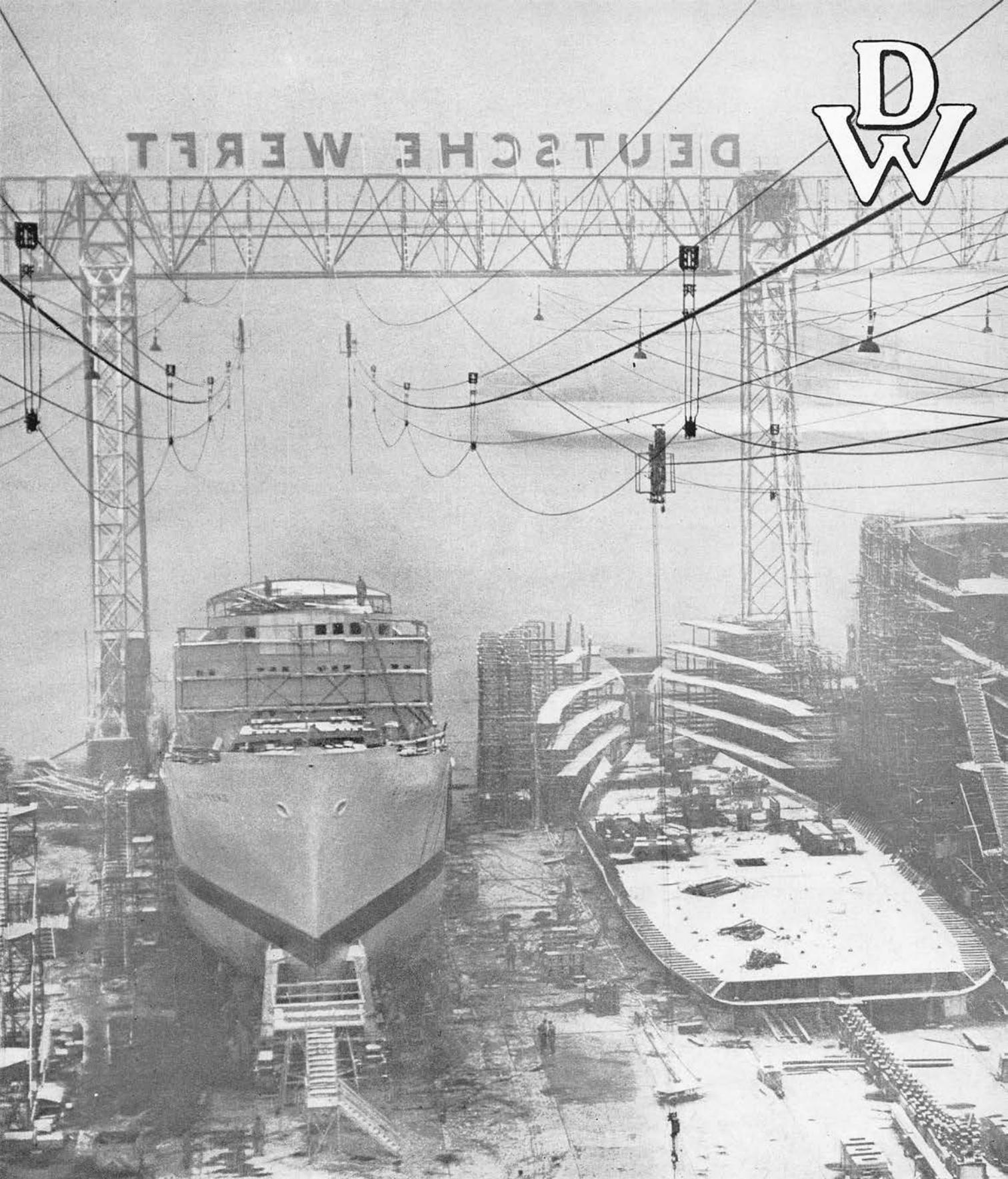
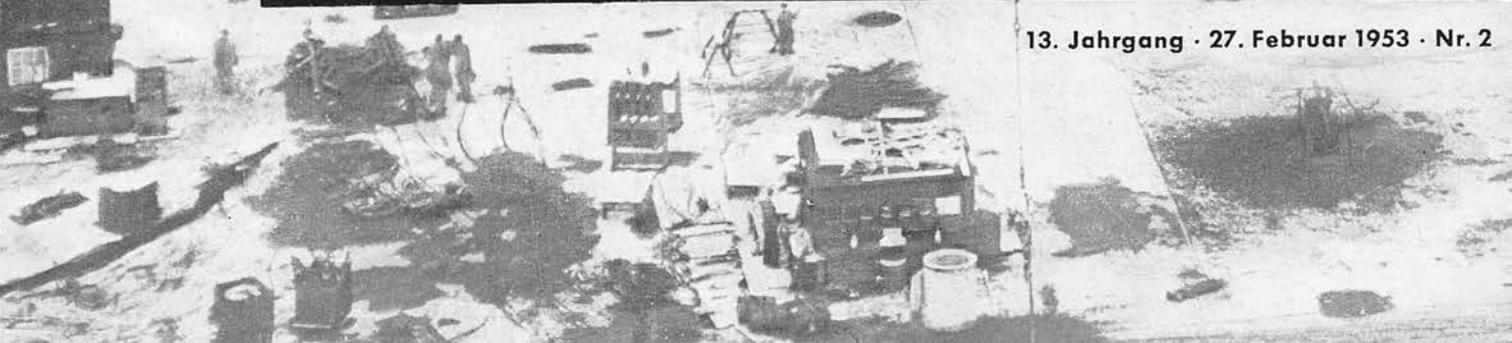


DEUTSCHE WERFT



**WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT**

13. Jahrgang · 27. Februar 1953 · Nr. 2



# Die »Großen Fünf« Schiffahrtsländer und Werften

Die Welthandelsflotte hat im Jahre 1952 eine Zunahme von nahezu 3 Millionen (2 940 000) BRT erfahren und weist mit über 90 Millionen BRT eine Höhe auf, die einmalig ist in der Schiffahrtsgeschichte aller Zeiten.

In der Reihenfolge der Größe der Handelsflotten für die einzelnen Staaten ergibt sich folgendes Bild:

	in 1000 BRT	
	1939	1952
1. Großbritannien und Irland . . . . .	17 891	18 624
2. USA . . . . .	11 362	27 245
3. Norwegen . . . . .	4 834	5 906
4. Panama . . . . .	717	3 740
5. Frankreich . . . . .	2 934	3 633

Deutschland, das 1939 mit einer Tonnage von 4 483 000 BRT noch an vierter Stelle nach Großbritannien, USA und Norwegen in der Weltschiffahrt stand, ist heute unter den ersten fünf Ländern überhaupt nicht mehr vertreten. Die deutsche Tonnage weist durch die großen Kriegsverluste und durch die zwangsweise Auslieferung ihrer Schiffe an die alliierten Mächte trotz großer Anstrengungen, die eingetretenen Verluste raschmöglichst auszugleichen, im Augenblick nur einen Raumgehalt von 1 398 000 BRT auf. — Etwas günstiger schneidet der deutsche Schiffbau ab. Nach einem nahezu sechsjährigen Verbot für die deutschen Werften, Schiffe zu bauen, hat mit Aufhebung der einschränkenden Bestimmungen seit dem Frühjahr 1951 eine lebhafte Schiffbautätigkeit eingesetzt, die bereits im Jahre 1951 zu einer Ablieferung von rund 300 000 BRT geführt hat, und die im abgelaufenen Jahr auf etwas über 500 000 BRT gesteigert werden konnte. Eine Gegenüberstellung der fünf größten im Weltschiffbau tätigen Werften zeigt, daß die Deutsche Werft, die in den letzten Vorkriegsjahren an erster Stelle im Handelsschiffbau der Welt lag, bereits heute wieder in der Reihe der ersten fünf Werften der Welt steht, die im letzten Jahre mehr als 100 000 BRT gebaut und zur Ablieferung gebracht haben.

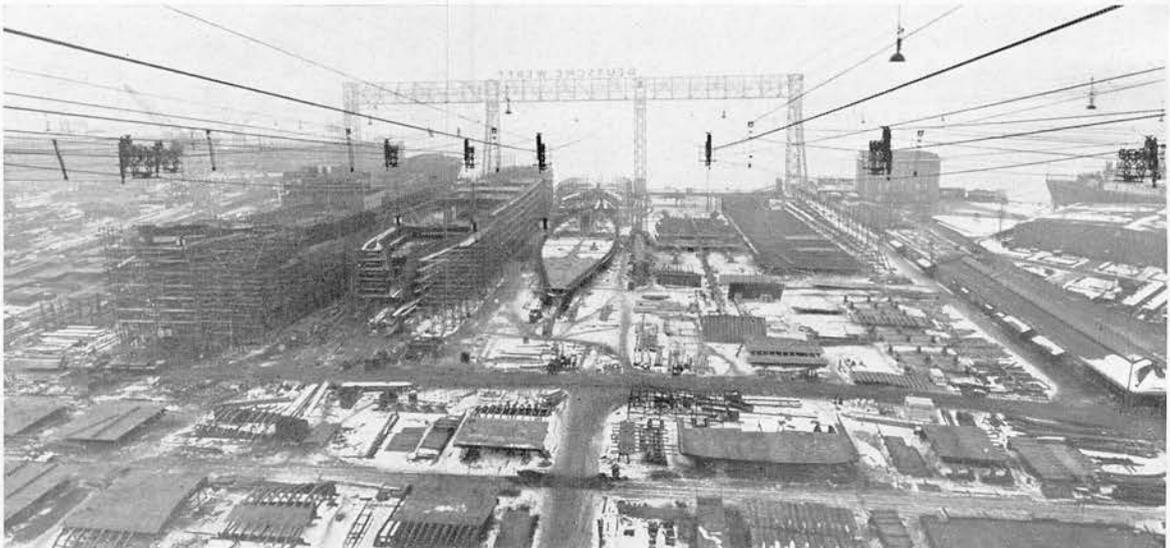
	1938	BRT		1952	BRT
1. Deutsche Werft, Hamburg . . . . .	158 650		Kockum, Malmö . . . . .	131 996	
2. Harland & Wolf (drei Werften: Belfast, Glasgow, London) . . . . .	132 518		Harland & Wolf . . . . .	130 781	
3. Mitsuibishi, Japan . . . . .	105 676		Bethlehem Steel, USA . . . . .	124 402	
4. John Brown, Glasgow . . . . .	100 080		Deutsche Werft, Hamburg . . . . .	107 750	
5. Cantieri Riuniti (zwei Werften: Monfalcone, Triest) . . . . .	100 000		Götaverken, Göteborg . . . . .	104 341	

Das bei der Deutschen Werft vorliegende Arbeitsprogramm wird es ermöglichen, im Jahre 1953 wieder die volle Kapazität auszunutzen und eine Tonnage zur Ablieferung zu bringen, die an die letzte Friedensproduktion heranreicht. Wie das unten wiedergegebene, in den letzten Tagen aufgenommene Bild unserer Helgenbelegung zeigt, bedarf es dazu keiner Erweiterung unserer Helgenanlagen, trotz der in der Größe stark gewachsenen Neubauten.

Der Übergang zum Sektionsbau, der einen großen Teil der früheren Helgenarbeit im Freien in die Werkstatt verlegt und den zeitlichen Ablauf des Arbeitsgeschehens beschleunigt bei gleichzeitiger Erhöhung der Güte der Arbeit, läßt uns bei einem gleich großen Arbeitsprogramm wie in der Vorkriegszeit mit einem Teil unserer Helgen auskommen.

Da wir bereits im letzten Jahre die Bauzeiten unserer großen Tanker auf etwa 65 Arbeitstage herabdrücken konnten und in weiteren 30 bis 35 Tagen die Ausrüstung bis zur Probefahrt und Ablieferung vornahmen, hoffen wir, daß unser Werftbetrieb Hamburg-Finkenwerder auch in den kommenden Jahren seine führende Stelle unter den „Großen Fünf“ halten und wenn möglich noch verbessern wird.

S. W. E. H.



Schweißplan und Neubauhelgen Deutsche Werft, Hamburg, Februar 1953

Neubauten von links nach rechts:

1. 16 500-t-M/T. „GIOVANNI PASSIO“ — 2. 10 000-t-Turbinen-Fracht- und Fahrgastschiff H.A.L., Hamburg — 3. 10 000-t-Turbinen-Fracht- und Fahrgastschiff Baunummer 651 — 4. Kielstapel 18 300-t-Motortanker, Baunummer S. 653 — 5. Bau-Nr. 700, 12 000-t-Schwimmdock

# Die jüngsten Ereignisse im Bilde

Ein neuer Frachter  
für die Det Oostasiatische Kompagni

Stapellauf der „Pasadena“ am 26. 1. 53 (10160 tdw)



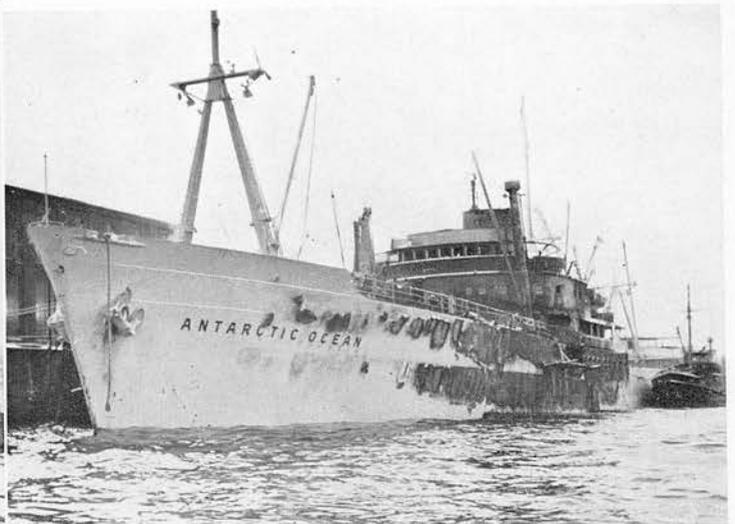
Dr. Scholz geleitet Gäste zur Fähre



Stapellaufgäste auf der Taufkanzel



In Finkenwerder wird ein neuer Großkran gebaut

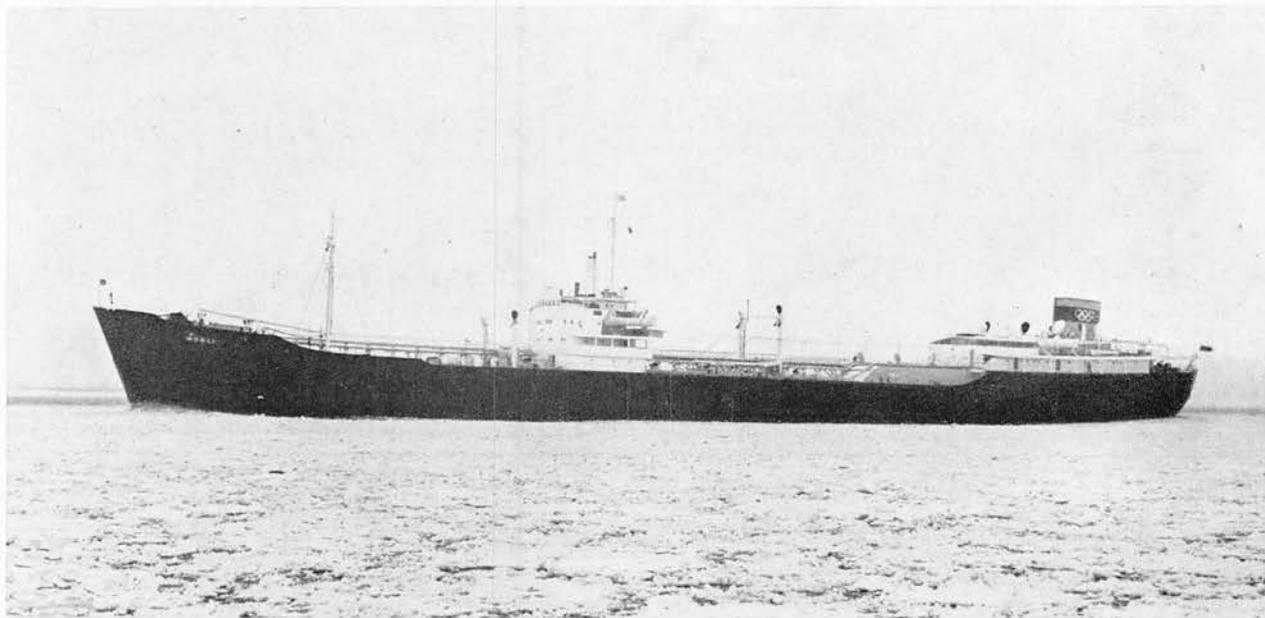


Die „Antarctic Ocean“, ein schwedisches Kühlschiff, brannte am 5. 2. 53.  
Die Brandursache konnte bisher nicht aufgeklärt werden

## Probefahrt bei Windstärke 9

„Wettervorhersage des Meteorologischen Instituts Hamburg für Westdeutschland und Hamburg: Es ist mit Schnee zu rechnen, Temperaturen bis zu 6° unter Null, gegen Mittag um 0° bei auffrischenden Winden, Windstärke 6—8.“ Das war die Wettervorher-

zuhalten, so war es auch mit dieser Probefahrt. Die Probefahrt ging ohne den geringsten Zwischenfall vonstatten. Die vorschriftsmäßigen Erprobungen ergaben nicht die geringste Beanstandung, alle Fahrtteilnehmer waren von den Ergebnissen voll befriedigt. Die gute

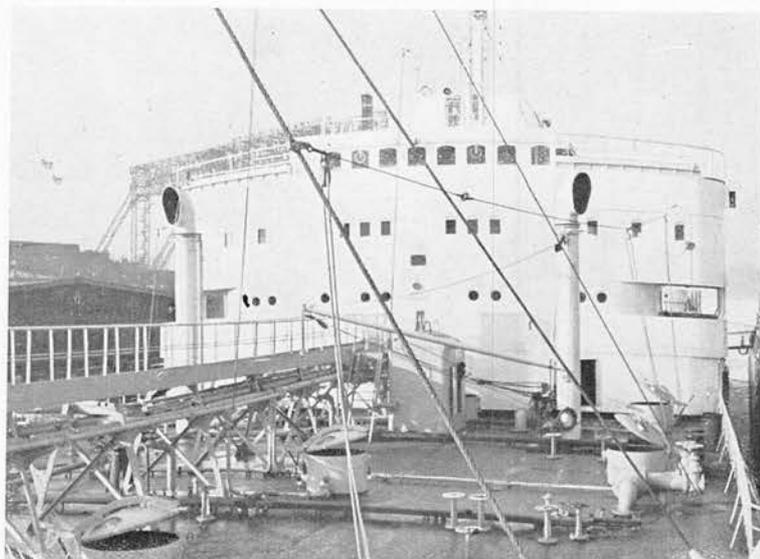


sage des Nordwestdeutschen Rundfunks am 26. 1. 1953, morgens um 6.00 Uhr. Und dieser Tag sollte die Probefahrt des 16 800 t großen Motortankers „Mosli“ der Reederei A/S Mosvold Shipping Co., Farsund, bringen. Auf Deck des neuen Schiffes lag Schnee, und nächtlicher Frost hatte dafür gesorgt, daß es an einigen Stellen recht glatt war. Trotzdem wurde pünktlich um 8.00 Uhr vom Ausrüstungskai unserer Werft abgelegt; denn Termin ist Termin. So wie uns ungünstige Einflüsse auch sonst nicht daran hindern, einmal gesetzte Fristen ein-

Stimmung wurde auch nicht im geringsten dadurch beeinträchtigt, daß der immer stärker werdende Wind, der die vom Rundfunk prophezeite Heftigkeit noch übertroffen hat, den Verkehr an Bord erheblich erschwerte. Jeder, der über Deck wollte, mußte sich an den Geländern gut festhalten, um nicht umgeweht zu werden. Und als dann der Flaggenwechsel vorgenommen wurde, gelang es dem anwesenden norwegischen Generalkonsul nicht, die Flagge der Reederei Mosvold mit „eigener Kraft“ zu hissen. Erst mit Hilfe unseres zugreifenden Obergeringieurs Lorenz war es möglich, die Flagge zu setzen. So heftig war der Wind draußen vor der Elbmündung.

Als das Schiff dann nach Beendigung der Fahrt am Steubenhöft in Cuxhaven festmachte, hatte der Reeder die beruhigende Gewißheit, daß die Erprobungen unter allen nur denkbaren Erschwerungen vor sich gegangen waren, und so besonders eindringlich die hervorragende Qualität des neuen Schiffes unter Beweis gestellt war.

Die Probefahrtgäste wurden mit bereitstehenden Sonderwagen der Bundesbahn von Cuxhaven nach Hamburg zurückgebracht. Alle Fahrtteilnehmer haben das seltene Erlebnis einer winterlichen Seefahrt bei Windstärke 9 mitnehmen können.



# Verstärkungen der T2-Tanker

In den ersten Kriegsjahren hatten die Alliierten durch die U-Boot-Waffe große Verluste an Schiffstonnage erlitten. Demzufolge ging man dazu über, durch Serienbauten die entstandene Lücke wieder zu füllen. Als Frachtschiffe wurden die Typen der „Liberty“- und „Victory“-Schiffe, als Tanker die T2-Typen entwickelt. Zu diesen Tankern gehört auch der bei uns an der Werft reparierte, turbo-elektrisch angetriebene Tanker „Oilfield“. Diese Tanker, mit deren Bau in der zweiten Hälfte des Jahres 1941 begonnen wurde, sind ganz geschweißt. Die Erfahrungen über das Verhalten ganz geschweißter Schiffe im Seegang waren damals noch sehr gering, so daß die im Rahmen des alliierten Kriegs-

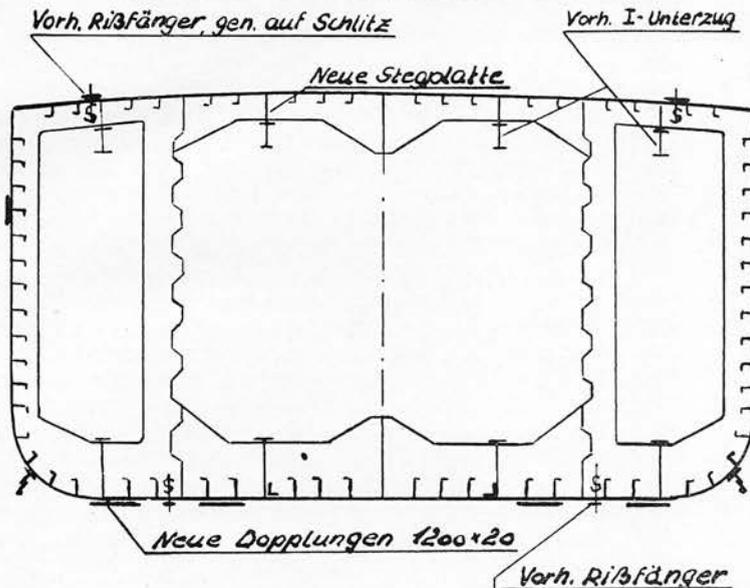
vom Neubau her 4 I-Träger, 600 mm hoch, als zusätzliche Längsträger unterhalb der Rahmenbalken ein. Nachdem die Schiffe nun inzwischen eine längere Fahrzeit hinter sich gebracht haben — die ältesten T2-Tanker sind bereits 10 Jahre alt —, treten wieder einige schwache Punkte auf, besonders bei den Schiffen, die für lange Zeit Benzin gefahren haben. Im Januar d. J. sind wieder zwei dieser Tanker aufgebrochen. Aus diesem Anlaß sind nun alle Klassifikationsgesellschaften dazu übergegangen, Verstärkungen folgender Art zu verlangen:

Die bereits vorher erwähnten I-Längsträger laufen unter den Rahmenspannen entlang, das heißt ungefähr 500 mm unter Deck, und sind zum Teil nur durch eingeschweißte Stegbleche mit dem Deck verbunden. Die erste Forderung ist nun, die Stegbleche zu ergänzen, so daß der Längsträger auf der ganzen Länge mit dem Deck verbunden wird. Die zweite Forderung ist, den Querschnitt der Bodenbeplattung zu vergrößern. Hier sind nun die Vorschläge der Klassifikationsgesellschaften unterschiedlich. Es können zusätzliche Längsträger im Boden eingebaut werden, oder man kann Dopplungen auf die Bodenbeplattung setzen, um hierdurch den Querschnitt zu vergrößern.

Auf der „Oilfield“ haben wir die Stegbleche zwischen den I-Trägern unter Deck und dem Deck vervollständigt und im Boden insgesamt 4 Dopplungen, jede von 1200×20 mm, im Querschnitt auf einer Länge von ungefähr 75 m eingebaut und durch Schweißung mit der Bodenbeplattung verbunden, was gegenüber der Nietung den Vorteil hatte, daß die Heizschlangen nicht hoch genommen zu werden brauchten. Ob nach diesen Verstärkungen nun die T2-Tanker als vollwertige Tankschiffe angesehen werden können, muß die Zukunft entscheiden. Die Tanker sind ja bekanntlich auf Grund des geringen Freibords der See besonders ausgesetzt, was durch das Photo, aufgenommen an Bord des bei uns gebauten MT „Irland“, veranschaulicht werden soll.

Hensel, FS 6

## Querschnitt T2-Tanker



schiffbau-Programms erstellten Tanker und Frachtschiffe durch Einreißen der Decks und der Außenhaut schwere Beschädigungen erlitten, die in zahlreichen Fällen zu einem vollen Verlust der Vor- und Hinterschiffe auf See führten.

Damit trat für die Klassifikationsgesellschaften die Frage auf, wie derartige Unfälle in Zukunft vermieden werden könnten.

Man hatte die Erfahrung gemacht, daß die in den Plattengängen der geschweißten Schiffe, besonders auch an den Lukenecken durch Kerbwirkung auftretenden Risse aufgehalten wurden, sobald sie auf eine Nietnaht oder eine aufgeschweißte Verstärkung trafen. Von dieser Kenntnis ausgehend, wurde für die in Fahrt befindlichen Schiffe der damaligen Bauzeit vorgeschrieben, sogenannte Rißfänger (crack arrester) anzuordnen, die aus Gurtblechen und Längsträgern bestanden, die im Bereich der Oberdecks, der Außenhaut und der Bodengänge angeordnet wurden, wie sie aus der obenstehenden Querschnittskizze für einen T2-Tanker zu ersehen sind.

Weiter erkannte man, daß der Querschnitt der Decks mit den Längsbalken und Längsträgern zu gering war und baute in die bereits fertigen Schiffe nachträglich, und in die im Bau befindlichen Schiffe gleich



MT „Irland“ auf hoher See

# Neue Prüfmethoden

## in der Fertigungs- und Materialprüfung

### auf der „Deutsche Werft“

Die Überprüfung eines Rohlings oder geschweißten Bauteiles mit dem unbewaffneten Auge, selbst unter Zuhilfenahme einer Lupe, gibt nur einen beschränkten Eindruck von der Güte. Fehler an der Oberfläche können nur, wenn es sich um sehr feine Materialtrennungen handelt, schwer oder nicht mit Sicherheit erkannt werden. Fehler im Innern, soweit sie nicht direkt unter der Oberfläche liegen, sind z. Z. nur mit Hilfe durchgehender Strahlen feststellbar. Dopplungen in Blechen, die sehr häufig vorkommen, sind ohne physikalische Verfahren nur nach Zerschneiden des Werkstoffes zu erkennen. Es ist deshalb verständlich, daß den zerstörungsfreien Prüfverfahren in den letzten Jahrzehnten ein ganz besonderes Augenmerk gewidmet wurde, mit dem sich der Werkstattmann und der Ingenieur in der modernen Fertigung, insbesondere bei Schweißungen und spanabhebenden Bauteilen, ernsthaft befassen muß. Es wird leider immer noch die Auffassung vertreten, daß einer Prüfung von Halbzeugen aller Art und an fertigen Bauteilen mit den heutigen Mitteln übertrieben sei und der Ausschußanteil zu groß werde. Dies ist ein nicht vertretbarer Standpunkt, da jeder Hersteller oder Werkstattmann nur einwandfreie Erzeugnisse abgeben darf. Außerdem darf nicht übersehen werden, daß die Beanspruchungen stark angestiegen sind und das Leistungsgewicht immer weiter herabgesetzt wird. Um die Sicherheit in jeder Beziehung zu gewährleisten, muß auf einwandfreie Beschaffenheit besonders geachtet werden.

Die meisten Fehler entstehen durch die Unkenntnis des Werkstoffzustandes und Nichtbeachtung des Fertigungsganges. Auch ist es von besonderer Wichtigkeit, daß man die Zusammensetzung des zu verarbeitenden Werkstoffes genauestens kennt. Dies ist z. B. für die Schweißgüte besonders zu beachten. Hierfür stehen auf der Werft moderne Laboratorien jederzeit zur Verfügung, die mit den neuesten Untersuchungsgeräten ausgerüstet sind. Eine Fehlerfeststellung während oder nach der Bearbeitung hat eine Störung und damit einen Zeit- und oft empfindlichen Materialverlust zur Folge. Es ist daher immer zum Vorteil, wenn rechtzeitig eine eingehende Prüfung erfolgt und ein Werkstoffachmann herangezogen wird. Dieser muß ständig mit den neuesten Prüfmethoden vertraut sein und oft der Technik vorauslaufen. Alle Prüfverfahren, von denen das älteste und bekannteste die Röntgendurchstrahlung ist, haben indessen ihre Grenzen, abgesehen davon, daß man für die Durchstrahlung dicker Stahlteile sehr hohe Spannungen von mehreren Millionen Volt benötigt. Ein neuzeitliches Gerät für derartige Spannungen ist das Betatron. Dieses Gerät vermag bei etwa 20 Millionen Volt gerade noch 500 mm Eisen zu durchdringen. Diese Geräte sind sehr kostspielig, und für die Bedienung werden besonders geschulte Fachkräfte benötigt. Das Betatron ist eine Elektronenschleuder. In einem Ringmagnet werden die

Elektronen auf ein Mehrfaches beschleunigt. Bei Erreichung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit werden sie abgelenkt, wobei sie auf ein Hindernis, eine Anode, treffen. Durch die Abbremsung entstehen Röntgenstrahlen von großer Durchdringungsfähigkeit. Ein derartiges Gerät wird z. Z. in Hamburg, und zwar im Eppendorfer Krankenhaus zur Behandlung von Krebs aufgestellt. Die Grundlagen gehen jedoch schon auf das Jahr 1922 zurück, auf J. Slepian, USA. Die ersten brauchbaren Geräte wurden jedoch in Deutschland gebaut und werden auch Röntgenblitzerzeuger genannt (Siemens). Sie werden einmal die gefährlichen radioaktiven Stoffe ablösen, da man hiermit mit viel kürzeren Belichtungszeiten auskommt. Die radioaktiven Stoffe der Isotopen, wie Kobalt 60 usw. geben eine Eigenstrahlung ab, die etwa einer Spannung von 1,2 ÷ 2,0 Millionen Volt entspricht. Hiermit lassen sich schon bedeutend dickere Wandungen durchstrahlen als mit den heutigen gebräuchlichen Röntgengeräten, die im Mittel eine Spannung bis zu 300 000 bis 400 000 Volt aufweisen. Die Strahlenmenge der radioaktiven Stoffe ist jedoch gering, so daß sehr oft untragbare Belichtungszeiten entstehen. Außerdem ist der Umgang mit solchen Stoffen nicht ganz ungefährlich. Eine große Zukunft haben die thermischen Verfahren für größere Wandstärken. Es lassen sich schon Wege erkennen, die einmal von großer Bedeutung sein werden. Die Anwendung ist vollkommen ungefährlich und wird verhältnismäßig billig sein.

In letzter Zeit verfolgt man die Idee der Prüfung von Werkstoffen mit Ultraschallwellen. Auch dieser Methode sind physikalisch gewisse Grenzen gesetzt. Sie lassen sich nicht auf alle Werkstoffe anwenden. Dagegen sind die Röntgenstrahlen oder Strahlen der radioaktiven Stoffe fast auf jeden Stoff anwendbar. Die Ultraschallmethode ist ebenso ein auf Durchdringung arbeitendes Verfahren und ist das zweite dieser Art. Als nicht durchschallbar gelten fast alle Kunst- und thermoplastischen Stoffe sowie einige Metalle und Legierungen, z. B. Grauguß, Buntmetalle, desgleichen auch Hölzer. Dagegen lassen sich Stähle und Stahllegierungen sowie Porzellan und Glas gut durchschallen. Dopplungen in Blechen lassen sich hiermit, entgegen anderen Verfahren, gut feststellen. Zur Feststellung innerer Fehler sind im allgemeinen nach dem Ultraschallverfahren einige Erfahrungen aus der Werkstoffpraxis notwendig, da sonst sehr leicht unberechtigte Ausschlußklärungen vorkommen können.

Das Verfahren, Prüfungen von Werkstoffen mit Ultraschall vorzunehmen, wurde bereits vor etwa 20 Jahren Mühlhäuser geschützt. Nach den ersten Versuchen von Sokoloff im Jahre 1935 setzte etwa 1943 eine intensive Arbeit an der Herstellung solcher Materialprüfgeräte ein. Die eingeschlagenen Wege in Deutschland und USA waren verschieden. In Deutschland wurde die Methode

der Durchschallung von Sokoloff verfolgt, die von Pohlmann zum Schallsichtverfahren ausgearbeitet wurde, während man in den USA nach dem Funkmeß oder Radarprinzip, der sogenannten Echomethode, mit dem von Firestone entwickelten Reflektoskop arbeitete. Es soll noch erwähnt werden, daß man mit Hörschall, also mit dem Ohr wahrnehmbaren Geräuschen zur Zeit keine Ergebnisse erzielt hat, da diese über Hindernisse hinweggehen und Fehler im Material umgehen.

Ultraschallwellen verhalten sich in der Ausbreitung ähnlich wie Licht, insbesondere was Beugung, Brechung und Reflektion anbelangt. Man kann mit der sogenannten Schall-Lampe über eine Quarzplatte in den Werkstoff strahlen. Je dichter das Material ist, um so besser geht der Schallstrahl durch den Werkstoff. Die Ausbreitungsgeschwindigkeit beträgt z. B. im Eisen je nach Form zwischen 5100—5850 m/sec. Bei dem Echo-Schallverfahren wird ein kurzzeitiger Schallimpuls von einigen Mikrosekunden Dauer, also von nur wenigen Wellenlängen Ausdehnung, mit einem Sendekopf, einseitig zugänglich, in das Werkstück gegeben. Das Gerät, welches elektronisch gesteuert wird, schaltet dann sofort um, und zwar auf Empfang, und derselbe Sendekopf nimmt dann die von den Grenzflächen zurückkommenden Schallwellen wieder auf. Als solche wirken Inhomogenitäten, Risse, usw. und schließlich die Rückwand des Prüflings. Als Anzeigergerät dient wie in der

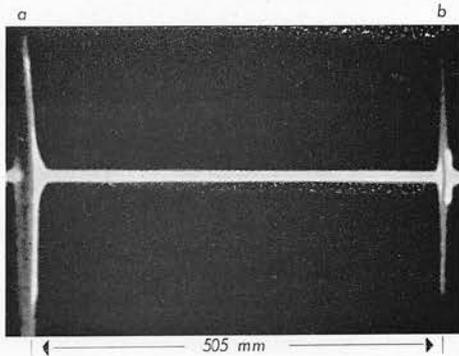


Abbildung 1

Funkmeßtechnik ein Bildschirm, wie auch im Fernsehapparat vorhanden, worauf ein Bild des Prüfvorganges entworfen wird. Man kann damit ebensogut Wandstärkemessungen vornehmen und die Stärke mit einiger Genauigkeit vom Bildschirm ablesen. Unmittelbare Aussagen über die Art des gefundenen Fehlers können,

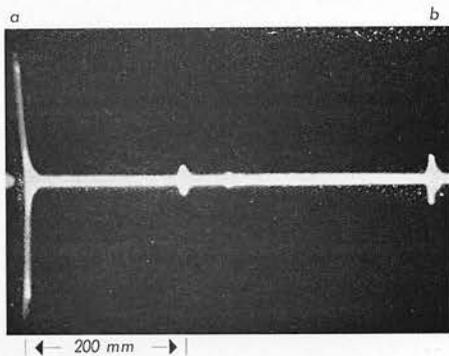


Abbildung 2

obgleich theoretisch möglich, mit den bisher vorhandenen Geräten noch nicht einwandfrei gemacht werden. Für Schweißnahtuntersuchungen ist das Verfahren, insbesondere für dünne Bleche, nicht eindeutig anwendbar und eine Anzeige erst ab 7—10 mm Stärke möglich. Außerdem machen sich Störungen im Netz besonders bemerkbar.

Es ist nicht ganz einfach, den Zusammenhang zwischen Fehleranzeige und wirklichen Fehlern zu finden.

Bekanntlich nimmt die Empfindlichkeit des Impulsschallverfahrens von einem Mindestabstand vom Quarz an mit der vierten Potenz der Entfernung ab. Wenn man also Schmiedestücke von einigen Metern Länge prüft, werden leicht näherliegende Fehlstellen überschätzt und weiterliegende unter Umständen übersehen, auch wenn sie in der Größenordnung gleich sind. Um eine Übersicht zu erhalten, prüft man am besten von beiden Enden. Dies soll nur ein Beispiel sein für eine Erklärung



Abbildung 3

über das Sehen von Fehlererscheinungen auf dem Bildschirm. Man richtet sich in der Regel nach dem Bodenecho. Nach der Größenabnahme des Rückwandbildes kann man auch die Größe des Fehlers erkennen. In Abb. 1 ist ein Durchschallungsbild bzw. Echobild einer fehlerfreien Welle wiedergegeben. Das Eingangsecho (a) und das Bodenecho (b) ist auf dem Bildschirm deutlich erkennbar. Das Maß zwischen beiden Markierungen entspricht den Abmessungen der Welle. In Abb. 2 ist eine Welle gleicher Größenordnung im Echobild zu sehen. Das Bild zeigt in 200 mm Abstand zwei Reflexe von verschiedener Größe. Das Bodenecho hat auch entsprechend abgenommen. Dies ist auch verständlich, da ein Teil schon vordem zurückgegangen ist bzw. reflektiert wurde. Ein Schliff an der betreffenden Stelle in 100facher Vergrößerung angefertigt ergab das Fehlerbild in Abb. 3. Für Schmiedeteile, insbesondere für Wellen größerer Abmessungen, hat das Ultraschallverfahren schon gute Dienste geleistet.

Ein wesentliches Gebiet ist das Prüfen von Spannungen mit langwelligen Röntgenstrahlen, insbesondere für Schweißungen. Es kommt bei Schweißungen sehr darauf an, daß in der richtigen Reihenfolge geschweißt wird. Welche neuzeitlichen Prüfmethoden anwendbar sind, soll in der Folge beschrieben werden. Hier kann man zwei Hauptwege gehen. Die bekannteste Methode ist ein Elektro-Mech.-Verfahren und die zweite Methode ein Verfahren mit Hilfe von Messungen des Kristallgitteraufbaues vor und nach dem Schweißvorgang. Die Messung geht mit solchen Röntgenstrahlen vor sich, die noch eine gewisse Beugung aufweisen und von den Kristallen des Werkstoffes reflektiert werden. Je nach Belastung nehmen die Kristalle eine bestimmte Lage ein, die auf einem Film rückgestrahlt ein bestimmtes Bild hinterlassen. An Hand des Bildes kann man dann die Belastungsgröße in Kilogramm nach vorangegangener Eichung erkennen. Diese Methode wird z. Z. erprobt und wird auf der Deutsche Werft zuerst angewendet, insbesondere für geschweißte Schiffe während des Fertigungsprozesses. Diese Methode wird auch für den Kesselbau von Bedeutung sein und für den Abbau jeglicher Schweißspannungen. Außerdem können die vorhandenen Spannungen dokumentiert werden. Durch Anwendung neuzeitlicher Prüfmethoden und Forschungen auf diesem Gebiet ist die Deutsche Werft stets bemüht, die Güte und Sicherheit der Schiffe zu steigern.

Ing. Adler

# Alte und neue Methoden

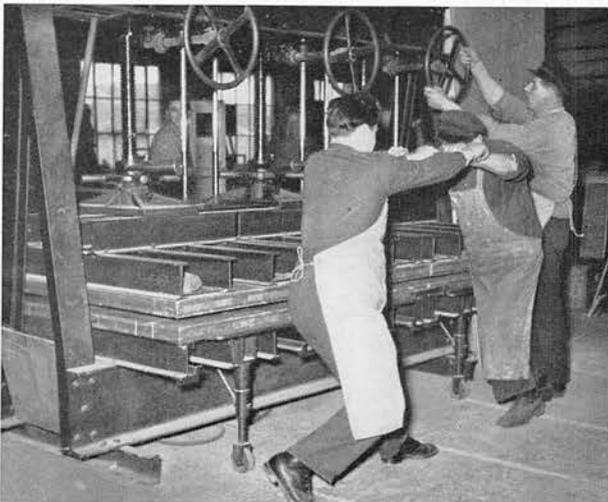
Unbemerkt von vielen werden in den Werkstätten neue Maschinen aufgestellt, die eine schnellere und bessere Arbeitsleistung haben, als die vorhandenen.

Hier soll nun die neue Furnierpresse und die neue Verleimmaschine besprochen werden, die in der Tischlerei zur Aufstellung gekommen sind. Zunächst die alte Methode:



*Alte Methode: Das Auftragen von Leim*

Auf den zu furnierenden Platten oder Türen wird mittels eines Quastes der Leim aufgetragen. Es ist klar, daß der Leim auf der gesamten Fläche nicht gleichmäßig dick aufliegt. Ferner kann man auf dem Bild ersehen, wenn man sich die Böcke betrachtet, auf denen die Platte liegt, daß hier doch allerhand Verlust an Leim entsteht. In der Zwischenzeit werden die nötigen Aluminiumzulagen auf der Wärmeplatte erwärmt.



*Alte Methode: Das Pressen*

Ist der Leim verstrichen, wird der Furnier auf die Platte gelegt, dann die Platte mit den Zulagen in die Handpresse gebracht und mittels Handspindelpressen zusammengedrückt. Wie aus dem Bild ersichtlich, müssen zwei kräftige Leute die Presse bedienen, um den nötigen Preßdruck zu erzielen. Man kann natürlich mehrere Lagen von Platten, soweit es die Presse erlaubt, zusammen in einen Arbeitsgang bringen.

Nach drei bis vier Stunden Preßzeit kann man die Platten dann herausnehmen.

Dadurch, daß der Leim mit Hand aufgetragen reichlich dick ist und er auch warm verstrichen wird, zeigt sich durchweg im Furnier ein Leimdurchschlag. Dieser muß mit Wasser ausgewaschen werden, was zur Folge hat, daß die Feuchtigkeit erst eintrocknen muß, um die Platte weiterhin zu verarbeiten.

Dagegen die neue Methode:

Das Verleimen geschieht in der neuen Leimauftragsmaschine, die elektrisch betrieben wird. Ein Behälter in der Länge der Walzen wird mit Kauritleim gefüllt und durch die Drehung der Walze nimmt sie den Leim mit und trägt ihn hauchdünn auf die zu furnierende

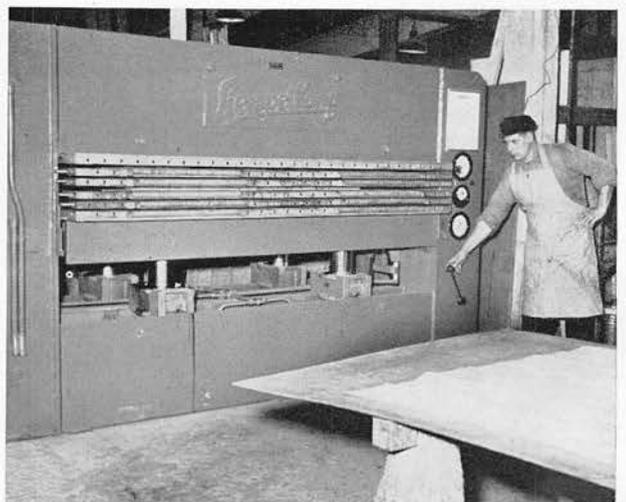


*Neue Methode: Verleimen durch Maschine*

Platte gleichmäßig auf. Der Verbrauch des Leimes ist ein Bruchteil des mit Hand verstrichenen.

Jetzt wird wie vorhin der Furnier auf die Platte gelegt, diese wieder zwischen zwei Zulagen, aber diesmal nicht erwärmt, und in die neue Furnierpresse eingefahren.

Diese automatische Presse hat eine Preßfläche von 2,5×1,3 m und fünf Etagen, die gleichzeitig beschickt werden können. Die fest eingebauten Zulagen werden



*Neue Methode: Automatische Presse*

mit Dampf auf 100° beheizt, die Temperatur mittels eingebauter Thermometer kontrolliert.

Der Preßdruck sowie die Preßzeit wird an Hand einer Tabelle und der zu behandelnden Teile festgelegt. Der Preßdruck wird hydraulisch erzeugt und beträgt bis zu 260 atü. Die Preßzeit beträgt je nach Bedarf 8 bis 17 Minuten. Der Druck und die Zeit werden eingestellt und die Presse mittels eines Hebels in Betrieb gesetzt. Die hydraulische Pumpe preßt die Zulagen nach oben zusammen, bis der nötige Preßdruck erreicht ist. Falls durch Schrumpfen der erhitzten Platten der Druck nachlassen sollte, schaltet sich die Pumpe automatisch ein, bis der erforderliche Druck wieder erreicht ist.

Während dieser Zeit läuft die Uhr von ihrem eingestellten Punkt auf die Nullage zurück. Ist dieser erreicht, leuchtet eine rote Lampe auf, und ein Klingelzeichen ertönt, die anzeigen, daß der Preßvorgang erledigt ist. Die Presse wird ausgeschaltet und läuft auf ihren Ausgangspunkt zurück.

Die furnierten Teile, die noch eine erhebliche Hitze in sich haben, werden herausgenommen. Nach dem Erkalten können sie ohne weitere Bearbeitung, da infolge der hauchdünnen Leimauflage und der großen Wärmeeinwirkung kein Leimdurchschlag und keine Feuchtigkeit vorhanden ist, weiter verarbeitet werden.

Ing. Jenfeldt

## GOLDENE HOCHZEITEN



Das Jahr 1953 brachte wieder zwei unserer Pensionäre den Tag der goldenen Hochzeit.

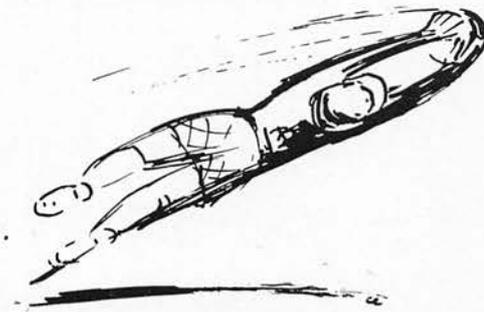
Am 17. Januar 1953 feierten unser Pensionär Ewald Prumbaum und seine Ehefrau ihre „goldene Hochzeit“ in bester Gesundheit. Herr Prumbaum war, abgesehen von einer Unterbrechung in den Jahren 1932 bis 1935, vom 15. 6. 1921 bis 7. 7. 1945 als Hobler bei uns. Wir wünschen ihm und seiner Ehefrau, daß ihnen noch viele Jahre Gesundheit und Frische vergönnt sein mögen.

Am 13. Februar 1953 beging das Ehepaar Wilhelm Dölle seine „goldene Hochzeit“.

Herr Dölle war von 1918 bis 1945 bei uns in der Kesselschmiede als Meister tätig. Er erfreute sich bei seinen Vorgesetzten und Kollegen großer Beliebtheit. Leider ist ihm zwei Tage nach diesem Fest seine Ehekameradin durch den Tod genommen worden.

Wir wünschen ihm, daß ihm noch ein weiterer ruhiger Lebensabend beschert sein möge.

## Aus dem Betriebssport



Von den Feldspielen kann noch nicht viel berichtet werden, denn die Hand- und Fußballrunde beginnt erst am 1. April.

Freundschaftsspiele unserer Fußballmannschaften gegen Shell endeten für die I. Mannschaft mit einem 5:1- und für die Reserve mit einem 7:3-Sieg. Wir wollen hoffen, daß diese beiden Spiele für die im April beginnende Punktserie ein gutes Vorzeichen sind.

Unsere Tischtennisspieler beginnen in diesem Monat mit den Rückspielen. Auch ihnen wünschen wir Hals- und Beinbruch und einen guten Platz in ihrer Klasse. Das Spiel vom 11. Dezember 1952 gegen Hansa-Mot.-Werke 1, das mit 6:12 für uns verloren ging, aber wegen fehlenden Spielberichts als Sieg angerechnet wurde, ist jetzt nach einer Verhandlung zugunsten der Hansa-Mot.-Werke entschieden worden. Dadurch steht unsere erste Mannschaft nun mit zwei weiteren Firmen punktgleich (16:2).

Nach langem Drängen unserer Lehrlinge und Jugendlichen ist nun auch für sie eine Sportgruppe ins Leben gerufen worden, zunächst nur in der Sparte Fußball. Bisher meldeten sich 50 Jugendliche, die zum größten Teil (35) schon mit Sportzeug ausgerüstet sind. Es ist beabsichtigt, daß auch die Jugendmannschaften zum April mit in die Punktspiele eingreifen.

Unsere Schachabteilung berichtet:

Zum Punktspiel gegen die Firma Reemtsma am 9. Januar 1953 erschienen ganze sieben Mann. Der Kampf ging mit 4:6 verloren. Für die Fehlenden sei am Rande vermerkt, daß der Gastgeber für jeden Spieler zehn Zigaretten stiftete.

Zu den bisherigen Punktspielen war unsere Mannschaft kein einziges Mal vollzählig vertreten, und man kann es den Schachspielern, die sich an jedem Wettkampf beteiligt haben und für ihre fehlenden Schachfreunde die Kastanien aus dem Feuer holen müssen, nicht verübeln, wenn sie allmählich die Lust am Schachspielen verlieren.

Ebenso werden die freien Spielabende in unserem Finkenwerder Lokal nur spärlich besucht, so daß es bisher nicht möglich war, ein Turnier aufzuziehen bzw. theoretische Lehrabende zu veranstalten. Es wäre doch bedauerlich, wenn der mit großen Schwierigkeiten und Kosten ins Leben gerufenen Schachgruppe infolge der mangelnden Beteiligung eine Auflösung drohen würde.

Es ist also im Interesse jedes einzelnen, künftig am Schachgeschehen teilzunehmen.

# Aus dem spanischen Skizzenbuch eines Schiffbauers

Von Wolfram Claviez

„Mensch, du warst in Spanien — hast du auch einen Stierkampf gesehen?“

„Hombre, claro que sí! Imposible conocer España sin haber visto corridas de toros!“

Das war nach meiner Rückkehr der häufigste Begrüßungsdialog. Natürlich habe ich Stierkämpfe gesehen, das gehört einfach zu Spanien.

„Ist das nicht furchtbar grausam?“

Ja, das kann man so aus der Ferne nicht mit einem Wort sagen. Man kann das von hier aus, vom regenkalten, steifen Hamburg schwer verstehen und soll sich hüten, vorschnell zu verurteilen. Ich will versuchen, den Leser in eine Welt zu führen, in der das Leben im Vergleich zu dem unseren in einer so durchaus verschiedenen Form verläuft, wo andere Sitten herrschen, wo der Pulsschlag des Lebens schneller und heißer ist als bei uns, wo es vieles gibt, was uns fremd, was aber dort im Süden aus der Mentalität der Menschen und uralten Traditionen heraus verständlich ist. Man folge mir nach Andalusien, stelle sich tiefblauen Himmel und brennende Sonne vor, eine lebhafteste, festlich erregte Menschenmenge, schöne Frauen mit Fächern und farbenfreudigen Kleidern und ihren schönen Mantillas, eine bis auf den letzten Platz gefüllte Arena, Musik und Stimmengewirr, alles ist gespannt, erregt, interessiert, in wenigen Minuten beginnt ein Spiel, an dem jeder einzelne der riesigen Menschenmenge teilnimmt, ein Spiel, das erregender ist als das spannendste Tennis-match oder Oberliga-Fußballspiel, ein Spiel, das auf Leben und Tod geht.

Werfen wir vor Beginn einen Blick zurück in vergangene Jahrhunderte . . . es fällt nicht schwer, sich in die Atmosphäre ritterlicher Kampfspiele des Mittelalters hineinzudenken, man kommt von selbst auf die Frage, ob sich die Menschheit im Laufe der letzten Jahrtausende allzusehr geändert hat; man denkt mit leisem Schauer an die römischen Arenen, in denen Gladiatoren ihr Leben ließen, an Ritterkämpfe um die Gunst schöner Frauen und die Huld der Fürsten — man wird gewahr, daß das zarte Geschlecht bei solchen Anlässen nicht nur nie gefehlt hat, sondern daß die Kämpfe ohne seine aktive Gegenwärtigkeit nicht denkbar gewesen sind.

Und so wundert man sich auch heute in der Stierkampfarena nicht über die strahlenden Augen und geröteten Wangen der Señoritas.

Grausamkeit? Für den einen gewiß, für den anderen durchaus nicht. Auf jeden Fall basiert diese Art von Kampfspielen auf einem menschlichen Urtrieb, der eben da ist, ob gut oder böse, ob anzuerkennen oder abzulehnen — wer will das sagen? Wollten wir anfangen, die menschlichen Handlungsweisen, die aus Liebe, Haß, Ehrgeiz, Kampfgeist, Streben nach Erfolg, Abenteuerlust, Waghalsigkeit usw. entspringen, daraufhin zu analysieren, ob sie abzulehnen oder gutzuheißen sind, wo kämen wir da hin? Manches, was unsere Zivilisation widerspruchslos duldet, müßte sich verkriechen hinter dieser Art von Wettkampf, selbst ein ganz harmloser Fußball- oder Boxkampf, wenn man daran zweifeln muß, daß ausschließlich Ritterlichkeit und fairer Kampf dessen Verlauf bestimmen. Man hört zuweilen beschämende Sachen. —

Die Fanfaren künden den Beginn des Kampfes. Die Cuadrilla bildet den Auftakt. Sie ist der festliche Aufzug aller Beteiligten. In langem Zug kommen die Toreros, die Picadores, die Banderilleros, alle, die an den sechs Kämpfen beteiligt sind, in ihren festlichen, traditionellen Trachten. Jeder Stierkampf besteht in der Regel aus sechs Einzelkämpfen. Die Männer marschieren durch die Arena und grüßen den Präsidenten. Dann ziehen sie wieder hinaus und die „Corrida de toros“ beginnt. Zunächst das Vorspiel. Der Stier wird hereingelassen und jagt durch die Arena. An drei verschiedenen Stellen stehen die Capeadores mit ihren großen bunten „Capas“, einer von ihnen ist der Matador, der den Stier nachher zu töten hat. Hinter der Bandera kommen sie einzeln mit ihren Capas hervor und locken den Stier auf sich (Abb. 1). Noch gibt es keine Kampfhandlung; die Capeadores machen ein paar elegante Schritte, lassen den Stier, der sich mit unverbrauchter Kraft und Wildheit auf sie stürzt, einige Male an sich vorbeiwüten, dann ziehen sie sich hinter die Bandera zurück, und das wird einige Male wiederholt. Der Torero (Matador oder Espada) spielt etwas länger mit dem Stier, er hat hier die erste Gelegenheit, seine Kunst und Geschicklichkeit zu zeigen und vor allem den

Charakter des Stieres kennenzulernen (Abb. 2). Der Stier wird sozusagen dem Publikum vorgestellt. Mit Kennerblicken weiß der Spanier sofort: Das ist ein Toro, wie er sein soll; oder: Das ist ein müder Braten. Die Stiere werden für diese Kämpfe speziell gezüchtet. Stiere, die bei der Auswahl durch die „Tendadores“ keinen Angriffsgeist zeigen, die einen Fehler an den Hörnern haben usw., werden zum Kampf nicht zugelassen.

Der Präsident gibt nun das Zeichen zum ersten Kampfakt. Das Signal, durch das jeder neue Akt eingeleitet wird, gibt die Musik. Das erste Tercio (die erste der drei Kampfphasen) ist die Suerte de picar. Die Picadores sind Männer zu Pferde mit langen Lanzen, mit denen sie dem Stier eine Wunde am Rist beibringen (Abb. 3). Der Picador hat nicht die Aufgabe, den Stier zu töten; er hat ihn nicht einmal aktiv zu bekämpfen, sondern er läßt den Stier sich auf ihn stürzen und versucht, ihn mit der Lanze abzuwehren. Das Pferd ist mit einer dicken Matte geschützt, der Picador mit Blechgamaschen — und es zeigt sich stets von neuem, wie nötig das ist. Früher fielen diese Schutzmaßnahmen fort und das Ergebnis war fast immer, daß das Pferd getötet wurde. Selten, daß die Kraft und Geschicklichkeit des Picadors ausreicht, um dem Ansturm des Toros zu widerstehen. Wir hören und sehen, wie mit lautem Aufprall der Stier gegen das Pferd rennt, es auf die Hörner nimmt und es mitsamt dem Reiter unsanft zu Boden schmettert (Abb. 4). Bravo! und olé!, wenn das so ist, Pfeifen und Schimpfen, wenn der Stier dem Picador nicht übel zusetzt. Um das zu verstehen, muß man wissen, daß die Suerte de picar der Akt des Stieres ist! Dem Stier gelten hier der Beifall oder die Äußerungen des Mißfallens, im Gegensatz zu den folgenden Kampfabschnitten. Der Stier soll seinen Angriffsgeist zeigen, seine Kraft und seine Lebendigkeit, und es ist eine gewiß nicht jedem Europäer mögliche Umstellung, daß man einen Kampfakt lang kein Mitleid mit Mensch und Pferd hat, sondern ausschließlich Interesse für den Stier. Daß das Publikum früher, selbst wenn das Pferd getötet oder kampfunfähig mit aufgeschlitztem Bauch und heraushängenden Gedärmen aus der Arena geschafft wurde, erbarmungslos neue Pferde forderte, bis die Kraft des Stieres nachließ. —

Wiederum gibt der Präsident das Zeichen, wann dieses Treiben ein Ende zu finden hat. In der Suerte de picar geschieht zweierlei: Der Stier präsentiert seine ungebändigte Kraft, und der Picador hat sie zu brechen, ohne sie zu erschöpfen. Durch die Wunde, aus der das Blut in breiten, dunkelroten Bächen über das schwarzglänzende Fell strömt, ist der Stier gereizt; er merkt, daß man ihm nach dem Leben trachtet. Die Angriffe werden, je nach dem Charakter des Stieres, nun sehr verschieden. An ungestüme Wildheit lassen sie meistens etwas nach; aber wenn sich der Stier nach einigem Zögern auf seinen Gegner stürzt, dann mit der Schnelligkeit des Blitzes, und wehe, wenn ein solcher Stoß trifft!

Wir erleben die zweite Phase, das zweite Tercio, Suerte de banderillar. Die Banderilleros müssen dem Stier



Abbildung 1



Abbildung 2



Abbildung 3



Abbildung 4



Abbildung 5



Abbildung 6

drei Paar Banderillos (auf deutsch Fähnchen) in den Rücken stoßen, auf die Schulterblätter. Die Banderillos sind etwa 60 cm lange, mit Widerhaken versehene und mit bunten Bändern umwickelte Holzstäbe. Diese Phase ist die am wenigsten blutige, aber doch äußerst spannend. Der Banderillero hat kein rotes Tuch, nur diese beiden Stäbe. Diese hält er hoch, und so läßt er den Stier auf sich zurasen (Abb. 5). Im letzten Moment springt er geschickt zur Seite, wobei er die Banderillos einsticht, eine geradezu artistische Leistung, denn der Arm des Banderillero und die Banderillos zusammen sind kaum länger als die Entfernung von der Stelle, wo er den Rücken des Tieres trifft, bis zur Spitze des todbringenden Hornes (Abb. 6). Mehr als einer ist hierbei aufgespießt worden. Diese Phase, die den ganzen Gegensatz zwischen dem berserkerhaften Ungestüm des Stieres und der grazilen Behendigkeit des Mannes zeigt, ist von außerordentlichem Reiz. Interesse, Mitgefühl, Bewunderung oder Ablehnung sind nun wieder ganz dem Menschen gewidmet. Der ganze Kampfplatz bis zur letzten Zuschauerreihe atmet Spannung und Erregung. Jeder einzelne nimmt an diesem Kampf teil, der jetzt mit dem dritten Tercio, der Suerte de matar (matar = töten), seinen Höhepunkt erreicht. Der Torero tritt auf. Mit seiner „Muleta“, einem leuchtend roten Tuch, das um einen Stock geschlagen ist, lenkt der Torero geschickt den Stier von seinem Körper ab mit behenden Schritten und graziösen Bewegungen, deren jede einzelne in endlosem Training geübt wurde, um diese Meisterschaft der Körperbeherrschung zu erreichen. Der Gang des Kampfes ist das vollständige Gegenteil von dem heute hier und da beliebten „catch as catch can“. Jeder Angriff, jede Bewegung unterliegt einem Gesetz. Der Kampf hat Form, der Kämpfer zeigt Haltung, Eleganz, Überlegenheit, jeder Schritt ist ein gesetzmäßiger wie der Schritt in einem stilvollen Tanz, jeder hat seinen Namen: Veronica, media veronica, Manoletino usw. Der Name Veronica mag verwundern; er stammt daher, daß die Aufstellung bei dieser Auswärtsdrehung an das Hinhalten des Schweißtuches der Heiligen Veronica vor den Kopf des kreuztragenden Jesus erinnert. Um Haaresbreite jagt der Stier an dem Torero vorbei, hin und her, vor ihm, hinter ihm, der Torero zeigt seine ganze Kunst und Selbstbeherrschung — mühelos sieht es aus, aber welche unvorstellbare Konzentration gehört dazu (Abb. 7)! Eine falsche Bewegung, eine falsche Einschätzung des Stieres — und es ist aus! Der Torero muß jetzt seinen Gegner kennen, er muß genau wissen, welchem Charaktertyp der Toro angehört, deren man beim Stier allgemein drei unterscheidet: Der „Levantado“ ist ein wütender Draufgänger, der sich täuschen läßt, und auch der „Aplomado“ läßt sich überlisten. Er ist schwerfälliger als der erste. Aber die „Parados“ sind äußerst gefährlich und unter diesen besonders die sogenannten „Revueltos“, die scheinbar auf die Muleta reagieren, aber dann plötzlich auf den Menschen zustoßen.

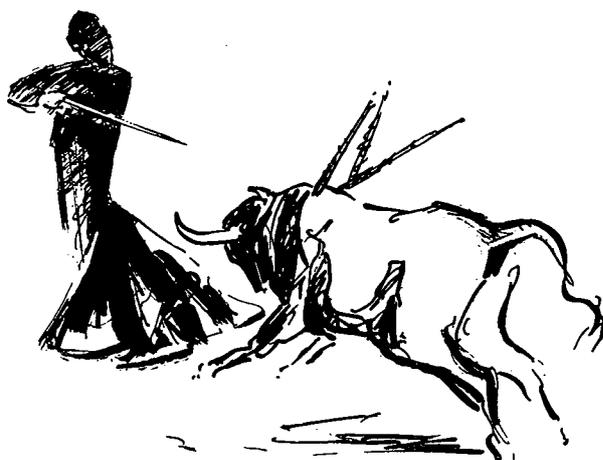
Der Torero darf sich nicht täuschen lassen. Der Kampf wird jetzt mehr als ein Kräftemessen zweier verschiedenartiger Lebewesen; es wird mit ungleichen Waffen gekämpft. Der Kampf wird zu einer symbolhaften Auseinandersetzung zwischen roher Kraft, blind-

der Wut und geschickter Überlistung, überlegener Ruhe. Dann ist es soweit, der Moment der Entscheidung kommt, die Estocada. Der Torero stellt sich mit dem blanken Degen (Estoque) vor dem Stier auf (Abb. 8), er erwartet ihn, und wie der Toro auf ihn zustürzt, sticht der Matador ihm die Waffe zwischen den Schulterblättern bis zum Heft in den Rücken (Abb. 9). Trifft er gut, dann taumelt der Stier und bricht in die Knie. Ungeheurer Jubel der Menschenmenge, olé! olé! und „oreja“ wird geschrien; oreja heißt, daß das Publikum ein Ohr des toten Stieres als Trophäe verlangt; der Torero schneidet es ab und wirft es seiner Angebeteten zu (die es dann oft einige Jahrzehnte aufbewahrt). — War es ein sehr hervorragender Kampf, verlangt die Menge auch das andere Ohr und gar den Schwanz! — Ja, andere Völker, andere Sitten; sie sind indessen weniger barbarisch als in andern Ländern, z. B. solche, wo Boxer Schiedsrichter verprügeln und hinterher doch wieder boxen dürfen, weil man Geld braucht...



Abbildung 7

Natürlich geht nicht jeder Kampf so mit olé! und oreja! aus, wie eben beschrieben; es kommt vor, daß der Matador nicht das Herz des Stieres trifft und der Kampf weitergeht — wenn man so etwas erlebt, fragt man sich wirklich, ob man die Stierkämpfe nicht wegen Tierquälerei oder Grausamkeit abschaffen sollte. Ich erlebte einen Kampf — es war der sechste eines Tages —, wo das Publikum nicht wartete, bis der arme Stier endlich tot war, sondern entrüstet nach Hause ging. Aus Konvention klatscht niemand Beifall. Die Kritik des Volkes ist absolut echt und ehrlich. Daß der Torero sekundlich sein Leben aufs Spiel setzt, ist allein noch kein Verdienst. Wie er den Kampf meistert, nur das ist entscheidend.



Abbildung

Es genügt nicht, wenn man als Fremder sich gelegentlich mal einen Stierkampf ansieht, um ihn dann mit Geringschätzung abzutun; es reicht ja nicht einmal, um ihn zu begreifen. Die Oberflächlichkeit, mit der heute allzuoft Kritik geübt wird, ist dumm und gefährlich. Kritik üben kann ich nur an einer Sache, die ich zu meiner eigenen gemacht habe, die ich intensiv erlebt und studiert habe und die ich dann auf Grund wirklicher Kenntnis sachlich zu beurteilen imstande bin.

Was sind die Grundmotive der Stierkämpfe? Es sind Eigenschaften, die in unserem Zeitalter der Massenmorde und der Verweichlichung durchaus verlorenzugehen drohen: Mut, Selbstbeherrschung, Geschicklichkeit, Kaltblütigkeit unter Einsatz des Lebens — aber im alten ritterlichen Sinne! Es ist eine durchaus andere Art von Kaltblütigkeit, wenn heute ein Bandit eine Dorfsparkasse ausraubt und dabei Leute über den Haufen schießt. —

Die Stierkämpfe waren schon zur Zeit der Maurenherrschaft Übungen für den Krieg und blieben ritterliches Symbol durch das ganze Mittelalter hindurch. Sie waren durchaus keine Angelegenheit von Berufssportlern. Man muß sich einmal vergegenwärtigen, daß Kaiser Karl V. anlässlich der Geburt seines Sohnes Philipps II. selbst in die Arena stieg und einen Stier tötete! Solange von diesem Geist noch eine Spur vorhanden ist, so lange wird in Spanien keine Regierung und kein Tierschutzverein den Stierkampf abschaffen können.



Abbildung 9

# WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Am 22. Januar 1953 beging der Meister unserer Lehrwerkstatt, Herr Georg Vogel, sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Als Werkzeugmacher kam er im Januar 1927 19jährig von den Bing-Werken, Nürnberg, zu uns. Er war in mehreren Abteilungen unseres Werkes als Werkzeugmacher, Brenner, Schweißer und Schlosser tätig. Durch sein vielseitiges Können und seine Strebsamkeit wurde er zum Vorarbeiter in der Werkzeugmacherei der Deutschen Werft, Reierstieg ernannt, und während des Krieges als Meister für die mechanischen Werkstätten eines U-Boot-Stützpunktes nach Toulon berufen.

Aus der französischen Kriegsgefangenschaft entlassen, kehrte er 1947 wieder zu uns zurück. Auf Grund seines umfangreichen Fachwissens, seiner Erfahrungen und seines herausragenden Einsatzes wurde er im gleichen Jahre zum Meister der Lehrwerkstatt bestellt.

Herr Vogl ist durch seine korrekte Haltung und sein meisterliches Können bei seinen Lehrlingen, Mitarbeitern und Vorgesetzten beliebt und geachtet.

Alle unsere guten Wünsche begleiten ihn bei seiner wertvollen Tätigkeit als Meister der Lehrwerkstatt.

Sein 25jähriges Dienstjubiläum bei uns konnte Herr Nicolaus Lotze am 19. 1. 1953 begehen. An diesem Tage versäumte keiner seiner Kollegen, ihm seine Glückwünsche darzubringen. Am 3. 5. 1927 wurde er als Autogenschweißer bei uns eingestellt. Er hat gutes fachliches Können bewiesen und sich zum Spezialisten für Aluschweißung entwickelt. Nicht nur die Kollegen in der Schlosserei, auch die der Elektrikerwerkstatt wissen seine Fachkenntnisse hoch einzuschätzen. Sein Fleiß und seine stete Hilfsbereitschaft haben ihn bei allen beliebt gemacht. Wir wünschen ihm und uns, noch recht lange miteinander arbeiten zu können.

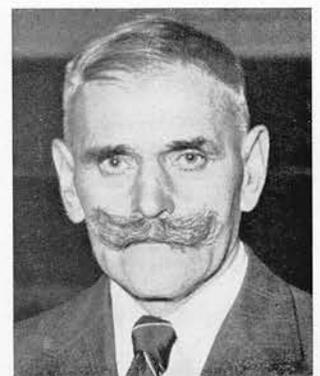


Am 21. 1. 1953 konnte Herr Friedrich Fürstenberg auf eine 25jährige ununterbrochene Tätigkeit bei der DW zurückblicken. Er wurde am 21. 1. 1928 als Maschinenarbeiter in der Faßfabrik Finkenwerder eingestellt. Als 1930 die Faßfabrikation eingestellt wurde, kam er als Abfüller in die Sauerstoffanlage. Hier erregte er bald durch seinen Fleiß und seine Gewissenhaftigkeit die Aufmerksamkeit seiner Vorgesetzten, so daß er ab 1940 als Maschinist eingesetzt werden konnte. Die an ihn gestellten Anforderungen hat er immer zur vollen Zufriedenheit aller erfüllt. Wegen seiner positiven Eigenschaften ist er bei seinen Vorgesetzten und Kollegen beliebt. Wir wünschen ihm und uns noch viele Jahre gemeinsamer Arbeit.



Am 7. 2. 1953 beging Herr Wilhelm Wedel sein 25jähriges Dienstjubiläum. Am 19. 3. 1925 wurde er als Transportarbeiter in der Tischlerei eingestellt. Auf Grund seiner vielseitigen Verwendbarkeit wurde er im Wechsel der jeweiligen Konjunkturen als Maschinenarbeiter in der Faßfabrik, als Heizer in den verschiedenen Kesselanlagen und seit 1940 als Abfüller in der Azetylanlage eingesetzt. Wegen seiner Besonnenheit und seiner steten Hilfsbereitschaft ist er bei seinen Vorgesetzten und Kollegen gleichermaßen beliebt. Wir wünschen ihm noch viele erfolgreiche Jahre.

Herr Karl Hermann beging am 26. 1. 1953 sein 25jähriges Dienstjubiläum. Schon in jungen Jahren wurde er von Süddeutschland an die Wasserkante verschlagen und landete am 26. 1. 1928 im Verhologang auf der Deutschen Werft, Reierstieg. Auf Grund seines Fleißes und seiner Umsicht war er hier bald bekannt und beliebt. Sein damals noch schöner schwarzer Bart brachte ihm den Beinamen „Swattsuer“ ein, unter dem er bekannter war als unter seinem Geburtsnamen. Vor etwa zwanzig Jahren wurde er vom Verhologang als Anschläger zur Kessel schmiede versetzt. Er hat es verstanden, durch Fleiß und Gewissenhaftigkeit allen Anforderungen gerecht zu werden. Als alter Reierstieger schwärmt er noch heute von der guten alten Zeit dort, und Finkenwerder ist für ihn immer noch eine Teufelsinsel. Ist auch sein Bart nun grau geworden, Karl Hermann ist der alte geblieben. Wir wünschen ihm noch recht viele Jahre frohen Schaffens.



---

---

# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen:

Maschinenbauer Kurt Uhlemann mit Frau Frieda Becker  
am 20. 12. 1952  
Schlosser Hermann Hinrichs mit Frl. Ursula Jensen am  
10. 1. 1953  
Brenneranlerner Wilhelm Becker mit Frau Ursula Becker  
am 10. 1. 1953  
Kaufmännische Angestellte Wilma Külper mit Rund-  
funkmechaniker Harald Lindenberg am 10. 1. 1953  
Maschinenbauer Bruno Mrotzek mit Frl. Lucie Gerecke  
am 17. 1. 1953  
Stemmeranlerner Martin Beer mit Frl. Margarete Tho-  
mas am 17. 1. 1953  
Schiffzimmerer Helmut Gade mit Frl. Marianne Dyker-  
hoff am 24. 1. 1953  
Hobler Manfred Schwark mit Frl. Frieda Krahrner am  
24. 1. 1953  
Maschinenbauer Fritz Bahls mit Frl. Margot Rentzow  
am 24. 1. 1953  
Maschinenbauhelfer Jonni Schirmer mit Frl. Ingeborg  
Grimm am 31. 1. 1953  
Stemmeranlerner Karl-Heinz Barz mit Frl. Gisela Hau-  
schild am 31. 1. 1953  
Schiffbauhelfer Kurt Hartwig mit Frl. Irmgard Döring  
am 31. 1. 1953  
Schiffbauer Egon Höxer mit Frl. Helga Loss am 7. 2. 1953  
Brenneranlerner Günter Press mit Frl. Ilse Wente am  
10. 2. 1953

## Geburten:

### Sohn:

E.-Schweißer Ernst Austen am 7. 1. 1953  
Kupferschmied-Helfer Manfred Jeske am 9. 1. 1953  
E.-Schweißer-Anlerner Gustav Mantey am 10. 1. 1953  
E.-Schweißer-Anlerner Renald Siebke am 11. 1. 1953  
Schlosser Richard Schmitz am 14. 1. 1953  
Angel. Seilbahnfahrer Georg Wöhlken am 15. 1. 1953  
Maschinenbauer Hans Meier am 19. 1. 1953  
Feuerwehrmann Heinz Mahnecke am 20. 1. 1953  
Anstreicher Georg Hildebrandt am 23. 1. 1953

Schiffbauhelfer Werner Panzer am 30. 1. 1953  
E.-Schweißer Ernst Borkowski am 8. 2. 1953  
Kupferschmied Alfred Linke am 13. 2. 1953

### Tochter:

Maschinenbauhelfer Hans Schulz am 8. 1. 1953  
Maschinist Helge Hilgendorf am 8. 1. 1953  
Kupferschmied Walter Wilhelm am 20. 1. 1953  
E.-Schweißer-Anlerner Karl-Heinz Reim am 31. 1. 1953  
Brenneranlerner Walter Sas am 1. 2. 1953  
Schiffbauer Ewald Boldt am 4. 2. 1953  
Bohrer Willi Reschkowski am 10. 2. 1953  
Dreher Gerhard Lühmann am 6. 2. 1953  
E.-Schweißer-Anlerner Otto Groth am 10. 2. 1953  
Brenneranlerner Günter Press am 11. 2. 1953

Wir gratulieren!

~~~~~  
Für die zahlreichen Aufmerksamkeiten und Glück-  
wünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums  
sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen  
meinen herzlichsten Dank. Walter Bieneck, GB III  
~~~~~

## Wir gedenken unserer Toten

**Richard Hinrichs**  
Dreher  
gest. 11. 1. 1953

**Hermann Thomar**  
Bohrerhelfer  
gest. 19. 1. 1953

**Richard Jonelt**  
Rentner  
gest. 19. 1. 1953

**Hermann Witt**  
Kranfahrer  
gest. 22. 1. 1953



**Karl Herrmann**  
Kraftfahrer  
gest. 11. 2. 1953

**Jakob Szepanzik**  
Rentner  
gest. 2. 2. 1953

**Bernhard Schäfer**  
Schiffbauer  
gest. 3. 2. 1953

**August Ströh**  
Leiter d. Hauptmagazins  
gest. 4. 2. 1953

**Hans Kellner**  
Ausgabenführer  
gest. 6. 2. 1953



Die für unsere auf den Helgen, Docks, am Ausrüstungskai und sonst im Freien tätigen Werksangehörigen so besonders schwierige Jahreszeit mit Eis und Schnee, die von allen erhöhte Leistungen verlangt, geht ihrem Ende entgegen. Wir müssen feststellen, daß alle Witterungseinflüsse die Arbeitsleistung nicht beeinträchtigt haben. Es werden vielmehr alle Fristen eingehalten. So ist auch der zweite italienische Tanker „Giovanni Fassio“ am 20. Februar pünktlich vom Stapel gelaufen. Das alles spricht für die Arbeitsfreude unserer DW-Belegschafter und deren Verbundenheit mit dem Werk.

Wie wir aus den verschiedenen Jahresberichten der Schifffahrtsnachrichten und der Werften der Welt ersehen haben, liegt unsere Werft mit ihren Leistungen an der Spitze der deutschen Werften und an vierter Stelle der ganzen Welt. Wenn man die bisherigen Leistungen im Jahre 1953 betrachtet, kann man die beruhigende Gewißheit haben, daß dieser Platz uns sicher auch in diesem Jahre erhalten bleibt, wenn uns nicht sogar gelingt, noch weiter nach vorne zu kommen. Unsere Betriebsleitung hat alle Voraussetzungen dafür geschaffen, daß die Arbeit zügig vor sich gehen kann. Wir werden neben unserem eigenen Schiffbauprogramm sogar den Dockbau aufnehmen, so daß es sicher ist, daß bei uns alle Arbeitsplätze erhalten bleiben. Ja, wir werden sogar noch eine ganze Reihe neuer Mitarbeiter in unserer Mitte begrüßen können. Über diese Ergebnisse unserer Bemühungen können wir nur Freude empfinden. Das ganz besonders, wenn wir hören, daß hier und da einige Wirtschaftsunternehmungen nicht mehr so voll beschäftigt sind und Einschränkungen vornehmen müssen.

Als bedauerliches Vorkommnis bleibt zu berichten, daß Anfang Februar das schwedische Kühlschiff „Antarctic Ocean“ einem Großfeuer teilweise zum Opfer fiel. Bisher hat sich nicht sicher feststellen lassen, wie dieser Brand entstehen konnte. Die ursprüngliche Vermutung, daß die Entstehung des Schadens mit den an Bord vor-

genommenen Brennarbeiten in Verbindung zu bringen sei, erscheint sehr zweifelhaft, weil der Brandherd nicht an der Arbeitsstelle unserer Brenner lag, sondern durch eine Blechwand von dem Kontrollgang, in dem gearbeitet wurde, getrennt war. Die polizeilichen Ermittlungen sind noch nicht beendet; wir müssen das Ergebnis abwarten. Auf jeden Fall können wir mit Befriedigung konstatieren, daß sämtliche DW-Belegschafter ihre Arbeiten auf der „Antarctic Ocean“ umsichtig und einwandfrei sowie unter Beachtung sämtlicher Vorsichtsmaßregeln erledigt haben; ebenso hat unsere Belegschaft bei der Brandbekämpfung das Menschenmögliche getan.

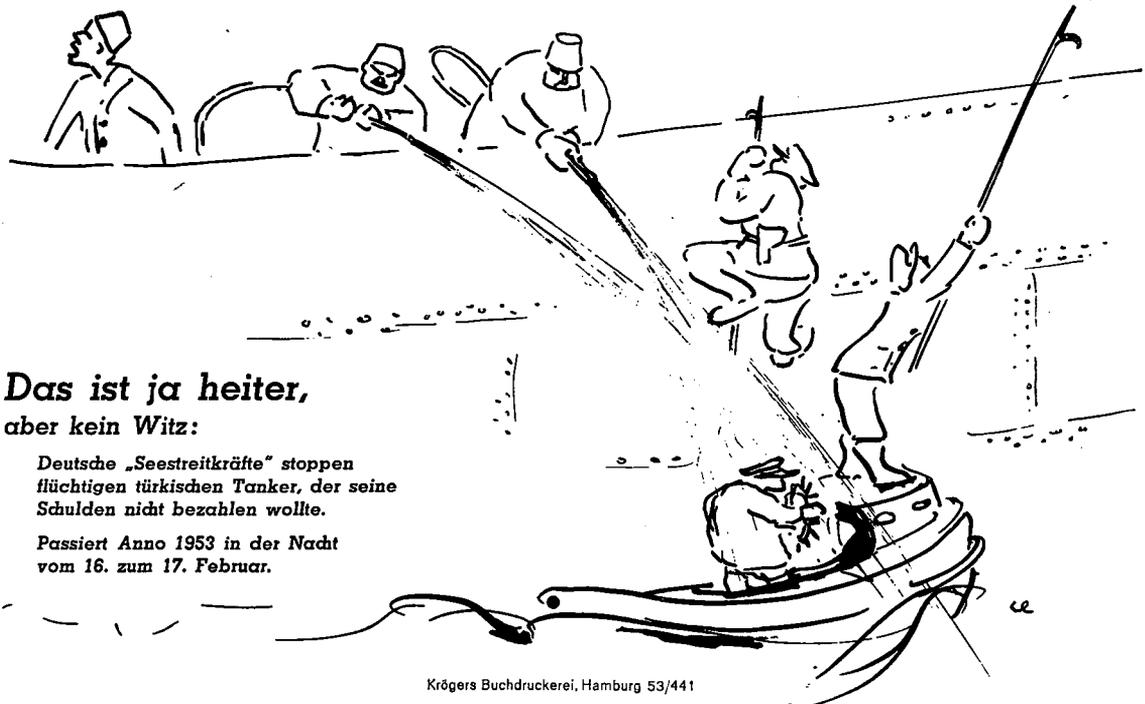
Langsam ist es wieder soweit, daß jeder sich mit Urlaubsplänen für 1953 beschäftigt. In diesem Zusammenhang kann ich die erfreuliche Mitteilung machen, daß auch in diesem Jahr wieder Erholungsreisen, wie im letzten Jahr, vorgesehen sind. Betriebsleitung und Betriebsrat werden sehr bald gemeinsam schöne Urlaubsplätze im Harz und in der Lüneburger Heide aussuchen, um wieder einigen hundert DW-Angehörigen sorglose Urlaubstage zu verschaffen.

Aus den verschiedensten Gründen hat sich die Betriebsleitung, im Einvernehmen mit dem Betriebsrat, gezwungen gesehen, den bisher zwischen Harburg—Neugraben—Neuenfelde und Finkenwerder bestehenden Werkverkehr auszuweiten. Einmal war der Unternehmer nicht mehr in der Lage, seinen Betrieb zu dem bisherigen Preise aufrechtzuerhalten, zum anderen besteht die zwingende Notwendigkeit, Arbeitskräfte vom linken Elbeufer einzustellen. Sämtliche übrigen Omnibusunternehmen, die befragt worden sind, waren nur bereit, den bisherigen Werkverkehr zu einem Preise, der etwa doppelt so hoch lag wie der bisher gezahlte, auszuführen, und die bereits seit längerer Zeit für uns tätige Firma war nur dann in der Lage, den alten Preis einigermaßen zu halten, wenn der Verkehr eine Verstärkung erfuhr. So ist denn ab 2. Februar 1953 die Linie Buxtehude—Finkenwerder eröffnet worden. Es ist sicher, daß zu Beginn nicht alles so geklappt hat, wie es wohl sollte. Alle Beteiligten, unsere Belegschafter und der Unternehmer, sind nicht ganz zufrieden gewesen, weil die Omnibusse teils fast leer und teils überfüllt waren. Es ist zu erwarten, daß nach einer gewissen Anlaufzeit auch dieser Betrieb funktioniert; denn es ist eine alte Tatsache, daß Neuerungen immer nicht ganz reibungslos einzuführen sind. Daher ist es auch kein Wunder, wenn jeder zunächst mißtrauisch ist.

Das wäre für dieses Mal alles.

Auf Wiedersehen im März.

Herzlichst Euer Klabaubermann



**Das ist ja heiter,  
aber kein Witz:**

Deutsche „Seestreitkräfte“ stoppen  
flüchtigen türkischen Tanker, der seine  
Schulden nicht bezahlen wollte.

Passiert Anno 1953 in der Nacht  
vom 16. zum 17. Februar.