



12. Jahrgang

27. November 1952 Nr. 11

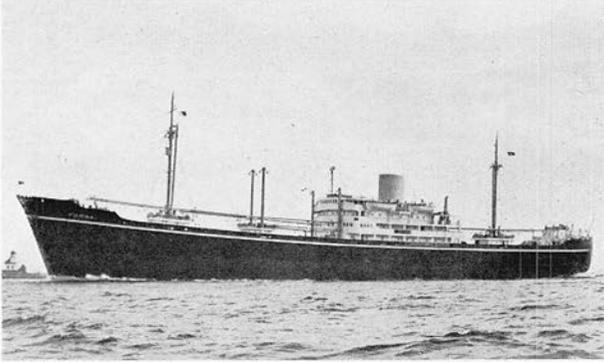
WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT



*Die Reeder
luden zu Gaste*

Kurz berichtet

Der November brachte uns wieder eine Probefahrt. Am 17. November 1952 konnte MS „Poona“ nach eingehender Überprüfung an die Ostasiatische Kompagnie, Kopenhagen, übergeben werden. Das Schiff hat eine Tragfähigkeit von 10 160 t und wird im Liniendienst der Reederei nach Ostasien eingesetzt werden.

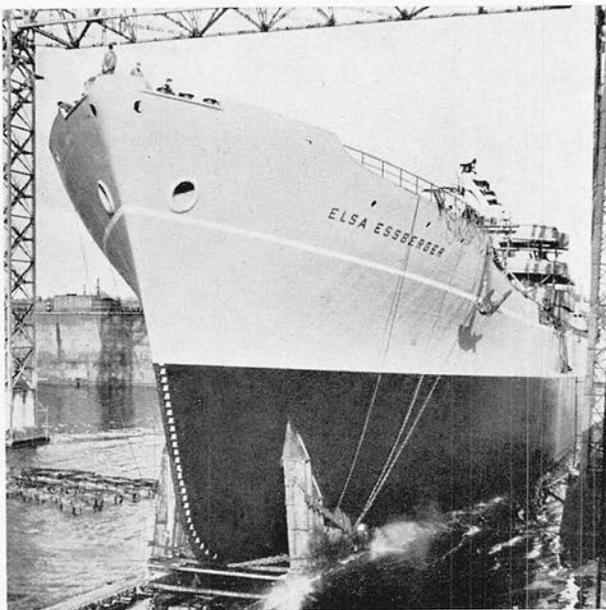


MS „POONA“ auf Probefahrt



Salon auf MS „POONA“

Am 11. November 1952 fand bei strahlendem Sonnenschein unter großer Beteiligung von Zuschauern der Stapellauf des 16 800-t-Tankers „Elsa Essberger“ statt.



Stapellauf der „ELSA ESSBERGER“

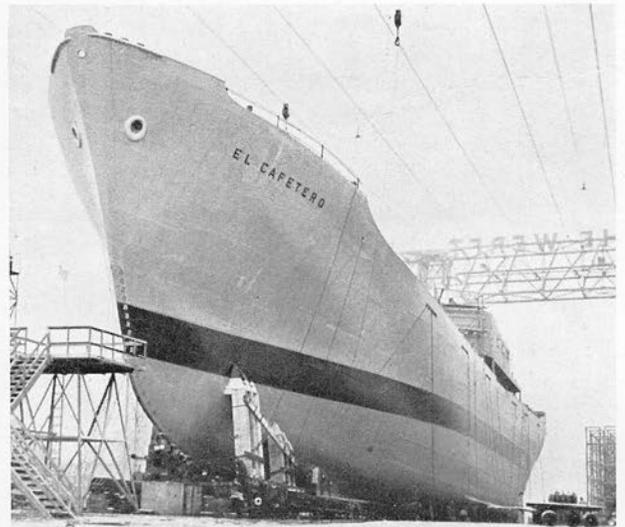
Nach einer Ansprache unseres Vorstandes, der dem Auftraggeber, dem Reeder John T. Essberger, für das bei der Auftragserteilung zum Ausdruck gebrachte Vertrauen dankte, ergriff Herr Essberger das Wort. Er dankte allen am Werk Tätigen und gab seiner großen Freude darüber Ausdruck, seiner Flotte wieder ein gutes neues Schiff hinzufügen zu können. Der Taufakt wurde durch Frau Elsa Essberger, die dem Schiff ihren Namen gab, vollzogen. Nachdem traditionsgemäß eine Flasche Schaumwein am Bug des Schiffes zerschmettert



Die Taufpatin mit unserem „Doktor“

war, glitt „Elsa Essberger“ ruhig und sicher in ihr Element. Der Tanker wurde anschließend an den Ausrüstungskai verholt, wo er in kürzester Frist fertiggestellt werden wird. Der Reeder hat in Anerkennung der Leistung unserer Belegschaftsangehörigen sechs verdienten Belegschaftern je 1000,— DM überreichen lassen.

Knapp eine Woche nach dem Stapellauf der „Elsa Essberger“ erlebten wir auf der DW einen weiteren Stapel-



MS „EL CAFETERO“ vor dem Stapellauf

lauf. Am 17. November wurde das Motorschiff „El Cafetero“, ein Neubau für die Reederei Gulf and Atlantic Shipping Co., Panama, vom Stapel gelassen. Das Schiff hat eine Tragfähigkeit von 4320 t. Taufpatin war Fräulein Lotte Theile, Oberschülerin aus Hamburg-Harburg, die dem jüngsten Neubau der DW für alle Zeit gute Fahrt wünschte.

Die Sozialversicherung morgen

Jeder Deutsche, der seinen Lebensunterhalt irgendwie durch nicht selbständige Arbeit verdient, hat sich daran gewöhnt, daß er im Falle der Krankheit von der Krankenversicherung und im Falle der Arbeitsunfähigkeit entweder durch eine Rentenversicherung oder durch eine Berufsgenossenschaft wirtschaftlich versorgt wird.

Die Entwicklung, die zu diesen Ergebnissen führte, ist den wenigsten noch bekannt. Wer besinnt sich noch darauf, daß es vor rund 70 Jahren eine ganz besondere Tat war, als durch kaiserliche Order die Sozialversicherung ins Leben gerufen wurde. Ein langer Weg liegt hinter uns, bis wir zu dem Zustand gelangt sind, der heute jedem selbstverständlich ist. Sicher klagt manch einer über die Belastungen, die er in Form der Abzüge zu tragen hat. Trotzdem kann aber ein jeder glücklich und zufrieden sein, daß ihm in Krankheitsfällen geholfen wird und daß er im Alter eine Rente aus der Rentenversicherung erhält. Die Unfallversicherung wird zudem vollständig vom Unternehmer getragen und bedeutet für den einzelnen Arbeitnehmer nicht die geringste Belastung.

Wie segensreich gerade die deutsche Sozialversicherung sich immer ausgewirkt hat, hat nahezu ein jeder in jüngster Zeit wieder erleben können. Während alle Lebensversicherungen und die Privatversicherungsverträge nach der Währungsumstellung vom 21. Juni 1948 der Abwertung unterlagen, sind die Leistungen der Sozialversicherung voll von Reichsmark auf Deutsche Mark umgestellt worden.

Jetzt haben wir alle gelesen oder gehört, daß bei der Sozialversicherung etwas anders werden soll. Die Sozialversicherung soll eine Selbstverwaltung erhalten. Ich glaube daher, daß es an der Zeit ist, sich einmal damit auseinanderzusetzen, was diese Selbstverwaltung bedeutet.

Selbstverwaltung ist für uns Deutsche nichts Besonderes, wir kennen sie auf den verschiedensten Gebieten unseres Lebens und wissen, daß selbstverständlich hinter der Selbstverwaltung irgendwo die staatliche Aufsicht anfängt. Das muß wohl auch so sein, damit eine gewisse Koordinierung aller Selbstverwaltungseinrichtungen garantiert ist.

Die neuen Bestimmungen über die Selbstverwaltung auf dem Gebiete der Sozialversicherung sehen vor, daß bei jedem Träger der Sozialversicherung als Organe der Selbstverwaltung eine Vertreterversammlung und ein Vorstand gebildet werden, das heißt für uns also, daß wir derartige Einrichtungen bei unserer Betriebskrankenkasse, bei der Hamburger Sektion der Nordwestlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft und den Hamburger Einrichtungen der Angestellten- und der Invalidenversicherung bekommen werden. Wir werden außerdem irgendwie bei der Schaffung des Selbstverwaltungskörpers der Arbeitslosenversicherung in Hamburg beteiligt sein.

Mitglieder der zu wählenden Organe dürfen nur solche Personen sein, die das aktive Wahlrecht zum Deutschen Bundestag besitzen und im Gebiet des Versicherungs-

trägers entweder wohnen oder regelmäßig beschäftigt sind. Die Vertreter der Versicherten müssen außerdem bei dem Versicherungsträger, dessen Selbstverwaltungskörperschaft sie angehören, versichert sein.

Die Wahl geht so vor sich, daß jede Gruppe, also die Arbeitgeber und die Arbeitnehmer, für sich ihre Vertreter wählen. Die älteren Angehörigen unserer Belegschaft werden sich noch auf die Verhältnisse in der Vergangenheit besinnen, damals ist nach einem sehr ähnlichen Prinzip verfahren worden.

Wir müssen uns die Vertreterversammlung ebenso vorstellen wie ein kleines Parlament. Die Vertreterversammlung wählt aus ihrer Mitte einen Vorsitzenden und einen stellvertretenden Vorsitzenden. Der Vorstand vertritt den Versicherungsträger gerichtlich und außergerichtlich. Er hat die Stellung eines gesetzlichen Vertreters.

Die Mitglieder der Organe haften dem Versicherungsträger wie Vormünder ihren Mündeln.

Der Vorstand der einzelnen Selbstverwaltungskörper wählt die Geschäftsführer der Versicherungsträger, während die Beisitzer der Versicherungsämter und Oberversicherungsämter von der Vertreterversammlung gewählt werden müssen. Im übrigen gilt für die Selbstverwaltung auf dem Gebiet der Sozialversicherung der Grundsatz der gleichmäßigen Zusammensetzung, das heißt also, daß Arbeitgeber und Arbeitnehmer gleichviel Stimmen haben. Für die Betriebskrankenkasse besteht insofern eine gewisse Besonderheit, als die Geschäftsführer nicht vom Vorstand gewählt werden, sondern vom Arbeitgeber, der ja auch in besonderem Umfang für die Verbindlichkeiten der Betriebskrankenkasse eintritt, angestellt sind.

Für den Fall, daß nur eine Liste eingereicht wird, erübrigt sich jede Wahl und die auf dieser Liste Verzeichneten gelten als gewählt. Für den Fall der Aufstellung mehrerer Listen hat die Wahl nach der vom Bundesarbeitsminister erlassenen Wahlordnung zu erfolgen. Jedes Land bestellt außerdem einen Landeswahlleiter, der die einzelnen Durchführungsverordnungen erläßt.

Damit ist das Wesentliche gesagt. Die letzten Feinheiten der Bestimmungen können im Rahmen einer Wertzeitung nicht erörtert werden. Es wird den Betriebsangehörigen, die eines Tages einem der Organe angehören werden, ohnehin nicht erspart bleiben, sich mit den Bestimmungen eingehend vertraut zu machen. Hoffen wir, daß nur Berufene in die Vertreterversammlungen und Vorstände der einzelnen Versicherungsträger gewählt werden; denn nichts ist unerfreulicher, als wenn Probleme zerredet werden. Diese Gefahr ist bei Einrichtungen mit größerer Personenbeteiligung immer gegeben.

Abschließend soll noch mitgeteilt werden, daß für unsere Betriebskrankenkasse extra 30 Mitglieder der Vertreterversammlung von der Arbeitnehmerseite gewählt werden müssen.

Allers

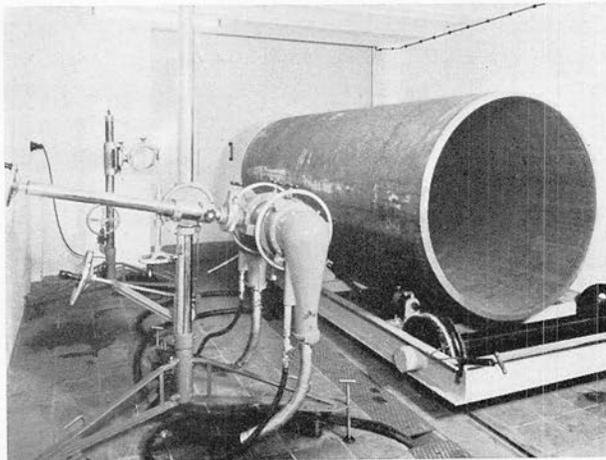
Schweißen im Schiffbau

Materialuntersuchungen mit Hilfe von Röntgenstrahlen

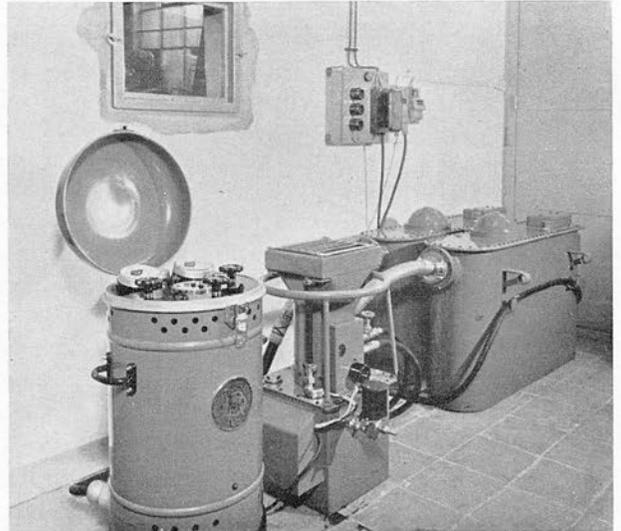
Im Jahre 1895 entdeckte der deutsche Physiker Konrad Röntgen geheimnisvolle Strahlen, die feste und undurchsichtige Körper durchdringen. Er deutete sie und stellte sie zunächst in den Dienst der leidenden Menschheit. Wenig später wurden auch die ersten Materialuntersuchungen damit durchgeführt. Das war eine entscheidende Tat. Gewiß, er erfand diese Strahlen nicht, er entdeckte sie. So ist es auch mit vielen anderen Dingen, man muß nur wissen, was man mit der entsprechenden Materie anfangen kann. Konrad Röntgen war bereits fünfzig Jahre alt, als er eines Tages im Dunklen beobachtete, daß die Kathodenstrahlen einer Röhre einen Schirm, mit einem Platinsalz bestrichen, zum Aufleuchten brachte, obgleich der Strahlenerzeuger mit einem schwarzen Papier völlig umschlossen war. Er hielt seine Hand zwischen Röhre und Schirm und sah auf dem Schirm das Schattenbild seiner Hand mit der besonders scharfen Wiedergabe des Knochenaufbaues.

Der Physiker Röntgen war ein sehr klarer, nüchterner und verschlossener Mensch. Recht gut erkannte der Mann die volle Tragweite seiner Entdeckung. Dieser

es vor, daß eine Arbeit nochmals wiederholt werden muß, weil kleine Notwendigkeiten nicht beachtet wurden und so zum Ausschluß der Arbeit führten. Viel Zeit und Geld kann gespart werden, wenn der Arbeit die genügende Aufmerksamkeit geschenkt wird. Auf der



Röntgenprüfgerät in strahlungssicherem Raum



Steuerung der Röntgenprüfanlage

schlichte Mensch schrieb nur eine nüchterne wissenschaftliche Arbeit über seine Feststellungen. Schon kurz nach Röntgens Bericht kamen aus aller Welt die ersten begeisterten Nachrichten über Erfolge, die man in der Chirurgie mit seinen Strahlen erzielt hatte. Immer weiter wurde das Anwendungsgebiet ausgebaut. In Schuhgeschäften gibt man dem Kunden mit Röntgenstrahlen gleich ein Bild über das Passen oder Nichtpassen seines Schuhwerks. Die Technik hat sich die Eigenschaft der Röntgenstrahlen zunutze gemacht. Bei großen Gußstücken und insbesondere bei Schweißungen kann es vorkommen, daß Luftblasen mit eingeschlossen werden. Solche Luftblasen schwächen das Werkstück und können Unglücksfälle verursachen. Eine Schweißnaht kann völlig einwandfrei aussehen und trotzdem fehlerhaft sein. Die Schweißingenieure und Materialfachleute wissen aus der Praxis von großen und schwierigen Fällen dieser Art zu berichten. Bei der Röntgenuntersuchung zeigten sich merkwürdige dunkle Stellen im Schattenbild der Röntgenaufnahme. Hier ist das Material fehlerhaft. Auf die Gestalt und Größe dieser Erscheinungen kommt es an, inwieweit die ausgeführte Arbeit noch zugelassen werden kann. Nach sorgfältigen Erwägungen prüft nun der fachkundige Ingenieur an Hand des Röntgenbildes. Dieser kann auch erkennen, ob die ausgeführte Arbeit mit genügender Sorgfalt durchgeführt wurde und welche eventuellen Fehler bei der Herstellung begangen worden sind. Sehr oft kommt

Werft befinden sich mehrere neuzeitliche Röntgenapparate, transportable für den Bordgebrauch und eine stationäre, große Anlage für den Kesselbau. Abb. 1 zeigt die Anlage in einem besonderen, strahlungssicheren Raum. Die Anlage wird von außen mit Druckknopfsteuerung bedient. (Abb. 2.) Angeschlossen ist ein modernes Röntgenlaboratorium mit den neuzeitlichsten Apparaturen, wie automatische Entwickleranlagen für die Bildherstellung (Abb. 3) und Auswertungsraum mit Apparaturen (Abb. 4). In diesen Räumen werden Aufnahmen mit hoher Bildgüte hergestellt. Dies war für die Erreichung der höchsten Schweißklasse, der Güteklasse I, nach Lloyds Register notwendig. An solche Schweißnähte werden hohe Anforderungen gestellt, die insbesondere für den Kesselbau von Bedeutung sind. Die Schweißungen, die von den besten Kesselschweißern ausgeführt werden, müssen absolut fehlerfrei sein. Das Durchstrahlen der Wandungen sowie das Aufnehmen



Automatische Entwickleranlage für die Bildherstellung

der Bilder vom inneren Zustand der Schweißnähte erfolgt nach einem neuen Aufnahmeverfahren, das bisher nur auf der Deutschen Werft Anwendung findet, und



Auswertungsraum

zwar mit Hilfe der umwandelbaren Röntgenstrahlen in Fotoelektronen, die das Bild der Schweißung auf dem Filmstreifen festhalten. Feinste Bläschen oder sonstige Fehler in der Schweißnaht werden hierdurch deutlich sichtbar, die nach dem üblichen Verfahren nicht mehr zu erkennen wären. An der Weiterentwicklung der neuen Methode wird ständig gearbeitet, wodurch auch die Güte der Schweißung bedeutend gesteigert werden konnte. Über die eigentliche Entstehung der Röntgenstrahlen und der verschiedenen Bildherstellungsverfahren soll später einmal berichtet werden. Das Röntgenverfahren ist ein zerstörungsfreies Prüfverfahren. Man versteht darunter solche Verfahren, mit denen man den Zustand erkennen kann, ohne das Bauteil zu zerstören oder zu verändern. Es gibt nur zwei Verfahren, die auf Durchdringung arbeiten. Das bekannteste ist das Röntgenverfahren.

Ing. Adler

Wir besuchten Ausstellungen

Infolge des Krieges sind viele Betriebe nicht in der Lage gewesen, ihren Maschinenpark auf dem Stand zu halten, der notwendig ist, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Um so mehr muß jetzt eine Betriebsleitung ihr Augenmerk darauf richten, diese Zeitspanne aufzuholen; sie muß Maschinen und Werkzeuge im Rahmen des Möglichen beschaffen, um den Vorsprung des Auslandes aufzuholen und in einen aussichtsreichen Wettbewerb treten zu können.

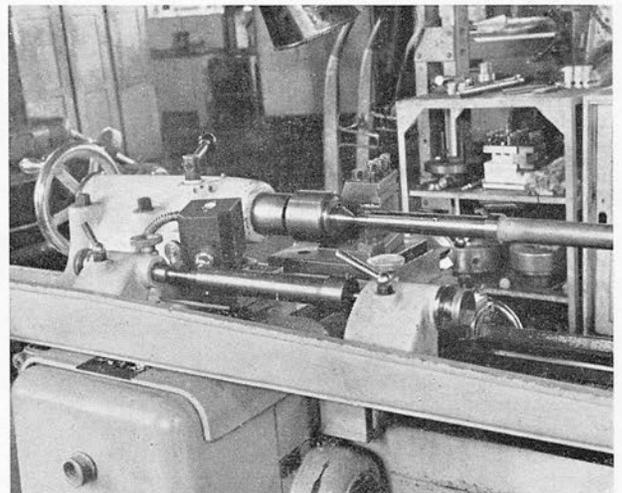
Ein gutes Mittel, sich einen Überblick über den Stand der Technik zu verschaffen, bilden die Messen und technischen Ausstellungen, die im Inlande abgehalten werden. Auf ihnen zeigen deutsche und oft auch in großer Zahl ausländische Firmen ihre Spitzenerzeugnisse. So waren z. B. auf der zweiten Europäischen Werkzeugmaschinen-Ausstellung in Hannover etwa 20 % des Ausstellungsplatzes von anderen europäischen Firmen mit ihren Erzeugnissen belegt. Wenn man auch beeindruckt vor den gewaltigen Maschinen steht, die mit allen Raffinessen ausgerüstet sind, wenn man auch mit besonderer Genugtuung feststellt, daß die westdeutschen Maschinen denen anderer Länder ebenbürtig sind, so wird für den Besucher doch das Hauptaugenmerk darauf gerichtet sein müssen, aus dem gewaltigen Angebot an Bearbeitungsmaschinen die Neuerungen herauszufinden, welche für das spezielle Arbeitsprogramm besonders brauchbar sind. Unter diesem Gesichtspunkt haben auch die Vertreter der DW die Messen in den letzten Jahren besucht und haben auf Grund des Gesehenen Maschinen beschafft, welche unsere Arbeit vereinfachen, zweckmäßiger gestalten, ohne die Bedienung der Maschine zu erschweren.

Als vor zwei Jahren zuerst das Gewindewirbeln gezeigt wurde, erkannte man den Vorteil, der in diesem Arbeitsverfahren liegt und u. a. für unsere Serienherstellung der Schieberspindelgewinde das Gegebene war.

Man beschaffte sogleich ein Support-Wirbelgerät, welches man in kürzester Frist an einer Leitspindeldrehbank befestigen kann. Mit einem hartmetallbestückten Wirbelstahl kann Gewinde — ein- oder mehrgängig — lehrenhaltig und kühlmittellos bei einer minutlichen Umdrehung von 3000 von 20 bis 65 mm in einem Arbeitsgang hergestellt werden. Die neueren Wirbelgeräte mit zwei eingesetzten Gewindeschneidstählen — je einen für den Vor- und den Fertigschnitt des Gewindeprofils — werden für die DW nicht benötigt. Auf der letzten Ausstellung wurde neu als Zusatzgerät eine Absaugung der anfallenden Späne gezeigt. Die Beschaf-

fung dieses nützlichen Gerätes wird in Erwägung gezogen.

Um die Nebenzeiten bei der Herstellung von Drehteilen auch kleinerer Serien zu senken, wurde von einer Firma in der Schweiz die Kopierdrehbank entwickelt. Für die DW war die Beschaffung einer solchen Maschine vorerst nicht möglich, da Devisen nicht zur Verfügung standen. Erst als die Firma Heidenreich & Harbeck in Hamburg eine Werkzeugmaschine mit Kopiereinrichtung herausbrachte, wurde eine bestellt. Bei dieser Maschine wird ein maßgerechtes Modell durch einen Fühler abgetastet und elektrisch auf den Drehstahl und damit auf das herzustellende Arbeitsstück übertragen (Abb. 1). Die Bedienung ist einfach und kann auch von angelernten Arbeitern durchgeführt werden. Sind keine Arbeitsstücke zum Kopieren vorhanden, kann die Maschine auch als normale Drehbank benutzt werden. Mit der Aufstellung je einer Bank in Finkenwerder und



Werkzeugmaschine mit Kopiereinrichtung

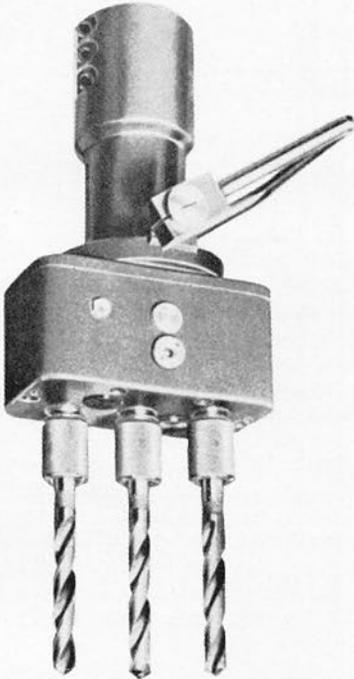
Grasbrook dürfte für absehbare Zeit allen Anforderungen Genüge getan sein. (Kopierbänke neuerer Ausführung arbeiten mit mehreren Kopiereinrichtungen; so ist eine Bank mit 5 Drehstäben entwickelt: 3 kopieren die Außenform, 2 die Längen und Radien.

Die Beschaffung von neuen Drehbänken wird im Rahmen des Möglichen und Erforderlichen laufend durchgeführt. Es handelt sich nicht nur um Bänke — mit und ohne Kröpfung — für die Klein- und Metalldreherei,

sondern es wurde auch eine Drehbank zur Bearbeitung von Wellenleitungen aufgestellt, um allen Anforderungen gerecht zu werden. (Die Drehbänke sind zum Teil so konstruiert, daß eine einmal gewählte Schnittgeschwindigkeit bei verschiedenen Drehdurchmessern beibehalten wird; durch eine Röhrensteuerung wird die Regulierung selbsttätig vorgenommen.)

Auch die Beschaffung neuerer Karusselldrehbänke wird nicht vernachlässigt. So sind Maschinen mit einem Tischdurchmesser von 3000, 1500 und 1000 mm neu aufgestellt worden. Es ist jetzt möglich, u. a. die Bearbeitung von Kühlergehäusen, Zylinderdeckeln, Zylindergehäusen, Druck-, Lauf- und Rudertraglagern einfacher und einwandfreier durchzuführen, als es bislang an den Bohrwerken möglich war. (Die neuesten Karusselldrehbänke sind mit Kopiervorrichtungen ausgerüstet.)

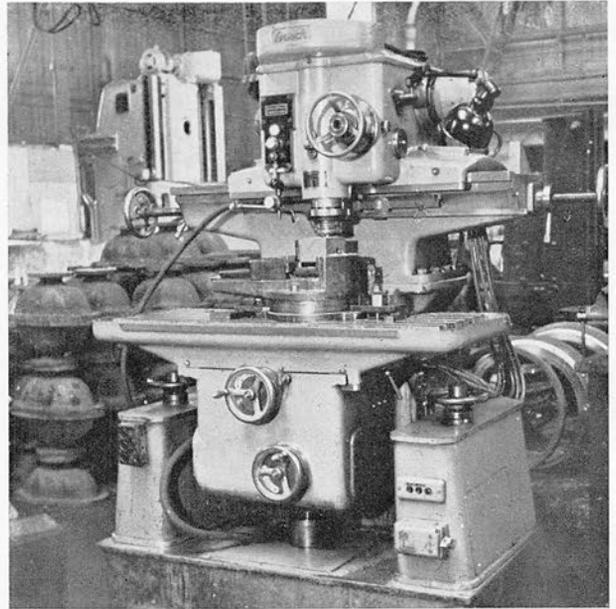
An neuzeitlichen Bohrmaschinen ist vorerst eine Waagrecht-Mehrspindelbohrmaschine zur Aufstellung ge-



Spindelbohrmaschine

kommen. Wir sind dadurch in der Lage, die Schraubenlöcher an Flanschen, Ringen u. dgl. in einem Arbeitsgang herzustellen. Eine Senkrecht-Mehrspindelbohrmaschine wird in Kürze geliefert. Durch diese beiden Maschinen wird eine wesentliche Entlastung der Radial-Bohrmaschinen eintreten. Es darf auch auf die Beschaffung der leichten Radialbohrmaschine hingewiesen werden, die in der Mechanischen Werkstatt Aufstellung gefunden und sich bewährt hat. Auch ein Vielspindelbohrkopf für Verwendung an normalen Bohrmaschinen ist vorhanden; dadurch werden Radialbohrmaschinen zu Mehrspindelbohrmaschinen (Bild 2). (Auf der letzten Messe in Hannover wurde ein Bohrmaschinen-Revolverkopf gezeigt, der es wie beim Revolverkopf einer Revolverdrehbank gestattet, mehrere Werkzeuge einzuspannen, die jeweils in festgelegter Arbeitsfolge nacheinander in Tätigkeit treten.)

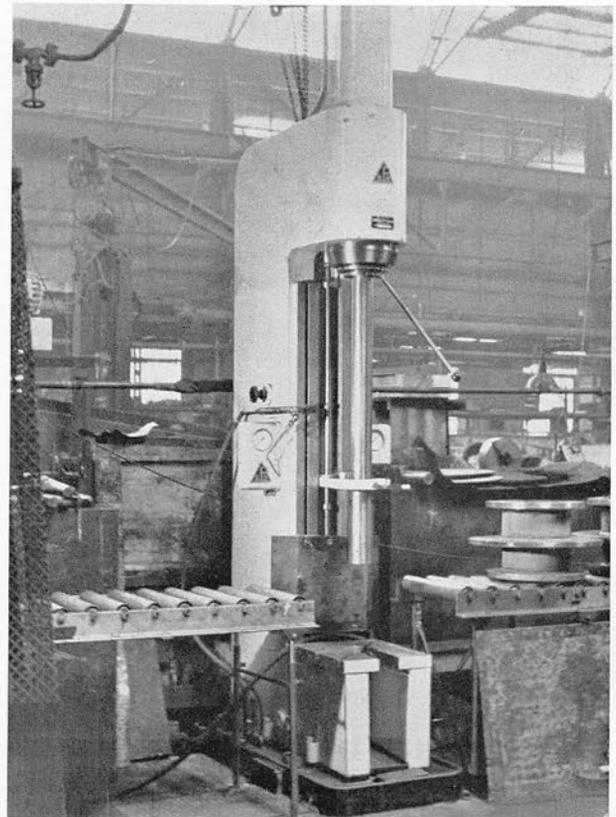
Bei der aufgestellten Fräsmaschine von Droop & Rein sind zwei Arbeitstische vorhanden. Während das Werkstück auf dem einen Tisch bearbeitet wird, erfolgt auf dem zweiten Tisch das Umspannen. Die Nebenzeiten werden vermindert; die Ausnutzung der Maschine ist erheblich besser. Auf der Keilnutenfräsmaschine können fortan die Schieber einfacher und zweckmäßiger bearbeitet werden; die umständliche Arbeit an der Fräsmaschine fällt in Zukunft fort (Bild 3). Auf der letzten Ausstellung in Hannover wurde eine Vertikal-Fräsm-



Keilnutenfräsmaschine

maschine gezeigt, deren Messerkopf, mit Widia TT2 bestückt, mit einer Schnittgeschwindigkeit von 160 m/min arbeitet. Mit Hilfe der Elektrotechnik ist es jetzt möglich, ganze Arbeitsgangfolgen, nachdem sie erstmalig eingerichtet und abgelaufen sind, beliebig oft zu wiederholen. Es muß lediglich die Auf- und Abspannarbeit des Werkstückes durchgeführt werden, alle anderen Funktionen erledigt die automatisch elektrisch betätigte Druckknopfsteuerung der Maschine.)

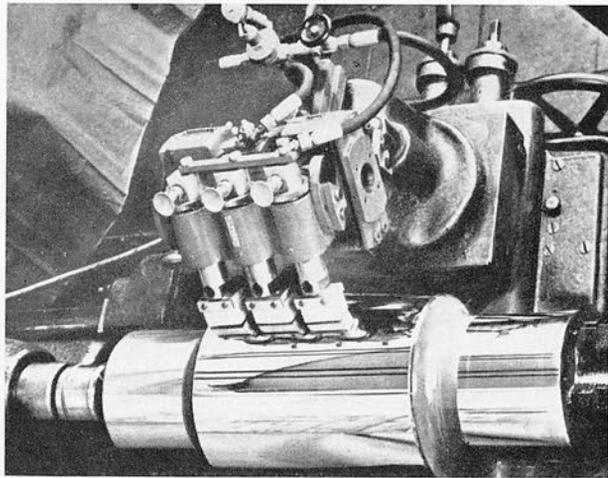
Durch die ölhydraulisch gesteuerte Einständer-Räummaschine werden in Zukunft die Schieberringe schneller



Einständer-Räummaschine

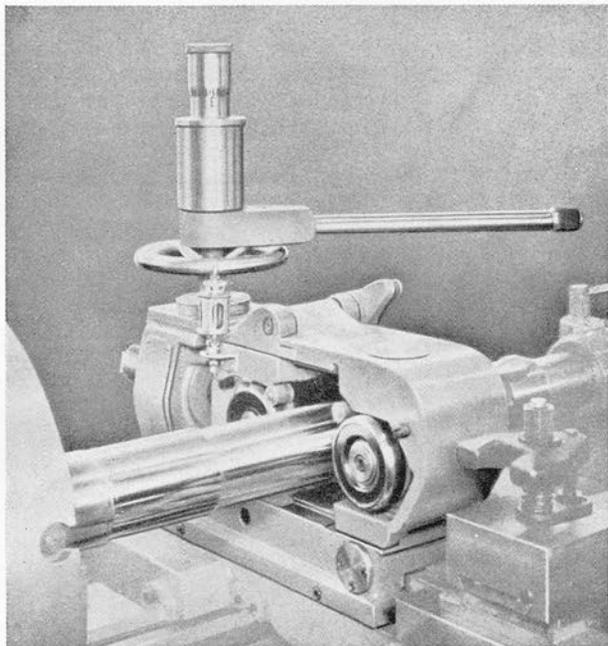
und einfacher in den Gußkörper eingepreßt; die lästige Erschütterung, die bei der jetzigen Eigenkonstruktion so unliebsam empfunden wird, fällt fort. Auch Innen-

und Außenraumarbeiten sowie Kalibrierungen sollen an dieser Maschine mit 25 t Preß- und 16 t Ziehdruck ausgeführt werden (Bild 4). Hier sei auch an die beschaffte hydraulische Presse mit einem besonders ab-



Superfinish-Verfahren

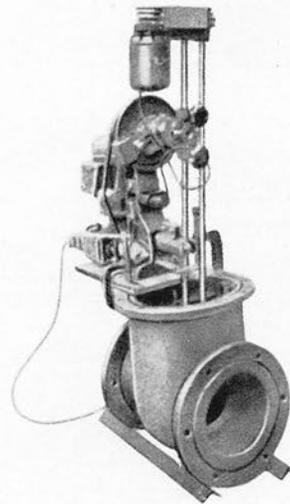
gestuften Dorn für das Aufreiben der Löcher der Wellenflanschen erinnert. Durch die Einführung dieses Gerätes werden die vorgebohrten Flanschenlöcher auf gleichen Durchmesser aufgedornt. Diese hydraulische Aufdornung verbessert die Oberflächengüte der Bohrungen außerordentlich. Das Materialgefüge wird härter und dichter und es ergibt sich gleichzeitig eine äußerst saubere, glänzende, kaliberhaltige Bohrung. Die Paßbolzen haben nun alle die gleichen Abmessungen und können daher in Serie hergestellt werden, was bei dem vorher benutzten Arbeitsverfahren nicht möglich war.



Superfinish-Verfahren

Ein im Prinzip ähnlich arbeitendes Gerät wird jetzt beim Aufdornen von Kondensatorrohren angewendet. Während bei den früher gebräuchlichen Rohrabdichtungen Leckagen nicht zu vermeiden waren, sind diese nunmehr so gut wie gänzlich verschwunden. Eventuell ist diese Arbeitsmethode auch im Kesselbau anwendbar. Auf dem Gebiet der Erzeugung genauester Oberflächen sind Rund- und Planschleifmaschinen aufgestellt. Während man auf der Rundschleifmaschine eine Ober-

flächenrauigkeit von $0,4 \div 0,8 \mu$ ($1 \mu = 0,001 \text{ mm}$) beim Normalschliff erreicht, kann man durch Feinstdrehen schon eine Oberflächenrauigkeit von $0,05 \div 0,1 \mu$, durch Läppen $0,01 \div 0,025 \mu$ erreichen. Das neuartige sogenannte Superfinish-Verfahren (Feinstglänzen) gestattet, nach dem Feinstdreharbeitsgang als Endarbeitsfolge eine hochglänzende, feingeschliffene Lauffläche mit einer Oberflächenrauigkeit von $0,01 \div 0,02 \mu$ zu erzielen. Diese Einrichtung hat den Vorteil, auf jeder guten Drehbank ähnlich einem Spitzenschleifapparat benutzt werden zu können. Der eigentliche Schleifvorgang wird von mehreren Schleifsteinen ausgeführt, welche mit 2000 Schwingungen je Minute hin und her bewegt werden. Die Oberflächenverbesserung kann auch durch Rollieren oder Prägepolieren, d. h. durch Andrücken von Polierrillen erzeugt werden. Die Bearbeitungsflächen werden auf $\frac{3}{100} \text{ mm}$ Übermaß vorgearbeitet und dann mit der Rolliereinrichtung mit $v = 50 \text{ m/min}$ und $0,5 \text{ mm}$ Vorschub auf Hochglanz gedrückt und maßhaltig toleriert; gleichzeitig wird die Oberflächengüte verbessert. Beide Arbeitsverfahren, das



Ventil-Einschleifmaschine

Feinstglänzen und das Rollieren, werden auf der DW zur Qualitätssteigerung von Laufflächen angewendet (Bild 5 u. 6).

Auch die Schleifmaschinen sind nicht vergessen worden. Die vor mehreren Jahren aus vorhandenem Material von dem Belegschaftsmitglied Flöricke hergestellte Maschine zum Einschleifen von Ventilen war bis vor kurzem in der Werkzeugmacherei in Gebrauch und arbeitete zu vollster Zufriedenheit. Es konnten Küken bis 40 mm und Ventile bis 200 mm Durchmesser eingeschleift werden. Da diese Maschine unbrauchbar geworden ist, wurde eine neue Ventileinschleifmaschine beschafft. Um auch die Einschleifarbeiten bei Flachschiebern an Ort und Stelle durchführen zu können, ist die Beschaffung einer transportablen Ventileinschleifmaschine vorgesehen. Dieses handliche Gerät kann nach Abnahme des Ventildeckels und Flachschiebers in kurzer Zeit auf dem Ventilkörper befestigt werden. Der Einschleifprozeß wird dann maschinell erledigt durch eine ruckweise, drehende und gleichzeitig schwingende Bewegung je einer Vor- und Fertigschleifscheibe. Da die Schiebergehäuse nicht mehr ausgebaut werden brauchen, wird die früher bei solchen Reparaturen aufgewendete Arbeit in der halben Zeit in angenehmer Weise erledigt (Bild 7).

Auf einer aufgestellten Schleif- und Schmirgelmaschine läuft ein Schmirgelring waagrecht in einer Wanne. Auf ihm wird in kurzer Zeit der Grad von nicht weiter zu bearbeitenden Werkstücken, wie Schlammkastendeckel,

Stopfbuchsenbrillen, entfernt. Eine Absaugung verhindert eine Staubeentwicklung.

Aus obigen Ausführungen ist zu entnehmen, daß die Werksleitung viel getan hat, um den Maschinenpark zu erneuern und zu ergänzen, damit die Werft für die kommende Zeit gerüstet ist und alle Ansprüche befriedigen kann.

In einem weiteren Aufsatz wird über die Modernisierung der Schiffbauhallen berichtet.

Der gegenwärtige Auftragsbestand der Deutschen Werft sichert uns für die nächsten Jahre Beschäftigung und somit Arbeit und Brot. Aber wir dürfen nicht vergessen, daß wir einen Teil der Aufträge nur dem Umstand verdanken, daß die DW nach der Lockerung und der Aufhebung der Schiffbaubeschränkungen in der Lage war, Angebote mit kurzen Lieferzeiten auszuarbeiten und dadurch häufig die Konkurrenz schlagen konnte. Diese Chance ist nun vorbei: sämtliche Werften treten fortan unter den gleichen Bedingungen an. Jetzt

erhält die Werft den Auftrag, die besser und billiger anbietet. Tatsache ist, daß der deutsche Facharbeiter eine gute, einwandfreie Arbeit herstellt, die sich überall sehen lassen kann. Tatsache ist, daß laut Zeitungsberichten die Materialpreise für Bleche in Deutschland höher sind als im Ausland. Tatsache ist, daß der Stundenanfall je fertiges Schiff auf deutschen Werften zum Teil höher liegt als auf ausländischen Werften.

Deshalb müssen wir alle, gleich an welchem Platze wir stehen, bemüht sein, unseren Arbeitsplatz auch für die weitere Zukunft zu erhalten. Dazu gehören moderne, zweckmäßige Maschinen, die in der Lage sind, die Herstellungskosten zu senken, die einzelnen Teile billiger, schneller und einfacher herzustellen. Deshalb ist der Besuch von technischen Messen wichtig und unentbehrlich. Denn die neuen Maschinen sollen helfen, uns die Arbeit zu erleichtern und uns unseren Arbeitsplatz zu erhalten.

Dipl.-Ing. Horst, Ing. Harms, RF

Achte auf die ordnungsgemäße Behandlung der Hebezeuge!

Zum Heben bzw. Befördern von Lasten und bei Montagearbeiten werden in unseren Gewerken, ganz besonders im Schiffbau, eine erhebliche Menge von Hebezeugen, wie Flaschenzüge, Zughübe, Zugschrauben, hydraulische Heber, Zahnstangenwinden (Daumen-

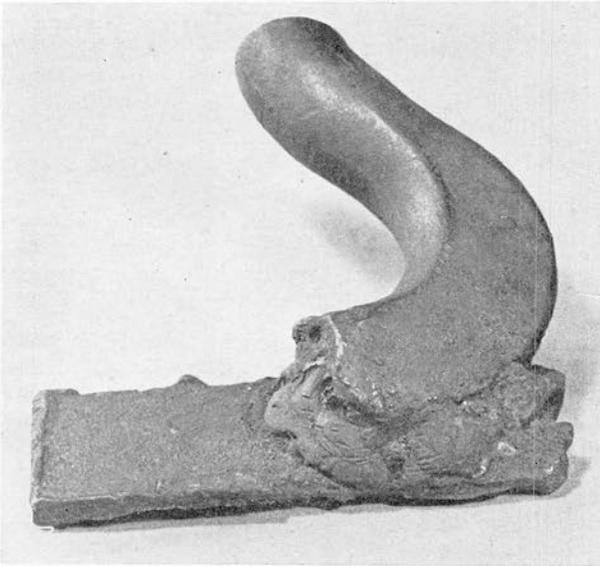
bei uns im Betrieb. Davon werden durchschnittlich im Jahr allein etwa

2400 Zughübe und Flaschenzüge und
ca. 1100 Zahnstangenwinden

in der Werkzeugmacherei instand gesetzt. Hierbei wurden im letzten Jahr durch unsachgemäße Behandlung und Überbelastung

ca. 1500 m Last- und Haspelketten

aller Größen unbrauchbar und durch neue ersetzt. Eine Anzahl von diesen Betriebsmitteln gelangt innerhalb dieser Zeit oft 10- bis 20mal zur Reparatur in die Werkzeugmacherei. Der Zustand dieser instandsetzungsbedürftigen Hebezeuge ist sehr oft bedenklich, ja durch unsachgemäße Behandlung — fast immer Überbelastung — sogar so sehr herabgewirtschaftet, daß an dem betreffenden Betriebsmittel nichts mehr instand gesetzt werden kann. Manchmal kommt es vor, daß Hebezeuge zur Instandsetzung in die Werkzeugmacherei gelangen, die von unkundiger Hand bereits „instand gesetzt“ waren. Dabei entstehen solche Auswüchse, wie sie auf Bild 1 und 2 zu sehen sind. Es ist daher nicht erwünscht, außerhalb der Werkzeugmacherei an solchen Hebe-



Eine leichtfertige Reparatur

kräfte), Plattenzangen, Jackschrauben und andere mehr, benötigt.

Die Beschaffung und die Instandsetzung dieser Betriebsmittel erfordern einen beachtlichen Kostenaufwand. Die Werkzeugverwaltung und die Werkzeugmacherei, die ja bekanntlich zu den Unkostenbetrieben zählen, haben zur Erfüllung der gestellten Aufgaben eine Reihe von Arbeitskräften eingesetzt. Befinden sich doch z. B.

- über 700 Flaschenzüge
mit einer Tragkraft von 0,5 bis 10 t,
- über 650 Zughübe
mit 0,5 bis 3 t Tragkraft,
- ca. 300 Zahnstangenwinden,
- ca. 300 Zugschrauben usw.



Von unkundiger Hand „instandgesetzter“ Lashaken

zeugen Reparaturen oder Veränderungen vorzunehmen. Selbstverständlich hat das weise Sprichwort „Wo gehobelt wird, fallen Späne“ auch hier seine Daseins-

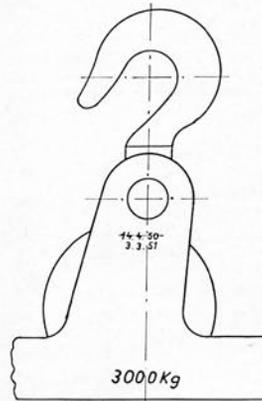
berechtigung und seinen handwerklichen Sinn. Leider aber wird dieses Sprichwort von vielen mißverstanden. Besonders ist es bei uns im Werk fast jedem in Fleisch und Blut übergegangen, bei den Hebezeugen „Hobelspan“ größer zu wählen als es der „Hobelstahl“ vertragen kann. Dann wundert sich der „Hobler“, wenn sein Werkzeug in Stücke bricht. Leider kann er über den Bruch nicht sonderlich nachdenken, denn er muß ja mit seiner Arbeit fertig werden. Also „He geht no de Utgof un holt sik en neen, dor sünd jo genug dor!!“ Das Arbeiten mit Hebezeugen ist nicht ungefährlich; deshalb werden aus Gründen der Unfallverhütung fast alle Arten von Hebezeugen nach den gesetzlichen Vorschriften laufend überwacht und geprüft. Nach einer bestimmten Zeitdauer werden diese Betriebsmittel zu diesem Zweck der Werkzeugmacherei übergeben. Dort



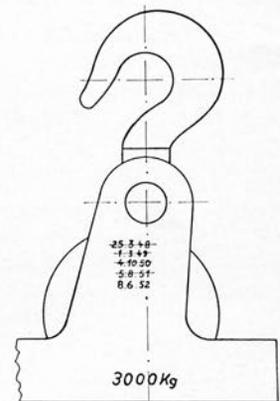
Prüfen eines Flaschenzuges

werden sie eingehend überholt. Z. B. werden an Flaschenzügen die Lastketten und -haken gegläht, die Bremsen kontrolliert und in den normalen Fällen mit einer Probelast mit 25prozentigem Übergewicht auf unserem Prüfstand — Bild 4 — belastet. Wenn alles in

Ordnung ist, wird das Prüfdatum am Hebezeug angebracht. Flaschenzüge und Zughübe mit einem älteren Prüfdatum als einem Jahr dürfen nicht mehr benutzt und müssen unbedingt sofort zur Prüfung abgegeben



Dieser Flaschenzug muß unbedingt zur Prüfung abgegeben werden



Dieser Flaschenzug darf benutzt werden

werden. Ausgeber und Benutzer des Hebezeuges sowie Vorarbeiter oder Meister sind verpflichtet, das Prüfdatum — Bild 5 — vor dem Gebrauch zu kontrollieren. Die zulässige Nutzlast ist unter allen Umständen zu beachten. Ferner ist das eigenmächtige Ölen oder Fetten dieser Hebezeuge verboten, denn dabei wird oft der Kardinalfehler begangen, daß die Bremsen mit geölt oder gefettet werden. Für Flaschenzüge und Zughübe ist eine Prüfkartei vorhanden, in der alle Instandsetzungen, die eingebauten Ersatzteile und die Prüfdaten vermerkt werden.

Unfallsicheres Arbeiten mit Hebezeugen ist höchstes Gebot und dringendste Pflicht. Deshalb sollte jedermann, dem ein Hebezeug anvertraut wird und damit arbeitet, sein Augenmerk auf Schonung und damit auf Sicherheit des Hebezeuges richten.

Wir werfen Geld auf die Straße

„Tag, Hans, na, wie war's heute bei der Arbeit?“

„Tag, Karl, wie soll's schon gewesen sein? Das läppert sich so hin.“

„Das ist ja fein, Hans! — Was sagst du übrigens zu den Aushangbildern dieser Woche?“

„Wieso, was soll ich dazu sagen? Alles Quatsch. Was kostet denn schon Strom! Wenn ich nicht sehen kann, mach ich Licht an. Wenn ich gute Arbeit leisten soll, muß Licht her! Ich mach das Licht aus, wenn es mir paßt und ich es für nötig halte, verstehst du?“

„Nun man ruhig Blut, Hans, nicht gleich so hitzig. Sollst ja auch Licht haben, wenn es nötig ist. Aber das gezeigte Bild soll doch nur ein Beispiel sein. Wir sind doch nun mal eine große Familie auf der DW, sind alle voneinander abhängig, aufeinander angewiesen und freuen uns, daß wir unsere Arbeit haben und nicht auf der Straße liegen und stempeln müssen.“

„Na ja, was hat das Ganze denn nun bloß mit dem Bild zu tun?“

„Einen Augenblick! Sieh, wenn wir was verdienen wollen, müssen wir zusammenhalten und müssen, ob wir wollen oder nicht, mit der Betriebsleitung für den Betrieb denken und müssen sorgen, daß er immer Arbeit

hat. Ist keine vorhanden, so werden wir alle, ob hoch oder niedrig, auf der Straße liegen. Stimmt's?“

„Ja, Karl, ich muß schon sagen, du hast nicht ganz unrecht.“

„Siehst du, und um Arbeit zu haben und Schiffe bauen zu können, müssen wir Aufträge haben. Um diese zu erhalten, dürfen wir nicht teurer sein als andere Werften. Und nun kommt die Frage: Können wir billiger arbeiten?“

„Du redest ja wie'n Kapitalist. Fehlt nur noch, und du sagst Löhne abbauen, womöglich noch für die Arbeit Geld mitbringen.“

„Quatsch doch nicht solch dummes Zeug. Weniger Lohn wäre Unsinn und kommt nicht in die Tüte. Im Gegenteil, der könnte ruhig noch höher sein.“

„Na also!“

„Laß mich mal weiterreden, Hans! Materialpreise sind auch nicht billiger zu machen, die liegen fest. Was bleibt also noch?“

„Na?“

„Wir müssen mithelfen, ob wir wollen oder nicht, die Unkosten zu senken. Denn von diesen hat ja kein

Mensch einen Vorteil. Unkosten müssen und werden immer sein, aber sie müssen möglichst niedrig gehalten werden. Denn von den vielen Geldern, die unnütz dafür ausgegeben werden, hat kein Mensch etwas; man kann sie genau so gut auf die Straße schmeißen.“

„Na Mensch, Karl, wie kann ich Unkosten senken? Ich bin doch man ein ganz gewöhnlicher Arbeiter, tue meine Pflicht, so gut ich kann. Alles andere geht mich nichts an.“

„Weiß ich, Hans, du bist ein guter Kerl, mit dem man Pferde stehlen kann. Und doch glaube ich, auch du kannst die Unkosten senken helfen. Sieh mal, was brauchen wir doch alles, um arbeiten zu können: Licht, Wasser, Gas, Sauerstoff, Acetylen, Dampf, Öl, Preßluft, Papier, Bleistifte, all die Werkzeuge, vom Bohrer bis zum Feilenheft und Schmirgelleinen. Wenn auch viele Stücke nur Pfennige kosten mögen, insgesamt muß die Werft dafür doch viel ausgeben. Ich schätze, bestimmt sind es Millionen Mark. Glaubst du, daß wir diese gewaltige Summe herabmindern können?“

„Nee, ich nicht!“

„Ich glaube doch. Paß mal auf: Wir sind hier auf der Werft rund 7000 Mann. Wenn jeder nur jeden Tag 10 Pfennige einsparen würde, wären die Unkosten mit einem Schläge um $0,10 \times 360 \times 700 = 252\,000$ DM gesunken. Und kein Mensch hätte einen Schaden davon.“

„Aber Karl, wie soll ich 10 Pfennig am Tage einsparen können?“

„Denk mal nach. Wenn ein Wasserhahn unnütz läuft, dreh ihn ab, auch wenn du ihn nicht aufgedreht hast.“

„Aber Karl, das bringt doch nichts!“

„Doch, doch, Hans! Sieh, an jeder Stelle darf man nur soviel anwenden und verbrauchen, wie notwendig ist; alles andere ist vom Übel! Man trinkt zur Zeit auch nur ein Glas Bier, und wenn's schmeckt, trinkt man ein zweites. Man setzt aber nicht einen ganzen Eimer auf einmal an, um nichts zu vergeuden. Und so muß es auch mit den vielen Notwendigkeiten sein, die wir nun einmal zum Arbeiten gebrauchen. Auf die richtige Menge kommt es an, nicht zu viel, nicht zu wenig, das kennen wir alten Werfthasen ja. Viel Kleinvieh bringt auch 'nen großen Haufen Mist. Bestimmt kann man viel einsparen, wenn jeder Handwerker seine Maschine abstellt, wenn sie nicht gebraucht wird, oder jeder das Licht ausschaltet, wenn er auch so sehen kann. Ich glaube bestimmt, daß im Jahr schon beim Strom eine schöne Summe eingespart werden kann. Denk auch mal an all die anderen Dinge, die ich eben nannte. Wollen doch nur mal die Preßluft betrachten. Da verbrauchen wir jede Stunde über 10 000 cbm. Und jeder Kubikmeter kostet rund 1,5 Pfennig. Glaubst du nicht, daß hier erhebliche Mengen eingespart werden könnten? Muß das sein, daß man Maschinen und Apparate ausbläst, ohne eine Preßluftpistole zu benutzen? In jeder Minute gehen dann über 10 cbm Luft verloren; mit einer Pistole braucht man nur 1,5 cbm. Und wie oft kann man überhaupt auf die Preßluft verzichten und kann andere Hilfsmittel anwenden und kommt zum selben Ziel? So kann man Magnetstäbe gebrauchen und damit Späne aus Maschinen oder Gußstaub aus Löchern entfernen; man spart also die Luft zum Ausblasen und außerdem wird die Umgebung nicht in eine Staubwolke gehüllt. Du siehst also, man kann schon sparen, wenn man nur immer daran denkt.“

„Na ja, wenn du die Sache so ansiehst, dann ...“

„Und weiter, Hans, jede Konus 3-Bohrmaschine, die unnütz läuft, pustet 2 cbm Luft ins Freie. Ist es nötig,

daß zu gleicher Zeit 50 Schlauch-Verschraubungen nur am Helgen blasen, weil diese nicht angezogen sind oder Lederdichtungsscheiben fehlen oder aus einem defekten Schlauch dauernd Luft entweicht?“

„Aber Karl, dafür sind doch die Kolonnenführer da und die Kollegen, die nichts anderes zu tun haben, als diese Fehler abzuschalten. Ich kann darauf nicht aufpassen; mein Akkord ist knapp bemessen, und ich will nicht versacken.“

„Zugegeben, Hans, Kolonnenführer, Vorarbeiter und Meister passen auf, müßten wohl hier und da noch mehr Obacht geben. Die Luftkutscher sind aber nicht nur dazu da, immer wieder aufzupassen. Das müssen wir schon selber tun. Die Werkzeuge stehen schließlich auf unserem Werkzeugbuch, und wir sind letzten Endes dafür verantwortlich, daß alles einwandfrei ist.“

„Ja, wenn ich nun zum Beispiel einen Schlauch mit Maschine hole, woher soll ich wissen, daß alles ganz dicht und richtig ist?“

„Nimm keinen Schlauch und keine Luftmaschine aus der Ausgabe, die nicht an Ort und Stelle geprüft worden sind. Und ist es denn so schlimm, schnell mal eine Leitung abzustellen, wenn ein Selbstschlußventil defekt ist, die Leitung bläst, so daß bei Flut in der Elbe Fontänen bis fast einen Meter Höhe entstehen? Das dauert keine Minute, dein Akkord leidet nicht, und wir ersparen, auf ein Jahr gesehen, viel Luft, was jetzt so in die Luft verpufft wird und wovon kein Mensch einen Vorteil hat. Wenn jeder nur etwas mithilft, an allen Dingen, die ich vorhin nannte, zu sparen, könnte viel Geld eingespart werden.“

„Du magst recht haben. Ich will dran denken.“

„Tu das, Hans, du hilfst dann mit, die unnützen Unkosten zu senken und damit, daß Schiffe billiger angeboten werden können und wir weitere Aufträge erhalten. Oder unsere Weihnachtsgratifikation könnte um 30 Mark je Mann höher ausfallen, ohne daß es der Firma wehtut.“

„Na ja, nun ist's aber genug.“

„Nur noch auf eins, Hans, will ich hinweisen, woran das andere Plakat von der Materialvergeudung erinnert. Ich weiß nicht, ob du die Zahlen gehört hast, die Werkzeug-Müller bei der Filmvorführung neulich mal nannte. In einem Jahr werden nur für Fräser, Reibahlen, Spiral- und Gewindebohrer insgesamt 430 000 DM ausgegeben. Denk dir, das sind nur vier Artikel. Wie hoch mag dann erst die Summe sein für die tausend Teile, die die Werkzeugverwaltung im Jahr beschaffen muß! Und Müller hat schon recht, wenn er sagt, hier könnten bei gutem Willen und mehr Obacht leicht 100 000 DM eingespart werden, wenn jeder alle Werkzeuge fachmännisch behandelt. Glaubst du nun, daß im Durchschnitt jeder am Tag doch 10 Pfennig einsparen kann?“

„Du magst recht haben.“

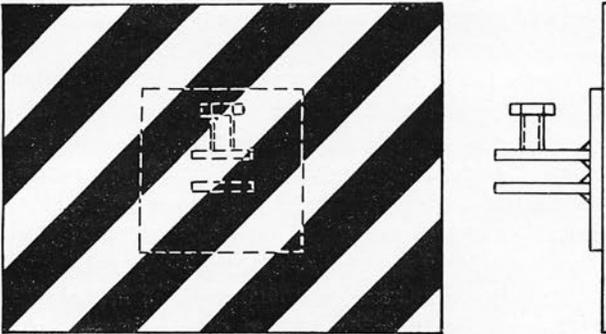
„Sieh, Hans, das gehört nämlich auch mit zum Mitbestimmungsrecht, daß wir uns mitverantwortlich fühlen und die Sache auch mal von dieser Seite betrachten. Das wollen die beiden Bilder, die jetzt angebracht sind, uns sagen:

Achtet darauf, daß nicht mehr soviel Geld unnütz auf die Straße geworfen wird.“

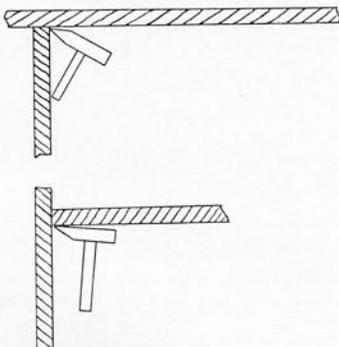
Verbesserungsvorschläge

Aus folgenden prämierten Verbesserungsvorschlägen kann ersehen werden, daß nicht nur Hinweise bewertet werden, die zur Leistungssteigerung und Vereinfachung der Arbeitsmethoden führen, sondern daß auch Anregungen willkommen sind und beachtet werden, welche die Unfallgefahr vermindern und die Arbeitsbedingungen erleichtern und zweckmäßiger gestalten.

1. Das Be- und Absteigen der Zugangsleitern zu einigen Kaikränen war nicht ohne Gefahr möglich, da beim Anfahren des Kranes die Gefahr bestand, unter die Räder zu kommen. Auf diesen Fehler machte der Betriebselektriker-Lehrling Hartmann aufmerksam. Obleich das Besteigen von Kränen nur im Stillstand und nach vorheriger Verständigung mit dem Anschläger gestattet ist, wurde eine Änderung der Aufstiegleitern durchgeführt.
2. Um die spitzen, in Kopfhöhe liegenden Ecken von Kollis sichtbar zu machen, empfahl der Vorarbeiter Lückert die Einführung von Warnblechen, die auf der Rückseite mit einer Schraube zum Befestigen am Kolli versehen sind und dessen Vorderseite mit der neuen Warnfarbe, den schrägen schwarz-gelben Streifen, versehen ist. (Abb. 1.)



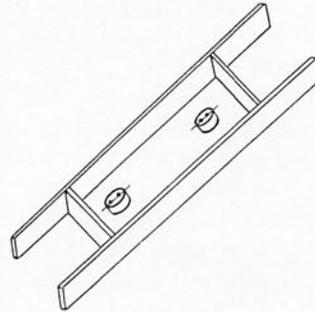
3. Die Form der benutzten Schlackenhammer war ungünstig. Man konnte die Schlacke aus den Ecken schlecht entfernen und verletzte sich bei dieser Arbeit oft seine Finger. Auf diesen Nachteil wiesen die Schweißer Starckjohann und Zeunert hin und schlugen eine zweckmäßigere Form der Hammerspitze vor. In Zukunft wird nun ein Hammer mit der praktischen Spitze benutzt. (Abb. 2.)



4. Der Schweißer Thiele machte auf folgendes aufmerksam: Der aus mehreren Kästen bestehende Unterbau für Bootsdavits soll vor dem Asphaltieren

angebracht werden. Kann dieser Arbeitsgang aus irgendwelchen Gründen nicht rechtzeitig erfolgen, müssen die Kästen auf das asphaltierte Deck geschweißt werden. Durch die beim Schweißen erzeugte Wärme kann dann unter gewissen Umständen eine kleine Explosion entstehen. Thiele schlug vor, daß in diesem Fall vor dem Anschweißen an der höchsten Stelle des Kastens ein Entlüftungsloch angebracht wird, durch welches die sich bildenden Gase entweichen können und das später wieder dichtgemacht wird.

5. Der Zimmermann Krause machte sich Gedanken darüber, wie man das Einpassen der Hobelmesser an der Deckshobelmaschine einfacher gestalten könnte. Er schlug zwei Schublehren vor, die über beide Enden der Welle der Deckshobelmaschine geschoben werden; gegen die eingestellte bewegliche Zunge der Schublehre, die mit einer Kupfereinlage versehen ist, wird das Messer gedrückt und dann angezogen. Alle Messer haben den gleichen Abstand. Das viele Messen kommt in Fortfall.
6. Dem Zimmermann Krause gefielen auch die jetzt gebräuchlichen Steckdosenkästen nicht, die überall in den Werkstätten benutzt werden. Und er hat nicht unrecht. Die nach Gebrauch um den Kasten gewickelte Kabelschnur fällt oft ab, so daß diese neben dem Kasten liegt. Krause empfahl die Verlängerung der beiden Seitenwände; damit kann die Schnur nicht mehr abrutschen. Ein einfacher aber zweckmäßiger Hinweis. (Abb. 3.)



Damit möge es genug sein. In der nächsten DW-Zeitung wird über weitere Anregungen, die eingeführt sind oder werden, berichtet. Sicherlich können aus dem Betrieb noch viele Hinweise gegeben werden. Deshalb ergeht an alle DWer die Bitte, Anregungen einzureichen. Nicht nur in den Büros werden Verbesserungen entwickelt, sondern gerade der in der Arbeit Stehende ist in der Lage, von seinen Erfahrungen zu berichten, die er im Laufe seiner Berufsjahre gesammelt hat. Er wird durch die Bekanntgabe seines Wissens dazu beitragen, sich und seinen Kollegen Arbeitserleichterungen zu verschaffen, damit die Arbeit unfallsicherer und einfacher durchgeführt werden kann. Und wer hülfe nicht gern seinen Kollegen! Deshalb reicht auch in Zukunft Verbesserungsvorschläge ein, laßt die Ideen nicht schlummern und ungenutzt liegen, sondern verwertet eure Einfälle.

Dipl.-Ing. Horst

Stunden der Entspannung

Bekanntlich geben unsere Auftraggeber im allgemeinen ihrer Zufriedenheit mit den von unserer Werft gelieferten Schiffen dadurch sinnfälligen Ausdruck, daß sie eine Spende für den Kulturfonds unserer Belegschaft zur Verfügung stellen. Im Laufe eines Jahres kommen auf diese Weise ganz beträchtliche Summen zusammen.

In diesem Jahre gingen die Meinungen über die Verwendung des Kulturfonds sehr auseinander. Ein Teil der Belegschaft wollte etwas Wertbeständiges schaffen und sprach daher für den Abschluß einer Rentenversicherung, wofür der Kulturfonds den Grundstock bilden könne. Andere waren der Meinung, daß nicht alle Belegschafter dann etwas davon haben würden. Auch



So vergnügt war es

der Vorschlag, eine eigene Kulturstätte zu schaffen, wurde nicht angenommen. Und so einigte man sich schließlich dahin, daß auch in diesem Jahr wieder etwas für alle veranstaltet werden sollte. Da die Eisrevue „Der Kaiserwalzer“ im letzten Jahr so ziemlich allgemeinen Anklang gefunden hatte, lag es nahe, auch jetzt wieder eine Veranstaltung ähnlicher Art auf die Beine zu bringen. Daß so etwas nicht einfach ist, leuchtet ein, wenn man sich vor Augen hält, daß unsere Belegschaft auf etwa 7000 Menschen angestiegen ist. Unser Betriebsrat mußte daher mindestens 15 000 Menschen, die zu dieser Veranstaltung gehen würden, weil natürlich die Familienangehörigen teilnehmen sollten, unterbringen. Es sollte ja eine Veranstaltung der Gemeinschaft sein. Nach vieler Mühe und intensiver Vorbereitung ist es dem Betriebsrat gelungen, das Bestmögliche herauszufinden, in dem er sich die St.-Pauli-Markthalle für drei Vorstellungen einer Varieté-Sonderveranstaltung sicherte. Nachdem auch das nicht ganz einfach zu lösende

Problem der Programmzusammenstellung bewältigt war und alle sonstigen organisatorischen Fragen, die ein gerüttelt Maß von Arbeit mit sich brachten, ihre Erledigung gefunden hatten, konnte es also losgehen. Am Sonnabend, dem 15. November, konnten 5000 DW-Belegschafter und deren Angehörige die „Uraufführung“ miterleben. Ein jeder, der dabei war, muß bekennen, daß es wirklich gelungen war, ein Programm aus Spitzenkönnern des deutschen Varietés und des deutschen Theaters zu mobilisieren. Über drei Stunden lang lief das Programm in steter Folge ab. Die Zuschauer gaben ihrem Gefallen an den Darbietungen stellenweise durch langanhaltenden Beifall Ausdruck. Verschiedene Unentwegte fanden nach Beendigung des eigentlichen Programms den Heimweg nicht sofort, sondern bestürmten die Kapelle, die auch ihre Darbietungen noch fortsetzte. Die Jugend wagte noch ein Tänzchen, und eine ganze Reihe unserer jungen Belegschaftsangehörigen nutzte die Gelegenheit aus, von den bekanntesten Künstlern ein Autogramm zu bekommen.

Besonders erwähnenswert war das exakte Zusammenspiel der Kapelle, die jedem Wink ihres Leiters folgte. Manch einer wird gedacht haben, daß eine so reibungslose Zusammenarbeit aller auch bei unserer Werft wünschenswert wäre.

Man kann ohne Übertreibung sagen, daß alle zufrieden waren, wenn auch einige Mängel sicherlich nicht übersehen werden können. Sicher hat mancher, besonders auf den von der Bühne weiter entfernten Plätzen, bedauert, daß die Übertragungsanlage nicht immer ganz einwandfrei funktionierte und daß die uns von der DW aus unserer Maschinenfabrik Grasbrook bestens bekannte Infrarot-Heizung doch nicht ganz ausreichte. Der Betriebsrat hatte aus den erwähnten kleinen Mängeln die Konsequenzen gezogen und für die Vorstellung am 16. November eine andere Sitzordnung vorbereitet und Behinderungen der Sichtmöglichkeiten weitgehend ausgemerzt. Auch die Übertragungsanlage wurde gründlich überholt, so daß die beiden Sonntagsvorstellungen für alle ein voller Erfolg wurden, was auch durch die begeisterten Beifallskundgebungen der Zuschauer und die mehrfachen Zugaben der Künstler zum Ausdruck kam. Alles in allem war es doch ein schönes Fest.

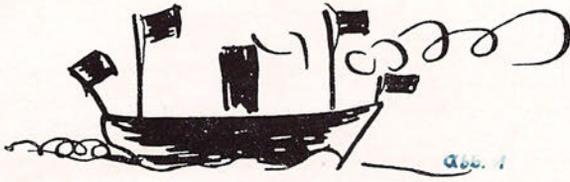
Die nächste gemeinsame Veranstaltung wird das Weihnachtsfest uns bringen in Gestalt der traditionellen Weihnachtsmärchen - Vorstellungen für unsere DW-Kinder.

Schwierige Einfahrt nach Rotterdam

Als wir zum letztenmal die spanische Küste sahen, war strahlende Sonne. Es war so warm, daß die Freiwache sich an Deck sonnte, aber möglichst so, daß man etwas vom Fahrtwind abbekam, sonst war es einfach zu heiß. Und das Anfang November; man kann sich so etwas in Hamburg schwer vorstellen. Doch von jenem Tag an fuhren wir langsam aber sicher

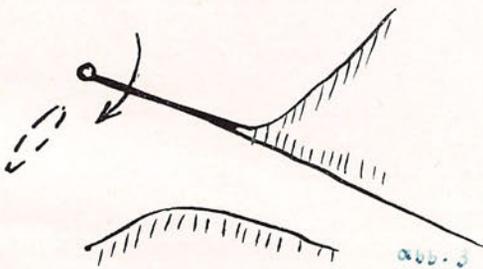
wieder dem Hamburger Klima entgegen, von dem man sagen könnte, daß es nur aus zwei Jahreszeiten bestünde: „Winter“ und „Ende-Juli“. Zunächst mal fiel das Barometer mit jeder Seemeile, die wir zurücklegten, und nach und nach briste es auf. Im Kanal hatten wir Windstärke 8 bis 9. Da wir Südwestwind hatten und etwa Nordostkurs steuerten, machte sich das zunächst

nicht so bemerkbar. Man hatte das Gefühl eines starken Fahrtwindes — das Verblüffende war nur, daß dieser vermeintliche „Fahrtwind“ nicht von vorn, sondern von achtern kam; trotzdem wir 13 Seemeilen liefen. Wenn ein Kind in dieser Weise ein Schiff malt, dann schimpft



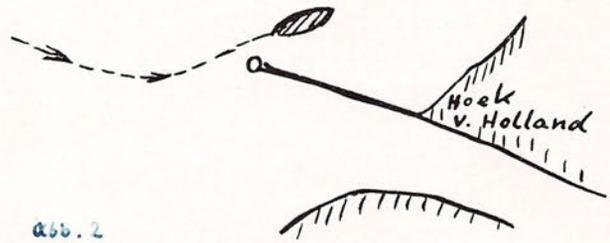
der Lehrer und sagt: Der Rauch und die Flaggen müssen andersherum! Aber bei uns war es tatsächlich so, und wie! Als wir den Seelotsen für Antwerpen übernahmen und uns quer zum Wind legten, um dem Lotsen zu ermöglichen, in Lee an uns heranzukommen, hatten wir so viel Schlagseite, daß nicht mehr viel fehlte, bis „Seite Deck zu Wasser“. Es heulte in den Wanten — wie im Kino, wenn sie Sturm machen. Es war Nacht, helle Lampen, weiß-grünes Wasser und mittendrin ein winziges, vom Lotsendampfer ausgesetztes Bootchen, das alle paar Sekunden aus einer unbestimmten Höhe herabzufallen schien und breit aufs Wasser klatschte, und dazu dies Orgelkonzert — — — die ganze Szene hatte etwas Unwirkliches an sich. Als der Lotse an Bord war, nahmen wir wieder Fahrt auf, und als der Morgen graute, machten wir in Antwerpen fest. Hier hatten wir einen Teil unserer Ladung zu löschen. Nicht viel, wir wären fast bis Mittag damit fertig geworden. Aber dann hörten wir von Rotterdam, unserem nächsten Bestimmungshafen, von jener Schiffskatastrophe, die in den letzten Wochen ausführlich in allen Zeitungen diskutiert wurde.

Bin ich kein Augenzeuge jenes Unglücks, so erlebte ich doch dessen direkten Auswirkungen, und wir ließen uns von dem Rotterdamer Lotsen später die Vorgänge genau schildern. Folgendes war passiert:



Der Dampfer „Faustus“ hatte beim Ansteuern des Hafens offenbar den Strom erheblich unterschätzt und war, anstatt den Molenkopf an Backbord zu lassen, selbst an Backbord desselben festgekommen. Wegen der enormen Brandung und des harten Windes bestand Gefahr für das Schiff, und die Besatzung wurde von einem Rettungsfahrzeug in Sicherheit gebracht. Nicht lange Zeit darauf, als das Wasser schon langsam abließ, wurde das Schiff — und dies ist einer jener unglaublichen Tatsachen, die selbst erfahrene Seeleute für Seemannslatein halten würden, wenn man sie nicht beweisen könnte — von einer gewaltigen See über die Mole hinweggehoben (oder durch die Mole hindurchgestoßen könnte man ebensogut sagen), wobei nicht nur

die Mole an dieser Stelle zertrümmert, sondern vor allem der Boden des Schiffes so weit aufgerissen wurde, daß das Schiff sofort sank. Der Ebbstrom nahm es noch etwas mit hinaus, so daß es jetzt so in der Fahrrinne von Rotterdam liegt:



Besser kann man selbst in Kriegszeiten einen Hafen nicht versperren. Die Folge war nun erst einmal die völlige Sperrung von Rotterdam. Wir saßen mit unserer Ladung in Antwerpen, waren klar zum Auslaufen und konnten nichts machen. Sollen wir hier ausladen oder die Ladung für Rotterdam mit nach Hamburg nehmen? So vergingen drei Tage, als wir die Nachricht erhielten, daß Schiffe bis zu 5 m Tiefgang passieren dürften. Wir hatten etwa 5,30 m. Jetzt wurde getrimmt, der Doppelboden leergepumpt und so tatsächlich der zugelassene Tiefgang erreicht. Nebenbei trat hierdurch die äußerst wichtige Frage auf, ob für dieses unsichere Wetter die Stabilitätseigenschaften unseres Schiffes noch ausreichend waren. Wir hatten alle Zwischendecks voll und außerdem Terpentinfässer als Decksladung. Aus den Unterräumen hatten wir jedoch in Antwerpen etwas gelöscht. Normalerweise fährt man ja bei diesem Ladezustand mit gefluteten Tanks. „Sie sind doch von der DW,“ hieß es, „Sie können uns das ja genau sagen...“ Gut, es wurde gerechnet und erwogen, und wir kamen zu dem Schluß, daß noch kein Grund zur Beunruhigung vorlag. Außerdem kam bald danach die Meldung, daß der zulässige Tiefgang auf 6 m erhöht worden sei. Aber die Stabilität erwies sich wirklich als gut genug. Ich will auf Einzelheiten von Stabilitätstheorien hier nicht eingehen. Aber eines hat das Ganze gezeigt: wie wichtig es ist, daß Leute, die Schiffe bauen, auch zur See fahren. Daß wir einmal selbst in die Lage kommen, unter unvorhergesehenen Umständen die Unterlagen, die wir der Schiffsführung in die Hand geben, in der Praxis auf ihre Brauchbarkeit hin zu untersuchen. Zu sehen, dies ist gut und hat praktischen Wert, jenes ist reine Theorie und auf See nicht zu gebrauchen. Manches habe ich als reformbedürftig erkannt, weil in der Praxis stets Fälle eintreten können, die man rein theoretisch für unwahrscheinlich hält. — Frühmorgens schlüpfen wir durch das enge Loch zwischen dem Wrack und dem Molenkopf hindurch nach Rotterdam hinein, drei Tage später spät abends wieder hinaus. Die Maas ist zur „Einbahnstraße“ geworden. Ist ein Schiff zum Auslaufen gemeldet, so ist die Einfahrt stundenlang gesperrt, und als wir am 12. in völliger Finsternis und bei steifer Brise die Mole von Rotterdam hinter uns ließen und Kurs Heimat aufnahmen, war es, als passiertem wir eine endlose Geisterflotte; Lichter von Schiffen, die darauf warteten, daß man sie hineinließ.

Wolfram Claviez



Aus dem Betriebssport

Unsere verschiedenen Mannschaften haben auch in diesem Monat recht erfolgreich abgeschnitten. Ergebnisse:

F u ß b a l l

DW 1 gegen Bleiindustrie Harburg 1 . . .	1:0
DW Res. gegen Bleiindustrie Harburg Res.	8:1
DW komb. gegen Iloca Kamera 1	3:3
DW 1 gegen Shell 1	4:2

Handball

DW 1 gegen Lassen & Co.	11:6
DW 2 gegen Wandsbek 89 (Shell)	8:13
DW 1 gegen Heidenreich & Harbeck . . .	16:6
DW 1 gegen Norddeutsche Bank	10:15
DW 1 gegen Lassen & Co. (Rückspiel) . .	15:3

Tischtennis

DW 2 gegen Fa. F. H. Schule	14:2
DW 1 gegen HGW 2 (Punktspiel)	14:2
DW 2 gegen Renck 2 (Punktspiel)	15:1
DW 1 gegen Renck 1 (Punktspiel)	14:1
DW 1 gegen Fernmeldezeugamt 2 (Pktsp.)	13:3
DW 2 gegen HGW 5 (Punktspiel)	16:0
DW 2 gegen Fernmeldezeugamt 3 (Pktsp.)	11:5
DW 1 gegen Allgem. Telefonfabr. (Pktsp.)	14:0
DW 1 gegen Philipps 1 (Punktspiel) . . .	12:4
DW 2 gegen Nordeutsche Bank 3 (Pktsp.)	11:5

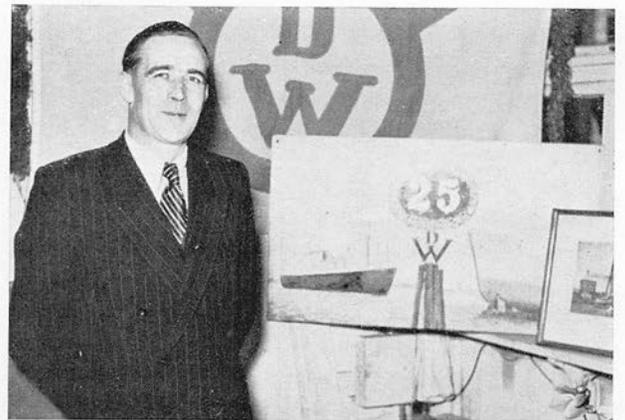
Auch unsere Schachgruppe hat ihren ersten Wettkampf hinter sich. Unsere Mannschaft siegte gegen Tretorn 5^{1/2} : 4^{1/2}. Unsere Schachgruppe findet sich an jedem Montag im Lokal Wüpper in Finkenwerder zusammen.

Interessenten sind immer willkommen.

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Am 16. Oktober 1952 konnte Herr Hans Paulsen auf eine 25jährige Tätigkeit bei uns zurückblicken. Er war am 23. Mai 1924 bei uns als Glaser eingestellt worden und hat die an ihn gestellten Anforderungen stets zur vollsten Zufriedenheit erfüllt. Er fiel besonders durch sein ruhiges und besonnenes Wesen auf. Es gelang ihm, die Anerkennung seiner Vorgesetzten und die Wertschätzung seiner Kollegen zu erwerben. Wie vor 25 Jahren erledigt der Jubilar auch heute noch prompt und pflichtbewußt seine Arbeiten. Wir wünschen ihm, daß er uns noch viele Jahre erhalten bleiben möge.



Herr Fritz Lorenzen beging am 30. Oktober 1952 sein 25jähriges Dienstjubiläum. Er trat am 25. Mai 1927 als Schiffbauhelfer bei uns ein, wirkte später einige Jahre als Decksmann auf unseren Schleppern, um anschließend zunächst Heizer auf einer unserer Lokomotiven und später Lokführer zu werden. Nach einer schweren Operation im Jahre 1940 mußte er diese Beschäftigung aufgeben. Er wurde dann als Werkstattschreiber eingesetzt und im Jahre 1942 wegen seiner Fähigkeiten und seines Fleißes in das Kalkulationsbüro versetzt. Seit 1949 ist er Angestellter, und heute sorgt er mit dafür, daß der Betrieb bereits morgens weiß, wieviel Arbeitsstunden am Tage zuvor abgeleistet worden sind. Seine herzliche Art hat ihn zu einem sehr geschätzten Mitarbeiter werden lassen. Wir alle wünschen ihm viele Jahre erfolgreicher Arbeit in seiner verantwortungsvollen Stellung.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

- Schiffbauhelfer Helmut Winkelmann mit Frl. Elfriede Kandziora am 4. 10. 1952
- Transportarbeiter Heinz Staschen mit Frl. Vera Schmidt am 11. 10. 1952
- E-Schweißer-Anlerner Hans Michels mit Frl. Maria Bardenhagen am 11. 10. 1952
- Kalkulator Otto Krause mit Frau Margarete Allenberg am 15. 10. 1952
- Hilfszimmerer Heinz Froese mit Frl. Annelore Kersten am 18. 10. 1952
- Schiffbauer Dietmar Senf mit Frl. Anny Levertoff am 18. 10. 1952
- E-Schweißer-Anlerner Heinz Patzke mit Frl. Jenny Ernst am 18. 10. 1952

Für die zahlreichen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen und Mitarbeitern meinen herzlichsten Dank.

Wilh. Bolick

- E-Schweißer Emil Warncke mit Frau Edith Werner am 18. 10. 1952
- Schiffbauer Gerhard Pauls mit Frl. Helene Schiminski am 18. 10. 1952
- Brenneranlerner Walter Richters mit Frl. Dorothea Hartmann am 25. 10. 1952
- Brenner Hermann Kubiak mit Frl. Frieda Krause am 25. 10. 1952
- S-Zimmerer Kurt Stöver mit Frl. Ingeburg Richter am 25. 10. 52
- Maschinenarbeiter Gerhard Hübner mit Frl. Ingeborg Kierulff am 25. 10. 1952
- S-Zimmerer Hermann v. d. Horst mit Frl. Irmgard Jähne am 25. 10. 1952
- Angel. Stellagenbauer Harry Lanker mit Frl. Erika von Malottky am 1. 11. 1952
- Schlosser Alfred Lode mit Frau Ilse Krause am 1. 11. 1952
- Kaufmännische Angestellte Hilde Loop mit Herrn Werner Winter am 1. 11. 1952
- Schiffbauhelfer Günter Vierk mit Frl. Hildegard Monse am 1. 11. 1952
- Helfer Heinz Gehlhaar mit Frl. Eesther Hennig am 1. 11. 1952

- E-Kranfahrer Helmut Bagdons mit Frl. Ingeburg Meinhold am 1. 11. 1952
- Schiffbauhelfer Günter Heckler mit Frl. Gertraud Losch am 1. 11. 1952
- Helfer Wladislaus Kupppler mit Frau Aurelie Germann am 1. 11. 1952
- Rohrschlosser Artur Krüger mit Frl. Helga Funk am 8. 11. 1952
- Werkzeugausgeber Ernst Ludwig mit Frau Gerda Aschmoneit am 8. 11. 1952
- Maschinenschlosser Karl Kotenbeutel mit Frau Grete Nagel am 10. 11. 1952

Geburten:

Sohn:

- Dreher Hans Dabbert am 25. 9. 1952
- Werkzeugmacher Albert Freier am 29. 9. 1952
- Schiffbauer Herbert Rogge am 16. 10. 1952
- E-Schweißer Ernst Müller am 24. 10. 1952
- Schiffbauer Harald Tamcke am 26. 10. 1952
- E-Schweißer Johann Kählsler am 27. 10. 1952
- Angel. Seilbahnfahrer Hans Schult am 28. 10. 1952
- Versenker Albrecht Rust am 2. 11. 1952
- Schlosser Wolfgang Zander am 8. 11. 1952
- Schiffbauhelfer Günter Böhme am 10. 11. 1952

Tochter:

- Kaufmännische Angestellte Frau Grimm am 6. 9. 1952
- Schiffszimmerer Richard Pollmann am 12. 10. 1952
- Tischler Wilhelm Ruhнау am 14. 10. 1952
- E-Schweißer Kurt Riek am 15. 10. 1952
- Heizer Rudi Steinke am 19. 10. 1952
- E-Schweißer Kurt Domigall am 27. 10. 1952
- Schiffbauhelfer Walter Tormählen am 29. 10. 1952
- Maschinenbauer Heinz Schliecker am 1. 11. 1952
- Maschinenbauer Hinrich Barghusen am 6. 11. 1952
- Angel. Maschinenbauer Siegfried Schulze am 7. 11. 1952
- Brenner Hans Nimtz am 8. 11. 1952

Wir gratulieren!

Wir gedenken unserer Toten

Karl Carlson
Werkzeugausgeber
gest. 10. 10. 1952

Hermann Bornhöfft
Schiffbauhelfer
gest. 12. 10. 1952



Heinz Herrmann
Tischler
gest. 12. 10. 1952

Albert Strunge
Nieter
gest. 27. 10. 1952

Gerd Sauerwald
Bohrerhelfer
gest. 14. 11. 1952



Die Urlaubszeit der meisten von uns ist längst vorbei, und nur die freundliche Erinnerung an froh verlebte Tage ist zurückgeblieben. Damit wir aber die diesjährige Urlaubsperiode nicht zu schnell vergessen, hat sich das für uns zuständige Finanzamt gemeldet und mitgeteilt, daß die von der DW verausgabten Beträge für die Belegschafter der Lohnsteuer unterliegen. Das heißt also auf deutsch, daß jeder DW-Urlauber eigentlich jetzt eine ganz erhebliche Lohnsteuernachzahlung zu leisten hätte. Selbstverständlich denkt die DW nicht daran, ihren Mitarbeitern nachträglich einen Tropfen Wermut in den Becher der Freude zu schütten. Die DW wird die Steuern selbst übernehmen, die übrigens etwa 30 % des gesamten für die Urlaubsperiode verausgabten Betrages ausmachen werden. Ja, ja, es ist schon nicht ganz einfach, wenn man jemandem eine Freude machen will!

Jetzt ist es soweit, daß die japanischen Stahllieferungen anfangen. Das bedeutet für uns eine Entspannung in der Materiallage. Wir können mit dem Bau des ersten Docks anfangen, und das wiederum bedeutet, daß weitere Arbeitsplätze bei uns eingerichtet werden können. Wir können stolz auf diese Erfolge sein, da wir ohne fremde Hilfe und ohne den Staat um Kredite angehen zu müssen, immer wieder in der Lage sind, die Schwierigkeiten zu meistern. Unser Vorstand hat in einer gemeinsamen Besprechung der Geschäftsleitung und des Gesamt-Betriebsrats die Lage unseres Unternehmens frei und ungeschminkt erörtert. Es ist auch bereits die Planung für das Jahr 1953, die uns vor große Auf-

gaben stellt, besprochen worden. Der Inhalt der Übersicht, die der Vorstand gegeben hat, wurde in der letzten Betriebsversammlung allen Belegschaftern zugänglich gemacht. In dem kommenden Wirtschaftsausschuß wird man dann alle Probleme eingehend gemeinsam behandeln.

Das sind die großen Dinge, die uns bewegen. Natürlich gibt es auch kleinere Sachen, die einmal besprochen werden müssen. Da hat sich z. B. herausgestellt, daß häufig die Ehefrauen unserer Belegschafter, die gerade krank sind, an der Lohnkasse erscheinen, um den Lohn ihrer Männer abzuholen. Das ist eine sehr vernünftige Handlungsweise der Ehefrauen unserer Betriebsangehörigen. Unsere Lohnabteilung hat nur die eine große Bitte, daß die Ehefrauen an den Lohnzahltagen nicht schon morgens um 9.00 Uhr hier erscheinen, weil dann nämlich die Lohntüten noch gar nicht fertig sind. Es empfiehlt sich daher, daß unsere DW-Frauen erst etwa ab 14.00 Uhr zum Abholen des Geldes kommen. Und vor allen Dingen dürfen sie nicht vergessen, eine Vollmacht ihres Mannes mitzubringen, da die Kasse grundsätzlich sonst nicht auszahlen darf. Ich denke aber, daß ein jeder der Bitte unserer Lohnabteilung nachkommen wird, weil es ja wirklich Kleinigkeiten sind.

Wie wäre es übrigens, wenn wir in unserer Werkzeugung eine „Meckerecke“ einrichten würden, in der jeder zu Wort kommen kann. Kritik ist immer gut, vorausgesetzt allerdings, daß sie sachlich ist. Also, wer etwas zu sagen hat, schreibe mir; ich werde dafür sorgen, daß die Einsendungen auch veröffentlicht werden. Es braucht sich aber niemand auf kurze Einsendungen zu beschränken, wer einen längeren Aufsatz mit einem interessanten Thema bringen möchte, ist bei der Schriftleitung jederzeit herzlich willkommen.

So, das wäre für diesen Monat alles, was ich zu sagen habe. Hoffentlich kann ich im nächsten Monat schon eine größere Zahl von Belegschaftern melden. Also auf Wiedersehen im Dezember.

Herzlichst
Euer Klabaubermann.

Das ist ja heiter!



Jeder Kapitän kennt die unerfreulichen Erscheinungen unter den Passagieren, die dem Kapitän mindestens ein Loch in den Kopf fragen, wobei die Fragen alles andere als geistreich sind. So erging es auch einem Kapitän, der mit seinem Frachter von Hamburg nach Afrika auf See war. Eine mitreisende Dame hatte den Kapitän eines Nachts auf Deck getroffen und ihm die unsinnigsten Fragen vorgelegt. Da tauchten die grün-weiß-roten Lichter eines anderen Schiffes am Horizont auf, die die Dame zu der Frage veranlaßten:

„Oh, Herr Kapitän, was ist das?“

„Ein Schiff, gnädige Frau.“

„Wie komisch“, sagte die Dame.

„Komisch“, brummte der Kapitän, „möglicherweise ist es auch ein Lastwagen.“