

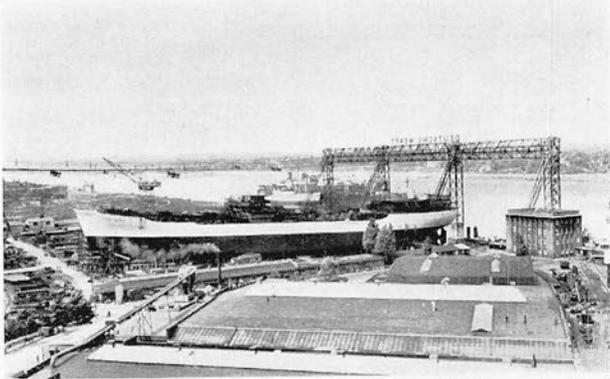


Stapellauf der „Vulkan“

Kurz berichtet

Am 9. Mai 1952 lief MT „Virgin Islands“ vom Stapel, wie wir in der vorigen Ausgabe unserer Werkzeugzeitung bereits kurz berichteten. Das Schiff wird für die Caribbean Land & Shipping Corp. in Panama gebaut. Es handelt sich bei der „Virgin Islands“ wieder um einen

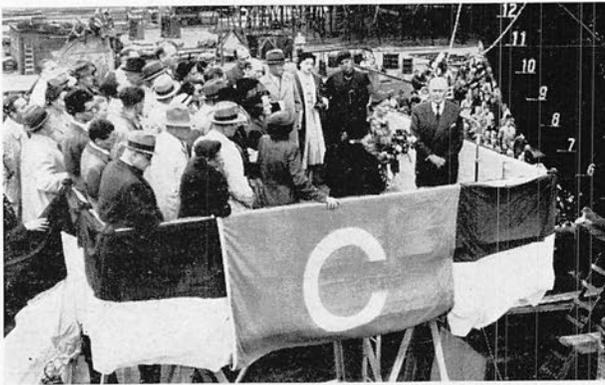
kleine Reise mit einem der von ihnen gebauten Schiffe mitmachen zu können. Das Schiff, das in sehr kurzer Zeit fertig geworden ist, enthält geräumige und geschmackvoll eingerichtete Kammern für die Besatzung.



Die „Virgin Islands“ vor dem Stapellauf



Salon auf der „Mostank“



Auf der Taufkanzel

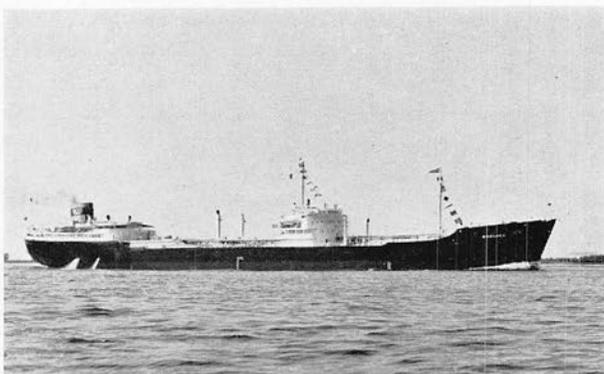


Unterofficiersaufenthaltsräume mit Blick in die Messe

Tanker der 16 500 t.d.w.-Klasse. Frau Jannerfeldt vollzog die Taufe und ließ die traditionelle Flasche Schaumwein am Bug des Schiffes zerschellen. Eine große Anzahl von Gästen erlebte dann, wie das Schiff ruhig in sein Element glitt.

Der 21. Mai 1952 brachte uns die Probefahrt des MT „Mostank“. Auch dieser Tanker hat eine Tragfähigkeit von 16 500 t. Er wurde für die Compagnia Navigazione de Martore S. A., Panama, gebaut.

Am 23. Mai 1952 lief das Motorschiff „Vulkan“, 7200 t.d.w. groß, vom Stapel. Die Vulkan wird für die Reederei Ernst Komrowski gebaut. Sie gehört zu der gleichen Klasse wie die ebenfalls von der DW gebauten Motorschiffe „Burg Sparrenberg“ und „Anita“. Der Taufakt wurde von Frau Annelise Komrowski vorgenommen. Das Titelbild unserer Werkzeugzeitung zeigt den Augenblick, in dem die „Vulkan“ in das Wasser gleitet.



MT „Mostank“ auf Probefahrt



MS „Proteus“

Die gründliche Erprobung des gesamten Schiffes auf der Probefahrt ließ erkennen, daß wir auch auf die „Mostank“ stolz sein können. Unter den Probefahrtsgästen waren wie immer DW-Belegschafter, die sich sichtlich darüber freuten, auch einmal eine, wenn auch

Wie das Bild, das uns freundlicherweise von Kapitän Schaar zur Verfügung gestellt wurde, sehr gut veranschaulicht, hat sich die von der Deutschen Werft entwickelte Vorschiffsform auch im schwersten Seegang bestens bewährt. Das Schiff weist die See seitlich ab.

Blitzreise nach Afrika

Von Obering. Heeck
mit Zeichnung von Wolfram Claviez



(3. Fortsetzung)

Fahrplanmäßig fuhr der Bus vor. Der Abschied fiel uns angesichts der tröstlichen Aussicht, nunmehr der ungewohnten Hitze wieder entrinnen zu können, nicht schwer. Wie im Triebwagen, galt auch im Bus die Platzordnung, vorn Europäer, hinten Eingeborene. Da der vordere Teil des Wagens jedoch bereits bei Ankunft vor dem Hotel besetzt war, fügte es sich, daß mein Nachbar einer der eingeborenen Fahrgäste war. Seinem ganzen Habitus und Benehmen nach mußte er wohl zu den oberen Zehntausend des Landes gehören. Eine goldene Armbanduhr zierte sein Handgelenk. Bei passender Gelegenheit, als ich nach meiner Uhr sah, gab er mir durch entsprechende Geste zu verstehen, daß er die Zeit mit mir zu vergleichen wünschte. Hierbei hatte ich das unbestimmte Gefühl, daß es ihm vor allem darum zu tun war, mir Bewunderung für sein Frunkstück abzurufen. So gut es eben ohne Worte ging, tat ich ihm den Gefallen, was den guten Mann veranlaßte, wohl um seiner Genugtuung Ausdruck zu verleihen, mir eine Zigarette anzubieten. Im Anschluß an eine mit meinem Reisegefährten geführte Unterhaltung tippte mein Nachbar mir unvermittelt auf den Arm und fragte, mit dem Finger auf michweisend: „Desko?“. Als ich ihm durch Achselzucken begrifflich machte, daß ich ihn nicht verstanden hätte, erklärte er mir: „Desko — ja, Anglesi — jes“. Er hatte also herausgefunden, daß wir Deutsche waren und ich hatte begriffen, daß „Desko“ in seiner Sprache Deutscher hieß. Durch Kopfnicken bestätigte ich ihm, daß er Recht hätte, was mein Mann mit einem zufriedenen Grinsen und Kopfnicken seinerseits quittierte.

Unser Bus hatte derweilen die Küstenebene bereits verlassen und kletterte die in Serpentina geführte Straße bergauf. Eine anfängliche leise Beklommenheit, wenn es mit Karacho in die Kurven ging, den tiefen Abgrund neben uns, wich bald einem Gefühl der Bewunderung für die Fahrkunst unseres italienischen Fahrers. Allerdings wurde ihm seine Aufgabe durch die vorzügliche Beschaffenheit der Straße, die jeweils in den Kurven verbreitert war, erleichtert. Das Landschaftsbild, das vor unseren Augen abrollte, war im wesentlichen das gleiche, natürlich in umgekehrter Folge, wie das auf der Hinfahrt geschilderte. Als Kuriosität fielen einige riesige Granitblöcke auf, denen wir zuweilen am Straßenrand begegneten. Eine Anzahl von ihnen hatte die respektable Größe von etwa 15—18 cbm, manche wiesen noch italienische Inschriften auf. Mangels Kenntnis der italienischen Sprache konnte ich lediglich das Wort „Duce“ entziffern. Auf weiteren sah

man noch das Wahrzeichen des Faschismus, das Likortorenbündel. Allerdings waren die erwähnten Inschriften und Insignien teilweise auch mit schwarzer Farbe übertüncht. Die „Bilderstürmer“ hatten hier also nur halbe Arbeit geleistet.

Nach wohl 1½stündiger Fahrt hielt unser Bus vor einer Osteria in Nefasit, dem Ort, von dem, in seiner malethischen Umgebung gelegen, bereits bei der Schilderung der Hinreise die Rede war. Dieser Platz erschien von der am Berge gelegenen Schenke aus gesehen noch idyllischer. Mit seinem vor uns gelegenen Tal, den um-



Die Straße führt in Serpentina bergauf

gebenden, baumbestanden Hügeln, den teils gepflügten Äckern hätte dieser Flecken Erde ebenso gut in eins unserer deutschen Mittelgebirge gepaßt. Die Temperatur hatte bereits wieder erträgliche Grade angenommen, und nach einem erfrischenden Trunk in der Osteria setzten wir die Fahrt fort, nicht ohne uns vorher noch mit einigen saftigen Mandarinen verproviantiert zu haben. Unser Bus nahm orgelnd Kurve um Kurve auf der stetig steigenden Straße. Vor uns lagen die Bergspitzen in dünnen Wolkenschichten, die wir nach Erreichen einer Höhe von etwa 1800 m durchfahren. Eine hierdurch verursachte vorübergehende merkliche Abkühlung und Verdunkelung wurde jedoch bald wieder von den wärmenden Sonnenstrahlen abgelöst. Das Wiederauftauchen von Laubbäumen ließ uns vermuten, daß wir bald unser Ziel erreicht haben mußten. Gegen 17.30 Uhr waren wir am Ende der etwa 125 km langen Gebirgsstraße angelangt. Unser Bus hatte auf dieser Strecke ca. 140 Kurven bewältigen müssen. Asmara hatte uns wieder in seinen Mauern aufgenommen.

Im Hotel angekommen, wurden wir wie alte Bekannte begrüßt. Besonders Harry, der amerikanische Flieger,

der gerade von einem Flug nach Saudi-Arabien zurückkam, nahm uns gleich in Beschlag, und diesmal gab es keine Entschuldigung, wir mußten ihm versprechen, abends mit ihm in den „Nightclub“ zu gehen. Zuvor galt es jedoch noch, einen telegrafischen Bericht über die Dockbesichtigung nach Hamburg zu senden und unsere am nächsten Tage erfolgende Rückreise anzuzeigen. Nach einem „Brush up“ und nachdem wir uns für unser Vorhaben durch ein Abendessen gestärkt hatten, machten wir uns auf den Weg, um das Nachtleben Asmaras kennenzulernen. Wir betraten ein Lokal, das in seiner Aufmachung und mit seinen Darbietungen auch der Reeperbahn alle Ehre gemacht hätte. Weiteres hierüber zu schildern, hieße Eulen nach Athen tragen. Ein kleines Erlebnis möchte ich jedoch nicht unerwähnt lassen. Bei unserer Ankunft in dieser afrikanischen Vergnügungsinsel war noch eine große Anzahl von Tischen frei. Mein Reisebegleiter und ich unter-



Postamt Asmara

hielten uns auf deutsch darüber, von wo aus sich wohl die günstigste Sichtmöglichkeit für die zu erwartenden Darbietungen bieten würde, als einer der italienischen Ober auf uns zutrat und in fließendem Deutsch sich bemühte, uns einen Tisch zu empfehlen. Wir waren seinem Rat gefolgt und hatten gerade Platz genommen, als zwei Herren an uns herantraten und der jüngere von ihnen uns fragte: „Sie sind Deutsche, meine Herren?“ Besagter Mann war, wie sich herausstellte, ein ehemaliger Fallschirmjäger-Offizier, der in Afrika gekämpft hatte und dem es im schwarzen Erdteil so gut gefallen hatte, daß er nach seiner Entlassung aus der Gefangenschaft sich dort ansässig gemacht hatte. Sein eigentlicher Wohnsitz war Karthum im Sudan. Er hatte den Soldatenberuf mit dem eines Tänzers eingetauscht. Mit seiner Frau zusammen, auch einer Deutschen, trat dieser übrigens „Kölsche Jung“ im Rahmen des Programms als Tanzpaar dort auf. Es war immerhin amüsant, auf solche nicht alltägliche Weise im fernen Afrika auf deutsche Landsleute zu treffen. Unser Freund Harry, der mit Begeisterung diesem Zusammentreffen gefolgt war, hatte inzwischen dem „Melotti-Birra“ reichlich zugesprochen, und als er einige Bekannte an einem anderen Tisch begrüßte, hielten wir es für angezeigt, uns zu empfehlen.

Da wir am folgenden Tage bis zum Abflug unserer Maschine um 14.30 Uhr Zeit hatten, beschlossen wir, nach dem Frühstück uns die Stadt etwas näher anzusehen. Asmara, die Landeshauptstadt von Eritrea, hat etwa 100 000 Einwohner, von denen der weitaus größte Teil Eingeborene sind. In Eritrea leben im ganzen gut 1 000 000 Menschen auf etwa 220 000 qkm. Die Bevölkerung gehört zum überwiegenden Teil, wie die benachbarten Ethiopter, zur Völkergruppe der Hamiten. Mit ihrer gelbbraunen Hautfarbe und der durchweg etwas

länglichen Schädelform machten sie teilweise einen recht intelligenten Eindruck. Zum geringeren Teil trafen wir Neger an, diese besonders in Massawa. Während die Kleidung der Weiblichkeit sich mehr der Landestracht anpaßte, gingen die Männer, und hier besonders die jüngeren, meistens europäisch gekleidet. Wie schon gelegentlich der Schilderung der Ankunft erwähnt, waren die Straßen Asmaras in bester Verfassung. Die Neben- wie die Hauptstraßen waren sauber und besonders die letzteren waren in Asphaltpflaster breit angelegt, die Gehsteige mit Palmen bepflanzt. An den Kreuzungen erfolgte die Verkehrsregelung durch eingeborene Schutzleute, wieweil der Verkehr nach unseren Begriffen es gar nicht erforderte. Die Geschäfte zeigten in ihren Auslagen, teils in recht geschmackvoller Aufmachung, jeden gewünschten Artikel. Für uns wirkte es originell, in einem der Fenster saisonbedingt Badeanzüge in allen Formen und Farben zu sehen, während im benachbarten Papiergeschäft Glückwunschkarten zum bevorstehenden Weihnachtsfest und zum Jahreswechsel angeboten wurden. Als sonstige Sehenswürdigkeiten sind das mit einer hohen Mauer umgebene, großangelegte Franziskanerkloster, die Moschee für den islamischen Teil der Bevölkerung und die Regierungsgebäude zu nennen. Palmenbestandene Anlagen mit gepflegten Blumenbeeten trugen zum guten Eindruck bei. Leider reichte es nicht an Zeit, um sich alles eingehender anzusehen. So konnten wir alles nur im Vorübergehen auf uns wirken lassen.

Bevor wir ins Hotel zurückkehrten, statteten wir noch dem Büro der Fluggesellschaft einen Besuch ab, um uns zu vergewissern, daß die Buchung der Plätze für die Rückreise in Ordnung gegangen war. Wir hatten damit gut getan, denn hier erfuhren wir, daß für das Verlassen des Landes eine besondere Ausreisegenehmigung unbedingt nötig war. Da die englische Dienststelle, die diese Bescheinigung ausstellte, um 12 Uhr mittags schloß, wurde es höchste Zeit. Es gelang uns noch gerade vor Toresschluß, das notwendige Papier und den Exitstempel im Paß zu erhalten. Außerdem wäre für die Ausreise ein ärztliches Attest betr. Freisein von gelbem Fieber nötig gewesen. Da dies jedoch in der noch zur Verfügung stehenden Zeit nicht mehr zu beschaffen war, mußten wir einen Revers unterschreiben, in dem wir versicherten, daß wir keine Ansprüche



Eine Hauptstraße in Asmara

geltend machen würden für den Fall einer späteren Erkrankung. So war denn unserer Ausreise nichts mehr im Wege, und nachdem wir uns zu Mittag noch einmal gestärkt hatten und nach Erledigung der Hotelformalitäten begaben wir uns per Bus zum Flugplatz.

Schluß folgt.

Etwas über „Dichtkunst“

Die Lagerung der Propellerwelle im Stevenrohr ist von je her das Sorgenkind im Schiffsmaschinenbau gewesen. Es ist nämlich schwierig, die Abdichtung gegen das Seewasser einwandfrei herzustellen. Aus diesem Grunde hat man von Anfang an die Welle auf Pockholz gelagert und das Seewasser als Schmiermittel benutzt. Am vorderen Ende des Stevenrohres wurde die Dichtung durch eine ganz einfache Stopfbuchse mit Hanfpackung ausgeführt, welche erst zünftig war, wenn eine gewisse Wassermenge durch die Dichtung ins Schiffsinnere trat. Man glaubte hiermit eine gewisse Überwachungsmöglichkeit der Lagerung zu haben. Die Abnutzung der Pockholzlagerung ist naturgemäß recht erheblich, zumal, wenn das Schiff in sandigen Gewässern fährt. Abnutzungen von 6—12 mm im Laufe eines Jahres sind

Abb. 2 eine Art Cedervallabdichtung (ein schwedisches Patent) gezeigt ist, nicht in der Lage sind, das Seewasser vollständig von der Lagerung fernzuhalten. Man ist daher gezwungen, bei diesen Abdichtungen ein emulgierendes Öl zu verwenden, welches in Verbindung mit Seewasser eine dicke Emulsion ergibt. Der Erfolg dieser Abdichtungen ist sehr umstritten. Einige Schiffe haben jahrelang ohne Nacharbeiten gefahren und andere haben dauernde Störungen gehabt.

Im Schiff sind die Lagerungen der Maschinen- und Wellenleitungen durch Einführung von Lagern mit reiner Ölfilmschmierung oder durch Wälzlager zur höchsten Vollkommenheit gebracht worden, während im Stevenrohr immer noch die alte, wenig befriedigende Lagerung beibehalten wurde. Es war daher

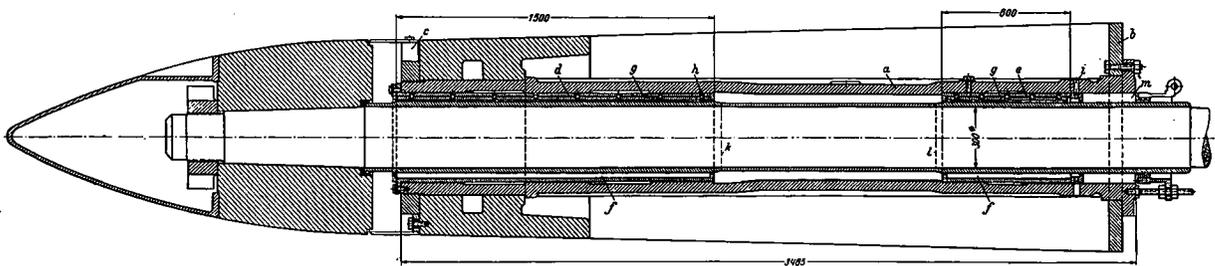


Abb. 1: Stevenrohr mit Pockholzlagerung

keine Seltenheit. Ein Stevenrohr mit Pockholzlagerung ist in Abb. 1 dargestellt.

Zum Schutze gegen das Seewasser ist die Welle mit einem Bronze-Bezug versehen und die Buchsen in

zwingend notwendig, auch diese Lagerung auf den höchsten Stand zu bringen. Vor dem Kriege entschloß sich die Hamburg-Amerika-Linie, auf ihrem Schiff „Wuppertal“ auch die Propellerwelle auf Pendelrollenlagern zu lagern, da die Wellenleitung und der Antriebs-E-Motor gleichfalls diese Lager besaßen. Man glaubte, eine sichere Abdichtung für das Stevenrohr gefunden zu haben. Leider stellte sich bereits auf der ersten Reise ein Versagen der Dichtung heraus, so daß die Rollenlager zu Bruch gingen. Die Lagerung wurde dann auf Weißmetall mit einer Art Cedervallabdichtung umgestellt.

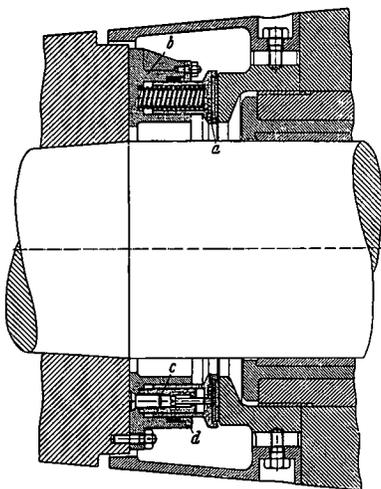


Abb. 2: Cedervall-Stopfbuchse

denen das Pockholz liegt, sind gleichfalls aus Bronze. Diese Lagerung ist also sehr teuer.

Es ist daher seit Jahren versucht worden, die Lagerung der Propellerwelle zu verbessern. Man hat verschiedene Abdichtungen konstruiert, um das Seewasser von der Lagerung abzuhalten, so daß statt des Pockholzes normale Lager aus Gußeisen oder Gußeisen mit Weißmetallausguß verwandt werden können. Die Erfahrung hat gezeigt, daß alle diese Abdichtungen, von denen in

Für uns war nun klar, daß die Vervollkommnung der Stevenrohrlagerung nur nach Vorhandensein einer einwandfreien Abdichtung möglich sein konnte. Da mit Simmerringen bei umlaufenden Wellen für andere Zwecke gute Erfahrungen gemacht wurden, wurden von uns diese Simmerringe als Ausgangspunkt für eine brauchbare Stevenrohrabdichtung genommen. Versuchsweise wurde auf unserem Schlepper DW 8, welcher Pendelrollenlager im Stevenrohr besitzt, eine Abdichtung auf dieser Basis eingebaut. Da Pendelrollenlager bei Vorhandensein auch nur kleiner Mengen von Wasser im Öl sofort unbrauchbar werden, mußte sich hier sehr schnell zeigen, ob die Abdichtung vollkommen dicht ist. Nachdem der Schlepper seit 1938 mit dieser Abdichtung fährt, ist also hier ein voller Erfolg zu verzeichnen. In der Zwischenzeit wurde, gemeinsam mit der Fa. Carl Freudenberg und Herrn Dir. Bleicken der Hamburg-Amerika-Linie, an der Entwicklung der Abdichtung für Seeschiffe gearbeitet. Leider wurde diese Arbeit durch den Krieg unterbrochen. Nach Kriegsende wurde die Arbeit sofort wieder aufgenommen. Da die guten Erfahrungen mit dem Schlepper

vorlagen, konnte gleich eine brauchbare Abdichtung konstruiert und auf den ersten Fischdampfer-Neubauten eingebaut werden. Die Propellerwelle war hier in Gußbuchsen gelagert und die Schmierung erfolgte durch reines, ungefettetes Mineralöl, so daß reine Ölfilmschmierung gewährleistet ist.

Nachdem auch auf den Fischdampfern die Brauchbarkeit der Abdichtung erwiesen war, wurde mit der planmäßigen Herstellung der Abdichtungen begonnen. Die Abdichtung erhielt die Bezeichnung „Simplex-Stevenrohr-Abdichtung“ und ist in Abb. 3 dargestellt. Die Wirkungsweise ist folgende: Die hintere Abdichtung

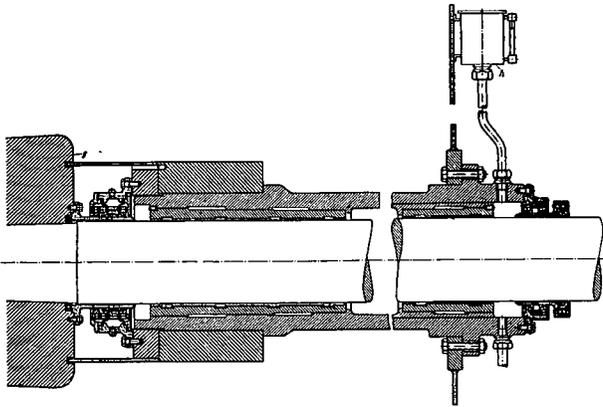


Abb. 3: Schraubenwelle mit Simplex-Abdichtung

besitzt 2 Balgmanschetten aus seewasser- und ölbeständigem Buna, welche einerseits im Gehäuse und andererseits an einem um eine Chromstahlbuchse liegenden Führungsring befestigt sind. Die Balgmanschetten besitzen an der Laufbuchsen Seite eine Dichtlippe, welche durch eine Feder und den Wasser- bzw. Öldruck fest an die Laufbuchse angedrückt wird. Die Laufbuchse ist am Propeller befestigt und läuft mit um. Das Gehäuse ist am Stevenrohr oder Hinterstevn befestigt und steht still. Bei Wellenverlagerungen werden die Dichtlippen durch den Führungsring zwangsläufig zentrisch zur Laufbuchse gehalten, wodurch die Dichtung in jedem Falle gewährleistet ist. Die hintere Balgmanschette dichtet gegen Wasser und steht unter dem Wasserdruck entsprechend dem Tiefgang des Schiffes. Dieser Manschette ist ein Dichtring vorge lagert, welcher verhindert, daß Unreinigkeiten im Wasser an die Manschette gelangen. Die vordere Manschette dichtet gegen Öl im Stevenrohr, welches unter Druck von einem Hochtank steht. Der Raum zwischen den Manschetten wird mit Öl zum Schmieren des Führungsringes aufgefüllt. Die vordere Abdichtung zeigt den gleichen Aufbau wie die hintere, jedoch sind hier keine Balgmanschetten, sondern einfache Dicht- ringe verwandt, da eine Verlagerung der Welle hier nicht eintritt.

Als erstes größeres Seeschiff erhielt DS. „Emma Sauber“ die Simplex-Stevenrohr-Abdichtung. Vor kurzem wurde, auf Verlangen des Germ. Lloyd, die Dichtung nach 2jähriger Betriebszeit (bei den Howaldts- werken Kiel) auseinandergenommen und besichtigt. Die Herren des Germ. Lloyd, der Reederei und der Werft waren begeistert von dem guten Zustand der Abdichtung und der Lagerung. Es wurde weder in der Lagerstelle noch auf der Laufbuchse der Abdichtung eine Abnutzung festgestellt. Während der ganzen 2jährigen Betriebszeit war kein Tropfen Öl zugesetzt

worden. In Kürze werden die Fischdampfer „C. P. Andersen“ und „Ursula“ docken, um nach 4jähriger störungsfreier Betriebszeit besichtigt zu werden.

Mit diesen Erfolgen könnten wir wohl zufrieden sein, wenn nicht ein Wermutstropfen in den Becher der Freude gefallen wäre. Nachdem bereits eine größere Anzahl von Schiffen mit der Abdichtung ausgerüstet war, stellten sich plötzlich bei einigen Schiffen schon nach kurzer Betriebszeit Undichtigkeiten heraus. Die Besichtigung ergab immer den gleichen Befund. Die Balgmanschetten waren eingerissen. Eine stärkere Aus- rundung der Einspannstellen ergab keine Besserung. Nach langwierigen Untersuchungen, gemeinsam mit der Fa. Carl Freudenberg, welche die Manschetten her- stellt, ergab sich, daß die ersten Schiffe Manschetten aus deutschem Buna besitzen. Da die Buna-Herstellung in Deutschland verboten war, mußte nach Verbrauch der Restbestände der Buna aus Amerika bezogen werden. Leider reicht die Elastizität dieses Materials bei weitem nicht an unseren deutschen Buna heran, so daß die Risse in den Manschetten auf die schlechte Qualität zurückgeführt werden müssen. Unser Manschetten- bestand wurde daraufhin einer eingehenden, peinlich genauen Prüfung unterzogen und nur die besten Stücke wurden zum Verbrauch freigegeben. Um die Abdich- tung nicht in schlechten Ruf zu bringen, wurde die Herstellung vorübergehend eingestellt.

Eine weitere Störung ergab sich bei einigen Schiffen dadurch, daß der Flansch der Chromstahlaufbuchse durch elektrolytische Einflüsse zerfressen wurde und hierdurch Wasser durch die Buchse ins Öl gelangte. In der ersten Zeit war es unmöglich, die Buchsen mit dem Flansch in einem Stück herzustellen. Es mußte daher ein Flansch aus normalem Eisen angeschweißt werden. Dieser Eisenflansch hat sich als nicht genügend wider- standsfähig erwiesen. Inzwischen ist es jedoch ge- lungen, die Buchsen in einem Stück herzustellen. Nur für ganz große Wellendurchmesser muß der Flansch noch angeschweißt werden, welcher jedoch auch aus Chromstahl hergestellt wird.

Nachdem nun wieder seit April dieses Jahres deutscher Buna zur Verfügung steht und die Schwierigkeiten mit den Laufbuchsen behoben sind, wird die Fertigung wieder voll aufgenommen. Von seiten des Bordperso- nals wurde, trotz der geschilderten Unzuträglichkeiten, immer wieder betont, daß es noch nie so wenig Arbeit und Sorge mit der Stevenrohrlagerung gehabt hätte, wie mit unserer Abdichtung.

Es befinden sich bereits 75 Schiffe mit unserer Simplex- Stevenrohr- Abdichtung in Fahrt und weitere 40 Abdich- tungen sind geliefert oder in Arbeit. Eine große fran- zösische Reederei hat uns den Einbau von Simplex- Stevenrohr- Abdichtungen in ihr Doppelschrauben- Motorschiff „Washington“ in Auftrag gegeben, nach- dem die vorhandenen ähnlichen Abdichtungen voll- kommen versagt haben.

Bei allen bisher nach einiger Betriebszeit besichtigten Stevenrohrlagerungen, welche mit unserer Simplex- Abdichtung ausgerüstet sind, konnte keine meßbare Abnutzung festgestellt werden. Die Lagerstellen zeigten das typische Bild für Ölfilmschmierung und so dürften wir wohl behaupten, daß wir mit dieser Abdichtung das uns gesteckte Ziel der vollkommenen Schmierung der Stevenrohrlagerung erreicht haben.

Ing. Leck MH

Brennschneiden im Schiffbau

Jener Eisenhüttenmann, der zum Öffnen des zum Abstich fertigen Hochofens ein Rohr benutzte, durch das Sauerstoff geblasen wurde, hat es sich wohl kaum träumen lassen, welche Bedeutung der Sauerstoffstrahl in wenigen Jahrzehnten erlangen sollte. Heute verrichtet so ein Sauerstoffstrahl aus der Brenndüse, geführt von der Hand eines geschickten Brenners, die gleiche Arbeit, für die bisher riesige Schlagscheren, Stanzen, Hobelbänke und ähnliche kostspielige Werkzeugmaschinen nötig waren.

Das Brennschneiden beruht auf der Tatsache, daß eine Reihe von Werkstoffen, darunter unser Schiffbaustahl, bei genügender Zufuhr von reinem Sauerstoff verbrennt. Läßt man den Sauerstoff nun auf eine schmale Zone des Werkstücks, die vorher auf die erforderliche Zündtemperatur gebracht wurde, auftreffen, so brennt nur diese schmale Zone aus dem betreffenden Stück heraus. Um eine möglichst enge und saubere Trennfuge zu erzielen, muß der das Werkstück treffende Sauerstoff zu einem glatten Strahl ausgerichtet werden. Das geschieht in der Düse, dem wichtigsten Element in allen Brennschneidgeräten.

Durch die mittlere Bohrung wird der Sauerstoff geblasen. Der Durchmesser dieser Bohrung, die Sauer-

Schnitt durch die Ringflammdüse

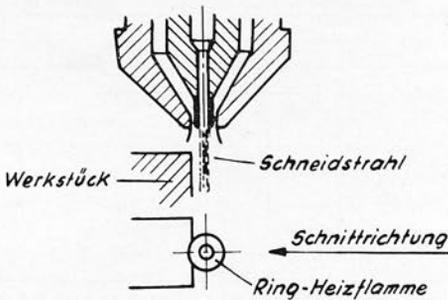


Abb. 1: Schnitt durch die Ringflammdüse

stoffgeschwindigkeit und damit der einzustellende Gasdruck sind in erster Linie abhängig von der Dicke des zu schneidenden Werkstücks. Die äußere ringförmige Öffnung dient der Zufuhr von Heizgasgemisch, denn die Werkstückkante muß ja vor Schnittbeginn auf Zündtemperatur gebracht werden. (Für Schiffbaustahl etwa 1100° C.)

Es ist klar, daß schon geringe Verschmutzung der Düse einen unsaubereren Schnitt zur Folge hat. Zur Erzielung einer guten Schnittkante ist ferner die Einhaltung des richtigen Abstandes Düse—Werkstück wichtig. Er soll möglichst klein gehalten werden, (in der Praxis 3—5 mm) da der Sauerstoffstrahl in größerer Entfernung von der Düse zerflattert.

Das einfachste, auch bei uns vielfach verwendete Gerät ist der Handapparat. Die in die Düse einmündenden Zuleitungsrohre für Sauerstoff und Heizgas sind so gebogen, daß am Ende des Apparates so etwas wie ein Handgriff entsteht. Der Handapparat hat den Vorteil, daß er leicht und einfach ist. Er kann überall eingesetzt werden. Der Nachteil: Seine Führung und damit die Qualität des Schnittes sind ausschließlich von einer mehr oder weniger ruhigen Hand abhängig. Es wäre ausgesprochen langweilig, etwa 8 oder 10 m lange, gerade Blechkanten in der Werkstatt mit einem Handapparat besäumen zu wollen. Für derartige

Arbeiten haben wir den sogenannten Schneidmotor. Die Maschine ist nichts weiter als ein von einem E-Motor getriebenes Fahrwerk, auf das ein etwas abgewandelter Handapparat horizontal und vertikal verstellbar montiert ist. Zur Ausrüstung gehört ein Tachometer, das die jeweils eingestellte Schnittgeschwindigkeit anzeigt. Das Gerät läuft an einem

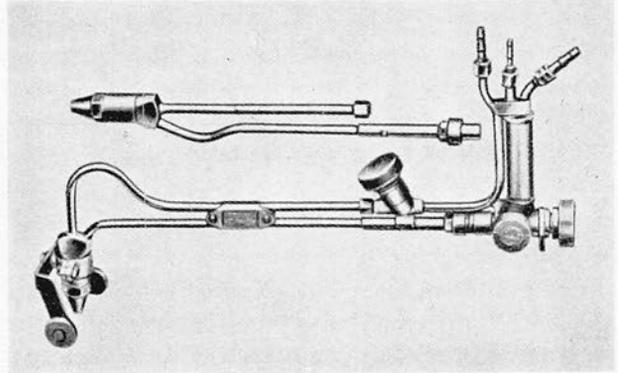


Abb. 2: Handbrennapparat

geraden Lineal entlang, liefert also keine Kurvenschnitte. Die Geradheit des Schnittes ist natürlich abhängig von der Geradheit des Lineals. Die von uns verwendeten Lineale sind bis 10 m lang, hergestellt aus 2-mm-Blech. Also Mordsapparate und eins der Sorgenkinder der dafür Verantwortlichen.

Für Schnitte an senkrechter Wand ist vor kurzem auf Anregung der DW ein Schneidmotor entwickelt worden, der durch Ausrüstung mit permanent-magnetischen Rädern in der Lage ist, an senkrechten Wänden und sogar über Kopf zu laufen.

Das Arbeiten mit Schneidmotoren wird von Sachkennern als „halbautomatisch“ bezeichnet. Demnach wäre das nun folgend beschriebene Schneidverfahren $\frac{3}{4}$ automatisch zu nennen.

Auf der Suche nach noch besseren Methoden ist man auf die Konstruktion von stationären Tisch- und Portalmaschinen gekommen. Der wiederum etwas ab-

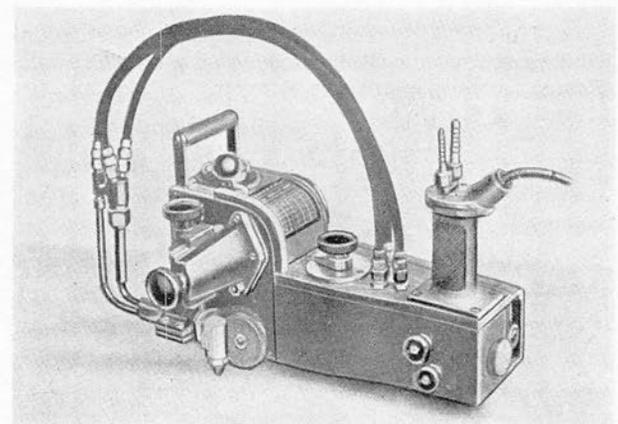


Abb. 3: Schneidmotor

gewandelte Handapparat wurde in ein Wagensystem eingespannt, das in einer Ebene Bewegungen in allen Richtungen erlaubt. Wir benutzen zwei verschiedene Typen dieser Bauart. Zunächst sei der Magnetrollantrieb genannt. Die Führung wird hier von einer magnetischen Rolle übernommen, die an einer Blech-

schablone entlangläuft. Diese Blechschablone ist eine Nachbildung der Kontur des auszuschneidenden Werkstücks. Zu berücksichtigen ist bei der Anfertigung solcher Schablonen der Magnetrollendurchmesser und die Breite der Trennfuge, denn Mitte Düse macht die gleichen Bewegungen wie Mitte Magnetrolle. Das Verfahren lohnt nur da, wo von einer Kontur größere Stückzahlen zu brennen sind. Im Schiffbau haben wir oft eine Reihe einander ähnliche aber nicht ganz gleiche

das Ausschneiden der Rippen für unsere Simplex-Balance-Ruder ist jetzt eine sehr sinnreiche Schablone gebaut worden. Einige Handgriffe genügen für die Verstellung von einer Rudertypen auf die andere. Außer den magnetrollen-geführten „Dreiviertelautomaten“ verwenden wir noch eine andere Maschine dieses Typs, die Tischmaschine mit Fadenkreuzsteuerung. Hierbei wird die Blechschablone oder die Winkel-schiene des Brennplans durch eine auf Papier oder eine

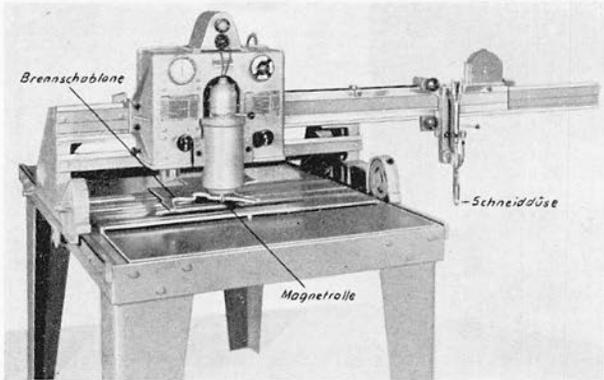


Abb. 4: Stationäre Maschine

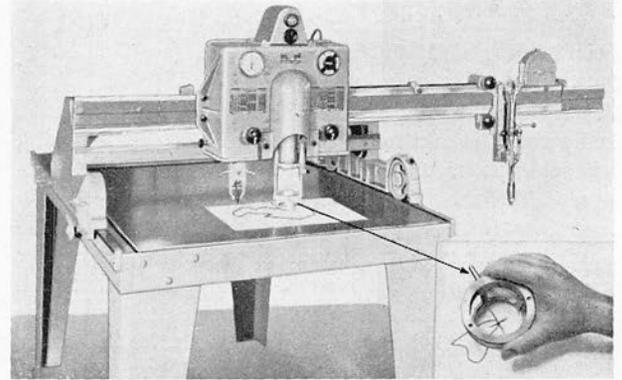


Abb. 6: Tischmaschine mit Fadenkreuzsteuerung

Figuren auszuschneiden. Dafür haben einige findige Schiffbauer den sogenannten Brennplan entwickelt. Eine ganze Serie von Konturen ist hier auf einer Sperrholzplatte aufgerissen. Bekannt geworden ist dieser Brennplan als „Schnittmusterbogen“. Das Blech-

andere geeignete Unterlage gezeichnete Kontur ersetzt. Die Maschine läuft mit eingestellter Geschwindigkeit immer in Richtung des auf der Zielvorrichtung eingegrissenen Pfeils. Die Pfeilspitze wird von dem die Einrichtung Bedienenden immer in der gewünschten Bewegungsrichtung, also am gezeichneten Strich entlang, geführt. Die zuletzt genannte Maschine befindet sich erst einige Wochen im Betrieb. In Verbindung mit einer optischen Einrichtung, dem sog. „Repro-Gerät“, ergäben sich neue Anwendungsmethoden, die gegenwärtig Gegenstand von Überlegungen und Erprobungen sind.

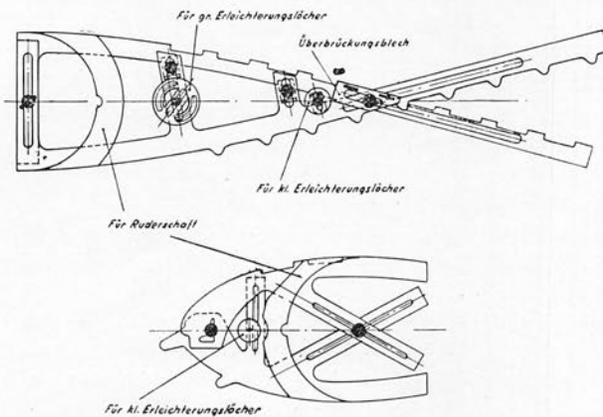


Abb. 5: Verstellbares Brennmodell für Ruderstege

modell für die Magnetrolle wird hier durch verhältnismäßig rasch auswechselbare biegsame Winkeleisenstücke ersetzt, die entlang der jeweils gewünschten Kontur auf die Holzplatte aufgeschraubt werden. Für

Zu erwähnen wären nach den „Halb-“ und „Dreiviertelautomaten“ die „Vollautomaten“; Konstruktionen, die sich z. Z. noch im Stadium der Erprobung seitens der Hersteller befinden. Es existiert beispielsweise eine Maschine, die das Brennen nach einer fotografischen Platte besorgt. Dann gibt es Geräte, die eine ausgebreitete Zeichnung foto-elektrisch abtasten und so die gewünschte Kontur einschneiden. Die Entwicklung ist auf diesem Gebiet gerade erst richtig im Gang und jedenfalls noch lange nicht abgeschlossen. Alle Beteiligten, auch hier bei uns auf der Werft, sind ständig dabei, durch weitere Vervollkommnung der zur Anwendung kommenden Fertigungsverfahren die Qualität der Erzeugnisse, die Betriebssicherheit und die Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Ing. Dinse

Reparaturen

Vom Auftrag bis zur Fertigstellung

Die meisten Reparatur-Aufträge bekommen wir durch die Werbetätigkeit unserer Vertreter im Ausland. Diese Vertreter, die fast ausnahmslos aus Schiffsfahrtskreisen hervorgegangen sind und rege Verbindung mit den Reedereien unterhalten, müssen ständig Augen und Ohren offen halten, um Havariefälle, Fälligkeit von Klassenarbeiten, beabsichtigte Neubauarbeiten und dergleichen rechtzeitig zu erfahren und ihre Vermittlung anzubieten. Von den Reederei-Inspektoren bzw. den Ingenieur-Firmen, die kleinere Reedereien, welche keinen festangestellten Inspektor haben, beraten und

betreuen, werden zunächst die Spezifikationen für jeden einzelnen Fall ausgearbeitet und den Vertretern der verschiedenen Werften zwecks Weitergabe an letztere ausgehändigt. Nun spielt die Konkurrenz, wie überall im Geschäftsleben, auch im Schiffsreparatur-Geschäft eine bedeutende Rolle. Wenn jemand etwa glaubt, daß sich die Reedereien damit begnügen, nur von einer Werft die Preise anzufordern, so ist das ein großer Irrtum. Es werden meistens 3 bis 4 oder noch mehr Werften zur Preis- und Zeitangabe aufgefordert. Ich bin persönlich bei einem Objekt beteiligt gewesen,

wo nicht weniger als 14 Werften zur Besichtigung in Oslo eingeladen wurden, wobei man das Wort „einladen“ nicht mißverstehen darf, denn die Reise- und Aufenthaltskosten gehen leider immer zu Lasten der Werften. Es handelte sich damals (1926) um das norwe-



Besichtigung des Schadens

gische Turbinen-Frachtschiff „Tana“, 5808 BRT groß, welches mit einer vollen Ladung Kopra (Kokosnuß-Fleisch zur Fabrikation von Speisefett) aus dem südlichen Pazifik kam und infolge eines im Golf von Biskaya in den Laderäumen ausgebrochenen Feuers ganz besonders schwere Schäden davon getragen hatte.

Die an der Besichtigung beteiligten Werften waren folgende:

1. Palmers in England;
2. Götawerke in Schweden;
3. Eriksberg in Schweden;
4. Kokum in Schweden;
5. Aker in Norwegen;
6. Nyland in Norwegen;
7. Rosenberg in Norwegen;
8. Burmeister u. Wain, Dänemark;
9. Deutsche Werke Kiel;
10. Deutsche Werft Hamburg;
11. Vulkan-Werft Hamburg;
12. Wilton in Holland;
13. Droogdock in Holland;
14. Mercantile in Belgien.

Da nun in den meisten Fällen nicht nur der Preis allein ausschlaggebend ist, sondern auch die von den Werften geforderte Zeit gewertet wird, bekam eine ausländische Werft den begehrtesten Auftrag, weil sie die kürzeste Reparaturzeit abgegeben hatte. Dieses Beispiel sollte nur zeigen, wie schwer es meistens ist, gegen ausländische Konkurrenz einen größeren Reparatur-Auftrag hereinzuholen.

Aber bleiben wir bei dem eingangs begonnenen Werdegang. Hat unser Vertreter eine Spezifikation bekommen und mit einem Begleitschreiben an uns weiter gegeben, dann wird die Anfrage zunächst von der Direktion genauestens geprüft und dann dem Reparatur-Büro zugeleitet. Die Spezifikationen, fast ausschließlich in englischer Sprache, werden vom Leiter des Reparatur-Büros aufmerksam gelesen und dann mit seinen Sachbearbeitern zwecks Kalkulation eingehend besprochen. In diesen Anfragen wird meistens nicht nur der Gesamtpreis gefordert, sondern es werden auch Einzelpreise verlangt für Schaft ziehen, Ruder lüften, See-

ventile aufnehmen, Erneuerung von Platten, Spanten, Bodenstücken, Nieten, für Schweißarbeiten, Erneuerung von Bodenweigerung, Schweißplatten, Lukendeckel etc., Ausgießen von Kreuzkopf-, Kurbel- und Grundlagen, Ziehen von Kolben, Auswechseln von Lauffbuchsen, Erneuerung von Siederohren, Ankerrohren, Steckbolzen, Ausbeulen von Flammrohren, Erneuerung von Eisen-, Kupfer- und Bleirohren pro kg oder pro lfd. Meter und noch vieles andere mehr.

Ist der Preis von den Sachbearbeitern gründlich auskalkuliert und auch die erforderliche Zeit zur Ausführung der Reparaturen festgelegt worden, wobei in besonderen Fällen der Leiter des Reparatur-Büros auch die Betriebs-Oberingenieure zu Rate zieht, wird die Kalkulation, bevor das Angebot geschrieben wird, der Direktion zur letzten Entscheidung vorgelegt. Die Abgabe der Angebote ist fast immer zeitlich befristet und meistens sehr kurz. Ist nun das Angebot fertig geschrieben und das Begleitschreiben mit 2 Unterschriften versehen, dann geht es noch am selben Tage per Luftpost ab. Nun sind natürlich alle Mitarbeiter gespannt, ob wir das Rennen machen. Bei dem ausländischen Reeder werden die Angebote der verschiedenen Werften genau verglichen und derjenigen Werft der Auftrag erteilt, die hinsichtlich Preis und Zeit am günstigsten liegt. Häufig kommen vor Erteilung des Auftrags oder Ablehnung des Angebotes noch telefon. oder telegraf. Rückfragen, denn manchmal ist der Preis annehmbar, aber die geforderte Zeit zu lang. Dann geht erst so richtig das „Tauziehen“ los. Wir haben Fälle gehabt, wo der Leiter des Reparatur-Büros sich ins Flugzeug setzen mußte, um mit der Reederei durch persönliche Fühlungnahme weiter zu verhandeln. Ist dann endlich der Auftrag erteilt, dann werden zunächst die R.-Nummer und die AA.-Nummern festgelegt und die Arbeitsaufträge in der bekannten Weise, links Englisch, rechts Deutsch, geschrieben, vervielfältigt und den in Frage kommenden Betriebsabteilungen übergeben.

Da sich bei fast jeder Reparatur, die zum festen Preis hereingenommen worden ist, im Laufe der Reparaturzeit eine Menge Arbeiten ergeben, die nicht in der Spezifikation enthalten und somit auch nicht berechnet



Das muß repariert werden

sind, ist es von außerordentlicher Bedeutung, daß diese Arbeiten von allen an der Reparatur beteiligten Personen schnellstens erfaßt und dem Reparatur-Büro durch die Betriebsingenieure bzw. Meister gemeldet werden. Wird diese Notwendigkeit nicht genügend be-

achtet, dann ist es nachher bei der Abrechnung mit der Reederei nicht möglich, die entstandenen Mehrkosten nachzuweisen, und es entstehen Meinungsverschiedenheiten und Verärgerungen und letzten Endes Verluste für die Werft. Ebenso wichtig ist die richtige Verbuchung des Materialbedarfs. Sollen, um ein Beispiel zu nennen, Kreuzkopf-, Kurbel- oder Grundlager mit Weißmetall neu ausgegossen werden, dann wird zunächst der Bedarf an Weißmetall geschätzt und auf Forderzettel eine gewisse Menge vom Magazin entnommen. Ist die Schätzung zu hoch gewesen, dann ist soundsoviel Weißmetall übriggeblieben. Wird der Überschuß baldigst an das Magazin zurückgeliefert und dort zurückgebucht, dann ist alles in Ordnung. Wird jedoch aus Gleichgültigkeit oder Bequemlichkeit das überschüssige Material nicht zurückgeliefert, sondern bei der nächsten Gelegenheit mit verwendet, dann ist eine R-Nummer zu hoch belastet und eine andere zu niedrig, was gerade bei dem Verbrauch von Weißmetall sehr ins Gewicht fällt. Doch auch bei Ver-

wendung von anderen Materialien muß der Überschuß einer zu groß angeforderten Menge rechtzeitig zurückgeliefert und zurückgebucht werden. Wird dies richtig beachtet und durchgeführt, dann hat der Abrechner im Reparaturbüro ein klares Bild und kann mit Nachdruck bei den Verhandlungen mit den Reederei- bzw. Assekuranz-Vertretern seine berechtigten Forderungen geltend machen. Es ist nämlich durchaus nicht so, daß der Reparaturbetrieb eine Goldgrube ist, wie vielfach angenommen wird. Bei den Verhandlungen mit den Reederei-Vertretern bzw. den Assekuranz-Experten wegen der entstandenen Mehrkosten durch Mehrarbeit bzw. größerem Materialverbrauch werden oft heiße und langwierige Kämpfe ausgefochten. Ist dann nach vieler Mühe die Rechnung endlich unter Dach und Fach, so kann es noch passieren, daß die Werft, Gott weiß wie lange, auf die Überweisung der Rechnungsbeträge warten und manchmal die säumigen Zahler in sehr drastischer Weise wegen der noch ausstehenden Beträge mahnen muß. Ing. Meusel

Wir waren in Oberhausen

In der Industrie kann wohl kaum ein deutlicherer Zusammenhang gefunden werden als gerade zwischen Hüttenwerk und Werft. Diese Tatsache der organischen Verbundenheit hat die Leitungen der Werke veranlaßt zwischen Ingenieuren, Meistern und Arbeitern einen Gedankenaustausch durch Besichtigungen und persönliche Fühlungnahme zu ermöglichen.

So waren im August vorigen Jahres 25 Hüttenwerker von Oberhausen als Gäste der DW beim Stapellauf der „Hornsund“ zugegen. Sie standen begeistert vor dem mächtigen Schiffsleib, der aus „ihren“ Platten und Profilen geformt war.

Bei der anschließenden Besichtigung unserer Werft verfolgten sie interessiert die Bearbeitung des Materials und es wurden viele Fragen besprochen. Unsere Schwierigkeiten, besonders in der geordneten Anlieferung der Bleche und Profile fanden Verständnis und unsere Gäste sicherten uns ihre möglichste Unterstützung zu.

Eine Schlepperfahrt nach Blankenese machte unsere Gäste mit dem landschaftlich schönsten Teil Hamburgs bekannt und der ihnen neue Anblick der ein- und auslaufenden Seeschiffe löste besonderes Erstaunen aus. Ein geselliger Abend vereinte schließlich Hüttenwerker und DW-ler in fröhlicher Runde.

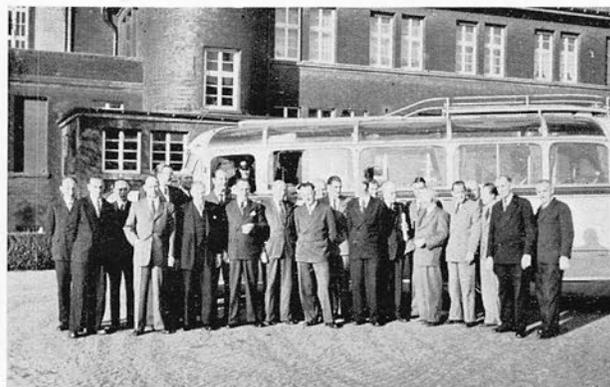
In herzlicher Dankbarkeit und tief beeindruckt von dem Erlebten nahmen sie von uns Abschied.

Der beiderseitige Wunsch, uns in Oberhausen wiederzusehen, ging bald in Erfüllung. Im November fuhren 17 DW-ler in einem schönen Reisebus nach Oberhausen zur Besichtigung des Hüttenwerks. In herrlicher Fahrt, die uns durch das Weserbergland und den Teutoburger Wald führte, konnten viele von uns ein neues Stück unserer schönen deutschen Heimat kennenlernen. Es gab ein freudiges Wiedersehen, und die Oberhausener gaben sich alle Mühe, uns recht viel zu zeigen und zu erklären. Da war zunächst die mächtige Hochofenanlage, die durch ihre Wuchtigkeit das Stadtbild beherrscht und nachts durch ihren weit ins Land leuchtenden Feuerschein ein eindrucksvolles Bild für den Fremden hinterläßt.

In diesen Hochöfen, die Tag und Nacht in einem bestimmten Mischungsverhältnis mit Erz, Koks und Kalk „beschickt“ werden, wird das Roheisen, das Ausgangsmaterial für den Stahl, gewonnen. Koks und damit

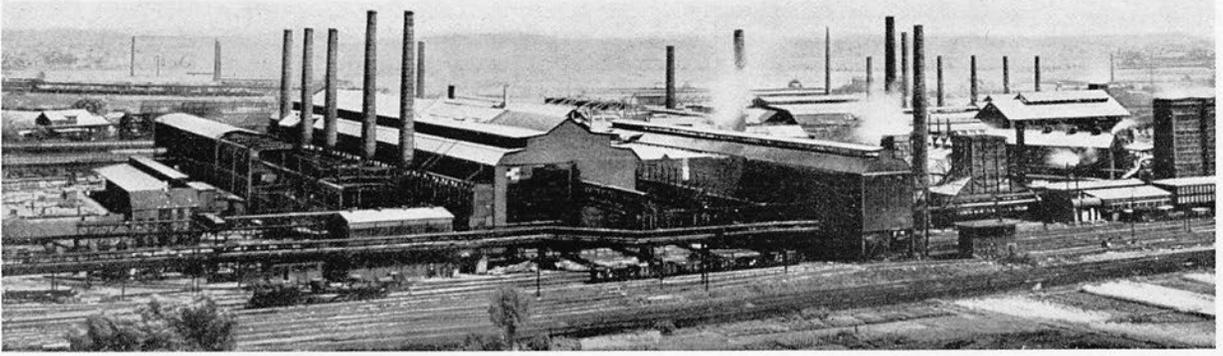
Kohle ist also eine wichtige Voraussetzung für die Stahlerzeugung. Leider sind die alliierten Kohleforderungen so hoch, daß der innerdeutsche Bedarf nicht gedeckt werden kann, und wir deshalb auch noch große Schwierigkeiten in der Materialbeschaffung zu überwinden haben.

Zur Beschleunigung des Schmelzvorganges im Hochofen wird die Luft, die bei den Hüttenleuten als „Wind“ bezeichnet wird, in hohen Winderhitzern auf 600 bis 700 Grad vorgewärmt und dann in den unteren Teil des Ofens eingeblasen. Alle 3 bis 4 Stunden erfolgt ein „Abstich“, d. h. das flüssige Roheisen wird abgelassen und entweder in Sandformen geleitet, wo es zu Masseln erstarrt, oder in Transportkübeln gegossen und ins



Das Reiseziel ist erreicht

Stahlwerk gebracht, wo es zunächst in einem großen drehbaren Behälter, dem sog. Mischer, aufgenommen wird. Das so gewonnene Roheisen ist für die Technik nicht zu gebrauchen, da es eine Menge Verunreinigungen wie Schwefel, Phosphor und Kohlenstoff enthält. Im Stahlwerk wird das Roheisen von diesen unangenehmen Begleitern befreit und in Stahl verwandelt. Es gibt nun zwei Möglichkeiten der Stahlgewinnung, zunächst das Thomasverfahren: Hier wird das flüssige Roheisen aus dem Mischer in große schwenkbare Birnen, die sog. Thomasbirnen, gegossen und Luft mit hohem Druck durch im Boden der Birne befindliche Düsen gedrückt. Bei diesem Blasvorgang, der von donnerndem Getöse und einem gewaltigen Funkenregen begleitet ist, werden durch den Sauerstoff der Luft der



Ansicht der Stahlwerke

Schwefel und der Kohlenstoff herausgebrannt. Der Phosphor wird zum größten Teil durch den zugesetzten Kalk gebunden, indem die sogenannte Thomasschlacke gebildet wird, die gemahlen das Thomasmehl ergibt und in der Landwirtschaft als Düngemittel Verwendung findet.

Die andere Art der Stahlgewinnung ist das Siemens-Martin-Verfahren. Das Ausgangsmaterial hierfür ist flüssiges Roheisen und Schrott. Unter heftigem Brodeln und Sprühen wird in diesen Öfen der SM-Stahl garkocht. Da Schrott ebenfalls nicht in ausreichender Menge vorhanden ist, ergibt sich eine weitere Schwierigkeit für die SM-Stahlerzeugung. Bei beiden Verfahren entsteht zunächst ein äußerst kohlenstoffarmes Bad, das nun durch geeignete Zusätze von Ferromangan und Ferrosilizium auf die gewünschte Zusammensetzung gebracht wird. Für den Schiffbau wird nun ausschließlich SM-Stahl vorgeschrieben; weshalb? Der Grund hierfür ist die bessere Qualität. Der Unterschied liegt in der metallurgischen Zusammensetzung der Stähle, die durch das Verfahren bedingt ist. Es ist in erster Linie der höhere Phosphorgehalt des Thomasstahls, der keine ausreichende Verformbarkeit und Schweißbarkeit zuläßt. Die Schweißbarkeit hängt neben dem Kohlenstoffgehalt in hohem Maße von dem Phosphor- und Schwefelgehalt ab.

Der flüssige Stahl wird nun in Formen, sog. Kokillen, gegossen und nach dem Erkalten als „Brammen“ dem Walzwerk zugeleitet. Dort werden sie in gasbeheizten Öfen auf Rot- bis Weißglut gebracht und auf die Transportrollen der Walzenstraße gesetzt. Das jetzt folgende Auswalzen stellt an die Walzenführer besonders hohe Anforderungen, da jeder Handgriff sitzen, und die Platte fertiggewalzt sein muß, wenn eine bestimmte Temperatur erreicht ist. Das Gleiche gilt für das Profilwalzen, wo in wenigen Minuten ein fertiges Spantprofil die Kaliberwalze verläßt. Besonders beeindruckt hat

uns das Drahtwalzen, wenn mit erstaunlicher Geschwindigkeit die glühenden Drahtwürmer durch die Bahnen schießen, von flinken Männern durch die Walzen dirigiert.

Die Freizeit war mit vielen Überraschungen ausgefüllt. So wohnten wir in Düsseldorf mit unseren Gastgebern einer Aufführung der Oper „Rigoletto“ bei und am folgenden Tag zeigten sie uns bei einer Fahrt in die Umgebung Essens einige landschaftlich reizvolle Fleckchen des Ruhrgebietes. Den Abschluß der erlebnisreichen Tage bildete ein wohlgelungener geselliger Abend, der die in Hamburg angeknüpften freundschaftlichen Bande enger schloß.

So haben die Besuche in Hamburg und Oberhausen in erster Linie dazu beigetragen, das gegenseitige Ver-



Porta Westfalica

ständnis für die Schwierigkeiten und die gegenseitige Achtung vor der Arbeit zu wecken. In diesem Bewußtsein traten wir die Heimreise an, die noch eine angenehme Unterbrechung durch einen Abstecher zur Porta Westfalica fand.

Dipl. Ing. Raudenkolb

Wer ist an der Lehrausbildung meines Jungen beteiligt?

Dumme Frage! Herr Ingenieur Müller natürlich, der hat ihn ja eingestellt. Na ja, und der Meister und dann der Lehrgeselle. Aber hat er nicht auch zum Arbeitsamt gehen müssen, und ist sein Lehrvertrag nicht von der Handelskammer unterschrieben worden? Man sieht also schon auf den ersten Blick, daß es eine ganze Reihe von Stellen ist, die sich mit der Lehrausbildung der Lehrlinge beschäftigt. Tatsächlich sind es aber noch viel mehr:

Die Väter und Mütter, ja auch die Jungens selbst, wußten ganz genau, daß die Schule ihren Unterrichtsplan nicht willkürlich gestalten konnte. Jeder Lehrer ist verpflichtet, den Kindern in einem bestimmten Zeitabschnitt ganz bestimmte Wissensgebiete nahezubringen. Ob das Kind dieses Wissen auch aufgenommen hat, hängt im wesentlichen von dem Fleiß und der Intelligenz des Kindes ab. Natürlich aber auch von den pädagogischen Fähigkeiten des Lehrers. Auf jeden Fall

aber war es für uns selbstverständlich, daß unser Kind in einem bestimmten Schuljahr das und jenes „gehabt haben“ mußte. Na, und in der Lehre! Hand aufs Herz, was wissen wir als Eltern denn schon davon, was unsere Jungen „gehabt haben“, ja sogar gehabt haben müßten! Gibt es denn überhaupt für den Lehrherrn Vorschriften darüber, was unsere Jungen gelernt haben müssen und in welchem Zeitraum? Haben wir als Eltern überhaupt das Recht, zu verlangen, dieses und jenes sollen sie gelernt haben? Wir werden ja sehen. —

Die erste Stufe in der Berufsausbildung ist bereits die Schule. Sie muß dem Jungen alle Grundkenntnisse vermittelt haben, die ja die Voraussetzungen für sein späteres Leben darstellen. Wir Eltern finden es als selbstverständlich, daß wir dabei eingeschaltet werden. Ja, wir verlangen sogar von unseren Parlamenten, daß sie dem Schulunterricht eine ganz bestimmte Form und einen ganz bestimmten Inhalt geben.

Während und vor allem zum Ende der Schulzeit schaltet sich dann die Berufsberatung der Arbeitsämter ein. Nicht — wie viele von uns irrtümlich meinen — um den Jungen in den Beruf zu lenken, der gerade schwach besetzt ist, sondern um ihn dem Beruf zuzuführen, für den er eine Eignung besitzt. Fachpsychologen und Berater stehen für diese wichtigen Aufgaben zur Verfügung. Kein Betrieb kann einen Lehrling einstellen, ohne daß die Berufsberatung daran Anteil hat.

Dann kommt der mit der Lehrlingsausbildung im Betrieb beauftragte Mann, in unserem Falle der Ingenieur Müller. Er sucht sich aus den Bewerbern die für uns geeigneten Lehranwärter heraus. Seine Prüfung ist keine Eignungsprüfung, d. h. also, er stellt nicht fest, ob der Bewerber für den oder jenen Beruf geeignet ist. Er überzeugt sich lediglich davon, ob der Junge das Wissen und das Geschick besitzt, die wir von einem Lehrling verlangen müssen. Es kann eben nun einmal nicht jeder Junge ein Facharbeiter werden.

Ist der Junge bei uns angenommen, nachdem auch unser Werkarzt, Herr Dr. Neuking, ihn körperlich für tauglich befunden hat, so melden wir ihn bei der Handelskammer zur Eintragung in die Lehrlingsrolle an. Ohne diese Eintragung könnte der Junge niemals seine Facharbeiterprüfung ablegen.

Nun beginnt die Lehre, wovon die ersten drei Monate als Probelehrzeit gelten. Und jetzt komme ich auf das zu sprechen, was ich bereits eingangs meiner Ausführungen kurz angeschnitten hatte. Wer bestimmt denn nun eigentlich, wie so ein Lehrling ausgebildet werden soll, oder bleibt dies völlig den jeweiligen Firmen überlassen?

O nein, es besteht zunächst einmal für jeden Beruf ein sogenanntes „Berufsbild“, das auch den Eltern mit dem Lehrvertrag ausgehändigt wird. Darin ist genau das Ziel der Lehre und die Fertigkeiten, die der Lehrling während seiner Lehrzeit erwerben muß, vermerkt, und jede Lehrfirma ist an dieses Berufsbild gebunden. Kann sie aus irgendwelchen Gründen dem Lehrling diese Fertigkeiten nicht vermitteln, sei es, daß es an geeigneten Maschinen oder aber auch an den Ausbildern fehlt, so kann sie dafür die Hilfe einer befreundeten Firma in Anspruch nehmen. Das müssen wir z. B. bei den Modelltischlern und Kupferschmiedern, die wir — da wir keine Gießerei besitzen — im Laufe der Lehrzeit für drei Monate der Gießereifirma Sennig, Hamburg, überweisen. Bei anderen Firmen gibt es ähnliches; etwa dort, wo eine Härterei usw. fehlt. Auf jeden Fall muß das Berufsbild erfüllt werden, sonst kann eine Firma eben keine Lehrlinge ausbilden. Das klingt ja alles ganz schön. Aber wer überwacht das denn nun?

Eigentlich, liebe Eltern, müßtet Ihr das doch sein. Auf jeden Fall aber Eure Söhne, die Lehrlinge. Bedauer-

licherweise aber sind es bisher nur recht wenige Eltern, die von diesem Recht Gebrauch machen. Wir haben leider allzu viele Lehrlinge, deren Eltern wir nur bei der Einstellung ihrer Jungens und dann höchstens nur noch nach besonderer Aufforderung unsererseits zu sehen bekommen. Und der Lehrling selbst? Ist er ein guter Lehrling, so kommt er ganz bestimmt zu uns, wenn er irgend etwas noch nicht erlernen konnte. Und die anderen? Nun, dafür sorgen wir.

So hat sich die Wirtschaft, die die Ausbildung ihres Nachwuchses weder aus der Hand geben will noch kann, selbst bestimmte Kontrolleinrichtungen geschaffen. Zunächst einmal die bereits seit über einem Jahrzehnt in bestimmten Abständen — bei uns alle sechs Monate — durchgeführten Zwischenprüfungen unserer Lehrlinge. Sie zeigen dem Ausbilder bzw. dem Lehrherrn sofort etwa eingetretene Ausbildungslücken, die



Unterricht bei Ing. Müller

zu schließen wohl kein Betrieb versäumen wird. Die weitaus wichtigste ist die Facharbeiterprüfung. Hier erweist es sich, ob der Lehrling in seinem Betrieb etwas gelernt hat oder nicht. Und es wird sehr aufmerksam registriert, ob dabei die Schuld dem Jungen oder der jeweiligen Firma zuzuschreiben ist. Ist es die Firma, so schaltet sich unverzüglich die Handelskammer ein und führt Überprüfungen durch. Derartige Fälle sind in der Regel aber äußerst selten, da jede Firma ihre Leistungsfähigkeit auch durch eine gute Lehrausbildung beweisen will. Es liegt doch nahe, daß ein Kunde der Firma der Meinung ist: Sind die Lehrlinge gut ausgebildet, dann wird wohl auch die Ware, die die Firma herstellt, gut sein.

Außerdem muß doch die Wirtschaft mit dem Nachwuchs, den sie selbst herangebildet hat, arbeiten. Ist der Nachwuchs gut, ist die Arbeit gut; ist er schlecht, so ist eben auch die Arbeit schlecht. Es gehen doch auch die Meister, Ingenieure, Betriebsleiter, Direktoren aus der Facharbeiterlehre hervor. Für die Industrie ist deshalb das Nachwuchsproblem zu einem Hauptproblem geworden. Selbstredend ist es für einen Großbetrieb leichter, die vielen technischen Hilfsmittel und Maschinen für die Ausbildung zur Verfügung zu stellen, als für einen kleineren Betrieb. Darüber hinaus kann man bei einer großen Zahl von Lehrlingen eben Leute anstellen, die sich nur noch mit der Ausbildung der Lehrlinge beschäftigen. Jeder Betrieb wird sich dafür „fähige Leute“ auswählen. Diese Fähigkeiten dürfen sich natürlich nicht nur auf rein fachliche beschränken. Da man ja zum Ausbilder nicht geboren wird, muß es auch Stellen geben, die den Ausbilder schulen; ganz gleich, ob es sich dabei um den Ingenieur oder um den Lehrgesellen handelt.

Und das ist sicher: Ein wesentlicher Teil der Freizeit der Ausbilder, die ihren Beruf ernst nehmen, geht mit

ihrer Aus- und ständigen Weiterbildung hin. Mit ihm — dem Ausbilder — befassen sich viele Stellen. Die Handelskammer durch Kurse, Zusammenkünfte oder Besprechungen; die Wirtschaftsverbände; die verschiedensten Institute. Alle wollen sie letzten Endes helfen, dem Lehrling eine gute Ausbildung zu vermitteln.

Für die Durchführung der Facharbeiterprüfung als Abschluß der Lehrzeit müssen auch geeignete Kräfte gefunden werden, die diese Arbeit freiwillig und ohne jegliche Bezahlung übernehmen. In Hamburg allein sind es über 2000 solcher freiwilligen Mitarbeiter. Wenn diese nun prüfen wollen, muß Voraussetzung sein, daß sie selbst etwas können. Deshalb werden also nur die Besten ihres Faches zum Prüfen herangezogen.

Die Gewerbeschule hat während der Lehrzeit dem Lehrling alle theoretischen Kenntnisse für seinen

Beruf zu vermitteln. Die Voraussetzung dafür ist ein gut ausgebildeter Lehrer, der ja auch über die praktische Lehre im Betrieb, dann über das Seminar oder die Hochschule zu seinen Lehrfähigkeiten kommt.

Daß bei einem so ungeheuer wichtigen Problem wie es die Nachwuchsausbildung darstellt, auch der Gesetzgeber eingreift, versteht sich von selbst. Trotzdem, und das muß festgehalten werden, ist es die Wirtschaft, die große Kräfte mobilisiert, um die Lehrlinge auszubilden, so wie viele Stellen am Werke sind, dies zu erreichen. Weit mehr, als ich aufzeigen konnte.

Aber darüber hinaus muß in jedem Falle von den Eltern, den Erziehungsberechtigten, alles mitgetragen werden.

Meister Vogl

Ordnung muß sein

Natürlich werden bei einer Werft Schiffbau und Maschinenbau als die wesentlichen Elemente angesehen. Man darf darüber aber nicht vergessen, daß andere Gewerke und die Verwaltung ebenfalls von ausschlaggebender Bedeutung sind.

Es soll daher heute etwas über die Magazinverwaltung gesagt werden, soweit sie die Belegschaft ganz allgemein angeht.

Sämtliche durch den Einkauf beschafften Materialien müssen irgendwie gelagert werden, und selbstverständlich muß eine Kontrolle über den Bestand und die Verwendung des einzelnen Materials vorhanden sein, sonst würde jede Kalkulation und vor allen Dingen die Abrechnung von Neubauten und ausgeführte Reparaturen unmöglich sein.

So ist es nur verständlich, daß der Ausgeber es ablehnt, auch nur eine einzige Schraube ohne Forderzettel auszuliefern. Das führt häufig zu Reibereien und unliebsamen Schimpfereien. Gewöhnlich sind es die Neuanfänger, denen die Gepflogenheiten eines Großbetriebes fremd sind. Sie vertreten die Ansicht, das Material gehöre der Werft und sei daher für jedermann greifbar.

Das geht natürlich nicht. Für die Magazinverwaltung sind die Materialforderzettel wie Bargeld zu werten. Nur bestimmte bevollmächtigte Personen sind berechtigt, Material anzufordern. Die Forderzettel sind nicht

nur Kostenbelege für Neubauten und Reparaturen, um die Gesamtkosten nach Fertigstellung zu ermitteln, sondern gleichzeitig Kontrollen für die Lagerkartei. Daher ist es unmöglich, daß ein Ausgeber Material ohne Forderzettel aushändigt. Ein solches Entgegenkommen würde später mit einer Rüge quittiert werden. Durch Stichproben und restlose Ausgabe des Betriebsmaterials tritt in Erscheinung, ob Lagerbestand und Kartei übereinstimmen. Eine zweite Kontrolle ist die Rechnungsprüfung. Der Ausgeber kann sich nicht damit herausreden, daß in den Karteibuchungen ein Fehler unterlaufen sei.

Nicht selten finden elektrische Artikel und Buntmetalle Liebhaber. Gerade darauf muß der Ausgeber besonders aufpassen. Dennoch kommt es zuweilen vor, daß bei der Kontrolle am Werftausgang einzelne Liebhaber erwischt werden. Die Folge ist meist eine fristlose Entlassung.

Lohnt es sich, wegen eines Diebstahls arbeitslos zu werden und die Familie ins Unglück zu stürzen? Nein!! Darum, Kollegen, laßt die Hände vom Werfteigentum. Belästigt nicht die Materialausgeber, daß sie Euch etwas für „nothing“, also ohne Forderzettel, geben. Auch die Materialausgeber tragen ihre Verantwortung für das ihnen anvertraute Gut, genau so wie ein Handwerker für einwandfreie Erledigung der ihm übertragenen Arbeiten.

A. Höwel



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Herr Fritz Schaper konnte am 16. 5. 1952 auf eine ununterbrochene 25jährige Tätigkeit bei der DW zurückblicken. Die an ihn in dieser Zeit gestellten Anforderungen hat er als E-Schweißer stets zur vollen Zufriedenheit aller erfüllt. Auf Grund seines gezeigten Fleißes und Könnens wurde er am 20.11. 1950 zum Vorarbeiter ernannt. Durch seine stete Hilfsbereitschaft und durch seine nie versagende Ruhe hat er sich bei seinen Vorgesetzten und Kollegen besonders beliebt gemacht.



Herr Wilhelm Speck beging am 18. 5. 1952 sein 25jähriges Dienstjubiläum. Als Kesselschmied am 18. 5. 1927 eingestellt, wurde er auf Grund seines fachlichen Wissens und Könnens bald als Vorzeichner eingesetzt. Als solcher war er stets auf ein reibungsloses Zusammenwirken bedacht. Seine Zuverlässigkeit hat ihm die Anerkennung und Wertschätzung aller eingebracht.



Am 19. 5. 1952 konnte Herr Otto Scharbeutz auf eine 25jährige Tätigkeit bei uns zurücksehen. Am 19. 5. 1927 bei uns als Tischler eingestellt, hat er als solcher sein hervorragendes Fachkönnen bewiesen. Auf Grund seiner vielseitigen Leistungen konnte er zu allen Arbeiten herangezogen werden. Wegen seiner Besonnenheit und seiner steten Hilfsbereitschaft ist er bei seinen Vorgesetzten und Kollegen sehr beliebt.

Auf eine 25jährige ununterbrochene Tätigkeit bei uns konnte Herr Arthur Lorenzen am 25. 5. 1952 zurücksehen. An diesem Tage versäumte keiner seiner Kollegen, ihm seine Glückwünsche darzubringen. Auf Grund seines Fleißes und Könnens wurde er am 12. 2. 1951 zum Vorarbeiter und am 1. 2. 1952 zum Meister in der Schiffbauhalle ernannt. Durch seine Einsatzbereitschaft und seinen steten Humor, auch wenn nicht immer alles nach Wunsch ausläuft, ist er uns allen ein geschätzter Mitarbeiter.



Der 8. 6. 1952 war für Herrn Heinrich Harder ein besonderer Feiertag. An diesem Tage feierte er sein 25jähriges Dienstjubiläum. Er wurde am 25. 1. 1924 als Matrose bei uns eingestellt und hat stets die an ihn gestellten Anforderungen zur vollen Zufriedenheit erfüllt. Nach einem Betriebsunfall wurde er als Kranführer weiterbeschäftigt. Besondere Achtung hat er sich bei seinen Vorgesetzten und Kollegen dadurch erworben, daß er als Buxtehuder in seiner langen Tätigkeit bei uns stets pünktlich zur Arbeit erschien. Seinem freundlichen Wesen verdankt er, daß er allgemein geschätzt wird.

Wir wünschen unseren Jubilaren und uns noch lange Jahre gemeinsamer Arbeit

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Seilbahnfahrer Wilhelm Bokelmann mit Fr. Irmgard Singelmann am 12. 4. 1952
Kaufm. Angestellter Hans Fokuhl mit Frau Grethe Nordhorn am 12. 4. 1952
Maschinenbauer Karl Fenzahn mit Frau Minna Francke am 19. 4. 1952
Dreher Friedrich Schröder mit Fr. Edith Lukasek am 26. 4. 1952
Schiffzimmerer Hans-Heinrich Rincks mit Fr. Gertrud Meyer am 26. 4. 1952
E-Schweißer-Anlerner Günther Möller mit Fr. Irmgard Jorczyk am 29. 4. 1952
Brenner Rolf Meinhardt mit Fr. Ruth Jeograz am 3. 5. 1952
Arbeiter Otto Korff mit Fr. Anita Seeger am 3. 5. 1952
Maschinenschlosser Eike Liebaug mit Fr. Ursula Mühlenbruch am 3. 5. 1952
Anstreicher Julius Krauleidies mit Fr. Hannelore Lippold am 9. 5. 1952
Ausrichter-Anlerner Siegfried Frankenstein mit Fr. Elfriede Staffeldt am 10. 5. 1952
Maschinenschlosser Ludwig Müller mit Fr. Edith Woytal am 10. 5. 1952
Schiffbauhelfer Theo Schaal mit Frau Johanna Inselmann am 10. 5. 1952
Schiffzimmerer Jacob Friedrichs mit Frau Paula Mannes am 10. 5. 1952
Schiffbauer Werner Fahland mit Fr. Dora Freitag am 17. 5. 1952
Schiffbauhelfer Werner Busch mit Fr. Käte Bockhahn am 17. 5. 1952
Helfer Günter Hering mit Fr. Brigitte Behrendt am 17. 5. 1952
Helfer Edmund Beier mit Fr. Margot Scharbeutz am 21. 5. 1952
Maschinenbauer Arthur Ritzel mit Fräulein Liselotte Burmester am 24. 5. 1952
Küchenhilfe Ruth Waschkawitz mit Herrn Hans Preuß am 24. 5. 1952
Maschinenschlosser Joachim Bruns mit Fräulein Gertrud Goebel am 29. 5. 1952
E-Schweißer Karl-Heinz Wilkens mit Fräulein Helga Kähler am 30. 5. 1952
Schiffzimmerer Erich Wiechmann mit Frau Anne Wiechmann am 31. 5. 1952
Schiffbauhelfer Walter Thormählen mit Fräulein Anni Becker am 31. 5. 1952
Arbeiter Ernst Müller mit Fräulein Selma Andreessen am 31. 5. 1952
Blechslosser Hans Müller mit Frau Anneliese Lindström am 31. 5. 1952
E-Schweißer Karl-Heinz Dirks mit Fräulein Ursula Thiede am 31. 5. 1952
Schiffbauer Günther Otto mit Frau Anneliese von der Aar am 31. 5. 1952
Bohrerhelfer Friedrich Probst mit Fräulein Ilse Mattern am 31. 5. 1952
Anstreicher Albert Jelich mit Fräulein Irmtraut Frömring am 31. 5. 1952
Anstreicher Werner Baule mit Frau Anna Biedermann am 31. 5. 1952

Holzfräser Karl-Heinz Pagels mit Fräulein Christa Mischurke am 31. 5. 1952
Transportarbeiter Franz Streich mit Fräulein Irmgard Kuhn am 31. 5. 1952
Angl. Seilbahnfahrer Siegfried Krüger mit Fräulein Gisela Littmann am 31. 5. 1952
Schw.-Anlerner Bodo Wegner mit Fräulein Hildegard Buschke am 31. 5. 1952
Raumwärter Rolf Sörensen mit Fräulein Edith Guhs am 31. 5. 1952
Tischler Ernst Vogt mit Fräulein Helene Greiner am 31. 5. 1952
Arbeiter Heinrich Baumer mit Fräulein Frieda Schwenkros am 24. 5. 1952
E-Schweißer-Anlerner Walter Hinz mit Fräulein Ingeborg Oppen am 31. 5. 1952
Schlosser Gerhard Krüger mit Fräulein Elli Meyer am 31. 5. 1952

Geburten:

Sohn:

E-Schweißer-Anlerner Eberhard Soyk am 1. 5. 1952
Bordschlosser Egon Röschmann am 10. 5. 1952
Arbeiter Heinz-Georg Baaske am 11. 5. 1952
Maschinenbauer Werner Fries am 11. 5. 1952
Bohreranlerner Fritz Hellmig am 12. 5. 1952
Helfer Kurt Kepp, am 14. 5. 1952
Stellagenbauer Otto Zaubitzer am 21. 5. 1952
Arbeiter Heinrich Baumer am 26. 5. 1952
E-Schweißer-Anlerner Werner Jacobs am 26. 5. 1952
E-Schweißer-Anlerner Kurt Plota am 28. 5. 1952
E-Schweißer Walter Seifert am 29. 5. 1952
Automatenschweißer-Anl. Walter Grotz, am 1. 6. 1952
Schmied Siegfried Räther am 4. 6. 1952
E-Schweißer-Anlerner Günther Möller, am 6. 6. 1952

Tochter:

E-Schweißer-Anlerner Oskar Bauer, am 11. 4. 1952
Schmied Siegfried Andersen am 24. 4. 1952
E-Schweißer Gerhard Hocher am 29. 4. 1952
Seilbahnfahrer Horst Krauel am 12. 5. 1952
Vorarbeiter Wilhelm Günther am 12. 5. 1952
Matrose Wilhelm Meeves am 15. 5. 1952
Schmied Otto Hartmann am 22. 5. 1952
Vorhalter Werner Hartmann am 22. 5. 1952
E-Schweißer Wilhelm Petersen am 5. 6. 1952

Nachtrag: Eheschließungen:

Maschinenbauer Günter Friedrichsen mit Fräulein Christa Reinke am 31. 5. 1952
E-Schweißer-Anlerner Hans Berendsen mit Fräulein Helga Steineke am 31. 5. 1952
Bohrer Walter Rombowski mit Fräulein Gertrud Heller am 6. 6. 1952

~~~~~  
Wir gratulieren!  
~~~~~



Jetzt kommt also der Sommer. Das ist die Jahreszeit, auf die sich jeder freut. Nach Möglichkeit versucht man seinen Urlaub in den Sommer zu verlegen, weil man hofft, möglichst viel Sonne einfangen zu können. Und für uns bei der Werft ist diese Jahreszeit schon deswegen von besonderer Bedeutung, weil der größte Teil der Arbeiten im Freien ausgeführt werden muß, und es ist einleuchtend, daß die warme Sommersonne eine Erleichterung der Arbeiten mit sich bringt.

Unsere DW-Urlauber werden hoffentlich viel Freude im Sommerurlaub haben. Harz und Heide sind im Sommer von besonderer Schönheit. Die Belegschafter, die jetzt schon ihre Urlaubsreise hinter sich haben, freuen sich, daß sie mit dem Wetter Glück hatten. Es scheint so, als wenn die DW mit dem Wettergott ein Übereinkommen getroffen hätte. Alle unsere Urlauber haben sich erholt. Sehr, sehr viele von ihnen haben uns geschrieben. Ganz gleich, ob die Grüße aus der Heide oder dem Harz kamen, aus allen ging hervor, daß sich unsere DWer denkbar wohl gefühlt haben. Fast alle brachten ihre Freude darüber zum Ausdruck, daß auch ihre Frauen gänzlich ausspannen und, ohne selbst etwas tun zu müssen, sich bedienen lassen konnten.

Arbeit ist immer noch genug da. Es wird sich auch herumgesprochen haben, daß wir jetzt ein Dock bauen werden. Der vorgesehene Bauplatz dafür wird neben der alten Schweißhalle hergerichtet werden. Wir werden also damit rechnen können, daß eine weitere Zahl von Arbeitsplätzen eingerichtet werden kann.

Wir alle wollen hoffen, daß es der Betriebsleitung immer wieder gelingt, das notwendige Material herbeizuschaffen. Bis jetzt ist das immer gelungen. Es geht also vorwärts bei uns, und wir alle können stolz darauf sein, daß wir mit dieser Arbeit mit dazu beitragen, die für unser Volk so notwendigen Devisen zum Einkauf im Ausland mit zu verdienen.

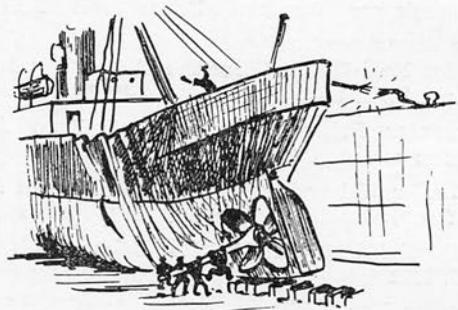
Im Juli komme ich wieder.

Herzlichst Euer Klabaubermann

Das ist ja
heiter!



Aus einer englischen Zeitschrift



Na endlich!
Jetzt kommt er! -