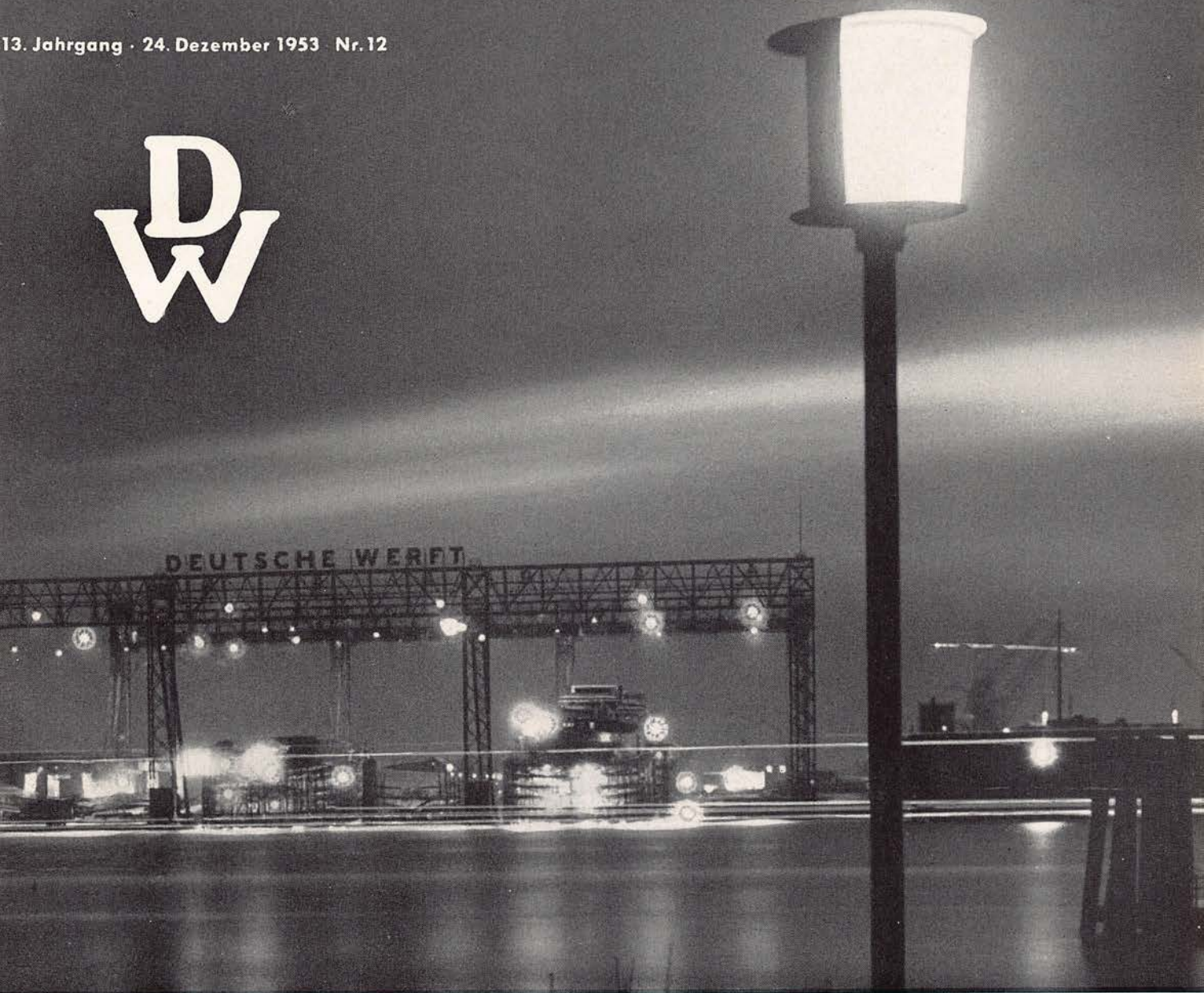


WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

13. Jahrgang · 24. Dezember 1953 · Nr. 12



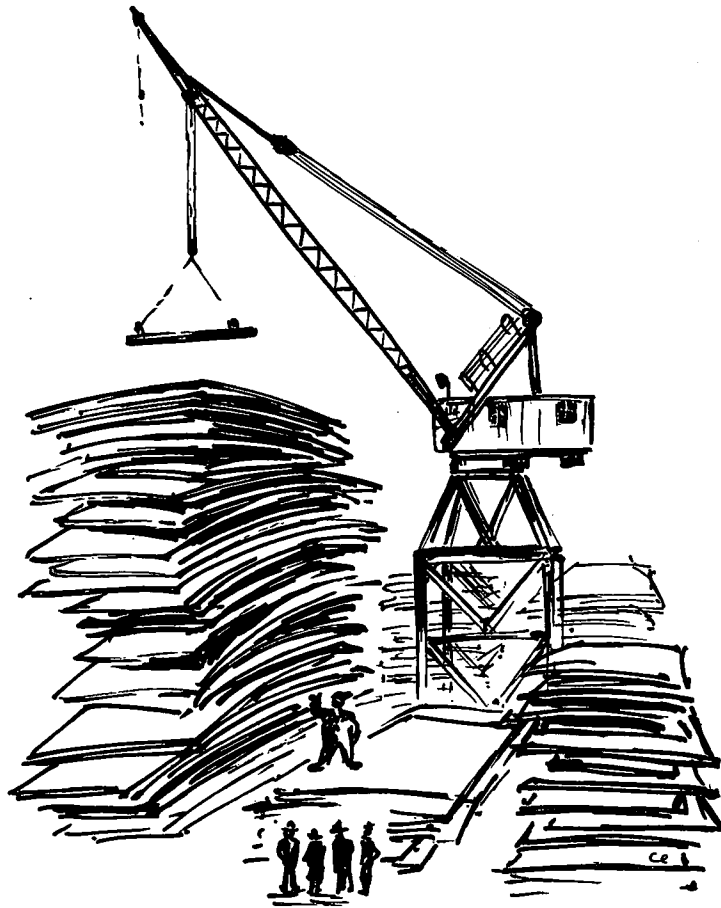
Ein Jahres-Rückblick und -Ausblick

Mit einer Ablieferung von rund 220 000 t Schiffsraum - gegenüber 160 000 t im Vorjahre - hat die Deutsche Werft ihre Vorkriegsleistung bei einer Gesamtbelegschaft von über 8000 Mann wieder erreicht. Diese Leistungssteigerung wurde erzielt trotz der im ersten Viertel des Jahres noch vorliegenden Materialschwierigkeiten, die nunmehr als völlig behoben angesehen werden können. Die am Jahresschluß vorliegenden Neubaufträge geben uns volle Beschäftigung für die beiden nächsten Jahre. — Unser Betrieb Grasbrook befindet sich in einem erfolgversprechenden Ausbau. — Die Inbetriebnahme unserer großen Schwimmdocks von 20 000 t und 10 000 t Tragfähigkeit wird in der ersten Jahreshälfte 1954 erfolgen und eine wertvolle Unterstützung und Erweiterung unseres Reparaturbetriebes darstellen. Die während des ganzen Jahres vorliegende rückläufige Bewegung der Rohstoffpreise auf dem Weltmarkt erleichterte die Materialbeschaffung, ohne damit zunächst unsere Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern, da die hohen Inlandspreise für Schiffbaumaterial eine schwere Belastung für den deutschen Schiffbau darstellen. Es wird daher auch im kommenden Jahre unsere wichtigste Aufgabe sein, durch laufende Stärkung und Verbesserung unserer Betriebseinrichtungen unsere Leistungsfähigkeit zu steigern, eine Maßnahme, die nur dann zu einem wirtschaftlichen Erfolg führen wird, wenn jeder einzelne unserer Werksangehörigen auch von sich aus bemüht ist, seine ganze Kraft einzusetzen, die vorliegenden Aufgaben nach bestem Können zu erledigen. Erfreulich bleibt, daß wir in den letzten Wochen in scharfem Wettbewerb mit dem In- und Auslande einige weitere Aufträge auf schnelle Motorkühlschiffe und ein hochwertiges Fracht- und Fahrgastschiff hoher Geschwindigkeit mit Turbinenantrieb abschließen konnten. — Wenn jeder einzelne auch weiterhin seine Pflicht tut und sich gemeinsam mit der Betriebsleitung einsetzt, die uns gestellten Aufgaben zu meistern, glauben wir allen unseren Betriebsangehörigen auch für 1954 ein glückliches und erfolgreiches neues Jahr in Aussicht stellen zu können.

Quer durch die Werft

Zur alljährlich wiederkehrenden Schiffbauertagung hatten sich am Bußtag nebst 1000 Westdeutschen auch je 50 östliche und westliche Nachbarn in Hamburg ein-

VEB: „Denken Sie bitte daran, uns nachher bei der Vormontage Ihre berühmten transportablen Schweißhütten zu zeigen.“



„Die werden bei uns nicht alt...“

gefunden. Von diesen besichtigten vier maßgebliche Schiffbauer Mitteldeutschlands und zwei Westberliner Herren die Werft. Nach der Begrüßung durch unseren Schiffbaudirektor führte sie einer der Schiffbau-Theoretiker durch den Betrieb. Aus dem lebhaften Frage- und Antwortspiel beim Rundgang seien hier folgende Sätze herausgegriffen:

VEB: „Uns im Osten drückt eigentlich der Mangel an Walzblechen weniger als der Mangel an geeigneten Fachkräften.“

Aber sagen Sie einmal, warum lagern Sie dort drüben die Bleche liegend? Ehe Sie die untersten Bleche eines Stapels verbraucht haben, sind diese doch allzu stark angerostet.“

DW: „Bei uns werden die Stapel gar nicht alt. Wir bestellen seit kurzem keine Skizzen entsprechend der Außenhaut-Abwicklung mehr, sondern verschiedene Größen von Normblechen, die hier schiffsweise gelagert sind.“

VEB: „Es liegen trotzdem auf einem Stapel verschiedene Blechgrößen.“

DW: „Ja, bis zu den Einheitsblechen 2,5×10 sind auch wir noch nicht durchgedrungen, da müßten wir die Außenhaut-Einteilung prinzipiell ändern. In Belgien ist man schon so weit.“

DW: „Die sind fast schon wieder unmodern; sehen Sie dagegen die neue Schiffbauhalle. Ist das nicht eine geniale Lösung? Das Dach läßt sich an jeder Stelle öffnen, so daß der Wippkran ohne weiteres die Kollis herausholen kann. Wir sparen dadurch die schweren Deckenkräne, können die Bauhöhe und Fundamente der Halle verringern und haben weniger Zwischentransporte.“

VEB: „Was würden Sie nun bei einer neuen Werft vorsehen? Feste Hallen, Hallen mit Schiebedach oder transportable Hütten?“

DW: „In der freien Wirtschaft wird alles der Elastizität des Betriebes untergeordnet, daher würde man wohl in diesem Falle auch ohne die Vorbelastung durch bereits vorhandene Bauten alle drei Hallentypen nebeneinander benutzen. Sehen Sie hier auf dem Vormontageplatz beispielsweise diese Vielfalt von Transportfahrzeugen. Das sieht auch nicht nach Planung aus und funktioniert doch bestens. Übrigens dürfte gerade der Ausbau des Transportwesens ein Charakteristikum für die Nachkriegsentwicklung unserer Werft sein.“

VEB: „Da fährt ja ein Tieflader Feinbleche und anderes Kleinzeug.“

DW: „Immerhin besser, als wenn er leer zurückfährt.“

VEB: „Haben Sie denn gar keinen Vorrichtungsbau? Wir machen bei uns fast alles mit Vorrichtungen, das ist schon wegen der großen Zahl noch anzulernen-der Arbeiter nötig.“

DW: „Sie planen Großserien, wir dagegen fertigen nur bis zu zehn Schwesterschiffe. Trotzdem herrscht auch hier die Rationalisierung, doch wie gesagt, eine elastische. Sehen Sie hier die geschweißten Mittelschiffe und die genieteten Enden des 18 000-t-Tankers. Da drüben werden die Enden ohne Vorrichtungen genietet. In der freien Wirtschaft kann man sich eine betriebliche Einengung um des Prinzips willen nicht leisten.“

VEB: „Welche Zeiten brauchen Sie denn für die Vormontage, auf der Helling und in der Ausrüstung?“

DW: „Grob geschätzt 10, 8 und 6 Wochen.“

VEB: „Sind 10 Wochen Vormontage nicht sehr unrationell?“

DW: „Das ist doch ziemlich gleichgültig, ob hinter den Hallen die Bleche oder vor den Hallen die Sektionen liegen. Bekanntlich brauchen zwar einige Großwerften nur eine Woche von Beginn der Bearbeitung des ersten Bleches bis zum Beginn auf

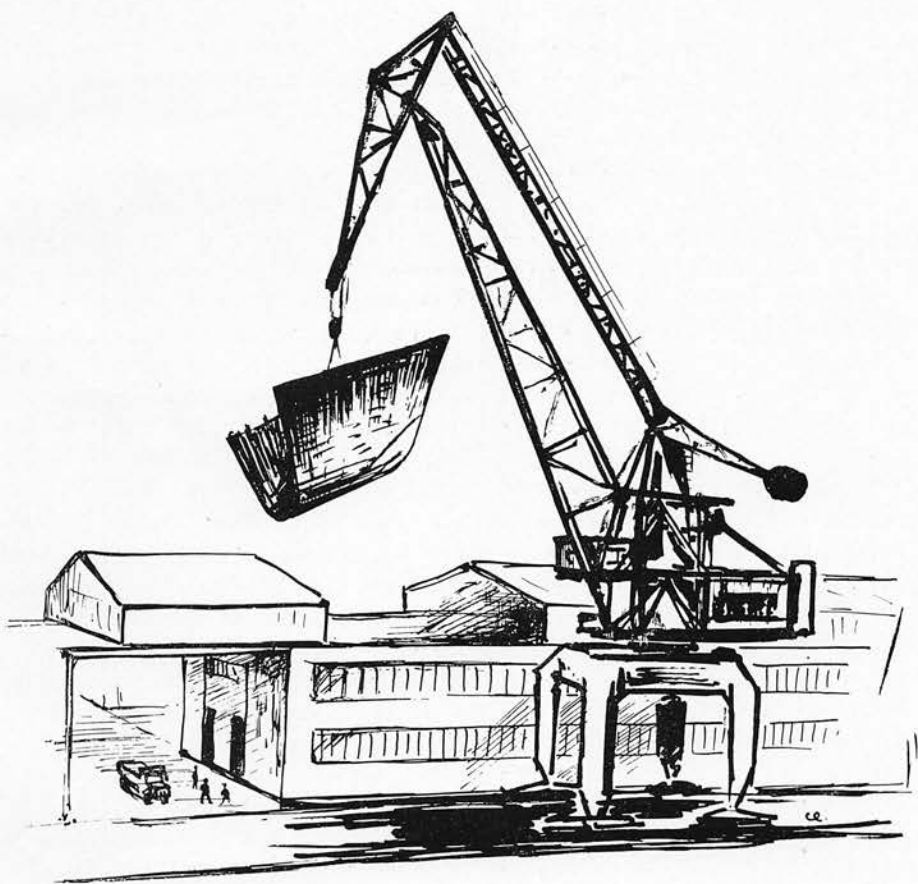
DW: „So schlimm ist das nicht. Sehen Sie, da drüben packt der Wippkran gerade auf den Stapel Doppelböden einer 4. Sektion obenauf. Könnten Sie sich vorstellen, eine Werft besäße statt mehrerer Hellinge nur ein Baudock, wie müßte man dann erst vormontieren, um die Bauzeit im Dock kurz zu halten?“

VEB: „Wer kontrolliert hier eigentlich die Arbeitsausführung? Bei uns wird jede Schraube und jedes Stück geprüft, ehe der Lohn ausgezahlt wird.“

DW: „Das ist die im Kriege bei Ungelernten und Handarbeitern üblich gewesene Methode. Hier haben wir einige Schweißkontrolleure, im übrigen aber genügt es, wenn die Vorarbeiter, Meister und Betriebsingenieure aufpassen. Die eigentliche Kontrolle üben hinreichend die Inspektoren der Reederei und Klassifikation aus.“

VEB: „Wie hoch ist denn der Prozentsatz der Angestellten in der Werft?“

DW: „Weniger als 10 %. Ich weiß schon, Sie müssen sich mit 30 % Angestellten herumschlagen. Mit unseren 10 % liegen wir aber auch im Vergleich zu anderen westdeutschen Werften besonders niedrig.“



Einer unserer großen Kräne holt ein „Stück Schiff“ ab

der Helling. Aber warum sollten denn nicht insbesondere bei Schwesterschiffen schon Serien vorgearbeitet werden?“

VEB: „Durch unnötig lange lagernde Sektionen wird doch aber der wertvolle Vormontageplatz übermäßig in Anspruch genommen.“

VEB: „Wir danken Ihnen und der Werft sehr für diese Führung. Haben Sie nicht Lust, auch uns einmal zu besuchen?“

DW: „Danke, sehr gern, gleich nach der Wiedervereinigung.“

Eichler

48. Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft

vom 13. bis 21. November 1953 in Hamburg

Wie alljährlich fanden sich die Schiffbauer und die mit ihnen verbundenen Kreise der Schifffahrt und Industrie am Bußtag zur Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft in Hamburg zusammen. Der Schiffbau erfordert wie kaum ein anderes technisches Gebiet die Kenntnis fast der gesamten Technik, so daß es praktisch unmöglich ist, daß ein einzelner das ganze Gebiet wirklich beherrscht. Es seien hier nur die wichtigsten Gebiete genannt: Hydrodynamik, Statik, Werkstoffkunde, Schweißtechnik, Wärme- und Kältetechnik, Maschinenbau, Elektrotechnik, Meßgeräte und Fertigungstechnik. Neben der Vermittlung der neuesten Erkenntnisse auf den einzelnen Gebieten sollen die Vorträge auf solchen technischen Tagungen auch dem Nichtspezialisten einen Überblick über das ganze Gebiet vermitteln. Darum sollen in den Vorträgen möglichst verschiedene Gebiete behandelt werden und die Fachleute ihre Erfahrungen austauschen.

Ein weitergehender Erfahrungsaustausch findet in den Fachausschüssen statt, in denen ein kleinerer Kreis von Fachleuten zusammentrifft. In diesen Fachausschüssen, in denen die DW fast überall vertreten ist, findet ein lebhafter Gedankenaustausch zwischen den Vertretern der Wissenschaft und der Praxis über die Probleme, die wir zu lösen haben und über die Richtung und Methode der weiteren Entwicklung statt.

Die Vorträge bringen im allgemeinen Themen, in denen ein größerer oder kleinerer Entwicklungsabschnitt zu einem gewissen Abschluß gekommen ist. Da die technische Entwicklung nur selten sprunghaft erfolgt und die Verbesserungen in mühsamer Kleinarbeit schrittweise erarbeitet werden müssen, kann man nicht erwarten, daß solche Vorträge sensationelle neue Ergebnisse bringen. Die Fortschritte werden aber besser erkennbar, wenn die Entwicklung eines Gebietes für einen längeren Zeitraum zusammengefaßt wird. Zugleich wird dabei dann auch dem Nichtspezialisten ein guter Überblick vermittelt.

Der erste Tag war vorwiegend dem Schiffbau gewidmet mit Vorträgen über: Systematische Entwicklung von Schiffsförmern (Darstellung der wichtigsten Einflußgrößen und mathematische Darstellung der Schiffsförmern), systematische Versuche mit Kortdüsen, die einen Überblick über den Anwendungsbereich und die beste Düsen-

ausbildung geben, Fragen aus dem Gebiet der Schiffskältetechnik, Schiffsvibrationen, hydrodynamische Kräfte bei Schiffsschwingungen und Sondergebiete der Schweißtechnik. Der zweite Tag war vorwiegend dem Schiffsmaschinenbau gewidmet mit Vorträgen über Gasturbinen, Schwerölbetrieb bei Dieselmotoren, Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von Dampfturbinenanlagen, schnellaufende Dieselmotoren und Bordmeßtechnik. An die einzelnen Vorträge schloß sich eine meist recht angeregte Aussprache an.

Interessant waren die Vorträge über Gasturbinen, die zeigten, daß die Entwicklung dieser neuen Antriebsart jetzt so weit fortgeschritten ist, daß in England ein Schiff mit reinem Gasturbinenantrieb gebaut wird. Wenn auch diese Maschinen heute noch nicht wirtschaftlich überlegen sind, weil vor allem die Materialfragen für hochwarmfeste und korrosionsbeständige Werkstoffe noch keineswegs befriedigend gelöst sind und die erforderlichen Gebläse etwa $\frac{2}{3}$ der Gasturbinenleistung verzehren, so können doch in der Zukunft auf diesem Gebiet noch große Fortschritte erwartet werden.

Zum ersten Male waren in diesem Jahr auch die Schiffbauer der Ostzone in größerer Zahl erschienen. Während auf fachlichem Gebiet der Kontakt schnell wieder hergestellt werden konnte, war infolge der langen Trennung auf menschlichem Gebiet ein gewisser Unterschied in der Einstellung merklich zu spüren. So sagte mir ein alter Bekannter: „Wissen Sie, das Einkaufen ist hier aber schwierig. Es gibt hier eine so große Auswahl von jeder Ware und so viele Läden, daß man nicht weiß, was man nehmen soll. Das ist bei uns im HO-Laden viel einfacher. Dort kauft man, was gerade vorhanden ist.“

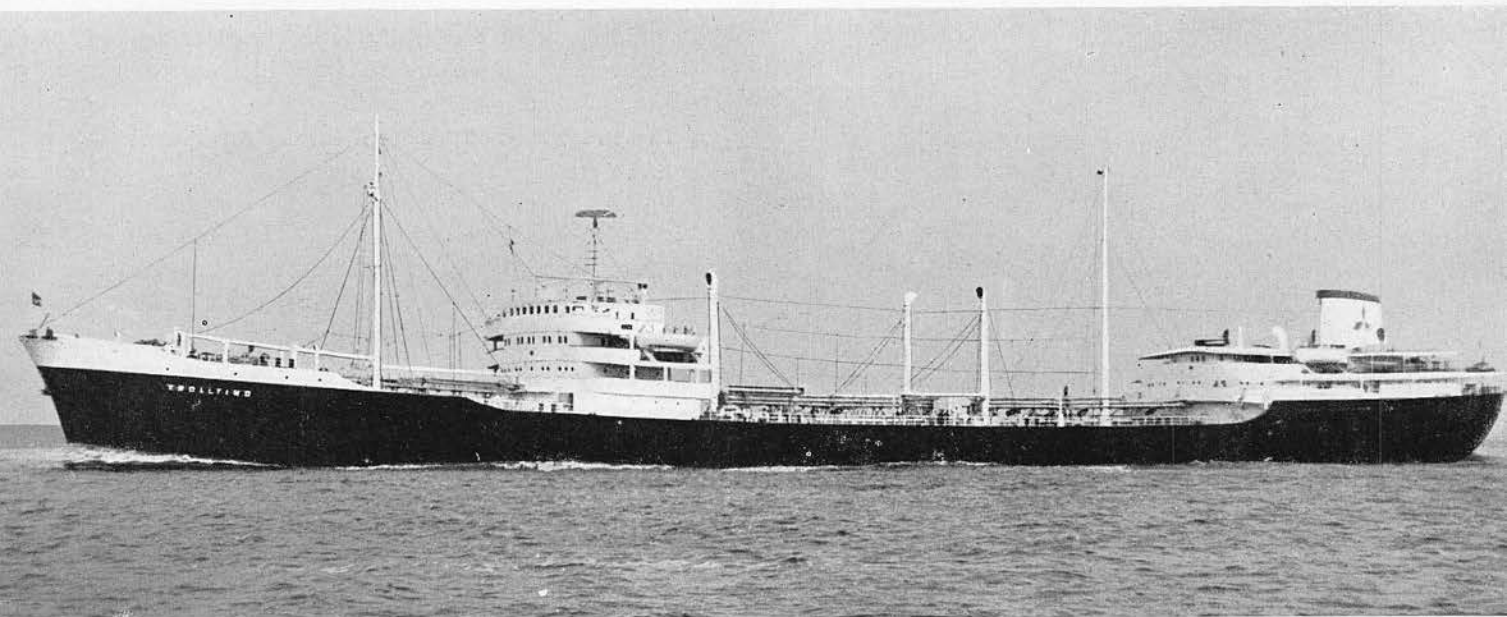
Neben den Vorträgen und auf den geselligen Veranstaltungen gab sich für die Tagungsteilnehmer auch die gern und reichlich genutzte Gelegenheit zu persönlichem Gedankenaustausch, zur Erneuerung alter Freundschaften und Verbindungen und zur Aufnahme neuer Beziehungen. Daß dabei auch der Frohsinn zu seinem Recht kam und die Trockenheit mancher Vorträge kompensiert werden mußte, ist nur zu verständlich. Auch die Zeitbegriffe waren zeitweilig etwas in Unordnung geraten. Immerhin gelang es aber der überwiegenden Mehrzahl der Teilnehmer, doch noch rechtzeitig zum Arbeitsbeginn arbeitsfähig zu sein.

Dr. Graff, SE

Was die letzten Wochen brachten

Wie immer, wenn ein Jahr zu Ende geht, ist noch viel zu tun. Das wirkt sich bei uns nach außen hin dadurch aus, daß noch eine größere Zahl von Stapelläufen und Ablieferungen vorgenommen werden muß. Am 9. Dezember

gott hatte ein Einsehen mit uns und hat für den 12. Dezember den an sich zuständigen Nebel ausfallen lassen. Das Schiff wird noch im Jahre 1953 an die Reederei abgeliefert werden.



MT „Trolltind“ auf Probefahrt

1953 haben wir die Ablieferungsprobefahrt des Motortankers „Trolltind“ für die norwegische Reederei Halle u. Peterson aus Oslo erlebt. Das 18 300 t große Schiff gehört zum Typ der DW-Einheitstanker.

Die Probefahrt sollte eigentlich um 7 Uhr morgens beginnen. Da wir aber an diesem Tage, wie häufig im Dezember, starken Nebel hatten, wurde aus dem Vorhaben nichts; denn zu der vorgesehenen Abfahrtsstunde war die Sicht so behindert, daß die Werftleitung und die Schiffsführung das Auslaufen des Schiffes nicht verantworten konnten. Gegen 10 Uhr war es endlich soweit, daß unter Zuhilfenahme des Radar-Gerätes abgelegt werden konnte. Vier Schlepper brachten das schnittige Schiff in den Strom. Die besonders gründliche Erprobung fiel so günstig aus, daß das Schiff auf See von der Reederei übernommen wurde und nach Absetzen der Probefahrtteilnehmer in Cuxhaven sofort in See ging. Eine Spende des Reederers für die Unterstützungskasse unserer Belegschaft von 10 000,— DM war eine besondere Anerkennung unserer Leistung.

Der 12. Dezember ließ uns den Stapellauf eines weiteren 18 300 t großen Motortankers, MT Richard Kaselowsky, erleben. Dieses Mal war es wieder ein Schiff für deutsche Rechnung, nämlich für die Reederei Rudolf A. Oetker, Hamburg, das seinem Element übergeben wurde. Den Taufakt nahm Frau Gisela Kaselowsky vor. Der Wetter-

Den nächsten Stapellauf brachte uns der 18. Dezember. An diesem Tage wurde das Frachtschiff „Beate Bolten“ (5100 t) für die Reederei Aug. Bolten Wm. Miller's Nach-



Dr. Scholz mit der Taufpatin beim Stapellauf „Richard Kaselowsky“

folger, Hamburg, zu Wasser gelassen. Auch dieses Schiff wird einen beachtlichen Zuwachs für die neue deutsche

Handelsflotte bedeuten. Den Taufakt nahm Frau Steinbeis vor.

Am 23. Dezember wird die Ablieferungsprobefahrt des für norwegische Rechnung gebauten Motortankers „Mosbay“ vor sich gehen. Die Reederei Mosvold erhält mit diesem Schiff seit dem Kriege den vierten Tanker von



MT „Mosbay“

uns. An einem der letzten Tage des Jahres wird dann noch der Tanker „Richard Kaselowsky“ dem Auftraggeber ausgeliefert werden.

Nicht nur Neubauten haben unsere Arbeitskraft in Anspruch genommen, auch eine ganze Reihe von Repara-

turen waren in den letzten Wochen auszuführen. So haben wir u. a. den argentinischen Tanker „San Jorge“ für längere Zeit an der Werft gehabt, der umfangreiche Arbeiten für uns gebracht hat. Zwischen unseren Werftangehörigen und der Besatzung hat sich im Laufe der Zeit ein gutes Verhältnis herausgebildet. Vor der neuen Ausreise des Schiffes fand eine kleine Abschiedsfeier statt, die Besatzungsangehörige und Angehörige unseres Unternehmens vereinte.

Der 29 000 t große Tanker „Arcturus“, der von den Howaldtswerken in Hamburg gebaut worden ist, war vor seiner Ablieferung an den Auftraggeber bei uns im Dock, um einen letzten Bodenanstich vor der Ausreise zu erhalten.

Die letzten Wochen standen, wie überall, auch bei uns im Zeichen der Vorbereitungen zum Weihnachtsfest. Unsere Werkfürsorgerin hat mit vom Schicksal besonders hart getroffenen Lehrlingen die Weihnachtseinkäufe für die Jungen erledigt. Wie in jedem Jahre, so gab es auch 1953 strahlende Gesichter, als die Jungen sich in den Geschäften die Dinge aussuchen durften, die sie sonst nicht bekommen hätten. Man konnte die Lehrlinge in den großen und bekannten Geschäften der Hamburger Innenstadt dabei beobachten, wie sie sich Schuhe, Nickis und sonstige wichtige Ausrüstungsstücke ruhig und besonnen aussuchten.

Auch in diesem Jahre haben die DW-Kinder ihre schon Tradition gewordene Weihnachtsmärchenvorstellung im Deutschen Schauspielhaus erlebt. In drei Vorführungen wurde ihnen das Märchen „Das lachende Königreich“ gezeigt. Der Weihnachtsmann und seine freundlichen Helfer hatten vorher rechtzeitig die DW-Weihnachts-



Salon und Steuerhaus auf der „Trolltind“



MT „Arcturus“

pakete zurecht gemacht, damit jedes Kind mit seinen Süßigkeiten und Apfelsinen froh nach Hause ziehen konnte.

Das war es, was die letzten Wochen des Jahres 1953 uns gebracht haben. Möchte das Jahr 1954 gleich erfolgreich für uns sein.



Der DW-Weihnachtsmann war da





Was ist „Gewerblicher Rechtsschutz?“

Es gibt wahrscheinlich nur einen relativ kleinen Kreis von Belegschaftsmitgliedern der DW, welcher bei der Bezeichnung „Gewerblicher Rechtsschutz“ sich eine Vorstellung machen kann, was eigentlich damit gemeint ist. Ich will versuchen, an dieser Stelle eine allgemein verständliche Erläuterung zu geben über das, was der Begriff „Gewerblicher Rechtsschutz“ umfaßt.

Es handelt sich hier um eine Sammelbezeichnung für drei große Schutzgebiete, nämlich:

1. den Patentschutz,
2. den Gebrauchsmusterschutz,
3. den Warenzeichenschutz.

Für jede dieser drei Schutzarten gelten ganz bestimmte Gesetze, die durch das Wesen und die Art derjenigen Gegenstände bedingt sind, für die das Schutzrecht beantragt wird.

Der Patentschutz erstreckt sich auf neue Erfindungen, die eine gewerbliche Verwertung gestatten und nicht gegen die Gesetze oder die guten Sitten verstoßen.

Die Dauer eines Patenten ist in den einzelnen Ländern verschieden, in Deutschland beträgt sie 18 Jahre, gerechnet vom Tage nach der Anmeldung an, und kann nicht verlängert werden.

Hat beispielsweise jemand eine Erfindung gemacht und will dafür einen Patentschutz beantragen, so muß er folgendermaßen vorgehen:

Die Erfindung wird schriftlich niedergelegt in der Patentanmeldung. Diese besteht aus der Beschreibung, den Patentansprüchen und der Zeichnung.

In der Beschreibung wird die Aufgabe und die Lösung der Erfindung in allen Einzelheiten unter Bezugnahme auf die beigefügte Patentzeichnung beschrieben, während in den Ansprüchen zuerst das Bekannte, woran die Erfindung anknüpft, genannt wird und dann die Lösung dieser Aufgabe oder das besondere, neue Merkmal der Erfindung aufgezeigt wird.

Die auf diese Weise vorbereitete Patentanmeldung wird unter Hinzufügung einer besonderen Erfinderbenennung (der Anmelder braucht nicht gleichzeitig auch der Erfinder zu sein) dem Deutschen Patentamt in München eingereicht.

Nach eingehender Prüfung auf Patentfähigkeit, Neuheit und ausreichende Erfindungshöhe des Gegenstandes der Anmeldung durch die Prüfungsstelle der betreffenden Patentklasse wird die Anmeldung bekanntgemacht. Das geschieht in der Form, daß die eingereichten Unterlagen vier Monate lang in der Auslegehalle des Deutschen Patentamtes öffentlich ausgehängt werden, so daß es jedermann möglich ist, Einsicht in die Unterlagen zu nehmen. Gleichzeitig werden das Aktenzeichen, der Erfinder, der Anmelder, gegebenenfalls auch der Vertreter des Anmelders, sowie der Titel der Anmeldung und das Anmeldedatum im Patentblatt, dem amtlichen Organ des Patentamtes, veröffentlicht, so daß jeder, der ein Interesse an einer bestimmten Anmeldung hat, sich diese entweder selbst in der Auslegehalle ansehen, oder sich eine Fotokopie der ausgelegten Unterlagen beschaffen kann.

Ist die Bekanntmachungsfrist von vier Monaten verstrichen, ohne daß gegen die Anmeldung ein Einspruch erhoben worden ist, so wird nunmehr das beantragte Patent erteilt. Der Anmelder erhält einen Erteilungsbeschuß und nach einer gewissen Zeit eine Patenturkunde mit gedruckter Patentschrift.

Wird aber während der viermonatigen Bekanntmachungsfrist von irgendeiner Seite gegen die Erteilung

eines Patenten Einspruch erhoben, sei es, weil der Einsprechende den Gegenstand der Erfindung bereits früher hergestellt hat oder die Erfindung bereits früher druckschriftlich vorveröffentlicht wurde, so kann sich das Erteilungsverfahren auf einen längeren Zeitraum ausdehnen, oder aber der Einspruch kann auch zur Versagung des Patenten führen.

Mit der Erteilung des Patenten werden die Jahresgebühren fällig. Beginnend mit der 3. Jahresgebühr steigern sie sich bis zum Betrag von 1000,— DM für die 18. Jahresgebühr.

Nach Ablauf des 18. Jahres wird das Patent frei, das heißt, jedermann kann nun den Gegenstand des Patenten bauen, ohne dafür dem Patentinhaber gegenüber in irgendeiner Form lizenzpflichtig zu sein.

Nach dem Gebrauchsmusterschutz werden Arbeitsgeräten und Gebrauchsgegenstände, sowie Teile derselben, soweit sie dem Arbeits- oder Gebrauchszweck durch eine neue Gestaltung, Anordnung oder Vorrichtung dienen, geschützt. Dagegen erstreckt sich dieser Schutz nicht auf Verfahren zur Herstellung von Gegenständen, Maschinen, chemischen Erzeugnissen oder flüssigen Körpern. Ist der Gegenstand einer Gebrauchsmusteranmeldung bereits vor dem Zeitpunkt der Anmeldung in öffentlichen Druckschriften beschrieben oder im Inland offenkundig benutzt worden, so ist die Anmeldung nicht schutzfähig, es sei denn, die Veröffentlichungen sind innerhalb von sechs Monaten vor dem Anmeldedatum erfolgt und beruhen auf der Erfindung des Anmelders.

Die Schutzdauer für ein Gebrauchsmuster beträgt drei Jahre, sie kann aber, im Gegensatz zum Patent, gegen Zahlung einer besonderen Gebühr um weitere drei Jahre verlängert werden.

Bei einer Gebrauchsmusteranmeldung können im allgemeinen die gleichen Richtlinien zugrunde gelegt werden wie bei einer Patentanmeldung, lediglich bei der Beschreibung und bei der Formulierung der Schutzansprüche muß nach besonderen Grundsätzen verfahren werden.

Ist die Anmeldung im eigentlichen Sinne nicht schutzfähig oder ist sie bereits veröffentlicht oder vorbenutzt, oder ist der Gegenstand bereits durch ein älteres Patent oder Gebrauchsmuster geschützt, so kann jeder die Löschung des Gebrauchsmusters beantragen. Ein besonderes Recht auf Löschung hat der Geschädigte, wenn der wesentliche Inhalt des Gebrauchsmusters seinen Beschreibungen, Zeichnungen, Modellen, Gerätschaften oder Einrichtungen ohne seine Einwilligung entnommen worden ist.

Im Gegensatz zum Patent- und Gebrauchsmusterschutz, die einem Erfinder das Recht gewährleisten, aus einer Erfindung einen gewerblichen Nutzen zu ziehen, indem sie sein geistiges Eigentum für eine bestimmte Zeitdauer schützen, dient der Warenzeichenschutz dazu, eine von einem Gewerbetreibenden hergestellte oder vertriebene Ware besonders zu kennzeichnen, um sie von Waren anderer Gewerbetreibender zu unterscheiden (z. B. ).

Das Warenzeichen kann entweder aus einem Wort oder aus Buchstaben (Wortzeichen) oder aus einer bildlichen Darstellung (Bildzeichen) und schließlich aus einer Kombination eines Bildzeichens mit Worten oder Buchstaben bestehen.

Die Schutzdauer eines Warenzeichens beträgt 10 Jahre und kann jeweils gegen Zahlung einer Verlängerungsgebühr um weitere 10 Jahre verlängert werden.

Jedes Warenzeichen muß zur Eintragung in die Zeichenrolle schriftlich beim Deutschen Patentamt angemeldet

werden. Außer dem Antrag sind der Anmeldung die Bezeichnung des Geschäftsbetriebes, ein Verzeichnis der Waren, für die das Zeichen eingetragen werden soll, eine deutliche Darstellung des Zeichens und, soweit erforderlich, eine Beschreibung desselben beizufügen.

Ist der Anmelder eine Handelsgesellschaft oder eine andere Personenvereinigung, so muß die Firma oder der registergerichtlich eingetragene Name unter Hinzufügung ihrer Rechtsform, z. B. Offene Handelsgesellschaft, Kommanditgesellschaft, Aktiengesellschaft, angegeben werden. Das gleiche gilt auch, wenn die Firma eines Einzelkaufmannes als Zeicheninhaberin eingetragen werden soll. Die Art des Geschäftsbetriebes ist mit der verkehrüblichen Bezeichnung anzugeben, wie z. B.

Schiffswerft, Maschinenfabrik, Herstellung und Vertrieb von Kälteanlagen, Tischlerei usw.

Das Verzeichnis der Waren soll möglichst nach Warenzeichenklassen, es gibt insgesamt 42 Klassen, geordnet sein, um dem Patentamt die Prüfung der Anmeldung zu erleichtern.

Ebenso wie eine Patentanmeldung wird auch eine Warenzeichenanmeldung bekanntgemacht, allerdings im Gegensatz zur ersteren nur drei Monate. Wird während der Dauer der Bekanntmachung kein Widerspruch eingelegt, so wird das Zeichen nach Ablauf der Bekanntmachungsfrist in die Zeichenrolle eingetragen.

H. Thomas

„Wat geiht mi dat an?“

Sicher ist jeder von euch schon einmal in unserer Stadt auf Verkehrsschilder gestoßen, die vor irgendwelchen Gefahren warnen sollten. Mancher von euch mußte bereits dem Vater Staat Buße zahlen, weil er die Warnung der Mahnschilder in den Wind schlug und dabei das Pech hatte, daß er bei seiner Nachlässigkeit vom Hüter des Gesetzes ertappt wurde. Wie ist es aber nun, wenn ihr das Werftgelände betretet? Hier begegnet ihr keinem dienstbaren Staatsdiener, der euch auf eure Sünden aufmerksam macht. Die Gefahr für Leben und Gesundheit ist hier in weit höherem Maße vorhanden als draußen im Straßenverkehr. Wir haben zwar auch Hinweisschilder, aber nur der Neuling sieht sich diese einen Moment interessiert an. Die alten Hasen gehen achtlos daran vorbei. Sie kennen ja den Werftbetrieb und wissen meistens, wie man eventuellen Gefahren aus dem Wege geht. Und doch kann es auch ihnen passieren, daß sie von herunterfallenden Gegenständen verletzt werden.

Wie können wir nun Unfälle verhüten? Genau wie die E-Schweißer jetzt ihre Schweißdrahtenden sammeln, die unter gegebenen Umständen eine Unfallgefahr bedeuteten, so könnten die Nieterkolonnen die von ihnen entfernten Heftschrauben, Unterlegscheiben und Muttern in Blechkästen zusammentragen und dort ausschütten, wo sie keinen Arbeitskameraden durch Herabfallen verletzen können. Das gleiche gilt auch für die Kolonnen der Schiffbauer, wenn sie bei Reparaturarbeiten Niete und Bauteile entfernen müssen. Denkt daran, nur so schützt ihr euch vor Gefahren. Der gebräuchliche Satz: „Wat geiht mi dat an?“ muß verschwinden, und an seiner Stelle muß stehen: „Haltet Ordnung und haltet die Augen auf!“

Und nun wollen wir eine andere Gefahrenquelle untersuchen. Ein Warnschild lautet: „Selbständiges Verändern von Stellagen ist verboten!“ Warum dieser Hinweis? Immer wieder kann man feststellen, daß Bohlen verschoben oder an einer anderen Stelle verwendet werden. Kollegen, das bedeutet, daß ihr andere in Gefahr bringt, die nach euch dort arbeiten.

Eine Gefahrenquelle ist auch der Auf- und Abstieg der Stellagenleitern außenbords. Wenn ihr Schulterlasten tragt und dadurch nur eine Hand frei habt, geht ihr besser den längeren aber sicheren Weg über die Haupttreppe; oder ihr benutzt einwandfreie Tampen zum Hieven und Fieren der Lasten, die euch dann nicht mehr bei der Benutzung der Stellagenleitern im Wege sind. Außerdem bringt ihr niemand durch herabfallende und unsichere Lasten in Gefahr.

Eine üble Unsitte ist das Entfernen von Glühbirnen aus anderen Räumen. Mancher von euch schraubte sie bequem heraus und benutzte sie an seinem Arbeits-

platz. Bequemlichkeit kann einem Arbeitskameraden, der plötzlich im dunklen Raum zurückgelassen wird, zum Verhängnis werden. Holt lieber eine Ersatzglühbirne bevor ihr an Bord geht. Ihr vermeidet dadurch eine Gefahr und spart obendrein doppelten Weg.

Oft sind es Kleinigkeiten, die Unfälle hervorrufen. Da sind zum Beispiel die von der Werft gestellten Schutzhosen. Diese werden oftmals den Kleineren von euch in zu großen Längen ausgehändigt. Umschlaghosen sind aber auf der Werft nicht zu gebrauchen, und eine Selbsthilfe durch Kürzen der Hosenbeine ist nicht erwünscht. Ein Kürzen oder Umschlagen der dadurch zu breit gewordenen Hosenbeine kann eine Unfallgefahr durch Hängenbleiben hervorrufen. Achtet also beim Empfang der Hosen auf richtige Längen.

Auch euer Schuhzeug muß zweckmäßig sein. Turnschuhe sind zwar sehr bequem, und man kann sich in ihnen leichter bewegen, aber eure Füße schützen sie nicht, wenn ihr stolpert oder auf Stahlspäne tretet. Zwar sind die einst mit Bindfaden und Isolierband gegen Verlust gesicherten Gebilde, die den Namen „Schuhe“ überhaupt nicht mehr verdienten, ganz verschwunden; leider aber zeigt die Statistik, daß immer noch Fußverletzungen hinter den Kopfverletzungen an zweiter Stelle stehen. — Hoffentlich wird da jetzt manches besser, nachdem sich eine große Zahl von euch die vom Gewerbeaufsichtsamt empfohlenen Unfallschutzschuhe beschafft hat.

Und zum Schluß noch etwas aus einer Statistik. Wir entnahmen sie der Zeitschrift „Europress“. Es heißt darin: „Von 1949 bis 1953, also innerhalb von vier Jahren, erhöhte sich die Zahl der Betriebsunfälle in Westdeutschland von 85 000 auf 118 000. Mehr als zwei Drittel traten ein durch falsches Verhalten am Arbeitsplatz und durch oberflächliche Befolgung der Schutzvorschriften.“ Also, immer die Augen auf! Ein jeder muß helfen, Unfälle zu verhüten!

Herrmann, F. H.

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

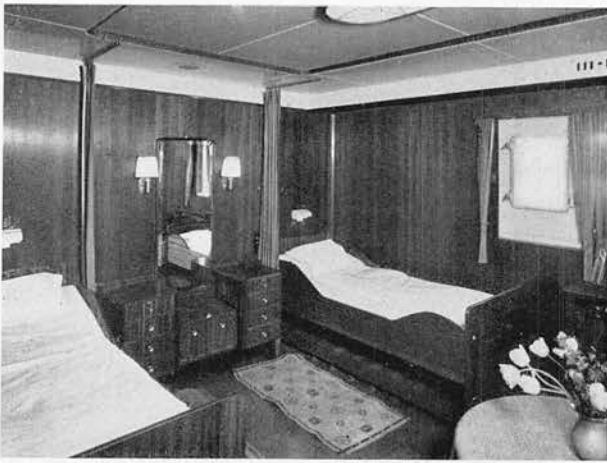
Walter Ehlers, SU-Büro

Brief an die Redaktion

Unsere Werkzeitung wird bekanntlich nicht nur von Betriebsangehörigen gelesen. Viele Aufsätze, die wir gebracht haben, haben weit über den Rahmen unserer Betriebsgemeinschaft hinaus Interesse gefunden. Das führt natürlich auch dazu, daß Außenstehende an uns schreiben, um manchmal zu dem Inhalt oder einem Aufsatz Stellung zu nehmen. Einen solchen Brief wollen wir nachstehend veröffentlichen:

Sehr geehrte Redaktion!

In Heft 7 Ihrer lebendigen Werkzeitung, die ich leider erst jetzt zu Gesicht bekam, sind es gleich zwei Verfasser, die sehr entschieden Kunststoffplatten mit Holzmaserung ablehnen. Recht so, wenn es sich um eine unehrliche Imitation, um eine bewußte Vortäuschung handelt! Ich



In dieser Schiffskabine sind nicht nur die Wände und die Decken mit Kunststoffplatten verkleidet, sondern auch die Möbel. Bei Wänden und Möbeln handelt es sich um Kunststoffplatten, bei denen die Deckschicht aus einem in Kunstharz eingebetteten Echtholzurnier besteht. Die Schönheit des Materials und die Möglichkeiten eleganter Formgebung vereinigen sich hier mit Dauerhaftigkeit. Die Decke besteht aus elfenbeinfarbenen Kunststoffplatten, die mit Schrauben sichtbar befestigt sind. Die Deckenleuchte ist ebenfalls mit einer transparenten Kunststoffplatte hergestellt.

stimme völlig mit Herrn Schaedla überein, wenn er sagt, „die Technik verlangt funktionelle Konsequenz und Wahrheit“. (Als schiffbautechnischer Laie möchte ich allerdings dann auch einmal fragen, warum heute noch auf den meisten Schiffen die riesigen Schornsteine ste-

hen?) Aber jetzt beginnt doch erst eigentlich das Problem: Wo ist die Grenze zwischen Imitation und übernommener Form? Nehmen Sie den Schornstein!

Das Holz spielt im Innenausbau des Schiffes nach wie vor eine beherrschende Rolle. Die Grundlagen der Gestaltung mit diesem Werkstoff beruhen aber seit langem schon auf der, bereits zur Selbstverständlichkeit gewordenen, Imitation des Edelholzes. Ist das etwa keine Imitation, wenn auf billiges Kiefern- oder Tannenholz oder auf reine Industriezeugnisse, wie Stäbchen oder Holzspanplatten, ein knapp 1 mm dickes Edelholzurnier geleimt wird? Das wird dann noch gebeizt, poliert, mattiert, geräuchert und ist schließlich nur noch ein künstlich hergerichteter schöner Oberflächenbelag, läuft aber unter dem Titel „Nußbaum“ oder ähnlich. Mit demselben Recht muß es gestattet sein, dieses Furnier in eine Kunstharzplatte zu verpressen, die seine natürliche Schönheit unverändert und unverletzbar unter der Harzoberfläche erhält. Dieses Verfahren hat aber gerade für den Schiffbau den besonderen Vorteil, daß solche Platten unempfindlich gegen Wasser und Wärme sind, sie sind ungezieferfest und brennen nicht selbst.

Auf dem beiliegenden Bild sehen Sie eine Kammer in gestreiftem Mahagoni auf MS Brandenstein. Der Entwurf, ursprünglich von der Werft in Holz geplant, wurde von mir umgearbeitet und sowohl die Wandbekleidung als auch die Möbel in Resopal-Echtholz ausgeführt. Das bedingte natürlich andere Formen. Decke, Vorhänge und Fußboden bestehen ebenfalls aus Kunststoffen, dabei ist der Raum wohnlich und verleugnet trotzdem nicht die Schiffskabine.

Ich will nach diesem Beispiel nicht weiter auf das sehr interessante Thema der Imitation eingehen, einmal um meinen Brief nicht zu lang werden zu lassen, zum anderen weil ich es erst vor kurzem an anderer Stelle ausführlich getan habe¹⁾.

Ich würde mich aber freuen, wenn Sie dieser kurzen Zusage Raum geben wollten, die den Schiffbauern zeigen soll, daß sich auch die Kunststoffe kritische Gedanken über die werkstoffgerechte Formgebung machen und daß sie sich dabei sehr viel mit den besonderen Problemen der Schiffsausstattung beschäftigen, die in den letzten Jahren zu einem großen Arbeits- und Anwendungsgebiet für die Kunststoffe geworden ist.

Hochachtungsvoll!

A. Schwabe

¹⁾ Vgl. A. Schwabe: Kunststoffe echt oder unecht? Ein Beitrag zum Problem der Imitation. Chemische Industrie Heft 10/1953.

Aus dem Betriebssport

Das Jahr geht zu Ende. Wir sind also berechtigt, einen kurzen Rückblick zu tun. Das dürfen wir wirklich mit Befriedigung tun; denn aus kleinsten Anfängen heraus hat unsere Sportgemeinschaft einen Umfang angenommen, der manchen anderen Verein mit Neid erfüllen kann. Auf dem Gebiet des Fußballs, des Handballs, des Tischtennis und der Schachs haben wir in der Gruppe Finkenwerder unserer Sportgemeinschaft tüchtige Mannschaften, die unsere Gemeinschaft würdig vertreten. Mit besonderer Freude können wir immer wieder von dem Eifer und dem Können unserer Jugendmannschaften berichten.

Auch in der Gruppe Grasbrook regen sich unsere Sportkameraden eifrig. Auch da haben wir einige Mannschaften. Wir hoffen, mit unseren Kräften im nächsten Jahr wieder so gut abzuschneiden wie im letzten. Von den Erfolgen berichten ja die Ehrenurkunden an der Wand

unseres Sportzimmers und die Pokale und Ketten im Glasschrank. Es ist eine Freude, zu sehen, wie die Männer bei der Sache sind. Wir werden im nächsten Jahr die inzwischen aufgestellte Sparte Kegeln sicher noch erheblich wachsen sehen. Hoffentlich gelingt es uns, eine Schwimmhalle zu bekommen, so daß auch die Sparte Schwimmen zu ihrem Recht kommen kann. Das gleiche gilt natürlich für jede andere Sportart, für die sich Interessenten finden.

Wir wissen, daß die Arbeit unserer Sportgemeinschaft wichtig ist. Schafft sie doch einen Ausgleich für unsere teilweise sehr schwer arbeitenden Betriebskameraden. Und gesund ist der Sport auf jeden Fall.

Unsere Sportler haben aber nicht nur auf dem Rasen, am Schachbrett und an einer Tischtennisplatte gewirkt, sondern sie haben auch manche Gelegenheit gehabt, in fröhlicher kameradschaftlicher Runde nähere Bekannt-



Gefeiert wird auch mal

schaft mit anderen zu schließen, so daß die Sportgruppen nicht unwesentlich dazu beigetragen haben, das Zusammengehörigkeitsgefühl der Belegschaft zu stärken.

Die letzten Ergebnisse unserer Mannschaften waren folgende:

Gruppe Schach

DW gegen Deutscher Ring	5:5
DW gegen NWDR	6:4
DW gegen Rapid	5:5
DW gegen Justiz	7½:2½
DW gegen Sozial-Behörde	7½:2½

Gruppe Fußball

Betrieb Finkenwerder

DW 1 gegen Fordwerke 1	2:5
DW 1 gegen Hansa-Mot. 1	0:5

Betrieb Grasbrook

DW 2 gegen Affinerie 2	5:0
DW 2 gegen O. Eisenwerke 2	6:0

Gruppe Tischtennis (Sonderklasse)

DW 1 gegen Rapid 1	9:0
DW 1 gegen Menck & Hambr.	9:0
DW 1 gegen BMV. 1	9:7

(Klasse A II)

DW 2 gegen Bezirksamt Eimsb.	5:9
DW 2 gegen Landes-Zentral-Bank	9:5

Freundschaftsspiele im Fußball

DW 1. Jugend gegen Stülken 1. Jgd.	7:5
DW 1. Herren gegen BAT 1. Herren	2:3

Freundschaftsspiele im Handball

(Feldhandball)

DW gegen Lassen & Co.	10:3
DW gegen Esso	3:5

(Hallenhandball)

DW gegen Norddeutsche Bank	14:15
DW gegen Esso	11:10

Wir wünschen allen ein frohes Weihnachtsfest und der Belegschaft und unserer DW ein erfolgreiches 1954!

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

- Kolonnenführer Adolf Martens mit Frl. Anna Beuck
am 31. 10. 1953
- E'Schw.-Anlerner Helmut Saretzki mit Frl. Irmgard Lutzkat am 13. 11. 1953
- Reiniger Heinz Böhm mit Frau Martha Ossenbrüggen
am 14. 11. 1953
- Schiffbauer Hans-Oswald Maibaum mit Frl. Frieda Gerken am 14. 11. 1953
- Maler Werner Struve mit Frl. Ilse Schönfeldt
am 14. 11. 1953
- Nieter Fritz Manzke mit Frl. Annemarie Werth
am 14. 11. 1953
- Kranfahrer Herbert Struck mit Frl. Erna Eggert
am 14. 11. 1953
- E'Schweißer Gerhard Klatt mit Frl. Annetta Frischkorn
am 14. 11. 1953
- Schiffbauhelfer Karl Kloth mit Frl. Marion Hahlweg
am 16. 11. 1953
- Blechslosser Georg Knöpke mit Frl. Ursula Bühring
am 19. 11. 1953
- E'Schweißer Willi Lindstädt mit Frl. Luise Röhler
am 19. 11. 1953
- Maschinenbauhelfer Horst Lettow mit Frl. Wally Leidreiter am 21. 11. 1953
- Kupferschmiedhelfer Karl-Heinz Grell mit Frl. Irene Ludwig am 28. 11. 1953
- Schlosser Bernhard Miller mit Frl. Waltraut Thomsen
am 28. 11. 1953
- Anstreicher Kurt Esselmann mit Frl. Hildegard Reimers
am 29. 11. 1953
- Reiniger Heinz Thelm mit Frl. Regina Kricheldorf
am 1. 12. 1953
- E'Schweißer Horst Müller mit Frl. Dolly Kosenitzky
am 5. 12. 1953
- M'bauer Horst von Elm mit Frl. Ilse Schuld
am 5. 12. 1953
- M'bauer Günther Fiebig mit Frl. Else Marks
am 5. 12. 1953
- Tischler Johann Dede mit Frl. Anne Bube
am 5. 12. 1953

Geburten:

Sohn:

- Schiffbauhelfer Kurt Schulz am 18. 10. 1953
- Maschinenbau-Helfer Eugen Brauckhoff am 13. 11. 1953
- Anschläger Alfred Jahn am 15. 11. 1953
- E'Schw.-Anlerner Hans Harms am 17. 11. 1953
- Schlosser Rudi Weise am 18. 11. 1953
- Schlosser Alfred-Günther Haase am 22. 11. 1953
- Helfer Klaus Hendel am 23. 11. 1953
- E'Schweißer Albert Schautzki am 27. 11. 1953
- Schlosser Fritz Fabian am 7. 12. 1953
- E'Schweißer Hermann Fiebelkorn am 7. 12. 1953

Tochter:

- Ausgeber Otto Korff am 5. 11. 1953
- E'Schw.-Anlerner Rudolf Pogorel am 9. 11. 1953
- Kupferschmied-Helfer Guido Mlynski am 11. 11. 1953
- Schlosser Arthur Krampitz am 16. 11. 1953
- Maschinenbauer Karl-Heinz Petersen am 24. 11. 1953
- E'Schweißer Karl-Heinz Rose am 29. 11. 1953
- E'Schweißer Hans Berendsen am 1. 12. 1953
- Stellagenbauer Franz Winkler am 3. 12. 1953
- Schiffbauer Rudolf Eichler am 5. 12. 1953

Wir gratulieren!

Für die vielen Beweise und die Aufmerksamkeiten beim Ableben meines lieben Mannes
Fritz Vogt

sage ich allen Arbeitskameraden der Deutschen Werft und der Betriebsleitung meinen herzlichen Dank.
Anni Vogt



Wir gedenken unserer Toten

Max Schmidt
Keilmacher
gest. 18. 11. 1953

Paul Rhinow
Ingenieur
gest. 8. 12. 1953

Heinrich Rutenberg
Vorarbeiter
gest. 11. 12. 1953



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum

Der Betriebsingenieur Gerhard Biesewig konnte am 1. Dezember 1953 auf eine 25jährige Tätigkeit bei der DW zurückblicken.

Er begann als Konstrukteur in der Abteilung Rohrplanbau und hat dort selbständig Motor- und Turbinenanlagen bearbeitet. Eine besonders interessante Aufgabe ist für ihn die Turbinenanlage der Schiffe „Grand Canaria“ und „Santa Cruz“ für die O. P. D. R. gewesen. Diese Anlage wurde erstmalig mit La-Mont-Kesseln für 34 atü ausgeführt.

Auf Grund der bei dieser Anlage gesammelten Erfahrungen wurde ihm dann 1940 der gesamte Ausbau der Bunker-Anlage mit einer La-Mont-Kesselanlage mit Steinmüller-Rost übertragen.

Seit dem 1. Oktober 1947 leitet Herr Biesewig den gesamten Hausbetrieb. Der DW. Dieser Aufgabe hat sich unser Jubilar in jeder Weise gewachsen gezeigt und hat er es verstanden, sich in allen schwierigen Situationen durchzusetzen.

Wir wünschen Herrn Biesewig auch weiterhin eine recht erfolgreiche Tätigkeit in bestem Einvernehmen mit seinen Mitarbeitern.



Walter Ehlers
Techniker



Willibald Minke
Vorarbeiter



Paul Kossak
Schlosser



Hans Freese
Vorhalter



Willi Gahrens
Keilmacher

GOLDENE HOCHZEIT

Ihre goldene Hochzeit feiern am 27. Dezember 1953 unser Rentner Gustav Buchholz und seine Ehefrau. Wir wünschen den beiden Jubilaren noch viele glückliche Jahre.





Jetzt ist es so weit. Das Jahr 1953 hätten wir also so gut wie geschafft. Es liegen nur noch die schönen Weihnachtstage und der eigentliche Jahresschluß vor uns. Für uns alle war das Jahr mit Arbeit mehr oder weniger angefüllt. Unsere Werft kann auf stolze Leistungen zurückblicken. Wie Dr. Scholz uns in seiner Ansprache zum Stapellauf des Motortankers „Richard Kaselowsky“ mitgeteilt hat, haben wir die 200 000-t-Grenze mal wieder überschritten. Damit knüpft unsere DW an die imponierenden Leistungen der Vorkriegszeit an. Außer 16 Schiffen haben wir an unserem Dock gearbeitet, wobei besonders darauf hingewiesen werden muß, daß das Dock in der gezählten Tonnage nicht enthalten ist. Die DW hat in dem hinter uns liegenden Jahr die Welthandelsflotte mit 16 schönen Schiffen ausgerüstet. Das ist schon eine Leistung, auf die jeder Betriebsangehörige stolz sein kann. Die Planung für das Jahr 1954 sieht ein Programm vor, das bei seiner Erfüllung ein ähnliches Ergebnis zeitigen wird wie die Arbeit des Jahres 1953. In bescheidenem Umfange sind neue Aufträge hereingekommen, so daß auf jeden Fall am Ende des Jahres 1954 immer noch für alle Arbeit da sein wird.

Neben der Neubauleistung ist auch die erhebliche Leistung unserer Werft auf dem Gebiet der Schiffsreparaturen zu erwähnen. Schiffe aus aller Welt haben bei uns festgemacht, um die notwendigen Reparaturen durchzuführen. Schiffe aus Norwegen, Schweden, Dänemark, Finnland, England, Holland, Frankreich und Italien und anderen europäischen Ländern und selbst aus Argentinien lagen in unserem Werfthafen. Ein Schiff wurde sogar aus Indien zu uns geschleppt, um einen schweren Schaden von Grundberührung beseitigen zu lassen.

Das Jahr 1953 hatte für uns neben dem Wiedererreichen unserer Vorkriegsleistungen auch sonst ganz erhebliche Bedeutung. Es brachte uns das Betriebsverfassungs-

gesetz, das zunächst so heiß umstritten war und mit dem jetzt doch alle arbeiten können. Zwei Wahlen, einmal zum Bundestag und zum anderen zur Hamburger Bürgerschaft, haben unsere staatsbürgerlichen Interessen geweckt. Die Sozialversicherung ist entsprechend der neuen Struktur unseres öffentlichen Lebens wieder zur Selbstverwaltung zurückgekehrt. Auch hierdurch hat es viel Arbeit gegeben, und manch einer aus unserem Unternehmen ist ehrenamtlich in den Organen der Sozialversicherung tätig.

Selbstverständlich ist nicht zu verlangen, daß im Laufe eines Jahres nur Sonnenschein herrscht. Es gibt auch unangenehme Augenblicke und Rückschläge. Davon sind auch wir nicht verschont geblieben. In unserem Betrieb Grasbrook haben wir den Brand der „Antarctic Ocean“ miterleben müssen, während in Finkenwerder sich die Explosion auf der „Ernst G. Ruß“ ereignete.

Auch sonst haben wir selbstverständlich diese oder jene Enttäuschung hinnehmen müssen. Unter 8500 Menschen gibt es hier und da nämlich auch solche, die eigentlich gar nicht zu uns gehören. So ist es vorgekommen, daß Betriebsangehörige die Werkzeugkisten ihrer Kameras aufgebrochen haben, um sich an dem Hab und Gut anderer zu bereichern. Besonders bedauerlich war ein Vorfall auf dem argentinischen Schiff „San Jorge“, auf dem ein Betriebsangehöriger den Schrank eines Besatzungsangehörigen aufgebrochen hatte. Und auch sonst hat es noch dieses oder jenes gegeben, was wirklich unschön war.

Wenn wir aber am Schlusse des Jahres auf alle Ereignisse bei unserer DW zurückblicken, so müssen wir feststellen, daß die negativen Erscheinungen doch nur Einzelercheinungen sind. Es ist sonst schon zu sagen, daß es ganz ordentlich ist bei der DW. Im großen und ganzen vertragen wir uns alle recht gut. Sonst wären diese Leistungen, die erreicht worden sind, auch gar nicht möglich. An den Erfolgen des Jahres 1953 ist jeder beteiligt. Im Gefühl der vollbrachten Leistungen kann daher auch jeder sich der Muße der Weihnachtstage hingeben, um im Kreise der Seinen dieses schöne Fest zu feiern. Die Festtagsstimmung wird durch das Wissen unserer Betriebsangehörigen, daß die Arbeitsplätze auch für die nächste Zukunft gesichert sind, ihre Erhöhung erfahren. Ein frohes und gesundes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches Jahr 1954 wünscht euch

Euer Klabautermann

Das ist ja heiter!

An der Teufelsbrücke:

(oder: Wie sich ein Schlepperkapitän einen Werftdirektor vorstellt)

5 Minuten warten und Schweigen. —

A wirft einen fragenden Blick auf B

B: Ich muß noch auf den Direktor Y warten.

A: Na, dann können wir ja losfahren.

B: Oh! — Und ich dachte der wäre soo dick.



