DEUTSCHE WERFT

WERKZEITUNG

Was die letzten

TS „Hoechst" am Ausrüstungskai in Finkenwerder

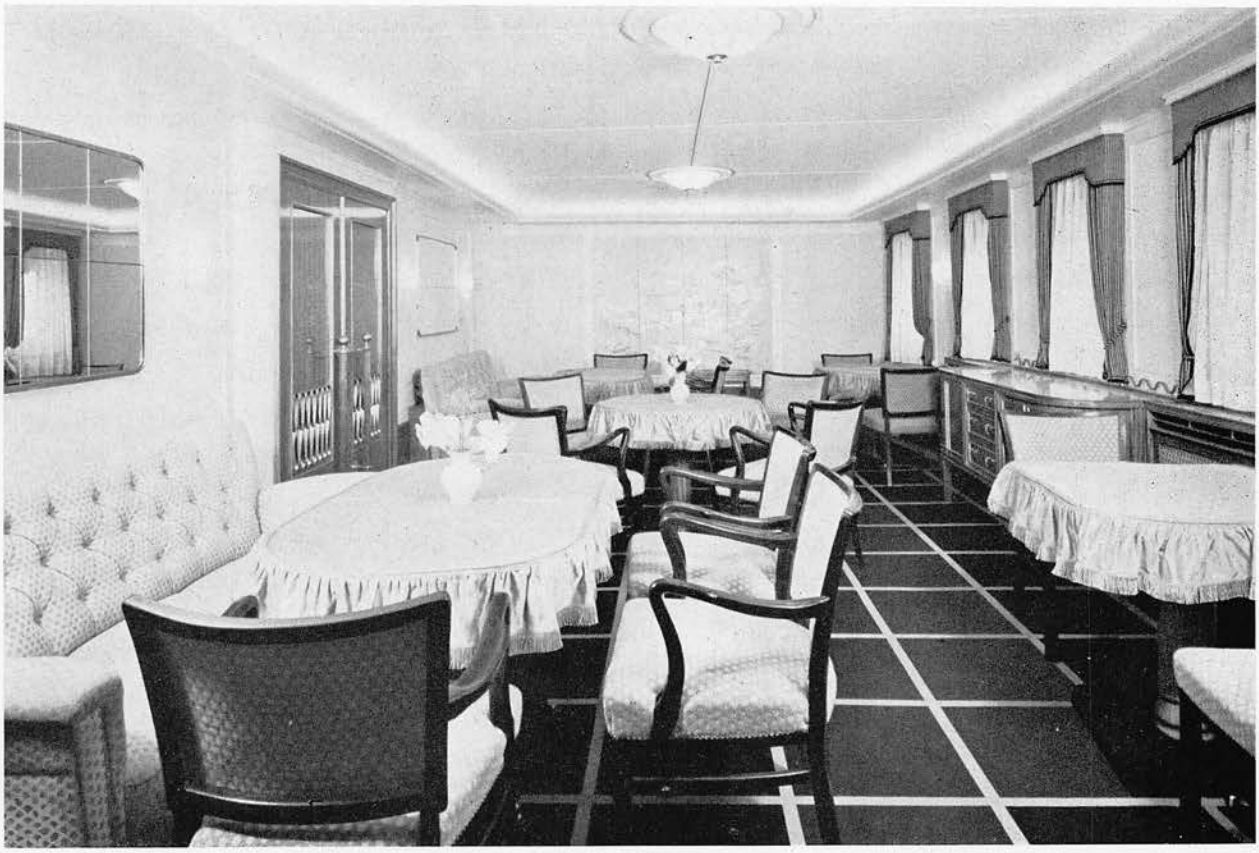
Auch der April brachte wieder eine Ablieferungsprobefahrt. Am 6. April konnte das Turbinenschiff „Hoechst" der Hapag vorgeführt werden. Wie immer waren bis zum letzten Augenblick fleißige Hände tätig gewesen, um alles fertigzubringen. Pünktlich zur festgesetzten Zeit war das Schiff zur Abfahrt bereit. Der Wettergott wollte es aber anders. Er schickte uns dicken Nebel, so daß einige Stunden gewartet werden mußte, bis die Schlepper die „Hoechst" in den Strom schleppen konnten. Kapitän Hellmann, der vor einigen Monaten das Turbinenschiff „Essen" bei uns übernommen hatte, befand sich als neuer Kapitän an Bord. Auch bei der „Essen" mußte die Probefahrt wegen Nebels um einige Stunden verschoben werden.

Auch dieses Mal beeinträchtigte die unvorhergesehene Wartezeit am Ausrüstungskai unserer Werft die Stimmung der zahlreichen Probefahrtteilnehmer keineswegs. Man benutzte die Gelegenheit zur freundschaftlichen Unterhaltung und vor allen Dingen zur eingehenden Besichtigung des Schiffes schon vor Beginn der Fahrt. Unter den Fahrtteilnehmern befanden sich neben dem Vorstand der Hapag auch leitende Vertreter der Hoechster Farbwerke. Auch der frühere Hapag-Direktor Dr. Leisler-Kiep ließ es sich nicht nehmen, die Indienststellung des jüngsten Hapagneubaus mitzuerleben. Die Erprobungen des 10 200 t großen Turbinenschiffs nahmen den gewünschten Verlauf, so daß das Schiff von der Hapag übernommen wurde. Die „Hoechst" wird mit der „Heidelberg", „Braunschweig" und „Essen" gemeinsam im Ostasiendienst der Hapag eingesetzt.

Unser Dockneubau schreitet planmäßig voran, trotzdem die Arbeiten außerordentlich schwierig sind. Es ist nicht so einfach, die beiden Dockhälften fest miteinander zu verbinden, da die schwimmenden Teile zusammengeschweißt werden müssen. Aber auch das wird geschafft werden. In unserer nächsten Ausgabe werden wir einen eingehenden Bericht über die Arbeiten geben. Dann soll das Dock schon in Betrieb sein.

Der 1. April brachte uns die Einstellung der neuen Lehrlinge, nachdem am 31. März alle „Stifte", die ihre Abschlußprüfung bestanden hatten, freigesprochen

Wochen brachten



Salon für Fahrgäste

In diesem Raum werden die Offiziere der „Hoechst" ihre Freizeit verbringen

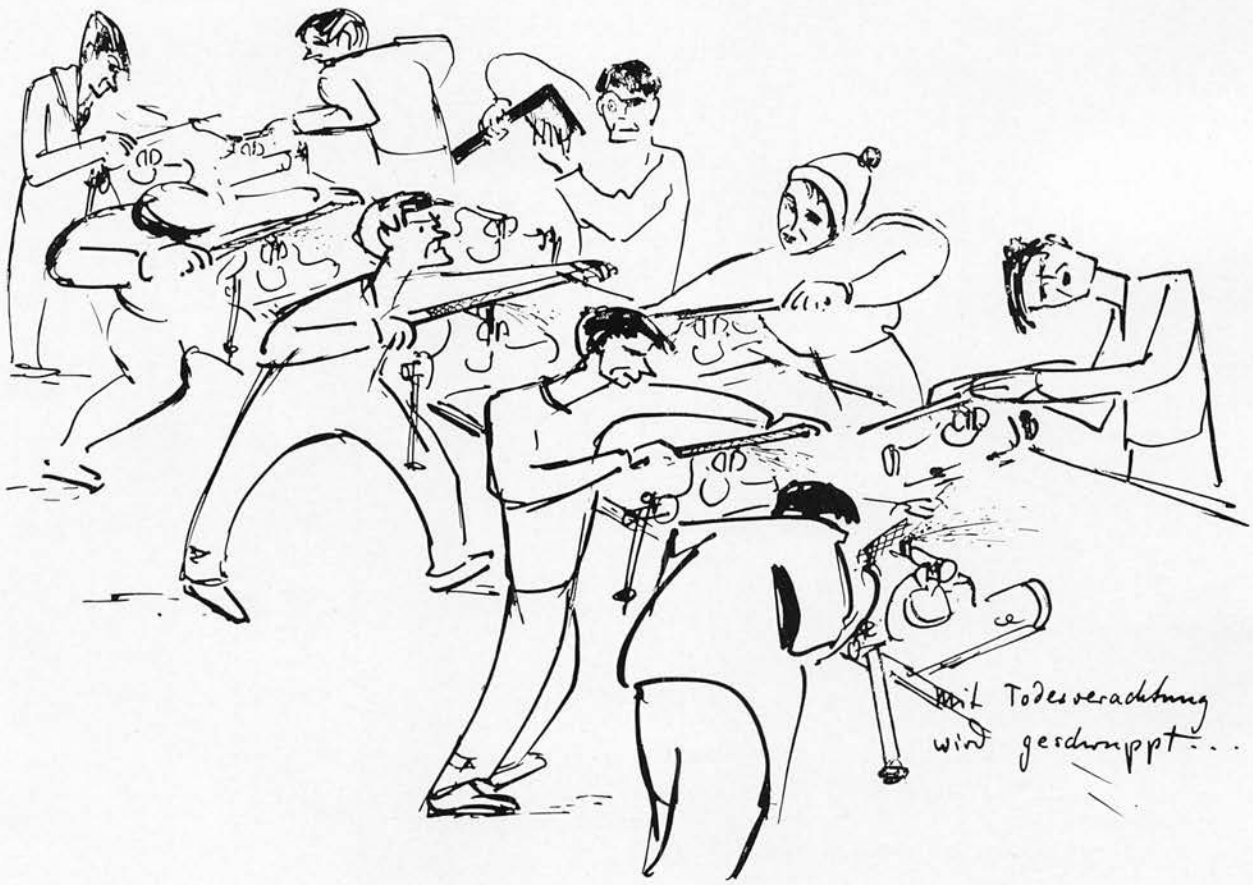
waren. Wie immer wurde die Freisprechung bei einem Glase Wein gefeiert. Direktor Gräber beglückwünschte die Jungen und überreichte ihnen die verdienten Prämien. Auch in diesem Jahre hatten wir Lehrlinge dabei, deren Leistungen durch besondere Anerkennung gewürdigt wurden. Ein großer Teil von ihnen wird nun als Junggesellen bei uns bleiben.

Mit Freude haben wir den Einzug des neuen Lehrlingsjahrgangs erlebt. Wie immer wurde ihnen zunächst einmal der Betrieb gezeigt. Nun sind sie schon dabei, ihre Fähigkeiten für den erwählten Beruf auszubilden.

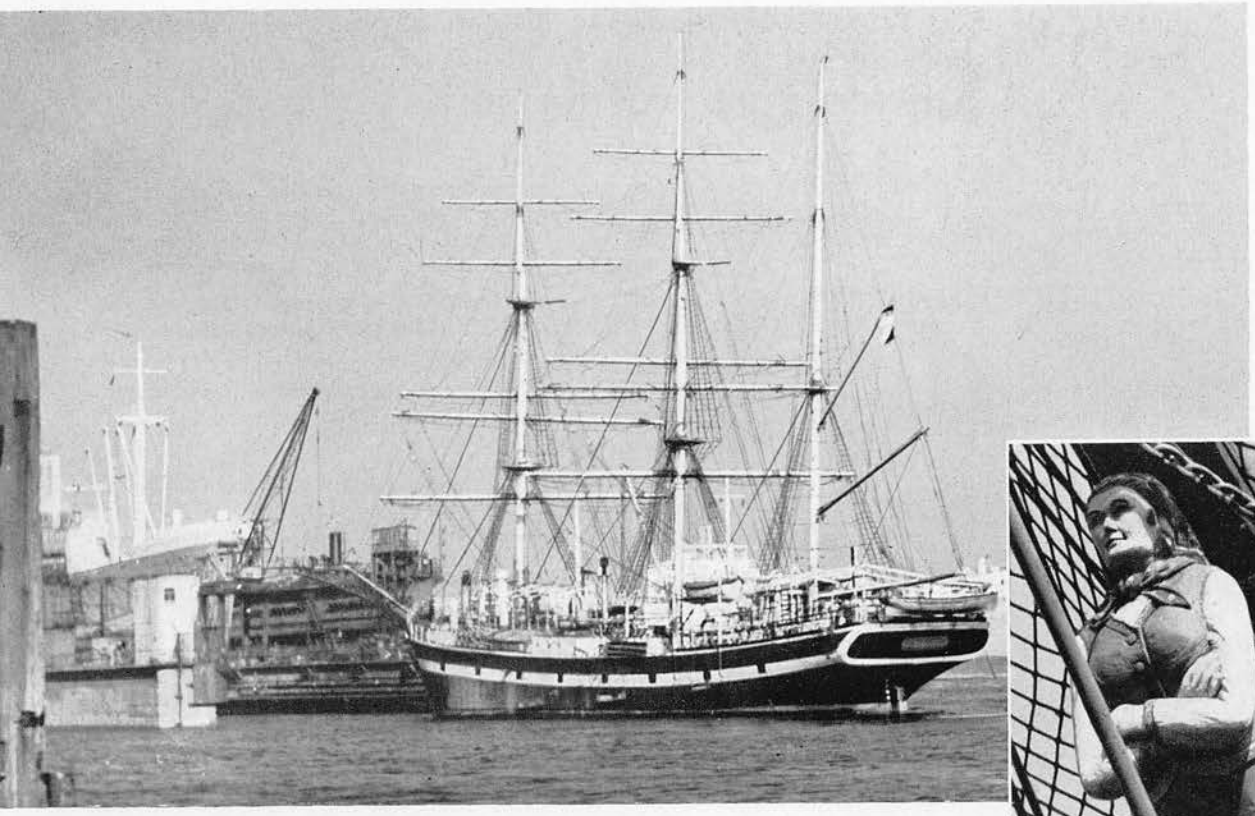
Die Bark „Seute Deern", Jahre hindurch fast ein Wahrzeichen unserer schönen Stadt Hamburg, wurde am

Direktor Gräber beglückwünscht die „Junggesellen"

„Junggeselle" Gottschalk dankt im Namen der Freigesprochenen



„Die neuen Stifte"



Die Bark „Seute Deern" vor dem Dock

Die „Seute Deern"

10. April 1954 zu uns ins Dock gebracht. Wir alle besinnen uns noch darauf, daß die „Seute Deern" gegen Ende Herbst 1953 ihren Dienst als Hotelschiff einstellen mußte, weil dem Reeder und Eigentümer des Schiffes der Betrieb zu teuer wurde, und sich niemand fand, der das Schiff weiter unterhalten wollte. So wurde das Schiff zunächst einmal in den Segelschiffhafen verholt, bis über sein ferneres Schicksal entschieden werden konnte. Jetzt ist es soweit. Die „Seute Deern", die bei uns auf ihre Schwimmfähigkeit untersucht wurde und einige Reparaturen über sich ergehen lassen mußte, wird in Zukunft „Pieter Albert Koerts" heißen und unter diesem Namen als schwimmende Jugendherberge im niederländischen Hafen Delfzijl festmachen.

Anfang April fand die Sitzung des Aufsichtsrats unseres Unternehmens statt, in der unser Vorstand den Bericht über die Ergebnisse des vergangenen Wirtschaftsjahres abgab. Bekanntlich überschritt der Umsatz unserer Werft im letzten Jahre um ein weniges die 200 Mill. Grenze. Es wurde in Anwesenheit der Vertreter der Belegschaft im Aufsichtsrat beschlossen, der Hauptversammlung vorzuschlagen, eine Dividende von 8 % auszuschütten.

Der 13. April brachte uns eine Betriebsversammlung, in der Dr. Scholz einen umfassenden Bericht über die Lage der Werft gab. Wir haben die Bestätigung erhalten, daß die Auftragslage eine Vollbeschäftigung auf Jahre hinaus gewährleistet. Dr. Scholz berichtete über den Wiederaufbau des Betriebes Reiherstieg und die zukünftige Unterteilung des Unternehmens in Neubaubetrieb Finkenwerder und Reparaturbetrieb Reiherstieg, wobei er zum Ausdruck brachte, daß mit der Neueinstellung weiterer Belegschafter gerechnet werden kann.

Mit Interesse haben wir aus den Ausführungen von Dr. Scholz entnommen, daß über 36 Millionen DM an Löhnen und Gehältern gezahlt worden sind. Die sozialen Aufwendungen des Unternehmens haben 27 % der Lohnsumme betragen, während der an die Aktionäre zur Auszahlung gelangende Betrag von 960 000,— DM noch keine 2,5 % der Lohnsumme ausmacht.

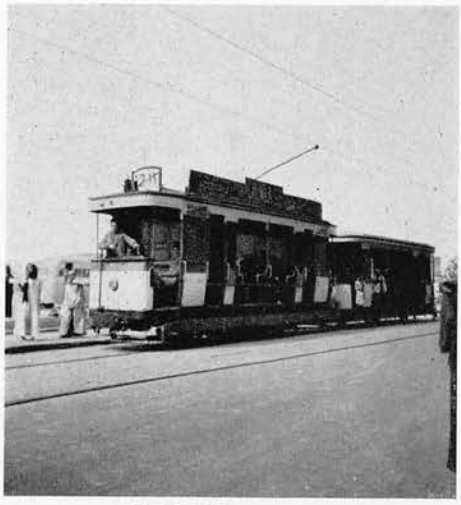
Der Betriebsratsvorsitzende berichtete im Anschluß an Dr. Scholz von der Tätigkeit des Betriebsrats im abgelaufenen Rechnungsjahr. Er brachte zum Ausdruck, daß die Zusammenarbeit zwischen Betriebsleitung und Betriebsrat in allen wesentlichen Punkten erfreulich gewesen sei. Die Betriebsleitung habe großes Verständnis für die Wünsche der Belegschaft gezeigt. Herr Löffler brachte abschließend einige Wünsche der Belegschaft in bezug auf die weitere Verbesserung der Aufenthaltsräume und der Umkleidemöglichkeiten für die Belegschaft vor.

Ingenieure auf Reisen

An Bord der „Ferdinando Fassio“ sollten von uns gemeinsam mit der MAN Messungen unter Betriebsbedingungen ausgeführt werden. Da das Schiff Anfang

Straße in Kairo

März in Mina el Amadi Ladung nehmen sollte, konnte es am besten auf seiner Rückreise von dort in Suez



Straßenbahn in Kairo

erreicht werden, das es etwa am 9. März passieren mußte.

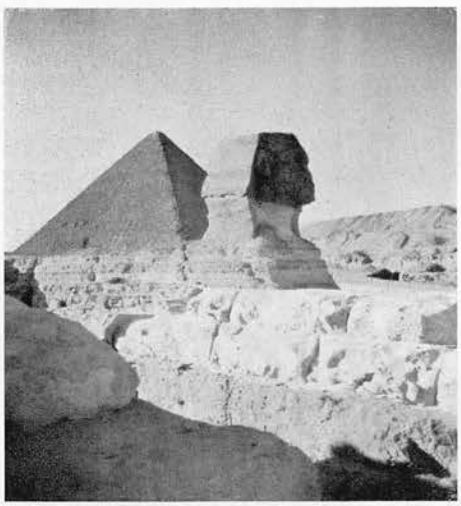
Die Frist, die uns für die Vorbereitungen zur Verfügung stand, war sehr kurz. Aber trotz aller Schwierigkeiten, die überwunden werden mußten, gelang es, unsere in Kisten verpackten Geräte noch rechtzeitig auf die Reise zu schicken. FGv sei an dieser Stelle noch herzlicher Dank für diese Leistung.

Am 6. März machten wir zwei, Ing. Weich von MR und ich uns auf den Weg und flogen mit der KLM mit einem kleinen Umweg über Amsterdam nach Kairo.

In München hatte sich noch der Vertreter von der MAN zu uns gesellt, so daß der Meßtrupp nun vollständig war.

Fast während des ganzen Flugs bis München hinderte eine geschlossene Wolkendecke jede Erdsicht. Dafür entschädigte aber das wechselvolle Licht- und Schattenspiel der im hellen Glanz der Nachmittagssonne liegenden Wolkengebirge. Als wir München verließen, war die Tageszeit schon bis 7 Uhr vorgerückt, so daß man vor Dunkelheit draußen nichts mehr sehen konnte.

Nur beim Anflug auf Rom war im Widerspiel der Straßenbeleuchtung die Engelsburg und das Colosseum noch gut erkennbar. Von Rom, unserem letzten Zwischenlandeplatz, begleitete uns noch lange Zeit am westlichen Horizont das Aufblitzen des Vesuvs. Am Morgen des 7. März um 4.40 Uhr war auch die letzte Etappe unseres Fluges geschafft, und wir landeten nach einer Gesamtreisezeit von 16 Stunden in Kairo.



Besuch in Gizeh

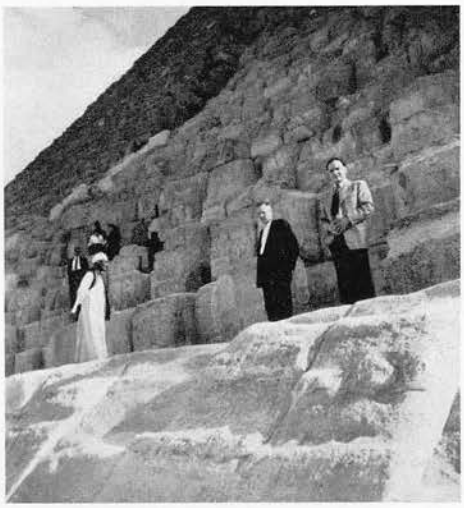
Die Zollabfertigung ging dank der Hilfe einer Stewardeß, die sich in dem ganzen Papierkrieg besser auskannte als wir, ziemlich rasch, und ein Wagen der Fluggesellschaft brachte uns zur KLM-Office, wo wir mit dem Agenten der Compagnia Internazionale zusammentreffen sollten.

Da waren wir nun in der Hauptstadt Ägyptens, an der Morgenland und Abendland gleichermaßen herumgemodelt haben. Diese Stadt macht auch heute noch ihrem Namen Cahira — die Strahlende — alle Ehre, obgleich sie gerade jetzt dabei ist, sich ein neues Gewand zuzulegen. Dem Ägypter verhaßte Kasernen verschwinden und machen neuen Bauten und Grünanlagen Platz. Im Stadtinneren werden baufällige Häuser durch moderne Beton-Hochhäuser ersetzt, und in den Vorstädten wachsen ganze Wohnviertel auf einmal empor.

Vom Agenten hatten wir erfahren, daß „Ferdinando Fassio“ am 9. März morgens Suez passieren sollte. Wir beschlossen daher, in Kairo zu übernachten und diesen Tag dazu zu benutzen, das Ägyptische Museum zu besuchen und nach Gizeh hinauszufahren. Leider standen uns zum Besuch dieses weltberühmten Museums, für das man Wochen aufwenden müßte, um auch nur oberflächlich einen Überblick über die dort ausgestellten Kunstschätze aus der großen Vergangenheit Ägyptens zu erhalten, nur wenige Stunden zur Verfügung. Diese genügten aber, um zu verstehen, daß jeder Ägypter jedes in dieser Sammlung fehlende Stück als persönlichen Verlust empfindet.

Für Gizeh mit seinen Pyramiden hatten wir uns der Führung eines ägyptischen Kaufmanns anvertraut, den wir in unserem Hotel kennengelernt hatten. Und das war gut getan. So blieben wir wenigstens vor den meisten Bakschisch-Jägern dieser wohlorganisierten Fremden-Industrie verschont. Trotz der Profanierung dieser uralten Kultstätten zwingen diese Bauwerke jedem Besucher Bewunderung für die Leistung ab, die ihre Erbauer vor Tausenden von Jahren vollbracht haben.

Bei der Fahrt nach Gizeh hatten wir gleich einen guten Verkehrs-Anschauungs-Unterricht bekommen. Es wird



Besuch in Gizeh

allgemein sehr temperamentvoll gefahren, wobei es scheinbar gar nicht darauf ankommt, ob rechts oder links überholt wird. Kleine Karambolagen nimmt man hier nicht sehr ernst. Wenn ich mich recht erinnere, haben wir es fünfmal bumsen hören, aber nur einmal dabei erlebt, daß geschimpft wurde. Während bei den Personenkraftwagen bis zum schwersten amerikanischen Modell alle Typen vertreten sind, ist die Zahl der Lastkraftwagen auffallend gering. Leider hat sich der alte zweirädrige Eselskarren noch nicht verdrängen lassen, und morgens kommen ganze Kolonnen von diesen Gefährten mit den Erzeugnissen der Landwirtschaft zum Markt. Von diesen Eseln bezieht die Dunstwolke, die über der Stadt liegt, einen Teil ihres Aromas.

Der andere Teil stammt von dem Hammelfleisch, das hier im Laufe des Tages in jedem der unzählig vielen Geschäfte am Rost gebraten wird. Sogar im Speiseraum unseres sonst wirklich guten Hotels war der Hammelduft so stark, daß wir zunächst immer woanders essen gingen. Man gewöhnt sich aber schnell an alles, auch an fremde Düfte.

Für die Fahrt nach Suez hatte man uns auf unsere Bitte einen Wagen zur Verfügung gestellt, obgleich ein moderner Dieselzug Kairo und Suez verbindet. Auf diese Weise blieb uns noch der Montagvormittag für einen Bummel durch die Stadt. Welch ein Unterschied gegen den ruhigen Sonntag! Aus jedem Laden, aus jedem Kiosk tönten die Lautsprecher der Radio-Apparate mit voller Lautstärke, was mit dem Singsang der Straßenhändler, die einem vom Teppich bis zum Kleiderbügel alles anbieten, was man sich denken kann, einen ganz unvorstellbaren Lärm ergibt. Wir entdeckten sogar eine kleine Moschee, die sich einen mechanischen Muezzin zugelegt hat, der durch Lautsprecher die Gläubigen zum Gebet ruft.

Kaffeepause

Von Kairo nach Suez führt jetzt eine tadellos gepflegte Chaussee durch die Wüste. Kontrollen durch ägyptisches Militär vom Anfang und am Ende dieser Straße brachten uns zum Bewußtsein, daß im Lande gespannte Verhältnisse herrschten.

Wir hatten einen ausgezeichneten Fahrer, der uns in seinem Wagen als seine Gäste behandelte. Etwas ungemütlich war uns nur, wenn dieser Mann den Wagen freihändig laufen ließ, um uns mit Bananen oder Feigen zu bewirten, während die Tacho-Nadel so um die 100 km herumtanzte. Ein auf halbem Wege mitten in der Wüste liegendes Rasthaus neben einer kleinen Moschee wurde auf eine Tasse Kaffee besucht. Es war dies die einzige Unterbrechung in dem Einerlei von flachwelligen Sandhügeln, die im Osten von einem vegetationslosem Gebirgsmassiv abgeschlossen wurden. Suez selbst bietet nicht viel. Das kleine Europäerviertel ist durch die Eisenbahnstrecke von dem Eingeborenenviertel getrennt. Die Haupteuropäersiedlung findet sich

Arabermädel in der Wüste

in dem wenige Kilometer entfernten Port Tewfik am Eingang des Suezkanals. Wir hatten die Agentur besucht und für unser Anbordgehen am nächsten Tage alles festgelegt. Darüber war der Nachmittag vergangen. (Wird fortgesetzt). Dipl.-Ing. Hartwich

Grübeleien

Vom Rundfunk bis zur Atombombe

Zu einem Gläschen Wein haben sich einige Freunde zusammengefunden. Sie unterhalten sich über die verschiedensten Probleme des täglichen Lebens. Anregungen dazu gibt es immer. So spricht man auch über die Auswirkungen der Atombombe und deren Bedeutung für die Menschheit. Die großen technischen Geschehen sind ja auch richtungsbestimmend für jede Staatsführung und daher von allgemeinem Interesse. Also muß der Physiker erzählen:

„Auf dem Papier hatte man schon 1919 Wege gefunden, wie man Kernspaltungen oder Umwandlungen vornehmen könnte, aber eine praktische Anwendung dieser neuen Forschungsergebnisse schien ausgeschlossen.

Diese Situation änderte sich unerwartet, als die deutschen Forscher Hahn und Straßmann im Jahre 1939 entdeckten, daß der schwere Kern des Uranatoms $\frac{235}{92}$ U bei Beschuß mit langsamen Neutronen in zwei Trümmerkerne gespalten werden konnte. Bei der Spaltung wird auch nur ein Teil der riesengroßen Energie frei, wobei gleichzeitig wieder zwei bis drei Neutronen neu entstehen. Jedes Neutron zerschlägt dann wieder einen Atomkern usw. Diese Funktion nennt man Kettenreaktion, die selbsttätig abläuft, wenn sie einmal eingeleitet ist."

Sofort trat die Frage auf: Wenn die Kernspaltung des Urans eine deutsche Erfindung ist, wie kommt diese dann nach Amerika.

Der Physiker: „Nach einer Information heißt es: Eine Mitarbeiterin von Prof. Hahn war Frau Prof. Meitner, die seinerzeit verfolgt wurde und nach Stockholm emigrieren mußte, erfuhr neben der allgemeinen Veröffentlichung im Jahre 1939 von der großen Entdeckung auch brieflich von Prof. Hahn Einzelheiten über die neuen Ergebnisse. Sie gab diese Nachricht an eine in Washington tagende amerikanische Physiker-Konferenz weiter. Ein sofort angestellter Versuch bestätigte die sensationell wirkende Nachricht noch im Laufe des folgenden Tages. Es heißt weiter, Rundfunk und Presse

berichteten in Amerika über die große neue Entdekkung, während in Deutschland die Öffentlichkeit kaum etwas davon erfuhr. Man sprach nur von Geheimnissen, die keine mehr waren.

Ähnlich war es auch mit dem Rundfunk. Man erinnert sich an die Zeitansage im Rundfunk oder an das „Nauener Zeitzeichen" des Deutschlandsenders: Utopie und Wirklichkeit von damals. Suchen wir nach den Anfängen dieser Wirklichkeit, so stoßen wir auf das Jahr 1897 und finden den deutschen Gelehrten Adolf Slaby, Dozent an der Technischen Hochschule in Charlottenburg, bei der Arbeit. Slaby, deutscher Pionier der Funktechnik, machte seine ersten Versuche mit den Funkwellen und fand damals aufmerksame Unterstützung durch Kaiser Wilhelm II., der die Möglichkeit einer drahtlosen Verständigung voraussah. Auf Grund der Erfolge deutscher Wissenschaftler und Erfinder wurde 1903 die „Telefunkengesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H." gegründet, die mit ihren Geräten, Sendern und Empfängern schon sehr weite Strekken überbrücken konnte. Heute werden die Funkwellen auf allen Gebieten verwendet. Diese alle aufzuführen, würde in einem so kurzen Gespräch nicht genug verständlich bzw. möglich sein."

Wenn der Mensch auch diese und andere Dinge erfunden hat, so ist er doch im Verhältnis zur Erde ein sehr winziges Wesen. Man könnte ihn fast mit einem Bazillus vergleichen. Einer der Freunde sagte: „Wir wollen die Erde einmal auf 5,00 m Durchmesser verkleinern und die Menschen im Verhältnis dazu betrachten.

Der Umfang der Erde beträgt etwa 40 000 km, der Durchmesser 12 700 km. Nehmen wir nun an, die Erde wäre eine Kugel von nur 5 m Durchmesser, so müßte, um auf das dazugehörige Verhältnis zu kommen, alles durch 2 540 000 geteilt werden. Der Mensch von 1,8 m Größe würde auf der 5 m Kugel nur noch ein Stäbchen von 0,000 007 m = 0,0007 mm Höhe sein. Man würde ihn auch mit dem besten Mikroskop nicht finden können. Es klingt unwahrscheinlich, aber es ist so. Ähnlich ist es mit unserer Atmosphäre, ohne die wir nicht leben können.

Sie reicht bis zu einer Höhe von 3 ÷ 4000 m. Diese Schicht würde die verkleinerte Erde nur noch als Hauch von ∼ 1,6 mm Stärke umgeben. Die eigentliche Luftschicht beträgt etwa 17 km, entspricht also einer Luftschicht von 6,8 mm der Darstellung. Diese unscheinbaren Lebewesen, die Menschen, versuchen nun auf allen Gebieten vorzudringen. Sie machen sich auch die Elektrizität zunutze. Die elektrischen Wellen und das Licht bewegen sich mit ∼ 300 000 km pro Sekunde fort, also 7,5 mal in der Sekunde um die Erde. Die elektrischen Wellen sind auch Übermittler von Bildzeichen. Vor einigen Tagen schrieb das Hamburger Abendblatt, daß es nunmehr auch möglich sei, mit den Rundfunkwellen Bildübertragungen vorzunehmen. Diese Erfindung soll in Amerika gemacht worden sein? Die bis heute zur Anwendung kommenden Bildwellen verhalten sich wie das Licht vom Scheinwerfer. Es pflanzt sich also geradlinig im Raume fort und paßt sich nicht der Erdkrümmung an. Es müssen also entsprechend der Höhe des Sendeturmes in gewissen Entfernungen abermals Zwischensender aufgestellt werden, die das Bild zum nächsten Turm weiterleiten usw. Innerhalb des Sendegitters kann man an jedem Ort fernsehen. In nächster Nähe bei Hamburg ist ein solcher Turm zu sehen, und zwar in der Lüneburger Heide bei Egestorf-Jesteburg. Die grundlegende Erfindung für das Fernsehen wurde von dem Deutschen Paul Nipkow schon vor Jahren gemacht. Er fand die nach ihm benannte „Nipkowsche Scheibe", eine runde Scheibe mit spiralförmig angeordneten Löchern, die vor dem fernzusehenden Objekt schnell gedreht wird. Das erste Loch zieht beim Vorbeidrehen die erste Zeile über das abzutastende Bild oder die abzutastende Person; das zweite etwas tiefer sitzende Loch, die zweite und so fort. Diese Nipkowscheibe wurde anfänglich sowohl sende- als auch empfangsseitig verwendet. Auf der Empfangsseite aber wurde sie in den letzten Jahren durch die besser zeichnende und vor allem trägheitslos arbeitende „Braunsche Röhre" ersetzt, auf deren breiter Kolbenfläche der sogenannte Bildschirm, das Fernsehbild erscheint.

Jetzt ist die Nipkowscheibe auch auf der Sendeseite weggefallen und wird durch das „Ikonoskop", eine „umgekehrte" Braunsche Röhre, die trägheitslos arbeitet, ersetzt. Wie bei einem Photogerät wird das Bild zunächst über eine entsprechende Optik eingefangen und erscheint z. B. auf der Mattscheibe. Die Mattscheibe ist gleichzeitig die Abtastfläche des Ikonoskopes. Ein raffiniert ausgeklügeltes System lenkt einen Elektronenstrahl von links nach rechts und tastet das Bild auch Zeile um Zeile ab. Je nachdem, wie groß der Helligkeitswert des Bildes ist, wird entsprechend mehr oder weniger Strom erzeugt. Das zu entwerfende Bild auf dem Bildschirm des Fernsehgerätes bekommt über die Atmosphäre in der gleichen Reihenfolge und Zeilenrichtung den gleichen mehr oder weniger starken Strom, der dann verstärkt auf dem Leuchtschirm ein naturgetreues und bewegtes Bild zeichnet. Die Braunsche Röhre also verwandelt ankommende Stromstöße in Lichtwerte. Das sendeseitig benutzte Ikonoskop verwandelt Lichtwerte in elektrische Stromwerte. Neben dem Bild wird auch noch der Ton wiedergegeben. Man verwendet hierfür einen zweiten Sender. Beide Sender arbeiten getrennt voneinander, der eine sendet „Ton", der andere „Bild". Der Fernsehempfänger nimmt ebenfalls getrennt Ton- und Bildwelle auf, wenn auch zu gleicher Zeit und gibt das Bild auf dem Leuchtschirm der Bildröhre, den Ton durch einfach in die Apparatur eingebauten Lautsprecher wieder.

Wie bereits berichtet, sollen nunmehr auch Rundfunkwellen zur Übertragung von Bildzeichen auf drahtlosem Wege geeignet sein. Dies dürfte einen gewaltigen Fortschritt bedeuten. Ohne besondere Einrichtungen könnte man dann von irgendeinem Punkt der Erde eine Landschaft einfangen oder Tagungen beiwohnen, ohne zu reisen. Wenn das Bild dann auch noch farbig ist! Was wird die Bundesbahn dazu sagen? Was die Menschen nicht alles fertigbringen! Dabei kann man die Brüder auf der Kugel nicht einmal erkennen.

Ing. Adler

Maschinenprobungen auf Tankschiffen

Es ist zur Selbstverständlichkeit geworden, daß unsere Tankschiffe nach der Probefahrt von Cuxhaven sofort ihre erste Reise antreten. Eine der wesentlichsten Voraussetzungen ist natürlich, daß die Maschinenanlagen alle an sie gestellten Forderungen voll erfüllen. Dies erfordert sehr gründliche Erprobungen an der Werft, damit die Probefahrt nur zur Vorführung der gesamten Anlagen dient. Was tut sich nun eigentlich bei den Erprobungen auf Tankschiff-Neubauten?

Es beginnt damit, daß eines Morgens neben dem am Ausrüstungskai liegenden Schiff Kesselwagen mit den Firmenzeichen der großen Ölgesellschaften stehen. Wenig später erscheint der Hausbetrieb mit Pumpen und Schläuchen und dann wird Treiböl in die Schiffstanks gepumpt. Während das Öl munter fließt, ertönt aus dem Maschinenraum ein tiefes Brummen. Einer der großen Luftverdichter ist gestartet worden. Die Preßluftbehälter zum Anfahren der Dieselmotoren erhalten ihre erste Füllung. Gegen Mittag ist das Treiböl übernommen und die Preßluftbehälter sind gefüllt. Inzwischen sind die Hilfsdiesel gefüllt mit Schmieröl und gesäubert klar zum Anfahren. Unter den Kesseln knistert ein Holzfeuer, um sie langsam zu erwärmen.

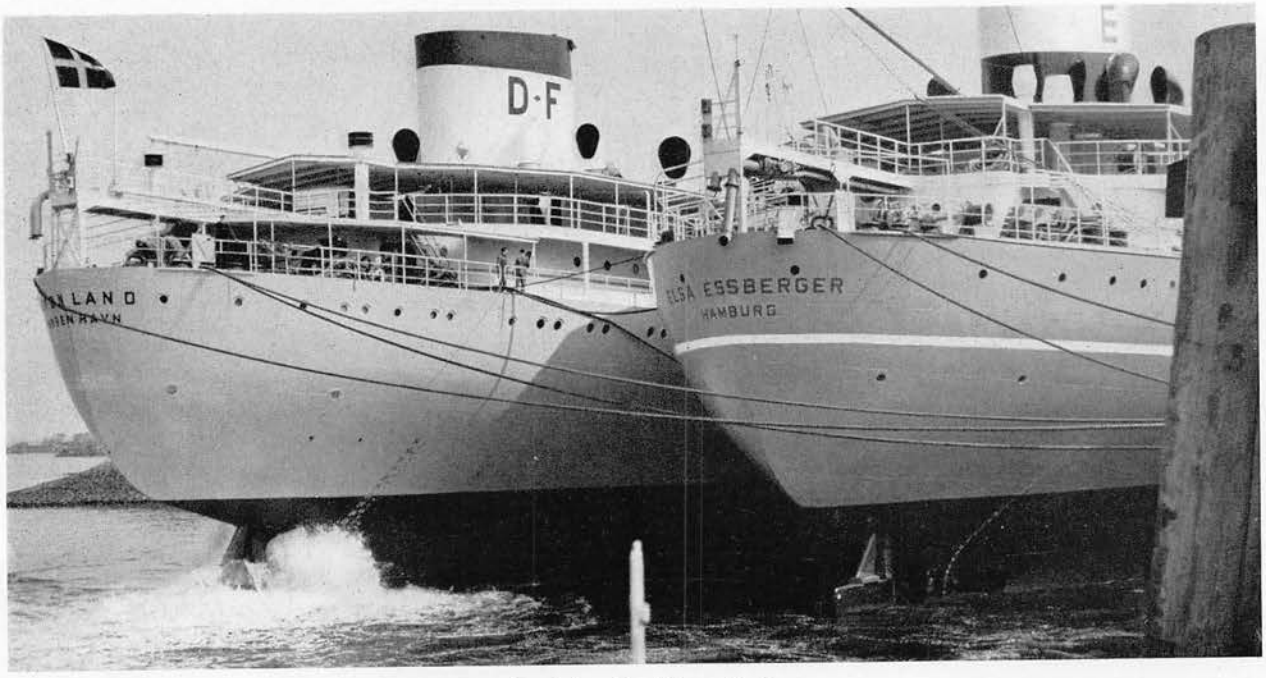
Am Nachmittag geht's dann richtig los. Obermonteur Karl geht noch mal um seine Böcke herum und redet ihnen gut zu, dann dreht er die Anfahrventile auf, und erschreckt polternd setzt sich ein Diesel nach dem anderen in Bewegung. Eifrig wird gefühlt und gerochen, ob nicht ein „Brandenburger" im Anmarsch ist. Nach zwei Stunden guten Laufs ist die Leerlauferprobung zu Ende und die Elektriker haben das Wort. Hunderte von Kilowatt schluckende Widerstände werden durch dicke Kabelbündel mit der Hauptschalttafel verbunden. Diese Arbeiten nehmen den Rest des Tages in Anspruch.

Am nächsten Morgen werden die Hilfsdiesel belastet. Leerlauf, Vollast und Überlast wechseln schnell miteinander ab. Meister Sperling bringt seinen Generatoren den Gleichschritt bei. Mit Blitz und Knall fliegen die Schaltautomaten heraus. Am Ende des Tages sind die Generatoren der Mißhandlungen müde und trampeln lammfromm nebeneinander her. Nun erscheint der Vertreter von Lloyds und nimmt die ganze Anlage ab. Inzwischen sind die Kessel von Holzfeuer auf Öl umgestellt worden. Am Manometer kann man sehen, daß aus Wasser inzwischen Dampf geworden ist. Da sich die Konstrukteure rechtzeitig Gedanken machten, wie man den Dampf wieder loswerden kann, sind überall im Schiff Dampfrohre verlegt worden. In den nächsten Tagen dampft es dann überall im Schiff, meistens ist es gewollt. Im Maschinenraum gehen die Erprobungen Tag für Tag weiter. Jede Pumpe und jede Hilfsmaschine wird auf Herz und Nieren geprüft. 30—40 000 kg Schmieröl werden übernommen. Schmieröl und Kühlwasser werden durch den Hauptmotor gepumpt.

Brennstoff wird vorgepumpt und alles noch einmal eingestellt. An Deck nehmen die großen Ladeölpumpen ihren Dienst auf, und es werden 5000 t Elbwasser in die Ladeöltanks gepumpt. Mit all diesen und vielen kleineren Erprobungen ist die erste Woche vergangen.

In den ersten Tagen der zweiten Woche kommt der Hauptmotor an die Reihe. Das Schiff wird mit der Nase gegen die Kaimauer gelegt, damit es nicht weglaufen kann. Die ersten Umdrehungen werden mit größter Umsicht überwacht. Wenn sich dann nach der ersten halben Stunde herausstellt, daß alles klar ist, werden von Stunde zu Stunde die Umdrehungen gesteigert. Dabei müssen laufend Drücke und Temperaturen reguliert werden. Das Zusammenspiel der Gesamtanlage wird aufeinander abgestimmt. Am Schluß läuft der Motor noch rückwärts, und dann wird das gesamte Triebwerk auf guten Lauf und kalte Lager überholt.

Der nächste Morgen bringt die Fortsetzung der Hauptmotorenerprobungen. Diesmal laufen alle Reservepumpen, damit auch diese richtig eingestellt werden können. Die Umdrehungen des Hauptmotors werden wieder von Stunde zu Stunde höher gebracht. Der Propeller bringt das ganze Wasser im Kanal in Bewegung, und das kommt den eifrig fischenden Möwen zugute. Gegen



Der Propeller bringt das Wasser in Bewegung

Mittag ist dann schon eine beachtliche Drehzahl des Hauptmotors erreicht. Einer weiteren Erhöhung bis auf Vollast macht meistens ein Bote der Direktion ein Ende, der die Nachricht bringt, das ganze Betriebsgebäude wackele so bedenklich im Takt des Hauptmotors. Mit wenig Begeisterung werden die Umdrehungen herabgesetzt, aber es wäre ja zu schade, wenn die Direktion pudelnaß durchs Seeventil geschwommen käme, um an der weiteren Erprobung teilzunehmen. Nein, dazu sind ja Türen im Schiff, aber welche von den vielen Türen gerade nicht verschlossen sind, weiß nur Meister Scharnberg, alle anderen müssen suchen.

Nachdem der Hauptmotor erprobt ist, folgen noch eine große Anzahl anderer Proben. Die Tankheizung muß unter Dampf vorgeführt werden und Winden und Ankerspill sind dem Kommando vorzuführen. Die Kühlanlage wird gefüllt und kühlt tagelang die Provianträume auf 12°. Ganz besonders wird die Ruderanlage geprüft. Dampfkessel und Sicherheitseinrichtungen werden von kritischen Behördenvertretern genauestens kontrolliert. Der Sonnabend der zweiten Woche ist dann meistens Docktag und am Montag liegt das Schiff unter Wasser neu gestrichen wieder am Kai. Alle Erprobungen sind durchgeführt und nun heißt es rein Schiff machen. Überall wird geputzt und gewienert.

Der letzte Lackanstrich im Maschinenraum wird aufgetragen. Dabei ist es ziemlich gleichgültig, ob der Anstrich auf die Maschinen, den Anzug oder die Flurplatten kommt. Leer werden die Töpfe auf jeden Fall. In der letzten Nacht vor der Probefahrt startet dann noch eine Großaktion gegen den Schmutz. Aus den letzten Winkeln werden Abfälle und Sand entfernt. Der Flurboden wird auf Hochglanz gewienert. Am Morgen liegt das Schiff dann blitzblank und hell erleuchtet am Pier. Und am Erscheinen des Elbschloß-Autos, das viel Bier bringt, sieht dann jeder: jetzt geht's los.

Ing. Schulz

8% Dividende

Wer will bestreiten, daß jeder mehr Geld nimmt, wenn er es bekommen kann?! Es gibt doch niemand, der nicht sein Einkommen zu vergrößern trachtet. Das geht den großen und kleinen Unternehmern so, die sich bemühen, ihre Umsätze zu steigern in der Hoffnung, dadurch den Reingewinn zu erhöhen. Und das geht dem Angestellten und Arbeiter so, der durch Gehalts- oder Lohnerhöhungen zu einem höheren Ergebnis seiner Arbeit zu kommen wünscht.

Wer will es da den Aktionären verwehren, auch ihrerseits einmal einen sichtbaren Gewinn aus der Tatsache ziehen zu wollen, daß sie es mit der Hergabe von Kapitalien ermöglicht haben, daß unsere Werft aufgebaut wurde und in Betrieb gehalten wird. Wie ist das nun eigentlich mit der Dividende bei uns?

Ihr wißt, das Aktienkapital der DW beträgt 12 Millionen DM. 8 % Dividende bedeuten also 960 000,— DM für unsere Aktionäre. Das heißt auf deutsch, daß jedem, der 1000,— Mark an Kapital zur Verfügung gestellt hat, jetzt DM 80,— für das Ergebnis des Jahres 1953 ausgezahlt werden. Das ist, wenn man die Tatsachen nüchtern und sachlich betrachtet, nicht viel; denn wer würde normalerweise Kapital in Umlauf setzen bei einem derartigen Gewinn. Kein Gemüsehändler oder sonstiger Einzelhandelskaufmann würde sich mit einem derartigen Reingewinn zufrieden geben. Im übrigen darf man nicht vergessen, daß das Zurverfügungstellen des Kapitals für unser Unternehmen die Voraussetzung dafür war, daß jetzt hier rund 8500 Menschen einen sicheren Arbeitsplatz gefunden haben. Außerdem vergibt auch die DW Aufträge und schafft damit weitere Arbeit.

Man darf bei Betrachtung der Dividendenfrage nicht vergessen, daß die Aktionäre unserer Werft, die jetzt rund 36 Jahre alt ist, 18 Jahre lang überhaupt keine Dividende bekommen und in den restlichen 17 Jahren sich im allgemeinen mit sehr bescheidenen Beträgen zufriedengegeben haben. Was wollte wohl ein Angestellter sagen, wenn er für seine Leistungen nur von Zeit zu Zeit einmal ein Entgelt in Gestalt von Gehalt bekommen würde!

Besonders bemerkenswert ist aber das Verhältnis zwischen Dividende und Umsatz. Bei einem Umsatz von etwas über 200 Millionen DM bedeutet eine Dividende von 960 000,— DM ein Ergebnis von weniger als 0,5 %. Wer will eine solche Dividende nun noch unbescheiden nennen? Vergessen wir nicht, daß die Lohnsumme unseres Werkes in der gleichen Zeit, für die die Dividende in Höhe von 960 000,— DM gezahlt wird, 36 Millionen DM betrug, daß die Werft allein 10 Millionen DM an Steuern bezahlen mußte, und daß die sozialen Aufwendungen etwa 10 Millionen DM ausgemacht haben.

Es muß ausgesprochen wie ein Scherz anmuten, wenn es angesichts dieser Zahlen Leute gibt, die geradezu artistische Zahlenakrobatik vollführen, indem sie sagen, man sollte den Aktionären nichts geben und dafür den Stundenlohn um 20 Pf erhöhen. Jeder weiß, daß die Erhöhung des Lohnes um 20 Pf eine Tagesmehrleistung der Werft von über 17 000,— DM bedeuten würde, so daß im Jahr rund 5,2 Millionen DM Mehrzahlungen erforderlich wären, um diese Lohnerhöhung möglich zu machen. Dabei ist diese Zahl nur sehr roh berechnet; denn die Lohnerhöhung würde die Lohnsummensteuer steigern, die Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung würden höher, desgleichen die Beiträge zur Berufsgenossenschaft, so daß die Summe am Ende noch größer wäre. Jeder Vernünftige wird daraus erkennen, daß eine solche Forderung nur aus propagandistischen Gründen erhoben worden sein kann, um Unzufriedenheit zu stiften. Dem gleichen Zweck dient das Gerede von der analytischen Arbeitsplatzbewertung, die angeblich nichts weiter sein soll, als ein organisierter Lohnraub. Dazu ist zunächst einmal zu sagen, daß von der Anwendung der analytischen Arbeitsplatzbewertung in Hamburg überhaupt noch nicht gesprochen worden ist. Und zum andern berühren uns bei der DW diese Fragen gar nicht; denn wir haben ja schon die Lohngruppen, die in Zukunft für das gesamte Tarifgebiet geplant sind. Diese Lohngruppen sind seinerzeit in Absprache gerade mit denen aufgestellt worden, die heute das Gegenteil für richtig halten. Im übrigen kann ich mir nicht vorstellen, daß der normale Belegschafter mit einer Lohnabrechnung in 3 Gruppen, nämlich der Gruppe der Ungelernten, der Angelernten und der Gelernten einverstanden sein würde, weil die erhöhte Leistung keinen sinnfälligen Ausdruck mehr finden könnte. Es ist nun einmal so, daß der eine mehr kann als der andere, und dieser mehr leistet als jener.

So ist es auch nur recht und billig, wenn beispielsweise ein Schweißer nach Lohngruppe 6 seinen Lohn erhält, während der andere in die Lohngruppe 3 eingestuft ist.

Das es bei solchen Dingen hier und da einmal zu einer nicht ganz gerechten Beurteilung der Leistungen des

einzelnen kommt, ist möglich. Das liegt in der menschlichen Unzulänglichkeit, und wird so lange sein, wie die Welt besteht.

Wir haben seit November 1952 keine Erhöhung des Lohntarifs mehr gehabt. Und trotzdem ist der Effektivlohn gerade bei uns ständig gestiegen. Es ist kein Geheimnis, daß der Durchschnittseffektivlohn der Gelernten bei der Deutschen Werft im Dezember 1952 DM 1,84 betrug, während er jetzt bei DM 1,96 liegt. Hierin liegt ohne Zweifel eine Beteiligung der gesamten Belegschaft am Gewinn. Im übrigen sollte ein jeder von uns wissen, daß von der Geschäftsleitung der DW genau so wenig wie vom Aufsichtsrat unseres Unternehmens irgend jemand ein Interesse daran haben könnte, die wirtschaftliche Stellung der Beschäftigten für diese ungünstig zu gestalten; denn dadurch wäre kein erhöhter Gewinn für die genannten Gruppen möglich. Die Profitgier der angeblich ausbeutenden Geschäftsherren, von der man von Zeit zu Zeit liest oder hört, existiert in Wahrheit, mindestens was unser Unternehmen anlangt, nur in der Phantasie ihrer Erfinder. Gerade für uns wirkt es ausgesprochen komisch, wenn der Leiter des Unternehmens in irgendwelchen Karikaturen als wohlbeleibter, dicke Zigarren rauchender Mann mit schwerer goldener Uhrkette auf dem Bauch dargestellt wird, der seine Belegschaftsangehörigen rücksichtslos antreibt und ausbeutet. Jeder von uns kennt Dr. Scholz und weiß, daß rein äußerlich dieses Bild nicht zutrifft, jeder weiß aber auch, daß gerade Dr. Scholz von einer kaum zu übertreffenden persönlichen Bescheidenheit ist, und daß er im wahrsten Sinne des Wortes Tag und Nacht für das Werk tätig ist, um damit vielen Tausenden von Familien die Lebensgrundlage zu sichern.

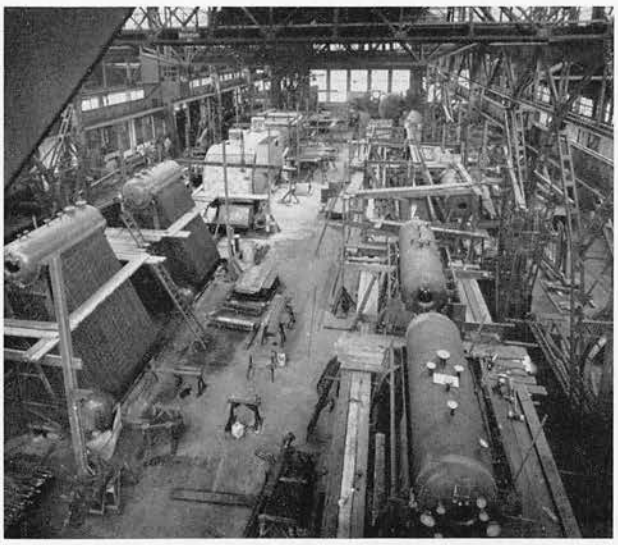
Ich glaube, unter den bei uns gegebenen Umständen können wir den Aktionären unserer Werft zum siebzehnten Male im Laufe von fast 36 Jahren ihre Dividende gönnen. Auch wenn sie in diesem Jahr 8 % beträgt.

Allers

Die DW-Kesselschmiede

Wenn man von der Wasserseite aus einen Blick in die Kesselschmiede wirft, sieht man, daß hier mit Hochdruck an Hochdruckkesseln gearbeitet wird.

An der linken Seite der Mittelhalle sind vorn die beiden Combustion-Wasserrohrkessel für den 32 500-t-Turbinentanker im Bau. Die Dampfleistung jedes Kessels beträgt 29,5 t/Stunde bei einem Betriebsdruck von 42,18 atü und einer Überhitzungstemperatur von 450° C.

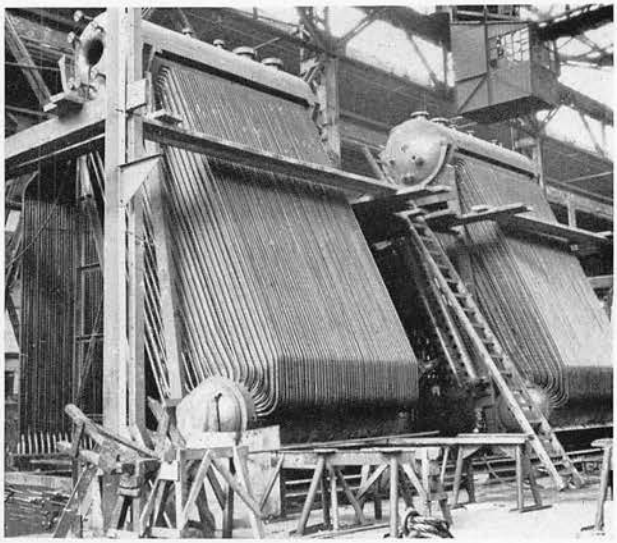


Blick in die Kesselschmiede

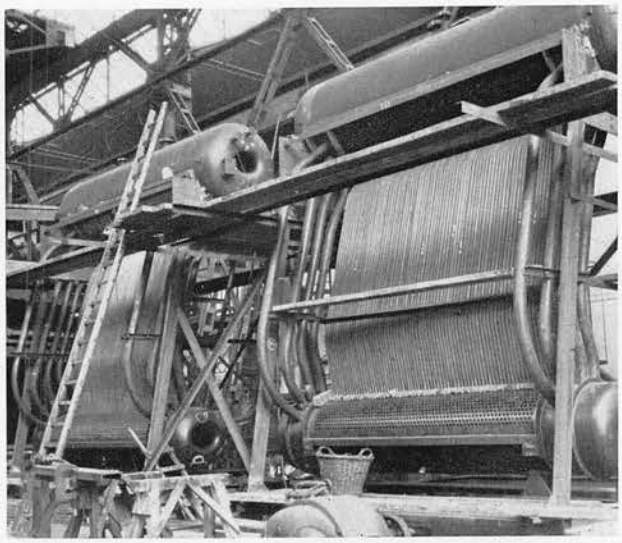
Dahinter liegen die inzwischen bereits eingebauten 250 m² ölgefeuerten Zylinderkessel für Neubau S. 654 „Britannia".

An der rechten Seite vorn sind die beiden Babcock-Wasserrohrkessel für den 15 200-t-Turbinentanker (Neubau S. 671) in Bau. Die Dampfleistung je Kessel beträgt 20,4 t/Stunde bei einem Betriebsdruck von 39 atü und 450° C Überhitzungstemperatur.

Hinter den Babcock-Kesseln sind die beiden La-Mont-Wasserrohrkessel für das 10 000-t-Turbinenfrachtschiff (Neubau S. 669) zu sehen. Die Dampfleistung je Kessel



Combustion-Wasserrohrkessel für Neubau 670



Babcock-Wasserrohrkessel für Neubau 671

beträgt 18 t/Stunde bei einem Betriebsdruck von 45 atü und 450° C Überhitzungstemperatur.

Die Combustion- und auch die Babcock-Wasserrohrkessel sind Kesselsysteme mit natürlichem Wasserumlauf, während die DW-La-Mont-Kessel mit Zwangswasserumlauf arbeiten, d. h. durch das La-Mont-Rohrsystem wird ständig 6mal soviel Wasser mit Hilfe einer Umwälzpumpe umgewälzt wie verdampft wird, wodurch das Rohrsystem des Kessels mit Sicherheit gekühlt wird.

So zeigt die Kesselschmiede augenblicklich den Bau verschiedener Kesselsysteme. Selbst der Bauaufseher der Gulf Oil Co., der auf vielen Werften zu Hause ist, war von der Vielseitigkeit der Arbeit in unserer Kesselschmiede beeindruckt.

Über den Transport der großen Wasserrohrkessel, die ein Einzelgewicht von über 70 t haben, wird zu gegebener Zeit noch berichtet werden.

Betriebsing. Bastian

Im Kampf gegen die Ölpest

Zur Einsendung von Ing. Reinhold Schulze

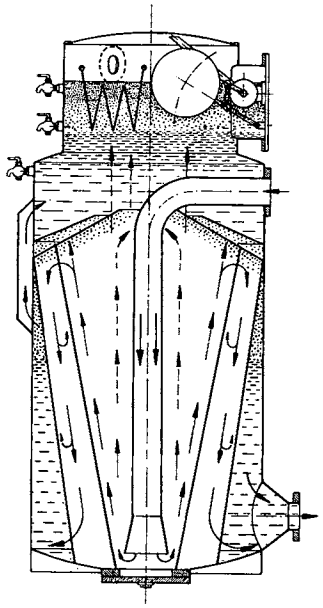
Durch Lenzen von stark ölhaltigem Wasser aus den Bilgen und Ballasttanks von See- und Flußschiffen wurden in den letzten Jahren die Häfen und Wasserwege mehr und mehr verschmutzt. Die Unsitte, das ölhaltige Wasser über Bord zu pumpen, hat sich in unseren Häfen so ausgeweitet, daß öffentliche Instanzen gezwungen sind, sich ernsthaft mit Gegenmaßnahmen zu beschäftigen.

Ein wirksamer Apparat, um dieser Wasserverunreinigung entgegenzutreten, ist der vor zwei Jahrzehnten von Ingenieuren der Deutschen Werft, Hamburg, in jahrelanger Forschungsarbeit entwickelte Entöler, welcher unter dem Firmennamen „TURBULO“ sich die Welt eroberte.

Das durch diesen Entöler gepumpte ölhaltige Bilge- und Ballastwasser tritt an seinen Ausgangsrohrleitungen als praktisch ölfreies Wasser heraus. Das abgeschiedene Öl wird in Setztanks geleitet und ist dann der Wiederverwendung zurückgewonnen. Der Abscheideprozeß ist absolut selbsttätig.

Die vorzügliche Arbeitsweise des TURBULO-Entölers, der einfache Aufbau, seine gute Unterbringungsmöglichkeit haben zur Ausrüstung von etwa 900 Schiffen und vielen Nachbestellungen seitens größter Reedereien der Welt geführt.

Peter (Mk)



„Turbulo“ Bilge- und Ballastwasser-Entöler

Hier spricht der Unfallschutzbeauftragte

Ihm fiel auf . . .

daß sich bei uns noch immer Unbelehrbare und Leichtsinnige befinden, die dem Schutz der Augen nicht die nötige Aufmerksamkeit entgegenbringen. An vielen Stellen unserer Werft findet man zwar die Warnschilder, die da „Schützt Eure Augen“ oder ähnlich lauten, aber wenn man bei einem Rundgang immer noch Männer ohne Schutzbrillen an Schleifscheiben, elektrisch oder mit Preßluft betriebenen Maschinen usw. sieht, dann möchte man fast annehmen, daß es sich hier um Neulinge handelt, die noch keine Ahnung von unserem Werftbetrieb haben. Leider sind bei näherer Untersuchung aber nicht nur Neulinge unter denen, die glauben, auf eine Schutzbrille verzichten zu können. Aus diesem Grunde ist es nötig, noch einmal eindringlich an jeden Werksangehörigen zu appellieren, daß Schutzbrillen nicht in Taschen und Werkzeugkästen gehören, sondern bei augengefährdenden Arbeiten getragen werden müssen.

Um jedem zu zeigen, welche Brillen in unseren Werkzeugausgaben erhältlich sind, stellten wir in einem unserer „Ausstellungskästen für Unfallschutz“ den für jede Arbeit am besten geeigneten Augenschutz aus.

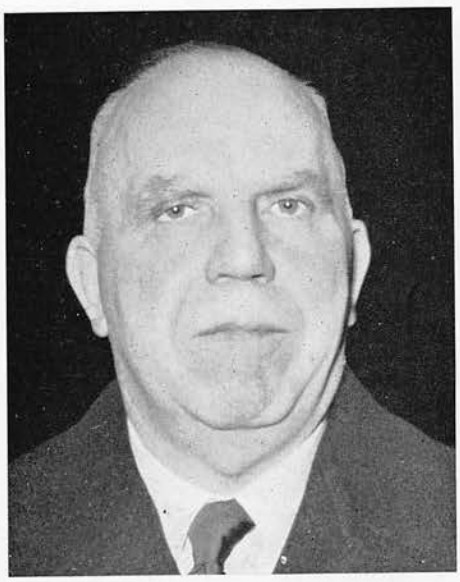
Es ist ratsam, den Unfallschutzkästen die nötige Beachtung zu schenken, da sie zur Aufklärung in bezug auf den Unfallschutz dienen sollen und hoffentlich auch ihr Teil zur unfallsicheren Arbeit beitragen. Interessant ist auch ein weiterer Bericht, nach welchem in einer Schiffbauhalle einem Werftangehörigen eine senkrecht angehobenen Platte aus der Hieve glitt und auf den Fuß schlug. Dieser Mann trug Unfallschutzstiefel. Mit normalem Schuhwerk hätte der Betroffene einen Unfall mit langwierigen Folgen erlitten. Die Stahlkappe des Unfallschutzschuhes verhinderte dieses und zeigte nicht einmal eine Einbeulung.

Ähnlich erging es einem anderen Arbeitskameraden: Ein Zimmermann war eines Tages damit beschäftigt, eine Sprosse einer Raumleiter auszuwechseln. Des besseren Stehvermögens wegen, stand er mit dem rechten Fuß auf einer Sprosse, während der linke Auflage an einem Träger fand. Oberhalb hing, provisorisch angebunden, senkrecht ein Rohr, das aus unbekannten Gründen sich löste und mit seinem Flansch aus etwa ein Meter Höhe auf die linke Fußspitze schlug. Das Gewicht des Rohres wurde mit 3 Zentnern geschätzt und hätte unweigerlich die Zehen zerschlagen. Da unser Zimmermann aber Unfallschutzschuhe trug, wurde dem Schuh lediglich das seitliche Oberleder aufgerissen. Die Stahlkappe nahm den ganzen Aufprall auf und zeigte keinerlei Einbeulung.

Der Unfallschutzstiefel bewahrte somit unseren Zimmermann vor einem schweren Unfall und die Familie vor Kummer.

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 40- und 25jähriges Dienstjubiläum



Seit 40 Jahren ist der Dreher Alex Müthling bei uns. An seinem 24. Geburtstag, dem 12. April 1914, trat er bei der damaligen Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik seine Arbeit an. Er erlebte den Zusammenbruch dieses Betriebes und wurde dann von der Firma Wetzel u. Freytag übernommen.

Als dann im Jahre 1927 die DW die Reiherstieg-Werft übernahm und aus dieser alten Schiffbaustätte Hamburgs wieder einen Werftbetrieb machte, war auch Alex Müthling dabei.

Von der achthübigen Mamuth-Kurbelwelle bis zur kleinsten Paßschraube gibt es kaum ein Werkstück, das nicht schon durch seine Hände gegangen wäre. In seiner langen Arbeitszeit hat er sich umfassende Kenntnisse für seine Dreherei angeeignet, an denen er jeden der von ihm lernen will, teilnehmen läßt. Es gibt einfach auf seinem Gebiet keine Arbeit, der er nicht gewachsen wäre.

Wir wünschen ihm, daß er noch manches Jahr in bester Gesundheit bei seiner Drehbank stehen und der jungen Generation von seinen reichen Erfahrungen abgeben kann.

Rudolf Ahlers
Maschinenbauer
7. März 1954

Hermann Krohn
Schiffbaumeister
25. März 1954

Paul Becker
Bordmontage-Maschinenbauer
10. April 1954

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Schlosser Jürgen Giese mit Frl. Henni Marihal am 30. 1. 54
Schiffbauhelfer Heinrich Gundlach mit Frl. Helga Peters am 13. 2. 54
Schiffbauer Rolf Zimmer mit Frl. Ruth Schievelbein am 13. 3. 54
Ausrichter-Helfer Lothar Seidel mit Frl. Wilma Ockelmann am 20. 3. 54
Brenneranlerner Günther Feindet mit Frl. Ilse Schilke am 20. 3. 54
Reiniger Reinholf Ambos mit Frl. Gesa Schneider am 20. 3. 54
Transportarbeiter Bruno Elsner mit Frl. Irmgard Neumann am 20. 3. 54
Schiffbauhelfer Kurt Balloch mit Frl. Marion Schewe am 24. 3. 54
E'Schweißer Ludwig Draxler mit Frl. Christine Wenowsky am 26. 3. 54
Stellagenbauer Horst Bützow mit Frl. Hannelore Bruns am 27. 3. 54
Ausrichter Detlev Hof mit Frl. Lotte Rump am 27. 3. 54
Schiffbauer Gustav Holst mit Frl. Lisa Vietzen am 27. 3. 54
Tischler Adolf Rinne mit Frau Lenchen Busch am 3. 4. 54
Anschläger Jonni Uhl mit Frau Elsa Pullen am 5. 4. 54
Seilbahnfahrer Heinz Gehlhaar mit Frau Esther Gehlhaar am 10. 4. 54
Maschinenbauer Alfred Neumann mit Frl. Mathilde Barghusen am 10. 4. 54
Schiffbauer Herbert Müller mit Frl. Wilhelmine Hartwig am 10. 4. 54

Geburten:

Sohn:

Maler Bruno Meeves am 1. 2. 54
Tischler Hans Wegner am 5. 2. 54
Brenner Gerhard Schallock am 7. 2. 54
Matrose Paul Ockelmann am 8. 3. 54
Kantinenhilfe Elly Appelt am 10. 3. 54
E'Schweißer Waldemar Pause am 12. 3. 54
Maschinenbauhelfer Otto Diercks am 18. 3. 54
Schiffbauer Alfons Wulf am 20. 3. 54
Schlosser Hans Falk am 20. 3. 54
Schiffbauer Heinrich Neumann am 21. 3. 54
E'Schweißer Günther Altmann am 22. 3. 54
Brenner Josef Tomaschevski am 24. 3. 54
Vorarbeiter Heinrich Eichmeyer am 29. 3. 54
E'Schw.-Anlerner Willy Pawelke am 29. 3. 54
Lehrgeselle Fritz Lummer am 30. 3. 54
S'Zimmerer Otto Clausen am 4. 4. 54

Tochter:

Werkzeugmacher Hans Kasch am 30. 1. 54
Vorarbeiter Herbert Ahrenhold am 3. 2. 54
Bohrer Gert Melahn am 7. 2. 54
Transportarbeiter Walter Böhme am 8. 2. 54
Stemmeranlerner Bernhard Rosenthal am 9. 2. 54
Schlosser Henry Ladewig am 12. 2. 54
E'Schweißer Wolfgang Grosse am 14. 2. 54
E'Schweißer Hans Ludwig Schrader am 4. 3. 54
Schiffbauhelfer Kurt Bär am 13. 3. 54
Bohrer Walter Rombowski am 14. 3. 54
Anschläger Heinrich Szabries am 15. 3. 54
Schiffbauer Heinz Stollberg am 16. 3. 54
Kupferschmied Günter Bachmann am 18. 3. 54
E'Schweißer Paul Richter am 18. 3. 54
Angel. Kranfahrer Wilhelm Schwittay am 21. 3. 54
Maschinenbauer Paul Bätjer am 21. 3. 54
Tischler Josef Rynek am 21. 3. 54
Brenner Rolf Meinhardt am 22. 3. 54
Nieteranlerner Rudi Zenk am 22. 3. 54
Schiffbauer Erwin Pollack am 27. 3. 54
Kesselschmiedehelfer Franz Grott am 27. 3. 54
Tischler Dieter Granzow am 28. 3. 54
Nieter Fritz Manzke am 3. 4. 54
E'Schw.-Anlerner Johannes Meier am 6. 4. 54
Maschinenschlosser Hans Klimaschewski am 13. 4. 54

Wir gratulieren!

Für die Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anläßlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums danke ich der Direktion sowie meinen Arbeitskollegen der Maschinenfabriken Finkenwerder und Reiherstieg herzlichst.

Alexander Müthling

Für erwiesene Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.

Paul Becker

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums dargebrachten Glückwünsche und Aufmerksamkeiten möchte ich hiermit der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank aussprechen.

Wilhelm Mählitz
Werkzeugmacher

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

Hermann Krohn

Wir gedenken unserer Toten

Viktor Völkerling
Maschinenbauhelfer
gest. 25. 3. 1954

Alexander Ziesel
Matrose
gest. 25. 3. 1954

Ferdinand Prehn
Bohrer
gest. 25. 3. 1954

Lothar Wallatkat
Reiniger
gest. 27. 3. 1954

Johannes Fritz
Magazinausgeber
gest. 29. 3. 1954

Aus dem Betriebssport

Fußball:

Spielergebnisse aus den Monaten März—April 1954:

DW Res.	gegen	Böttcher Res.	1:3
DW 1	gegen	Fordwerke 1	5:0
DW 1 Grasbr.	gegen	Worthington	2:4
DW 3	gegen	Ott. Eisenwerk 2	20:0
DW Res.	gegen	BAT Res.	3:1
DW 2 Grasbr.	gegen	Post Hamburg	0:7
DW 1	gegen	Raffey 1	5:2
DW 2	gegen	Rapid 3	1:5
DW A.H.	gegen	Schullenberg A.H.	1:2
DW 1. Jugend	gegen	AEG 1. Jugend	4:0

Tischtennis:

DW 1	gegen	Rapid 1	9:0
DW 2	gegen	Bez.-Amt Eimsb.	9:5
DW 1	gegen	Menck 1	9:1
DW 3	gegen	N. Affinerie 1	7:9
DW 3	gegen	P & C. 1	6:9
DW 1	gegen	BWV 1	7:9
DW 3	gegen	LZB 2	9:3
DW 2	gegen	LZB 1	9:0
DW 3	gegen	Rapid 3	9:2

Das techn. Büro führte ein Freundschaftsspiel im Fußball gegen das kaufm. Büro durch, das unentschieden 2:2 endete. Am 24. April findet unser Pokalkampf gegen Shell statt. Wir haben den Pokal zu verteidigen. Sieger beim 1. Menck-Einladungsturnier am 11. April wurde unsere Tischtennismannschaft.

Unsere Schachgruppe ist noch bei der Austragung des DW-Turniers, worüber wir im nächsten Monat wohl schon Einzelheiten berichten können.

Die Handballabteilung beginnt jetzt mit zwei Mannschaften die Sommer-Punktrunde.

Interessenten für die Wandergruppe und die Abteilung Faustball können sich im Sportgeschäftszimmer melden.

H. Meeves

Das erste Vierteljahr 1954 ist geschafft. Auch das Osterfest, das uns vier zusammenhängende freie Tage schenkte, liegt hinter uns, und der normale Arbeitsbetrieb hat wieder Besitz von uns ergriffen. Ein Teil unserer Betriebsangehörigen rüstet sich darauf, in den nächsten Tagen seine DW-Urlaubsreise anzutreten. In diesem Jahre werden erstmalig nach dem Kriege Werkangehörige nach Bayern reisen, um, hoffentlich bei strahlendem Sonnenschein, Erholung zu finden. Daneben werden andere wieder in den schönen Harz oder in die Lüneburger Heide fahren, um dort neue Kraft zu sammeln. Erfreulich ist dabei, daß die Zahl der Teilnehmer an diesen Reisen erhöht werden konnte.

Es wird der Erholung unserer Belegschafter sicherlich förderlich sein zu wissen, daß der Arbeitsplatz gesichert ist. Unsere Belegschaftszahl ist ja wieder gestiegen. Allen ist bekannt, daß wir für Jahre hinaus mit Aufträgen versehen sind. Wir können getrost darauf vertrauen, daß es der Geschäftsleitung gelingen wird, immer wieder neue Aufträge hereinzubringen.

Ihr wißt, daß der Klabautermann überall Bescheid weiß. Er hat es sich ja damals, als er zu Euch kam, zur Aufgabe gemacht, nach besten Kräften ausgleichend und vermittelnd zu wirken. Und so ist es eine große Freude gerade für mich, zu sehen, wie sehr die Belegschaft im Laufe der Zeit zusammengewachsen ist und wie harmonisch im Grunde das Zusammenleben zwischen Betriebsleitung und Belegschaft geworden ist. Es ist ja oft genug festgestellt worden, daß Meinungsverschiedenheiten und irgendwelche Unebenheiten immer einmal auftreten werden. Im großen gesehen können wir aber alle doch zufrieden sein. Meinungsverschiedenheiten, die unüberbrückbare Gegensätze aufweisen, gibt es bei uns nicht. Das dürfte das Geheimnis der Erfolge unserer DW sein. Hoffen wir, daß das vertrauensvolle gegenseitige Verständnis uns in Zukunft erhalten bleibt und das Zusammengehörigkeitsgefühl in uns allen noch tiefer verwurzelt wird.

In diesem Sinne grüßt Euch herzlich

Euer Klabautermann

Das ist ja heiter!

Esperanto scheint sich ja doch nicht durchzusetzen. Dafür haben die Seeleute schon lange eine internationale Sprache, das Marine-Englisch. Das wird von fast allen seefahrenden Völkern verstanden.

z. B.: *„The steamboiler is quite kaputt. I think it ist the best, I take the whole Kroam mit nah Hus and maoke you n'nägen for." Der leitende englische Ingenieur antwortet: „O, yes, that's allright."*

oder: *„Hands off von my Braut, or I hau you in the Snut, that you never see the Dageslicht again!!!"*

Krögers Buchdruckerei, Hamburg 54/850