

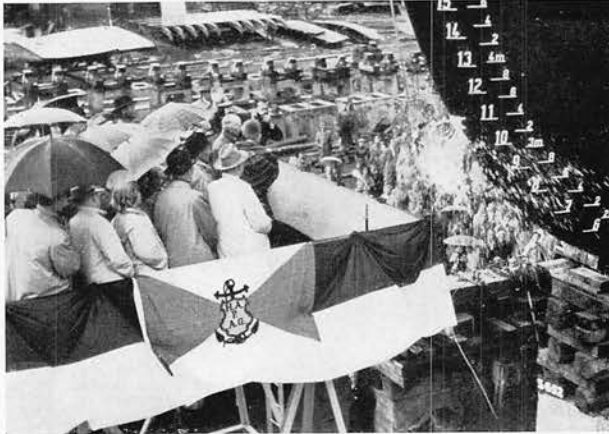
Jahrgang · 28. August 1953 · Nr. 8



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

Die letzten Wochen waren wieder einmal von Arbeit erfüllt. Von all unseren Betriebsangehörigen wurden beachtliche Leistungen gefordert.

Am 27. Juli 1953 lief das Motorschiff „Essen“, ein 10 000-tdw.-Frachtschiff, für die Hapag vom Stapel. Leider hatte der Wettergott diesmal kein Mitgefühl mit uns, so daß unsere zahlreichen Gäste, die auch das schlechte Wetter nicht hatte abhalten können, das Ereignis mit-



Ich taufe Dich auf den Namen „Essen“

zuerleben, naß wurden. Unter den Gästen sah man auch den bekannten Industriellen Alfried Krupp von Bohlen-Halbach, dessen Gattin den Taufakt vornahm. Die traditionelle Flasche Schaumwein zerschellte am Bug des Schiffes. Elegant und sicher glitt die „Essen“ unter den Hurrarufen der Anwesenden in ihr Element.



MS „Essen“ gleitet in sein Element

Ein besonderes Ereignis für unsere Werft war der Stapellauf der ersten Hälfte unseres neuen Docks, Bau-Nr. 700. Am Sonnabend, dem 8. August 1953, war es so weit, daß der erste Teil zu Wasser gelassen werden konnte.

Meister Walter Voss, der an diesem Tage gerade sein 25jähriges Jubiläum feierte, nahm die Taufe vor, und ruhig lief der Koloß ins Wasser. Es war ein eindrucksvolles Bild. Der Bau der zweiten Hälfte wird unverzüglich in Angriff genommen werden, so daß das Dock mit

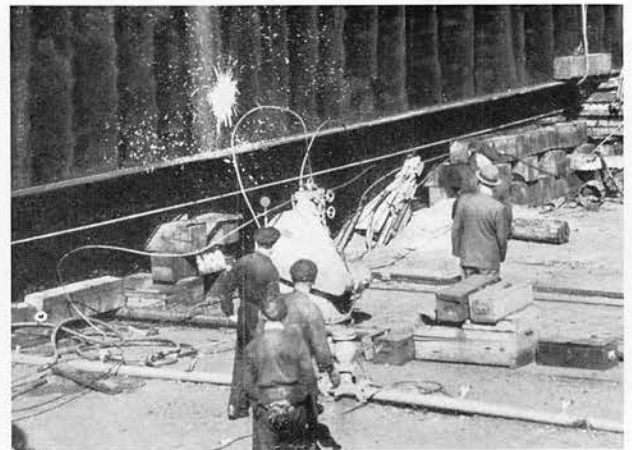
Beginn des Jahres 1954 fertig sein wird. Damit werden wir Ersatz für das Dock haben, das uns nach Ende des letzten Krieges fortgenommen worden ist. Ein weiteres



Dr. Scholz mit der Taufpatin, Frau Krupp v. Bohlen und Halbach (dahinter Alfried Krupp)

Dock haben wir in Auftrag gegeben. Wir hoffen, daß dieses Dock Mitte 1954 zur Verfügung stehen wird.

Dann werden wir die Docks, die wir z. Z. benutzen, der Eigentümerin, der Bundesregierung, wieder zur Verfügung stellen.

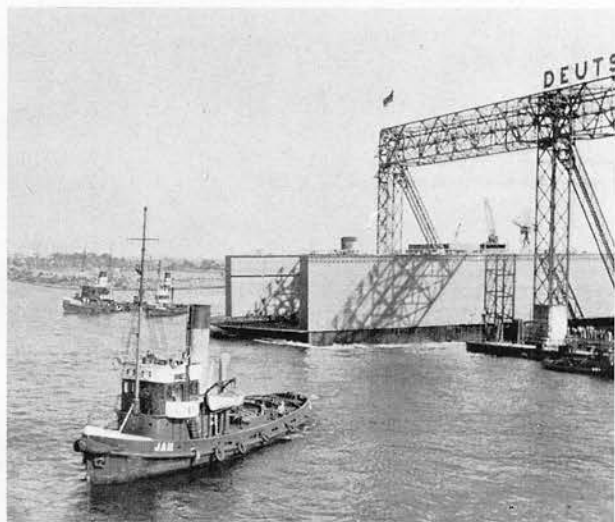


Meister Voss taufte das Dock

Wir sind im übrigen bemüht, unser eigenes Dock, das von der Besatzungsbehörde nach dem Kriege nach Griechenland geschleppt worden ist, zurückzukaufen.

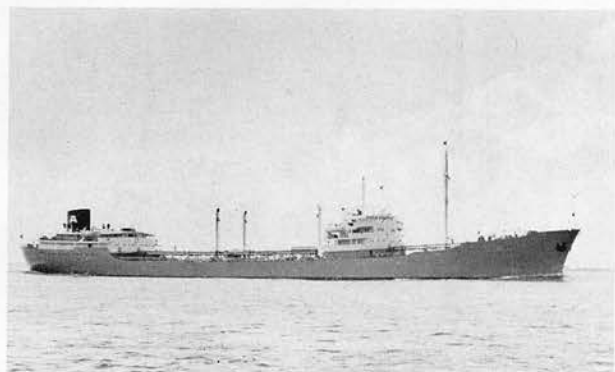
Eine Probefahrt brachte uns der 11. August 1953. An diesem Tage ging die Ablieferungsprobefahrt des 18 300 t großen Motortankers „Evje“ für die norwegische Reederei Aaby vor sich. Die Probefahrt wurde diesmal weit in die Nordsee ausgedehnt. MT. „Evje“ ist das zweite Schiff dieser Klasse, das von uns abgeliefert wurde. Der erste 18 300-tdw.-Tanker war bekanntlich der „Ernst G. Russ“.

Wochen brachten



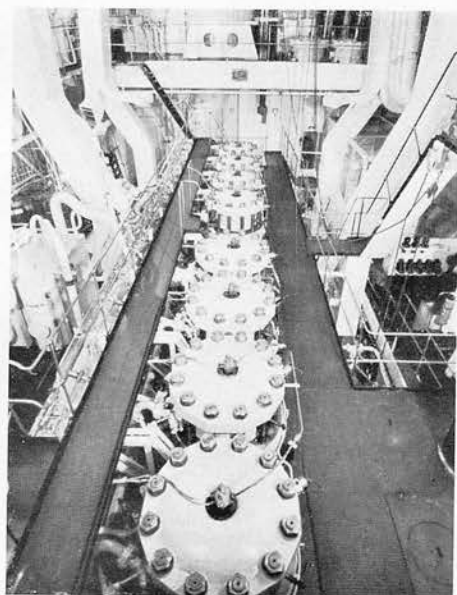
Ruhig gleitet der Koloß ins Wasser

Die Norwegische Schifffahrts-Agentur GmbH. war an der Abnahme-Probefahrt besonders interessiert, da es sich um ein norwegisches Schiff handelte. Die Ange-



MT „Evje“ auf Probefahrt

hörigen der Agentur, die die Probefahrt mitmachten, brachten zum Ausdruck, daß es sich bei dem neuen Schiff um einen genau so gut durchkonstruierten und genau so einwandfrei gebauten Schiffstyp handele wie



Maschinenraum MT „Evje“

bei den bisher an norwegische Reeder zur Ablieferung gekommenen Tankern des Standardtyps 16 800 tdw.

Da die Probefahrt bei gutem Wetter und nur leichter Brise vonstatten ging, konnten alle Messungen genauestens durchgeführt werden, so daß die Vermessungscrew sehr zufrieden war.

Seine Zufriedenheit mit dem schönen Schiff brachte auch der Reeder zum Ausdruck.

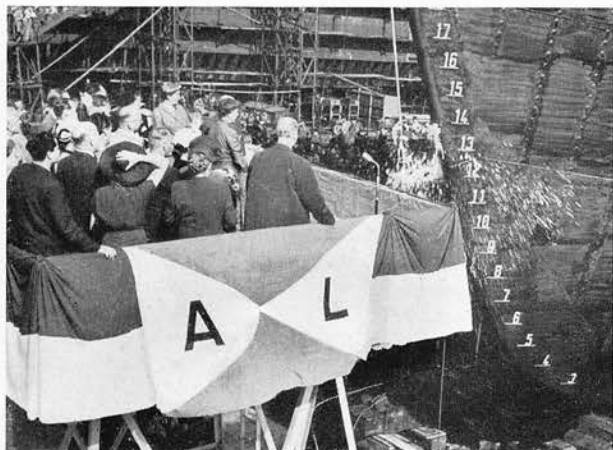
Damit hat die Deutsche Werft der Welthandelsflotte ein weiteres gutes Schiff zur Verfügung gestellt. Bemerkenswert ist, daß das Schiff in sehr kurzer Zeit aus-



Salon MT „Evje“

gerüstet wurde. Wie wir uns alle besinnen, fand der Stapellauf am 29. Juni 1953 statt, so daß nur 36 Arbeitstage bis zur Ablieferung und ersten Ausreise zur Verfügung standen.

Am 17. August 1953 fand der Stapellauf des Motorschiffes „Natal“ (8600 tdw.) für die Deutsch-Afrikanische



Frau Elsa Essberger, selbst Geburtstagskind, nahm die Taufe vor

Schifffahrts-Gesellschaft Hamburg statt. Wir konnten an diesem Tage auf der Werft eine große Anzahl von Gästen begrüßen, die bei strahlendem Sonnenschein das eindrucksvolle Ereignis miterleben konnten. Frau Elsa Essberger nahm die Taufe vor.

Besonderer Jubel herrschte bei den vielen Schulkindern, als das Schiff in sein Element glitt.

Die „Natal“ wird im deutsch-westafrikanischen Dienst Verwendung finden.

Der Reeder, Herr Essberger, hat 6 Werftangehörige in Anerkennung der geleisteten Arbeiten mit einer Geldprämie ausgezeichnet. Die Prämie wurde von der Tauf-

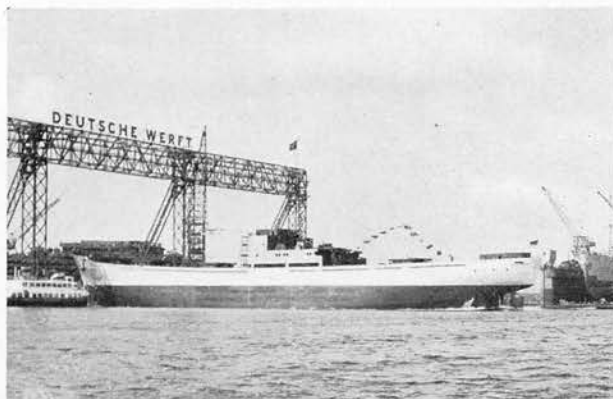
patin, Frau Essberger, den völlig überraschten Betriebsangehörigen ausgehändigt. Für Frau Essberger war der Tag übrigens von ganz besonderer Bedeutung. Sie hatte nämlich selbst auch Geburtstag.



Der Stapellauf

Über die Probefahrt der „Hornberg“, die uns der 24. August 1953 brachte, werden wir in der nächsten Ausgabe berichten.

Das Motorfrachtschiff „Essen“ wird Ende des Monats zur Ablieferung kommen.



Die „Natal“ schwimmt



Dr. Scholz mit der Taufpatin und dem Reeder auf der Kanzel

„Alle sollen besser leben“

Vom 18. Juli bis 16. August 1953 fand in Düsseldorf eine Ausstellung statt, die von der Bundesregierung, dem Bundesland Nordrhein-Westfalen und der Hauptstadt Düsseldorf durchgeführt wurde. Das Motto lautete: „Alle sollen besser leben“.

Die Ausstellung war keine Messe im üblichen Sinn: sie verfolgte keine verkaufswerberischen Zwecke. Man fand keine Firmen, die ihre Erzeugnisse ausstellten und dadurch Vergleichsmöglichkeiten schufen. Verkaufen war nicht der Sinn der Ausstellung. Sie unterrichtete vielmehr den Besucher über den Stand des gegenwärtigen Lebens und zeigte, daß durch Rationalisieren Verbesserungen und Vereinfachungen auf allen Gebieten des Lebens, nicht nur des technischen, eingetreten sind und den Lebensstandard jedes einzelnen bewußt oder unbewußt beeinflußt haben.

In den letzten 200 Jahren hat sich die Einwohnerzahl der Welt von 700 Millionen (1750) auf 2400 Millionen (1950) erhöht, also mehr als verdreifacht. An jedem Tag nimmt die Welt um 60 000 Menschen zu, d. h. an jedem Tag entsteht eine Stadt von der Größe von Lüneburg oder Celle. Alle wollen leben und wohnen. Es ist unmöglich, daß großväterliche Produktionsmethoden den erforderlichen Mehrbedarf decken können. Menschliche Intelligenz und Forschung müssen eingespannt werden und das Problem gemeinsam lösen. Nur durch Rationalisierung, das heißt Schaffung von zusätzlichen Gütern ohne Mehranstrengung, ist es möglich, die Bewohner zu erhalten und zu versorgen. — Zum anderen müssen wir

verlangen, daß neben dem „mehr“ auch ein „besser, einfacher, zweckmäßiger“ eintritt, wenn sich die Rationalisierung zum Wohle aller auswirken und dadurch einen jahrhundertlangen Wunsch der Menschheit erfüllen soll.

Durch günstigere Gestaltung von Apparaten, Maschinen und Werkzeugen, durch Vermeidung von unnützen Anstrengungen, durch Lösung innerbetrieblicher Transportprobleme kommt es zu einem bequemerem, d. h. einfacheren und zweckmäßigeren Schaffen.

Und zum letzten verlangt der Mensch, daß er froher wirken und werken kann. Es muß danach gestrebt werden, ein befriedetes Betriebsklima im wahrsten Sinne zu schaffen und soziale Probleme und Spannungen zu lösen, damit sich jeder wohl fühlt und jeder gern seine Pflicht tut und seine Arbeit verrichtet.

Die Vielseitigkeit der Ausstellung, die das ganze Lebensgebiet der Menschen umschließt, wie Forschung, Handel, Textil, Bekleidung, Hauswirtschaft, Verwaltung und andere, zeigt, wie durch gemeinsame Arbeit von Theorie und Praxis zweckmäßigere Arbeitsmethoden entwickelt wurden und dadurch der Lebensstandard trotz Bevölkerungszunahme gehalten und vielfach gehoben wurde, d. h. besser wurde.

Im Zentralpunkt der Ausstellung wurde dargestellt, „weshalb, wo und wie“ man rationalisieren kann. In den einzelnen oben angeführten Abteilungen wurde auf die Punkte näher und ausführlicher eingegangen.

In der „Verwaltung“ wurden u. a. Büroräume für verschiedene Verwendungsarten gezeigt. Man erkennt, daß derartige Räume in einem großen oder mittleren Werk, bei einem Arzt, Rechtsanwalt oder Bauern nach verschiedenen Gesichtspunkten eingerichtet werden müssen.

In der Abteilung „Fertigung“ waren neben anderem ganze Arbeitsstraßen in Tätigkeit zu sehen. Es wurde der Zusammenbau von Kleinhebezeugen und verstellbarer Schraubenschlüssel gezeigt; eine ganze Kurbelwellenstraße war aufgebaut und arbeitete mit der vollen Belegschaft. Alle 4 Minuten verließ eine fertig bearbeitete und kontrollierte Kurbelwelle die letzte Maschine und stand für den weiteren Einbau zur Verfügung. Durch sinnreiche Aufstellung der Maschinen, durch Einführen von Förder- und Spänetransportbändern, Hochleistungswerkzeugen, Vorrichtungen und zweckmäßigen Kühlmitteln werden die Arbeitsmethoden günstiger gestaltet, ohne daß immer Hochleistungsmaschinen zum Einsatz kommen müssen. — Die Gegenüberstellung von Füllen und Verpacken von festen, flüssigen und pulverigen Gegenständen läßt erkennen, welche Erfolge und Vereinfachungen auf diesem Gebiet erzielt sind.

Auch in der Abteilung „Textil und Bekleidung“ waren ganze Werkstätten aufgebaut und in Betrieb. Vor den Augen der Besucher lief die Produktion ab. Es entstanden 600 Paar Schuhe am Tag; wir sahen die Herstellung von Kinderkleidern, Nachthemden, Arbeitsanzügen. (An den vorgeführten Fertigungsstraßen arbeiteten etwa 600 Männer und Frauen.)

In der Abteilung „Verkehr“ wurde deutlich, daß durch Einführung von neuen theoretischen Gesichtspunkten, Verwendung von hochwertigen und zweckmäßigen Materialien, z. B. Brücken, welche durch Kriegseinwirkung vernichtet waren und deshalb erneuert werden mußten, um 30–40 Prozent leichter sind bei gleichbleibender Spannweite und Breite; ja, daß trotz Gewichtseinsparung die Belastung erhöht werden konnte. Die Bundesbahn führte vor Augen, daß durch andersartige Konstruktion, besseres Material und neuere Arbeitsweise Eigengewichte der Wagen fallen (5 %), die Tragfähigkeit zunimmt (40 %), die Ladefläche vergrößert wird (12 %) und trotzdem die zulässige Geschwindigkeit um 25 % erhöht werden kann.

Die Kraftfahrzeugindustrie zeigte, welche Arbeitserleichterungen, Verbesserungen und Verbilligungen auf ihrem Gebiet eingetreten sind.

In der „Energiewirtschaft“ ist Großes geschaffen worden. Rohgas, das früher bei der Eisenverhüttung in die Luft abgeblasen werden mußte, wird heute in große Ringleitungen über Land verschickt. Vom Ruhrgebiet aus gehen diese bis Mannheim und Braunschweig. Bei der Reinigung dieses Gases vor dem Versand werden Benzol, Schwefel, Ammoniak, Naphthalin und Paraffin gewonnen (1952 = 2 Milliarden DM). Kesselhäuser mit Batterien von Kesseln, die von Hand aus gefeuert werden, gehören der Vergangenheit an. Was damals 50 Kessel leisteten, schafft heute 1 Kessel bei wesentlich kleinerem Kohlenverbrauch.

Das „Handwerk“ zeigte, daß auch hier große Fortschritte erzielt und neue Verfahren eingeführt sind, um neben den technischen Großbetrieben erfolgreich bestehen zu können. So sehen wir bei wirtschaftlich angelegten Werkstätten Arbeitszeit und Menschenkraft gespart durch planvoll gestaltete Räume, geringe Wege, gutes Licht, ruhige Farbe. (Beispiele u. a. Oberhemden-Bügelmaschine, Wäscherei, Schuhreparaturwerkstatt, die in Betrieb vorgeführt wurden.)

Die Abteilung „Gesundheitsschau“ zeigte, mit welcher Aufmerksamkeit ständig daran gearbeitet wird, Klima, Hitze, Staub, Gase, Lärm, Licht und Farben in arbeitsgünstige Verhältnisse zum Menschen zu bringen. Ein großes Feld nahm auch die „Normung“ ein. An Beispielen wurde gezeigt, daß durch Typenbereinigung und

Typenvereinfachung mit die Voraussetzungen geschaffen werden, Waren billiger herzustellen. Bei einem Ackerschlepper sind z. B. von 2600 Teilen 1703 Teile genormt (67,5 %), bei einem Motor 60 %, bei einer Schreibmaschine sogar bis zu 75 %.

Hatte man den Rundgang (16 km lang) beendet, so war zweierlei festzustellen:

1. Wissenschaft und Technik haben die Voraussetzungen und Grundlagen geschaffen, daß wir alle besser leben können, wenn wir hierunter nicht nur materielle Werte verstehen, sondern „besser“ im weitesten Sinne auffassen, d. h. kostensparend, billiger, schneller, bequemer, sicherer, schöner, bei besseren menschlichen Beziehungen, und die Erleichterungen und Selbstverständlichkeiten des täglichen Lebens nicht vergessen.
2. An allen führenden Persönlichkeiten von Politik, Handel, Industrie und Wirtschaft — und dieses wurde auch in mehreren Vorträgen von verschiedenen Seiten deutlich unterstrichen — liegt es nun, das Geschaffene zu verwerten und in die Bahnen zu lenken, die notwendig sind, damit auch diejenigen, welche heute noch in unwürdigen, mißlichen und kargen Verhältnissen leben, teilhaben können an den Errungenschaften der Gegenwart. Nicht für einen kleinen Kreis von Leuten, die heute bereits besser leben, sind die Vorteile geschaffen, sondern für alle Bewohner unseres Landes, unseres Erdteiles und letzten Endes unseres ganzen Weltballes. Wenn alle guten Willens sind und an diesem Hochziel mitarbeiten, ehrlich, aufrichtig und mit ganzem Herzen, wird es dazu kommen, daß wir alle besser leben.

Horst RF

Die Punkte, auf die es ankommt:

1. **Besser**
erreicht durch: Erhöhung der Qualität, Änderung der Verfahrenstechnik usw.
2. **Kostensparend**
erreicht durch: Massen- und Fließfertigung, gesenkte Instandhaltungskosten, Normung usw.
3. **Billiger**
erreicht durch: Spezialisierung, Verminderung der Handelsspanne usw.
4. **Schneller**
erreicht durch: Geringere Rüstzeiten, größere Leistung in der Zeiteinheit usw.
5. **Bequemer**
erreicht durch: Bequemes Grifffeld, Vermeidung statischer Beanspruchung usw.
6. **Sicherer**
erreicht durch: Schutz beweglicher Teile, richtige Arbeitsplatzbeleuchtung usw.
7. **Schöner**
erreicht durch: Richtige Formgebung, geschmackvolle Aufteilung usw.
8. **Bessere menschliche Beziehungen**
erreicht durch: Gesunde Lohnpolitik, soziale Einrichtungen usw.

Nach diesen Punkten die Verbesserungsvorschläge einrichten!

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienst-Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung sowie sämtlichen Kolleginnen und Kollegen meinen herzlichsten Dank.

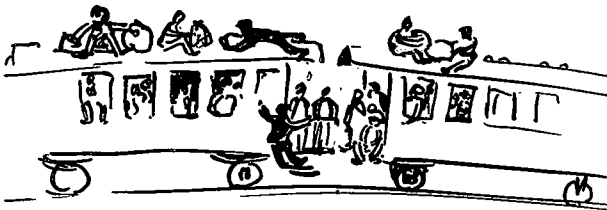
P. Steincke

Rationalisieren

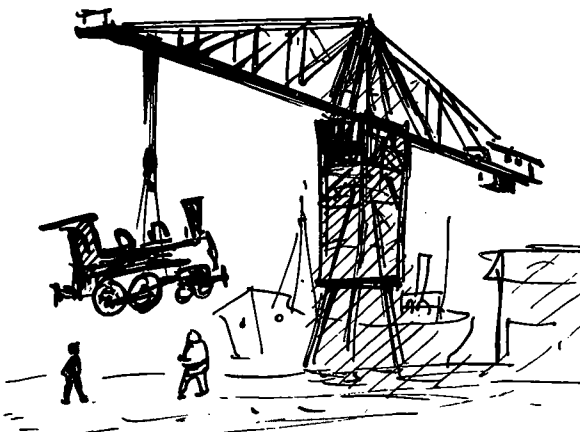
1946



Vor den Geschäften stand man Schlange



So reiste man



Lokomotiven wurden bei der DW repariert

Seit Jahren hört man immer wieder etwas vom „Rationalisieren“. In vielen Diskussionen wird das Für und Wider besprochen, und es hat fast so weit geführt, daß die positive oder negative Einstellung zum Rationalisieren eine Art Weltanschauung geworden ist.

Trotzdem kann man häufig genug feststellen, daß viele der eifrigen Diskussionsredner nicht so recht wissen, was das Wort „rationalisieren“ überhaupt bedeutet. Der eine meint, daß man durch die Einführung von Rationalisierungsmaßnahmen mehr Geld verdienen könne, und der andere glaubt, daß jede Rationalisierung die Arbeitslosigkeit vergrößert. So ist es verständlich, daß geradezu leidenschaftliche Meinungsäußerungen für oder gegen die Rationalisierung ausgesprochen werden konnten. Und was ist nun wirklich mit der Rationalisierung los? Das Wort stammt aus dem Lateinischen und heißt sinngemäß: etwas vernünftig machen. Inzwischen ist aus dem Wort aber schon ein Begriff geworden. Eine Übersetzung ins Deutsche ist nicht mehr möglich. Man versteht heute darunter, daß man nach eingehender Überlegung, wie man eine Arbeit vereinfachen, beschleunigen und verbilligen kann, die entsprechenden Maßnahmen trifft.

„Da haben wir es ja schon“, wird nun der eine sagen. Vereinfachen, Beschleunigen und Verbilligen heißt also, daß neue Maschinen aufgestellt werden müssen. Und wo neue Maschinen erscheinen, werden Menschen überflüssig.

Auf den ersten Blick mag dieser Einwand bestechend wirken. Einer objektiven Nachprüfung hält er aber nicht stand. Wo kämen beispielsweise die ganzen Radioapparate her, wie wollte man die vielen Gebrauchsartikel des täglichen Lebens wie Geschirr, Küchengeräte und fast alle anderen Gegenstände, die wir aus unserem Leben überhaupt nicht mehr hinausdenken können, herstellen, wenn es keine sinnvollen Maschinen gäbe. Ohne die Maschinen stünden wir noch auf der Stufe etwa der Steinzeitmenschen, die alles einfach mit der Hand machten, wobei noch die Besonderheit zu bemerken ist, daß jeder nur das machte, was er gerade selbst brauchte. Auch diese Menschen werden zweifellos schon einfache Maschinen gehabt haben, um sich schwere Arbeiten zu erleichtern. Gerade aus der Notwendigkeit heraus hat der Mensch sich Hilfsmittel entwickelt, die nun zu immer größerer Vollendung kommen. Der Mensch hat sich im Laufe der Zeit daran gewöhnt die Aufgaben und Arbeiten, die nun einmal notwendig sind, zu verteilen, weil der einzelne gar nicht mehr imstande ist, seinen Bedarf allein zu decken. So kennen wir heute in jeder Branche Spezialunternehmen, sei es handwerklicher Art oder in Gestalt großer Industriebetriebe, die verschiedene notwendige Artikel herstellen. Man könnte vielleicht sagen, daß es nun aber genug ist mit der weiteren Industrialisierung oder dem weiteren Aufstellen von Maschinen. Eine solche Überlegung wäre aber kurzfristig; denn dann würden wir ohne Zweifel auf dem heute erreichten Stand stehenbleiben. Wir wollen aber alle den Fortschritt in jeder Beziehung, d. h. also, wir wollen alle irgendwie besser leben, als wir es heute können.

Einmal wollen wir, daß die Arbeit leichter wird. Denken wir nur daran, wie in der Landwirtschaft noch vor etwa 50 Jahren ohne die heute bekannten landwirtschaftlichen Großmaschinen schwere körperliche Arbeit nötig war, um die Ernährung aller sicherzustellen. Heute ist die landwirtschaftliche Arbeit teilweise immer noch schwer genug, aber viel weniger Menschen leisten leichtere Arbeit und erzeugen viel mehr landwirtschaftliche Produkte als früher, und die Löhne der in der Landwirtschaft tätigen Menschen sind wesentlich

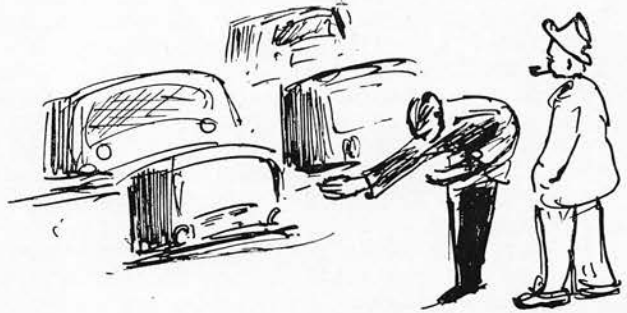
höher als früher. Es ist also richtig, daß heute in der Landwirtschaft viel weniger Menschen tätig sind. Aber die Menschen sind darum nicht arbeitslos geworden, sondern sie haben sich einer anderen Beschäftigung zugewandt, die genau so wichtig ist.

Zum anderen müssen wir zu einer Beschleunigung unserer Produkte kommen, um dadurch eine erhöhte Leistung oder genauer ausgedrückt, einen größeren Ausstoß zu erzielen; denn dadurch tritt eine Verbilligung des Produktes ein. Wenn also durch das Aufstellen einer besseren Maschine ein Mann beispielsweise in der gleichen Zeit wie vorher die doppelte Produktion erreicht, wird einmal der Lohn des Betreffenden höher werden und zum anderen das Produkt im Preise sinken. Auch durch diese höhere Produktion wird nicht etwa ein anderer arbeitslos. Es muß vielmehr bedacht werden, daß der Bedarf der Menschheit ständig steigt. Die Bevölkerung der Erde erhöht sich bekanntlich von Jahr zu Jahr. Außerdem steigen die Bedürfnisse. Wenn z. B. vor etwa 400 Jahren jemand auf die Idee kam, sich einen guten Tuchanzug oder für seine Frau ein Samtkleid zu kaufen, dann mußte er ein Vermögen dafür ausgeben. So kam es, daß nur Fürsten oder Großkaufleute sich diese Güter leisten konnten. Heute kann sich jeder gut anziehen.

Noch vor 25 Jahren war das Radiogerät ein Instrument, von dem man glaubte, es sei den sogenannten wohlhabenden Kreisen vorbehalten. Heute gibt es kaum eine Familie ohne Rundfunkgerät. Das gleiche werden wir in absehbarer Zeit mit dem Fernsehgerät erleben, wenn diese Sache erst einmal durchentwickelt ist. Das Auto ist längst nicht mehr für die sogenannten Reichen da, sondern der Besitz eines Kraftwagens läßt in unseren Tagen keinen Rückschluß mehr auf die Höhe der Einkommensteuer seines Eigentümers zu. Es gibt sogar Leute, die behaupten, daß der Besitz eines Kraftwagens die Kennzeichnung des Eigentümers als Angehörigen des sogenannten Mittelstandes bedeutet. Das ist sicher falsch. Man müßte sich allerdings wohl vorher über den Begriff „Mittelstand“ verständigen. Ich kenne jedenfalls Menschen aus allen Kreisen unseres Volkes, die ein Auto haben. Und wenn man fragt, wer alles ein Motorrad hat, das ja auch nicht unbedingt verschenkt wird, so kann man mit Beruhigung feststellen, daß die Motorisierung unseres Volkes wirklich alle Kreise erfaßt hat. Das alles aber ist eine Folge der Mechanisierung und damit der Rationalisierung. Die Beschleunigung in der Produktion ist es, die die erhöhte Fertigung garantiert und damit alle an dem Ergebnis teilnehmen läßt. Und damit sind wir beim dritten Punkt, der Verbilligung, schon längst angekommen; denn Vereinfachung und Beschleunigung zusammen ergeben die Verbilligung der Ware.

Aber nicht nur das Aufstellen neuer Maschinen gehört zur Rationalisierung. Es gehört auch dazu, daß man sich darüber den Kopf zerbricht, wie man durch bessere Auswertung vorhandener Einrichtungen eine Arbeits erleichterung schafft und damit letzten Endes auch wiederum der Beschleunigung und Verbilligung der Produktion dient. Wir haben hier auf unserer Werft z. B. das innerbetriebliche Transportwesen von Grund auf geändert. Wir haben einmal die Dampfkräne auf Dieselmotorbetrieb umgestellt. Wir haben aber auch durch Verwendung verbesserter Transportgeräte ganz wesentlich dazu beigetragen, daß die Arbeit des einzelnen leichter geworden ist. Wer will vernünftigerweise bestreiten, daß die Einführung des Hubstaplers eine ungeheure Vereinfachung für jeden, der im Transport beschäftigt ist, bedeutet? Und will etwa jemand behaupten, daß dadurch unsere Belegschaft zahlenmäßig abgenommen hat? Es besteht überhaupt keine Gefahr, daß dadurch irgend jemand arbeitslos werden könnte. Gerade bei uns in Deutschland ist Arbeit genug. Wir werden allerdings schon wegen unserer unglücklichen Situa-

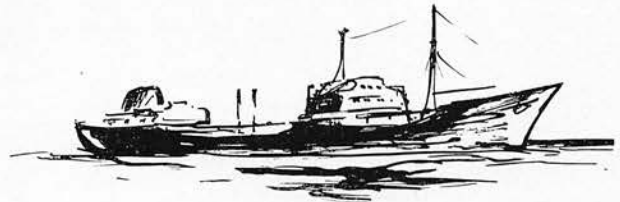
1953



Seine Majestät der Kunde



So reist man heute



Die DW baut wieder stolze Schiffe

tion immer viel arbeiten müssen, weil uns wesentliche Rohstoffe fehlen und weil wir im Gegensatz zu anderen Völkern ungeheure Lasten zu tragen haben. Wir haben den Krieg nun einmal nicht auf der Siegerseite beendet und mußten es uns daher gefallen lassen, daß man große Teile unseres Landes wegnahm und die Menschen, die dort wohnten, auswies. Alle diese Deutschen müssen in dem nunmehr noch enger gewordenen Raum leben. Es ist uns bisher in geradezu großartiger Weise gelungen, mit all diesen Problemen, die über den engeren Rahmen des Rationalisierungsproblems weit hinausgehen, fertig zu werden. Es liegt aber nicht nur an dem bei uns geübten Wirtschaftssystem, das dem einzelnen soviel Freiheit läßt, wie möglich und nötig ist, sondern auch an der immer wieder vorangetriebenen Rationalisierung, daß es uns gelungen ist, in der Zeit von 1950 bis heute 2,2 Millionen Menschen neu in den Arbeitsprozeß einzugliedern. Auch die Tatsache, daß wir seit der Währungsumstellung im Jahre 1948 in der Bundesrepublik etwa 1,8 Millionen neue Wohnungen bauen konnten, ist zum Teil darauf zurückzuführen, daß neue rationellere Wege im Bauwesen eingeschlagen worden sind. Trotz aller Schwierigkeiten wirtschaftlicher Art, die ich im einzelnen eigentlich gar nicht aufzuzählen brauche, ist es gelungen, den Reallohn des Arbeiters in der Bundesrepublik im Durchschnitt in den vergangenen fünf Jahren um genau 47 % zu steigern. Es ist unbestreitbar, daß eine solche Maßnahme bei uns notwendig war, weil eben infolge unserer Belastungen alles teurer wurde. Trotzdem ist es und bleibt es erstaunlich, daß die Steigerung des Reallohns in Deutschland trotz Belastung mit der Sorge für die Flüchtlinge, trotz Reparations- und Wiedergutmachungsleistungen, trotz Besatzungskosten und trotz des notwendigen Wiederaufbaus zerstörter Häuser und Straßen, zerstörter Fabrikationsbetriebe und Bahnstrecken, möglich war. Wir stehen in der Welt an der Spitze mit der Erhöhung des Reallohns. Das ist zum Teil eine Folge der vernünftigen, also rationellen Fertigungsmethoden, die wir anwenden konnten. Es ist richtig, daß uns dabei zum Teil auch die Tatsache hilfreich zur Seite gestanden hat, daß wir im wesentlichen alles neu aufbauen mußten und uns nicht mehr lange mit alten Geräten aufzuhalten hatten, weil diese entweder zerstört und infolge mangelnder Erneuerungen während der Kriegsjahre verbraucht waren. Wie schlecht es uns gegangen ist,

wissen wir kaum noch. Wer denkt noch daran, daß er vor sechs Jahren noch, wenn er Kartoffeln brauchte, mit einem überfüllten Zug irgendwo in die Gegend fuhr und dann nach Passieren verschiedener Polizeisperren und ähnlicher hindernder Einrichtungen mit schweren Säcken voll Kartoffeln und anderer Nahrungsmittel in einen überfüllten Zug kletterte und häufig froh sein mußte, wenn er auf dem Dach oder Trittbrett „Platz nehmen“ konnte. Heute fährt man wieder mit eleganten Omnibussen in den Harz oder in die Lüneburger Heide und kann sich seines verdienten Lohnes freuen, während man noch vor fünf Jahren auf dem Schwarzen Markt für das Ergebnis einer Wochenarbeit, wenn man Glück hatte, zehn Zigaretten kaufen konnte. Und wie war es denn bei uns auf der Werft? Wir haben alles mögliche gemacht, um unseren Betrieb überhaupt über Wasser zu halten. Da wurden eben noch brauchbare Lokomotiven repariert. An Schiffbau war nicht zu denken. Und heute gleiten Monat für Monat schmucke, stolze Schiffe von unseren Helgen in die Elbe und 8000 Mann Belegschaft sind dabei am Werk.

Dieser Aufschwung ist natürlich nicht nur mit Rationalisierungsmaßnahmen zu erklären. Da gehört schon etwas Grundsätzliches dazu. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen das Können unserer Belegschaftsangehörigen, der gute Wille, ein gutes Stück Arbeit zu liefern. Ein wesentlicher Faktor für die Aufwärtsentwicklung war die Abkehr von der Zwangswirtschaft, so daß sich die Schaffenskraft des freien Unternehmers entfalten konnte.

Die heutige Zeit hat einen erheblichen Konkurrenzkampf gerade auch auf dem Sektor Schiffbau entstehen lassen. Länder, die sich früher kaum oder gar nicht mit dem Schiffbau beschäftigten, stehen jetzt mit an der Spitze. Es heißt also alles auszunutzen, um schneller, billiger und besser zu sein als der andere. Und dazu brauchen wir die Rationalisierung. Ohne sie könnte gerade die Deutsche Werft ihr überall schon sprichwörtliches Arbeitstempo nicht einhalten, ohne sie könnten keine neuen Aufträge hereingeholt werden; denn diese hängen, abgesehen von der Preisbildung, vor allen Dingen von dem Termin der möglichen Lieferung ab. Damit hilft die Rationalisierung, die Sicherheit des Arbeitsplatzes zu gewährleisten. Und darauf kommt es an.

Allers

Wir erleichtern und vereinfachen die Arbeit

Gerade eine Werft hat eine ganze Reihe von Arbeitsgängen im Rahmen der Fertigung auszuführen, die erhebliche körperliche Anstrengungen mit sich bringen. Es ist eine Selbstverständlichkeit, daß die Betriebsleitung sich alle Mühe gibt, diese schweren Arbeiten so weit wie möglich zu erleichtern. Es ist aber einleuchtend, daß irgendwo einmal die Grenze des Möglichen erreicht ist. Immerhin ist bei uns eine ganze Menge getan worden.

In diesem Zusammenhang muß nochmals unser Transportwesen erwähnt werden. Früher mußten starke Männer viele Teile bewegen, von einem Transportgerät auf das andere umladen und teilweise auf irgendwelche Lager bringen oder an den Verarbeitungsplatz schaffen. Diese schwere körperliche Arbeit haben wir uns dadurch erleichtert, daß wir den Hubstapler eingesetzt haben. Dieses Gerät hebt die Lasten und ist auch imstande, Material und Werkstücke aufzustapeln, wie schon sein Name sagt. Dadurch ist ein großer Teil der körperlichen Anstrengungen für unsere im Transportwesen beschäftigten Betriebsangehörigen entfallen.

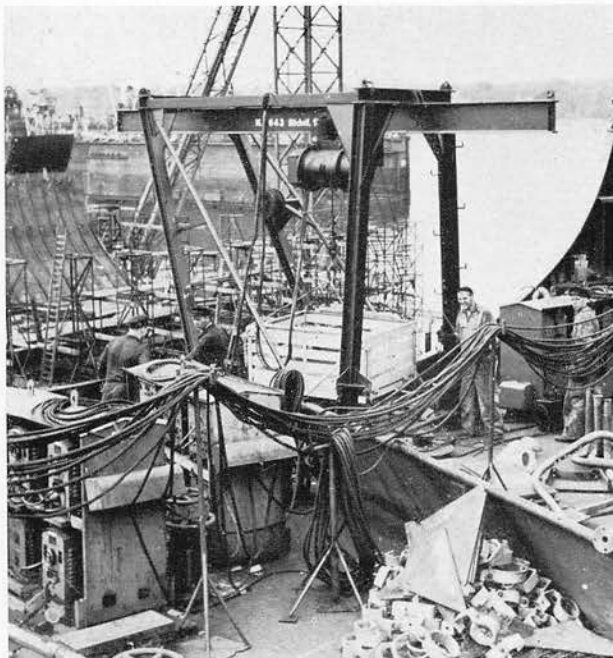
Es ist sicher, daß sich auf dem Gebiete des Transportwesens noch manches verbessern läßt. Am besten ist es

immer, wenn diejenigen, die unmittelbar damit zu tun haben, mit eigenen Vorschlägen herauskommen. Die Betriebsleitung freut sich über jeden brauchbaren Verbesserungsvorschlag, und außerdem hat der Betriebsangehörige, dem eine Verbesserung gelingt, auch noch mit einer Prämie zu rechnen.

Ein besonderes Kapitel in unserer Arbeitseinteilung ist immer das Verlegen von Kabeln und Schläuchen. Die Betriebsangehörigen machen sich das Leben selbst nur schwer und wirken damit den Vereinfachungsbestrebungen entgegen, wenn jeder sein Kabel oder den Schlauch, den er gerade braucht, ungeordnet verlegt. Um eine sinnvolle Anbringung von Kabeln und Schläuchen zu erreichen, haben wir bei unserer DW die sogenannte Schlauch- und Kabelordnung. Durch Befolgung dieser Ordnung vermeidet man Unfälle, und vor allen Dingen ist der Verkehr gerade auf den Schiffen, wo der Platz für die vielen auf ihnen beschäftigten Werksangehörigen ohnehin sehr knapp ist, ganz wesentlich erleichtert. Manche Auseinandersetzung zwischen Werksangehörigen würde vermieden, wenn sie immer richtig befolgt würde, etwa so wie unser Bild es andeutet. Außerdem wäre mancher kleinere Unfall, der



Der Hubstapler



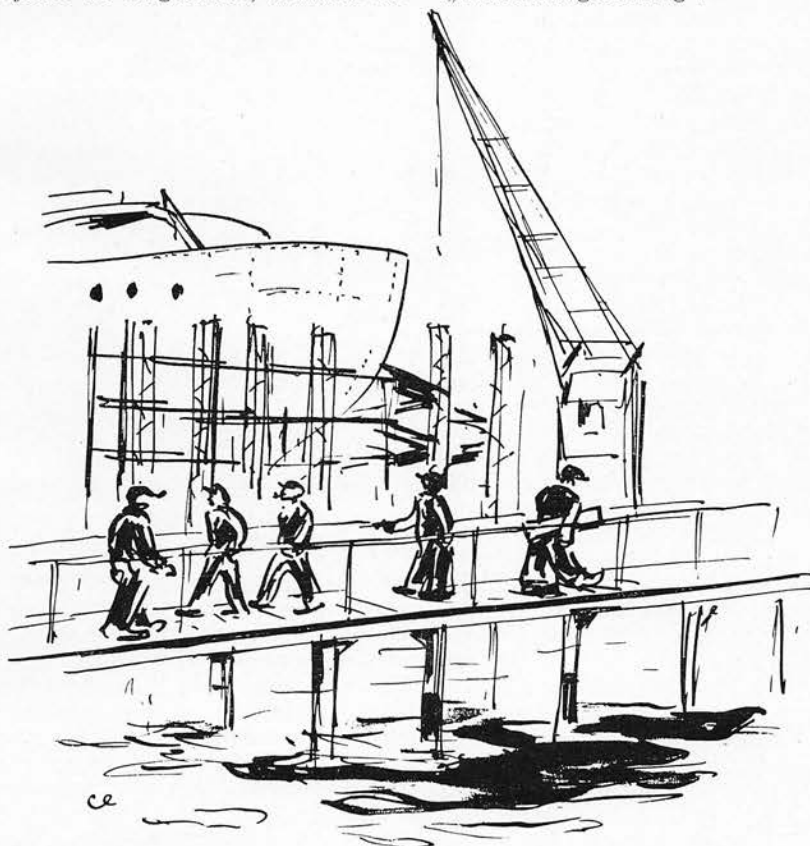
Kabel- und Schlauchordnung

für den Pechvogel immer einigen Verdruß und vielleicht sogar Verdienstausschlag mit sich bringt, unmöglich geworden. Und schließlich ist es ja auch keine so große Mühe, Schläuche und Kabel richtig anzubringen, ganz abgesehen davon, daß das Bild des Arbeitsplatzes wesentlich freundlicher aussieht, als wenn ein wildes Gewirr von Kabeln und Schläuchen herumliegt.

Besondere Mühe hat sich die Betriebsleitung gegeben, um den Zugang zu den Schiffen auf den Helgen und zu den Docks einfacher und bequemer zu gestalten und unnötige Wege, die Zeit und Kraft kosten, zu vermeiden. Durch den Bau einer Brücke am elbseitigen Helgengerüst entlang hat jeder die Möglichkeit, nunmehr auf

verhältnismäßig kurzem Wege zu den Docks und auch zu den einzelnen auf den Helgen liegenden Schiffen zu kommen. Diese Brücke ist so stabil gebaut, daß auch Lasten darauf befördert werden können. Diese Maßnahme dürfte wesentlich zur Erleichterung für die Belegschaftsmitglieder beigetragen haben. Selbstverständlich ist die Brücke so gebaut worden, daß einzelne Teile herausgenommen werden können, wenn z. B. Stapelläufe stattfinden.

Wie beliebt die Brücke ist, geht schon daraus hervor, daß sich der Witz ihrer bemächtigt und ihr einen Namen gegeben hat. So haben wir auf der Werft jetzt einen „Neuen Jungfernstieg“.



Der neue Jungfernstieg

Das Messen innerer Spannungen mit Hilfe von einwelligen Röntgenstrahlen

Ein Verfahren zu haben, womit man die inneren Spannungen in Materialien, insbesondere in Stählen, messen kann, ist schon lange der Wunsch der Ingenieure und Fertiger. Dabei muß das Verfahren unbedingt zerstörungsfrei und ohne Oberflächenmarkierung arbeiten und Messungen mit weniger geschultem Personal ermöglichen.

Die üblichen, bisher zur Anwendung kommenden Meßverfahren arbeiten nicht unbedingt zerstörungsfrei und für den Aufbau ist eine gewisse Genauigkeit und Sorgfalt erforderlich, da sonst die mechanische Funktion des Meßverfahrens beeinflußt wird.

Als übliche Meßverfahren kennt man das Feststellen von Längenänderungen mittels mechanischer Anzeige zwischen zwei in der Oberfläche eingeprägten Kugeln, auf die man ein entsprechendes Zeigergerät setzt, oder statt dessen einen Drehspiegel nimmt, der einen auftreffenden Lichtstrahl ablenkt. Mit der letzten Anordnung können bei entsprechender Länge des Lichtzeigers sehr genaue Längenunterschiede gemessen werden, solange eine Warmbehandlung nicht erfolgt.

Hierbei und bei anderen ähnlichen Verfahrensanordnungen werden nur die Summen der elastischen und plastischen Längenänderungen gemessen. Die mitunter sehr unangenehm sich auswirkenden Restspannungen oder Eigenspannungen werden hiermit ohne Zerstörung nicht erfaßt und bei Zerstörung nur bis zu einem gewissen Grade. Außerdem ist es wichtig zu wissen, um welche Spannungsart es sich handelt, ob Zug- oder Druckspannung. Diese Verfahren lassen keine bestimmten Kenntnisse des absoluten Spannungszustandes und deren Richtung zu.

Man kann sich vorstellen, daß die bereits vorhandenen inneren Spannungen im Material schon so groß sein können, daß bei der geringsten hinzutretenden Belastung, z. B. durch Schrumpfspannungen aus Schweißungen, die Bruchgrenze bei Versprödung des Materials bereits erreicht ist. Diese Spannungen, wozu möglicherweise noch die Unkenntnis der Spannungsrichtung hinzukommt, können vom Walzen der Bleche oder Pressen von Formteilen oder auch von einer Wärmebehandlung herrühren. Es ist also von großer Bedeutung zu wissen, in welchem Zustand sich das Material oder Halbzeug vor der Verarbeitung und in welchem Zustand es sich nach der Fertigstellung befindet.

Bei genügender Kenntnis kann dann eine entsprechende Behandlung des Werkstoffes vorgenommen werden. In vielen Fällen wird der Konstrukteur durch die Unkenntnis des Materialzustandes dazu verleitet, den Querschnitt der Bauteile zu vergrößern. Sehr häufig treten dann trotzdem Brüche auf, und erst durch Beseitigung der Oberflächenspannungen, durch geeignete Behandlungen wird die Haltbarkeit der Bauteile auch ohne Querschnittvergrößerung erreicht. Dies kommt erfahrungsgemäß auch bei erfahrenen Fertignern und Ingenieuren vor, immer in Unkenntnis der inneren Zusammenhänge.

Den Nachteilen der üblichen Meßverfahren einerseits und andererseits der Wirtschaftlichkeit und Einfachheit in der Anwendung und Auswertung Rechnung tragend, wurden Überlegungen angestellt, ein Verfahren zu finden, das auf rein physikalischer Basis arbeitet. Hierbei wird noch die Forderung gestellt, daß keine sichtbaren Veränderungen an dem zu untersuchenden Gegenstand vorgenommen werden dürfen.

Nach Kenntnis dieser Maßgaben wurde eine Betrachtung des Aufbaues verschiedener Werkstoffe angestellt, insbesondere der verschiedenen Stähle. Bei diesen und verschiedenen anderen Werkstoffen findet man einen kristallinen Aufbau vor. Bei Werkstoffen mit einem

derartigen Aufbau kann man durch die Abstände der Atome, die in Gitterebenen angeordnet sind, die Veränderung der Abstände mit einem einwelligen Röntgenstrahl messen.

Die Röntgenmethode basiert auf der Erfassung der Verformung des Atomgitters, welche durch eine Linienverschiebung, solange es sich um elastische Veränderungen handelt und durch eine Linienverbreiterung, wenn es sich um bleibende Veränderungen handelt, die aus irgendwelchen Zuständen herrühren, auf einem Rückstrahlfilm angezeigt wird.

Durch das geringe Eindringvermögen der für die Messung geeigneten Röntgenstrahlung wird, wie auch bei den mechanischen Verfahren, nur der Spannungszustand an der Oberfläche gemessen. Bei entsprechender Ausblendung können stark inhomogene Spannungsfelder ausgemessen werden, deren Spannungshöhe und Richtung gleichzeitig angezeigt wird.

Durch sehr komplizierte Versuche und Eichungen, die in verschiedenen Laboratorien bereits durchgeführt wurden, hat sich im Laufe der Zeit das Verfahren und die Anwendung erheblich vereinfachen lassen, so daß nunmehr keine größeren Kenntnisse für die Durchführung von Spannungsmessungen erforderlich sind.

Es kann erwartet werden, daß in Kürze, nicht zuletzt unter der Mitwirkung der Deutschen Werft in Hamburg, die Röntgengerätefirmen mit solchen Prüfgeräten auf den Markt kommen.

Die Arbeitsweise ist folgende: Richtet man nach Debye einen fein ausgeblendeten einwelligen Röntgenstrahl auf viel kristallines Material, so erhält man bekanntlich eine Reihe von Reflektionskegeln, die ihren Ursprung an verschiedenen Netzebenen des Werkstoffes haben. Der Öffnungswinkel 2χ des Kegels, die Wellenlänge λ der Strahlung und der Netzebenenabstand „d“ der jeweils reflektierenden Netzebenen sind dabei nach Bragg durch eine einfache Gleichung miteinander verknüpft, so daß man bei bekannten λ nach Messung von 2χ das zugehörige „d“ errechnen kann. Für die Messung wird in der Regel der kleinste Kegel verwendet.

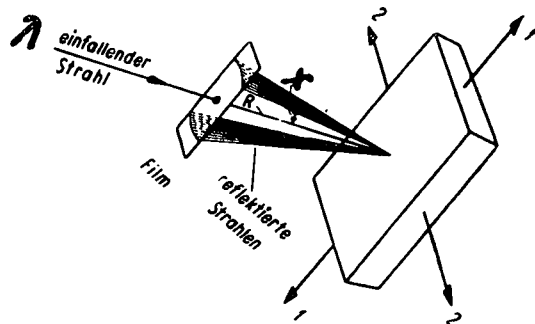


Abb. 1

Das Röntgenrückstrahlverfahren ist von hoher Genauigkeit. Gewisse Schwierigkeiten treten auf bei zu grobem und zu feinem Korn des Werkstoffes. Sinkt die Kristallitgröße unter $\frac{1}{10} \div \frac{1}{1000}$ „, so verbreitern sich die Linien und werden unscharf, so daß diese unter Umständen für die Messung elastischer Spannungen nicht mehr herangezogen werden können.

Dieser Zustand kommt hauptsächlich bei hochfesten Werkzeugstählen in Frage, wobei diese Erkenntnis einen Aufschluß über die Gefügeausbildung gibt.

Bei normalen Kristallitgrößen, wie in Baustählen oder Schiffbaustählen, ist eine ausreichende Meßgenauigkeit vorhanden.

Verformt sich das Material bei überelastischer Beanspruchung, so verändern sich die Netzebenenabstände

durch Verbiegen und Zerquetschen der Kristalle, wodurch eine bestimmte Streuung des Rückstrahlkegels eintritt und sich in einer Linienverbreiterung auswirkt. Je größer die plastische Verformung, um so breiter wird die Linie.

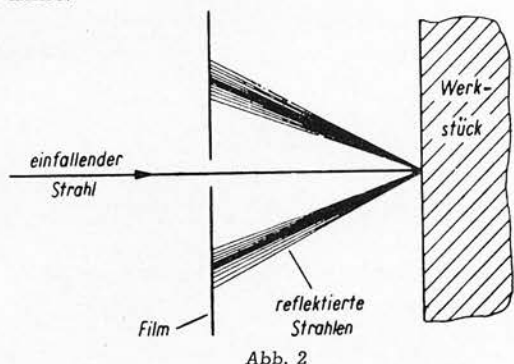


Abb. 2

Durch diese Eigenschaft kann leicht erkannt werden, ob das Material bereits überbeansprucht ist. Befinden sich die Spannungen jedoch noch im elastischen Bereich, dann werden die meist scharfen Linien nur verschoben und um so mehr, je höher die Belastung ist. Aus den Abständen der Linien auf dem Rückstrahlfilm kann man die Größe und Art der Spannung bestimmen.

Diese Funktionen werden von einem besonders ausgebildeten Gerät ausgeführt. Als einzige Arbeit des Prüfers verbleibt das Ausmessen der Linien auf dem Rückstrahlfilm. Hierfür findet eine optische Meßeinrichtung Verwendung.

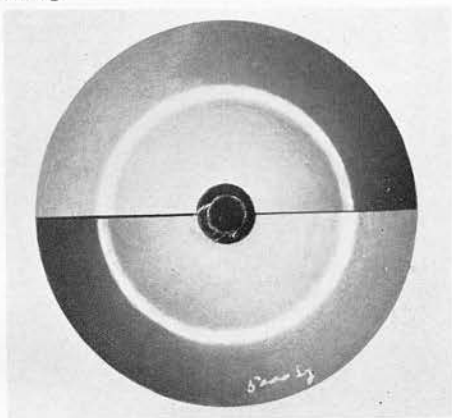


Abb. 3

Bei dem Umschlag-Verfahren der Deutschen Werft wird mit einer grundsätzlich festen Einstellung des Gerätes zum Objekt, z. B. in einem Winkel von 45 Grad, ein-

gestrahlt und in einer Entfernung von 50 mm zum Rückstrahlfilm aufgenommen. Hierbei wird mit einer Blende eine Hälfte des Filmes abgedeckt. Es entsteht je nach dem vorhandenen Spannungszustand eine ovale Linie von bestimmter Größe und Breite auf der einen Hälfte des Filmes in Längsrichtung der Einstrahlung. Dann wird zunächst in einer Einstellung die andere Hälfte des Filmes mit der drehbaren Blende abgedeckt und dann der Rückstrahlfilm mit der verstellten Blende um 180 Grad gedreht und die Aufnahme wiederholt. Die Aufnahmezeit beider Aufnahmen auf einem Film beträgt etwa bei konstanter Gleichspannung von 35 kV und 14 m A 6 Min.

Durch diese Anordnung wird die Linienverschiebung deutlich sichtbar.

Abb. 4 zeigt zur besseren Erklärung eine schematische Darstellung von Rückstrahlbildern.

Durch eine einfache Formel, die durch Ableitungen entstanden ist, läßt sich durch die Linienverschiebung in mm gemessen die Spannungsgröße genauestens errechnen (kg/mm²)

$$1) \sigma / \text{kg/mm}^2 = K (\Delta_- - \Delta_+) \frac{48,9}{x}$$

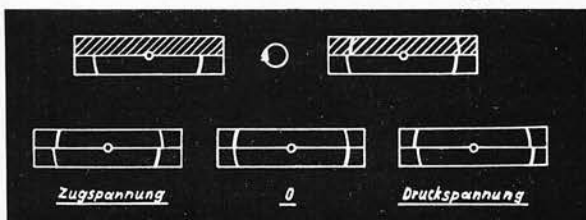


Abb. 4

Die Zahl 48,9 bedeutet den Abstand in mm, der sich ideal ergibt vom Objekt zum Rückstrahlfilm, wenn der Eichringdurchmesser auf dem Rückstrahlfilm genau 50 mm beträgt, wobei als Eichstoff Gold verwendet wird.

Ist der Aufnahmeabstand größer oder kleiner, der durch entsprechende Einrichtungen am Gerät abgelesen werden kann, so muß das Verhältnis der Abstände gebildet werden. Der abgelesene Wert wird bei x in die Formel eingetragen.

„K“ ist die Konstante in kg/mm², die sich ergibt bei 1 mm Linienverschiebung und wird bei Stählen mit 73,2 eingesetzt (anerkannter Versuchswert).

Ein positiver Wert von $\Delta_- - \Delta_+$ bedeutet eine Zugspannung, ein negativer Wert eine Druckspannung.

Die Δ_+ -Seite unterscheidet sich von der Δ_- -Seite durch geringere Schwärzung infolge größeren Absorptionsweges im Werkstoff.

Ing. Adier

Schieberfabrikation auf dem Rollenförderer

Große Stückzahlen von all den Gütern, die der Mensch bedarf, um leben zu können, werden laufend produziert. Unendlich erscheint uns die Vorratskammer, wenn wir die Geschäftsstraßen besuchen.

Wir wissen von Transportbändern, Flaschenschließmaschinen, Verpackungsmaschinen, Taktstraßen in der Autofertigung, ja sogar von Brotbackmaschinen, wo man auf der einen Seite den Teig einführt und auf der anderen Seite das gebackene Brot herauswandert.

In der Produktion kommt man immer mehr auf den Dreh, automatisch herzustellen, sozusagen „in den Backofen zu schieben“. Dies gilt aber nur für Artikel, die in großen Stückzahlen gefordert werden.

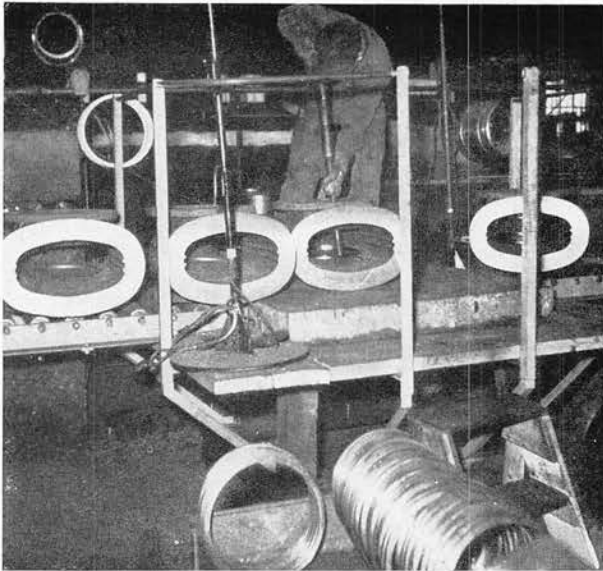
Die Bauzeit eines Schiffes ist so lang, daß die Teile, die pro Schiff oft vorkommen, nicht nach dem Backofenrezept hergestellt werden müssen. Erfahrene Handwerkskneife behalten auf der DW Geltung.

Trotzdem zwingt uns Platzmangel, dafür zu sorgen, daß die zu fertigenden Werkstücke schnell durch die Werkstätten fließen; denn der kostspielige Werkstatttraum wird nur dann ausgenutzt, wenn wir es verstehen, die Arbeitsoperationen der Bauteile transport- und nebenzeitsparend schnell hintereinander abzuwickeln.

Die DW hat viele Tanker zu liefern, und da jeder Tanker mit annähernd 250 Schiebern (250 und 300 NW) ausgerüstet wird, lohnt es sich, für die Herstellung dieser Schieber etwas Besonderes zu tun.

Die Gelegenheit, ein Fließband aufzuziehen, war wegen der hohen Stückzahl lohnend. Es entstand der Plan, neben den Fräs- und Drehbänken in der Maschinenfabrik ein Förderband aufzubauen.

Die Schiebergehäuse werden nicht mehr zu den verschiedenen Bearbeitungsmaschinen hin und her transportiert und gelagert, sondern Karussell-Drehbank,



Schiebergehäuse auf dem Fließband

Fräsbank, Stemmeinrichtung, wieder Karussellbank und Raboma werden hintereinander so aufgestellt, wie die Arbeitsfolge an der Gehäusebearbeitung es erfordert. So gesehen, kann das Gehäuse auf dem Rollenförderband von Maschine zu Maschine bis zur Wasserdruckprobe befördert werden, wobei der Zusammenbau direkt auf dem Band erfolgt.

Damit der Arbeitsprozeß an den zehn Arbeitsplätzen ungefähr in gleicher Zeitdauer durchführbar ist, sind entsprechende Vorrichtungen für jeden Arbeitsplatz vorgesehen.

Diese Vorrichtungen an jeder Bearbeitungsmaschine sorgen dafür, daß das Gehäuse sofort gegen Anschlag ausgerichtet ist und alle Gehäuse durch diese Vorrichtungen gleich werden.



Am Fließband

Nachdem die Abstimmung der Vorrichtungen zueinander durchgeführt war, verringerten sich die Nacharbeiten an den Schiebern, und der zeitliche Erfolg trat ein.

Eine besondere Ersparnis aber liegt darin, daß das 100 kg wiegende Gehäuse von Hand zu Hand läuft. 20 Gehäuse, die heute gebracht werden, gehen morgen als fertige Schieber aus dem Tor. Der Werkstattplatz wird nur kurze Zeit belegt.

Der Betrieb hat das Förderband so angelegt, daß die daranliegenden Maschinen außer Schiebern auch andere Teile fabrizieren können. Kurz vor Auslauf der Schieberstraße können schon wieder Teile aus einem anderen Programm an der Maschine bereitgestellt werden, so daß kein Umbau der Anlage notwendig ist.

So gesehen, hat dieses Fließband sich hundertprozentig bewährt.

Gilgenast RF

Aus dem Betriebssport

Stand der Punktspieltabelle im August 1953

Fußball

I. Herren:

Firma	Spiele	Tore	Punkte
DW	11	39:23	16:6
Mitropa	8	37:10	13:3
Lübcke & Co.	9	26:28	9:9
Schultz	8	20:21	8:8
Fordwerke	10	23:36	8:12
Rot-Gelb	8	20:20	7:9
Kroenert	8	9:36	1:15

Reserve:

DW	12	66:11	21:3
Iduna	13	58:17	20:6
Mitropa	11	46:26	16:6
Boehringer	9	26:18	10:8
Ott. Eisenw.	11	21:55	10:12
Blei-Industrie	12	39:23	10:14
Raffay & Co.	12	19:69	6:18
Bez.-Amt Eimsb.	9	12:38	4:14
Neue Welt	11	7:37	3:19

II. Herren:

F. M. Bauamt I	8	61:4	16:0
Gaswerke II	9	54:21	14:4
DW II	9	28:37	8:10
Böttcher I	8	20:35	7:9
L.V.A.-Res.	10	20:46	6:14
Südfrucht-Res.	9	17:39	5:13
Hartung	5	4:22	2:8

Alte Herren:

B. W. V.	6	23:7	10:2
Rot-Gelb	6	25:11	9:3
Tretorn	5	16:6	8:2
DW	6	15:8	7:5
Rapid 1	5	6:12	5:5
Rapid 2	3	11:10	4:2
Mitropa	6	12:18	3:9
Neue Welt	3	8:12	2:4
Nordd. Affin.	5	6:11	2:8
Baubehörde	5	3:22	0:10

Bei den Jugendmannschaften ist die Tabelle unverändert geblieben, da keine Spiele ausgetragen wurden.

Auch unsere Handballspieler stehen in ihren Gruppen sehr günstig da. Die 2. Mannschaft wird aller Voraussicht nach Klassenmeister werden.

Einen besonderen Erfolg hat die Sparte Handball beim Sportfest des Firmensportverbandes in Geesthacht erkämpft. Unsere Mannschaft hat gegen stärkste Gegner den Pokal, den SV-Rapid zu verteidigen hatte, für ein Jahr errungen.

Über die Erfolge unserer Tischtennismannschaften hatten wir bereits früher berichtet.

Wir können feststellen, daß die DW auch auf dem Gebiete des Sports führend ist.

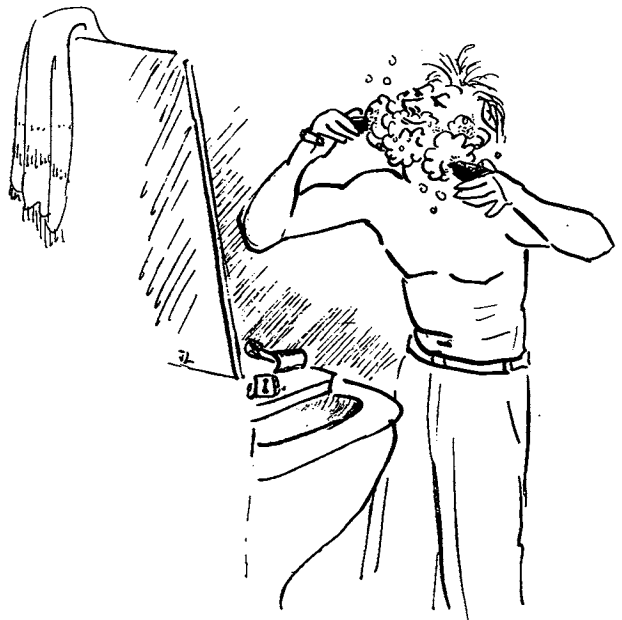
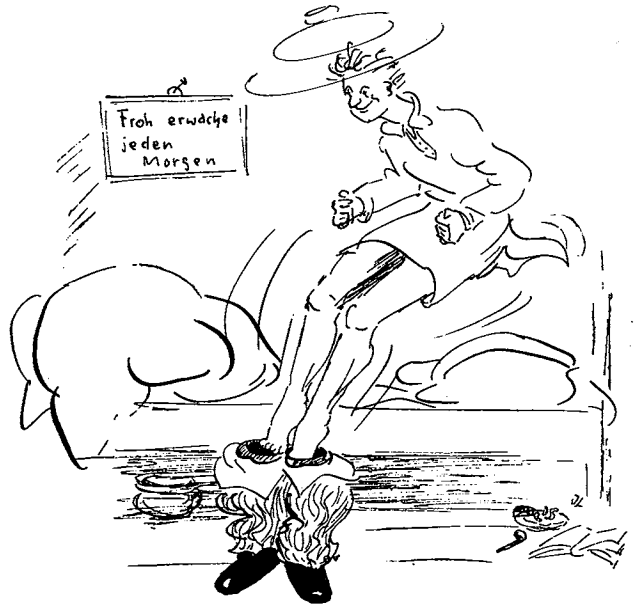
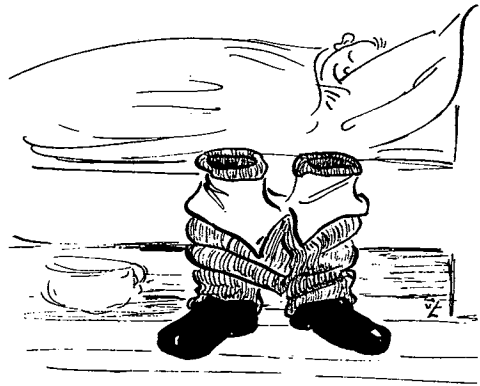
Rationalisierung

(heiter betrachtet)

Rationalisieren heißt: Arbeit durch Ausschalten unnötiger Arbeitsgänge zu vereinfachen.

Die unangenehmste Arbeit, die einem Menschen täglich zugemutet wird, ist doch das Aufstehen. Mir jedenfalls kommt es so vor, und ich weiß noch von mehreren, denen es ebenso geht. Wenn man dank der kräftigen Nachhilfe des Weckers morgens die Augen aufgemacht hat, ist es doch am schönsten im warmen Lager, das man nun einem unbarmherzigen Muß zufolge verlassen soll. Dieser Zustand schreit direkt nach „Rationalisierung“, und der erfinderische Geist sollte nicht rasten, um Mittel zu finden, diesen unangenehmen Augenblick soweit wie möglich hinauszuschieben. Da ich mich bemüht habe, mich hier zu einem Virtuosen zu entwickeln, möchte ich Ihnen einiges aus meiner Praxis erzählen. Da nahm ich mir als erstes die Berufsfeuerwehrleute zum Vorbild. Die machen es so: Vor dem Bett stehen die langen Stiefel, so wie sie stehen würden, wenn Beine darin wären, dann werden, natürlich abends schon, die Hosenbeine von oben über die Stiefelschäfte gesteckt, so daß die Hose sich in Harmonikafalten über die Stiefel legt und die Stiefelschäfte aus jedem Hosenbein herausgucken, hübsch ordentlich der rechte Stiefel aus dem rechten Hosenbein, der linke aus dem linken. Sodann werden die Socken in die Stiefelschäfte hineingehängt und oben am Stiefelschaft umgekrempelt. Man muß natürlich aufpassen, daß die Ferse der Socken auch nach hinten kommt. Wenn nun der Feuerwehrmann sich anziehen will, braucht er nur in die Stiefel hineinzutreten, dann kann er schon die Hose hochziehen, Rock an — fertig. Dauer 20 Sekunden. Ist das nicht ideal?

Ich gedachte, es ähnlich zu machen; doch wie ich meine Hose so recht in Harmonikafalten über die Schuhe praktiziere, machte meine Frau von ihrem Vetorecht Gebrauch und ließ sich auch auf keinen Kompromiß ein: Hosen gehören in Bügelfalten aufgehängt, basta! Willst du vielleicht noch lotteriger herumlaufen? — Aber wozu bin ich unterm „Uranus“ geboren? Sie wissen doch, Uranus — der Stern der Erfinder und des Fortschrittes! Ich bastelte mir eine federnde Hosenaufhängevorrichtung, welche die Hosen selbsttätig hochzieht, während man sich die Schuhe zubindet, desgleichen einen klappbaren Bügel, der mit einem Gegengewicht in einer Rolle hängt, auf welchem das Oberhemd mit dem halb aufgezogenen Schlips, darüber der Pullover und darüber das Jackett hängen. Und jetzt ist der Arbeitsgang folgender: 1. Mit beiden Beinen gleichzeitig aus dem Bett, 2. Nachtzeug aus, Unterwäsche und Socken an, 3. auf den Stuhl steigen und in die Hose hineinspringen, 4. Schuhe an und zubinden, Hosenaufhängevorrichtung lösen, 5. a) zum Waschbecken und Bart einseifen (meine Herren, erst rasieren, dann waschen, erspart Zeit und Seife, denn dort, wo man sich rasiert hat, braucht man sich nicht zu waschen!) 5b) Zähne bürsten, 5c) Rasierapparat von gestern sauber machen, 5d) rasieren, 5e) waschen, 5f) kämmen, alles liegen lassen, Mutti räumt nachher ja doch weg. 6. Und jetzt kommt das Glanzstück, das Ergebnis rationellen Denkens gepaart mit Erfindergeist: ich trete unter den an der Decke hängenden Klappbügel, hebe die Arme hoch und betätige mit einem Fuß die Rollenbremse, langsam senkt sich der Klappbügel, und Oberhemd, Schlips, Pullover und Jackett gleiten an die Stelle, wohin sie gehören, um dem Körper Wärme und Schönheit zu verleihen. Jetzt wird mit der einen Hand das Oberhemd in die Hose gestopft, während die andere den Klappmechanismus des Bügels löst, welcher nun, zusammengeklappt, durch die Schwere des Gegengewichtes oben aus dem Kragenausschnitt her-



ausgezogen wird. 7. Jetzt werfe ich mich in die Brust und schreie zum Kaffeetisch.



Sprungversuche nachbehalten) habe ich die Zeit für Ankleiden von 22 Minuten auf 7 Minuten herabgedrückt. Da ich jedoch infolge eines zweiten Vetos nicht 15 Minuten länger schlafen darf, nutze ich die ersparte Zeit, um meiner Frau was vorzuquarken und erreiche damit, daß sie sich freut, wenn ich, pünktlich wie immer, aus



Durch fleißiges Üben (besonders der 4. Arbeitsgang wollte zuerst gar nicht klappen, und ich habe eine kleine Narbe an der Stirn als Andenken an mißglückte

dem Hause gehe. „Du mußt deinen Schlips noch zuziehen!“ ruft sie mir dann meistens nach. HN
Zeichnungen von Irmgard Laddey

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum



Josef Pfitzer
Vorarbeiter, 22. 7. 1953



Lorenz Oben
Elektriker, 23. 7. 1953



Georg Jung
Ingenieur, 1. 8. 1953



Paul Steincke
Kaufm. Angestellter, 6. 8. 1953



Walter Voss
Meister, 8. 8. 1953



Walter Krug
Maschinenbauer, 13. 8. 1953



Georg Folkers
Vorarbeiter, 22. 8. 1953

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Transportarbeiter Klaus Hendel mit Frl. Hildegard Baucza am 25. 6. 1953
 Dreher Paul Bauer mit Frl. Elfriede Jäschke am 27. 6. 1953
 Kupferschmied Egon Talaga mit Frl. Lieselotte Lorenz am 27. 6. 1953
 Ausrichter-Helfer Wilhelm Kapteina mit Frl. Lisa Busch am 4. 7. 1953
 Stellagenbauer Heinz Harms mit Frl. Astrid Haase am 4. 7. 1953
 Dreher Harry Günther mit Frl. Ilse Hanert am 4. 7. 1953
 Schweißer Heinz Salewski mit Frl. Ilse Werner am 4. 7. 1953
 Tischler Ludwig Nagel mit Frl. Hildegard Recklies am 11. 7. 1953
 Reiniger Helmuth Adler mit Frl. Frieda Retzlaff am 11. 7. 1953
 Tischler Paul Kersten mit Frl. Hannelore Böhn am 11. 7. 1953
 Schlosser Georg Kudalla mit Frau Anna Richard am 13. 7. 1953
 Kaufm. Angestellte Ursula Hoyer mit Herrn Nowara am 16. 7. 1953
 Maschinenbauer Horst Cassens mit Frl. Helene Förster am 18. 7. 1953
 Schlosser Günther Schwabe mit Frl. Gerda Roske am 18. 7. 1953
 Kupferschmied-Helfer Guido Mlynski mit Frl. Hannelore Klapszus am 18. 7. 1953
 E-Schw.-Anlerner Werner Loers mit Frau Christina Tepp am 18. 7. 1953
 Tischler Bernhard Meier mit Frl. Brunhilde Petzold am 18. 7. 1953
 Brenneranlerner Karl-Heinz Sievers mit Frl. Inge Christien am 18. 7. 1953
 Feuerwehrmann Walter Jürgens mit Frl. Irmgard Stumpf am 18. 7. 1953
 E-Schweißer Helmut Meininghaus mit Frl. Elfriede Winkler am 25. 7. 1953
 Anstreicher Heinz Seelert mit Frl. Helga Schach am 25. 7. 1953
 Schiffbau-Helfer Johann Barany mit Frl. Hildegard Raabe am 25. 7. 1953
 Schlosser Rolf Bielfeld mit Frau Elli Michalowitz am 25. 7. 1953
 Kranfahrer Wilhelm Schlüter mit Frl. Vera Meyn am 25. 7. 1953
 Bohrerhelfer Paul Herck mit Frau Ilse Koop am 1. 8. 1953
 Bordschlosser Kurt Döhler mit Frl. Emma Rieck am 1. 8. 1953
 Tischler Hans-Werner Schulz mit Frl. Elsa Brabandt am 1. 8. 1953
 Maschinenbauer Richard Dellmann mit Frl. Ilse Susott am 1. 8. 1953
 Schiffbau-Helfer Heinz Ziebell mit Frl. Ruth Krüschel am 3. 8. 1953

Geburten:

Sohn:

E-Schweißer Heinz Ginnuth am 14. 6. 1953
 E-Schweißer Heinrich Griemsmann am 25. 6. 1953
 Anstreicher Erich Schulz am 26. 6. 1953
 Brenner Willi Zels am 3. 7. 1953
 E-Schweißer Ljubomir Milosevic am 5. 7. 1953
 M-Bauer Willy Hummel am 6. 7. 1953
 Schiffbauer Heinrich Rosemeier am 8. 7. 1953

Brenner Hans Hendtke am 16. 7. 1953
 Probierer Josef Weisheitel am 22. 7. 1953
 Anstreicher Henry Vollmers am 25. 7. 1953
 Maschinenbauer Werner Behn am 25. 7. 1953
 Schiffbau-Helfer Axel Bohnhoff am 26. 7. 1953
 Schiffbauer Artur Braun am 30. 7. 1953
 Schiffbauer Hans-Joachim Kretzschmar am 4. 8. 1953

Tochter:

Tischler Walter Leschke am 8. 7. 1953
 Vorhalter Harald Jaeger am 13. 7. 1953
 E-Schw.-Anlerner Uwe Burgunde am 18. 7. 1953
 Anschläger Werner Blemer am 19. 7. 1953
 Kesselschmied Paul Friese am 20. 7. 1953
 Feuerwehrmann Benno Raudszus am 21. 7. 1953
 E-Schw.-Anlerner Karl Wilczek am 22. 7. 1953
 Anstreicher Albert Jelich am 25. 7. 1953
 Kupferschmied-Helfer Arthur Fritz am 27. 7. 1953
 E-Schw.-Anlerner Hermann Adels am 29. 7. 1953
 Schiffbau-Helfer Gerhard Claasen am 30. 7. 1953
 Holzfräser Karl-Heinz Pagels am 30. 7. 1953
 Haueranlerner Heinrich Mahler am 1. 8. 1953
 Kaufm. Angestellter Henry Woldmann am 1. 8. 1953
 Schiffbauer Karl-Heinz Lohse am 2. 8. 1953
 Matrose Wilhelm Malzahn am 4. 8. 1953
 E-Schweißer Josef Wysocki am 4. 8. 1953
 E-Schw.-Anlerner Heinrich Albrecht am 5. 8. 1953

Wir gratulieren

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

Heinrich Ockelmann

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines Jubiläums sage ich allen meinen Mitarbeitern meinen herzlichsten Dank.

Georg Folkers

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

Lorenz Oben

Wir gedenken unserer Toten

Nicolaus Nowicki

Rentner
gest. 22. 7. 1953

Johannes Harfst

Schweißer-Vorarbeiter
gest. 26. 7. 1953

Heinrich Röhlberger

Vorarbeiter
gest. 27. 7. 1953

Paul Gerullis

Kolonnenführer
gest. 7. 8. 1953

Helmut Schädlich

Kraftfahrer
gest. 17. 8. 1953

Hans Krümmel

Kranführer
gest. 28. 7. 1953

John Svensson

Maschinenbauer
gest. 27. 7. 1953

Otto Thiele

Maschinenbauer
gest. 1. 8. 1953

Ernst Westedt

Stemmer
gest. 13. 8. 1953



Neben Tagen, die wegen ihrer Kühle und häufiger Regenschauer auch hätten im April liegen können, brachte der August doch eine ganze Reihe von heißen Tagen. Manch einer wird diejenigen beneidet haben, die gerade jetzt ihren Urlaub erleben können. Trotzdem haben alle ganz beachtlich einen Schlag reingehauen. Die Leistungen unserer Betriebsangehörigen waren aner kennenswert. In den letzten Wochen folgte Stapellauf auf Stapellauf und Probefahrt auf Probefahrt, so daß wir auf dem besten Wege sind, an die stolzen Ergebnisse in der Ablieferung, die wir in der Vorkriegszeit erreichten, anzuknüpfen.

Neben all dieser eigentlichen Arbeit hat sich ganz unauffällig, so beinahe nebenher, die Selbstverwaltung in der Sozialversicherung gebildet. Eine ganze Reihe unserer Belegschafter ist bei der Erledigung der Aufgaben der Selbstverwaltung aktiv tätig. Besonders interessieren wird naturgemäß unsere Betriebskrankenkasse. Vorstand unserer BKK ist unser Dr. Scholz, —

sein ständiger Vertreter ist Direktor Reisse. 2. Vorsitzender ist unser Wilhelm Mathiessen. Vorsitzender der Vertreterversammlung ist das Betriebsratsmitglied Hans Hodde.

Auch außerhalb unserer Betriebskrankenkasse sind verschiedene Angehörige des Betriebes in Selbstverwaltungsorganen tätig. Der kommende Monat wird uns alle vor die Erfüllung unserer staatsbürgerlichen Pflichten stellen; denn am 6. 9. 1953 wird bekanntlich der Deutsche Bundestag neu gewählt. Es geht darum, die unbestreitbaren Erfolge unseres jungen Staatswesens zu erweitern. Wir dürfen nicht stehenbleiben und uns mit dem begnügen, was erreicht worden ist. Alle wünschen, daß recht bald alle Deutschen wieder in einem Staate zusammenleben können, wenn wir auch sonst in manchem verschiedener Ansicht sein mögen. Die Hauptsache ist, daß wir die einfachsten Anstandspflichten bewahren und bei der nun einmal immer gegebenen Spannung, die ein Wahlkampf mit sich bringt, darauf verzichten, uns gegenseitig zu beschimpfen und anzupöbeln. Wir wollen es unterlassen, dem, der nun einmal eine andere Ansicht hat als der andere, Gesinnungslosigkeit oder ähnliches vorzuwerfen. Denken wir daran, daß auch das Schicksal unserer Werft von der Wahl abhängt. Und da sind wir uns doch wieder einig.

Möge auch in Zukunft all unseren Belegschaftern die Sicherheit des Arbeitsplatzes erhalten bleiben und unsere DW darüber hinaus die Möglichkeit haben, weiteren einen sicheren Platz zu bieten. In diesem Sinne grüßt Euch herzlichst

Euer Klabautermann

Ein Brief an den Klabautermann

Altenau, im Juli 1953

Wir DWer senden von unserer Urlaubsreise in den schönen Harz, aus Altenau voller Dankbarkeit die herzlichsten Grüße an „Alle“! Wir wünschen nur, daß es allen unseren Kollegen, denen es vergönnt ist, genau so

wie wir auf vierzehn Tage auf Kosten der DW zu verreisen, genau so gut gefällt wie uns, die wir grüßen.

Neun Unterschriften



Gruß aus Altenau

Wir sind im Harz, dort, wo die Fichten rauschen, wo sich der Silberbach auf engen Wegen dem Schoß der Erde anvertraut, wir lauschen und denken ab und zu an euch Kollegen; denn von Bergen klingen leise Glocken, die von den Kühen um den Hals getragen,

uns mit dem Klange in die Berge locken und unser Herz wird wie die Glocken schlagen; denn vor uns liegt des hohen Waldes Stille, es öffnet uns die Herzen nun ganz weit, damit wir voll und ganz des Lebens Fülle erfassen. Ist das nicht eine schöne Urlaubszeit!