



DEUTSCHE WERFT

WERKZEITUNG

**Titelbild: „Spanische Fischerboote“
nach einer Zeichnung von Wolfram Claviez**

Eindrücke aus dem Süden

Von Wolfram Claviez

Ich war zur Abwechslung wieder mal in Spanien und in Portugal. Nicht per Reisegesellschaft. Die Tyrannei des Zeiteinhaltens und der Karawanenmuseumsbesuche deckt sich nicht mit meinen Vorstellungen vom Urlaub. Ich bin allein losgefahren, und den Stil des Reisens, wie ich von einem Ort zum anderen gezogen bin, kann ich tatkräftigen Leuten nur sehr empfehlen. Er allein führt nach meinen Begriffen zu einer wirklich vertieften Kenntnis des Landes. Oft wußte ich morgens noch nicht, wo ich die nächste Nacht bleiben sollte. Natürlich bin ich für einen gewissen Plan auf einer großen Reise. Die Notwendigkeit eines solchen ergibt sich bei den heutigen Urlaubsverhältnissen von selbst. Aber man muß doch noch eine gewisse Freiheit der Improvisation behalten, sonst verliert der Urlaub seinen letzten Sinn, nämlich, daß wir einmal das tun könnten, wozu wir gerade Lust und Laune haben, und nicht, was wir aus irgendwelchen Pflichten oder Rücksichten heraus tun müssen.

nien und nicht nach Frankreich. Dort mochte es so langsam vorwärts gehen wie es wollte. Während ich so im feudalen Südexpress saß und von Stunde zu Stunde meinem Ziellande näherrückte, hatte ich doch so ein seltsames Gefühl, wenn ich unsere heutige Zeit mit der verglich, aus der ich gerade ein Buch las, nämlich über die Epoche Philipps II. Philipp war der Sohn Karls V. und lebte von 1527 bis 1598. Es wird da unter anderem von den damaligen Reisen berichtet in den alten Kutschen und von jener denkwürdigen letzten Reise des greisen kranken Monarchen, den man von Madrid nach El Escorial tragen mußte, eine Reise, für die man sieben Tage brauchte, während heute die Eisenbahn für diese Strecke keine Stunde benötigt. — Diese Betrachtung veranlaßt mich, einiges dem in der letzten Zeitung erschienenen Aufsatz über Verkehrsmittel hinzuzufügen. Daß man früher in Kutschen reiste, weiß schließlich jeder; aber wenige wissen wohl, wie diese tatsächlich ausgesehen haben. Nun hatte ich das Glück,

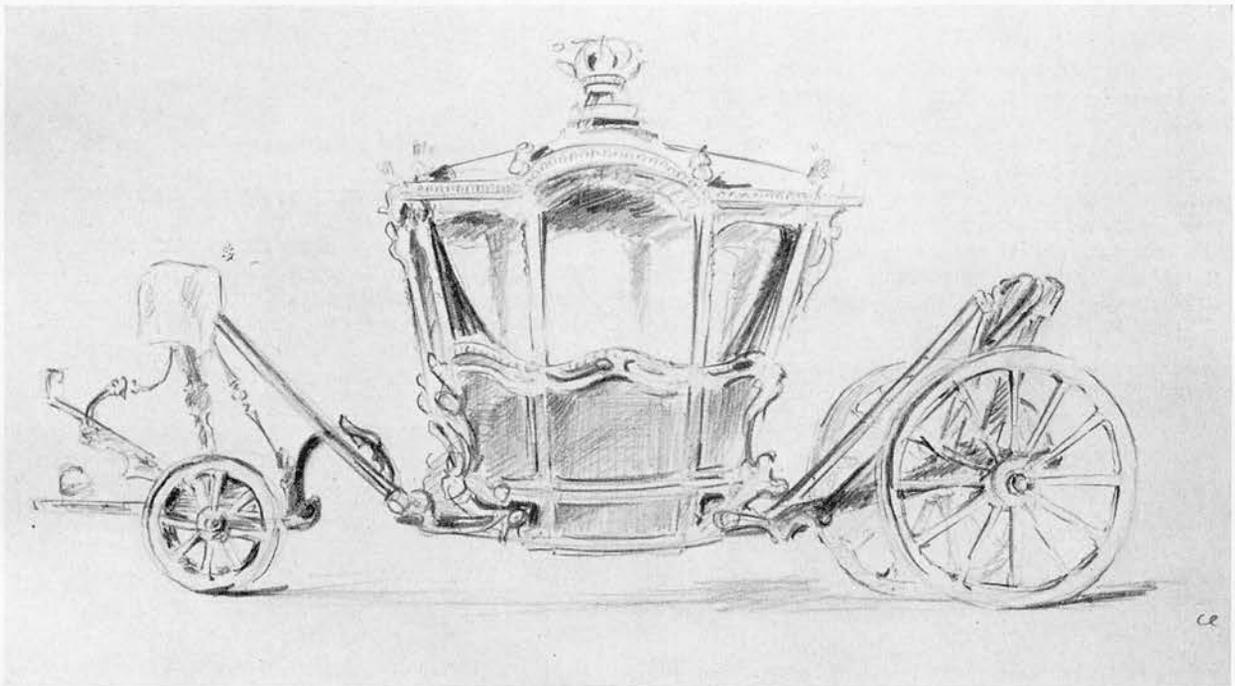


Abb. 1: Krönungswagen des 17. bis 18. Jahrhunderts

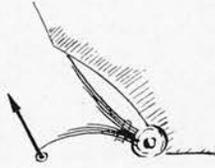
Mein Plan bestand also darin, so schnell wie möglich nach Spanien zu gelangen, und dann mit der denkbar größten Ruhe und Gelassenheit durch die schönsten und einsamsten Nester der iberischen Halbinsel irgendwie bis nach Lissabon vorzudringen und dann über Madrid wieder so schnell wie möglich nach Hause zu kommen. Nun will ich euch nicht die ganze Reise erzählen, so in dem Stil: „... dann bin ich dahin gefahren, dann habe ich das gesehen, dann bin ich weitergefahren...“ Solche Reiseberichte haben wir genug gelesen. Ich möchte nur ein paar Rosinen herauspicken, so wie sie mir gerade in den Sinn kommen.

Ich bin also in der für Landverbindungen denkbar kürzesten Zeit von 24 Stunden von Hamburg quer durch Frankreich bis zur spanischen Grenze gerast. Weder Paris noch andere wirklich sehr verlockende Stätten konnten mich verführen, schon auf der Hinfahrt kostbare Tage zu verschwenden. Ich wollte eben nach Spa-

in Lissabon die schönste Kutschensammlung der Welt zu sehen, und da habe ich diese Fahrzeuge einmal eingehend studiert.

Ich zeige hier einmal einen solchen Wagen aus dem 17. Jahrhundert, der in seiner Bauart sehr typisch ist für die Wagenbaukunst der west- und südeuropäischen Länder jener Zeit. Es handelt sich hier um einen Krönungswagen aus der Zeit um 1700. Mich haben technische Einzelheiten sehr interessiert, und ich war erstaunt, daß nicht nur die Grundform dieser Fahrzeuge in ganz Europa weitgehend die gleiche gewesen sein mußte, sondern daß auch einzelne Bauelemente ziemlich genau übereinstimmten. Die Verbindung zwischen den Achsen bildete ein dicker Balken, der vorn einen starken, kunstvoll geschmiedeten eisernen Bügel hatte, dessen Sinn leicht einzusehen ist. Die Wagen waren verhältnismäßig lang, und wenn man wenden wollte, mußten Deichsel und Vorderachse mindestens um 90 Grad zu

schwenken sein. Auf diese Weise ging das; aber es erklärt sich hieraus auch, warum die vorderen Räder so viel kleiner als die hinteren waren. Die Federung war nicht wie bei unseren heutigen Wagen, wo die Federn direkt über den Achsen angeordnet sind, sondern nur das Gehäuse war an breiten Lederriemen aufgehängt, und zusätzlich war die Riemenbefestigung federnd gelagert, mit Blattfedern, wie wir sie heute noch verwenden, und zwar so:



Skizze 1

Man kann diese Federn an den Wagen kaum entdecken, weil alles mit kostbaren Schnitzereien und vergoldeten Figuren aus getriebenem Blech verdeckt ist. — Es muß eine sagenhafte Schaukelei gewesen sein in diesen Staatskarossen, zum Seekrankwerden.

Aber bei seekrank fällt mir ein, daß ich eigentlich ganz was anderes erzählen wollte.

Ich habe meine Sammlung südländischer Bootstypen vervollständigt — wer das Heft 1/53 unserer Werkzeitung noch hat, wird schon etliche darin finden. Waren es auf meiner vorigen Reise vorwiegend Boote des Mittelmeeres und der Flüsse, so habe ich diesmal die Fischerboote des Ozeans und der Biskaya studiert. Als ich nach San Sebastian kam, war ein Kuhsturm, Windstärke 9 und mehr und direkt aus Nord. Im Schutze von Felsvorsprüngen habe ich eine Reihe von Aquarellskizzen von dem aufgepeitschten Meere gemacht.



Abb. 2: Sturm an der Spanischen Küste

Der Hafen von San Sebastian heißt Pasajes. Pasajes San Juan und Pasajes San Pedro sind zwei malerische Fischerorte, die an der engen Hafeneinfahrt liegen. In Pasajes San Juan hat es mir so gut gefallen, daß ich fast eine Woche dort geblieben bin. Ich wohnte bei einer sehr sympathischen baskischen Fischerfamilie und zahlte pro Tag eine Mark für die Unterkunft. Ich ging täglich malen: das Meer, die Fischerboote, die Felsen, die Netze, die längs der einzigen Straße malerisch zum Trocknen aufgehängt waren. Es war so schön dort, daß mich weder Sturm noch Regen störten. Das Wetter war zunächst durchaus nicht so, wie man es sich in Spanien vorstellt.



Abb. 3: Trocknende Netze

In den ersten Tagen war, wie gesagt, ein solcher Sturm und in der schmalen Hafeneinfahrt eine derartige Grundsee, daß man es nicht für möglich hielt, daß da Fahrzeuge heil reinkommen konnten. Trotzdem kamen laufend welche von See, kleine, aber seetüchtige Schiffe, wie sie auf Bild 4 zu sehen sind und auf Bild 5, das ich später in San Vicente de la Barquera gemalt habe, einem anderen Fischerdorf des Nordens.

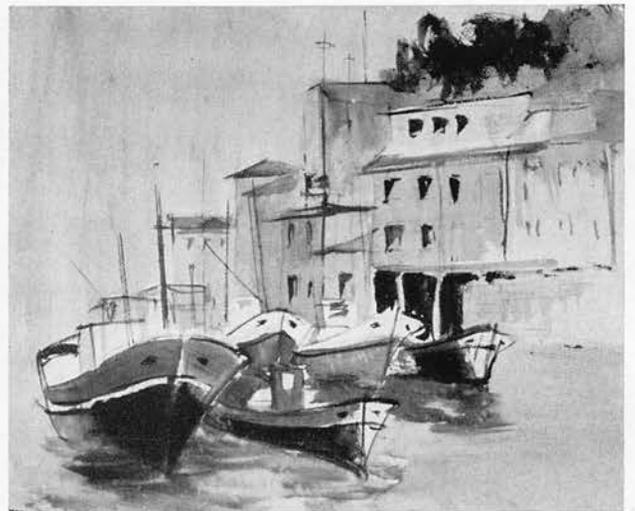


Abb. 4: Fischerboote in San Sebastian

Die Boote haben eine hübsche und originelle Form, sehr scharf in der Wasserlinie und oben sehr stark ausfallende Spanten, womit mehrere Vorteile verbunden sind: der des starken Verdrängungszuwachses beim Stampfen im Seegang, gutes Ablenken des Spritzwassers und das Gewinnen von Decksplatz. Die Boote sind recht klein, und niemand wird vermuten, daß mehr als vier bis fünf Leute an Bord sind. Aber es fahren acht-zehn Mann auf diesen Nußschalen zur See — ich habe



Abb. 5 Fischerboote in San Vicente

es selbst nicht geglaubt, bis ich mich davon überzeugt habe, daß tatsächlich so viele Kojen an Bord sind. Kojen ist übrigens sehr geschmeichelt; gewiß ist es in einem Sarg nicht unbequemer.

Sehr reizvoll ist auch die „Kombüse“, ein kleines gewölbtes Blechdach an Deck hinterm Schornstein, wo gerade ein großer Topf Platz hat. Da zu kochen mag an lauen Sommerabenden sehr romantisch sein, bei Wind und Seegang ist es eine Glanzleistung.

Was der Tourist normalerweise von Spanien gesehen hat, ist ein bißchen Madrid, Sevilla, Barcelona — und das ist für die meisten eben Spanien. Aber Spanien hat viele Gesichter und sehr verschiedene. Ich konzentrierte mich in diesem Urlaub bewußt auf die Nordküste. — Ein weiteres Nest, in dem ich mich einige Tage aufhielt, war Lastres.

Diese Zeichnung zeigt deutlicher als viele Worte, welchen Charakter dieser Ort hat. Er liegt ähnlich wie Blanke-



Abb. 6: Lastres



Abb. 7: Am Strand von Nazaré



Abb. 8: Fischerboot in Nazaré

nese an einen Steilhang gekuschelt, nur ist er noch viel kleiner, enger und winklicher. Der „Hafen“ ist so winzig, daß die Boote dort so ähnlich liegen wie die gefischten Anchoas, wenn sie in die Kisten sortiert worden sind. Man ist jetzt dabei, eine neue große Mole zu bauen, und auf diese Weise wird Lastres vielleicht in nicht allzu ferner Zeit sogar einmal zu einem Hafen, der in einem dicken Atlas verzeichnet sein wird.

Ganz anders sieht es im Westen aus — am Strande Portugals. Ein sehr malerischer Fischerort ist Nazaré.

Hier ist endloser Strand, es gibt nichts, was einem Hafen ähnlich sieht. Das ganze Leben spielt sich am Strande ab. Es gleicht einem Heerlager. Männer, Frauen, Ochsen, Boote, Kinder liegen im Sande herum. Die Männer fahren in ihren Booten ein Stück aufs Meer hinaus und werfen die Netze aus, die von den Leuten am Strand, vorwiegend von den Frauen, dann in mühevoller Arbeit wieder an Land gezogen werden. Die größeren Boote werden von Ochsen auf Strand geholt, die kleinen von den Männern. Diese Boote haben eine ganz andere Form als die des Nordens, ein breites, plattes Heck und einen sehr hochgezogenen Bug. Wie diese Form entstanden ist, ist offensichtlich. Hier am Strande ist selbst bei ruhigstem Wetter immer Brandung; mit großem Geschick werden die Boote im geeigneten Moment durch die Brandungswellen hindurch aufs Meer geschoben, und in der hier angedeuteten Weise lassen sie sich wieder ans Ufer spülen.



Skizze 2

Die Betrachtung dieses elementaren Vorgangs gibt manchem Aufschluß über die Entstehung von Schiffbauformen vergangener Zeiten. Jeder, der etwas von Seefahrt versteht, weiß, daß achterlicher Seegang der gefährlichste sein kann, und gewiß sind nicht zuletzt aus diesem Grunde die hohen Heckaufbauten entstanden, die den Schiffen bis ins 18. Jahrhundert hinein eigentümlich sind. Andere Gründe kamen hinzu — Platz zu gewinnen für die oft prunkvollen Unterkünfte der Offiziere oder fürstlichen Passagiere, dann die größere Deckshöhe, wodurch ein Schiff einem anderen im Kampfe überlegen werden konnte, und so fort. Aber ursprünglich waren es wohl rein seemännische Gesichtspunkte. Ich zeige einmal zwei zeitgenössische Darstellungen von Schiffen aus dem 16. und 17. Jahrhundert

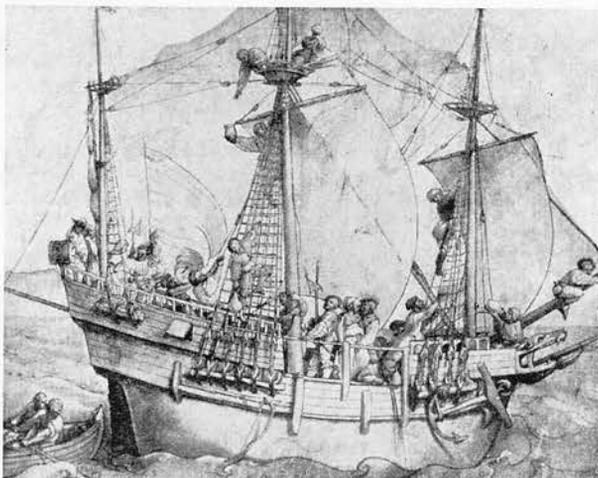


Abb. 9: Schiff um 1500

Da wir gerade bei Seefähigkeit sind und einen kurzen Blick in die Vergangenheit getan haben, möchte ich noch zu jenem „Blick in die Zukunft“ Stellung nehmen, der in unserem vorigen Heft getan wurde. Technische Voraussagen haben meistens an sich, daß sie schon nach wenigen Jahren von der Wirklichkeit weit in den Schatten gestellt werden. Wer zufällig den Film „Herrliche Zeiten“ gesehen hat, in dem noch der alte Kaiser Wilhelm zu sehen war, wird sich auch jener furchterregenden „Rakete“ erinnern, mit der man damals glaubte, schon in naher Zukunft Zeppeline torpedieren zu können. Ich zweifle nicht daran, daß das damals eine kühne Idee war. Wenn man es heute sieht, wirkt es zwerchfellerschütternd. Gewiß hat man damals mit allem möglichen gerechnet, nur nicht damit, daß die Zeppeline schon kurz darauf im Aussterben begriffen waren. Das ist sehr bezeichnend. Man beißt sich fest in eine enge Idee, deren Verwirklichung man erzwingen will, und übersieht dabei, daß sich die Verwirklichung oft gar nicht lohnt. Und so ist das wohl auch mit jener flügel-lahmen Ente, die in unserem letzten Heft zu sehen war. Erstens ist das Ding uralt. Schon im „Neuen Universum“ von 1935 ist ein zündendes Phantasiegemälde dieses Meeresschreckens der Zukunft zu sehen. Daß selbst nach zwanzig Jahren, in einem Zeitalter rasenden technischen Fortschritts, keine Anstalten gemacht wurden, das Ding in die Praxis umzusetzen, sollte einem denkenden Menschen genug sagen.

Verlassen wir einmal das Gebiet knabenhafter Illusionen und betrachten die auftretenden Mängel von der wissenschaftlichen Seite. Daß man ein Schiff auch mit Luftschrauben antreiben kann, ist bekannt. Ob der Wirkungsgrad der Luftschrauben besser ist als der von Wasserpropellern, läßt sich leicht errechnen. Daß aber die Luftschrauben schon im ersten Sturm vom Seeschlag unbrauchbar gemacht werden, ist mit Gewißheit anzunehmen.

Nun — werden die Erfinder sagen —, die Propeller liegen ja ganz hoch aus dem Wasser heraus. Das Schiff gleitet sozusagen nur mit dem hinteren Teil auf dem Wasser.

Das stelle ich mir sehr lustig vor, wie der Apparat dann munter von Welle zu Welle hüpfte, und die Schweiß- und Nietverbindungen müssen erst noch erfunden werden, die das aushalten. Von den Eingeweiden der Fahrgäste ganz zu schweigen. Und wer meint, das mit dem Seeschlag und den Propellern sei etwas weit hergesucht, dem hätte ich gewünscht, er sei dabeigewesen, wie auf dem Zerstörer, auf dem ich 1941 zur See gefahren bin, ein Brecher das Zielgerät auf dem vorderen Artillerieleitstand abbrach — und der liegt gewiß nicht niedrig! Hydrodynamische Vorgänge zu kennen, ist aber nun mal eine notwendige Voraussetzung für den, der sich mit der Erfindung schneller Seefahrzeuge beschäftigt. Daß das auf dem Wannsee funktioniert, bezweifle ich keineswegs. Aber der Ozean ist kein Wannsee, — das erlebte ich erst vor wenigen Wochen wieder in San Sebastian.

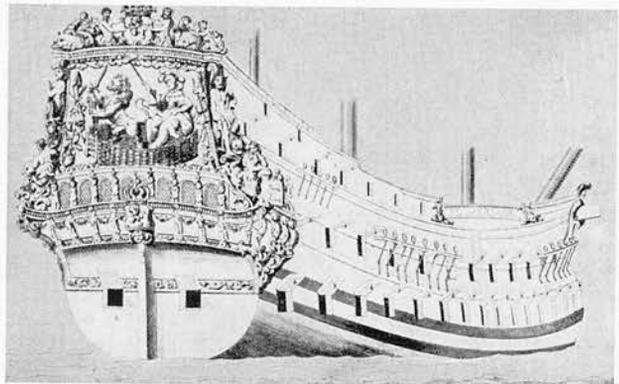


Abb. 10: Altholländisches Kriegsschiff

Dock-Stapellauf

„Das ist 'ne Wucht“, sagte ein kleiner Junge, als er die 32 500 t große „CABIMAS“ im neuen Schwimmdock I der DW am Reiherstieg sah. Der Eindruck des Riesenschiffes im Dock ist auch gewaltig. Vergleiche hierzu unser Bild auf Seite 10 und 11.

Zum erstenmal wurde am 20. Juli 1954 in unserem Betrieb Reiherstieg der Stapellauf eines großen Motortankers vorgenommen, der völlig abweicht von dem Verfahren, wie es bisher im Schiffbau üblich war.

Seit den ältesten Zeiten vollzog sich der Bau von Schiffen in allen Ländern der Welt in der hergebrachten Weise, daß der Schiffskörper auf einem Bauplatz mit geringer Neigung zum Wasser, dem sogenannten Helgen, errichtet wurde, von dem das Schiff nach Fertigstellung als ganzer Schiffskörper im Längs- oder Querablauf zu Wasser gebracht wurde.

Der stark fortschreitenden Entwicklung des Schiffbaues nach dem Zweiten Weltkrieg blieb es vorbehalten, den Schiffskörper selbst in Teilen herzustellen, um diese anschließend in einem hierfür geeigneten Schwimmdock oder Trockendock zusammzusetzen.

Der eigentliche Stapellauf entfällt damit. Durch Absenken des Schwimmdocks oder Fluten des Trockendocks schwimmt das in seinen Teilen erbaute Gebilde auf und vermeidet damit die Kosten und Risiken des Stapellaufs, die insbesondere mit zunehmender Größe der Schiffe nicht unbeträchtlich sind.

Die eigentlichen Gründe, die für die Deutsche Werft zur Vornahme des Baues großer Schiffe in Einzelteilen geführt haben, und die Vorteile, die sich die Bauwerft hierdurch verspricht, ergeben sich aus rein technischen Überlegungen und den aus der Gesamtanlage des Werftbetriebes und den in diesem zur Verfügung stehenden Mitteln, zum anderen aber auch aus dem Fortschritt der Technik, der es ermöglicht, durch Anwendung des Schweißens und Schneidens der Schiffsbleche und -profile Arbeitsverfahren anzuwenden, die zu einer völlig neuen Entwicklung im Schiffbau geführt haben.

Die ungewöhnliche Zunahme in der Größe der Schiffe in den Nachkriegsjahren, die im Handelsschiffbau zu Einheiten von 40 000 bis 50 000 t Tragfähigkeit führte, war mit den vorhandenen Werfteinrichtungen von der Mehrzahl der großen Werften kaum noch zu bewältigen und führte zu weitgehenden Unzulänglichkeiten wegen ungenügender Tiefe der Fahrwasserstraßen, der Häfen und Dockanlagen. Damit ergab sich für die großen Schiffswerften ganz von selbst die Frage, auf den Bau großer Schiffseinheiten zu verzichten auf Grund unzulänglicher Helgenanlagen oder einen Ausbau der Werftbetriebe vorzunehmen, um dem Ansteigen der Schiffsgrößen zu entsprechen oder neue Mittel und Wege zu suchen, um den gesteigerten Ansprüchen zu genügen, wie sie der Bau von Superschiffen ergibt.

Die Deutsche Werft hat sich für den letzteren Weg entschieden, weil sie in der von ihr seit Jahren entwickelten Sektionsbauweise bei weiterem folgerichtigen Ausbau dieses Arbeitsverfahrens einen erheblichen technischen Fortschritt im Schiffbau in bezug auf Bauzeit und damit letzten Endes auch eine Ermäßigung der Kosten für die Herstellung des Schiffskörpers erblickte.

Eine nach diesem Gesichtspunkt arbeitende Schiffswerft wird zu einer völlig abweichenden Planung der Gesamtanlage und des Aufbaus kommen müssen, was letzten Endes darin gipfelt wird, auf die Erstellung von Bauhelgen überhaupt zu verzichten und dafür ebene Bauplätze anzulegen an Ausrüstungskais mit ausreichenden Krananlagen und Dockliegeplätzen, in denen sich der Zusammenbau der am Kai erstellten Schiffskörperteile zu vollziehen haben wird.

In dem großen, soeben fertiggestellten Schwimmdock der Deutschen Werft von 20 000 t Hebefähigkeit haben die im Betrieb Finkenwerder hergestellten Einzelteile, bestehend aus

einem Hinterschiff von 127,5 m Länge
und einem Gewicht von 5500 t

und dem anschließend daran gebauten

Vorschiff von 64,5 m Länge
und einem Gewicht von 2650 t

Aufnahme gefunden, um nach Ausrichten der beiden Bauteile und Zusammenschweißen als eine Einheit nach Absenken des Docks zu Wasser gelassen zu werden. Wenn auch bei diesem ersten Schiffsneubau — in seinen Hauptabmessungen von

Länge über alles 660' 0"
Breite auf Spanten 87' 0"
Seitenhöhe bis zum
Oberdeck mittschiffs . . 45' 6"

— noch nicht alle Möglichkeiten in bezug auf die Bauzeit ausgeschöpft worden sind, so hat das von der Deutschen Werft in Angriff genommene Verfahren jedoch gezeigt, daß es auf diesem Wege keine Grenze für den Bau größter Schiffe gibt, sofern Dockmöglichkeiten vorhanden sind — unter Vermeidung aller Risiken und Kosten des Stapellaufs —, die an irgendeiner Stelle des Betriebes erbauten Einzelteile zusammenzuführen.

Für das im Anschluß an Bau-Nr. 670 zur Ausführung kommende Schwesterschiff wird an Hand des während des Baues dieses Schiffes festgelegten Arbeitsplans derart disponiert werden, daß mit dem Zuwasserlassen des zweiten Schiffes auch alle wesentlichen Teile der Inneneinrichtung beschafft sein werden, so daß in Zukunft nach dem Zusammenschweißen der Bauteile im Dock und anschließendem Absenken des Schiffskörpers das Schiff praktisch zur Probefahrt bereit sein wird.

Erst dann wird das Endziel erreicht sein, durch wesentliche Verkürzung der Bauzeit und erhebliche Kostenersparnis, das der Deutschen Werft bei der Durchführung der Bauweise großer Schiffseinheiten aus einzelnen Bauteilen vorschwebt und im vorliegenden Falle für den Neubau „Cabimas“, eines 32 500-t-Tankers für die Tochtergesellschaft der Gulf Oil Corporation, New York, erstmalig zur Anwendung gekommen ist.

Dr. William Scholz

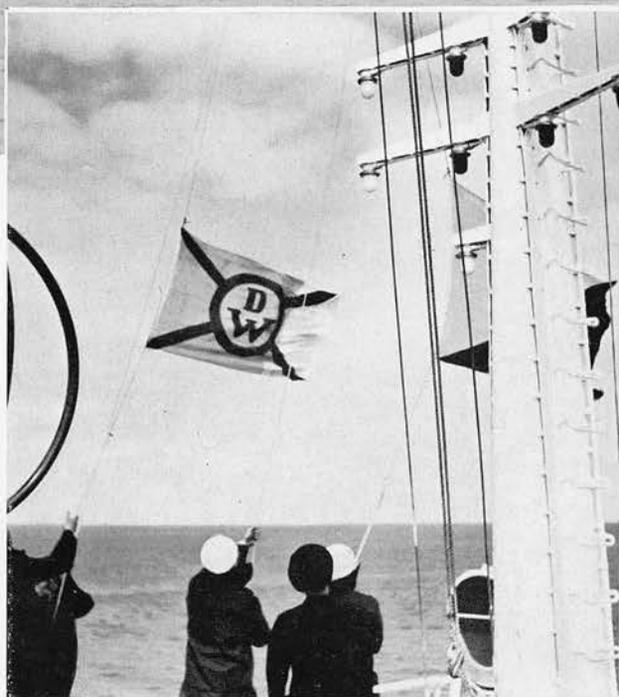
Was die letzten Wochen brachten



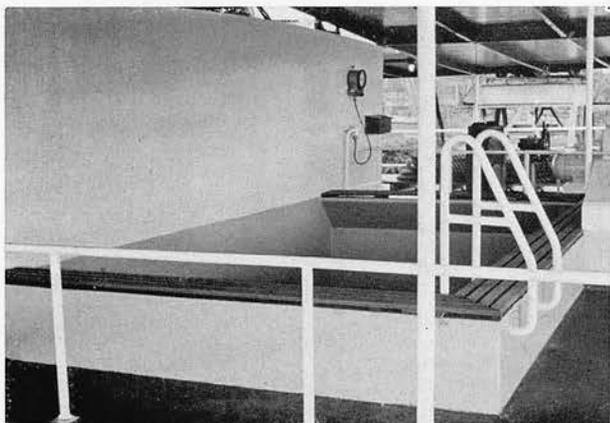
MT „Rudolf Oetker“ auf Probefahrt



Probefahrtgäste auf der Brücke



Flaggenwechsel



Schwimmbad an Bord von MT „Rudolf Oetker“

Am 30. Juni 1954 wurde wieder einmal ein Schiff abgeliefert. An diesem Tage übernahm die Reederei Rudolf A. Oetker, Hamburg, ihren jüngsten Tanker „Rudolf Oetker“. Das Schiff hat eine Größe von 18 300 Tonnen. Dieser neue Tanker ist mit besonderen Bequemlichkeiten für die Mannschaft ausgerüstet. Er unterhält u. a. auch ein Schwimmbad für die Besatzung.

Die Probefahrt verlief ohne jede Beanstandung. Die gründlichen Erprobungen an der Werft ermöglichten es, das Schiff ohne vorangegangene Werft-Probefahrt während der ersten Erprobung außerhalb der Elbmündung an den Auftraggeber abzuliefern und sofort von



DEUTSCHE WERFT

DOCK 1

REIHERSTIEG

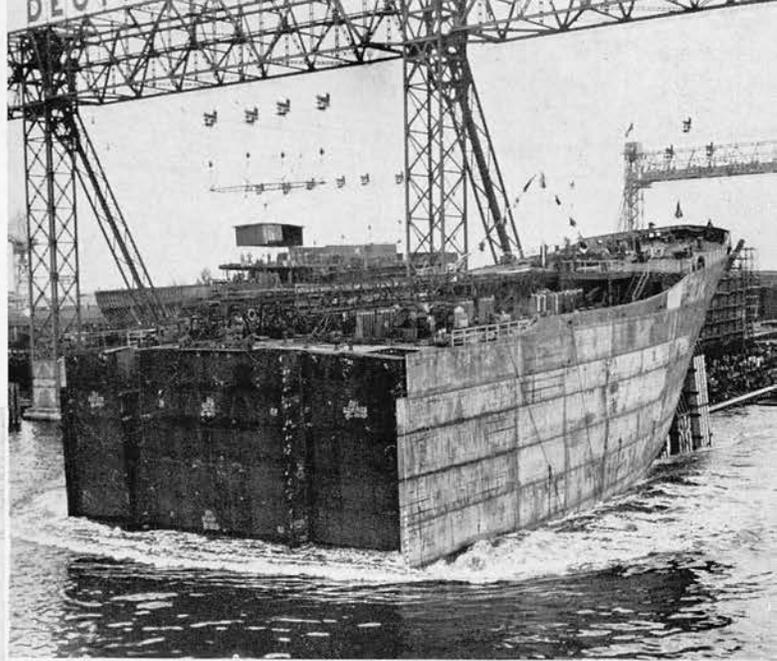


Cuxhaven aus zur ersten Ausreise in See zu schicken.

Der 1. Juli 1954 brachte uns ein besonderes Ereignis. An diesem Tage wurde nämlich der zweite Teil des Turbinentankers „Cabimas“ mit einem Eigengewicht von 2650 Tonnen zu Wasser gelassen. Fast alle Belegschaftsangehörigen, die es irgendwie ermöglichen konnten, haben diesem Ereignis beigewohnt.



Stapellauf der „Plagiola“



Stapellauf 2. Hälfte TT „Cabimas“

Den Stapellauf eines weiteren Tankers erlebten wir am 12. Juli 1954, an dem der Turbinentanker „Plagiola“, ein 15 200 Tonnen großer Turbinentanker für die Reederei N. V. Petroleum Maatschappij, „La Corona“, Rotterdam, vom Stapel gelassen wurde. Die Taufe nahm Frau Gerda Müller von Blumencron vor. Die „Plagiola“ sieht jetzt am Ausrüstungskai ihrer Fertigstellung entgegen.

Das bedeutendste Ereignis des Monats war die Taufe des 32 500-Tonnen-Turbinentankers „Cabimas“. Die Taufe des Schiffes wurde von Frau Helen B. Settle, Pittsburgh, USA, vorgenommen.

Das Schiff wird nach Fertigstellung bei einer Turbinenleistung von 12 500 SHP im beladenen Zustande eine Geschwindigkeit von 15,5 Knoten erreichen. Die von der Deutschen Werft gebaute Kesselanlage besteht aus zwei Babcock & Wilcox - Hochdruckwasserrohrkesseln. Der

Der Taufakt





Die Bauteile der „Cabimas“ werden ins Dock geschleppt

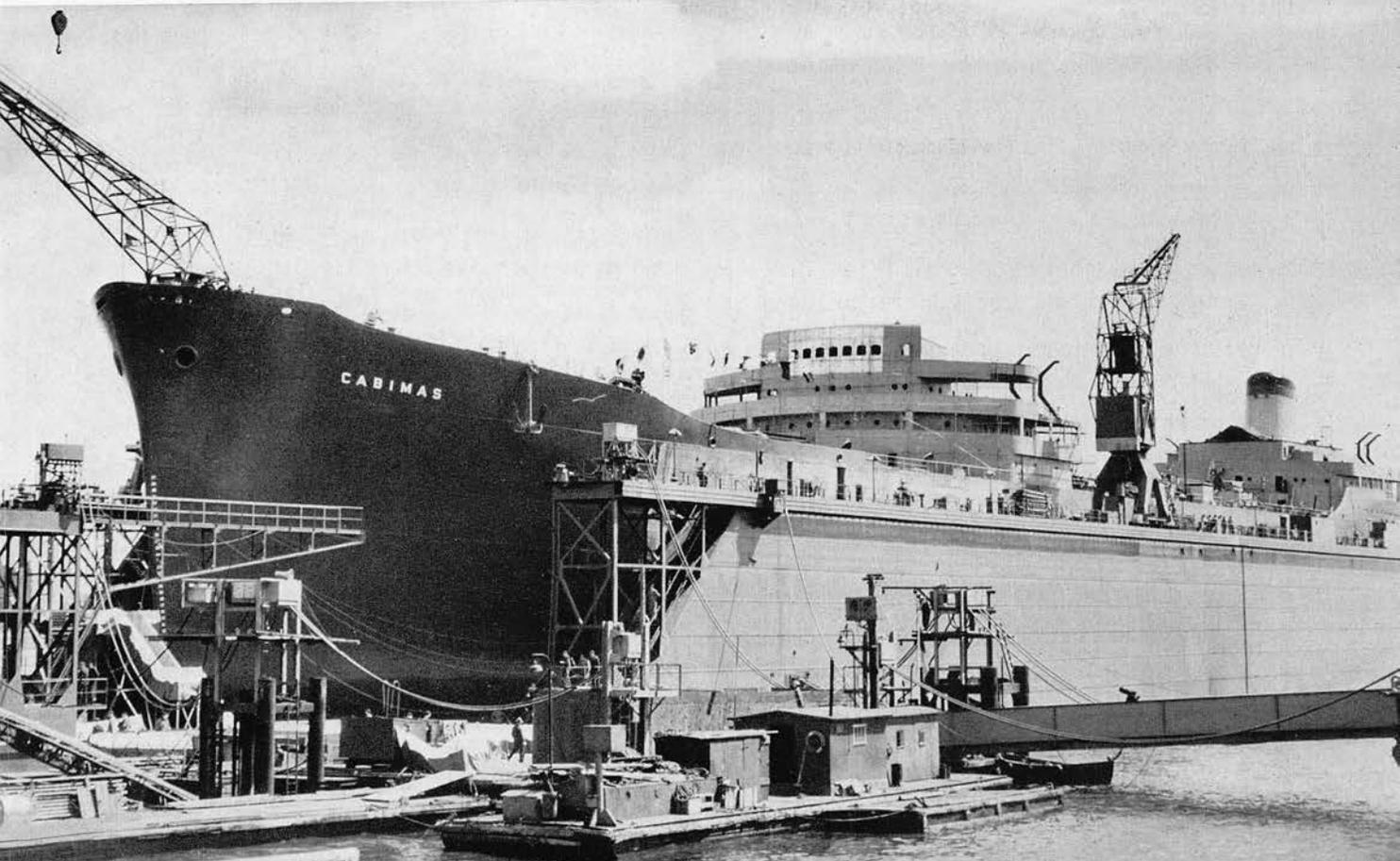
Antrieb erfolgt durch eine Getriebe-Turbinenanlage, die bei 105 U/min. maximal 13 750 SHP leistet.

Die ältesten „Werftthasen“ waren überrascht, wie schnell das Dock nach der Taufe absank. Schon nach wenigen Minuten war der Dockboden vom Wasser überspült. Alle hatten das Aus- und Eindocken von Schiffen schon oft genug erlebt, um eigentlich nicht mehr beeindruckt werden zu können. Und doch war das Ganze ein großes Erlebnis für alle Beteiligten. Wie groß die Leistungsfähigkeit des neuen Docks I ist, ergibt sich daraus, daß seine Tragfähigkeit beim Heben der „Cabimas“ nicht einmal zur Hälfte in Anspruch genommen wurde. Mit der von der Deutschen Werft entwickelten Bauweise wird es in Zukunft möglich sein, die in den Werkstätten vorbereiteten Schiffsteile durch Zusammensetzen im Dock soweit betriebsfertig herzurichten, daß fast unmittelbar nach erfolgter Dock-Taufe die Probefahrt angeschlossen werden kann.



Frau Helen B. Settle tauft TT „Cabimas“

Die „Cabimas“ nach dem Zusammenbau im Dock



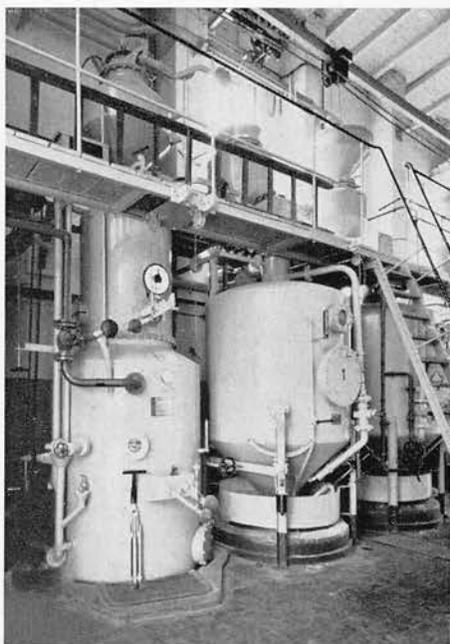
Etwas über Azetylen und seine Herstellung

Die Erweiterung unseres Betriebes in den letzten beiden Jahren mußte zwangsläufig auch zu größerem Verbrauch an Sauerstoff und Azetylen führen. Diese zum Brennschneiden und Schweißen verwendeten Gase werden in werfteigenen Erzeugungsanlagen hergestellt.

Während die Sauerstoffanlage bereits im Vorjahre durch Aufstellung einer Linde-Kaltvergaseranlage vergrößert wurde, ist die Erweiterung der Azetylenanlage erst in der Osterwoche in Angriff genommen und Ende Mai beendet worden.

Bisher waren in der Anlage zwei Hochdruck- und zwei Niederdruckentwickler vorhanden.

Entwickler sind, mal ganz primitiv ausgedrückt, Apparate, welche mit Wasser aufgefüllt werden, in welches man Stücke Calciumkarbid hineinschüttet.



Entwickler

Das in den Niederdruck-Entwicklern erzeugte Azetylen strömt unter geringem Druck in einen Gasometer, aus dem es durch zwei Kompressoren abgesaugt und zu den Füllsträngen in die dort angeschlossenen Flaschen gepumpt wird.

Die Beschickung der Entwickler wird gesteuert durch die Gasglocke des Gasometers. Ist sie ganz ausgeschoben, dann ist die Gasentwicklung zu intensiv oder die Entnahme zu gering. In diesem Falle wird — durch Seilzug und Rollenführung auf die Karbidbeschickungstrommel im Entwickler übertragen — die Karbidbeschickung verlangsamt, im entgegengesetzten Falle beschleunigt.

Die Beschickungsmenge eines ND-Entwicklers beträgt 250 kg, die stündliche Leistung = 50 000 l. Man rechnet für 1 kg Karbid = 300 l Azetylen. Hieraus ergibt sich, daß aus diesen 250 kg Karbid 75 000 l Gas, und zwar innerhalb $1\frac{1}{2}$ Stunden, entwickelt werden.

Der Entwickler wird dann abgeschlammt, gespült und wieder neu mit Wasser gefüllt, worauf die Gaserzeugung wieder neu erfolgt.

Der Verbrauch an Karbid nur für die Erzeugung von Flaschengas beläuft sich in 24 Stunden auf 2500 kg, der Preis dafür auf rund 1000 DM. Theoretisch werden dafür — 125 Flaschen gefüllt.

Normale Sauerstoff- und Azetylenflaschen haben einen Rauminhalt von 40 l. Während man aber Sauerstoff direkt mit 150 atü Überdruck in die Flaschen pumpen und aufspeichern kann, ist solches Verfahren bei Azetylen nicht möglich. Dieses Gas hat nämlich die Eigenschaft, bei höherem Druck als 1,8 atü und bei gleichzeitig höherer Temperatur als 300°C zu zerfallen, d. h. sich wieder zu trennen in seine beiden chemischen Bestandteile, in Kohlenstoff und Wasserstoff.

Dabei entsteht infolge der starken Wärmeentwicklung ein Druck, der 11mal so hoch liegt wie der Anfangsdruck. Aus diesem Grunde werden in der Azetylenanlage alle Rohre, die normalerweise 25 atü Betriebsdruck auszuhalten haben, durch das Gewerbeaufsichtsamt einem Probedruck von 300 atü unterzogen!

Die mit 150 atü vollgepumpte Azetylenflasche würde einen Explosionsdruck von $150 \times 11 = 1650$ atü nicht aushalten und auseinanderfliegen. Dieser Fall könnte eintreten bei jedem an einem Schweiß- oder Schneidbrenner auftretenden Flammenrückschlag, der in die Flasche hineingelangt.

Übrigens würde das Azetylen schon längst bei diesem hohen Druck verflüssigt und wie ein Sprengstoff wirken. Man hat nun herausgefunden, daß ein Flammenrückschlag zum Stillstand gebracht werden kann, wenn man ihn sich in ganz engen Kapillarröhrchen totlaufen läßt und sich diese Erkenntnis bei der Aufspeicherung des Azetylens zunutze gemacht.

Der Hohlraum der Azetylenflasche wird vollkommen ausgefüllt mit einer porösen Masse, bestehend aus Kieselgur, Holzkohle und Bindemasse oder aus Bimskies, Torfmull und dergleichen, je nachdem welche Firma; es gibt in der Bundesrepublik etwa fünf, die Flaschen nach ihren Rezepten auffüllen.

Die Porosität dieser in die Flaschen hineingestampften Massen beträgt etwa 75—80 %, d. h. von dem zur Verfügung stehenden Flaschenraum von 40 l ist nur $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{3}$ mit den festen, aber porösen Bestandteilen aufgefüllt. Der übrige Hohlraum, gebildet aus Poren und Kanälchen der Füllmasse, dient zur Speicherung des Gases. Die poröse Masse wird getränkt mit Azeton, einer ätherartigen, brennbaren Flüssigkeit, welche die Eigenschaft besitzt, Azetylen in großen Mengen aufzunehmen, ähnlich wie bei der Selterfabrikation das Wasser die Kohlensäure aufnimmt.

Das Gewicht der Stahlflasche einschließlich der Füllmasse und des Azetons bezeichnet man als Leergewicht und schlägt es in den Flaschenmantel ein.

Aus dem Betrieb zurückkommende Flaschen werden in der Füllstation von Restgasen entleert und anschließend gewogen. Stimmt das ermittelte Gewicht nicht mit dem von der Flasche abgelesenen überein, muß Azeton nachgefüllt werden.

Eine Azetylenflasche enthält rund 6000 l Gas mit einem Gasgewicht von 6 kg. Um diese Menge speichern zu können, ist eine ganz bestimmte Menge Azeton erforderlich, und daher ist die Gewichtskontrolle von ausschlaggebender Bedeutung.

1 kg Azeton nimmt bei atmosphärischem Druck 25 l Azetylen auf. Bei einem Flaschendruck von 15 atü beträgt die Gasaufnahme $15 \times 25 = 375$ l. Um also 6000 l Azetylen speichern zu können, müssen $\frac{6000}{375} = 16$ kg Azeton eingefüllt werden. Bei höheren

Flaschendrücken, etwa bei 25 atü, würden $25 \times 25 = 9,6$ kg Azeton erforderlich sein. Diese Zahlen gelten für eine Temperatur von 15°C . Bei niedrigerer Temperatur im Füllraum nimmt das Azeton mehr, bei stei-

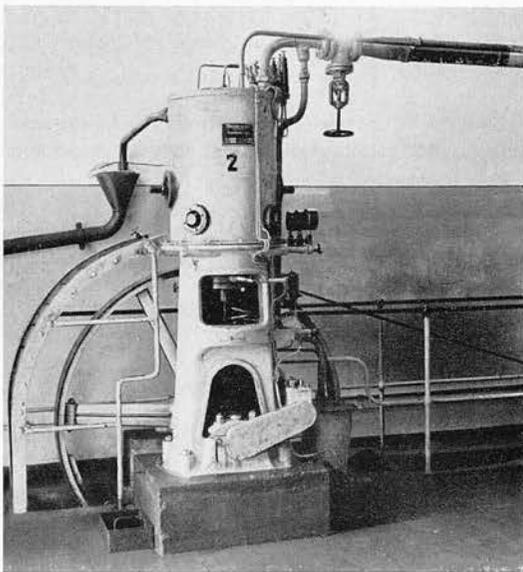
gender weniger Gas auf. Dadurch ändert sich auch der Druck in der Flasche, wie die folgende kleine Tabelle angibt.

Temperatur	- 5	0	+5	+10	+15	+20	+25	+30 °Cels.
Druck	8,8	10	11,4	14,1	15	17	19	22 atü.

Also: „Der Druck in der Flasche sagt nichts Genaues über die aufgespeicherte Menge. Nur das Wiegen vor und nach der Füllung gibt darüber Klarheit!“

Wichtig ist, daß Azetylenflaschen, aus denen Gas entnommen wird, nicht liegend, sondern am besten stehend angeordnet werden, weil sonst leicht Azeton mitgerissen wird.

Da, wie im Vorhergehenden bereits gesagt, das Azetylen bei Drücken über 2 atü und höherer Temperatur zum Zerfall neigt, kann man die Azetylenflasche nicht wie eine Sauerstoffflasche innerhalb von 20 Minuten auf den nötigen Fülldruck bringen, sondern es bedarf dazu einer viel längeren Zeit.

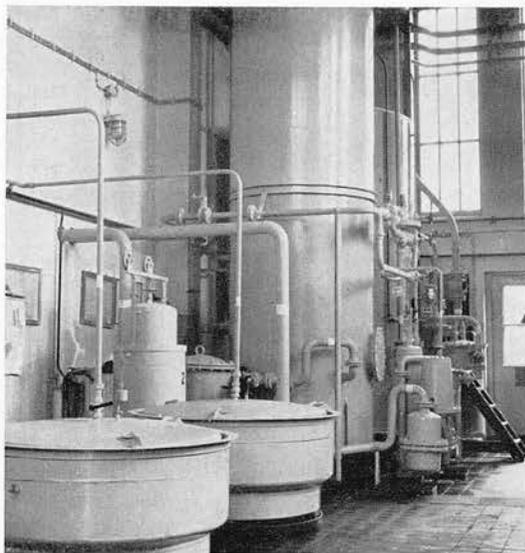


Abfüllkompressor

Der zum Füllen der Flaschen benutzte sogenannte Abfüllkompressor hat eine Stundenleistung von 15 m³. Er ist dreistufig gebaut, weil die bei der Kompression des Gases von 0 auf 25 atü auftretende Wärme bereits innerhalb des Kompressors zu einem Azetylenzerfall führen würde. Das Gas wird nacheinander in 3 Zylindern komprimiert. In der ersten Stufe auf 3,2 atü, in der zweiten Stufe auf 10 atü, in der dritten Stufe auf den Enddruck = 25 atü, wobei die in den einzelnen Stufen auftretende Kompressionswärme durch Kühlwasser (in Kühlschlangen) abgeführt wird.

Bevor das Gas in die Flaschen gelangt, wird es einem Reinigungsprozeß unterworfen. Das erzeugte Gas enthält neben den aus den Entwicklern mitgenommenen Wasserbestandteilen auch noch chemische Verunreinigungen, die sich aus Schwefelwasserstoff, Ammoniak und dergleichen zusammensetzen und die beim Schweißen gewisser Materialien zu Rissen oder zu mangelnder Festigkeit der Schweißnähte führen. Diese unliebsamen Beimengungen werden in Reinigern (Bild 3), die mit einer chemischen Reinigungsmasse beschickt werden, ausgeschieden.

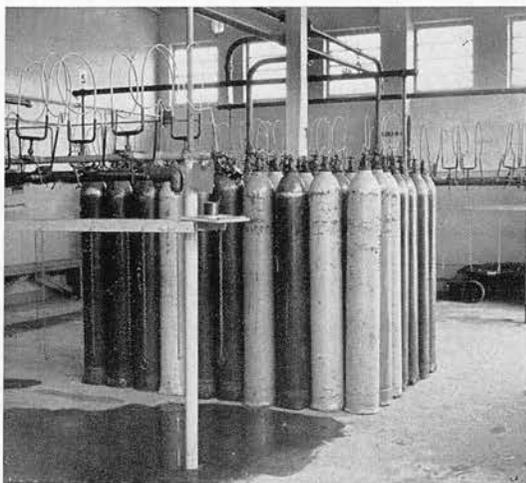
Ein Streifen Löschpapier in eine Silbernitratlösung (Höllensteinlösung) getaucht und über einen geöffneten Probierhahn am Reiniger gehalten, zeigt durch Schwarzwerden an, daß die Reinigungsmasse verbraucht ist und durch neue ersetzt werden muß. Man rechnet für 1 cbm Gas — 60 g Reinigungsmasse.



Reiniger

Die Wasserbeimengungen werden in Trockenflaschen, welche mit Chlorcalcium gefüllt sind, ausgeschieden; sie sind höchst unerwünscht, weil sie — in die Flaschen gelangt — eine Verdünnung des Azetons und damit eine geringere Aufnahmefähigkeit des Azetons verursachen.

Schon wenige Prozent Wasser setzen das Lösungsvermögen des Azetons so stark herab, daß sich eine Flaschenfüllung nicht mehr lohnt, weil die Gasentnahme der Flasche zu gering ist.



Teil der Flaschenfüllstation

Unsere Flaschenfüllstation ist mit 6 Füllsträngen zu je 24 Flaschenanschlüssen zum Aufpumpen ausgerüstet. Theoretisch müssen nun bei der Kompressorleistung von 15 m³/h 2 1/2 Flaschen von je 6000 l Inhalt in einer Stunde gefüllt sein. Das ist aber nicht möglich, und zwar aus folgendem Grunde: Beim Öffnen einer Selterflasche entweicht die im Wasser aufgelöste Kohlensäure nicht etwa plötzlich, sondern erst nach längerer Zeit. Genau so verhält es sich mit dem Azetylen. Die Gasentnahme beträgt je Flasche etwa 1000 l je Stunde.

Schneller gibt das Azeton die gelöste Menge eben nicht frei. Bei Verwendung großer Schweiß- oder Anwärmdüsen hört die Entnahme bald auf oder beginnt wesentlich geringer zu werden. Der Schweißer oder Anwärmer beginnt zu fluchen: „Schon wieder die Buddel leer; die Brüder in der Azetylen-Anlage pumpen die Dinger nur halb voll!“ Er schließt die Flasche ab und nimmt eine neue vor. Die losgenommene bekommt den Kreidever-

merk „leer“, geht zur Füllstation, wird dort entleert und wieder gefüllt, — dadurch unnötigen Transport und unnötige Kosten verursachend. Warum das alles? Weil der Mann eben nicht wußte, daß er von einer Azetylenflasche nichts Unmögliches verlangen kann, jedenfalls nicht mehr als 1000 l je Stunde Gasabgabe. Kommt solche Flasche ohne Entleerung an den Füllstrang, was nicht zulässig ist, dann wundert man sich, daß sie schon in 2 Stunden gefüllt ist.

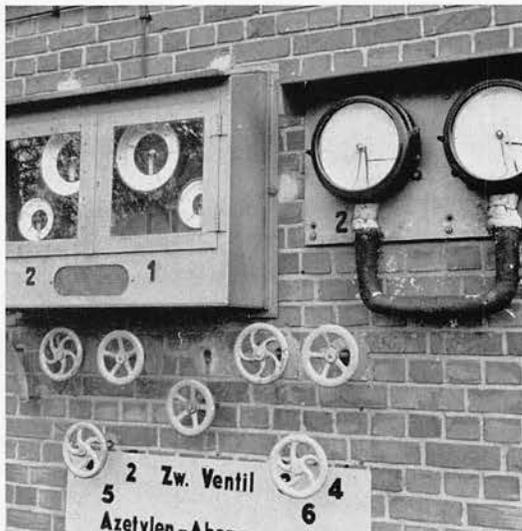
Vor dem Eintritt des Azetylens in die zu füllenden Flaschen muß noch eine Analyse des Gases, das heißt eine Untersuchung auf Reinheit erfolgen. Der Reinheitsgrad darf nicht unter 98 % liegen. Das bedeutet, es dürfen höchstens 2 % Luft vorhanden sein, sonst Gefahr der Knallgasbildung in der Flasche.

Diese Untersuchung muß ebenfalls an den Entwicklern, und zwar bei jeder Neubeschickung, gemacht werden, desgleichen beim Anfahren hinter jedem Gasometer und in der gesamten Leitung.

Wenn, wie bereits erwähnt, zum Aufpumpen von 2 1/2 Flaschen etwa 1 Stunde erforderlich ist, dann müßte die Aufpumpzeit für die an einem Füllstrang angeschlossenen 24 Flaschen rund 10 Stunden betragen.

$$\frac{24 \times 6000}{15\ 000} = 9,6 \text{ Stunden.}$$

Tatsächlich aber zeigen die Manometer bereits nach 5 bis 6 Stunden einen Druck von 25 atü an.



Schreibapparate

Die Flaschen werden nun vom Füllstrang abgeschaltet und bleiben 6 bis 7 Stunden stehen. Während dieser Zeit fällt der Druck ab auf etwa 18 atü, ein Zeichen dafür, daß ein Teil des Azetylens gar nicht vom Azeton gelöst, also aufgenommen wurde, sondern nur in komprimierter Form in der Flasche gespeichert war. Erst beim Abstehen hat das Azeton die Zeit gefunden, sich bis zur Sättigung mit Azetylen vollzusaugen.

Nach nochmaligem Aufpumpen von etwa 2 Stunden Dauer ist der bleibende Enddruck erreicht. Die Gesamtaufpumpzeit beträgt damit rund 15 Stunden für jede Azetylenflasche.

Um Drucksteigerungen zu vermeiden, sollte man Azetylenflaschen, deren Lagerung in praller Sonne sich nicht vermeiden läßt, mit Asbeststücken oder ähnlichen Stoffen abdecken! Lagerung in der Nähe von Feuer ist verboten. Überhaupt müssen Azetylenflaschen sorgfältig behandelt werden. Eingebulte Flaschen werden meistens bei der Besichtigung durch den Abnahmebeamten verworfen, weil eine weitere Verwendung lebensgefährlich ist.

Nebenbei: Jede Azetylenflasche kostet 232 DM (eine Sauerstoffflasche nur 140 DM). Innerhalb des letzten Jahres wurden 30 verbeulte oder sonstwie beschädigte Flaschen vernichtet und damit rund 7000 DM vergeudet. Dafür hätten mehr als 20 Betriebsangehörige einen 14tägigen Ferientaufenthalt genießen können!

Als Knallgas bezeichnet man jedes Gemisch von brennbaren Gasen oder von Flüssigkeitsdämpfen mit Luft oder mit Sauerstoff. Es ist in ganz bestimmten Gemischen explosionsfähig.

Im Umgang mit Azetylen sind, um es zu einer Explosion kommen zu lassen, stets zwei Voraussetzungen erforderlich:

1. muß ein Knallgasgemisch vorhanden sein,
2. muß eine Zündung erfolgen.

Azetylen in Verbindung mit Sauerstoff oder mit Luft, die ja 21 % Sauerstoff enthält, ergibt immer Knallgas. Dieses Gemisch ist deswegen besonders tückisch, weil seine Explosionsgrenzen so weit liegen, und zwar zwischen 2,8 und 93 %, das heißt 2,8 % des Rauminhaltes mit Azetylen gefüllt, ergibt ein explosives Gemisch genau so wie ein solches, bestehend aus 93 % Azetylen und 7 % Luft oder Sauerstoff und wie alle Gemische, die dazwischen liegen.

Zur Vermeidung von Verwechslungen, etwa indem man eine Sauerstoffflasche an den Füllstrang einer Azetylenanlage anschließt, sind die Flaschenanschlüsse verschieden gehalten.

Der Anschlußzapfen eines Sauerstoffventils hat Rechtsgewinde mit einem Durchmesser von 26,2 mm, während die Azetylenflaschenventile mit Bügelanschluß ausgerüstet sind. Die Anschlußzapfen aller anderen Gasflaschenventile haben Linksgewinde mit 21,8 mm Durchmesser.

Auch sonst sind alle erdenklichen Vorsichtsmaßnahmen getroffen, um die Azetylenanlage vor Schaden zu bewahren.

Kontaktmanometer schalten die Kompressoren aus und lassen eine Hupe ertönen, sobald in der Druckleitung der Druck 25 atü übersteigt oder in der Saugleitung ein Unterdruck unter 50 mm WS entsteht. Außerdem sind Explosionsdruckplättchen vorgesehen, die beim Versagen der Druckkontaktmanometer brechen und das Gas über Dachhöhe ins Freie strömen lassen. Während des Füllvorganges zeichnen Schreibapparate den Druckverlauf genau auf. Sie sind an den Außenwänden (siehe Bild 5) der Azetylenanlage angebracht, weil bei etwa eintretender Explosion die Wahrscheinlichkeit besteht, die Schreibblätter wiederzufinden, um daraus Schlüsse über die Ursache ziehen zu können. Bei zu großer Erhitzung der Flaschen während des Füllens genügt ein Hebeldruck, um eine Berieselungsanlage in Tätigkeit zu setzen und die Flaschen herunterzukühlen.

Übermäßige Angst vor der Azetylenanlage ist durchaus unbegründet, doch wäre es sehr zu begrüßen, wenn in Zukunft niemand von den Männern, die den Ausgang Finkenwerder Siedlung benutzen, mit brennender Zigarette, Zigarre oder Pfeife an der Azetylenanlage vorbeigehen würde. Im anderen Falle wäre zu überlegen, ob im Interesse der Sicherheit nicht besser der Ausgang Siedlung ganz wegfallen müßte, und das wäre doch schade.

Also bitte!

Die auf der Werft im Umlauf befindlichen Azetylenflaschen erreichen die stattliche Zahl von 850 Stück, hinzu kommen noch 130 Stück für Betrieb Reiherstieg. Sie alle zusammen stellen einen Wert von rund 200 000 DM dar. Innerhalb 24 Stunden können nur 100 bis 120 Flaschen mit Azetylen gefüllt werden. Eine Mehrleistung ist leider ohne einen neuen und größeren Abfüllkompressor nicht möglich.

Vielleicht bekommen wir den aber eines Tages auch noch!

Urlauber schreiben

Nu sünd wi hier all eene Woch,
 bi Regn Märrin wi an,
 twee scheune Dog dee harrn wi noch,
 nu regnt dat wat dat kummt.
 Wenn dat noch lang soo wieder geint,
 dann supt wi hier noch aff,
 dat Water uns in'n Steebel steint,
 in dütt verdreihle Kaff.
 Wi drückt uns hier in' Kneipn rum,
 hefft nix vun dee Natur,
 speelt Skot, driinkt Enzian un Rum
 un Beer in eene Tour.

In ganzen Leben hefft ick nich
 woll sopn sooveel Beer,
 ick gläub, komt wi no Hamburg trüch,
 dann is dee Büdd leer.
 Woll is dat hier in Schliersee schein,
 wenn Sünn bloot schienen wull,
 süns kriegt wi art noch koole Teun,
 un supt uns hier noch voll.
 Soo sorg wi vor dat Glickgewicht
 vun bi'n un but'n denn;
 wi hofft dat wedder betert sich,
 komt wi nah Hamburg henn.

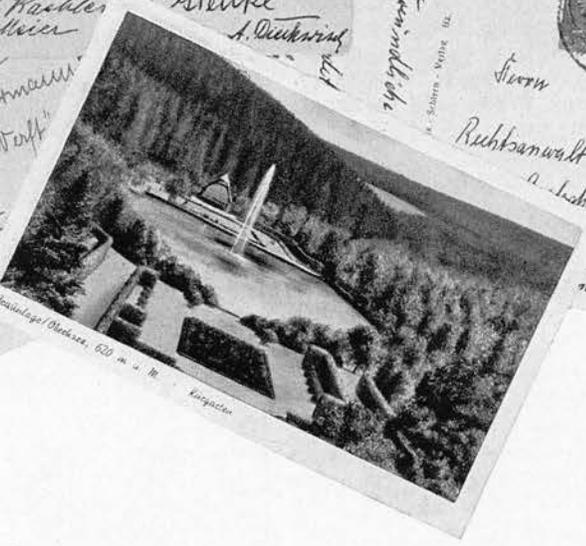
Fr. Seher, Bronske, E. Himmelhau,
 O. Fockewald, Kneip, W. Kollro,
 F. Vogel, H. Hoffmann, E. Meier, August Grabel,
 M. Kneip, Paul Wächter,
 Hans Meier, A. Dickmann

S.O.S
 aus
 Schliersee.

Postmark: Schliersee
 1.00
 1.00

Geosthof Seerose - Schliersee
 die geostliche nach 17 Stunden mit
 dem Boot nach Schliersee. Eigenes Kabinen-
 Boot.
 Auch für kleine Kabinenwagen
 einm. Kabinenwagen - Preis 10,-
 hier.
 Kist hängt der Kinnel nicht
 bis jetzt.
 Als Tank wünschen wir det
 "E.W." mit der viele nippelge
 für die folgenden Jahre damit
 auch noch anlett, brent
 Arbeitsteil in den Genuss
 eines Ferienaufenthaltes zu
 kommen.
 Schillersee gewinn ich von dem
 Friseur J. Kollro - Preis 10,-

An den Klabaikermann
 des "Kenschen-Werff"
 Seuburg
 Prof.



Rechtsanwalt Pflenz
 a. Lake-Werff A.B.
 in Kempten
 rd.

GOLDENE HOCHZEIT



Unser Rentner Paul Frenze und seine Frau
 feierten ihre goldene Hochzeit

Für erwiesene Aufmerksamkeiten und Glück-
 wünsche anlässlich unserer Vermählung sagen
 wir hiermit allen Kollegen unseren herzlichen
 Dank.

Günther Lichtenberg und Frau Betty
 geb. Karger

Für erwiesene Aufmerksamkeiten und Glück-
 wünsche anlässlich meines 25jährigen Dienst-
 jubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung
 sowie allen Kollegen meinen herzlichen Dank.

Joachim Lohse

Aus dem Betriebssport



Das besondere Ereignis des hinter uns liegenden Monats war das Firmensportfest in Geesthacht am Sonntag, dem 11. Juli 1954. Die Deutsche Werft beteiligte sich mit einer Fußball-, einer Handball-, einer Jugendfußball-, einer Kegel- und einer Staffellaufmannschaft an diesem Tage. Das Wetter war leider so scheußlich, wie es nur sein konnte. An keiner Sekunde des Tages waren wir ohne Regen. So konnte es nicht ausbleiben, daß auch die Wettkämpfe und die Leistungen darunter litten.

Die Wettkämpfe begannen mit der 2500-m-Staffel, in der wir mit unserer Mannschaft den vierten Platz belegten.

Bei den sich anschließenden Fußball-Turnierkämpfen, bei denen 30 Firmenmannschaften beteiligt waren, kamen wir unter die letzten acht Mannschaften. Dann mußte das Spiel abgebrochen werden, weil die Plätze unbenutzbar geworden waren. Die Fortsetzung des Turniers wird in Hamburg auf dem Rapid-Platz Anfang August stattfinden. Hoffen wir, daß unsere 1. Fußballmannschaft an die großartigen Leistungen in Geesthacht anknüpft. Dann brauchen wir uns wegen des Ausgangs der Kämpfe keine Sorgen zu machen.

Das Handballturnier fiel vollständig aus, weil die Plätze unbenutzbar waren. Die Spiele werden ebenfalls nachgeholt.

Unsere Jugend-Fußballmannschaft hatte viel Pech bei ihrem ersten Spiel. Sie verlor dieses Spiel und schied damit aus dem Wettkampf aus.

Unsere Kegler, die sich bei den Hamburger Ausscheidungskämpfen für die Teilnahme in Geesthacht qualifiziert hatten, konnten sich dort nicht durchsetzen.

Es fand in Geesthacht noch ein gemütliches Beisammensein statt. Alle Beteiligten haben sich dabei sehr wohlgefühlt.

Unsere 1. Fußballmannschaft, die in der Punktserie bisher ohne Punktverlust durchgekommen war, mußte im Endspiel gegen die Mannschaft von Ilo, die beim Hinspiel 2:0 geschlagen worden war, jetzt beim Rückspiel eine 3:0-Niederlage in Kauf nehmen. Damit stehen beide Mannschaften gleich. Es muß also noch ein Ausscheidungsspiel stattfinden, um den Hamburger Meister der Klasse festzustellen. Unsere 3. Mannschaft hat bereits den Meistertitel in der Tasche. In den anderen Klassen wird noch gekämpft.

Unsere Schachgruppe muß im August die Meldungen über die Teilnahme am Winterturnier abgeben. Wir beabsichtigen, zwei Mannschaften zu melden. Alle Schachfreunde, die an den Mannschaftskämpfen teilnehmen wollen, erfahren Näheres im Sportgeschäftszimmer und am 2. und 9. August ab 17.30 Uhr im Spiellokal Restaurant „Elbschlucht“, Neumühlen. Auch für die Schachspieler, die am DW-Turnier nicht teilnehmen konnten, sind die oben angegebenen Meldungstermine verbindlich. Nachmeldungen sind nicht möglich.

Nachstehend geben wir die übliche Aufstellung der Spielergebnisse:

Fußball

DW 1 gegen Schulz	4:0
DW 1 gegen Fordwerke	7:3
DW 1 gegen Ilo 1	0:3
DW Res. gegen Hansa-Motoren	2:0
DW komb. gegen norwegische Schiffs- mannschaft „Sandar“	5:0
DW 2 gegen BAT Res.	3:3
DW 2 gegen Rapid	1:1
DW 2 gegen Tretorn	5:0
DW 3 gegen O. Eisenwerk	9:4
DW 3 gegen Esso Harburg	5:0
DW 1. AH. gegen Affinerie	2:0
DW 1. AH. gegen Hansa Lübeck	3:1
DW 2. AH. gegen Rapid AH.	3:1
DW 2. AH. gegen Tretorn AH.	2:5
DW 2. AH. gegen Affinerie	3:5
DW 1. Jugend gegen Hansa Lübeck	7:1
DW 1. Jugend gegen Post Harburg	5:4
DW 1. Jugend gegen Kreditbank	5:3

Handball

DW 1 gegen Philips	12:15
DW 2 gegen Landesbank	15:12
DW 2 gegen Nordbank	26:16

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum



Karl Liedtke
Kupferschmied
9. Juni 1954



Otto Unbehauen
Tischler
29. Juni 1954

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Locher Hermann Modler mit Frau Alma Hieronymus am 22. 5. 54
 Dreher Heinrich Gläss mit Frau Wilma Tiedemann am 29. 5. 54
 Anstreicher Hans Risch mit Frl. Meta Springer am 1. 6. 1954
 Schmied Heinz Gruber mit Frl. Elfriede Irociewitz am 5. 6. 1954
 Schlosser-Helfer Hans-Harro Karstens mit Frl. Elisabeth Tribowski
 am 5. 6. 1954
 Schlosser Rolf Sönksen mit Frl. Charlotte Rollfink am 5. 6. 1954
 Kfm. Angestellter Günther Voigt mit Frl. Herta Henkensmeier
 am 5. 6. 1954
 E'Schweißer Gerhard Kieselbach mit Frl. Thea Kuhrt am 5. 6. 1954
 Schiffbauer Rudolf Steiniger mit Frl. Renate Hölscher am 5. 6. 54
 Ausgeber Martin Arfmann mit Frl. Margarethe Kroohs am 5. 6. 54
 Detail-Konstrukteur Franz Tannenberg mit Frl. Ilse Marksteiner
 am 10. 6. 1954
 Ingenieur Walter Köhmstädt mit Frl. Annemarie Hesselmann
 am 12. 6. 1954
 Schiffbauer Rolf Jungmann mit Frl. Hanna Zander am 18. 6. 1954
 Zeichner Ewald Karl mit Frau Gertrud Gessner am 18. 6. 1954
 Elektriker Engelbert Glensk mit Frl. Ingeborg Leopold am 19. 6. 54
 Schlosser Herbert Hüge mit Frl. Wally Gebel am 19. 6. 1954
 Hilfskranführer Rolf Niederhöfer mit Frau Berta von Eitzen
 am 8. 7. 1954
 Maschinenschlosser Bernhard Lehmann mit Frau Ingeborg
 Schwartau am 19. 6. 1954
 Nieteranlerner Wilfried Rabe mit Frl. Elfriede Holst am 26. 6. 54
 Maschinenarbeiter Kurt Westfehling mit Frl. Ingeborg Vietzen
 am 26. 6. 1954
 Dreher Karl-Heinz Hofmann mit Frl. Eva Diedrichsen am 26. 6. 54
 E'Schw.-Anlerner Hans Ruppim mit Frl. Gisela Müller am 2. 7. 54
 Schiffbau-Helfer Rudolf Bondzio mit Frl. Irene Baetke am 3. 7. 54
 Stemmer Heinz Will mit Frl. Anneliese Knaack am 3. 7. 1954
 Tischler Erich Warkus mit Frl. Helga Loeffler am 3. 7. 1954
 Ausgeber Max Hoeft mit Frau Grete Omnitz am 3. 7. 1954
 Brenner Günther Lichtenberg mit Frl. Berta Karger am 3. 7. 1954
 E'Schw.-Anlerner Albert Schauland mit Frl. Ingeborg Witt
 am 8. 7. 1954
 Kupferschmied Otto Pick mit Frl. Gerda Schumacher am 10. 7. 54
 Helfer Richard Blank mit Frl. Erna Pfeifer am 10. 7. 1954
 Transportarbeiter Gustav Kalff mit Frau Frida Reher am 10. 7. 54
 Nieteranlerner Rudolf Dilling mit Frl. Irmgard Heigus am 10. 7. 54
 E'Schw.-Anlerner Karl-Heinz Seth mit Frl. Anneliese Roblick
 am 10. 7. 1954
 E'Schweißer Karl-Heinz Decker mit Frau Carla Schittko am 10. 7. 54
 E'Schweißer Hans Scherf mit Frl. Lore Tiemann am 17. 7. 1954
 Seilbahnfahrer Hans Gloeden mit Frl. Erika Könecker am 18. 7. 54

Geburten:

Sohn:

Helfer Gerd Wilde am 30. 5. 1954
 Schlosser Wolfgang Keddy am 8. 6. 1954
 Fahrer Herbert Szernetzki am 17. 6. 1954
 Schiffbauer Ernst Bahr am 17. 6. 1954
 Dreher Gerhard Lühmann am 19. 6. 1954
 E'Schweißer Herbert Zimny am 23. 6. 1954
 Dreher Harry Günther am 24. 6. 1954
 Schiffbauer Karl-Heinz Deeth am 24. 6. 1954
 Nieter Günther Vogt am 25. 6. 1954
 Matrose Jonny Hildebrandt am 25. 6. 1954
 Kupferschmied Kurt Bahn am 26. 6. 1954
 Schiffbauer Karl-Heinz Schmuck am 30. 6. 1954
 Stellagenbauer Heinrich Meyer am 2. 7. 1954 (Zwillinge)

Tochter:

Schiffbauer Georg Ubler am 7. 6. 1954
 Brenner Erwin Todtenhaupt am 7. 6. 1954
 Kaufm. Angestellter Hans Jürgen Rabe am 12. 6. 1954
 Maler Fredy Janetzki am 13. 6. 1954
 Maschinenbauer Fritz Kaufner am 17. 6. 1954
 Feuerwehrmann Walter Jürgens am 17. 6. 1954
 Bohrerhelfer Albert Schmidt am 19. 6. 1954
 Dreher Gerhard Marks am 21. 6. 1954
 S'zimmerer Hans Heinrich Ladiges am 22. 6. 1954

Wir gratulieren!

Wir gedenken unserer Toten

Ernst Wäder

Schiffbauer
 gest. 20. 6. 1954

Karl Dräger

Rentner
 gest. 22. 6. 1954

Karl Ochs

Rentner
 gest. 28. 6. 1954

Stefan Feuerstein

Werkstattschreiber
 gest. 6. 7. 1954

August Brehm

Bote
 gest. 30. 6. 1954

Hermann Preuss

Heizer
 gest. 1. 7. 1954

Karl Witt

Rentner
 gest. 3. 7. 1954

Otto Vortmann

Lagerführer
 gest. 10. 7. 1954



Eine ganz reine Freude ist es nicht, jetzt im Urlaub zu sein. Besonders unsere „Bayern“ hatten so gewisse Schwierigkeiten. Da unten bei unseren bajuwarischen Brüdern gab es ja auch sehr viel Wasser, und vor allen Dingen immer dort, wo es eigentlich gar nicht hingehört. So hatten unsere Urlauber das Wasser teilweise sogar in ihren Unterkünften, aber auf jeden Fall in ihren Schuhen, wenn sie mal spazierengingen. Trotzdem hat das, wie sich aus den Grüßen und Briefen aus Schliersee herauslesen läßt, die gute Laune unserer D'Wer keineswegs zerstört, und erholt haben sich auch allé. Trotzdem wünschen wir allen künftigen Urlaubern doch Sonnenschein und Sommerwetter.

Die Wiederaufbauarbeiten auf dem Reiherstieg sind munter vorwärtsgegangen. Unsere am Reiherstieg ausgelegten Docks sind immer besetzt. Die Dockanlage bietet einen imposanten Anblick, der viele Schaulustige anlockt. Beide Docks haben ihre Bewährungsprobe bestanden. Die „Cabimas“, die im Dock I getauft wurde, liegt jetzt bei uns in Finkenwerder am Ausrüstungskai.

Der Parkplatzbau mit der Veränderung der Straße an der Teufelsbrücke ist nun so gut wie beendet. Es kann nicht geleugnet werden, daß der gegenwärtige Zustand eine Verbesserung gegenüber dem früheren bedeutet. Trotzdem muß es zweifelhaft erscheinen, ob die Parkplatzanlage sehr lange ausreichen wird, um alle Motorfahrzeuge aufzunehmen. Zunächst wollen wir aber einmal froh sein, daß für die Omnibusse jetzt Halteplätze geschaffen worden sind, die bequem erreichbar sind.

Alles in allem war der vergangene Monat für uns ein guter Monat. Wir müssen nur jetzt alle den Daumen drücken, daß die Sonne sich langsam wieder durchsetzt, damit es auch in Hamburg so etwas wie einen Sommer gibt. Darauf haben wir uns ja schließlich alle lange genug gefreut.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabautermann

