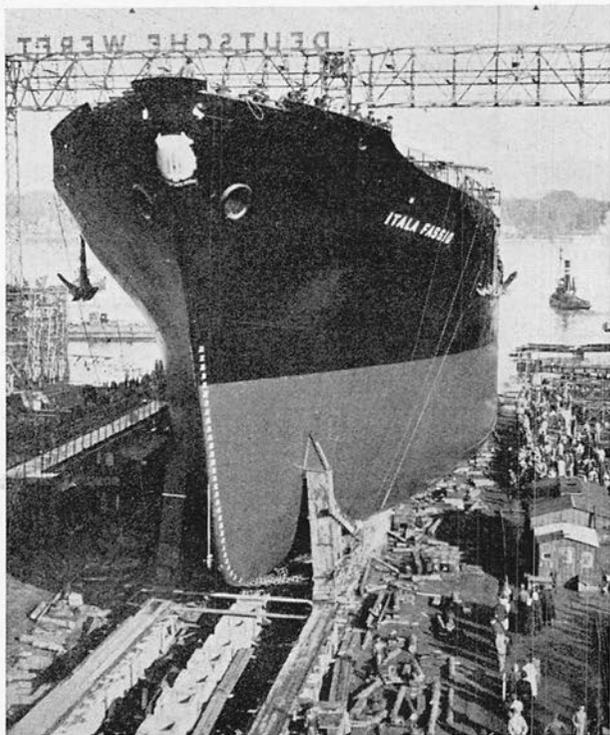


Reeder und Taufpatin „Itala Fassio“

(Presidente Ernesto Fassio und Signora Itala Fassio jr.)

Nach einer langen Reihe von Regentagen schien dann doch die Sonne, als der Tanker Bau-Nr. 645 am 11. Oktober vom Stapel laufen sollte. Eine große Menge von Schaulustigen, darunter wie immer einige Schulklassen, hatte sich eingefunden, um dieses Ereignis mitzuerleben. Der Reeder, Ernesto Fassio, Präsident der Compagnia Internazionale di Genova, Genua, und weitere Gäste aus dem In- und Ausland hatten sich auf der Taufkanzel eingefunden, als der buchstäblich im letzten Augenblick aus den USA zurückgekehrte Direktor Dr. Scholz das Wort zu seiner Ansprache ergriff. Er dankte dem Reeder für das Vertrauen, wobei er auf die traditionelle deutsch-italienische Freundschaft hinwies, den Belegschaftern dankte er für ihre hervorragende Arbeitsleistung. Danach sprach Herr Fassio, der seiner Bewegung darüber Ausdruck gab, daß wieder ein Schiff seiner Reederei vom Stapel laufen sollte.

Herr Fassio wies ebenfalls auf die traditionelle deutsch-italienische Freundschaft hin und gab der Hoffnung Ausdruck, daß weitere gute Zusammenarbeit zwischen beiden Völkern im Dienste des Friedens erfolgreich sein möchte. Er sprach von den hervorragenden schiffbau-lichen Qualitäten des deutschen Schiffbauers und dankte



Stapellauf der „ITALA FASSIO“

der Werft und ihrer Belegschaft für die geleistete Arbeit. Nachdem der Geistliche der italienischen Kolonie in Deutschland das Schiff eingesegnet hatte, nahm Frau Itala Fassio jr. den Taufakt vor und gab dem Schiff ihren Namen.

Die „Itala Fassio“ wird in wenigen Wochen zur Auslieferung kommen. Das Schiff ist ein weiterer Neubau des von der Deutschen Werft entwickelten Standard-Typs eines Tankers von 16 500 t Tragfähigkeit.

Die Arbeiten auf dem 10 000 t großen MS „Poona“ gehen planmäßig voran. Der Stapellauf der „Poona“, an dem eine große Anzahl prominenter Gäste teilnahm, hat



Gäste beim Stapellauf der „POONA“

bekanntlich am 13. September stattgefunden. Das Schiff soll in kürzester Frist fertiggestellt und an die Auftraggeberin, die Østasiatiska Compagnie, Kopenhagen, abgeliefert werden.



Prinz Axel von Dänemark inmitten der Stapellaufgäste

Aus dem Betriebssport

Am 6. Oktober hat die Betriebssportgruppe ihre erste vollständige Mitgliederversammlung abgehalten. Bei dieser Gelegenheit wurden die Funktionäre der Gruppe gewählt. Die Wahl hatte folgendes Ergebnis:

- 1. Vorsitzender: Allers
- 2. Vorsitzender: Hodde
- Schriftführer: Andresen
- Kassierer und Sportwart: Mameron

Zu Spartenleitern wurden gewählt:

- Fußball: Wunderlich
- Handball: Ahrens
- Tischtennis: Tripmacker

Unsere Mannschaften haben wieder verschiedene Spiele erfolgreich hinter sich gebracht. Ergebnisse der Fußballspiele:

DW 1 gegen Shell	3:3
DW 1 gegen Raffay	3:1
DW 1 gegen Flügger	2:1
DW 1 gegen Besatzung des Dampfers „Beau“	10:1
DW 1 gegen Erdöl Reitbrook	7:2
DW 2 gegen Baubehörde	4:1
DW 1 gegen Hansamotoren	1:3

Die Zahl der Handballfreunde ist so angewachsen, daß zwei Mannschaften gebildet werden konnten. Die Handballspieler haben ihr erstes Spiel ebenfalls durchgestanden. Ergebnis:

DW 1 gegen Philipps	6:11
---------------------	------

Unsere Tischtennismannschaften haben mit ihren Punktspielen begonnen und die ersten Spiele erfolgreich beendet. Ergebnisse:

DW 1 gegen Demgenski & Co.	14:2
DW 1 gegen Boehring & Co. (Pokalspiel)	13:3
DW 2 gegen Shell 1	15:1

Wir können mit den Ergebnissen recht zufrieden sein.

Betriebsverfassungsgesetz:

Kein Streit – Zusammenarbeit!

Demnächst wird das viel umstrittene Betriebsverfassungsgesetz in Kraft treten. Seit über zwei Jahren hat der Deutsche Bundestag unter Hinzuziehung der Arbeitgeberverbände und der Gewerkschaften in seinen Ausschüssen darüber beraten und das Für und Wider in den Forderungen der Sozialpartner abgewogen.

Ich glaube, daß es an der Zeit ist, sich einmal ganz nüchtern und sachlich mit dem Inhalt des Betriebsverfassungsgesetzes bekannt zu machen.

Wir alle besinnen uns noch recht gut darauf, wie es war, wenn im Kriege im Bombenhagel feindlicher Fliegerangriffe deutsche Industriewerke und die Wohnungen unserer Bürger in Schutt und Asche fielen.

Unternehmer und Arbeiter haben dann gemeinsam alles darangesetzt, um das Werk wieder in Betrieb zu bringen, ganz zu schweigen von dem, was geleistet wurde, wenn es hieß, Verletzte zu bergen und Obdachlosen zu helfen.

Erinnern wir uns auch noch einmal der Jahre, die dem Krieg folgten. Unsere Wirtschaft lag hoffnungslos am Boden, und es sah so aus, als ob niemals wieder etwas daraus werden könnte. Da waren es erneut Unternehmer und Arbeiter, die gemeinsam an das Werk gingen. Wir wissen aus unserem Betrieb, daß es der Findigkeit der Betriebsleitung immer wieder gelungen ist, Arbeit heranzuschaffen, um den Betrieb leidlich in Schwung zu halten. Gerade für eine Werft war das ganz besonders schwer, da die Eigenart des Betriebes eine Umstellung der Produktion auf eine andere Fertigung kaum zuläßt, und im übrigen nicht abzusehen schien, ob mit Rücksicht auf das Potsdamer Abkommen auf deutschen Werften jemals wieder Schiffe gebaut werden könnten. Wir haben damals bei der DW Wagons der Eisenbahn repariert, es wurden eiserne Lungen gebaut, und sonstige an sich völlig betriebsfremde Arbeiten wurden übernommen. So gelang es immer, einige tausend Belegschafter zu beschäftigen. Unseren Betriebsangehörigen ist es zu danken, daß sie unter den damaligen nahezu unerträglichen Verhältnissen so treu bei der Sache geblieben sind.

Seit wir wieder an jeder Straßenecke Zigaretten und Schokolade kaufen können, haben wir das alles nahezu vergessen. In jedem Monat verlassen wieder neue stolze Schiffe unsere Werft, die ein Zeugnis ablegen für die Leistungen unserer Konstrukteure und Ingenieure sowie für das Können des deutschen Werftarbeiters. Wie sollte unter diesen Umständen jemals ein vernünftiger Mensch auf die Idee kommen, seinen Mitarbeiter, und das ist der DW-Angehörige im Verhältnis zur Geschäftsleitung, auszubeuten oder zu entrechten. Was für uns gilt, gilt im wesentlichen für nahezu jeden anderen deutschen Industriebetrieb. Es ist aber immer so, wenn Gesetze von einiger Bedeutung erlassen werden sollen, daß die Meinungen der Menschen darüber weit auseinandergehen. Wir erleben das tagtäglich. Es wäre verwunderlich, wenn bei dem Betriebsverfassungsgesetz, das jeden einzelnen angeht, eine Ausnahme gemacht worden wäre. Es mag sein, daß in diesem Fall allerdings bei dem Meinungsstreit etwas viel des Guten geleistet worden ist.

Um sich über das Wesen dieses Gesetzes unterhalten zu können, muß man es erst einmal kennen. Ich habe nicht die Absicht, mit der Aufzählung der gesamten etwa 90 Paragraphen dem Leser auf die Nerven zu fallen.

Es kommt mir nur darauf an, daß jeder den wesentlichen Inhalt kennt.

Nach dem Betriebsverfassungsgesetz wird es in Zukunft in jedem Betrieb mit mehr als fünf Betriebsangehörigen einen Betriebsrat geben. Die Zahl der Mitglieder des Betriebsrates richtet sich nach der Zahl der Belegschaftsangehörigen, wobei auch die Lehrlinge als Arbeitnehmer im Sinne des Gesetzes gelten. Das ist grundsätzlich für uns bei der DW nichts Neues. Betriebsratssitzungen finden wie bisher auch in Zukunft statt. Die Mitglieder des Betriebsrates werden, soweit das zur Erledigung ihrer Arbeit notwendig ist, von der Arbeit freigestellt; Kosten für den Betriebsrat, seine Unterkunft und die Betriebsmittel zur Arbeit hat der Unternehmer zur Verfügung zu stellen. Der Betriebsrat wird auf dem Sozialsektor eine erhebliche Rolle spielen, er hat ein vollständiges Mitbestimmungsrecht bei der Festlegung von Beginn und Ende der Arbeitszeit und der Pausen, bei der Aufstellung des Urlaubsplans, der Durchführung der Berufsausbildung und der Verwaltung von betrieblichen Wohlfahrtseinrichtungen. Er hat weiter mitzubestimmen bei der Regelung von Akkordsätzen und der Frage der Ordnung im Betrieb. Wenn zwischen Unternehmer und Betriebsrat eine Übereinstimmung nicht erreicht werden kann, dann entscheidet eine gleichmäßig besetzte Einigungsstelle verbindlich. Die Einigungsstelle hat sich einen unparteiischen Vorsitzenden selbst zu wählen, den, wenn auch darüber eine Einigung nicht erzielt werden kann, das Arbeitsgericht benennt.

In allen Fragen der Personalpolitik hat der Betriebsrat ein entscheidendes Wort mitzusprechen. Bedenken gegen Neueinstellungen äußert der Betriebsrat unter gleichzeitiger Bekanntgabe seiner Gründe. Wenn eine Einigung zwischen Unternehmer und Betriebsrat nicht erfolgt, kann zwar eine vorläufige Einstellung trotzdem stattfinden, der Betriebsrat hat aber das Recht, das Arbeitsgericht in Anspruch zu nehmen, um feststellen zu lassen, ob sein Einspruch begründet ist oder nicht.

Im Falle der Begründetheit des Einspruchs muß der vorläufig Eingestellte wieder entlassen werden. Für den Fall von Kündigungen besteht eine ähnliche Regelung. In allen Betrieben mit mehr als 100 Belegschaftern muß ein Wirtschaftsausschuß gebildet werden. In diesem Ausschuß werden Fragen der Fabrikations- und Arbeitsmethoden behandelt. Der Ausschuß erörtert das Produktionsprogramm und die Marktlage. Selbstverständlich muß in diesem Ausschuß auch die wirtschaftliche Lage des Betriebes eingehend besprochen werden.

Der Betriebsrat hat das Recht der Mitbestimmung bei allen Betriebsänderungen, die Nachteile für die Belegschaft haben könnten. Für den Fall, daß man sich nicht einigt, ist die Tätigkeit einer sogenannten Vermittlungsstelle vorgesehen.

Und schließlich wird die Belegschaft bei allen Aktiengesellschaften und GmbHs im Aufsichtsrat vertreten sein. Ein Drittel der Aufsichtsratsmitglieder wird in Zukunft aus den Reihen der Belegschaft durch die Belegschaft gewählt werden.

Das dürfte der wesentliche Inhalt des Gesetzes sein, soweit er im Rahmen der Werkzeitung erörtert werden kann und jeden einzelnen interessieren muß. Der Streit über die Frage, ob die Mitbestimmung nur durch Belegschaftsangehörige oder aber auch durch Gewerkschafts-

vertreter zu erfolgen hat, ist damit zunächst wenigstens begraben. Es soll hier auf die Berechtigung der Forderungen der Unternehmer oder der Gewerkschaften nicht eingegangen werden, um auch nur den Anschein einer Polemik zu vermeiden.

Sicher ist, daß das Betriebsverfassungsgesetz in der Welt einmalig ist. In keinem Land haben der Arbeiter und der Angestellte auch nur annähernd die Rechte, die das Gesetz ihnen in Deutschland einräumt. Wir sind auf sozialem Gebiet in Deutschland immer führend gewesen, und wir werden es, wie das Beispiel zeigt, auch in Zukunft sein.

Ein Gesetz ist letzten Endes immer nur ein Gerippe, das von denen, die damit umzugehen haben, mit Leben

erfüllt werden muß. Nehmen wir das Gesetz so, dann können wir nur sagen, daß es die besten Möglichkeiten bietet, um eine verständnisvolle Zusammenarbeit zu schaffen. Wer will bezweifeln, daß ein moderner Tanker nicht ohne Konstrukteure und Ingenieure gebaut werden kann? Wer glaubt, ein Schiff ohne qualifizierte Arbeiter schaffen zu können? Wo blieben wir, wenn der Unternehmer nicht durch Herbeischaffen von Aufträgen, durch kaufmännische Kalkulation und jetzt auch durch das Finden immer neuer Materialquellen die letzten Voraussetzungen gibt? Es ist schon so, wir müssen alle an einem Strang ziehen, wenn alle leben wollen, also: Kein Streit — Zusammenarbeit!

Allers

MS „ASTRID“

Unser jüngster Neubau, das Motorschiff „Astrid“, wurde am 19. September 1952 nach erfolgreicher Probefahrt der Auftraggeberin, der Reederei Aktiebolaget Transmarin, Helsingborg, übergeben. Die „Astrid“ gehört zu den schönsten Schiffen, die die Deutsche Werft nach Kriegsende gebaut hat. Sie hat eine Tragfähigkeit von 5000 t und enthält neben zweckmäßigen Ladeeinrichtungen Kammern für 12 Passagiere. Große und geschmackvolle Salons vervollständigen die Einrichtung. Die Mannschaft ist in 2-Mann-Kammern im Achterschiff untergebracht. Das Schiff ist für die Mittelmeerfahrt vorgesehen.

Besonders erwähnenswert ist, daß das Schiff in unwahrscheinlich anmutend kurzer Bauzeit fertiggestellt wurde. Die Werft benötigte eine Hellingbauzeit von 60 Arbeitstagen. Für die bis zur Ablieferung noch zu bewältigenden Arbeiten am Ausrüstungskai brauchten unsere Belegschafter 38 Arbeitstage. Das ist eine Leistung, auf die wir alle stolz sein dürfen.

Nachstehend bringen wir eine eingehendere Beschreibung des Schiffes: MS „Astrid“ hat Unterkünfte für eine Besatzung von 37 Mann, außerdem 6 Kammern für je 2 Fahrgäste, eine Lotsenkammer und ein Hospital mit 3 Betten. Auf dem I. Deck mittschiffs sind die Offiziere und das Wirtschaftspersonal untergebracht, während die Räume für die Fahrgäste, Speisesalon, Damensalon, Rauchsalon, die Kammern für den Obersteward und 2 Jungen und ein Aufenthaltsraum für Offiziere auf dem Fahrgastdeck sind. Ein geräumiges Treppenhaus hat Verbindung mit dem Bootsdeck. Hier finden

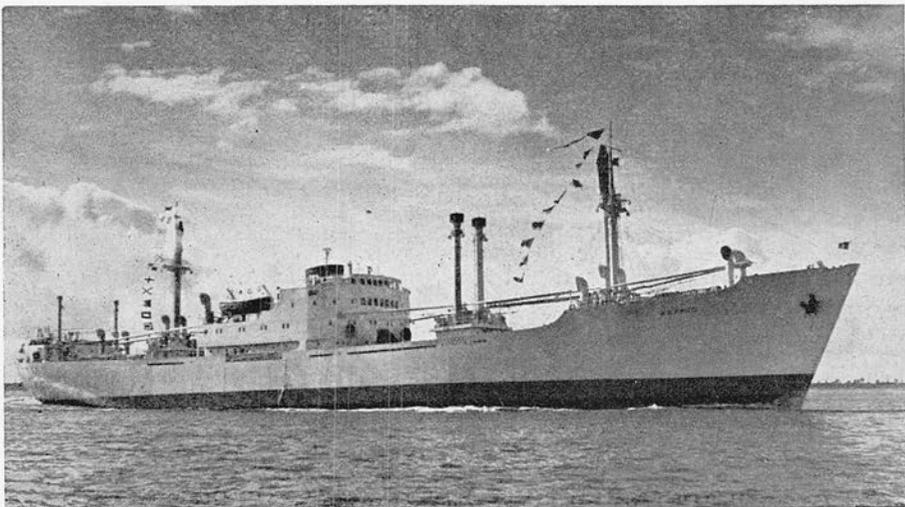
wir in der Mitte eine große Veranda, StB die Räume für den Kapitän, BB nach vorn eine Fahrgastkammer und nach hinten gelegen die Kammer für den Funker. Auf der Kommandobrücke vorn das Steuerhaus, dahinter Kartenraum, FT-Raum und die Lotsenkammer.

Auf dem I. Deck im vorderen Windenhaus befinden sich ein Ladebüro, Zimmermannswerkstatt, Schmiede, Farbenraum und der E-Schaltraum für den Stromverbrauch im Vorschiff. In dem hinteren Windenhaus haben wir die Messe für die Mannschaften und neben der Messe eine kleine Anrichte, einen Raum für Decksstores und den E-Schaltraum für den Stromverbrauch im Hinterschiff. Im Hinterschiff sind auch die Wohnräume für Unteroffiziere und Mannschaften, außerdem ein Tagesraum für Mannschaften.

Proviautraum und Proviantkühlraum sind auf dem II. Deck mittschiffs untergebracht.

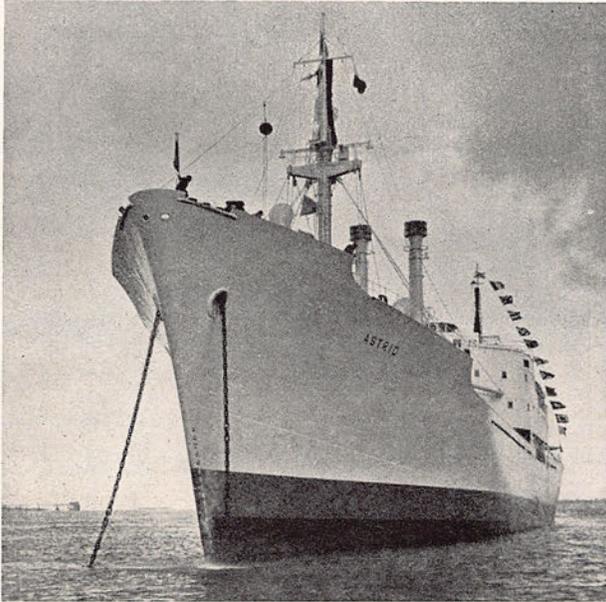
Alle Wände und Decken der Wohn- und Aufenthaltsräume sind mit Sperrholz verkleidet, die Außenwände mit Steinwolle isoliert.

Runde Seitenfenster befinden sich in den Räumen auf dem I. Deck und im Hinterschiff, viereckige Fenster auf dem Fahrgastdeck, Bootsdeck und der Kommandobrücke. Fußboden für Kammern und Gänge sind aus Steinholz. Der Fußboden-Oberbelag in den Kammern der Offiziere und Mannschaften besteht aus Linoleum, für die Fahrgastkammern aus Gummi. Die Fußböden der Küche, Anrichten, Bäder und Waschräume der Fahr-



MS „ASTRID“ auf Probefahrt

gäste und Offiziere haben Fliesenbelag, die Waschräume der Mannschaften Terrazzobelag.

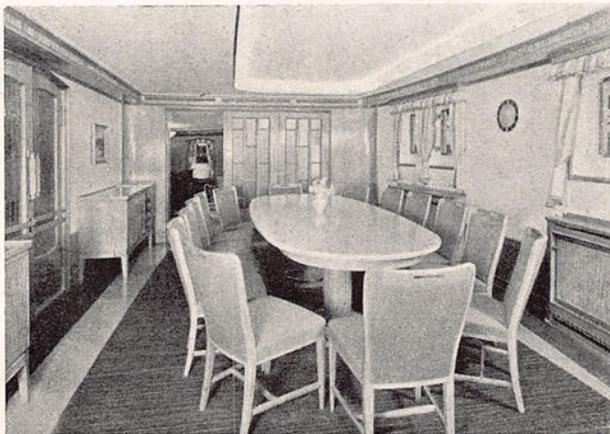


Ankermanöver

Künstliche Lüftung ist für alle Wohn- und Aufenthaltsräume vorhanden, in den Kammern mit 11fachem Luftwechsel in der Stunde. Elektrische Heizung ist in allen Räumen. Mit der Gestaltung der Gesellschaftsräume und der Fahrgastkammern war von der Reederei der schwedische Architekt Rober Tillberg, Göteborg, beauftragt. Die Gesellschaftsräume liegen nach vorn, der Speisesalon in der Mitte, Damensalon StB, Rauchsalon BB. Alle drei Räume haben Verbindung und können durch eine große zusammenklappbare Wand jeder für sich abgeschlossen werden.

Speisesalon

Die Wände haben einen umlaufenden Sockel von 50 cm Höhe, sind in hellem Rüsternholz gehalten und oberhalb des Sockels elfenbeinfarbig gestrichen. Zwei Fenstergruppen mit je 2 Fenstern lassen das Tageslicht von vorn einfallen. Unter den Fenstern ist in der Wegerung die Heizung eingebaut, verkleidet durch einen Holzrahmen mit Rohrgeflecht. Die Eingangstür, vom Gang in der Mitte gelegen, ist mit großen buntgeätzten Glasscheiben versehen. Die Decke hat einen



Der Speisesalon

umlaufenden Fries aus Rüsternholz in Kastenform für den Luftwechsel. Das große Mittelfeld ist weiß gestrichen und getupft, in der Mitte über dem Eßtisch

die indirekte Beleuchtung. Alle Möbel sind aus Rüsternholz in dem gleichen Farbton wie der Sockel, zwei kleine Büfets neben der Eingangstür. An dem Eßtisch können bei normalem Betrieb 12 Personen Platz finden.

Die Tischgruppe kann aber bei Inanspruchnahme der beiden nebenliegenden Räume auf 40 Personen erhöht werden.

Fußboden-Oberbelag besteht aus diagonal verlegten beige-braunfarbigen marmorierten Gummifliesen und einfarbig braunem umlaufendem Fries. Ein in einem Stück gearbeiteter Teppich in hellblauer Farbe vervollständigt das Bild. Die Fenstergardinen sind aus hellem, leicht gemustertem Stoff. Die Zusammenstellung dieser



Der Damensalon

Kontrastfarben gibt dem ganzen Raum ein helles und frisches Aussehen.

Damen- und Rauchsalon

Die Wände sind aus leicht gebeiztem Mahagoniholz in voller Höhe getäfelt. Die Decken glatt gearbeitet, weiß gestrichen und getupft. Deckenleuchten, geriffelte, nach oben geöffnete Glasschalen, werfen das Licht an die Decke.

Die Möblierung des Damensalons besteht aus einer niedrigen Sitzgruppe mit Sofa, Tisch, 2 Polstersesseln, einem Schreibtisch mit Sessel und 1 Backensessel.



Der Rauchsalon

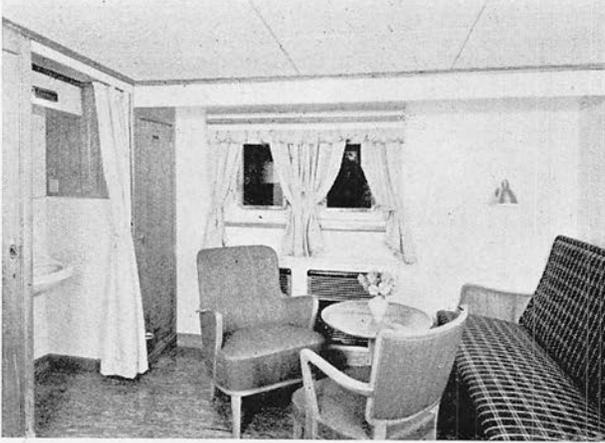
Die Möblierung des Rauchsalons aus einer niedrigen Sitzgruppe wie im Damensalon, einem Spieltisch mit Armlehnstühlen und einem Musikschrank.

Die Holzart der Möbel: Mahagoni im gleichen Farbton wie die Wände.

Der Fußboden für beide Räume ist in der ganzen Fläche mit einem hellgrauen Velourteppich ausgelegt.

Fahrgastkammer

Wände und Decken gestrichen, Eingangstür, Wandsockel und Gesimsleisten aus Edelholz im gleichen Farbton wie die Möbel. Die Kammern haben folgende Möblierung: Bett, Schlafsofa, Frisierkommode, Kleiderschränke, einen kleinen runden Tisch, 2 Polstersessel und 1 Stuhl, großer Wandspiegel mit Konsole. Zwischen den Schränken die Waschnische mit Waschtisch und Toilette-



Blick in eine Fahrgastkammer

schrank. Die Nische ist mit nicht brennbaren Resopalplatten ausgekleidet, die durch Alu-Schienen befestigt sind. Durch einen Vorhang kann die Nische verdeckt werden. Die Möbel für 3 Kammern sind aus Nußbaum, für die anderen 3 Kammern aus Rüsternholz gearbeitet.

Ein Bettvorleger und ein abgepaßter Teppich für die Tischgruppe sind ausgelegt. Die Polstermöbel tragen Bezugstoffe in verschiedenen Farben.

Zwei nebeneinanderliegende Kammern haben ein gemeinschaftliches Bad und WC. Die Türen dieser Bäder können gleichzeitig durch eine besondere Verriegelung von innen geschlossen und geöffnet werden. Der Fuß-

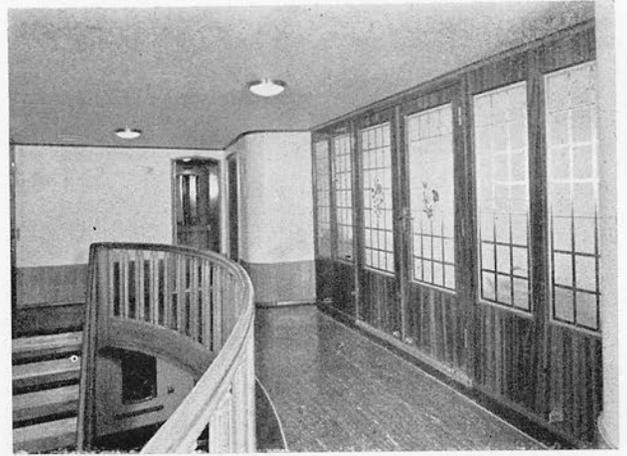


Fahrgastkammer

boden der Bäder ist mit weißen Steinzeugfliesen belegt, die Wanne ist eingebaut und mit weißen Kacheln bekleidet.

Vorplätze und Gänge

Vorplätze und Gänge auf dem Fahrgastdeck und Bootsdeck haben ein umlaufendes Paneel von 50 cm Höhe aus hellem Rüsternholz, oberhalb des Paneels sind sie elfenbeinfarbig gestrichen. Die Schachtwände auf den



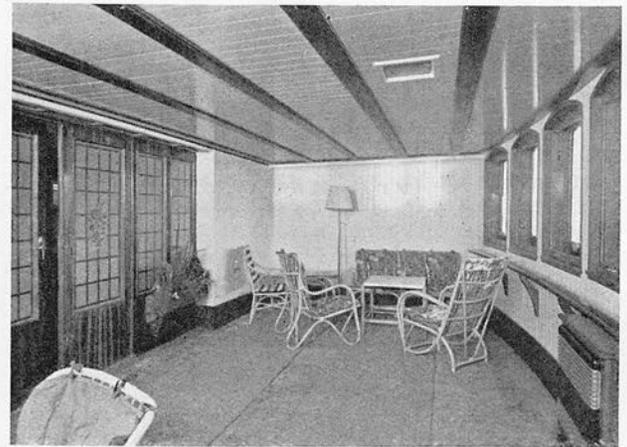
Vorplatz auf dem Bootsdeck

Vorplätzen sind in voller Höhe aus gleichem Holz wie das Paneel verkleidet. Eine zweiarmige Treppe führt vom Fahrgastdeck zum Bootsdeck. Der Raum unterhalb der Treppe ist eingekleidet. Treppe und Unterbau sind ebenfalls aus Rüsternholz. StB und BB befindet sich je eine Kleiderablage mit großem Wandspiegel.

Veranda

Die Veranda, nach vorn gelegen, hat große viereckige Kurbelfenster, Schiebejalousien und Moskitoschutz.

Die Längswände und die Fensterfront bestehen aus Kiefern-Stabbrettern und sind in grünlich-weißem Farbton gestrichen. Fensterumrahmung und umlaufender Sockel sind aus Teakholz. Die Vorplatzwand mit Eingangstür besteht aus einem Teakholz-Rahmenwerk



Die Veranda

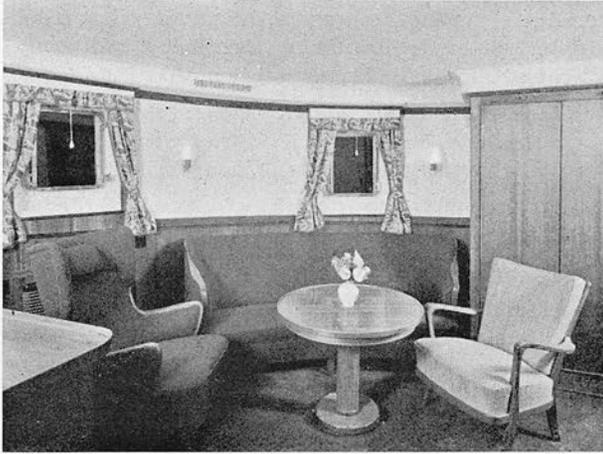
mit großen buntgeätzten Glasscheiben. Die Decke hat Balkenverkleidung aus Teakholz, die Felder zwischen den Balken aus Kiefern-Stabbrettern sind weiß gestrichen. Der Fußboden hat Decksbeplankung, darauf naturfarbigen Kokosläufer. Die Veranda ist mit 2 Tischgruppen, bestehend aus Korbtischen und Korbmöbeln, belegt mit bunten Kissen, ausgestattet. Für jede Tischgruppe ist eine Stehlampe eingebaut und rechts und links der Eingangstür ist indirekte Beleuchtung angebracht. Die beiden am Eingang stehenden Blumenständer mit lebenden Blumen geben dem Raum ein besonderes Gepräge.

Von den Kammern und Aufenthaltsräumen der Besatzung ist folgendes zu erwähnen:

Gänge auf dem I. Deck

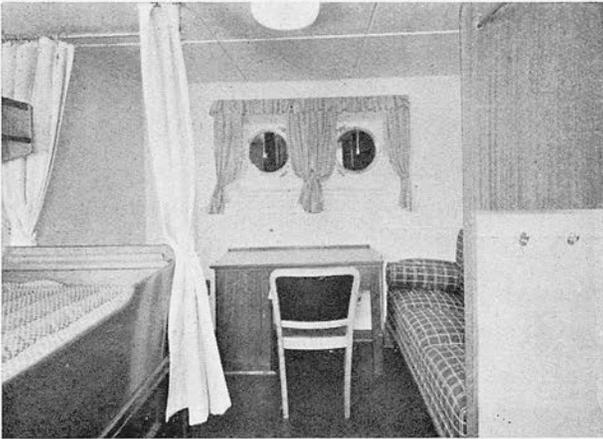
Die Gänge auf dem I. Deck haben im Bereiche der Offiziere ein umlaufendes Paneel aus naturlackiertem Rotbuchenholz. Die Kammertüren in diesem Bereiche sind aus gleichem Holz. Die Decken sind mit Sperrholz verkleidet.

Der Fußboden ist mit roten Kokosläufern belegt. Die Räume für den Kapitän und den Leitenden Ingenieur bestehen aus Wohnraum, Schlafräum und Bad. Die



Der Kapitän's-Wohnraum

Wände der Räume sind aus Sperrholz mit umlaufendem Paneel von 1 m Höhe und oberhalb des Paneels elfenbeinartig gestrichen. Der Wohnraum für den Kapitän ist in der ganzen Fläche mit einem hellgrauen Velourteppich ausgelegt. Der Leitende Ingenieur und der I. Offizier haben je einen abgepaßten Teppich. Die anderen Offizierskammern sind in der üblichen Weise eingerichtet, Holzart für die Möbel Mahagoni gebeizt



Offiziers-Kammer

und poliert. Fenster und Kojengardinen sind für alle Kammern vorgesehen. Fußboden mit Linoleumbelag und Kokosläufern.

Tagesraum

Der Tagesraum für Offiziere ist wie folgt eingerichtet: Die Wände sind mit Sperrholz verkleidet. Oberhalb eines in 1 m Höhe umlaufenden Paneels sind Längswände und die hintere Querwand elfenbeinartig, die vordere Querwand hellblau gestrichen. An Möbeln sind eine Sitzgruppe mit Ecksofa, rundem Tisch und 2 Arm-



Offiziers-Tagesraum



Offiziers-Messe

lehnstühlen, eine zweite Tischgruppe mit Spieltisch und 4 Armlehnstühlen eingebaut.

Zu bemerken ist, daß die eine Seite der Tischplatte des Spieltisches mit grünem Tuch bezogen, die andere Seite mit einem Schachbrett versehen ist.

Ein Bücherschrank und ein Radioschrank bilden das übrige Mobiliar. Fußboden: Linoleumbelag und Teppichläufer.

Mannschaftsräume

Die Mehrzahl der Mannschaften ist in Einzelkammern untergebracht. Die Möbel sind aus Eichenholz gebeizt



Mannschafts-Tagesraum

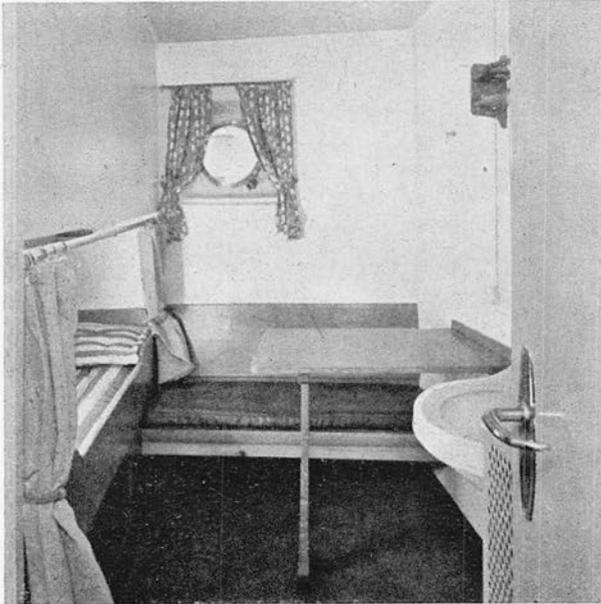
und mattiert. Die Bänke haben Sitzkissen. Fenster und Kojengardinen sind für alle Kammern vorgesehen. Fußboden: Linoleumbelag und Kokosläufer.

Mannschafts-Tagesraum, Mannschaftsmesse und Messe für Wirtschaftspersonal haben ein umlaufendes Paneel von 1,20 m Höhe aus Resopalplatten im Birkenholzton.

Bänke mit Sitzkissen und Rückenlehnen mit Kunstleder bezogen. Fußboden: Linoleumbelag und Kokosläufer.

Die Fußböden in den Gängen zu den Mannschaftsräumen sind aus Steinholz und mit roten Kokosläufern belegt. Die Einrichtung für die sonstigen Räume wie Kartenraum und FT-Raum ist in der üblichen Art ausgeführt. Die Möbel sind aus Mahagoni. Fußboden: Linoleumbelag und Kokosläufer. Der Steuerraum ist ebenfalls mit einem Kokosläufer ausgelegt.

Es sei nun noch einiges über die Wirtschaftsräume gesagt. Eine große geräumige Küche ist auf dem I. Deck



Mannschafts-Kammer

am hinteren Ende des Mittschiffshauses gelegen. Die Einrichtung besteht aus einem großen elektrischen Herd, den nötigen Regalen für Töpfe und sonstigen Küchengerät, einem großen Arbeitstisch mit einem aus Eschenholz gearbeiteten Unterbau, Platte aus rostfreiem Stahl

mit 2 eingebauten Spülbecken mit Kalt- und Warm-Frischwasseranschluß. Fußboden aus gelbgeriffelten Steinzeugfliesen und Fliesenrinnstein.

Alle Anrichten haben einen Arbeitstisch. Der Unterbau besteht aus naturlackiertem Eschenholz und enthält Platten mit zwei eingebauten Spültrögen aus rostfreiem Stahl. Über den Arbeitstischen sind Schränke mit Glasschiebetüren für Teller, Tassen und Gläser. Jede Anrichte hat einen elektrischen Kühlschrank und die Salonanrichte außerdem einen Wärmeschrank. Fußböden sind mit roten Steinzeugfliesen ausgelegt.

Der Raum für Trockenproviant ist mit Regalen, Mehlkästen, Zollverschlußschränken, Schränken mit Schubladen und Arbeitstischen eingerichtet.

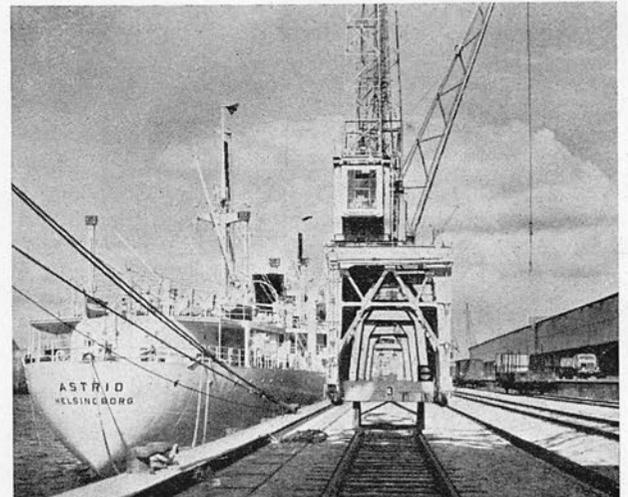
Der Arbeitstisch hat eine Platte mit eingebautem Spültrög aus rostfreiem Stahl. Eine Kartoffelbox mit einem Rauminhalt von 5,5 m ist ebenfalls vorhanden.

Der Proviantkühlraum ist in einen Vorraum und Räume für Fleisch, Gemüse und Fisch eingeteilt.

Der Fußboden des Kühlraums hat Terrazzobelag.

Es sei noch erwähnt, daß alle Bäder, Brausen und Waschtische Kalt- und Warm-Frischwasseranschluß haben.

R. Korth, SU



MS „ASTRID“ im Hamburger Hafen

Schweißen im Schiffbau

Um einem geschweißten Schiffskörper oder sonstigen Schweißkonstruktionen, wie Kesselanlagen, Fundamenten u. dergl., die nötige Sicherheit zu geben, sind während der Fertigung derselben, insbesondere bei der Schmelzschweißverbindung, sehr viele Überlegungen und Prüfungen notwendig.

Bei jeder Art Schweißung handelt es sich um einen Vorgang, bei dem einmal konstruktive, weiter aber auch physikalische, chemische und metallurgische Gesichtspunkte berücksichtigt werden müssen. Ebenso wie bei der Stahlherstellung im Hüttenofen treten bei der Schweißung ähnliche Zustände auf. Deshalb spielen auch dabei metallurgische Fragen, wie die der Überhitzung, Gasaufnahme, Abkühlungsgeschwindigkeit und noch andere recht wichtige Angelegenheiten eine große Rolle. Sie können den Ausfall einer Schweißung in er-

heblichem Ausmaß beeinflussen. Der Schweißvorgang folgt bestimmten metallurgischen Gesetzmäßigkeiten, durch die sich in den meisten Fällen nachweisen läßt, warum ein metallurgischer Werkstoff gut, nur bedingt oder gar nicht schweißbar ist. Schon durch die Zusammensetzung des Werkstoffes und dessen metallurgisches Verhalten beim Schweißen sind der Anwendung der verschiedenen Schweißverfahren gewisse Grenzen gesetzt, die zu beachten sind. Die Schweißverbindung selbst ist genau gesehen kein homogener, sondern eine Art Verbund-Körper, der aus mehreren nebeneinander angeordneten Zonen mit verschiedenen Eigenschaften besteht. So sehr auch das Bestreben dahin geht, eine Schweißverbindung dem geschweißten Grundstoff soweit wie möglich anzugleichen, so läßt sich dies aus metallurgischen Gründen nicht ganz erreichen. Um dem

Schweißer den eigentlichen Schmelzschweißvorgang nochmals vor Augen zu führen, wird nach dem Zünden der Elektrode zunächst der Grundwerkstoff angeschmolzen, worauf dann der Schweißdraht abschmilzt. Es entsteht also ein Gemenge aus dem Grundwerkstoff und dem mehr oder weniger homogenen Gemisch des abgeschmolzenen Schweißdrahtes, die eigentliche Schweißnaht. Die Schweißhitze bewirkt, von der Schweißnaht ausgehend zum Grundwerkstoff, Zonen verschiedener Temperaturen, die auch den Werkstoff verschieden umformen und diesen in der Festigkeit und Dehnbarkeit erheblich beeinflussen können. Die an die Schweißnaht unmittelbar anschließende Zone wird also am meisten erhitzt und wird deshalb grobkörnig umkristallisiert und je nach Abkühlung außerdem aufgehärtet. Die kritischsten Zonen sind also stets die flüssig gewesene Schweißnaht und die anschließende grobkörnige umkristallisierte Zone. Bei Schiffbaublechen mit 0,12 % Kohlenstoff ist aber der Härteanstieg nur sehr gering, so daß Rißbildungen so gut wie nicht zu befürchten sind und eine Normalisierung (Rekristallisierung) sich erübrigt. Bei Kesselblechen mit höherer Festigkeit sieht es etwas anders aus. Hier muß meistens eine entsprechende Nachbehandlung vorgenommen werden. Das Ausmaß der Veränderungen im Gefüge des Grundwerkstoffes in den verschiedenen Zonen einer Schweißverbindung ist natürlich auch von dem Schweißverfahren und seiner Durchführung abhängig. Es kommt sehr viel auf die richtige Elektrodenwahl und deren Behandlung und den aufzuwendenden Schweißstrom an. Das

Schweißen mit zu hoher Stromstärke ist auf alle Fälle zu vermeiden. Ebenso ist das Schweißen in der richtigen Reihenfolge zur Verhütung zusätzlicher Spannungen von Bedeutung. Auf die vielen Typen von Elektroden, die sich besonders für die Lagenschweißung eignen und noch Spezialumhüllungen haben, soll nicht weiter eingegangen werden. Diese sind dem Schweißer auch in der Vielzahl bekannt. Wichtig ist, daß die Schweißnaht fehlerfrei und sauber auszuführen ist und innerlich rein wird. Ob dies der Fall ist, kann auch der beste Schweißer nicht von außen sehen. Hier setzt nun die Kontrolle ein. Die Schweißkontrolle verfügt über erfahrene Schweißer und Schweißingenieure, die mit dem Umgang von Prüfgeräten und dem Wesen der Schweißung vertraut sind und eng mit den Betriebsingenieuren zusammenarbeiten. Wie oft ist schon ein Schweißer gekommen und hat gesagt: „Kannst du mal meine Schweißnaht durchleuchten, damit ich sehen kann, was ich gemacht habe.“ Die Kontrolle ist gern bereit, dem Wunsche nachzukommen, wodurch dem Schweißer eine Sicherheit gegeben wird. Wie oft wurde eine große Freude ausgelöst, daß die hergestellte Arbeit gut war. So wird systematisch die Schweißung am Schiff mit den verschiedenen Prüfsystemen bis zur Fertigstellung geprüft und untersucht. Die einzelnen Prüfverfahren und Methoden sollen noch in der Folge eingehend behandelt werden, ebenso die Verwendbarkeit und richtige Behandlung der verschiedenen Schweißelektroden. (Wird fortgesetzt.),

Ing. Adler

Kühlschiffe

Zum Transport von Frucht oder Fleisch aus Übersee benötigt man Kühlschiffe.

Sie unterscheiden sich dadurch von anderen Frachtschiffen, daß die Außenhaut und die Decks gegen Wärmeeinbrüche isoliert werden.

Nachstehend soll nun beschrieben werden, wie dieses vor sich geht.

Als Isolierstoffe nimmt man Torfoleum, Korkschrött oder Platten und Alfol. Letzteres ist eine Aluminiumfolie, die wir weitestgehend bei unseren Schiffen „Proteus“, „Perseus“ und „Alstertor“ verwandt haben.

Bevor mit der Isolierung begonnen wird, sind alle Halter für Blindhölzer und Alfolverspannung anzubringen. Dann sind alle Eisenteile, die innerhalb der Isolierung liegen, mit einer Solution und Heißstoffanstrich zu versehen.

Beginnen wir mit der Isolierung der Tankdecke:

Es werden zuerst die Blindhölzer verlegt. Dann wird in die Zwischenräume der Blindhölzer zuerst eine Lage Torfoleum-Platten vollfülig in heißflüssiges Bitumen verlegt. Darauf wird eine zweite Lage Torfoleum aufgeklebt. Darauf kommt eine zementgebundene Trockenplatte aus Holzwolke mit Luftführungskanälen. Die oberste Lage wird nun mit Bitumenpappe, deren Fugen mit heißflüssigem Bitumen gedichtet werden, abgedeckt.

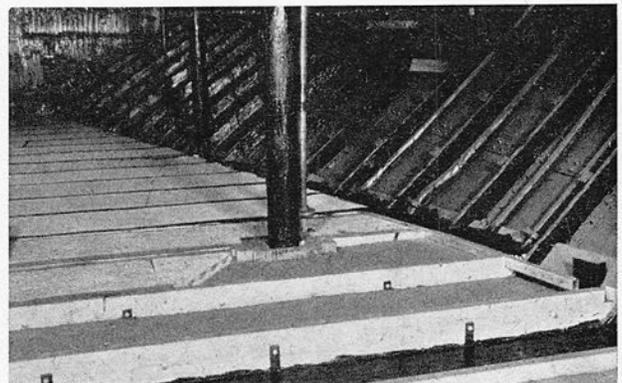
Am Schnittpunkt der Tankdecken- und Außenhautisolierung legt man einen Luftzuführungskanal aus

0,5 mm starkem, verzinktem Blech mit den für die Luftverteilung nötigen Löchern.

Diese Kanäle zusammen mit den vorhin erwähnten Trockenplatten dienen zur Entfeuchtung (Dehydrierung) der Isolierung.

An die Außenhaut wird nun noch ein Streifen Torfoleumplatten in Höhe von 500 mm verlegt.

Die ganze Bodenisolierung wird dann abgedeckt durch eine Beplankung aus Oregon-Pine, deren Nähte kalifatert und abgepecht werden.

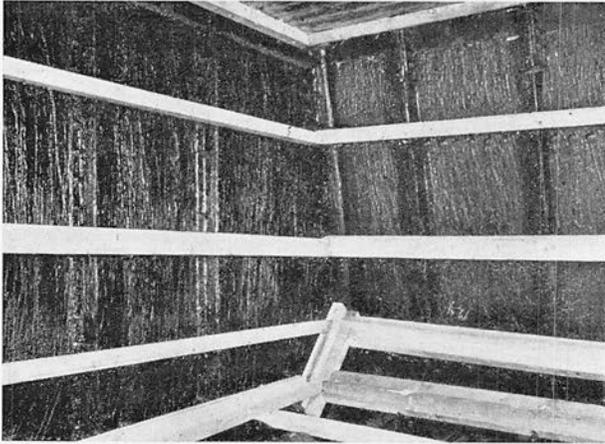


Zuerst werden die Blindhölzer verlegt

Nun erfolgt die Isolierung der Außenhaut und der Querschotte: Nachdem wieder alle Blindhölzer an-

gebracht sind, erfolgt das Verlegen der Alfol-Isolierung, und zwar an der Außenhaut in 250 mm und an den Querschotten von 130 bis 250 mm Stärke, je nach Erfordernissen. Die Stärke des Alfol's beträgt 0,007 mm. Verlegt werden bei einer Isolierungstärke von 250 mm 18 Lagen Alfol, die jedoch vorher geknittert werden.

Dieses ist ein Verfahren, das in Deutschland patentiert ist. Um die Folie zu halten, sind an den Spanten bzw.

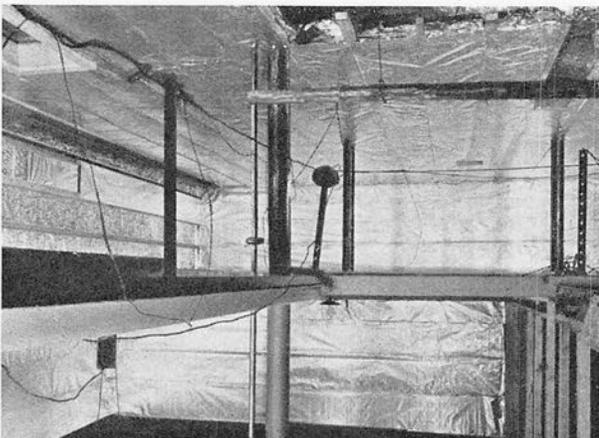


Nachdem nun alle Blindhölzer verlegt sind,



erfolgt das Verlegen der Alfol-Isolierung

Versteifungen Halter angebracht, an denen man eine Drahtverspannung befestigt. Ferner verlegt man auch hier, wie in der ganzen Isolierung, die Luftführungskanäle.



Über der Alfol-Isolierung wird eine Metallfoliensperrschicht befestigt

Ist dies geschehen, befestigt man hierüber eine diffusionsdurchlässige Metallfoliensperrschicht, die aber nicht geknittert wird. Diese Folie ist mit lauter ganz kleinen Löcherchen versehen. Darüber spannt man in einem Abstand von 3,8 cm eine Abdeckungsfolie von 0,04 mm.

Zum Schluß wird die ganze Isolierung mit Internitplatten abgedeckt.

In dieser Art werden alle anderen Räume und auch die Decks, wo es nötig ist, isoliert.

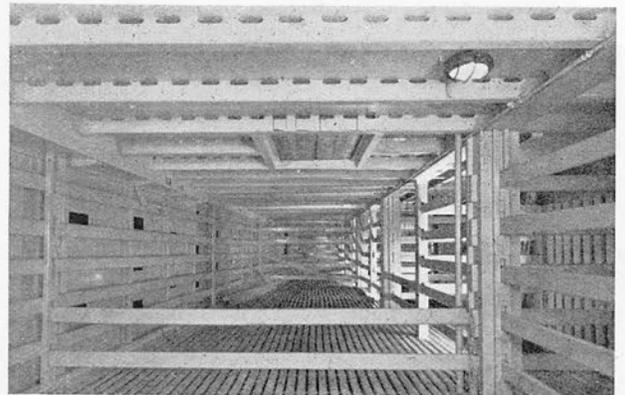
Wo die Zwischendecks an die Außenhaut reichen, muß noch eine zusätzliche Isolierung eingebaut werden, um Wärmebrücken unwirksam zu machen.

Im Abstand von 1 m von der Außenhaut wird parallel dazu ein Flacheisen auf Deck geschweißt. In diesem Bereich werden Blindhölzer und dazwischen Torfoleumplatten gelegt und mit Bitumen vergossen. Hierauf kommt ein Holzdeck von Oregon-Pine, kalfatert und gepecht.

An der Außenhaut entlang wird ein 250 mm hoher Torfoleumstreifen und zwischen diesem und dem Spantchenkel zwei Torfoleumplatten zwischen die Spanten gelegt.

Unter Deck erfolgt die Isolierung der Wärmebrücke mittels Alfol. Nun geht es an den Bau der Kontrollgänge. Diese liegen parallel zur Außenhaut und haben eine Breite von etwa 450 mm. Sie dienen dazu, die Ladung und die Raumtemperatur während der Fahrt zu kontrollieren und sind gleichzeitig Luftkanäle, durch die die gekühlte Luft in die Laderäume gelangt.

Eiserne und hölzerne Stützen dienen zur Befestigung der Kontrollgangwand. Diese besteht aus Internitplatten. In diese Wand werden Luftschieber eingebaut, durch die man die zugeführte Kaltluftmenge regulieren kann. Auch reicht die Wand nur bis 40 mm über den Boden, so daß hier auch die Luft durchstreichen kann.



Eiserne und hölzerne Stützen dienen zur Befestigung der Kontrollgangwand

Auf die Stützen der Wand werden, ebenso wie bei den Querschotten, Wegerungsplatten befestigt.

Die Laderäume werden dann in kleinere Abteilungen, Bins genannt, aufgeteilt. Dies geschieht mittels Stützen und fornehmbarer Latten. Zum Schluß werden auf den Decks Holzgrätinge ausgelegt.

Die Luftkühlung erfolgt von den Luftkühlerräumen aus. Durch große Ventilatoren wird die Luft über ein Kühlsystem durch Fallschächte in die Kontrollgänge getrieben und streicht durch die Luftschieberöffnungen durch die Ladung.

Ing. W. Jenfeldt

Vom Rohöl bis zum Endprodukt

Ein Besuch bei der Deutschen Shell in Hamburg

Die Deutsche Werft hat seit ihrem Bestehen schon viele Tanker zum Transport von Rohölen usw. gebaut und hat auch jetzt wieder einen großen Auftragsbestand an Tankern verschiedenster Größe. Kaum einem von uns ist jedoch in umfassendem Maße Einblick gewährt worden in die Weiterverarbeitung des Rohöles zu Benzin, Gasöl, Schmieröl, Asphalt usw. Es war daher schon immer der Wunsch, einmal eine Raffinerie zu sehen, in der die Weiterverarbeitung des Rohöles zu den einzelnen Endprodukten durchgeführt wird.

Auf Grund einer Einladung der Deutschen Shell besuchten im vergangenen Monat 14 DWer die wieder aufgebaute Raffinerie des Shell-Werkes Harburg. Im folgenden soll nun kurzgefaßt auf die einzelnen Vorgänge bei der Weiterverarbeitung vom Rohöl bis zum Endprodukt eingegangen werden.

Nach der Begrüßung im Werk durch die Fabrikationsleitung wurden uns zunächst in einem kleinen Experimentalvortrag im Laboratorium die Grundzüge bei der Destillation des Rohöles gezeigt. Es war auf dem Experimentiertisch ein gläserner Destillationsturm aufgebaut, der, genau wie draußen im Betrieb, im kleinen die Destillation des Rohöles zeigte. Man konnte deutlich verfolgen, wie das erwärmte Rohöl verdampfte und die leichter verdampfenden Bestandteile in den oberen

deren Gefäß aufgefangen und können zu Schmierölen verarbeitet werden.

An Hand von Schema-Bildern wurde dann die Weiterverarbeitung der aus dem ersten Destillationsprozeß gewonnenen Rückstände zu Schmierölen verschiedener Güte, wie leichte und schwere Spindelöle, Maschinenöle, Zylinderöle usw., gezeigt. Die hierbei entstehenden Rückstände sind dann das sogenannte Bitumen.

Sehr anschaulich für uns alle war daher der Anschauungsunterricht mit Hilfe des gläsernen Destillationsturmes, denn wenn man so an einer Raffinerie vorbeifährt, so sieht man wohl die großen Destillationstürme von 30—40 m Höhe mit den vielen abzweigenden Rohrleitungen, ohne sich recht eine Vorstellung machen zu können, was geht darin vor und wozu dient dieses Gebilde überhaupt. (Vgl. nebenstehendes Bild.)

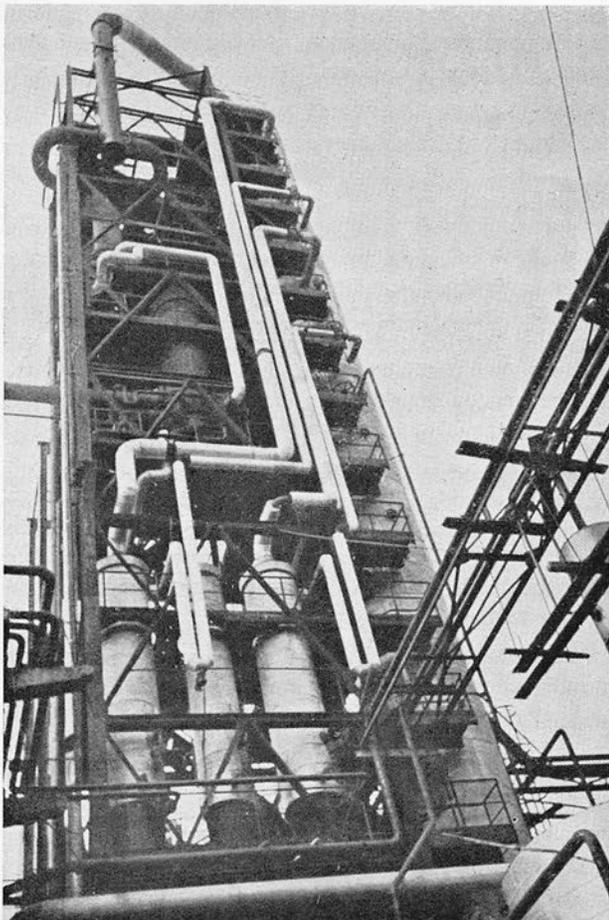
Das Werk Harburg der Deutschen Shell AG. verarbeitet Rohöl aus dem Irak, welches mit Überseetankern angeliefert und in großen Tanks von 50 000 cbm Fassungsvermögen gelagert wird. Der Fabrikationsgang wird nun folgendermaßen durchgeführt:

Das Rohöl wird über Meßtanks, die den Zweck haben, festzustellen, wieviel Rohöl täglich verarbeitet wird, mit Hilfe von Pumpen in die erste Destillationsgruppe, die sogenannte Topanlage, gepumpt. In einem kohle- oder ölbeheizten Röhrenofen wird das Rohöl zunächst auf die erforderliche Temperatur erhitzt und dann in eine Destillierkolonne (Topkolonne) geführt, in der das erhitzte Öl expandieren kann, so daß, wie wir bereits bei unserem Anschauungsunterricht mit der gläsernen Destillationsanlage gesehen haben, die leicht siedenden Bestandteile als Dampf in dieser Kolonne nach oben entweichen, während die schwerer siedenden Anteile in noch flüssiger Form nach unten fließen. Die Kolonne hat nun verschiedene seitliche Abzapfmöglichkeiten, damit die Kondensate mit verschiedenen Siedegrenzen seitlich abgeleitet werden können. In der Topkolonne werden also Leichtbenzin, Mittelbenzin und Schwerbenzin abdestilliert und in kleineren Tanks zwischengelagert. Bei dieser Gelegenheit sei erwähnt, daß Leichtbenzin einen Siedebereich bis etwa 100° C, Mittelbenzin einen Siedebereich bis etwa 160—170° C hat.

Selbstverständlich enthalten die so gewonnenen Benzine noch Verunreinigungen, die durch weitere Refinement ausgeschieden werden müssen. Dies geschieht z. B. mit Schwefelsäure, welche die unbeständigen und zur Harzbildung neigenden Bindungen beseitigt. Um ein gutes Fahrbenzin zu erhalten, werden noch gewisse Zusätze beigemischt; dann ist das Benzin fertig für den Verbraucher.

Der Rückstand der Top-Destillation wird am Boden der Kolonne von Pumpen erfaßt und wiederum durch einen Rohrerhitzer gepumpt, damit er mit erhöhter Temperatur in die zweite Destillationskolonne, die sogenannte Gasölkolonne, gefördert wird. Hier können nun leichtes und schweres Gasöl, genau wie vorher Leicht- und Schwerbenzin, in dampfförmigem Zustand entweichen und kondensieren. Das hier abgezapfte leichte und schwere Gasöl wird ebenfalls in Tanks gesammelt und dann den großen Lagerbehältern von je 7000—8000 cbm Inhalt zugeführt. Dieses Gasöl entspricht bereits in jeder Beziehung den Anforderungen des Verbrauchers, kann also ohne weiteres als Kraftstoff für Dieselmotoren Verwendung finden.

Der aus dieser Destillation verbliebene Rückstand müßte nun, um aus ihm die Schmieröle herauszuziehen, wie-



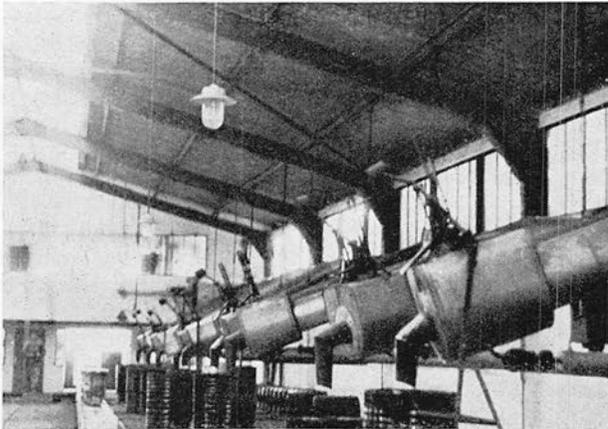
Destillationsturm

Teilen des Turmes als Benzin abgezapft wurden, die schwerer verdampfenden Bestandteile in den mittleren Destillationsringen in Form von Gasölen. Die Rückstände aus dieser Destillation wurden in einem beson-

derum erhitzt werden und auf eine noch höhere Temperatur gebracht werden, damit sich die schwerer verdampfenden Bestandteile abscheiden können. Da aber eine weitere Erhitzung eine Qualitätsverschlechterung durch gewisse chemische Zersetzungen bedingt, wendet man einen kleinen Kunstgriff an, man verdampft unter Vakuum, d. h. im luftleeren Raum. Bekanntlich siedend Flüssigkeiten im luftverdünnten Raum schon bei geringeren Temperaturen. Hochalpine Bergsteiger wissen das und versuchen daher gar nicht erst, in 3000 m Höhe ein Ei hart zu kochen! In den Vakuum-Destillationstürmen ist es also möglich, alle Schmieröle zum Verdampfen zu bringen. Das leichteste Produkt, Spindelöl, kondensiert wiederum hoch oben im Turm, während das schwerste Produkt, Zylinderöl, an der tiefsten Stelle zur Kondensation gelangt. Aus dem Turm können infolgedessen die verschiedenen Schmierölabscheidungen, genau wie in den anderen vorher beschriebenen Destillationstürmen, als flüssiges Produkt seitlich abgeleitet werden.

Der Rückstand aus den Vakuum-Destillationskolonnen ist nun das Bitumen. Da es schon Fertigprodukt ist, wird es gleich in die verschiedenen Bitumen-Lagertanks abgelassen oder in Fässer gefüllt, wie untenstehendes Foto der Abfüllanlage zeigt. Bitumen wird auch auf der Werft für Raum- und Tankanstriche verwendet, aber auch für Straßenasphalte und zur Herstellung von Dachpappen usw.

Die Schmieröl-Destillate sind nun aber noch lange nicht verkaufsfähig. Die Destillate werden mit Schwefelsäure



Abfüllanlage

behandelt, damit sich das in den Destillaten noch enthaltene Säureharz abscheiden kann. Dieses Abfallprodukt gelangt im Werk in rotierenden Öfen zur Verbrennung, weil eine anderweitige Verwendungsmöglichkeit nicht gegeben ist.

Die Schmieröle müssen, bevor sie wirklich Schmieröle sind, noch viele Reinigungs- und Umwandlungsprozesse durchmachen. Auch müssen die Öle entparaffiniert (entfettet) werden. Diese Anlagen alle im einzelnen zu beschreiben, würde im Rahmen dieses Aufsatzes natürlich zu weit führen, wir wollen jedoch bei der Entparaffinierungsanlage eines guten, alten Bekannten gedenken, der uns bei der Besichtigung der Anlage begegnet ist: es sind die seinerzeit hier in unserem Werk Finkenwerder in stand gesetzten „Kratzkühler“. Es werden sich noch bestimmt viele Mitglieder unserer schwarzen Zunft, der Bordmontage, an diese Geräte erinnern — die Reparatur wurde wegen des erforderlichen großen Raumbedarfs seinerzeit in der Schiffbauhalle durchge-

führt —, weil sicherlich jeder im stillen drei Kreuze hinterher gemacht hat, als die Kühler endlich fertiggestellt waren. Aber jetzt nach dieser Besichtigung ist uns klar geworden, einen welcher wichtigen Bestandteil diese Kratzkühler bei der Entparaffinierung der Schmieröle bedeuten. Das sich an den Kühlern abscheidende Paraffin würde in Form eines festen Kuchens an der Kühlerwand haften bleiben, wenn nicht die rotierende Spirale, die uns seinerzeit soviel Kummer gemacht hat, die ständig sich bildende Kruste von der Rohrwand abschaben würde. Im wesentlichen besteht also die Entparaffinierungsanlage aus einer Batterie von Kratzkühlern, in denen das Destillat zusammen mit einem Lösungsmittelgemisch abgekühlt wird, der Trommelfiltrieranlage, in der die Filtration stattfindet, und einer weiteren Anlage, in der das Lösungsmittel aus dem paraffinfreien Öl und dem Paraffinkuchen wiedergewonnen wird. Die so erhaltenen Schmieröle stellen das Grundmaterial für die hochwertigen Auto- und sonstigen Motorenschmieröle dar.

Die Weiterverarbeitung geschieht in Sonderabteilungen der Shell AG., wie z. B. im Werk Grasbrook, das sich ausschließlich mit der Herstellung hochwertiger Schmieröle, u. a. auch der gedopten Öle, wie Shell X 100, befaßt. Hiermit hätten wir im großen und ganzen die Verarbeitung des Rohöles zu den einzelnen Verbrauchsölen beschrieben. Manche komplizierte Sonderbehandlung der Destillate mußte, wie schon gesagt, aus Platzmangel unerwähnt bleiben. Man kann sich aber schon ein Bild von der Mannigfaltigkeit der ganzen Ölaufbereitung machen. Auch kann man verstehen, daß eine Raffinerie in ihrem ganzen Arbeitsgang auf ein bestimmtes Rohöl zugeschnitten sein muß, weil die chemischen Reinigungsverfahren für jedes Rohöl andere sind.

Selbstverständlich gehören zum Betrieb einer so großen Anlage auch umfangreiche Hilfsbetriebe, wie z. B. eine Kesselzentrale, worin stündlich 70—80 t Dampf von 32 atü, 14—15 atü und schließlich noch Abdampf von 3—4 atü abgegeben werden können. Die elektrische Energie wird bei dem Shell-Werk Harburg — wie bei der DW — von den HEW bezogen. Preßluft wird in den einzelnen Betriebsabteilungen erzeugt. Für die Wasserhaltung sind, ähnlich wie bei der DW, Wasserpumpenhäuser vorgesehen, die für die nötige Förderung des Kühlwassers (Elbwasser) sorgen.

Für die Förderung des Öles ist ein sehr umfangreiches Rohrnetz erforderlich und verlegt worden. Unsere DW-Betriebsleute konnten auch hier nette Anregungen in bezug auf Ausführung von Rohrleitungen, Rohrkanälen, Abstützung der vielfach als Freileitung verlegten Leitungen usw. mit nach Hause nehmen.

In den Pumpenhäusern entdeckten wir noch weitere gute Bekannte: Nämlich die seinerzeit im Auftrage der Deutschen Worthingtonpumpengesellschaft von der DW angefertigten Heißölpumpen.

Im Anschluß an die Besichtigung konnten wir bei einer Tasse Kaffee in lebhaftem Gedankenaustausch noch verschiedene Einzelfragen mit den Herren der Shell AG. behandeln. Wie Herr Gräber dann in seinen launigen Schlußworten zum Ausdruck brachte, müßten wir uns wundern, daß die Shell-AG. die Schmieröle usw. überhaupt so billig verkaufen könnte, nachdem wir nun gesehen hätten, wieviel mit dem Öl aufgestellt würde und wie viele Sonderbehandlungen das Öl erleiden müßte, bevor es verkaufsfähig ist.

Obering. Möller

Das muß ich unbedingt haben!

Jeder von uns sieht täglich Zeitungsanzeigen und Reklamen, in denen irgendwelche Dinge des täglichen Lebens angepriesen werden. Da heißt es dann: Ia Aktentaschen nur 48,— DM, bequeme Teilzahlung. An anderer Stelle werden größte Radiogeräte zu unwahrscheinlich günstigen Preisen bei angeblich ebenso unwahrscheinlich entgegenkommender Kreditgewährung angeboten, und so geht es immer weiter. Ein Gang durch die Stadt verlockt zu einem Blick in die Schaufenster. Und auch dort liest man immer wieder von dem menschenfreundlichen Entgegenkommen des Verkäufers, der seine Ware nahezu verschenkt und außerdem noch den geringen Kaufpreis in Raten abzahlen läßt.

Es ist ja so verlockend, dann seine geheimen Wünsche zu erfüllen. Es wird schnell einmal der Inhalt des Portemonnaies überprüft. Man stellt fest, daß man eigentlich ja etwas ganz anderes kaufen wollte und daß für den Lebensunterhalt ebenfalls noch ein paar Mark nötig sind. Aber der große Radioapparat im Schaufenster lockt, schnell ist man in das Geschäft gegangen. Da man überhaupt keine Anzahlung zu leisten braucht, hat man sich auch sehr schnell entschieden. Natürlich ist es der größte geworden. Er kostet nicht einmal 500,— DM, sondern 498,— DM. Dafür ist er aber das Beste, was zur Zeit auf dem Markt ist, und die kleine Teilzahlung in jeder Woche, nun, die wird sich wohl noch aufbringen lassen. Es geht dann auch ganz gut an

den ersten drei und vier Lohnzahlungstagen. Inzwischen sind dann aber noch einige weitere „unbedingt notwendige“ Anschaffungen gemacht worden. Selbstverständlich auch auf Teilzahlungen, und dann läuft plötzlich alles anders als vorgesehen. Auf einmal ist nämlich eine Krankheit ins Haus gekommen, und nun ist es nichts mehr mit den „kleinen“ Teilzahlungen. Jetzt reicht man plötzlich hinten und vorne nicht mehr! Der Erfolgt ist, daß der liebenswürdige Verkäufer einem auf einmal einen Zahlungsbefehl und bald danach einen Vollstreckungsbefehl ins Haus schickt, und tief betrübt sieht man dann den neuen Super-Radioapparat unter dem Arm des Gerichtsvollziehers das Haus verlassen. Die Abzahlungen sind weg, sie werden als Ersatz für die Wertminderung des Gerätes verrechnet, die Kosten für Gericht und Gerichtsvollzieher müssen auch bezahlt werden, und dazu kommt der Ärger, den man hat.

Es wird immer so sein, daß derjenige, der nicht größere Summen auf einmal verfügbar hat, wirklich nötige Dinge auf Stottern kaufen muß. Es ist aber zu empfehlen, diese Einkäufe tatsächlich auf die notwendigen Dinge zu beschränken. Sonst ist es schon besser, das Geld, das man für Ratenzahlungen anwenden würde, zurückzulegen und dann erst seinem Wunsche entsprechend einzukaufen. Es stimmt nämlich gar nicht, daß man alles das sofort sein eigen nennen muß, von dem man glaubt: Das muß ich haben. Allers

Einer von vielen

Unser Julius Möller ist seit vier Jahren Pensionär. Vorher war er 27 Jahre Zimmermeister bei der DW, erst in Finkenwerder, dann im Werk Reiherstieg, wo ihm vier Docks unterstanden. Ostersonnabend 1945 mußte er noch seine gesamte Habe bei einem Bombenangriff auf Werk II, wo er eine Werkswohnung hatte, verlieren.

Total ausgebombt! „Ja, und wenn mi Herr Flügge dormols nich mit Rasiertüch utholpen harr, denn wör mi woll een Vollboart wussen,“ sagt er in seiner humorvollen Art. Und dieser Humor läßt ihn auch seinen Lebensabend meistern; wie, darüber wollen wir ihm selbst das Wort lassen:

„Ich wurde ja damals bei der Währungsumstellung reichlich früh pensioniert, einige Jährchen hätte ich es gut noch mitmachen können. Die erste Zeit hat es mir einen harten Schlag gegeben, so auf einmal zum alten Eisen geworfen zu werden, aber da altes Eisen ja hoch im Preise stand, habe ich mich nicht unterkriegen lassen. Ich wußte aus Erfahrung, daß ein Mann, der auf einmal aus seinem Wirkungskreis herauskommt, leicht das Grübeln kriegt und an Langeweile bald zugrunde geht.

Als Lebenskünstler habe ich mir gesagt: Das passiert dir nicht!

Als erstes habe ich mir in einer Kleingartensiedlung gleich einen Garten angeschafft und eine hübsche Laube daraufgebaut, da hatte ich schon einen neuen Wirkungskreis. Jetzt habe ich mich schon oft gewundert, daß ich früher überhaupt Zeit hatte, zur Arbeit zu gehen, jetzt

hätte ich vor lauter Arbeit keine Zeit mehr dazu. Mein Garten hält mich voll in Arbeit. Kartoffeln und Kohl baue ich nicht, das kann ich mir bei meiner, wenn auch kleinen Pension noch kaufen. Soviel brauchen Mutter und ich ja auch nicht mehr. Aber Sträucher, Erdbeeren



Das ist unser Julius Möller

und Blumen, die pflanze und pflege ich mit Lust und Liebe, zu unserer Freude und zur Freude unserer Gartennachbarn und der Fremden, die hier vorbeigehen und dann mitunter auch mal stehenbleiben, um ein Auge voll mitzunehmen. Vor meiner Laube habe ich

einen Flaggenmast gesetzt, und wenn ich im Garten bin, weht meine Flagge hoch oben im Topp. Ist es schönes Wetter, legen Mutter und ich uns in den Liegestuhl, lassen den Herrgott einen guten Mann sein und lassen uns die Sonne in den Hals scheinen. So bleibt man jung und rüstig. Kann ich mir auch nicht oft einen halben Liter zu Gemüte führen, weil das Geld sparsam ausgegeben werden muß, so reicht es doch noch für eine gute Zigarre, und hätte ich mehr davon, würde ich den ganzen Tag rauchen. Jedenfalls fühle ich mich glücklich und zufrieden dabei. Also so verbele ich meine kurzen Tage.

An besonders schönen Sommertagen gehen meine Frau und ich schon morgens um fünf Uhr nach unserem Rittergut. Dann begegnen wir vielen, die zur DW zur Arbeit gehen; einige machen dann ein mürrisches Gesicht, weil sie noch nicht ausgeschlafen haben. Das freut ein'n denn ja auch, und Schadenfreude ist die reinste Freude, und ich bin dann noch einmal so vergnügt. Wenn dann von meinen Gartennachbarn einer kommt und erzählt mir, daß er seine Laube vergrößern will oder er jammert, daß sein Zaun kaputt ist, dann sage ich:

Denn lot uns man mol dorbi gohn, denn ich als Gemüts-mensch helfe jedem, ich habe ja Zeit genug dazu, und dem Manne ist geholfen. Bezahlen gibt es nicht, sind ja alle fast noch ärmer als ich und auch alle ausgebombt.

Nur wenn jemand kommt und will Blumen von mir haben, dann ist der Bart ab. Blumen schneide ich nicht, nicht einmal für meine Frau, lieber kaufe ich ihr welche auf dem Markt.

So bringe ich meine Tage hin und bin glücklich und zufrieden dabei und fühle mich, obgleich ich im 70. Jahre stehe, ganz rüstig. Abends gehe ich oft zu Versammlungen und Vorträgen, das kostet nichts und regt den Geist an. Ich gebe den Pensionären der DW, welche nicht wissen, wie sie ihre Zeit hinbringen sollen, den Rat, es ebenso zu machen, da bleibt der Mensch jung und rüstig.

Euer Julius Möller.

Ernennungen im Betrieb

Der Schiffbau-Vorarbeiter Hermann Krohn wurde zum Schiffbau-Meister ernannt.

Der Meister Pries wurde zum Gewerksmeister auch für die Schiffbauhalle ernannt.

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Herr Wilhelm Bolic konnte am 1. 8. 1952 auf eine 25jährige Tätigkeit bei der DW zurückblicken. Am 15. 6. 1927 bei uns als Kupferschmied eingestellt, hat er als solcher seine hervorragenden Fachkenntnisse bewiesen. Auf Grund seiner vielseitigen Leistungen wurde er erst als Vorarbeiter und seit dem 15. 1. 1941 als Meister eingesetzt. Wegen seiner Besonnenheit und seiner steten Hilfsbereitschaft erfreut er sich bei seinen Vorgesetzten und Kollegen einer besonderen Beliebtheit.



Herr Wilhelm Reimers beging am 27. 9. 1952 sein 25jähriges Dienstjubiläum. Als Modelltischler am 1. 4. 1927 bei uns eingestellt, hat er seitdem als solcher seine fachlichen Kenntnisse unter Beweis gestellt. Durch seine stete Einsatzbereitschaft hat er sich bei seinen Vorgesetzten und Kollegen besonders beliebt gemacht. Wir wünschen ihm und uns, noch recht lange miteinander arbeiten zu können.

Für Herrn Heinrich Trieg-laff war der 30. 9. 1952 ein besonderer Feiertag. Er konnte auf seine 25jährige Tätigkeit als Elektro-Schweißer zurücksehen. An diesem Tag versäumte keiner seiner Kollegen, ihm seinen Glückwunsch darzubringen. Durch seine Tüchtigkeit, seinen Fleiß und durch seine stete Hilfsbereitschaft ist er bei seinen Vorgesetzten und Kollegen sehr beliebt. Wir wünschen, daß er uns noch viele Jahre in seiner Art erhalten bleibt.



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

E-Schweißer Otto Papendiek mit Frl. Gerda Braun am 26. 7. 1952

E-Schweißer Rudolf Emmerich mit Frl. Irmgard Götsch am 26. 7. 1952

Tischler Hans-Heinrich Meier mit Frl. Betty Marwitz am 26. 7. 1952

Bohrerhelfer Paul Schulz mit Frau Alma Müller am 8. 8. 1952

Kontrollleur Werner Kähne mit Frl. Katharina Frielitz am 9. 8. 1952

Schlosser Helmut Howorka mit Frl. Ilse Tietje am 9. 8. 1952

Schlosser Helmut Meier mit Frl. Margaretha Schacht am 9. 8. 1952

E-Schweißer Karl-Heinz Tessmann mit Frl. Doris Schrage am 9. 8. 1952

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

E-Schweißer H. Trieglaff

Osdorf, 30. September 1952

Dreher Heinz Gräfe mit Frl. Hildegard Zillmann am 27. 8. 1952

Kesselschmiedhelfer Wolfgang Sontowski mit Frl. Lisa Recht am 30. 8. 1952

Tischler Hans Fahje mit Frl. Edith v. d. Horst am 6. 9. 1952

Tischler Hans Holst mit Frl. Christa Kothe am 8. 9. 1952

Schiffbauer Alfred Ragert mit Frl. Margrit Hoppe am 13. 9. 1952

Bote Otto Junker mit Frl. Ella Holz am 13. 9. 1952

Nietenwärmer Hermann Voss mit Frl. Margot Fritze am 13. 9. 1952

Brenner Günter Hartmann mit Frl. Waltraut Hartung am 18. 9. 1952

E-Schweißer Hermann Lienau mit Frl. Lieselotte Clausen am 20. 9. 1952

Schiffbauer Werner Braatz mit Frl. Anneliese Meyer am 20. 9. 1952

Oberfeuerwehrmann Julius Micha mit Frau Helene Hintz am 20. 9. 1952

Kaufmännische Angestellte Gisela Karstens mit Herrn Alwin Groß am 20. 9. 1952

Schlosserhelfer Horst Stock mit Frl. Gertrud Kohn am 26. 9. 1952

Versenker Albrecht Rust mit Frl. Lisette Siemer am 27. 9. 1952

Schiffbauer Rolf Michelsen mit Frl. Anni Maschmann am 27. 9. 1952

Brenner Karl-Heinz Weintritt mit Frl. Käte Rüter am 4. 10. 1952

Schiffbauer Erich Ahrens mit Frl. Annemarie Gerhardt am 4. 10. 1952

Schiffbauhelfer Karl-Heinz Schröder mit Frl. Ilse Gosch am 4. 10. 1952

Geburten:

S o h n :

Anstreicher Hermann Hahn am 9. 8. 1952

Maschinenbauer Walter Witt am 6. 9. 1952

Anstreicher Julius Krauleidis am 9. 9. 1952

Techn. Angestellter Karl-Heinz Eckert am 12. 9. 1952

E-Schweißer Johannes Stuhmann am 19. 9. 1952

Zimmerer Hans-Peter Boje am 20. 9. 1952

Brenneranlerner Willi Lorenz am 23. 9. 1952

Nietenwärmer Wilhelm Meinhart am 6. 10. 1952

T o c h t e r :

Schiffbauhelfer Arnold Lefke am 9. 8. 1952

Kesselschmiedhelfer Edmund Beier am 5. 9. 1952

Ausrichter Karl Marqwart am 8. 9. 1952

Schiffszimmerer Willi Ockelmann am 11. 9. 1952

Maschinenbauer Friedrich Spormann am 16. 9. 1952

Schiffbauhelfer Hermann Müller am 23. 9. 1952

Angel. Stellagenbauer Heinrich Hamann am 23. 9. 1952

Schiffszimmerer Hans-Heinrich Rinck am 25. 9. 1952

Stemmeranlerner Karl-Heinz Jansen am 26. 9. 1952

Helfer Edmund Hoffmann am 27. 9. 1952

Schmied Dieter Erdmann am 3. 10. 1952

Nietenwärmer Willi Knickrehm am 5. 10. 1952

Wir gratulieren!

Wir gedenken unserer Toten

Johann Kosty

Brennerhelfer
gest. 29. 9. 1952



Leo Schmerek

Schiffbauhelfer
gest. 5. 10. 1952



Es ist nun einmal nicht möglich, gleichermaßen das Wohlgefallen aller Mitmenschen zu erwecken. Und das ist ja auch ganz gut so; denn sonst wäre das Leben wahrscheinlich sehr langweilig. Ich weiß daher, daß es fast jedem geht wie Wallenstein, von dem Schiller sagte: „Von der Parteien Gunst und Haß verwirrt, schwankt sein Charakterbild in der Geschichte“.

So habe ich also zur Kenntnis genommen, daß man sich in Branchenversammlungen mit leicht politischem Einschlag, reinen Parteiversammlungen und in einem anonymen Blättchen, das angeblich im Namen der Kollegen der DW erscheint, mit meiner bescheidenen Person beschäftigt hat. Es ist selbstverständlich, daß die Ansichten verschieden sind. Ich habe auch nie erwartet, daß ich den Beifall aller erhalte. Trotzdem fühle ich mich recht wohl und bin zufrieden damit, daß eine ganze Reihe unserer Belegschafter sich immer wieder vertrauensvoll an den Klabaftermann wendet. Der Klabaftermann bekommt nach wie vor täglich seine Briefe, teilweise sogar aus fernen Ländern. Damit hat er ja seine Aufgabe erfüllt, die darin besteht, dazu beizutragen, daß alle DWer sich verbunden fühlen.

Wie verschieden die Menschen so sind, erleben wir doch täglich. Da hat doch neulich auf dem Grasbrook ein Kupferschmied einem seiner Kollegen sehr nachdrücklich zu einem blauen Auge verholfen, weil der eben eine andere Ansicht über irgend etwas hatte. An einer anderen Stelle hat ein junger Nietenwärmer einem älteren Dockangehörigen im Rahmen einer Meinungsverschiedenheit das Gebiß zerhauen, und schließlich wollte auch vor kurzer Zeit ein anderer DW-Angehöriger seine Ansichten über die richtige Höhe von Steuerabzügen im Lohnbüro dadurch mit erhöhtem Nachdruck versehen, daß er in Aussicht stellte, dort die Möbel etwas zu „ver-

rücken“. Alles das ist nicht sehr fein, und trotzdem brauchen wir uns nicht darüber aufzuregen. Zu unserem Betrieb gehören immerhin etwa 7000 Menschen. Das ist etwa die Einwohnerzahl einer deutschen Kleinstadt, und da gibt es ja auch zuweilen einmal Streit.

Die Arbeit geht bei uns in stetem Tempo weiter. An der Stelle, von der vor wenigen Wochen ein Motorschiff vom Stapel gelaufen ist, wächst schon wieder ein neues Schiff, und mit dem Bau eines Docks wird man auch demnächst anfangen können.

Und wenn ich im August zum Mißfallen einiger Leser, die mich sogar in der Tagespresse zitiert haben, gesagt habe, daß im Zuge der Durchführung des Betriebsverfassungsgesetzes auch in unserem Betrieb einige Veränderungen eintreten werden, so ist das schon richtig. Nur nicht in dem Sinne, den diese Leser, die überall irgend etwas Negatives suchen, meinen Worten unterlegen wollen. Die Veränderungen bestehen einfach darin, daß einige Angehörige unserer Belegschaft in den Aufsichtsrat unseres Unternehmens kommen werden, und daß in unserem Werk ein Wirtschaftsausschuß eingerichtet wird, der sich, wie schon sein Name sagt, auch mit wirtschaftlichen Fragen, die unseren Betrieb betreffen, zu befassen hat. Jeder, der das Betriebsverfassungsgesetz auch nur ein einziges Mal gelesen hat, weiß, daß noch weitere Veränderungen, die eine Verstärkung der Stellung des Betriebsrats bedeuten, kommen werden.

Unsere Belegschafter, die bei ihrer Arbeit besonderem Lärm ausgesetzt sind, können in absehbarer Zeit, wenn sie es wollen, sich einer eingehenden fachärztlichen Untersuchung durch einen anerkannten Spezialisten der Hamburger Universitätsklinik unterziehen.

Unter Berücksichtigung all dieser Umstände kann auch der stärkste Mann nicht behaupten, daß gerade in unserem Betrieb irgend jemand am Werk ist, um der Belegschaft aus eigensüchtigen Gründen Nachteile zuzufügen.

Hoffen wir, daß der Japan-Stahl bald eintrifft und daß die sonst noch angeknüpften Verbindungen, um Material zu bekommen, bald wirksam werden, damit weitere Arbeitsplätze eingerichtet werden können.

Auf Wiedersehen im November.

Herzlichst

Euer Klabaftermann



Das ist ja heiter!

„Herr Kapitän, haben Sie auch in jedem Hafen eine Braut?“

„Nee . . . - in Oslo bin ich noch nicht gewesen . . .“