

DEUTSCHE WERFT

Werkzeitung



*Dr. William Scholz
feierte am 7. März 1954 seinen Geburtstag*

Das Ansehen, das Dr. Scholz in den Kreisen des Schiffbaus genießt, kann nicht besser gewürdigt werden als durch die kurze Übersicht, die der bekannte Schiffbau-Fachmann Prof. Dr. Schnadel anlässlich der Verleihung der Ehrendoktor-Würde an Dr. Scholz in der Zeitschrift „Schiff und Hafen“ gebracht hat und die wir im nachstehenden wiedergeben:

Am 18. Februar 1954 hat der Dekan der Fakultät für Maschinenwesen der Technischen Universität Berlin dem Vorstand der Deutschen Werft AG. in Hamburg, Dr. William S c h o l z , die Urkunde zu seiner Ernennung zum Dr.-Ing. E. h. überreicht.

Dr. Scholz wurde im Jahre 1884 in Erfurt geboren. Er studierte von 1902 bis 1906 an der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg. Schon früh zeigte sich seine außerordentliche Begabung. Er bestand nicht nur die Diplom-Hauptprüfung mit Auszeichnung, sondern es wurde ihm auch für die beste Prüfungsarbeit des Jahres die silberne Medaille vom preußischen Kultusminister überreicht.

Von 1906 bis 1908 war er auf der Kaiserlichen Werft Kiel tätig und promovierte während dieser Zeit an der Universität Kiel zum Dr. phil.

Im Jahre 1908 wurde er von Albert Ballin in den technischen Stab der Hamburg-Amerika Linie berufen und bereits 1912 zum Prokuristen ernannt. Er gewann das Vertrauen Ballins in einem solchen Maße, daß er auf dessen Veranlassung im Jahre 1918 in den Vorstand der neugegründeten Deutschen Werft berufen wurde.

Dr. Scholz hat das Vertrauen, das schon in jungen Jahren in ihn gesetzt wurde, in jeder Beziehung gerechtfertigt. Sein Lebenslauf ist eine Reihe von Erfolgen. Während seiner 35jährigen Tätigkeit auf der Deutschen Werft hat er bewiesen, daß er auf den Gebieten der Fertigung, der Organisation und der Wirtschaftsführung in gleichem Maße befähigt ist. Schon frühzeitig beschritt er neue Wege im Zusammenbau des Schiffsrumpfes aus vorgearbeitetem Walzmaterial und im Serienbau großer Tankschiffe. Er erkannte, daß durch geschickte Anwendung der elektrischen Schweißung Fortschritte im Bau von Schiffen erzielt werden konnten. Auch an der Einführung moderner Maschinenanlagen nahm er lebhaften Anteil, wie er überhaupt einen besonderen Blick auch für den Fortschritt im Schiffsmaschinenbau bewies. Er förderte die Einführung des Dieselmotors im Schiffbau, übernahm den Bau des dieselektrischen Frachtschiffs „Wuppertal“ im Jahre 1936 und des dieselektrischen Fahrgastschiffes „Patria“ im Jahre 1938. Daneben wurde aber auch der Bau von schnellen Turbinenfrachtschiffen wie „Santa Cruz“ und „Gran Canaria“ (1938) in das Bauprogramm der Deutschen Werft aufgenommen. Die technischen und organisatorischen Leistungen ermöglichten der Deutschen Werft einen schnellen Aufstieg. Im Jahre 1938 erreichte sie mit 18 Schiffen von insgesamt 216 000 t Tragfähigkeit die größte Jahresleistung aller Schiffswerften der Welt. Dieses Ergebnis wurde im Jahre 1953 durch Lieferung von 16 Schiffen mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 220 000 t noch übertroffen, so daß die Deutsche Werft auch im Jahre 1953 die größte Produktion aller Werften der Welt aufwies.

Das bereits frühzeitig gezeigte Interesse für Wissenschaft und Technik hat Dr. Scholz auch im späteren Leben aufrechterhalten. Er gehört zur Zeit dem Aufsichtsrat der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt und dem Aufsichtsrat des Germanischen Lloyd an und ist stellvertretender Vorsitzender der Schiffbautechnischen Gesellschaft. In zahlreichen Veröffentlichungen und Vorträgen hat er seine Erfahrungen und Kenntnisse der Fachwelt zur Verfügung gestellt. Mit diesen hervorragenden Leistungen hat Dr. Scholz zur Hebung des Ansehens des deutschen Schiffbaues in der Welt beigetragen.

Der deutsche Schiffbau beglückwünscht Herrn Dr. Scholz zu der Ehrung, die ihm die Technische Universität Berlin in Anerkennung seiner großen Verdienste um die Entwicklung des deutschen Schiffbaues zuteil werden ließ.

Am 18. und 19. Februar 1954 versammelten sich in Oberhausen-Sterkrade die mit Aufgaben der Forschung und Entwicklung beauftragten Wissenschaftler und Ingenieure der Konzernbetriebe unter dem Vorsitz von Herrn Prof. Pepler zu einer Arbeitstagung. Uns vertrat bei dieser Tagung Ingenieur Adler, der ein Referat über die Frage der röntgenographischen Spannungsprüfung hielt. Dieses Thema verdient eine ganz besondere Beachtung mit Rücksicht auf die stetig fortschreitende Bedeutung des Schweißens, durch das bekanntlich ganz wesentliche Veränderungen in den Spannungsverhältnissen des verarbeiteten Materials auftreten. Ing. Adler, der auf diesem Gebiet über erhebliche Erfahrungen verfügt und in der Fachwelt einen guten Ruf besitzt, hat sich in letzter Zeit mit der Entwicklung des Prüfverfahrens und der dazu notwendigen Geräte eingehend und erfolgreich beschäftigt, so daß unsere Werft auch auf diesem Gebiet eine ganz beachtliche Bedeutung erlangt hat. Selbstverständlich ist in Oberhausen mehr zur Sprache gekommen als das oben angedeutete Thema. Prof. Pepler hat in seinen Bemerkungen zu dem Referat Adler auf dessen vielfache sonstige Arbeiten hingewiesen. Ing. Adler ist Inhaber der verschiedensten Patente, die zum großen Teil bei uns ausgewertet werden. Unser Röntgenlabor,

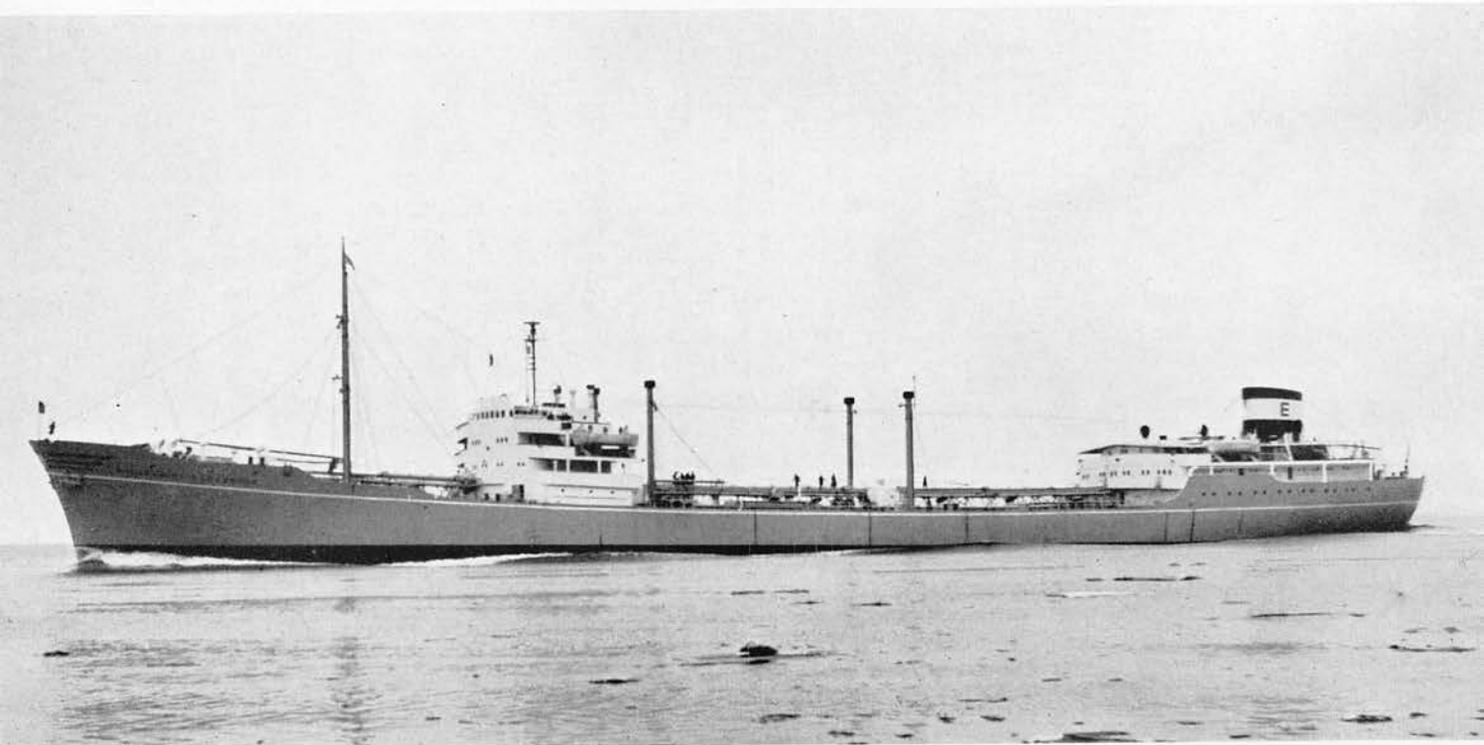
das letzten Endes auf ihn zurückzuführen ist, ist weitgehend bekannt.

Der 5. März ließ uns die Probefahrt des Motortankers „Wilhelmine Essberger“ (18 300 tdw) erleben. Mit einer großen Zahl von Gästen wurde das schöne Schiff gegen 9 Uhr in den nunmehr wieder fast eisfreien Strom geschleppt. Die Fahrt führte elbeabwärts hinein in die Nordsee. Nach Ausführung der vorgeschriebenen Erprobungen ging es zurück nach Cuxhaven, wo die Gäste an Land gesetzt wurden. MT „Wilhelmine Essberger“ lief noch in der gleichen Nacht zur ersten Reise, die sie in den Persischen Golf brachte, aus.

Ein weiterer 18 300-t-Tanker lief am 15. März 1954 vom Stapel. An diesem Tage wurde die „Britannia“, ein Bau für die Texas Oil Company, Oslo, ihrem Element übergeben. Nach der Ansprache von Dr. Scholz gab der Präsident der Texas Oil, Herr Mathiesen, der Zufriedenheit der Reederei mit den bisher von der DW abgelieferten Tankern Ausdruck. Den Taufakt nahm Frau Pipkin aus New York vor.

Die „Britannia“ soll in wenigen Wochen an die Reederei abgeliefert werden.

Der 18. März 1954 ließ uns den Stapellauf des Motorfrachters „Balkan“ für die Reederei Ernst Komrowski,



MT „Wilhelmine Essberger“ auf Probefahrt

Wochen brachten



Kapitänswohnraum mit Blick in den Salon



Kammer auf der „Wilhelmine Essberger“



Dr. Scholz mit der Taufpatin Frau Pipkin



Stapellauf der MT „Britannia“

Hamburg, erleben. Dieses 8600 t große Schiff soll im Mittelmeerdienst eingesetzt werden. Das Schiff wurde von Susanne Freifrau v. Richthofen getauft. Der erste der 32 000-t-Turbinen-Tanker für die Gulf

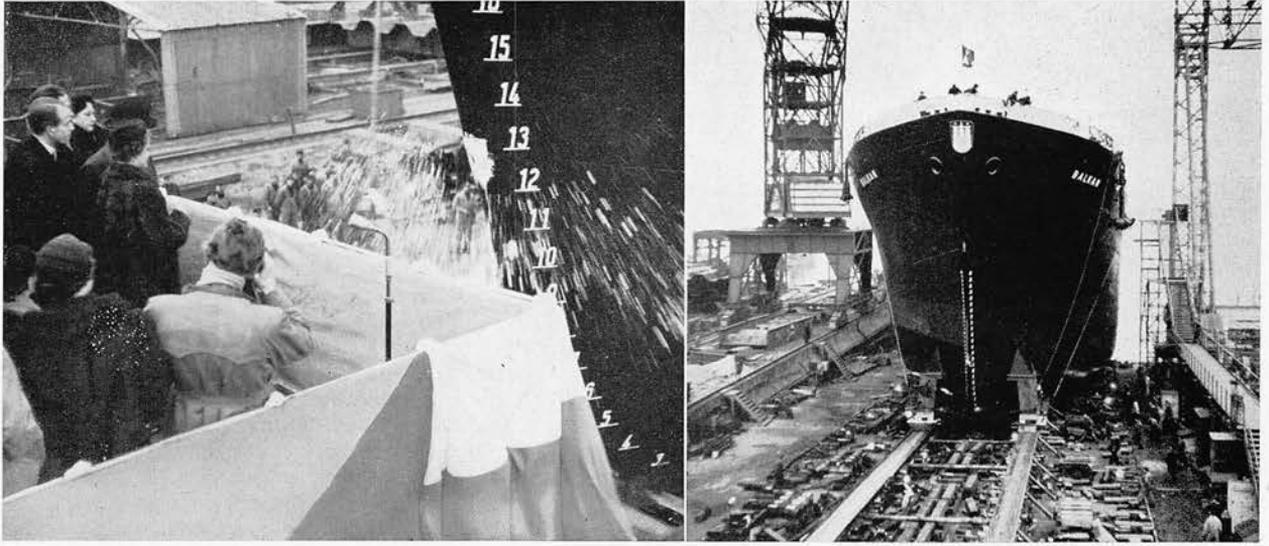
Oil Comp. befindet sich nun auch im Bau. Die Schiffe werden in zwei Hälften gebaut und auch so zu Wasser gelassen. Der Zusammenbau wird in unserem neuen 20 000-t-Dock erfolgen.



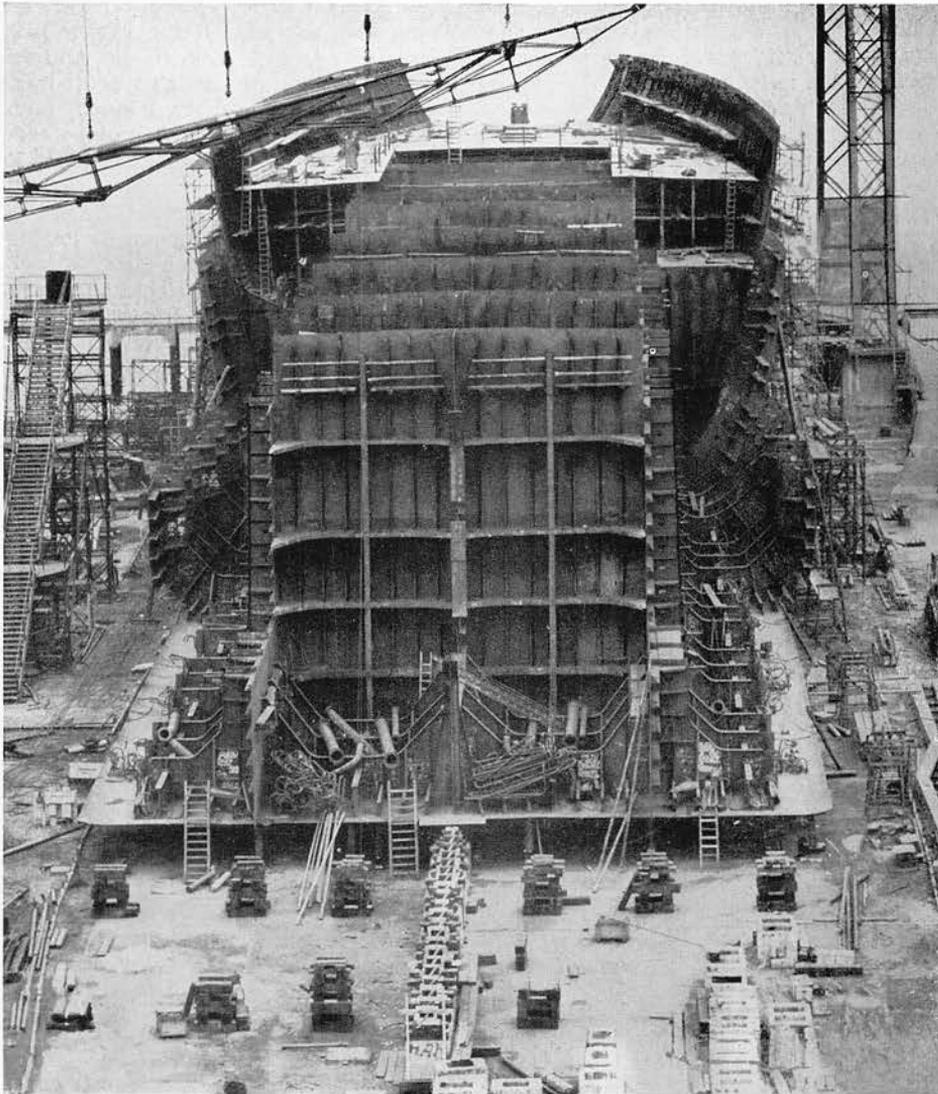
TS „Hoechst“ vor dem Stapellauf



Die Taufpatin Frau Winnacker



Taufe und Stapellauf der „Balkan“



Der 32000-t-Tanker wächst heran

MT „Sysla“ an der Werft

Nachdem MT „Sysla“ am 28. Dezember v. J. an unserer Werft festgemacht hatte, wurde, wie bei der DW ganz selbstverständlich, sofort mit den umfangreichen Reparaturarbeiten begonnen. Die sofortige Inangriffnahme aller Arbeiten, wenn ein Schiff neu an die Werft gekommen ist, ist natürlich nur dann kein Problem, wenn eine Werft nicht gerade mit Arbeiten überhäuft ist. Im gegenteiligen Fall erfordert es schon ein sehr geschicktes Disponieren der Betriebsleitung, um die bereits an der Werft liegenden Schiffe termingerecht fertigzustellen und gleichzeitig das neu hinzugekommene Schiff richtig besetzen zu können. Man muß auch in Betracht ziehen, daß die Erledigung eines Auftrages wie für MT „Sysla“ einer gründlichen Planung auch der technischen und kaufmännischen Büros bedarf. Diese Planung fing schon an bei der Besichtigung in Schottland. Je eingehender und genauer die Arbeiten an Bord aufgenommen werden, desto klarer werden die schon vor Ankniff des Schiffes in Deutsch und Englisch geschriebenen Arbeitslisten ausfallen. Es muß auch schon frühzeitig durchdacht werden, wie der Reederei am vorteilhaftesten gedient werden kann. So schlugen wir wegen Auswechslung der Laufbuchsen für den Hauptmotor der Reederei noch rechtzeitig vor, die von ihr in Schweden bestellten neuen Laufbuchsen mit 3,5 mm Übermaß im Dichtungsbund ausführen zu lassen, da nach unseren langjährigen Erfahrungen die Zylinderblöcke an diesen Stellen häufig Anfrassungen zeigen und dann mehr oder weniger ausgebohrt werden müssen. Wäre von unserer Seite nichts geschehen, dann wären in diesem Falle die neuen Laufbuchsen tatsächlich unbrauchbar gewesen, wie sich bei der Arbeit herausstellte. Eine weitere wichtige Vorarbeit ist die rechtzeitige Bestellung aller Maschinen und Maschinenteile, die nicht von der Werft selber, sondern von Unterlieferanten hergestellt werden. So mußten, um nur das Wichtigste zu nennen, für die neu einzubauende Frischwasser-Zylinderkühlung des Hauptmotors

- 2 Frischwasser-Rückkühler,
- 2 Frischwasser-Kreiselpumpen,
- 2 E-Motoren für den Antrieb der Kreiselpumpen

und diverse Armaturen auswärts bestellt werden.

Ferner mußten bestellt werden ein 74-KW-Licht-Aggregat und ein 30-KW-Lichtumformer, eine Duplex-Dampf-pumpe, eine erhebliche Menge gußeiserner Tankheizungsrohre usw. Damit nun auch das technisch Beste zu annehmbaren Preisen bestellt werden kann, sind Anfragen betr. Angebote und diverse Rückfragen bei den Unterlieferanten erforderlich, bevor die Bestellungen getätigt werden können. Sind dann endlich die Bestellungen unter Dach und Fach, so heißt es, die rechtzeitige Anlieferung scharf überwachen; denn in diesem Punkt kann eine Werft auch unliebsame und manchmal verhängnisvolle Überraschungen erleben. Letzteres gilt auch für die von seiten der Reederei getätigten Bestellungen. Auch diese Anlieferungen müssen mit überwacht werden. Für MT „Sysla“ z. B. hatten wir, um wieder nur die wichtigsten zu nennen, folgende Lieferungen aus reedereiseitigen Bestellungen zu erwarten:

- 1 kombin. Ballast- u. Kondensatorkühlwasserpumpe,
- 1 kompl. Gehäuse für die 3-Plunger-Hafendienstpumpe,
- 1 Kondensator - Vorlage und 2 Enddeckel für den Hilfskondensator,
- 2 Dampfzylinder für Hauptladepumpen, dazu Kolben und Kolbenstangen,
- 1 Freon-Kompressoranlage für den neuen Proviant-Kühlraum.

Wenn auch nur eine Sache vorher nicht aufmerksam überwacht worden ist, kann der Ablieferungstermin in Verzug geraten, woraus sich dann manchmal schwerwiegende Folgen ergeben können. Man erkennt also, daß eine Menge Vorarbeit geleistet werden muß, die zunächst nicht für jedermann sichtbar ist. Es hat aber alles dank der guten Vorbereitung und der guten Arbeitsausführung bei MT „Sysla“ so geklappt, wie es sein soll, so daß der Inspektor sehr anerkennende Worte für die DW und Belegschaft fand.

Die Maschinenprobe fiel so gut aus, daß der leitende Ingenieur sagte: „Ich kenne meine Maschinenanlage kaum wieder, auch der früher viel zu große Schmierölverbrauch ist auf das Normale zurückgegangen.“

Wir wünschen MT „Sysla“ gute Fahrt und hoffen das Schiff zur Erledigung der 12-Jahres-Klasse wieder bei uns zu sehen.

Ing. Meusel



Blick mit der Fernkamera über unseren Reparaturhafen

Ich soll mich ändern?

Anfang März 1954 veranstaltete die Moralische Aufrüstung in Hamburg eine Werbeweche mit vielseitigen Veranstaltungen. Die Moralische Aufrüstung hat ihren Sitz in Caux in der Schweiz. Geistiger Lenker der Moralischen Aufrüstung ist der Schweizer Dr. Frank Buchman, der in Pennsylvanien, USA, seinen eigentlichen Wohnsitz hat.

Das ist etwas viel Fremdes auf einmal. Wir Deutschen neigen zwar dazu, alles, was aus dem Ausland kommt, für besonders schön und bedeutsam zu halten. Aber in dieser Zusammenballung werden wir doch zunächst einmal etwas beklommen, zumal der Name dieser Bewegung von Caux, Moralische Aufrüstung, uns besonders fremd erscheint. (Moralische Aufrüstung ist nichts weiter als die wörtliche Übersetzung des englischen Moral Rearmement.) So kommt man sehr schnell zu den Fragen: Was steckt dahinter? Was wollen die Leute von Caux?

Eine ganze Reihe aus unserer Belegschaft hat sich an Ort und Stelle ein Bild von der Moralischen Aufrüstung zu machen versucht. Viele haben die einzelnen Stützpunkte der Freunde dieser Bewegung in Deutschland aufgesucht. Manch einer, der bereits zu den festen und sicheren Anhängern von Caux gehört, ist von Hamburg aus in fremde Länder gefahren, um die Idee von Caux dort bekanntzumachen.

Sehr viele von uns haben jetzt in Hamburg im Rahmen der Cauxwoche die Veranstaltungen besucht. Da gab es Konzerte, Aussprachen und schließlich ein Schauspiel. Dieses Schauspiel, „Der Chef“, ist am meisten aufgefallen und daher viel besprochen worden. Hunderte unserer Betriebsangehörigen sind, teilweise mit ihren Familien, in einer dieser Theateraufführungen gewesen.

Sie sahen auf der Bühne ein Schauspiel von einem größeren Schwerindustrieunternehmen, dessen verantwortlicher Leiter wegen Ausfalls bereits erteilter Rüstungsaufträge nunmehr gezwungen ist, tausend Mann der Belegschaft innerhalb von 6 Wochen zu entlassen. Der Betriebsratsvorsitzende dieses Werkes wendet sich dagegen. Er war vorher von einem radikalen Betriebsrat für dessen Idee gewonnen worden. Es gab Meinungsverschiedenheiten zwischen Unternehmer und Betriebsratsvorsitzenden, die darin gipfelten, daß der Betriebsratsvorsitzende zum Streik aufrief.

Daneben läuft ein Spiel, in dem gewisse Verbindungen der Familien des Unternehmers und des Betriebsratsvorsitzenden eine Rolle spielen. Unternehmer und Betriebsratsvorsitzender waren im ersten Weltkrieg im gleichen Regiment, allerdings mit sehr verschiedenen Dienstgraden, Soldaten gewesen. Das gleiche hatte sich im letzten Weltkrieg bei den Söhnen dieser beiden wiederholt. Der Sohn des Betriebsratsvorsitzenden war gefallen, als er dem Sohn des Unternehmers das Leben rettete. Der Sohn des Unternehmers kam als Kommunist von der Front zurück und stellte sich gegen seinen Vater auf die Seite der Streikenden. Er war gerade an dem Tage wieder zu Hause erschienen, als der Streik ausgerufen wurde.

Auf der Suche nach einer Lösung der Gegensätze zwischen Unternehmer und Betriebsrat kommt dann schließlich dem Unternehmer der befreiende Einfall: jeder einzelne muß sich ändern, er muß dem anderen sein Eigenleben lassen, er darf nicht „Chef“ sein. Chefs gibt es in jeder Familie, in der beispielsweise der Vater über seinen Sohn verfügt und ihn in eine bestimmte Richtung zwingt. Das gilt für den Sohn des Unternehmers, der eine teure Ausbildung bekommt, um dann schließlich selbst Unternehmer zu sein. Das

gilt für den gefallenen Sohn des Betriebsratsvorsitzenden, den der Vater gezwungen hat, auf den Offizierskursus zu verzichten und sich im Klassenkampf zu betätigen.

Die Lösung, die der Unternehmer in dem Schauspiel gefunden zu glauben meint, geht dann dahin weiter, daß er die eigene Änderung anderen mitteilen will, um auch diese zu ändern. Er nimmt die Entlassungen zurück und will mit Hilfe des Aufsichtsrats seines Unternehmens, mit Hilfe der anderen Unternehmer und der Regierung grundsätzliche Lösungen der Beschäftigungslage der arbeitenden Bevölkerung erreichen, und das gemeinsam in offener Aussprache mit den Arbeitern und seinen Unternehmerkollegen und den Ministerien seines Landes.

Der in dem Schauspiel dargestellte radikale Betriebsrat ist von dem Sichändern der anderen so beeindruckt, daß er mit Hilfe der ihm anezogenen Dialektik nicht mehr weiterkommt.

Eine endgültige Lösung gibt das Stück nicht.

Es wird niemand behaupten wollen, daß dieses Stück ein gutes Schauspiel ist. Man kann auch nicht sagen, daß irgendwelche besonderen Wahrheiten darin stehen. Niemand wird im übrigen behaupten wollen, daß es möglich ist, daß ein Unternehmen, und sei es noch so groß, für längere Zeit tausend Mann überzählig mitdurchschleppen kann, ohne selbst zugrunde zu gehen und damit alle zu gefährden. Darauf kommt es aber auch gar nicht an. Das Wesentliche ist, daß endlich jemand aufgetreten ist, der klar und deutlich die wesentlichen Fehler unseres gegenwärtigen gesellschaftlichen Zusammenlebens erkannt und aufgezeigt hat. Wir leiden hier alle unter dem Egoismus unserer Zeit. Jeder denkt nur an sich. Es mag sein, daß diese Entwicklung bei uns in Deutschland nach dem Kriege besonders stark geworden ist dadurch, daß die Menschen glaubten, das während des Krieges Versäumte nun unbedingt nachholen zu müssen. Es mag auch sein, daß der Egoismus einen besonderen Nährboden in Deutschland gefunden hat, weil die Kriegszeit jedem einzelnen erhebliche Kraft und unbändigen Lebenswillen abverlangt hat, um sich überhaupt erhalten zu können. Sicher ist auch sehr viel in dieser Richtung aus dem Ausland über uns gekommen, wo man die Arbeit und ihren Wert häufig mit ganz anderen Augen ansieht, als wir es ihm Grunde tun. Jedenfalls sind wir so weit, daß wir der unmittelbaren Gefahr ausgeliefert sind, zu vergessen, daß es auch noch andere Werte gibt als Geld und sonstige materielle Güter. „Der Chef“ läßt uns darüber nachdenken, daß jeder Mensch eine Persönlichkeit ist, die geachtet werden muß. Niemand hat das Recht, einem anderen in dessen persönlichem Bereich seinen Willen aufzuzwingen, ganz gleich mit welchen Mitteln. Wir erleben in diesem Schauspiel, daß im Zusammenarbeiten der Partner ein Gewinn liegt, während das Gegeneinanderwirken beiden Teilen schadet und bestenfalls Kräfte unterstützt, die niemals fortschrittliche Wirkungen erzeugen können. Die Persönlichkeit ist frei, wobei selbstverständlich Freiheit nicht mit Zügellosigkeit verwechselt werden darf. Die Freiheit hat da ihre Grenzen, wo sie mit der Freiheit anderer zusammenstößt. Im übrigen würde das Zusammenleben der Menschen unmöglich werden, wenn jedermann machen dürfte, was er will. Es muß daher eine bestimmte Ordnung respektiert werden. Das alles zeigt uns gerade dieses Stück, das viele von uns gesehen haben. Der Typ des „Chefs“, der über das Leben aller Menschen, die mit ihm in Berührung kommen, verfügt, muß verschwinden, damit wirklich alle frei sein

können. Das trifft jeden in seinem eigenen Lebenskreis; denn jeder ist irgendwo „Chef“. So gesehen, gibt uns die Moralische Aufrüstung mit ihren vier Grundsätzen, die ein vertrauensvolles Zusammenleben der Menschen ermöglichen, die erforderliche Hilfe. Es ist schon richtig, wenn jeder bei sich anfängt, zunächst sein

eigenes Leben in Ordnung bringt und seinen Egoismus bekämpft.

Es lohnt sich also, sich einmal mit der Moralischen Aufrüstung zu beschäftigen. Sie macht es uns ja auch leicht, weil sie niemandem äußere Pflichten auferlegt.

Allers

Unfallschutz

Achtet auf das Hebegeschirr

Jedes Hebegeschirr hat ein eingeschlagenes Prüfdatum, das eine einjährige Gültigkeit vorsieht. Diese erlischt, wenn Zerstörungen auftreten oder die Sicherheit ander-

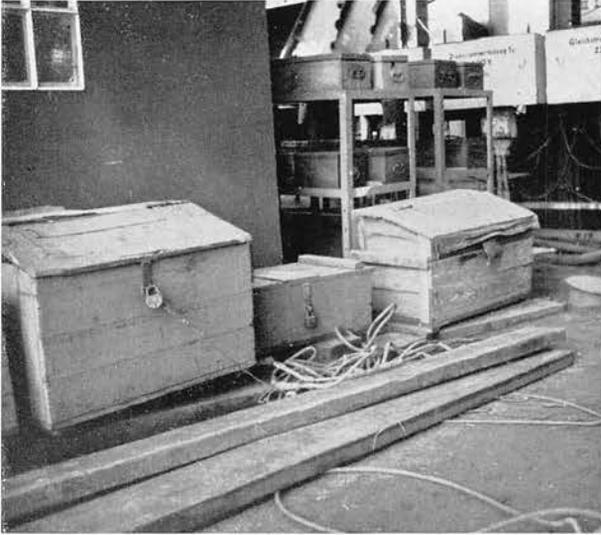


Bild 1

weitig in Frage gestellt ist. Solch zweifelhaftes Geschirr ist dann eine Gefahr für alle und ein jeder, der ein solches Werkzeug gebraucht, achte darauf, daß nur einwandfreie Ketten und Seile sowie deren Anhängemittel Verwendung finden. Die Richtlinien der Unfallvorschriften sprechen von pfleglicher Behandlung der Hebewerkzeuge.

Bei Schwerguttransporten ist es im Freien nicht immer möglich, die eben abgelegten Drahtseile wieder unter Dach und Fach zu bringen. In den meisten Fällen würde



Bild 2

eine hölzerne Grätting schon genügen, die Seile vor Bodenfeuchtigkeit zu schützen.

Bei Bild 1 ist ein Stropp von einer Bohle abgedeckt und wie die Anlieger wissen, längere Zeit dem Schnee und Regen am Boden ausgesetzt gewesen. An den Storeaußenwänden auf den Helgen befinden sich genügend Halterungen, die überdacht eine ordnungsgemäße waagerechte Lagerung gewährleisten. In Bild 2 wird ein Gewirr von Seilen und Ketten gezeigt. Es könnten am Storegitter sowie an der gekalkten Mauer Halterungen angebracht werden, um zu vermeiden, daß man drüber klettern muß. Eine Größeneinordnung erleichtert die Übersicht. Für die Ketten ist die günstigste Aufbewahrung die senkrechte Aufhängung. Der Boden soll stets frei von Hindernissen sein. In Dauerbenutzung befindliche Ketten können auf dem Boden als Kettenberg lagern, während diejenigen, die nur in Ausnahmefällen eingesetzt werden, frei aufzuhängen sind.

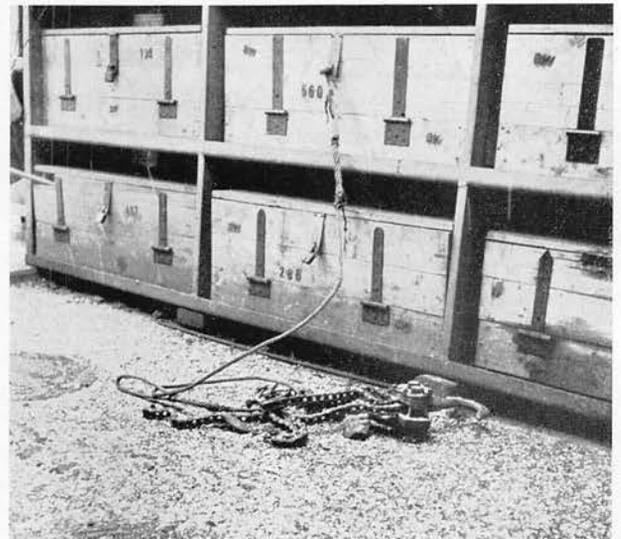


Bild 3

Der Zughub im Bild 3 lag wochenlang im Freien, statt in der Werkzeugkiste Aufnahme zu finden. Beide Haken sind so weit aufgebogen, daß ein Umtausch schon längst hätte erfolgen müssen. Zwischen den Kettengliedern hat sich Rost gebildet, und gerade der Rost zerstört dort das Material, wo wir ihn am wenigsten feststellen und bekämpfen können.

Einer Weltstatistik zufolge wird jährlich eine Milliarde Stahl durch Rost vernichtet, wobei auch Menschenleben mit in Gefahr gebracht werden können.

Nochmals die Unfallrente

In unserer letzten Werkzeugzeitung hat sich in dem Artikel „Die Unfallrente“ ein unangenehmer Fehler eingeschlichen. Es ist in dem Artikel davon die Rede, daß die DW 400 000,— DM an Beiträgen zur Berufsgenossenschaft zahlt. Diktirt wurde viele hunderttausend D-Mark. Infolge eines Hörfehlers wurde dann aus viele 4. In Wirklichkeit zahlt die Werft aber fast 800 000.— DM in jedem Jahr an Beiträgen zur Berufsgenossenschaft.

Hier spricht die Belegschaft

Anerkennung für große Leistungen auszusprechen, steht uns nicht zu. Wir wollen nur ganz bescheiden unserer Bewunderung Ausdruck geben und ein Wort des Dankes hinzufügen. Unsere Bewunderung für die Tatsache, daß wir einen Kapitän an unserer Spitze haben, der unser Werftschiff mit beispielloser Ruhe und Tatkraft sicher durch Inflation, „Systemzeit“, „Naziregime“, 2. Weltkrieg und Demontagewahn gesteuert hat, und nicht nur, daß das Schiff nicht festgefahren ist, sondern dabei noch das Blaue Band erobert hat, — diese Tatsache ist doch wohl zu außergewöhnlich, als daß man achtlos daran vorübergehen dürfte. Dies ist im wahrsten Sinne des Wortes „einmalig“; wir kennen keinen ähnlichen Fall. —

Und das Wort des Dankes soll unserem Doktor zeigen, daß wir uns sehr wohl bewußt sind, daß es nicht selbstverständlich und keine Kleinigkeit ist, konstant für über 8000 Mann Arbeit und Brot zu beschaffen. Wir wissen, daß nicht pausenlos von selbst die Reeder aus aller Welt zu uns gelaufen kommen, um Schiffe von uns zu haben. Nein, daß sie zu uns kommen, das verdanken wir wahrhaftig nicht nur unserer guten Arbeit. Kein Mensch in der Welt würde Notiz davon nehmen, wenn wir nicht jemanden hätten, der sie dauernd und mit schlagender Beweiskraft aller Welt vor die Nase hielt. —

Wir wollen keine langen Worte machen und von Herzen wünschen, daß wir unseren Doktor noch viele Jahre unter uns sehen.

Sehr geehrter Herr Klabauteermann!

Gestatten Sie mir, daß ich etwas mitspreche, daß ich eine Frage stelle als alter ausrangierter DW-er. In den Tageszeitungen liest man wieder so viel von der „Olpest“, ein neues Wort für eine Erscheinung, die es schon vor dem letzten Kriege gab, etwa seit an Bord Kessel mit Heizöl und Maschinen mit Treiböl betrieben werden. Eine Folge davon, daß das Bordpersonal in rücksichtsloser Weise ihre Bilgen nach außenbord lenzt. Unsere DW hat schon lange auf diese Unsitte aufmerksam gemacht, die unsere Hafenbecken, unser Elbwasser und unsere Badestrände bis weit hinaus in die Nordsee in barbarischster Weise verschmutzt. Aber nicht nur das, unsere DW hatte auch für Abhilfe gesorgt und vor etwa 20 Jahren bereits einen Entöler konstruiert und auf den Markt gebracht, den sogenannten Turbolo-Bilgewater-Entöler. Dieser Apparat, der von unserem verstorbenen Kollegen Warnecke entwickelt war, hat sehr gut gearbeitet; er sorgte nicht nur für sauberes Abwasser, sondern half auch das Öl zurückzugewinnen und wieder benutzbar zu machen. Ich erinnere auch, daß wir damals die Reedereien und die Hafenbehörden dringend baten, durch allgemeine Einführung dieses Apparates für die Reinhaltung unseres Hafens und für Ölersparnis zu sorgen. Wo ist das alles geblieben? Das „Hamburger Abendblatt“ schreibt da am 9. März 1954 auf Seite 8 zum Thema „Olpest“ unter dem Titel „Mit der Wurzel ausröten“: „Die Technik hat das Übel über uns gebracht, die Technik muß es auch wieder beseitigen.“ — Und das lassen wir uns sagen? Das darf nicht unwidersprochen bleiben; denn gerade unsere „Turbolos“ sollten das Übel vermeiden und hätten es auch vermieden, wenn die Reederei nicht so gleichgültig (?), die Behörden nicht so bürokratisch (?), die Menschen nicht so bequem (oder faul) wären. Also, nicht die Technik hat das Übel gebracht, sondern die Menschen sind an dem Übel schuld, weil sie die Hilfsmittel der Technik nicht benutzt haben. Und was nun? Ing. Schulze.

Anmerkung der Schriftleitung: Die Antwort erhält der Herr Einsender in der nächsten „Werkzeitung“.

Abendblatt

Hamburger

Nr. 57 - Dienstag, 9. März 1954
Seite 8 / Nr. 57 / Jahrgang 7 / Einzelpreis 20 Pf

„Olpest“ wütet im Kanal

Massensterben der Seevögel an Englands Südwestküste / Tauriger Rekord



Mit ölbeschlammtem Gefieder liegen die Vögel tot am Strand.

Von unserer Londoner Redaktion

Rh. London, 9. März

Die Olpest wütet an der britischen Südwestküste, deren Strand mit Tausenden von schwarzgefärbten toten Vögeln bedeckt ist. An der Küste von Cornwall, einem Strand von rund 70 Kilometer, liegen die Seevögel mit ölbeschlammtem Gefieder. Das Öl wurde von Schiffen auf See abgelassen und ist von der Strömung gegen die englische Küste getrieben worden.

Nach nie sind soviet Vögel ums Leben gekommen wie jetzt in England. Die Männer, die zwischen Agnes und Tintagel die Vögel zu retten versuchten, sprachen von einem Massaker, dem die Menschen nicht gewachsen sind. Die Helfer des Tierschutzverbandes arbeiten 14 Stunden am Tage. Durchnäht und verlorren kämpfen sie gegen den unerhittlichen Tod. Aber sie glauben, daß sie kaum mehr als einen von hundert Vögeln retten können. Mit Chloroform sind 500 Tiere von ihren Leiden erlöst worden.

Einer der Retter, der 30jährige Inspektor Grinnell vom Tierschutzverband, sagt: „Es ist herzzerbrechend, die armen Vögel um ihr Leben kämpfen zu sehen. Ihre kleinen Körper sind wund und aufgerissen, nachdem sie verzweifelt und erfolglos die Flügel aufs Wasser geschlagen haben, um loszukommen.“ Lastwagen bringen Ladungen toter Vögel vom Strand weg.

Drei Männer kämpfen um das Leben der Vögel: Inspektor Peter Grinnell, Charles Norris und James Greenhalgh.

Die Olpest tritt überall dort auf, wo Tanker, Motorschiffe und Küstenschiffe verkehren. In Europa sind besonders die Küsten von Großbritannien, Irland, Frankreich, Holland, Deutschland und Dänemark betroffen. Im Kampf gegen die Olpest hat das britische Institut für Ozeanographie eine große Schutzzone vorgeschlagen, in der jegliches Ablassen von Öl streng verboten werden soll. Im Hamburger Hafen ist seit vorigen Herbst eine Küstlanlage für überschmutzte Abwässer der Schiffe in Betrieb. Die Hamburger Ölindustrie hat bisher über vier Millionen DM für die Bekämpfung der Olpest ausgeben, um das Öl aus den Abwässern der Raffinerien abzuscheiden.

Mit der Wurzel ausröten!

Wie jede Pest muß auch die Olpest mit der Wurzel ausgerötet werden. Schiffe, deren Maschinen mit Öl angetrieben werden, müssen nun endlich mit zusätzlichen Einrichtungen (Separatoren) versehen werden, die eine weitere Verpestung des Meeres, der europäischen Badestrände und dem fürchterlichen Vogelmord Einhalt gebieten. Die Technik hat das Übel über uns gebracht; die Technik muß es auch wieder beseitigen. Sie soll dienen, nicht aber vergewaltigen.

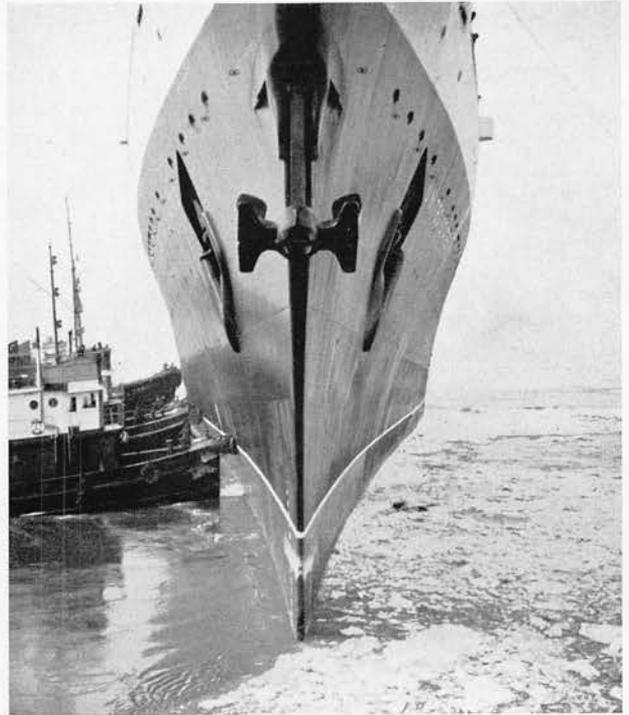
Erläuterungen zu Fotos von der „UNITED STATES“

(eigene Aufnahmen anlässlich einer Besichtigung).

Angesichts der Zahl und Verschiedenartigkeit der DW-Schiffe einmal ein anderes Schiff zu besichtigen ist zum Vergleich, und um die erhoffte Genugtuung für die eigene Leistung zu empfinden, recht interessant. Wenn es sich dann um ein Schiff handelt wie die „UNITED STATES“, das schnellste und modernste Fahrgastschiff, das je von Menschenhand erbaut worden ist, dann steht man selbst als Fachmann bewundernd davor. Zwar nicht in der Form wie eine junge Mitreisende im Omnibus auf dem Weg zum Hafen, die sich beim ersten Anblick des Schiffes zu den Worten: „O, das sind aber große und dicke Schornsteine, das Schiff kann ja nicht untergehn!“ hingerissen fühlte. Wir Fachleute konnten uns des Schmunzels nicht erwehren über diese amüsante Folgerung.

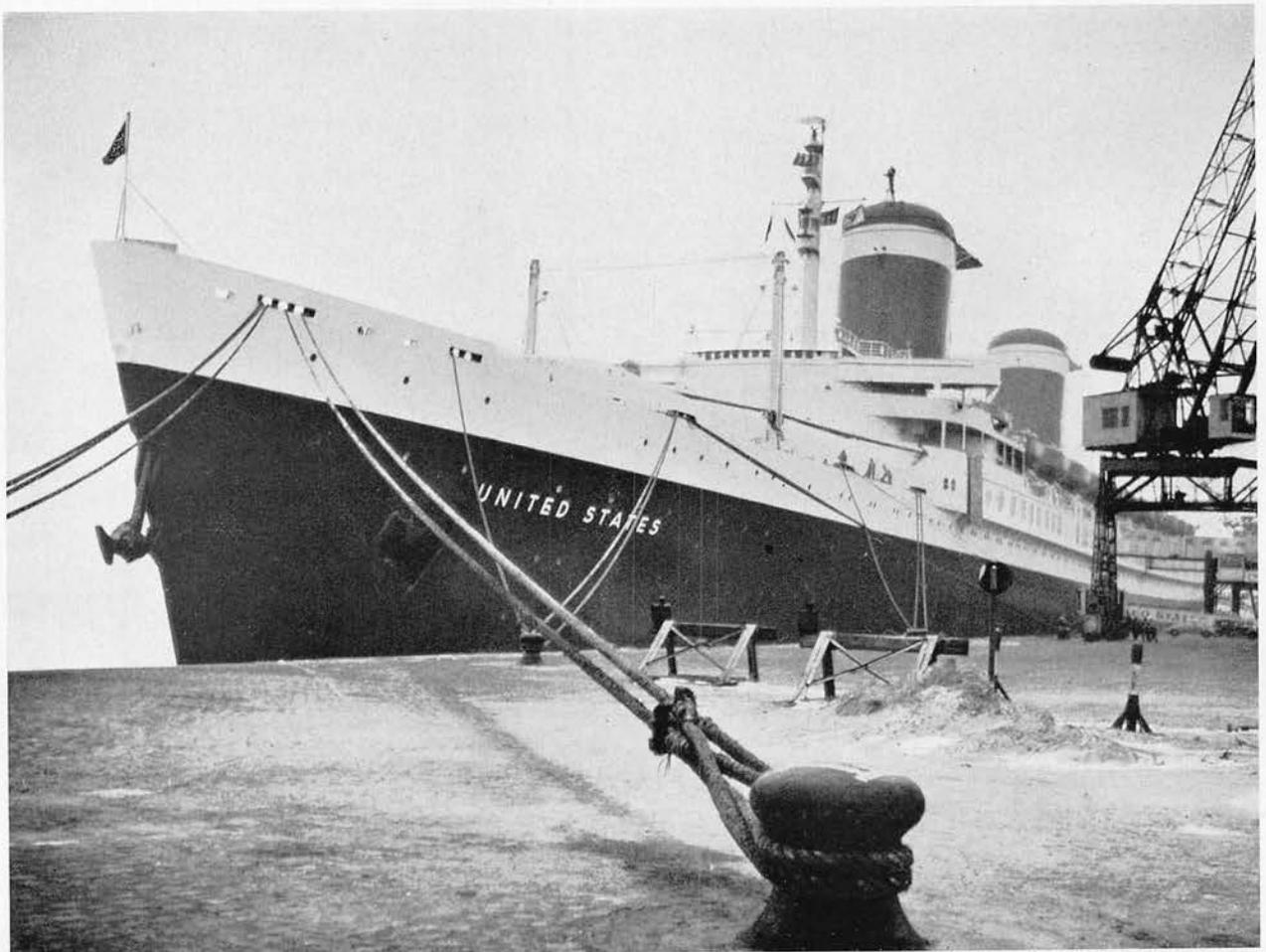
Natürlich sind die Schornsteine als das Auffallendste am äußeren Schiff, so auch bei der „UNITED STATES“ im ersten Augenblick der Blickfang. Die hohen Schornsteine sollen, unterstützt durch die Leitflächen an ihrem hinteren Rand eine Belästigung der Fahrgäste durch den Rauch verhindern. Mit Sinksicherheit haben sie ganz und gar nichts zu tun. Es sei denn, daß sie bei einem Untergang des Schiffes im seichten Wasser als letzte Inseln aus den Fluten herausragen würden, der Schiffsmast ist nämlich nicht höher.

Wenn man das stolze Schiff durch unzählige Trossen am Pier vertäut liegen sieht, dann macht es trotz seiner enormen Größe und seiner Länge von ca. 300 m — 2½ Hochhäuser vom Grindel hintereinander und je 2 nebeneinander hätten noch bequem Platz im Schiff — doch



Beim Ablegen

einen grazilen Eindruck im Vergleich zu anderen, großen Fahrgastschiffen. Die schlanken Linien des Vorschiffs



„United States“ am Kolumbuskai in Bremerhaven

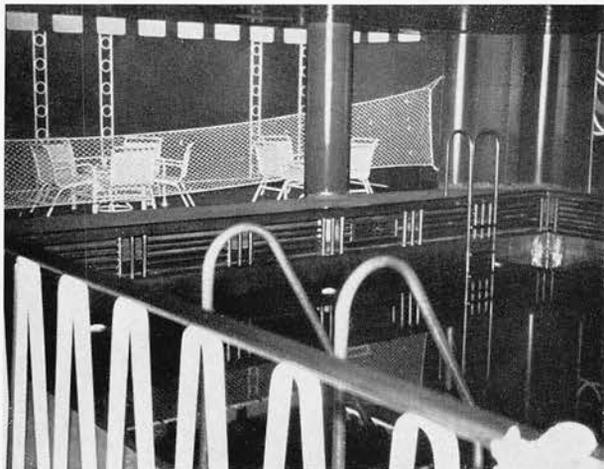
zu sehen ist für einen Kenner ein besonderer Genuß. Sie lassen die große Geschwindigkeit ahnen, mit der das Schiff, von weit mehr als 150 000 Pferden angetrieben, die Fluten messerscharf zerteilt.

Betrifft man das Innere des Schiffes mit der Erwartung, Luxus und Eleganz vorzufinden, dann wird man ein wenig enttäuscht sein. In dieser Hinsicht sind die von uns erbauten Frachtschiffe mit ihrer Fahrgasteinrichtung bedeutend luxuriöser, und man fragt sich unwillkürlich, ob der teilweise übertriebene Luxus nicht unnötig ist. Denn bei nüchterner, wirtschaftlicher Überlegung könnte manche Mark, die bei Zweckfahrzeugen wie Frachter und Tanker für „Schönheit“ ausgegeben wird, besser in erweiterten Sicherheitseinrichtungen angelegt werden.

In der „UNITED STATES“ kennen wir ein Schiff, das in vorbildlichster Weise mit Sicherheitseinrichtungen ausgestattet ist. Es ist in einem bisher nie durchgeführten Maße gegen Feuer und Havarie gesichert. Die konsequente Ausführung, weit über die internationalen Vorschriften hinausgehend, macht das Schiff zu einem teuren Objekt. Die DW könnte für eine „UNITED STATES“ ca. 20 Tanker vom Typ „WILHELMINE ESSBERGER“ bauen.

Das Interessanteste am Schiff ist für den Fachmann erst das, was man nicht sieht. Bewaffnet mit Magneten suchen wir herauszufinden, wo überall Aluminium gebraucht worden ist. Es sind 2000 t Leichtmetall in das Schiff verbaut. Man staunt ehrlich, denn Stühle, Schränke, Wände und Aufbauten und vieles andere mehr sind aus Aluminium oder aus Werkstoffen. Auch die Decks haben keinen Holzbelag, sondern sind mit einem Kunststoff versehen. Vorhänge und Bezugstoffe sind ebenfalls nicht brennbar. Das einzig brennbare an Bord sind der Brennstoff und der Flügel im Salon. Aller Luxus früherer Zeiten ist zugunsten größtmöglicher Sicherheit fortgefallen. Zwar läßt die Metallausführung der Einrichtung ein wenig den warmen Ton des Holzes vermissen. Die „UNITED STATES“ beweist jedoch, daß ein geschicktes Einordnen der neuen Baustoffe in die Architektur zu geschmackvollen schlicht-praktischen Einrichtungen führen kann. Die in Form und Aussehen weiter entwickelten Kunststoffe werden auch die letzten Vorzüge einer Holzeinrichtung noch erreichen.

Wir in Deutschland werden wohl lange darauf warten müssen, bis ein deutsches Schiff von diesem Umfang in Erinnerung an unsere stolzen, großen Fahrgastschiffe

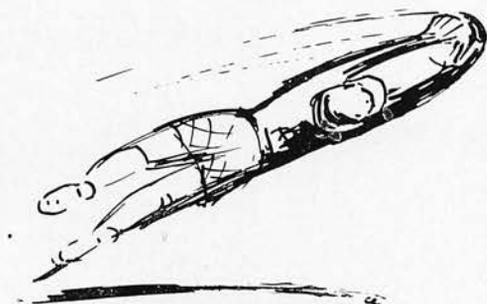


Schwimmbad



Festraum 1. Klasse

Bindeglied der Kontinente wird. Kleinere und zweckmäßige Fahrgastschiffe könnten dagegen für die Reedereien eine wertvolle Ergänzung der Handelsflotte und für die Werft gesicherte Arbeit für weitere Jahre darstellen.
Ing. Brockmann, SE



Aus dem Betriebssport

Spielergebnisse aus den Monaten Februar—März 1954:

Fußball:

DW 1 gegen Böttcher 7 : 2
DW 2 gegen Rapid 1 : 3

Dies waren die beiden letzten Spiele in der Winterpunkt-Runde. Das Spiel DW 2 (Reiherstieg) gegen Ra-

pid, war ein Ausscheidungs-Spiel um den Meister der Winterrunde in der Staffel 7, das leider mit 3 : 1 Toren verlorenging. Die Sommer-Runde beginnt am 29. März 1954, für die wir 6 Herren-Mannschaften (2 vom Reiherstieg), 2 Alte-Herren-Mannschaften und 1 Jugend-Mannschaft im Fußball gemeldet haben.

Tischtennis:

DW 2 gegen Post 1	9 : 6
DW 3 gegen BWV	2 : 9
DW 2 gegen Nordbank 2	3 : 9
DW 3 gegen Finanzbeh. 2	8 : 8
DW 1 gegen Nordbank 1	6 : 9
DW 1 gegen Heidenreich	9 : 6
DW 2 gegen Hansa Motoren	9 : 0

Bei den Spielen um die Hamburger Meisterschaft am 27. und 28. 2. 1954 errang:

Neuhof, Sozialbeh. und Schindler DW im Doppel den 3. Platz in der A-Klasse,
Strauß DW und Schwarz DW im Doppel den 2. Platz der B-Klasse,
Ohl im Einzel, den 2. Platz in der B-Klasse.

Unsere Schachgruppe trägt z. Z. jeden Montag, ab 17.30 Uhr, im Restaurant „Elbschlucht“, Neumühlen, mit 38 Mann ein Turnier aus, um den „Schach-Meister“ der Deutschen Werft zu ermitteln.

Im Februar haben wir aber nicht nur uns auf den Fußballplätzen, den Handballfeldern, beim Tischtennis und am Schachbrett betätigt, sondern auch einmal dem



Imgard Laddey trägt vor

Frohsinn freien Lauf gelassen. Am 27. Februar versammelte sich die Sportgemeinschaft mit ihren Damen und vielen Gästen in dem festlichen Saal der Elbschloß-Brauerei zu einem Kappenfest, das bei guter Musik und fröhlichen Darbietungen bis in die frühen Morgenstunden dauerte. Eine Tombola sorgte dafür, daß mancher auch etwas gewinnen konnte. Mit Genugtuung nahmen die Festteilnehmer zur Kenntnis, daß Oberingenieur Lorenz sich ebenfalls in bester Stimmung an dem Fest beteiligte. Auch die anwesenden Betriebsratsmitglieder haben an der allgemeinen Festfreude teilgenommen.



Gesdunkelt wurde auch

Hoffen wir, daß wir damit eine Tradition begonnen haben und uns im nächsten Jahr wieder zu fröhlichem Tun zusammenfinden können.



Der „Boxer“ machte auch mit

Zu unserer Freude haben sich auch Interessenten, vor allen Dingen Jugendliche, gemeldet, die eine Wandergruppe bilden wollen. Wir bitten alle, die sich dieser Gruppe anschließen wollen, im Sportzimmer zu melden. Es ist beabsichtigt, Wochenendwanderungen in die nähere Umgebung von Hamburg zu unternehmen, aber auch während der Urlaubszeit mehrere größere gemeinsame Fahrten zu veranstalten.

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum



Hans Groth
Ingenieur
24. Februar 1954



Johannes Behrmann
Schiffszimmerer
27. Februar 1954



Wilhelm Mähltz
Schlosser
3. März 1954



Walter Thome
Schiffszimmermann
5. März 1954



Rudolf Ahlers
Maschinenbauer
7. März 1954



Karl Wenk
Schiffszimmermann
16. März 1954



Bernhard Krüger
Nieter
17. März 1954



Haakon Johannsen
Schiffszimmermann
19. März 1954

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

- Ingenieur Jürgen Lux mit Frl. Christa Röhrs
am 23. 1. 1954
- Kaufmännischer Angestellter Hans-Günter Mechow mit
Frl. Gertrud Bahr am 30. 1. 1954
- Kupferschmied Erich Walter mit Frau Lotte Palm
am 13. 2. 1954
- E'Schweißer Frank Bühner mit Frl. Eva Müller
am 20. 2. 1954
- Maschinenbauer Siegfried Langer mit Frl. Irma Witt-
maack am 20. 2. 1954
- Anschläger Hans Schulz mit Frl. Margarete Mill
am 27. 2. 1954
- Schiffbauer Georg Tenzegolski mit Frl. Gerda Hube
am 27. 2. 1954
- Anschläger Udo Lackner mit Frl. Ursula Behrens
am 27. 2. 1954
- Maschinenbauer Karl-Heinz Rühmann mit Frl. Waltraut
Will am 27. 2. 1954
- S'zimmerer Max Zegke mit Frau Wally Apelt
am 6. 3. 1954
- E'Schw.-Anlerner Siegfried Sachau mit Frl. Brigitte
Neumann am 6. 3. 1954
- Schiffbauer Karl-Heinz Suhrke mit Frl. Christa Scheel
am 6. 3. 1954
- Schmied Hans Bülck mit Frl. Helga Rieper
am 6. 3. 1954
- Angel. Maschinenbauer Heinz Röhmer mit Frl. Ursula
Brausewetter am 12. 3. 1954
- Maler Johannes Rothe mit Frl. Edith Roeseler
am 13. 3. 1954
- Brenner Hans-Werner Schütt mit Frl. Christa Kosack
am 13. 3. 1954
- E'Schweißer Rudolf Neumann mit Frau Ella Wulff
am 13. 3. 1954
- Feuerwehrmann Harald John mit Frau Liesa Fenneberg
am 13. 3. 1954

Geburten:

Sohn:

- Schiffbauhelfer Karl Kloth am 14. 2. 1954
- Maschinenbauhelfer Bruno Franosch am 14. 2. 1954
- E'Schw.-Anlerner Oskar Fuhge am 23. 2. 1954
- E'Schw.-Anlerner Hans Gehle am 25. 2. 1954

- Matrose Franz Walter am 1. 3. 1954
- Schiffbauer Egon Pätz am 3. 3. 1954
- Probierhelfer Friedrich Lempfert am 8. 3. 1954
- Maschinenbauer Harald Richter am 10. 3. 1954
- Schiffbau-Ingenieur Joachim Jens 17. 3. 1954

Tochter:

- Brenner Friedrich Hintzmann am 5. 2. 1954
- Kolonnenführer August Mielke am 9. 2. 1954
- E'Schweißer Horst Lichte am 10. 2. 1954
- Stellagenbauer Gerhard Körner am 13. 2. 1954
- Maschinenbauer Kurt Regenber am 14. 2. 1954
- Schmied Emil Sedelmaier am 14. 2. 1954
- Tischler Otto Kinast am 15. 2. 1954
- Ingenieur Onno Tölken am 15. 2. 1954
- Schlosser Helmut Meier am 22. 2. 1954
- Rohrschlosser Egon Lawson am 22. 2. 1954
- Vorarbeiter Günter Zillt am 22. 2. 1954
- Schiffbauer Eberhard Rettig am 23. 2. 1954
- Bürohilfe Karin Knak am 27. 2. 1954
- Schiffbauhelfer Rudi Braun am 3. 3. 1954
- Stemmeranlerner Hans Boeckel am 7. 3. 1954
- Anschläger Jürgen Szabries am 7. 3. 1954 (Zwillinge)
- Transportarbeiter Johannes Twiehaus am 9. 3. 1954
- Schlosser Günter Stöwhaas am 15. 3. 1954
- Brenner Hermann Pengel am 15. 3. 1954

Wir gratulieren!

Wir gedenken unserer Toten

Johann Käbler
E-Schweißer
gest. 19. 2. 1954

August Schneider
Kranfahrer
gest. 23. 2. 1954



Otto Kahrau
Rentner
gest. 27. 2. 1954

Willy Schau
Ausgeber
gest. 2. 3. 1954



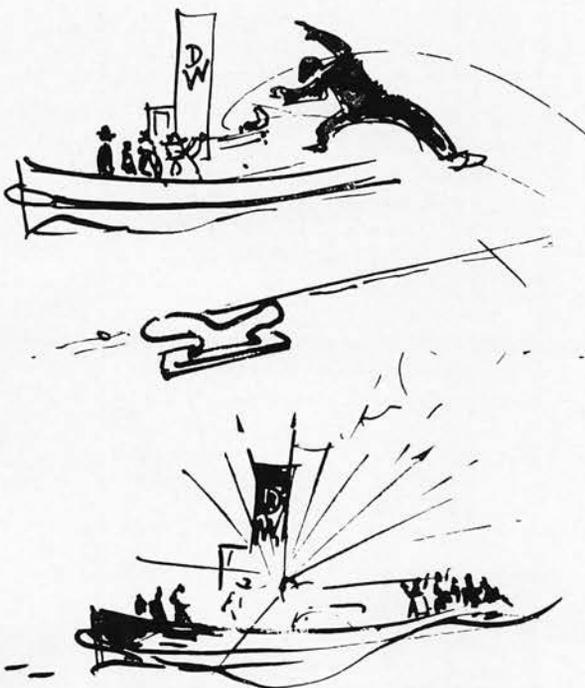
Den Winter mit Frost und Eisgang dürften wir hinter uns haben. Das wird sicher mancher Wintersportfreund herzlich bedauern, aber im großen und ganzen sind wir doch alle froh darüber, daß jetzt der Frühling seinen Einzug hält. Das Arbeiten im Freien bei der strengen Kälte und dem häufig dazu einsetzenden Wind ist alles andere als eine Freude.

Mit dem einsetzenden Frühjahr beginnen bei uns auch wieder die Vorbereitungen für die Urlaubsreisen unserer Werftangehörigen. Die Meldungen sind schon drin, nunmehr müssen noch in eingehenden Besprechungen zwischen Geschäftsleitung und Betriebsrat diejenigen ausgewählt werden, die endgültig das Glück haben, reisen zu können. In diesem Jahr beschränken wir uns nicht auf Heide und Harz wie in den letzten beiden Jahren, sondern unsere Urlauber haben auch die Chance, sich im schönen Bayern am Schliersee zwei Wochen lang der verdienten Erholung hinzugeben. Hoffen wir, daß der Wettergott freundlich gestimmt ist, wenn die ersten DW-Urlauber Anfang Mai ihre Koffer packen, um ihrem Urlaubsziel entgegenzureisen.

Die Jahreszeit läßt auch das Leben auf den Sportplätzen wieder munterer werden. 9 Fußballmannschaften und 2 Handballmannschaften unserer Betriebssportgemeinschaft werden sich an den Punktkämpfen beteiligen, die im Rahmen des Firmensportverbandes ausgetragen werden. Es haben sich jetzt auch Interessenten für eine Faustballgruppe gemeldet. Alle diejenigen, die sonst noch Interesse am Faustball haben, können sich im Sportraum in der Baracke neben der E-Zentrale melden. Wir hoffen, demnächst irgendwie in den Besitz eines Sportplatzes zu kommen, mindestens aber einen Sportplatz einer anderen Firma in erheblichem Umfange mitbenutzen zu können, so daß vielleicht sogar die Möglichkeit besteht, eine Leichtathletikgruppe zu bilden. Warten wir es ab.

Der Frühling läßt aber nicht nur Urlaubsreisen und Sportveranstaltungen planen, auch mit der Arbeit geht es dann besser von der Hand. Die im wahrsten Sinne des Wortes eingefrorenen Arbeiten auf dem Reiherstieg sind wieder im Gange. Wer längere Zeit nicht auf dem Reiherstieg war, erkennt unseren Betrieb dort nicht wieder. Mit der Fertigstellung der Kaimauern und dem Verlegen zunächst des einen Docks zum Reiherstieg wird auch dort das Leben wieder kräftiger werden. Teile unserer jetzt noch in Finkenwerder untergebrachten Betriebe werden zum Reiherstieg kommen. Manch ein DWer wird dann seinen Arbeitsplatz dort haben. Dadurch wird hier in Finkenwerder für die Zurückgebliebenen die Möglichkeit bestehen, sich räumlich etwas auszudehnen. Das wiederum wird eine erhöhte Bequemlichkeit in den Wohlfahrtsräumen mit sich bringen.

Herzlichst Euer Klabauteermann



Und noch eine wahre Geschichte ...

Der Dickschädel von Herrn C. im Urteil der Werftleitung:

„... hätte ich ihn nicht noch aufgefangen, wäre der Kahn abgessoßen.“

„... ein Schlepper, der den Kopp aushält, kann den schlimmsten Eisgang ab.“

„... die Reparaturkosten müssen wir leider vom Gehalt abziehen.“