



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

Wir bauten mehr als
1 MILLION tdw
Tanker-Tonnage



Wir bauten mehr als



eine Million tdw Tanker-Tonnage

Als wir vor etwa 20 Jahren den Tankerbau in größerem Umfange aufnahmen, gehörte es keineswegs zu den Selbstverständlichkeiten einer größeren Seeschiffswerft, Schiffe für den Transport flüssiger Brennstoffe in Bau zu nehmen.

Soweit die Werften größere Schiffe für die reine Frachtfahrt oder auch mit Fahrgasteinrichtungen bauten, lehnten sie sehr oft die Übernahme des Baus von Tankerschiffen ab, da es ihnen entweder an Erfahrungen für diese Sonderkonstruktionen fehlte oder auch eine gewisse Scheu für die Ausführung der öldichten Nietung bestand, die einen guten und ausreichenden Stamm von Nietern verlangte, der sehr oft nur in beschränktem Umfang vorhanden war.

Bei der Deutschen Werft lagen die Verhältnisse eher umgekehrt. Der Bau großer Fahrgastsschiffe — obwohl keineswegs von uns abgelehnt, wie der Bau des heute noch in der Schifffahrtswelt als einzige Ausführung eines Elektroschiffes in bester Erinnerung stehenden E.S. „Patria“ zeigt — bildete nicht das eigentliche Arbeitsprogramm unserer Werft, die seit ihrer Gründung es sich zur Aufgabe gestellt hatte, große, neuzeitliche Frachtschiffe auch mit beschränktem Fahrgasteinrichtungen mit Motor- und Turbinenantrieb, jedoch in hochwertiger Arbeitsausführung, im Serienbau neben Spezialschiffen für Kühltransporte sowie die Erzfahrt herzustellen.

Da die Deutsche Werft seit ihrer Gründung niemals die im Schiffbau übliche Lochstanzung für die Herstellung von Nietverbindungen angewandt hat, sondern die Nietlöcher, wie im Brückenbau üblich, ausschließlich bohrte, mußte die von ihr verwandte Arbeitsmethode von vornherein auch im Tankerschiffbau, bei dem größter Wert auf öldichte Nietverbindungen gelegt wurde, bei den Auftraggebern von Tankerschiffen Anklang finden.

Schon die ersten von der Deutschen Werft zur Ablieferung gebrachten Tankerschiffbauten gaben unseren Überlegungen recht.

Zwei im Jahre 1922 von uns zur Ablieferung gebrachte kleine Tanker von kaum 4000 t Tragfähigkeit, „Julius Schindler“ und „Ossag“, beide — für die damalige Zeit gewagt — als Einschrauben-Motorschiffe gebaut, mit der bescheidenen, aber für damalige Zeit durchaus üblichen Geschwindigkeit von etwa $9\frac{1}{2}$ Kn., waren ein voller Erfolg.

Und doch dauerte es ein Jahrzehnt, ehe sich nach Zahl und Größe eine erhebliche Steigerung im Auftragsbestand der Werft an Tankschiffen einstellte. Die Gründe waren einmal, genau wie heute, der notwendige Wiederaufbau der im ersten Weltkrieg verlorengegangenen deutschen Handelsflotte — zu der Tanker nur in sehr bescheidenem Maße gehört hatten —, zum anderen die nicht ganz verständliche Abneigung der deutschen Reeder, sich überhaupt im Tankgeschäft zu betätigen. Wiederholte Bemühungen, deutsche Reeder für die Inbaugabe von Tankschiffen zu interessieren, blieben erfolglos.

Da wir als Deutsche Werft überzeugt waren, daß dem Transport flüssiger Brennstoffe eine große Zukunft gehören würde, ließen wir uns von dem ablehnenden Standpunkt der deutschen Schifffahrtskreise nicht abschrecken und verlegten unsere Werbung um so mehr in das Ausland.

Die Entwicklung der Welt-Ölwirtschaft und damit des Tankerschiffbaus hat uns in vollem Umfang Recht gegeben.

Wir konnten um so mehr sehr bald auf dem internationalen Tankermarkt zu einem vollen Erfolg kommen, als wir den bis dahin fast allein verwandten reinen Längsspannenbau ablehnten und zu einer kombinierten Bauweise mit Längsspannen im Boden und Deck und Querspannen im Bereich der Seitentanks übergingen.

Zu den Sonderheiten unserer ersten Großtanker gehört auch die Ablehnung der bis dahin fast allgemein üblichen Sommertanks, die bei unseren Konstruktionen in Fortfall kamen und durch zwei durchgehende Längsschotten an Stelle des bis dahin üblichen einen Mittellängsschottes ersetzt wurden.

Der Widerstand, den einzelne der großen Ölgesellschaften den von uns vertretenen Anschauungen entgegensetzten, war nicht klein, führte er doch dazu, daß ein uns angebotener Auftrag auf den Bau von zwei großen Tankern von uns abgelehnt wurde, da wir nicht bereit waren, von der von uns entwickelten Konstruktion abzugehen.

Um so größer war unsere Genugtuung, als die gleiche Reederei zwei Jahre später zwei gleiche Schiffe in Auftrag gab, nachdem sich unsere Bauart zu einem anerkannten Standardtyp entwickelt hatte, der in mehr als 30 Schiffen zur Ausführung kam und der nicht Mängel aufwies, wie sie die während des zweiten Welt-

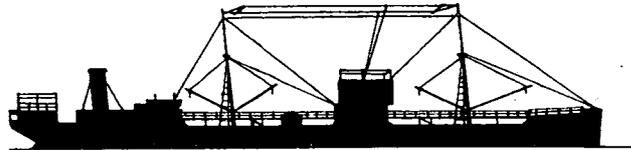
krieges in großen Stückzahlen zur Ausführung gekommenen T2-Tanker aufweisen, und die so ungewöhnlich weitreichende Konstruktionschwächen zeigten, daß sich die großen Klassifikationsgesellschaften der Welt ge-

Es gibt wohl keinen schlagenderen Beweis für die Entwicklung der Tankerfahrt in den Nachkriegsjahren als den Übergang zu dem Supertanker von mehr als 20 000 tdw, wie er in den Ausführungen der großen Ölgesell-

Tragfähigkeit tdw	Erstes Schiff der Reihe Baujahr	Name	Anzahl der Schiffe	Gesamt-Tragfähigkeit tdw	
Bis 3400	1922	MT. JULIUS SCHINDLER	8	15 450	
Bis 12 800	1929	SS. VENDÉMIAIRE	15	173 500	
14 000	1930	MT. KOLL	5	71 650	
14 500	1935	MT. MARINA	30	444 000	DW - STANDARD-TYP
16 500	1936	MT. ELEONORA MAERSK	9	151 100	DW - STANDARD-TYP
16 800	1950	MT. KAREN NAESS	10	169 730	DW - STANDARD-TYP
18 300	AUFTRAG	MT. ERNST RUSS	8-10	146 000 - 183 000	DW - STANDARD-TYP
26 500	AUFTRAG	TT: ESSO-WARIED	2	53 000	
28 000	AUFTRAG	TT: TEXAS-OIL	2	56 000	
32 000	AUFTRAG	TT: GULF-OIL	2	64 000	

nötigt gesehen haben, weitgehende Verstärkungen für alle noch in Fahrt befindlichen Tanker dieser Bauweise zu verlangen, um die in den letzten Jahren eingetretenen schweren Unfälle für die Zukunft zu unterbinden.

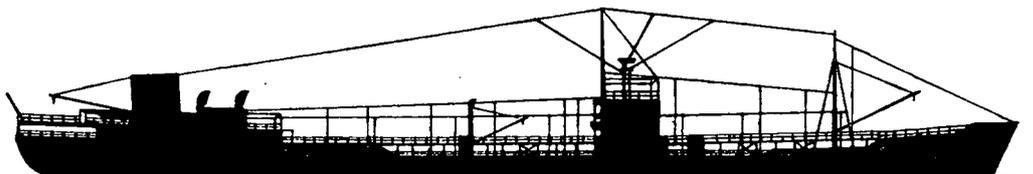
schaften mit der sprunghaften Steigerung der Schiffsgrößen auf 26 500, 28 000 und aufwärts bis 45 000 tdw ihren Ausdruck findet. Die in den Abb. 2—4 wiedergegebenen Silhouetten belegen diese Tatsache an Hand



MT „Julius Schindler“ 1922 - 3400 tdw

Eine Übersicht über die von der Deutsche Werft gebauten Tanker, die mit dem Anfang des Jahres 1953 zur Ablieferung gekommenen MT „Mosli“ von 16 800 t

der von der Deutsche Werft gebauten Tanker „Julius Schindler“, „Giovanni Fassio“ und Bau-Nr. 670, wobei weiterhin beachtenswert bleibt, daß auch die Tanker



MT „Giovanni Fassio“ 1953 - 16 800 tdw

Tragfähigkeit die Zahl von 76 Schiffen erreicht und eine Gesamttonnage von einer Million t Tragfähigkeit überschreitet, gibt die als Abb. 1 beigefügte Tabelle.

größter Tragfähigkeit durchweg als Einschraubenschiffe gebaut werden und bei Überschreitung der Tragfähigkeit von 20 000 tdw ausnahmslos vom Motoren-



Bau-Nr. 670, 677 - 1954 - 32 500 tdw

Interessant ist hierbei, daß die größten in den Vorkriegsjahren (vor 1939) zur Ablieferung gekommenen Tanker eine Tragfähigkeit von 16 500 t nicht überschritten, während sich heute (1953) kein kleinerer Tanker als 16 800 tdw in Bau befindet.

zum Turbinenantrieb mit Hochdruck-Wasserrohrkesseln übergegangen sind, über die in einer der nächsten Nummern unserer Werkzeitschrift berichtet werden wird.

W. E. H. S.

Aus den Kindertagen des Tankerbaues

Schon bald nach ihrer Gründung hat sich die Deutsche Werft mit dem Bau von Tankern beschäftigt.

Die deutschen Reeder standen der Aufnahme der Tankerschiffahrt damals noch sehr ablehnend gegenüber, und



Tanker wurden in Frachtschiffe umgebaut

es wurden eine ganze Reihe kleinerer Tanker der früheren deutschen Kriegsmarine nach Ablauf des ersten Weltkrieges von deutschen Reedern in Frachtschiffe umgebaut, da selbst die heute in der Tankerschiffahrt sehr stark verlangten kleinen Tankfahrzeuge für die Verteilung flüssiger Brennstoffe im Nord- und Ostseeraum kaum geeignete Verwendung finden konnten.

Die Deutsche Werft hat damals als eine ihrer ersten Aufgaben für eine Hamburger Reederei vier frühere Marinetanker zu Frachtschiffen umgebaut, welche nach Ablieferung der deutschen Handelsflotte auf Grund des unseligen Trierer Abkommens aus Mangel geeigneter Frachtschiffstonnage nach ihrem Umbau in die Übersee-Schiffahrt eingesetzt wurden.

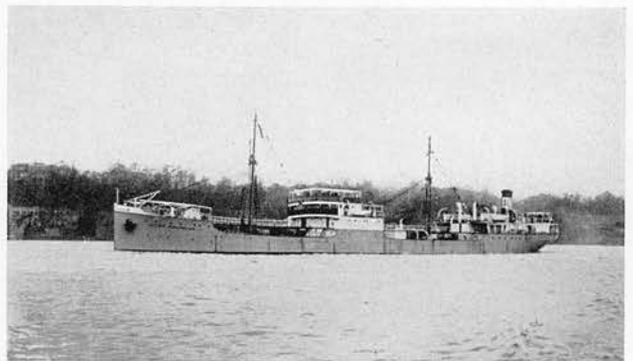
Den ersten Nachbau-Auftrag für einen Tanker erhielt die Deutsche Werft im Jahre 1921 von der damaligen Hamburger Ölfirma Julius Schindler. Ein zweites gleiches Schiff wurde kurz darauf von den Ölwerken Stern-Sonneborn, der späteren Rhenania-Ossag, in Auftrag gegeben.

Beide Schiffe hatten eine Tragfähigkeit von kaum 4000 t und bei einer Länge von 99 m, einer Breite von 13,8 m

und 7,3 m Seitenhöhe eine Geschwindigkeit von etwa 9½ Knoten. Die Schiffe wurden als Einschraubensmotorschiffe gebaut und mit einem 6-Zylinder-Motor der Bauart Burmeister & Wain, erbaut von der Deutsche Werft/AEG, ausgerüstet. Die Schiffe haben sich, trotzdem sie für die Bauwerft erste Ausführungen waren, außerordentlich gut bewährt. Ihre Verbände wiesen im Gegensatz zu den im Ausland während des zweiten Weltkrieges erbauten geschweißten Tankschiffstypen eine außerordentliche Festigkeit auf. Sie haben niemals trotz ihrer Einstellung in große Fahrt bei jeder Wetterlage auch bei schwersten Beanspruchungen irgendwelche Beanstandungen ergeben und wurden für so stark in ihren Verbänden erachtet, daß die „Julius Schindler“ im Jahre 1935 durch Einbau eines mittleren Ladetanks auf eine Tragfähigkeit von etwa 4500 t vergrößert wurde und sich seitdem bis auf den heutigen Tag in der Tankerschiffahrt bestens bewährt hat.

Der Tanker „Julius Schindler“ hat nach dem letzten Weltkrieg seine Nationalität geändert und findet augenblicklich im Mittelmeerverkehr Verwendung.

Die gewaltige Entwicklung, die der Tankschiffbau, im besonderen auch bei der Deutsche Werft, genommen hat, zeigt sich am besten durch die von der Deutsche Werft



„Julius Schindler“ auf Probefahrt am 23. 2. 1922

in den letzten Jahren entwickelten Standardtypen von 16 800 und 18 000 t Tragfähigkeit, denen in den letzten Monaten Neukonstruktionen von 26 500 und 32 800 t gefolgt sind, die in den kommenden Jahren zur Ablieferung kommen werden.

Mit einem DW-Tanker-Neubau auf Reisen

Von Ing. Heinrich Fricke

Am 5. April vergangenen Jahres wurde der Tanker „Karen Naess“ abgeliefert für die Norneß Shipping Co. in New York. Beide Eigner, Naess und Mejlaender, sind



„Karen Naess“ am Pier in Brighton

geborene Norweger, wurden amerikanische Staatsbürger und wohnen in New York. Der Neubau wurde unter Liberia-Flagge in Monrovia beheimatet und mit rein italienischer Besatzung bemannt.

Die Reeder vercharterten das Schiff auf zehn Jahre an die Chile Steamship Co., eine Tochtergesellschaft der Anaconda Copper Mining und Chile Exploration Co., die mit dem Schiff den nötigen Brennstoff für die beiden Kraftwerke in Tocopilla und Chañaral de las Animas heranschafft. Da im Zeitpunkt der Auslieferung des Schiffes in den Bergbaubetrieben in Chile ein Lohnstreik ausgebrochen war, brauchte man für die



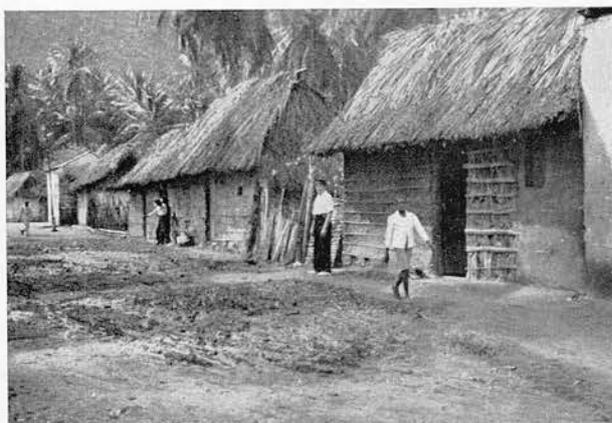
Der Pechsee

stillgelegten Kraftwerke auch kein Heizöl, und es mußte anders disponiert werden. Die geplante Ballastfahrt bis Aruba wurde überflüssig.

Es kam somit schon zu einer nutzbringenden Ausreise. In Grangemouth am Firth of Forth in Schottland wurden rund 3000 t Kreosotöl auf alle in Frage kommenden Tanks verteilt. Von hier mußte dann nach Vlaardingen bei Rotterdam gefahren werden, wo zur Ver-

vollständigung der Ladung noch 7000 t hinzugenommen wurden.

Am zweiten Ostertag war es soweit! Bei strahlendem Sonnenschein ging es in See. Beim Flußabwärtsfahren sah man an beiden Uferstraßen die nicht abreißen lassen Radfahrerkolonnen. Es stimmt schon, wenn der Holländer sagt: „Hel Nederland zit op de Viz.“ Nach Passieren von Hoek van Holland ging der Lotse von Bord und der Seetörn begann. Die Ladung war für Charleston in South Carolina und für Jacksonville in Florida bestimmt. Nach 13tägiger Fahrt kamen wir ohne Störung



Eingeborenenhütten in Brighton

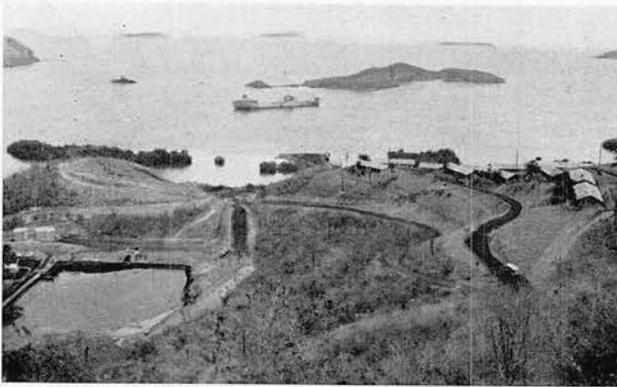
dort an. Die Wetterverhältnisse auf dem Atlantik waren gut gewesen. Im ersten Hafen lag das Schiff im Strom vor Anker. Die Hälfte der Ladung wurde in Tankleichter abgegeben, wozu fast zwei Tage benötigt wurden. Eine kurze Weiterfahrt brachte uns in den nächsten Hafen, wo am Pier über eine Landverbindung in einigen Stunden der Rest abgegeben wurde. Nach Einnehmen von Wasserballast und Ergänzung der Vorräte



Aasgeier sitzen auf den Palmen

ging die Fahrt zum nächsten Ziel. Es war die Insel Trinidad, wo am Pier in Brighton eine volle Ladung Heizöl eingenommen wurde. In früheren Jahren war ich bei der christlichen Seefahrt oft zum Bunkern an

diesem Pier gewesen, aber wegen der kurzen Liegezeit war es unmöglich, überhaupt jemals an Land zu kommen. Jetzt bot sich die Gelegenheit dazu, mal eine Streife durch die Gegend zu machen. Auf der Insel liegt



„Karen Naess“ auf der Reede von Puerto la Cruz

in etwa 3 km Entfernung vom Pier ein Pech- und Asphaltsee, den man auf der erstarrten Oberfläche laufend abträgt. Er hat etwa 3 qkm Oberfläche. An eine Erschöpfung ist vorläufig nicht zu denken. Nach Aussagen der Werkleitung senkt sich der Spiegel im Jahr nur geringfügig, und was man von oben abträgt, das drängt aus dem Erdinnern wieder nach. Es liegen Feldbahngleise auf der moorartig weichen Decke. Die Neger arbeiten in der Sonnenglut mit Spitzhacken, lösen große Klumpen von dem Material ab, werfen es in die Loren, und dann wird der Rohstoff mit einer Winde zum Werk heraufgeholt. Dort wird er mit anderen Rückständen aus der Erdöldestillation aufbereitet, in Blechhüllen gefüllt und geht dann als Straßendeckmaterial mit einer Hängebahn zum Pier hinunter, von wo es in alle Welt verschifft wird. Mit uns lag dort ein norwegischer 6000-t-Frachter, der von diesem Stoff eine volle Ladung nach Japan bringen sollte.

Von Bord gesehen macht jeder Ort in den Tropen einen bezaubernden Eindruck, nimmt man ihn aber mal etwas näher unter die Lupe, dann merkt man erst, wieviel Armseliges dahinter verborgen ist. Hinter Palmen und urwüchsigen Bäumen versteckt entdeckt man dann die Behausungen der Neger. Es sind aus Holz zusammengegelte Hütten, meistens mit Palmenblättern gedeckt und fast immer ohne Fenster. Dafür steht die Bretter-

tür offen, notfalls findet man vereinzelt eine kleine Lichtlücke. Das Essen muß wegen fehlenden Schornsteins im Freien zubereitet werden. Dafür bedient man sich eines Holzkohlenfeuers unter einem Blechverschlag. Da es kein richtiger Herd ist, sehen die Töpfe auch danach aus. Wasser muß vom Hydranten an der sogenannten Straße geholt werden; dazu benutzt man ausgediente Benzinkanister aus Weißblech. In der Nähe der Behausungen findet man schließlich noch einen Rumpelplatz, wo alles Unbrauchbare hingeworfen wird.

Hoch, oben auf den Palmen sitzen die Aasgeier und halten Ausschau, ob nicht zwischen dem Wegeworfenen ein bißchen für sie zu finden ist.

Die Ladung ist an Bord genommen und die Konossemente abgeliefert, es geht zum nächsten Bestimmungshafen New York-Perth Amboy. Bei herrlichem Wetter geht's durch das Karibische Meer, wir durchfahren die Passage zwischen Portorico und Virgin Islands und kommen in den Westatlantik. In gut fünf Tagen ist die Reise getan, und es heißt jetzt, die Ladung wieder an Land zu geben. In 24 Stunden ist alles vergessen, das Ballastwasser eingelassen, und schon geht es weiter, diesmal nach Venezuela. Hier soll eine Ladung Crude-



Ing. Fricke beim Landgang

oil aus Pumatacual geholt werden. Das Kaff liegt unmittelbar bei Puerto la Cruz zwischen La Guayra und Puerto Cabello. Unter vielen Manövern wurde das Schiff an den vielen vorgelagerten Inseln vorbei an seinen Liegeplatz gebracht, an beide Anker gelegt und nach hinten an zwei Bojen vertäut. (Fortsetzung folgt)

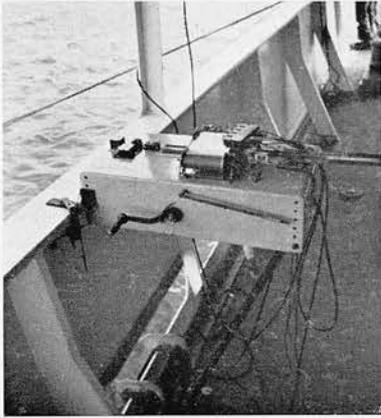
PROBEFAHRT -

einmal anders

Vor einigen Tagen begegnete mir morgens auf der Werft der Klabaubermann. Ihr alle kennt ihn ja, den freundlichen Zwerg. „Hallo“, rief er mich an, „du gehst ja am nächsten Montag mit auf die Probefahrt der ‚Heidelberg‘, da kannst du mir für die Werftzeitung einen Bericht abfassen.“ Meinen Einwand, er solle sich

für diesen Auftrag doch besser einen Badegast als geeigneteren Bericht aussuchen, da ich von den üblich geschilderten Freuden einer solchen Fahrt durch meine Tätigkeit nur wenig zu spüren bekomme, schob er beiseite mit der Bemerkung: „Na, dann erzähle eben einmal, was ihr da während der Fahrt so anstellt.“

Dem Klabautermann zu begegnen, ist so eine Sache. Man kann nie wissen, was dabei rauskommt. Jetzt nach der Fahrt weiß ich, welch rührende Mühe er sich gegeben hat, mir den nötigen Stoff zum Erzählen zu verschaffen.



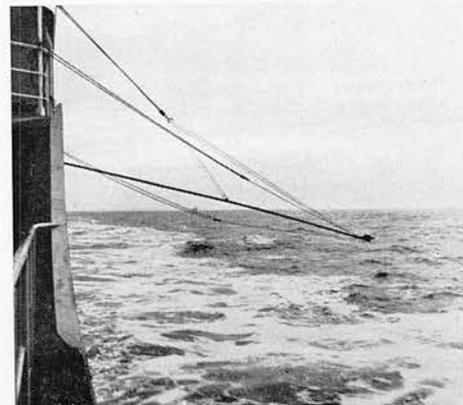
Das Meßgerät am Schanzkleid

Aufgabe war, während der Stufenfahrten die Schiffsgeschwindigkeit zu messen. Das geschieht bei uns mit einem Loggerät, das von der Hamburger Schiffbau-Versuchsanstalt entwickelt wurde. Ein kegelförmiger, an einer Seite abgeflachter Körper wird an einem 0,5 mm starken Stahldraht geschleppt und sein Widerstand mit Hilfe einer Federwaage gemessen und aufgezeichnet. Dieser Widerstand ist ein Maß für die Geschwindigkeit. Gleichzeitig mit dieser Aufzeichnung werden auf dem Diagrammstreifen Sekundenmarken, die Umdrehungen der Propellerwelle und die Umdrehungen eines Windmessers aufgeschrieben. Das hierzu gehörige ziemlich umfangreiche Gerät muß vor der Fahrt überholt werden, daß nachher auch alles klappt, eine Arbeit, die schon vor der Fahrt eine große Sorgfalt erfordert. Bisher war bei unseren Meßfahrten immer alles klar gegangen und wir hatten von der alten Regel, daß von zehn Messungen neun ins Unreine gehen, noch nichts zu spüren bekommen. Dieses Mal aber fing unsere Pechsträhne schon mit der Sekundenuhr an. Eine Meßfahrt auf der „Itala Fassio“ im Mittelmeer schien ihr nicht bekommen zu sein. Trotz tadellosen Laufes des Uhrwerks war die Kontaktgebung nicht einwandfrei und mit Bordmitteln termingerecht nicht mehr in Ordnung zu bringen, so daß als Ersatz eine andere Uhr beschafft werden mußte. Aber schließlich war zum Montagmorgen das ganze Gerät klar, alles an Bord gebracht und nichts vergessen, so daß von uns aus die Fahrt losgehen konnte.

Auf der Fahrt elbabwärts bauten wir unsere Geräte auf. Die 8 m lange Backspier zum Schleppen des Logkörpers wurde ausgebracht, das Meßgerät am Schanzkleid angeschraubt, das Anemometer auf der Großmast-saling befestigt und der Umdrehungszähler an der Propellerwelle während des Kompensierens angebaut. Diese Vorbereitungen brauchen ihre Zeit und man muß sich schon tummeln, wenn man bis Cuxhaven fertig sein will. Bisher hatte alles geklappt und wir konnten erst

noch schnell unser Mittag verputzen, das dieses Mal ausnahmsweise nicht mitten in die Meßfahrt fiel.

Nach Passieren von Cuxhaven ging es in die erste Fahrtstufe. Schon beim Logaussetzen der erste Versager. Nachdem etwa 20 m Draht von der Trommel abgelaufen waren — Klemmen. Anlaß war ein Kinken, von dem man nicht sagen kann, wie der überhaupt an dieser Stelle in den Draht kommen konnte. Also, Spiere wieder beiholen, den hinter dem Kink abgekniffenen Draht wieder einfädeln, Logkörper befestigen und die Spiere wieder ausbringen. Bei dem steifen Nordwest gerade keine Kleinigkeit. Und nun jagte eine Panne die andere. Inzwischen war auch der Umdrehungszähler ausgefallen. Der als Ersatz angeschlossene Umdrehungszähler, den das M'bau-Büro uns zur Verfügung stellte, hauchte schon während der Montage mit einem Federbruch sein Leben aus. Bei diesen Arbeiten hatte auch die an der Reling stehende Kontaktuhr einen Knuff mitbekommen, nahm übel und gab kein Lebenszeichen mehr von sich. Und bei alledem schon zwei Fahrtstufen verpaßt. Nur das Anemometer schrieb auf unserem Diagramm neben dem Geschwindigkeitsschrieb seine nun nicht mehr auswertbaren Zacken; denn die dritte und vierte Fahrtstufe haben wir mitmessen können, wenn auch ohne Zeit- und Drehzahlkontrolle. Daß uns dabei noch einmal das Vorspannungsgewicht für die Meßfeder abgerissen ist, hat uns nicht mehr sehr erschüttert. Nur einmal waren wir noch in Sorge, daß unsere Backspier noch über Bord gehen könnte, als das Schiff beim Drehen auf Kurs Heimat in der mittelgroben See so weit überholte, daß der Spierenkopf zu Wasser kam. Sie hielt aber und wir gaben uns der frohen Hoffnung hin, daß mit den bisherigen Über-



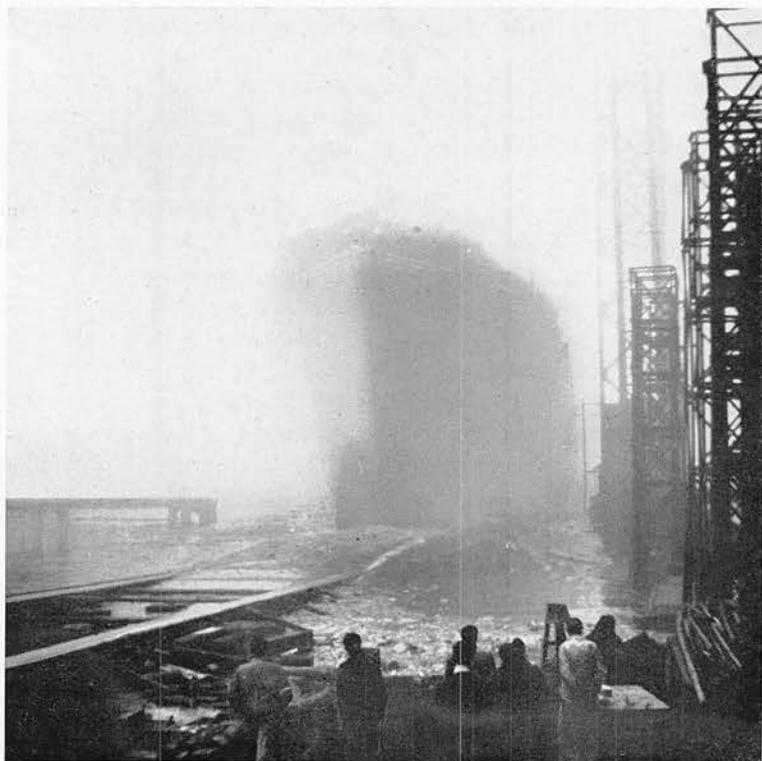
Die 8 m lange Backspier wurde ausgebracht

raschungen das scherzhafte Programm des Klabautermannes beendet sei. Aber weit gefehlt.

Die Kaffeezeit war längst vorüber, als wir mit den ersten Meßauswertungen fertig waren. Ein mitfühlender Steward konnte für uns wenigstens noch etwas Kaffee und ein paar Stück Kuchen besorgen. Aber ein Seelenwärmer war nicht mehr aufzutreiben. Die anderen waren schon zu fleißig gewesen und hatten die „Heidelberg“ restlos gelenzt. Hat der alte Bursche doch auch noch seinen Daumen auf der Rumflasche gehabt.

Dipl.-Ing. Hartwich

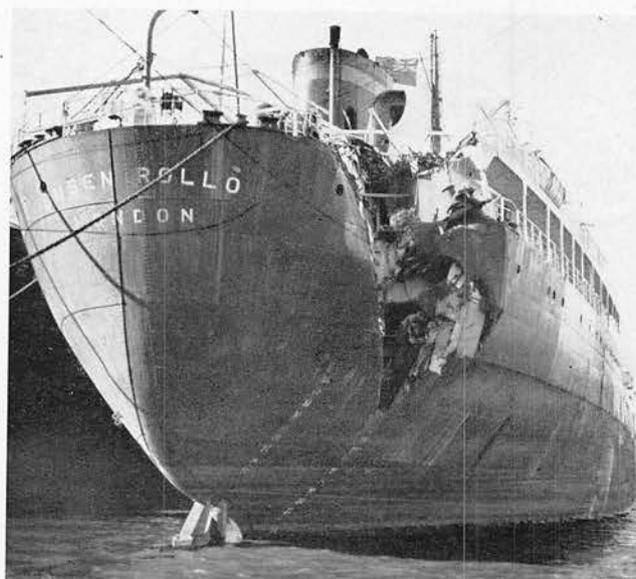
Die jüngsten Ereignisse im Bilde



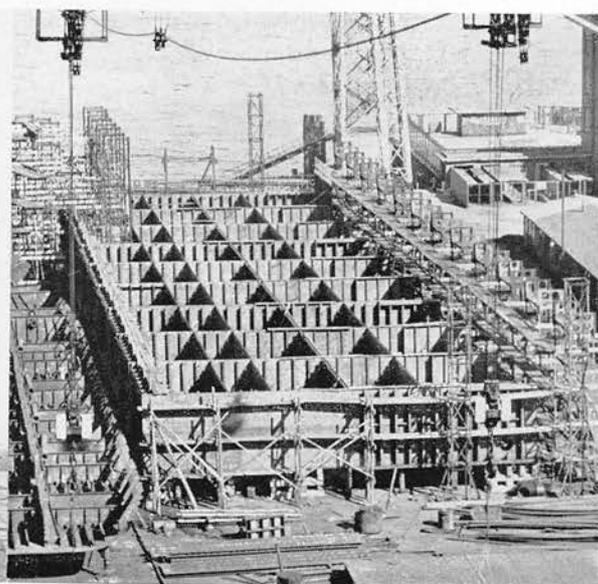
*Stapellauf bei Nebel
Am 20. 2. 1953 lief MT „Giovanni Fassio“ (16 800 t) vom Stapel*



*Die Taufpatin Gräfin Tagliavia
im Gespräch mit Dr. Scholz*



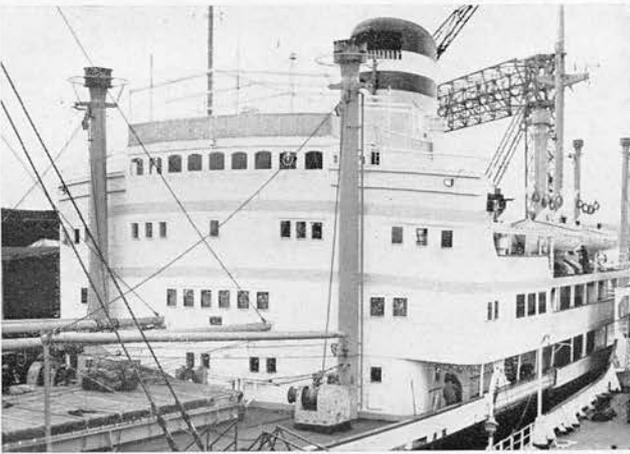
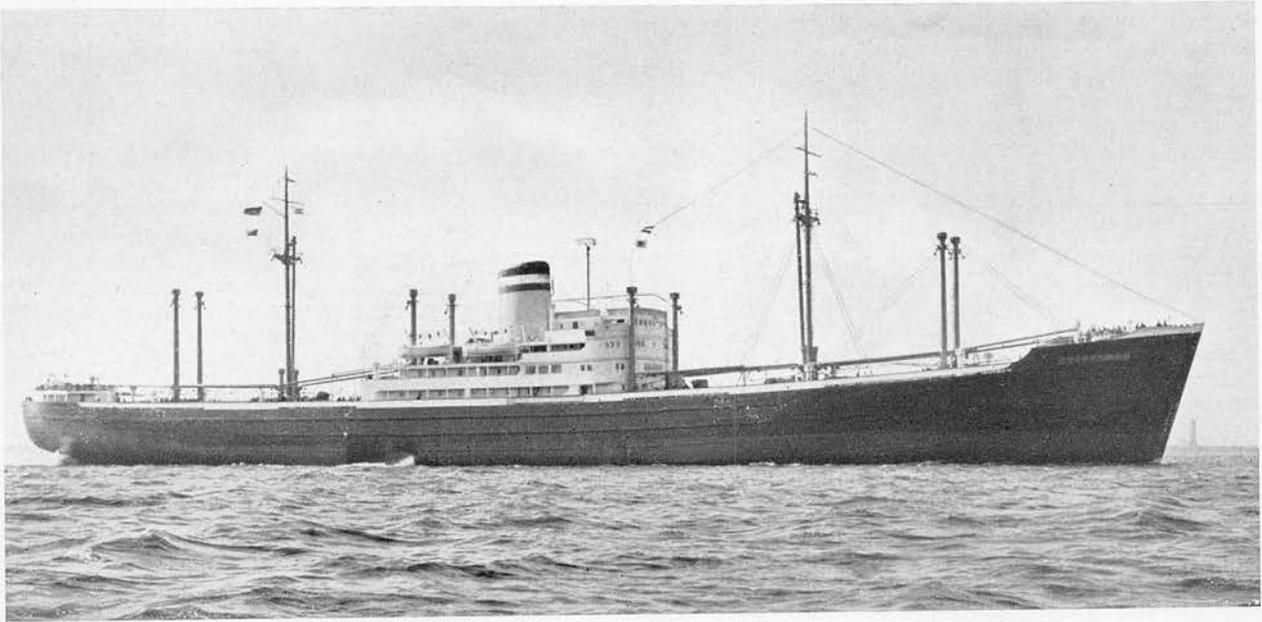
*MT „Busen Rollo“ wurde bei einer Kollision auf der Elbe
in dichtem Nebel schwer beschädigt*



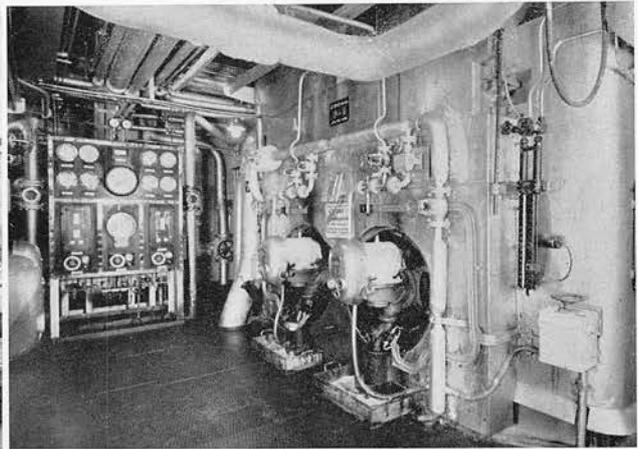
*Der Bau unseres neuen Dockes
schreitet voran*

Probefahrt TS „Heidelberg“

eines Neubaues für die HAPAG (11700 t)



Die Brücke der „Heidelberg“



LA-MONT-Kessel-Anlage



Der Salon



Im Rauchsalon

Einfacher arbeiten - besser leben

Kommt man in kleinerem oder größerem Freundeskreis auf das Rationalisieren zu sprechen, sind immer zwei Meinungen vertreten. Viele lehnen die Rationalisierung ab, weil sie der Meinung sind, damit ihren Arbeitskollegen in den Rücken zu fallen. Es ist — wie eine amerikanische Zeitung es ausdrückt — „als spräche Judas Ischariot über den Verrat“. Nur wenige bejahen sie, da sie in der Rationalisierung einen Weg zur Verbilligung der Verbrauchsgüter und damit eine Verbesserung des „Lebensstandards“ sehen.

Was ist nun richtig? Technik und technische Fortschritte kann man nicht aufhalten. Der menschliche Geist sinnt nach immer neuen und besseren Methoden, um mehr produzieren und mehr herstellen zu können. Dieses Sinnen und Grübeln ist für diese betreffenden Menschen eine Notwendigkeit; sie können nicht anders, sie müssen schaffen und wirken, ob sie wollen oder nicht. Dieser Kreis von Erfindern und Entdeckern ist vorhanden, man kann ihn nicht abschaffen. Würde einem von ihnen das Denken verboten, so treten zehn andere an seine Stelle. Sie alle wollen letzten Endes der Menschheit dienen, wollen helfen und fördern, daß sie ein besseres Leben führt. Und sind wir diesem Ziele nicht näher gekommen? Wären die Grübler nicht gewesen, wer hätte heute alle die Gegenstände kaufen können, die selbstverständlich zu unserem Leben gehören und ohne die man nicht leben kann? Denken wir nur einmal an das Feuerzeug! Glaubt einer, daß dieses fast von jedem Mann gebrauchte Stück heute so billig und in der Güte zu kaufen wäre, wenn nicht durch Rationalisieren, das heißt durch Sinnen nach Vereinfachung der Fabrikation und Vergrößerung der Ausstoßzahlen die Herstellungskosten auf ein Minimum gesenkt worden wären? Oder betrachten wir das Eßgeschirr. Viele unserer Großeltern benutzten noch Holzlöffel, da es solche aus Metall noch nicht gab, oder sie unerschwinglich teuer waren. Erst Maschinen und zweckmäßige Arbeitsmethoden, von Menschen erdacht, haben den breiten Massen eine Anschaffung ermöglicht und zur Selbstverständlichkeit werden lassen. Wer sieht im Geiste die Großmutter nicht am Kamin sitzen und für die Angehörigen ewig Strümpfe stricken? Und heute? Maschinen schaffen Strümpfe in solcher Güte und zu einem derartig billigen Preis, daß die Selbstanfertigung fast ganz aufgehört hat. Und ist es nicht mit allen anderen Gegenständen genau so? Eisenbahn, Gas, Elektrizität, Fahrräder, Radio, man kann nehmen, was man will. Vor einer Generation noch unbekannt und unerschwinglich teuer, nur einem kleinen Kreis von Reichen zugänglich, heute eine Selbstverständlichkeit, aus dem täglichen Leben nicht mehr fortzudenken. So betrachtet, muß man sich zu der Rationalisierung bekennen, muß sie bejahen; denn wer will nicht an den kleinen Freuden des Lebens, die das Leben lebenswert machen, teilhaben? Rationalisieren bedeutet: Gegenstände schaffen in guter Qualität, zu erschwinglich, möglichst billigen Preisen, für viele Menschen, um den Lebensstandard aller zu heben.

Wie wichtig und interessant es ist, sich mit diesen Fragen zu beschäftigen, zeigt eine Veröffentlichung der Firma Bosch: Das Bohren eines Bolzenloches wurde an einer einfachen Bohrmaschine, wie üblich, durchgeführt. Dadurch, daß die Bolzen aus Werkstückkisten genommen und wieder hineingelegt wurden, wurde der Zeitaufwand für die gesamte Arbeit um 17 Prozent gekürzt. Als ein Schüttbehälter für die zu bohrenden Teile angebaut wurde und ein Auswerfer an der Bohrvorrichtung die gebohrten Bolzen in die Werkstückkiste warf, trat eine weitere Zeiteinsparung von 40 Prozent ein. Dabei wurde die Arbeit nicht mehr stehend, sondern sitzend ausgeführt.

Welche Arbeitsvereinfachungen auch bei uns durchgeführt worden sind, sollen die nachstehenden Beispiele zeigen.

1. Denken wir an die schwere Arbeit der Transporte.
Früher lag das Kleinzeug in den Werkstätten zum Teil auf der Erde. Mittels Handkraft wurde es von Maschine zu Maschine getragen, bis es fertig bearbeitet die Werkstatt verließ.
Besser: Nun gingen wir daran, die ungezählten kleinen Teile in handliche Tragkästen zu legen, die nun von Maschine zu Maschine getragen werden.
Noch besser ist der Vorgang, die Kästen auf Transportwagen zu stellen und die Ware zu fahren. Folgende Zeitersparnisse an Transporten treten ein:
a) Transport der Einzelteile stückweise von Hand Zeitaufwand 100 %
b) Transport der Einzelteile in Kisten, diese von Hand bewegt Zeitaufwand 70 %
c) Transport der Einzelteile in Kisten, auf Transportwagen bewegt Zeitaufwand 50 %
Demnach neben der leichteren Arbeit eine nicht unerhebliche Senkung der Transportkosten.
2. Durch den Hubstapler wird diese Vereinfachung noch weiter getrieben und gezeigt, wie Transportkosten gesenkt werden können.



Zu Beispiel 1: Früher



Zu Beispiel 1: Besser



Zu Beispiel 1: Noch besser

Früher wurden z. B. die großen Schieber im Stückgewicht von etwa 350 kg mittels Kran von Maschine zu Maschine transportiert.

Besser: Die Schieber werden, auf Pallets liegend, vor der ersten Bearbeitungsmaschine abgesetzt. Der Zwischentransport erfolgt auf einem Förderband. Nach der Bearbeitung werden die Schieber, wieder auf Pallets liegend, mit dem Hubstapler auf Lagerplätzen abgestellt oder kommen gleich zum Einbau, ohne daß Menschenhände sie noch anfassen müssen. Der Zeitaufwand für die Transportkosten fällt durch das Ausschalten der Handarbeit von 100 % auf etwa 40 %.

3. In der Sauerstoffanlage sind durch zweckmäßige Anordnungen die Arbeitsbedingungen verbessert.

Früher legten zwei Mann die 75 kg schweren Sauerstoff-Flaschen auf die Elektrokarrenanhänger, dann wartete man, bis der Elektrokarren kam, der die Anhänger an die Verbraucherstellen fuhr; hier laden wieder zwei Mann die schweren Flaschen ab, und nun hievte ein Kaikran oder eine Hellingseilbahn diese mittels Seilstroppe an Bord.

Besser: Heute gehört diese Arbeitsfolge zum größten Teil der Vergangenheit an. Die Flaschen stehen in Behältern und bleiben in ihnen stehen. Die Behälter mit den leeren Flaschen werden durch den Hubstapler in der Sauerstoffanlage auf eine Rollbahn geschoben, fahren über die Flaschenprüfstelle zur Füllstation, wo im Gegensatz zu früher ebenfalls die körperliche Arbeit fast ganz ausgeschaltet wird.

Die Behälter mit den jetzt gefüllten Flaschen rollen auf einem zweiten Förderband zur Ausgabestelle, wo der Hubstapler zunächst die besonders hergestellten Tieflade-Anhängerfahrzeuge mit je vier Behältern beladet, dann noch zwei Behälter auf seine Gabel nimmt und nun mit der ganzen Last zu den Abnahmestellen fährt und hier die Flaschengestelle in der gewünschten Anzahl absetzt. Verringerung des Zeitaufwandes neben Erleichterung der Arbeit etwa 70 %.

4. Die Leerung der Karbid-Schlammgrube war früher eine unangenehme Sache.

Früher wurde ein eiserner Kübel mit Karbid-schlamm von vier Mann, die bis an den Knien im Brei standen, vollgeschaufelt und von einem Gleiskran in der Absetzgrube entleert. Entleerungsdauer: mindestens ein Tag.

Besser: Durch Einbau einer Spezial-Schlamm-pumpe ist diese Arbeit wesentlich erleichtert; zwei Mann schaffen die Arbeit in einem halben Tag.

5. Bohren von Flanschlöchern.

Früher wurde jedes Loch der Flanschen an Schiebern, Krümmern, Schotten einzeln gebohrt.

Besser ist das gleichzeitige Bohren sämtlicher Löcher eines Flansches in einem Arbeitsgang. Neben der Zeiteinsparung und der Arbeitserleichterung wird auch der Platzbedarf herabgemindert, da die Zahl der herumstehenden Teile bedeutend geringer geworden ist. Auch sind die Transportwege herabgemindert.

6. Fräsen von Nuten an Schieberkeilen.

Früher war die Bearbeitung an der alten Fräsmaschine sehr umständlich. Nur mit großer Aufmerksamkeit und vielen Zwischenmessungen konnte sie ausgeführt werden. Schon die geringste Unachtsamkeit führte zum Materialausschuß.

Besser: Durch die Neuanschaffung einer modernen Maschine, an der alle notwendigen Fräsmessungen eingestellt werden können, wurde die Arbeit erleichtert.

Noch besser: Nach Durchführung einer Arbeitsstudie und daraus erfolgter Anordnung eines Lufthubkranes wurde die Arbeit weiter vereinfacht und leichter gemacht.

Zusammenfassung:

Alte Maschine	Zeitwert 100 %
Neue Maschine	Zeitwert 60 %
Neue Maschine mit Lufthubkran	Zeitwert 50 %



Zu Beispiel 4: Früher



Zu Beispiel 4: Besser

Diese Beispiele lassen sich beliebig erweitern. Sie alle zeigen, daß die Betriebsleitung das ihre tut, durch Rationalisierung die Arbeit zu vereinfachen, ohne Mehrbelastung des einzelnen.

Wie notwendig auch für unsere Werft die Anwendung von Vereinfachungen ist, zeigt z. B. das wohl in Deutschland am besten rationalisierte Volkswagenwerk, das heute noch vollbeschäftigt ist und mit langen Lieferzeiten rechnen muß, während weniger moderne Fabriken schon mit erheblichen Absatzschwierigkeiten zu kämpfen haben und Arbeiterentlassungen oder Kurzarbeit durchführen müssen.

Es wird sich auf dem Weltmarkt — auch im Schiffbau — auf die Dauer nur der Aufträge sichern können, der die beste Qualität mit möglichst wenig Arbeitsstunden und dadurch zu billigen Preisen liefern kann. R. F. Horst

Aus dem spanischen Skizzenbuch eines Schiffbauers

Von Wolfram Claviez



Die Alhambra



Die Eingänge der Cuevas

Wenn man von Granada spricht, denkt man zuerst an die Alhambra, jenes berühmte maurische Bauwerk, zugleich Schloß und Festung, wo sich die Araber bis zum 15. Jahrhundert gehalten haben. Ein unvergleichlicher Bau in orientalischer Prachtentfaltung.

Es gibt wohl niemanden, der durch Granada kam und nicht dort gewesen wäre. Aber es genügt nicht, will man Land und Leute studieren, seine Aufmerksamkeit nur diesen außergewöhnlichen Dingen zu schenken, man muß einen Blick ins reale Leben tun. Da fallen einem gegenüber der Höhe, auf der die Alhambra liegt, merkwürdige Gebilde auf: Häuser, die keine Häuser sind. Es sind vielmehr Höhlen, die tief in den Berg hineingehen und um den Eingang herum eine gemauerte, weiß gekalkte Fassade haben. Das ist Granadas Zigeunerviertel, der Sacro Monte.

Ich wandere da mit meinem Malzeug hindurch und denke: Dies müßte man sich eigentlich mal genauer ansehen, einen Einblick tun in diese primitiven Wohnstätten, die so wenig Endgültiges haben, und doch keinen Zweifel darüber lassen, daß hier ein Volk beginnt seßhaft zu werden, das Jahrhunderte lang in der Weltgeschichte umhergeirrt ist, die Zigeuner. Der englische Historiker Wells weist in seiner Weltgeschichte auf den Ursprung dieses Volkes hin, das etwa Ende des 14. Jahrhunderts, wahrscheinlich aus Nordindien kommend, in Europa auftaucht und heute als Zirkusleute, Wahrsager, Bettler in alle Länder verstreut ist. „Ihr Wertvollstes ist die Musik“, sagt Wells, „sie haben ihre Gesänge und Tänze nie aufgezeichnet, doch ist ihre musikalische Überlieferung stark, und das Zigeunerlied hat heute eine ansehnliche Nachkommenschaft in der Musik Ungarns, Spaniens und Rußlands.“ Ich hatte schon viel von diesen Menschen gehört, war aber noch nie mit ihnen in Berührung gekommen. Wie ich nun so nachdenklich durch die von Leben und Lärm erfüllten Wege schlendere, kommt ein schwarzäugiges Weib auf mich zu und fragt mich: „Me quieres pintar? Quinze pesetas.“ (Willst du mich malen? Fünfzehn Peseten.) Ich denke: Es ist sicher ganz gut, hier jemanden etwas näher kennenzulernen, dann habe ich ja die beste Gelegenheit, in dieses uns so fremd anmutende Leben etwas tiefer einzudringen. Außerdem fühlt man sich als Fremdling dann nicht ganz so verloren in dieser etwas wilden und geheimnisvollen Atmosphäre.

Ich sagte also: „Gut, gehen wir.“

Sie führte mich in ihre Höhle, die wie ein Tunnel in den Berg geschachtet war. Durch eine Art Vorhang abgeteilt, geht das „Schlafzimmer“ noch tiefer in den Berg hinein. Die Höhlen sind weiß gekalkt und allenthalben Krüge und Kupfergefäße stehen herum, die einige

Zigeuner selbst machen. Diese cueva, wie diese Höhlen auf spanisch heißen, war übrigens tadellos sauber, ebenso wie andere, in denen ich später gewesen bin. Licht kommt nur durch den Eingang hinein, aber bei der blendenden Sonne Granadas reicht das aus. Nachts haben sie elektrisches Licht; an einem Draht hängt eine Glühbirne, und dafür müssen die Leute 10 pesetas, also etwa 1 DM, im Monat bezahlen. Über diese rasend teuren Mieten klagten die Ärmsten heftig. Die Verlegung der elektrischen Leitungen hier wie aber auch in einigen alten Städten, wie etwa Toledo, ist geradezu klassisch. Unsere Bordelektriker kämen vermutlich aus dem Lachen nicht wieder heraus, wenn sie das sähen. Ich machte ein Aquarell von der Zigeunerin, die sich ihr Tanzkleid angezogen und einen großen Blütenzweig ins Haar gesteckt hatte. Dann wanderte ich weiter und es dauerte nicht lange, als zwei junge Zigeuner mich mit Beschlag belegten. Sie hielten mich (der Teufel weiß wieso) für einen Amerikaner mit „muchos dolares“ und wollten mir etwas vortanzen, um mich zu bewegen, abends in ihre cueva zu kommen, wo sie vor Fremden tanzten. Diese Tänze sind im Sommer ihr Hauptverdienst. Ich war inzwischen schon etwas sicherer im Umgang mit diesen temperamentvollen Zeitgenossen geworden und versicherte mich vorher des Preises für ihre Sondervorstellung. Dann gingen wir in Raimundos Höhle und er tanzte mit seiner Braut, und fünf Zigeunerinnen machten Musik. Es lohnt sich, darauf etwas näher einzugehen.

Wenn bei uns in Deutschland getanzt werden soll, und es ist keine gute Kapelle da, oder das Radio ist kaputt oder Onkel Franz wollte die Schallplatten nicht rausrücken, dann sind wir aufgeschmissen und das Tanzen fällt aus. Wie anders ist das bei jenen Menschen, die von unserer vielgerühmten Zivilisation noch ziemlich unbeleckt sind, die aber eine Vitalität haben, um die wir sie beneiden können. Eine Kapelle gab es nicht. Nicht einmal eine Gitarre war da. Die Musik machten die fünf Frauen mit Händeklatschen, Kastagnetten und Gesang. Es war großartig. Diese scharf akzentuierten Rhythmen waren eine Wohltat gegen die sentimentale Kaffeehausmusik, mit der man uns hier zu Tränen rühren will. Der Krach, den die fünf machten und die Tanzenden mit ihren rhythmischen Stampfschritten, war ohrenbetäubend. Nichtsdestoweniger lag irgendwo auf einem Stuhl ein Säugling herum und schlief sanft und selig. —

Welch zauberhafte Nacht war das, als ich nachher langsam nach meiner Behausung schlenderte. Vor dem roten Abendhimmel hob sich schwarz die mächtige Silhouette der Alhambra ab und im Hintergrund sah man die violetten Bergspitzen der Sierra Nevada. Musik und Lärm drangen aus den cuevas, Herden schwarzer Ziegen wälzten sich über die staubige Straße, Leben und Wärme des Südens.

Tag für Tag ging ich zum Zigeunerberg, solange ich in Granada war. Einmal sprach mich ein schwarzhäufiges Mädchen an: „Willst du mich auch malen für 15 Peseten?“

Ich fragte sie: „Wieso auch? Wie heißt du?“



Zigeunerin in Festtracht



Tanz der Zigeuner

„Teresa. Du hast meine Tante gemalt.“

Es hatte sich also schon herumgesprochen. Ich machte eine Studie von ihr in ihrer cueva und lernte ihre gesamte Familie dabei kennen. Alle wollten etwas verdienen und mir ebenfalls Modell sitzen. Ich mußte erst langsam versuchen, ihnen klarzumachen, daß ich weder Amerikaner sei, noch Dollars hätte, und daß man Bilder nur sehr schwer verkaufen kann, und daß ich male, weil ein richtiger Maler eben malen muß, auch wenn er nichts verkauft — das waren für mich Sprachübungen, die wertvoller waren als langjähriger Unterricht aus trockenen Büchern.

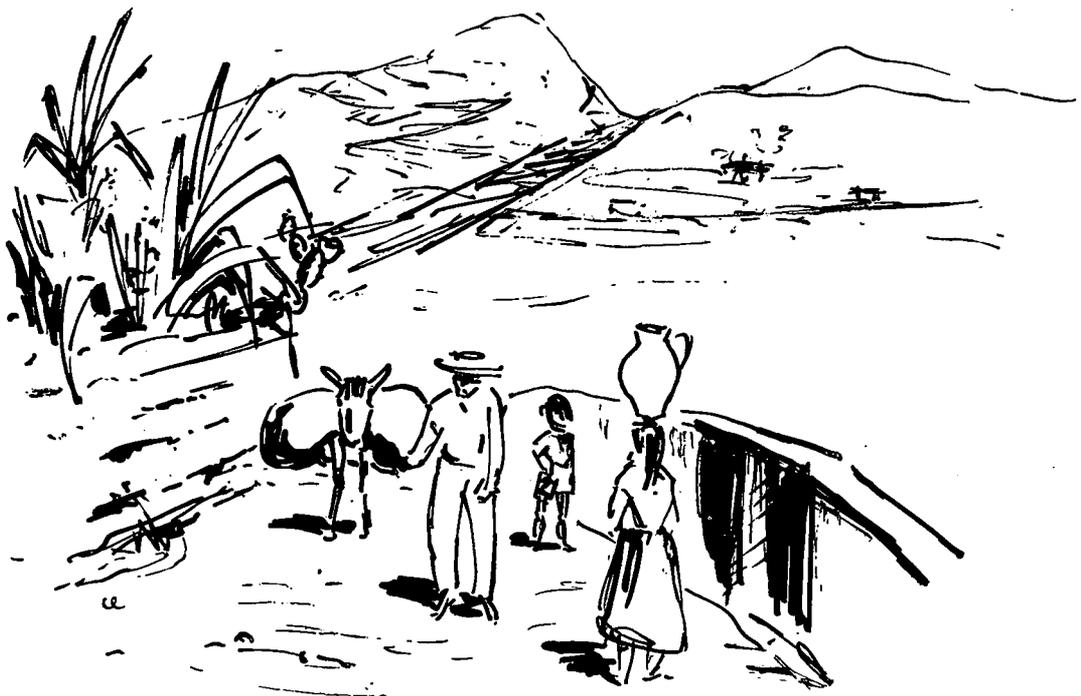
Die einzige der Familie, die mich nicht um Gemaltwerden und Modellgeld anbettelte, war Teresas Schwester Mercedes. Das war aber diejenige, die mich am allermeisten reizte, ein Gesicht von eigentümlicher fremdartiger Schönheit, das in den Wäldern Indiens eher zu Hause zu sein schien als in Europa. Ich machte eine Porträtskizze von ihr, die mir nicht gefiel. Am nächsten Tag kam ich wieder und versuchte es noch einmal, und so Tag für Tag, bis die Familie eifersüchtig wurde und die Mutter einmal fürchterlich auf Mercedes einschimpfte, warum dieser Kerl von Maler immerzu nur sie malte und nicht Teresa, Maruja und — sie, die Mutter selbst. Ich konnte nun schon genug Andalusisch, um das mitzukriegen und auch, wie Mercedes lachend mit charmanter Respektlosigkeit erwiderte: „O Mama, du bist ihm viel zu häßlich!“ Ich amüsierte mich herrlich, aber ich dachte bei mir, es sei nun wohl Zeit, etwas zu sagen, wenn ich es nicht doch noch bis zum Dolch im Kreuz bringen wollte, und so hielt ich einen großen Vortrag. Es war ein etwas kühnes Unternehmen, einer Schar von Zigeunern in einer fremden Sprache Dinge klarmachen zu wollen, die selbst bei uns die

meisten Leute nicht kapierten. Unter anderem erklärte ich ihnen, daß ich nichts davon hielt, mit Touristen-Autobussen durch die Gegend zu rasen, in jeder Stadt gerade Zeit für eine Stunde Mittagessen zu haben und in einer großen Herde einmal durch die Kathedrale zu laufen und dann weiter . . . um zu Hause dann prahlen zu können, was man alles gesehen hätte. Anders müsse man reisen, sagte ich, um ein Land weniger oberflächlich und etwas liebevoller zu studieren, und so ähnlich sei das auch mit der Kunst. Solange ich von Mercedes nicht eine Studie gemacht hätte, die wirklich gut sei, könnte ich doch nicht schon wieder jemand anders malen und so fort.

Sie schienen das zu verstehen, und der Abschied aus Granada vom Sacro Monte war einer der herzlichsten, die ich je erlebt habe. —

In Portugal ziehen noch viele Zigeuner durchs Land, ohne eine feste Bleibe zu haben. Ausgemergelte sonnenverbrannte Gestalten, die so aussehen, als könne der Wind sie umpusten. Aber sie haben eine unverwüstliche Gesundheit, und nur die widerstandsfähigsten bleiben am Leben. Kürzlich passierte folgende schöne Geschichte: Eine Zigeunerfamilie fraß selbstgesuchte Pilze. Alle waren giftig. Der Erfolg war, daß die Hunde der Zigeuner krepiereten, die Leute selbst jedoch kaum Bauchschmerzen hatten. —

Oft denke ich jetzt an jene sonnigen Tage zurück. Jede Einzelheit wird lebendig, wenn ich die zahllosen Skizzen, Bilder, Fotos durchblättere, die ich mitgebracht habe. Dann sehe ich heiße Steinwüsten vor mir und schattige Plätze unter Olivenbäumen, wo die Zigeuner lagern — „seltsame Reste des Nomadentums in einer Welt des Pfluges und der Städte“ . . .



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Am 14. 2. 1953 beging Herr Fritz Saggau sein 25jähriges Jubiläum.

Er trat am 7. 4. 1922 bei uns als Lehrling in der Tischlerei ein, hat mit einigen Unterbrechungen bis heute als Tischler bei uns gearbeitet. Er war ein guter Facharbeiter. Durch seinen Fleiß, seine Hilfsbereitschaft und vor allen Dingen durch seine stete gute Laune hat er sich das Vertrauen seiner Vorgesetzten und Kollegen erworben. Wir wünschen ihm und uns, noch recht lange miteinander arbeiten zu können.



Am 18. 2. 1953 konnte Herr Erich Wiechmann auf eine 25jährige Tätigkeit bei uns zurückblicken.

Am 4. Februar 1927 kam er zu uns als Lehrling in die Tischlerei. Nach Abschluß seiner Lehrzeit wurde er auf kurze Zeit im Stellagenbau und dann als Betriebstischler in der Zimmerei beschäftigt. Die ihm übertragenen Arbeiten hat er immer gut und ordentlich zur Zufriedenheit seiner Vorgesetzten ausgeführt. Durch sein aufgeschlossenes Wesen hat er unter seinen Kollegen einen großen Freundeskreis. Wir wünschen und hoffen, daß unser Jubilar noch weitere 25 Jahre in körperlicher Frische seine Arbeit vollbringt.



Sein 25jähriges Dienstjubiläum bei uns konnte Herr Gerhard Rüstmann am 24. 2. 1953 begehen.

Am 24. 2. 1928 wurde er bei uns als E-Schweißer eingestellt. Auf Grund seiner Fachkenntnisse wurde er 1934 bis Kriegsende als Vorarbeiter eingesetzt. In den Jahren nach dem Kriege hat er wieder als E-Schweißer gearbeitet. Auf Grund seiner besonderen Fähigkeiten ist er seit 1951 wieder als Vorarbeiter tätig. Wegen seiner Besonnenheit und Hilfsbereitschaft erfreut er sich großer Beliebtheit bei Vorgesetzten und Kollegen. Wir wünschen ihm noch viele erfolgreiche Jahre.

Am 27. 2. 1953 beging Herr Hans Burmeister sein 25jähriges Dienstjubiläum.

Am 6. 9. 1927 wurde er als Schiffszimmermann bei uns eingestellt. Er hat ständig auf dem Schnürboden gearbeitet und dort sein fachliches Können unter Beweis gestellt. Wegen seiner Besonnenheit und seiner Hilfsbereitschaft ist er bei seinen Vorgesetzten und Kollegen gleichermaßen beliebt. Wir wünschen ihm noch viele erfolgreiche Jahre.



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Kaufmännische Angestellte Margot Schlüter mit Herrn Camper am 17. 1. 1953
 Technischer Angestellter Max Brose mit Frl. Anita Fock am 14. 2. 1953
 Nietenwärmer Dieter Günther mit Frl. Ilse Richter am 14. 2. 1953
 Bohrwerksdreher Werner Petersen mit Frl. Christel Klinke am 14. 2. 1953
 Kesselschmied Paul Friese mit kaufm. Angestellte Ursula Hartel am 14. 2. 1953
 Seilbahnfahrer Paul Bergmann mit Frl. Helga Böhnke am 14. 2. 1953
 Bote Willy Raabe mit Frl. Lilly Bartels am 14. 2. 1953
 Schiffbauhelfer Karl-Heinz Brückner mit Frl. Annemarie Kurth am 21. 2. 1953
 Bohreranlerner Karl-Heinz Viereck mit Frau Herta Reimann am 21. 2. 1953
 E'Schweißer Hans Nerenz mit Frl. Gerda Liese am 27. 2. 1953
 Kreuzer Wilhelm Sobiewski mit Frau Luise Schmeckel am 28. 2. 1953
 Bohrer Peter Brammann mit Frau Toni Wegener am 28. 2. 1953
 Helfer Ernst Sandmeier mit Frau Elisabeth Schreiber am 28. 2. 1953
 Schiffbauer Hans Peters mit Frl. Henny Petrow am 28. 2. 1953
 Helfer Werner Viets mit Frl. Susanne Grieswald am 28. 2. 1953
 Stellagenbau-Anlerner Helmuth Dentel mit Frl. Gerda Fick am 28. 2. 1953
 Zimmermeister Hans Stenby mit Frau Marie Schacht, geb. Stenzel, am 5. 3. 1953
 Nieter James Ostmann mit Frl. Lotte Witt am 7. 3. 1953
 Schiffbauer Adolf Sahlmann mit Frl. Klara Balzer am 7. 3. 1953

Helfer Heinz Brehmer mit Frau Josephine Schleck am 7. 3. 1953
 Reiniger Walter Neiseke mit Frl. Anneliese Fahje am 7. 3. 1953

Geburten:

Sohn:

Automat.-Schw.-Anlerner Hans Steffens am 14. 2. 1953
 Ing. Hans Brockmöller am 17. 2. 1953
 Schlosser Hermann Hinrichs am 25. 2. 1953
 Schiffbauhelfer Ewald Siemer am 25. 2. 1953
 Helfer Helmuth Thelm am 1. 3. 1953
 Schlosser Günther Behrens am 5. 3. 1953
 Reiniger Otto Siemson am 6. 3. 1953

Tochter:

Techn. Angestellter Herbert Möller am 9. 1. 1953
 Masch.-Ing. Oskar Wenzel am 19. 1. 1953
 Maschinenbauer Arno Liedtke am 6. 2. 1953
 E'Schweißer Heinz Patzke am 13. 2. 1953
 Kreuzer-Anlerner Willi Jurischka am 14. 2. 1953
 Helfer Hans Gohla am 14. 2. 1953
 Kranführer Otto Meyer am 22. 2. 1953
 Schiffbauer Rolf Michelsen am 22. 2. 1953
 Modelltischler Günther Schönfeld am 24. 2. 1953
 Behaueranlerner Ernst Siebert am 25. 2. 1953

Wir gratulieren!

Wir gedenken unserer Toten

Friedrich Schacht
 Schlosser
 gest. 19. 2. 1953



Rudolf Hildebrandt
 Vorarbeiter
 gest. 4. 3. 1953



Der März hat für die meisten von uns wieder mal eine ganze Menge Arbeit mit sich gebracht. Zwei Neubauten, nämlich die „Heidelberg“ und die „Pasadena“, sind bereits abgeliefert worden, und der Motortanker „Giovanni Fassio“ wird am 30. März seine Ablieferungsprobefahrt erledigen. Außerdem ist ein Turbinenschiff für die Hapag, das Fracht- und Passagierschiff „Braunschweig“, am 21. März vom Stapel gelaufen. Es ist klar, daß überall ordentlich ein Schlag reingehauen werden mußte.

Die Urlaubsvorbereitungen sind so weit gediehen, daß die einzelnen Reisettermine zusammen mit dem Betriebsrat schon festgelegt werden konnten. Die ersten Meldungen der Interessenten gehen ein und in den ersten Tagen des Monats Mai werden auch die ersten Urlauber die schönen Harzkurorte und die Lüneburger Heide bevölkern.

Der Sportbetrieb hat, wie das beim Nahen des Frühlings nicht anders sein kann, eine erhebliche Verstärkung erfahren. Die Fußballspieler haben ihre ersten Spiele hinter sich gebracht. Das gleiche gilt für unsere Handballmannschaften und die besonders erfolgreichen Tischtennispieler, die sogar schon einen Pokal mit nach Hause gebracht haben. Die Sportgemeinschaft, die einen ganz stattlichen Mitgliederbestand nachweisen kann, nimmt übrigens auch passive Mitglieder auf. Besonders

gern gesehen sind ehemalige aktive Sportler, die den jetzigen Aktiven auf Grund ihrer Erfahrungen mit ihrem wertvollen Rat zur Seite stehen können. Besonders erfreulich wäre es für unsere Spieler, wenn die Zahl der Zuschauer bei den Spielen etwas zunehmen würde; denn es ist verständlich, daß eine Mannschaft mehr leistet, wenn um das Spielfeld herum Menschen stehen, die einen Erfolg „ihrer“ Mannschaft herbeisehnen. Außerdem sind unsere Mannschaften tatsächlich so gut, daß sie sich durchaus sehen lassen können.

Mit viel Vergnügen habe ich in einer Hamburger sogenannten Tageszeitung gelesen, daß die Schreiber dieser Zeitung ihrem Mißfallen über das Erscheinen von Werkzeugzeitungen Ausdruck geben, von denen sie behaupten, daß sie einmal der Verdummung der Belegschaften dienen und zum anderen die Ausbeutungsabsichten der profitgierigen Unternehmer unterstützen sollten. Es versteht sich im übrigen, daß wahrheitswidrig behauptet wird, die Werkzeugzeitungen, die in elegantesten Aufmachungen erscheinen, kosteten teilweise mehrere Mark je Stück. Dieses Geld sei gewissermaßen den Arbeitern vorenthalten. Ich glaube kaum, daß man unserem Blatt Verdummungsabsichten oder Ausbeutungsversuche auch nur im entferntesten andichten kann, ganz abgesehen davon, daß der Preis für das Stück unter 30 Pfennig liegt. Aus den mir regelmäßig zugehenden Schreiben unserer Leser kann ich mit Freude feststellen, daß unsere Werkzeugzeitung überall gelesen wird. Sonst kämen ja auch nicht so viele Anregungen. Und außerdem weiß ich, daß ein großer Teil unserer Belegschaftsangehörigen die einzelnen Nummern sammelt, um die einzelnen Jahrgänge geschlossen zusammen zu haben. Mir scheint also, daß der Schreiber in dieser Tageszeitung nur seinem eigenen Wunsch Ausdruck gegeben hat, ohne die wahren Verhältnisse zu kennen. Oder sollten ihm die Tatsachen gar nicht bekannt sein?

Auf Wiedersehen im April.

Herzlichst Euer Klabauteermann

Das ist ja heiter!



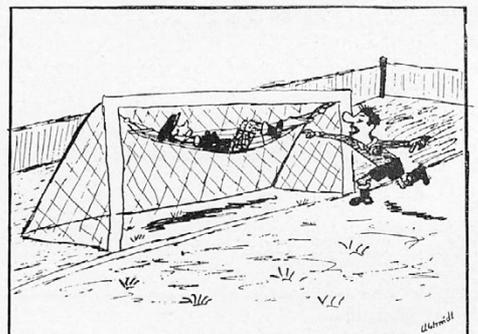
Fritz meint, woll'n doch mal sehn, ob nicht bald was wird geschehn



Knödel sind sein Leibgericht, doch solche Sachen mag er nicht



Walli denkt, warum laufen oder stehn, im Sitzen geht's doch auch recht schön



„Aufpassen — sie kommen wieder durch“