>



Vier 3100-t-Motorfrachtschiffe für Rob. M. Sloman jr., Hamburg, „Messina“, „Algier“, „Valencia“ und „Palermo“

Länge i. d. WL. . . . .	79,00 m	Tragfähigkeit . . . . .	3100 t
Breite . . . . .	12,80 m	Rauminhalt . . . . .	2214 BRT
Seitenhöhe . . . . .	8,05 m	Geschwindigkeit . . . . .	13,5 kn
Tiefgang . . . . .	6,38 m	Motorleistung 2×1200 PS <sup>e</sup>	



2400-t-Rhein-See-Motor-Frachtschiff „Heluan“ für Ernst Komrowski, Hamburg

Länge i. d. WL. . . . .	76,00 m	Tragfähigkeit . . . . .	2400 t
Breite . . . . .	12,00 m	Rauminhalt . . . . .	1549 BRT
Seitenhöhe . . . . .	6,37 m	Geschwindigkeit . . . . .	10,0 kn
Tiefgang . . . . .	4,75 m	Motorleistung . . . . .	1000 PS <sup>e</sup>



5100-t-Motorfrachtschiff „August Bolten“ für Aug. Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg

Länge i. d. WL. . . . .	102,20 m	Tragfähigkeit . . . . .	5100 t
Breite . . . . .	15,00 m	Rauminhalt . . . . .	2674 BRT
Seitenhöhe . . . . .	9,50 m	Geschwindigkeit . . . . .	13,0 kn
Tiefgang . . . . .	6,69 m	Motorleistung . . . . .	3000 PS <sup>e</sup>

weitere Neubau-Aufträge buchen, die sich Ende 1950 auf 18 Schiffe mit 204 000 t Tragfähigkeit beliefen.

Die Deutsche Werft hatte in den Vorkriegsjahren 1937/39 zu den größten im Handelsschiffbau tätigen Werften der Welt gezählt mit einem jährlichen Ausbringen bis zu 225 000 t Tragfähigkeit = 163 000 BRT und stand damit im Jahre 1938 an der Spitze aller im Handelsschiffbau tätigen Werften der Welt.

Die Kriegsjahre 1939/45 hatten diese Entwicklung jäh unterbrochen, obwohl auch das Ausbringen im Handelsschiffbau sich für die Deutsche Werft während der Kriegsjahre auf mehr als 50 % ihrer Gesamterzeugung belief.

Da das Potsdamer Abkommen vom August 1945 den Großschiffbau den deutschen Werften zunächst völlig verbot, mußte sich die Werft für die anschließenden Jahre ganz auf die Reparatur und den Umbau von Handelsschiffen einstellen. Die in diesen Jahren ausgeführten laufenden Reparaturen und großen Umbauten, die sich bis auf die Ergänzung halber Schiffkörper und die Erneuerung von Haupt- und Hilfsmaschinen sowie die Einrichtung von Kühlschiffen und dergleichen bezogen, ermöglichten es der Werft, eine Belegschaft von 3000 Mann zu beschäftigen, die mit Aufhebung der bestehenden Neubau-Restriktionen in der zweiten Hälfte 1950 sehr bald auf etwa 6000 Mann gesteigert werden konnte.

Da die Deutsche Werft aus den Kriegsjahren nahezu unbeschädigt hervorgegangen ist und die Nachkriegsjahre genutzt hatte, um Vorarbeiten für den kommenden Schiffsneubau, besonders in der Entwicklung von Serienbauten für große Tanker, zu leisten, war die Werft in der Lage, eine größere Anzahl Tankschiffsneubauten der von ihr entwickelten Serien von 16 500 t und 18 000 t Tragfähigkeit abzuschließen. Die Zwischenzeit bis zum Anlaufen des Tankschiffsneubaues wurde ausgenutzt, um für deutsche Rechnung in der ersten Jahreshälfte 1950 im Rahmen der damals gültigen Bestimmungen für Schiffe bis 7200 BRT eine Reihe von Schiffsneubauten in Bau zu nehmen und an deutsche Auftraggeber zur Ablieferung zu bringen.

In dem Zeitraum vom 1. Dezember 1950 bis dahin 1951 sind die nachstehenden Schiffe zur Ablieferung gekommen:

1. M.T. „Irland“ für Danks-Franske Dampskibsselskab, Kopenhagen 14 200 t 14,2 kn
2. M.S. „Adolf Leonhardt“ f. Reederei Leonhardt & Blumberg, Hamburg 13 000 t 12,0 kn
3. M.S. „Hornfels“ für Horn-Linie, Hamburg 7 300 t 13,0 kn
4. M.S. „Hornsund“ für Horn-Linie, Hamburg 7 300 t 13,0 kn
5. M.S. „August Bolten“ für August Bolten, Wm. Miller's Nachf. 5 100 t 13,0 kn
6. Kühlschiff M.S. „Proteus“ für Afrikanische Fruchtkompagnie Laeisz & Co., Hamburg 3 500 t 16,5 kn
7. M.S. „Perseus“ für Afrikanische Fruchtkompagnie Laeisz & Co., Hbg. 3 500 t 16,5 kn
8. S.S. „Lystum“ für Nordfriesische Reederei Rendsburg 3 400 t 12,0 kn

9. M.S. „Las Palmas“ für Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei, Hamburg 3 300 t 14,0 kn
10. M.S. „Tenerife“ für Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei, Hamburg 3 300 t 14,0 kn
11. M.S. „Tanger“ für Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei, Hamburg 3 300 t 14,0 kn
12. M.S. „Messina“ für Rob. M. Sloman jr., Hamburg 3 100 t 13,5 kn
13. M.S. „Algier“ für Rob. M. Sloman jr., Hamburg 3 100 t 13,5 kn
14. M.S. „Valencia“ für Rob. M. Sloman jr., Hamburg 3 100 t 13,5 kn
15. M.S. „Palermo“ für Rob. M. Sloman jr., Hamburg 3 100 t 13,5 kn
16. M.S. „Heluan“ für Ernst Komrowski & Co., Hamburg 2 400 t 10,0 kn

Darüber hinaus werden bis Ende 1951 vom Stapel gelaufen sein:

- |   |          |         |
|---|----------|---------|
| M.S. „Sparrenberg“ für Ernst Russ, Hamburg                    | 7 000 t  | 15,5 kn |
| M.S. „Anita“ für Ernst Russ, Hamburg                          | 7 000 t  | 13,5 kn |
| M.T. „Grønland“ f. Dansk-Franske Dampskibsselskab, Kopenhagen | 16 800 t | 15,0 kn |

Die Deutsche Werft, die sich bereits in den Vorkriegsjahren in erster Linie mit dem Bau großer und schneller Frachtmotor- und Fahrgastschiffe, großer Tanker und dem Bau von Spezialkühlschiffen beschäftigt hatte, ist nunmehr zu ihrem alten Aufgabengebiet zurückgekehrt und wird in der Zukunft in erster Linie den Bau großer und schneller Motor- und Turbinenschiffe jeder Art und Größe betreiben.

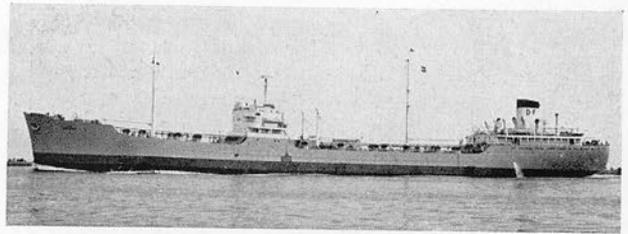
Die in den letzten Monaten hereingenommenen Neubaufträge, die der Werft volle Beschäftigung bis Ende 1954 geben, umfassen im Augenblick einen Auftragsbestand von

- |                   |                     |                      |
|-------------------|---------------------|----------------------|
| 12 Motortankern   | von je 16 500 t dw. | mit MAN-Motorantrieb |
| 12 „              | „ „ 18 000 t dw.    | mit MAN-Motorantrieb |
| 2 Turbinentankern | „ „ 15 000 t dw.    |                      |
| 2 „               | „ „ 32 000 t dw.    |                      |

Sämtliche turbinenangetriebenen Tanker sowie die in Bau habenden Turbinenfrachtschiffe erhalten AEG-HD-Turbinenanlagen mit doppelter Untersetzung sowie Wasserrohr-Kessel in der von der Deutschen Werft entwickelten Spezial-Wasserrohr-Kessel-Bauart, Type La Mont, Foster-Wheeler und Babcock & Wilcox.

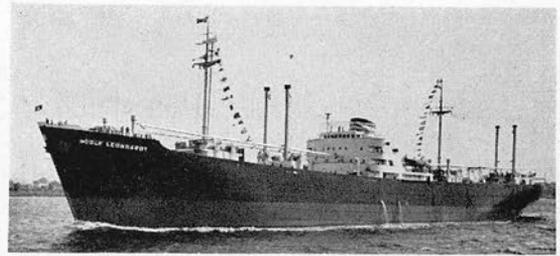
Die unfreiwillige Muße im Schiffsneubau während der Nachkriegsjahre hatte die Deutsche Werft veranlaßt, den Neubaubetrieb in weitgehendem Maße auf den geschweißten Schiffbau umzustellen.

In großen Spezial-Schweißwerkstätten und auf geeigneten Schweißrosten werden heute Sektions-Bauteile von 40 t Einzelgewicht hergerichtet. Die bisher übliche Kiellegung der Schiffe entfällt damit und wird durch



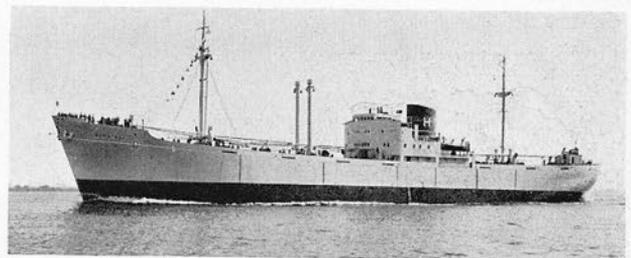
14 580-t-Motortankschiff „Irland“ für Dansk-Franske Dampskibsselskab, Kopenhagen

Länge i. d. WL. . . . .	150,87 m	Tragfähigkeit . . . . .	14 580 t
Breite . . . . .	20,42 m	Rauminhalt . . . . .	9 854 BRT
Seitenhöhe . . . . .	10,41 m	Geschwindigkeit . . . . .	14,2 kn
Tiefgang . . . . .	8,42 m	Motorleistung . . . . .	5 100 PS <sup>e</sup>



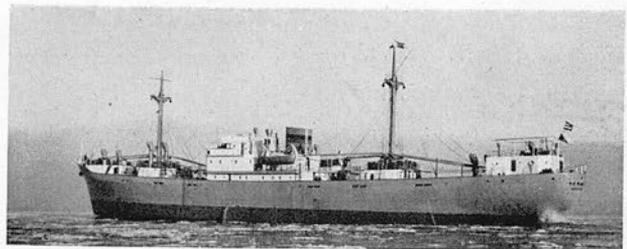
13 130-t-Motorfrachtschiff „Adolf Leonhardt“ für Leonhardt & Blumberg, Hamburg

Länge i. d. WL. . . . .	144,78 m	Tragfähigkeit . . . . .	13 130 t
Breite . . . . .	19,30 m	Rauminhalt . . . . .	7 066 BRT
Seitenhöhe . . . . .	11,96 m	Geschwindigkeit . . . . .	12,0 kn
Tiefgang . . . . .	8,10 m	Motorleistung . . . . .	4 000 PS <sup>e</sup>



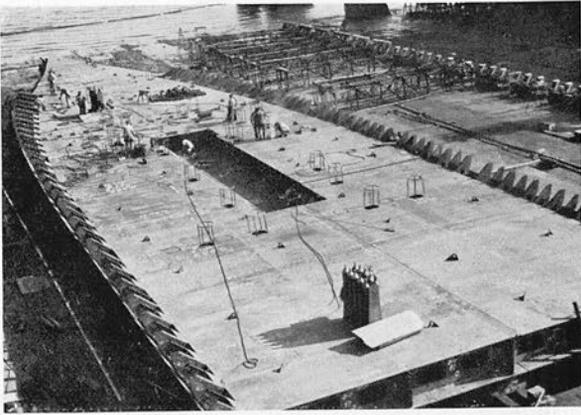
Zwei 7300-t-Motorfrachtschiffe für Horn-Linie, Hamburg, „Hornfels“ und „Hornsund“

Länge i. d. WL. . . . .	121,40 m	Tragfähigkeit . . . . .	7300 t
Breite . . . . .	16,92 m	Rauminhalt . . . . .	4032 BRT
Seitenhöhe . . . . .	10,05 m	Geschwindigkeit . . . . .	13,0 kn
Tiefgang . . . . .	6,56 m	Motorleistung . . . . .	3330 PS <sup>e</sup>

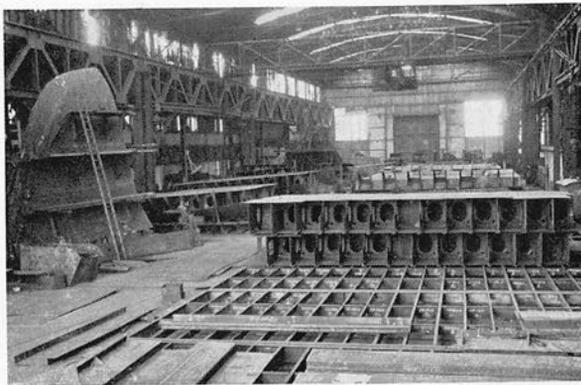


Drei 4710-t-Motorfrachtschiffe für Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei, Hamburg „Las Palmas“, „Tenerife“ und „Tanger“

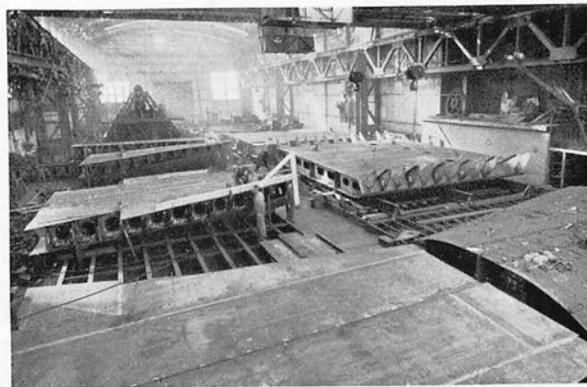
Länge i. d. WL. . . . .	92,00 m	Tragfähigkeit . . . . .	4710 t
Breite . . . . .	14,50 m	Rauminhalt . . . . .	3098 BRT
Seitenhöhe . . . . .	8,20 m	Geschwindigkeit . . . . .	14,0 kn
Tiefgang . . . . .	6,74 m	Motorleistung 2×1800 PS <sup>e</sup>	



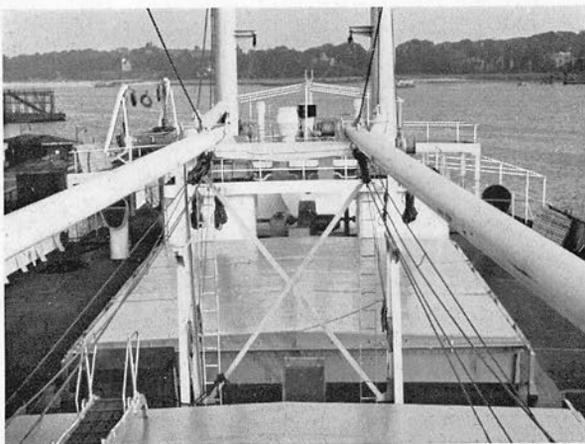
*Aus Bauteilen zusammengestellter Doppelboden*



*Zusammenbau von Doppelbodenteilen in der Werkstatt*



*Zusammenbau von Doppelbodenteilen in der Werkstatt*



*Wasserdichter stählerner „Simplex“-Lukendeckel  
„ohne Persennig“*

den Zusammenbau der Schiffsbauteile oder Doppelbodenteile in der Werkstatt ersetzt. Sobald größere Mengen der Bauteile fertiggestellt sind, erfolgt das Aufstellen der Bauteile auf den Bauhelgen (Abb. 1 und 10), auf dem die eigentliche Aufbauzeit des Schiffes auf ein Mindestmaß herabgesetzt wird.

Auf diese Weise konnten im Laufe des letzten Jahres für die in Bau genommenen Frachtschiffe von 7000 t Tragfähigkeit durchschnittliche Bauzeiten von 50 bis 60 Tagen erreicht werden, während die ersten großen Tanker von 16 500 t Tragfähigkeit in 90 bis 100 Tagen nach Beginn der Arbeiten auf den Bauhelgen stapellauffertig hergerichtet werden konnten.

Einen Blick auf die Arbeiten in den Schweißwerkstätten in den Schiffbauhallen und die Schweißroste vermitteln die Abbildungen 11 und 12.

Neben der konstruktiven Entwicklung des Schiffskörpers hat die Deutsche Werft von jeher besonderen Wert darauf gelegt, auch auf wesentliche Teile der Ausrüstung und des Antriebs neuzzeitliche Bauweisen anzuwenden und Sonderkonstruktionen für den Schiffskörper und die Ausrüstung zu entwickeln.

Genannt sei nur der Übergang von hölzernen zu eisernen Lukendeckeln, für die eine Sonderbauart auf den letzten Neubauten zur Ausführung gekommen ist, wie sie unter dem Namen des „Simplex-Lukendeckels“ schon heute auf einer großen Anzahl von Schiffen zum Einbau gelangt ist und sich dort bestens bewährt hat (Abb. 13). Neuartig ist die Lagerung der Schwanzwelle durch Verwendung einer Stevenrohr-Abdichtung, die die bisherige Bauweise in zunehmendem Maße verdrängt infolge ihres sehr einfachen Aufbaues und der unbedingt wirksamen Abdichtung gegen das Eindringen von Seewasser. Mit dem von der Deutschen Werft entwickelten Simplex-Drucklager konnten in den Nachkriegsjahren mehr als 400 Schiffe des In- und Auslandes ausgerüstet werden, so daß heute schon eine große Anzahl Reeder in ihren Bauvorschriften die ausschließliche Verwendung des Simplex-Drucklagers vorschreibt.

Die für die Filterung des Treiböles und Bilgewassers von der Deutschen Werft entwickelten Turbulo-Apparate gelangten als Brennstoff-Filter und Bilgewasser-Entöler auf allen von der Deutschen Werft zur Ablieferung gekommenen Schiffen zum Einbau. Auch mit diesen Einrichtungen wurden allein in den Nachkriegsjahren 179 Schiffe des In- und Auslandes ausgerüstet.

Das von der Deutschen Werft entwickelte Simplex-Balance-Ruder hat als Standard-Ruder heute fast in der ganzen Welt Eingang gefunden und wird besonders auch im Auslande für alle Neubauten vorgeschrieben. Im ganzen sind bisher mehr als 2000 Schiffe mit dem Simplex-Balance-Ruder ausgerüstet worden.

Sobald die zeitlich bedingten Schwierigkeiten behoben und die deutschen Hüttenwerke sich wieder ihrer eigentlichen Aufgabe, die Stahlbauanstalten und Werften zunächst zu beliefern, bewußt sein werden, wird es auch der Deutschen Werft möglich sein, ihrem alten Ruf pünktlicher Einhaltung der Liefertermine der ihr übertragenen Schiffsneubauten in vollem Umfange wieder gerecht zu werden.

# MEIN JUNGE LERNT BEI DER „DEUTSCHE WERFT“

Unlängst hörte ich auf dem Fährdampfer zwischen St. Pauli-Landungsbrücken und Finkenwerder folgendes Gespräch zwischen zwei Schlossergesellen:

A: „Ich finde, auf der Deutschen Werft lernen die Lehrlinge nicht genug.“

B: „Wie kommst du darauf?“

A: „Ja, wenn ich an meine Lehre in einem kleinen Handwerksbetrieb denke! Da haben wir etwas ge-

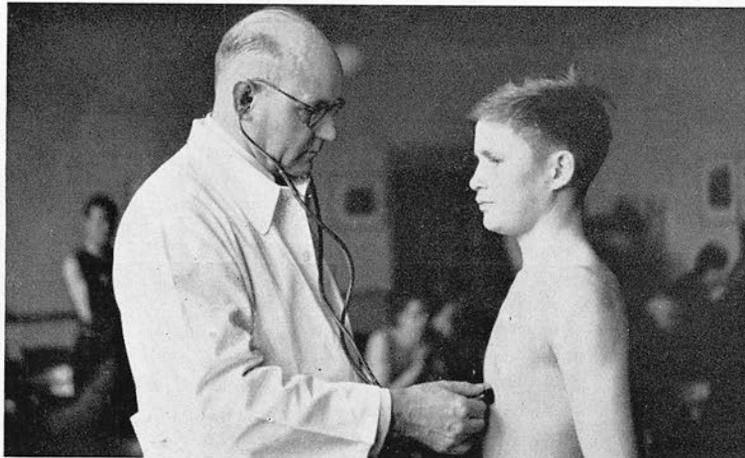
Ingenieur Müller I, zu unterziehen. Sofern der Bewerber noch nicht mündig ist, macht sich dabei die Anwesenheit seines gesetzlichen Vertreters notwendig. Bei der Auswahl unserer Lehrlinge werden die Söhne der Werksangehörigen natürlich bevorzugt. Der Anteil dieser Lehrlinge an der Gesamtzahl der Lehrlinge in den beiden letzten Jahren beträgt fast 70 Prozent. Sind bei der durchgeführten Ausleseprüfung die erforderlichen Fähigkeiten erkannt worden, schlagen wir den Bewerber der Berufsberatung des Arbeitsamtes für unseren Betrieb vor. Deckt sich deren Urteil mit dem unsrigen, und hat der Werkarzt den Jungen körperlich als geeignet befunden, steht einer Einstellung bei uns nichts mehr im Wege.

Folgen wir nun einem Lehrling auf seinem Ausbildungsgang durch den Betrieb. Der erste Tag vergeht mit Unterweisungen und einer Besichtigung der Werft, damit sich der Junge gleich von Anfang an ein Gesamtbild über seinen künftigen Wirkungskreis machen kann. Erst der zweite Tag bringt für den Lehrling die Entladung seiner gespeicherten Erwartungen und Energie, und zwar dergestalt, daß er Werkzeug, Material, Skizzen usw. bekommt und nunmehr loslegen kann! Da natürlich bei dem ungestümen, ersten Werken abends ver-

schwollene und lädierte Hände mit nach Hause gebracht werden, wird wohl manche Mutter kaum ein paar Tränen der Rührung für ihren Sohn zurückhalten können.

Doch auch daran ist bei uns gedacht. In der ersten Zeit wechseln sich Arbeit und Unterricht täglich ab, denn ein Handwerker mit einem guten Fachkönnen braucht auf jeden Fall ebensoviel Theorie wie Praxis.

Zur Förderung des Fachwissens unserer Lehrlinge findet ein wöchentlicher Werkunterricht von etwa 1½ Stunden statt. Es ist hauptsächlich unser Ausbildungsleiter, Herr Ingenieur Müller I, der sich dieser Aufgabe angenommen hat. Darüber hinaus unterrichten verantwortliche Ausbilder aus den jeweils zuständigen Betrieben, wie Tischlerei, Zimmerei, Schlosserei, Schiffbau, Maschinenfabrik, E-Schweißerei, so daß dem Lehrling alles Wissenswerte über seinen Beruf zugänglich wird.



*Einstellungsuntersuchung*

lernt; und wenn es nicht ging, gab's 'mal ein paar hinter die Ohren. Aber hier auf der Werft, da kann ja so'n Junge machen was er will!

B: „Ich weiß nicht — ich glaube, du hast Unrecht. Ich hab' auch einen Jungen, der auf der Deutschen Werft lernt. Ich hab' ihn hier in die Lehre gegeben, weil er hier wirklich etwas lernt.“

Soweit das mitgehörte Gespräch. — Lernt denn nun ein Junge wirklich etwas Rechtes auf der Deutschen Werft oder nicht? Hand auf's Herz; wir können uns doch alle — zumindestens aber die Älteren unter uns — gut daran erinnern, daß es früher keineswegs für uns ein besonderer Vorzug war, auf der Werft gelernt zu haben. Ob diese allgemeine Meinung seinerzeit zu Recht bestand, wollen wir dahingestellt sein lassen. Wir wissen aber alle, daß das Gesicht des Werftarbeiters sich in den letzten 20 Jahren gewandelt hat.

Sicherlich ist die Lehrlingsausbildung in den einzelnen Betrieben sehr verschieden. Das liegt zum größten Teil daran, daß die Lehrlingshaltung von Zuschüssen abhängig ist, und daß es für Klein-Handwerksbetriebe meist unmöglich ist, vorhandene Maschinen und Hilfsmittel ausschließlich den Lehrlingen zur Verfügung zu stellen. Trotz des augenblicklichen großen Angebotes von Lehrlingen haben wir uns im Hinblick darauf, daß ab 1955 ein Facharbeitermangel zu erwarten ist, der durch die zahlenmäßige Schwäche der Kriegsjahrgänge hervorgerufen ist, entschlossen, jetzt schon in erhöhtem Umfange Lehrlinge auszubilden. Unser Lehrlingsbestand ist also erheblich gesteigert worden.

Wie kommt es nun zur Einstellung als Lehrling in unserem Betrieb? Nach seiner Bewerbung hat sich der Junge einer Ausleseprüfung durch unseren Ausbildungsleiter,



*Blick in die Lehrwerkstatt*

Unterrichtsgebiete aus dem Gewerbeschulplan werden bei unserem Werkunterricht nicht angesprochen.

Einen wesentlichen Beitrag zur Erweiterung des theoretischen Fachwissens des Lehrlings bietet nicht zuletzt unsere Ende 1949 ins Leben gerufene Lehrlings-Bibliothek, die mit Grundlehrbüchern der einzelnen Berufe, mit Fachbüchern über die verschiedensten Arbeitsbereiche und mit dem mannigfaltigsten Lehr- und Unterrichtsmaterial ausgestattet ist. Die Ausbildungsleitung bleibt bemüht, den vorhandenen Bücher- und Lehrmittelbestand ständig zu erweitern.

Wir haben für alle Berufe einen festgelegten Ausbildungsplan, der für das erste halbe Jahr für alle Handwerksparthen gleich ist. Während es bei vielen Firmen üblich ist, im ersten Halbjahr nur Lehrarbeiten ausführen zu lassen, die der Schrottkiste anheimfallen, haben wir uns statt dessen kleine Betriebsarbeiten herausgesucht und lassen lediglich etwa jede Woche zur Kontrolle und Zensurengebung eine Lehrarbeit ausführen, bei der die Fertigungszeit auch bereits eine Rolle spielt.

In der Lehrwerkstatt lernt der Junge alle Grundfertigkeiten für seinen erwählten Beruf, wie Feilen, Messen, Anreißen, Bohren, Gewindeschneiden, Sägen, Meißeln, Drehen, Fräsen, Hobeln, Stoßen, A- und E-Schweißen und Autogen-Schneidbrennen oder die Holzarbeiten. Diese Grundausbildung erstreckt sich bei Maschinenschlossern und Werkzeugmachern auf ein ganzes Jahr, während für alle übrigen Metallberufe sechs Monate ausreichend sind. Nach Ablauf dieser Zeit muß der Junge sein erlerntes Können unter Beweis stellen, und zwar in einer Zwischenprüfung, die sich in der Folge seiner Ausbildung halbjährlich wiederholt. Diese Prüfungen haben außer der Ermittlung der Fertigkeit des Lehrlings vor allem den Zweck, ihn an Prüfungen zu gewöhnen und ihm die Angst davor zu nehmen. Erst mit dem Bestehen der Zwischenprüfung hat der Lehrling bewiesen, daß er mit seinem Beruf vertraut ist und künftig zusammen mit einem Gesellen arbeiten kann, was insofern von Bedeutung ist, als er manche Arbeiten wie z. B. das Schweißen in beiden Arten, das Arbeiten an Werkzeugmaschinen usw. nur in der Zeit seiner Zugehörigkeit zur Lehrwerkstatt üben kann. Nunmehr wird der Lehrling in seine für ihn zuständige Werkstatt versetzt.

Im Hinblick auf die Tätigkeit der Lehrwerkstatt ist es erstaunlich, wie diese in die Arbeitsplanung des Betriebes mit einbezogen wird. An Aufträgen — sei es für den Betrieb oder für das Schiff — fehlt es der Lehrwerkstatt nie, da es das Bestreben der Ausbildungsleitung ist, Lehrarbeiten — wie bereits eingangs einmal erwähnt — hauptsächlich an Produktionsstücken ausführen zu lassen. In diesem Zusammenhange ist es ganz interessant zu erwähnen, wie ungläubig manche Väter die ihnen gezeigten Arbeiten betrachten, an denen ihre Söhne mitgearbeitet haben. Mancher davon mag sich dabei im stillen gesagt haben: Könnte ich dies auch! Jeder gute Handwerker weiß, daß er sich selbst nach vielen Jahren noch an einige Arbeiten erinnert, die besonders schwierig, besonders interessant und besonders gut gelungen waren. Wir sorgen dafür, daß die Lehrlinge jedes Lehrjahres eine solche Arbeit durchführen. Auf diese Weise sind in den letzten Jahren beispielsweise unser Werftmodell, eine Maschinenschere für die Buchbinderei, eine Spindelpresse, das Modell einer Dampfmaschine u. v. m. entstanden.

Die Lehrwerkstatt nimmt auch während der Tätigkeit des Lehrlings im Betrieb dessen Umsetzungen in alle für ihn notwendigen Betriebe nach einem festgelegten Zeitplan vor, wobei auch spezielle Wünsche der Lehrlinge weitestgehend berücksichtigt werden. Diese Art der Lehrlingssteuerung durch die Lehrwerkstatt sichert die gründliche Ausschöpfung aller Ausbildungsmöglichkeiten unseres Betriebes. Wenige Wochen vor Beendi-

gung seiner Lehrzeit muß der Lehrling vor der Handelskammer die Facharbeiterprüfung ablegen. Und das Abschneiden des Lehrlings bei dieser beweist sowohl ihm wie auch uns, ob die dem Lehrling angediehene Ausbildung von Erfolg war.

Allein die Tatsache, daß sich der Leistungsstand unserer Lehrlinge bei den Facharbeiterprüfungen seit 1945 laufend gesteigert hat, ist uns eine große Genugtuung. Darüber hinaus fanden sich immer wieder ein oder mehrere Leistungsprämienträger unter unseren Lehrlingen. Wir stehen deshalb auf Grund dieser beständigen Erfolge auch mit an der Spitze der Ausbildungsfirmer, wie das „Mitteilungsblatt der Handelskammer“ lobend erwähnte. Doch erst der Gesamtdurchschnitt der erreichten Leistungen vermag uns ein wahres Bild über unser Ausbildungsniveau zu vermitteln. Und wir liegen wieder bei der Durchschnittsquote „2,5“. Um diese Note richtig einschätzen zu können, muß erwähnt werden, daß die Note 2 — gut — als überdurchschnittlich bewertet wird!

Neben der beruflichen Ausbildung leisten wir auch noch eine erzieherische Arbeit. Es freut uns sagen zu können,



Ausbildung im E-Schweißen

daß unsere Lehrlinge samt und sonders feine, nette und anständige Jungens sind.

Der körperlichen Gesunderhaltung dienen periodisch wiederkehrende (alle sechs Monate) Untersuchungen durch unseren Werkarzt, Herrn Dr. Neuking.

Außerdem wird auf dessen dringendes Anraten von den Lehrlingen jeden Morgen eine halbe Stunde Sport getrieben, wie Gymnastik und Handballspielen. Leider ist uns dies nur so lange möglich, wie uns das Wetter die Benutzung unseres Werksportplatzes gestattet.

Seit 1950 pflegen wir mit der Firma MAN, Werk Augsburg, einen Lehrlingsaustausch, der es bislang bereits 15 unserer Maschinenschlosser-Lehrlingen ermöglichte, in Augsburg zu arbeiten, dort weitere Berufs-Kenntnisse zu gewinnen und Erfahrungen zu sammeln.

Über die soziale Betreuung unserer Lehrlinge werden wir noch besonders berichten.

Abschließend kann festgestellt werden, daß die vielen, an uns herangetragenen Wünsche der Eltern, ihre Söhne bei uns als Lehrlinge zu sehen, uns berechtigter Beweis dafür sind, daß im allgemeinen schon die Lehrzeugnisse und der berufliche Aufstieg vieler unserer ehemaligen Lehrlinge den Vätern Gewähr für eine gründliche und erfolversprechende Lehrausbildung ihrer Söhne in unserem Betrieb sind.

Der Sohn des Vaters B. wird — wenn der Junge freudig mitmacht — wirklich etwas Rechtes auf der Deutschen Werft lernen; zu seinem, zu unserem und zum Nutzen der Allgemeinheit.

Meister Vogl.

# EIN HÖHEPUNKT

Als am 27. Dezember der 16 500 tdw große Motortanker „Grönland“ als zwölfter und letzter Neubau im Jahre 1951 vom Stapel lief, gab es nahezu 2000 Personen zu befördern, die mit dabei sein wollten, um dies bisher

größte Schiff, das die Deutsche Werft seit Kriegsende gebaut hat, ablaufen zu sehen. Trotz der Weihnachtsferien waren auch eine ganze Reihe Schulklassen aus Hamburg und seiner näheren Umgebung geschlossen mit ihren Lehrkräften erschienen.



Von der Taufkanzel aus dankte der Leiter der Bestell-Reederei, Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Kopenhagen, Herr Hahn-Petersen, allen Angehörigen der Werft für das von ihnen Geleistete.

Er erinnerte daran, daß er vor einem Jahr bei Übernahme des Motortankers „Irland“ den Auftrag auf das jetzt zum Ablauf bereitstehende Schiff erteilt habe.

Die „Irland“ habe sich bisher gut bewährt, und so sei er gewiß, mit dem neuen Schiff wieder einen wertvollen Zuwachs für die Flotte seiner Reederei zu erhalten.

Dann vollzog seine Gattin die Taufe. Die traditionelle Flasche Sekt zerschellte am Bug des Schiffes, das gleich darauf majestätisch in sein nasses Element glitt, begleitet vom Hurra der zahlreichen Zuschauer.

## WERKFÜRSORGE

Werkfürsorge, genauer Werft-Fürsorge, noch klarer formuliert Deutsche-Werft-Fürsorge. Es geht dabei also um die Sorge für alle Mitglieder der Deutschen Werft. Alle insofern, als sie der Sorge bedürfen. Niemand soll unselbständig gemacht werden, niemand soll be-fürsorgt werden, aber überall ein Helfen da, wo es notwendig ist. Dabei geht es nicht immer um materielle Dinge, nicht immer um Geldzuwendungen. Wie im körperlichen oder geistigen Beruf die Arbeit erlernt ist, die Jahre des Schaffens die Arbeit durch die Erfahrung befruchtet haben, so ist's auch in der Fürsorge-Arbeit. Einfach durch die Tatsache des Erlernens und des Sichdamit-befassens, vielleicht mit Liebe Sichdamitbefassens, läßt sich oftmals raten; zuweilen werden Dinge durch das Aussprechen, das Erwägen des Für und Wider, schon klar.

Wenn nun eine solche Stelle seitens der Deutschen Werft geschaffen wurde, seit vielen Jahren, dann ist sie zur Benutzung da. So darf es nicht passieren, wie es kürzlich geschah, daß beim Hausbesuch gesagt wird, ich mochte mich nicht melden, und das von einem Angehörigen, der längst Jubiläum auf der Werft hatte. Gerade denen, die ihre ganze Schaffenskraft und -freude der Deutschen Werft zur Verfügung stellen, denen gilt in Notzeiten die ganze Sorge. Für alle die, die keinerlei Interesse, keinerlei Zugehörigkeit spüren, für alle die ist die allgemeine behördliche Sozialverwaltung da. Die Ehefrauen, von denen ich hoffe, daß sie alle ohne Ausnahme die Werkzeitung lesen, möchte ich bitten, stets zu bedenken, daß die Familie mit einbezogen ist in den Interessenkreis des Arbeitgebers, bei uns also der Deutschen Werft. Siehe Kinder-, Frauen-Verschickung usw. D. h. aber auf der anderen Seite, daß die Ehefrauen Verständnis dafür haben müssen, wenn der Mann einmal wegen unerwartet anfallender Arbeit später nach Haus kommt oder am Sonntag oder in der Nacht arbeiten muß. Nur da, wo ganzes Vertrauen herrscht, kann ganze Arbeit geleistet

werden und ist ein Weiterkommen garantiert. Handle es sich nun um das Vertrauen der Ehegatten untereinander, oder zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer. So wollen wir alle, ein jeder an seinem Platz, ganze Arbeit leisten, damit unser Betrieb floriert, jeder Angehörige dadurch zu genügend Lohn, Recht und Hilfe kommt und die ganze Werftfamilie zu froher Lebensbejahung.

Josefa Osterhaus.

## ETWAS HUMOR



„Kuddl, wat hest Du denn?“

„Ick heff mi 'n Nogel in'n Foot pett!“

„Treck em doch rut!“

„Büst Du verrückt, ick heff jetzt Middag!“

# PROBEFAHRT

## M.S. „BURG SPARRENBERG“

Als letzter und dreizehnter Neubau des Jahres 1951 trat das Motorschiff „Burg Sparrenberg“ für die Reederei Ernst Russ, Hamburg, am 20. Dezember 1951 seine Abnahmeprobefahrt an. Wie immer befand sich auch eine größere Gruppe von Werftangehörigen unter den



M. S. „Burg Sparrenberg“

Fahrtteilnehmern. Bei etwas diesigem Wetter verholte das Schiff gegen 8.45 Uhr langsam vom Ausrüstungskai der Werft ins Fahrwasser der Elbe, und nun begann die Fahrt. Hinter Blankenese, das im Morgennebel kaum sichtbar wurde, erklang der Gong, der alle Probefahrtteilnehmer zu dem traditionellen Labskaus-Essen in den flaggengeschmückten Laderaum einlud. Die sauber gedeckten und mit Tannengrün geschmückten Tische gaben dem Ganzen einen festlichen Anstrich. Es muß allen großartig geschmeckt haben, denn irgendwelche Reste konnten nach dem Essen nicht mehr verzeichnet werden. Nach dem Frühstück — das Wetter hatte sich inzwischen zum schönsten Mützenwetter entwickelt — wurde das Schiff von den Reederei-Vertretern und den Gästen einer eingehenden Besichtigung unter-



Eignerwohnraum

zogen und es wurde von allen Seiten lobende Anerkennung über die Einrichtung des jüngsten Schiffes der deutschen Handelsflotte ausgesprochen. Besonders der Salon, die entzückende Bar und die mit besonderem Geschmack eingerichteten Fahrgastkammern fanden allgemein große Bewunderung. Anschließend wurden den Teilnehmern im Laderaum Getränke nach Wunsch serviert, wobei dem Grog der Vorzug gegeben wurde

nach dem Motto: „Rum muß, Zucker kann, Wasser braucht nicht rein.“

Im Maschinenraum war bei dem während der Mittagspause in der Nähe von Brunsbüttel vor Anker liegenden Schiff eine kleine Unregelmäßigkeit in der Kolbentemperatur eines Zylinders festgestellt worden, die der Betriebsleitung vorbeugend Veranlassung gab, den Kolben gegen einen an Bord vorhandenen Reservekolben auszutauschen.

Während dieser Liegezeit gongte es zum zweiten Male, und wieder waren alle Teilnehmer außer denen, die unentwegt an dem Motor arbeiteten, im Laderaum zu einem kräftigen Grünkohlessen versammelt. Herr Dr. Scholz berichtete während der Mittagstafel kurz über die vorgenommene Arbeit und hob hervor, daß eine Probefahrt gerade darum stattfindet, um Schiff und



Passagierwohnraum

Maschine in allen Teilen zu prüfen und während der Standprobe auf der Werft nicht zu erkennende kleine Unzulänglichkeiten zu beseitigen. Mit der Zahl 13, den der am heutigen Tage zur Ablieferung kommende Neubau trage, stehe das Vorkommnis in keinem Zusammenhang. Die anschließende Rede des Herrn Dr. Riensberg von der Reederei Russ, der allen denen dankte, die an dem Bau dieses schönen Schiffes beteiligt gewesen waren, gab Herrn Dr. Scholz recht.

Nachdem die Flaggen gewechselt waren, nahmen die Gäste im Salon Platz, wo noch einige Drinks die Stimmung nicht sinken ließen.

Im Verlaufe der Probefahrt wurde auch Meister Peters, der seit über 33 Jahren pflichttreu und umsichtig bei der DW gewirkt hat, weggefeiert. Der jetzt 69jährige Meister Peters zieht sich nach einem arbeitsreichen Leben in den wohlverdienten Ruhestand zurück. Es wurde manch Gläschen auf sein Wohl geleert.

Gegen 21 Uhr lag das Schiff wieder an der Werft fest und alle gingen mit dem Gefühl, einen gutgelungenen Tag verlebt zu haben, von Bord.

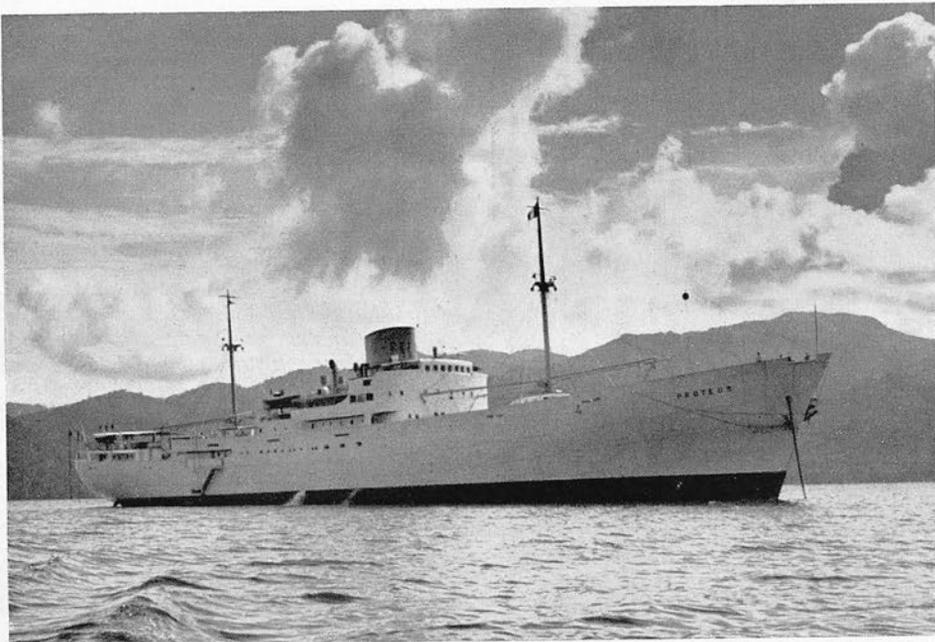
Wilhelm Schmidt KR.

# Mit M.S. „Proteus“ nach Guatemala

Von Dipl.-Ing. H. D o h r m a n n

Als M.S. „Proteus“ am 14. August 1951 gegen 17 Uhr, neben den Docks der Deutschen Werft liegend, den Anker lichtete und Fahrt zu seiner zweiten Reise nach Mittelamerika aufnahm, war es endlich soweit, daß mein Wunsch, mit einem unserer Neubauten eine größere Reise zu machen, in Erfüllung gehen sollte. Zunächst war sie von mir als reine Urlaubsreise gedacht. Doch die beruflichen Interessen traten immer mehr in den Vordergrund. Neben dem Verhalten des Schiffes im Seegang bei den verschiedensten Beladungszuständen, der Feststellung der Roll- und Stampfwinkel und ihrer Perioden, Geschwindigkeitsmessungen und vielen anderen den Schiffbauer interessierenden Fragen, wollte ich auch Seegangsbeobachtungen durchführen. Zu diesem

atlantik erreicht und nun ging es mit Kurs 240 Grad den Azoren entgegen. An Deck ist inzwischen aufgeklart und die letzten Überreste der Werftliegezeit sind entfernt worden. Auf der Brücke wurde der „Eiserne Gustav“ (Selbststeuer-Apparat) auf Kurs eingestellt und die doppelt besetzte Kanalwache durch die einfache Seewache ersetzt. Damit begann der normale Bordbetrieb. An Deck wurden heftig der Quast geschwungen und die Ladewinden geschmiert. Die Laderäume wurden überholt und die Binslatten eingesetzt. Bei gutem Wetter wurden die Laderäume durch Aufklappen je eines eisernen Lukendeckels gelüftet. Ich selbst begann mit meinen Seegangsbeobachtungen, die ich täglich um 8, 12 und 16 Uhr durchführte. Die Abende vereinten uns meist



*Auf der Reede von Puerto Barrios*

Zwecke hatte ich mich noch kurz vor Antritt der Reise in der Hamburger Schiffbau-Versuchsanstalt über alle damit zusammenhängenden Fragen unterrichten lassen. An Bord wurde ich von Kapt. Schaer freundlichst begrüßt, und dank des herzlichen und offenen Tones, den ich hier vorfand, fühlte ich mich bald in diesem Kreise sehr wohl, so daß die Erwartungen, die ich in dieser Hinsicht an die Reise gestellt hatte, restlos in Erfüllung gingen. Da die Route für Passagiere wenig gefragt ist, waren außer der Besatzung nur noch einige Rundreise-Fahrgäste und der Supercargo (Vertreter der Charterfirma) an Bord.

Nachdem wir bei Stadersand noch einmal kurz zu Anker gegangen waren, um den Funkpeiler zu überprüfen, ging es in See. Die erste Nacht stand noch ganz unter dem Eindruck der neuen Umgebung. Da zudem das Schiff noch zu rollen begann, fanden wir Neulinge an Bord alle wenig Schlaf. Bei leicht bewegter See wurde am andern Morgen das erste Frühstück noch sehr vorsichtig eingenommen. Am Abend beruhigte sich die See und wir erreichten die Kanaleinfahrt. Die Küste von England war in eine Dunstbank gehüllt. Gegen 22 Uhr passierten wir die Einfahrt von Dover. Die Kreidefelsen hoben sich als hellgrauer Streifen gegen den dunklen Horizont ab. Am nächsten Abend hatten wir den Nord-

in engerem Kreise — an dem vornehmlich die männlichen Mittschiffsgäste teilnahmen — im Rauchsalon bei Seemannsgarn und sonstigen Unterhaltungen. Besonders hatte es in dieser Hinsicht die „Saturday Night“ in sich, die sich oft bis zum andern Morgen ausdehnte.

Inzwischen hatte die See ein wechselvolles Bild geboten. Von Windstärken bis zu 5—6 und einer entsprechenden vorlichen Dünung hatte sie sich allmählich beruhigt. In dem Ballastzustand rollte das Schiff schon bei mittlerem Seegang empfindlich. Gesamt-Rollwinkel von 22 Grad (12 Grad nach Backbord und 10 Grad nach Steuerbord) waren keine Seltenheit. Bei einer Rollperiode von 12 bis 13 sec für eine Doppelschwingung waren die Bewegungen aber angenehm weich. Das stark ausfallende Vorschiff warf das Wasser ganz flach zur Seite. Vereinzelt, in Höhe des vorderen Mastes bis zur Saling hochschießende Spritzer wurden vom Fahrtwind erfaßt und wehten über Deck. So erreichten wir am Abend des 19. August die Azoren, deren nördlichste Insel Flores wir gegen 19 Uhr passierten. Damit waren wir nun in die Passatgebiete gekommen. Ein weicher, feuchtwarmer Wind umfächelte uns.

Da die See glatt und vollständig ruhig war, wurde beschlossen, am 21. August eine Stufenfahrt durchzuführen. Als wir zu diesem Zweck das Log ausbrachten, mußten



wo es weder Schlepperhilfe noch einen Lotsen gibt. Die Mannschaft brachte sofort eine Angel aus und bald wurde unter großem Siegesgeheul ein junger Haifisch von etwa 1 m Länge an Deck gezogen und nach heftigem Kampf unschädlich gemacht. Wir trieben die Nacht über langsam an der Küste entlang. Gegen 5 Uhr wurden wir durch das Anlassen der Maschine geweckt und nach einigen Stunden Fahrt erreichten wir die Reede von Puerto Barrios, wo wir zu Anker gingen. Um uns herum konnten wir den Flug der Pelikane bewundern, die sich aus großer Höhe auf das Wasser stürzten und, sich fast überschlagend, ihre Beute im Fluge aus dem Wasser aufnahmen. An der etwa 800 m langen Pier, die die einzige Hafenanlage von Puerto Barrios bildet, lagen neben verschiedenen anderen Schiffen einige Bananenschiffe der United Fruit Company, die vor uns noch abgefertigt werden sollten. Am Nachmittag kam das Verkehrsboot und wir fuhren an Land.

Von See aus macht Puerto Barrios mit den an der Bucht gelegenen Verwaltungsgebäuden, die von Palmen umgeben sind, einen ganz netten Eindruck. Doch bei näherer Betrachtung muß man feststellen, daß man sicher schon schönere Flecken auf dieser Erde gesehen hat. Neben einigen besseren Häusern, die auf Pfählen stehen und meist aus Holz mit offener Veranda davor gebaut sind, findet man, vom Hafen kommend, mehrere in ähnlichem Stile gehaltene größere Geschäftshäuser vor. Von der Veranda aus, zu der einige Stufen emporführen, gelangt man in die einzelnen Geschäfte. Die Kanalisation besteht aus einem breiten Graben, der sich neben der Straße hinzieht und mit grünlichgelb schillerndem Wasser gefüllt ist. Riesige Kokospalmen spenden etwas Schatten über der einzigen Asphaltstraße, deren Belag in der Hitze weich und ausgefahren ist. An diesen Stadtkern schließt sich ein Viertel von Katen an, das schwer mit Worten zu beschreiben ist. Ein Bretterverschlag ohne Fußbodenbelag, mit Bananenblättern abgedeckt, dient als Wohnung für eine große Familie. Auf den Dächern sitzen die Aasgeier, die die Gesundheitspolizei darstellen und denen die Verhütung von Seuchen zu danken ist. Die United Fruit hat für ihre Angestellten in dem hügeligen Gelände am Rande der Stadt eine ganze Siedlung mit kleinen, netten Einfamilienhäusern

gebaut, die im Stile den oben beschriebenen Häusern gleichen. Ein großes Klubhaus mit zwei Kegelbahnen (Kegeln ist der amerikanische Familiensport) bildet den Mittelpunkt der Siedlung und der Geselligkeit.

(Fortsetzung folgt.)

## Verbesserungsvorschläge

Seit etwa einem halben Jahr ist das betriebliche Vorschlagswesen wieder eingeführt worden. Wie in unseren früheren Werkzeitungen wollen wir laufend über gute Ideen und über die durchgeführten Prämierungen berichten. Hierbei bitten wir nochmals jeden um seine Anregungen, damit die Arbeit zweckmäßiger durchgeführt werden kann. Keiner darf zurückstehen und glauben, sein Vorschlag sei zu gering, zu nichtig und zu unbedeutend.

Helft alle durch tätige Mitarbeit mit, daß die brachliegenden Ideen Werte schaffen, daß die Arbeit leichter, besser, unfallsicherer wird. So tragen wir zu unserem Teil dazu bei, unseren Arbeitsplatz zu erhalten und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Die Vorschläge, die selbstverständlich vertraulich behandelt werden, sind entweder

schriftlich, mit Namen und Kenn-Nr. versehen, in die hierfür bestimmten Kästen zu werfen; diese befinden sich:  
an den drei Werftausgängen,  
in den beiden Gemeinschaftsräumen,  
im Schaltergang des Lohnbüros,  
im Büro RF/Betriebsgebäude (I. Stock), welches die Vorschläge bearbeitet, vorzutragen.

oder mündlich

Jeder eingeführte Verbesserungsvorschlag wird bewertet.

Bis jetzt sind an 16 Belegschaftsmitglieder, die brauchbare Anregungen eingereicht haben, über DM 1000,— ausgezahlt worden. Schon heute ist zu übersehen, daß für fünf Vorschläge, die laufend verwendet werden, eine Nachzahlung erfolgen wird. Dipl.-Ing. Horst.

Zu unserem Titelbild

## Fröhliche und zufriedene Gesichter

sah man, als die Kinder der DW-Belegschafter mit ihren Weihnachtstüten im Arm die Weihnachtsmärchen-Vorstellung im Schauspielhaus verließen. Unser Fotograf, der das kleine Mädchen auf der Titelseite „geschnappt“ hat, hätte eine reizende Szene auf die Platte bannen können, wenn er vor dem Theater gestanden hätte. Zwei Buttjes stürzten aus dem Gebäude mit ihren Tüten im Arm und packten auf der gegenüberliegenden Straßenseite den süßen Inhalt der Tüten auf das regennasse Pflaster, unbekümmert um Straßenverkehr und Passanten. Die Freude über das, was sie vorfanden, ließ sich in ihren Gesichtern ablesen.

Auch in diesem Jahr wieder hatte die Werft die im „theaterfähigen“ Alter stehenden Kinder ihrer Belegschafter zur Weihnachtsmärchen-Vorstellung eingeladen. An zwei Tagen, am 22. und 23. Dezember, gab es im

Schauspielhaus Vorführungen ausschließlich für die rund dreitausend DW-Kinder.

Voll Spannung saßen die Jungen und Mädels auf ihren Plätzen und verfolgten die Vorgänge auf der Bühne. Es war ja auch furchtbar aufregend, was der junge hübsche Prinz, den die böse Brunnengret in einen „Froschkönig“ verzaubert hatte, alles durchmachen mußte, ehe er seine Prinzessin zur Braut bekam und mit ihr und all den vielen anderen Weihnachten feiern konnte. Bis es soweit war, gab es viele teils empörte, teils zustimmende Zurufe der jungen Zuschauer, die schließlich kräftig in die Weihnachtslieder einstimmten, die man auf der Bühne sang.

Beim Verlassen des Theaters gab es für jedes Kind die schon erwähnte Tüte mit Weihnachtssüßigkeiten, die auch den noch nicht theaterreifen Kleinen durch ihre Väter zugestellt wurde.

## Erfolg in Sao Paulo

Bericht über den Silvesterlauf des Betriebsangehörigen  
Kruczycki

Kaum einer von denen, die wußten, daß Erich Kruczycki im Dezember 1951 nach Brasilien abgeflogen war, um an dem traditionellen Silvester-Lauf in Sao Paulo teilzunehmen, hatte wirklich damit gerechnet, daß er in diesem Lauf Sieger werden könnte. Alle hatten nur angenommen, daß er einen guten Platz in der Spitzengruppe haben könnte. Und nun hat er es doch geschafft. Er hat die 7,3 km lange Strecke in der Rekordzeit von



22:26 Min. bewältigt. Das ist eine Leistung, die besonders deswegen ganz erstaunlich ist, als der Lauf von den für einen Europäer sehr schwierigen südamerikanischen klimatischen Verhältnissen beeinflußt wurde. Dazu kommt, daß unser Betriebskollege Kruczycki immerhin schon über 40 Jahre alt ist und sich erst seit verhältnismäßig kurzer Zeit dem Langstreckenlauf widmet, nachdem er früher Fußball spielte. Wir freuen uns mit Kruczycki herzlich über seinen Erfolg und wünschen ihm, daß er noch oft als Sieger durch das Ziel laufen möchte. Wir sind stolz auf unseren Betriebskollegen. Ein eingehender Bericht folgt in der Februar-Ausgabe.

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN

UNSERE  
JUBILARE

Werkmeister Carl Fischer und Anschläger Rudolf Reese  
seit 25 Jahren bei uns



7. Januar 1952

Herr Carl Fischer kam erstmalig im Jahre 1923 zur Deutschen Werft, bei der er mit kurzen Unterbrechungen bis August 1931 blieb. Im April 1934 kehrte er zu uns zurück und ist seitdem ununterbrochen tätig. Meister Fischer hat als Stemmer bei uns begonnen. Infolge seiner hervorragenden Tüchtigkeit und seiner steten Einsatzbereitschaft wurde er vor über einem Jahr als Werkmeister eingesetzt.



6. Januar 1952

Herr Rudolf Reese war zunächst vom Juli 1924 bis November 1932 bei der Deutschen Werft. Er kehrte im Januar 1934 zurück und ist seit diesem Zeitpunkt ununterbrochen im Werk. Durch seinen Fleiß und seine Zuverlässigkeit sowie sein allzeit freundliches Wesen ist der stämmige Dithmarscher bei Vorgesetzten und Mitarbeitern hoch geschätzt. Herr Reese ist zur Zeit als Anschläger eingesetzt.



# WETTBEWERB

## zur Ausgestaltung unserer Werkzeitung

Endlich haben wir wieder eine Werkzeitung. Seit Beendigung des Krieges waren so viele dringende Aufbau- und Planungsarbeiten zu bewältigen, daß für unsere Zeitung kein Raum geblieben war. Jetzt ist es aber soweit. Die alten DW-Angehörigen werden sich noch gern unserer früheren Werkzeitung erinnern. Um diese Erinnerung etwas aufzufrischen, haben wir im Bilde noch einmal die Aufmachung unserer alten Zeitung in verschiedenen Zeitabschnitten festgehalten.

Wie früher schon, soll unsere Zeitung auch jetzt wieder die Verbundenheit aller Werftangehörigen zum Ausdruck bringen und ein Bindeglied zwischen Werftleitung und Belegschaft sein. Ein jeder DW-Angehörige kann an Ausgestaltung und Inhalt der Zeitung mitwirken. Die Zeitung ist für jeden da.

Um die Zeitung auch in ihrem äußeren Bild so einzurichten, daß alle ihre Freude daran haben, werden hiermit alle Werftmitglieder aufgefordert, Entwürfe für einen neuen Kopf unserer Zeitung einzureichen. Für

diese Ausgabe haben wir eine Aufnahme von M.S. „Proteus“ zur Ausschmückung verwendet, beim nächsten Male soll aber schon der beste der eingereichten Entwürfe unsere Werkzeitung zieren.

Die Betriebsleitung hat für den besten Entwurf einen Preis von DM 100,— ausgesetzt. Außerdem winken zwei weitere Preise von DM 75,— und DM 50,—. Die Entwürfe müssen bis zum 1. 2. 1952 bei der Schriftleitung der Werkzeitung eingereicht sein. Später eingehende Vorschläge können nicht mehr berücksichtigt werden. Das Preisgericht setzt sich aus je einem Mitglied der Betriebsleitung, des Betriebsrats und der Schriftleitung zusammen. Die Entscheidungen des Preisrichterkollegiums sind endgültig. Die Veröffentlichung der Namen der Preisträger erfolgt im Februarheft der Werkzeitung. Die eingereichten Entwürfe gehen mit der Abgabe in das Eigentum der Deutschen Werft über.

Und nun frisch ans Werk! Jeder kann Sieger sein. Warum nicht auch Du?!

## Meister Hermann Peters

Meister Hermann Peters ist mit Ablauf des Jahres 1951 auf eigenen Wunsch in den Ruhestand getreten, nachdem er nahezu 33 Jahre bei uns tätig gewesen ist. Meister Peters hat schon auf Tollerort als Vorarbeiter und Meister gearbeitet. In diese Zeit fällt der besonders bemerkenswerte Abschnitt seiner Tätigkeit, in dem er, der Zimmerer, als Meister im Schiffbau eingesetzt war.



Meister Peters war immer einsatzbereit. Alle Aufgaben, die ihm übertragen wurden, hat er umsichtig, pflichtbewußt und einwandfrei bewältigt. So ist zum Beispiel nach dem Kriege auch die Behelfsheimsiedlung auf dem Golfplatz unter seiner Leitung ausgebaut worden. Ein besonderer Verlust wird das Fehlen von Meister Peters für unsere Lehrlinge sein. Meister Peters verfügt über ein hervorragendes pädagogisches Talent, und auch die Lehrlinge haben sich immer gefreut, von ihm unterrichtet zu werden.

## Ernennungen im Betrieb

Zum Nachfolger von Meister Peters wurde Werkmeister Hans Stenby ernannt. Der 43jährige Meister Stenby ist auch schon seit beinahe 20 Jahren Angehöriger der Deutschen Werft.

Zum Meister in der Schlosserei wurde Meister Werner Beuster ernannt. Meister Beuster ist seit 1936 bei uns.

## Mitteilung der Schriftleitung

Beiträge für die Februar-Ausgabe der Werkzeitung müssen bis zum 28. Jan. 1952 bei der Schriftleitung eingegangen sein. Sie können in die bei den Wohlfahrtsräumen befindlichen Briefkästen eingeworfen oder direkt bei der Schriftleitung (Sz) abgegeben werden. Wir hoffen auf rege Beteiligung und sind für jede Anregung dankbar, besonders auch für die Aufgabe von Familien-Nachrichten (Geburt, Hochzeit, Jubiläum und Todesfälle), die wir wieder regelmäßig in unserer Werkzeitung aufnehmen wollen. Recht erfreulich wäre es, wenn auch

Kritik einsetzen würde. Gefällt Euch die Zeitung so wie sie ist? Was soll geändert werden? Worüber wollt Ihr etwas hören?

Zu unserer größten Freude können wir mitteilen, daß sich schon jetzt eine große Anzahl von Werftangehörigen an dem Entstehen der ersten Nummer unserer Zeitung beteiligt hat. Auch die Zeichnungen, die Ihr in der Werkzeitung findet, sind im Hause entstanden. Auf diese Weise haben wir in Fräulein Irmgard Laddey ein zeichnerisches Talent entdeckt. Wir danken allen, die die Ausgabe unserer Werkzeitung durch ihre Mitwirkung ermöglicht haben.

Die Schriftleitung.

## Familiennachrichten

Ein Sohn wurde dem Ausgeber Herbert Olschewski am 2. Januar 1952 geboren.

Am 3. Januar 1952 verstarb der Brenner Clemens Schlabbach.



Erkennt Ihr mich? Ich bin der DW-Klabautermann, der gute Hausgeist unserer Werft. Als ich erfuhr, daß endlich wieder eine Werkzeitung erscheinen soll, habe ich mich sofort bei der Schriftleitung gemeldet und meine Mitarbeit angeboten. Klar, daß ich freundlich aufgenommen wurde. Ich komme ja überall im Betrieb herum und kann daher auch über alles berichten. Es gibt ja immer etwas, was ich erlebe, das alle interessiert. Und wenn mir mal irgendwo etwas auffällt, das mir nicht ganz in der Ordnung zu sein scheint, werde ich auch darauf hinweisen. Wir feuern uns ja alle darüber, wenn es bei uns klappt wie geschmiert. Dazu will ich beitragen. Damit ich aber auch wirklich alles erfahre, müßt Ihr mir schon helfen. Ihr müßt mir sagen, wo Euch der Schuh drückt, nur dann kann ich eingreifen. Ihr könnt mich immer erreichen. Ich sitze in jedem Briefkasten unserer Werkzeitung, Ihr trefft mich auch immer bei der Schriftleitung (Sz.).

So und nun auf gute Zusammenarbeit.

Herzlichst

Euer Klabautermann.