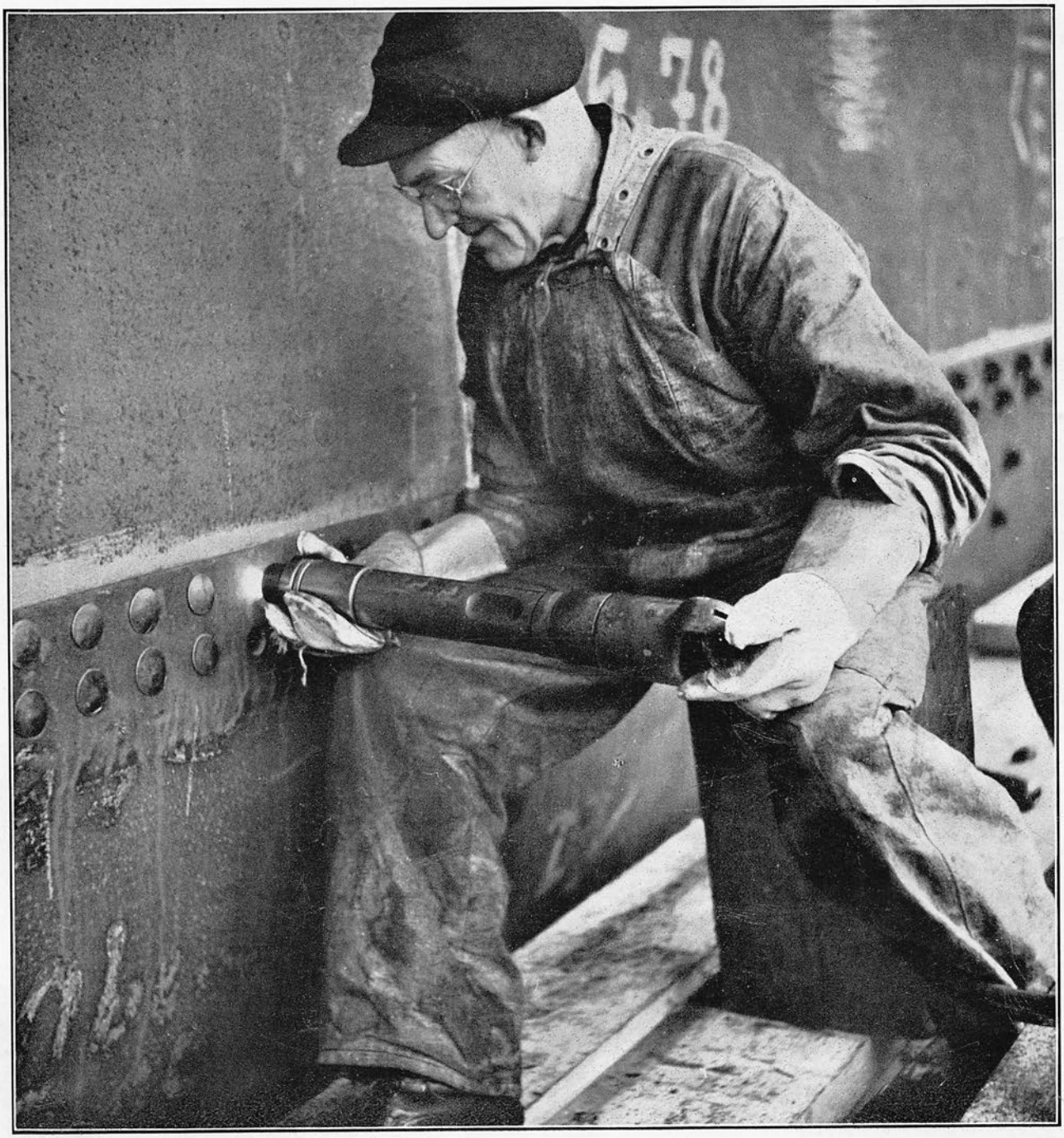
12. Jahrgang

26. September 1952 **Nr. 9**

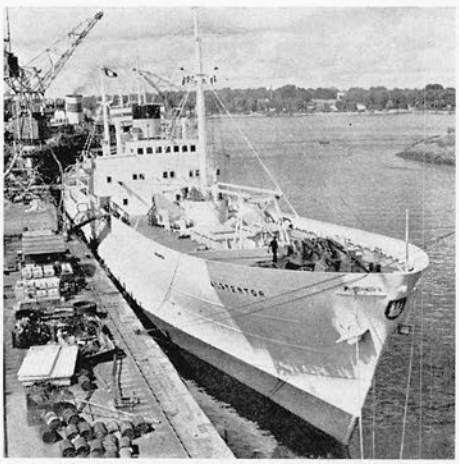
WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT



Nieter bei der Arbeit

Kurz berichtet

Der 16. August 1952 brachte uns die Probefahrt des Frucht-Kühlschiffes MS „Alstertor", das in außerordentlich kurzer Zeit fertiggestellt werden konnte. Mit



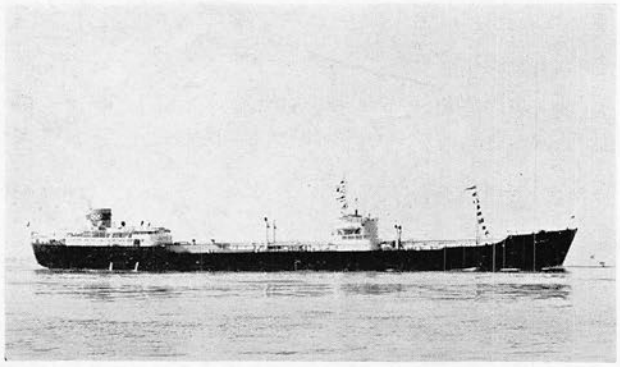
MS „Alstertor" am Ausrüstungskai

einer verhältnismäßig großen Zahl von Gästen an Bord legte das Schiff bei etwas diesigem Wetter vom Ausrüstungskai der Werft ab. Während der Probefahrt klärte es zusehends auf, so daß die Probefahrt-Teilnehmer einen wirklichen Genuß von der Fahrt hatten. Die üblichen Erprobungen ergaben, daß das Werk auch diesmal gelungen war. Das brachte auch ein Vertreter der Reederei mit anerkennenden Worten zum Ausdruck.

Das Schiff ist inzwischen an die Auftraggeber abgeliefert worden und hat am 22. August 1952 eine Gästefahrt unternommen. Anschließend ist die „Alstertor" im überseeischen Fruchttransport eingesetzt worden.

Über Einrichtungen für Bananentransport und Kühlraumisolierungen werden wir in einer späteren Ausgabe der Werkzeitung berichten.

Am 13. September lief das erste der beiden für die Det Ostasiatiske Compagnie, Kopenhagen, im Bau befindlichen schnellen Motorfrachtschiffe für den Fernen Osten

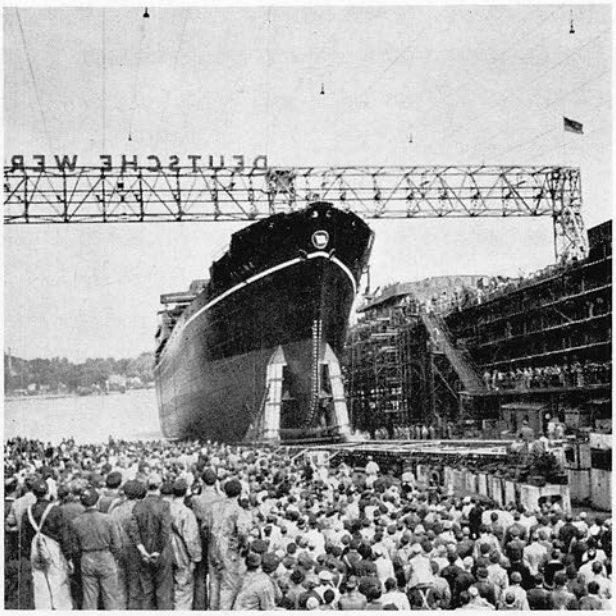


MT „Mosoil" auf Probefahrt

vom Stapel in Anwesenheit des Vorsitzenden des Aufsichtsrates dieser Gesellschaft, des Prinzen Axel von Dänemark, und anderer prominenter Gäste, darunter der Herzog und die Herzogin von Braunschweig und Lüneburg.

Die Taufe des Neubaues, der den Namen „Poona" erhielt, vollzog Frau Strandberg, die Gattin eines Vorstandsmitgliedes der Reederei.

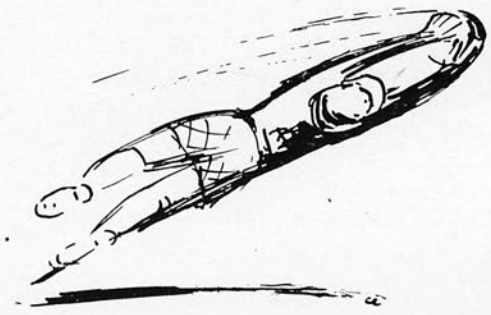
MT „Mosoil" wurde als zweiter Neubau des Monats August am 30. August 1952 nach erfolgreicher Probe-



Stapellauf MS „Poona"

fahrt an die Auftraggeberin, die Neptune Shipping Co. Ltd., Panama, übergeben. MT „Mosoil" ist wie die bereits im Mai 1952 an die gleiche Reederei abgelieferte „Mostank" 16 500 t groß.

Aus dem Betriebssport



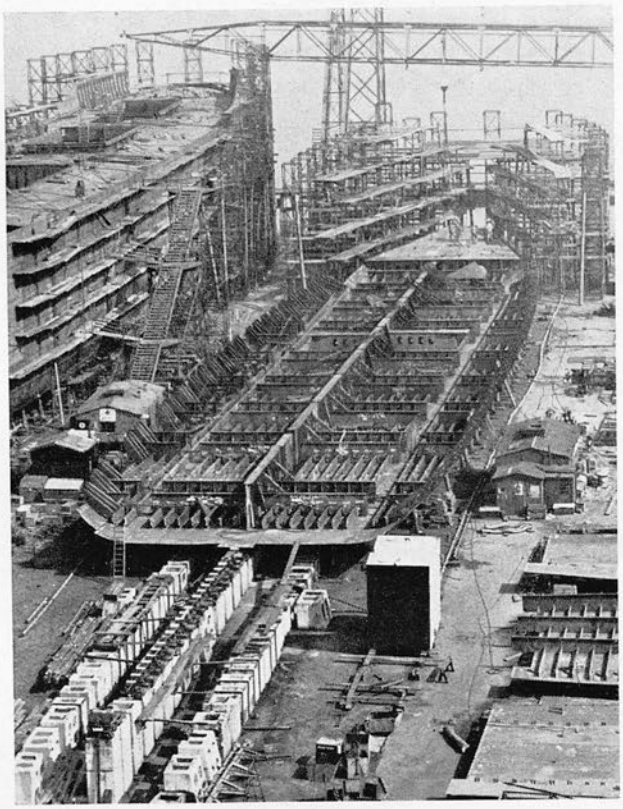
Auch dieses Mal können wir von einem Erfolg berichten. Unsere erste Fußballmannschaft hat ihr Spiel gegen die Mannschaft des norwegischen Motorschiffes „Pacific Express" mit 7:0 gewonnen.

Mit Befriedigung können wir weiter feststellen, daß das Interesse an dem Sportbetrieb zunimmt. Es haben sich inzwischen auch Interessenten für eine Landballmannschaft gefunden, so daß wir hoffen können, demnächst auch auf diesem Gebiete des Sportes hervorzutreten.

Eine Führung durch den Schiffbau

„Am meisten interessiert mich Ihr Schiffbau, zeigen Sie mir bitte recht viel davon und erklären Sie mir, wie Sie zu den überaus kurzen Bauzeiten kommen", ist in den meisten Fällen das, was unsere Besucher nach der ersten Begrüßung sagen. „Mit Worten ist da nicht viel zu erklären, kommen Sie und sehen Sie bitte!" so ungefähr ist dann unsere Antwort. „Hier ist unsere Helling mit sechs Plätzen für große oder neun Plätzen für kleinere Schiffe, 24 Seilbahnlaufkatzen mit je 4,5 t Tragfähigkeit sorgen für den Materialtransport hier, wir können bis zu 10 Katzen durch Traversen miteinander verbinden und dann Bauteile bis etwa 35 t transportieren. Die Länge unserer Helling von 240 m ermöglicht es uns, Schiffe bis zu 180 m Länge ohne Schwierigkeiten zu bauen.

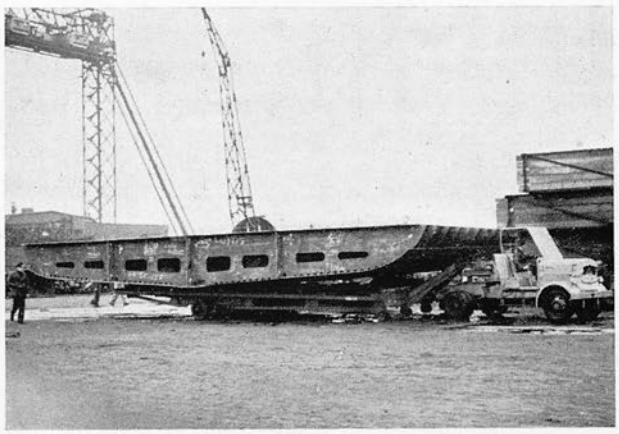
Und jetzt wollen wir nach oben zur Seilbahn fahren und von dort, aus 45 m Höhe, können Sie die Anlage der Werft am besten erkennen und können sehen, daß schon



Größere Bauteile werden mit Traversen an das Schiff gebracht

bei der Planung der Werft von vornherein Wert auf einen günstigen Materialfluß gelegt wurde. Dort, hinter den Sb-Hallen, das Eisenlager. Von hier geht das Material auf Anforderung schnurstracks in die Schiffbauhallen, wird dort gerichtet, angezeichnet und auf Maß geschnitten, nach Erfordernis gebohrt, gestanzt, gehobelt, gebogen, und bald kommt es auf der anderen Seite fertig angearbeitet wieder heraus. Was zur Nietmontage bestimmt ist, geht geradeaus zur Vorhelling, wird dort zu größeren Bauteilen montiert und dann, wenn die Zeit gekommen ist, mit Traversen an das Schiff gebracht.

Anders das zum Schweißen bestimmte Material. Dies macht gleich hinter den Sb-Hallen eine Links-Schwenkung zu den Schweißmontagehallen, in welchen die



Kolli-Transport

Doppelbodenkollis sowie das Vor- und Hinterschiff gebaut werden, oder es geht noch weiter dort zu den Schweißrosten im Bereich des 45-t-Kranes. Dort bauen wir die sperrigen Bauteile, wie Decks, Schotten und Außenhaut, zusammen."

Tanker auf der Helling

„Ich sehe schon, hier wird nach wohlüberlegtem Plan gearbeitet", meint dann der Besucher, „aber weshalb bauen Sie denn so große Bauteile, man hat doch früher

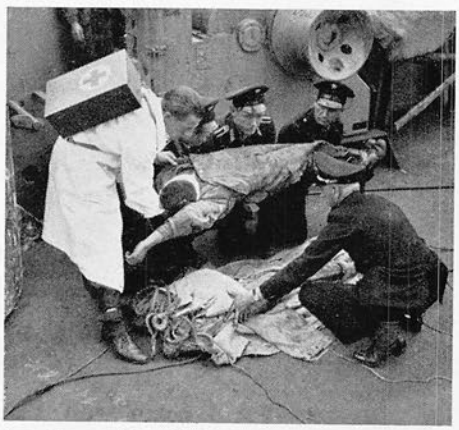
alles auf der Bauhelling montiert, und diese großen Kollis zu transportieren, muß doch eine ungeheure Arbeit sein?" „Die Elektro-Schweißerei hat die Arbeitserfordernisse im Schiffbau völlig umgestaltet, z. B. ist Überkopfnieten schon nichts Schönes, aber Überkopfschweißen ist noch viel schlechter. Bei der Montage auf der Helling müßte sehr viel überkopf geschweißt werden, unsere Kollis aber können wir immer so hinlegen, daß die Schweißnähte genehm sind. Und noch einen weiteren Vorteil hat die Kolli-Bauweise: Früher bei dem mit Heftschrauben zusammengebrachten Schiff mußte man höllisch aufpassen, daß das Schiff beim Nieten nicht schief und krumm wurde (böse Menschen sprachen damals spöttisch von „Schiefbau"), aber so ein Kolli ist in sich recht steif, und wenn so ein Stück von 30 t hingestellt und ausgerichtet ist, bringt es so leicht nichts wieder aus der Lage. Und noch ein weiteres brachte uns der Kollibau. Sehen Sie dort unsern Neubau S. 645. Vor vier Wochen, am 2. August 1952, waren gerade die ersten Bodenkollis ausgerichtet, heute, am 2. September, sieht der Schiffsrumpf fast fertig aus. Und die Kollitransporte? Ja, „der Transport ist der teuerste Sport", sagen wir, und haben darum hier zuerst angefangen, zu rationalisieren. Moderne Hubstapler, gummibereifte Straßenkräne und schwere Zugmaschinen mit Spezialanhängern, das Beste war uns gerade gut genug, und mit bestem Erfolg. Sehen Sie selbst, dort hat die Zugmaschine ein Bodenstück auf dem Anhänger, in einigen Minuten ist sie vor der Bauhelling, dort ist die Zehnkatzen-Traverse schon bereit, das Kolli liebevoll in Empfang zu nehmen und an seinen Platz auf der Bauhelling zu setzen."

Ing. Ney

Die Feuerwehr, das Mädchen für alles

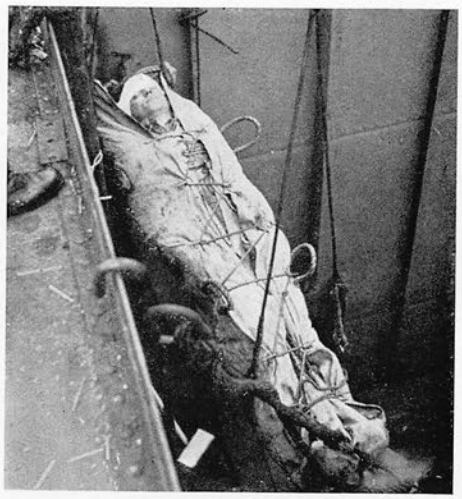
In der August-Ausgabe unserer Zeitung habe ich mich darauf beschränkt, die ureigenste Aufgabe unserer Werft-Feuerwehr, nämlich die Brandverhütung und die Bekämpfung etwa ausgebrochener Brände mit allem, was dazu gehört, zu schildern. Heute will ich die übrigen Angehörigen der DW mit allem dem bekannt machen, was der Feuerwehr sonst noch zur Erledigung übertragen worden ist.

Da haben wir gleich die Sicherung unserer Betriebe. Die Feuerwehr hat zur Nachtzeit darauf zu achten, daß niemand unbefugt das Werftgelände betritt. Aus diesem Grunde gehen nachts ständig Streifen über das Gelände und an der Umzäunung entlang. Diese Aufgabe war in der Zeit, als „wilde Schrottsammler" in reichem Maße ihrer Tätigkeit nachgingen, von erheblicher Bedeutung, und manch ein „Sammler" konnte durch unsere Feuerwehr daran gehindert werden, wertvolles Material bei



Von einer Übung: Der „Verletzte" wird auf die Bahre gelegt

uns zu stehlen. Die Feuerwehr überwacht aber auch den Ein- und Ausgang von Besuchern unserer Werft. Und schließlich hat sie auch darauf zu achten, daß Werftangehörige nicht dazu übergehen, unseren Betrieb in kleine Teile zu zerlegen, um ihn in Aktentaschen, Beuteln und Rucksäcken zum Altmaterialienhändler zu tragen. Es weiß ja ein jeder, daß es immer wieder vorkommt, daß ein Werkangehöriger Metall mitgehen heißen will. Häufig genug handelt es sich dabei um hochwertiges Metall, wie Schweiß- und sonstige stromführende Kabel, Armaturen usw. Es hat Zeiten gegeben, in denen ein morgens auf einem Schiff angebrachtes



Der „Verletzte" wird von Bord gebracht

Messingventil mittags schon entwendet war. Es ist vorgekommen, daß ein einziger Mann es fertigbrachte, im Laufe eines Jahres 602,5 kg Metall zu stehlen. Allein im Jahre 1951 hat die Feuerwehr bei uns im Betrieb 59 Mann wegen Vergehens erwischt und zur Anzeige gebracht. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit für die Feuerwehr, ihre Kontrollen sorgfältig und genau auszuführen. Leider stößt sie bei manchen Betriebsangehörigen auf wenig Verständnis, so daß die Feuerwehrmänner häufig beleidigenden Äußerungen ausgesetzt sind. Ich muß hier aber feststellen, daß der weitaus größte Teil unserer Belegschaft verständig genug ist, die Notwendigkeit der Maßnahmen zu erkennen. Im allgemeinen werden die auf Abwege geratenen Werftangehörigen von der Belegschaft schärfstens verurteilt.

Aber auch damit ist die Tätigkeit der Feuerwehr noch nicht erschöpfend beschrieben. Eine ganze Reihe weiterer verantwortungsvoller Aufgaben gehört zu ihrem Arbeitsbereich. Der Feuerwache untersteht z. B. auch das

Der neue Krankenwagen

Sanitäts- und Unfallwesen. Die Unfallstation ist Tag und Nacht besetzt. Die Feuerwehr führt die Krankentransporte durch und bringt die Verletzten mit werfteigenen Krankenwagen zum Krankenhaus. Die Angehörigen Unfallverletzter werden durch die Feuerwehr benachrichtigt.

Es braucht nur nebenher erwähnt zu werden, daß sämtliche Feuerwehrangehörigen eine Grundausbildung erhalten haben, die sie in die Lage versetzt, erste Hilfe zu leisten.

Der der Feuerwehr zur Verfügung stehende neue Krankentransportwagen ist nach den letzten Erkenntnissen im Krankentransportwesen eingerichtet. Gutes Fahrpersonal und ständige Bereitschaft der Feuerwehr machen es möglich, daß ein Unfallverletzter spätestens in 18 Minuten in das Krankenhaus eingeliefert werden kann.

Die Feuerwehr bewältigt den halbstündigen Verkehr über die Elbe im Tag- und Nachtbetrieb mit einem Personenverkehrsboot. Sie hat außerhalb der Arbeitszeit, wenigstens teilweise, die Aufgaben des Verholgangs zu erledigen. Die Feuerwehr stellt bei Probefahrten unserer Neubauten das Sanitätspersonal. Sie führt vor Auslaufen der Probefahrt Schiffspersonenkontrollen an Hand der Gästelisten und Ausweiskarten durch. Es ist selbstverständlich, daß sie auch bei Stapelläufen in Aktion tritt. Schon drei Tage vor Ablauf der Schiffe wird die Stapellaufwache gestellt. Es ist Aufgabe der Feuerwehr, den reibungslosen An- und Abtransport der Stapellaufgäste — teilweise mehrere tausend Personen — durchzuführen.

Und endlich übernimmt die Feuerwehr ab 19 Uhr die Bedienung der Telefonzentrale.

Damit habe ich im wesentlichen dargestellt, was Aufgabe der Feuerwehr ist. Ich hoffe, daß manch einer, der bisher nur kritisierend die Tätigkeit der Feuerwehr be-

Das ist unser Brandmeister

trachtet hat, doch einen gewissen Eindruck von der Fülle der Aufgaben bekommen hat. Es gibt jedenfalls kaum eine Lebensregung unserer Werft, an der die Feuerwehr nicht teilnimmt. Ist es da übertrieben, wenn es heißt: „Die Feuerwehr, das Mädchen für alles"?

Hennig, Brandmeister

Probefahrten

Fast in jeder Werftzeitung liest man etwas über eine gut gelungene Probefahrt, über allgemeine Begeisterung für das Schiff und seine Einrichtung sowie über die gute Bewirtung. Aber hierin ist der Sinn der Probefahrt nicht erschöpft. Für den Laien mag dies genügen, aber für die Verantwortlichen ist doch allerhand während dieser Fahrt zu erledigen. Und dieses soll in folgenden Zeilen aufgeführt werden.

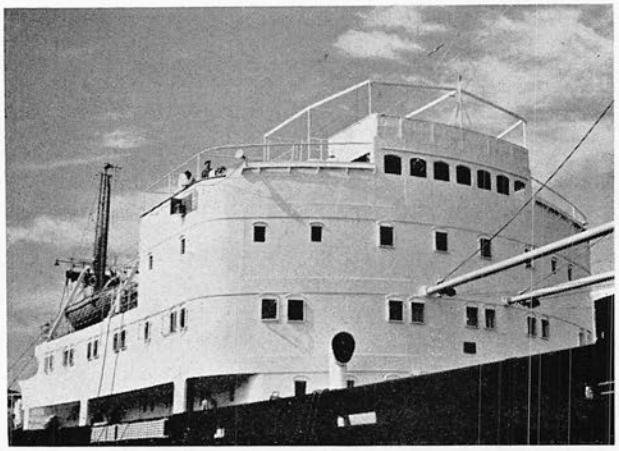
Selbstverständlich wird das Probefahrtprogramm eingehend festgelegt. Nachdem alle Leinen losgeworfen sind, bringen die Schlepper unter Assistenz eines Hafenlotsen das Schiff in den Strom. Hier geht der Hafenlotse von Bord und der Elblotse übernimmt sein Amt. Wenn die Schlepper dann losgeworfen haben, beginnt die Fahrt, und die maßgebenden Herren der Werft erscheinen auf der Brücke und legen mit dem Probefahrtskapitän und dem Elblotsen die Reihenfolge der während der Probefahrt zu erledigenden technischen Messungen und Erprobungen fest, wie

Kompensieren,
Ankermanöver,
Lloyd's Maschinenmanöver,
Stufenfahrten,

hierbei:

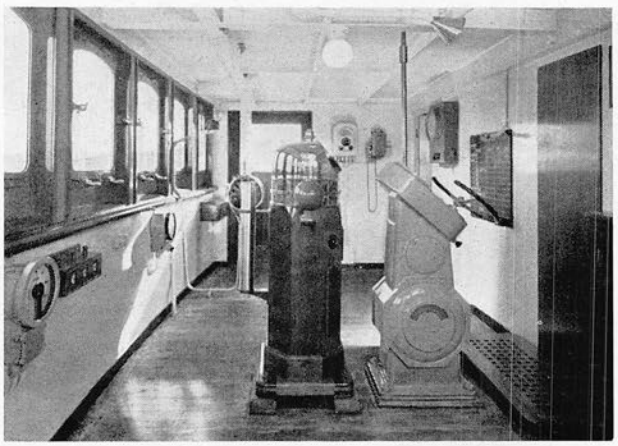
Indizieren des Hauptmotors,
Wellenleistungsmessungen,
Allgemeine Maschinenablesungen,
Rudermanöver,
Dauerfahrt.

Wenn dieses alles klar ist, wird mit den Stufenfahrten begonnen, und zwar mit n = 90, 110 u. 125 0/min. jeweils 25 min. Fahrtzeit. Diese Umdrehungen gelten nur für eine bestimmte Maschine und ändern sich, wenn eine Maschine anderer Leistung in Frage kommt.



Kurz vor Beginn der Probefahrt
Blick auf die Aufbauten von MS „Vulkan"

Nachdem diese Stufenfahrten erledigt sind, ist der Zeitpunkt der Kompensierung gekommen. Für diese Arbeit ist ein Kompensierer an Bord, der schon während der Fahrt den Steuer- und Peilkompaß überholt und einreguliert hat. Für die Kompensierungszeit werden bestimmte Flaggensignale gesetzt, damit begegnende Schiffe wissen, was los ist, da während des Kompensierens das Schiff sich um 360° dreht. Mittels eines Peildiopters peilt nun der Kompensierer die Landmarken an und gibt Stoppsignale zur Brücke herunter, wo einer der

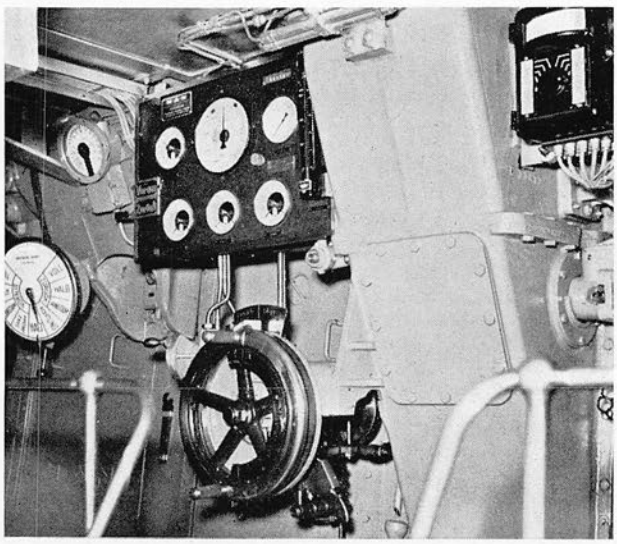


Die Brücke von MS „Tazacorte"

Schiffsoffiziere den Steuerkompaß beobachtet und beim Stoppsignal die Gradlage des Kompasses notiert. Später vergleicht der Kompensierer die Ergebnisse und stellt die Abweichungen der Kompasse (Deviation) fest und legt dieses schriftlich in einer Tabelle nieder, die dann an Bord bleibt.

Nachdem dies erledigt ist, kommt es zum Ankermanöver. Hierzu sind die Vertreter des Germ. Lloyd's, der Seeberufsgenossenschaft, der AEG, soweit es sich um elektrische Ankerwinden handelt, der Bordbesatzung und natürlich der Werft nötig.

Wenn alles klar ist, erfolgt von der Brücke das Kommando: „Fall StB. Anker". Die Bremse des Spills wird gelöst und der Anker rauscht in die Tiefe. Sowie der Anker gefallen ist, muß der Ankerball gehißt werden zur Kenntnis vorbeifahrender Schiffe. Von der Brücke wird nun Bescheid gesagt, wieviel Faden Kette gesteckt werden soll. Bei jeweils 15 Faden wird mit der Ankerglocke ein Schlag getan, damit die Bordleitung weiß, wieviel Kette zu Wasser ist. Hat der Anker nun Grund gefaßt und ist die Kette steif, so läßt man auch den BB.-Anker fallen. Dann erfolgt das Kommando zum Einhieven des Ankers. Die Kupplungen zum Einholen beider Anker zugleich werden eingekuppelt, und das Hieven beginnt. Zugleich wird die Klüsenspülung angestellt, die die Ketten und die Anker vom Schmutz befreien sollen. Während des Einhievens wird die Ankerwinde beob-



Der Manöverstand auf MS „Vulkan"

achtet, evtl. die Zeit gestoppt, um festzustellen, wie lange es dauert, bis eine Länge Kette eingehievt ist. Ist nun ein Anker aus dem Wasser, so wird der andere festgesetzt und die Kupplung gelöst, der erste vorgehievt und dann der nächste. Wenn alles erledigt ist, wird der Ankerball eingezogen und die Fahrt fortgesetzt.

Wenn von der Seeberufsgenossenschaft gefordert, wird auch während obiger Liegezeit ein Bootsmanöver von der Bordbesatzung unter Assistenz der Werft ausgeführt. Nachdem das Schiff wieder in Fahrt ist, wird mit der Dauerfahrt begonnen.

Zuweilen kommt es vor, daß Geschwindigkeitsmessungen auf der Elbe gemacht werden müssen. Diese finden dann bei Pagensand statt, wo zwei Seemeilen an Land abgesteckt sind. Diese muß man ein paarmal hin und her passieren und dann das Mittel nehmen, da man mal mit Strom und mal gegen Strom fahren muß.

Während der Fahrt sind noch verschiedene Geräte von den betr. Lieferfirmen der Werft und dem Bordkommando vorzuführen und zu übergeben.

Dieses sind:

Kreiselkompaßanlage,
Selbststeueranlage,
Radargerät,
Echolot,
Decea-Gerät (ein Ortsbestimmungsgerät),
Staulog,
Funkpeiler,
Wechselsprech- und Telefonanlage.

Diese Funkanlage wird von Herren der Bundespost geprüft und übergeben.

Die Übergabe der Schiffspapiere und div. Teste ist zu tätigen. Der Germ. Lloyd und die Seeberufsgenossenschaft prüfen diese Papiere, füllen ihre Formulare aus und übergeben alles der Bordleitung.

Ferner werden der Bordleitung von der Werft alle dem Schiff zugehörenden wichtigen Zeichnungen und Stabilitätsunterlagen überreicht.

Auch während der Fahrt ruht die Arbeit nicht, denn dann erfolgt mit Vertretern der Reederei, des Germanischen Lloyd und der Seeberufsgenossenschaft ein Rundgang durch das Schiff, und evtl. Fehler und Mißstände werden besprochen und zur Erledigung nach der Probefahrt oder zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen.

Ist nun alles klar, erfolgt der Flaggenwechsel. Das Kommando und die Verantwortung geht auf die Reederei über, und der geplagte Werftmann kann sich dann endlich dem gemütlichen Teil der Probefahrt widmen.

Die hier nicht angeschnittenen Teile der Erprobungen sind maschinenbaulicher Art und müssen aus berufenerer Feder ausgeführt werden.

Ing. W. Jenfeldt

Die Aufgaben unseres DW-Labors

Einem Teil unserer Werkangehörigen ist die Tätigkeit unseres Laboratoriums aus eigener Kenntnis bestens bekannt, aber der größere Teil unserer Belegschafter weiß wahrscheinlich nichts davon. Aus diesem Grunde möchte ich alle einmal mit den Aufgaben unseres Betriebslaboratoriums bekannt machen.

Unser Laboratorium wurde im Jahre 1950 aus den kläglichen Überresten des ehemaligen Reiherstieg-Laboratoriums im Gebäude unserer Werkzeugmacherei wieder aufgebaut. Heute sind wir wieder so weit, daß wir sagen können, unser Laboratorium entspricht ganz den betrieblichen Bedürfnissen.

Mancher wird nun fragen: Was soll eigentlich dieses Laboratorium, es ist doch eine ganze Weile auch ohne eine solche Einrichtung gegangen?

Wir brauchen diese Einrichtung dringend; denn bekanntlich unterliegt der Schiffs- und Maschinenbau den mannigfaltigsten Bau-, Betriebs- und Reparaturvorschriften, deren Einhaltung von den großen Schiffahrts-Versicherungsgesellschaften der verschiedenen Nationen genauestens überwacht wird. Es sind daher auch betrieblicherseits eingehende Rohstoff- und Materialuntersuchungen notwendig. Das Laboratorium ist aber auch deswegen schon unentbehrlich, weil wir unserem Grundsatz entsprechend immer bestrebt sind, durch Verwendung der besten Rohstoffe auch beste Arbeit zu leisten. Aus diesem Grunde ist unser Labor ein wichtiger Ausgangspunkt bei der Entwicklung und der Verwendung neuer betrieblicher Hilfsmittel und Produktionsverfahren. Es ist auch für die ständigen Überwachungen der Betriebsanlagen einfach nicht mehr wegzudenken. Wichtig ist es auch, daß die Genehmigung für bestimmte Arbeiten, z. B. der Schweißklasse I, vom Vorhandensein eines Laboratoriums abhängig ist, da nur in einem solchen die Qualität der Arbeit kontrolliert werden kann.

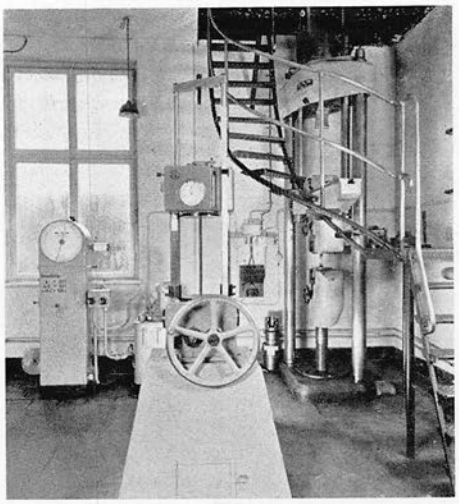
Das Aufgabengebiet unseres Laboratoriums teilt sich in zwei große Arbeitsverfahren:

Die mechanische Werkstoffprüfung
und die chemisch-analytische Untersuchung.

1. Die mechanische Werkstoffprüfung

Auf diesem Verfahrenswege, der sich ausschließlich mechanischer Prüfmittel bedient, werden alle im Betrieb zur Verwendung kommenden Eisen, Stähle und NE-Metalle auf Zerreißfestigkeit, Kerbzähigkeit, Biegefähigkeit und Härte geprüft, so weit seitens der Produktionsstätten irgendein Zweifel an der Güte besteht oder aber die Güte des Materials nach den bereits oben erwähnten Vorschriften nachgewiesen werden muß.

Es stehen uns zur Prüfung folgende Geräte zur Verfügung: Eine hydraulische Zerreißmaschine mit einer



Der Arbeitsraum für mechanische Werkstoffprüfungen

Prüflast bis 100 t. Mit dieser Maschine werden Zerreißproben nach DIN angefertigt. Außerdem werden auf dieser Maschine Wiegeproben durchgeführt. Ein Pendelschlagwerk zur Feststellung der Kerbzähigkeit, mit dem hauptsächlich die Schweißungen geprüft werden. Eine Federprüfmaschine zur Prüfung von Druck- und Zugfedern bis 1000 kg.

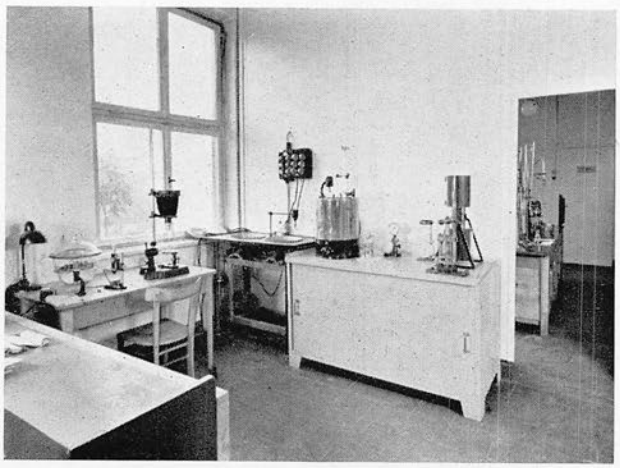
Zur Durchführung der jeweiligen Härteprüfungen verwenden wir eine Spindelpresse, die die Anwendung verschiedner Prüfarten durch Veränderung der Laststufen und der Eindruckkörper gestattet. Es wird die Eindrucktiefe, die auf einer Uhr angezeigt wird, gemessen. Danach läßt sich die jeweilige Härte des Materials genau ermitteln. Ein Duroskop, ein Durometer sowie Poldi-Hämmer stehen für die Prüfung untransportabler Stücke an Ort und Stelle zur Verfügung. Oft ist es auch erforderlich, eine Metall-Gefüge-Untersuchung durchzuführen. Hierzu müssen von den

Proben sogenannte Metallschliffe angefertigt werden. Das führen wir auf einer mit zwei horizontal laufenden, auswechselbaren Tellern versehenen Schleif- und Poliermaschine aus. Die vollkommen riefenfreien und auf Hochglanz polierten Metallschliffe werden zur Sichtbarmachung des Gefüges geätzt. Die jeweils zur Anwendung kommenden Ätzmittel sind dem Metall und dem gewünschten Gefügebild angepaßt. Aus der daran anschließenden mikroskopischen Untersuchung des Metallschliffes ergeben sich die Feststellungen über die Güte des Metalls.

Das Laboratorium verfügt weiter über eine Kamera-Einrichtung zur Anfertigung von Mikro-Aufnahmen. Bei Koppelung der Kamera mit dem Mikroskop können wir Mikro-Aufnahmen in 500facher Vergrößerung durchführen.

2. Die chemisch-analytische Untersuchung

Die Untersuchung der Metalle auf ihre Zusammensetzung führen wir im DW-Labor nach rein chemischen Methoden durch, indem gespänte Metallproben zunächst in starken Säuren oder Laugen vollständig aufgelöst werden. Aus dieser Lösung werden dann die einzelnen Legierungsbestandteile abgetrennt und ihrer Menge nach bestimmt. Diese Untersuchungsmethode hat den Vorteil großer Genauigkeit, leider aber auch den Nachteil, daß sie nur mit erheblichem Zeitaufwand durchgeführt werden kann. Zeit haben wir aber meist nicht viel. Und weil häufig mit Reparaturarbeiten erst begonnen werden kann, wenn eine Analyse eines ausgebauten Maschinenteils vorliegt, hat sich die Betriebsleitung im Interesse der Beschleunigung des Untersuchungsverfahrens entschlossen, neue Geräte anzuschaffen, mit denen es möglich sein wird, die Legierungselemente in wesentlich kürzerer Zeit zu bestimmen. Neben den Metalluntersuchungen nehmen Öl- und Fett-

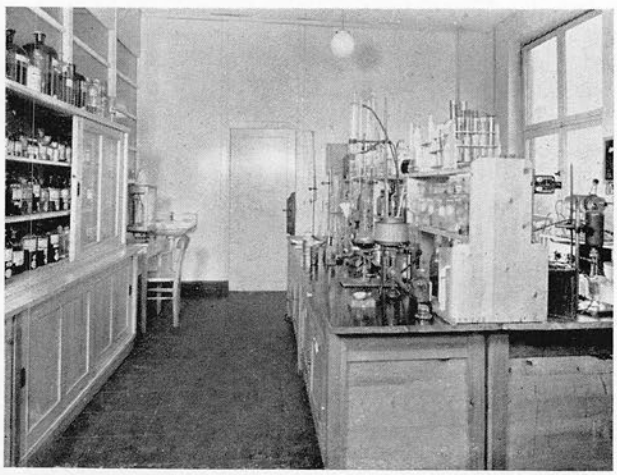


Hier werden Metallschliffe hergestellt

untersuchungen in unserem Labor breiten Raum ein. Dabei ist es unsere Aufgabe festzustellen, ob die angelieferten Öle und Fette der DIN-Norm entsprechen. Zu einer Öluntersuchung gehören etwa 20 Einzelbestimmungen. Wir müssen das spezifische Gewicht, den Wassergehalt, die Kältebeständigkeit, die Zähigkeit bei vier verschiedenen Temperaturen, den Flammpunkt, den Brennpunkt, den Aschegehalt, die Verkokungsrückstände, die unlöslichen Fremdstoffe, den Chlorgehalt und verschiedenes andere feststellen. Bei Heiz- und Dieselölen kommen noch Heizwertbestimmungen und Siedeanalysen hinzu. Bei Schmierfetten ist die Feststellung des Tropfpunktes von Wichtigkeit.

Außer Neu-Öl untersuchen wir auch gebrauchte Öle, die von Reparaturschiffen oder aus dem Betrieb zur Reinigung abgegeben werden. Wir kontrollieren den Reinigungsprozeß in der Öl-Separator-Anlage durch Proben. Auf diese Weise stellen wir fest, wie weit diese aufbereiteten Öle an den Neuwert heranreichen und für welche Zwecke sie noch verwendbar sind.

Im Rahmen der Betriebsüberwachung werden tägliche Kesselwasser-Untersuchungen durchgeführt. Auf Grund der erzielten Befunde wird dann errechnet, wieviel Enthärtungsmittel dem Kesselwasser zugesetzt werden



Der Arbeitsraum für chem.-anal. Untersuchungen

müssen, um die Bildung von Kesselstein zu verhindern. Die ständige Überwachung und die Herstellung der Bohröl-Emulsion, die in fast allen Gewerken unseres Betriebes für Dreh- und Bohrarbeiten gebraucht wird, ist ebenfalls Aufgabe des Laboratoriums. Auf Grund der Erfahrungen unseres Laboratoriums hat die DW-Werkzeugverwaltung eine Spezial-Apparatur für die Ansetzung der Emulsion entwickelt. Diese Apparatur hat sich bewährt. Häufig genug haben Besucher von fremden Firmen sich diese Einrichtung mit großem Interesse angesehen und mitgeteilt, daß die bei uns längst überwundenen Schwierigkeiten in ihrem Werk noch an der Tagesordnung seien.

Im Rahmen der Überwachung wird bei gegebener Veranlassung in der Sauerstoffanlage durch Analyse festgestellt, ob sich Acetylen im flüssigen Sauerstoff befindet. Diese Maßnahme ist für die Sicherheit der Anlage äußerst wichtig.

Auch die Reinigungsanlage der Maschinenfabrik unterliegt einer ständigen Kontrolle.

Neben den bereits geschilderten Arbeiten werden selbstverständlich noch weitere Arbeiten an das Laboratorium herangetragen. Ich will mich darauf beschränken mitzuteilen, daß das Laboratorium seit seiner Wiedereröffnung Mitte 1950 bis heute 1600 Aufträge erledigen und dazu rund 3500 mechanische Prüfungen und etwa 1350 chemisch-analytische Untersuchungen durchführen mußte.

M. Dähn, Laboratorium

Ein jeder achte die Arbeit des anderen!

Immer wenn ein Neubau nach dem Stapellauf an den Ausrüstungskai verholt worden ist, werden von den verschiedensten Gewerken die DW-Belegschafter gleichzeitig an Bord geschickt, um die Ausrüstungsarbeiten auszuführen. Dadurch entsteht natürlich ein erhebliches Gedränge und häufig genug stehen sich auch einzelne gegenseitig im Wege. Besonders unangenehm macht sich aber bemerkbar, wenn ein Handwerker seine Arbeit fertig hat und der nächste bei seiner Arbeit die Arbeit seines Vorgängers wieder beschädigt oder gar völlig zerstört.

Da haben wir z. B. auf unseren Schiffen in Wohnräumen und Gängen die Steinholzfußböden. Es dauert natürlich seine Zeit, besonders im Winter, bis die Steinholzmasse abgebunden ist. Daher werden auch die Räume, in denen Steinholzfußboden frisch gelegt ist, regelmäßig abgesperrt. Immer wieder erleben wir es, daß diese Absperrungen entfernt werden und einige Neugierige ihre Fußabdrücke in dem frischen Steinholz verewigt haben. Da die Betreffenden im allgemeinen kein Monogramm an ihren Schuhsohlen tragen, ist es oft nicht möglich, die Schuldigen zur Rechenschaft zu ziehen. Jedem Vernünftigen müßte es klar sein, daß die Qualität des Fußbodens leidet und durch Ausbesserung unnötige Mehrarbeiten verursacht.

Inzwischen hat die Werft, um die Trockenzeit des Steinholzfußbodens abzukürzen, Infrarotlampen beschafft, mit denen der Boden bestrahlt wird.

Aber nicht nur der Steinholzfußboden ist in Gefahr, sondern auch die Sekuritglasscheiben der Fenster und Bullaugen. Es ist bekannt, daß Brenn- und Schweißspritzer auf Sekuritglas Riefen hinterlassen. Man kann dann weiter nichts tun, als die betreffende Scheibe auszuwechseln. Um nun die Gefahr der Beschädigung herabzumindern, werden die Scheiben mit Papier beklebt. Weil die Räume durch das Bekleben der Scheiben etwas dunkel sind, wird das Papier häufig abgenommen, um mehr Licht zu haben und dadurch entsteht jedesmal von neuem erheblicher Schaden.

Für die Badewannen und Waschbecken usw. gilt dasselbe wie für die Sekuritglasscheiben; denn Steingut und Porzellan sind genau so empfindlich. Aus dem gleichen Grunde werden auch sie mit Papier ausgeklebt.

Trotzdem benutzt man die Becken und Wannen häufig als „Stellagen". Es ist ja auch so bequem. Außerdem kann man noch das Werkzeug in ihnen ablegen und zwar nicht nur kleinere Werkzeuge, sondern auch Bohrmaschinen, große Handhammer und Zangen.

Allen diesen Beanspruchungen sind die Becken natürlich nicht gewachsen und erhebliche Schäden sind die Folge. Auch die Holzdecks sind durch Brenn- und Schweißspritzer gefährdet. Das gleiche gilt für Farbkleckse, die beim Streichen der Aufbauten auf das Deck kommen können. Wenn die Farbe schon eingetrocknet ist, muß man sie später mit der Schrape wieder entfernen. Und dabei ist es doch so einfach, allen diesen Schwierigkeiten auszuweichen, indem man das Deck durch Auslegen von Asbestmatten und sonstigem Abdeckungsmaterial schützt.

Besonders schlecht ist es mit dem Anstreichen. Immer dann, wenn der letzte Anstrich fällig ist, fängt die Angst für die Maler an. Durch den Transport von sperrigen Gegenständen und den Verkehr auf den engen Gängen wird der Anstrich leicht beschädigt. Es gibt aber auch Leute, die nicht eher zufrieden sind, bevor sie nicht ihre Handabdrücke im frischen Anstrich hinterlassen haben. Ganz allgemein möchte ich sagen, daß sich jeder bemühen sollte, alle diese Beschädigungen nach Möglichkeit zu vermeiden. Zu hoffen, daß sie ganz aufhören, wäre wohl zu optimistisch. Und dabei ist meine Liste noch nicht einmal vollständig. Es würde aber zu weit führen, wenn ich alle Möglichkeiten erschöpfend behandeln wollte. Zu sagen ist nur noch, daß Möbel, polierte Tische, Sofas und Stühle keine Stellagen sind. So unglaublich es klingen mag, es kommt aber doch immer wieder vor, daß irgend jemand die wertvollen Möbel als Stellage oder Leiterersatz benutzt.

Ich hoffe, daß jeder bei ruhiger Überlegung dazu kommt, alle aufgeführten Untugenden abzulegen. Das sollte er schon aus Achtung vor der Arbeitsleistung des anderen tun.

Ing. W. Jenfeldt

Picasso und Schiffsformen

Zu dem Aufsatz von W. Claviez in der Juli-Ausgabe unserer Werkzeitung „Betrachtungen beim Anblick eines Schiffes" erlaube ich mir, einige Bemerkungen zu machen. Claviez greift zurück auf Leonardo da Vinci (1452—1519) und führt ganz richtig an, daß dieser Künstler und Ingenieur zugleich war, während in der Gegenwart sich Kunst und Technik scheinbar getrennt haben. Meiner Meinung nach tragen aber die modernen Künstler selbst zu dieser Entfremdung bei. Während die großen Künstler der Vergangenheit selbst in großem Maße Handwerker und emsige Arbeiter waren, machen die Modernen sich das Leben recht häufig etwas zu einfach, wie die Kunstausstellungen immer wieder beweisen. Die Großen haben früher wahrhaftig gearbeitet, sie waren, obwohl Genies in ihrer Kunst, volkstümlich und verständlich geblieben im Gegensatz zu heute. Darum hat der Techniker heute fast allein das äußere Bild seiner Schöpfungen bestimmt.

Will jemand abstreiten, daß eine moderne Brücke, eine Autobahn, eine gewaltige Schnellzuglok und gerade ein Schiffsneubau „schön" sind? Warum bewundern wir die Formen dieser technischen Werke? Weil sie in ihrer sachlichen, zweckgebundenen Form, in ihren klaren Linien eine eindringlichere Sprache sprechen als manches moderne Bild. Es hat schon mal eine Zeit gegeben, wo man die Technik „verschönen" wollte. In den Gründerjahren mußte jedes Kessel- und Pumpenhaus wie ein Schlößchen oder Burg aussehen. Wäre es nicht schade, wenn unsere klaren und auch eleganten Schiffsformen durch unmotivierten Firlefanz verunschönt würden? Bleiben wir bei unseren ruhigen, klaren und vor allem zweckbedingten Formen und Linien, die unsere Konstrukteure in jahrelanger Erfahrung immer wieder in neuer Schönheit entwerfen.

Berger, S. U.

Unsere Eindrücke auf der DW

Drei Monate können eine sehr lange Zeit sein; sie können aber auch im Fluge vergehen.

Seit dem 12. Mai d. J. sind wir fünf Austauschlehrlinge der MAN nun bei der DW und wir können es gar nicht glauben, daß unsere Zeit hier am 12. August schon abgelaufen ist; eine Zeit, reich an Erfahrungen und Eindrücken.

Was uns anfangs gleich in Erstaunen setzte, war das rasante Tempo, mit dem hier auf der Helling und am Kai der Neubau vorangetrieben wird. Das ist nur möglich durch die rationelle Zusammenarbeit zwischen den Arbeitern in der Schiffbauhalle und den Arbeitern auf den von Tag zu Tag höher wachsenden Schiffsrümpfen unter der Helling. Läuft das Schiff dann vom Stapel und wird an den Kai verholt, stürzt sich ein Heer von Facharbeitern darauf, um den weiteren Ausbau zu übernehmen. In wenigen Tagen sind die Hauptteile der Hauptmaschine im Maschinenraum an Ort und Stelle, während Rohre und Leitungen verlegt werden, Türen und Bullaugen eingesetzt und von hundert verschiedenen Arbeitern hundert verschiedene Dinge fertiggestellt werden. Für den außenstehenden Beobachter ist das alles ein unentwirrbares Durcheinander. Doch wenn man genauer hinsieht, bemerkt man, wie gut alles organisiert ist und jeder seinen Mann stellt. Oft sind Wege und Durchgänge versperrt durch Bretter, Rohre, Schweiß- und Preßluftleitungen und es gehören Bord-Erfahrungen dazu um jeweils den kürzesten und sichersten Weg zu finden. Seiltänzerische Begabung müssen diejenigen besitzen, die auf schwankenden Gerüsten hoch über der Maschine ihre Arbeit verrichten.

Aber nicht nur vom Neubau erhielten wir einen umfassenden Eindruck, sondern auch in der Reparatur. Das war für uns insofern interessant, als wir dadurch Gelegenheit erhielten, Motoren von anderen in- und ausländischen Firmen kennenzulernen. Wir staunten vor allem über den Einfallsreichtum der hiesigen Monteure und Arbeiter, mit denen sie den oft kniffligen Reparaturen zu Leibe gehen. Die Arbeit gestaltet sich deshalb oft so schwierig, da meist jegliche Spezial-Werkzeuge oder Vorrichtungen fehlen. Dabei zeigt es sich auch, ob bei der Konstruktion des Schiffes auf eine übersichtliche und leicht zugängliche Lage der wichtigsten Teile geachtet worden war.

Einige Schwierigkeiten bereitete uns anfangs das gegenseitige sprachliche Verstehen bei der Arbeit. Der Lärm in den Werkstätten und an Bord ist ohnehin schon groß, und bekam man dann etwas auf gut Hamburger Platt zugerufen, so mußten wir drei- und viermal fragen und brachten dadurch die Gesellen oft in helle Aufregung.

Genau so verständnislos, wie wir dem Platt, standen dann aber die Hamburger unserem Schwäbisch gegenüber, mit dem sie genau so wenig anzufangen wußten. Trotzdem hatten wir ein sehr gutes und herzliches Verhältnis mit unseren Vorgesetzten und den Gesellen.

Alles in allem: Wir haben viel gesehen und gelernt und wir werden die Zeit unseres Hamburger Aufenthaltes bestimmt nicht vergessen. Wir haben viel für unser weiteres Leben an Fachkenntnissen, aber auch an Lebenserfahrung erworben. Deshalb ist es uns ein Bedürfnis, der Betriebsleitung der Deutschen Werft dafür unseren herzlichen Dank auszusprechen.

Die Maschinenschlosser-Lehrlinge der MAN

Vetter, Hahn, Merz, Greck und Frieß

DW-Jugendbetreuung

„Segg mol Kuddl, hesst du all mol von DW-Jugendbetreuung heurt?" „Nee, wie kummst du dor op?" „Ick heff een neen Moot, un hüt kreeg de een Inlodung to een Vordrag von de DW-Jugendbetreung".

Soweit nahm ich unfreiwillig an der Unterhaltung zweier Jugendlichen auf dem Heimwege teil.

Vermutlich wissen viele unserer Mitarbeiter nichts oder nur Unbestimmtes über unsere seit Februar 1951 bestehende DW-Jugendbetreuung. Zweck dieses Artikels soll nun sein, unsere Mitarbeiter über diese Einrichtung der DW zu unterrichten.

Die DW-Jugendbetreuung umfaßt alle jugendlichen ungelernten Mitarbeiter bis zum vollendeten 18. Lebensjahr. Im Gegensatz zu den Lehrlingen, die auf Grund ihrer Vertragsverhältnisse eine planmäßige Ausbildung und Betreuung durch ihre Ausbilder haben, standen die ungelernten Jugendlichen bisher ohne jede Bindung abseits. Durch die Wahl von Verbindungslehrlingen einerseits und Jugendsprechern andererseits konnte eine Brücke zwischen beiden Kategorien geschlagen werden und somit der Zusammenschluß der Jugendlichen erfolgen. Gemeinsame Besuche kultureller Veranstaltungen vertieften das harmonische, kameradschaftliche Zusammenarbeiten und weckten das Gefühl der Gemeinschaft. Um das geistige Niveau unserer Jugendlichen zu heben, haben wir ihnen die Mitgliedschaft zum „Kulturring" ermöglicht. Der Beitrag wird je zur Hälfte vom Jugendlichen und dem Betrieb getragen. Hierdurch kommen unsere Lehrlinge und jugendlichen ungelernten Mitarbeiter zum gemeinsamen Besuch von Opern, Operetten, Schauspielen, Konzerten, Kulturfilmen u. a. m. Außerdem wurde zur Ausfüllung der Freizeit eine Bibliothek eingerichtet. Sie enthält nur anerkannt gute Bücher, wie Romane, Reisebeschreibungen, Bücher der Kunst und Wissenschaft, alles in unterhaltender Weise geschrieben.

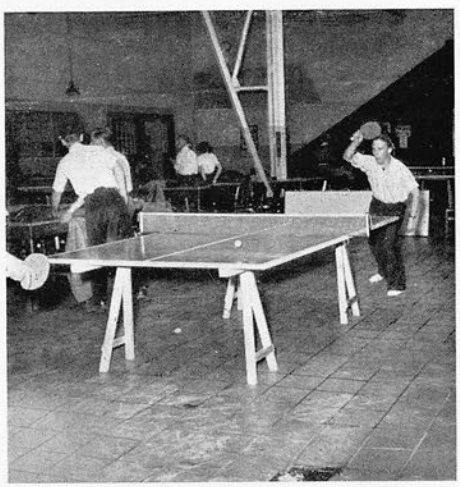
Durch regelmäßige Zusammenkünfte unter Leitung des Jugendbetreuers werden den Jugendlichen Filme und

Vorträge geboten, die geeignet sind, das Blickfeld des Jugendlichen zu erweitern, um ihm auf elementarste Weise einen Überblick über die Teilgebiete der Technik, besonders des Schiffbaues und der Schiffahrt zu geben. Durch Verstehen seines Wirkungsbereiches wächst das Interesse des Jugendlichen am Betrieb. Diese Veranstaltungen finden während der Arbeitszeit statt, gelten als Dienst und werden bezahlt. Nicht immer bleibt die Förderung unserer Jugendlichen auf das Werft-Gelände beschränkt. So konnten im Herbst vorigen Jahres zwei jugendliche Mitarbeiter zu einem Lehrgang nach Schloß Mainau am Bodensee fahren. Es wurde dort über das Thema „Der junge Arbeiter Mensch oder Maschinensklave" gesprochen. Selbstverständlich übernahm auch hierfür die Betriebsleitung sämtliche Kosten und zahlte außerdem den Teilnehmern noch ein ansehnliches Taschengeld.

Auch die sportlich Interessierten kommen zu ihrem Recht. Für die Schachspieler wurde eine Schachgruppe

Vortrag im Unterrichtsraum

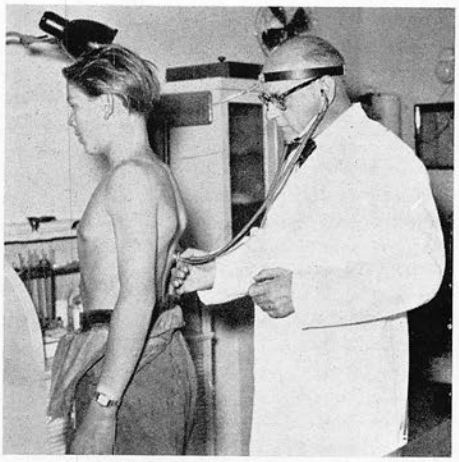
eingerichtet, Tischtennisspiele wurden auf Wunsch beschafft. Eine Laienspielgruppe wurde von den weiblichen Jugendlichen gewünscht und ist im Aufbau. Darüber hinaus ist allen Jugendlichen Gelegenheit geboten, in allen Sparten des Betriebssportes mitzumachen.



Beim Tischtennis

Für die Vorbereitung der obengenannten Veranstaltungen sorgen die Jugendlichen selbst. Bemerkenswert ist das Interesse und die Mitarbeit der Jugendlichen an ihrer Betreuung. An Vorschlägen und Wünschen mangelt es nicht. Beispielsweise wurde der Wunsch nach Vorträgen über „Der Jugendliche und das Gesetz" vorgebracht.

Allen diesen Wünschen und Vorschlägen wird soweit als nur irgend möglich Rechnung getragen. Hand in Hand mit der Jugendbetreuung arbeitet die Sozialabteilung und Werksfürsorge. Von diesen Abteilungen wird halb-



Ärztliche Untersuchung

jährlich eine ärztliche Untersuchung der Jugendlichen durchgeführt. Wenn auch unsere Jugendlichen durchweg gesund sind, so ist doch bei einigen ein schlechter Ernährungszustand festgestellt worden. Durch Verabreichung von kostenlosen Mahlzeiten und Milch auf Monate hinaus wurde den Jugendlichen geholfen.
Unsere Werkfürsorgerin konnte nach Prüfung der wirtschaftlichen Verhältnisse hier und da ebenfalls hilfreich eingreifen.

Zuletzt sei noch erwähnt, daß wir eine Begabtenförderung durchführen. Jugendliche, die für eine andere

Bücherausgabe

Tätigkeit, z. B. in den Anlernberufen, Interesse und Befähigung zeigen, werden umgesetzt und haben Aussicht auf Steigerung im Lohn. Auch Lehrstellen innerhalb des Betriebes werden bei Eignung vergeben. Unsere Jugendlichen und die Kinder unserer Mitarbeiter haben bei Eignung stets den Vorzug vor Außenstehenden. Den Eltern ist wöchentlich einmal Gelegenheit gegeben mit dem Jugendbetreuer über ihre Anliegen zu sprechen.

Hartmann, Ing.

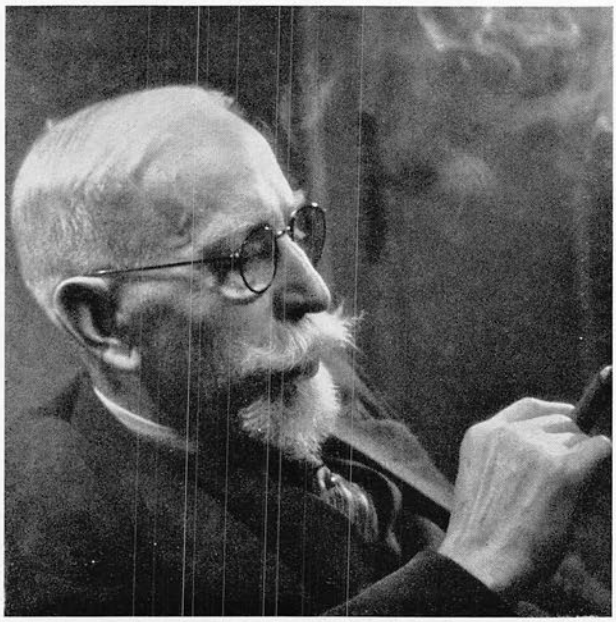
An Unsere Pensionäre

In unserer Werkzeitung ist wiederholt über unsere Lehrlinge und Jugendlichen geschrieben worden, aber nur selten über unsere Pensionäre. Zur Zeit erhalten von der Werft etwa 470 ehemalige DWer einen Pensionszuschuß. Während einige unzufrieden sind und manche krank werden, weil sie nicht mehr arbeiten, stellen wir fest, daß viele unserer Pensionäre geradezu verjüngt uns wieder besuchen.

Zweck dieses kleinen Artikels soll es sein, diese Lebenskünstler aufzufordern, darüber zu berichten, welche neuen Interessengebiete ihnen den Aufschwung gegeben haben. Bei allen sollte es doch so sein, daß sie, losgelöst vom Broterwerb, nun das tun und lassen können, was sie wollen. In einem ist jeder Pensionär reicher als die auf der Werft Schaffenden; während auf der DW ein Termin den anderen hetzt, erhält er nun das große Geschenk: Ich habe Zeit.

In Amerika sind Altersberatungsstellen eingerichtet worden. Wissenschaftler versichern, daß der Mensch erst alt ist, wenn er sich nicht mehr für ein neues, ferneres Ziel einzusetzen vermag.

Vielleicht berichten uns recht bald unsere Pensionäre, mit welchen neuen Liebhabereien und welchen neuen Interessengebieten sie sich beschäftigen und wir hoffen, daß viele unserer Pensionäre uns sagen können: „Freunde, auch im Alter ist das Leben lebenswert".



„Besinnliche Stunde" Aufnahme Willy Bartels

Als Schiffbaupraktikant auf der Deutschen Werft

Am 2. April 1951 wurde ich als Schiffbau-Praktikant bei der DW eingestellt. Im Gegensatz zu einer Lehrzeit sollte meine Ausbildung auf der Werft nur ein Jahr dauern; in diesem Jahr wollte ich aber möglichst alle Betriebe des allgemeinen Maschinenbaues und des Schiffbaues kennenlernen.

Zuerst mußte ich in der Lehrwerkstatt am Schraubstock stehen und feilen. Wenige Wochen vorher hatte ich noch auf der Schulbank gesessen und mich mit Vokabeln und Formeln befaßt. An der Feilbank nützte mir alles Schulwissen nichts mehr. Ich stellte mich ebenso ungeschickt an wie andere und mußte scheinbar einfachste Dinge von Grund auf lernen. Welche Feile soll ich zuerst nehmen, wie soll ich diese Fläche feilen, in welcher Richtung soll ich feilen? Das waren Fragen, die beantwortet werden wollten. Man traute sich noch nicht recht, so frei von der Leber weg zu fragen, aus Angst, die Frage könnte gar zu dumm sein. Man beschloß dann, die Sache selbst zu probieren und den besten Weg herauszufinden.

Da fiel es dem Lehrgesellen oder Meister natürlich auf, daß man viel zu vorsichtig und umständlich ans Werk ging. Sie zeigten, wie man es machen muß, und allmählich gewann man Vertrauen zu sich, schaffte um so freudiger und fragte die Ausbilder, wenn man nicht weiter wußte. Sie hatten ja immer wieder betont, daß wir sie nicht nur ausfragen, sondern „ausquetschen" sollten.

Nachdem ich einige Wochen gefeilt hatte, kam ich an die Drehbank, dann zum autogenen Schneiden und Schweißen und zum E-Schweißen. Diese Fertigkeiten konnte ich schon in der Lehrwerkstatt kennenlernen, deren Anlage als vorbildlich bezeichnet werden kann, weil der Lehrling dort so vielseitig ausgebildet wird.

In der Werkzeugmacherei lernte ich, wie Werkzeuge gehärtet werden, wie man z. B. Meißel schmiedet, wie Bohrer geschliffen, Druckminderventile oder Preßluftwerkzeuge repariert werden. Es war jeweils nur ein kurzer Einblick von wenigen Tagen oder einer Woche; denn ich sollte keine Handfertigkeiten erlernen, sondern die Arbeitsgänge erkennen, beurteilen können, wie schwierig die Arbeiten auszuführen sind und mir vor allem die Frage vorlegen, warum das Werkstück gerade so bearbeitet wird.

Und welcher Sinn liegt in einer derartigen Ausbildung, an der scheinbar alles nur halb ist und nichts gründlich erlernt wird? Dieser praktische Ausbildungsgang wird von der technischen Hochschule für Abiturienten vorgeschrieben, die Diplomingenieur werden wollen. In ihrem Beruf müssen sie konstruktive theoretische Probleme lösen, wozu kein in einer Lehrzeit erworbenes Handwerkswissen notwendig ist. Selbstverständlich ist eine abgeschlossene Lehre auch für einen Diplom-Ingenieur sehr wertvoll. Er kann als Geselle arbeiten, wenn er stellungslos ist; immer kann er aber das handwerkliche Wissen, das er während seiner Lehrzeit erworben hat, auch in seinem Beruf verwerten.

Von dem Gedanken, in jeden Betrieb einmal hineinzublicken, wurde also die Art meiner Beschäftigung auf der Werft bestimmt. Nach der Lehrwerkstatt und Werkzeugmacherei kam ich in die Modelltischlerei, dann durch Vermittlung der Werft in eine Hamburger Metallgießerei, anschließend in die Hammerschmiede, Schlosserei und schließlich nach der Anreißplatte in der Maschinenfabrik. Alle diese Betriebe haben für sich betrachtet nichts mit eigentlichem Schiffbau zu tun. In diesen Betrieben sollte ich einen Einblick in den allgemeinen Maschinenbau erhalten. Es war nunmehr ein halbes Jahr praktischer Tätigkeit verflossen, und ich wurde in den Schiffbau überwiesen.

Schnürboden, Schiffbauhalle, Reparaturbetrieb, Schweißerei und Helling waren die Stationen meiner Ausbildung im Schiffbau. Am interessantesten war für mich meine Arbeit, die ich auf dem Schnürboden mitmachte, das Einreißen des Spantenrisses.

Das Konstruktionsbüro liefert einen Spantenriß im Maßstab 1:25 und das Aufmaßbuch, in dem aber nur die Aufmaße der Konstruktionsspanten eingetragen sind. Man muß nun die Aufmaße der noch fehlenden Spanten erhalten. Auf eine mit weißem Papier bespannte Holzplatte wird im Maßstab 1:10 ein Wasserlinienriß gezeichnet mit der Mitte Schifflinie und den darauf senkrecht stehenden Spanten, die man ja von oben und daher als gerade Linien sieht. Die Schnittpunkte aller Konstruktionsspanten mit einer Wasserlinie werden dem Aufmaßbuch entnommen und in den Wasserlinienriß eingezeichnet. Dann wird eine schmiegsame Latte an diese Punkte gelegt und durch Gewichte in dieser Lage festgehalten. Man blick an der Latte entlang, ob sie „strakt" und prüft durch Hochnehmen einzelner Gewichte, ob keine „Beulen" vorhanden sind und die Latte gewaltsam in eine Lage gezwängt worden ist. Straken die Punkte, dann zieht man die Wasserlinie mit einem scharfen Bleistift aus und entfernt Gewichte und Latte.

In den Schnittpunkten dieser Wasserlinie mit den anderen Spanten hat man die übrigen Aufmaße gefunden, die man nun mit einem Maßstab abliest und in das Aufmaßbuch einträgt. Zur Kontrolle werden die Schnittpunkte eines Spanten mit allen Wasserlinien noch einmal ausgestrakt. Es muß mit einer Genauigkeit von $^1/_{10}$ mm gearbeitet werden, damit man beim Einreißen der Spanten auf dem Schnürboden im Maßstab 1:1 auf den Millimeter genau arbeiten kann. Wenn das Aufmaßbuch soweit fertiggestellt ist, kann mit dem Einreißen der Spanten auf dem Boden begonnen werden.

Mit Schnur und Kreide wird zuerst das Netz aufgeschnürt, bestehend aus Mitte-Schiff-Linie, Basis, Schnitten, Wasserlinien und Senten. In dieses „Koordinatensystem" werden die Aufmaße „eingetragen", d. h. die Schnittpunkte der Spantkurven mit den Schnitten, Wasserlinien und Senten werden in den Holzboden eingestochen und die Spantnummer neben jedem eingestochenen Punkt vermerkt. Sind alle Punkte eingetragen, kann mit dem Ausstraken begonnen werden. Ein Bündel langer Straklatten wird an die Punkte, die zu einem Spant gehören, gelegt und auf beiden Seiten mit Nägeln festgenagelt. Dann blickt der Schnürmeister an den Latten entlang, um zu prüfen, ob sie straken. Nein, sie straken nicht, an einer Stelle ist eine „Beule". Die Nägel werden dort herausgezogen, die Latten springen etwas zur Seite, sie standen also unter zu starker Spannung. Man versucht, die Beule herauszubekommen und gleicht z. B. den Fehler über ein längeres Stück aus.

Wenn dann Strak im Spant ist, wird er mit einem Einreißmesser eingerissen, so daß er auf dem schwarz gestrichenen Holzboden als helle Linie sichtbar wird. Nach den Spanten werden auch die Decks eingerissen, ferner die Nähte und Stöße der Außenhautplatten. Diese werden mit roter Farbe markiert, die Bezeichnung der einzelnen Außenhautplatten ebenfalls, während z. B. die Spantnummern mit Weiß oder die Decks mit Gelb bezeichnet werden. Den fertigen Spantenriß kann nur ein fachmännisches Auge bis in seine letzten Einzelheiten entziffern. Nach diesem Spantenriß in natürlicher Größe werden z. B. die Spantmodelle für die Bearbeitung der Profile angefertigt. Auf dem Schnürboden wird also eine sehr verantwortungsvolle Arbeit für den Bau des Schiffes geleistet.

Eine weitere sehr interessante Tätigkeit war für mich die Markierung der Tanks auf dem Tankerneubau S 638.

Bei dem auf der Helling entstehenden Schiff werden sämtliche Ladetanks, Treibölbunker, Wassertanks, Kofferdämme, Pumpenräume, Vorspiek und Hinterspiek auf der Außenhaut und auf Deck mit weißer Farbe markiert. Wo also ein öldichtes Schott gegen die Außenhaut oder gegen das Deck stößt, wird ein weißer Strich gezogen. Ferner wird zwischen diesen Strichen durch Abkürzung angegeben, welcher Tank oder Pumpenraum dort liegt, z. B. ST 3 bedeutet Seitentank Nr. 3. Dadurch weiß ich schon, wenn ich vor dem Schiff stehe, ohne lange zu überlegen: Dieser Tank reicht von dort bis dort oder durch die Tankluke muß ich klettern, wenn ich in jenem Tank arbeiten will. Ferner ist diese Tankmarkierung für die Durchführung der Tankdruckprobe erforderlich. Wenn an einem Tank alle Arbeiten beendet

sind, wird er mit Wasser gefüllt und auf Dichtigkeit geprüft. Das Wasser steht bis in ein dünnes Rohr über der geschlossenen Tankluke, so daß man sehr gut sehen kann, ob der Wasserstand gesunken ist, verursacht durch eine Undichtigkeit im Tank. Das Leck wird gesucht und abgedichtet, nachdem der Tank gelenzt worden ist.

Zur Ausführung der Markierungsarbeiten muß ich den Tanker „von innen" kennen. Nach der Zeichnung mache ich mir eine Skizze und präge mir die Lage der Schotte ein. Dann gehe ich mit Handhammer, Kreide, Markierfarbe und Pinsel an die Arbeit. Ich suche mir zunächst das Schott, das mit der Außenhaut verschweißt ist und dessen Lage daher nicht unmittelbar sichtbar ist. Ein Anhaltspunkt ist die durch Erwärmung der Außenhaut beim Schweißen auftretende Veränderung der rostigen Oberfläche. Besser noch klopft man die Außenhaut mit dem Handhammer ab und stellt am harten Klang die Lage des Schottes fest. Man kann natürlich mit der einen Methode die andere kontrollieren. Ich ging sehr vorsichtig ans Werk und markierte zunächst einmal von der Kimm bis zum Scheergang mit Kreide. Dann peilte ich an dem Strich entlang, ob er gerade verlief. Ich hätte mich ja versehen können und wäre vielleicht ein ganzes Stück daneben geraten. Das merkt man nämlich nicht, wenn man unmittelbar davorsteht. Erst von unten oder oben entlangblickend bemerkt man den Fehler. Man prüft die betreffende Stelle nach und klettert erst dann mit Farbtopf und Pinsel von Stellage zu Stellage, um den weißen Strich zu ziehen.

Bei dieser Arbeit, die mir viel Freude gemacht hat, lernte ich das Schiff in seiner Schottenunterteilung besser kennen, als wenn ich nur die Zeichnungen angesehen hätte.

Wenige Wochen später war das Jahr für mich abgelaufen. Der Abschied von der DW fiel mir gar nicht so leicht, wie man vielleicht annehmen könnte. Ich war wohl innerlich schon etwas mit der Werft und ihren Menschen verbunden. Meinen Ausbildern danke ich wieder für ihr Verständnis und Entgegenkommen bei der besonderen Art meines Ausbildungsganges. Ganz besonderen Dank schulde ich Herrn Betriebsingenieur Müller I. Herr Müller hat mir stets mit Ratschlägen geholfen und meinen Ausbildungsgang geleitet. Auch als Außenstehender werde ich weiterhin am Betrieb auf der DW interessiert sein.

Jürgen Knobbe
an Bord SS „Keitum"

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Herr Gerhard C a s s e n s konnte am 1. 9. auf eine 25jährige Tätigkeit bei uns zurückblicken.

Ohne Kenntnis der Eigenart eines Werftbetriebes hatte es der junge Maschinenbau-Ingenieur, welcher soeben sein Examen in Köthen bestanden hatte, nicht ganz leicht, als er vor 25 Jahren seine Tätigkeit mit Detail-Konstruktionen in unserem Maschinenbau-Konstruktionsbüro begann.

Seine schnelle Auffassungsgabe sowie seine Fähigkeit, sich jedes technischen Problems von Grund auf anzunehmen und es lösen zu können, stellten ihn bald in die Reihe der ersten Konstrukteure. Er wußte sich im Laufe der Jahre das volle Vertrauen seiner Vorgesetzten zu erwerben und wurde daher mit allen stellvertretenden Aufgaben betraut. Im Oktober 1951 wurde ihm die Leitung der Abteilung übertragen, in welche er vor 25 Jahren als einer unter vielen eintrat.
Es war daher nicht verwunderlich, daß an seinem Ehrentage die Gratulanten aus allen Abteilungen der Werft und aus den Kreisen unserer Geschäftsfreunde es sich nicht nehmen ließen, um unserem Jubilar für die bisherige gute Zusammenarbeit zu danken und ihm für die Zukunft alles Gute zu wünschen.

Am 8. 9. 1952 konnte Herr Johannes Sänger auf eine 25jährige Tätigkeit bei uns zurückschauen. Seit dem 7. 4. 1926 ist er bei uns als Kesselschmied eingesetzt und hat 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 gleichermaßen beliebt.

Wir wünschen ihm, daß er uns noch viele Jahre in seiner Art erhalten bleibt.

Sein 25jähriges Dienstjubiläum bei uns konnte Herr Herbert V o g e l am 8. 9. begehen. An diesem Tage versäumte keiner seiner Kollegen, ihm seine Glückwünsche darzubringen.

1924 bei uns als Maschinenbau-Lehrling eingestellt, hat er nach Beendigung der Lehrzeit immer das Bestreben gehabt, sein fachliches Wissen zu vergrößern.

Auf Grund seines gezeigten Fleißes und Könnens wurde er am 5. 7. 1942 als Kalkulator eingesetzt. Seine besonders 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.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Maschinenbau-Ingenieur Erwin Sydnaes mit Frl. Helga Krause am 12. Juli 1952

Kaufmännische Angestellte Sieglinde Marquardt mit Herrn Wulf am 12. Juli 1952

Ingenieur Fritz Teschner mit Frl. Vera von Eitzen am 26. Juli 1952

E-Schweißer Werner Baldt mit Frl. Brigitte Tauer am 31. Juli 1952

Maschinenbauer Walter Naumann mit Frl. Annelies Wagner am 1. August 1952

Maschinenbauer Alfred Benecke mit Frau Margot Brandt am 2. August 1952

E-Schweißer Hans-Hermann Kruse mit Frl. Gisela Feddersen am 2. August 1952

Arbeiter Eberhard Kohl mit Frl. Lisa Barr am 2. August 1952

Arbeiter Walter Harrius mit Frl. Irmgard Danner am 7. August 1952

E-Schweißer Ernst-Otto Kipke mit Frl. Ilse Pruhs am 9. August 1952

Hubstaplerfahrer Rolf Dettmann mit Frl. Ursula Gospodar am 9. August 1952

E-Schweißer Herbert Bannwitz mit Frl. Elfriede Krause am 9. August 1952

E-Schweißer Kurt Domigal mit Frl. Anneliese Podzuweit am 9. August 1952

E-Schweißer-Anlerner Georg Häsler mit Frl. Liselotte Clausen am 13. August 1952

Maschinenbauer Willi Hoffmann mit Frl. Waltraud Burandt am 14. August 1952

Helfer Hans Gohla mit Frl. Auguste Siemon am 15. August 1952

Schlosser Rudolf Urny mit Frau Henriette Ehlers am 16. August 1952

E-Schweißer Bertold Schwarz mit Frl. Margot Stehr am 16. August 1952

Werkzeugmacher Harald Bähr mit Frl. Ellen Buls am 16. August 1952

Maschinenbauer Heinz Günther mit Frl. Marlies Freise am 16. August 1952

Schiffbauer Wilfried Hnida mit Frl. Elisabeth Hinrichsen am 22. August 1952

E-Schweißer-Anlerner Rudolf Sahs mit Frl. Ursula Becker am 23. August 1952

Schmiedehelfer Kurt Wallat mit Frl. Martha Paasburg am 23. August 1952

Angelernter Maschinenbauer Siegfried Schulze mit Frl. Eva Tiede am 23. August 1952

Angelernter Rohrschlosser Paul Marten mit Frl. Elvira Heine am 23. August 1952

E-Schweißer-Anlerner Renald Siebke mit Frl. Ilse Rode am 25. August 1952

E-Schweißer-Anlerner Felix Wirweitzki mit Frl. Elfriede Möller am 29. August 1952

E-Schweißer Bruno Eichler mit Frl. Christel Koch am 30. August 1952

Schlosser Günther Behrens mit Frl. Christa Hansen am 30. August 1952

Brenner Anton Hermann mit Frl. Liselott Volger am 5. September 1952

Anstreicher Georg Hildebrandt mit Frl. Ursula Lenthe am 6. September 1952

Ingenieur Onno Toelken mit Frl. Schnadel am 6. September 1952

Geburten:

Sohn:

Maschinenbauer Siegfried Teichert am 30. Mai 1952

E-Schweißer Rudi Kernke am 2. August 1952

Schiffszimmerer Gustav Frost am 3. August 1952

E-Schweißer Wolfgang Behrens am 6. August 1952

Schiffbauer Hans-Herbert Rusche am 10. August 1952

Tischler Rudolf Zismer am 10. August 1952

Schlosser Wilhelm Pump am 13. August 1952

Bohrer Walter Rombowski am 14. August 1952

Maler Bruno Preuß am 16. August 1952

Schlosser Arthur Krampitz am 18. August 1952

Arbeiter Ludwig Kessel am 22. August 1952

E-Schweißer Erwin Pingel am 25. August 1952

Schlosser Hermann Korthals am 30. August 1952

Hobler-Anlerner Walter Börner am 1. September 1952

E-Schweißer Karl-Heinz Dirks am 7. September 1952

E-Schweißer Alwin Stanislawski am 8. September 1952

Tochter:

Maschinenbauer Wilhelm Wulf am 26. Juli 1952

Feuerwehrmann Karl-Heinz Fischer am 31. Juli 1952

E-Schweißer Carl-Heinz Klüver am 4. August 1952

E-Schweißer Ewald Meyer am 15. August 1952

E-Schweißer Kurt Jaeger am 17. August 1952

Arbeiter Arthur Meier am 21. August 1952

Tischler August Hinzmann am 21. August 1952

Techn. Angestellter Hans Kahl am 28. August 1952

Helfer Werner Hasse am 1. September 1952

Angel. Schlosser Franz Naumann am 3. September 1952

Elektriker Julius Oehms am 3. September 1952

E-Schweißer-Anl. Hans Berendsen am 5. September 1952

Feinmechaniker Helmut Schmidt am 8. September 1952

Reiniger Karl Kruse am 10. September 1952

Gestorben:

Johannes Pein, E-Schweißer, gest. 23. Juni 1952

Emil Rahl, Rentner, gest. 24. Juni 1952

Johannes Staszewski, Rentner, gest. 26. Juni 1952

Ernst Köthe, Transport-Arbeiter, gest. 11. Juli 1952

Paul Maass, Rentner, gest. 26. August 1952

Otto Precht, Elektriker, gest. 26. August 1952

Paul Wriede, Rentner, gest. 28. August 1952

Günther Wrage, Schiffszimmerer, gest. 8. September 1952

Inzwischen ist die diesjährige Urlaubsperiode abgeschlossen und auch die letzten unserer DW-Urlauber haben ihren Erholungsaufenthalt im Harz oder in der Heide hinter sich. Freuen wir uns, daß es der Werft möglich war, hunderten unserer Belegschafter mit ihren Angehörigen die so notwendige Erholung zu schaffen.

Es ist vorgesehen, daß die Erholungs-Urlaubs-Aktion im nächsten Jahr in verstärktem Maße fortgesetzt wird.

Den unermüdlichen Bemühungen unserer Betriebsleitung ist es gelungen, die Materialschwierigkeiten einigermaßen zu überwinden, so daß Entlassungen aus diesem Grunde bisher nicht durchgeführt zu werden brauchen. Es war unserem Vorstand sogar möglich, japanische Schiffsbleche zu kaufen, die in der nächsten Zeit bei der Werft angeliefert werden. Damit dürfte für absehbare Zeit die größte Sorge von uns genommen sein. Allerdings reichen alle diese Lieferungen nicht aus, um unser gesamtes umfangreiches Programm durchzuführen und im wesentlichen Umfang Neueinstellungen von Arbeitskräften vorzunehmen. Immerhin können wir mit dem Erfolg zufrieden sein, da es doch gelungen ist, die Arbeitsplätze zu erhalten.

Der eifrige Sportbetrieb hat jetzt schon eine recht beachtliche Zahl von DW-Angehörigen angezogen. Wir alle hoffen, daß die Betätigung im Sport den Beteiligten Erholung und Entspannung sowie Erhaltung ihrer Kräfte bringt. Bei dieser Gelegenheit möchte ich aber auf einige kleine Schwierigkeiten hinweisen, die sich ja immer mal ergeben. Es ist schon notwendig, daß die beteiligten Belegschafter vor Beginn ihrer Sportbetätigung ihre Stempelkarten an der Uhr stempeln und nicht erst am Ende der Sportstunden, wie es bei einigen Tischtennisspielern in letzter Zeit vorgekommen sein soll. Dadurch entstehen im Lohnbüro einige Schwierigkeiten, wie sich jeder leicht vorstellen kann; denn die Stempelkarten weisen längere Arbeitszeiten auf als beispielsweise die Zettel der einzelnen Gewerke. Das ergibt unnötige Rückfragen und wird im allgemeinen Interesse besser vermieden.

Übrigens ein Blasorchester ist auch in Bildung. Interessenten können sich bei unserem längjährigen Belegschaftsangehörigen P a l a s k e - Landtransport - melden. Ja, etwas Unangenehmes habe ich leider auch wieder zu berichten. Da ist kürzlich ein Schiff der O.P.D.R. zur Reparatur an die Werft gekommen. Wie immer wurden die notwendigen Reparaturarbeiten sofort begonnen. Bald danach stellte sich heraus, daß eine an Bord angebrachte Sammelbüchse der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft, die die allen bekannte Schifform hatte, erbrochen und ihres Inhalts beraubt war. Wir wollen hoffen, daß derjenige, der diese Gemeinheit vollbracht hat, nicht zu unserer Belegschaft gehört. Es ist zu wünschen, daß der Dieb gefunden wird.

Das wäre für dieses Mal alles.

Auf Wiedersehen im Oktober.

Herzlichst Euer Klabautermann

Das ist ja heiter!

(Gedicht und Bild von Schuback)

Der Schutzanzug, nicht zu entbehren,
man trägt ihn gern in allen Ehren.
Doch ist er schmutzig, abgetragen,
dann muß man es dem Meister sagen.
Und frisch gewaschen und geflickt
kriegt man 'nen andren hochentzückt.
Doch neulich hat sich etwas zugetragen,
es war zum Lachen muß ich sagen.

Daß ich das richt'ge Wort nur finde,
verschämt nur sag ich's meinem Kinde.
Versteht Ihr meiner Worte Sinn?
Ich mein die holde Wäscherin,
und die geflickt die Hosen,
ich kann sie nicht grad loben.
Doch will ich diese Madeln
auch nicht gerade tadeln.
Ich trage duldend dies „Kommvor"
mit Schmunzeln und mit viel Humor.
Ich hab die Hose grade an,
versteht mich recht, ich bin ein Mann;
wie das so ist, oh Graus,
da muß ich schnell einmal hinaus.
Ich fummle hin, ich fummle her,
ich finde vorn den Schlitz nicht mehr.
Ich glaub, ich krieg die Plötze!
Wo sind denn nur die Knöpfe?
Potz Blitz und dreimal umgedreht,
denn was ich such, ist zugenäht.
Ein breiter Flicken akkurat
mit einer festen, derben Naht
verdeckt, was Männern unentbehrlich,
den Hosenschlitz, das ist gefährlich.
Sollt' ich nun lachen oder weinen,
mir scheint, man sollte meinen,
daß man vom anderen Geschlecht
erwarten kann, und das mit Recht,
zu wissen, seid nicht prüde,
vom Mann das anatomische Gefüge.

Bernhard Schuback

Kröger, Hamburg 52 1877