



12. Jahrgang

24. Dezember 1952 Nr. 12

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT



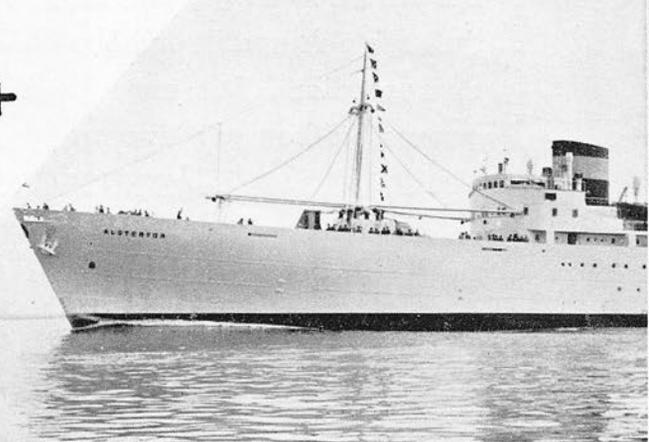
**Wir lieferten
1952**

7 Tanker
je 16 810 tdw
15 Kn.

**5 Motor-Fracht-
und Fahrgastschiffe**
5000 - 10 000 tdw
15 Kn.

2 Kühlschiffe
für die Fruchtfahrt

**Insgesamt
14 Schiffe
160.750,00 tdw**



DEUTSCHE WERFT HAMBURG

Zum Jahreswechsel 1952/1953

Ein Jahr harter Arbeit liegt hinter uns. Zum ersten Male konnten sich unsere Betriebe nach Fortfall der unsere Tätigkeit jahrelang einschränkenden Bestimmungen wieder voll entfalten.

Mit einer abgelieferten und vom Stapel gelassenen Neubautonnage von

über 175 000 t Tragfähigkeit

ist im abgelaufenen Jahr ein achtunggebietender Erfolg erreicht worden.

Mit dieser Zahl steht die Deutsche Werft wieder an der Spitze aller deutschen Seeschiffswerften, ohne jedoch den Vorkriegsstand vorläufig erreicht zu haben.

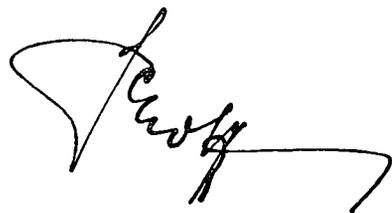
Für diese Jahresleistung gebührt unserer gesamten Belegschaft in den Büros, den Werkstätten und den Außenbetrieben für treue und willige Mitarbeit unser aufrichtiger Dank.

Sorgen wir dafür, daß das kommende Jahr, für das von der Betriebsleitung alle Voraussetzungen für eine volle Beschäftigung, auch bei einer weiter steigenden Zahl unserer Belegschafter, geschaffen sind, zu einer weiteren Steigerung unserer Stapelläufe und Ablieferungen führt.

Die Aufgabe ist gestellt; möge jeder einzelne sich bewußt sein, daß seine Arbeit ihren höheren Sinn erst findet in dem Ganzen, dem er dient, das uns alle bindet und hält und dem unser ganzes Streben gilt, unserer

DEUTSCHE WERFT.

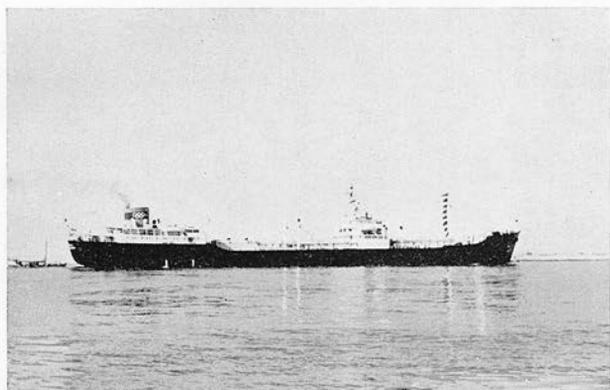
Hamburg, Ende Dezember 1952



Die Deutsche Werft 1952

Mit einem Auftragsbestand von mehr als 700 000 t dw. trat die Deutsche Werft in das Jahr 1952 ein. Die Voraussetzung für die Erledigung unseres vorliegenden Jahresprogramms war die ausreichende Materialversorgung, die schon im vergangenen Jahr zu wünschen übriggelassen hatte.

Obleich von uns besondere Maßnahmen getroffen waren, die eine ausreichende Belieferung sicherstellen



8 DW-Einheitsmotortanker, 16800 t dw, 15 Kn Geschw.
Grönland, Karen Naess, Mostank, Mosoil, Mosli, Virgin Islands,
Itala Fassio, Elsa Essberger

sollten, konnten die unsern Auftraggebern zugesicherten Ablieferungstermine nicht in allen Fällen gehalten werden. Es war daher nicht möglich, das vorgesehene Bau- und Ablieferungsprogramm, von dem wir hofften, daß es die Vorkriegshöhe wieder erreichen würde, in vollem Umfang durchzuführen.

Wenn trotzdem von uns ein Gesamtablieferungsergebnis der von uns vom Stapel gelaufenen und zur Ablieferung gebrachten Schiffe von 15 Neubauten mit 177 750 t Tragfähigkeit erreicht worden ist, so danken wir das in erster Linie dem Zusammenwirken aller unserer Mitarbeiter und Werksangehörigen, die trotz des vielfach verspäteten Eingangs wichtiger Zulieferungen die Bautermine der einzelnen Neubauten immer wieder aufzuholen vermochten.

Unsere vorliegenden Aufträge verteilen sich etwa gleichmäßig auf motor- und turbinenangetriebene Frachtschiffe mit und ohne Fahrgasteinrichtungen sowie einige Spezialschiffe für die Fruchtfahrt, neben denen auf der anderen Seite schnelle Tanker mit einer Tragfähigkeit von 15 000 bis 32 500 t dw. stehen.

Die Tankschiffe über 18 000 t Tragfähigkeit erhalten durchweg Turbinenantrieb bei einer Geschwindigkeit von 16—17 Knoten. Für die zu erzeugenden Dampfmen gen dieser Neubauten werden Hochdruck-Kesselanlagen der Bauart La Mont, Babcock & Wilcox sowie der Bauart Combustion Engineering Corporation eingebaut; sämtliche Kesselanlagen werden in unsern

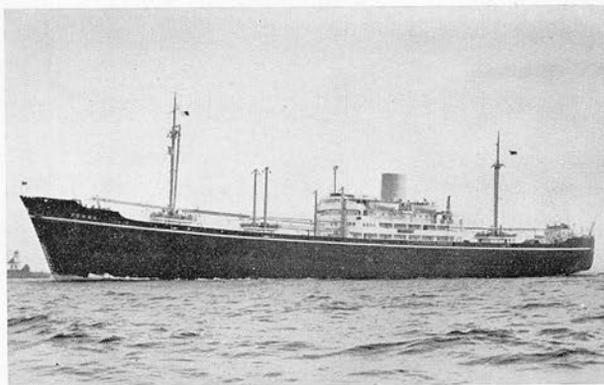
eigenen Werkstätten erstellt, in denen sich im Augenblick Hochdruck-Kesselanlagen für 14 große Schiffsneubauten mit Betriebsdrucken bis 60 atü und Dampftemperaturen bis 460° C befinden.

Zum erstenmal konnten sich damit im abgelaufenen Jahr unsere Schiffbaubetriebe wieder voll entfalten, nachdem zufolge des Machtspruchs der alliierten Nationen mehr als sechs Jahre der Neubau von Schiffen auf deutschen Werften ganz untersagt war und auch das im Jahre 1951 zur Erledigung gekommene Bauprogramm sich ausschließlich auf die Ablieferung von Schiffen für inländische Reeder erstreckt hatte.

Dennoch bleibt noch manches zu tun übrig, ehe die uns zur Verfügung stehende Neubau-Kapazität unseres Betriebes wie in den Vorkriegsjahren voll ausgenutzt sein wird.

Unsere Hauptsorge gilt auch für die Zukunft der Beschaffung des Schiffbaumaterials, das uns trotz der laufend steigenden Erzeugung der deutschen Hüttenwerke bisher nur in ungenügender Menge geliefert wurde. Die Deutsche Werft hat es nicht an Bemühungen fehlen lassen, unmittelbar helfend bei den Stahlwerken einzugreifen durch die Lieferung von Kohlen aus den U.S.A., Bereitstellung von Koks und Schrott sowie durch finanzielle Leistungen, um eine Erhöhung des uns zuge teilten Grobblech-Kontingents herbeizuführen.

Die Belieferung war trotzdem völlig unzulänglich; ebenso ist es den zuständigen staatlichen Stellen nicht gelungen, die unzureichende monatliche Liefermenge von 20 000 t Blechen für die Gesamtheit der deutschen Schiffswerften auch nur um ein geringes zu erhöhen.



Motor-, Fracht- und Fahrgastschiff „POONA“ der
det Oostasiatiske Kompagni, Kopenhagen, 10200 t dw, 15 Kn Geschw.

Wenn trotzdem der Jahresumsatz 1952 gegenüber dem Vorjahr eine beachtliche Steigerung der abgelieferten Tonnage erfuhr

von 66 640 t dw = 41 295 BRT im Jahre 1951
auf 160 750 t dw = 107 520 BRT im Jahre 1952
d. h. um 138 % bzw. 160 %,

so beweist das, welche außerordentlichen Anstrengungen aufgebracht werden mußten, um bei dem notorischen Materialmangel an Blechen und dem vielfach unzureichenden und stark verzögerten Eingang wesentlicher Zulieferungen ein derartiges Ablieferungsergebnis zu erreichen.

Im einzelnen wurden zur Ablieferung gebracht:

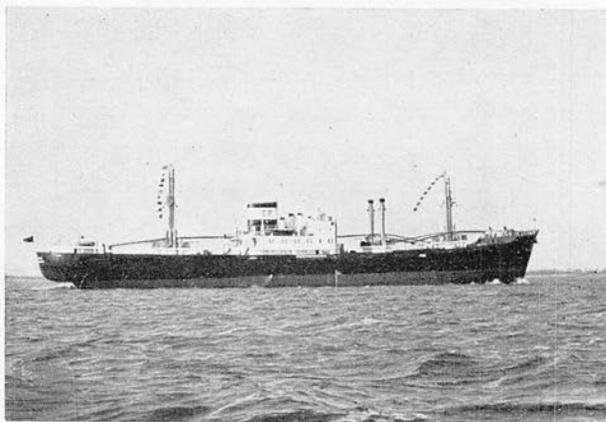
7 Motortanker unserer Einheitsbauart (Abb. 1) von etwa 16 800 t_{dw} und 15 Knoten Geschwindigkeit,

5 schnelle Motorfrachtschiffe von 7000 bis 10 200 t_{dw} und 14 bis 15 Knoten Geschwindigkeit (Abb. 2 und 3),

2 Motorschiffe für die Fruchtfahrt mit Lade-Kühlräumen und 15 und 16,5 Knoten Geschwindigkeit (Abb. 4).

Als Auftraggeber dieser Schiffe zeichnen deutsche, norwegische, dänische, schwedische, panamesische, liberianische und USA-Reeder.

Wir können die erfreuliche Festsstellung machen, daß nicht nur alle unsere Auftraggeber der Vorkriegszeit von dem Augenblick an, wo wieder die Möglichkeit bestand, deutschen Werften Neubaufträge zu erteilen, den Weg zu uns zurückgefunden haben, sondern darüber hinaus weite Kreise der Schifffahrt im In- und Ausland erstmalig zu uns gestoßen sind und uns Aufträge auf große Tanker und Frachtschiffe mit Turbinen- und Motorantrieb erteilt haben, über die wir hoffen, in der nächsten Übersicht berichten zu können.



*Motor-, Fracht- und Fahrgastschiff. 7200 t_{dw}, 14 Kn Geschw.
MS „ANITA“, Ernst Ruß, Hamburg
MS „VULKAN“, Komrowski & Co., Hamburg*

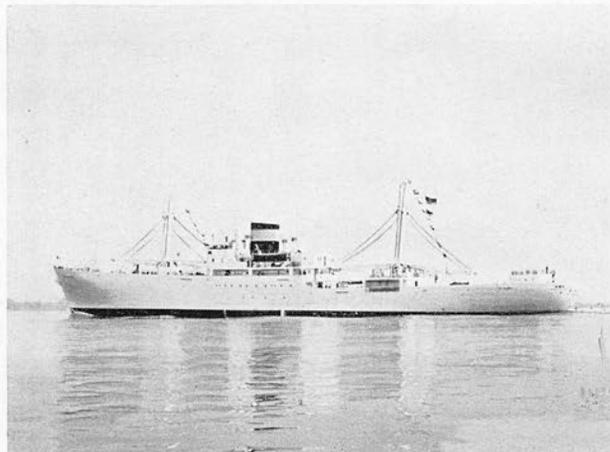
Außer der Ablieferung der vorgenannten Schiffsneubauten waren unsere Betriebe Finkenwerder und auf dem Grasbrook (früher Reiherstiegwerft) mit einer zunehmenden Belegschaft, die am Jahresende etwa 7000 Mann erreicht hat, auch in der Ausführung von Dockungen, Reparaturen jeder Art an Schiffen und Antriebsanlagen sowie mit großen Umbauten voll beschäftigt.

An Dockmöglichkeiten stehen uns am Jahresende vier Schwimmdocks mit einer Hebefähigkeit von 1750 bis

20 000 t zur Verfügung, ausreichend zum Docken von Schiffen bis 675' Länge.

Mit den Arbeiten für den Bau von zwei weiteren Schwimmdocks mit einer Hebefähigkeit von je 12 000 t, ausreichend für das Eindocken von großen Tankern bis 40 000 t Tragfähigkeit, ist begonnen worden.

Das Jahr 1952 kann für die Deutsche Werft als ein erfreulicher Schritt auf dem Wege zu einer endgültigen



*Motor-Kühlschiff „ALSTERTOR“
für die Bananenfahrt, 183 000 ebt, 16,5 Kn Geschw.*

Wiederherstellung ihrer Vorkriegsleistung angesehen werden, der um so mehr beachtlich bleibt, als unter den Neubau-Aufträgen sich ein Auslandsanteil von mehr als 70 % des Gesamtauftragsbestandes befindet. Dieser Erfolg konnte erreicht werden von einem Unternehmen, das nicht wie die mit ihm im Wettbewerb stehenden ausländischen Werften sich besonderer staatlicher Begünstigungen erfreut, vielmehr nur auf die eigene Kraft und allein auf das Können seiner Betriebe gestellt dem Wettbewerb begegnen mußte.

Dr. Wm. Scholz

Verbesserungsvorschläge

Nachdem das betriebliche Vorschlagswesen vor gut einem Jahr wieder eingerichtet wurde, ist im Dezember der 200. Vorschlag eingereicht worden.

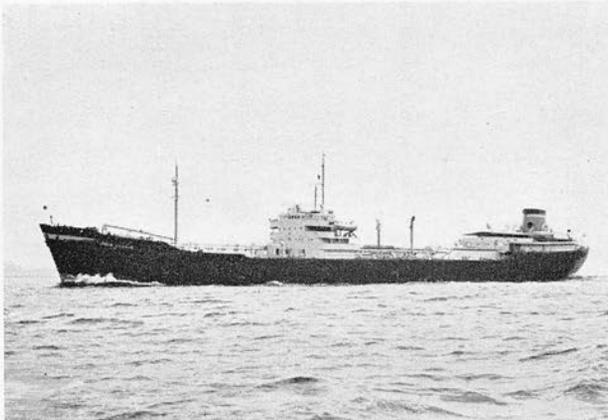
Es freut uns, daß sich aus der Zahl unserer großen Belegschaft 200 Mitarbeiter gefunden haben, die ihre Gedanken zu Papier gebracht und Anregungen aufgegeben haben, um Arbeitsmethoden zu verbessern, Arbeitsgänge zu erleichtern oder Unfallgefahren herabzumindern. Diese sichtbare Mitarbeit macht uns froh, und dankbar erkennen wir sie an.

Wir bitten und hoffen, daß auch in Zukunft recht viele Hinweise und Anregungen eingehen. Denn gerade auf die praktischen Erfahrungen, die im täglichen Umgang mit Material und Werkzeug gesammelt werden, kann und darf nicht verzichtet werden.

Die Betriebsleitung

Kurz berichtet

Am 9. Dezember legte der Motortanker „Itala Fassio“ in den frühen Morgenstunden vom Ausrüstungskai ab, um seine Ablieferungs-Probefahrt anzutreten. Das 16 500 t große Schiff wurde einer besonders gründlichen Überprüfung unterzogen und nach über 14stündiger Probefahrt ging es in Cuxhaven auf Reede, nachdem auf hoher See die Übergabe an den Vertreter der Auftraggeberin, der Compagnia Internazionale di Genova, erfolgt war. Die italienische Besatzung übernahm nach feierlichem Flaggenwechsel das Schiff, das im ständigen



MT „ITALA FASSIO“ auf Probefahrt

Dienst zwischen den Ölhäfen Kleinasiens und nord-europäischen Häfen eingesetzt werden wird. Wieder einmal hat unsere DW ein schönes Schiff abliefern können, das als Käufer deutscher Wertarbeit für Deutschland werben wird. Die Compagnia Internazio-

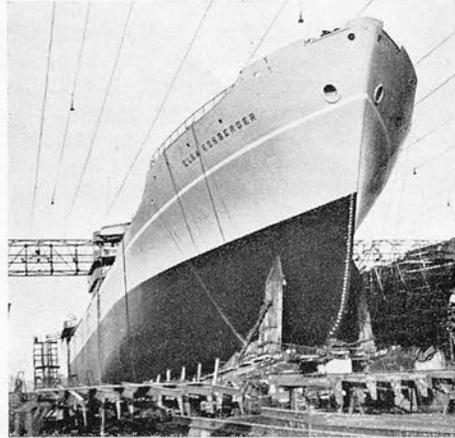


Salon auf MT „ITALA FASSIO“

nale di Genova hat weitere Tanker bei uns in Auftrag gegeben, von denen einer bereits auf der Helling seiner Fertigstellung entgegensieht.

Eine weitere Ablieferungsfahrt fand am 18. Dezember statt. An diesem Tage wurde der für deutsche Rechnung gebaute Tanker „Elsa Essberger“ nach zufriedenstellender Erprobung dem Reeder, Herrn Essberger, übergeben. Das Schiff gehört zur gleichen Klasse wie die „Itala Fassio“ und bedeutet eine erhebliche Bereicherung der deutschen Tankschiff-Flotte.

Eine weitere Probefahrt wird uns der 30. Dezember bringen, an dem der Frachter „El Cafetero“, 4320 t, zum



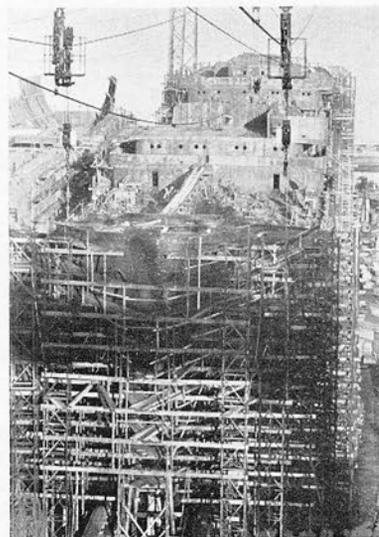
MT „ELSA ESSBERGER“ auf der Helling

ersten Male mit eigener Kraft elbabwärts reisen wird. Das Schiff ist für die Reederei Gulf and Atlantic Shipping Co., Panama, gebaut worden.



Stapellauf MS „EL CAFETERO“

Der Dezember wird uns auch noch einen Stapellauf erleben lassen. Am 29. Dezember wird ein Tanker unserer 16 800-t-Serie für die A/S Mosvold Shipping Co., Farsund, seinem Element übergeben werden. Der Dezember 1952 enthält also ein reichhaltiges Programm für unsere Werft.



Bau Nr. 646 wird am 29. 12. 1952 vom Stapel laufen

Seeversicherung und Schiffsklassifikation

Seeversicherung für Schiff und Ladung und Klassifikation der Schiffe stehen in direktem Zusammenhang; denn die Seeschiffe der Welthandelsflotte sind fast ausnahmslos versichert und die Voraussetzung dafür ist die Schiffsklassifikation. Es gibt nur ganz vereinzelt Reedereien, die ihre Schiffe nicht versichern (bis 1945 war dies der Fall bei der bekannten englischen Blue Funnel Line, Alfred Holt & Co.).

Die Seeversicherung hat ihren Ursprung im klassischen Schifffahrtsland England. Ein gewisser Herr Edward Lloyd hatte ein Kaffeehaus in der Towerstreet in London, in dem sich Ende des 17. und Anfang des 18. Jahrhunderts regelmäßig zahlreiche Geschäftsleute trafen, um hier Handels- und Schifffahrtsnachrichten auszutauschen und Geschäfte abzuschließen. Der mündliche Nachrichtenaustausch wurde noch unterstützt durch ein von Edward Lloyd 1696 gegründetes Nachrichtenblatt „Lloyds News“, seit 1716 „Lloyds List“ genannt, ein bis auf den heutigen Tag bei allen größeren Reedereien und Schiffsmaklern in der ganzen Welt unentbehrliches Hilfsmittel, weil in ihm alle Schiffsbewegungen der ganzen Welthandelsflotte regelmäßig veröffentlicht werden; Abfahrt, Ankunft, Schiffsunfälle und Schiffsverluste werden genauestens registriert; der heutige Name der wöchentlich erscheinenden, umfangreichen Liste ist „Lloyds index of Shipping“.

Das Kaffeehaus von Lloyd wurde bald ein Mittelpunkt der Seeversicherung, zunächst in ganz formloser Weise; später schlossen sich die bei Lloyd verkehrenden Seeversicherer zu einer besonderen Vereinigung zusammen, die 1774 ihren Geschäftssitz in die Royal Exchange, die Börse, verlegten, aber zur Erinnerung an ihre Herkunft den Namen „Lloyd“ beibehielt.

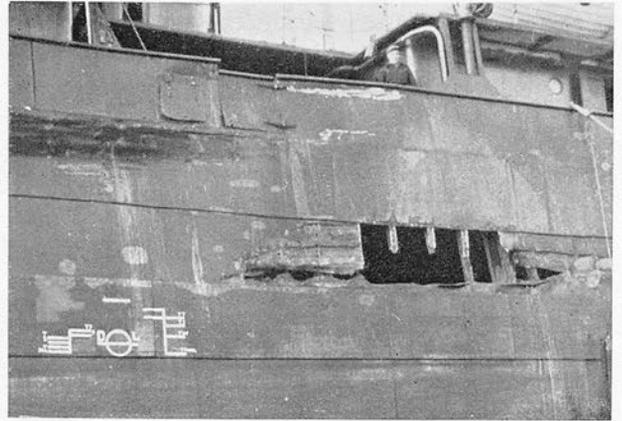
Die bei „Lloyds“ zum Betrieb des Versicherungsgeschäftes zugelassenen Mitglieder, „Lloyds underwriters“, schließen stets unter Vermittlung von Maklern ihre Verträge selbständig auf eigene Rechnung und Gefahr ab. Die Vereinigung beschränkt sich darauf, durch ein hohes Eintrittsgeld (etwa 10 000,— DM) und eine dem Geschäftsumfang entsprechende Kautions (im Durchschnitt etwa 200 000,— DM) sowie durch regelmäßige Revisionen, nicht genügend leistungsfähige oder sonst



Deswegen muß jedes Schiff versichert sein

ungeeignete Mitglieder fernzuhalten. Der Hauptvorzug von Lloyds liegt in der einfachen und billigen Art der Geschäftsführung und darin, daß infolge der großen Zahl (etwa 1200) der hier unmittelbar nebeneinander tätigen Versicherer, auch die allergrößten Versicherungssummen meist sehr schnell untergebracht werden können.

Neben der Seeversicherung ist durch Lloyds auch die Schiffsklassifikation eingeführt worden. Schiffsklassifikation heißt die Einteilung der Schiffe in bestimmte, durch Bauart, Ausrüstung und baulichen Zustand be-



Havaieschaden

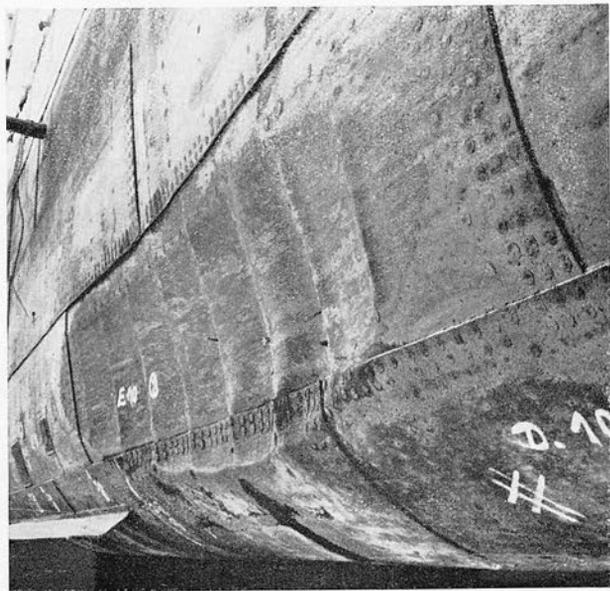
dingte Wertklassen. Die Schiffsklassifikation bildet also die Grundlage für die Seeversicherung, indem sie dem Versicherer sofort ein Urteil über die Qualität der Schiffe und damit über die von ihm zu übernehmenden Risiken ermöglicht. Die zuerst von Lloyds ins Leben gerufene Schiffsklassifikation erhielt ab 1834 den noch jetzigen Namen „Lloyds Register of Shipping“, bei dem auch heute noch die meisten Schiffe der Welthandelsflotte registriert sind. Für die französische Schifffahrt wurde 1828 das „Bureau Veritas“ in Paris, für die deutsche Schifffahrt 1867 der „Germanische Lloyd“ als Klassifikationsgesellschaft gegründet. Ferner sind noch als wichtig „American Bureau of Shipping“, „Det norske Veritas“ und „Registro Italiano Navale“ zu nennen. Die frühere englische Klassifikationsgesellschaft „British Corporation“ ist seit einigen Jahren mit „Lloyds Register“ verschmolzen. Alle diese geben regelmäßig Jahrbücher und Nachträge heraus, die alle für die Beurteilung der bei ihnen registrierten Schiffe wesentlichen Tatsachen enthalten; sie erlassen ferner für neu zu bauende Schiffe Vorschriften, von deren Erfüllung die Einreihung in bestimmte Klassen abhängt, und stellen schließlich durch regelmäßige Besichtigungen fest, ob ein Schiff noch den Bedingungen einer Klasse entspricht oder — etwa wegen Alters — in eine andere, niedrigere Klasse versetzt werden muß.

Die Klassenzeichen für stählerne Seeschiffe sind bei unserer deutschen Klassifikationsgesellschaft, dem Germanischen Lloyd, 100 A 4 und 90 A 3, worin die Zahlen 100 und 90 den Grad der Stärke und den Unterhaltungszustand der Schiffe und die Zahlen 4 und 3 die Gültigkeitsdauer der Klassen in Jahren ausdrücken. Schiffe, die in allen Teilen den Werkstoff-, Bau- und Ausrüstungsvorschriften des Germanischen Lloyds voll entsprechen, erhalten die Klasse 100 A 4. Sind die Anforderungen der Vorschriften nicht ganz erfüllt, entspricht z. B. die Arbeitsausführung oder der Unterhaltungszustand nicht völlig den Vorschriften, so kann die Klasse 90 A 3 erteilt werden.



So sieht das Zeichen des Germanischen Lloyds aus bei Schiffen mit vierjähriger Gültigkeitsdauer der Klasse. (Außerdem gibt es noch zusätzliche Zeichen für Eisverstärkung, für besondere Schottverstärkung, für Erzfrachtverstärkung, für Schiffe mit Ladekühlanlage usw.) Die Prämienhöhe der Seeversicherung richtet sich natürlich in erster Linie nach der Beschaffenheit des Schiffes,

ferner nach der Art der Ladung, evtl. auch nach dem Reiseweg und der Jahreszeit. Gegenstand der Seeversicherung kann jedes in Geld schätzbare, rechtlich er-



Eingedrückte Seitenwand

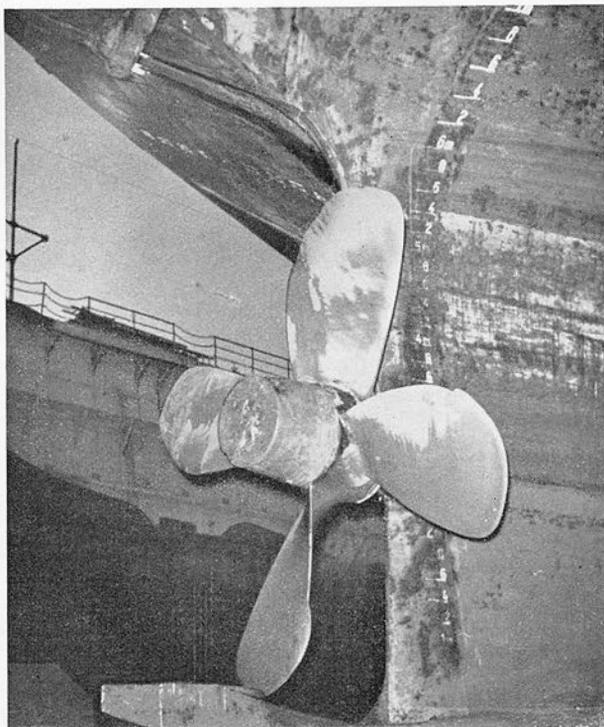
laubte Interesse sein, das jemand daran hat, daß Schiff und Ladung die Gefahren der Seefahrt überstehen. Wichtigstes versicherbares Interesse ist das Schiff selbst (Kaskoversicherung) und die Ladung (Cargoversicherung). Aber auch mittelbare Interessen, wie entgangener „Bonus“, der im Falle rechtzeitiger Ankunft der Ladung zu verdienen gewesen wäre, und ähnliches mehr, kann versichert werden. Gesetzlich ausgeschlossen ist nur die Versicherung der Heuer des Kapitäns, der Schiffsoffiziere und der Mannschaft, um das Interesse der Schiffsbesatzung an der Vermeidung und möglichst Niedrighaltung des Schadens nicht durch die Aussicht auf eine Versicherungsentschädigung abschwächen zu lassen.

Die Seeversicherung deckt grundsätzlich alle Gefahren, denen Schiff und Ladung während der Dauer der Versicherung ausgesetzt sind; eingeschränkt wird sie in der Regel nur für den Kriegsfall. Ebenso ist die Haftung für Diebstahlsgefahr meist ausgeschlossen. Sehr oft wird zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer eine sogenannte „Franchise“ vereinbart, d. h. eine bestimmte Schadenshöhe innerhalb derer kein Ersatz geleistet wird.

Die Grundlage für die Regelung eines Schadensfalles sind das Decks- und das Maschinen-Journal, weil in denselben alle nur denkbaren Vorkommnisse täglich eingetragen werden müssen und durch Unterschrift des

Kapitäns bzw. des Leitenden Ingenieurs sowie durch Zeugenbeglaubigung rechtlich als Urkunden gelten. Bei Havariefällen entscheiden ausschließlich diese Journalauszüge über Schadensanerkennung seitens der Versicherer. Die Regelung der Schadensfälle geschieht meistens in Verhandlungen zwischen Versicherungsexperten und Reederei-Inspektoren bzw. fungiert die in Anspruch genommene Reparaturwerft bei den Verhandlungen als Treuhänder des Reeders.

Doch gibt es auch ausländische Reedereien, die ihre jüngeren Kapitäne auf Reedereikosten sogenannte Dispatcheur-Kurse besuchen lassen, um ihre Kapitäne für die Mitwirkung bei der Regelung von Schadensfällen zu schulen. Je nach Art der Schäden unterscheidet



Ruder- und Schraubenschaden

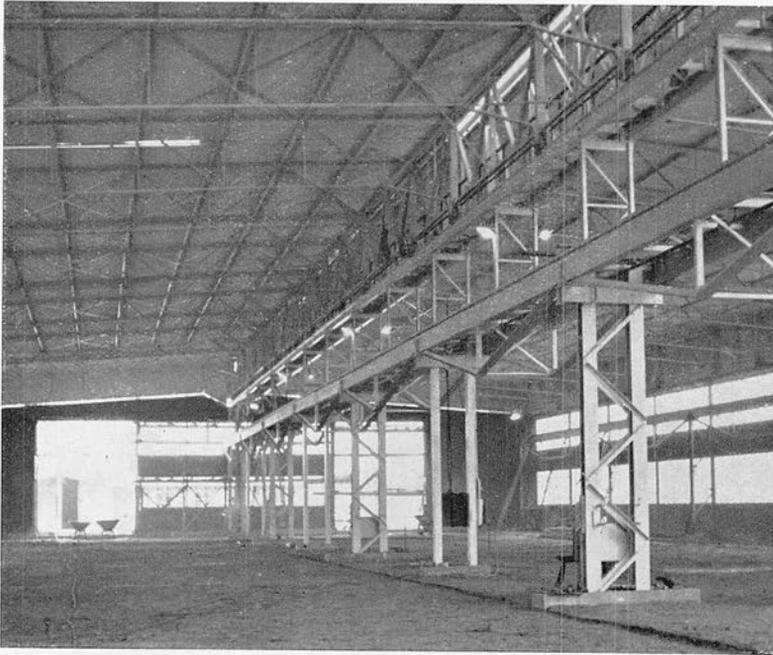
man: Grundberührung, Schwerwetterschaden, Kollision, Feuerschaden und Havarie grosse (Schiff und Ladung). Die Aufteilung der Versicherungsfälle und Aufstellung der Schadenstaxen ist meistens eine recht zeitraubende Angelegenheit, wobei es manchmal nicht ohne heiße Debatten abgeht. Ein bei einer solchen Verhandlung zufällig anwesender Reeder, der genügend Humor besaß, meinte scherzhaft: „Bevor man seine Schiffe versichern läßt, tut man gut daran, erst mal Jurist zu werden.“

Ing. Meusel

Richtfest in Finkenwerder

Die langen Jahre des Krieges und der Nachkriegszeit bis etwa 1950 ließen keine Möglichkeit, dringende Reparaturarbeiten und Ersatzbauten in Finkenwerder auszuführen. Längst waren die vorhandenen Wohlfahrtsräume, die unseren Belegschaftern zur Verfügung stehen, unzureichend geworden, so daß unsere Betriebsangehörigen viele Unzuträglichkeiten infolge der räumlichen Verhältnisse hinnehmen mußten. Endlich war es soweit, daß für etwa tausend DW-Angehörige ein neues Wohlfahrtsgebäude mit Umkleide- und Duschseinrichtungen gebaut werden konnte. Dieses Gebäude haben wir im Spätherbst des Jahres 1952 in Betrieb nehmen können.

Eines Tages konnte auch an den Bau der unbedingt nötigen Schweißmontagehalle gedacht werden. Alle Zuständigen haben lange darüber nachgedacht, wie dieser Bau am günstigsten erstellt werden könnte. Schließlich war man sich darüber klar, und dann ging es auch schon mit voller Kraft ans Werk. Am 29. November war der Bau so weit fortgeschritten, daß das Richtfest gefeiert werden konnte. Die Halle ist 80 m lang, sie wird zweischiffig mit 2×18 m gebaut. In jedem Hallenschiff befindet sich ein Kran von 5 t Tragkraft. Das Dach ist in einzelne Kassetten von 10×18 m unterteilt und auf einer besonderen Fahrbahn verschiebbar eingerichtet. Dadurch ist es möglich, daß der neben der



Blick in die neue Halle

Halle auf der Wippkranbahn laufende große Kran mit einer Tragfähigkeit von 45 t in der Halle verwendet werden kann. Das Ganze ist also eine zweckmäßige Einrichtung.

Wie es bei neuen Bauten immer ist, wurde das Richtfest gebührend gefeiert. Angehörige der Baufirmen, Belegschafter und Betriebsleitung der DW vereinigten sich zu der kleinen Festveranstaltung, bei der Dr. Scholz für die DW das Wort ergriff. Nach altem Handwerksbrauch wurde der Richtspruch von einem Bauhandwerker ausgebracht, und traditionsgemäß das Weinglas am Boden zerschmettert.



Der Richtspruch



Dr. Scholz spricht

Richtspruch

*Vernehmet den Spruch aus luft'ger Höh',
Allwo nach altem Brauch ich steh'.
Wir feiern heute Richtfest,
Das ist am ganzen Bau das Best'.
Es ist bei uns von altersher so Brauch,
Sonst kommt ein stumpfer Besen drauf.
Die Bauherren seien zuerst genannt,
Für die das Bauwerk hier erstand.
Gesundheit, Glück und Freudigkeit,
Die wünsch' ich Ihnen alle Zeit.*

„Die Bauherren leben dreimal hoch!“

*Den Meistern, welche diesen Bau
Geleitet und bewacht genau,
Sei auch ein Gläschen noch geweiht
Mit Glück und Heil für alle Zeit.*

„Die Meister leben dreimal hoch!“

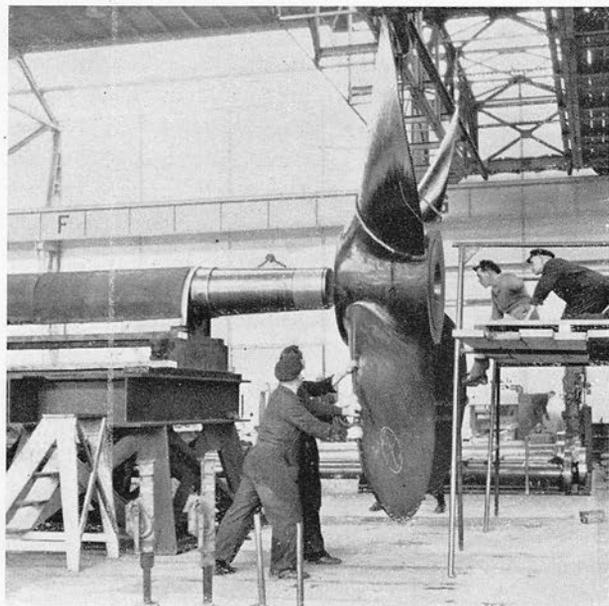
*Doch wäre das Bauwerk nie gelungen,
Wenn ihnen nicht wäre beigesprungen
Die Lehrlings- und Gesellenschar,
Die tüchtig daran tätig war.
So weih' ich jetzt die Halle ein,
Mit diesem vollen Glase Wein.
Der Herrgott möge sie bewahren
Vor Feuer und vor Kriegsgefahren.
Das Glas zerschmettre ich jetzt im Grund.
Geweih't sei dieser Bau zur Stund'.*



Die neue Halle

Es geht umgekehrt leichter

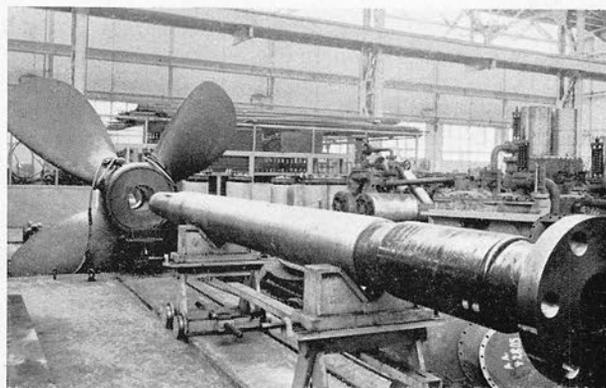
Entsinnt ihr euch noch, wie auf Finkenwerder in der Maschinenfabrik der Propeller auf den Konus der Propellerwelle aufgepaßt wurde? War das doch eine umständliche und langwierige Arbeit! Schaut euch nur das Bild 1 an, und euch fällt es wieder ein. Da legt man die schwere Schwanzwelle auf einen Bock von etwa 2 1/2 m Höhe, fluchtet sie nach allen Richtungen genau aus und lascht sie dann fest. In einem Abstand von etwa 1 1/2 bis 2 m errichten wir nun eine Stellage. Sind diese Vorarbeiten beendet, fährt der Kran den Propeller vor die Welle. Ein bis zwei Mann geben dem Kranführer die Zeichen, und drei bis vier weitere halten den Propeller



Aufpassen des Propellers auf den Konus

in der richtigen Lage; langsam und vorsichtig schiebt dieser sich auf den Konus, wobei immer Obacht gegeben werden muß, daß das Gewinde des Schaftes nicht be-

schädigt wird. Nun beginnen die Einschabarbeiten, die sich unter Umständen in die Länge ziehen. Für die ganze Zeit wird der Kran benötigt. Ist die Arbeit fertig, werden Stellagen und Böcke fortgeräumt. Und beim nächsten Mal beginnen die Vorarbeiten von neuem.



Umgekehrt geht es leichter

Da arbeiten wir jetzt auf dem Grasbrook doch bequemer und erfahrener. Wir machen es nämlich gerade umgekehrt. Der Propeller liegt fest und die Welle wird zum Einpassen bewegt; aber nicht in luftiger Höhe, sondern zu ebener Erde. Wenn ihr das Bild 2 betrachtet, müßt ihr zugeben, daß die Ausführung einfacher, zweckmäßiger und leichter ist. Und wer hat Schuld an diesem umgekehrten Weg? Eine große Grube in der Maschinenbauhalle, die noch aus alten Zeiten vorhanden war. In sie wird jetzt der Propeller gesetzt und auf eine bestimmte Höhe befestigt. Auf einen Wagen legen wir die Schwanzwelle, die durch zwei Spindeln in der Höhe und der Seite genau ausgefluchtet und dann mit Leichtigkeit in die Bohrung geführt werden kann. Böcke und Stellagen fallen fort. Der Kran wird für die eigentlichen Einpaßarbeiten gar nicht benötigt, alle Arbeiten werden zu ebener Erde ausgeführt.

Ist das nicht eine gute Idee gewesen?

Nauert

Gäste erleben einen Stapellauf

Die Frau eines DW-Angehörigen:

Immer wenn ich von einem Stapellauf höre, muß ich an meinen ersten auf der Deutschen Werft mit erlebten denken. Dieses große Ereignis ist noch so lebendig in mir, daß ich es mir noch genau vorstellen kann.

Eines Tages teilte mir mein Mann mit, ich könne mir einen Stapellauf ansehen. Ich freute mich riesig darauf, denn endlich ging mein langersehnter Wunsch in Erfüllung. Außerdem konnte ich bei dieser Gelegenheit den Arbeitsplatz meines Mannes sehen. Als der große Tag herankam, sagte mein Mann: Ich solle ja auf das DW-Zeichen am Schornstein der Barkasse achten, dann käme ich schon richtig zur Werft, dort würde er mich dann in Empfang nehmen. Bald ging es auch voll Aufregung nach Teufelsbrücke, von wo aus die Beförderung gut klappte. Aber drüben, oh je, die erste Überraschung. Wo ist mein Mann? Einer sah aus wie der andere im grauen Arbeitsanzug. Nach geraumer Zeit hatte mein Mann mich aber entdeckt. Wir gingen nun

nach den Hellingen, ich glaube so sagt man. Frage auf Frage mußte beantwortet werden, und ich lernte viele Fachausdrücke kennen. Am niedlichsten fand ich den Ausdruck „Katzen“, welche klappernd auf dicken Seilen hin und her liefen. Endlich erreichten wir das zum Stapellauf fertig daliegende Schiff. Das Gefühl, das ich hierbei empfunden habe, kann ich nicht beschreiben.

Dieser große wuchtige Eisenkörper mit den angenehmen Linien, ein erdrückendes Gefühl. Nie hätte ich geglaubt, daß ein Schiff so groß ist. Es war ein 14 000-t-Tanker. Von allen Seiten wurde es bestaunt, und doch kann ich nicht sagen, was für mich das Interessanteste an ihm war, ich glaube, der Blick auf den Steven. Mein Mann erklärte mir u. a. noch, wie es vor sich gehe, wenn das Schiff zu Wasser gelassen werde. Er erzählte so allerlei von Stoppern — begriffen habe ich es doch nicht. Plötzlich ein Knall, der mir bis in die Beine fuhr. War was passiert? Nein, es war der Böllerschuß, der der Elbschiffahrt den Zeitpunkt des kommenden Stapellaufes ansagte. Wir stellten uns nun zwischen der Taufkanzel

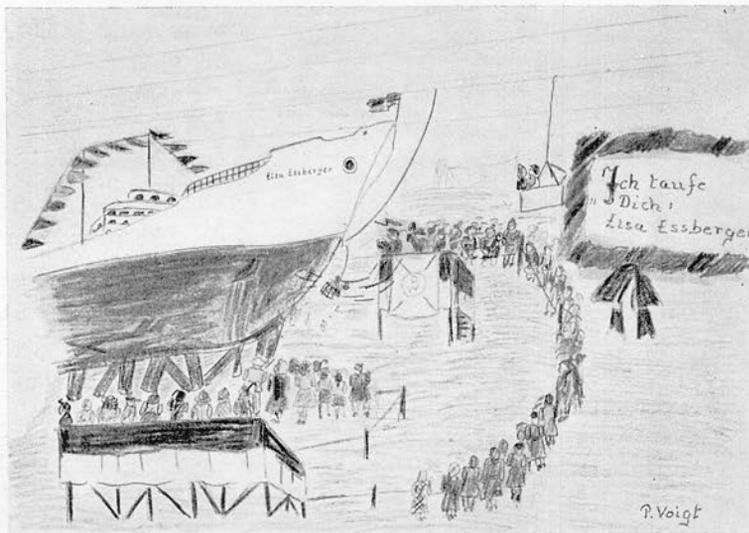
und den sogenannten Stoppfern auf, um auch alles sehen zu können. Endlich kam die Taufgesellschaft. Einige Frauen in großer Aufmachung, von denen besonders die Taufpatin mit ihrem großen Blumenstrauß auffiel, und viele Männer. Alle begaben sich auf die Taufkanzel, und man konnte nur hoffen, daß diese auch die vielen Menschen tragen werde. Nachdem zwei Herren u. a. von guter Arbeit und guter Fahrt geredet hatten, zerschlug die Taufpatin, nachdem sie einen Spruch aufgesagt hatte, eine Sektflasche am Schiffskörper. Jetzt wurde es aufregend für mich. Ein Mann mit steifem Hut gab ein Kommando. Es klappten Eisenteile und mein Mann sagte: Die Stopper seien weggerissen.

Aber das Schiff bewegte sich nicht. Aufgeregt lief der Mann mit dem steifen Hut hin und her. Wieder Kom-

mandorufe. Endlich bewegte sich das Schiff ganz langsam, kaum daß man es sehen konnte, dann immer schneller und schneller. Die Sirenen aller Schlepper und Barkassen fingen an zu heulen. Ich mußte mich an meinen Mann festhalten vor Aufregung. Ich bekam Angst, das Schiff könne umkippen. Aber dieses glitt knackend und rauschend mit schneller Fahrt an uns vorbei ins Wasser, eine Rauchfahne hinter sich herziehend. Die Schlepper nahmen den Riesen in ihre Obhut, und bald war er vor unseren Augen verschwunden. Ich blieb noch eine ganze Weile stehen und sah den leeren Platz an, den Gedanken beim großen Eisenkoloß, der noch vor kurzem dort lag. An diesem hatte mein Mann mitgearbeitet. Sei es so oder so, ich war stolz darauf.

Frau Hartmann

Kleine Mädchen (12 Jahre) von der Schule Alsterdorfer Straße, die auch zeichnen können:



Sehr geehrter Herr Dr. Scholz!

Es war für uns eine große Überraschung, als wir erfuhren, daß wir an dem Stapellauf der „Elsa Essberger“ teilnehmen konnten. Es war für viele Kinder das erste Mal. Die Werft betrachteten wir mit Staunen, so ein reges Leben und Schaffen hatten wir uns nicht vorgestellt. Unsere Lehrerin hat uns noch viel über die Schwierigkeiten eines solchen Schiffbaus erzählt. Und das können wir uns auch denken, denn es muß mit Lust und Liebe gebaut werden. Prächtig und schön sahen wir das Schiff ins Wasser gleiten.

Darum, sehr geehrter Herr Dr. Scholz, recht herzlichen Dank, daß wir daran teilnehmen konnten.

Ihre Klasse 6a.

Die Lohnbüros und Weihnachten

Wenn wir am Weihnachtsabend unsere Arbeit aus der Hand legen, dann tun wir das in dem glücklichen Bewußtsein, eine Reihe von schönen Feier- und Ruhetagen vor uns zu haben. In diesem Jahr trifft es sich besonders günstig, daß wir gleich vier arbeitsfreie Tage nacheinander haben. Bis es endlich soweit war, hatten unsere Lohnbüros eine Menge zu tun. Die Lohnzahlungen mußten ja um zwei Tage vorverlegt werden, die Lohnabrechner mußten also sehen, wie sie mit der Arbeit fertig wurden; denn ein jeder wollte ja sein Geld auf Heller und Pfennig haben. Das mußte auch so sein, weil sich die Familien schon darauf eingestellt haben. Ob sich ein jeder Gedanken darüber gemacht hat, wieviel Arbeit das Vorverlegen des Lohntages mit sich gebracht hat? Und außerdem war ja kurz vorher das Weihnachtsgeld ausgezahlt worden. Auch diese Zahlung bedeutet eine weitere besondere Belastung, mit der die Lohnbüros zusätzlich klar zu kommen hatten, Unsere Kranken und Unfallverletzten mußten, soweit sie nicht selbst kommen konnten, ihr Geld ins Haus geschickt erhalten. Wir von den Lohnbüros waren also gewissermaßen der Weihnachtsmann für die Belegschaft.

Wir haben diese Arbeit aber gerne getan, da wir ja großen Wert darauf legen, daß zwischen Betrieb und

Lohnbüro ein gutes Verhältnis besteht. Für uns ist es immer eine besondere Freude, wenn am Lohnzahlungstag alles geklappt hat und keiner geglaubt hat, einen Grund zur Beschwerde zu finden. Wir kennen selbstverständlich die Sorgen und Nöte des Einzelnen recht gut, da ja bei uns auch die so unbequemen und unerfreulichen Pfändungen und die Vorschußzahlungen bearbeitet werden. So wissen wir auch ganz genau, wer einmal krank ist, wer aus einem anderen Grunde gefehlt hat und welche wirtschaftlichen Sorgen unsere Betriebsangehörigen drücken. Soweit es möglich ist, versuchen wir, aus echtem Zusammengehörigkeitsgefühl heraus zu helfen so gut wir können. Wir freuen uns wie jeder andere über ein freundliches Wort und über einen Händedruck, den uns ein zufriedener Belegschafter gibt, und um so leichter wird uns unsere Arbeit dann. Es sind doch immerhin einige Hunderttausend Mark, die in jeder Woche in die Lohntüten gesteckt werden müssen, damit jeder sein Recht bekommt.

Da heißt es schon aufpassen und trotzdem seine Arbeit schnell verrichten. So wollen wir mit dem festen Vorsatz der gegenseitigen Achtung und Anerkennung in das neue Jahr gehen, für das wir vom Lohnbüro Glück und Erfolg wünschen.

Bollmann

Es weihnachtet auf der Deutschen Werft

Wie überall, so wird auch bei uns in den Betrieben von Weihnachten, den Vorbereitungen des Einzelnen und seinen Erwartungen an dieses Fest gesprochen. Das Weihnachtsgeld ist ausgezahlt worden und hat in bescheidenem Rahmen dazu beigetragen, manch einen geheimen Wunsch zu erfüllen. Für uns Deutsche ist die Vorweihnachtszeit eine hochgestimmte Zeit. Wir alle sind bereit, Freude zu schenken und zu empfangen. Davon ist auch auf der Deutschen Werft viel zu spüren. Da sind z. B. unsere fast 300 Lehrlinge, die schon seit Wochen bitten: „Meister! Wenn wir wieder drei Tage für uns arbeiten dürfen, dann könnt ich für meine Schwester einen Schlitten bauen oder eine kleine Eisenbahnbrücke für meinen Bruder anfertigen.“ Und so geht es den ganzen Tag, darf ich dies, darf ich das.

Auch in diesem Jahr durften sie, und sie haben für Vater oder Mutter oder ihre kleineren Geschwister ihre



Lehrlingsfeier Weihnachten 1951

Weihnachtsgeschenke angefertigt, immer in dem Wunsch, Freude zu bereiten. Manchmal hat sich einer auch übernommen und mehr vorgehabt, als er zu leisten vermochte. Dann haben die Lehrgesellen und die Meister helfend eingegriffen, so daß das Werk doch zustande kam. Was gab es da alles: Lampen, Aschenbecher, Rauchtische, Schränkchen, ja einer hatte sogar für seinen Struppi eine Hundehütte gebaut.

Um Weihnachten herum findet in jedem Jahr eine Lehrlingsfeier statt, bei der die Besten Prämien bekommen und unserem Betriebsdirektor vorgestellt werden, der ihnen dann seine Anerkennung ausspricht. Vorher müssen aber sämtliche Lehrlinge ihre Zwischenprüfung ablegen, deren Ausfall selbstverständlich von besonderer Bedeutung ist. Auch in diesem Jahre haben unsere Lehrlinge manchen Tropfen Schweiß vergossen, dann aber stolz und froh ihre Arbeit angesehen. Lange vor dem Fest hatte sich schon das „Orchester der Lehrlinge“ zusammengefunden, das sogar recht umfangreich ist. Es gibt da 4 Akkordeons, 2 Geigen, 1 Flöte, 1 Klarinette, 2 Gitarren und o Wunder auch ein Klavier. Das Klavier ist übrigens eine Stiftung unseres Brandmeisters. Es hat sich auch jemand aus dem Betrieb gefunden, der unsere Musikgruppe leitet. Unter unserem Mitarbeiter Pfeiffer = KE hat sich das Orchester gebildet. Die Betriebsleitung hat durch das Weihnachtsgeld für die Lehrlinge gezeigt, daß auch sie Freude geben will. Und außerdem hat eine ganze Reihe von tüchtigen Lehrlingen, deren wirtschaftliche Lage nicht besonders rosig ist, nützliche Dinge aussuchen dürfen, die sie dann

von der Geschäftsleitung geschenkt erhalten hat. Ja, und unsere Lehrlinge, deren Angehörigen weiter als 100 km von Hamburg entfernt wohnen, haben sogar Sonderurlaub erhalten.

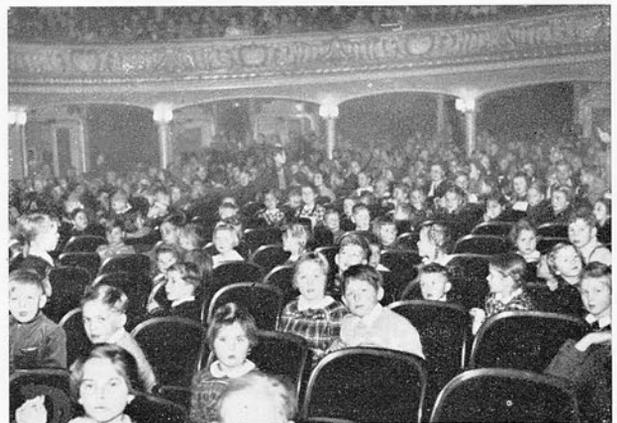
Unser Betriebsrat hatte sich rechtzeitig darum bemüht, die Vorbereitungen für die üblichen Weihnachtsmärchenvorstellungen für unsere DW-Kinder zu treffen. Und in der Werkstatt des Weihnachtsmanns sind Pakete für die Kinder gepackt worden.

An drei verschiedenen Tagen wurde unserem jüngsten Nachwuchs im Schauspielhaus das Märchenspiel „Der



Die Hilfskräfte des Weihnachtsmanns

kleine Muck“ vorgeführt. Großer Jubel herrschte, als dann schließlich der Weihnachtsmann erschien und sich den Kinder zeigte. Und überglücklich strahlten die Augen der kleinen Gäste, als sie mit ihrem DW-Paket



Unsere kleinen Theatergäste

unter dem Arm an der Hand ihrer Muttis und Vatis wieder nach Hause marschierten. So sind wir nun alle in die richtige Weihnachtsstimmung gekommen und können uns dem Fest unbeschwert hingeben.

Wir kaufen ein . . .

4 Uhr: Treffpunkt Hamburger Rathaus, Haupteingang. Natürlich nicht für jeden. Sondern nur nach vorheriger Verabredung mit den Lehrlingen, denen das Schick-



4 Uhr: Treffpunkt Hamburger Rathaus

sal besonders hart mitgespielt hat. Und denen nun die Deutsche Werft zum Weihnachtsfest eine besondere Freude machen will. Dabei soll nach Möglichkeit der Wunsch des Einzelnen berücksichtigt werden. Ganz gleich, ob es sich um praktische Arbeitsstiefel oder braune Straßenschuhe handelt, ob das geheime Ver-



Schuheinkauf

langen nach einem eleganten Oberhemd oder bunten Sportheimden zum Wechseln geht, ob eine blaue Schifferhose oder graue Manchesterhose mit Umschlag, ob Lumberjack oder Mütze, Wollhandschuhe mit Norweger-Muster oder einfache Fingerhandschuhe in blau oder braun gewünscht werden.

Solche Lehrlings-Weihnachtswünsche erfüllt die DW nun schon seit einigen Jahren. In etwas wechseln sie wie die Mode. Heute war der Start bereits um 3 Uhr mit Herrn Bartels, dem Fotografen der DW, wie die Bilder zeigen. Der erste Weg geht ins Schuhhaus Elsner. Frau Fischer dort kennt schon unsere Wünsche, weiß, daß die



Ein besonderer Wunsch:
Trenchcoat-Jacke mit Pelzkragen

Schuhe bei einigen auch zum Tanzen gut sein müssen; errät, daß es anderen auf flotte Sportschuhe mit gerillter Gummisohle, mit aufgesetzter Kappe oder Ziernähten ankommt. Ja, ja — die jungen Herren haben zum Teil ihre ganz bestimmte Linie. Hin und wieder, wenn ich meine, ein schlichteres Kleidungsstück würde dem erst werdenden Mann besser stehen, frage ich, ob



Strahlend werden die Schätze nach Hause getragen

die Mutter mit dem Stil einverstanden wäre. Das wird natürlich immer bejaht. Und dann geht die Suche weiter

nach Anzughosen in mittelbraun, nicht zu hell und nicht zu dunkel, nach Kuli-Hosen, roter oder grüner Manchester-Joppe, Trenchcoat-Jacke wollgefüttert, mit Pelzkragen (der große Wunsch!), nach gefütterten Lederhandschuhen und durchgehenden Arbeitsanzügen.

Wir ziehen gemeinsam über die Mönckebergstraße, kaufen in Spezialgeschäften und in Warenhäusern und haben fast in letzteren mehr Glück, mehr Auswahl. Bei diesen gemeinsamen Wegen bekomme ich manches Stück

vorgeführt, das im vorigen Jahr gekauft wurde. Es wird auch so lange gesucht, bis sowohl die Farbnuance als auch die Form der gewünschten Vorstellung entspricht.

Nach Erreichen des Einkaufszieles geht jeder mit seinem Paket oder seinen Paketen heimwärts, Froh und dankbar. Strahlenden Auges beim Verabschieden den Dank sagend, den ich hiermit an die zuständige Stelle weitergebe.
Osterhaus, Werkfürsorgerin

Hier kommt jeder zu Wort, der guten Willens ist

Ich habe heute wieder mal in der Werkszeitung gelesen, aus wieviel Gründen man am Aufbau der DW auch als kleiner Arbeiter mithelfen kann. Ich habe so manches Mal zu den Kameraden gesagt, es kann und müßte gehen, wenn jeder ein bißchen auf sein Arbeitsgeschirr mehr achtgeben würde als bisher. Ich habe immer zur Antwort bekommen, das ginge mich gar nichts an und zweitens trifft es ja keinen Armen. Zum Beispiel: manch ein Fusarc-Schweißer läßt den Apparat während der Mittagszeit laufen und auch die Handschweißer. Wenn ich die Schweißdrähte sammeln würde, die in jeder Schicht so liegenbleiben, hätte ich manche Tage mehr an Geld, als ich in acht Stunden verdiene. Und so sind hundert andere Fälle, die man gar nicht aufzählen kann.

R. P.

Zu dem Artikel: „Wir werfen Geld auf die Straße“

Jeder vernünftige Arbeitskollege wird schon von sich aus mit den zur Verfügung stehenden Hilfsmitteln, wie Preßluft, Acetylen, Sauerstoff, Licht- und Kraftstrom usw., sorgsam umgehen.

Ich bin zwar kein alter Wertangehöriger, aber in den beiden Jahren, wo ich auch zur Belegschaft gehöre, konnte ich ein mutwilliges Vergeuden der oben erwähnten Hilfsmittel nicht feststellen.

Viel Preßluft geht verloren durch undichte Schlauchverbindungen und -anschlüsse. Das läßt sich leicht abstellen, wenn in Ausgabe 26 bei jedem Luftschnlauch zwei passende Schlüssel (einen für die Flügelverschraubung und einen für die Sechskantverschraubung) mit ausgegeben werden, mit welchen man die Anschlüsse und Nippel fest anziehen kann. Somit ist das unnütze Luftentweichen aus den Preßluftschläuchen behoben.

Zu dem Verschleiß von Spiralbohrern, Reibahlen, Gewindebohrern usw. Dabei kommt es sogar bei der „liebenvollsten“, fachmännischen Handhabung manchmal zum Bruch. Das ist aber keine mutwillige Zerstörung, sondern meistens die Tücke des Objekts. Es wird wohl niemand sagen können, welcher jemals mit einer Bohr- oder Gewindeschneidmaschine gearbeitet hat, ihm sei so etwas noch nicht passiert.

Es mag wohl Frevler geben in bezug auf „Materialvergeudung“. Für solche will ich auch keine Lanze brechen; aber eines möchte ich sagen: „Wo gehobelt wird, fallen auch Späne!“

Da ich annehme, daß auch unsere Kollegen aus den Zeichen- und Konstruktionsbüros unsere Werkzeitung studieren, möchte ich mal an dieser Stelle einen Vorschlag machen. Laßt euch mal hin und wieder an Bord blicken und werdet Zeuge von dem Fortschritt der Arbeiten. Ihr werdet so manche Komplikation erleben, welche ein flüssiges Arbeiten in Frage stellt bzw. ganz unmöglich macht. Ich kann mir das nur damit erklären, daß die Skizzen und Zeichnungen unter den Zeichnern, welche an der jeweiligen Arbeit beteiligt sind, weder besprochen oder untereinander zur Einsichtnahme aus-

getauscht werden, bevor sie in die Werkstätten kommen. Wir können doch nicht nach dem Sprichwort arbeiten: „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst!“

Ich möchte mich nicht in Details verlieren, aber eine kleine Begebenheit in den letzten Tagen möchte ich hier mal zur Sprache bringen, welche sich in dieser oder jener Form oft wiederholt.

Kann ich nun, wie es z. B. jetzt der Fall war, eine Ladebaumlagerung nicht anbringen, weil gerade an der Stelle, wo ich „nach Zeichnung“ die Lagerung anbringen soll, ein Lüfterstutzen stolz gen Himmel ragt, muß ich ja die Arbeit erst mal liegen lassen. Ich hole den Vorarbeiter, er selbst, für eine eigenmächtige Änderung nicht kompetent, wendet sich an den Meister. Auch er kann (wenigstens im vorliegenden Falle) keinen Entschcheid treffen. So muß er sich mit dem betreffenden Zeichner auseinandersetzen, was nun werden soll. In jedem Falle eine Änderung oder sogar Neuanfertigung des betreffenden Werkstückes. Das verursacht immer erhebliche Mehrkosten. Ob solche Scherze beim Bau eines Schiffes einkalkuliert sind oder nicht, so ist es aber möglich, in dieser Beziehung sehr viel Geld einzusparen, sofern diese Mängel abgestellt werden. Auch wir sparen Zeit, unnötige Laufereien und haben angenehmeres Arbeiten.

Die Liegezeit eines Neubaus am Ausrüstungskai ist immer reichlich knapp. Sollen wir termingemäß fertig werden mit unseren Arbeiten, so dürfen solche Sachen nicht vorkommen.

Nun sage bitte keiner: „Der macht ja einen Haufen Wind!“ Ich habe schon mehr solche Scherze erlebt.

Also: „Achtet darauf, daß nicht mehr so viel Geld unnützlich auf die Straße geworfen wird!“

Theo Dittmayer
Betrieb 221

Wie geht es den Pensionären?

In Nr. 9 der Werkzeitung vom 26. September 1952 war u. a. von Interesse der Artikel „An unsere Pensionäre“. „Freunde, auch im Alter ist das Leben lebenswert.“ So schließt der Artikel, wozu ich folgendes sagen will:

Je nachdem, auf welcher Plattform im Leben man gestanden hat, kam es auch mir 1949 trotz meines Alters von 70 Jahren hart an, „ad acta“ gelegt zu werden, und es dauerte geraume Zeit, sich an dieses „Neue“ zu gewöhnen.

In unserem Behelfsheim auf dem Golfplatz stand mir als Betätigungsfeld unser Garten mit Hühnern usw. zur Verfügung. Auf die Dauer genügte dies jedoch nicht, weil ich kein Einsiedler sein kann. Hinzu ist gekommen, daß wir wieder eine feste Neubauwohnung zugewiesen bekommen haben. „Wohnungskultur“ war wieder um uns und nun galt es, dem Lebensabend einen neuen Impuls zu geben. Und wie sieht es nun aus? Man sagt, „Schiffe und Menschen dürfen nicht zu lange am Pier

liegen, sonst nehmen sie Schaden“. Ergo galt es, das Leben anders einzurichten.

Neben dem sich wiederholenden „Dienstbarmachen“ im Haushalt täglich habe ich mir den Ausspruch eines Arztes zu eigen gemacht. Er lautet: „Wir sollen nicht versuchen, unserem Leben Jahre hinzuzufügen, sondern unseren Jahren leben.“ Täglich, gleich bei welchem Wetter, längere Spaziergänge, Interesse am Fortschritt und am öffentlichen Leben, in Verbindung bleiben mit der Jugend und damit nicht konservativ am Alten hängenbleiben, kurz Optimist sein und an das Gute glauben. Geistig nicht versanden, Besuch der Volksbühne, Kino, Besuche und Besuch bekommen, ein schönes Buch lesen und ab und zu ein Museumbesuch gehört zu den Unerlässlichkeiten.

Wenn ich ab und zu mal auf dem Werk war und alte Arbeitskameraden getroffen und gesprochen habe, kam ich mir beim Weggang etliche Jahre jünger vor. Somit glaube ich, etliches gesagt zu haben. Ein jeder Mensch lebt sein Leben.

Auch ist es immer eine Freude, wenn die Werkzeugung kommt und alle Vierteljahr der Geldbriefträger, denn auch das Leben eines Pensionärs ist materiell fundamtiert.

Dem Werk und damit auch der Werkzeugung wünsche ich weiterhin gute Erfolge.

Mit Gruß
als alter Werksangehöriger
Paul Frieze, Hamburg-Fu. 1, Rübenkamp 262

Ein weiterer alter DW-Kamerad schreibt:

Nachdem ich bei Blohm & Voß 14 Jahre beschäftigt war, kam ich gleich nach dem ersten Weltkrieg nach der „Hamburger Werft“ Tollerort. Nach kurzer Zeit wurde ich von der Deutschen Werft mitübernommen, kam später nach Finkenwerder und wurde zuletzt auf der Reiherstieg-Werft beschäftigt. Als die Werft zerstört

und zuletzt geschlossen wurde, bin ich Ende des zweiten Weltkrieges entlassen worden.

Im Jahre 1931 hatte ich mir ein kleines Grundstück, etwa 800 qm groß, außerhalb der Hamburger Grenze erworben und im Jahre 1933 ein kleines Einfamilienhaus bauen lassen. Leider wurde das Haus im Jahre 1943 leicht beschädigt sowie ein kleiner Schuppen mit Werkstelle, Werkzeug, Hühnern, Küken und Kaninchen ein Raub der Flammen. Ich freute mich aber doch, daß das Haus stehengeblieben ist. Der Garten war mir zu klein, habe mich einem Kleingarten-Verein angeschlossen und Land gemietet, damit ich mehr Beschäftigung hatte.

Nach dem Kriege habe ich mich hier nicht wohl gefühlt denn das Wasser, die Elbe, fehlte mir. Weil ich als Kind immer am Wasser gespielt, auf der See gefahren und später immer am Wasser beschäftigt war, konnte ich mich vom Wasser schlecht trennen. Es hat sich mit der Zeit gebessert. Wenn man einen Garten hat, so beschäftigt man sich auch mit Hühnerzucht.

In meinem Leben war ich Schiffszimmermann, Seemann und jetzt Landmann, also immer noch Mann geblieben. Im Januar 1953 werde ich 75 Jahre alt, fühle mich noch kräftig und könnte noch Bäume aus der Erde reißen (wenn se in een Blumenpott stoht).

Ich bin zufrieden mit meinem Los, hoffe, daß ich noch einige Jahre mitlaufen werde, freue mich schon auf den Frühling, daß ich mit Spaten und Harke wieder arbeiten kann, vielleicht noch mit ein paar Überstunden (25 % Aufschlag).

In meinem Leben war ich nie arbeitslos, so möchte ich es auch fortsetzen, solange ich lebe.

Wer Dag för Dag sien Arbeit deiht
Un ümmer op den Posten steiht,
Un deiht dat recht un deit dat geern,
De kann ok mol een Grog riskiern.

Mit den besten Grüßen an alle Arbeitskameraden verbleibe ich Euer
J. Lorenzen

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Auf eine 25jährige ununterbrochene Tätigkeit bei uns konnte Herr Hermann Seemann am 12. 12. 1952 zurücksehen. An diesem Tage versäumte keiner seiner Kollegen, ihm seine Glückwünsche darzubringen. Die an ihn in dieser Zeit gestellten Anforderungen hat er als Stellagenbauer stets zur vollen Zufriedenheit aller erfüllt. Er fiel besonders durch sein ruhiges und besonnenes Wesen auf, und nur bei besonderen Anlässen gelang es ihm, den Ernst des Lebens zu vergessen. Seine herzliche Art hat ihn zu einem sehr geschätzten Mitarbeiter werden lassen. Wir alle wünschen ihm noch viele erfolgreiche Jahre in seinem Beruf.



Herr Theodor Heidorn beging am 17. 12. 1952 sein 25jähriges Dienstjubiläum. Am 2. 6. 1924 bei uns als Takler eingestellt, hat er als solcher trotz schwerer Verletzung bei einem Bombenangriff auf unseren Betrieb die an ihn gestellten Anforderungen stets zur vollen Zufriedenheit erfüllt. Durch seinen Fleiß und seine stete Hilfsbereitschaft hat er die Anerkennung seiner Vorgesetzten und die Wertschätzung seiner Kollegen erworben. Wir wünschen, daß er uns noch viele Jahre in seiner Art erhalten bleibt.



Herr Karl Mattern konnte am 21. 12. 1952 auf eine ununterbrochene 25jährige Tätigkeit bei uns zurückblicken. Er war am 21. 12. 1927 als Schlosser bei uns eingestellt und hat seitdem sein fachliches Können 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.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Maschinenbauhelfer Hans Schäffer mit Frl. Rosa Münsterer am 15. 11. 1952

Kraftfahrer Arnold Fülster mit Frl. Gerda Pey am 15. 11. 1952

Maschinenbauer Max Küssner mit Frau Grete Reif am 22. 11. 1952

S-Zimmerer Günter Schröder mit Frau Marga Hund am 22. 11. 1952

E-Schweißer Arnold Fritzsche mit Frl. Hedwig Kurdziel am 28. 11. 1952

Tischler Walter Leschke mit Frl. Erika Schwerin am 29. 11. 1952

E-Schweißer-Anlerner Erich Grzella mit Frl. Gerda Falkenhagen am 29. 11. 1952

Tischler Friedrich Steuer mit Frl. Lotte Granzow am 29. 11. 1952

Schiffbauhelfer Marian Kowalski mit Frl. Gerda Cahsel am 29. 11. 1952

Tischler Richard Oben mit Frl. Hilda Martens am 29. 11. 1952

Schiffer Benno Stein mit Frau Klara Fülster am 29. 11. 1952

E-Schweißer-Anlerner Werner Claussen mit Frl. Dora Steffen am 29. 11. 1952

Angel. Seilbahnfahrer Kurt Rosan mit Frl. Grete Mohr am 6. 12. 1952

Schiffbauer Gerd Wohlers mit Frl. Edith Jeschke am 6. 12. 1952

Schiffbauhelfer Kurt Schulz mit Frl. Inge Rickmers am 6. 12. 1952

Schiffbauer Karl-Heinz Preuss mit Frl. Ingeborg Tröger am 13. 12. 1952

Maschinenbauer Friedrich Günther mit Frl. Lieselotte Thome am 13. 12. 1952

Tischler Kurt Köpcke mit Frl. Irmgard Lübbers am 13. 12. 1952

S-Zimmerer Hans Vogt mit Frl. Antonie Festersen am 13. 12. 1952

Schlosser Rudolf Wechenberger mit Frl. Erika Butzko am 13. 12. 1952

Kontrollleur Walter Peijan mit Frl. Marianne Tollschubbe am 13. 12. 1952

E-Schweißer Helmut Kasischke mit Frl. Gertraude Mattis am 13. 12. 1952

Dreher Gerhard Lühmann mit Frl. Herta Knüppel am 13. 12. 1952

Geburten:

S o h n :

Schiffbauer Hans-Theodor Ihlefeld am 8. 11. 1952

Schiffbauer Günter Brandt am 11. 11. 1952

Werkstattschreiber Hans Türpe am 15. 11. 1952

E-Schweißer Paul Konietzka am 17. 11. 1952

Ausrichter Helmut Bartsch am 20. 11. 1952

Reiniger Georg Köhn am 20. 11. 1952

Angel. Stellagenbauer Horst Tompo am 22. 11. 1952

Raupenschlepperfahrer Rudolf Nowakowsky am 24. 11. 1952

Angel. Seilbahnfahrer Eduard Tillitzky am 25. 11. 1952

Anstreicher Bruno Schmidt am 2. 12. 1952

Schiffbauhelfer Erwin Riegel am 4. 12. 1952

Maler Detlef Witt am 5. 12. 1952

M-Schlosser Hans Klimaschewski am 7. 12. 1952

T o c h t e r :

Transportarbeiter Alfons Weigert am 13. 11. 1952

Maschinenbauer Horst Büttner am 14. 11. 1952

Anstreicher Werner Baule am 17. 11. 1952

Schlosser Alfred Lode am 20. 11. 1952

E-Schweißer-Anlerner Willi Lack am 21. 11. 1952

Schiffbauhelfer Hermann Dreyer am 23. 11. 1952

E-Schweißer-Anlerner Willi Mahns am 25. 11. 1952

Ausrichter Erich Haase am 26. 11. 1952

Helfer Werner Thomas am 26. 11. 1952

Schiffbauer Walter Arndt am 26. 11. 1952

Matrose August Nölke am 29. 11. 1952

E-Schweißer Jan Paterczyk am 29. 11. 1952

S-Zimmerer Gerd Otte am 5. 12. 1952

Anschläger Gerhard Francke am 7. 12. 1952



In den letzten zwei oder drei Wochen sind wir alle irgendwie von der Vorbereitung für das Weihnachtsfest erfaßt worden. Ein jeder hat die Geschenke für seine Angehörigen erstanden, und wir haben mit unseren Weihnachtsvorstellungen für die DW-Kinder besonders nahe Berührung mit Weihnachten bekommen. Frohe Kinder in festlicher Stimmung füllen zu den drei DW-Vorstellungen das Schauspielhaus und glücklich zogen die kleinen Gäste mit ihrem Weihnachtspaket wieder nach Hause.

Das Jahr 1952 geht mit Riesenschritten seinem Ende entgegen. Es war ein Jahr voller Arbeit. Und wenn wir auch viele Sorgen mit der Materialbeschaffung hatten und daher unser Programm nicht ganz erfüllen konnten, so müssen wir doch sagen, daß es im ganzen gesehen ein erfolgreiches Jahr war und wir stolz auf die Leistungen sein dürfen. Über 160 000 t sind im Jahre 1952 abgeliefert worden. Das ist unter den gegebenen Verhältnissen eine sehr gute Leistung. Wir wollen hoffen, daß das nächste Jahr die Materialschwierigkeiten nicht wieder auftreten läßt, so daß unsere Planung durchgeführt und das, was wir im letzten Jahr nicht mehr schaffen konnten, noch nachgeholt werden kann.

Das hinter uns liegende Jahr hat neben der Arbeit viele Veränderungen mit sich gebracht. Gewisse innerbetriebliche Störungen, die sich zu Beginn des Jahres in menschlicher Beziehung anzuzeigen drohten, konnten beseitigt werden, so daß Belegschaft und Betriebsleitung als geschlossener Block gemeinsam ihre Pflicht erfüllen konnten. Das inzwischen in Kraft getretene Betriebsverfassungsgesetz stellt uns alle vor neue Aufgaben und manch einer, der sich bisher daran gewöhnt hatte, in dem Unternehmer und der Betriebsleitung nur so eine Art Feind zu sehen, muß umschalten; denn die Tatsache, daß die Belegschaft in Zukunft auf verschiedenen Gebieten mitbestimmen und auf anderen Gebieten mitberaten wird, setzt voraus, daß ein jeder auch mitdenkt und mitverantwortet. In noch größerem Umfange als bisher wird der Belegschaftler in Zukunft für seinen Betrieb, für die DW, denken müssen, um das Werk zu fördern. Dieses Mitdenken und das Zusammenarbeiten werden im kommenden Jahr ganz besonders nötig sein; denn gerade der Schiffbau sieht sich einer immer stärker werdenden Konkurrenz gegenüber, gegen die wir nur durch besonders gute Leistungen und schnelle Arbeit bestehen können. So wollen wir in das neue Jahr hineingehen mit dem festen Vorsatz, das Beste zu geben, damit der bekannt gute Ruf unserer Werft erhalten bleibt, und wir wieder schöne und stolze Schiffe an unsere Auftraggeber, die uns ihr Vertrauen entgegenbringen, abliefern können. Dann werden wir auch in der Lage sein, unserer Planung entsprechend weitere Arbeitsplätze einzurichten und vielleicht wieder über 1000 neue Arbeitskameraden in unserem Werk begrüßen können, wie wir es im letzten Jahre konnten. Ich wünsche Euch allen ein frohes und glückliches Weihnachtsfest und ein erfolgreiches 1953.

Herzlichst
Euer Klabaftermann

Das ist ja heiter!



„Heeeee!!! Nikolaus!!!!“

Willst du dich nicht auch bald motorisieren??

Wir leben im Zeitalter des Fortschritts!!! — —“

„Ach wat. So mach ich das seit zehntausend Jahren.“

Ich bleibe bei meiner Methode.“

ce