12. Jahrgang

23. Mai 1952 **Nr. 5**

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

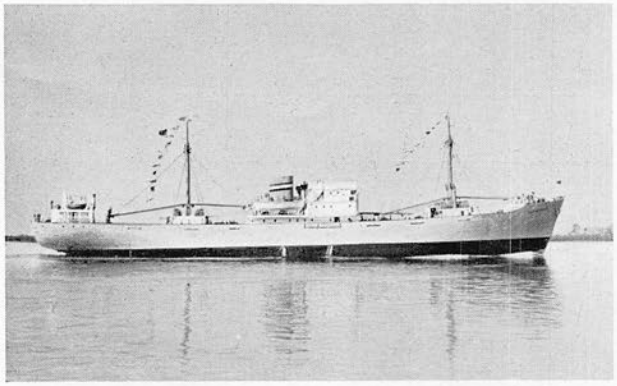
Hochbetrieb am Ausrüstungs-Kai

Kurz berichtet

Außer unseren Neubauten „Mostank" und „Virgin Islands" liegen z. Z. 14 Schiffe zur Reparatur an den Werftkais und in den Docks. Fünf weitere Reparaturschiffe liegen im Hamburger Hafen.

Am 19. April 1952 wurde wieder ein Neubau der DW abgeliefert.

Wir konnten MS „Tazacorte" (4630 tdw) nach erfolgter Ablieferungsprobefahrt an die Auftraggeberin, die Reederei Haniel & Cie., Duisburg Ruhrort übergeben.

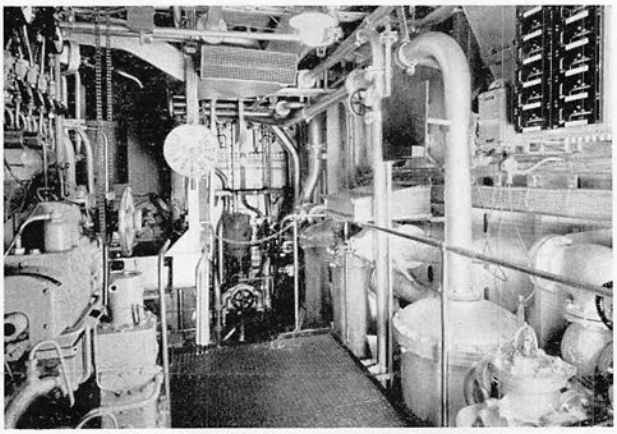


MS „Tazacorte" auf Probefahrt

Die Probefahrt, an der eine besonders große Zahl von Gästen teilnahm, bewies nach gründlicher Erprobung

Mannschaftsmesse auf der „Tazacorte"

des gesamten Schiffes, daß gute Arbeit geleistet worden war und das betonte General-Dir. Ahlers in seiner Ansprache.



Blick in den Maschinenraum der „Tazacorte"

Das Schiff ist von der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rhederei gechartert worden und wird im allgemeinen Liniendienst dieser Reederei eingesetzt werden.

Der 9. Mai brachte uns nach besonders kurzer Bauzeit den Stapellauf eines weiteren Tankers aus der Klasse der 16 000 tdw Tanker, der „Virgin Islands". Wir werden darüber in der Juni-Ausgabe unserer Werkzeitung eingehender berichten.

Auf den Hellingen warten noch drei Neubauten auf den Tag ihres Stapellaufs. Es handelt sich dabei um zwei Frachtschiffe für deutsche Reeder und einen Tanker für einen überseeischen Auftraggeber.

Ein Lehrling auf Probefahrt

Es war für mich eine freudige Überraschung, als mir Herr Ingenieur Müller I mitteilte, daß er mich dazu ausersehen hatte, an der Probefahrt der „Karen Naess" teilzunehmen. Tag für Tag hatte ich als Dreherlehrling mit meiner Arbeit zu einem bescheidenen Teil am Wachsen und Werden dieses Schiffes beigetragen, und nun durfte ich mit ihm hinausfahren, der Nordsee entgegen!

Morgens um 8 Uhr begann die Fahrt. Ich war aber schon um ½8 Uhr an Bord und habe mir in der Zeit bis zur Abfahrt das Schiff einmal flüchtig angesehen. Zuerst fühlte ich mich nicht so ganz wohl in meiner Haut, denn als ich so zwischen den in Schale geworfenen Herren herumspazierte, fühlte ich mich doch recht unsicher. Dieses Gefühl hatte ich aber bis zum Ablegen des Schiffes überwunden, und die Abfahrt begann für mich mit bester Laune. Ich beobachtete das Ablegemanöver und das Wenden des Schiffes auf der Elbe. Und als wir dann mit halber Kraft nach Cuxhaven fuhren, sah ich mir das Innere des Schiffes gründlich an. Nach einer etwa ¼ stündigen Besichtigung entdeckte ich einen großen Raum, an dessen Tür ein Zettel hing, aus dem ich ersehen konnte, daß hier 8 Probefahrgäste ihre Mahlzeiten einnehmen würden.

Im großen, mit Flaggen der Werft und der Reederei festlich geschmückten Laderaum mundete uns allen schon vor 9 Uhr ein ganz vortreffliches Frühstück. Mit den älteren Herren, die außer mir als Gäste an der Probefahrt teilnahmen, konnte ich mich gut unterhalten, und als dann der Becher in fröhlicher Runde kreiste, setzte ich meine Besichtigungswanderung durch das Schiff fort.

Das Mittagessen um 12 Uhr war ausgezeichnet, und alle Gäste sprachen ihm mit einem Riesenappetit zu. Bei mir stammte der Appetit vom vielen Umherlaufen, bei den älteren Herren sicher vom eifrigen Prosten. Im übrigen soll ja auch Seeluft zehren!

Wir hatten Glückstadt passiert, da wurden feierlich die Flaggen gewechselt!

Die Probefahrt endete nachmittags um 15 Uhr. Um diese Zeit war Elbe III gerade noch in Sicht. Die „Karen Naess" wendete, und Cuxhaven wurde angesteuert. In Cuxhaven gingen wir alle von Bord und eine italienische Mannschaft übernahm das Schiff.

Wir wurden am Hafenbahnhof von Sonderwagen erwartet. Nachdem unsere Stewards als letztes auch noch Brot und Bier in den Wagen verstaut hatten, ging die Rückreise nach Hamburg los. Infolge unserer Reiseverpflegung brauchte keiner Hunger zu leiden, und auch ich habe meine Flasche Bier selbst ausgetrunken. Ich könnte noch einen langen Bericht schreiben; allein der Maschinenraum und die Kommandobrücke haben mir genügend Eindrücke dafür geboten. Und wenn man, wie ich, vor der Probefahrt immer nur einen Blick in die von den vielen Handwerkern wimmelnden Kammern tun konnte, so ist man bei der Probefahrt überrascht, über Nacht saubere und behaglich eingerichtete Salons vorzufinden.

Ich freue mich, daß ich an der Probefahrt teilnehmen durfte und wünsche der „Karen Naess" allzeit frohe Fahrt.

W. Kochte, Dreherlehrling

Schiffsmoden

In den letzten Jahren, im besonderen Maße nach dem 2. Weltkriege, machte sich im Schiffbau das Bestreben bemerkbar, die äußere Gestaltung der Schiffe wesentlich zu verändern. Das gilt für die gesamte Überwasserform des Schiffsrumpfes, überwiegend aber für die Aufbauten. Auch die ersten Neubauten unserer im Wiederaufbau befindlichen Handelsflotte zeigen, daß man beginnt, der Formschönheit des Schiffes noch mehr Aufmerksamkeit zu widmen als früher. Man versucht, die Decksaufbauten windschnittiger auszubilden und den Gesamteindruck eines Schiffes durch besondere Formgebung zu verbessern.

Ein großer Teil der Überlegungen, wie die äußeren Formen des Schiffes verschönt werden können, dient der Prüfung der Frage nach Überwindung des Luftwiderstandes. Wenn auch in der Praxis im allgemeinen keine großen Vorteile dabei herausspringen, werden auch die deutschen Reedereien und Werften nicht umhin können, einige Konzessionen zu machen. Das Schönheitsempfinden ist so eine Sache. Die zum Teil extremen Modelinien anderer Schiffbauländer scheinen recht stark übertrieben zu sein. Von einem englischen Kriegsschiff hört man sogar, daß der Kommandant erklärt habe, der Beschauer seines Schiffes müsse den Eindruck gewinnen, der Entwurf sei von Picasso beeinflußt worden. Man kann sich also vorstellen, daß da reichlich gewagte Formen verwendet worden sind.

Ganz ohne Zweifel bahnt sich eine neue Entwicklung in der Aufbautengestaltung an. Natürlich sind die Erkenntnisse in der Schiffsformausbildung noch nicht zum Abschluß gekommen. Ständige Untersuchungen, um Verbesserung der Gestaltung des Überwasservorschiffes mit Rücksicht auf das Verhalten des Schiffes im Seegang zu erreichen, sind im Gange. Die Deutsche Werft brachte bei ihren jüngsten Neubauten eine neue Lösung der Formung des Vorschiffes heraus.

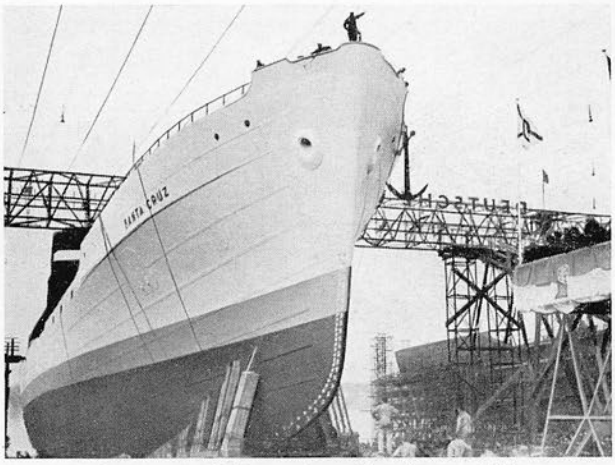
Früher wurde eine mit einem Knick versehene Vorschiff-Spantform angewandt. Infolge der scharfen Abreißkante kam es bei Seegang stets dazu, daß Sprühwasserwolken über das Vorschiff fegten. Diese unangenehmen Nebenerscheinungen galt es abzustellen.

Es wurde jetzt eine Spantform entwickelt, die wie die frühere über der Tiefladelinie ausfällt, dann aber ohne Abknickung weiterverläuft. So entstehen wuchtige Vorschiffe, die ausgesprochen schön wirken und die Sprühwasserbildung verhindern.

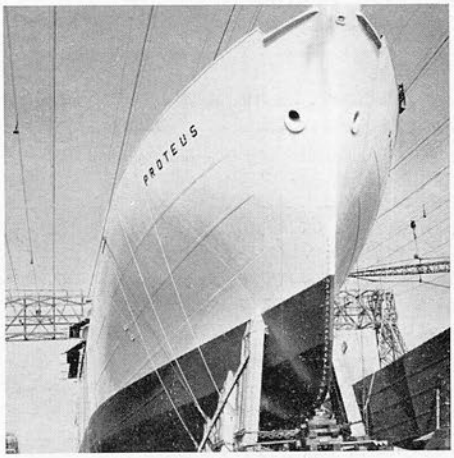
Die durch die ausfallende Schiffsform bedingte Dämpfung in gegenläufiger See begünstigt die Geschwindigkeit des Schiffes im Seegang außerordentlich. Die dadurch erreichte bessere Jahresleistung bei jedem Wetter ist von großer wirtschaftlicher Bedeutung. Ein mäßig ausfallender Vorsteven in Verbindung mit den Merkmalen der Spantform und eine schön ausgebildete Heckkontur ergeben einen schön wirkenden Schiffsrumpf.

Von bedeutendem Einfluß für die äußere Gestaltung eines Schiffes sind die Aufbauten, deren Anordnung und Größe in jedem Falle von dem Verwendungszweck des Schiffes abhängig sind. Die Größen des Maschinenraumes, der Laderäume, der Ladeluken sowie des Ladegeschirrs und der Einrichtungen für Fahrgäste und Besatzungen bestimmen also den Umfang des Aufbaus. Die meisten mittleren und großen Seeschiffe haben die Maschine mittschiffs, da die Erfahrungen gezeigt haben, daß eine im Hinterschiff liegende Anordnung bei Frachtschiffen Trimmschwierigkeiten hervorruft. Für Tanker gibt es wegen der vielen Tanks keine Trimmschwierigkeiten, so daß man der kurzen Wellenleitung wegen die Maschine immer achtern einbauen wird.

Das moderne Frachtschiff hat heute im allgemeinen Einrichtungen zur Beförderung von Fahrgästen, so daß die Innenausstattung einen bemerkenswerten Hoch-



Bisherige, mit Knick versehene Spantformausbildung



Neue Spantformgestaltung

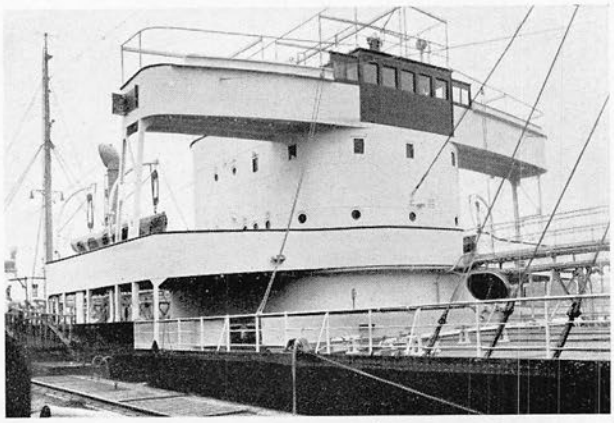
stand erreicht hat. Auch für die Unterbringung der Besatzung sind mustergültige Einrichtungen geschaffen worden. Daraus ergibt sich zwangsläufig eine erhebliche Vergrößerung der Aufbauten.

Der Bau eines Schiffes verlangt schöpferische Phantasie. Eine absolute Umwälzung der althergebrachten Formen

ist bei den heute noch üblichen Gepflogenheiten der Ausrüstung und mit Rücksicht auf die zu erfüllenden Sicherheitsvorschriften nicht ohne weiteres möglich.

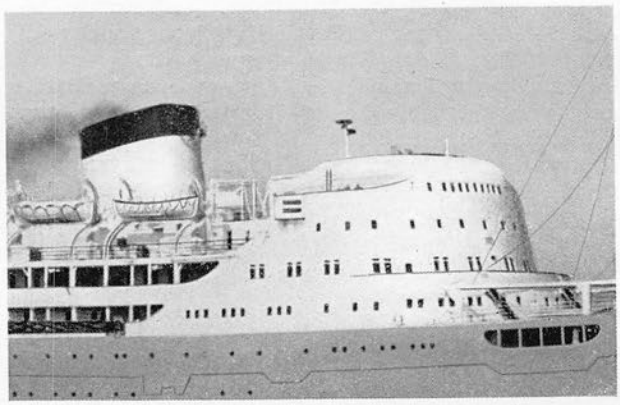
Bereits zwischen den Weltkriegen führte die Deutsche Werft bei ihren Einheitstankern den Mittschiffs-Brückenaufbau windschnittig aus. Diese turmartige Konstruktion mit freitragenden Kommando-Brückenseiten war harmonisch gut gelöst. Allerdings mußte wegen der über zwei Decks gehenden gleichen Querschnittsformen auf die sonst üblichen regen- und windgeschützten Decksplätze verzichtet werden. Diese modische Brückenausführung wurde auf Frachtschiffen nicht weiter ausgebildet. Hier wurden nur an den Seiten der nicht allzu gewölbten Frontwand mäßige Abrundungen eingeführt. Später ließ man dann auch noch die nicht viel benutzten vorderen Quergänge wegfallen und erreichte so einen völlig abgeschlossenen vorderen Abschluß. Die seitlich nach hinten verlängerte und mit Fenstern versehene Wand auf beiden Seiten ergab begehrte windgeschützte Plätze für Fahrgäste und Besatzung. Diese geschmackvolle Frontwandausbildung kommt auch jetzt noch bei unseren Neubauten zur Ausführung. Außerhalb Deutschlands sind auf diesem Gebiet viele Neuigkeiten erschienen. Über die Zweckmäßigkeit und Schönheit dieser Schöpfungen kann man sehr geteilter Meinung sein.

Die Gestaltung des für den Abzug von Rauch und Gasen benötigten Schornsteins bestimmt selbstverständlich das Aussehen eines Schiffes ganz wesentlich. Bei Diesel-



Brückenausführung früherer DW-Einheitstanker

motoranlagen könnte man im übrigen auf einen Schornstein ganz verzichten und anderweitige Abgasabführungen schaffen. Es hat sich aber das Empfinden eingebürgert, daß zu einem Schiff auch ein Schornstein gehört, und darüber hinaus dient er gewohnheitsmäßig zur Anbringung der Firmenzeichen und Farben der Reedereien, so daß man auf ihn wohl nicht verzichten wird. Im Laufe der Jahrzehnte hat sich der Geschmack wesentlich verändert. An Stelle der langen, dünnen und runden, also nach dem jetzigen Geschmack unschönen Schornsteingebilde, verwendet man jetzt gedrungenere Schornsteine mit einem ovalen Querschnitt. Der Schornstein wird heute durch abgestimmte Größenverhältnisse harmonisch in das Ganze eingegliedert. Guter Abzug der Verbrennungsgase und tragbare Zugverhältnisse für die Kessel sind richtunggebend für die zweckmäßige Schornsteinausführung. Die vor dem letzten Kriege beginnende Mode, die Schornsteine immer kürzer werden zu lassen, führte bei allzu niedrigen Ausführungen zu Belästigungen der Menschen an Bord durch die Rauchgase. Der neuen Formgebung der Aufbauten entsprechend wurden nicht nur neue Schornsteintypen entwickelt, sondern auch die Anordnung der Schornsteine wurde mit in den Aufbau einbezogen. Durch das Heranziehen des Schornsteins an das obere Deckshaus erreichte man bei gleichbleibender Rauchabzugshöhe

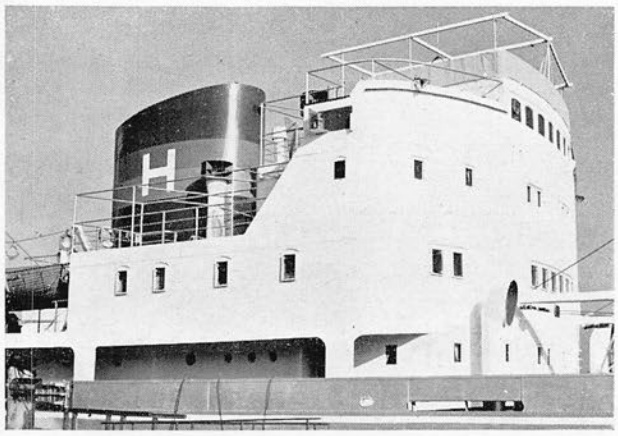


Neue ausländische Aufbaukonstruktionen

eine starke Verkürzung der Schornsteine und somit eine gute Abstimmung zwischen Schornstein und Aufbau. Auch die stufenförmig über das Deckshaus hinausgehende Anordnung des Schornsteines gibt bei beschränktem Platz für Schornstein und Maschinenoberlicht immer noch tragbare Größen. Eine vollständige Einbeziehung des Schornsteines in ein Deckshaus ist nicht zu empfehlen; denn der Schornstein ist dann kaum noch als solcher zu erkennen. So sind dann auch in letzter Zeit Gebilde erschienen, die die Bezeichnung Schornstein nicht mehr verdienen.

Durch sinnvolle Aufteilung von Laderäumen, gute Aufgliederung der Aufbauten mit mäßigen Abrundungen und flüssig verlaufenden Schanzkleidkonturen, gut abgestimmte Höhen von Masten, Ladepfosten und Lüftern, die Einhaltung vernünftiger Schornsteingrößen und Formen, hat die DW zur Verschönerung des Aussehens der Schiffe im Sinne des Zeitgeschmacks beigetragen. Auch Farbtönungen bei etwa zu massig aussehenden Decksaufbauten und die Anbringung von Bugverzierungen in Form von Städtewappen und Reedereizeichen dienen zur Verschönerung des Schiffes.

Mit dem Einsatz von Leichtmetall sind wir im deutschen Schiffbau noch sehr zurückhaltend, weil sich die An-



Moderne Aufbau-Frontwandgestaltung und Schornstein der jüngsten Neubauten der DW

wendung dieses Materials wirtschaftlich gesehen für mittlere Schiffsgrößen nicht lohnt. Abgesehen von kleineren Ein- und Ausrüstungsgegenständen kommen heute vielfach Rettungsboote, Fallreeps, Gangways sowie Maststengen aus Leichtmetall zur Anwendung. Es sind allerdings noch weitere Entwicklungen für den Schiffbau zu erwarten.

Wie jede Mode, so ist auch die Mode im Schiffbau ständiger Veränderung unterworfen. Die DW wird sich immer bemühen, auch in dieser Richtung auf der Höhe zu sein.

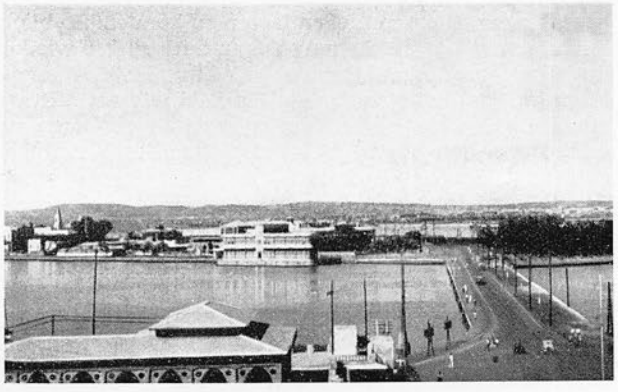
E. Schwormstädt, Ing. - SE -

Blitzreise nach Afrika

Von Obering. H e e c k t
mit Zeichnungen von Wolfram Claviez

(2. Fortsetzung)

Mit dem Verlassen des Zuges, in dem bei offenen Fenstern, durch den Fahrtwind verursacht, die Temperatur noch annehmbar gewesen war, standen wir nun in der prallen Sonne Afrikas. Schon nach wenigen Schritten traten uns die ersten Schweißtropfen auf die Stirne. Es war nur gut, daß dienstbare Geister zur Stelle waren, die sich, in der Absicht, den üblichen Backschisch zu verdienen, darum rissen, das Gepäck uns abzunehmen. Der kurze Weg zum Hotel genügte, um uns vollends in Schweiß zu baden ... Herrschte doch hier in Massawa, das zu den heißesten Hafenplätzen der Welt zählt, obgleich es Herbst war, eine Temperatur von etwa 35° C. Im Hotel angekommen, das sich, wie das in Asmara, gleichfalls „Ciaao" firmierte, ließen wir uns nach Erle-



Teilansicht von Massawa

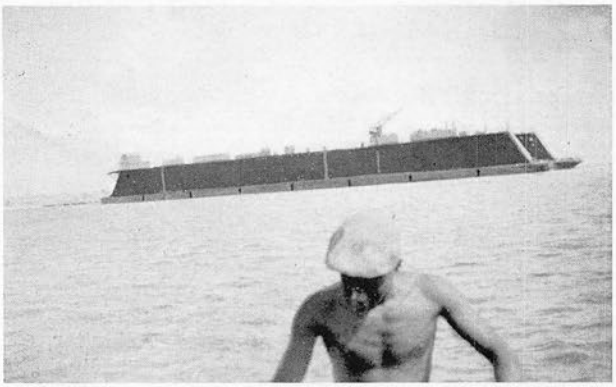
digung der Aufnahmeformalitäten gleich unsere Zimmer anweisen. Die Räume, auf die Erfordernisse der Tropen eingestellt, hatten als wichtigste Einrichtungen jeder ein Brausebad und einen großen Deckenlüfter. Dies letztere Instrument machte ich mir zunächst einmal dienstbar, um in seinem Kühle spendenden Wind mich der bei solcher Hitze überflüssigen Kleidungsstücke zu entledigen. Nur in Oberhemd und Hose ließ sich die Sache schon etwas besser an. Gegenüber dem Zimmereingang führte eine Moskitotür auf einen von einem Schatten spendenden Dach überragten Balkon, auf dem ein Liegestuhl zur Siesta einlud. Doch hierzu fehlte es zunächst an Zeit. Bis zum Lunch, bei welcher Gelegenheit wir unseren italienischen Partner treffen sollten, blieb uns noch gerade soviel Zeit, die Bank aufzusuchen, um unsere Reiseschecks einzulösen. Ein Taxi brachte uns schnell in die „City". Durch die Erfahrung gewitzigt, hatten wir diesmal den Preis für die Fahrt vorher vereinbart. Im Gegensatz zu dem Hotel, das außerhalb mit vorgelagertem Strand am offenen Meer gelegen ist, liegt das Geschäftsviertel der Stadt auf kleinen Inseln, die durch Dämme miteinander verbunden sind (Bild 5). Das ganze Geschäftsleben spielt sich bei offenen Türen und Fenstern ab. Die Verlegung der Geschäftshäuser auf die Inseln hat man sicher in der Absicht gewählt, durch das umgebende Wasser, sowie durch den Seewind etwas günstigere Arbeitsbedingungen zu schaffen in diesem mörderischen Klima, in dem im Sommer Temperaturen von 50° C und mehr herrschen. Ärmlich gekleidete Eingeborene saßen an den Mauern der Häuser, die wegen des fast senkrechten Standes der Mittagssonne nur spärliche Schatten spendeten.

Händler mit allen möglichen Dingen, wie Strohhüten, Korallen, Muscheln, Schwämmen und Melonen boten zum Überdruß ihre Waren an, wobei das Handeln eine große Rolle spielte. In der Barkleys Bank erwartete uns eine unangenehme Überraschung. Der Bankleiter, ein Ägypter, teilte uns mit, daß er unsere auf Sterlingbasis ausgestellten Schecks leider nicht honorieren könnte, da Eritrea nicht zu den Sterling-, sondern zu den Dollarblockländern gehörte, obgleich es unter englischem Mandat steht. Nach kurzer Verhandlung erklärte er sich aber doch bereit, unserer Lage Rechnung tragend, uns „bona fide", in gutem Glauben, wie er sich auszudrücken beliebte, einige Pfunde einzuwechseln. Die Währung in Eritrea ist das ostafrikanische Pfund. Ein Pfund gleich 20 Schilling, ein Schilling gleich 100 Cents. Auf der Rückfahrt zum Hotel passierten wir den Hafen, in dem ein einziger englischer Dampfer lag. Wie uns die Italiener später erklärten, passiert dies alle drei bis vier Wochen einmal. Diese Schiffe bringen Versorgungsgüter für die englische Besatzung. Einige klapprige Fischereifahrzeuge belebten noch etwas das, verkehrstechnisch gesehen, sonst monotone Bild der Hafenanlage, das indes in seiner Farbwirkung mit seinem tiefblauen Wasser im Kontrast zu den hellen Gebäuden gefallen konnte.

Bei Rückkehr ins Hotel trafen wir nun auch unseren italienischen Partner mit seinem Kollegen und verabredeten mit ihnen, nach dem Essen zum Nordhafen zu fahren, um somit zu dem eigentlichen Zweck unserer Reise, der Besichtigung des Docks, zu kommen. Zum Lunch betraten wir den großen, mit Ausblick nach der See zu gelegenen Speisesaal. Hier, wie auch in der Halle, war das Auffallende die übergroßen Deckenlüfter, die durch ihr Rotieren einerseits die notwendige Kühlung spendeten, zum anderen aber die Unmenge von Fliegen einigermaßen fernhielten. Wo das letztere nicht ganz gelang, bemühten sich die eingeborenen Kellner, allzu aufdringliche Exemplare dieser geflügelten Plage durch Schlagen mit Servietten zu verscheuchen. Angesichts der anwesenden Hotelgäste, darunter in der Mehrzahl Frauen mit ihren Kindern, konnte man sich in einem unserer Seebäder zur Badesaison wähnen. Unsere italienischen Freunde, denen ich diesen Gedanken zum Ausdruck brachte, bestätigten, daß diese Wahrnehmung zu Recht bestehe. In dieser heißen Gegend sucht man zum Herbst und Winter die Küste auf, da im Sommer die Temperaturen der Luft und des Wassers zu hoch sind, um alles andere als Erholung zu gewähren.

Nach der Mahlzeit ging es verabredungsgemäß im Wagen des Italieners zum Nordhafen, dem Liegeplatz der Docks. Auf der Fahrt dorthin passierten wir ausgedehnte Anlagen, in denen Salz gewonnen wurde. Den hohen Salzgehalt des Roten Meeres macht man sich dort-

zulande zu Nutze, indem man das Meerwasser in große, flache Becken, jedes etwa 100 m lang bei einer Breite von etwa 60 m, leitet und dann der Sonne zunächst die weitere Arbeit überläßt. Nach den Angaben der Italiener ist während der Winterzeit das Wasser in etwa 30 Tagen, im Sommer nach etwa 20 Tagen, verdunstet. Das zurückgebliebene Salz wird dann aus den Bassins geschafft und in Haufen im Freien bis zu seiner Verschiffung gelagert. Der Anblick dieser spitz aufgetürmten Haufen hatte mich bei Ankunft in Massawa vom Zug aus von Ferne gesehen zu der Annahme verleitet,



Auf der Fahrt zum Dock

ein Zeltlager vor mir zu haben, wobei mir allerdings das schneeige Weiß der vermeintlichen Zelte etwas spanisch vorkam.

Unser Wagen war derweilen in einen Seitenweg eingebogen und nach Passieren eines von Eingeborenen bewachten Tores befanden wir uns auf einem großen Gelände, auf dem etwa ein Dutzend leerstehender Betonbauten unsere Aufmerksamkeit erregten. Gemäß der Erklärung des italienischen Ingenieurs handelte es sich um Unterkünfte eines großangelegten Flottenstützpunktes, der hier von den Amerikanern zur Zeit des Rommelfeldzuges im letzten Weltkrieg errichtet worden war. Beim Anblick der unbenutzten Gebäude drängte sich einem der Gedanke auf, warum man sie nicht den Eingeborenen zur Verfügung stellte, anstatt diese in teilweise geradezu unmöglichen Hütten, wie wir sie auf unserer Fahrt gesehen hatten, hausen zu lassen. Mittlerweile hatten wir das wasserseitige Ende des Geländes erreicht. Umherliegende Schrotteile verrieten uns, daß wir auf dem Abwrackbetrieb angelangt waren, von dem uns bereits der uns begleitende Italiener erzählt hatte und dessen Leiter er war. Eine Anzahl Eingeborener war am Zerschneiden von Schiffswrackteilen. Während das hierzu benötigte Azetylen aus Entwicklern entnommen wurde, lieferte eine ebenfalls von den Amerikanern errichtete Anlage den nötigen Sauerstoff. Der Schrott stammte von während des Rückzugs der Italiener 1940 versenkten Schiffen, unter denen sich auch eine Anzahl deutscher befunden haben soll, die zu Beginn des Krieges in der Bucht von Massawa Schutz gesucht hatten. Mit Hilfe eines vorhandenen Schwimmkranes wurden die abgesprengten Schiffsteile zum Platz gebracht. Eine etwa 100 m lange, in den Hafen hinausragende Mole mit einem fahrbaren 30-t-Kran bildete die weitere Einrichtung des Betriebes. An dieser Mole erwartete uns ein mit Motor versehenes Rettungsboot, um uns zu dem auf der anderen Seite des Hafens liegenden Dock zu bringen. Nach mehreren vergeblichen Versuchen hatten die schwarzen Bootsleute unter ohrenbetäubendem Geknalle ihre Maschine, die sich als Automotor entpuppte, in Gang gebracht. Aus zwei der Auspuffkanäle, die zerbrochen waren, stieg uns der Auspuffqualm in die Nase. Die Fahrt zum Dock ging auch sonst nicht ganz ohne Schwierigkeiten vonstatten. Erst nachdem durch entsprechende Gewichtsverteilung die richtige Trimmlage gefunden war, hörte das Eindringen von Wasser durch ein Leck in der Bordwand auf und wir konnten trockenen Fußes die Überfahrt zum Dock beenden. Nach langsamem Umfahren des Docks, bei welcher Gelegenheit wir uns von der Beschaffenheit der Außenwände überzeugten, verließen wir das Boot, nicht ohne daß hierbei unser Fahrzeug infolge der entstehenden Schlagseite wieder einen gehörigen Schluck tat.

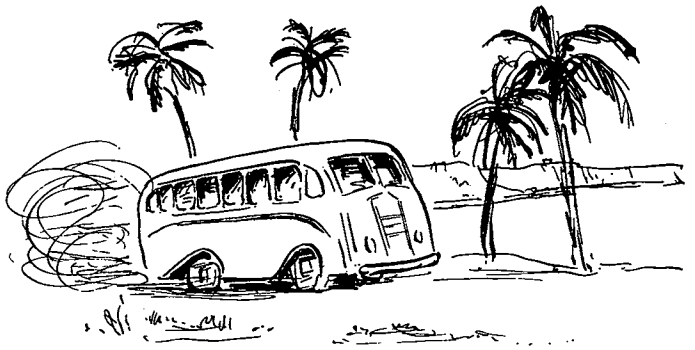
Auf Vorschlag des Italieners nahmen wir zunächst die Besichtigung der Aufbauten mit ihren Einrichtungen, der Decks und der maschinellen Anlage vor. Die Inaugenscheinnahme der Tanks verschoben wir auf die Morgenstunden des nächsten Tages, da es dann noch etwas kühler war als in der Nachmittagszeit, nachdem die Sonne bereits stundenlang auf das Pontondeck geschienen hatte. Indes schon gelegentlich der Besichtigung der Maschinenräume, in denen nicht wenige Grade herrschten, erhielten wir einen kleinen Vorgeschmack von dem, was uns am nächsten Tag im Innern der Tanks erwartete. Nach Beendigung des für den ersten Tag vorgesehenen Pensums, schifften wir uns wieder in unserem guten Boot ein und mit Geknatter ging es zum Platz zurück.

Im Hotel angekommen, nahm ich mir vor, die für solche Fälle mir nützlich erscheinende Einrichtung des Brausebades neben meinem Zimmer nach dem auf dem Dock ausgestandenen Schwitzbad mir dienstbar zu machen. Aber ach, es war eine restlose Enttäuschung. Das der Dusche entströmende Wasser, das die erhoffte Erfrischung bringen sollte, war lauwarm. Mancher Hotelier bei uns würde angesichts der Kohlenknappheit froh sein, Wasser von solchem Wärmegrad aus den mit „warm" bezeichneten Hähnen fließen lassen zu können. So blieb also die ersehnte Erfrischung aus und ich suchte wieder im Wind des Deckenlüfters Abkühlung. Beim Abendessen im Saal bot sich das gleiche Bild wie am Mittag, nur die Fliegen schienen bereits schlafen gegangen zu sein. Bevor wir ihrem Beispiel folgten, machten wir nach dem Essen noch einen kleinen Spaziergang unter den Palmen in den Anlagen vor dem Hotel. Ein anschließendes Beisammensein mit den beiden italienischen Herren beschloß den Abend, wobei wir das Bedürfnis hatten, den durch die Schwitzkuren des Tages erlittenen Flüssigkeitsverlust mit Hilfe des uns schon

Das Dock

aus Asmara bekannten Melotti-Bieres etwas wieder auszugleichen. Beim Schlafengehen suchte ich vergeblich nach einer Steppdecke oder ähnlichem, es war lediglich ein zweites Laken vorhanden, mit dem ich mich dann zudeckte. Als ich jedoch in der Nacht erwachte, wurde mir klar, daß dies mehr als genug war. Selbst im Ruhen trat einem der Schweiß aus allen Poren und wieder griff ich zum Anlasser des Kühle spendenden Deckenlüfters, des wahrlich wertvollsten Instruments in dieser heißen Gegend. Mit dem tröstlichen Gedanken,

Massawa nicht zur Sommerzeit genießen zu müssen, schlief ich wieder ein.
Am Morgen galt es beim Frühstück, das auf der nicht mit Deckenlüftern ausgerüsteten Veranda eingenommen wurde, einen Kampf gegen die Fliegen zu führen, die uns unser „Ham and Eggs" streitig zu machen suchten. Die Plagegeister waren so aufdringlich, daß wir ihnen schnellstens das Feld überließen. Auf dem Dock wieder angelangt, setzten wir unsere Besichtigung fort. Schon beim Einsteigen in die ersten Tanks, deren Mannlochdeckel bereits Tage und Nächte vorher geöffnet gewesen waren, da in ihnen eine Anzahl Schwarzer mit Konservierungsarbeiten beschäftigt war, begann die Schwitzkur aufs neue. In den folgenden Räumen, die ich mir öffnen ließ, stand geradezu die Luft und bald waren wir wie aus dem Wasser gezogen. Zu meiner Beruhigung und Genugtuung bemerkte ich, daß selbst den mit mir eingestiegenen Eingeborenen das Wasser Brust und Rücken herunterlief. Die herrschende, wenn auch nur leichte Seebrise, war jedesmal geradezu eine Labung, wenn wir wieder ans Tageslicht kamen. Mit der Besichtigung der restlichen Ausrüstung des Docks, wie Kran, Pallung, Verankerung usw. ging der Vormittag zu Ende. Drei Italiener, denen die Betreuung und Bewachung des Docks oblag, erteilten uns hierbei bereitwilligst jede gewünschte Auskunft. Alle drei sagten, daß sie für den Fall, daß wir das Dock erwerben würden, gerne mit nach Deutschland gehen würden. Inzwischen hatte man uns das Boot herübergeschickt, das uns zum Abwrackplatz zurückbrachte. Da an dem Wagen, der uns zum Hotel bringen sollte, noch repariert wurde, hatten wir Muße, uns auf dem Platze etwas umzusehen. Es war geradezu erstaunlich, wie primitiv dort gearbeitet wurde. Jedes der benutzten Werkzeuge war defekt und für unsere Begriffe reif für den Schrottkasten. Ein kleiner Schlepper, der gerade mit Hilfe des Molenkranes an Land gesetzt war, war so leichtsinnig und unfachmännisch abgestützt, daß ich es vorzog, einen großen Bogen um ihn zu machen. Endlich hatte man den Motor unseres Wagens zum Laufen gebracht. Doch damit war das Gefährt noch nicht fertig, denn ein Schwarzer mühte sich noch ab, mit einem improvisierten Pinsel, einige Hanffasern waren an ein Stück Holz gebunden, die Zahlen des Nummernschildes nachzumalen. Nachdem der „Kunstmaler", sichtlich stolz auf sein Werk, seine Tätigkeit beendet hatte, bestiegen wir den Wagen, der uns, entgegen unserer Befürchtung, ohne Panne zum Hotel zurückbrachte. Nachmittags mußten wir Massawa verlassen, um am nächsten Mittag unser Flugzeug zur Rückreise in Asmara zu erreichen. Da wir die Fahrt zur Küste mit dem Dieselzug gemacht hatten, entschlossen wir uns, interessehalber für die Rückreise die andere bestehende Verbindung, den Autobus, zu benutzen. Bis zur Abfahrt um 10.00 Uhr blieb noch gerade Zeit, uns zu erfrischen, zu Mittag zu essen und die Begleichung der Rechnung vorzunehmen. (Fortsetzung folgt)



Der erste Arbeitstag

Am 2. April 1952 begann für mich und ebenso für viele andere Jungen und Mädchen ein neuer Lebensabschnitt. Es war der erste Berufstag. Von Arbeitstag kann ich hier eigentlich nicht sprechen, denn die Aufnahme in den Betrieb und die Betriebsbesichtigung hatten nichts mit Arbeit zu tun.

Nun war der Tag plötzlich da. Der Abend vorher begann schon mit ein klein wenig Aufregung. Sämtliche Sachen mußten gepackt werden. Als erstes kam der nagelneue Arbeitsanzug, dann war das Brotpaket nicht zu vergessen und als sehr Wichtiges war der Wecker zu stellen, denn am ersten Tag zu spät zu kommen, wäre ein unmögliches Ding. Aber das war gar nicht nötig, denn von Müdigkeit war keine Spur. Ich war schon eher wach als der Wecker klingelte. Waschen, Anziehen und Frühstücken gingen ebenfalls schneller als ich dachte.

In der Bahn klemmte ich mich zwischen die Massen der Arbeiter, die fast alle den gleichen Weg hatten wie ich nach den Landungsbrücken und viele stiegen auch in denselben Dampfer nach der „Deutschen Werft". Und neben diesem lag noch ein zweiter Dampfer, der ebenfalls dorthinfuhr. Die vielen Arbeiter, die auf die beiden zuströmten, beeindruckten mich sehr und wieviele mochten noch von Neumühlen, Teufelsbrücke und Finkenwerder kommen. Was mußte das für ein Riesenbetrieb sein. Deswegen war ich nachher auch nicht überrascht, als ich etwas von 6000 Angestellten vernahm. Bald legte der Dampfer an, und es setzte ein Hasten und Drängen ein. Jeder hatte es eilig, seinen Arbeitsplatz zu finden. Ich kam mir etwas blöd vor, wo sollte ich hin? „Ach, geh' man erstmal mit, irgendwo wirst Du schon hinkommen." Und bald war ich in der Pförtnerloge, in die ich geschickt wurde. Dort wußte man schon Bescheid und die nächste Station war die Lehrwerkstatt. Es dauerte nicht lange und ich war einer von über hundert Neulingen im frischen Arbeitsanzug, die dort antraten.

Dann kam die Aufnahme in den Betrieb mit den üblichen Ratschlägen und Ermahnungen und das Vorstellen verschiedener Personen, wovon wir doch die meisten Namen wieder vergaßen. Die würden wir später schon noch lernen. Ich brannte jetzt darauf, den Betrieb kennenzulernen. Die Besichtigung war direkt ein Erlebnis, vier Stunden dauerte sie. Und das war nur ein mehr oder weniger flüchtiges Hindurchgehen durch die Werkhallen und die wichtigsten Arbeitsplätze. Auch der Rundgang durch einen neugebauten Tanker war damit

eingeschlossen. Nur schade, daß der Maschinenraum nicht mit besichtigt wurde. Die Anlagen hätten mich sehr interessiert. Aber auch so drangen Hunderte von neuen Eindrücken auf mich ein. Fast überall sah ich Schiffsteile im Entstehen. In einer Halle die riesigen Kessel, wo man vor Lärm fast nichts anderes vernehmen konnte. In der nächsten das Zuschneiden der Schiffsplatten. So gab es in jeder Halle etwas Neues zu sehen. Überall herrschte emsiges Treiben. Die kleinen Elektrokarren tauchten an allen Stellen auf und transportierten Werkstücke. Größere Teile übernahmen die Schienenkräne. Autos fuhren auf den regelrechten Straßen und unablässig bewegten sich die riesigen Kräne mit Schwergut. Am Schluß des Rundgangs wurde es fast zu schwer, dem allen noch zu folgen und es zu verdauen. Aber der Gesamteindruck war für uns Neulinge einfach überwältigend.

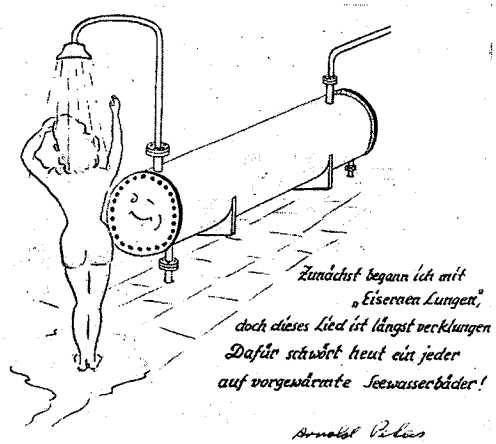
Günther Voye, Maschinenschlosser-Lehrling

Wißt Ihr das noch?

Die Jahre seit 1945 sind in einem ungeheuren Tempo abgerollt. Wir besinnen uns kaum noch darauf, wie es damals gewesen ist. Und wer heute über das Gelände unserer DW geht und überall angestrengte Arbeit sieht, wer Monat für Monat erlebt, daß große Seeschiffe vom Stapel laufen oder an den Auftraggeber abgeliefert werden, besinnt sich kaum noch darauf, daß das alles vor verhältnismäßig kurzer Zeit noch ganz anders war. Wißt Ihr noch, daß die DW nach dem Kriege Lokomotiven reparierte, weil andere Arbeitsmöglichkeiten verboten waren? Besinnt Ihr Euch noch darauf, daß wir noch vor wenigen Jahren glücklich waren, wenn Reparaturschiffe bei uns festmachten? Und wer weiß es noch, daß die Deutsche Werft den Bau der ersten „Eisernen Lunge" nach dem Kriege für ein Hamburger Krankenhaus ausgeführt hat? Die angeführten Beispiele sind nur ein Ausschnitt aus dem Programm, mit dem die Betriebsleitung der DW den Betrieb, der nach dem Kriege durch das Potsdamer Abkommen der vier Großmächte zum Tode verurteilt schien, einigermaßen aufrechtzuerhalten suchte.

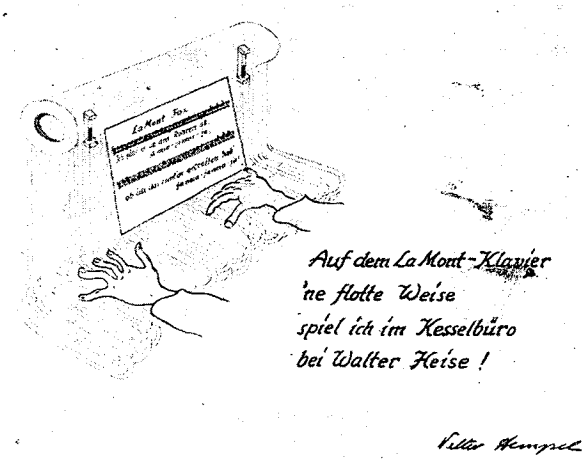
Die Fülle der Arbeit, die jetzt jeder wieder zu bewältigen hat, hat uns alle vergessen lassen, was noch vor kurzem gewesen ist. Neue Eindrücke haben das früher Erlebte überdeckt. Da mußte erst das Jubiläum des Ingenieurs Walter Heise, Leiter der Abteilung MK, kommen, um uns zur Rückerinnerung zu veranlassen. Das Jubiläum war Anlaß, die Leistungen des Ingenieurs Heise zu würdigen. Und dabei kam es wieder zutage, was alles von der DW allein in dem Abschnitt MK geschafft worden ist.

Die Angehörigen der Abteilung MK haben mit ihren Jubiläumsglückwünschen ihrem Abteilungsleiter ein humorvolles Album, in dem die Leistungen der Abteilung MK verzeichnet sind, überreicht. Man ersieht daraus, was die DW alles gemacht hat. Wir wollen das Album nachstehend allen auszugsweise zugänglich machen, damit ein jeder einmal erfährt, was die Abteilung MK geleistet hat und womit sie sich jetzt beschäftigt. Es ist ja nur gut, wenn jeder weiß, was der andere schaffen muß. Dadurch wird das Verständnis untereinander gefördert.



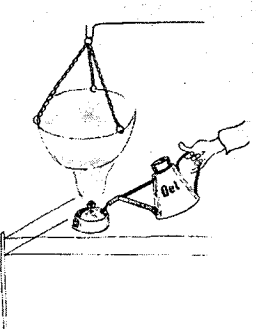
Zunächst begann ich mit
„Eisernen Lungen",
doch dieses Lied ist längst verklungen
Dafür schwört heut ein jeder
auf vorgewärmte Seewasserbäder!

Arnold Peters



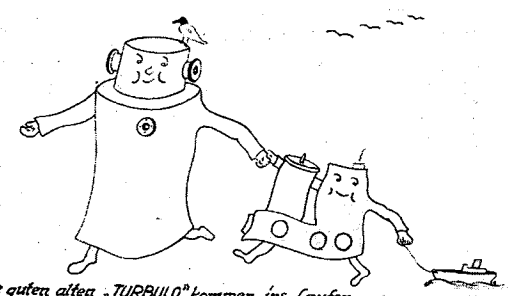
Auf dem La Mont-Klavier
'ne flotte Weise
spiel ich im Kesselbüro
bei Walter Heise!

Willi Hempel



Für Ölfeuerung am
laufenden Band
bin ich im Betrieb als
„Quarkbüfel" bekannt.
Denn die Ölfeuerung oft viel
Kummer macht,
weil alle Termine durcheinander
gebracht!

Hans Tetzlaff

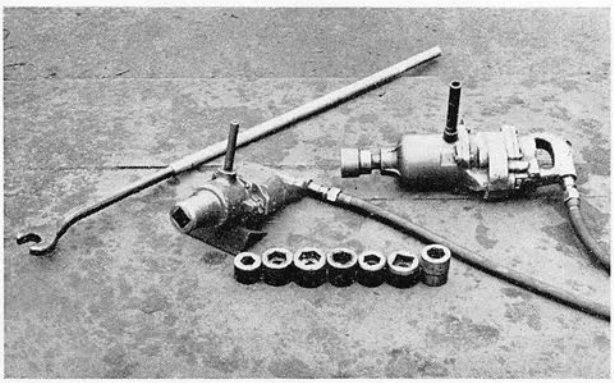


Die guten alten „TURBULO" kommen ins Laufen,
Anfragen aus aller Welt, sie sind gut zu verkaufen.
Ein Papierkrieg ist entbrannt, die Akten schwellen an,
ich glaube, niemand, der technisch vorbelastet, hätte Freude dran.
Doch als erfahrener Kaufmann" kommt man dabei nicht ins Schwitzen
denn alle Griffe in Akten, Schrank u. Kochbuch erledige ich neuerdings
im Sitzen!

Hermann Reiter

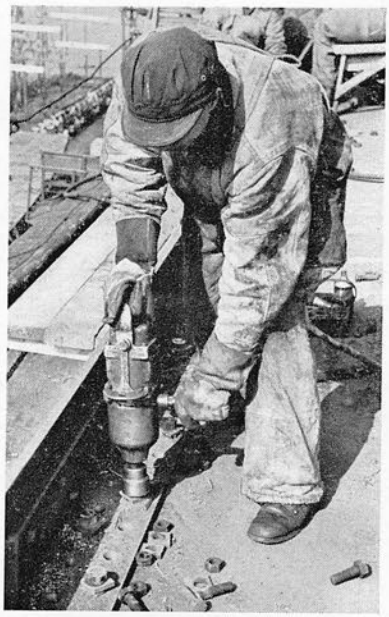
Die Verwendung des Preßluft-Schlag-Schraubers im Schiffs- und Maschinenbau

Im Schiff- und Maschinenbau ist die Schraube mit Mutter ein wichtiges Verbindungselement, das vielseitig angewendet wird. Der Fachmann weiß, daß beim Zusammenschrauben von schweren Schiffbauplatten und Maschinenteilen ziemlich große Kräfte und ein verhältnismäßig großer Zeitaufwand nötig sind. Vor Erfindung der preßluft- bzw. elektroangetriebenen Maschinenschrauber mußten sämtliche Schraubentypen mit entsprechenden Schlüsseln oder Schraubenziehern von Hand angezogen werden. Eine Schrauben - Eindrehmaschine für derartige Arbeiten wurde zwar schon vor etwa 15 Jahren eingesetzt. Sie konnte jedoch nur bedingt angewendet werden, da diese fahrbare Maschine ziemlich unhandlich war und die Schrauben zwar eindrehte, aber nicht fest anzog. Erst vor einem Jahr etwa wurden von einigen Firmen handliche Preßluft - Schlag-Schrauber (siehe Bild 1) konstruiert, die im Schiffbau — hauptsächlich beim Anziehen und Lösen von Heftschrauben an der Außenhaut eines Schiffskörpers — immer mehr Anwendung finden. Diese neuen Schlagschrauber sind in ihrer Arbeitsweise wesentlich vorteilhafter und außerdem viel handlicher als die alten Schrauben-Eindrehmaschinen. Als Beispiel für die Verwendung der neuen Schlagschrauber sei das Heften von Schiffbauplatten an einer Kimmnaht (siehe Bild 2) er-



Preßluft-Schlag-Schrauber

wähnt. Dabei kommt es natürlich vor, daß die Platten an der Naht erheblich auseinandersperren. Bevor wir diese neuen Maschinen einsetzen konnten, mußten wir mit meterlangen Schiffbauschlüsseln — oft sehr umständlich und zeitraubend — die Heftschrauben von Hand anziehen. Der Anfall an dadurch unbrauchbar und reparaturbedürftig gewordenen Schraubenschlüsseln war erheblich. Außerdem mußte der diese Arbeit ausführende Mann ein beträchtliches Arbeitspensum er-

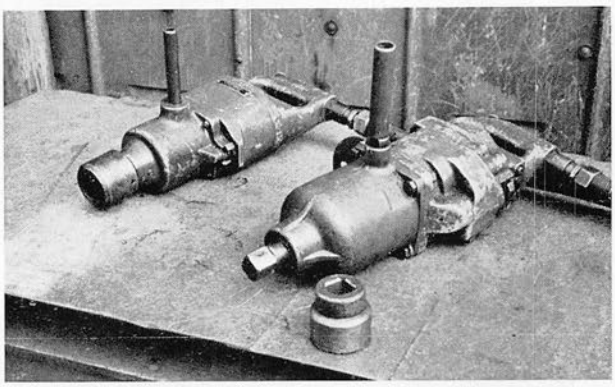


Verwendung des Schlagschraubers

ledigen. Der Schlagschrauber löst diese Aufgabe viel schneller und wesentlich leichter.

Die Arbeitsweise des Schlagschraubers ist eine schlagende und gleichzeitig drehende Bewegung. Durch den Schlag werden die Schiffsplatten von den anziehenden Muttern abgeschlagen, und die Mutter kann dabei angezogen werden. Dieser Vorgang wiederholt sich sehr schnell und kann so lange durchgeführt werden, bis die Schiffsplatten fest aneinanderliegen. Diese Schlagschrauber sind umsteuerbar; sie können also durch einen kleinen Hebel auf Rechts- und Linkslauf umgeschaltet werden. Bezüglich der Umdrehungszahl ist die Maschine außerdem weitgehend regulierbar. Durch eine Spezialkupplung ist eine Überlastung ausgeschlossen. Die

Werkzeugaufnahme an der Arbeitsspindel ist vierkantig (siehe Bild 3) und mit einer kleinen Rastkugel versehen, die die auswechselbaren Aufsteckschlüssel festhält. Auf-



Die Werkzeugaufnahme an der Arbeitsspindel

steckschlüssel gibt es in mehreren Größen (siehe Bild 1) für Vier- und Sechskantschrauben bzw. -muttern. Beim Inbetriebsetzen des Schlagschraubers genügt ein leichter Druck mit dem Daumen auf den Druckhebel, der am Handgriff der Maschine befestigt ist. Die Maschine wird in vier Größen für Schrauben und Muttern bis M 33 geliefert. Das Gewicht der Maschinen beträgt für Größe 1 = 1 kg, Größe 2 = 4,8 kg, Größe 3 = 6,5 kg und Größe 4 = 10 kg.

Die beiden letzteren Maschinen, Größe 3 und 4, sind mit einer Aufhängeöse versehen. Bei Arbeiten an senkrechten Schiffswänden wird der Schlagschrauber an dieser Öse mit einem Tau aufgehängt, das über eine Tautalje führt. Ein Gegengewicht gleicht das Eigengewicht des Schlagschraubers aus (siehe Bild 4). Diese

Das Ausgleichgewicht

Aufhängevorrichtung erleichtert die Arbeit mit dem Schlagschrauber noch mehr.

Die Werkzeugverwaltung.

Die DW - ein großes Transportunternehmen!

Wenigstens 90% aller der Teile, die zu einem Schiff gehören, müssen ihrer Größe und Schwere wegen mit irgend einem Transportmittel befördert werden. Da kann man getrost die Behauptung aufstellen, daß die DW auch ein großes Transportunternehmen ist.

Der größte und schwierigste Transport wird ohne Zweifel immer dann geleistet, wenn wieder ein Neubau vom Stapel läuft. Dieser Vorgang geht nach alten und bewährten Methoden vor sich. Aber für den Verkehr zwischen unseren vielen Werkstätten sind zur Bewältigung der teilweise engen Wege und zum Befördern der unzähligen Werkstücke immer wieder neue und zweckmäßigere Transportmittel eingeführt worden. Man muß ja die Kosten für diese Transporte so niedrig wie möglich halten, um konkurrenzfähig zu bleiben. Jede Summe, die für diese inneren Betriebstransporte ausgegeben werden muß, bedeutet Unkosten, von denen niemand einen Nutzen hat.

In allen Werkstätten fallen Transporte an. Große Teile werden von den Werkstattkränen gefaßt und an den gewünschten Platz gebracht. Die vielen kleinen Stücke aber müssen von Hand aus von Maschine zu Maschine und von Arbeitsplatz zu Arbeitsplatz durch Menschenkraft bewegt werden. Es ist aus diesem Grunde ein kleiner Transportwagen entwickelt worden, der diese Arbeiten wenigstens erleichtern soll. Es handelt sich dabei, wie unsere Abbildung (1) zeigt, um ein niedriges Gestell, unter das nach dem Beladen eine Deichsel mit Rädern geschoben wird, so daß dadurch ein kleines Fahrzeug daraus wird. Dieses Transportgerät ist neuartig und von uns als Gebrauchsmuster beim Patentamt angemeldet worden. Der Werkstattransport geht jetzt viel schneller vor sich und vor allen Dingen braucht der Mensch die teilweise doch recht schweren Stücke nun nicht mehr mit der Hand zu bewegen.

Für den Verkehr von Werkstatt zu Werkstatt waren neben unserer Eisenbahn die Elektrokarren bestimmend. Bei der Bahn ist man immer von dem festgelegten

DW-Werkstatt-Transportgerät

Gleis abhängig und auch von einem Hebezug, während die schienenlosen Elektrokarren ihrer Wendigkeit wegen überall eingesetzt werden können. Der Nachteil bleibt jedoch immer, daß das Transportgut von Menschen direkt mit der Hand oder aber mit Hilfe von Hebezeug auf den Wagen gelegt werden muß. So kamen wir zur Einführung des Hubstaplers, über den bereits eingehend berichtet wurde. Die Hubstapler sind aus einem zeitgemäßen Transportwesen nicht mehr wegzudenken, da sie schnell und wendig sind, eine Hebemöglichkeit für

Werkzeuge bis zu zwei Tonnen bieten und die mitgeführten Anhänger selbsttätig beladen können.

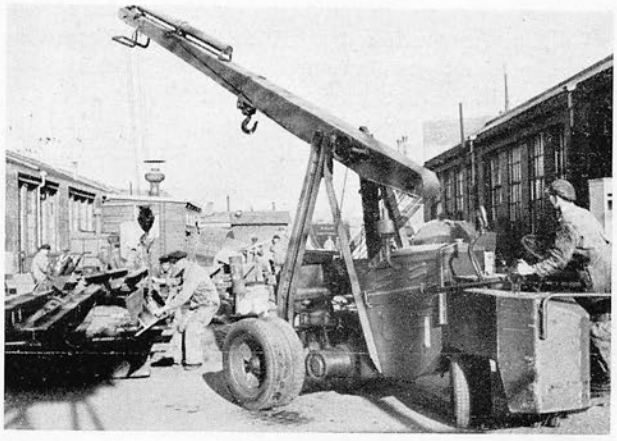
Unsere Schienenhofkräne haben sich als sichere und zweckmäßige Transportmittel bestens bewährt. Obgleich schienengebunden, tun sie immer noch brav und unverdrossen ihre Pflicht. Durch den Umbau von Dampf- auf Dieselbetrieb ist ihre Fahr- und Betriebssicherheit erhöht. Wir haben auch auf Straßen fahrbare Kräne in Betrieb, die mit ihren verstellbaren Auslegern den Transport erleichtern und beschleunigen. Mit ihnen werden sperrige Stücke gehoben und an den gewünschten Platz befördert. Außerdem werden sie auch bei

Der Hubstapler

der Montage der Hauptmaschinen für Neubauten sowie bei der Aufstellung von Masten verwendet. Sie entlasten so in erheblichem Maße den 75 t Turmdrehkran.

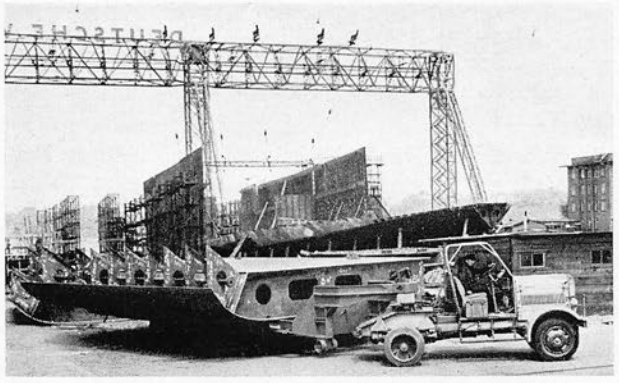
Unsere Zugmaschinen haben vielseitige Verwendungsmöglichkeiten, da man sie vor jedes Anhänger-Fahrzeug spannen kann. Besonders der Transport unserer großen Collis mit einem Gewicht bis zu 35 Tonnen für den Neubau wird mit der Zugmaschine und Spezialanhängekränen durchgeführt.

Die Betriebsleitung ist darauf bedacht, immer wieder das zweckmäßigste Fahrzeug zu beschaffen, um der Belegschaft die Arbeit zu erleichtern. Mit einiger Überlegung werden sich sicher viele Verbesserungsmöglichkeiten finden lassen. Und sicher kann auch manch ein



Ein Straßenkran

Belegschafter aus seiner Erfahrung mit einem Vorschlag zur Verbesserung des Transportwesens hervortreten.



Kollitransport mit Zugmaschine

Aus allem ergibt sich auf jeden Fall, daß die DW nebenher noch ein ganz erhebliches Transportunternehmen betreibt.

Dipl.-Ing. Horst, RF.

An die Schwerbeschädigten

Eine besondere Verpflichtung für jedes Volk ist es, seine Kriegsversehrten vor Not und Elend zu bewahren. Wir empfinden es daher als eine Selbstverständlichkeit, daß die Kriegsbeschädigten gewisse Bevorzugungen an ihren Arbeitsstellen erfahren. Ebenso hat jeder Staat die Pflicht, für die sonstigen Schwerbeschädigten, die durch Unfälle in ihren Betrieben oder sonstwie zu Schaden gekommen sind, zu sorgen.

Infolge des letzten Krieges ist die Zahl der Schwerbeschädigten naturgemäß sehr groß geworden. Der Staat versucht, das Los der Schwerbeschädigten durch ein Schwerbeschädigtengesetz zu lindern. Nach dem Gesetz gelten diejenigen als Schwerbeschädigte, die mindestens 50 % ihrer Erwerbsfähigkeit verloren haben, oder aber gemäß § 8 des angeführten Gesetzes den Schwerbeschädigten gleichgestellt sind. Nach dem Gesetz muß die Belegschaft bei Wirtschaftsbetrieben zu 5 % und bei Behörden zu 10 % aus Schwerbeschädigten bestehen. Unternehmen, die das vorgeschriebene Soll nicht erreichen, müssen monatliche Ausgleichsbeträge an die Hauptfürsorgestelle abführen.

Die DW beschäftigt bei einer Belegschaft von rund 6000 Mann 96 Schwerbeschädigte und 142 Leichtbeschädigte, die zu 50 % auf den Sollbestand an Schwerbeschädigten angerechnet werden. Da die DW nach dem Gesetz 298 Schwerbeschädigte beschäftigen müßte, muß sie einen nicht unerheblichen Ausgleichsbetrag an die Hauptfürsorgestelle entrichten. Die Zahl der bei der DW beschäftigten Schwerbeschädigten hat sich in den letzten Jahren erhöht, weil von der Arbeiterannahme besonderes Augenmerk darauf gerichtet wird, daß Arbeitsplätze für Schwerbeschädigte gefunden werden. Man muß sich im übrigen vor Augen halten, daß in einem Werftbetrieb bei weitem nicht die Möglichkeiten bestehen, Schwerbeschädigte zu beschäftigen, wie in Landbetrieben. Man kann Schwerbeschädigten kaum zumuten, z. B. auf Schiffen oder auf Hellingen zu arbeiten. Schon der Fährbetrieb und das Anlandgehen am Anleger der Werft ist für Beinamputierte nahezu unmöglich. So erklärt es sich, daß die DW einen verhältnismäßig großen Unterbestand an Schwerbeschädigten hat. Ich möchte trotzdem an alle Meister und Ingenieure die Bitte richten, weitere für Schwerbeschädigte geeignete Arbeitsplätze ausfindig zu machen, damit auch wir noch mehr Schwerbeschädigte einstellen können. Es darf nicht vergessen werden, daß es allein in Hamburg etwa

2400 erwerbslose Schwerbeschädigte gibt. Es ist zu hoffen, daß das zu erwartende neue Schwerbeschädigtengesetz für sie Erleichterung bringen wird.

Es wird allgemein bekannt sein, daß die Schwerbeschädigten Anspruch auf erhöhten Urlaub haben. Die Deutsche Werft gewährt auch den Leichtbeschädigten, soweit sie in die Gruppe derer fallen, die zu 50 % auf das Schwerbeschädigten-Beschäftigungssoll angerechnet werden, einen zusätzlichen Jahresurlaub von drei Tagen bzw. zwei Tagen. Der Mindesturlaub für Schwerbeschädigte beträgt 18 Tage.

Es gibt noch vieles über die Vertretung der Schwerbeschädigten zu sagen. Solltet Ihr eine Frage haben oder irgendwelche Sorgen los werden wollen, so wendet Euch an mich. Ich bin für Euch immer im Lohnbüro anzutreffen.

Kaping, Vertrauensmann der Beschädigten

Hier spricht die Betriebskrankenkasse

Das Wiedererstehen unserer Werkzeitung gibt uns die Möglichkeit, mit allen Werftangehörigen und Mitgliedern unserer Betriebskrankenkasse engeren Kontakt zu bekommen.

Was unsere alte Werftzeitung war, soll die wiedererstandene in verstärktem Maße werden, nämlich ein festes Bindemittel zwischen allen Werftangehörigen, vom Direktor bis hinunter zum jüngsten Lehrling, und zwischen allen Abteilungen, Einrichtungen und Organen der Werft.

Hierzu will auch die Betriebskrankenkasse ihren Beitrag liefern. Wir glauben sicher, allen aus dem Herzen zu sprechen, wenn wir sagen, daß die Arbeit, das Wirken, die Erfolge, aber auch die Fehlschläge unserer Betriebskrankenkasse alle Werftangehörige brennend interessieren. Es soll daher unser Hauptbestreben mit sein, in allen wichtigen Fragen unserer Krankenkasse, die ja nur für den Werftangehörigen da ist, Aufklärung zu geben. So können sicherlich viele falsche Meinungen berichtigt werden, und das ist bei manchem wohl notwendig. Wenn wir auch die Überzeugung gewonnen haben, daß der größte Teil unserer Mitglieder die Leistungen, die Arbeit und die Hilfe der Betriebskrankenkasse richtig zu würdigen wissen, so wollen wir doch durch laufende Berichte dazu beitragen, über unsere Werkzeitung mit allen Mitgliedern enge und nutzbringende Verbindung zu halten. Wir werden also in Zukunft durch häufige Berichte dazu beitragen, daß Zweifel in Dingen der Betriebskrankenkasse nicht auftreten können, und wir hoffen, daß allerseits Gutes und Ersprießliches erwachsen möge.

Wir wollen uns heute nur auf eine ganz allgemeine Mitteilung beschränken.

Durch die bekannten Schwierigkeiten der letzten Jahre war es uns bisher nicht möglich, die Mitglieder durch eine Satzung der Betriebskrankenkasse über Pflichten, Rechte und Leistungen zu unterrichten. Wir mußten uns auf kurze Bekanntmachungen der wichtigsten Dinge beschränken. Wenn auch eine endgültige Stabilisierung der Sozialversicherung noch nicht erreicht ist, so haben wir uns doch entschlossen, jetzt schon durch die Herausgabe eines kleinen Merkbüchleins Aufklärung über die augenblicklichen Leistungen unserer Betriebskrankenkasse bei Krankheit, Geburt und Tod zu geben.

Wir bitten, daß sich ein jeder in einer Mußestunde mit dem Inhalt des Merkbüchleins bestens vertraut macht. Wir hoffen, allen hiermit einen guten Dienst erwiesen zu haben.

Schließlich wollen wir nicht unerwähnt lassen, daß die Organe unserer Betriebskrankenkasse, die Leitung, der Beratende Ausschuß und die Geschäftsführung, jederzeit bereit sind, durch persönliche Aussprachen und Fühlungnahmen beratend und helfend zu wirken.

Mitglieder des Beratenden Ausschusses sind zur Zeit:

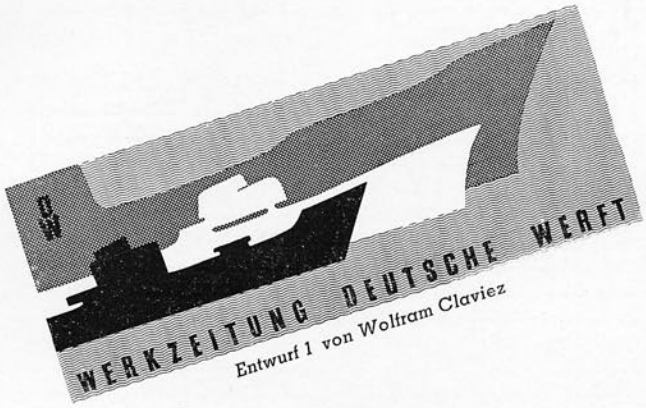
Herr Wilhelm Matthiessen, Betriebskrankenkasse;
Herr Hermann Richter, Kupferschmiede;
Herr Julius Käsche, Schiffbauhalle;
Herr Alfred Bernitz, Baubetrieb;
Herr Franz Hofmeister, Maschinenfabrik Fkw.

gez.: Rullmann, BKK.

Welche Gesichtspunkte sind für die Gestaltung eines Zeitschriftenkopfes entscheidend?

Wir haben unseren Mitarbeiter Wolfram Claviez, der bekanntlich bei dem Wettbewerb um die Ausgestaltung unserer Werkzeitung für seine hervorragende künstlerische Leistung mit einem Sonderpreis bedacht worden ist, gebeten, uns in einigen knappen Sätzen zu erklären, wie er zu der Gestaltung der eingereichten Entwürfe gekommen ist. Wir geben nachfolgend die Ansicht von Wolfram Claviez wieder und bringen gleichzeitig die Entwürfe von Claviez zum Abdruck.

„1. Der Kopf muß großflächig, plakathaft und geschlossen sein. Er soll mehr symbolhaften als illustrativen Charakter haben und in ausdrucksvollem Kontrast zu dem darunter befindlichen Photo stehen. Oberstes Prinzip: Der Zeitungskopf spreche den Leser an, ohne ihn zu unterhalten.
2. Der Zeitungskopf sei so bemessen, daß das volle Format ausgenutzt wird; ebenso sei das darunterstehende Titelphoto auf allen Seiten angeschnit-



Entwurf 1 von Wolfram Claviez

Entwurf 2 von Wolfram Claviez

ten und nicht, wie es vor einigen Jahrzehnten üblich war, mit einem weißen Rand umgeben. Auf diese Weise wirkt die Zeitschrift wesentlich großzügiger und moderner. Zu einer Werft mit fortschrittlich technischen Arbeitsmethoden gehört auch der Mut zu einer unserer Zeit entsprechenden künstlerischen Gestaltungsweise. Das Titelphoto der ersten Seite sei jeweils ‚Das Photo des Monats'.

3. Die graphischen Elemente des Kopfes sollen Ausdruck des klaren, konstruktiven technischen Geistes sein. Die Forderung war Richtschnur für die Gestaltung der einfachen, prägnanten Schiffsformen und der Schrift.
Die Werftzeitung ist nicht nur ein Nachrichtenblatt für Betriebsangehörige, sondern für Außenstehende eine Visitenkarte unserer Werft!"

Claviez.

Es gab Anerkennung

In der Aula der Gewerbeschule III fand für etwa 300 von rund 2000 Junggesellen eine Lehrabschlußfeier statt. Die Lehrlinge, die Vertreter der Handelskammer, der Gewerbeschule und die Herren der Prüfungsausschüsse fanden sich zu einer würdigen Feier zusammen.
Die verschiedenen Ansprachen waren von musikalischen und gesanglichen Darbietungen umrahmt.
Das Gemeinsame aller Ausführungen der Redner war die Mahnung an uns, nicht auf Erreichtem stehenzubleiben, sondern uns weiterzubilden, uns einzugliedern in die Gemeinschaft, unsere Kameraden nicht zu vergessen und, nicht zuletzt, hineinzuwachsen in die Aufgaben des Staates.
Im Anschluß daran dankte ein Lehrling im Namen seiner Kameraden den Lehrherren, den Ausbildern sowie den Gewerbeschulen für die für uns aufgewendete Mühe.
Dann erfolgte die Aushändigung der Facharbeiterbriefe an uns. Nun endlich zeigte sich, welche Leistungen wir erreichten, es sei denn, man gehört zu den 13 Prämienträgern oder den 15 öffentlich Belobten. Diese wußten schon Bescheid.
Während seiner Ansprache hatte der Vertreter der Handelskammer die 13 Prämienträger — darunter vier Lehrlinge der Deutschen Werft — auf die Bühne gebeten und ihnen ein Buch und eine Urkunde überreicht.

Die DW-Leistungsträger waren
die Schiffbauer-Lehrlinge Bartels
Siegmund
Schneider und
der Werkzeugmacher-Lehrling Westphal

Dann wurden die 15 öffentlichen Belobigungen ausgesprochen, darunter vier für die Deutsche Werft. Belobigt wurden die vier Tischler-Lehrlinge Brandt, Schau, Schindler und Schulze. Es löste allgemeines Raunen aus, als man als Lehrfirma der Ausgezeichneten immer wieder „Deutsche Werft" hörte. Und wer kann es uns verdenken, wenn wir stolz auf unsere Lehrfirma sind!

Wir wissen ganz genau, daß wir trotz guten Fleißes die Leistungen nur erreichten, weil unsere Ausbilder sich so große Mühe mit uns gaben.
Wir versprechen, daß das Ende der Lehrzeit nicht das Ende unseres Lernens sein soll.

Alfred Westphal, Werkzeugmacher-Lehrling,
Ernst Brandt, Tischler-Lehrling.

Der Klabautermann

Der Klabautermann hat wieder eine Reihe von Briefen bekommen, aus denen er das Interesse der Belegschafter an der Werkzeitung herauslesen konnte. Einer von diesen Briefen hat ihm so gut gefallen, daß er um Veröffentlichung gebeten hat. Da wir annehmen, daß allgemeines Interesse an dem Brief besteht, lassen wir also nachstehend dem Wunsche unseres Klabautermanns entsprechend einen Brief eines früheren Belegschafters auszugsweise folgen. Die Auslassungen betreffen nur ganz persönliche Fragen.

Heiligenkirchen, den 27. April 1952.

Lieber Klaubautermann!

Durch Kollegen der Deutschen Werft ist die Werkzeitung vom 18. April 1952 hier bei mir eingetroffen. Für mich war es eine besondere Freude, da ich selbst

Hermanns-Denkmal

vom 4. 12. 1950 bis zum 22. 3. 1952 bei der Werft als Tischler tätig gewesen bin. Zur Zeit befinde ich mich in Heiligenkirchen, einem kleinen Ort in der Nähe der Stadt Detmold. Ich besuche hier die Tischlerfachschule . . . . . Durch den kleinen Artikel des Klabautermanns möchte auch ich der Zeitung einen kleinen Gruß senden. Vor allen Dingen möchte ich es Euch und allen Kollegen bestätigen, „es bleibt schon dabei, bei Euch war es doch am besten." Viele Kollegen mögen das wohl nicht einsehen, aber es ist so. Ich bin hier mit jungen und alten Kollegen aus ganz Deutschland zusammen. Sie sind aus Köln und Gelsenkirchen, aus Konstanz am Bodensee und aus Berlin, aus Kiel und Hamburg, Bielefeld und Hannover, Bayern und Sachsen, kurz, aus allen Teilen Deutschlands. Sie alle haben viel gesehen, viele Werkstätten kennengelernt, aber alle haben sie die Bilder der Schiffe und Einrichtungen, der großen Hallen und Plätze, der Stapelläufe und nicht zuletzt die Werkzeitungen selbst bewundert. Sie waren erstaunt über die enorme Leistungsfähigkeit und die Anzahl der Arbeiter und Angestellten. Viel wurde ich gefragt, viel mußte ich erzählen. Ich erzählte ihnen gerne, ich verschwieg nichts, ich sprach von den schlechten Dingen genauso wie über die guten, und hier merkte ich es, dieses alles kannten sie nicht. Sie kamen aus Werkstätten, wo es mehr schlechte als gute Dinge gab, keine Arbeit, wenig Geld. In der Arbeit immer dasselbe, keine Abwechslung, nichts Neues. Drum möchte ich allen Kollegen, vor allen Dingen den jüngeren, sagen: „Seid zufrieden mit dem, was Ihr habt, urteilt nicht so leichtfertig. Nirgendwo, in keiner anderen Werkstätte, in keiner anderen Stadt, wird Euch das, welches Ihr dort auf der Werft lernt, noch einmal geboten . . . . . Als Gruß von hier, aus dem Teutoburger Wald, schicke ich Dir, lieber Klabautermann, ein Bild vom Hermannsdenkmal. Auf dem 7 m langen Schwert steht ein Ausspruch, den man auch in die heutige Zeit setzen kann.

„Deutschlands Einigkeit meine Stärke,
meine Stärke Deutschlands Macht."

Lieber Klabautermann, durch Dich möchte ich der DW und allen Kollegen, alles Gute und recht viel Glück für die Zukunft wünschen.

Es grüßt Dich
Günter Oldehaver.

WIEDER EINE GOLDENE HOCHZEIT

Der Monat April brachte wieder einem unserer Pensionäre den Tag der Goldenen Hochzeit. Unser Rentner

Wilhelm Steffens konnte am 22. April mit seiner Ehefrau dieses seltene Fest in guter Gesundheit verleben. Herr Steffens war über 50 Jahre lang im Betrieb Reiherstieg und bei der Deutschen Werft. Er hat vor vielen Jahren mit Obering. Lorenz zusammen die Lehre durchgemacht. Von 1925 bis 1945 war Herr Steffens bei uns als Vorarbeiter tätig. Er hat sein erarbeitetes kleines Sparvermögen infolge der Zeitumstände zweimal verloren. Herr Steffens ist aber trotzdem guten Mutes und denkt voller Freude und Stolz an seine Arbeitszeit bei der DW zurück.

Wir wünschen dem Ehepaar Steffens, daß ihm ein weiterer sonniger Lebensabend bei bester Gesundheit beschert sein möchte.

Für die mir anläßlich meines Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich allen hieran Beteiligten meinen herzlichsten Dank.

EMIL KOHLMORGEN

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Herr Gustav Abraham konnte am 19. 4. 1952 auf eine 25jährige Tätigkeit bei der DW zurückblicken. Als Schiffbauer am 22. 10. 1924 bei uns eingestellt, hat er als solcher stets die an ihn gestellten Anforderungen zur vollen Zufriedenheit aller erfüllt. Auf Grund seines während dieser Zeit gezeigten Fleißes und Könnens wurde er am 1. 4. 1952 als Vorarbeiter eingesetzt. Seine humorvolle Art und seine stete Hilfsbereitschaft haben ihn bei seinen Vorgesetzten und Kollegen besonders beliebt gemacht. Wir wünschen ihm und uns, noch recht lange miteinander arbeiten zu können.

Für Herrn Wilhelm Wallmann war der 22. 4. 1952 ein besonderer Feiertag. Er konnte auf seine 25jährige Tätigkeit als Schiffszimmermann zurücksehen. An diesem Tag versäumte keiner seiner Kollegen, ihm seine Glückwünsche darzubringen. Durch seine Tüchtigkeit, seinen Fleiß und seine jederzeitige Hilfsbereitschaft ist er bei seinen Vorgesetzten und Arbeitskollegen sehr beliebt. Wir wünschen, daß er uns noch viele Jahre in seiner Art erhalten bleibt.

Herr Richard Hinrichs beging am 27. 4. 1952 sein 25jähriges Dienstjubiläum. Als Dreher am 30. 6. 24 bei uns eingestellt, hat er seitdem als solcher sein fachliches Können unter Beweis gestellt. Durch seine stete Einsatzbereitschaft hat er sich bei seinen Vorgesetzten und Kollegen besonders beliebt gemacht. Wir hoffen, daß er uns noch lange in seiner jetzigen Rüstigkeit erhalten bleibt.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Feuerwehrmann Herbert Westfehling mit Fräulein Hildegard Schultz, am 29. 3. 1952

Ingenieur Hans Lawrenz mit Fräulein Edith Albers, am 23. 3. 1952

E-Schweißer-Anlerner Manfred Kirchhübel mit Fräulein Erika Werner, am 5. 4. 1952

Kraftfahrer Albert Hinz mit Fräulein Frieda Mähl, am 5. 4. 1952

Maschinenbohrer-Anlerner Reginald Schöne mit Fräulein Ursula Nauert, am 5. 4. 1952

Arbeiter Walter Rochmann mit Fräulein Grete Fritz, am 10. 4. 1952

Maschinenbauer Mario Stern mit Fräulein Margarethe Eitz, am 10. 4. 1952

Arbeiter Adolf Wohner mit Fräulein Ursula Wirths, am 10. 4. 1952

Schmied Willi Schmied mit Fräulein Klara Wächter, am 12. 4. 1952

Seilbahnfahrer Horst Krauel mit Fräulein Irmgard Mausolf, am 10. 4. 1952

Schlosser Ernst Molge mit Fräulein Renate Schulz, am 12. 4. 1952

A-Schweißer Walter Schweitzer mit Fräulein Paula Bergmann, am 12. 4. 1952

Maschinenbauer Walter Witt mit Fräulein Margarete Scherello, am 13. 4. 1952

Tischler Karl-Heinz Markmann mit Fräulein Inge Kölln, am 12. 4. 1952

E-Schweißer Edmund Ehrenholz mit Fräulein Ilse Fritz, am 18. 4. 1952

Helfer Günter Schneider mit Fräulein Luise Haacks, am 19. 4. 1952

Tischler Wilhelm Runau mit Fräulein Frieda Diekelmann, am 19. 4. 1952

Nietenwärmer Willi Knickrehm mit Fräulein Irma Grosch, am 19. 4. 1952

Schiffbauhelfer Hugo Lütje mit Frau Auguste Broese, am 18. 4. 1952

Werkzeugmacher Albert Freier mit Fräulein Dorkas Tassler, am 26. 4. 1952

Geburten:

Sohn:

Dreher Heinz Balfanz, am 2. 4. 1952

Reiniger Hubert Lamshöft, am 30. 3. 1952

Näherin Marga Barth, am 7. 2. 1952

E-Schweißer Herbert Hartz, am 22. 3. 1952

Schlosser Werner Carlsdotter, am 17. 4. 1952

Maschinenbauer Harald Thietke, am 19. 4. 1952

Arbeiter Edgar Hirschfeld, am 18. 4. 1952

Arbeiter Günther Duwe, am 25. 4. 1952

Schiffbauhelfer Rudolf Woldmann, am 27. 4. 1952

Tochter:

Brenner Horst Peterlick, am 3. 4. 1952

Schiffbauer Kurt Glienke, am 2. 4. 1952

Schiffbauhelfer Kurt Eggert, am 27. 3. 1952

E-Schweißer Martin Krüger, am 7. 4. 1952

Arbeiter Alfons Konty, am 29. 3. 1952

Maschinenbauer Fritz Kettenbeil, am 8. 4. 1952

E-Schweißer-Anlerner Günther Beckmann, am 17. 4. 52

Maschinenschlosser Hugo Bass, am 21. 4. 1952

Maschinenbauer Hans-Günther Einertsen, am 23. 4. 1952

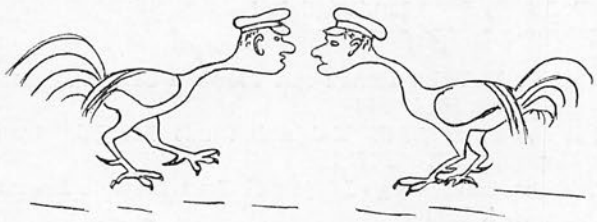
Wir gratulieren!

Das ist also der Mai. Endlich kann man darauf verzichten, den Ofen, wenn auch nur ganz leicht, in Betrieb zu setzen. Alles grünt und blüht, und die strahlende Sonne lockt ins Freie. Verschiedene unserer Belegschafter haben das Glück, zu denen zu gehören, die als Gäste unserer Werft einen zweiwöchigen Erholungsurlaub mit ihrer Familie antreten können. Die ersten DW-Angehörigen sind vor einigen Tagen teils in den Harz, teils in die Heide auf Urlaub gereist. Wir wollen ihnen wünschen, daß sie sich bei Frühlingswetter in diesen schönen Landstrichen Deutschlands erholen.

Und dann habe ich noch etwas zu berichten, was manchen interessieren wird: Ihr besinnt Euch doch noch darauf, daß vor einiger Zeit das frühere Betriebsratsmitglied Alwin Mertens und der Tischler Schwind wegen Störens des Arbeitsfriedens und Arbeitsvertragsbruchs fristlos entlassen worden waren. Beide hatten das Arbeitsgericht angerufen, weil sie sich ungerecht behandelt glaubten. Das Arbeitsgericht hat die Klage abgewiesen und zum Ausdruck gebracht, daß die Entlassungen zu Recht erfolgt waren. Wenn auch damit gerechnet werden muß, daß beide gegen dieses Urteil Berufung einlegen, so ist diese Sache doch immerhin erst einmal zu einem gewissen Abschluß gekommen.

Die Jahreszeit hat auch die Sportbegeisterten unter unseren Belegschaftern auf den Plan gerufen. Von verschiedenen Seiten ist mir der Wunsch nahegebracht worden, daß doch auch bei der DW der Betriebssport gefördert und gepflegt werden möchte. Diese Idee ist gar nicht schlecht. Ich möchte daher alle Interessierten bitten, sich bei mir zu melden. Vielleicht findet sich auch ein erfahrener Sportsmann, der die Leitung der Sache übernehmen könnte. Ich will gerne vermittelnd behilflich sein. Es wäre doch wirklich eine feine Sache, wenn beispielsweise eine DW-Fußballmannschaft im Spiel gegen einen anderen Betrieb ihr Können zeigen würde. Was meint Ihr dazu?

Herzlichst
Euer Klabautermann



Die beiden Kampfhähne!

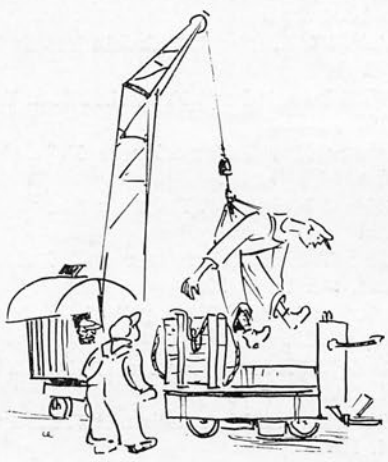
Die Straßen der DW sind weit und geräumig, aber es gibt auch Engpässe, und für Dickköpfe und Kampfhähne sind die breitesten Straßen zu schmal. An Bord und in den Werkstätten stehen oftmals nur enge Verkehrsschleusen offen, und da heißt es eben Rücksicht nehmen. Dickköpfe und Kampfhähne können sich hier austoben, und so hört man denn auch manchmal ein lautes Kikerikiii ... Hein und Tetje schleppten jeder ein sperriges Dampfrohr und begegneten sich in so einem beschriebenen Engpaß. „Mok Platz — dat ik dörch kann!", rief Hein. Tetje fühlte sich schockiert. „Mok doch sülbn Platz, du Torfkopp!", erwiderte er. „Wat — du sägst Torfkopp to mi, du Knallkopp. Goh biesiet, dat ik dörch kann!" „Goh du doch biesiet, du Dussel!" So krähten die beiden Kampfhähne mit gesteigerter Kampfeslust und geplusterten Federn. Keiner wollte dem andern Platz machen. Schließlich reckte Tetje sich zur vollen Größe auf, schrie Hein an und rief: „Wenn du jetzt nich sofort Platz mokst, dann mok ik mit di, wat ik nülich mit Fite Krus mokt häff!" Hein nahm Verteidigungsstellung ein, machte sich auf alles gefaßt und zischte durch die Zähne: „Wat häst du denn mit denn mokt?" Da antwortete Tetje: „Ik bin biesietgohn und häff em dörchloten, weil de Dussel dat jo nich anners häm wull!" Da war Hein platt wie ein Brett und sagte: „Eins zu Null för di, Tetje — goh man förbie, bis doch'n goden Kerl!" Kikerikikiii! So krähte es sich gar nicht schlecht.

Bernhard Schuback

* * *

Das ist ja heiter!

(Zeichnung von Wolfram Claviez)



Mensch, paß doch op!

Kröger, Hamburg 52 1030 rast