

12. JAHRGANG

NR. 2

22. FEBRUAR 1952

Wir sind wieder auf der Höhe!



Das war es, was die meisten Werftangehörigen zum Ausdruck brachten, als sie am 17.1.1952 mit der Neuausgabe der Werkzeitung überrascht wurden. Sofort wurde schnell mal hineingeschaut, um festzustellen, was es alles zu lesen gab. Der Betrachter konnte viel zustimmendes Kopfnicken und Schmunzeln des Einverständnisses bei den Lesern entdecken.

Und so wie hier im Bild, das einen Blick in die Hadag-Fähre tun läßt, war es überall, wo DW=er die Verkehrsmittel bevölkerten. Fast ein jeder hatte die Werkzeitung in der Hand, seine DW=Werkzeitung, die nun in jedem Monat wiederkommt, um Freude zu bringen und die Verbundenheit der Werftangehörigen zu verstärken.



K
A
R
E
N

N
A
E
S
S



Eine so junge Taufpatin hat die Deutsche Werft noch nicht gesehen wie am 9. Februar, als die zwölfjährige Karen Naess die Taufe des ersten Neubaues des Jahres 1952, eines 16 810 tdw großen Motortankers, vollzog und dem Schiff ihren Namen gab. Mit sicherer Hand ließ Karen Naess die traditionelle Flasche Schaumwein am Bug des Schiffes zerschellen, das gleich darauf ruhig in sein Element glitt. Und noch etwas Besonderes hatte dieser Stapellauf: eine amerikanische Fernsehgesellschaft war zur Stelle, um das Ereignis festzuhalten und in den USA zur Sendung zu bringen. Im Rahmen einer Sendung: „Ein Tag im Leben eines Hamburger Arbeiters“ wird unser Stapellauf auf den Fernsehempfängern Amerikas zu sehen sein. Und der Hamburger Arbeiter, um den es sich hierbei handelt, ist unser Mitarbeiter, der Schiffbauer Schulz.

ARBEIT UND BROT

*Und wieder steht vor der Vollendung
ein Frachter, kurz vorm Stapellauf.
Ach, käm davon noch manche Sendung!
dann wüßten wir, es geht bergauf.*

*Dem Element wird übergeben
das Schiff. Ein Blick noch längs der Außenhaut.
„Kollegen! Das ist unser Leben,
ist unser Werk, von uns gebaut.*

*Wir alle trugen dazu bei
in mancher schwerer Arbeitsschicht.
Und unser Wunsch: Die Kohle frei!
Das täglich Brot fehlt uns dann nicht.“*

Kurt Reese.

Und dann die Stromrechnung

Die Deutsche Werft bezieht ihren Strom als hochgespannten Strom (6000 Volt) von den HEW. Eine Eigenenerzeugung, mit Ausnahme von einigen kleinen Notaggregaten, besitzt unsere Werft nicht. In den E-Zentralen wird die gelieferte Hochspannung auf die erforderlichen Gebrauchsspannungen 500—380—220 V Drehstrom umgespannt bzw. auf 220 V oder 60 V Gleichspannung umgeformt.

Unser Strombezug von den HEW betrug 1951 nahezu 18 000 000 kWh. Um sich eine Vorstellung von dieser Menge zu machen, sei verraten, daß diese Strommenge ausreicht, um eine ganze Stadt wie Wilhelmshaven mit seiner gewiß nicht kleinen Industrie zu versorgen.

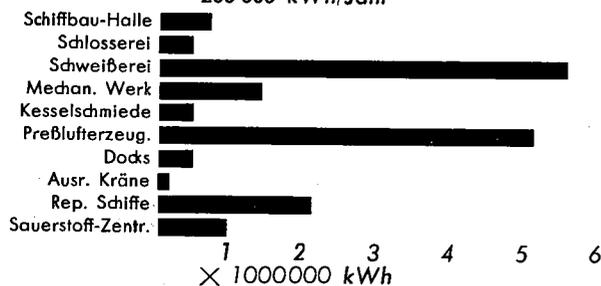
11,8 % der gelieferten Menge, nämlich 2,1 M kWh, wurden an die zur Reparatur an der Werft liegenden Schiffe abgegeben. Die zunehmende Elektrifizierung in der Schifffahrt wird diese Zahl in Zukunft noch erhöhen. Um die Übersichtlichkeit für die Schaubilder „Jahresanteil der Verbraucher“ zu erleichtern, wurde eine Aufteilung der Verbraucher in zwei Gruppen vorgenommen.

A Betriebe mit einem Jahresverbrauch von mehr als 200 000 kWh, sogenannte Großverbraucher,

B Betriebe mit einem Jahresverbrauch unter 200 000 kWh, sogenannte Mittelverbraucher.

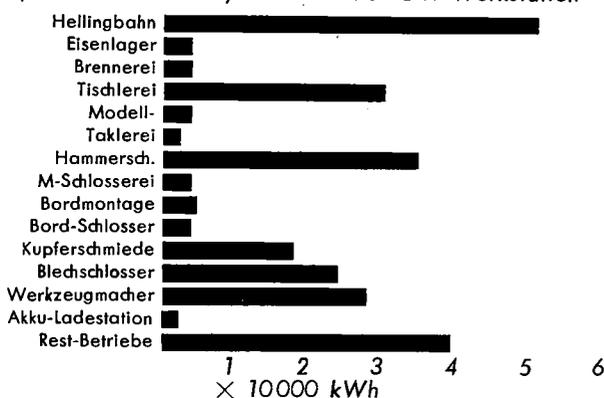
Der Stromanteil der einzelnen Werkstätten und Gewerke unserer Betriebe im Jahre 1951 geht aus den nachstehenden Schaubildern 1 und 2 hervor.

Schaubild 1
Jahresanteil der Großverbraucher unserer Werft über 200 000 kWh/Jahr



Ins Auge springend ist auf Schaubild 1 der Großverbrauch der Schweißerei und der Preßluftherzeugung. Die Schweißerei verbrauchte im vergangenen Jahr 5,4 M kWh. Dieses ist ohne weiteres erklärlich, wenn wir uns überlegen, daß der Schiffbau immer weiter zum E-Schweißen übergeht.

Schaubild 2
Jahresanteil der Mittel- und Kleinverbraucher (unter 200 000 kWh) der einzelnen DW-Werkstätten



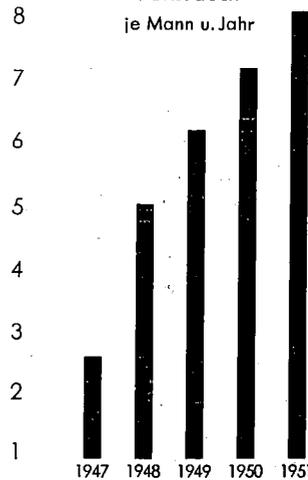
Das Schaubild 3 zeigt uns das Ansteigen des Stromverbrauches eines E-Schweißers in den vergangenen Jahren.

Es ist deutlich zu erkennen, daß sich von 1947 bis heute der Stromverbrauch für den einzelnen Schweißler mehr als verdreifacht hat.

Die Wirtschaftlichkeit zwingt uns auf diesem Gebiet zum erweiterten Einsatz von Schweißautomaten. Unsere Messungen haben ergeben, daß eine Handschweißung für 1 kg niedergeschmolzene Mantel-Elektrode zwischen 6,8 bis 7 kWh erfordert. Die Automaten-schweißung dagegen ergab für die gleiche Abschmelzmenge für Gleichstrom 5 kWh und für Wechselstrom 4 kWh.

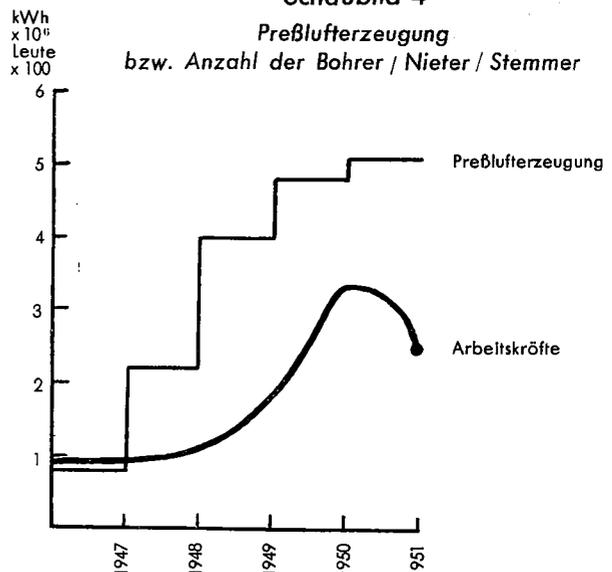
Der oben angedeutete geringere Verbrauch der Wechselstromschweißung hat im letzten Jahr zur Einführung von Schweißfrequenzwandlern an Stelle der Gleichstrom-Umformer geführt (s. Bild 1).

Schaubild 3
Schweißstrom-Verbrauch je Mann u. Jahr



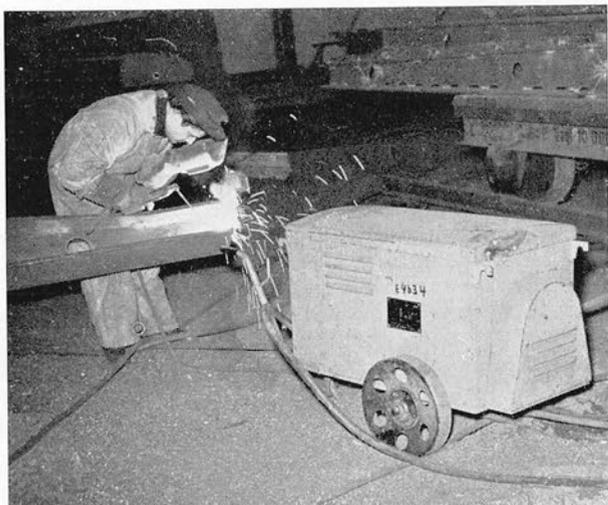
Durch eine sinnreiche Schaltung wird bei diesen Wandlern eine symmetrische Belastung des Netzes und eine Frequenzverdoppelung im Schweißstromkreis auf 100 Hz vorgenommen. Diese Frequenzverdoppelung trägt zu einer Stabilisierung des Lichtbogens bei und erleichtert damit das Schweißen wesentlich. Hatte die D. W. bisher von dem Einsetzen von einfachen Schweißwandlern mit Rücksicht auf die auftretenden gefährvollen Leerlaufspannungen Abstand genommen, so kann dieser Frequenzwandler, der mit einer besonderen Schutz-

Schaubild 4
Preßluftherzeugung bzw. Anzahl der Bohrer / Niete / Stemmer



schaltung ausgerüstet ist, auch an Bord eingesetzt werden.

Aber was nützt der beste Wagen, wenn wir das kräftige Pferd nicht richtig einspannen. Dieser Vergleich entspricht den von den E-Schweißern hergestellten



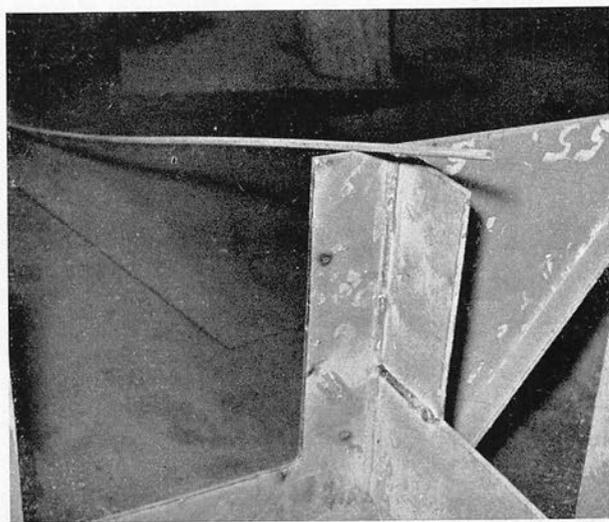
Schweißfrequenzwandler

Schweißanschlüssen. Lockere Schraubverbindungen werden immer wieder vorgefunden, und die Folgen sind ausgelötete Kabelschuhe, verbrannte Klemmenbretter an den Schweißgruppen und damit Ausfall dieser ganzen Gruppen, große Spannungsschwankungen an den Schweißstellen.

Diese Schwankungen sind die Ursache für die so häufigen Fehlschweißungen.

Unser größtes Sorgenkind sind die Erdverbindungen. Man kann keine einwandfreie Schweißung erwarten, wenn die Erdverbindungen mit aufgelegten oder sogar angelehnten Eisenstangen hergestellt werden (s. Bild 2). Eine solche untersuchte „Erdverbindung“ ergab bei der Untersuchung einen Verlust von 1,4 kWh in 8 Stunden. Diese Menge ist ausreichend, um mehrere Haushaltungen einen ganzen Tag im Winter mit Lichtstrom zu versorgen.

Der zweite schon oben erwähnte Großverbraucher ist unsere Preßluftanlage. Zur Verdichtung von 6 m³ angesaugter Luftmenge auf 6 atü ist im Mittel 1 kWh erforderlich. Um einen Begriff von dieser Luftmenge zu



Erdverbindung

geben, sei erwähnt, daß eine Preßluftbohrmaschine beim Bohren von Löchern von 23 mm Durchmesser ungefähr 60 m³ h Preßluft bzw. 7,5 bis 10 kW in der Stunde verbraucht.

Uns allen ist es schon aufgefallen, wenn man in den Pausen oder in der zweiten Schicht über die Werft geht, daß es an vielen Schläuchen, vor allen Dingen an den Kupplungen, zischt. Die wenigsten werden darüber nachgedacht haben, daß eine aus Unachtsamkeit auftretende Undichtigkeit, z. B. an einer Verschraubung oder dergl., der Werft im Mittel 4—6 DM je Stunde kostet. (Dieser Preis wurde errechnet, wenn die Austrittsöffnung einem Loch von etwa 3—5 mm ϕ entspricht.)

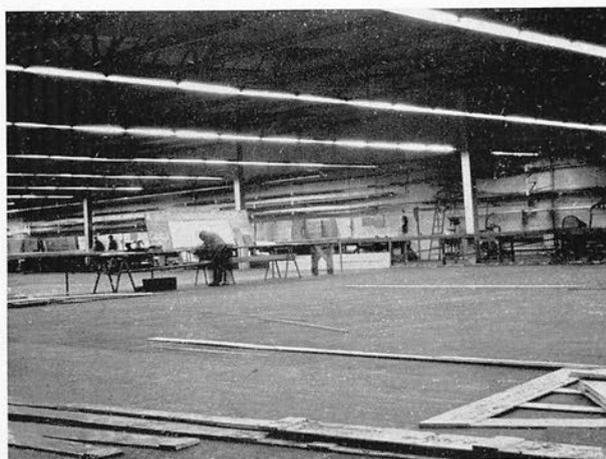
Jeder von uns hat schon beobachtet, daß Arbeitskollegen zum Ausblasen und Reinigen Preßluft benutzen, auch dort, wo die Reinigung mit einem Putzlappen den gleichen Dienst hätte tun können. Die Kosten für eine solche Reinigung bei einem Normschlauch mit 15 mm Durchmesser belaufen sich auf 30,24 DM die Stunde.

Diese Summe zwingt zum Nachdenken, und auch hier gilt der Grundsatz wie bei jeder Arbeit:

Erst besinn's — dann beginn's.

Gerade auf diesem Gebiet könnten erhebliche Einsparungen gemacht werden, wenn jeder DW-Belegschafter etwas mehr Verantwortungsbewußtsein aufbringen würde.

Schaubild 4 zeigt uns eine Gegenüberstellung des Stromaufwandes für die Preßluftherzeugung zu der Anzahl der auf der Werft arbeitenden Nieter und Stemmer in den Jahren 1947 bis 1951.



Der neue Schnürboden

Der zunehmende Übergang zur Schweißung müßte einen Rückgang im Preßluftverbrauch zur Folge haben. Leider zeigt das Schaubild 4 das Gegenteil.

Auch auf dem Gebiet der Beleuchtung haben wir versucht, an allen wesentlichen Stellen und auch bei Neu-Installationen uns dem neuesten Stand der Technik anzupassen mit dem Ziel, Strom zu sparen. Auf den Schaubildern 1 und 2 ist der Stromanfall für die Beleuchtungszwecke in dem gezeigten Stromverbrauch eingeschlossen.

Nachdem die U.S.A. schon während des Krieges in großem Umfang zur Verwendung von Leuchtstoffröhren übergegangen waren, folgte Europa erst in den letzten Jahren.

Für die Einführung der Leuchtröhre spricht, daß der Stromverbrauch bei etwa 1/4 bis 1/3 einer normalen Glühlampe bei gleicher Lichtausbeute liegt. Außerdem schaltet die Gefahr einer Blendung durch die Verteilung des Lichtes auf eine relativ große Fläche aus und verringert damit auch gleichzeitig die Bildung starker Schlagschatten.

Die DW ist wohl einer der ersten Betriebe, die den Versuch der Ausstattung einer großen Halle, wie die der Kupferschmiede, mit Neonröhren durchführte. Nach einigen Rückschlägen, die vorwiegend in Fabrikationsfehlern begründet waren, hat sich diese Lampenart

derart durchgesetzt, daß heute über 1500 Lampen bei uns im Betrieb sind und wir damit die alte Forderung
besseres Licht = bessere Arbeit
verwirklichen helfen.

Bild 3 zeigt einen Teil unseres neuen Schnürbodens, auf dem 340 Leuchtstoffröhren installiert sind. Wie vielen bekannt, kommt es in diesem Betrieb besonders auf die gleichmäßige Beleuchtung des „Riesenreißbrettes“, eben des Schnürbodens, an. Daß dieses uns gelungen ist, läßt sogar die Abbildung 3 erkennen.

Ein besonders heikles Kapitel auf der Werft ist die Handlampe. In unserem Betrieb Finkenwerder sind wohl 2600 von diesen kleinen Dingen ausgegeben, d. h. nahezu jeder zweite unserer Leute besitzt eine Handlampe.

Es ist ohne weiteres klar, daß die Glühlampe in einer solchen Leuchte den größten Stoßbeanspruchungen ausgesetzt ist. Dieser Tatsache Rechnung tragend, wurde schon vor zwei Jahren von der üblichen Isolierpreßstofflampe abgegangen und zur Vollgummi Ausführung übergegangen. Gleichzeitig wurde, da inzwischen die Fabrikation wieder aufgenommen wurde, die schon altbekannte stoßfeste Centra-Lampe bei uns auf Lager gelegt. Wir dachten, daß jedem eine wirklich stoßunempfindliche Lampe als gutes Hilfsmittel zur Durchführung seiner Arbeit willkommen sei. Aber wir hatten falsch gedacht. Bei der Auswechslung der defekten Glühlampen zeigte es sich, daß sehr viele Handlampenbenutzer den mehr oder weniger weiten Weg zur Werkzeugausgabe scheuten und sich lieber die nächste zur Allgemeinbeleuchtung gehörige Glühlampe (ob nun 100 oder 200 Watt) herausschraubten und diese in ihre Handlampe einsetzten.

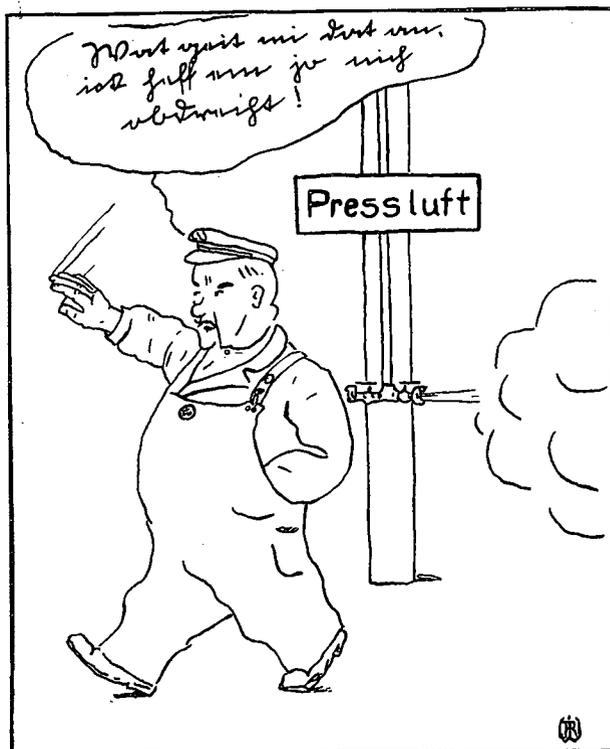
Abgesehen von der Tatsache, daß die Benutzung einer 100-, oder noch schlimmer 200-Watt-Lampe in der Handlampe unweigerlich mit der Zeit zu Augenleiden führt, hat der Betreffende drei schwere Fehler begangen:

1. Gefährdet er seine Kollegen durch die jetzt fehlende Allgemeinbeleuchtung. Dieser Fall hat schon verschiedentlich zu Unfällen geführt.
2. Ist die Allgemeinbeleuchtung mit Doppel-Wendellampen (sogenannten D-Lampen) ausgerüstet. Diese Lampenart ist sehr stoßempfindlich und hält somit doch nur kurze Zeit in der Handlampe (je höher die Wattzahl, desto empfindlicher ist die Lampe).
3. Bedeutet jede 100- oder 200-Watt-Lampe in der Vollgummilampe eine Brand- und Unfallgefahr.

Da alle von uns in der letzten Zeit durchgeführten Gegenmaßnahmen und Belehrungen keinen Erfolg gezeigt haben, sind wir jetzt zu der wesentlich teureren

Lösung übergegangen, und es werden sämtliche Handlampen in Zukunft mit Swan-Sockel ausgerüstet. Hoffentlich zeitigt dieses den erwarteten Erfolg. Zusammenfassend glaube ich wohl behaupten zu können, daß, wie vielleicht aus obigem ersichtlich, alle Hebel angesetzt werden, um durch Auswahl richtiger Werkzeuge und Hilfsmittel jedem einzelnen die Arbeit zu erleichtern.

Abschließend bleibt noch zu bemerken, daß die Kohlenlage für den laufenden Monat und die folgenden drei Monate nach wie vor so angespannt ist, daß uns die



Strommenge wöchentlich zugeteilt wird. Die uns zugeteilte Strommenge ist so knapp bemessen, daß wir uns bisher mit Mühe und Not über die Runden wegquälen konnten. Würde die Zuteilung überschritten, so würde dieses zwangsläufig zu Abschaltungen und damit Beschränkungen, entweder bei uns oder in anderen Betrieben, führen.

Also denk daran und hilf auch Du Strom einsparen!

Ing. Jung FHE

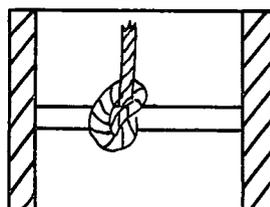
Seine Majestät, der Stahlstropp

Ein garstiger, struppiger und stacheliger Geselle ist der Stahlstropp. Er beherrscht den Betrieb und ist überall zu finden. Jeder kennt ihn und hütet sich vor seinen Stacheln. Im Gegensatz zum Taustropp mit seinen sanftmütigen und geschmeidigen Charaktereigenschaften verkörpert der Stahlstropp das Wesen eines Tyrannen und widerspenstigen Opponenten, der sich widersetzt und um sich sticht, wenn man ihn durch seine Schleife ziehen will. Man sollte ihn mit Handschuhen anfassen und wie ein rohes Ei behandeln. Hast Du auch schon erfahren, wie schlecht er sich lösen läßt, wenn man ihn um eine Welle mit kleinem Durchmesser geschlungen hat und nach dem Zug lösen will? Seine Öse ist von dem starken Zug klein und steif geworden. Befindet sich die Welle auch noch verdeckt in einem engen Rohr, das w-möglich auch noch heiß ist, dann hat man seine liebe Not mit dem Lösen der Schleife. Es gibt aber einen kleinen

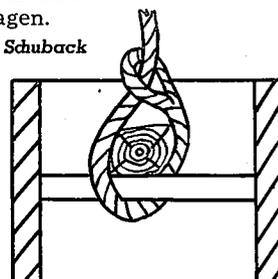
Kniff: wenn Du ihn noch nicht kennst, sei er Dir geraten. Lege ein Stück Holz in die Schleife auf die Welle, wie die Skizze zeigt, und der Stropp läßt sich leicht lösen.

Vielleicht weißt auch Du etwas über den stacheligen Gesellen zu sagen.

Bernhard Schuback



Falsch

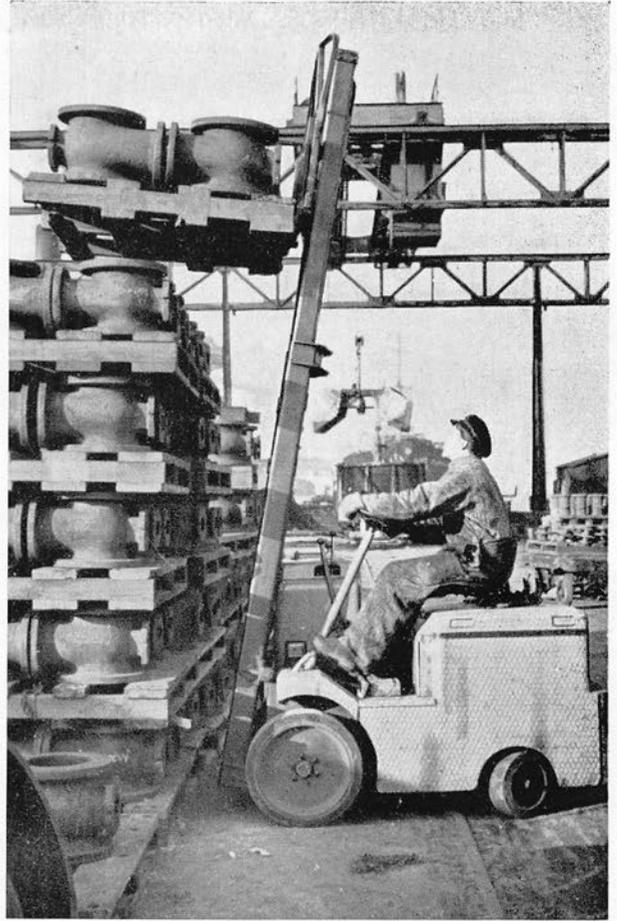


Richtig

Hochstapler - mal anders

Nach der Freigabe des Baues von Fracht- und Tank-schiffen und dem zunehmenden Eingang von Rohguß standen wir in unserem Materiallager vor der Frage: „Wohin mit den Gußteilen, die für die Ausrüstung unserer Neubauten nötig sind?“ Wir haben nämlich Gußteile in solcher Menge und teilweise von solcher Größe, daß im Magazin kein Platz dafür ist. Sie haben oft ein Einzelgewicht von vielen 100 Kilo und sind außerdem groß und sperrig. Wir brauchten also einen Lagerplatz mit Laufkran, damit die schweren Stücke transportiert werden konnten. Da ein solcher Lagerplatz nicht vorhanden ist, mußte eine andere Lösung gefunden werden. Wir suchten und kamen auf den allen Betriebsangehörigen bekannten Hubstapler. Durch Verwendung dieses Gerätes wurde der Laufkran überflüssig und außerdem eine einwandfreie Stapelung möglich. Es konnte ein Lagerplatz Verwendung finden, der sonst unbenutzt geblieben wäre.

Der Lauf der Dinge ist nun folgender: Die Gußteile kommen mit der Schute an und werden an Brücke 4 vor der Kesselschmiede mit einem Laufkran entladen und auf dem Betonplatz abgelegt. Wenn das geschafft ist, kommt der große Moment des Hubstaplers: Er ist ein Fahrzeug, das von einer Batterie und einem Motor angetrieben wird. Am Vorderteil sind zwei Gabeln, die auf und ab bewegt und seitlich verstellt werden können. Diese Gabeln fassen die Gußteile, eine kurze, schnelle Wendung und schon ist man bei der Waage, wo das Gewicht geprüft wird, und dann geht es ab zum Gußlagerplatz. Wenn die Abmessungen der Gußteile es erlauben, werden mehrere Stücke auf sog. Transportbretter gelegt, so daß man eine ganze Menge Material auf einmal transportieren kann. An Ort und Stelle wird dann alles an den richtigen Platz gebracht. Mit dem Hub-



Mechanisches Stapeln der Gußteile bei rationeller Ausnutzung des vorhandenen Lagerplatzes



Mühevolle Transport- und Stapelarbeit im Magazin

stapler kann man die Gußteile bis zur Höhe von drei Metern aufstapeln.

Die Verwendungsmöglichkeiten des Hubstaplers sind mannigfaltig. Viele Leistungen, die man einem Laufkran nicht abfordern kann, bewältigt der Hubstapler spielend und leicht. Er nimmt einzelne Gußteile oder ganze beladene Transportbretter mit seinen Greifarmen, wie es gerade kommt. Man kann mit ihm die Lasten direkt in die Werkstatt fahren und sie genau dort absetzen, wo man sie braucht. Das früher notwendige Verladen auf Eisenbahnwagen, das Verschicken zur Werkstatt, das Umladen auf kleine Loren, Transport in der Halle, alles entfällt. Das macht jetzt der Hubstapler. Zur Zeit haben wir zwei dieser vielseitigen und wendigen Geräte. Sicher werden es bald mehr sein. So sind wir bei der DW auf einfachste Weise Hochstapler geworden, und das auch noch, ohne uns strafbar zu machen.

Dipl.-Ing. Horst.



Ist dir wirklich die Lohntüte auf den Fuß gefallen?
Ja, aber die Abzüge waren raus, sonst wär der Fuß ab!

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

Nachstehend soll über zwei eingeführte Verbesserungsvorschläge berichtet werden:

I. Zweckmäßigere Herstellung von Spindeln der Tankleitungsschieber

Die früher vielseitig verwendete elektrische Stumpfschweißmaschine, die z. B. zum Schweißen von Geländerstützen und zur Bearbeitung von Rohren für die La-Mont-Kessel benutzt wurde, kam nach dem Kriege in der Kupferschmiede zur Aufstellung. Jetzt wurde sie zum Stumpfschweißen von Rohren für Lokomotiven, die von der DW überholt wurden, benutzt. Es wurden immer zwei Rohre zu einem zusammengepreßt.

Eines Tages waren diese Arbeiten beendet, und wir hatten nicht mehr genügend Verwendungsmöglichkeiten für die Maschine. Viele machten sich Gedanken darüber, wie die teure Maschine ausgenutzt werden könnte. Da kamen Betr.-Ing. Müller II, Meister und Schmiedegesellen auf den Einfall, sie zum Stauchen, sogar zum Facon-Stauchen zu verwenden.

Schon ging man dazu über, mit der Bearbeitung der Messingspindeln für die großen Tankleitungsschieber Versuche anzustellen. Bisher mußten die Spindeln aus-

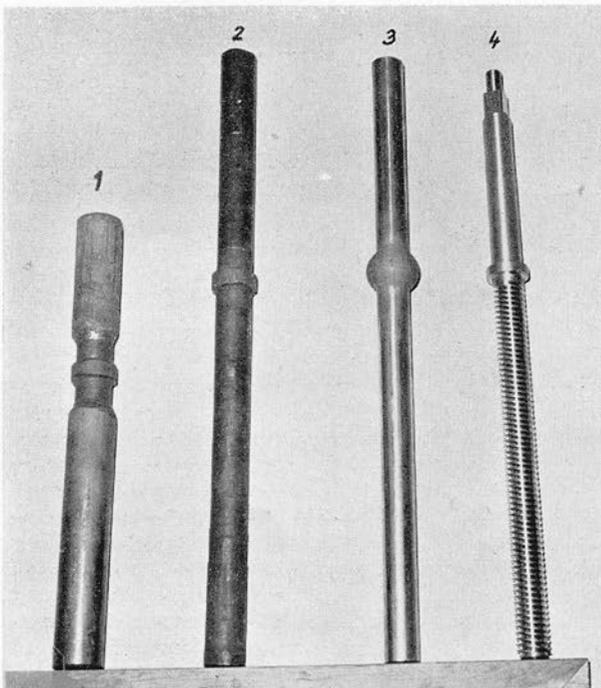


Bild 1

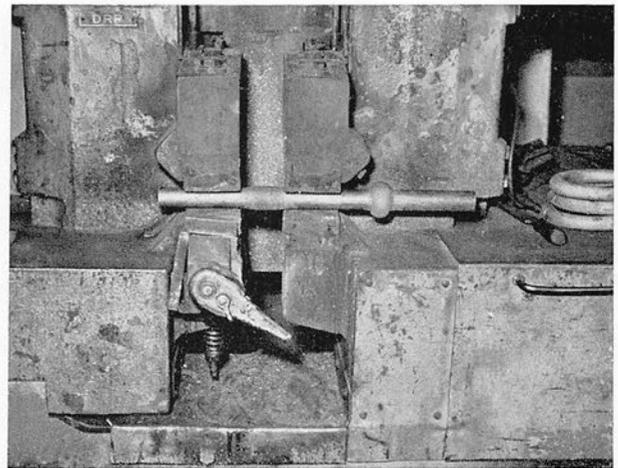


Bild 2

geschmiedet werden (vgl. Bild 1 Figur 1 und 2). Die Stumpfschweißmaschine wurde in der Hammerschmiede aufgestellt, und man ging ans Werk. Eine Messingstange wurde zwischen zwei Backen eingespannt (Bild 2), ein Druck auf den Hebel, und schon wurde das Material an der Stelle erwärmt und zu einer kugligen Form zusammengestaucht, an der später der gedrehte Bund vorsteht (vgl. Bild 1, Figur 3 u. 4).

So ist es möglich geworden, wertvolles Material einzusparen.

II. Verbesserung der Befestigungsart der Scheiben am Holzspiegel der Schweißer

Der E-Schweißer verwendet zum Schutz seines Gesichts eine sogenannte Blende, d. i. ein Holzrahmen mit einer auswechselbaren Glasscheibe, die mit einer Holzschraube im Rahmen befestigt ist. Zu jedem Scheibenwechsel braucht der Schweißer also einen Schraubenzieher.

Drei E-Schweißer haben fast gleichzeitig, unabhängig voneinander, den Vorschlag gemacht, den Schraubenkopf mit einem kleinen Blech zu versehen, damit die Schraube mit der Hand entfernt werden kann. Dadurch tritt eine Arbeitserleichterung ein.

Beide Beispiele zeigen, daß durch das Mitdenken aller Belegschafter überall Verbesserungsmöglichkeiten gefunden werden, die der Arbeitserleichterung und der Einsparung von Material dienen. Hoffen wir, daß noch viele Vorschläge eingehen. Für den einzelnen kommt noch hinzu, daß Prämien winken.

Dipl.-Ing. Horst.



Mädels! Wenn Ihr zu weite Pullover tragt, seid vorsichtig vor den Maschinen —

... wenn Ihr zu enge Pullover tragt — vor den Maschinisten!



ORKANFAHRTEN

Unsere erste Seereise

Auch wir wurden von dem Zwang gepackt, einmal zur See zu fahren. Schon, um fremde Länder und Meere kennen zu lernen. Zur Hauptsache aber wollten wir einmal selbst erleben, was ein Schiff und eine Maschine auf See leisten muß.

Nach mehrmaligem Vorstellen bei der Reederei Ernst Ruß wurden wir dann angenommen und begannen die erste Reise auf dem Motorschiff „Burg Sparrenberg“. Am 24. Dezember war es glücklich soweit, daß wir losfahren konnten. Die Revierfahrt ging bis Elbe 1. Dort ging dann der Lotse von Bord. Von da ab gingen wir Seewache. Bis zum Abend ging es schön glatt vorwärts. Aber dann sollten wir gleich die „Feuertaufe“ erhalten; denn es kam ein Sturm mit einer Windstärke von 10—11 auf. Alles, was nicht niet- und nagelfest war, machte sich selbständig. In der Messe ging das erste Geschirr entzwei, und in der Maschine konnte man nicht mehr die Schmierstellen richtig treffen. So fuhren wir nun schon vier Tage, und vor der Halbinsel Brest machte das Schiff nur noch eine Meile stündlich. Der Sturm hatte noch zugenommen. An Deck knickte ein Lüfter ab. Es mußten Seile gespannt werden; denn oft rauschten „Brecher“ über Deck. An Schlaf war nicht zu denken. Wir mußten uns festhalten, um überhaupt in der Koje

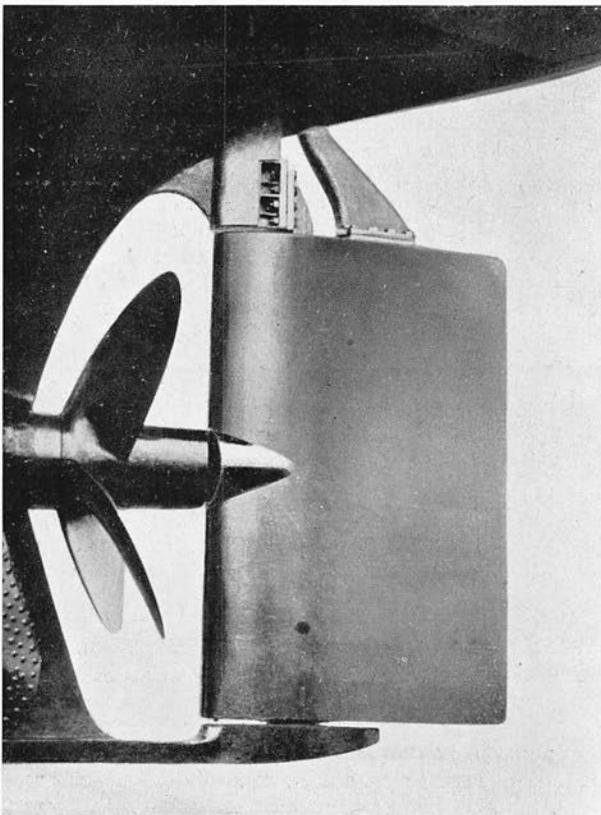
liegen zu können. Die Spannten knirschten und das Schiff bewegte sich wie ein Stück Gummi. Die Schraube drehte sich sekundenlang in der Luft und die Umdrehungen stiegen im Moment von 70 auf 150. Ängstlich wird dann der Motor betrachtet. Hier und da werden nochmal die Muttern nachgezogen; und man denkt immer, hoffentlich ist der Motor inwendig in Ordnung. Der kleinste Fehler bei der Montage, und sei es nur ein Sicherungsdraht, der vergessen worden ist, kann zum größten Schaden führen. Eine Reparatur ist bei dem Seegang unmöglich. Deshalb ist es wichtig, daß die Arbeitskollegen an Land ihren Kollegen auf See insofern helfen, daß sie eine gute und genaue Arbeit liefern.

Nachdem wir die Biscaya hinter uns hatten, wo der Magen vollends „leergemacht“ wurde, beruhigte sich die See, und am 4. Januar erreichten wir Bona, einen Hafen in der Nähe von Tunis. Dort wurde das Schiff beladen. Nach zwei Tagen begann dann die Rückreise, auf welcher wir noch acht Tage Spielball der Wellen waren. Sonst verlief die Reise ohne Zwischenfall. Ein Zeichen dafür, daß die DW wieder ein Schiff gebaut hat, welches sich von den schwersten Stürmen nicht erschüttern läßt.

Heinz Huks und Rolf Donner.

Bewährt!

Zwei unserer jüngsten Neubauten, MS „Adolf Leonhardt“ und MS „Burg Sparrenberg“, sind zwischen Weihnachten und Neujahr 1951 in fürchterliche Orkane hineingeraten. Beide Schiffe sind dank der hervorragenden Tüchtigkeit ihrer Kapitäne (Kapitän Wiese „Adolf Leonhardt“, Kapitän Graf „Burg Sparrenberg“), dank des Opfermutes ihrer Besatzungen und der Güte des Materials, in ihren Bestimmungshäfen eingetroffen.



Simplex-Balance-Ruder

Kapitän Graf hat sein Schiff ohne jede Beschädigung sicher über das Meer geführt; MS „Adolf Leonhardt“ geriet noch westlich der Unfallstelle der „Flying Enterprise“ in das Zentrum der Stürme. Da es der Schiffsbesatzung als Folge des schweren Wetters nicht möglich war, nach dem am Vormittag des 26. Dezember 1951 erfolgten Bruch des Bb-Stoppers den Ruderquadranten einzufangen, hat das Ruder stundenlang mit seiner Kupplung zwischen Ruder und Ruderschaft auf den Stevenkopf hart aufgeschlagen und diesen nach einem Zeitverlauf von etwa 13 Stunden durch Materialermüdung zu Bruch gebracht, wodurch das Ruder in Verlust kam. Kapitän und Besatzung gingen nicht von Bord, sondern taten alles, um das Schiff zu retten. So ließ Kapitän Wiese ein Notruder auslegen und ein Notsegel anschlagen. Auf diese Weise legte das Schiff mit einer Geschwindigkeit von vier Seemeilen noch eine Strecke von 500 Meilen zurück, bis es von den Bergungsschleppern in Betreuung genommen werden konnte. Aber auch dann war die Gefahr noch nicht beseitigt. Mehrfach brach die Schlepptrasse. Dank der guten Zusammenarbeit der Besatzungen gelang es aber, das Schiff in die Wesermündung einzuschleppen.

„Einen derartigen Orkan habe ich während der 27 Jahre, die ich zur See fahre, noch nicht erlebt“, sagte Kapitän Wiese.

Wie schwer die See gewesen ist, geht daraus hervor, daß ein großer Teil der äußeren Türen des Schiffes abgerissen und über Bord gespült wurden. Das Arbeitsboot ging verloren und das Reservesteuerrad wurde zerschlagen. Brecher durchbrachen die Stahltür zur Kochkammer und verwüsteten das Innere völlig.

Am 21. Januar 1952 kam das Schiff bei uns ins Dock. Die notwendigen Reparaturarbeiten wurden sofort begonnen und bereits nach sechs Arbeitstagen waren der an sich geringfügige Stevenschaden und die übrigen Seeschäden beseitigt.

Inzwischen ist MS „Adolf Leonhardt“ längst wieder auf See mit einer Ladung Kali auf dem Wege nach den USA.

Als Maschinen-Assistent auf M.S. „Adolf Leonhardt“

Erlebnisbericht unseres ehemaligen Maschinenschlosserlehrlings Arno Grütz

„Sie haben ja auf der Deutschen Werft gelernt!“ — Dieser kleine, mir gegenüber oft zitierte Ausspruch enthält so viel Bedeutung, daß ich mich veranlaßt sehe, meine Eindrücke zu diesem Thema einmal aufzuzeigen. Ja, ich habe im Finkenwerder Betrieb der Deutschen Werft Maschinenschlosser gelernt. Nach einem halben Gesellenjahr wechselte ich zur Seefahrt über und fahre auf dem MS „Adolf Leonhardt“ — einem Motorfrachtschiff-Neubau der Deutschen Werft aus dem Jahre 1951 — als Ingenieur-Aspirant. Bevor ich mich jedoch zu dieser neuen Betätigung durchgerungen hatte, bedurfte es meinerseits gründlichster Erwägungen und mannigfaltigster Bedenken. Denn von vornherein war ich mir klar darüber, daß es sich in einer solchen Dienststellung offensichtlich zeigen muß, was ich zu leisten imstande bin. Diese meine Bedenken sollen aber beileibe nicht zum Ausdruck bringen, daß ich selbst an dem mir durch die Lehrausbildung vermittelten Können zweifle. Keineswegs; denn was ich gelernt habe, lernte ich gründlich, und mit diesen Kenntnissen kann ich mich überall getrost sehen lassen. Meine Bedenken gingen lediglich dahin, ob diese meine Kenntnisse, die ich mir in den verschiedensten Werkstätten der Deutschen Werft angeeignet habe, für eine Tätigkeit an Bord eines Seeschiffes ausreichend sind und darüber hinaus mich befähigen würden, notwendige Arbeiten an Bord nach eigenen Entschlüssen und Erwägungen verrichten zu können. Und ich möchte denjenigen sehen, der bei einem solchen Dienststellen-Wechsel sich nicht mit gleichen Gedanken beschäftigen würde! Um es kurz zu machen: Ich ließ vor meinem geistigen Auge meine gesamte Lehrzeit nochmals abrollen und fragte mich dabei, was mir noch fehlen könnte und wo sich bei mir wohl noch Mängel aufzeigen würden. Am Ende meiner Überlegungen kam ich schließlich zu dem Schluß, daß ich wohl noch kein erfahrener Facharbeiter sein könne, jedoch auf Grund meiner vielseitigen Lehrausbildung in vielem unterwiesen wurde und auf fast allen vorkommenden Gebieten meines Berufes praktische Arbeit geleistet hatte, so daß ich nach meinem Dafürhalten auch bei der Seefahrt durchaus meinen Mann stehen würde. Das hat sich dann auch eindeutig erwiesen.

Ein wichtiges Moment für den Maschinenschlosser an Bord eines Schiffes dürfte m. E. die „Improvisation“ sein, d. h. mit spärlichen Werkzeugen und ebensolchem Material Arbeiten zu leisten, die trotzdem die Sicherheit der Maschinen usw. gewährleisten. Daß diesem Faktor auch im Lehrplan der Deutschen Werft Wert beigemessen wird, geht aus einem kleinen Beispiel hervor, das ich während meiner Lehrzeit erlebte.

„Grütz, diese Maschinsäge sollst Du reparieren und gleichzeitig etwas verbessern!“ So und nicht anders lautete ein Auftrag, den ich seinerzeit in der Lehrwerkstatt erhielt. Mehr verdrossen als unschlüssig schaute ich mir das Ding erst einmal ordentlich an. Wie sollst du bloß dieses Monstrum — eine Säge ältester Konstruktion — wieder hinkriegen! Ich habe mich jedenfalls darangemacht, fertige Zeichnungen so an, wie ich mir eine Verbesserung dachte, und legte diese Zeichnungen meinem Lehrmeister zur Kontrolle vor. Dabei wurde mir auch wieder erklärt, daß jede Zeichnung so ausgefertigt sein müsse, daß jeder sie lesen und danach einwandfrei arbeiten könne. Ich erinnere mich noch, daß ich gerade in diesem Falle die Äußerung gemacht hatte, daß ich doch das Stück selbst fertige und weiß, was dieses oder jenes in der Zeichnung bedeute. Mit

dieser Einstellung kam ich aber bei meinem Lehrmeister nicht an und mußte mir sagen lassen, daß das überhaupt keine Rolle spiele. Ich würde hier lernen, um von vornherein alles gleich ordentlich und richtig zu machen; und dazu gehöre auch die Ausfertigung von exakten Zeichnungen. Daß dieses mir eingetrimmte Grundprinzip dann später — also jetzt — zum Vorteil gereichen würde, habe ich seinerzeit noch nicht ermessen können.

Nun weiter zu meinem Beispiel Maschinsäge. Ich machte mich an die Bearbeitung der einzelnen Werkstücke und gebrauchte hierfür die in der Lehrwerkstatt vielfältigst zur Verfügung stehenden Bearbeitungsmaschinen in einer so selbstverständlichen Weise, als wenn das eben so sein müßte. Dazu machte mir das selbständige Arbeiten so großen Spaß, daß ich es manchen Tag bedauerte, am Feierabend die Arbeit unterbrechen zu müssen. Das mag eigenartig klingen, entspricht aber den Tatsachen, und jeder, der sich bereits einmal mit Lust und Liebe in irgendeine Arbeit so richtig hineingekniet hat, wird mir das bestätigen. Ein paar Tage später machte ich allerdings ein recht dummes Gesicht, als mir mein Lehrgeselle auftrag, die weitere Bearbeitung der einzelnen Werkstücke nicht mehr maschinell, sondern an der Feilbank mit Feile und Meißel fortzusetzen. Wutentbrannt, und insgeheim mit einem Groll auf diesen Lehrgesellen, legte ich dann mit der Feile los, da ich seinerzeit den Zweck dieser wohl-durchdachten Maßnahme begreiflicherweise noch nicht erkennen konnte. Schließlich konnte ich die Maschinsäge als repariert und betriebsklar abliefern. Ich selbst hatte mir bei dieser an sich ersten selbständigen Arbeit bereits wieder wertvolle Kenntnisse angeeignet und habe manches dabei gelernt, was mir heute von Nutzen ist.

Sie werden sich vielleicht fragen, warum ich gerade dieses Beispiel angeführt habe und vor allem so ausführlich.

Nun, in meiner jetzigen Tätigkeit als Assistent an der Maschine eines Motorschiffes finden alle Weitsicht der seinerzeitigen Ausbildungsplanung, der gründlichen und sorgfältigen Arbeitsansetzung durch die Lehrgesellen und schließlich meine daraus gewonnenen Kenntnisse ihren praktischen Niederschlag. Und gerade hinsichtlich der Zeichnungsanfertigung ist mir die vermittelte Gründlichkeit bereits oft zugute gekommen. Denn manche Reparaturarbeit in irgendeinem Hafen kann nur dann vollendet werden, wenn durch einen Landbetrieb irgendein nicht selbstzufertigendes Werkstück hergestellt wird. Und dabei erweist es sich dann, ob die von uns ausgefertigte Zeichnung so exakt war, daß der betreffende Betrieb nicht nur danach arbeiten konnte, sondern daß das Werkstück schließlich auch einwandfrei in seiner Beschaffenheit und Funktion war. In dieser Hinsicht gilt für mich für alle Zeit der Grundsatz: Gute Zeichnung — gute Arbeit; aber flüchtige Zeichnung — flüchtige Arbeit!

Ein weiteres Beispiel von den mannigfaltigsten Arbeiten an Bord läßt ebenfalls erkennen, wie hilflos, zumindestens wie unsicher ich vor mancher Arbeit an Bord stehen würde, wenn ich nicht die in der Lehrwerkstatt der Deutschen Werft erhaltenen Fertigkeiten und Kenntnisse verwerten könnte.

Z. B. waren einmal wieder die Indikator-Ventile undicht. Die Ventilkegel waren so zerfressen, daß an ein Dichtkriegen durch Einschleifen nicht zu denken war. Es

mußte also gedreht werden. Der II. Ingenieur trug mir diese Arbeit sogleich auf und untermauerte seine Worte wiederum einmal mit dem Ausspruch: „Sie haben ja auch auf der Deutschen Werft gelernt und müssen's ja können.“ Da ich auch im Drehen eine ordentliche Grundausbildung genossen hatte und ich mich also ohne viel Federlesen an die Arbeit machen konnte, gestand mir ein anderer Assistent an unserer Maschine, der in einem kleinen Handwerksbetrieb gelernt hat, daß er überhaupt nicht zum Drehen gekommen sei, da in seinem Lehrbetrieb lediglich nur eine Drehbank vorhanden gewesen war und diese von den Lehrlingen nicht benutzt werden durfte. An diesem Beispiel sehen wir ganz offensichtlich, welchen Vorzug derjenige Lehrling genießt, dem es vergönnt ist, in einem Großbetrieb — vor allem auf der Deutschen Werft — zu lernen. Auch der mir möglich gewordene kurze Einsatz im chemisch-technischen Laboratorium der Deutschen Werft im Rahmen meiner Lehrzeit hat mir bereits manchen guten Dienst getan. Ich habe bereits an Bord Öluntersuchungen durchführen können.

Und so könnte ich eine Menge Beispiele aufzählen, die derartige Vorzüge demonstrieren. Erwähnenswert erscheint mir noch der erste Besuch mit dem Schiff bei der Deutschen Werft, nachdem wir nach langer, schwerer Reise mit nicht unerheblichen Sturmschäden Hamburg angelaufen hatten. Mein erster Weg führte mich selbstverständlich zur Lehrwerkstatt. Vor allem, um meinem ehemaligen Ausbildungsleiter, Herrn Betriebsingenieur Müller, sowie meinem Lehrmeister, Herrn Vogl, nochmals zu danken. Denn erst während meiner ersten Fahrt und bei meinen Arbeiten an Bord ist es mir zum Bewußtsein gekommen, daß diese Herren es waren, die

durch ihre nimmermüde Sorgfalt und Eindringlichkeit während meiner Lehrzeit mein Fachkönnen und -wissen so gestärkt haben, daß mir die Arbeit an Bord nicht schwer fällt. Weiterhin interessierte es mich besonders, in welcher Art und in welchem Umfange sich die Lehrwerkstatt während meiner Abwesenheit entwickelt hat. Und ich konnte mit Befriedigung feststellen, daß sich im Hinblick auf Verbesserungen von Ausbildungsmöglichkeiten in der Zwischenzeit manches getan hat.

Daß ich das eine oder das andere auch heute noch nicht beherrsche, dürfte verständlich sein; denn niemand kann alles wissen. Ich bleibe aber ständig bemüht, mich weiterzubilden. So konnte ich meinen derzeitigen Aufenthalt auf der Werft gleich dazu benutzen, mir dank der freundlichen Unterstützung durch Betriebsingenieur Müller die Reparatur der Manometer erklären zu lassen. Gerade die Manometer sind an Bord meines Schiffes ein ständiges Sorgenkind. So habe ich unter gründlichen Anweisungen des für die Reparatur von Manometern zuständigen Mechanikers der Werkzeugmacherei deren Instandsetzung erlernt, was mir für künftige Fahrten bestimmt zum Vorteil sein wird.

Ich glaube, daß meine Ausführungen — so kurz sie alles auch nur gestreift haben — klar und deutlich aufgezeigt haben, daß eine Lehrausbildung bei der Deutschen Werft — oft sogar mit Abstand — wohl die gründlichste und beste ist, die gerade einem Maschinenschlosser widerfahren kann.

Abschließend die Feststellung, daß ich nicht nur froh, sondern auch stolz darauf bin, bei der Deutschen Werft gelernt zu haben, und daß es mein Bestreben ist, mich dieses Vorzuges immer und überall würdig zu erweisen.

Das silberne Lorbeerblatt für Erich Kruczycki

Erich Kruczycki ist nun schon lange wieder zurück aus Brasilien. Betriebsleitung und Belegschaft haben ihm einen herzlichen Empfang bereitet. Im Rahmen einer



kleinen Begrüßungsfeier seines Gewerks hat Meister Ackermann warme Begrüßungsworte für unseren siegreichen Heimkehrer gefunden. Und Erich Kruczycki be-

richtete von den Schwierigkeiten des Laufes. Das Klima und die völlig ungewohnte Umgebung waren schwere Behinderungen für die Europäer. Mit echt südländischem Temperament waren Tausende am Start und an der Laufstrecke erschienen, die alle nur erdenklichen Lärmgeräte mitgebracht hatten. Es war zudem ja auch noch Sylvester. Ein Kenner des Landes hatte Kruczycki vor dem Lauf gesagt: „Wenn Du einen Knall hörst, lauf los, ganz gleich ob es der Startschuß ist oder ein Knallkörper!“ Allein schon die äußeren Umstände dieses Laufes waren ungewöhnlich, was man daraus ersehen kann. Erich Kruczycki hat sich vor dem Lauf natürlich die Strecke angesehen. Er hat noch ein wenig trainiert und fühlte sich sicher. „Kruczycki, das schaffst Du!“ sagte er sich. Und dann kam der große Moment! Kruczycki schaffte es! Er hat sich selbst übertroffen. Er war nicht nur Sieger, er hat sogar noch einen neuen Rekord aufgestellt. Dabei hat er mit seinen Gegnern nicht einmal hart kämpfen müssen! Das läßt uns alle für Helsinki hoffen.

Inzwischen hat Kruczycki von allen Seiten verdiente Ehrungen empfangen. Kürzlich hat ihm sogar der Bundespräsident das silberne Lorbeerblatt, die höchste Auszeichnung für einen deutschen Sportler, verliehen!

Trotzdem ist Erich Kruczycki der bescheidene Mann geblieben, der er immer war. Er wird nach wie vor als Elektriker an seinem Arbeitsplatz stehen und wie jeder seiner Kollegen ruhig seine Pflicht tun! Er wird auch in Zukunft seine Trainingsläufe ohne jedes Aufsehen durchführen, um in Helsinki in Form zu sein.

Wir alle, vom Direktor bis zum jüngsten Lehrling, wünschen unserem Erich Kruczycki, daß er eine olympische Goldmedaille für Deutschland erringen möchte.

Mit M.S. „Proteus“ nach Guatemala

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

(Fortsetzung und Schluß)

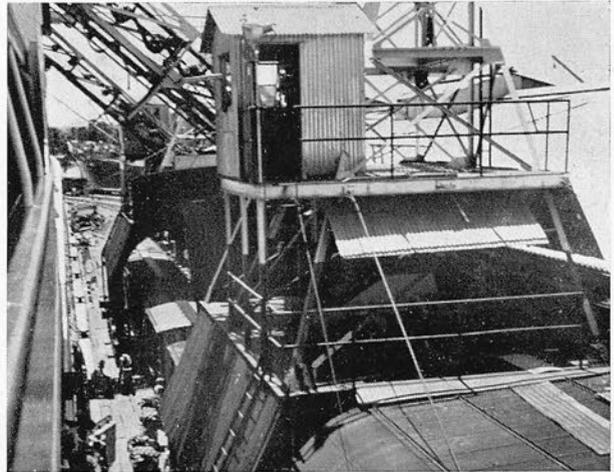
Am Sonntag, dem 2. September hieften wir gegen fünf Uhr den Anker und gingen ohne Schlepperhilfe an die Pier, wo wir um sechs Uhr festmachten. In Puerto Barrios sind moderne Elevatoren vorhanden, die portal-kranähnliche Unterbauten haben und auf Schienen verfahren werden können. Sie sind mit mehreren Gelenken versehen und können mit Hilfe verschiedener Seilzüge je nach Schiffsbreite ausgelegt werden. Damit sich die bereits vorgekühlten Laderäume nicht zu stark erwärmen, wird nur ein eiserner Lukendeckel aufgeklappt. Das freie Ende des Elevatorbandes wird durch diese Öffnung bis auf den Doppelboden hinuntergelassen. Wenn der Unterraum gefüllt ist, wird das Elevatorband bis zum nächst höheren Deck eingezogen und an Land um die entsprechende Länge verkürzt. Das Elevatorband ist ca. 1,5 m breit und wird von zwei seitlich angeordneten Zahnketten getragen. Es besteht aus Segeltuch, das sackförmig an den Distanzstangen für die Zahnketten, die in einem Abstände von ca. 800 bis 850 mm von einander entfernt sind, befestigt ist. Der Antrieb ist elektrisch und wird von einem über dem mit Wellblech verdeckten Portal befindlichen Führerhaus gesteuert. Die Bananen werden in geschlossenen normalen Güterwagen (keine Kühlwagen) von den Plantagen laufend angefahren. Sie sind unverpackt, und nur die Waggonwände sind zum Schutze gegen die Hitze mit Bananenblättern ausgelegt. Auf den Dächern der Waggon sind Laufplanken für die Rangierschaffner, die während des Verschiebens der einzelnen Züge freistehend auf den Dächern der Waggon den Rangierbetrieb leiten, angebracht.

Die einzelnen Bananenstämme werden vom Wagen zu den Elevatoren getragen und in das laufende Elevatorband eingelegt. Beim Einlegen werden sie durch einen Checker gezählt. Im Laderaum fallen sie aus dem Elevatorband auf einen gepolsterten Bock und werden dann von Hand gestaut. Sie werden unverpackt in die einzelnen Bins dicht an dicht je nach Größe der Stämme in zwei bis drei Lagen übereinander gestellt und gegebenenfalls noch eine Lage darüber gelegt. Um die Beladungszeit möglichst zu verkürzen, wurde zusätzlich noch durch die Außenhautpforten geladen. Dabei wurden die Stauden vom Wagen direkt in den Raum hinein gemannt. Etwa um sieben Uhr hatten wir mit dem Beladen begonnen und um zwei Uhr nachts hatten wir auf diese Weise ca. 72 400 Stamm Bananen gestaut. Nachdem ich bis zum Nachmittag den Ladebetrieb an Land und an Bord eingehend beobachtet hatte, gingen wir gegen 16 Uhr nochmals an Land, um einige Einkäufe zu machen und anschließend eine kurze Autofahrt zu unternehmen. Zunächst besichtigten wir verschiedene Markthallen, die einer riesigen offenen Scheune gleichen. Die Babies lagen nackt auf einem Sacktuch gebettet unter den Verkaufsständen und tranken ihre Flasche. Nachdem wir unsere äußerlich Vertrauen erweckende Taxe nach dem Tanken mehrere hundert Meter mit vereinten Kräften angeschoben hatten, fuhren wir eine Strecke auf der Hauptstraße nach Guatemala City entlang, die links und rechts durch dichtes Buschwerk gesäumt ist. Einige mit Holz beladene Maulesel und vereinzelt Rinder zogen auf der sonst nicht gerade belebten Straße in Richtung Puerto Barrios dahin.

Am anderen Morgen wurde ich gegen sechs Uhr durch das Anlassen der Hauptmaschine aus dem Schlaf gerissen. Bei einem herrlichen Tropengewitter nahmen wir Abschied von Puerto Barrios. Da in dem Caribischen Meer wieder einige Hurricanes tobten, die bereits in den

Zeitungen gemeldet waren, zogen wir es vor, ihnen dadurch zu entgehen, daß wir nicht dieselbe Route einschlugen wie auf der Ausreise, sondern durch die Floridastraße hindurchliefen. In der starken Strömung des Golfstromes rauschten wir mit ca. 19 Knoten dahin. Am 5.9. gegen sechs Uhr tauchten auf Backbordseite die weißen Wolkenkratzer von Miami und später von Palm Beach auf.

Der allgemeine Bordbetrieb stand nunmehr im Zeichen der Verantwortung für die hochempfindliche Ladung. Die Offiziere mußten jeder einmal täglich neben ihrem sonstigen Dienst die Kontrollgänge in den Laderäumen durchgehen, um die Temperaturen abzulesen und den Reifezustand der Frucht zu kontrollieren. Die Bananen müssen in sehr engen Temperaturgrenzen zwischen 52,5 und 53,5 Grad F gefahren werden, um ein zu schnelles Reifen bzw. eine Unterkühlung zu verhindern. Letztere hat zur Folge, daß die Früchte später nicht richtig

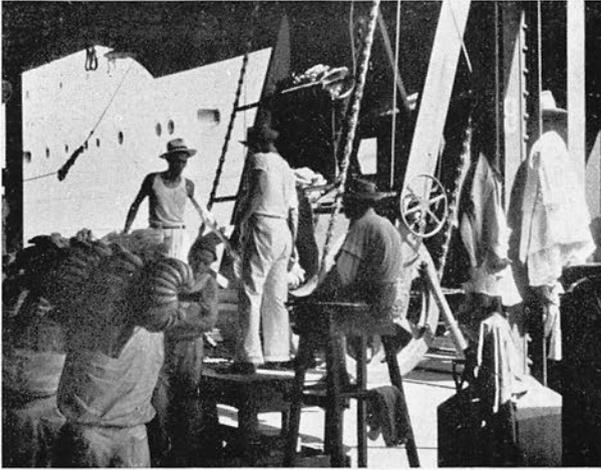


Der Elevator in Puerto Barrios

ausreifen sondern notreif werden und daher minderwertig sind. Zwischen meinen wieder regelmäßig durchgeführten Seegangbeobachtungen begleitete ich die Offiziere ab und zu bei dem Abgehen der Kontrollgänge. Dabei war es für mich wesentlich, das Sacken der Frucht infolge der Bewegungen des Schiffes im Seegang zu beobachten. Die angenehm weichen Bewegungen des Schiffes selbst bei dem später auftretenden schweren Seegang bis zu Windstärke 11 wirkten sich in dieser Beziehung günstig aus, so daß die Frucht nicht über das allgemein übliche Maß, das im wesentlichen durch die ruhende Belastung bedingt ist, zusammensackte. Der Befund der Ladung am Ende der Reise ergab einen vorzüglichen Zustand der Bananen. Das Laufen in den engen Kontrollgängen ist besonders bei Seegang nicht gerade als Spaziergang zu bezeichnen. Möglichst warm und dick angezogen, steigt man im Kesselpäckchen oder Segeltuchüberanzug in dem starken, gekühlten Luftzug, der einem fast die Mütze vom Kopf reißt, an den Ventilatoren vorbei in die Kontrollgänge hinab. Mit der einen Schulter gegen die Verschalung der Bordwand gestützt, schiebt man sich in leichter Schräglage nach vorn von Thermometer zu Thermometer.

Inzwischen waren wir durch die Floridastraße hindurch und liefen nun auf die Bermuda-Inseln zu. Nach mehreren Versuchen gelang es uns am 8.9. mit MS „PERSEUS“ Verbindung zu bekommen. In einem Telefongespräch zwischen Kapt. Piening und Kapt. Schaer wurden die Reiseerfahrungen ausgetauscht und gegenseitig glückliche Fahrt gewünscht. Eine lange seitliche Dünung

als Ausläufer der von uns glücklich umsegelten Hurricanes wiegte uns bei Schlagseiten bis zu 20 Grad. Wie richtig es war, den Kurs durch die Floridastraße zu nehmen, bezeugten uns die täglichen Wettermeldungen über „Dog“ und „Fox“, die beiden Hurricanes, die sich südlich von uns austobten. Wir standen in Funkverbindung mit zwei deutschen Schiffen, die sich beide im Hurricane-Gebiet befanden und uns mitteilten, daß sie



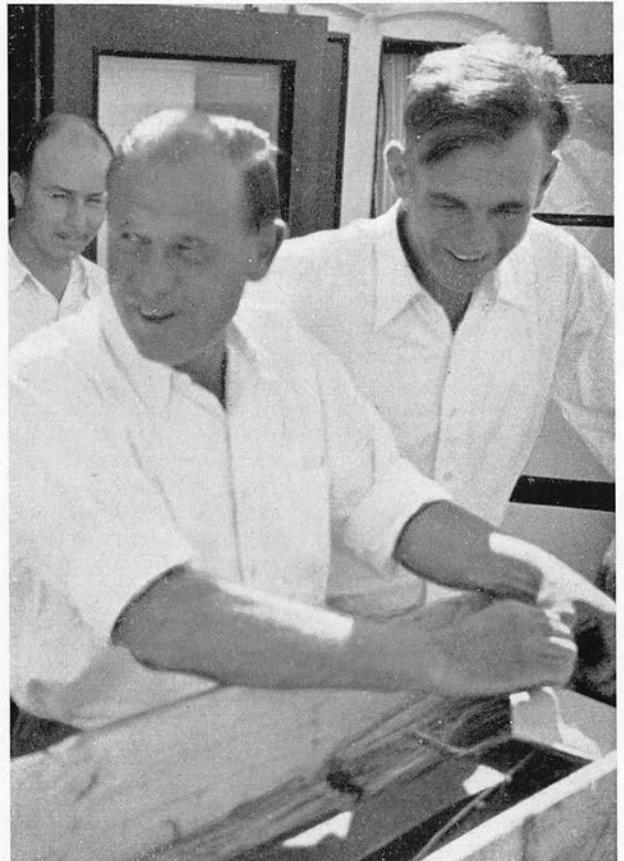
Das Laden der Bananen

bei Windstärke 12 begedreht hätten und den Orkan erwarteten. Die Ausläufer des Hurricanes hatten auch uns erreicht. Am Ende der Back gingen einige schwere Brecher über das erste Deck, so daß die Gänge neben dem Maschinenschacht oft unter Wasser standen.

Am 10. 9., dem Vortage von Kapt. Schaers 50. Geburtstage, hatte sich die See wieder etwas beruhigt, so daß wir uns den letzten Vorbereitungen für den kommenden Festtag in Ruhe widmen konnten. Es wurden noch Girlanden mit bunten Blumen aus Toilettepapier gezaubert und nette Blumensträuße aus dem gleichen „Kunststoff“ für die Ausschmückung der Tische im Salon angefertigt. Der Morgen begann mit einem Ständchen der Mittschiffsgäste im Treppenhaus um sechs Uhr. Zum Frühstück startete die allgemeine Gratulationscour, untermalt durch ein niedliches Geburtstagsgedicht unseres jüngsten Fahrgastes, der kleinen achtjährigen Liselotte. Plötzlich zog ein lautes Getöse an Deck unsere Aufmerksamkeit auf sich. Acht Mann der Besatzung schleiften unter lautem Gejohle zwei große schwere Kisten über das Backdeck und setzten sie auf der Ladeluke hinter dem Salon ab. „By Air Mail MS ‚PROTEUS‘ via Azoren“ war in dicken Lettern darauf zu lesen. Nach dem Frühstück ging Käpten Schaer mit Hammer und Brechstange daran, sie zu öffnen. Als erstes förderte er eine schwere Tuschieplatte, die er als Briefbeschwerer — besonders bei Seegang bestens dafür bewährt — verwenden sollte. Anschließend kamen zwei schwere Schlag Schlüssel zum Vorschein, die als Schlüssel für die Kreiselkompaßanlage dienen sollten. „Zunächst möge man damit die Mutter bearbeiten. Falls dies nicht zu dem gewünschten Erfolge führt, knöpfe man sich die Töchter einzeln damit vor“ lautete die beigegefügte Gebrauchsanweisung. Auf dem Grunde der Kiste lagen dann die Geschenke der Offiziere und des Maschinen- und Küchenpersonals in Form eines schönen Photoalbums und einer geschmackvollen Briefmappe. Die zweite Kiste war von uns Gästen aus Ermangelung anderer Möglichkeiten mit einem „Gang durch des Chief-Stewards Raritäten-Kabinett“ gefüllt und enthielt alle möglichen und unmöglichen Dinge vom Rasierpinsel über einige Flaschen Wein bis zu einem festen Strick, der Kapitän Schaer nicht dazu dienen sollte, sich aufzuhängen, sondern die aufgespeicherte Wut an dem Teppich auszutoben. Nach einigen feucht-fröhlichen Unterbrechungen

des Tagesablaufs vereinten wir uns am Abend noch für einige Stunden im Rauchsalon.

Inzwischen waren wir bei wechselvollem Wetter an den Azoren vorbei in die kühleren Regionen gelangt. Wir holten nun den Schlaf, den wir in den heißen Zonen kaum gefunden hatten, schnell nach. Doch da sprachen die Wettermeldungen auch schon von schweren Stürmen vor uns. Von der Schiffsführung wurden alle notwendigen Maßnahmen getroffen. An Deck wurden Strecktaue gezogen und alle Blöcke und losen Teile festgezurr. Die provisorischen Holzschotte zu den Gängen in der Back wurden aufgestellt und verkeilt. So auf alles vorbereitet zogen wir am 14. 9. mit Kurs auf Landsend (Kanaleinfahrt) bei noch mäßiger Dünung genau querab von Backbord dahin. Gegen Mittag frischte der Wind von Steuerbord immer mehr auf. Um 16 Uhr stellte ich eine Windgeschwindigkeit von 19 m/sec., was einer Windstärke von acht entspricht, fest. Der Wind nahm immer mehr zu. Meine Messung um 20 Uhr ergab Windstärke zehn. Da die lange aus dem Norden anrollende Dünung den immer mehr auffrischenden südlichen Winden entgegenlief, holte unser Schiff schwer über. Haus hohe Wellenberge stürmten genau seitlich auf uns zu. Der Wind pff in den Wanten und Antennen. Schwarze Wolkenhaufen trieben am Himmel dahin und ließen den Mond nur ab und zu einmal einen kurzen Blick auf die tobende See werfen. Am späten Abend hatten wir Windstärke 11. Krängungswinkel bis zu 28 Grad nach Backbord waren keine Seltenheit. Bis gegen ein Uhr nachts beobachtete ich das Verhalten des Schiffes in diesem Seegang auf der Brücke. Es war mit das eindrucksvollste Erlebnis der Reise. Der anschließend angestellte Versuch zu schlafen verlief ergebnislos. Ich rollte im Bett von einer Seite auf die andere. Die Möbel und die Kammerverschalung arbeiteten knarrend und ächzend. Gegen Morgen beruhigte sich die See und wir erreichten die Kanaleinfahrt. Schiffe verschiedenster Größe und Typen kamen uns entgegen. Sie stampften schwer gegen die nun mit uns laufende Dünung an. Am



Kapitän Schaer packt aus

Abend passierten wir bei herrlichstem Mondenschein Hastings. Die Kreidefelsen hoben sich schemenhaft gegen die dunkle See ab.

Als ich am anderen Morgen erwachte, befanden wir uns bereits auf der Maas. Hinter den Deichen dehnte sich zu beiden Seiten die typisch holländische Landschaft mit Weideland, unzähligen Windmühlen und freundlichen Dörfern. Bald näherten wir uns Rotterdam. Die ersten Industrieanlagen, Kraftwerke und eine Ölraffinerie von riesigen Ausmaßen strichen an uns vorüber. Wir passierten die verschiedensten Werften, darunter Gusto und Wilton-Fijenoord, an denen zahlreiche Schiffe verschiedenster Nationalität zur Reparatur lagen. So erreichten wir gegen Mittag die Schuppen von Elders & Fyffes und machten am Kai fest. Da unser Ankunftstag ein Sonntag war, und wir erst am Montag früh löschen sollten, stand uns der Nachmittag zu einer Stadtbesichtigung zur Verfügung. Mit dem Autobus (— es gibt auch in Rotterdam einen gut funktionierenden „Einmannbetrieb“ —) ging es über die Maasbrücken zur Innenstadt. Überall sind noch große freie Flächen, die auf die Kriegsauswirkungen hindeuten. Die City um den Hauptbahnhof und das Rathaus, das als fast einziges größeres Gebäude den Krieg überstanden hat, wird nach modernstem Stile wieder aufgebaut. Riesige Geschäftshäuser und Bankgebäude sind bereits neuerstanden. Eine Autobus-Rundfahrt machte uns mit allen sonstigen Sehenswürdigkeiten wie Maastunnel, riesigen Parkanlagen am Rande der Stadt usw., bekannt.

Am 16. 9. wurde in aller Frühe mit der Vorbereitung der Löscharbeiten begonnen. Die Elevatoren bestehen hier

aus großen eisernen Kästen von etwa 10 m Länge, die an Deck auf eigens dafür aufgestellte eiserne Böcke aufgelegt werden. In diesen Kästen läuft das Elevatorband, das in seinem konstruktiven Aufbau dem der Elevatoren in Puerto Barrios gleicht. Die freien Elevatorbandenden hängen auf der einen Seite außenbords bis zum Kai herunter und an der Lükenseite können sie ebenfalls beliebig tief in den Laderaum hinuntergelassen werden. Im landseitigen Ende ist kurz vor der Umkehrung des Elevatorbandes ein dreieckiger Bock derartig hinter dem Elevatorband angeordnet, daß durch ihn die in der Elevatortasche befindliche Bananestaude herausgeschoben wird. Sie fällt auf ein laufendes Band, das die Stämme längs der auf der Pier aufgestellten Waggons verfährt. Von da werden sie in die Waggons gemannt. Das Zählen der gelöschten Bananestauden erfolgt hier durch ein in den Elevatorkasten eingebautes automatisches Zählwerk, das nur dann einrastet, wenn eine volle Elevatorbandtasche darüber hinwegstreift. Wir haben in Rotterdam etwa die Hälfte der Ladung gelösch. Sie wurde zum größten Teil in Kühlwagen verfrachtet. Holland behält nur ein geringes Kontingent für sich und versorgt andere Länder, von denen vor allem die Schweiz ein großer Abnehmer ist, mit Bananen.

Am Abend verließen wir Rotterdam und fuhren dem Endziel unserer Reise, Bremerhaven, entgegen, wo wir gegen Mittag des 18. 9. festmachten. Damit hatte eine mir unvergeßlich bleibende Urlaubsreise, die mir neben einer schönen Erholung auch in beruflicher Hinsicht sehr viel gegeben hat, ihr Ende gefunden.

Es gibt doch noch eine Wohnung

Wie viele Hamburger verlor auch ich 1943 beim zweiten Großangriff auf Hamburg in Rothenburgsort meine schöne Wohnung. Obdachlos und ohne Habe wurde ich mit meiner Familie nach Dömitz evakuiert. Die Unterbringung war hier so schlecht, daß ich mich sofort bemühte, eine andere Unterkunft für meine Familie zu finden. Erst nach 14 Tagen ist mir dieses bei Verwandten in Wittenberge gelungen; nun konnte auch ich meine Arbeit bei der Deutschen Werft wieder aufnehmen. Obwohl von meiner Sorge befreit, blieb das getrennte Familienleben immer noch eine schwere Belastung für mich. Alle Bemühungen, die Familie wieder nach Hamburg zu bekommen, mißlangen. Erst mit Hilfe der Deutschen Werft wurde es Anfang 1945 möglich, in einem kleinen Plattenhaus auf dem Golfplatz in Klein-Flottbek wieder ein gemeinsames Familienleben zu führen. Aber

der Wunsch, wieder eine reguläre Wohnung zu besitzen, war damit noch nicht erfüllt. Bemühungen in dieser Richtung schlugen immer wieder fehl. Als mir Ende September 1951 nichtsahnend von der Firma eine Wohnung in Iserbrook mit dem Hinweis, diese müßte schon in 14 Tagen bezogen sein, angeboten wurde, konnte ich dieses Glück kaum fassen. An diesem Tage wollte es kein Feierabend werden. Endlich war es soweit, und noch nie bin ich so schnell nach Hause gekommen, um meiner Familie die freudige Nachricht zu überbringen. Auch hier war die Freude groß und wochenlang waren wir in Aufregung über unser großes Glück.

Ich kann nur wünschen, daß alle, die ihre Wohnung durch den Krieg verloren haben und noch immer keine besitzen, recht bald eine eigene erhalten mögen.

Bernhard Evers, Dreher.

Die DW hilft

Als nach dem ersten Weltkrieg infolge des Brachliegens der Bauwirtschaft in dieser Zeit eine große Wohnungsknappheit herrschte, stiegen die Mieten für Neubauwohnungen so gewaltig, daß sie von der breiten Bevölkerung nicht aufgebracht werden konnten. Um diesem Mißstand entgegenzutreten, gingen die Firmen und Genossenschaften dazu über — teilweise mit Hilfe von Staatszuschüssen —, Wohnungen zu bauen, die den sozialen Verhältnissen ihrer Betriebsangehörigen bzw. ihrer Mitglieder entsprachen. So hat auch die Deutsche Werft, als sie für Wohnungszwecke die ersten Gelder verfügbar hatte, 1919/20 ihre erste Siedlung in Finkenwerder am Norderdeich geschaffen. 130 Arbeiter erhielten eine 2- bis 3-Zimmer-Wohnung mit Gartenland für einen Mietpreis von monatlich 22 bis 28 Mark. Ein Jahr später konnte die Firma in Othmarschen auch für

30 Angestellte vorbildliche und billige Wohnungen erbauen.

Durch solche privaten Bemühungen und vor allem durch ein großangelegtes soziales Wohnungsbauprogramm in Barmbek, Hamm und Horn war etwa zehn Jahre nach Kriegsende die Wohnungskrise in der Hansestadt Hamburg behoben. Es machte sich aber bald bemerkbar, daß der Anmarschweg für die in Finkenwerder tätigen Betriebsangehörigen, die in den oben genannten Stadtteilen eine Wohnung erhalten hatten, sehr zeitraubend und auf die Dauer eine zu große Belastung war. Der Wunsch, eine preiswerte und gute Wohnung in der Nähe des Betriebes zu haben, wurde immer lebhafter.

1936 konnte die DW durch Bereitstellung von Geldern laufend Betriebsangehörigen diesen Wunsch erfüllen. So wurden in Finkenwerder 1936 am Norderdeich die

ersten 15 Wohnungen gebaut; des weiteren 1938 am Külpersweg 15 und 1942 am Cap-Horn-Weg und Finksweg 43 Wohnungen. In Iserbrook entstand 1937/38 eine Siedlung für 142 Betriebsangehörige, in der alle Bewohner in Licht und Sonne Erholung finden konnten. Zwei Jahre später war es der Firma wieder möglich, 400 Betriebsangehörige mit ihren Familien in Finkenwerder in guten und preiswerten Wohnungen unterzubringen.

Der zweite Weltkrieg und der darauf folgende Zusammenbruch unterbrachen die Bestrebungen der Deutschen Werft, ihr Teil dazu beizutragen, für ihre Belegschaft den Wohnraum zu schaffen, der für ihre Gesundheit und Erholung erforderlich ist.

Der fürchterliche Bombenangriff auf die Hansestadt Hamburg im Jahre 1943 stellte die Deutsche Werft wieder vor ein ganz neues Wohnungsproblem. Über 1000 ihrer Betriebsangehörigen hatten ihre Wohnungen ver-

hin war es durch das tatkräftige Eingreifen der Firma gelungen, 606 Familien ein gemeinsames Familienleben wiederzugeben.



Behelshheim-Siedlung Hamburg-Finkenwerder, Rüschtweg



Angestelltensiedlung Hamburg-Othmarschen

loren. Die Familien waren in irgendeiner Gegend in Deutschland notdürftig untergebracht, das Familienoberhaupt hauste in Hamburg in einem Lager oder einer Schule. Um schnellstens helfen zu können, mußte hier ein neuer Weg beschritten werden. Nach vielen Mühen war es endlich der Firma möglich, den Bau von Schnellbauwohnungen selbst in die Hand zu nehmen. Es entstanden in Finkenwerder zwischen Rüschtkanal und



Siedlung Iserbrook

Werftgelände 215 Behelshsime, an der Ostfrieslandstraße 118 Behelshsime, in Kl. Flottbek auf dem Golfplatz 97 Behelshsime, in Iserbrook 114 Behelshsime und in Neugraben 62 Behelshsime. Der Zusammenbruch 1945 unterbrach auch diese Bautätigkeit. Immer-

In den letzten Jahren war die Deutsche Werft auf Grund der allgemeinen wirtschaftlichen Schwierigkeiten, hervorgerufen durch das Schiffbauverbot der Alliierten, leider nur in der Lage, finanzielle Zuschüsse zum Bau einer verhältnismäßig geringen Zahl von Wohnungen zu geben. Ungeachtet dessen war es der Sozialabteilung der DW in guter Zusammenarbeit mit Baugenossenschaften — hier sei besonders der Bauverein der Elbgemeinden erwähnt — 1950 möglich, über 100 Belegschaftern zu einer Wohnung zu verhelfen. Außerdem konnten in der sog. „Steinbaracke“, dem früheren Finkenwerder Lohnbüro und in den Baracken am Rüschtweg 51 Familien zusammengeführt werden.

Die vom Bund von der Hansestadt Hamburg verlangte Unterbringung von Umsiedlern aus dem Gebiet Schleswig-Holstein zwang das Wohnungsamt, neuerstellten Wohnraum in erster Linie diesen zur Verfügung zu stellen. Daher blieben alle Bemühungen, auch 1951 genau so vielen Betriebsangehörigen auf gleicher Ebene



Siedlung Hamburg-Finkenwerder, Ostfrieslandstraße

wie im Vorjahr wohnungsmäßig zu helfen, vorläufig unerfüllt, obwohl die DW für das Jahr 1951 Beihilfen zum Bau von 80 Wohnungen zur Verfügung gestellt hatte. Nachdem es der Baugesellschaft seit kurzem gelungen ist, die restliche Finanzierung sicherzustellen, hoffen wir zuversichtlich, daß auch diese Wohnungen noch im Laufe des Jahres bezugsfertig werden.

Darüber hinaus hören wir von der Betriebsleitung, daß Vorarbeiten eingeleitet sind, auch für 1952 sich an der Durchführung eines größeren Wohnungsbauprogramms zu beteiligen.

Wenn auch die völlige Beseitigung der noch immer großen Wohnungsnot noch manches Jahr in Anspruch nehmen wird, so haben wir doch die berechtigte Hoffnung, daß es gelingen wird, in absehbarer Zeit alle unsere DW-Angehörigen wieder in neuzeitlichen Wohnungen zu angemessenen Mieten unterzubringen.

Karl Hartmann, Sz.



So, da bin ich wieder! Leider haben wir uns etwas verspätet. Aber, Ihr wißt ja: Manchmal geht alles verquer. So war es dieses Mal bei uns. In Zukunft sind wir aber pünktlich.

Auch sonst war allerlei bei uns los! Mehrere unserer Neubauten sind in die Orkane des letzten Monats hineingeraten. Schiffe und Besatzungen haben die Gefahren gut überstanden. Wir können stolz auf die geleistete Qualitätsarbeit sein.

Wir haben einen größeren Stapellauf erlebt, und es gibt im Februar noch einen! Die „Grönland“ und „Anita“ werden in diesem Monat ihre Ablieferungs-Probefahrten ausführen.

Während viele Betriebe wegen der Knappheit des Materials Betriebseinschränkungen vornehmen müssen, ertönt bei uns wie immer das Lied der Arbeit. Wir haben sogar noch eine ganze Reihe neuer Arbeitskräfte einstellen können. Das ist eine hervorragende Leistung unserer Betriebsleitung. Wir alle können uns bei der DW sicher und geborgen fühlen.

Auch ich habe, wie die Schriftleitung, eine ganze Reihe von Briefen aus der Belegschaft bekommen. Habt Dank für die Anregungen. Natürlich erhält auch jeder eine Antwort. Dir, lieber Erich D., will ich sagen, daß Du schon berechtigt warst, erstaunt zu fragen, wie es möglich ist, daß Dr. Scholz in Nr. 1 der Werkzeugzeitung das Simplex-Balance-Ruder als DW-Entwicklung bezeichnete, während man früher von der Fa. Simplex-Rudder-Comp., London sprach. Die Sache ist ganz einfach: Die Londoner Gesellschaft war eine Tochtergesellschaft der DW, die die DW-Ideen auswertete. Also doch: DW-Entwicklung!

Eigentlich habe ich noch mehr auf dem Herzen. Aber soviel Platz darf ich nicht in Anspruch nehmen. Ich komme ja auch in drei Wochen wieder.

Herzlichst Euer Klabaubermann.

Wie groß das Interesse

an unserer Werkzeugzeitung überall ist, geht aus der großen Zahl von Zuschriften hervor. Aus den Reihen unserer Belegschaft haben uns erfreulich viel Anregungen und Beiträge erreicht. Aber auch Außenstehende haben uns geschrieben, und wir bekennen, daß wir uns über die Anerkennung, die aus den Briefen spricht, gefreut haben. Mit ganz besonderer Genugtuung hat uns die Tatsache erfüllt, daß unsere verdienten Pensionäre so großes Interesse an dem Leben unserer DW nehmen. Aus der Vielzahl der Zuschriften, die uns erreichten,

wollen wir umstehend einen Gruß eines DW-Veteranen, der uns besonders geeignet erscheint, veröffentlichen:

An die Schriftleitung der DW-Werkzeitung!

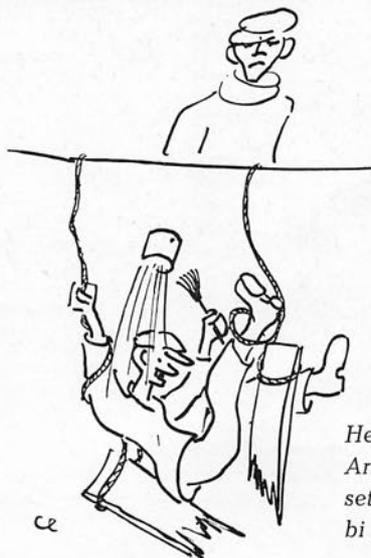
Für die mir zugestellte Zeitung Nr. 1, 1952, meinen besten Dank. Es freut mich, daß der Auftragsbestand gestiegen ist und das alte Gleichgewicht wieder hergestellt ist. Zu dem Lehrlingsproblem kann ich nur bestätigen, wenn ein Lehrling bei der DW sich Mühe gibt, kann er sehr viel lernen. Die Maschinen, die es dort gibt, kann ein Handwerksmeister gar nicht haben. Ebenfalls Ordnung und Behandlung sind vorzuziehen der eines Handwerksmeisters. Ich habe es selbst durchgemacht. Nun noch einiges über die Werkfürsorge. Wenn man Rechte haben will, so muß man Pflichten übernehmen; auch, wenn es oftmals schwer ist. Ich will nur ein Beispiel von mir geben. Es war 1941. Es starb Meister Schmidt III aus der Werkzeugmacherei. Dort waren 80 Mann beschäftigt. Herr Direktor Gräber übertrug mir die Aufsicht über alles. Meine Pflichten habe ich erfüllt. Also ohne Pflichten keine Rechte. Das Zusammenarbeiten der Vorgesetzten mit den Arbeitern und der Betriebsleitung muß harmonisieren. Zum Wohle der Beschäftigten sowie unserer alten Veteranen. — Somit wünsche ich der Betriebsleitung und allen Angehörigen einen guten Geschäftsgang sowie noch recht viele Aufträge zum Nutzen unseres schwer geprüften Vaterlandes. Hochachtungsvoll, gez. Friedrich Kulse.

Mitteilung der Schriftleitung zum Wettbewerb zur Ausgestaltung unserer Werkzeugzeitung

Wir müssen berichten, daß es uns bisher nicht gelungen ist, die versprochene Entscheidung in dem Wettbewerb herbeizuführen. Es ist eine sehr erfreulich große Zahl von Einsendungen erfolgt, die eine gewissenhafte Prüfung verdienen. Und das ist nicht so leicht. Wir hoffen, daß Ihr alle Verständnis dafür haben werdet.

Wenn das Preisgericht seine Aufgabe erfüllt haben wird, werden wir die eingereichten Arbeiten allgemein ausstellen, damit sich ein jeder ein Bild von den Leistungen unserer Betriebskollegen machen kann.

Soviel kann heute schon verraten werden, daß sich die Betriebsleitung entschlossen hat, die Zahl der Preise zu vermehren. Über die bereits angekündigten drei Preise hinaus, sollen auch alle weiteren Vorschläge, die besonderen Wert haben, ausgezeichnet werden. Schriftleitung



Hein, lot den
Artistenunsinn —
sett die dor leber
bi hin!

Nachruf zum Ableben des Schleifers

Karl Dittmann

Ein ehrlicher, aufrichtiger Mensch mit gerader Charakterhaltung wurde durch den Tod aus unserer Mitte gerissen. Sein Leitsatz: „Du bist wie ein Bruder zu mir“, soll uns allen ein Beispiel sein. Wir werden ihm über das Grab hinaus ein treues Gedenken bewahren.

Die Kollegen der Werkzeugmacherei

Wir gedenken unserer Toten

Karl Dittmann
Schleifer
† 19.1.1952

Willy Schwabe
Ausgeber
† 24.1.1952

Hans Ströh
Vorarbeiter
† 20.1.1952

Gustav Haase
Kalkulator
† 27.1.1952



Familiennachrichten

Eheschließungen:

M.b-Ingenieur Johann Peterka mit Fr. Lydia Podeschwa, am 29. 12. 1951

Schiffbauer Kurt Glienke mit Fr. Ursula Eckloff, am 12. 1. 1952

Schiffbauer Henry Backhaus mit Fr. Lotte Klemp, am 12. 1. 1952

Maschinenbauer Joachim Knobloch mit Fr. Erika Engelbrecht, am 19. 1. 1952

Arbeiter Friedrich Hintmann mit Fr. Margarethe Krauthof, am 19. 1. 1952

Maschinenbauer Otto Thieme mit Frau Margarethe Schöttler, geb. Sass, am 26. 1. 1952

E-Schweißer-Anlerner Ernst Borkowski, am 9. 2. 1952.

Geburten:

Sohn:

Schiffbauer Kurt Petersen, am 12. 1. 1952

Schiffbauer Karl-Heinz Möller, am 16. 1. 1952

Tischler Heinrich Ehrhorn, am 17. 1. 1952
Maschinenbauer Helmut Thams, am 19. 1. 1952
Anstreicher Reinhold Radtke, am 21. 1. 1952
Schiffbauer Egon Zwoch, am 26. 1. 1952
Helfer Karl-Heinz Menzel, am 27. 1. 1952
Schiffbauer Edvard Fischer, am 29. 1. 1952
Vorhalter Heinz Nacke, am 30. 1. 1952
Modelltischler Günther Schönfeld, am 31. 1. 1952
Arbeiter Andreas Torday, am 6. 2. 1952

Tochter:

Arbeiter Erwin Kühn, am 7. 1. 1952
Schiffzimmermann Werner Bolk, am 12. 1. 1952
E.-Schweißer Leopold Schade, am 18. 1. 1952
Maschinist Herbert Lex, am 20. 1. 1952
Ausrichter Paul Ehlers, am 24. 1. 1952
Schiffbauer Robert Tychsen, am 24. 1. 1952
Elektriker Herman Kuncke, Zwillinge, am 28. 1. 1952
Schlosser Heinz Voss, am 28. 1. 1952
E.-Schweißer Joseph Wysocki, am 29. 1. 1952

Wir gratulieren.

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



1. 2. 1952

Frau Marta Bowien ist seit 1. 2. 1927 ununterbrochen bei der Deutschen Werft tätig. Ihre außergewöhnliche berufliche Befähigung trug dazu bei, daß Frau Bowien in durchweg allen kaufmännischen bzw. technischen Abteilungen eingesetzt werden konnte. Wir hoffen, daß sie uns noch lange in ihrer jugendlichen Frische erhalten bleibt.

3. 2. 1952

Herr Wilhelm Plottkow ist seit dem 24. 10. 1925 mit kurzen Unterbrechungen bis heute bei der Deutschen Werft als Dreher tätig. Wegen seines Fleißes und seiner Zuverlässigkeit ist er bei seinen Vorgesetzten und Mitarbeitern beliebt. Bis Oktober 1944 war er im Betrieb Reiherstieg, seitdem ist er im Betrieb Finkenwerder beschäftigt.



19. 2. 1952

Herr Otto Krug kam am 1. 4. 1922 als Schiffbaulehrling zur Deutschen Werft, bei der er mit einer kurzen Unterbrechung bis Januar 1931 blieb. Im April 1935 kehrte er als Schiffbauer zu uns zurück und ist seitdem bei uns tätig. Als im September 1949 in unserer Unfallstation noch eine Hilfskraft benötigt wurde, fiel die Wahl infolge seiner steten Einsatzbereitschaft und seiner zusätzlich erworbenen Fachkenntnisse auf ihn.

22. 2. 1952

Herr Otto - Wilhelm Viol war zunächst vom 24. 5. 1924 bis Juli 1932 bei der Deutschen Werft. Im April 1944 kehrte er zurück und ist seit diesem Zeitpunkt ununterbrochen im Werk als Bohrer tätig. Sein Fleiß und seine Zuverlässigkeit, seine jederzeitige Hilfsbereitschaft und seine lebensbejahende Einstellung trugen ihm die Hochschätzung seiner Vorgesetzten und Mitarbeiter ein.

