



DW

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

**Titelbild: Bark „Seute Deern“ im Dock der DW
Farbfoto nach einem Aquarell von Wolfram Claviez**

Was die letzten Wochen brachten

Um sich einen Einblick in unseren Betrieb zu verschaffen, besuchten uns am 23. April die Schriftleiter Hamburger Werkzeitungen. Zwei Stunden lang besichtigten sie die Werft und versammelten sich anschließend in der kleinen Kantine zu einer Aussprache. Dr. Scholz gab ihnen hierbei einen kurzen Überblick über die Entwicklung der Werft. Die Redakteure zeigten sich von dem Erlebten sehr beeindruckt, obwohl es fraglich bleibt, ob sie bei der Kürze der Zeit wirklich den ganzen Betrieb gesehen haben.

Außer den Schriftleitern statteten uns, wie in jedem Monat, zahlreiche Interessenten einen Besuch ab, die unsere Werft einmal aus der Nähe kennenlernen wollten: Studentengruppen, Schiffbauer anderer Werften, Schulklassen und viele andere Gäste, die das Erlebnis eines Stapellaufes lockte.

Drei Stapelläufe brachte uns der Monat Mai: der erste Teil des Supertankers für die Gulf Oil Corporation, die „Rudolf Oetker“ und die „Havelstein“ wurden zu Wasser gelassen. Über die beiden ersten berichten wir aus-

föhrlich auf den nächsten Seiten. Das 10 000-t-Turbinen-Frachtschiff „Havelstein“, der jüngste Neubau der Roland-Linie, lief am 21. Mai vom Stapel. In unserer nächsten Nummer werden wir auch darüber eingehend berichten. Außerdem lief am 12. Mai in Audorf bei Rendsburg ein 10 000-t-Dock für uns vom Stapel.

Der ersten Probefahrt dieses Monats, mit der wir die „Britannia“ am 6. Mai übergaben (vgl. S. 8), folgte am 15. Mai die zweite: die Probefahrt des 8 600 t großen Motorfrachtschiffes „Balkan“. Eine größere Anzahl von Gästen, darunter wie üblich eine Reihe von Belegschaftsangehörigen, nahm daran teil. Auch diese Fahrt verlief glatt. Das Schiff trägt jetzt die Flagge der Reederei Ernst Komrowski & Co., Hamburg, und wird im Mittelmeerdienst verwendet.

Am 10. Mai fand die Hauptversammlung unseres Unternehmens statt, vor der unser Vorstand, Dr. Scholz, den Jahresbericht erstattete. Die vom Aufsichtsrat vorgeschlagene Dividende von acht Prozent wurde einstimmig angenommen.

Übern Zaun geguckt

Weltschiffbau weiterhin aktiv

Auch im ersten Vierteljahr 1954 hat die Schiffbautätigkeit in der ganzen Welt zu beträchtlichen Ergebnissen geführt, nachdem im vergangenen Jahr ein ausgesprochener Friedensrekord erreicht worden war. Wie aus Lloyd's Register of Shipping hervorgeht, befanden sich am Ende des Quartals rund 1140 Schiffe mit 6,17 Millionen BRT in Bau (Sowjetunion, China und Polen nicht mitgerechnet). Das sind nur zwei Prozent weniger als am Stichtag vom 31. Dezember 1953. Bei diesen Schiffen handelt es sich um 346 Dampfer (mit rund 51 Prozent der Gesamttonnage) und 791 Motorschiffe. Die Bundesrepublik hat ihren zweiten Platz mit einer geringfügigen Zunahme behaupten können. Den stärksten Zugang verzeichnete Norwegen, die stärkste Abnahme die USA. Unter den Neubauten befinden sich 47 Schiffe über 20 000 BRT.

Mehr als die Hälfte der registrierten Bauten sind Tanker. Allerdings ergibt sich aus dieser Aufstellung eine fühlbare Abnahme der neu in Arbeit genommenen Tonnage. Von 1,627 Millionen BRT ist sie auf 1,230 zurückgegangen.

Internationale Schifffahrtsausstellung

In Neapel beginnt am 27. Mai eine internationale Schifffahrtsausstellung, die bis zum Oktober geöffnet bleibt. Als besondere Attraktion wird sie Modelle aller größeren Häfen der Welt zeigen. Unter den Ausstellern befinden sich auch zahlreiche Vertreter der deutschen Schifffahrt.

Bremer Schallortungstagung

Eine Schiffsfunk- und Schallortungstagung vereinigte Mitte Mai in Bremen rund 1200 Fachleute aus dem In- und Ausland. Im Mittelpunkt der Besprechungen standen die Radar-Anbringung an Schiffen und ihre gesetzlichen Grundlagen.

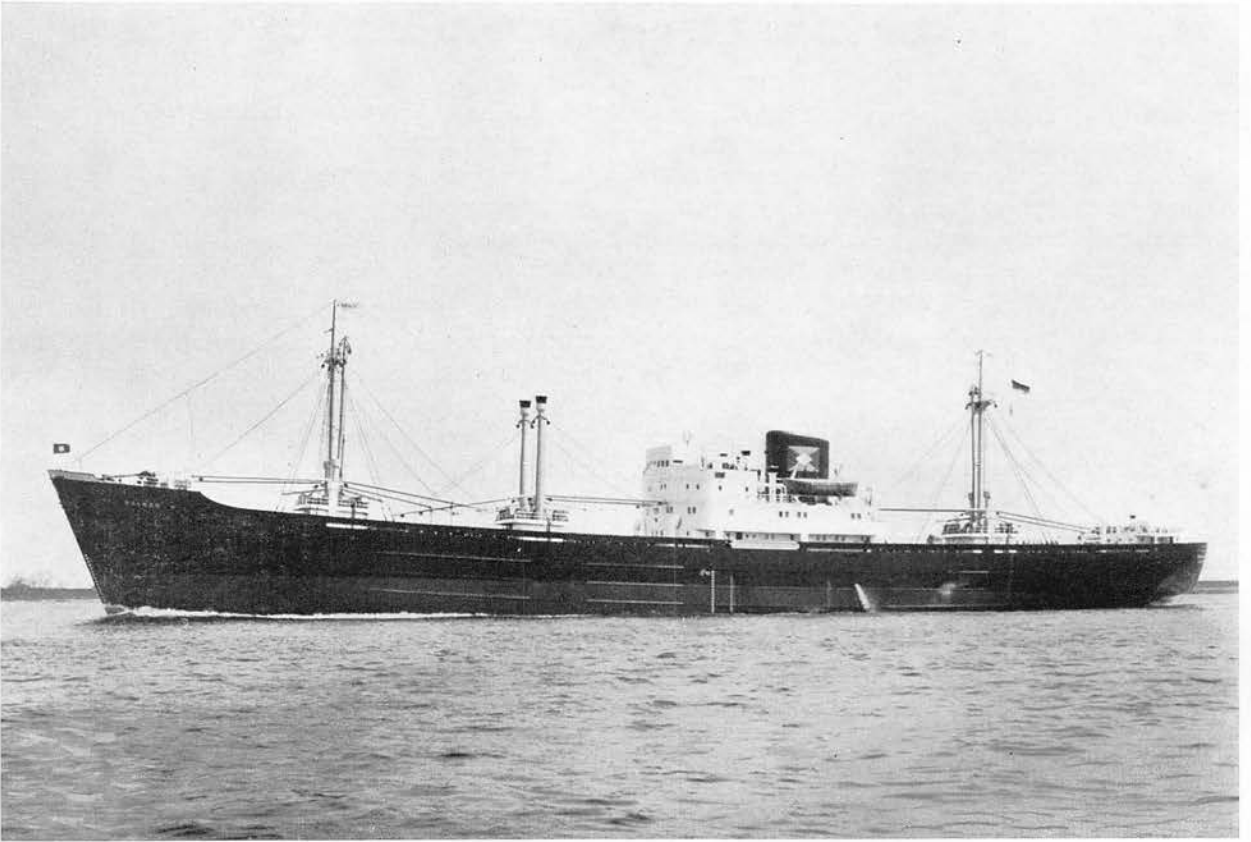
Um die deutsche Handelsflotte

Rund 26 Prozent der deutschen Seehandelsflotte bestehen aus Schiffen, die mehr als 25 Jahre alt sind, heißt es im Jahresbericht der Deutschen Schiffsbeleihungs-Bank AG., Hamburg. In der Binnenschifffahrt sind es sogar mehr als 50 Prozent.

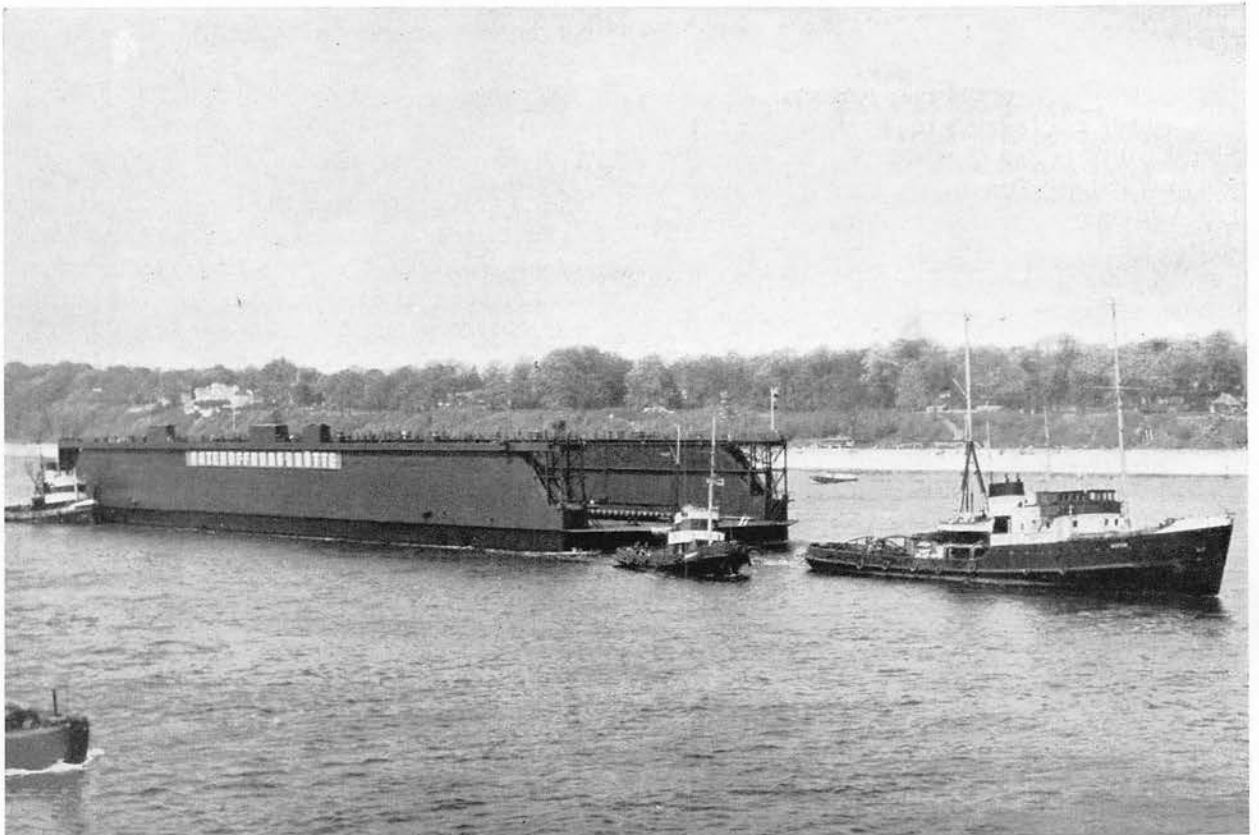
Ende April betonte der Hamburger Senator Plate auf dem 86. Gründungsfest des Nautischen Vereins, das für den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte aufgewendete Geld sei gut angelegt: „Pecunia nautica non olet“ — Geld für die Schifffahrt riecht nicht.

ZUR VERKEHRS-ERZIEHUNGSWOCHE

*Augen auf
im Straßenverkehr!*

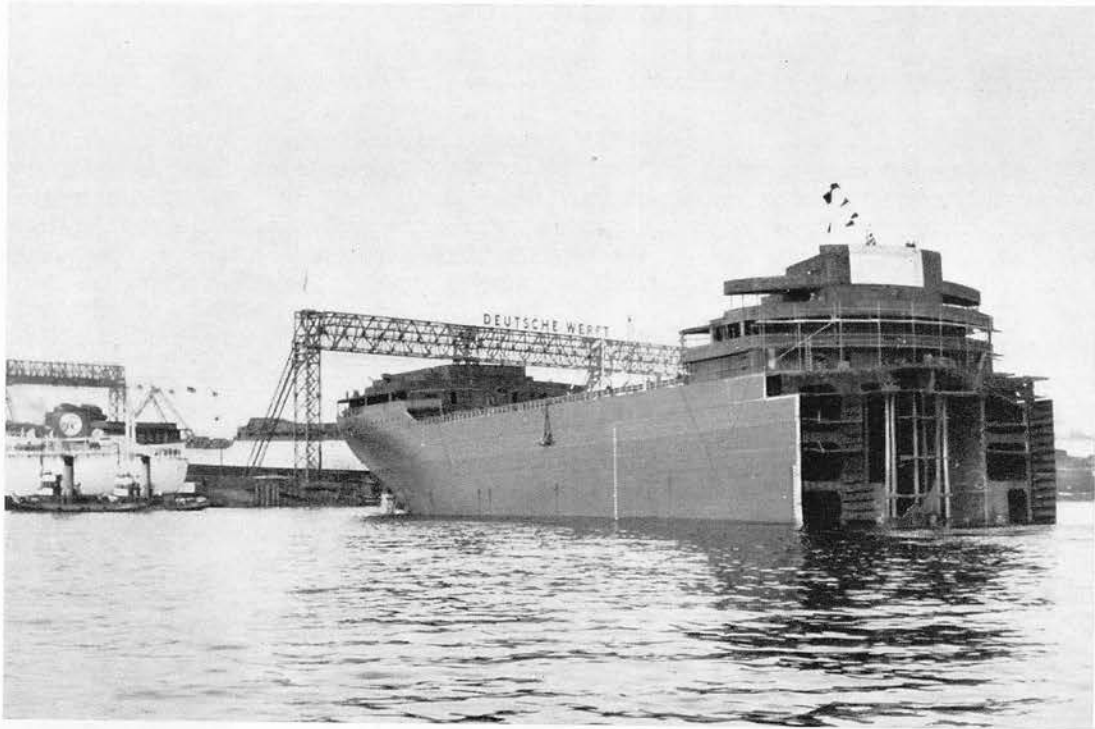


MS „Balkan“ auf Probefahrt



„Dock 2“ wird zum Reiherstieg verholt

Halbe Schiffe schwimmen auch



Ein halbes Schiff lief vom Stapel! Das war nicht nur für die Schaulustigen bei Teufelsbrück ein imposantes Ereignis, sondern auch für alte, ausgekochte Schiffbauer. Fast die gesamte Belegschaft hatte sich darum versammelt, als am 7. Mai der erste Teil eines Super-Tankers für die Gulf Oil Corporation, New York, zu Wasser ging. Pünktlich auf den Glockenschlag, um 8 Uhr, lösten sich die Stopper. Sofort glitt der Schiffskörper mit seinen

6000 t Gewicht sicher und ruhig in die Elbe. Ein ungewöhnlicher Anblick, als das nur halbfertige Schiff vor uns schwamm!

Jetzt liegt dieser erste Teil des neuen Tankers im Ausrüstungshafen. Der zweite Abschnitt wird bereits gebaut und soll bald nachfolgen. Im neuen Dock werden beide Teile dann zusammengesetzt.

Zum Stapellauf des Motortankers „Rudolf Oetker“ am 8. Mai hatte sich eine stattliche Zahl von Gästen und Neugierigen eingefunden. Der Tanker wurde für die Reederei Rudolf A. Oetker, Hamburg, gebaut und ist ein Schwesterschiff des vor kurzem abgelieferten Motortankers „Richard Kaselowsky“. Die Taufe wurde von Herrn Delius aus dem Hause Oetker-Bielefeld vollzogen, der dem Neubau glückhafte Fahrt wünschte, nachdem er, wie üblich, eine Flasche deutschen Schaumweins am Bug des Schiffes zertrümmert hatte.



Noch einmal: Baujahr 1953

Aus dem Geschäftsbericht der „Deutsche Werft“ für 1953

Mit dem Geschäftsbericht für das Baujahr 1953, das die Deutsche Werft wieder an der Spitze im Schiffbau sah, beschäftigte sich am 10. Mai 1954 die 29. ordentliche Hauptversammlung unserer Gesellschaft. Die Hauptversammlung verabschiedete nach einem eingehenden Bericht unseres Vorstandes die vorgelegten Berichte von Vorstand und Aufsichtsrat und genehmigte das Jahresergebnis für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1953.

Unsere Belegschaft war in zwei vorangegangenen Betriebsversammlungen in Finkenwerder und im Reiherstieg durch unseren Vorstand Dr. Scholz über die wesentlichsten Einzelheiten des Geschäftsberichtes bereits unterrichtet worden, die nachstehend nochmals kurz zusammengefaßt werden sollen.

Die Deutsche Werft baute im vergangenen Jahr 16 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 219 068 tdw, darunter neun Schiffe (103 202 tdw) für das Inland. Der Gesamtumsatz steigerte sich im gleichen Zeitraum gegenüber dem Jahre 1952 um 42 Prozent; er überschritt damit zum ersten Male die 200-Millionengrenze. Daran ist der Auslandsumsatz mit 52 Prozent beteiligt.

Mit einem Auftragsbestand von über 430 000 tdw, über den wir am Jahresende verfügten, haben wir uns bis Ende 1955 volle Beschäftigung gesichert. Der Anteil des Auslandes an diesen Aufträgen beträgt etwa 50 Prozent.

Schwierigkeiten: Kreditmangel und Blechpreise

Größere Aufträge deutscher Reeder kommen — trotz des Tonnagebedarfs infolge der Kriegsverluste — nur zögernd herein. Das wird sich erst ändern, wenn es

gelingt, die vom Bund in Aussicht gestellten Darlehen zu einem günstigen Zinssatz bereitzustellen.

Große Schwierigkeiten für die deutschen Werften hat der hohe Blechpreis mit sich gebracht; er beträgt gegenwärtig noch rund 500 DM gegenüber 30 bis 32 Pfund Sterling (etwa 360 bis 380 DM) in England. Um konkurrenzfähig zu bleiben, müssen die deutschen Werften fordern, daß Schiffsbleche im Bereich der Montan-Union zu den gleichen Preisen verkauft werden, wie sie von der Montan-Union für die Ausfuhr in Ansatz gebracht werden.

Dank für Mitarbeit

Dr. Scholz wies in seinem Bericht ferner auf die erhöhte Belegschaftszahl der DW hin. Sie ist von durchschnittlich 6608 im Jahre 1952 auf 7622 im Geschäftsjahr gestiegen und beträgt zur Zeit rund 8300. Nach dem Umbau auf dem Reiherstieg wird sich diese Zahl auf etwa 9000 erhöhen. Der Vorstand verband mit diesen Angaben seinen Dank an alle Betriebsangehörigen für ihre treue und pflichtbewußte Mitarbeit.

Die sozialen Aufwendungen

Aus den „Zahlenkolonnen“, die der Geschäftsbericht naturgemäß in großer Fülle aufweist, sind soziale Aufwendungen im vergangenen Jahr von rund 10,22 Millionen DM genannt worden, das sind durchschnittlich 1341 DM je Belegschaftsmitglied. Etwa ein Drittel dieser Summe stellt eine freiwillige, soziale Leistung der Verwaltung dar. Die von der Werft aufgewandten Mittel für Wohlfahrts- und Gemeinschaftsräume sind bei diesen Angaben nicht enthalten, ebenso die für Altersversorgung freigestellten über eine Million Deutsche Mark.

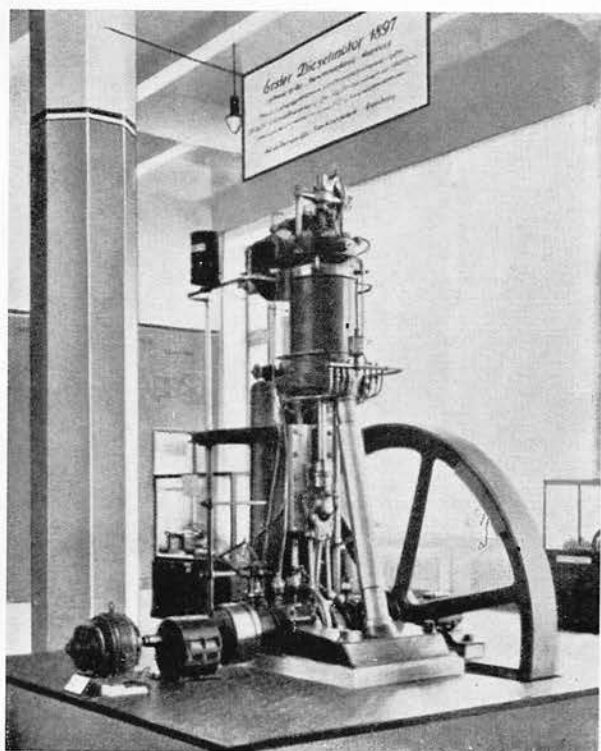
Technischer Fortschritt

Das eigentliche technische Zeitalter fängt etwa um das Jahr 1600 an. In diese Zeit fallen die Gründungen der ersten größeren Industrien. Es waren schon vor der Zeit kleine Anfänge vorhanden, jedoch fanden diese noch wenig Beachtung bei den Landesherren. Eine große Rolle für die schnelle Entwicklung nach der Zeit ist dem Bevölkerungsanstieg in Deutschland zu verdanken. Aus der Handwerkskunst entstand die Industrie und somit auch die Ausweitung des Handels zunächst in Europa. Zeitweilig wurde die Entwicklung durch Konfessionskriege gestört, die das Land stark verwüsteten und manchmal den Schein erweckten, als wolle man die Zeit zurückschrauben.

Alle Entdecker und Erfinder waren in den Augen mancher Revolutionäre. Dies sollte sich übrigens jeder merken, der den Drang in sich spürt, heute oder morgen die Nase ein Stück weiter vorzustecken als die Nachbarschaft es tut. Wer das Zeug zu etwas Großem hat, der muß sich oft darauf gefaßt machen, daß er den Leidensweg eines Propheten gehen muß. Viele große Wissenschaftler, Techniker und Industrieleiter sowie

Gründer hat Deutschland gestellt. Man kann sie als Männer der deutschen Wirtschaft bezeichnen.

Kürzlich sprach Herr Dr. Scholz vor einem kleinen Kreis von Gästen in der Kantine über die Anfänge der Deutschen Werft auf Finkenwerder. Man kann Herrn Dr. Scholz als den Wegbereiter des schnellen modernen Schiffbaues bezeichnen, der in der ganzen Welt durch die Sektionsbauweise Beachtung gefunden hat. Herr Dr. Scholz hat auch als erster den Einbau von Ölmotoren in Schiffen serienmäßig durchgeführt. Später wurden diese Motoren nach dem Erfinder „Diesel-Motoren“ genannt. Gewiß ist die Dieselmachine in unserer schnellschaffenden Zeit von Mitarbeitern und Fabrikanten ausgestaltet und verbessert worden, aber deshalb dürfen wir nicht vergessen, daß Diesel ihren Grundgedanken 1893 veröffentlichte. Seine Maschine drückt in einem Zylinder durch den Kolben Luft so stark zusammen, daß sie sich erhitzt und einen eingespritzten Brennstoff wie z. B. Petroleum oder Rohöl entzündet. Das dadurch verbrennende Rohöl oder Petroleum drückt den Kolben vorwärts, und das



Der erste Dieselmotor

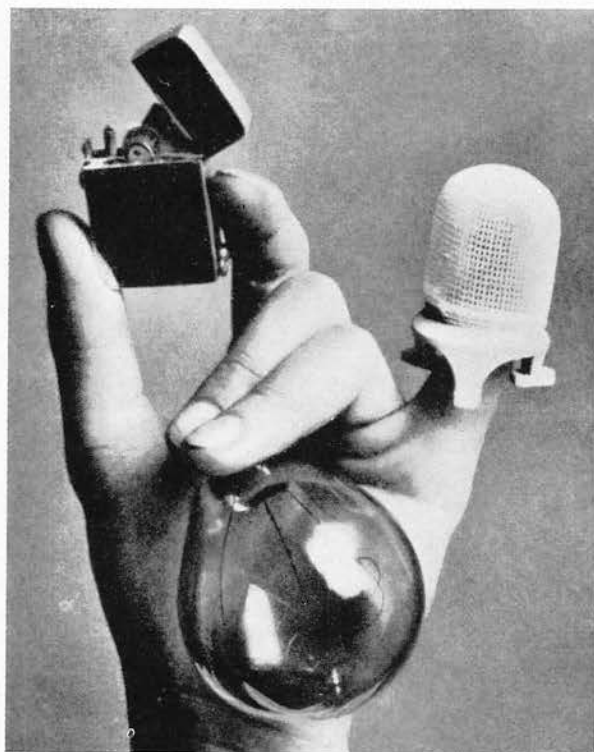
Volumen der Mischung von Luft und Verbrennungsgasen wird zugleich so stark vergrößert, daß keine Temperatursteigerung eintritt, sondern die entwickelte Verbrennungswärme fast vollständig in mechanische Arbeit umgesetzt wird. Beim Rückwärtslaufen des Kolbens werden die verbrannten Gase wieder ausgestoßen. In diesem Prozeß liegt ein physikalischer Vorgang von großer Bedeutung, der besagt, daß bei Volumenerweiterung Wärme verbraucht wird. Diese Erkenntnis konnte man auch später an festen Stoffen feststellen, indem man z. B. einen Zugstab aus Metall innerhalb des elastischen Bereiches plötzlich längte, wobei eine meßbare Unterkühlung eintrat. Die erste Dieselmachine wurde am 27. April 1897 in Augsburg einem Kreis von Fachleuten vorgeführt. Sie steht heute im Deutschen Museum zu München. Eine zweite Maschine steht an einem Ehrenplatz im damaligen Herstellerwerk in Augsburg.

Zu den größten Erfindungen des täglichen Lebens gehören z. B. die Glühlampen, die Leuchtröhren, das Streichholz und das Feuerzeug. Die Glühlampen und das Feuerzeug mit dem Feuerstein sind von dem Deutschen Auer von Welsbach erfunden worden. Wenn die Glühlampe angezogen wird, so soll gesagt werden, daß Auer von Welsbach die erste brauchbare Metallfadenlampe gebaut hat. Auch stammt die Erfindung des Glühstrumpfes für das Gaslicht von diesem Mann, welches noch heute unsere Straßen beleuchtet. Wer das Streichholz wirklich erfunden hat, kann nicht mehr eindeutig festgestellt werden. Auer befaßte sich in der Hauptsache mit der Zerlegung von seltenen Erden und erfand im Anschluß an diese chemischen Arbeiten das Gasglühlicht, die Osmiumlampe und das Cer-Eisen für Gasanzünder und Feuerzeuge. Auer erkannte die große Bedeutung der Untersuchung der seltenen Erden. Nach den ersten wissenschaftlichen Entdeckungen von Auer setzten, wie das in Wissenschaft und Technik vielfach ist, heftige Patentprozesse und Fehden ein, ähnlich wie bei Diesel. Auer hatte 1885 das Didym, eine

seltene Erde, zerlegt und mit den Salzen Baumwollfäden getränkt. Im Bunsenbrenner ließen diese Salze das Oxyd als Asche zurück. Diese Rückstände leuchteten in der Gasflamme hell auf, worauf der Gedanke des Glühstrumpfes beruht. Die Erfindung wurde in der ganzen Welt ausgewertet durch die Auer-Gesellschaft.

1898 schaffte Auer die Osmiumglühlampe, die erste brauchbare Metallfadenlampe, wodurch auch das elektrische Licht einen enormen Aufschwung bekam. Im Jahr 1903 erfand Auer die Pyrophoren-Legierungen.

Diese Legierungen erhielten den Namen „Auer-Metall“ oder „Cer-Eisen“. Auers Entdeckungen und Erfindungen sind mannigfaltig miteinander verschlungen. So ist z. B. das Auer-Metall entstanden, weil der zum Gasglühlicht verarbeitete Monazitsand in großen Rückständen unverarbeitet liegen geblieben war. Deshalb untersuchte Auer nochmals die Rückstände und fand, daß bei seltenen Erdmetallen lebhaft Funkenbildun-



Die drei Auer-Erfindungen

gen auftraten. Er führte diese Erscheinung richtig auf die Beimischung anderer Stoffe zurück. So erreichte er zielbewußt Legierungen mit Schwermetallen und schuf jene Verbindung, die wir heute im Gasanzünder und Taschenfeuerzeug haben.

Auch dieser Mann, der der Welt viel gab, mußte viel Unangenehmes in Kauf nehmen. Es gibt unzählige solcher schaffenden Menschen in Deutschland.

Ing. Adler

ZUR VERKEHRS-ERZIEHUNGSWOCHE

*Fahr mit Verstand
mit sicherer Hand!*

„Britannia“



Um fast eine Stunde verzögerte sich die Ausfahrt der „Britannia“, denn die Wasserschutzpolizei hatte die Paßkontrolle nicht rechtzeitig vorgenommen. Trotzdem verlief die Probefahrt bei herrlichem Sonnenschein erfolgreich. Die Vertreter der Reederei überzeugten sich davon, daß alles in bester Ordnung war. Sie hatten allerdings nicht mit der Pünktlichkeit gerechnet, mit der die DW ihre Schiffe abzuliefern pflegt, und konnten den Motortanker darum erst einige Tage später einsetzen.

Vor dem Kriege hat die Deutsche Werft eine Reihe Tankschiffe an die Texas Oil Comp. New York abgeliefert. Die Neubauten waren allesamt der Tochtergesellschaft in Oslo zugeteilt und fuhren unter norwegischer Flagge. Bis weit in den Krieg wurde an diesem Programm gearbeitet. Es waren schnittige Fahrzeuge, als Doppelschrauber ausgebildet, durch einfachwirkende MAN - Tauchkolben - Zweitaktmotoren mit insgesamt 5100 PS Leistung angetrieben, erreichten sie eine Geschwindigkeit von 13,5 sm/h. Die mit besonders viel Aufwand in jeder Hinsicht recht großzügig ausgestatteten Schiffsneubauten wurden damals schon als Luxus-tanker hingestellt. Die Bauart und Ausstattung wichen enorm von unserem damals so bewährten Einheitstyp ab, mit ihrem weißen Farbanstrich glichen sie vielmehr eleganten Yachten. Es lag noch eine weitere Serie von Schiffen in Bestellung vor, konnte aber leider nicht mehr verwirklicht werden.

Der noch während des Krieges vom Stapel gelaufene Neubau 234 „Amerika“ blieb im Waltershofer Hafen aufgelegt und wurde erst nach Beendigung des großen Ringens wieder an die Werft geholt. Die Militärregierung hatte den Norwegern das Schiff zuerkannt, eine Sondergenehmigung zur Fertigstellung war erteilt worden. Der Schiffskörper hatte ernsthafte Zerstörungen in den Mittschiffstanks infolge Bombentreffer erlitten und sah ziemlich wüst aus. Die zum Neubau gehörige Maschinenanlage hatte den Krieg heil überstanden und konnte jetzt eingebaut werden. Mit den sich in damaliger Zeit jedem Betrieb entgegenstellenden erheblichen Schwierigkeiten mußten wir klar werden, das Schiff nahm langsam aber sicher Form an, und am 1. Oktober 1946 konnte die Probefahrt abgehalten und das Schiff seinen Auftraggebern übergeben werden.

Von der Militärregierung war jeglicher Schiffbau auf deutschen Werften untersagt. Da wir aber für ein weiteres Schiff sämtliche Materialien und Maschinen auf der Werft liegen hatten, konnte schließlich in fortwährenden Verhandlungen von der Militärregierung erwirkt werden, daß auch hierfür eine Sondergenehmigung erteilt wurde. Die Texaco war allerdings nicht sehr stark mehr interessiert, sie suchte nach größeren und vor allen Dingen nach schnelleren Schiffen. In Anbetracht der sehr knapp gewordenen Tankertonnage brauchte nach einem geeigneten Reeder nicht viel umgesehen werden, die Dansk Fransk Dampskibsselskabet in Kopenhagen übernahm den Bauvertrag, und nach den Originalentwürfen entstand ein Texastanker für dänische Rechnung. Als „Irland“ sahen wir sie entstehen und fährt heute zur vollsten Zufriedenheit der Reederei durch die Weltmeere.

Ein gewaltiges Plus haben diese Texas-Vorkriegstanker aufzuweisen, von allen Ersatzlieferungen für die Maschinenanlage vom Kontinent völlig abgeschnitten, versahen sie während des ganzen Krieges ihren Dienst im Ausland ohne wesentliche Verzögerungen und längere Liegezeiten. Die Anlagen haben die Stunden immer wieder überlebt und wahre Rekorde sind erzielt worden. Eines dieser Tanker hat sogar das Blaue Band für außergewöhnliche Transportleistungen zuerkannt bekommen, mit solchen Schiffen konnten unsere Gegner schon etwas aufstellen. Nachdem die Feindseligkeiten eingestellt waren, kamen einige dieser Tanker wieder zu uns an die Werft, um eine gründliche Verarztung zu erfahren. Es mag übertrieben klingen, wenn man feststellt, das an den Einrichtungen für die Besatzung trotz der harten Zeit, in welcher die Schiffe ihren angestregten Dienst versahen, keine merkliche Änderung dem Aussehen nach festzustellen

ist. Die Möbel und Wandtäfelungen sahen so blank aus, als seien sie erst kürzlich eingebaut.

Die Texaco kam nach dem Kriege wieder zu uns, um ihr Neubauprogramm fortzusetzen. Es konnten vier Aufträge hereingenommen werden, davon zwei mit Dieselantrieb und zwei mit Turbinenantrieb, jeweils 18 000 - t - Tragfähigkeit. Die Turbinentanker wurden wenig später umgewandelt zu 28 000-Tonner. Außerdem bot sich der Gesellschaft die Chance, den Bauvertrag für ein 18 000-t-Tankschiff einer norwegischen Reederei zu übernehmen, welches bei uns unter Baunummer 654 abgeschlossen war. Da die Texaco auf ihren Schiffen einen ausgesprochen hohen Standard vertritt, höher, als es sonst im allgemeinen üblich ist, mußten die Pläne erstmal nach den Wünschen der Reederei überarbeitet und umgekrempelt werden. Für das Hinterschiff waren die Änderungen enorm. Statt der achtylindrigen Antriebsanlage wurde eine zehnzylindrige vorgesehen, statt Dampfduplex-Ladeölpumpen kamen jetzt erstmalig durch Elektromotoren angetriebene Kreiselpumpen zum Einbau, die Hilfsdiesel wurden mit einem Sicherheitszuschlag bedacht, und als sogenannte Langsamläufer haben sie bei ihrer großen Leistung auch

einen angemessenen Platzbedarf. Die bereits bestellten Maschinen und Hilfseinrichtungen mußten annulliert werden und die dem neuen Projekt zugrunde gelegten Anlagen aufs neue bestellt werden. Diese Umdisponierungen bedingten einen anderen Termin als bei Auftragserteilung angenommen. Es gingen demzufolge schon manche andere Schiffe an ihre Auftraggeber, aber als alle Bestellungen ihre bindende Lieferzusage bestätigt fanden, konnte auch mit dem Bau dieses Tankers begonnen werden. Am 15. März lief der Neubau vom Stapel, am 6. Mai konnte die Probefahrt zur Übergabe an die Reederei führen. Das Schiff kam von Probefahrt noch wieder für einige Tage an die Werft zurück zur Erledigung einiger belangloser Restpunkte. Im wahren Sinne des Wortes war der Reederei noch gar nicht mit der Übernahme gedient, das Schiff war eben früher fertig, als es der Einsatz vorsah. Die Deutsche Werft hat mit diesem schmucken Neubau, der es mit seinen 9500 PS auf 16 sm/h bringt, der Texas Comp. den ersten Nachkriegstanker geliefert. In einigen Monaten werden der zweite und dritte Tanker dieser selben Klasse folgen. Die Turbinentanker haben noch etwas länger Zeit. Heinrich Fricke, Betriebsingenieur

Es brennt! - Und was dann?

Ihr habt alle von dem großen Barackenbrand in Rissen gehört. Eine ganze Reihe von Familien ist dabei obdachlos geworden. Alles, was sie sich im Verlauf von Jahren mühselig neu erarbeitet und zusammengespart haben, ist mit einem Schlag wieder verlorengegangen. Unter ihnen befand sich unglücklicherweise auch einer unserer Belegschaft. Zwei andere DW-Familien haben gleichfalls größere Schäden durch Feuer erlitten.

Einer von diesen drei war versichert. Sein Verlust ist ihm im wesentlichen ersetzt worden. Die beiden anderen stehen nun wieder ohne Möbel, Wäsche und sonstigen Hausrat da und müssen wieder von vorn anfangen.

Es kann auch bei euch einmal brennen.

Wir sollten rechtzeitig überlegen, was zu tun ist. Wenn es erst brennt, ist es zu spät.

Bitte, haltet uns nicht für Versicherungsvertreter; wir sind auch nicht in irgendeiner Form an Versicherungsgeschäften beteiligt. Aber: die erwähnten Beispiele zeigen deutlich: Wer seinen Hausrat gegen Feuerschäden und ähnliche unvorhersehbare Verluste versichern läßt,

steht im Ernstfall ganz anders da als derjenige, der die Dinge immer nur „an sich herankommen lassen“ will. Ihr bewahrt euch und eure Familie vor Schaden.

Und da wir gerade bei Versicherungen und Schäden sind: Auch Kinder richten Schäden an. Sie schlagen eine Scheibe ein, fahren einen Mitmenschen an oder beschießen ihn lebenswürdigerweise mit einem Flitzbogen oder sogar mit einem Luftgewehr. Viele kennen diese „Elternfreuden“ und wissen oft nicht, was in solchen Fällen geschehen soll. Kinder finden noch viele andere Möglichkeiten, etwas anzurichten, was hinterher euer Geld kostet.

Auch gegen solche Schäden, für die der Vater dann also Schadensersatz leisten müßte, kann man sich versichern lassen.

Vielleicht fällt dieser kleine Hinweis bei dem einen oder dem anderen auf fruchtbaren Boden. Wir glauben, er wird es nicht bereuen — obwohl wir, wie gesagt, keine Versicherungsvertreter sind.

Ein Brief an den Klabautermann

Und was ist Eure Meinung?

Lieber Klabautermann!

Du wirst wohl ein bißchen erstaunt sein, heute mal von einer Frau, noch dazu von einer, die eigentlich gar nichts mit der Deutschen Werft zu tun hat, außer, daß ihr Mann dort beschäftigt ist, einen Brief zu bekommen. Ich lese jeden Monat die Werftzeitung und freue mich stets aufs neue, wie Du jedem Problem und jeder Kritik entgegentrittst und sie immer auf geschickte Art und Weise umschiffst oder beseitigst, indem Du schlicht und einfach erklärst: so und so ist das, und Du bittest um Verständnis. Um das, lieber Klabautermann, möchte ich Dich heute nämlich auch bitten, und ich glaube, daß ich das im Namen vieler tun darf, die in der gleichen Lage sind wie ich. Auf der letzten Versammlung wurde erwähnt, daß von den Geldern des Kulturfonds eine Veranstaltung für die Arbeiter der DW gestartet werden soll. Ich finde das sehr schön, wenn man in Hamburg wohnt. Aber kann nicht auch einmal an diejenigen gedacht werden, die außerhalb Hamburgs wohnen? Wenn die Veranstaltung selbst auch kostenlos ist, so

wird sie für uns außerhalb Hamburgs allein schon durch das Fahrgeld, welches von hier für zwei Personen schon 6 DM beträgt und manchem wohl noch teurer kommt, und wenn man rechnet, daß man ja auch was essen muß, weil man nicht alle naselang nach Hause fahren kann, viel zu teuer — oder sind die Veranstaltungen nur für die Hamburger gerechnet? Wäre es nicht möglich, hier mal Abhilfe zu schaffen? Ich hätte zum Beispiel folgenden Vorschlag: Entweder man läßt jeden wählen, ob er zur Veranstaltung gehen will oder nicht, und gibt denjenigen ein paar Mark mehr in die Lohn-tüte, die nicht können, oder man sorgt dafür, daß diejenigen mit verbilligten Fahrgelegenheiten dahingelangen können. Zum Beispiel mit den Bussen, die die Arbeiter zur Werft fahren.

Ich glaube, mit ein bißchen Organisationsgeist und gutem Willen wäre da viel zu machen. Im Vertrauen auf Dich möchte ich nun schließen und ich hoffe doch, daß Du meinen Brief nicht gleich in den Papierkorb wandern läßt.

Es grüßt Dich recht herzlich

M a r g o t — — —

Aus zwei mach' eins! — Ja, diese Formel muß zuweilen auch im Schiffbau auf der Deutschen Werft erhalten. Unser Neubaudock S. 700 ist ein gutes Beispiel dafür.

Wie den meisten bekannt, wurde es in zwei Hälften erbaut. Diese Bauweise hatte sich als notwendig erwiesen, weil ein Stapellauf des ganzen Docks nur in Querablauf möglich gewesen wäre. Und dazu fehlte uns der Platz.

„Wie macht ihr das?“

Wir standen also vor der Aufgabe, die beiden Dockhälften — jede von imposanter Größe — im Wasser zusammenzuschweißen und zu einem „richtigen“ Dock zu vereinigen. Immer wieder kamen Neugierige und fragten: „Wie macht ihr das eigentlich?“

Das war gar nicht einfach.

Zunächst haben wir die beiden Sektionen im Rüschanal vor Anker gelegt. Dann haben wir gewartet — gewartet, der Sturm möge endlich aufhören. Er hatte uns die erste Dockhälfte schon einmal ganz schön im Rüschanal herumgeworfen, so daß wir ernstlich besorgt waren. Es ging aber gut.

Als hätten sie's geübt...

Am 26. März flaute der Wind so weit ab, wie es für unser Unternehmen notwendig war. Das heißt: sehr angenehm war das Wetter gerade nicht geworden. Es hörte überhaupt nicht auf zu regnen.

Der Zusammenbau begann. Schlepper manövierten die beiden Sektionen voreinander. Eine Trosse stellte die erste, wenn auch noch ziemlich lose Verbindung her. Dank der ordentlichen Arbeit unserer Schlepper konnten wir nun die Spannschrauben einlegen und



die Längsriegel durchziehen. Und dann mußten alle Mann tüchtig anpacken. Trotz des Regens — es klappte großartig! Ein jeder verrichtete seine Arbeit, als hätte er sie vorher geübt.

In diesem Augenblick bekamen wir einen Begriff von der großen Maßhaltigkeit der beiden Hälften, die doch getrennt voneinander gebaut worden waren. Ohne jede Nacharbeit ließen sich beide Teile zusammenfügen und verschweißen. Als wir die über dem Wasser liegende Stoßstelle verschweißt hatten, war der erste Abschnitt der Montage beendet.

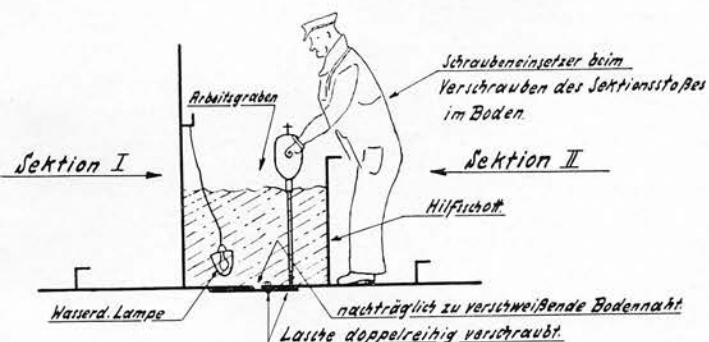
Einen imposanten Eindruck ruft das neue Dock hervor, das jetzt am Reiherstieg liegt. So lässig wie der junge Mann im Vordergrund ging es im März nicht zu, als alle Mann tüchtig anpacken mußten, um aus „zwei“ eins zu machen.

nach eins!



Trockengelegt...

Der zweite Abschnitt war erheblich umständlicher, aber auch nicht problematisch. Das Dock wurde um sechs Grad nach einer Seite gekrängt. Dadurch konnte der Boden auf zwei Meter



Länge, von der Außenkante an gemessen, trocken und die Verbindung mit verpackten Schrauben und anschließender Schweißung gedichtet werden.

In der gleichen Weise wurde das Dock nach der anderen Seite gekrängt. Schließlich stand es wieder auf ebenem Kiel. Der nun zu verbindende Rest der



So entstand „Dock I“ — bei strömendem Regen und harter Arbeit. Die Schlepper hatten die beiden Sektionen so ordentlich voreinander manövriert, daß die Spannschrauben eingelegt und die Längsriegel dann durchgezogen werden konnten. Ohne Nacharbeit ließen sich die Dockhälften zusammenfügen und verschweißen, denn bei ihrer Errichtung, die getrennt vor sich ging, hatte man ausgesprochene Maßarbeit geleistet.

Bodennaht mußte unter Wasser gebohrt werden. Darum schnitten wir Gewinde und setzten Schrauben ein.

Vorher hatten wir zwischen dem Schott und einem eingesetzten Hilfsschott einen Arbeitsgraben geschaffen. Der wurde jetzt leer gepumpt. Durch das Verschrauben war die Bodennaht schon wasserdicht geworden. Wir konnten also anfangen, die Restnaht zu verschweißen. Schließlich waren wir imstande, das Hilfsschott wieder auszubauen.

Die Montage war beendet. Aus zwei war eins geworden.

Einfach war's nicht.

Ganz so einfach, wie sich die Geschichte hier liest, war die Montage natürlich nicht gewesen. Mancher Tropfen Schweiß ist geflossen, mancher Fluch ertönte — leise und laut. Verständlich; denn unsere Handwerker standen im Arbeitsgraben im Wasser; und das mit der Beleuchtung da unten war auch so eine Sache für sich. Immerhin: wir haben die Arbeit geschafft. Alle, die sich daran beteiligten, sind stolz darauf. Unsere Werft hat damit dem Hamburger Hafen und der Hamburger Wirtschaft ein hochmodernes und leistungsfähiges Dock zur Verfügung gestellt.

„Dock I“ — wie es jetzt heißt — ruft in seinen Ausmaßen schon einen imposanten Eindruck hervor. Inzwischen ist es an seinen Liegeplatz am Reiherstieg geschafft worden.

Ing. Hartmann

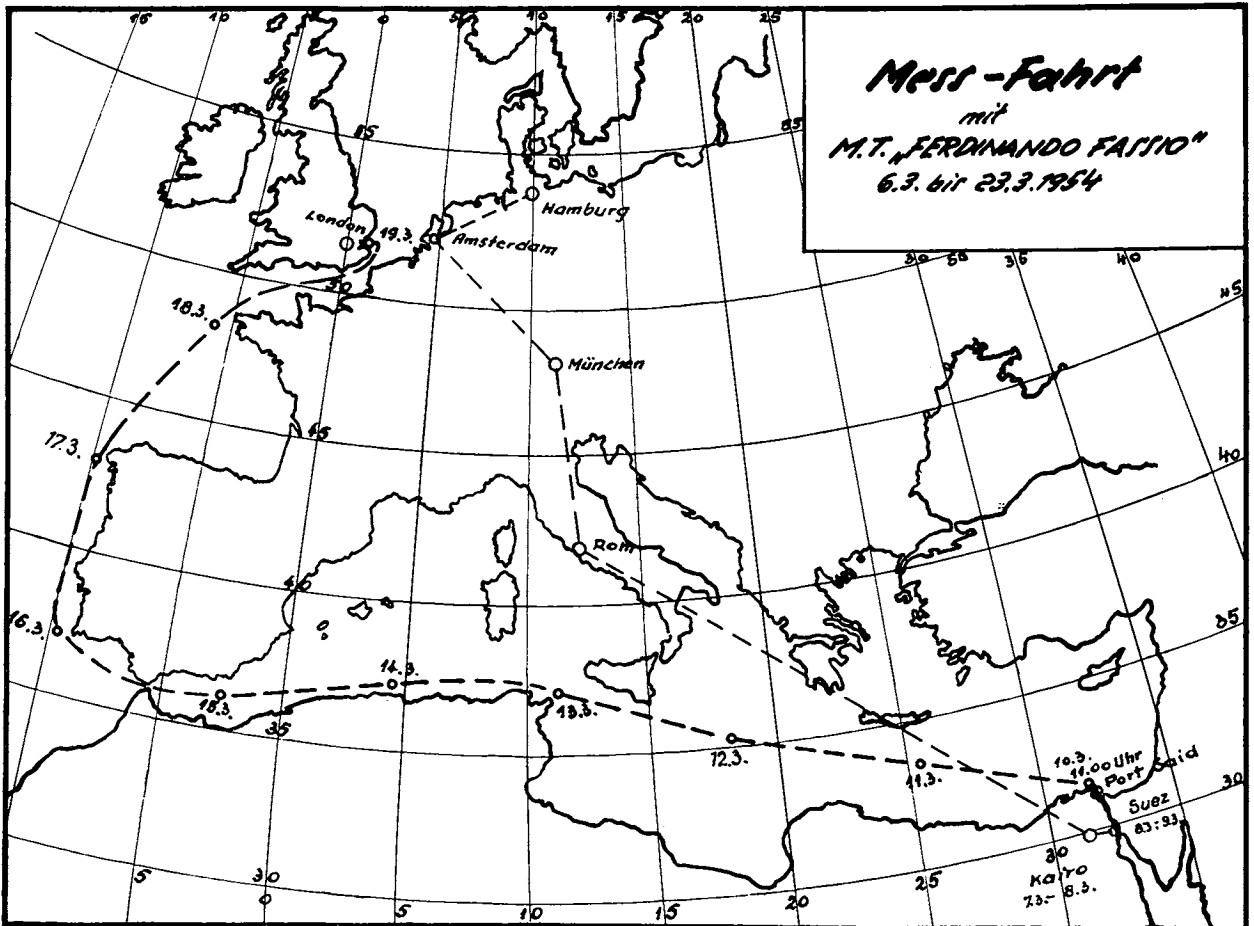
Ingenieure auf Reisen

Der Druckfehler-Teufel hatte im vorigen Heft wieder einmal ganze Arbeit geleistet. Steht da der Satz: „Leider hat sich der alte zweirädrige Eselskarren noch nicht verdrängen lassen.“ Welch Unglück, wenn das in Erfüllung ginge und man für Esel keine Verwendung mehr hätte. Gar nicht auszudenken. Setze an Stelle von „leider“ das Wörtchen „bisher“, dann stimmt's.

Da wir am nächsten Morgen schon um 7 Uhr vom Hotel abgeholt werden, um an Bord zu gehen, bestand für uns keine Aussicht, Suez bei Tage besichtigen zu können.

kleinen Muck, den Schneider Labakan aus dem Märchen vom falschen Prinzen oder den dicken Händler Kalum Bek, der im Leben des jungen Said eine so wenig schöne Rolle spielt. Alle diese Gestalten gaben sich hier ein bunt bewegtes Stelldichein.

Als wir am nächsten Tage erfuhren, daß wir erst um 10 Uhr an Bord gehen sollten, war es ausgemachte Sache, noch einmal die Stätte unserer abendlichen Verzauberung aufzusuchen, um noch etwas davon auf den Film zu bannen. Wenn auch das harte Tageslicht den ganzen romantischen Schimmer weggewischt hatte, so



Der Reiseweg

Wir brachen daher nach dem Abendessen zu einem ausgedehnten Bummel auf. In einer Buchhandlung besorgten wir uns erst einmal die nötigen Ansichtskarten, ohne die es ja nun mal nicht geht, und dann besahen wir uns die Auslagen der anderen Läden. blieb man vor einem Schaufenster stehen, war auch schon der Ladeninhaber da und lud mit großem Stimmenaufwand zum Besuch seines Etablissements ein. So palaverten wir uns unter Abwehr einiger backschich-heischender Straßenselbstkäufer immer weiter und waren plötzlich mitten im Araberviertel von Suez. Die Szenerie, die sich uns da auftat, war geradezu phantastisch. Irgendwelche Straßenlaternen gab es nicht. Die Beleuchtung kommt nur aus den offenen Kaffeestuben, Läden und den Werkstätten der Handwerker, die trotz der vorgerückten Stunde noch emsig ihrer Arbeit nachgehen. Die Gestalten, die diese Szene beleben, erscheinen sonderbar vertraut, so, als ob sie eben aus einem Märchenbuch hierhergestellt worden wären. Wer kennt ihn nicht, den

war das fremdartige Leben und Treiben doch interessant genug, um es im Bilde festzuhalten. Eine Aufnahme nur ist mir geglückt. Bei dem Versuch, auf einem kleinen Marktplatz zu knipsen, sprang mir plötzlich ein wild gestikulierender junger Araber vor das Objektiv und bedrohte uns auf englisch, daß er die Apparate zerschlagen würde, wenn wir es wagen sollten, Aufnahmen zu machen. Im Handumdrehen waren wir der Mittelpunkt eines ziemlichen Volksauflaufs, fern von jeder Hilfe, und nur das Dazwischentreten eines anderen, besonnenen jungen Mannes ermöglichte uns den Rückzug aus dieser wenig schönen Lage. Erst nachträglich erfuhren wir, daß man als Europäer diesen Stadtteil gar nicht betreten sollte. Um eine Erfahrung reicher, verlegten wir unsere Streiferei in das Europäerviertel, das für uns zwar keine weiteren Gefahren, dafür aber außer seinen beiden sehr schönen Kirchen des römischen und griechischen Bekenntnisses auch gar nichts Bemerkenswertes bot.

Und dann war es endlich soweit. Die Zollformalitäten waren dank der Vorsorge des Agenten sehr schnell erledigt, und bei der Paß- und Devisenkontrolle verabschiedeten sich die ägyptischen Beamten mit Handschlag von uns. Mit einer Barkasse ging es dann in etwa dreiviertelstündiger Fahrt auf die Reede, wo „Ferdinando Fassio“ zum Bunkern lag.

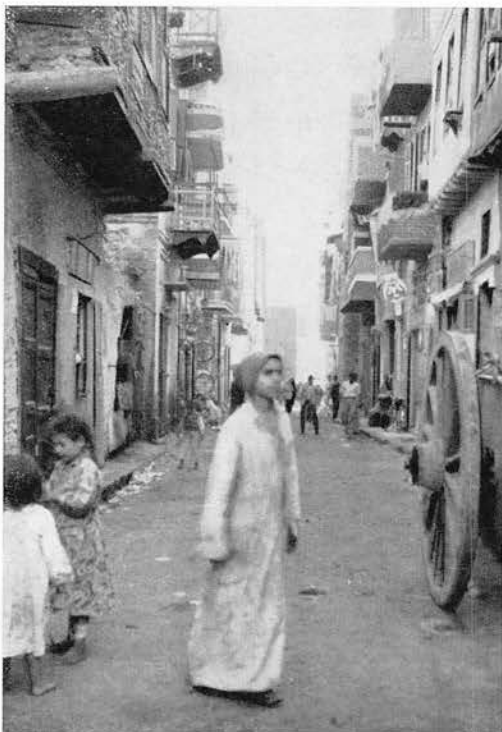
Die Aufnahme an Bord war eine überaus herzliche, obgleich unsere Ankunft der Bordleitung noch gar nicht bekannt war und erst einen Tag nach unserem Eintreffen durch Funk mitgeteilt wurde. Unsere Transportkisten kamen im Laufe des Nachmittags auch an Bord.

Der Zimmermann half uns, obgleich für die Besatzung während der Liegezeit auf Reede dienstfrei ist, unsere Kisten zu öffnen, damit wir endlich die Sorge um unsere empfindlichen Geräte loswurden. Trotz wiederholter Zollkontrolle war aber nichts beschädigt worden. Gegen 20 Uhr kam der Kanallotse an Bord, und als

kam nun in der Kammer des Garantie-Ingenieurs der Skat zu seinem Recht. Und an einem Abend luden wir auch die Besatzung zu einem gemütlichen Umtrunk ein. Was da alles gekauderwelscht wurde, und wie wir uns unter herzlichem Gelächter trotzdem verstanden, mußte



Reisende Ingenieure



Suez

zweites Schiffs des Convoys hinter einem Passagierschiff traten wir mit der Kanaldurchfahrt unsere Reise an. So, wie wir in der Nacht den Kanal passierten, ging es uns leider mit allen anderen bemerkenswerten Punkten unserer Reise, und dort, wo wir am Tage vorbeikamen, hatten wir Nebel. So blieben die Aufnahmen von Port Said die letzten, die ich machen konnte. Dafür wurden wir aber reichlich entschädigt durch die freundliche und freundschaftliche Aufnahme, die wir an Bord fanden. So, wie wir mit unserer Arbeit am Dienst teilnahmen, waren wir ebenso mit dabei, wenn die Freiwache auf dem zum Sportdeck erhobenen Bootsdeck Shuffleboard oder Tischtennis spielte. Für das Tischtennis war der Platz vor dem Maschinen-Oberlicht mit einer Persenning abgeschildert. Hier wurden Abend für Abend mit südlichem Temperament Spiele ausgetragen, bei denen das Hallo der Zuschauer wetteiferte mit dem Spektakel der Shuffleboard-Spieler, deren Spielplätze zu beiden Seiten des Maschinenschachtes liegen. Leider hatten diese schönen Feierabende nach Passieren der spanischen Küste ein Ende. Wir kamen weiter nach Norden, und es wurde abends wieder empfindlich kühl, schrieben wir doch erst Mitte März. Dafür

einer erzählen, der eine gewandtere Feder schreibt als ich.

Und dann war es mit einmal soweit: der Kanal, die Themse, Thameshaven. Wir waren am Ziel. Wie wir die uns gestellte Aufgabe lösten, gehört nicht in diesen Bericht. Die günstigen See- und Wetterverhältnisse hatten uns eine reibungslose Durchführung unseres Arbeitsprogramms ermöglicht, und die Besatzung hatte uns geholfen, so gut sie konnte. Nur einer war nicht so recht zufrieden: unser Garantie-Ingenieur. Er hatte gehofft, daß wir in der Biskaya tüchtig einen auf die Mütze kriegen würden, damit wir Landratten auch einmal merkten, was christliche Seefahrt ist.

Etwas über unsere Arbeit muß ich aber nun doch noch erzählen. Für eine Kontrollmessung mußte in Thameshaven die Propellerwelle abgekuppelt werden. Diese Arbeit sollte eine englische Firma ausführen und schickte dazu gegen 18 Uhr ihre Maschinenbauer an Bord.

Um 23 Uhr gingen diese wieder weg und hatten, außer die Kupplung mit Vorhammer und Keilen verbolzt zu



Suez

haben, nichts erreicht. Da die Ausführung dieser Arbeit aber von entscheidender Bedeutung für unsere Messung war, machten wir drei uns selbst dabei, tatkräftig unterstützt vom III. Ingenieur, und drückten die Schwanzwelle mit Druckschrauben ab. Um 3 Uhr morgens waren wir soweit und konnten mit unseren Messungen beginnen. Die Gesichter von diesen Künstlern, als

sie morgens wieder an Bord kamen, ihre Arbeit gemacht fanden und nur noch die Kupplung wieder zusammenbauen durften!

Mit dieser letzten Messung in Thameshaven war unser Auftrag erfüllt, und es ging ans Einpacken. Für den Heimweg hatten wir uns entschlossen, nicht wieder zur windigen Konkurrenz zu gehen, sondern die Fähre zu benutzen. Dadurch blieb uns noch etwas Zeit, und wir konnten uns bis zur Abfahrt unseres Zuges nach Harwich in London umtun, das sich mit seinen Parks schon

in vollem Frühlingsschmuck präsentierte. So kam ich, der ich zum erstenmal in London war, noch dazu, die weltbekannten Bauwerke dieser Stadt zu sehen und Westminster und St.-Pauls-Kathedrale zu besuchen.

Mit der „Duke of York“ verließen wir England, und in Hoek van Holland trennten sich die Wege von DW und MAN. Am Nachmittag des 23. März trafen wir beide wieder in Hamburg ein, nachdem uns unsere Reise in 18 Tagen fast um ganz Europa herumgeführt hatte.

Dipl.-Ing. Hartwich

Die ersten
Grüße
unserer
Urlauber



Kurhotel Schliersbergalm 1061 m ü. M.
Schliersee, Obb.

Am die Direktion
der Deutschen Wirt.

Hamburg - Finkenwärder
Ludwig Werff.

aus dem
schönen
Bayern

[illegible]

A. Langauer, München
 11.5.54
 11.5.54

Ferien und Fotos

Die Werkzeugzeitung ruft auf zu einem großen Wettbewerb

Urlaubsreisen und Urlaubsreisende unterliegen heute einem schweren Verdacht. Man sagt, die Reisen hätten ihren alten, vernünftigen Sinn verloren. Sie seien viel-



fach nichts anderes als ein „Von-Ort-zu-Ort-Hasten“ — im Auto, auf dem Motorrad, im Omnibus, im D-Zug.

Statt Erholung, Entspannung und Besinnung brächten sie körperliche Strapazen, geistige Erschöpfung, Flucht in die Gemeinsamkeit, Flucht in den Rummel der „Fremdenverkehrs-Industrie“. „Jeder einmal in Italien!“ Italien? Jugoslawien! Nordafrika! Täglich ein halbes Tausend Kilometer!

Dieser Verdacht scheint sich mehr und mehr zu bestätigen.

Woran das liegt? — Es hat keinen Sinn, die üblichen Schlagwörter aufzuzählen, die man heute zur Begründung dieser merkwürdigen Situation anführt.

Als ein typisches Merkmal eben jener Situation gilt das Fotografieren. Nein: nicht das Fotografieren, sondern das Knipsen. Man knipst die Loreley, die Pauls-Kathedrale, den Strand von Capri, den Bahnhof von Goslar (Bahnsteig 2). Nach Möglichkeit mit Frau und Kind plus sich selbst.

Die Bilder klebt man in ein schönes Album und zeigt sie drei Wochen lang den außerordentlich daran interessierten Mitmenschen. „Ferienbilder! Doll, was?!“

Wie ist das eigentlich? Wird wirklich nur noch geknipst? Haben wir wirklich alle nur Bilder im Album kleben, die man sich beim Zeitungsstand wesentlich billiger,

nämlich als Ansichtspostkarten hätte kaufen können? Wer beweist das Gegenteil? Wer bringt uns Bilder, echte Ferienbilder? Wer nimmt es auf sich, allein durch einen Wald, über einen Berg zu wandern und — Motive zu suchen?

Ha, Motive suchen! Reisen denn die Leute nur in die Berge, um Motive für ihre Kameras zu suchen? Können sie nicht ohne Fotoapparat existieren?! — Das wird gern und oft gesagt.

Warum aber eigentlich nicht? Laßt uns doch „Motive“ suchen, und wenn wir selbst zehnmal glaubten, wir suchten sie tatsächlich nur für unsere Kamera. Es stimmt ja gar nicht. Denn was wir an „Motiven“ finden, das geht nicht nur in den Fotokasten.

Wir lernen sehen. Wir bekommen einen Blick für die Landschaft, für den Baum, für die Blume, die dort wachsen. Wir bleiben nicht vor ihnen stehen, nur um „knips“ zu machen. Wir bleiben länger stehen. Wir entdecken etwas. Wir entdecken — unsere Ferien, wir entdecken uns, unsere Welt.

Optimismus? — Wir werden sehen.

Wer macht mit? Wir suchen die besten Urlaubsbilder! Nicht nur Fotos, sondern auch Zeichnungen.

Reicht sie unserer Werkzeugzeitung ein. Bis zum 31. Oktober 1954 nehmen wir sie entgegen.

Die Geschäftsleitung hat folgende Preise gestiftet:

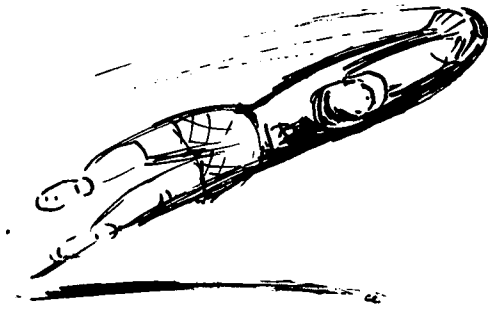
- | | |
|------------------|--------|
| 1. Preis | 100 DM |
| 2. Preis | 60 DM |
| 3. Preis | 40 DM |

Ein Vertreter der Geschäftsleitung, ein Vertreter des Betriebsrats, ein Belegschaftsangehöriger und Freund Klabautermann werden über die besten Bilder entscheiden.

Die besten Bilder: keine Dutzendfotos „abgenutzter“ Gegenden, keine Postkarten. Sondern echte, „erlebte“ Bilder und Zeichnungen aus eurem eigenen Urlaub!



Aus dem Betriebsport



Die beginnende warme Jahreszeit hat auf unsere Betriebssportgemeinschaft durchaus belebend gewirkt. In allen Sparten ist der Betrieb in vollem Gange. Unsere Fußballmannschaften haben im wesentlichen erfolgreich gespielt. Das gilt auch für unsere Handballspieler. Die Tischtennisgruppe, die ja vom Wetter genau so wie die Schachgruppe völlig unabhängig ist, hat ihren guten Ruf zu verteidigen gewußt. Mit besonderer Freude hat uns alle das Ansteigen der Leistungsfähigkeit unserer Schachabteilung erfüllt. Die Leistungsfähigkeit dieser Gruppe hat sich bei dem letzten Pokalkampf gegen die Deutsche Shell mit besonderer Eindringlichkeit gezeigt. Unsere erste Mannschaft besiegte die erste Mannschaft der Deutschen Shell mit 8:2 Punkten. Das war die große Überraschung des Pokalwettkampfes. Der Pokal ist übrigens in unserem Besitz geblieben. Auch unsere beiden Tischtennismannschaften gewannen ihre Kämpfe. Die erste Fußballmannschaft gewann 7:0, die Alte-Herren-Mannschaft spielte zunächst unentschieden 3:3, das Spiel wurde am 26. Mai wiederholt. Unsere zweite Schachmannschaft mußte sich geschlagen bekennen. Alles in allem war der Wettkampf ein schöner Erfolg. Unsere Schachspieler sind immer noch mitten in ihrem DW-Turnier. Es ist daher schon zu erkennen, wer sich für die Endkämpfe qualifizieren wird. Die Sieger werden mit besonderen Plaketten ausgezeichnet.

Auch unsere Kegelbrüder sind eifrig am Werk. Beide Gruppen sind beim Training für die demnächst auch für sie einsetzenden Kampfspiele. Es ist bemerkenswert, wie gut der Durchschnitt ist. Die Sieben wird auf jeden Fall gehalten.

Endlich haben wir die Möglichkeit, auch Leichtathletik zu betreiben, da wir als Gäste des VfL Olympia in Bahrenfeld dessen Aschenbahn und die sonstige Sportplatzanlage mitbenutzen können. Weitere Interessenten können sich im Sportgeschäftszimmer melden. Das gleiche gilt im übrigen auch für die Faustball-Liebhaber. Auch Schachspieler werden noch gern gesehen. Der Zustrom zur Sportgemeinschaft ist beachtlich. Es haben sich allein im letzten Monat über 50 neue Mitglieder einschreiben lassen.

Auf dem Reiherstieg ist jetzt schon ein reger Sportbetrieb im Gange. Die Gruppe Reiherstieg wird zweifellos infolge der Vergrößerung des Betriebes dort auch an Umfang und Bedeutung zunehmen.

Wir alle hoffen, daß wir in der nächsten Saison einen eigenen Sportplatz haben werden. Wir hoffen auch, daß es uns gelingt, die Freunde des Schwimmsports mit Möglichkeiten zur Ausübung ihres schönen Sports zu versehen. Vorläufig ist es noch nicht gelungen, die erforderliche Anlage zu erhalten. Es mag komisch wirken, daß es so ist, da doch Hamburg als Hafenstadt am Wasser liegt. Aber ihr wißt ja alle, wie die Wasserverhältnisse bei uns nun einmal sind.

Unsere Mannschaften werden sich auch außerhalb Hamburgs betätigen. In sämtlichen zur Zeit betriebenen Sportarten werden wir uns mit einer Firma in Delmenhorst treffen. Schwedische Fußballspieler werden uns in Hamburg besuchen. Eine Fußballmannschaft wird als Gegenbesuch nach Schweden reisen. Aus allem ergibt sich, daß in unserer Gemeinschaft munteres Leben herrscht.

Da großes Interesse daran besteht, über die Spielergebnisse im einzelnen orientiert zu sein, geben wir nachstehend die schon üblich gewordene Monatsübersicht.

Punktspiele der Fußballmannschaften:

DW 1. gegen Lübcke 1.	5:0
DW 1. gegen Ilo-Werk Pinneberg 1.	2:0
DW 2. gegen Affinerie 2.	2:2
DW 2. gegen BWV 2.	3:3
DW 3. gegen Esso Harburg 2.	5:0
DW Res. gegen NWDR Res.	1:3
DW Res. gegen Hansa Motoren Res.	2:1
DW Jgd. gegen Menck & Hambrock Jgd.	2:2
DW 1. A.H. gegen DW 2. A.H.	6:0
DW 1. A.H. gegen Deutscher Ring A.H.	2:4
DW 1. A.H. gegen HEW A.H.	1:1

Das Spiel unserer 1. Herrenmannschaft gegen Ilo-Werk Pinneberg, welche im allgemeinen als unser stärkster Gegner gilt, wurde am 11. Mai 1954, 18 Uhr, im Pinneberger Stadion vor etwa 300 Zuschauern ausgetragen. Halbzeit stand es 1:0 durch ein Tor von W. Süßmilch, in der zweiten Halbzeit fiel das zweite Tor durch einen schönen Eckball von W. Kröger. Besonders hervorzuheben und bester Mann auf dem Platz war einmal wieder unser Torwart E. Stabe. Die Spieler und Zuschauer sahen den Ball schon ein paarmal im Kasten und riefen Tor, aber unser Eberhard hielt die unmöglichsten Sachen.

Punktspiele der Handballmannschaften:

DW 2. gegen Auerdruck 1.	16:19
DW 1. gegen Kreditbank 1.	13:13
DW 1. gegen BWV 1.	13:20
DW 1. gegen Albingia 1.	17:12
DW 2. gegen Albingia 2.	19:14

ZUR VERKEHRS-ERZIEHUNGSWOCHE

*Verlängere
dein Leben*

achte auf den Straßenverkehr

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum



Am 26. April 1954 war Meister Ernst Reissmann 25 Jahre bei uns. 1920 ist er auf Vorland I eingestellt worden. Bald danach verließ er uns wieder, um zur See zu fahren. 1929 kehrte er zu unserer Werft zurück. Er erhielt die Gelegenheit, die Erfahrungen, die er als Seefahrer erworben hat, weitestgehend auszunutzen. Meister Reissmann bewies Kenntnisse, Fähigkeiten und eine bemerkenswerte Schaffensfreude. So erfolgte dann auch bald die verdiente Beförderung zum Vorarbeiter und kurze Zeit später zum Meister.

Nach 1945 kam Meister Reissmann zum Schaft- und Schraubengang, aus dem er jetzt nicht mehr herauszudenken ist.

Die große Zahl der Gratulanten, die am 26. April schon morgens um 7.00 Uhr bei ihm erschienen, mag ihm bewiesen haben, wie sehr er von allen geschätzt wird.

Wir wünschen Meister Reissmann, daß er seine verantwortungsvolle Tätigkeit noch lange bei uns ausüben kann.



Meister Henry Wichmann beging ebenfalls am 1. Mai 1954 sein 25jähriges Dienstjubiläum. Er trat am 10. 4. 1928 als Elektrikerlehrling bei uns ein. Nach Beendigung seiner Lehrzeit und kurzer Tätigkeit als Geselle in Finkenwerder, kam er zunächst einmal zum Betrieb Reiherstieg. Nach Ableistung der Arbeitsdienstpflicht und einer viermonatigen Ausbildung bei der Wehrmacht kam er in den Betrieb zurück. 1944 wurde er zum Vorarbeiter, im Dezember 1953 zum Meister ernannt. Sein besonderes Tätigkeitsgebiet ist die moderne Schweißtechnik. Pflichtgefühl und Hilfsbereitschaft haben ihn zu einem allgemein geachteten und geschätzten Mitarbeiter gemacht. Wir wünschen Meister Wichmann, daß er noch recht lange bei bester Gesundheit auf der DW wirken kann.



Der Betriebsingenieur Wilhelm Bastian feierte sein 25jähriges Dienstjubiläum am 1. Mai 1954. Er kam am 1. Mai 1929 zu uns, nachdem er vorher ein halbes Jahr bei der Firma Heidenreich & Harbeck als Konstruktionsingenieur tätig gewesen war. Die ersten Aufgaben, die der junge Ingenieur bei der DW zu erledigen hatte, stellte ihm die Abteilung Kesselbau. Dort arbeitete er an der Konstruktion von Turbulogeräten, Funkenfängern und verschiedenen Sonderkonstruktionen. Später beschäftigte er sich auch mit der Konstruktion von La Monte-Kessel mit Kohlenstaubfeuerung. In diese Zeit der Tätigkeit des Betriebsingenieurs Bastian fallen Meßfahrten mit von uns gebauten Schiffen. Während des Krieges kam er zusammen mit Betriebsdirektor Gräber nach Toulon, wo er an der von der DW betreuten Werft als Ingenieur arbeitete. Nach seiner Rückkehr aus der Internierung in Frankreich im Jahre 1947 wurde er als Betriebsingenieur mit den Aufgaben eines Schweißfachingenieurs für die Kesselschmiede betraut.

Der wortkarge und bescheidene Mann erfreut sich großen Ansehens. Wir hoffen alle sehr, ihm noch zu weiteren Jubiläen gratulieren zu können.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Kalkulator Heini Stehr mit Frl. Inge Glaser am 3. 4. 1954
Maschinenbauer Fritz Lichtenberger mit Frau Erna Meier am 14. 4. 1954
Tischler Heinz Nissen mit Frl. Luise Marquardt am 15. 4. 1954
Brenner Hans Marquardt mit Frau Liselotte Münchenberg am 15. 4. 1954
Bürohilfe Wera Struss mit Herrn Mittwollen am 15. 4. 1954
Schiffbauhelfer Willi Jurczek mit Frau Käte Mauder am 15. 4. 1954
Tischler Eberhard Riedel mit Frl. Resi Haupt am 15. 4. 1954
E'Schw.-Anlerner Georg Freudenthal mit Frl. Hanna Arnold am 15. 4. 1954
Ausgeber Heinz Zuppa mit Frl. Ingrid Borckenhagen am 15. 4. 1954
Anschläger Gerhard Wanger mit Frl. Sophie Lorenzen am 17. 4. 1954
Schmied Karl-Heinz Heidmann mit Frl. Anneliese Dietrich am 17. 4. 1954
Hauer Ernst Wienecke mit Frl. Hannelore Meyer am 17. 4. 1954
Transportarbeiter Joachim Hoppe mit Frl. Erika Lohmann am 17. 4. 1954
Matrose Claus Kruckenbaum mit Frau Maria Nodop am 17. 4. 1954
Helfer Erich Tiemann mit Frl. Brigitte Janzon am 17. 4. 1954
Stellagenbauer Max Hörburger mit Frl. Inge Kriegsmann am 18. 4. 1954
E'Schweißer Alois Lang mit Frl. Elfriede Franz am 19. 4. 1954
E'Schw.-Anlerner Klaus-Ulrich Dethloff mit Frl. Marianne Vogel am 24. 4. 1954
E'Schweißer Herbert Zimny mit Frl. Rosa Mazoni-Frasconi am 24. 4. 1954
S'zimmerer Heinz Jacobsen mit Frl. Gisela Gröbner am 24. 4. 1954
Helfer Werner Beenke mit Frl. Marga Bastubbe am 24. 4. 1954
E'Schweißer Ernst Niedzballa mit Frl. Gertrud Lacina am 24. 4. 1954
E'Schweißer Helmut Treptow mit Frl. Ingrid Anders am 24. 4. 1954
Tischler Horst Karmoll mit Frl. Sonja Kosbü am 30. 4. 1954
Vorhalter Fritz Stebner mit Frl. Helga Königsmann am 30. 4. 1954
Schiffbauhelfer Harry Dallmann mit Frl. Helga Thureau am 30. 4. 1954
Helfer Wilhelm Kokerbeck mit Frl. Helga Schulz am 30. 4. 1954
E'Schweißer Günter Freier mit Frl. Ingrid Schäfer am 30. 4. 1954
Helfer Gorch Fock mit Frl. Rosa Thoretz am 30. 4. 1954
Seilbahnfahrer Johannes Meyer mit Frl. Martha Fahje am 7. 5. 1954
E'Schweißer Gerhard Hennig mit Frau Juliane Luyten am 8. 5. 1954

Geburten:

Sohn:

S'zimmerer Heinz Mewes am 16. 4. 1954
E'Schweißer Kurt Domigall am 16. 4. 1954
Schiffbauer Georg Tendzegolski am 17. 4. 1954
E'Schw.-Anlerner Hermann Schulz am 17. 4. 1954
S'zimmerer Erich Freudenthal am 22. 4. 1954
Schiffbauhelfer Otto Polkähm am 22. 4. 1954
Brenneranlerner Hans Schlien am 25. 4. 1954
Kupferschmiedhelfer Werner Thomas am 26. 4. 1954
Helfer Erich Baller am 1. 5. 1954
Angel. Seilbahnfahrer Siegfried Krüger am 3. 5. 1954
Schiffbauer Ernst Frenssen am 10. 5. 1954

Tochter:

Angel. Seilbahnfahrer Helmut Diebel am 12. 4. 1954
Anstreicher Julius Krauleidis am 13. 4. 1954
Tischler Johann Dede am 14. 4. 1954
E'Schw.-Anlerner Hans Strobel am 15. 4. 1954
E'Schweißer Werner Wienholdt am 17. 4. 1954
Seilbahnfahrer Claus Berndt am 22. 4. 1954
E'Schweißer Horst Müller am 22. 4. 1954
Transportarbeiter Heinrich Wulf am 29. 4. 1954
Schiffbauhelfer Walter Eis am 30. 4. 1954
Kaufm. Angestellter Herbert Lehmann am 2. 5. 1954
Transportarbeiter Karl-Heinz Knauffs am 3. 5. 1954

Wir gratulieren!

Allen meinen herzlichen Dank für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesene Aufmerksamkeit.

Ernst Reissmann

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

Henry Wiechmann

Wir gedenken unserer Toten

Hans Steffens
Locher
gest. 19. 4. 1954



Ernst Murjahn
Anschläger
gest. 23. 4. 1954

Robert Meyer
Rentner
gest. 3. 5. 1954



Unsere ersten Urlauber sind unterwegs. Am 3. Mai ging der Omnibus in den Harz. Leider bekam die von Hause aus gute Urlaubsstimmung einen leichten Knacks dadurch, daß das Omnibusunternehmen nicht den bestellten, sondern einen zu kleinen Bus geliefert hatte. Während der Reise wurde dieser kleine Ärger aber vergessen. Schließlich ging es ja auch in den Urlaub, auf den man sich fast schon ein ganzes Jahr lang gefreut hatte.

Auch unsere Bayernforscher sind an ihrem Urlaubsziel. Ich bin gespannt, was sie uns zu berichten haben.

Sie waren in der Auswahl ihres Verkehrsmittels etwas glücklicher dran als unsere Harzreisenden; denn die Bundesbahn hatte für sie ihre neuesten Wagen zur Verfügung gestellt, so daß alle bequem ausgestreckt ihrem Fahrtziel entgegenschlummern konnten. Pikkolos der von uns in Anspruch genommenen Reisegesellschaft sorgten für die Verstauung des Gepäcks und sonstige Betreuung.

Der Mai mit seinem freundlichen Wetter hat eine ganze Reihe von unseren Belegschaftern dazu gebracht, in fröhlicher Gemeinschaft Ausflüge zu unternehmen. So haben die Angehörigen unseres Maschinenbaubüros am 16. Mai Itzenbüttel unsicher gemacht und dabei sich sehr wohl gefühlt. Alle waren gleich begeistert. Der Oberingenieur genau so wie seine Mitarbeiter.

Auch unsere Maschinenbauer aus dem Außenbetrieb haben den sonnigen 16. Mai zu einer Fahrt ins Blaue benutzt. Ihnen hat die Partie genau so gut gefallen wie unseren Männern aus dem Büro.

Wo alles unterwegs ist, wollen auch die Meister nicht fehlen. Unsere Meister haben sich vorgenommen, den 30. Mai im Grünen zu verbringen. Wohin sie fahren

werden, wissen wir noch nicht, sicher werden sie aber viel von ihrer Fahrt zu erzählen haben.

Ebenfalls am 16. Mai unternahmen die Angehörigen des Schiffbaubüros SU eine „Fahrt ins Blaue“, die ihr Tagesziel in „Innien“ fand. Diese Ausfahrt mit einem Triebwagen der AKN verlief in vollster und schönster Zufriedenheit und Harmonie von Anfang bis zum letzten Ende. Der Sprecher stellte diesen Tag unter das Motto: Dem Frohsinn, der Freude und den Frauen! Und es gab auch nicht einen Teilnehmer, der sich abseits fühlte oder diese Fahrt mitgemacht zu haben bedauerte.

Hoffen wir, daß alle sich gut erholen und nur freundliche Erinnerungen an das Urlaubsjahr 1954 behalten. Ein großer Teil unserer Urlauber hat ja die Reise noch vor sich. Wünschen wir ihnen, daß das Wetter es immer gut mit ihnen meint.

Wie in jedem Monat hatten wir auch jetzt wieder eine große Anzahl von Besuchern bei uns, die unseren Betrieb einmal aus der Nähe kennenlernen wollten. Da waren Studentengruppen, Schiffbauer anderer Werften, Schulen und viele andere Gäste, die einen Stapellauf erleben wollten. Eine Gruppe hat mir besondere Freude gemacht. Das waren die Werkschriftleiter anderer Hamburger Betriebe. Unter ihnen waren auch einige Damen, die sichtlich interessiert die ihnen völlig fremde Atmosphäre auf sich wirken ließen. Natürlich wurden sie auch zu den Helgen geführt, um die Neubauten zu sehen. Der Anblick der riesigen Stahlkörper veranlaßte eine der Damen zu der Frage: „Und was ist das? Reparaturen?“ Von einem Sachkundigen wurde sie dann darüber unterrichtet, daß es sich um Neubauten handele, was sie zu dem erstaunten Ausruf veranlaßte: „Was! Und jetzt schon verrostet?!“ Ihr könnt euch vorstellen, daß die Freude und Heiterkeit der Zuhörer groß war.

Was würde diese Dame erst gesagt haben, wenn sie unser „halbes Schiff“ im Wasser gesehen hätte.

Auf unserem alten Reiherstieg regt sich junges Leben. Die Zahl der Belegschaftsangehörigen dort ist im stetigen Anwachsen. Und darüber freuen wir uns.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabautermann

De Olsch ehr'n Strump

Fietje: Morgn Hein, wie geiht di dat? Is dat die nee EVG-Uniform? Minsch, wie geihst du fein in Schale. Von binnen un buten nee renoviert. Nu kann't wohl wedder losgoht!

Hein: Ach, lot din Snack. De Helm is min Schutz von boben und ock min Stebel sünt mit Stoochkappen. Lot man, de hebt sik all betohlt mookt. Hier kieck mol, de Schnitt in de Stebelkapp ist von ne lütte Platt von 25 mm. So lüttbeten is dat Ding hangen bleeven. Aber markt heff ick keen bütten, süns har ick Oostern in St. Georg legen.

Fietje: Min leebe Hein, so meen ick dat nich, segg mol, de Helm is doch Quark! De dor boben wüllt doch bloos, dat du so langsam doran Gefallen finden deihst. Un deshalb seggt see, de holt jeden Jonny aff, de von de boberste Stellosch kummt.

Hein: LEEBER ne Bul in' Helm as 'n Lock in' Kopp oder de Woddeln von ünner ankieken. Ober so dull bruukt datt nich glieck to kom'n. Mi hett vor dree Dog all son lütte Schruv lang't, dat ick oohne Buddel de Stern hef flimmern seeh'n.

Fietje: Wies din Kookputt mol her, ob hee mi ook steiht! — Wat hest du dor förn feinen Perlonstrump von din Olsch op'n Dötz? Gegen wat helpt denn dat Tüchs? Un ünner de C.-&-A.-Einheitsbüx sitt wohl noch son Kugelfang, von wegen wenn datt loosgeiht, ... dat nich loosgeiht?

Hein: Min Lüdden, du büst binnen in de Warkstatt un häst good snacken. Ober wi sünt ünner Helgen, bi Wind und Wedder buten. De Helm läht ober twüschen dat Bleek son lütte Bries dorch un ick wull nich, dat dat an minen Kopp treckt.

Fietje: Jä, denn kannst jo keen Sündagschicht mehr schuben?

Hein: Wie kummst du denn dorbi?

Fietje: Jo, wenn du sündags arbeiten deihst, hett din Olsch doch keen Strump antotrecken und mütt teuben, bitt du dor büst.

Hein: Nee Fietje, dat is doch von min Olsch man en olen Strump.

Fietje: Ach, so ist dat!

Herrmann

