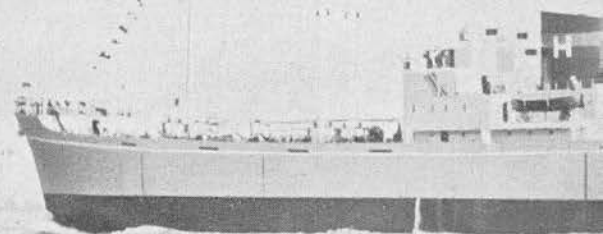
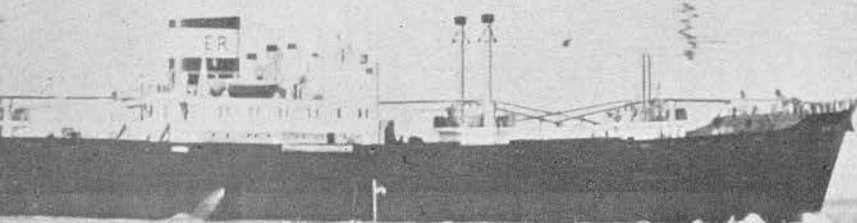
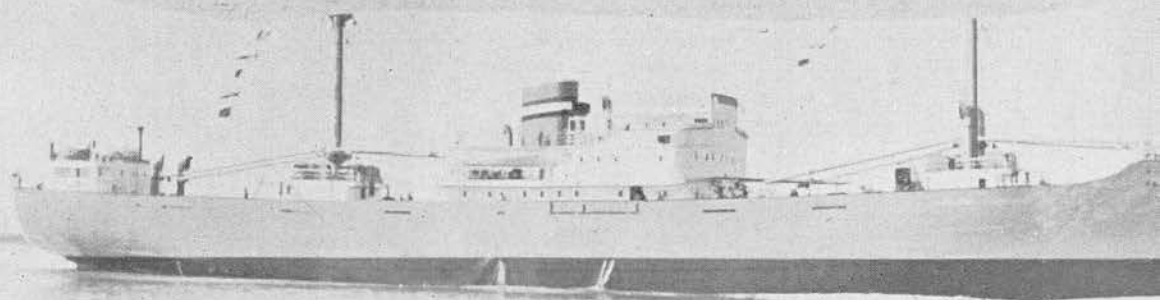
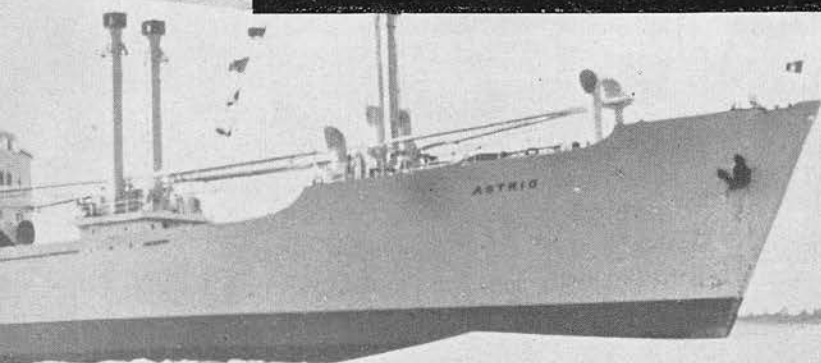


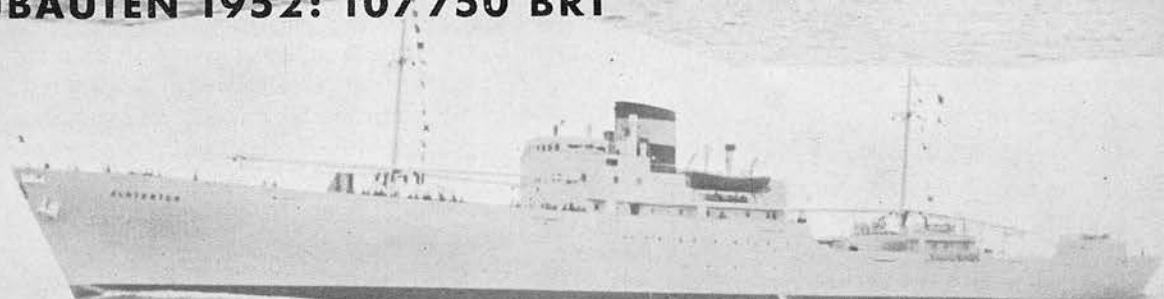


WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

13. Jahrgang · 23. Januar 1953 · Nr. 1



UNSERE NEUBAUTEN 1952: 107750 BRT



Unsere Beschäftigungslage um die Jahreswende 1952/1953

Die beiden letzten Monate des Altjahres verlangten von allen unseren Abteilungen besondere Anstrengungen, um unser Jahresprogramm 1952, das durch den akuten Mangel an Schiffsblechen während des ganzen Jahres zum Teil nicht unerhebliche Verzögerungen erlitten hatte, noch einigermaßen zu erfüllen.



16800-t-Motor-Einheits-Tanker
Kapitäns-Wohnraum

Unsere nachhaltigen Bemühungen, auch die auf dem Gebiete der Zulieferungen eingetretenen Terminüberschreitungen weitmöglichst auszugleichen und unsere Auftraggeber im In- und Auslande zufriedenzustellen, verlangten vielfach Sonderleistungen unserer Belegschafter. Allein in den beiden letzten Monaten, November und Dezember 1952, waren die nachstehenden Kiellegungen, Stapelläufe und Ablieferungen zu verzeichnen:

Kiellegungen:

- Bau 641 — 10 000-t-Turbinen-Fracht- und Fahrgastschiff für die H. A. L.
- „ 647 — 16 800-t-Motortankschiff für die Compagnia Internazionale di Genova, Genua.
- „ 648 — 10 200-t-Motorfrachtschiff für Det Ostasiatiska Kompagni, Kopenhagen.

Stapelläufe:

- Bau 645 — „ITALA FASSIO“ — 16 800-t-Motortanker für Compagnia Internazionale di Genova, Genua.
- „ 643 — „ELSA ESSBERGER“ — 16 800-t-Motortanker für Reederei John. T. Essberger, Hamburg.
- „ 646 — „MOSLI“ — 16 800-t-Motortanker für A/S. Mosvold Shipping Company, Farsund (Norwegen).
- „ 649 — „EL CAFETERO“ — 4350-t-Fracht- und Kühlschiff für Gulf and Atlantic Shipping Co., Panama.

Ablieferungen:

- S. 643 — 16 800-t-Motortanker „ELSA ESSBERGER“, Hamburg.

- S. 644 — 10 200-t-Motorschiff „POONA“, Kopenhagen.
- S. 645 — 16 800-t-Motortanker „ITALA FASSIO“, Genua.
- S. 649 — 4350-t-Frachtschiff „EL CAFETERO“, Panama.

Unsere gesamten Ablieferungen und Stapelläufe im Jahre 1952 umfassen 15 Schiffe (davon 14 abgeliefert) mit insgesamt 177 745 tdw und über 118 000 BRT. Die DW steht damit wieder, wie im Vorjahr und in den letzten Vorkriegsjahren, mit der abgelieferten Neubautonnage an der Spitze aller deutschen Seeschiffswerften. Die Ablieferungen der größeren deutschen Werften umfassen im abgelaufenen Jahr die nachstehende Neubautonnage:

	BRT	tdw	davon für die Ausfuhr	
			BRT	tdw
Deutsche Werft, Hamburg . . .	107 750	160 750	82 293	121 489
Bremer Vulkan Vegesack . . .	62 478	—	39 637	58 250
Howaldtswerke, Kiel	47 645	73 312	38 774	58 712
Howaldtswerke, Hamburg . . .	39 409	56 400	28 495	40 900
Nordseewerke, Emden	37 205	61 435	—	—
H. C. Stülcken Sohn, Hamburg . . .	33 534	46 134	15 169	19 000

Insgesamt betrugen die Ablieferungen der deutschen Seeschiffswerften im vergangenen Jahr 493 000 BRT = 737 000 tdw. Daran war beteiligt die DW mit 21,80 %.



Gesellschaftsraum für Fahrgäste

Die Beruhigung auf dem Weltmarkt und der Rückgang der Rohstoffpreise im Laufe des letzten Jahres durch das Nachlassen der Hortungen, wie sie als Auswirkung der Korea-Krise in den beiden vergangenen Jahren zu verzeichnen gewesen waren, führten zu stark rückläufig-

gen Raten auf dem internationalen Frachtenmarkt und damit zu einer stärkeren Zurückhaltung der Reeder in der Inauftraggabe von Schiffsneubauten.

Erschwerend für den Wettbewerb auf dem Weltmarkt wirkte sich die im Laufe des Jahres eingetretene Steigerung der Preise für das Schiffbaumaterial aus, mit denen Deutschland im Augenblick an der Spitze auf dem internationalen Markt steht, während die englischen Werften sich zu einem um etwa 175 DM billigeren Preise je Tonne Schiffbaumaterial eindecken können.



Fahrgastkammer

Auch die im Laufe des Jahres eingetretenen Lohn-erhöhungen haben für die deutschen Seeschiffswerften eine Lohnhöhe gebracht, die den Abschluß weiterer Neubaufträge außerordentlich erschweren.

Einen Ausgleich auf dem Inlandsmarkt zu finden, ist kaum möglich bei der bekannten Finanzlage der deutschen Schifffahrt, der für die Erteilung von Neubaufträgen nur beschränkte Mittel des Bundes zur Verfügung stehen, und die keine Möglichkeit sieht, Auslandskredite aufzunehmen und auf die Mittel angewiesen bleibt, die in nur bescheidenem Umfang aus der deutschen Privatwirtschaft zur Verfügung gestellt werden können und nur eine Teillösung darstellen. Wenn es uns trotzdem bisher möglich war, noch einen größeren Auftragsbestand sicherzustellen, so danken wir das der Anerkennung, die unsere Neubaulieferungen in den letzten Jahren im In- und Ausland gefunden haben.

Für die Zukunft haben weite Kreise des Schiffbaus und wir selbst den dringenden Wunsch, wieder zu Festpreisabschlüssen bei Neubaufträgen zu kommen, die hereinzunehmen allerdings so lange nicht möglich ist, als sich nicht die Materialpreise im Inland auf den Vor-Korea-Stand zurückentwickelt haben und eine Stabilität der Löhne und sonstigen Kosten eingetreten sein wird.

Die Herbeiführung dieser Verhältnisse gehört zu den wichtigsten Aufgaben aller verantwortungsbewußten Kreise der deutschen Wirtschaft und muß für uns alle das Ziel im kommenden Jahr sein, wenn die Beschäf-

tigungslage gesichert bleiben soll, wie wir sie als Ergebnis einer freien Marktwirtschaft in den letzten Jahren zu verzeichnen gehabt haben.

Wir treten in das Jahr 1953 mit einem Auftragsbestand von 41 Schiffen ein, deren Tragfähigkeit weit über 600 000 t betragen wird. Das gibt uns bis Mitte 1955 Beschäftigung.

Dieses Auftrags-Volumen enthält Motor-Fracht- und Fahrgast-Schiffe, Kühlschiffe für die Fruchtfahrt und Tanker der von uns entwickelten Einheitstype, wie sie auf der Deckelseite der vorliegenden Werkszeitung dargestellt sind und für die die Abb. 1—4 einige typische Einrichtungen für die Wohnräume der Offiziere, Mannschaften und Fahrgäste zeigen.

Das kommende Jahr wird erstmalig wieder die Ablieferung größerer Turbinenschiffe bringen, von denen als erstes Schiff ein Neubau für die H. A. L. von 10 000 t Tragfähigkeit und 17,5 Kn. Probefahrtsgeschwindigkeit für den Dienst nach dem Fernen Osten in einigen Wochen zur Ablieferung kommen wird, und dem sich sechs weitere gleiche Schiffe gleicher Größe für Hamburger und Bremer Rechnung anschließen werden.

Mitte des Jahres steht die Ablieferung des ersten neuen Typschiffes einer Serie großer Motor-Tanker von etwa 18 300 t Tragfähigkeit zu erwarten, von denen wir zur Zeit 15 gleiche Schiffe in Auftrag haben.

Für die weiter von uns entwickelten Tankertypen mit einer Tragfähigkeit von 26 500 t und 32 000 t dwt, die durchweg Turbinenantrieb erhalten, sind die Vorarbeiten abgeschlossen; mit der Bauausführung dieser Schiffe wird in der zweiten Jahreshälfte begonnen werden.



*Einheits-Motor-Tanker
Mannschafts-Speiseraum*

Wir treten mit einer Vollbeschäftigung für eine lange Zeit in das neue Jahr ein. Ob dieses Arbeits-Volumen uns auch einen wirtschaftlichen Erfolg und damit eine Sicherung der Arbeitsplätze für unsere Belegschaften bringen wird, hängt von der weiteren Entwicklung der Preise im Inland und der Bereitschaft aller unserer Gliederungen ab, ihr ganzes Können wie bisher einzusetzen, den hohen Ruf unserer Erzeugnisse zu erhalten und wenn möglich noch zu fördern.

W. E. H. S.

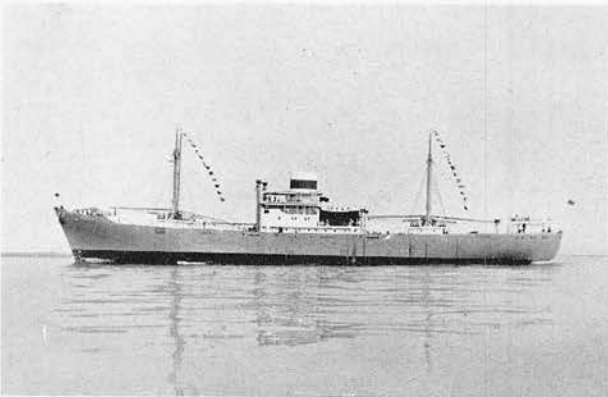
Kurz berichtet

Wie wir bereits in unserer Dezember-Ausgabe berichteten, hat der 16 500 t große Motortanker „Elsa Essberger“ am 18. Dezember 1952 seine Ablieferungsprobefahrt erfolgreich ausgeführt. Das Schiff befindet sich bereits im Dienst.



MT „Elsa Essberger“ auf Probefahrt

Eine weitere Probefahrt fand am 30. Dezember 1952 statt. An diesem Tage wurde der Frachter „El Cafetero“ der Gulf and Atlantic Shipping Co., Panama, einer gewissenhaften Überprüfung unterzogen. Die Erprobungen ergaben, daß nichts zu beanstanden war. Das 4320 t



MS „El Cafetero“ auf Probefahrt

große Schiff enthält umfangreiche Kühleinrichtungen und ist ebenfalls bereits in Dienst gestellt worden.

Am 29. Dezember 1952 fand der Stapellauf des Motortankers „Mosli“ statt. Das Schiff gehört zum Typ unserer 16 800-t-Einheitstanker und wird für die Reederei A/S Mosvold Shipping Co., Farsund, gebaut.

Die „Mosli“ sieht am Ausrüstungskai ihrer Fertigstellung entgegen. Die Ablieferungsprobefahrt wird schon am 12. Februar 1953 stattfinden.



Der Taufakt



Der Reeder Herr Torrey Mosvold



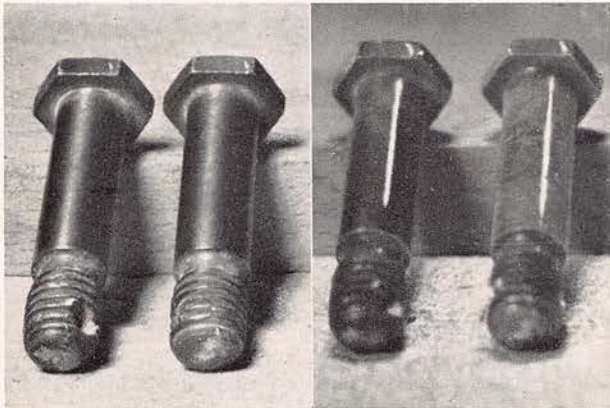
MT „Mosli“ gleitet in sein Element

Untersuchung von Werkstoffoberflächen

mit ultravioletten Strahlen

in Verbindung mit fluoreszierenden Stoffen

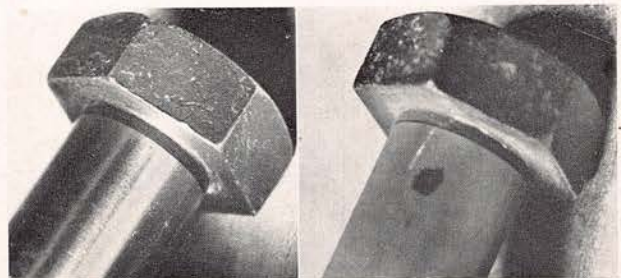
Als der dänische Arzt Niels Finsen mit seinen seltsamen Lichtbehandlungen zur Bekämpfung der Tuberkulose begann, da lachten ihn die Fachleute aus, die etwas von der Sache verstehen wollten. Er hatte festgestellt, und nach ihm noch andere Wissenschaftler, daß der Urquell des Lebens, der Motor der Welt, die Sonne, also das



*Vor und nach der Untersuchung
Risse im Schraubenschaft*

Licht ist. Er hatte aber auch festgestellt, daß nicht nur die leuchtenden und wärmenden Lichtwellen der Sonne, sondern noch dunkle, also nicht sichtbare kalte Strahlen zur Erde kommen und das Leben stark beeinflussen. Es sind Strahlen, die Stoffe umwandeln können und weiterhin vollkommen unschädlich von segensreicher Kraft sind. Finsen fand das nicht von heute auf morgen. Er mußte suchen und versuchen, mußte Enttäuschungen hinnehmen und tat es willig mit eiserner Kraft. Diese geheimnisvollen Strahlen, die das Leben entscheidend fördern, sind u. a. in der Hauptsache die roten und ultravioletten Strahlen. So baut z. B. die grüne Pflanze mit Hilfe des Lichtes den in ihren Säften gelösten Zucker zu Stärke auf. Also Licht, ganz bestimmte Lichtstrahlen waren notwendig, um überhaupt das Leben entstehen zu lassen. Man kann sagen, das erste Leben auf der Welt. Es ist deshalb gar keine Frage, daß auch für den ersten Lebensprozeß die Sonnenenergie notwendig war. Unsere Pflanzen zeigen uns ja heute noch, daß die sogenannte Assimilationstätigkeit sofort herabgesetzt wird bzw. aufhört, wenn die Sonnenstrahlung auch aufhört. Aus einigen wenigen Elementen, die auf der Erde noch in reichlichen Mengen vorhanden sind, entstand mit Hilfe des Wassers und der Sonnenenergie das Blattgrün, das Chlorophyll, und damit das Leben. Weiter wird unter unserer Haut mit Hilfe des Lichtes, insbesondere der U-V-Strahlung, Vitamin erzeugt, auch in der Milch. Ein Katalysator des Lebens. Mit einer riesigen Bogenlampe fing der Forscher an. Sie erzeugte zwar ultraviolette Strahlen, aber noch viel mehr Hitze. Man versuchte mit Glasscheiben die Hitze abzukühlen.

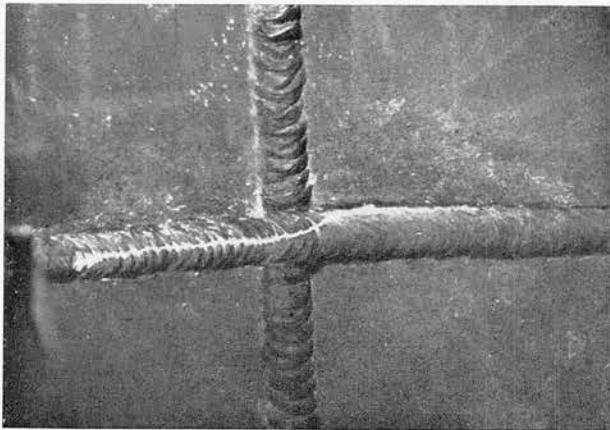
Mit der teilweisen Abdämmung der sogenannten Wärmestrahlung wurde auch die Ultraviolettstrahlung glatt verschluckt. So konnte man sich manchen Mißerfolg erklären. Der deutsche Physiker Richard Küchen entdeckte, daß Bergkristall die unliebsamen Wärmestraahlen weitestgehend zurückhält, aber das kalte ultraviolette Licht hindurchläßt. Jetzt war die Möglichkeit gegeben, eine der wirksamsten Ultraviolettsonnen bzw. -lampen zu bauen. Später wurden noch andere für Ultraviolett durchlässige Glassorten und Filter gefunden und solche, die das sichtbare Licht völlig ausschalten. Diese Strahlenart ist für das menschliche Auge vollkommen unsichtbar und kann bestimmte Stoffe zum hellen Aufleuchten anregen. Solche Stoffe nennt man Fluoreszenzstoffe. Sie sind fest, flüssig oder gasförmig in der Natur vorhanden und werden auch chemisch gewonnen. Die Leuchterscheinung entsteht dadurch, daß die Strahlungsenergie der U-V-Strahlen in Energie anderer Art umgewandelt wird, sobald diese auf einen solchen Stoff treffen. Das so erzeugte Licht nennt man Fluoreszenzlicht und ist kalt. Je nach Zusammensetzung leuchten diese Stoffe in einem bestimmten Fluoreszenzlicht auf. Man kann mit U-V-Strahlen auch analytische Untersuchungen vornehmen, die sogenannte Fluoreszenzanalyse, um den Reinheitsgrad verschiedener Salze und Fette zu bestimmen. Diese Methoden sind noch recht neu. Das von bestimmten Stoffen ausgehende Fluoreszenzlicht leuchtet sehr hell und kann in verschiedenen



Risse am Schraubenkopfübergang

Farben erzeugt werden, und zwar in Blau, Gelb, Grün und Rot sowie in Mischfarben. Diese wundervollen Eigenschaften haben auch in der Technik weitestgehend Eingang gefunden, und zwar zur Herstellung von Kaltlichtlampen, Neonröhren und den verschiedenen Leuchtstofflampen. Auch für die Werkstoffuntersuchung haben die U-V-Strahlen Verwendung gefunden. Die U-V-Strahlen weisen keine durchdringenden Eigenschaften auf wie die Röntgenstrahlen. Man beschränkt sich daher nur auf die Feststellung der Fehler, die an der Oberfläche liegen oder von dieser ausgehen. Es kann also der innere Zustand fester Körper nicht erkannt werden. Die Untersuchung von Werkstoffen mit fluoreszierenden Stoffen hat den Vorteil, daß hiermit alle Werkstoffe

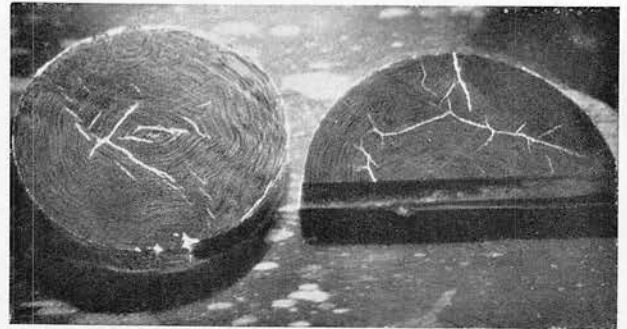
untersucht werden können und daß die Oberfläche, gleichgültig wie sie beschaffen ist, unter Bestrahlung dunkel erscheint. Es leuchten nur die vorhandenen Fehler hell im Fluoreszenzlicht auf. Diese Untersuchungsmethode wurde zuerst 1940 in Deutschland entwickelt und eingeführt und findet jetzt auch im Ausland Anwendung zur Untersuchung von schweren Maschinenteilen, Schweißungen und dergleichen. Auch können Kunststoffe, Glas, Keramik sowie die verschiedenen thermoplastischen Stoffe damit untersucht werden. Das sogenannte Fluoreszenz-Werkstoff-Prüfverfahren, welches jetzt als das Adlerverfahren in die Werkstoffprüfnormen aufgenommen wurde, arbeitet mit kapillar-



Spannungsriß in geschweißter Kreuznaht

wirkender, für den Werkstoff unschädlicher Trägerflüssigkeit, in der Fluoreszenzstoffe gelöst sind. Das zu untersuchende Werkstück wird damit behandelt, durch Aufpinseln und dergleichen. Der Prüfstoff dringt nun in die feinsten Risse und Poren, falls solche vorhanden sind, ein. Feinste Risse, die von Spannungen usw. herühren, können oft mit dem unbewaffneten Auge nicht erkannt werden. Bei nachfolgender Bestrahlung mit der

U-V-Lampe leuchten diese hell im Fluoreszenzlicht auf. In Abb. 1 werden zwei Schrauben vor und nach der Untersuchung gezeigt. Es zeigten sich Härterisse feinsten Art im Schraubenschaft. In Abb. 2 solche im Schraubenkopfübergang und in Abb. 3 ein sehr feiner Spannungs-



Kernriß in einem Abschnitt einer Kunstharzstange

riß in einer geschweißten Kreuznaht. Das Verfahren hat noch den Vorteil, daß man derartige Materialfehler bis zur restlosen Beseitigung verfolgen kann. In Abb. 4 werden Kernrisse an einem Abschnitt einer Kunstharzstange gezeigt. Das Fluoreszenz-Verfahren gehört in die Gruppe der zerstörungsfreien Prüfverfahren und findet auch Anwendung beim Magnetprüfverfahren, in dem die feinen Partikelchen des Prüfpulvers mit Fluoreszenzstoffen umgeben werden, wodurch auch hier die Anzeigeschärfe bedeutend erhöht wird. Für die verschiedenen Arten von Fluoreszenz-Prüfverfahren sind in Amerika schon automatische Einrichtungen entwickelt worden, die bei Ford bis zu 2000 Pleuelstangen in der Stunde prüfen. Das Verfahren wird auf der Deutschen Werft in erhöhtem Maße verwendet. Es hat schon manchen Aufschluß über den Zustand von Bauteilen im Schiff- und Maschinenbau ergeben und ist für die Fertigung nicht mehr wegzudenken.

Ing. Adler

Eine Führung durch den Schiffbau

(Fortsetzung, vgl. Heft 9/1952)

Wir sind dem Materialfluß nachgegangen und stehen jetzt auf der Helling. „Ich sehe“, sagt der Besucher, „daß Sie nur vier Hellinge belegt haben. Es ist aber doch bekannt, daß Ihre Kapazität für drei Jahre ausgelastet ist?“ „Auch dies ist eine Folge der modernen Bauweise; die Leistungsfähigkeit unserer Werkstätten, welche wir noch nicht modernisieren konnten, sowie die Maschinenanlieferung und die Materialzuteilung halten mit unserer Montageleistung nicht Schritt, und so brauchen wir zur Zeit tatsächlich nur vier Hellinge für die Hauptmontage und benutzen den restlichen Platz für die Vormontage der Kollis.“

Hoch und schlank ragt der Bug eines stapellaufbereiten Schiffes vor uns auf. „Ein gewaltiger Anblick, aber voller Harmonie in Linie und Form, man sollte nicht glauben, daß eine reine Zweckkonstruktion, die ein

Schiffskörper doch ist, so schön sein kann.“ So äußern sich alle Besucher, die zum ersten Male vor einem fertigen Schiffsrumpf stehen. Aber gleich danach kommt auch von fast allen die Frage: „Ja, kann denn das nicht leicht umkippen beim Stapellauf?“ „Wenn das Schiff so hoch und schmal wäre, wie es hier aussieht, würden wir es auch wohl befürchten, aber der Anblick ist in diesem Falle eine riesige optische Täuschung.“ Mit einem Holzsplitter oder einem Elektrodenstummel (soviel wie vor einigen Jahren liegen nicht mehr herum, und man muß mitunter direkt suchen, um einen zu finden) malt man dann schnell einige Striche in den Sand und erklärt dabei: „Etwa 22 m breit und 12 m hoch ist das Schiff, die Stapellaufbahnen sind etwa 8 m auseinander. So sieht es in Wirklichkeit aus. Befürchten Sie jetzt noch, daß es kippen könnte? ... Wir auch nicht!“ „Jetzt liegt das Schiff schon auf dem Schlitten. Wie

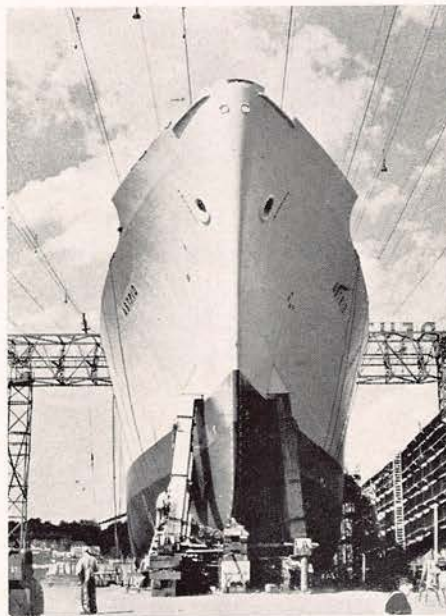
bekommen Sie denn jetzt die Seife dazwischen, damit das Schiff nun morgen auch rutschen kann?“ „Das sind schon wieder irrtümliche Vorstellungen, welche sich Binnenländer vom Schiffbau machen, Seife benutzen wir als Stapellauffett schon lange nicht mehr. Dafür liefern uns die Mineralölwerke ein Spezialfett, und das ist schon drunter, aber das Schiff liegt noch gar nicht auf dem Schlitten, das kommt erst morgen einige Stunden vor dem Stapellauf, damit uns das Fett nicht vorher alles herausgequetscht wird.“ „Ah, dann müssen Sie also morgen das Schiff absenken, bis es auf dem Schlitten liegt?“ „Auch das nicht. Sehen Sie die langen Holzkeile dort zwischen Schiff und Schlitten? Morgen



Sie treiben im Gleichschlag die Keile

vormittag kommt eine ganze Reihe Schiffszimmerer, die treiben im Gleichschlag die Keile zwischen Schiff und Schlitten, dann liegt das Schiff mit seinem ganzen Gewicht auf der Schlittenbahn, und die Pallungen können entfernt werden. Damit uns das Schiff nun aber nicht vorzeitig wegläuft, haben wir in der Stapellaufbahn einen Stopper eingebaut, und erst wenn nach Befehl des Betriebsleiters: „Stopper los!“ die Zimmerleute den Stopper gelöst haben, gleitet das Schiff, begleitet von dem Hurra der Zuschauer, in sein Element.“ „Nun, den Stapellauf werde ich morgen ja sehen, aber

wie kommen Sie dazu, eine so komische Zeit dafür zu wählen; 15.25 Uhr steht auf meiner Karte, da hätten Sie doch auch 15.30 Uhr sagen können oder hätten bis Feierabend damit gewartet.“ „Das können wir nicht, zum Stapellauf nehmen wir die wenigen Minuten zwischen dem Wechsel von der Flut zur Ebbe, dem sogenannten Stauwasser. Strömung in der Elbe können wir beim Stapellauf nicht brauchen; die könnte uns das



Ein gewaltiger Anblick

Schiff gegen die Docks oder sonstwohin treiben, bevor die Schlepper es an den Leinen haben, um es an den Ausrüstungskai zur Fertigstellung zu bringen. Ney RF.

Herzlichen Dank sage ich hiermit allen für die Aufmerksamkeit anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums am 5. Januar 1953.

Willy Lilienthal, Abt. FGv.

Schwedenreise 1952

Wer hat nicht schon einmal Lust gehabt, nach Schweden zu fahren, in ein Land, in dem Milch und Honig fließen soll und wo es keinen Krieg gab und keine Nachkriegswirkungen gibt?

In diesem Sommer arbeitete ich als Austauschpraktikant auf der „A. B. Finnboda Varf“ im Osten von Stockholm. Es war wesentlich für die Eindrücke, die ich von der Reise mitbrachte, daß ich nicht als Tourist, sondern als Arbeiter dort gewesen bin. Die ausländischen Praktikanten hatten auf der Werft keinerlei Vergünstigungen, und wir mußten zusehen, wie wir mit dem nicht gerade sehr hohen Praktikantenlohn leben konnten.

„A. B. Finnboda Varf“ beschäftigt ungefähr 430 Arbeiter und Angestellte. Die Jahreskapazität liegt etwa bei 6000 tdw, d. h. es werden etwa ein bis zwei Schiffe im Jahr abgeliefert. Die zwei Helgenbetten und der Ausrüstungskai sind in die ziemlich steil abfallenden Felsen des Geländes eingesprengt. Mit Hilfe nur eines 10-t-Kranes an jedem Helgen und eines 15-t-Kranes auf dem Kai werden die Schiffe zusammengebaut. Seit 1936 modernisiert man die Werft, vorher baute man hier nur kleine Schiffe, meist aus Holz.

Durch diese kurze Beschreibung wollte ich versuchen, einen Eindruck von der Größe und der damit gegebenen Arbeitsfähigkeit der Werft zu vermitteln.

In der Kupferschmiede wurde ich einem freundlichen und aufgeschlossenen Arbeiter zugeteilt. Er hatte in einer Abendschule Englisch gelernt und freute sich, es nun anwenden zu können. Zuerst arbeitete ich in dem Tempo, wie wir es aus Deutschland gewöhnt sind, aber bald merkte ich, daß man dort sehr viel Zeit hat! Aber, ob sich die schwedische Wirtschaft in den nächsten Jahren so behaupten kann?

Von den Handwerkern verdient der Werftarbeiter am wenigsten. Die Schiffbaukosten müssen sich den Weltmarktpreisen angleichen. Der Werftarbeiterlohn liegt zwischen 1,26 bis 2,46 skr. Darüber kann bis zu 106 % Akkord geschrieben werden. (Spitzenlöhner sind z. B. Maurer und Anstreicher, die während der Saison über 10,— skr verdienen können.) Eine Schweden-Krone wird auf der Bank in 0,82 DM umgewechselt. Aber man kann diese Zahlen nicht auf die Kaufkraft beziehen. Z. B. kostet ein Kommißbrot 1,56 skr, $\frac{1}{4}$ kg Margarine 1,44 skr. Für ein Kantinenessen auf der Werft, bestehend aus einem Teller mit Kartoffeln und Fleisch, dazu ein Brötchen mit Butter und ein Glas Milch bezahlt man 2,05 skr. Dafür kostet ein Anzug mittlerer Qualität nur 160 bis 180 skr, das sind 132 bis 146 DM umgerechnet. Das ist verhältnismäßig billig, da ja der Höchstlohn von 2,46 skr + 106 % Akkord = 5,05 skr, umgerechnet 4,15 DM/h beträgt.

Zur Kostenberechnung der einzelnen Arbeiten stellte man aus Erfahrungszeiten unter Mitwirkung der Arbeiter Preislisten auf, die zwar ständig überprüft und erweitert, aber selten abgeändert werden. Mein Praktikantenlohn betrug 1,65 skr, d. h. mit Akkordüberschuß 3,40 skr. Davon zahlte ich 20 skr/Woche Miete für ein schönes Einzelzimmer in einer werfteigenen, winterfesten Baracke. In der Stadt liegt die Miete für eine Altbauwohnung mit zwei Zimmern, Küche und Bad bei etwa 150 skr. Eine Familie mit vier Kindern kann ungefähr den Mietpreis mit den Kinderbeihilfen bestreiten, die sie vom Staat erhält.

Die Lohnsteuer ist laut Statistik fast 12 %. Mit Krankenkasse und anderen laufenden Abgaben wurden mir pro Woche etwa 20,— skr abgezogen.

Beim Besuch einer Arbeiterfamilie staunt man, wie gepflegt der schwedische Haushalt eingerichtet ist. Die Familienbindung ist außerordentlich stark. Im großen Maße werden allgemeinbildende, technische, kaufmännische und sprachliche Abendschulen, die vom Staat sehr gefördert werden, besucht. Es wunderte mich

daher, daß man eine ausgeprägte Lehrausbildung wie in Deutschland nicht kennt. Meistens suchen sich die Jungen nach der Schulentlassung für ein bis zwei Jahre einen Job und gehen danach als Hilfsarbeiter in die Industrie. Mit den Jahren steigen sie dann allmählich in die Facharbeiterlohngruppen auf.

Nach den Aussagen des Schiffbauingenieurs der Werft beginnt in Schweden die „Demokratisierung der Industrie“. Gewählte Arbeiter besprechen sich alle drei Monate mit den Unternehmern; sie können zwar nicht mitbestimmen, aber empfehlen. „It is practical to follow“ meinte der Ingenieur. — Es gibt kaum Streitigkeiten mit der Gewerkschaft. Der letzte Streik der metallverarbeitenden Industrie in Stockholm fand 1945 statt, angeblich auf Betreiben der Kommunisten.

Das ganze Leben in Schweden erschien mir erstarrt und ohne größere Impulse. Es sind wohl drei Gründe dafür anzuführen: 1. der schwedische Mann ist seinem Wesen nach verschlossen und scheu, vielleicht sogar stur; 2. er hat keine großen, zeitbedingten Probleme zu lösen und 3. es gab für ihn seit 140 Jahren keinen Krieg. Dann kann man natürlich leicht kritisieren, was manchmal leider in verletzender Form geschah. Mein Urteil ist nicht unbedingt subjektiv, auch die anderen ausländischen Praktikanten empfanden ähnliches.

Das Zusammentreffen mit den Praktikanten aus England, Holland, Italien, Indonesien und Österreich, die auch auf der Werft arbeiteten, war sehr interessant. Durch offene Aussprachen über das Geschehene konnten wir manche Vorurteile unter uns auslöschen, die durch beiderseitige Propaganda uns eingetrichtert worden waren. Danach verstanden wir uns ganz ausgezeichnet. Nach sechswöchigem Aufenthalt fuhr ich nach Deutschland zurück. Ich möchte an dieser Stelle die schwedischen Arbeiter und Studenten erwähnen, die durch ihr Interesse an uns es ermöglichten, daß wir trotz der kurzen Zeit und mancher Hindernisse ein ziemlich abgerundetes Bild von ihrer Heimat mit nach Hause nehmen konnten.

Klaus Kleibömer

Für die zahlreichen Aufmerksamkeit und Glückwünsche anlässlich meines 40jährigen Dienstjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen und Mitarbeitern meinen herzlichsten Dank.

Georg Siemann

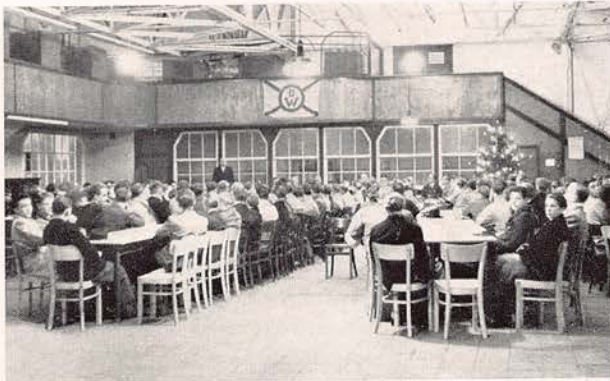
Unsere Lehrlinge sind auf Draht

Im Laufe der Jahre hat sich bei der Deutschen Werft die schöne Sitte herausgebildet, daß sich die Lehrlinge zu einer Weihnachtsfeier zusammenfinden. So war es auch 1952. Am 24. Dezember, morgens so gegen 8.00 Uhr, versammelten sie sich im großen Gemeinschaftsraum, in dem ein brennender Weihnachtsbaum sie begrüßte. In diesem Jahr hatten sie sich besonders gut vorbereitet.

Die Anregung von Direktor Gräber, mal etwas eigenes zu bieten, ist auf fruchtbaren Boden gefallen. So hat sich aus den Reihen unserer Lehrlinge unter Leitung von Herrn Pfeiffer (KE) eine 16 Mann starke Kapelle gebildet, die sich hören lassen kann. Als weitere Überraschung trat ein 28köpfiger Lehrlingschor unter Leitung des Schiffbaulehrlings Tobabe auf. So war es

kein Wunder, daß die Weihnachtsfeierstunde unserer Lehrlinge auf einem beachtlichen Niveau stand. Das brachte auch Direktor Gräber zum Ausdruck, als er den Jungen seine Anerkennung aussprach.

In den letzten Tagen vor Weihnachten war die Zwischenprüfung zu Ende gegangen, die ein gutes Ergebnis gezeitigt hatte. 77 Lehrlinge konnten wegen ihrer besonderen Leistungen ausgezeichnet werden; fünf von



*Unsere Lehrlinge
versammelten sich im großen Gemeinschaftsraum*

ihnen, die weit über dem Durchschnitt liegende Leistungen vollbracht hatten, erzielten Sonderprämien.

Die Weihnachtsstimmung unserer Lehrlinge war besonders dadurch gefördert worden, daß ihnen erlaubt worden war, drei Tage lang einige Arbeiten anzufertigen, um ihren Eltern und Geschwistern Weihnachts-



Die Lehrlingskapelle unter Pfeiffer KE

freuden bereiten zu können. Meister und Lehrgesellen haben unermüdlich geholfen, damit die Arbeiten auch zu einem guten Schluß kamen. So war eine durchaus fröhliche Gemeinschaft beieinander. Unter den Lehrlingen waren 33 besonders zufriedenen, hatten sie doch zum Weihnachtsfest von der DW Geschenke im Werte bis zu 60,— DM erhalten, die im allgemeinen die Erfüllung ihrer geheimsten Wünsche darstellten.

Direktor Gräber brachte die Empfindungen unserer Lehrlinge zum Ausdruck, als er sagte: Wir wollen nicht immer recht haben, sondern herausfinden, was recht ist. Mit dem alten Lied von der fröhlichen, seligen, gnadenbringenden Weihnachtszeit fand die Lehrlings-Weihnachtsfeier ihren Abschluß, und frohen Herzens kehrten die Jungen zu ihren Familien zurück.



Ganz Eifer



Der Chor



Prämienverteilung

Für die zahlreichen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie Meister und Kollegen meinen herzlichen Dank.

Hermann Seemann

Aus dem spanischen Skizzenbuch eines Schiffbauers

Von Wolfram Claviez

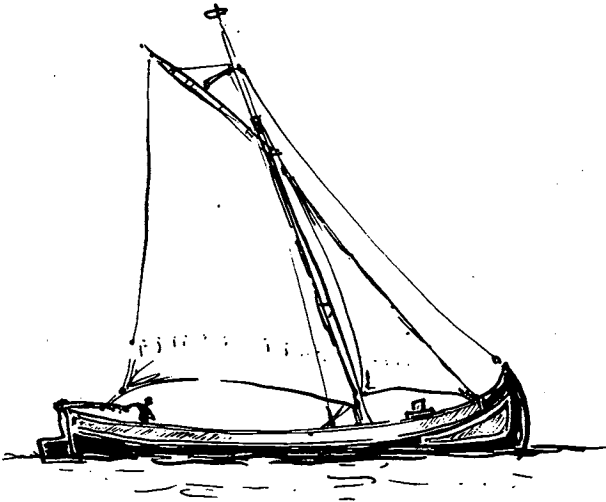


Abb. 1

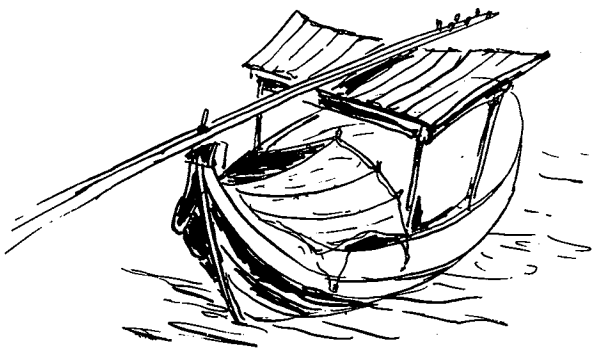


Abb. 2

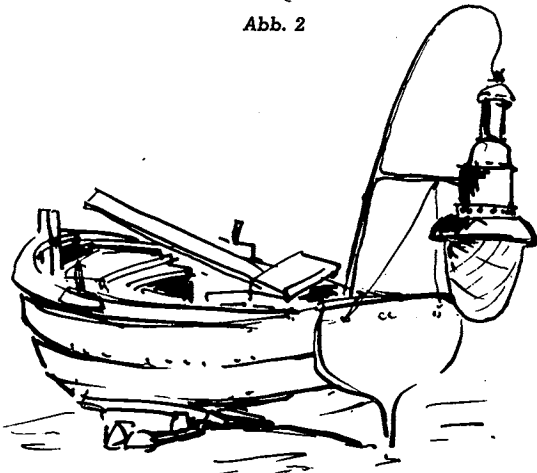


Abb. 3

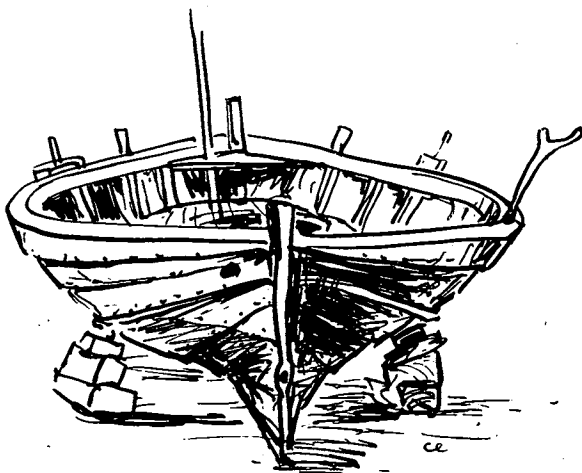


Abb. 4

Ich sah auf meiner Reise Schiffe aller Art und Größe, angefangen bei der „AMERICA“ der United States Line, der „PORT TOWNSVILLE“, die eines der modernsten Schiffe der Cunard White Star ist, und aufgehört bei Fahrzeugen, die aus weißer Leinwand des Teufels des neunzehnten Jahrhunderts zu stammen scheinen.

Von den Schiffen der ersten Gattung hören wir Werftleute täglich, und alle Fachzeitschriften sind voll davon. Aber selten, daß mal jemand dem Kleinvieh des Meeres einen Blick gönnt. Das wollen wir heute tun. Denn gerade im Süden begegnet man Bootformen, in die sich jeder Seemann mit Freude vertieft und die trotz ihrer Einfachheit eine Fülle von höchst charakteristischen Abwandlungen zeigen.

Die ersten Boote, die mir besonders auffielen, waren Segler in Lissabon (Abb. 1), deren typische Kennzeichen ein kreisrunder Bug und ein enorm starker Mastfall sind. Sie haben keinen Motor und segeln wie die Pest. Sie sind offen und recht geräumig und man verlädt Stückgut, Schüttladung, Schrott und alles nur Denkbare in ihnen, womit sie zwischen den Häfen des Tejo-Flusses hin- und hersegeln. Ich hatte prächtige Gelegenheit, die Fahrzeuge eingehend zu studieren. Eines, das mit Schrott beladen am Pier lag, wollte ich photographieren. Im Nu standen drei südliche Gestalten in Positur am Bug und wollten mit aufs Bild. Wir kamen ins „Gespräch“. Noch heute muß ich lachen, wenn ich mich der Szene erinnere. Die Fähigkeiten dieser drei Flußpiraten verteilten sich in sehr origineller Weise: Einer konnte etwas spanisch, einer konnte lesen und schreiben, der dritte war Boxmeister. Alle drei waren reizend — jedenfalls mußte ich in fünf Minuten ihr Herz gewonnen haben, denn da schenkten sie mir eine große Flasche Liquoroso (ein sehr starker Südwein). Ich protestierte pro forma heftig, wie das im Süden so Sitte ist, mit dem Endergebnis, daß wir die Buddel zu viert aussoffen. Dann mußte ich das stolze Schiffchen eingehend besichtigen. Von innen und außen war es prächtig bemalt und mit Schnitzereien versehen, und ich bin überzeugt, daß man zur Zeit Vascos da Gama nicht viel anders gebaut hat. Die drei wohnen an Bord — zwei vorm Mast, einer achtern. Man kocht auf einer kleinen Feuerstelle, die man sich im Schiff aus etwas Blech und ein paar Mauersteinen macht. Wir aßen zusammen Melonen — bei der Hitze das schönste, was man sich denken kann, und ich bekam Einblick in ein für unsere Begriffe primitives, aber glückliches und gesundes Leben.

Charakteristisch für den Duoro-Fluß in Nordportugal ist ein sehr viel kleineres Fahrzeug (Abb. 2). Sein auffallendstes Kennzeichen ist der zum Steuern benutzte lange Riemen, der über den hochgezogenen Achtersteven läuft. Er macht die Boote enorm wendig. Ihre Linien müssen jeden Schiffbauer begeistern. Im übrigen sieht man, daß feste Holz-Sonnendächer nicht nur auf modernen DW-Tankern existieren.

Auf der Mittelmeer-Seite der Iberischen Halbinsel hat die schlichte Bootsform einen etwas grotesk wirkenden Bund mit neueren technischen Errungenschaften geschlossen: Die Fischer von Palma auf der Insel Mallorca befestigen am Spiegel ihrer Boote große Karbidlampen, deren heller Schein nachts Schwärme von Fischen anlockt und reiche Beute ermöglicht (Abb. 3). Eine Gattung hat stark ausfallende Spantform (Abb. 4), was dem Fahrzeug beste Formstabilität verleiht. Selbst das kleinste dieses Typus hat ein besonderes, stark gewölbtes Deck, das gegen Vollsclagen sichert und zugleich erwünschten Raum für den Fang gibt. Andere Boote ziehen den Steven hoch und bieten somit einen kühnen Anblick, der an das Älteste erinnert, was man an Mittelmeerfahrt bis zurück zur ägyptisch-phönizischen Epoche kennt (Abb. 5). Im Gegensatz zu den eingangs erwähnten portugiesischen Fahrzeugen ist ihr Mast stark nach vorn geneigt. Das ist durch die Takelage bedingt, denn sie haben kein Gaffel-, sondern ein Lateinersegel (Abb. 6). Der schnittige Dreimastschoner (Abb. 7) ist nicht wie bei uns ein Motorschoner, sondern ein reines Segelfahrzeug mit Hilfsmotor für den Flußverkehr. Diese Schiffe fahren zum Beispiel den Guadalquivir bis Sevilla hinauf. Zuweilen sieht man das lustige Bild, wie Männlein und Weiblein, besonders die letzteren, mit riesigen Lasten auf den Köpfen über einen schwankenden Steg balancieren (Abb. 8).

Hat man erst einmal die Augen dafür bekommen, entdeckt man unter den aus einfachsten Gegebenheiten und Lebensverhältnissen hervorgegangenen Schiffstypen die interessantesten Spielarten. Vergleicht man freilich so eine alte Barke des Südens mit einem modernen Schnelldampfer, gibt es auf den ersten Blick kaum etwas Gemeinsames. Die Fahrzeuge, die ich sah und von denen ich einige wenige oben beschrieben und gezeichnet habe, wirken wie unscheinbare Keimzellen, aus denen erst in langer, langer Entwicklung die Wunderwerke moderner Technik hervorgegangen sind. Man hat den Eindruck, Produkte völlig verschiedener Zeitalter vor sich zu haben. Sicher ist die innere Verwandtschaft von manchen dieser Fahrzeuge zur Arche Noah weitaus größer als beispielsweise zu einem DW-Kühlschiff. Dennoch bleiben die Gesetze, nach denen der Mensch sein Werk dem Element anpaßt, die gleichen. Gerade die einfachen Beispiele zeigen jedem, der darüber nachdenkt, wie es im Schiffbau Grund- und Urformen gibt, die durch alle Zeiten hindurch unverändert geblieben sind und bleiben werden.



Abb. 5

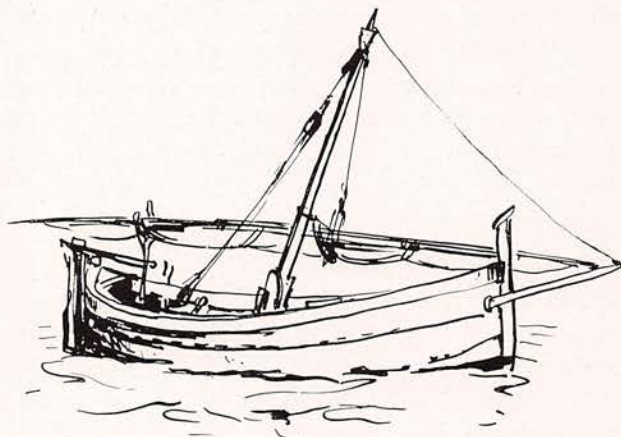


Abb. 6

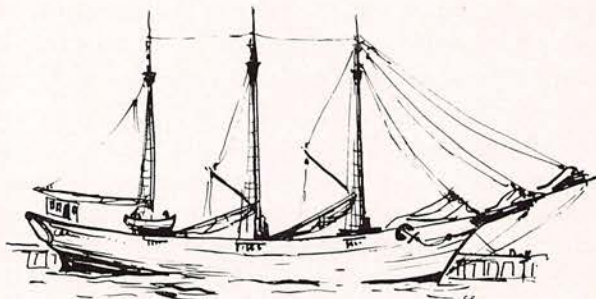


Abb. 7

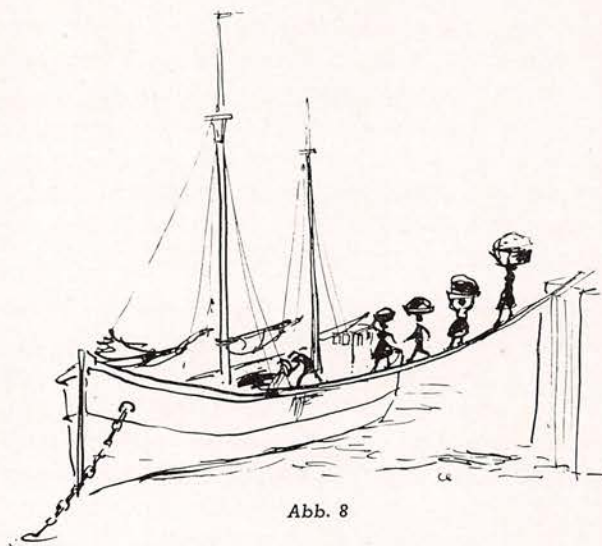


Abb. 8

Hier kommt jeder zu Wort, der guten Willens ist

Die moralische Aufrüstung:

Im letzten Weltkriege ist mir als Soldat bereits oft der Gedanke gekommen: „Was hat mir eigentlich der Mann auf der anderen Seite getan, daß ich auf ihn schießen muß?“ Ich glaube sicher, daß auch viele von euch mitunter etwas Gleichartiges gedacht haben. Wir sind wohl Angehörige verschiedener Völker und Rassen, aber sind wir nicht alle Menschen? So wie dieses im Kriege der Fall, so bekämpfen sich in Deutschland, wie auch sonst überall, die Menschen gegenseitig wegen ihrer politischen und religiösen Richtung. Muß dieses sein? Gibt es keinen anderen Weg? Wir alle haben Fehler und Schwächen, der eine erkennt sie, der andere will es nicht. Der andere hat schuld, ist eine billige Meinung. Das Grundlegende ist, daß jeder zunächst zu sich selber sagt, es muß mit mir alles anders werden.

Im Anfang meiner Tätigkeit als Lehrgeselle erhielt ich von einem Arbeitskameraden das Buch „Welt im Aufbau“, welches über die Tätigkeit, Sinn und Zweck der MRA berichtet. Der Inhalt hatte so viel mit meinen Gedankengängen gemein, daß ich beschloß, mich mit der Sache näher zu befassen. Ich hatte bereits bei Übernahme meiner Lehre die Lehrlingen klargemacht, daß sie mich nicht als ihren Vorgesetzten, sondern als ihren väterlichen Freund betrachten möchten. So war von vornherein der Kontakt da, daß die Jungen mit allen Fragen zu mir kamen, und wir verstehen uns immer gut. Ich hatte nun im September das Glück, in das Zentrum der MRA nach Caux zu kommen. Es ist dieses ein kleiner Ort in 1200 m Höhe am Genfer See mit aller Schönheit, die einem die Natur bieten kann. Es stehen dort mehrere große Hotels zur Verfügung, die früher nur den exklusivsten Kreisen zugänglich waren, heute der Caux-Bewegung durch Schenkung einiger Schweizer Industriellen gehören. Caux ist wohl der einzige Ort, wo es keine Klassen- und Rassenunterschiede gibt, sondern nur Menschen. Es sitzt dort der Arbeiter mit dem Großindustriellen, die Farbigen mit den Weißen zusammen, eine Parteizugehörigkeit nach links oder rechts tritt hier nicht in Erscheinung, es geht hier nur um die Änderung des Einzelnen nach den vier absoluten Maßstäben Reinheit, Ehrlichkeit, Selbstlosigkeit und Liebe und nach dem Motto: „Was ist recht“ anstatt „Wer hat recht“.

Was dort sehr stark in Erscheinung tritt, ist die sogenannte „Stille Zeit“. Es ist dieses eine Zeit der Selbstbesinnung, die je nach Lage einige Minuten am Tage erfolgen kann. Am besten morgens und abends, um entweder den Tageslauf zu überdenken, damit man Fehler vermeidet, oder feststellt, was habe ich im Laufe des Tages falsch gemacht bzw. habe ich Unrechtes getan. Es wird hierdurch an das Gewissen appelliert, das heute

leider oftmals zum Schweigen gebracht ist. Wir müssen in jeder Beziehung unsere Gedankenlosigkeit aufgeben, wir müssen miteinander, nicht nebeneinander leben und arbeiten, es ist nur unser Wille erforderlich.

Ich möchte betonen, daß es bei der MRA keine Mitgliedschaft gibt, daß sie konfessionslos, parteilos ist, man macht entweder mit oder nicht. Es ist ein weltweites Bemühen, daß sich die Menschheit näher kommt, um der Gerechtigkeit und des Friedens willen.

Übrigens, daß eine Änderung Wunder wirkt, habe ich am eigenen Leibe erfahren. Früher neigte ich immer dazu, in Opposition zu machen. Dadurch kam es oft zu Auseinandersetzungen, die gar nicht nötig waren. Heute bemühe ich mich, alles auf ruhige Weise zu erledigen und fahre viel besser dabei. Auch zu Hause hat sich das ausgewirkt, so daß meine Frau und die Kinder nur bedauern, daß ich nicht schon eher mit diesen Gedanken in Berührung gekommen bin.

W. Koch.

Zum Aufsatz:

Wir werfen das Geld auf die Straße

Es wurde in der vorletzten DW-Zeitung viel von Sparen gesprochen, es war ein interessanter Artikel. Der Hebel ließe sich auch noch wohl anders ansetzen, nämlich bei den Unratkübeln, soviel Eisen wie da reinkommt, übertrifft alles, Rohre, Zinkblech, Platten bis zu 1 qm, Ventile, Buntmetall, geschweige all das Holz. Diese Serie ließe sich noch bedeutend verlängern. Ich sitze an dem Kai auf einem Kran, kann alles übersehen und weiß, wie es läuft. Unten kommt Eisen, dann der Dreck darüber hin, kürzlich kippte ich einen Kübel in die Schute und was kam zum Vorschein: 2 bis 2,50 m Schweißplatten, aber auch der ganze Kübel voll. Diese Schuten werden nach Altenwerder gebracht, der Unternehmer, der sie entleert, bekommt noch Geld dafür; der Mann muß ja reich werden. Wir Arbeiter können nicht ein Stück Holz kaufen und nach Altenwerder wird es gebracht und noch Geld dazu. Hier wäre es Zeit, den Sparhebel anzusetzen, denn Schrott bringt erstens wieder Baueisen und was Baueisen kostet, sehen wir ja an der Lieferung aus Japan.

Dahlström

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Dienstjubiläums erwiesenen zahlreichen Aufmerksamkeiten sage ich hiermit allen Beteiligten herzlichen Dank.

Carl Fanghänel, Betrieb Grasbrook

Zu Gast bei Reemtsma

Einige Leute sind zwar der Meinung, Tischtennis sei kein richtiger Sport. Nun, denen empfehle ich, sich mal ein Punkt- oder Pokalspiel unserer Mannschaften anzusehen. Noch schneller und gründlicher hätten sie ihre Ansicht geändert, wenn sie Zeuge des Tischtennisturniers bei der Fa. Reemtsma gewesen wären.

Dieses Turnier, das am 8. und 9. November letzten Jahres stattfand, sah nahezu alle Hamburger Spitzenspieler am Start.

Das Turnier war in drei Klassen eingeteilt. A für Spieler, die in der Sonderklasse des Firmensportverbandes spielen, B für alle, die außer im Betrieb noch bei einem Verein spielen, und C für Leute, die nur innerhalb der Firma spielen. Durch diese Klasseneinteilung hatten auch die schwächeren Spieler eine Chance, denn jeder Spieler konnte außer in seiner Klasse nur für eine höhere Spielklasse melden.

Am Sonnabend begann das Turnier mit den Spielen der C-Klasse, zu der wir zwei Mann gemeldet hatten. Leider konnten sich unsere Kollegen nicht durchsetzen und schieden aus.

Der Sonntag brachte morgens die Ausscheidungsspiele der B-Klasse. Hier hatten wir vier Vertreter gemeldet. Die Auslosung war alles andere als glücklich für uns, denn schon nach der ersten Runde standen sich zwei Mann der DW gegenüber. Da nach ko-System gespielt wurde, warfen sich unsere Leute gegenseitig aus dem Rennen. Der Sieger aus diesem Kampf traf wieder auf einen Mann der Werft. So kam es, daß nachher nur noch unser Kollege Schindler aus der Tischlerei nachblieb, der in der B-Klasse dann auch überlegen Sieger wurde.

Bei den Doppeln in dieser Klasse spielte Schindler mit einem Sportkameraden der Firma Tretorn und ein zweites Doppel hatten wir mit den Kollegen Schwarz aus der Maschinenfabrik und dem Lehrling Strauhs gemeldet. Beide Doppel spielten sich bis in die Endrunde durch. Das Endspiel brachte einen spannenden und harten Kampf, den am Ende Schindler mit seinem Partner gewann.

Für die A-Klasse hatten wir Schindler und Schwarz gemeldet. Während Schwarz das Pech hatte, gleich auf einen der stärksten Spieler des Turniers zu treffen, dem er nicht gewachsen war, spielte Schindler sich bis zur Vorschlußrunde durch. Wenn man bedenkt, daß die Zeit inzwischen von 8.00 Uhr morgens auf 17.00 Uhr nachmittags vorgerückt war und Spiel auf Spiel gefolgt war, ist es kein Wunder, daß er jetzt einem Gegner, der weitaus frischer und im Können gleich gut war, unterlag. Immerhin sicherte Kollege Schindler sich noch den 3. Platz. Insgesamt haben wir also von vier Klassen in denen wir Meldungen abgegeben hatten zwei 1. Plätze, einen 2. und einen 3. Platz erkämpft. Ein Ergebnis, daß von keiner anderen Firma erreicht wurde, und auf das wir mit Recht stolz sein können.

Tripmacker, KR

Aus dem Betriebssport

Da die Fußballspieler zeitlich gesehen noch nicht in der Lage waren, Spiele abzuschließen, können wir über die Abteilung Fußball nichts berichten. Nur um eines möchten wir euch bitten: Seht ab und zu einmal aufs „Schwarze Brett“; denn es ist sehr wahrscheinlich, daß wir in der nächsten Zeit mit dem Training und dem Pokalkampf zwischen Deutsche Werft und Shell beginnen.



Unsere Fußballmannschaft nach dem Spiel gegen Iloca

Abteilung Tischtennis

Außer dem Reemtsma-Turnier wurden folgende Spiele ausgetragen:

am 20. 11. 52	DW 1 gegen New York 1	15:1 Punktspiel
am 20. 11. 52	DW 2 gegen Menck 5	15:0 Punktspiel
am 26. 11. 52	DW 2 gegen L.Z.B. 3	12:3 Punktspiel
am 9. 12. 52	DW 1 gegen Kreditbank	16:0 Punktspiel
am 9. 12. 52	DW 2 gegen Pleuger 2	15:1 Punktspiel
am 11. 12. 52	DW 1 gegen Hansa-Mot. 1	6:12 Punktspiel

Über das Spiel liegt eine Verhandlung vor, da Hansa-Motoren den Spielbericht nicht eingereicht hat. Bei Aufforderung, einen neuen Spielbericht einzureichen, wurde ein 8:8 (also unentschieden) verbucht. Den Ausgang der Verhandlung bringen wir im nächsten Heft.

am 11. 12. 52	DW 2 gegen Still 5 kampfl.	16:0 Punktspiel
am 11. 12. 52	DW 2 gegen L.Z.B. 2	5:11 Pokalspiel
am 29. 12. 52	DW 1 gegen Bavaria 1	9:7 Freundschaftssp.

Laut Tabelle sind beide Mannschaften mit 18:0 Punkten Herbstmeister geworden. Toi, toi, toi für die Rückspiele.

Schach

Hier müssen wir eine Niederlage berichten. Das Spiel gegen Röntgen-Müller wurde mit 3 1/2:6 1/2 verloren. Die Niederlage beruhte vor allem darauf, daß nur sieben Spieler zum Kampf antraten. Wir wollen hoffen, daß wir deswegen nicht wieder ein Spiel verlieren.

G. Mamero, Sportwart

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Am 2. Januar 1953 konnte unser Maschinen- und Schiffbauingenieur Georg Siemann auf eine 40jährige ununterbrochene Tätigkeit bei der Deutsche Werft bzw. bei der Reiherstieg Werft zurückblicken.

Am 2. 1. 1913 wurde er als Konstrukteur für das Schiffsmaschinenbau-büro eingestellt. Auf Grund seines Könnens und seiner Zuverlässigkeit wurde er am 1. 4. 1921 als selbständiger Konstrukteur im Kesselbau eingesetzt.

Als im Mai 1936 im schiffbautechnischen Büro Fachkräfte benötigt wurden, kam Herr Siemann dorthin.

Seine Arbeitsfreudigkeit und sein hohes Pflichtbewußtsein haben ihn die volle Wertschätzung seiner Vorgesetzten und Arbeitskameraden eingebracht. Die vielen Glückwünsche aus allen Zweigen des Betriebes ließen ihn erkennen, wie sehr sich alle mit ihm verbunden fühlen.

Wir wünschen unserem Jubilar weiterhin eine erfolgreiche Tätigkeit bei bester Gesundheit und noch viele Jahre der Zusammenarbeit.

Der erste Arbeitstag des neuen Jahres war für unsere kleine Arbeitsgemeinschaft am Grasbrook ein Freudentag ganz besonderer Art. Unser Carl Fanghänel feierte am 2. Januar d. J. den Tag, an dem er vor 40 Jahren bei der alten Reiherstieg-Werft, der Rechtsvorgängerin der Deutsche Werft A. G., seine Tätigkeit als kfm. Angestellter aufnahm. Er hat im Laufe seiner langen Tätigkeit bei der Werft sovieler Wandlungen, soviel Auf und Ab des Geschäftsbetriebes, gute und schlechte Zeiten durchgemacht, daß der Platz nicht ausreichen würde, alles das zu schildern, was das Zeitgeschehen ihn in den vergangenen 40 Jahren bescherte.

Eines muß aber noch erwähnt werden. In den erbarmungslosen Bombentagen und -nächten, bei denen unsere alte Reiherstiegwerft fast 100 %ig dem Erdboden gleichgemacht wurde, war er immer wieder zur Stelle, um seine Pflicht zu tun.

Treue, Pflichtbewußtsein und Gewissenhaftigkeit sind stets seine Leitsätze gewesen. Hilfsbereitschaft für jedermann war ihm eine Selbstverständlichkeit.

Wir wünschen ihm noch viele Jahre eine erfolgreiche Tätigkeit bei unserer DW am Grasbrook. Möge ihm seine gute Gesundheit, seine körperliche und geistige Frische und sein Humor erhalten bleiben.



Herr Clemens Bartsch beging am 27. 12. 1952 sein 25jähriges Dienstjubiläum.

Am 25. 3. 25 bei uns als Schlosser eingestellt, erfreute er sich bald durch sein ruhiges, sachliches und fachliches Können die Aufmerksamkeit seiner Vorgesetzten und Kollegen.

In der Zeit vom 1. 5. 1941 bis 1. 7. 1945 auf Grund seines Könnens als Vorarbeiter, nun wieder als Kolonnenführer in der Bordschlosserei beschäftigt, hat er nichts von seinem Wesen eingebüßt.

Noch heute ist Herr Clemens Bartsch durch sein fleißiges Können und seiner steten Hilfsbereitschaft bei allen beliebt.

Wie vor 25 Jahren erledigt er seine Arbeiten pünktlich und gewissenhaft.

Wir wünschen ihm noch viele erfolgreiche Jahre in seinem Beruf.



Am 30. 12. 1952 konnte Herr Gerhard Neinaß auf eine 25jährige ununterbrochene Tätigkeit bei der DW zurückblicken. Er ist zunächst als Nietler eingestellt worden. Wegen seines Könnens und seiner Zuverlässigkeit wurde er schon 1936 zum Vorarbeiter ernannt.

Als dann nach dem Kriege der Schiffbau seinen größten Tiefstand erreicht hatte, wurde er als Probierer beschäftigt. Inzwischen ist er längst wieder Vorarbeiter und hat seine Zuverlässigkeit, vor allem seine nie versagende Ruhe, erneut unter Beweis gestellt. Wegen seiner positiven Eigenschaften ist er bei den Vorgesetzten und Kollegen beliebt.

Wir wünschen ihm und uns noch viele Jahre gemeinsamer Arbeit.

Sein 25jähriges Dienstjubiläum bei uns konnte Herr Berthold Korb am 2. 1. 1953 begehen. An diesem Tage versäumte keiner seiner Kollegen, ihm seinen Glückwunsch darzubringen.

Am 2. 1. 1928 wurde er als Maschinenbauer bei uns eingestellt. Seine besonderen Kenntnisse über Dreharbeiten haben dazu geführt, daß er in kurzer Zeit als Dreher im Hausbetrieb eingesetzt werden konnte. Als solcher hat er sein hervorragendes Fachkönnen unter Beweis gestellt.

Wegen seiner Besonnenheit und seiner steten Hilfsbereitschaft ist er bei seinen Vorgesetzten und Kollegen gleichermaßen beliebt.

Wir wünschen ihm noch viele erfolgreiche Jahre in seinem Beruf.

Am 5. Januar 1953 hatten sich sehr viele Gratulanten in der Güterverteilung eingefunden um Herrn Willi Lilienthal zu seinem 25jährigen Dienstjubiläum zu gratulieren.

Er wurde am 5. 1. 1928 als E-Schweißer eingestellt und hat durch sein Können und sein besonnenes Wesen erreicht, daß er am 1. 9. 1939 zum E-Schweißer-Vorarbeiter ernannt wurde. Wegen längerer Krankheit im Jahre 1944 hat er diesen Posten aus gesundheitlichen Gründen wieder aufgeben müssen. Nach einer kurzen Tätigkeit in der Werkzeugverwaltung ist Herr Lilienthal seit 1947 als Kontrolleur in der Güterverteilung beschäftigt.

Durch seinen Fleiß und seine Hilfsbereitschaft hat er sich viele Freunde und die Anerkennung seiner Vorgesetzten erworben. Wir alle wünschen ihm noch viele erfolgreiche Jahre.





Am 10. Januar 1953 beging der Kalkulator Walter Bieneck sein 25jähriges Dienstjubiläum. Nach seiner Lehrzeit bei der Reichsbahn und anschließenden Wanderjahren durch Deutschlands Gaue kam er 1925 zur DW.

Für jeden Neuling war es damals sehr schwer, festen Fuß zu fassen. Nach mehreren Anläufen glückte es auch ihm und zwar deshalb, weil er ein guter Handwerker ist. Am 1. April 1942 wurde er auf Grund seiner technischen Vorbildung zum Kalkulator ernannt.

Sein aufrechtes Wesen sowie sein unerschütterlicher Humor brach'e ihm von allen Seiten die Wertschätzung und Beliebtheit.

Wir wünschen ihm weiter alles Gute, damit wir in 15 Jahren zum „40jährigen“ gratulieren können.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

S-Bauhelfer Hans-Hermann Neuenstadt mit Fräulein Marianne Schmoochs am 16. 12. 1952

Maschinenschlosser Peter Althoff mit Frl. Anna Althoff 19. 12. 1952

S-Bauhelfer Bernhard Ahrens mit Fräulein Ingeborg Steinhoff am 20. 12. 1952

Ausrichter Horst Kaiser mit Frl. Ursula Johannes am 20. 12. 1952

Maschinenbauer Karl-Heinz Klemm mit Frau Marg. Döscher am 20. 12. 1952

Schiffbauer Friedbert Neuenstadt mit Frl. Christel Dörendt am 20. 12. 1952

Seilbahnfahrer Rudolf-Johann Kohnen mit Frl. Elsa Berger am 20. 12. 1952

E-Schweißer-Anlerner Paul Junge mit Fräulein Ruth Cierjacks am 24. 12. 1952

M-Bauer Willi Schimmelpfennig mit Fräulein Gertrud Müller am 24. 12. 1952

Brenner-Anlerner Horst Vogler mit Frl. Tabea Peemöller am 24. 12. 1952

S-Bauhelfer Walter Schönsee mit Frl. Ursula Tocholski am 24. 12. 1952

Kaufmännischer Angestellter Hans Meeves mit Frau Hilde Saalman am 24. 12. 1952

Schiffbauer Erich Wurzel mit Frl. Sigrid Möller am 27. 12. 1952

Schlosser Carl-Heinz Kolle mit Frl. Ingeborg Wrage am 27. 12. 1952

Dreher Willy Kibbel mit Frau Irmgard Behrens am 27. 12. 1952

Maschinenbauer Arno Liedtke mit Frl. Irmgard Raddatz am 27. 12. 1952

Lagerist Albert Meyer mit Frl. Ilse Krohn am 27. 12. 1952

Ingenieur Hans-Uwe Andresen mit Frl. Renate Kanter am 27. 12. 1952

S-Bauhelfer Hans Hansen mit Frl. Gerda Achterberg am 29. 12. 1952

E-Schweißer Alfred Köhncke mit Frl. Waltraut Hansen am 31. 12. 1952

Brenner Friedrich Matthies mit Frl. Edith Winterberg am 31. 12. 1952

Schiffbauer Ernst Wäder mit Frau Apollonia Kensicki am 3. 1. 1953

S-Bauhelfer Rudolf Buchholz mit Frl. Martha Polei am 3. 1. 1953

Transportarbeiter Horst Gaulke mit Frl. Emma Renken am 3. 1. 1953

Schlosser Paul Staschak mit Fräulein Luise Jansen am 5. 1. 1953

Geburten:

Sohn:

E-Schweißer-Anlerner Felix Wirweitzki am 9. 12. 1952

Brenner Rolf Meinhardt am 12. 12. 1952

Rohrschlosser Werner Dufrin am 13. 12. 1952

Dreher Waldemar Krämer am 15. 12. 1952

Schiffzimmerer Harald Herrmann am 16. 12. 1952

E-Schweißer Walter Schulz am 24. 12. 1952

Elektriker Bruno Kohn am 25. 12. 1952

Angel. Schiffszimmerer Hans Löschenkohl am 1. 1. 1953

Kreuzer Heinrich Paasch am 3. 1. 1953

Tochter:

Kranfahrer Helmut Bagdons am 10. 12. 1952

Angel. Seilbahnfahrer Siegfried Krüger am 12. 12. 1952

Schiffzimmerer Heinz Manigel am 12. 12. 1952

S-Bauhelfer Heinz Zuske am 19. 12. 1952

S-Bauhelfer Fritz Kühnel am 24. 12. 1952

Schiffbauer Hugo Tödt am 29. 12. 1952

S-Bauhelfer Karlheinz Schröder am 31. 12. 1952

Stemmer Johannes Kamp am 2. 1. 1953

E-Schweißer-Anlerner Helmut Brandl am 7. 1. 1953

E-Schweißer Bruno Eichler am 9. 1. 1953

Wir gratulieren!

Wir gedenken unserer Toten

Rudolf Kurze
Raumwärter
gest. 3. 10. 1952

Oskar Tietze
Angestellter
gest. 19. 10. 1952

Harry Niebuhr
Tischler
gest. 19. 10. 1952

Paul Klemm
Rentner
gest. 7. 11. 1952



Ernst Franze
Rentner
gest. 6. 1. 1953

Wilhelm Terben
Schiffszimmerer
gest. 19. 12. 1952

Willy Bartelt
Kupferschmied
gest. 21. 12. 1952

Arthur Sönksen
Meister
gest. 22. 12. 1952

Albert Weiss
Rentner
gest. 29. 12. 1952



Der erste Monat des neuen Jahres nähert sich schon wieder seinem Ende. Wir alle haben uns nach den Feiertagen längst wieder in den Arbeitsrhythmus eingefügt. Das Jahr 1953 wird uns wieder vor große Aufgaben stellen. Wir werden besonders gute und schnelle Arbeit leisten müssen, um uns unsere Konkurrenzfähigkeit dem Ausland gegenüber zu erhalten.

Wir wissen ja alle, daß Schnelligkeit und Güte der Arbeit unsere wesentlichen Mittel im Wettbewerb sind, da infolge der Erhöhung der Eisenpreise und der Löhne sowie der Lohnnebenkosten unsere Angebote kaum jemals niedriger sein können als die Angebote ausländischer Werften.

In diesem Jahre wird sich auch zeigen, was an dem neuen Betriebsverfassungsgesetz dran ist. Wir müssen alle zunächst einmal guten Willens an die Anwendung dieses Gesetzes herangehen und uns nicht durch Voreingenommenheit oder etwaige unsachliche Kritik von Kreisen, die nahezu berufsmäßig am Unfrieden interessiert sind, beirren lassen. Dieses Gesetz, das die vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Unternehmer

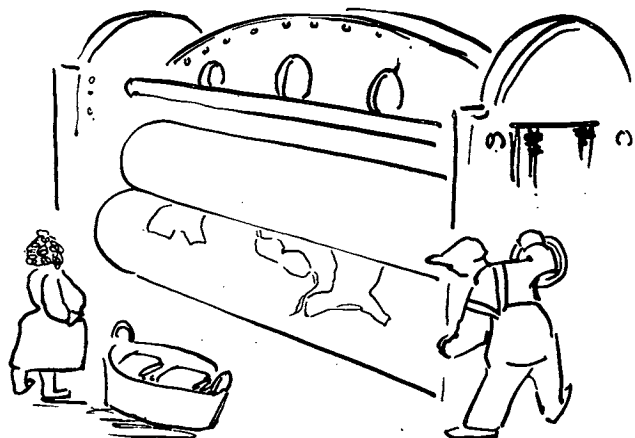
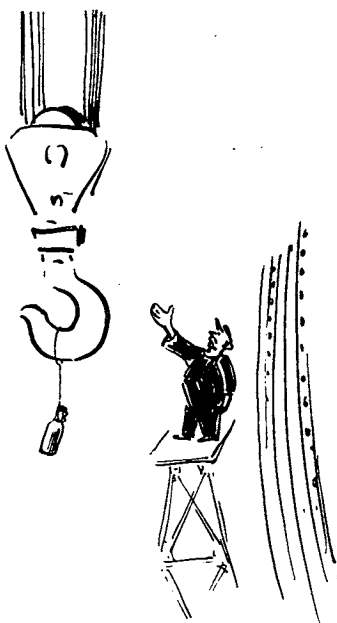
und Betriebsrat als wesentliches Kernstück herausstellt, bietet einmalige Möglichkeiten, um alle die klassenkämpferischen Tendenzen der Vergangenheit zu überwinden. Es will den Frieden im Betrieb sichern und dafür sorgen, daß Belegschaft und Unternehmensleitung ihre Fragen in gemeinsamer Zusammenarbeit regeln ohne den Einfluß Betriebsfremder, die die Eigenheiten des Unternehmens letzten Endes doch nie ganz erfassen können. Wir können bei uns erfreulicherweise eine ganze Menge von Ansatzpunkten für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit verzeichnen und müssen, wenn wir ehrlich sind, zugeben, daß wir uns letzten Endes alle immer ganz gut vertragen haben, wenn es zuweilen auch manchmal etwas rauher zugeht. Dafür sind wir eine Werft, in der mit Stahl und Eisen hantiert wird, da ist man nicht so empfindlich.

Voller Freude habe ich von der Silvesterfeier unserer Schiffbauer gehört. Unsere Schiffbauer haben sich für ihre fröhlichen Stunden sogar eine Festzeitung geschaffen, in der der Humor die Hauptrolle spielt. Diese Zeitung bringt zum Ausdruck, daß unter unseren Schiffbauern ein echtes Zusammengehörigkeitsgefühl herrscht. Erfreulich war an der Jahresschlußfeier unserer Schiffbauer, daß alle gezeigt haben, mit Alkohol hantieren zu können; fröhlich und vergnügt sind die Männer nach ihrer Arbeit nach Hause zurückgekehrt, um im Familienkreise das Jahresende zu erleben.

Hoffen wir, daß das neue Jahr uns neben erfolgreicher Arbeit viele frohe Stunden der Entspannung schenken möge und uns alle noch mehr zu einer Gemeinschaft zusammenwachsen läßt zum Gedeihen des Werkes, dem unsere ganze Arbeitskraft gehört, der DW. In diesem Sinne grüßt Euch herzlichst

Euer
Klabautermann

Das ist ja heiter!



Vorschlag zur sinnvollen Ausnutzung der Werftkapazität —
Wozu haben wir die vielen Maschinen!