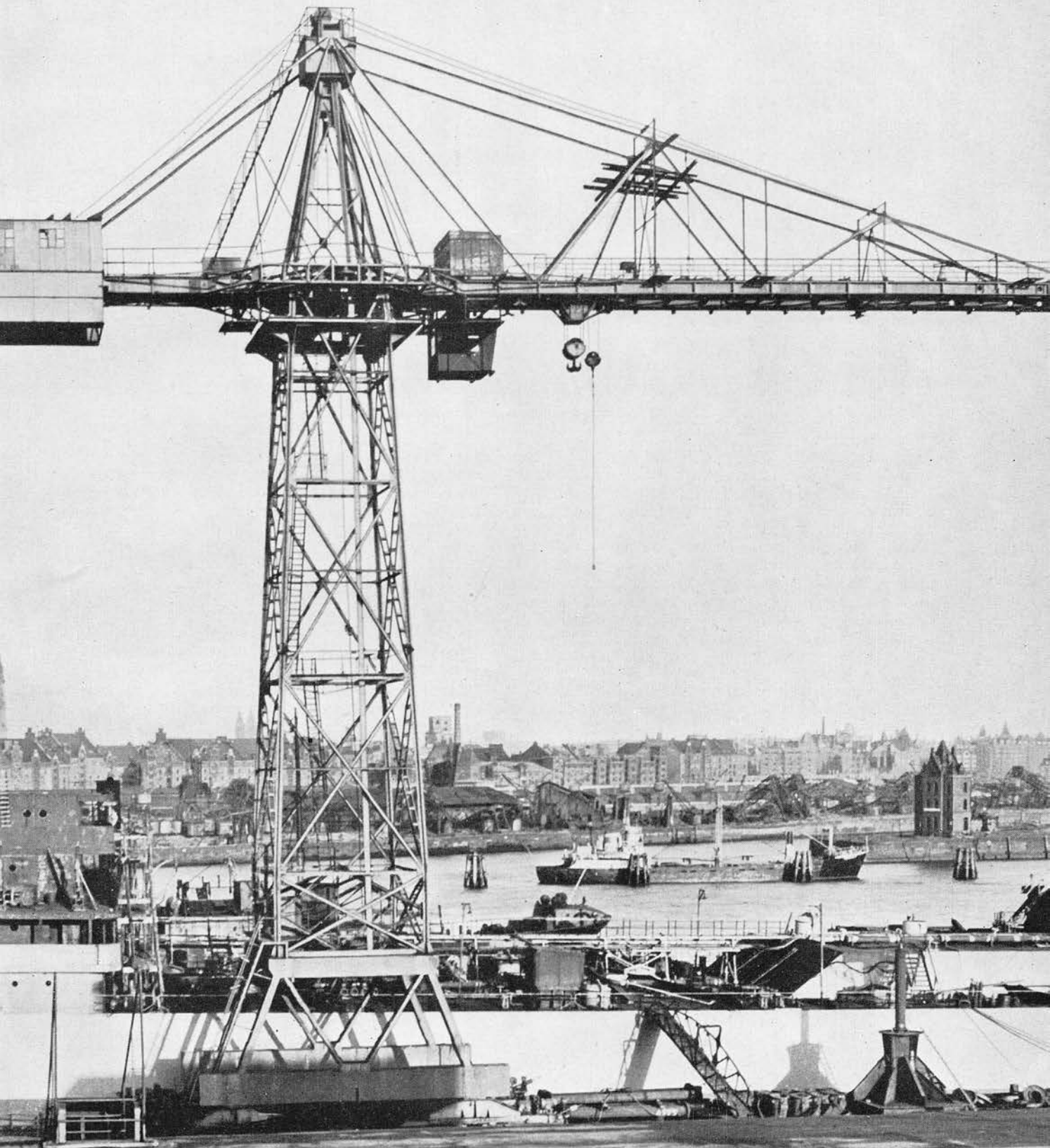
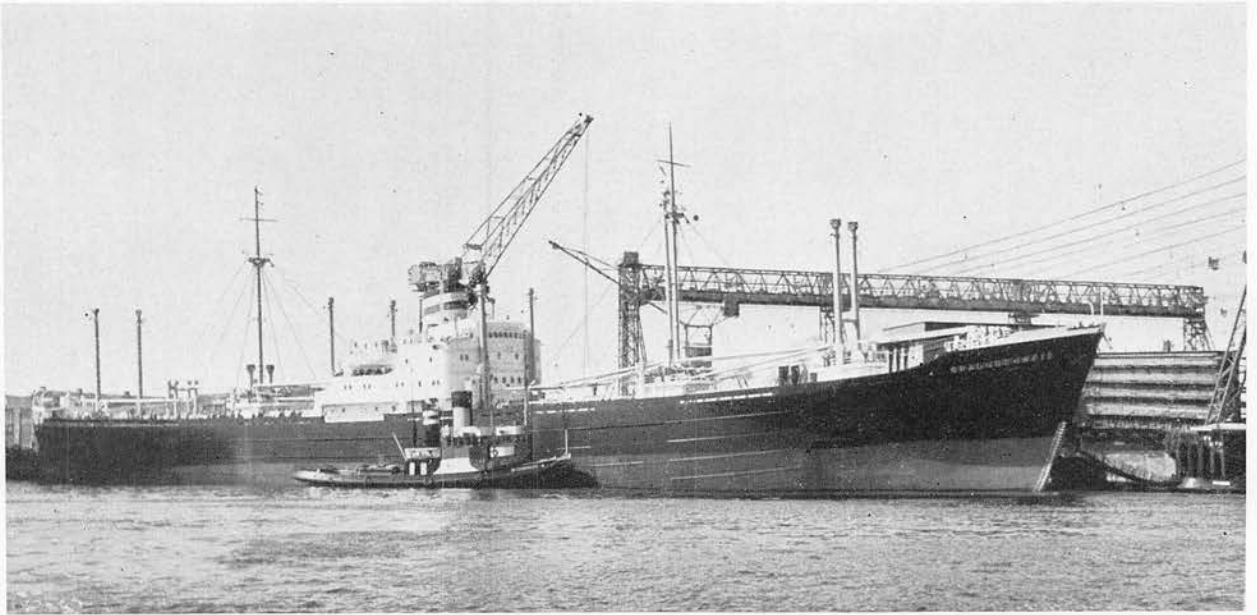




WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

Betrieb Grasbrook

Was im Juni geschah



Die „Braunschweig“ vor der Ausreise nach Amerika

Am 1. 6. fand die Werftprobefahrt des TS „Braunschweig“ statt. Die „Braunschweig“ ist ein Turbinen-Fracht- und Fahrgastschiff von 10 000 t Tragfähigkeit und wird durch eine 9000 WPS leistende AEG-Getriebe-Turbinenanlage angetrieben.

Die Erprobungen, die in der gewohnten Gründlichkeit vor sich gingen, erbrachten den Nachweis, daß von unseren Belegschaftern gute Arbeit geleistet worden ist. Besonders imponierend war die hohe Geschwindigkeit des Schiffes.

In den späten Nachmittagstunden lag das Schiff wieder im DW-Hafen. Jetzt wehte an Stelle unserer Werftflagge die Hapag-Flagge am Mast.

Die Hapag führte am 3. 6. außerdem eine Gästefahrt durch, die ebenfalls zur vollen Zufriedenheit aller Beteiligten verlief.

Die Ausreise des Schiffes nach Amerika am 4. 6. war für uns ein besonderes Ereignis, weil seit langer Zeit wieder einmal ein Schiff direkt von der Werft aus in

See ging. Die Passagiere gingen im Werfthafen an Bord, eine Unmenge von Gepäckstücken wurde verstaut. Eine Reihe von Angehörigen, die Passagiere an Bord gebracht hatten, benutzte die Gelegenheit, sich noch etwas auf unserer Werft umzusehen.

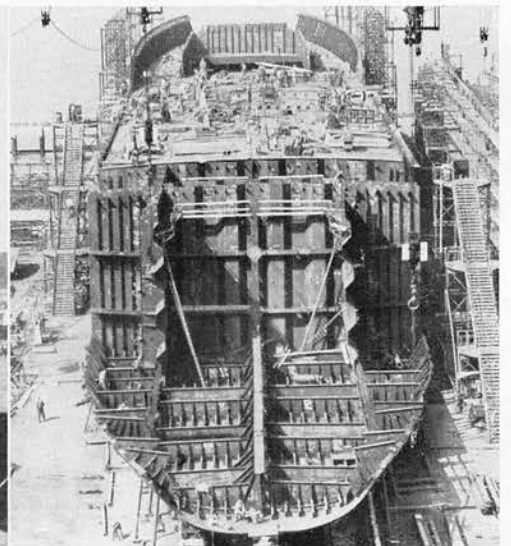
Auch im Juni hatten wir eine größere Anzahl von Reparaturschiffen an der Werft. Die Zahl der notwendigen Dockungen war so groß, daß wir zeitweise fremde Docks in Anspruch nehmen mußten.

Am 30. 6. wird der Tanker „Ernst G. Russ“, das zur Zeit größte deutsche Handelsschiff, seine Ablieferungsprobefahrt vornehmen, um anschließend in See zu gehen.

Unser unteres Bild zeigt den Bauzustand eines weiteren großen Tankers von 18 300 t dwt am 21. 5. 53. Das Schiff wird am 29. 6. unter dem Namen „Evje“ für die Aaby's Reederei, Oslo, vom Stapel laufen. Beim Betrachten des Bildes wird jedem klar sein, welchen Umfang die von der Werft in so kurzer Zeit zu bewältigende Arbeit hatte.



MT „Ernst G. Russ“
am Ausrüstungskai



Dieser Neubau wird am 29. Juni 1953
vom Stapel laufen

Mit einem DW-Tanker-Neubau auf Reisen

Von Ing. Heinrich Fricke

Die erste Strecke des Kanals verläuft in einem ehemaligen Flußbett. Nach Abriegelung und Aufstau auf das jetzige Niveau wurden große Flächen unter Wasser gesetzt und eine ansehnliche Tiefe in die eigentliche Fahrrinne gebracht. Der Kanal ist auf dieser ersten ca. 30 sm langen Strecke mehr als ein Binnensee zu bezeichnen, aus dem zahllose größere und kleinere Inseln mit üppigem Buschwerk und Baumbestand hervorragen. An den seichten Stellen weit entfernt vom Fahrwasser sieht man noch Reste von abgestorbenen Bäumen aus dem Wasser ragen. Der Kanal ist für Tag- und Nachtbetrieb regelrecht nach den Regeln der Seewasserstraßen befeuert. Neben oberen und unteren Leitfeuern sind in dichter Folge Bojen zu beiden Seiten des 40 Fuß tiefen Fahrwassers ausgelegt. Die Fahrrinne in diesem Gebiet weist zahlreiche scharfe Kurven und Krümmungen auf. Durch dieses Inselgewirr rauscht das Schiff mit voller Fahrt.

Das Einzugsgebiet dieser Kanalzone ist gewaltig groß, zahlreiche Gebirgsbäche münden in dieses aufgestaute Wasserbecken. Ein Wassermangel droht nicht. Trotz des großen Wasserverlustes beim Durchschleusen von täglich bis zu 25 Schiffen läuft außer über die Wasserturbinen der Kraftwerkanlage für die Kanalanlagen noch eine erhebliche Menge Wasser über die Hochwasserentlastung an der Gutun-Schleusenanlage ständig ins Meer ab.

Ist dieses Binnensee-Gewässer nach gut zwei Stunden Vollfahrt durchlaufen, dann kommt man beim Kanalbauamt in das Gebiet, welches die größten Mühen und Kosten erfordert hat und auch heute noch wegen der ständigen Verbreiterung verlangt. Hier liegen auch die beiden großen Schwimmkräne; sie sind in Ausföhrung als Vorgänger zu unserem 100-t-Schwimmkran im

steinswänden ist den beim Bau des Kanals ums Leben gekommenen Opfern eine würdige Gedenkplatte aus Bronze gesetzt. Kurz hinter diesem Felsmassiv wird das Gelände wieder rasch flacher und der sich nun stark verbreiternde Kanal geht in die vorerwähnte Schleusenanlage über. In dieser wird das Schiff gleich um 10 m abgesenkt, die Loks assistieren auch hier. Das sich jetzt anschließende Stau- und Ausgleichsbecken hat etwa 3 km Länge, an dieses schließt sich die letzte zweistufige Anlage an, die Pacific Locks. An dieser Schleuse war für mich neu, daß dort jetzt eine



Die Bucht von Tocopilla

Brücke herübergeführt ist. 1941 wurde sie erbaut und verbindet eine auf der rechten Seite neu erstandene Ortschaft mit Balboa-Panama. Sie ist dem Gelände angepaßt, aber für die Schifffahrt zu niedrig. Deshalb hat man auf der Mittelmole eine Tragkonstruktion errichtet, auf welcher die doppelarmige Mittelpartie der Drehbrücke in Längsrichtung zur Mole gestellt werden kann. Dadurch sind dann gleich beide Schleusen passierbar. Hier vollzieht sich nun das gleiche wie in den vorherigen Schleusen. Mit dem Auslaufen aus dem letzten Schleusenbecken ist das Schiff auf Meeresspiegelhöhe des Pazifischen Ozeans gebracht. Nun sind es noch ca. 10 sm Revier. Unterwegs holt ein Motorboot die Kanal Crew mit ihrer Ausrüstung von Bord, an BB-Seite liegen die Kais von Balboa, und allmählich sind wir am Kanalausgang angelangt. Der Lotse verläßt uns und die Reise gen Süden kann angetreten werden. Vorbei an den zu Anker liegenden, auf die am nächsten Morgen beginnende Durchfahrt wartenden Schiffe geht es langsam auf volle Fahrt, und in den nun folgenden Tagen reisen wir an der südamerikanischen Westküste entlang. Kaum zwei weitere Tage, und schon befindet man sich am Äquator; es wird jetzt allmählich etwas angenehmer. Die See wird von südlichen Winden und der von der Antarktis an der Küste zum Äquator heraufrollenden kalten Meeresströmung beeinflusst. Bei bald einsetzender steifer Brise und ca. 2 sm Gegenstrom zieht der vollbeladene Tanker seinen Weg entlang der peruanischen Küste hinunter nach Chile. Unser Bestimmungshafen Tocopilla liegt an der Bahia Algodonales auf 22° Süd. An einem Sonntagmorgen gegen 10 Uhr laufen wir dort ein, und nachdem der



Culebra Cut

Hamburger Hafen anzusehen und wurden damals von der Demag geliefert. Hier wird nun wegen der plötzlich auftretenden Enge die Fahrt bis auf ganz langsam Voraus vermindert. Von nun an bis zur nächstfolgenden einstufigen Schleusenanlage Pedro Miguel ist der Kanal regelrecht aus dem Fels und Gestein herausgearbeitet. Etwa auf Mitte dieses Bauabschnittes liegt die höchste Erhebung, der Culebra Cut; hier ist auch gleichzeitig die schmalste Stelle. An den hier steil abfallenden Ge-

Lotse an Bord gekommen, wird unter vielen Manövern das Schiff ohne Schlepperhilfe dicht unter der Felsenküste mit dem Heck zum Land weisend, an den Bojen und an beiden Ankern liegend, festgemacht. Nun setzt ein Kommen und Gehen ein; die prominenten Persönlichkeiten von der Schifffahrt, Agenturen und Hafenbehörden stellen sich ein. Sie besichtigen das ganze Schiff, sie fragen der Kuh das Kalb ab und bringen ihre Bewunderung über alles hier an dem Tanker Vollbrachte bei der Schiffsleitung lobend zum Ausdruck. Die hungrigen Seelen warten natürlich auf ein anständiges Essen, und weil sie sich nicht bequemten, wieder davonzugehen, mußte der Kapitän sie dazu einladen,



Kraftwerk Tocopilla

was alle dankend annahmen. Es geht dann hoch her an Bord und endet beim Verabschieden mit Einladungen zu Gegenbesuchen an Land.

Rund 10 000 t Heizöl sollen hier abgegeben werden. Die Abgabelung mit ihren zum Anschließen versehenen Schlauchlängen liegt noch auf dem Meeresgrund. Die Arbeitsschute, die die Aufholketten der Schläuche hält, ist mit Arbeitern besetzt, und mit einer Handwinde werden die Schläuche aus dem Wasser geholt. Danach wird mit der Verholwinde über dem Heckpfosten das weitere Aufholen bewerkstelligt und die Verbindungen angeschlossen. Eine Telefonverbindung wird ebenfalls hergestellt, um während des Löschbetriebes jederzeit sprechen zu können. Es ist nun soweit alles klar gemeldet und mit den großen Ladeölpumpen geht das Abgeben der Ladung bis direkt in die Landtanks vor sich.

In diesem Hafen war ich 1926 zum letzten Male mit einem deutschen Schiff zum Einnehmen einer Salpeterladung gewesen. Genau wie damals geht auch heute noch der Betrieb vor sich. Die Stadt ist in der abgelaufenen Zeit fast doppelt so groß geworden, sonst hat sich das Bild in keiner Weise verändert. Das Leben an Land ist dieser armseligen Gegend angepaßt; es ist der unfruchtbare Norden der Republik, wo die Küste steil zum Meer abfällt. Hoch oben auf der Pampa ist der Salpeterabbau auf dem fast ebenen Bergmassiv. Dort liegt in Chuico auch der große Betrieb der Chile Exploration Co., wo das Kupfererz in rauen Mengen geschürft, geröstet und elektrolytisch zu Blöcken hergerichtet wird. Das große Kraftwerk am Hafen von Tocopilla, welches über eine Antriebsleistung von 200 000 PS verfügt, gibt den erzeugten Strom zu 98 % nach den Betrieben im Gebirge mittels Hochspannungsleitungen ab. Die Salpeterminen beziehen für ihre neuen E-Lokomotiven ihren Strom von diesem Kraft-

werk gegen Pauschale. Mit diesen Lokomotiven werden nur die Steilstrecken vom Hafen bis hinauf ins Gebirge betrieben, die Verschiebemaschinen am Hafen sind nach wie vor ölgefeuerte Dampfzüge. Die Verständigung bietet den italienischen Besatzungsmitgliedern keine Schwierigkeiten, ihre Sprache ist der spanischen so verwandt, daß sie ihr Anliegen nur so daher blubbern. Mit Englisch kann man dort unten überhaupt nicht landen, und so muß man sich mit den paar Brocken, die man aufgepickt hat, längshelfen. Und es ging.

Die Ladung ist mittlerweile abgegeben, die Anschlüsse abgenommen, und mit dem Rest soll es nach Chañaral de las Amimas gehen. Es sind 263 sm abzulaufen und nach 18 Stunden kommen wir dort an. Der Ort liegt auf 27° Süd. Hier wird das Schiff auch mit Hilfe des Lotsen an den nahe am Ufer liegenden Bojen vertäut und vorn außer am Anker noch nach der nahen Küste festgemacht. Hier wird über die Mittschiffsverbindung an die Unterwasser-Abgabelung angeschlossen und in einigen Stunden ist die eigentliche Arbeit erledigt. Das Anbringen und Wiederabmachen der Anschlüsse nimmt fast ebensoviel Zeit in Anspruch.

In diesem Hafen lagen wir nur ca. 10 Stunden. In Ballast ging es jetzt auf eine längere Reise, und zwar nach dem 4569 sm entfernten San Pedro bei Los Angeles in Kalifornien. Es gibt auf dieser Fahrt nur wenig zu sehen; man ist auf einer Route, auf der kaum Verkehr ist. Die einzigen Ansteuerungspunkte sind die Galapagos-Inseln am Äquator und die Halbinsel Niederkalifornien. Nach gut 13 Tagen Fahrt vom Ausgangspunkt 27° Süd und 70° West liefen wir den Bestimmungshafen auf 38° Nord und 118° West an. Das



San Pedro

Schönste an dieser Fahrt ist, daß man unter guten klimatischen Verhältnissen fährt. Die drei Tage, an denen es besonders warm ist, gehen auch schnell vorüber, und alsbald ist man wieder in gemäßigtem Klima.

(Wird fortgesetzt)

Für die zahlreichen Aufmerksamkeit und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichen Dank.

Karl Brunst

Forschungen und neue Wege im Schweißverfahren

Feststellung von Fehlstellen und deren Deutung mit Hilfe der Röntgenbilder

Zur Zeit findet in Hamburg eine schweißtechnische Tagung statt, zu der namhafte Schweißfachleute zusammengekommen sind. Verständlicherweise hat eine ganze Reihe dieser Fachleute unsere Werft besucht und dabei auch die Schweißerei und unsere Schweißkontrollrichtungen besichtigt. Ganz allgemein wurden unsere Einrichtungen als in jeder Beziehung vorbildlich bezeichnet. Besonders wurde die immer gleichbleibende Bildschärfe und die Tönung der Röntgenaufnahmen hervorgehoben. Alle Besucher waren beeindruckt von unseren guten Schweißungen.

Über die Wichtigkeit gerade des Schweißens und der damit verbundenen Prüfungseinrichtungen braucht in der Werkzeitung einer Werft kein Wort verloren zu werden.

Wir dürfen gern behaupten, daß die Deutsche Werft A.G. Hamburg besonders im Prüfwesen des Schiffbaues vorbildlich ausgerüstet und mit den neuesten Verfahren und Methoden vertraut ist. Mehrere Prüfverfahren sind auf der Werft entwickelt worden, die über Deutschlands Grenzen Verwendung und Anklang gefunden haben. Ja, man kann sogar sagen, daß ohne diese Verfahren eine eindeutige Prüfung unmöglich ist. Die Werft besitzt ein ganz modernes Röntgenlaboratorium, ausgerüstet mit thermischen Bädern.

Versagt das jeweilig anzuwendende Prüfverfahren oder ist das Prüfverfahren oder die Überwachung der Fertigung unzuverlässig, so müssen Rückschläge unausbleiblich sein. Der Ingenieur von heute muß sich auf die Güte der Baustoffe ebenso verlassen können wie auf die Zuverlässigkeit der Prüfverfahren. Wenigstens muß er wissen, wo die Grenze der Zuverlässigkeit der angewandten Prüfverfahren erreicht oder überschritten wird. Die Eigenschaften der Baustoffe lernen wir durch die chemische Analyse und durch die bekannten mechanischen Prüfverfahren kennen. Wir untersuchen an Probestücken die Streckgrenze, die Elastizität, die Härte, die Dehnung oder Dehnfähigkeit, die Kerbzähigkeit, die Dauerfestigkeit und als neuen Prüfpunkt die Korrosionsanfälligkeit. Die Korrosionsanfälligkeit ist nach den neuesten Forschungen von ausschlaggebender Bedeutung für die Festigkeit dynamisch beanspruchter Teile und insbesondere auch für die Reinheit des Schmelzbades in der Schweißung. Ist das zu verarbeitende Eisen mehr oder weniger angerostet, so gelangen die Rostbestandteile und damit durchgebundenes Wasser mit in das Schmelzbad der Schweiße, wodurch die Güte der Schweiße erheblich beeinflußt werden kann. Auch auf diesem Gebiet sind auf der Deutschen Werft Forschungen und Untersuchungen angestellt worden. Es ist daher wichtig, daß die zu schweißenden Kanten oder Plattenflächen gut entrostet bzw. metallisch blank sind. Man spricht hier von einer sorgfältigen Schweißnahtvorbereitung. Durch das längere Lagern vorbereiteter Platten ist aber ein Anrosten besonders im Freien unvermeidlich. Man geht daher in Zukunft den Weg, daß

die gesamten Bauteile durch Abstrahlen vom Rost usw. befreit und mit einem bereits als Grundanstrich wirkenden schweißbaren Anstrich versehen werden. Dieser Anstrich muß also das Schweißen noch ermöglichen und muß zudem noch im Schmelzbad neutral oder schweißfördernd wirken. Hierfür eignen sich Kunstharzanstriche, die alterungsbeständig und seewasserfest sind und durch Zusätze sich im Schmelzbad völlig neutral verhalten. Die Zerstörung der meisten üblichen Anstriche erfolgt durch das im Tages- bzw. Sonnenlicht enthaltene UV-Licht. Um dies zu vermeiden, hat man festgestellt, daß ein Zusatz von z. B. Ferro-Aluminium in unserem Falle das UV-Licht reflektiert und somit das Bindemittel weitestgehend vor der Zerstörung schützt. Durch diesen neuen Grundanstrich wird auch in Zukunft eine Unterrostung vermieden. Einem Schiff muß vor allem in der Zeit, wo es noch auf den Helgen der Werft liegt, der grundlegende Korrosionsanstrich schon während der Verarbeitung der Baustoffe aufgebracht werden. Diese Anstriche müssen schnell trocknen und das Eisen von der Außenluft abschließen. Dieses Verfahren ist der Deutschen Werft A.G. Hamburg durch ein Patent Nr. 851 296 geschützt. Der Erfinder ist der Verfasser des Berichtes.

Um ein standfestes Werk zu schaffen, muß neben der Güte des Baustoffes auch seine Weiterverarbeitung geprüft und überwacht werden. Hier können aber nur zerstörungsfreie Prüfverfahren als Hilfsmittel eingesetzt werden.

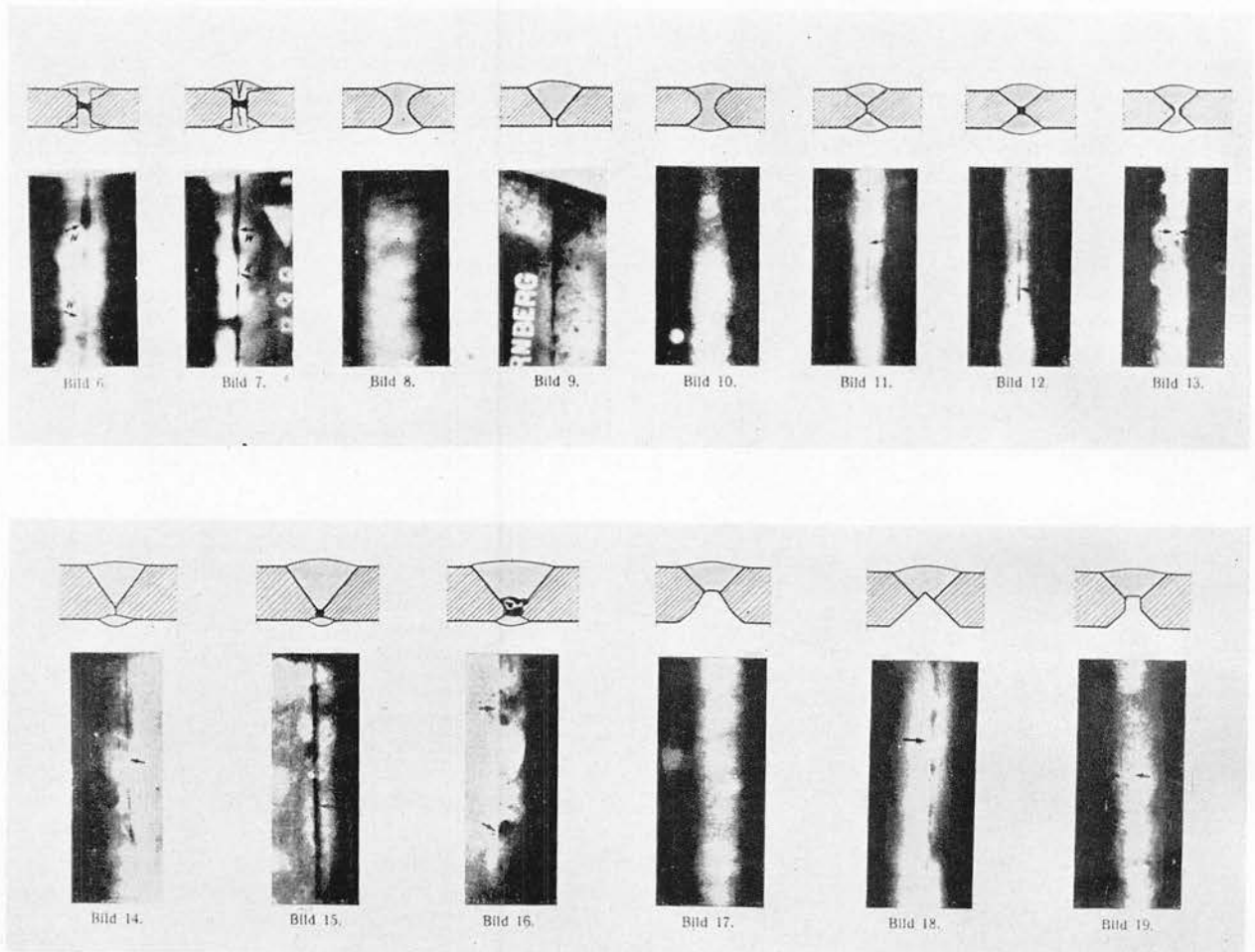
Jede neue Erfahrung bildet eine Bezugsquelle für neue Richtlinien und Anweisungen. Um die Voraussetzungen für eine gute Schweißarbeit zu schaffen, sind die bekannten Vorschriften erlassen. Der äußere Befund ist nur ein kleiner Hinweis und nicht unbedingt zuverlässig. Ich habe schon gut aussehende Nähte gesehen, die aber so wenig eingebrannt waren, daß sie sich leicht vom Mutterstoff abheben ließen. Die Untersuchung der Schweißnähte bzw. Verbindungen erfolgt meistens mit hochwertigen Röntgengeräten. Die Entscheidung jedoch, welche Nähte durch ein zerstörungsfreies Prüfverfahren geprüft werden sollen, trifft der verantwortliche Dezerent. Er bestimmt auch, welche Fehler noch geduldet werden können und welche entfernt werden müssen.

Für die Untersuchung von Bauteilen sind auf der Werft hochwertige Fachkräfte jederzeit zur Verfügung, die auch die Auswertung der Untersuchungsbefunde vornehmen und dem jeweiligen Film die Zensur geben. Diese gehen von 1—4. Wenn ein Film mit der Note 4 versehen ist, ist die Schweißnaht unbedingt zu erneuern. In der Folge werden eine Reihe von Aufnahmen mit Schweißfehlern angesprochen.

Bei V-Nähten, die wurzelseitig nicht nachgeschweißt werden können, z. B. bei Rohrschweißungen oder Aufbauten usw. ist besondere Vorsicht geboten, außerdem ist eine Tropfenbildung zu vermeiden. Es wird in den „Vorschriften“ darauf hingewiesen, daß die Bindung

zwischen Schweißwerkstoff und Mutterwerkstoff bei allen Schweißnähten auch im Scheitel der Naht einwandfrei sein soll, d. h. also, daß die Naht gut durchgeschweißt werden muß. Vor allem sind in der Wurzel-lage zu starke Elektroden zu vermeiden. Die im Bild 9 dargestellte Verbindung ist schlecht, da die Wurzel völlig unverschweißt geblieben ist. Auch befinden sich im Schweißwerkstoff Blasen. Bei ungenügender Durch-

Das Grundrezept des Schweißers lautet: Es muß so lange ausgeeißelt werden, bis der Span sich nicht mehr teilt. Eine nach Bild 17 ausgekreuzte Naht, eine leicht ausgerundete, nach außen sich öffnende Mulde ohne Kerben und Riefen ist erfahrungsgemäß am günstigsten. Die Röntgenaufnahme zeigt, daß die im Bild 16 festgestellte Fehlschweißung ordnungsmäßig beseitigt wurde. Bild 18 und 19 zeigen eine unrichtig aus-



schweißung (z. B. bei Verwendung zu dicker Elektroden für die erste Lage) bzw. mangelnder Auskreuztiefe treten im allgemeinen drei verschiedene Arten von Wurzelfehlern auf, die in den Bildern 11—13 schematisch dargestellt und in den Röntgenbildern wiedergegeben sind. Im Bild 10 ist zum Vergleich wiederum die Röntgenaufnahme einer einwandfreien X-Naht wiedergegeben. Die Bilder 14 und 15 zeigen entsprechende Fehlererscheinungen bei V-Nähten.

Die günstigste Stoßentfernung beträgt erfahrungsgemäß etwa 3 bis 4 mm. Im Bild 16 wird eine Schweißung gezeigt, die wiederum mit einer zu starken Elektrode verschweißt wurde, die Wurzel hat sich mit Schlacke angefüllt, so daß sie sich im Spalt nicht aufschwemmen konnte. Im Röntgenbild sind die Schlackennester gut erkennbar. In solchen Fällen muß die Gegenseite tief ausgekreuzt werden, damit auf diesem Wege die Einschlüsse beseitigt werden. Noch ein Wort zur Praxis des Auskreuzens, dessen richtige Ausführung häufig dem Ermessen des Schweißers allein überlassen bleibt.

gestemnte Fehlschweißung. Im Bild 19 sieht man deutlich die Stemmkannten an der Wurzel im Röntgenbild. Werden solche Ausstemmungen verschweißt, dann entstehen wieder Fehler wie im Bild 11 bis 16.

Grundbedingung ist, daß die Schweißnahtvorbereitung so vorgenommen wird, daß die Wurzelschweißung einwandfrei ausgeführt werden kann und die Schlacke aufgeschwemmt wird und somit ein ordentlicher Wurzleinbrand entsteht. Dies kann nur erfolgen, wenn der Stoßabstand, der Schweißöffnungswinkel und der richtige Elektrodendurchmesser gewählt werden. Tiefe Riefen und Brennerkerben sind ebenfalls unbedingt zu vermeiden. Außerdem ist auf alle Fälle der Brennzunder von der vorbereiteten Naht zu entfernen. Auf diese Punkte wird auf der Deutschen Werft besonders Wert gelegt. Bild 6 und 7 zeigen Aufnahmen von Wurzelfehlern, wie sie bei Automatennähten vorkommen können. Wurzelfehler können durch Schrumpfung leicht zur Wurzelrisse oder Oberflächenrisse werden.

Ing. Adler

Unfälle verhüten!

Trotz Unfallbilder und dauernder Belehrungen ist die Zahl der Unfälle im Steigen. Statistisch ist nachgewiesen, daß sich 75 Prozent aller Unfälle vermeiden ließen, wenn jeder Obacht geben würde.

Wir suchen hiermit als Assistenten des Sicherheits-Ingenieurs für den Posten eines Unfallbeauftragten einen Mitarbeiter, der nur die Aufgabe zu erfüllen hat, alle Mittel anzuwenden, um die Unfallziffer herabzusetzen.

Der Bewerber soll den Werftbetrieb gut kennen.

Er soll durch Wort und Schrift möglichst viele Mitarbeiter von der Notwendigkeit seiner Maßnahmen überzeugen und zur Mitarbeit gewinnen.

Gewünscht ist zeichnerische Begabung, um durch Skizzen für den Gedanken zu werben. Bewerbung mit handschriftlichem Lebenslauf, Angabe, ob Amateur-Fotograf und kurzer Schilderung, wie sich der Bewerber die Lösung der vorstehenden Aufgabe vorstellt, ist einzureichen an die Betriebsdirektion bis zum 30. Juli 1953.

Gedanken zu einigen Amateurfotos

Von Wolfram Claviez

Fahren wir in unserer Bildbetrachtung fort. Für das Foto Nr. 1 von Bartels gilt dasselbe, was ich bei meinem letzten Foto im vorletzten Heft versuchte, zum Ausdruck zu bringen.

Welch großer Reiz liegt in dem bewegten Spiel des Wassers mit seinen leuchtenden Reflexen, welch zauberhaftes Spiel abstrakter Formen, bizarrer Kringel, hellglitzernder und dunkler Flächen, welch lustiger Gegensatz zwischen der lebendigen Bewegung des Wassers und der kühlen Starrheit des gerippten Eisens! Aber auch Eisen kann zu einem leuchtenden, fließenden Element werden. Das sehen wir besonders schön in dem Foto Nr. 2 von Tölken. Das Eisen ist zum selbstleuchtenden Körper geworden, es ist Bildgegenstand und Lichtquelle gleichzeitig.

Nr. 3 zeigt einen hübschen Schnappschuß von Beck. In der äußeren Haltung des Kindes liegt kein allzu großer Gegensatz zu der des Mannes in Nr. 2. Aber, womit sich die beiden Wesen im Moment gerade beschäftigen, das steht in einem amüsanten Kontrast zueinander. Hier die angespannte Konzentration des Arbeiters, dort das freudige Staunen des Kindes.

In Nr. 4 sehen wir noch einmal ein Bild von Bartels, das in seiner Art eine ähnliche Beschränkung zeigt, wie wir sie von den japanischen Graphiken kennen. Alles ist bewußt ausgeschaltet, was ein Motiv im landläufigen Sinne „hübsch“ macht — aber um wieviel stärker spricht dafür das Wenige, was zu sehen ist!

Welch verschiedenartige Bilder kann man von einem Standpunkt aus machen! Man muß nur mal den Blick nach oben und nach unten richten und nicht immer stur geradeaus. Tölken gibt davon ein schönes Beispiel mit seinen beiden folgenden Bildern, wo er einmal eine Möwe im Flug erhascht, die nach einem Brocken schnappt, — ein Schnappschuß im wahrsten Sinne des Wortes, — und wo er zum anderen uns den Wattboden glucksen hören läßt.

Die beiden letzten Aufnahmen des Verfassers sollen noch einmal zu zeigen versuchen, daß die schönsten Aufnahmen immer die direkt aus dem Leben gegriffenen sind. Vergebens sucht man unter den gestellten Atelier-Kinderporträts der Berufsfotografen so überzeugende Ausdrucksstudien, wie hier eine bei dem Doppelporträt der portugiesischen Fischerjungen mal eben so im Vorbeigehen gelungen ist. Auch das letzte Foto ließe sich niemals konstruieren. Die Anmut der kindlichen graziösen Bewegung liegt in ihrer Ungezwungenheit.

Dies sind nur einige wenige Beispiele, die alle Fotoapparatbesitzer anregen sollen, jetzt in den schönen Frühlingstagen ihren Kasten aus dem Schrank zu holen. Außerdem hat das Ganze ja noch einen praktischen Zweck; denn man kann zur Not etwas damit verdienen. Der jetzige Fotochef der Volkswagenwerke, Luther, ist kein Berufsfotograf, sondern war Kalkulator auf der DW, und Willi Bartels, der Cheffotograf unserer Werft, war einmal Schweißer. Entscheidend sind immer nur Begeisterung und Ausdauer in einer Sache.



Abb. 1

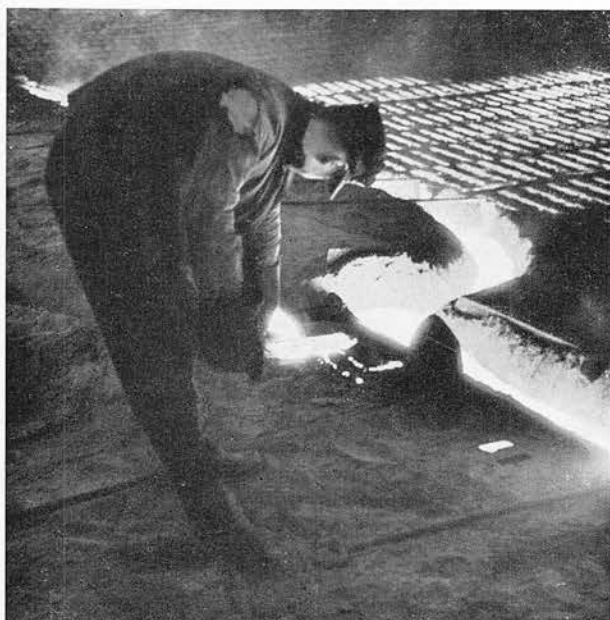


Abb. 2



Abb. 3



Abb. 4



Abb. 5

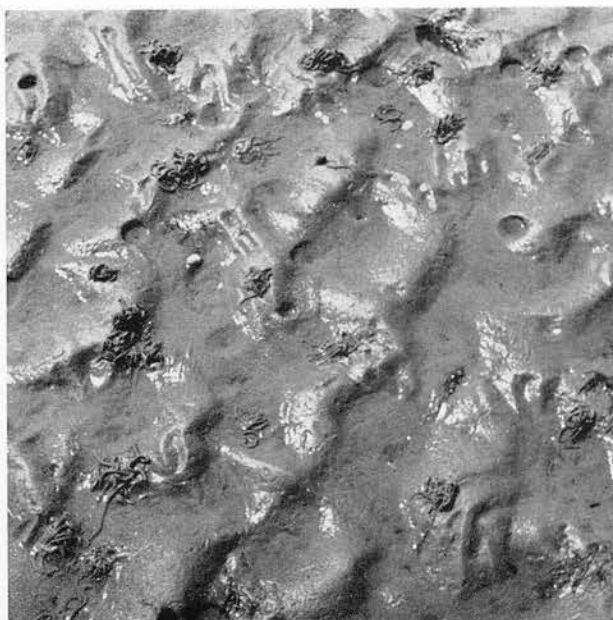


Abb. 6



Abb. 7

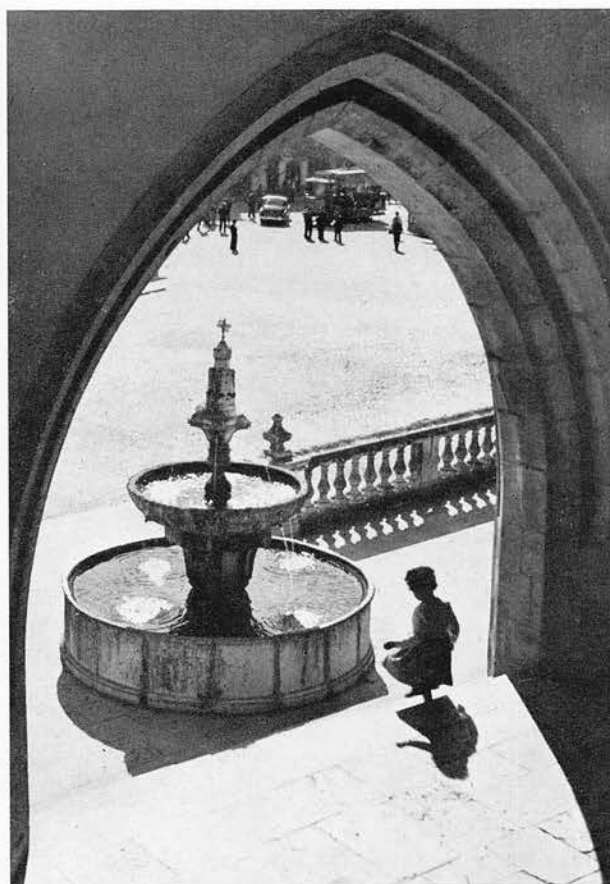


Abb. 8

Urlaub im Harz

Am 4. Mai 1953, es war fast noch ein bißchen kühl, trafen wir uns am ZOB in Hamburg. Vom Lautsprecher her tönte eine Stimme, die uns bedeutete, daß unsere Busse für den Harz vom Bahnsteig 0 abfahren. Wir waren alle ein bißchen aufgeregt und jeder hatte Angst, daß der Bus ohne ihn abfährt. Aber erst 10 Minuten nach 7 Uhr saßen wir alle wohlverpackt in den Bussen. Die Koffer wurden unten im Bus oder im Kofferwagen verstaut. Als Herr Ob.-Ing. Lorenz uns noch eine kleine Ansprache hielt, „daß wir dieselben Rechte wie die



Rast an der Autobahn

Kurgäste hätten und uns noch auf die freie Kurtaxe aufmerksam machte, die die Werft auch für uns bezahlt hatte, und Herr Ob.-Ing. Lorenz uns noch gute Reise wünschte“, da hatten wir alle das Gefühl, daß wir auch etwas sagen mußten. Nämlich einen herzlichen Dank für die schöne Reise, aber wir waren alle so aufgeregt, daß wir den Dank nun nachher an dieser Stelle aussprechen möchten. Und schön ist diese Reise auf alle Fälle gewesen. Es ist wohl jeder auf seine Kosten gekommen.

Erst die schöne Landschaft bis Celle, wo wir eine kleine Kaffeepause von 15 Minuten einlegten. Dann fuhren



Am Ziel. Auf dem Marktplatz von Bad Grund

wir durch schöne Städte und Wälder. Im Bus wurde auf der Autobahn die Musik eingeschaltet, und wir fuhren quatschvergnügt durch die Welt. Nach und nach hatte man sich auch schon im Bus gegenseitig berochen und gepeilt, wes Geistes Kind der andere ist; denn das ist zum guten Einvernehmen unbedingt wichtig: Wenn man auch morgens denselben Eingang zur Arbeit hat, so kennt man sich noch lange nicht richtig. Aber in so einem Ferien-Bus, da geht es viel leichter und schneller. „Magst 'ne Appelsine oder 'nen Salmi?“ Man-

cher hatte auch einen kleinen Tropfen in Flaschenformat mitgenommen, da er befürchtete, daß er unterwegs umkippen würde; denn so eine Autotour ist eine feine Sache, nur die Sonne darf nicht auf den Bus scheinen. Wir aber hatten Glück, gerade das richtige Wetter, keine heiße Sonne und klare Sicht. Das merk-



Pension Sievert, Bad Grund

ten wir erst richtig, als nach und nach die Berge zu sehen waren. Wir fuhren an tiefen Schluchten vorbei und dann wieder steil hoch. Die Tiefe war manchmal beängstigend, und wenn wir manchmal beobachten konnten, wie die Autos und Motorräder hier die Straßen und Berge hinuntersausten, so lief es uns oftmals kalt über den Rücken.

Schließlich trennten sich unsere Wege. Ein Bus fuhr nach Braunlage, unser rollte über Altenau nach Bad Grund. Endlich waren wir da. Der Fahrer unseres



Haus Irmgard, Bad Grund

Wagens setzte uns nach und nach bei den Pensionen ab. Die ersten Gäste wurden gleich am Markt von den jungen Mädchen der Pension „Sievert“ in Empfang

genommen. Anschließend fahren wir nach „Haus Irmgard“ und dann in die Pension „Höfinghoff“. Nachdem jeder sein Zimmer erhalten hatte und wir uns alle



Haus Höfinghoff

etwas vom Staub befreit hatten, gab es Mittagessen. Wir hatten in allen Pensionen nette Wirtinnen und Wirte, wie sich später herausstellte. Es gab reichlich zu essen und die Bedienung war auch zuvorkommend. Fast alle haben zugenommen, aber mancher hatte auch erst eine kleine Umstellung zu überstehen. Am nächsten Tag schon konnten wir unsere Kurkarte abholen. Die Kurkarte ist ein wichtiges Dokument. Wenn man die Kurkarte mal nicht bei sich hat, dann kann sich ein Kurkonzert oder dergleichen sehr verteuern. In Bad Grund gibt es einige nette Lokale, in die wir gern gingen, wenn das Wetter mal nicht zum Wandern lockte oder wenn man seinen Muskelkater auskurieren wollte. Meistens sind wir aber in der Natur gewesen.



So schön ist der Harz. Blick auf Bad Grund

Wir hatten zuletzt schon unsere Lieblingsplätze, wo wir uns auch häufig trafen. Einige ganz Mutige haben alle Berge, sogar den Albertturm erkraxelt. Er liegt immerhin 750 m über dem Meeresspiegel. So haben wir uns alle prächtig erholt. Einige haben auch schöne Aufnahmen gemacht. Die besten möchten



Gemeinsame Wanderung

wir für die Werkzeitung geben, damit auch die Kollegen, die noch nicht dabei sein konnten, eine kleine Vorfreude haben.

Herzliche Grüße von der I. Kolonne der DW
aus Bad Grund 1953 (Schwabe)
(Bilder von Sepp Schwarz)

Aus dem Betriebssport

Sparte Fußball

1. Herren

Stand der Punktspiele am 31. 5. 1953

Firma	Spiele	Tore	Punkte
1. Mitropa	5	19:4	9:1
2. DW	6	23:13	8:4
3. Rot-Gelb	5	13:9	6:4
4. Schultz	5	13:11	6:4
5. Lübecke & Co.	5	9:17	4:6
6. Fordwerke	6	9:23	2:10
7. Kroenert	4	3:12	1:7

Reserve

1. DW	5	25:5	9:1
2. Iduna	4	13:5	7:1
3. Ott. Eisenwerke	5	15:10	6:4
4. Mitropa	6	19:18	6:6
5. Bleiindustrie	7	31:17	6:8
6. Böhringer	5	13:12	5:5
7. Bez.-A. Eimsb.	4	8:13	4:4
8. Neue Welt	5	6:10	4:6
9. Raffay & Co.	5	2:42	0:10

2. Herren

1. FW Bauamt 1	3	15:2	6:0
2. LVA Reserve	3	6:10	3:3
3. DW	2	13:8	2:2
4. Gaswerke 2	2	9:10	2:2
5. Böttcher 1	2	3:7	1:3
6. Südfrucht Res.	1	0:5	0:2
7. Hartung 1	1	0:5	0:2

1. Jugend

1. DW	5	28:9	8:2
2. Heidenreich	5	12:10	6:4
3. Menk 1	2	11:3	4:0
4. Osten & Kr.	3	5:5	4:2
5. Nordd. Traktoren 4	4	6:13	3:5
6. Stülcken 2	3	4:14	1:5
7. Holm 1	4	2:14	0:8

Sparte Handball

DW 1 gegen Grenzschtz	11:12
DW 1 gegen Nordd. Affinerie	16:12
DW 1 gegen Philips	7:27
DW 2 gegen O.F.D.	11:11
DW 2 gegen Hamburger Kreditbank	14:9
DW 2 gegen Mannh. Versicherung	23:9

Sparte Tischtennis

Unsere Mannschaften haben die Punktspiele hinter sich. Wir haben im Tischtennis die Sauregurkenzeit. Da viele Kollegen jetzt auch im Urlaub sind, haben wir während

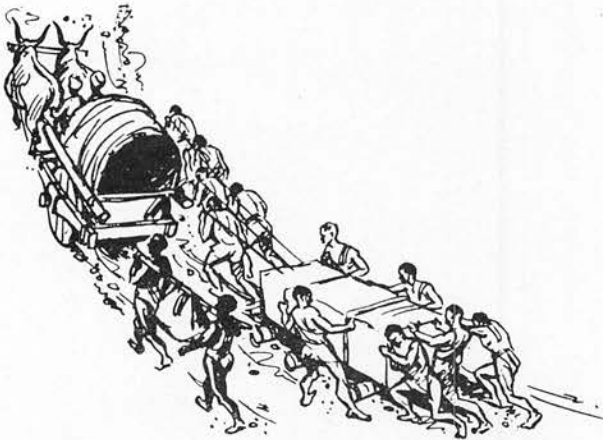
der Sommerzeit auch einen Trainingstag wegfallen lassen. Wir spielen bis zum Beginn der neuen Serie (August, September) nur noch donnerstags.

Allen Spielern aber, die Wert darauf legen, in der nächsten Serie in einer Mannschaft mitzuspielen, wird empfohlen, den Donnerstag nicht zu versäumen, damit wir einen Überblick über die Stärke der einzelnen Leute bekommen. Außerdem ist unsere Spielraumfrage noch immer akut. Wir müssen die Kantine räumen. Wenn ein Kollege einen geeigneten Raum ausfindig machen kann, möglichst auf der anderen Seite der Elbe, sind wir für Vorschläge sehr dankbar.

Transportrationalisierung

Es wurde an zwei aufeinanderfolgenden Tagen ein Film über Transport-Rationalisierung vorgeführt. Da dieser Film bei den Teilnehmern großen Anklang gefunden hat, so sollen im Nachstehenden einige Beispiele an Hand der Fotos beschrieben werden.

Auch der Schiffbau ist ein großes Transport-Unternehmen. Wenn wir uns vorstellen, daß allein durch die Schiffbauhallen täglich 250 t Walzmaterial transpor-



tiert werden müssen, so wird jedem klar, welche Vorteile darin liegen, daß wir alle daran mitarbeiten, alle unnötigen Handgriffe zu vermeiden und unnötige Diskussionen im Betrieb zu beseitigen, damit ein klarer, gut überlegter Materialfluß erreicht wird, ohne daß einzelne Kleinteile verlegt werden, verlorengehen und doppelt angefertigt werden müssen.

Es ist daher falsch, daß in vielen Betrieben auch heute noch der Transport als notwendiges Übel angesehen und am Rande betrachtet wird. Man ist der Meinung, daß diese Kosten nicht zu vermindern sind und schenkt ihnen kaum irgendeine Beachtung. So gibt es Firmen, bei denen bis zu 85 % der Fertigungskosten einer Ware auf den inner- und außerbetrieblichen Transport entfallen. In einer Gießerei werden, um 1 t Gußeisen zu erhalten, 80 bis 120 t Materialien bewegt. Um 1 t Papier zu erzeugen, sind 17 bis 20 t Material zu transportieren. Beim Hausbau beträgt der Transportanteil ungefähr 25 % der Gesamtlöhne. Wenn wir diese Zahlen lesen, glauben wir gern, daß im Jahre 1950 in Amerika allein 8 Milliarden Dollar für Transportleistungen, gleich 32 % der gezahlten Löhne, ausgegeben wurden. Geben alle diese Zahlen nicht zu denken? Lohnt es sich nicht, wenn man diesem „nebensächlichen“ Gebiet mehr Beachtung schenkt und versuchen würde, diese Kosten, von denen keiner einen Vorteil hat, zu senken? Bei Überprüfung kann hier viel erreicht werden. So ist es gelungen, durch zweckentsprechende Anordnung der Maschinen, der Transportwege und der Kontrollstellen in der oben angeführten Gießerei und in der Papier-

fabrik die Kosten um 10 bis 15 % zu senken, ohne daß die menschliche Arbeitskraft mehr beansprucht wird und die „Ausbeutung des Menschen“ zunimmt, wie es in einem kürzlich herausgegebenen Flugblatt hieß.

Nun ist auch beim Transport nicht alles so gewesen, wie wir es heute sehen. Wie viele Überlegungen und Gedanken sind wohl notwendig gewesen, um von dem Zustand, welcher auf Bild 1 dargestellt ist, und welches deutlich zeigt, welche Körperkraft beim Transport aufzubringen war, zu dem Zustand, welcher auf Bild 2 dargestellt ist, zu gelangen, wo die Arbeit das Transportmittel leisten muß, während der Mensch nur Lenker des Fahrzeuges ist?

Es lohnt also, sich Gedanken zu machen und sich die Frage vorzulegen: „Wie können die Transporte vereinfacht werden? Ist der Arbeitsfluß, den das Maschinenteil in den Werkstätten durchwandert, richtig? Können die Transportwege verkürzt werden? Sind besondere Fördermittel für den Einsatz geeigneter?“

Um die Transportkosten zu senken, muß die Forderung gestellt werden:

Jede Transportzeit, welche nicht gleichzeitig einen Bearbeitungsgang in sich trägt, ist möglichst auszuschalten.

Das Werkstück darf nur zum Zwecke des Weiterbaues angefaßt werden.

Jedes unnötige Stapeln, Hinlegen, Bewegen, Aufnehmen, Einlagern, Transportieren muß ausgeschaltet werden.

Man meint leichthin, diese Forderungen seien selbstverständlich. Aber in allen Betrieben ist immer wieder festzustellen, daß Teile oft unnütz gelagert und trans-



portiert und später wieder in die Hand genommen werden, ohne daß ein weiterer Fertigungsgang erledigt wurde. Um die Kosten für den Transport zu senken, werden bei uns moderne Transportmittel in immer größerem Maße eingesetzt, wie Kräne verschiedenster Art, Elektrokarren, Hubstapler, zweiteiliger Transportkarren, Hubkarren, Steinbockwagen, Rutschen, Rollbahnen, Fließbänder, dazu geeignete Transportbehälter,

um zu verhindern, daß kleine und mittlere Werkstücke auf der Erde herumliegen und unnütz in die Hand genommen werden.
Man unterscheidet:

- Container sind Behälter,
- Racks sind Gestelle zum Einsetzen von kleineren Kästen oder Gegenständen,
- Pallets sind Stapelplatten,
- Faltbehälter sind Container, die beim Rücktransport raumsparend zusammengelegt werden,
- Handbehälter sind tragbar.

Unsere DW ist ja kein Unternehmen, in welchem Werkstücke in großen Stückzahlen hergestellt werden, wo der Transport verhältnismäßig einfach mit Rutschen, Rollbahnen und Fließbändern zu lösen ist. Die weiten Wege, die schweren Teile gestatten nur einen beschränkten Einsatz dieser Transportmittel (Schiebesträße in der Maschinenfabrik, Förderband für Schiffsplatten in der Schiffbauhalle, Sauerstoffanlage); auf Werften dürften straßen- und schienengebundene Fahrzeuge zweckmäßiger sein.

Von großer Wichtigkeit ist die Freihaltung der Wege, damit dauernd eine gute Zugänglichkeit und damit Beschickung sichergestellt ist.

Wünschens- und erstrebenswert ist es weiterhin, darauf zu achten, daß der Maschinenarbeiter nicht mit Materialbeschaffung, Besorgen von Vorrichtungen und Werkzeugen, Herholen und Fortschaffen der Werkstücke, Besorgen von Zeichnungen usw. zu tun hat. Dieses alles müßte am Arbeitsplatz stehen, bevor die Maschinenarbeit beendet ist. Dadurch könnte der Facharbeiter sich der eigentlichen Facharbeit mehr zuwenden, ohne sich mehr anzustrengen.

Diese kurzen Ausführungen zeigen schon, daß die Aufgaben vielseitig sind und es großer Anstrengungen bedarf, um unnötige Transporte zu vermeiden und sinnvoll sich aller Neuerungen zu bedienen. Jeder, der mit dem Transport zu tun hat, muß mithelfen, mitdenken und mitarbeiten, damit es in unseren Werkstätten und Lagern auch so aussieht, wie wir es auf dem unteren Bild sehen, und wie wir es wohl alle erstreben.

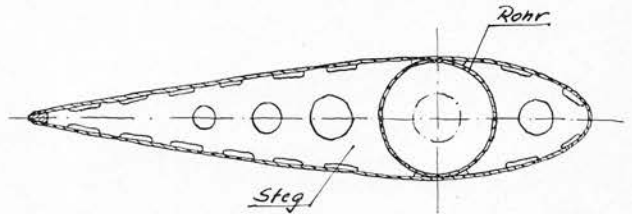
RF (Harms, Horst)



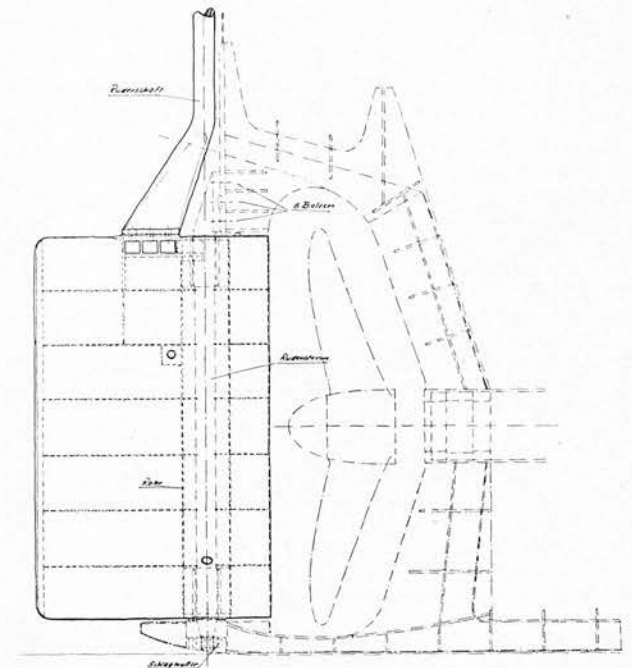
Stüern

Enorm... ganz enorm!
So'n grot Schipp un so'n lütt Ruder.
Öh! segg mol, wi is dat egentlich mit dat Stüern?
To hoch, veel to hoch!
Quatschkopp, ick meen doch nich de Stüern von't Finanzamt, sonnern d a t Stüern von de Scheepen.
Och so, dat kann ick di vertelln, so in großen Zügen, paß op!
All uns Scheep kriegt siet Johnn uns „Simplex“ Balance Ruder, ein Hohlkörper, un nich bloß so'n flache Platt an Knüppel fastmakt, sondern ein stromlinienförmiger Körper mit geringstem Widerstand und ohne Wirbel-

bildung, geit dorch Woter as so'n Meerolsch dorch de Südsee. Kiek, so süt so'n Ding in'n Snitt ut.



Binnen is nix as en Rohr un 'n poor Stücken Bleek, dormit dat stief is, der Rest ist Luft, nix as Luft, trägt sich sozusagen selbst. Von Vorkant bit Rohr un Achterkant bit Rohr is natürlich ein errechnetes Maß, soto-seggen utbalanciert, daher das Wort Balance Ruder. „Simplex“ heet dat Ding, weil dat so eenfach is. In dat Rohr, wat dorch dat Ruder geit, sitt boben un ünn en Loger mit Pockholt. Dorch disse Loger geit nu wedder de Ruderstevn, de nu bi de Loger 'n beeten dicker is, un wo se denn Buchsen obtrecken doot. Bi uns Mokoart is de Ruderstevn fest, aber losnehmbar. Kiek hier, so süt dat Ding ut.



Freuher hung dat ganze Ruder achter den Ruderstevn. Wenn du dor dat Ruder dreihn wullst, muß du veel mehr Kraft opbringn as bi uns. De Rudermaschin weer natürlich veel gröter, sworer un ok dürer.
De Ruderstevn sitt boben mit soß Bolten an Steven fast un ünne in de Hack mit'n Konus un grote Schlagmudder. Bildet somit einen festen Rahmen. For de veelen Fingerlinge hebbt wi bloß noch twee Loger mit Pockholt, de veel länger holt as de lütjen Fingerlingsloger. Du süst also, uns Ruder hett veel Vordeele: bessere Steuerfähigkeit, bei gleicher Ruderfläche kleinere Rudermomente, un dormit lütttere Rudermaschin, weniger Verschleiß und weniger Widerstand, wat wedder for de Schippsgeschwindigkeit von Vordeel is. Worum nich all Scheep uns Ruder hebbt? Tjää, so einfach is dat nich.
Op dat Ruder hebbt wi en Patent. Und nun gibt es zwei Möglichkeiten. Entweder se kofft so'n Ding fix un fartig von uns, oder se betolt ne Teknung un Lizenz. Un se ward kofft, wi warme Semmel!
Denn kiek, an de 2500 Scheepen sünd dormit utrüst, un se stüert good, rund um die Welt!
Wenn du mol en Schipp hest, mok ik di ok een, swatt natürlich, bloß nich über snacken!
So, nu schüs, ik hevv keen Tied mehr.

Ing. Fleischmann, Sb

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 40- und 25jähriges Dienstjubiläum

40 Jahre war unser Mitarbeiter Paul Schlichting am 18. 6. 1953 bei uns. Er ist seinerzeit als Helfer im Maschinenbau bei der damaligen Reihersstieg-Schiffswerfte eingestellt worden und hat sich vier Jahrzehnte hindurch als zuverlässiger Mitarbeiter bewährt. Jetzt führt er im Betrieb Grasbrook einen 6-t-Kran. Wir wünschen dem 66jährigen noch viele Jahre guter Gesundheit.



Am 5. 6. 1953 konnte Meister Karl Brunst sein 25jähriges Jubiläum feiern. Er ist am 5. 6. 1928 als Schirrmeister bei uns eingetreten. 1947 wurde er Vorarbeiter, um 1951 das verantwortungsvolle Amt eines Meisters in unserer Hammer Schmiede zu übernehmen. Meister Brunst ist ein richtiger Schmied mit der diesem Beruf eigenen ruhigen Stetigkeit. Er versteht sein Fach und verdankt seinem Können seinen Aufstieg. Wir alle wünschen unserem sympathischen Mitarbeiter, daß er auch noch weitere Arbeitsjubiläen bei uns feiern kann.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

E'Schw.-Anlerner Erich Levin mit Frl. Ingelore Becker am 2. 5. 1953
Anzeichner Erhard Lanowski mit Frl. Käthe Lembke am 8. 5. 1953
E'Schweißer Heinrich Tilke mit Frl. Martha Poppe am 8. 5. 1953
Brenner Otto Laskowski mit Frl. Helene Schaar am 9. 5. 1953
Kaufmännischer Angestellter Rolf Eschert mit Frl. Helga Behrens am 15. 5. 1953
E'Schweißer Waldemar Pause mit Frl. Ruth Heinecke am 16. 5. 1953
E'Schweißer Otto Vietz mit Frl. Frieda Bublitz am 22. 5. 1953
Elektriker Werner Gottwald mit Frl. Ingeborg Vossen am 23. 5. 1953
Kupferschmiedehelfer Werner Wilhelm mit Frl. Franziska Steinmetz am 23. 5. 1953
Transportarbeiter Roman Schwarz mit Frl. Ingetraut Heins am 23. 5. 1953
Tischler Josef Rynek mit Frl. Elfriede Mariak am 23. 5. 1953
Schiffbauhelfer Hans-Herbert Neumann mit Frl. Lisa Petersen am 23. 5. 1953
Bohreranlerner Heinrich Drews mit Frl. Else Bauer am 23. 5. 1953
Anstreicher Kurt Wendlandt mit Frl. Hertha Wawrzyniak am 23. 5. 1953
Seilbahnfahrer Heinz Jürs mit Frau Frieda Jürs am 23. 5. 1953
E'Schweißer Egbert Sommer mit Frl. Rosemarie Galisch am 23. 5. 1953
S'zimmerer Hermann Grimm mit Frl. Lieselotte Groth am 23. 5. 1953
Kupferschmied Hermann Neisewald mit Frl. Ruth Helwes am 23. 5. 1953
Blechslosser Karl Kersten mit Frau Gertrud Conze am 23. 5. 1953
Bohrerhelfer Martin Hallmen mit Frau Dora Lührs am 23. 5. 1953
Schlosser Wolfgang Epple mit Frl. Annemarie Autowski am 23. 5. 1953
E'Schw.-Anlerner Werner Dethloff mit Frl. Ilse Burow am 30. 5. 1953
E'Schweißer Dietrich Kluger mit Frl. Ruth Stolzenberger am 30. 5. 1953
E'Schweißer Friedrich Kelm mit Frau Martha Buns am 30. 5. 1953
S'bau-Helfer Günter Sempf mit Frl. Ingeborg Ohlde am 6. 6. 1953
S'zimmerer Hans-Heinrich Ladiges mit Frl. Ursula Drews am 6. 6. 1953
Anschlagger Alfred Jahn mit Frl. Ingeborg Walter am 6. 6. 1953

Geburten:

Sohn:

E'Schweißer Andreas Torday am 9. 5. 1953
Schiffbauhelfer Walter Schönsee am 21. 5. 1953
Maschinenarbeiter Heinz Gresens am 21. 5. 1953
Technischer Angestellter Heinz-Günter Schnoor am 28. 5. 1953
S'bau-Helfer Alfred Gerlach am 29. 5. 1953
Schlosser Paul Staschak am 1. 6. 1953
Ingenieur Erich Stölting am 9. 6. 1953
Kaufmännischer Angestellter Rolf Dahms am 11. 6. 1953

Tochter:

Kupferschmied-Helfer Hans Mählen am 29. 4. 1953
M'bauer Hans Klahr am 19. 5. 1953
S'bau-Helfer Otto Schrader am 19. 5. 1953
Schlosser Ernst Kröger am 21. 5. 1953
Techn. Zeichner Günter Jenfeldt am 23. 5. 1953
E'Schw.-Anlerner Karl-Heinz Schumacher am 26. 5. 1953

Wir gratulieren

Wir gedenken unserer Toten

Karl Nungesser
Heizer
gest. 26. 5. 1953



Paul Winass
Rentner
gest. 8. 6. 1953

Alfred Boche
Stellagenbauer
gest. 10. 6. 1953

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

Willi Köster



So, da bin ich wieder. Diesen Monat habe ich nun schon zum zweiten Male die Freude, mich mit Euch zu unterhalten. Zunächst möchte ich mich für die Grüße aus dem Urlaub bedanken. Ich wünsche allen DW'ern, die jetzt auf Reisen sind, und auch denen, die demnächst reisen werden, gute Erholung und möglichst immer strahlenden Sonnenschein, damit sie nicht im Urlaub in der Stube hocken müssen.

Wie in jedem Monat, so habe ich auch im Juni eine ganze Reihe von Briefen bekommen, die im allgemeinen direkt beantwortet werden. Manchmal sind Fragen dabei, die auch einen alten Klabautermann in Bedrängnis bringen. Da werde ich doch gefragt, wie lange ein Belegschafter im Betrieb sein muß, um an einer Probefahrt teilnehmen zu dürfen, fünfzehn, zwanzig, dreißig oder noch mehr Jahre. Ja, meine Lieben, das ist so eine Sache. Ihr wißt ja, daß grundsätzlich je 1000 BRT ein Betriebsangehöriger mitfahren darf. Da wir im letzten Jahre so etwa 107 000 BRT abgeliefert haben, könnt Ihr Euch also ausrechnen, wie lange es dauert, bis wir einmal rum sind. Ich werde mich aber darum bemühen, daß mehr Gäste mitkommen können. Übrigens, die Verteilung der Plätze wird nach Gewerken aufgeschlüsselt;

für die Angestellten liegt die Platzverteilung in den Händen der Abteilungsleiter. Grundsätzlich müßte also alles in Ordnung sein.

Mit den Probefahrten wird es übrigens immer schwieriger; denn am Steigen der Auflage unserer Zeitung sehe ich, daß wir immer mehr werden. Jetzt brauche ich schon 8500 Exemplare, damit alle, auch die Rentner, eine Zeitung bekommen können. Damals, als die Zeitung wieder ins Leben gerufen wurde, waren es 6500 Stück. Trotzdem freuen wir uns alle sehr, daß unsere Gemeinschaft größer geworden ist; denn auf diese Weise haben wir dazu beigetragen, neue Arbeitsplätze zu schaffen, und damit vielen Menschen neue Lebensfreude gegeben.

Wie in jedem Monat, war auch im Juni unsere Werft das Ziel vieler Besucher, die teilweise Anregungen für ihre eigene Arbeit suchen oder aber auch sich nur einen allgemeinen Überblick über einen Werftbetrieb verschaffen wollten. So haben wir vor ein paar Tagen eine Gruppe von Richtern der hamburgischen Straf- und Zivilgerichte durch unsere Betriebe führen können. Es ist auch viel bei uns gefilmt worden, und manch einer hat auch vielleicht in der Wochenschau in seinem Stammkino den Stapellauf des Motor-Tankers „Ernst G. Russ“ noch einmal miterlebt.

Und nun noch eins: Unser „Gärtner“, der unsere sehr bescheidenen Grünanlagen und die wenigen Blumenbeete pflegt und in Ordnung hält, hat die herzliche Bitte, daß unsere Belegschafter seine Bemühungen achten und darauf sehen, daß an den Anlagen, die uns alle erfreuen, kein Schaden angerichtet wird.

Das wär es mal wieder alles.

Auf Wiedersehen im Juli.

Herzlichst
Euer Klabautermann

Das ist ja heiter!

Der Schweigsame

Kapitän M. war sehr wortkarg. Er ist sehr begabt, aber in der Unterhaltung recht schwierig. Einmal fuhr er mit seinem Transporter nach Ostasien. Er stand mit dem I. Offizier an der Reling. Am Horizont erschien ein Wölkchen. Der I. Offizier sah mit dem Glas hin und sagte: „Ein Dampfer!“. Der Kapitän antwortete nicht. — Nach etwa 14 Tagen standen die beiden wieder an der Reling. Am Horizont wieder ein Wölkchen. Dieses Mal nahm der Kapitän sein Glas, sah hin und setzte die vor zwei Wochen begonnene Unterhaltung mit den Worten fort: „Noch einer“. Dann versank er wieder in Schweigen.

Der wahre Seemann

In einem Dorf an der Westküste von Schleswig-Holstein wohnte ein uralter Kapitän, der, soviel festzustellen war, nie über die Gewässer um Sylt und Amrum hinausgekommen war. Wenn er aber zu Grog eingeladen wurde, war er jedesmal so oft um Kap Horn herumgekommen, wie er Grog erhalten hatte. Neulich ließ sich jemand von ihm unter erheblichem Kostenaufwand von der 20. Kap-Horn-Fahrt erzählen. Es war eine fürchterliche Reise. — Trotzdem hielt dieser weltbefahrene Kapitän nichts von nautischen Instrumenten, die er für Teufelserfindungen hielt. So äußerte er sich über den Kompaß: „Nu segg mi mol, min Jung, wat mok ick mit'n Kompaß, wenn ick keen Land sehen kann?“

Atemübungen

In einer Schule wird auch über die ersten Maßnahmen zur Rettung Ertrinkender Unterricht erteilt. Dazu hat man eines Tages eine praktische Übung durchgeführt. Eine Gruppe von Schülern machte bei einem Mitschüler, bei dem angenommen wird, daß er dem Ertrinken nahe gewesen ist, die vorgeschriebenen Atemübungen. Plötzlich schreit der Junge auf: „Hört mal einen Augenblick auf und laßt mich endlich mal wieder Luft holen.“

Beim Kohlen

Es war in der Zeit, als die meisten Schiffe noch Kohlenfeuerung hatten. Da lag ein Frachter in Santa Martha. Es sollten Kohlen genommen werden, und zwar mit den Arbeitern einer Kohlenfirma. Das waren daher Neger, und zwar Damen und Herren. Sie gingen mit ihren kleinen Kohlenkörben auf dem Kopf in ewiger Reihe die Laufplanken hinunter, entleerten ihre Körbchen und füllten sie unten von neuem. Ein Offizier des Schiffes hörte folgende Unterhaltung: Ein Neger, der offenbar Damen gegenüber kein Kavalier war, ging dicht hinter einer Negerdame und sagte plötzlich: „You stink!“ Die Dame nahm ihren Pfeifenstummel aus dem Mund und sagte zu ihrem männlichen Mitarbeiter mit Würde und nicht ohne Berechtigung: „We stink!“

