



DEUTSCHE WERFT

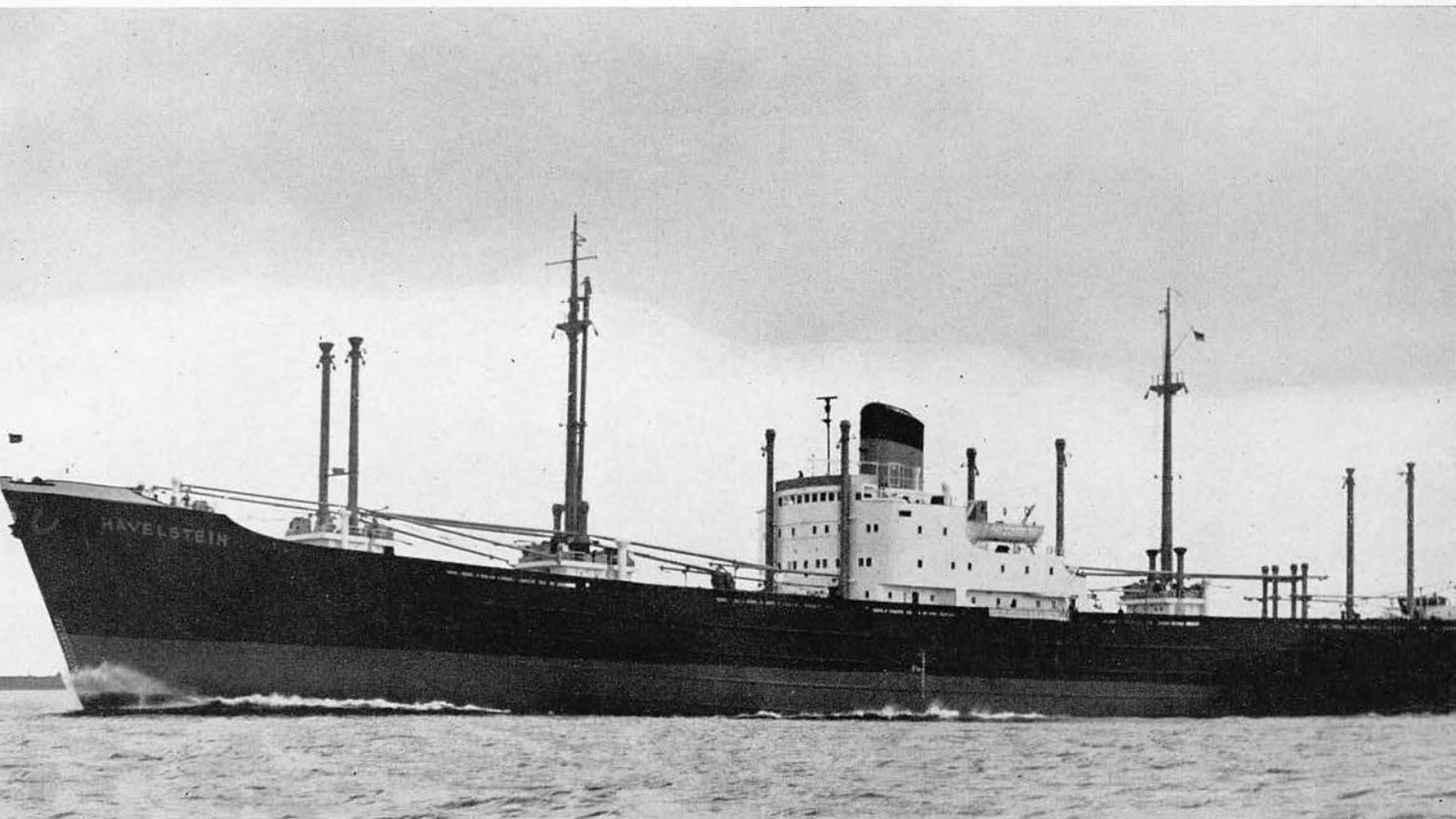


Werkzeitung

DEUTSCHE WERFT

**Titelbild: „Deutsche Werft Finkenwerder“
nach einem Aquarell von Wolfram Claviez**

Was die letzten Wochen brachten



TS „Havelstein“ auf Probefahrt



Kapitänswohnraum auf TS „Havelstein“



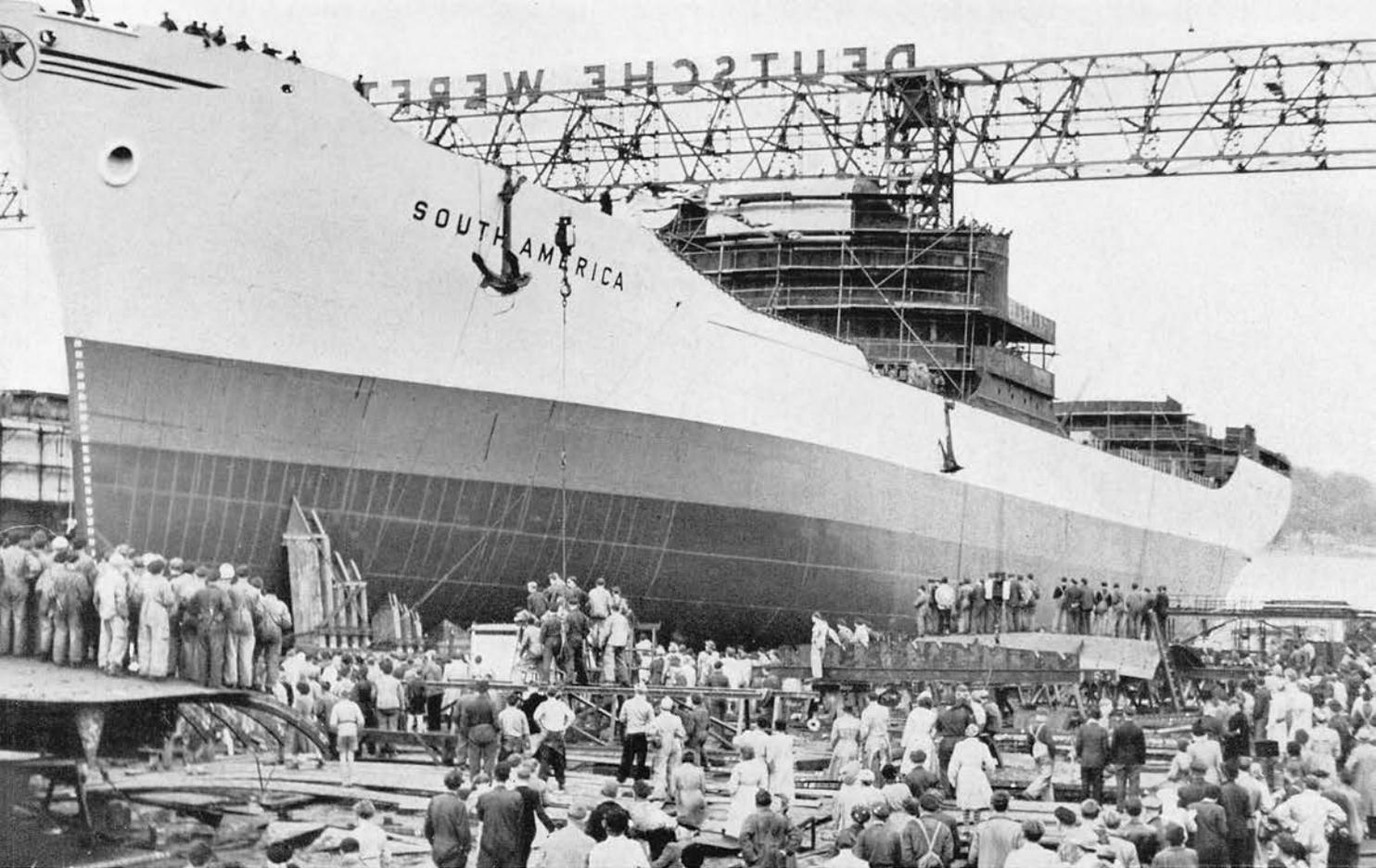
Rauchsalon auf TS „Havelstein“

Die Probefahrt des Monats Juli brachte uns der 26. Juli. An diesem Tage hatte der Wettergott ein Einsehen und bescherte uns mit Unterbrechungen des sonst beständigen Regenwetters Sonnenschein, so daß die Abnahme-Probefahrt des Turbinenschiffes „Havelstein“, eines 10 000-tdw-Neubaus für die Bremer Reederei Orlanda, unter günstigem Vorzeichen stand. Die gründlichen Erprobungen ergaben nicht die geringste Beanstandung, und das Schiff wurde außerhalb Cuxhaven von der Auftraggeberin übernommen.

Eine große Anzahl von Schaulustigen hatte sich an der Hamburger Begrüßungsanlage in Schulau eingefunden und erlebte so die Rückkehr des neuen Schiffes von der Probefahrt. Die „Havelstein“ hat inzwischen ihre erste Reise nach New York bereits hinter sich.

Sehr angenehm war das Wetter nicht, als die letzten Vorbereitungen für den Stapellauf der „South America“ getroffen wurden. Von Zeit zu Zeit jagten Regenschauer über die Werft, und unsere gute alte DW 21 schwankte ganz erheblich bei ihren Fahrten zwischen Teufelsbrücke und der Werft. Trotzdem versammelte sich am 11. August eine verhältnismäßig sehr große Anzahl von Gästen mit dem größten Teil unserer Belegschaft auf den Helgen, um Zeugen des Stapellaufes zu sein.

Dr. Scholz begrüßte Gäste und Belegschaft und wies in seiner Rede mit besonderer Freude auf die guten alten Beziehungen zwischen der auftraggebenden Reederei, der Texaco, und der DW hin. Er dankte der Auftraggeberin für das immer geschenkte Vertrauen und den Werkmännern der Deutschen Werft für ihre guten Leistungen.



Stapellauf der „South America“



Dr. Scholz begrüßt die Taufpatin Frau Mary L. Barrett

Herr Mathiesen vom Vorstand der Texaco gab in seinen Begrüßungsworten, die er in deutscher Sprache sagte, seiner tiefen Befriedigung darüber Ausdruck, daß die nunmehr schon Tradition gewordene angenehme Geschäftsverbindung beider Firmen innerhalb kurzer Zeit zum Stapellauf des

zweiten Tankers für die Texaco geführt habe. Auch er dankte der DW und ihrer Belegschaft für die immer wieder unter Beweis gestellte gute Werkmannsarbeit und gab seiner Zufriedenheit mit den bisher gelieferten Schiffen Ausdruck, wobei er die Hoffnung aussprach, daß noch weitere Schiffe für die Texaco gebaut werden mögen.

Mrs. Mary L. Barrett aus New York nahm den Taufakt vor. Nachdem die traditionelle Flasche Schaumwein am Bug des Schiffes zerschellt war, glitt es unter dem Heulen der Sirenen der vor der Werft liegenden Schlepper in sein Element.

Die „South America“ ist ein Dieseltanker von 18 000 t Tragfähigkeit, ein Schwesterschiff der im Mai gelieferten „Britannia“.

Einen weiteren Stapellauf erlebten wir am 20. August. An diesem Tage wurde das Turbinenschiff, unsere



Direktor Mathiesen spricht



Die „South America“ wird in den Werthafen verholt

Bau-Nr. 673, für die Reederei Orlanda-Bremen zu Wasser gelassen. Die 10 000 t große „Isarstein“ ist ein Schwesterschiff der bereits von uns gelieferten Turbinenschiffe „Heidelberg“, „Essen“ und „Havelstein“. Wir werden in

der Septemberausgabe unserer Werkzeitung eingehender über diesen Neubau berichten, dessen Taufe im Auftrage der Reederei von Frau Carla Scholz, Hamburg, der Gattin unseres Vorstandes, vorgenommen wurde.



DW-Schiffe trafen sich in Hamburg:

MT „Grönland“ (Dansk-Fransk Dampskipselskab Kopenhagen) und MT „Richard Kaselowsky“ (Reederei Rudolf A. Oetker) haben bei Esso festgemacht

Alte Freunde!



Direktor Haaken Chr. Mathiesen

Vor wenigen Tagen haben wir den Stapellauf des Tankers „South America“, eines Neubaus für die Texas Oil Comp. of Norway, erlebt, nachdem erst im Mai d. J. die „Britannia“ an die Texaco abgeliefert worden war. Ein weiteres Schiff wird demnächst folgen.

Eine verhältnismäßig so große Zahl von Neubauten innerhalb kurzer Zeit für den gleichen Auftraggeber ist Anlaß genug, sich einmal auf den Beginn der Beziehungen zwischen der Texas Oil Comp. of Norway und der Deutschen Werft zu besinnen.

Die Texaco führt, wie wir einem Bericht der Werkzeugzeitung der Texaco, dem Texaco Bladet, entnehmen, ihr Entstehen auf den 26. Mai 1926 zurück. Zu diesem Zeitpunkt übernahm die damalige Gesellschaft Moltzau und Mathiesen die Vertretung der Texaco in Norwegen. Aus dieser Firma entwickelte sich im Laufe der Zeit die heutige Texas Company of Norway, die sich entschloß, eigene Schiffe zu betreiben. Das erste Schiff der Texaco war der Tanker „South America“, dem bald weitere folgten. Unsere Werft kam bald mit der Texaco in Geschäftsbeziehungen, und bereits im November 1935 wurde der erste Bauvertrag unterzeichnet. Wir lieferten damals den 14 000-t-Tanker „Nueva Granada“. Über die weiteren Beziehungen zu uns sagt Direktor Mathiesen in seiner Werkzeugzeitung: „Unsere Verbindung mit der DW wurde ferner ausgeweitet, indem wir im Jahre 1939 von dieser Werft folgende Schiffe bekamen:

- Am 31. 1. M.T. „Germania“
(später umgetauft auf den Namen „India“)
- „ 10. 3. M.T. „Britannia“
- „ 20. 6 M.T. „Gallia“
- „ 30. 7. M.T. „Italia“

Wir hatten auch 4 Schwesterschiffe bei der DW kontrahiert, doch wurden dieselben wegen des Krieges nicht mehr geliefert. Das eine bestellte Schiff (North America“) wurde im Sommer 1940 fertig, aber von Deutschland nicht mehr abgeliefert, sondern als Bunkerschiff benutzt. Es ging bei den Azoren in Verbindung mit der Seeschlacht „Bismarck“ verloren.“

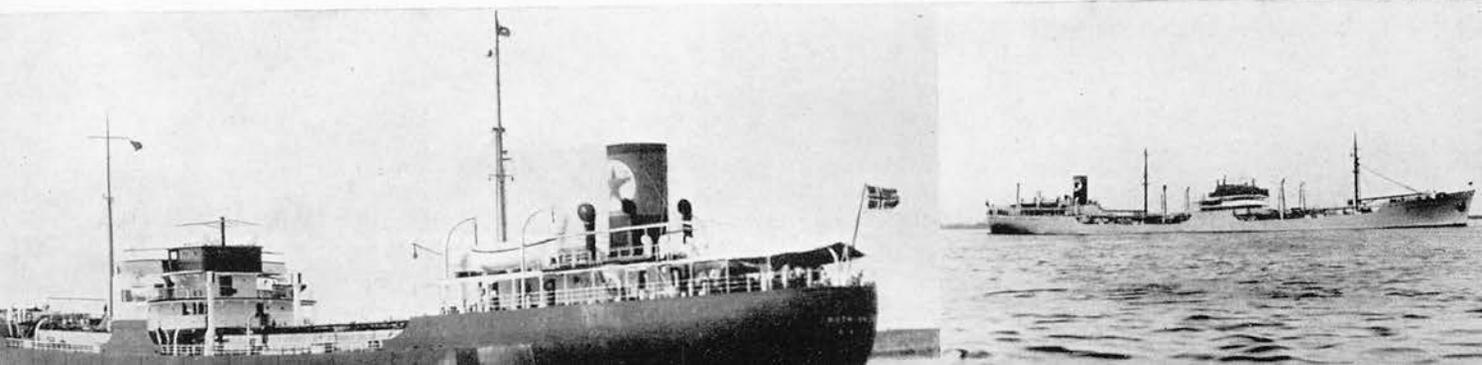
Alle diese Schiffe, die wir an die Texaco geliefert haben, haben sich im Dienst bewährt. Sie sind im Verlaufe des Krieges zum großen Teil U-Boot-Aktionen zum Opfer gefallen.

Jedenfalls stand die Texaco nach dem Kriege vor der Aufgabe, ihre Flotte wieder neu aufzubauen. Jetzt verfügt sie wieder über eine stattliche Anzahl von Schiffen. Die DW ist berufen, bei dem weiteren Aufbau zu helfen. Nach Ablieferung aller drei bei uns in Auftrag gegebenen Schiffe wird die Texaco über eine Tonnage von 163 000 tdw verfügen.

Wir sind stolz darauf, auf unsere Weise zu dem Wiederaufstieg der uns befreundeten Texaco beitragen zu können und gleichzeitig den guten Ruf unserer schiffbaulichen Arbeit zu festigen. Hoffen wir, daß unsere Beziehungen zur Texaco auch für die Zukunft von Bestand sind.

Die alte „South America“

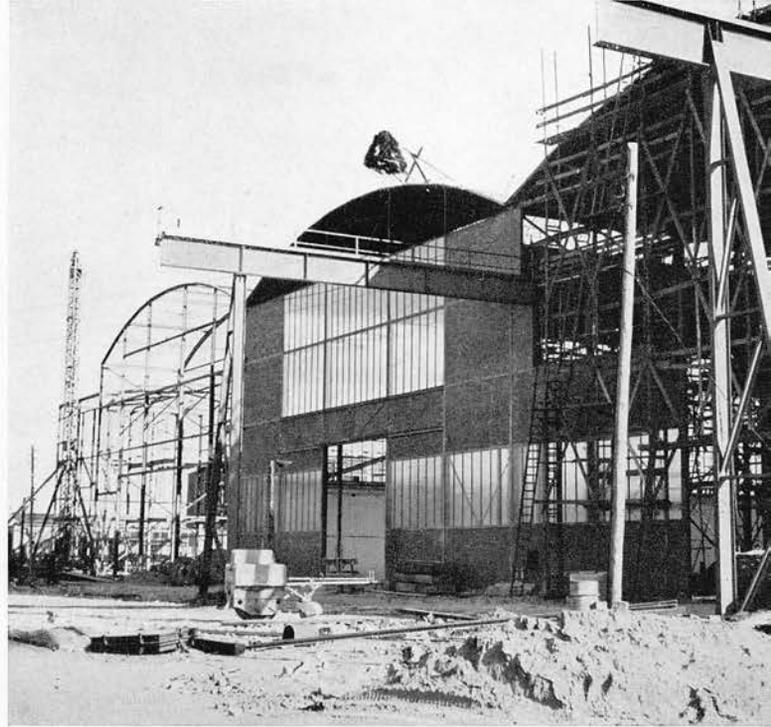
Die von uns 1935 gelieferte „Nueva Granada“



Neues Leben am Reiherstieg

(Fortsetzung)

Am 13. 1. 54 war nun endlich der letzte Pfahl gerammt, und die inzwischen vorbereitete Eisenkonstruktion der Hallen konnte aufgebaut werden. Mit großen Derrick-Kränen wurde aus einzelnen Bauelementen das Ganze gefügt. Bereits am 12. 1. 54 konnten schon die Maurerarbeiten begonnen werden. Da inzwischen der Winter seinen Einzug gehalten hatte, mußten die Arbeiten am 26. 1. 54 vorübergehend eingestellt werden, während an der Eisenkonstruktion unter erschwerten Bedingungen nach wie vor weitergearbeitet wurde. Während des Bauens entschloß sich die Direktion, auch den vorerst noch zurückgestellten Plan für das 3. Hallenschiff in Auftrag zu geben. Damit war dem Betrieb weitgehend Rechnung getragen, und die Errichtung einer neuen Kupferschmiede als langersehnter Wunsch verwirklicht. Am 13. 5. 54 war es nun endlich soweit, daß die dreischiffige Halle gerichtet werden konnte. Bei herrlichem Wetter wurde der Richtkranz emporgezogen, und der 1. Abschnitt eines gewaltigen Aufbauwerks sollte gekrönt werden. In einer schlichten Feier kamen Auftraggeber und alle beteiligten Unternehmer mit ihren Werkern zusammen, um in alter gewohnter Überlieferung mit ihrem Richtspruch den Taufakt zu vollziehen. Herr Dr. Scholz gab im Anschluß allen Beteiligten einen Rückblick auf das Auf und Ab des schwerkgeprüften Werkes Reiherstieg und dankte allen für die erste Etappe des Aufbaues. Mit dem üblichen Umtrunk am Ort wurde der Festakt beschlossen. Betriebsleitung und Unternehmer fanden sich am Abend noch zu einer Festtafel im Restaurant Jacob zusammen.



Die neue dreischiffige Halle auf dem Reiherstieg wird gerichtet

Die Ausmaße der dreischiffigen Halle betragen je Halle 25 mal 65 m, und im Osten und Westen haben sie je einen Anbau von 10 mal 65 m. Zwei Hallenschiffe sind für den Schiffbau und den Behälterbau, in dem angrenzenden Seitenschiff befindet sich die Schlosserei. An Kränen sind vorgesehen ein 15-t- und ein 5-t-Hallenkran in einer Höhe von etwa 11 m. Für eine bessere Ausnutzung des 15-t-Kranes sind die Möglichkeiten zum Hinausfahren aus der Halle auf etwa 80 m geschaffen worden, so daß ein großer Teil des Vormontageplatzes im Kranbereich liegt. Auf dem Dach der einzelnen Hallen sind große Patentlüftungen angebracht, die für gute Entlüftung der Hallen Sorge tragen.

Die Hallen sind mit viel Glas ausgestattet, um dem Prinzip Luft, Licht und Sonne zu genügen. Ebenfalls die in den sogenannten 4 Kopfbauten untergebrachten Büros sind hell und freundlich eingerichtet. Das 3. Hallenschiff ist für die Kupferschmiede gedacht, die z. Z. noch behelfsmäßig in der früheren Schlosserei untergebracht ist. In allen 3 Hallen sorgt eine Anzahl von Schwenkkränen für einwandfreien Arbeitsablauf. Im Parterre des östlichen Seitenbaues befindet sich die Werkzeug-

ausgabe für Schiffbau und Kupferschmiede und außerdem die Klempnerei. Über der Werkzeugausgabe liegt die Bordmontage. Der vordere Teil des östlichen Kopfbauens enthält die jetzt zentral gelegene Unfallstation, darüber die Meisterbüros der Bordmontage, Kupferschmiede und Kalkulation und im 2. Stock die Feuerwehrraum mit einem Ausblick über nahezu das gesamte Gelände der Werft. Der gesamte hintere östliche Kopfbau ist der A.E.G. zur Verfügung gestellt. Die Malerei, die die ganzen Jahre notdürftig in einer kleinen Holzbaue hauste, ist jetzt im hinteren westlichen Kopfteil untergekommen. Im vorderen westlichen Kopfteil sind vorbildliche Toiletten entstanden. In den oberen Stockwerken liegen die Meisterbüros der Schiffbaugewerke.

Inzwischen machten die Bauarbeiten an der Kaimauer gute Fortschritte. Unzählige Stahlprofilpfähle mußten gerammt werden, um der Kaimauer den nötigen Halt zu geben. Spundwand setzte sich an Spundwand. Ein Gewirr von Draht und Eisen bildete das Skelett für den Betonkörper, und Abschnitt für Abschnitt ging seiner Vollendung entgegen. Der schwierigste Teil lag im Bereich des früheren Trockendocks aus dem Jahre 1870.

Dr. Scholz spricht bei der Richtfeier



Umtrunk auf dem Reiherstieg





Die Arbeiten an der Kaimauer machten gute Fortschritte



Vorbereitende Arbeiten

Aus Mauerstein und Zement war hier ein Bollwerk geschaffen worden, das wie ein Granitblock auf ewige Zeiten sich den modernen Anlagen widersetzt. In mühevoller Arbeit mußte Stück für Stück herausgesprengt werden. Ebenso schwierig gestaltete sich die

Schwierig war die Beseitigung der alten Trockendocks



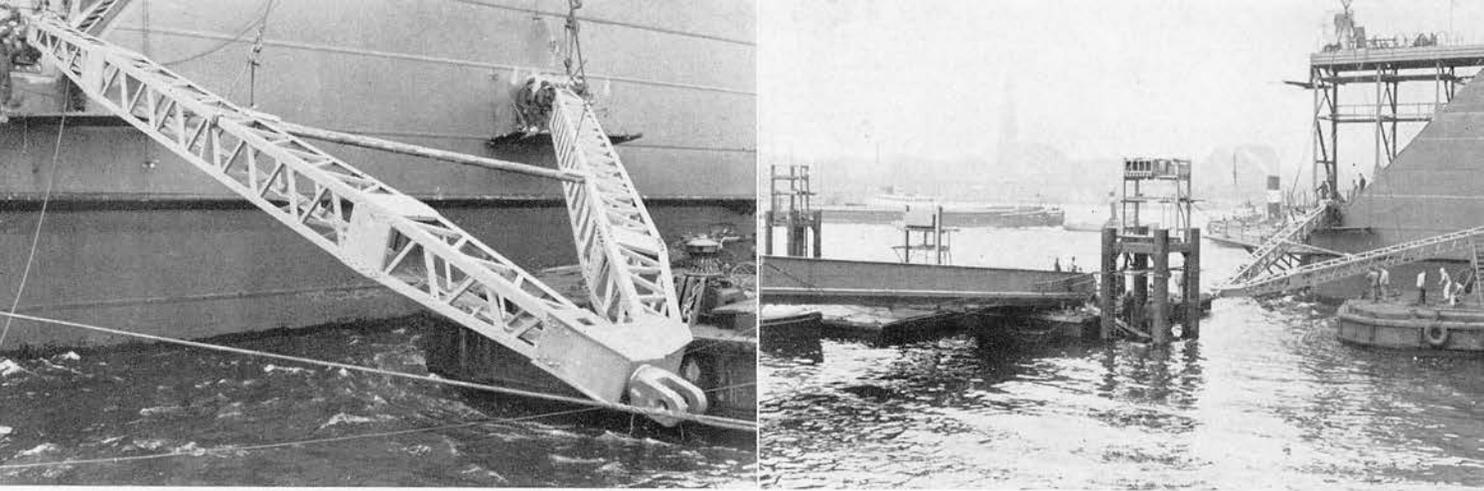
Abräumung des Vorgeländes von den alten Bauwerksresten. Pfahl an Pfahl in Beton und Holz und tiefe Gründungen für das ehemalige L-Dock stellten ungeheure Anforderungen an Mensch und Maschine. Ständig stand man vor neuen Überraschungen. Greifer, Bagger, Schwimmkräne und Taucher mit Sprengladungen waren unermüdlich Tag und Nacht im Einsatz, aus diesem Ruinenfeld eine langsam wachsende Kaimauer mit einer Wassertiefe von 8 m zu erstellen.

Ein weiteres Problem bildete die Auslegung der beiden großen Schwimmdocks von 20 000 und 10 000 t Tragfähigkeit. Die Ausbaulinie und die Verankerung nach neuen Gesichtspunkten waren zwei hartumstrittene Punkte. Mit Einschaltung aller zuständigen Behörden war es nach vorausgegangener mühseliger Kleinarbeit gelungen, eine Ausbaulinie 100 m vom Kai entfernt zu erreichen und dafür die Genehmigung zu erhalten.

Hiermit war zunächst die erste Klippe umsegelt. Dann begann das Tauziehen um die Verankerung. Die normale Verankerung mit Längs- und Querketten konnte nicht angewandt werden, da die 100-m-Grenze wegen der verhältnismäßig schmalen Fahrwasserstraße keineswegs überschritten werden durfte. Die Querketten konnten bei einer Notankerung von vorbeifahrenden Schiffen zum Verhängnis werden. Folglich mußten neue Möglichkeiten erwogen werden. Die Lösung bestand schließlich in der Verwendung hochwertiger Stahldalben. Die Dalben sollten über Spieren das Dock in seiner Längs-

Alte Bauwerkreste mußten entfernt werden





Das Anbringen der Spieren

und Querdrift halten und außerdem die Dockung in keiner Weise beeinflussen. Eine im ersten Augenblick einfach erscheinende Angelegenheit. Die Kräfte, die bei einem Dock wie Dock I von 205 m Länge und nahezu 12 m Seitenhöhe durch Wind und Sturm auftreten, sind doch ganz beträchtlich. Wenn man bedenkt, daß die Summe aller Kräfte in einem einzigen Punkt aufgenommen werden soll, so kann man sich vorstellen, daß dazu einige Überlegungen nötig sind, dieses Problem so zu lösen, daß die Sicherheit des Docks keineswegs gefährdet ist. Wir alle wissen, was für eine Kraft eine Sturmbö auslösen kann, und es wäre unausdenkbar, wenn sich so ein Dock von seiner Verankerung losrisse und sich im Hafen selbständig machte. Sie alle, meine Leser, können versichert sein, daß alle Möglichkeiten erwogen sind, und daß man zusätzliche Katastrophensicherungen eingebaut hat, die auch von zuständigen Aufsichtsbehörden gutgeheißen wurden. Die Docks liegen jetzt, ihren Bestimmungen übergeben, an den Mannesmandalben über bewegliche Spieren von 14—16 m Länge verbunden. Die

großen Dalben haben eine Länge von 32 m und ragen etwa 20 m aus der Flußsohle heraus. Die Dalben sind berechnet für einen Belastungsdruck von 135 t. Als zusätzliche Sicherung hat man an der entgegengesetzten Außenseite einen Führungsdalben angebracht, sowie sinngemäß Längs- und Querketten, so daß die 100-m-Ausbaulinie gewahrt wurde. Von Land aus ist eine Vollwand-Zugangsbrücke gebaut worden, die auf einem Ponton endet und dort mit den beiden Docks in Verbindung steht. Die Brücke ist so konstruiert, daß man mit 20 t Belastung in jedes Dock direkt hineinfahren kann. Das Dock I, gebaut von der DW, wurde am 20. Mai 1954 ausgelegt, und am 3. Juni wurde die erste Dockung des Holländers S. S. „Meerkerk“ durchgeführt. Dock II, gebaut von der „Gute Hoffnungshütte“ bei Rendsburg, wurde am 28. Mai 1954 ausgelegt, und als erstes das deutsche M. S. „Morsum“ am 18. Juni gedockt. Hiermit war der Auftakt gegeben für die Groß-Reparaturwerft Reiherstieg der Deutschen Werft.

(Wird fortgesetzt)

Ing. Lemke

Das erste Schiff im neuen Dock war MS „Morsum“



Ein neues Meßgerät zur Feststellung der Tiefenausdehnung von Rissen in metallischen Werkstoffen

Schon lange bestand der Wunsch, gefundene Risse in Bauteilen auf ihre Tiefenausdehnung prüfen zu können, etwa mit Hilfe eines Meßgerätes mit direkter Anzeige, ohne das Werkstück zu zerstören. Untersuchungsverfahren zum Feststellen von Rissen u. dgl. sind in verschiedenen Durchführungsarten bekannt. Neuerdings werden Werkstücke aller Formen und Größen mit dem Fluoreszenz-Verfahren auf Oberflächenfehler untersucht, gleichgültig, ob sie aus Metallen (z. B. Stahl, Aluminium usw.) oder aus Werkstoffen, wie Keramik, Porzellane, Kunstharze usw., bestehen. Magnetische Werkstoffe können gleichfalls mit diesem Verfahren mit großer Sicherheit untersucht werden. Vielfach sind aber in den Werkstätten Magnetisiergeräte verschiedener Systeme vorhanden, insbesondere im Maschinenbau, Fahrzeug- und Schiffbau usw. Werkstücke aus magnetisierbarem Material werden auf Risse, insbesondere auf solche nahe an der Oberfläche mit dem Magnetpulververfahren und in verbesserter Form mit fluoreszierendem Magnetpulver geprüft, das selbst die Feststellung feinsten Risse von sehr geringer Tiefe ge-

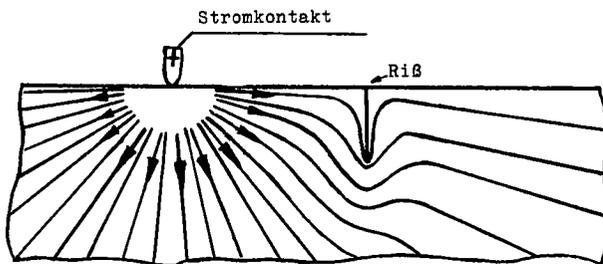


Abb. 1: Verlauf der Stromlinien im Werkstück mit Riß

stattet. Je nach Verwendung des betreffenden Bauteiles können sich feine Risse bei entsprechender Beanspruchung sehr schnell zum Dauerbruch ausbilden. Ganz besonders wird das Auftreten von Rissen in den Härtereien usw. beobachtet. In vielen Fällen ist trotz des Auftretens von Rissen geringerer Tiefe bei entsprechender Nacharbeit das Werkstück noch verwendbar. Infolge der hohen Empfindlichkeit der neueren Untersuchungsmethoden werden schon solche Fehler unwandfrei festgestellt, die die Verwendbarkeit des Werkstückes noch nicht beeinträchtigen, so lange noch eine Bearbeitungsmöglichkeit und die genaue Kenntnis über die Tiefe besteht. Die Feststellung der Tiefenausdehnung und damit des Grades der Gefährlichkeit eines Fehlers ist jedoch mit dem Fluoreszenzverfahren oder fluoreszierenden Magnetpulververfahren oder anderen Untersuchungsmethoden nur schwer möglich, weil die Stärke der Pulveranzeige u. dgl. nicht nur von der Rißtiefe, sondern vor allem von der Rißbreite abhängt. Außerdem ist die Beurteilung der Anzeige subjektiv, also vom Beobachter abhängig. Es sind schon während des letzten Weltkrieges verschiedene Möglichkeiten und Verfahren zur Feststellung von Rißtiefen untersucht und erprobt worden. Auch sind Mittel für derartige Forschungen und Einrichtungen vom damaligen Vierjahresplan-Institut zur Verfügung gestellt worden. Bei den Untersuchungen hat sich ein Verfahren herausgestellt, womit man mit Hilfe elektrischer Spannungen das Problem lösen kann. Bekannte Wissenschaftler wie Prof. Berthold und Dr. Trost haben an dem Rißtiefenmesser maßgeblich gearbeitet und die Grundlagen rechnerisch belegt, so daß eine

praktische Durchführung von Messungen durchaus möglich ist. Mit Hilfe dieser Methode lassen sich Risse und deren Tiefenausdehnung an der Oberfläche von Metallen feststellen. Dabei ist die vom Material unab-

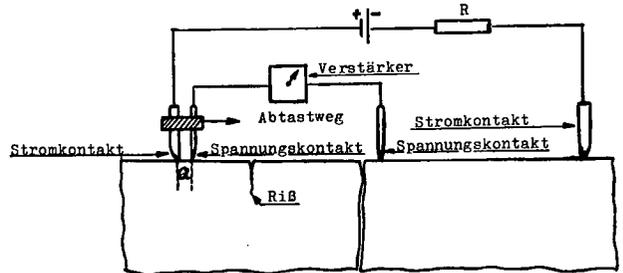


Abb. 2: Meßanordnung und Abtastsystem

hängige Rißanzeige ein Maß für die Rißtiefe, so daß die Risse ihrer Gefährlichkeit entsprechend angezeigt werden. Die Methode, die zu der Lösung des Problems führt, soll im folgenden erklärt werden:

Auf ein Werkstück mit endlicher Ausdehnung werden zwei Stromkontakte in beliebiger Entfernung gesetzt (Abb. 1). Aus einer Stromquelle wird über das Rißtiefenmeßgerät ein Gleichstrom durch das Werkstück geschickt. Die Stromlinien gehen in der Nähe der Werkstoffoberfläche parallel zu dieser. Beim gesunden Werkstoff ist entlang der Oberfläche ein stetiges, der Stromdichte proportionales Potential vorhanden. Treffen die Stromlinien aber auf einen Riß, so müssen sie um diesen herumlaufen, es entsteht an der Werkstückoberfläche an der Stelle mit dem Riß ein Potentialsprung. Derselbe ist um so größer, je näher einer der Kontakte an der Rißstelle, und je tiefer der Riß ist. Ist der Kontaktabstand, der in der Meßsonde eingestellt ist, bekannt, so stellt der Potentialsprung ein Maß für die Rißtiefe dar. Der an der Werkstückoberfläche entstehende Spannungsabfall wird mit Hilfe zweier Spannungskontakte gemessen, die an einem empfindlichen Gleichspannungs-Verstärker im Rißtiefenmeßgerät angeschlossen sind. Nach der Verstärkung über ein elektronisches System wird der Meßwert durch ein sich schnell einstellendes Spezialmeßgerät angezeigt. Es hat sich herausgestellt, daß die normale Anzeige

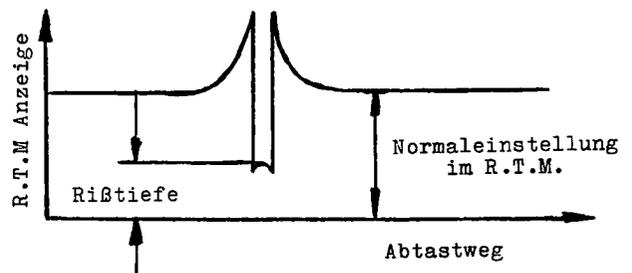


Abb. 3: Abtastbild eines Risses

über dem gesunden Werkstück nur vom Kontaktabstand (a, Abb. 2) der Leitfähigkeit des Werkstoffes und der Stromstärke abhängt und von den übrigen Kontaktabständen, die für das Meßsystem notwendig sind, und den Werkstückabmessungen unabhängig ist. Führt man mit dem Abtastsystem entlang der Werkstückoberfläche mit Hilfe einer handlichen Sonde über einen Riß, so erhält man die in Abb. 3 aufgezeichnete

Anzeigeform. Bei Annäherung an den Riß steigt die Anzeige infolge der Zusammendrängung der Stromlinien bis zu einem Höchstwert und springt dann beim berschreiten des Risses durch den Spannungskontakt

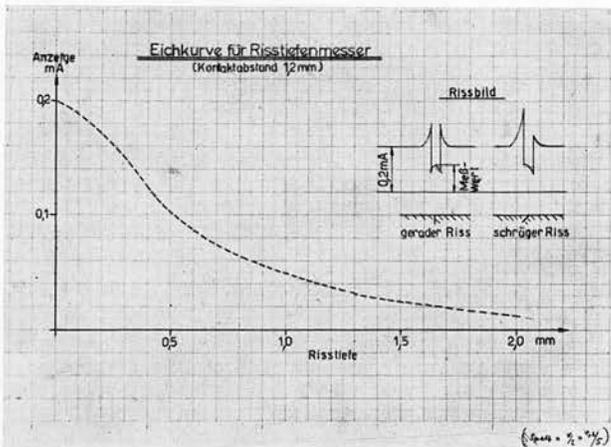


Abb. 4: Meßkurve zur Bestimmung der Rißtiefe

um den Potentialsprung zu einem Kleinstwert. Nach berschreiten des Risses durch den Stromkontakt steigt die Anzeige wieder bis zu einem Höchstwert und fllt endlich zum eingestellten Normalwert ab. Höchstwert und Kleinstwert bei einem Riß liegen um den gleichen Betrag über bzw. unter dem eingestellten Normalwert. Stellt man den Normalwert am Ritiefenmesser stets gleich ein, gleichgültig, um welchen metallischen Werkstoff es sich handelt, so wird die Rianzeige unabhängig von der Leitfähigkeit des Materials und nur abhängig von dem Verhältnis der Rißtiefe und dem Kontaktabstand des Tasters. Die zum Rißtiefenmeßgerät mitgelieferte Meßkurve (Abb. 4) ist in Abhängigkeit von der Meanzeige-Ablesung (und zwar nur vom Kleinstwert) aufgestellt. Die Eichung erfolgte an Hand eines künstlichen Risses derart, daß man in einer Stahlplatte keilförmig eine Fuge von 0 bis 5 mm Tiefe einschneidet. Diese Platte wurde entlang der Fuge mit einer Teilung versehen, wobei an jedem Teil-

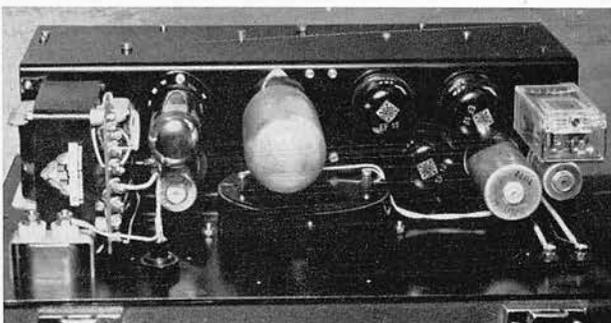


Abb. 5: Tiefmegert: Innenaufbau, Vorderansicht

strich der sogenannte künstliche Riß eine bestimmte Tiefe aufweist, die auch rechnerisch ermittelt werden kann. Führt man mit der Meßsonde über die Fuge, mit der jeweils errechneten Tiefe, so stellt sich am Meßgerät ein Höchstwert und ein Kleinstwert ein. Der Kleinstwert wird abgelesen und über die Rißtiefe eingezeichnet. Es hat sich gezeigt, daß die Anzeigegenauigkeit, gleichgültig, um welches Metall es sich handelt, mit dem rechnerisch ermittelten Wert übereinstimmt. Die Abweichung beträgt von 0 bis 2 mm Rißtiefe weniger als $\frac{1}{10}$ mm und über 2 bis 5 mm etwa $\frac{1}{10}$ mm. Nachdem die Versuche zur Ermittlung der theoretischen Grundlagen und die Erprobung nach etwa

zweijähriger Arbeit abgeschlossen wurden, wurde zunächst ein Probegert hergestellt. Die Fertigung des Probegertes sollte dazu dienen, um gleichzeitig zu prüfen, ob eine serienmäßige Herstellung mit den gegebenen physikalischen Grundlagen möglich ist. Das Gerät ist in seinem inneren Aufbau außerordentlich kompliziert, jedoch in der Handhabung sehr einfach und mit mehreren Rhren bestückt, die der Verstärkung

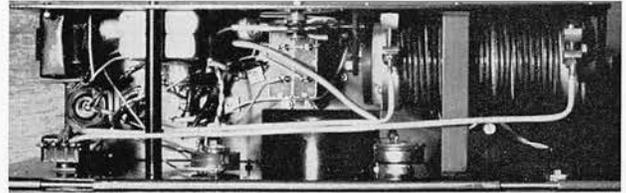


Abb. 5a: Tiefenmegert: Innenaufbau, Hinteransicht

des Meßstromes dienen (Abb. 5, 5a). Die Rhren als auch die Widerstände dürfen einen bestimmten Wert nicht berschreiten bzw. unterschreiten. Da die Toleranz außerordentlich klein ist, können also nur ausgesuchte Rhren und Widerstände Verwendung finden, die bei den Rhrenfabriken und Elektrofirmen ausgesucht werden müssen. Auch das Spezialmegert im Rißtiefenmeßgerät ist eine Sonderanfertigung. Wie aus der Beschreibung ersichtlich, handelt es sich hier größtenteils um ein physikalisches Prinzip von hoher Präzision. Nachdem sich herausgestellt hat, daß das Gerät außerordentlich gut funktioniert und eine serienmäßige Herstellung möglich ist, konnte der Gedanke gefaßt werden, eine Fabrikation im größeren Umfange vorzubereiten. An den Untersuchungen ist der Verfasser dieses Berichtes maßgeblich beteiligt, der auch die fabrikatorische Fertigung bei einer befreundeten Firma, Karl Meyer, Hamburg, Werkstätten für Przisionsapparate, überwacht. Eine weitere Überwachung wird von der Firma Dr. Vogt, Hamburg-Eidelstedt, durchgeführt, so



Abb. 6: Das tragbare Ritiefen-Meßgerät

daß in Kürze die ersten Geräte mit Meßsonden für die verschiedenen Anwendungsmöglichkeiten auf dem Markt erscheinen. Abb. 6 zeigt das vollständige tragbare Gerät.

Ing. Adler

Wenn einer eine Reise tut . . .

New York und die Weltausstellung 1939

Im Sommer 1939 bot sich mir die Gelegenheit, eine Reise über den großen Teich anzutreten. Solch eine Fahrt ist für den normalen Europäer, wenn er nicht gerade Seeman ist, doch schon etwas Besonderes. Der



An Bord der Hamburg

Zweck dieser Reise war nicht geschäftlicher Art, sondern ich wollte meine Schwester, welche ich schon fast 10 Jahre nicht mehr gesehen hatte, besuchen. Aber ich konnte das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden; denn im gleichen Jahr wurde die große Weltausstellung von 1939 in New York eröffnet. So fuhr ich denn, nachdem ich alle Papiere und einen Reisepaß in der Hand hatte, von Bremerhaven aus ab auf der „Hamburg“, damals ein schmuckes Schiff von 22 000 t. Ich hatte meine Kabine erhalten zu einer Zeit, wo schon fast alle Kabinen belegt waren. Sie wurde mir besonders empfohlen, und ich fand sie zunächst auch sehr nett. Aber gleich in der ersten Nacht mußte ich feststellen, daß man mir eine Kabine angedreht hatte, die ein Kenner nicht nimmt. Ein fürchterlich klapperndes Geräusch, welches alle Augenblicke wieder ertönte, ließ mich nicht in den Schlaf kommen. Am andern Morgen erfuhr ich dann, daß es die Rudermaschine des Schiffes sei. Na, in den nächsten Nächten hatte ich mich daran gewöhnt, aber gleichzeitig die Erkenntnis gewonnen, nie wieder in der Nähe der Rudermaschine eine Kabine zu belegen. Auf der Rückreise nahm ich dann nach den gemachten Erfahrungen eine Kabine im Vorschiff des Schnelldampfers Europa, und ich kann nur sagen, daß ich dieses Mal wirklich Glück hatte.

Ich hatte nun beabsichtigt mich an Bord während der Reise so recht zu erholen, um so mehr war ich entrüstet, als gleich am ersten Morgen so gegen 6 Uhr mit Trompetengeschmetter geweckt wurde. Da der Trompeter wohl recht nahe bei meiner Kabine kräftig drauflosblies, zuckte ich richtig zusammen und mußte mich erst einmal richtig orientieren, wo ich sei. Um 7 Uhr wurde dann zum ersten Frühstück gerufen. Nun war es interessant, das Publikum kennenzulernen, welches gleich mir die Reise über den großen Teich antrat. Uns wurde ein Tisch zugewiesen, und in kurzer Zeit hatte jeder seinen Platz erhalten, wo er gefüttert wurde. An meinem Tisch hatten sich 2 Deutsche, 1 Ungar, 1 Österreicher und 2 Amerikanerinnen zusammengefunden. Die Verständigung war am ersten Tag schwierig, wurde aber immer besser, nachdem wir herausbekommen hatten, wer am besten in schwierigen Fällen dolmetschen konnte. Die Verpflegung an Bord war nun das Schönste,

was man sich denken kann. Allein wegen dieser ausgezeichneten Speisen würde ich noch heute lieber mit einem Dampfer als mit einem Flugzeug nach Amerika fahren. Wir hatten zunächst schönes Wetter, und von Langerweile war an Bord nicht viel zu spüren. Am Vormittag konnte man Sport betreiben, sogar ein Schwimmbad war auf dem Vorschiff vorhanden, ein besonderes Sportzimmer war da. Man konnte dort auf der Stelle reiten, rudern und auch radfahren. Es reizt zunächst die Lachmuskeln, wenn man dieses Geräte zum erstenmal sieht, aber sie wurden eifrig von jung und alt benutzt. Auch Akrobaten, einige Damen aus der Tschechoslowakei, waren jeden Morgen auf dem Vorschiff dabei, ihre Kunststücke zu üben. Am Nachmittag konnte man ins Kino gehen und am Abend wurde an drei Stellen musiziert oder auch getanzt. Man bekam daher durchaus kein Gefühl der Langenweile. Viele hatten es besonders darauf abgesehen, zu faulenzeln. Ich gehörte eigentlich zu denen, die faulenzeln wollten, aber der Steward sagte: „Dann schmeckt Ihnen in drei Tagen das Essen nicht mehr“, und so war ich dann auch bald überall dabei. Am zweiten Tag mußten alle Fahrgäste sich auf dem Deck versammeln und einen Vortrag über eventuelle Seenot und die Verhaltensmaßregeln mit anhören. Jeder mußte einen Rettungsgürtel anlegen und jeder wußte genau, an welchem Platz er sich im Falle der Gefahr einzufinden hatte und das Rettungsboot, welches er eventuell benutzen konnte. Einige Frauen machten bei dieser Sicherheitsübung ein Gesicht, als wenn ihr letztes Stündlein geschlagen hätte. Da aber die Sonne strahlend schien, war jegliche Angst unbegründet. Am nächsten Tag konnten die technisch Interessierten eine Besichtigung der Maschinenanlage vornehmen. Die Erläuterungen gab hierzu der leitende Ingenieur. Die Turbinenanlage machte natürlich auf die Reisenden einen nachhaltigen Eindruck. Für den Fachmann waren dagegen ganz bestimmte Punkte von besonderem Interesse. Und bald waren dann auch die Schiffsingenieure in ein Fragegebiet der Leistungen von Turbinen, Motoren und Dampfmaschinen verwickelt. Am nächsten Tag konnte die Kommandobrücke besucht werden. Die Schiffsoffiziere erklärten bereitwillig alle Navigationsgeräte, wie Kreiselkompaß, Echolotanlage, Funkpeileinrichtung, Sextanten usw. Die meisten der Passagiere, welche mit viel Mut die Kommandobrücke betreten hatten, kehrten schweigend und ehrfürchtig wieder zurück. So kompliziert hatten sie sich die Einrichtungen nicht vorgestellt. Nachdem wir im Englischen Kanal (Ärmelkanal) die Insel Wight angelaufen hatten und gegenüber an der französischen Küste auf der Reede von Cherbourg noch diverse Fahrgäste aufgenommen hatten, fuhren wir in den Atlantischen Ozean hinein. An einem Tag hatten wir einen kleinen Sturm, Windstärke 8, zu bestehen, und gleich gab es auch eine Anzahl Seekranke, und auch an unserem Mittagstisch erschien nur die Hälfte der Passagiere. Aber bereits am nächsten Tag war alles wieder in bester Ordnung und die See war spiegelglatt. Es mußte vollkommen windstill sein. Ich selbst war der Meinung gewesen, daß die See immer etwas Dünung habe, aber es ist bei einiger Überlegung leicht einzusehen, daß auch der Atlantik sich beruhigt, wenn absolute Windstille für einige Zeit herrscht. Diese Windstille war früher von den Segelschiffen sehr gefürchtet, für den Dampfer ist es gerade das Gegenteil. Alle Menschen an Bord sind dann zufrieden und guter Dinge.

Wenn man so 4 bis 5 Tage auf einem Schiff fährt und immer rund um sich herum weiter nichts wie Wasser sieht, dann bekommt man erst einen Begriff, wie groß

solch ein Ozean ist, und man ist sich darüber mit den anderen Pasagieren einig, daß es doch eine nicht so einfach zu lernende Kunst ist, dieses Schiff so über den Ozean zu leiten.



Am 7. Tage wurde die amerikanische Küste erreicht

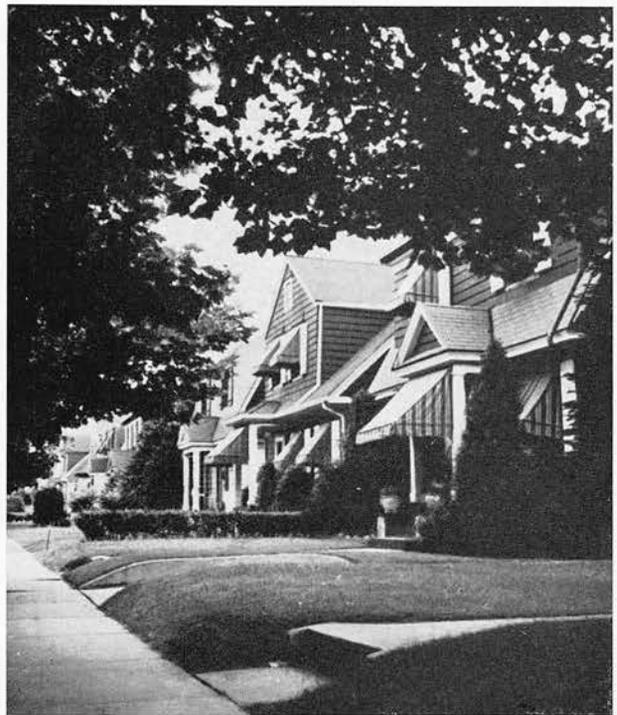
Am 7. Tag erreichten wir die amerikanische Küste. Wir mußten noch ein paar Stündchen südwärts fahren, und dann sahen wir die Freiheitsstatue von New York auf der kleinen Insel Governmens Island. Bald konnten wir mit unseren Ferngläsern die ersten Wolkenkratzer von New York entdecken, es war etwas diesig, beinahe ein nebliger Morgen. Alles packte nun schnell die Koffer. Inzwischen war unser Schiff den Hudson River hinaufgefahren und legte langsam am Pier 74 an, welcher speziell für die Schiffe des Norddeutschen Lloyd und der Hapag bereitstand. Die meisten Fahrgäste wurden abgeholt. Auch ich wurde von meinem Schwager und meiner Schwester erwartet. Nachdem die Zollbeamten mein Gepäck besichtigt hatten, konnte ich meine Schritte auf das New Yorker Pflaster lenken.

Als erstes fiel mir auf, daß die Hafengegend nicht besonders nett aussah und daß ein baumlanger Polizist, Constabler genannt, mit einem 1 Meter langen Polizeiknüppel den Verkehr dirigierte. Ich wunderte mich, daß in dem freiesten Land der Welt die Polizisten mit solch einem langen Stock ihr Tagewerk verrichten. Eine Pistole hatte er am Gürtel sitzen. Mein Schwager meinte, in ernsteren Fällen könnten die Constabler ganz ordentlich jemand, der nicht parieren wollte, versohlen. Wir stiegen in das Auto meines Schwagers ein, fuhren nach einigen Minuten oben auf dem Highway entlang, welcher als Hochweg extra für Autos wie bei uns die Hochbahn angelegt ist, um schnell durch die Stadt kommen zu können. Nach etwa dreiviertel Stunden Fahrt waren wir dann im Heim meiner Schwester angekommen, wo ich meinen Unterkunftsraum angewiesen bekam. Ich war der Meinung, daß die Bewohner New Yorks alle in der Stadt in engen Straßen mit sehr hohen Häusern wohnen müßten. Um so mehr war ich angenehm überrascht, daß hier im Vorort Jamaica lauter kleine gut gepflegte Häuser im Grünen standen. Da hier die Gegend schon etwas hügelig ist, kann man gar keine Häuser sehen. Sie stehen alle im Grün der Bäume. Man meinte, einen großen Wald vor sich zu haben.

Diese kleinen Einfamilienhäuser sind in einem besonderen Stil erbaut. Innen Stein und außen Holz. Diese Bauart soll besonders gut die Wärme im Sommer abhalten und im Winter die innere Wärme des Hauses nicht hinauslassen. Die Besitzer basteln immer an ihren Häusern herum und halten alles möglichst selbst

in tadelloser Ordnung. Die Einrichtungen sind gut, vor allem eine komplette elektrische Küche mit vielen eingebauten Schränken. Ein kleiner Garten und eine Autogarage gehören dazu. Die meisten Männer sind tagsüber in der City beschäftigt. In einer halben Stunde Autofahrt sind sie im Geschäft oder in der Fabrik. Auf den Hauptzufahrtsstraßen fahren in den Hauptzeiten bis zu sieben Autos in einer Richtung nebeneinander. Bei dem Betrieb muß man sich nur wundern, daß nicht mehr Unglück passiert.

Die Hauptbeschäftigung der Amerikaner ist die Jagd nach dem Dollar, daher hatte auch mein Schwager es nicht so ganz leicht. Er besaß ein Delikatessengeschäft. Der Laden mußte aber von morgens 7 Uhr bis nachts 12 Uhr geöffnet sein, die anderen machen es ebenso, und die Amerikaner sind daran gewöhnt, wenn sie abends gegen 11 Uhr aus dem Kino oder sonst aus einer Unterhaltung kommen, noch für den nächsten Tag einkaufen zu können. Wenn sich einer ausschließt und macht den Laden früher zu, dann bleiben die Kunden fort, weil sie sich sagen, der Mann hat bereits genug verdient, und so etwas hört kein Geschäftsmann gern. Einmal wurde meinem Schwager am helllichten Tage die Kasse geraubt. Später wurden einmal die Scheiben der Läden eingeschlagen. Bald erschien ein Mann und sagte, wenn er ihm 5 Dollar im Monat bezahlen würde, dann würden keine Scheiben mehr eingeschlagen. Mein Schwager meinte, die Scheiben ersetzte ja die Versicherung. Aber die Versicherung ersetzt nur einmal im Jahr die Scheiben. Bald waren sie wegen seiner Weigerung, 5 Dollar zu zahlen, wieder eingeschlagen. Und nun ging ihm ein Licht auf. Es war eine organisierte Bande, welche diejenigen, die zahlten, unbehelligt ließen, den anderen aber laufend Schaden zufügten. Was sollte mein Schwager machen? Er zahlte! In der City haben die großen Warenhäuser sogar die ganze Nacht geöffnet, und die Verkäuferinnen arbeiten in drei Schichten. Die Großwarenhäuser ver-



Einfamilienhäuser im Vorort Jamaica

fügen über eigene Polizisten und Detektive, um sich selbst zu schützen. Sonntagmorgen sind ebenfalls die Läden bis mittags geöffnet. Alles um den Dollarsegen! (Wird fortgesetzt.)

Ing. Harms

Zwischen Hörsaal und Helling:

Fotos ohne Ferien



Der Hamburger Michel einmal anders gesehen



Der Plakatmann in Winterhude

Liebe Freunde bei der DW, liebe Werkzeugzeitung!

„Ferien und Fotos“ heißt also euer Wettbewerb, und welchen kamerabewaffneten Mitmenschen reizte ein solcher fotografischer Wettstreit nicht? — Nun, mich reizte er natürlich auch. Aber meinem Mitmachen steht doch einiges im Wege, und so will ich als „alter DWer“

euch lieber mal einen nach Möglichkeit netten Brief und „außer Konkurrenz“ ein paar von mir geknipste Fotos schicken.

Eigentlich wollte ich euch schon lange mal schreiben. Daran war nämlich Tedje von der DW schuld, den ich bei meinem letzten Besuch in Hamburg wiedertraf. Für zum Beispiel das Mitmachen in dem Wettbewerb würde ich von ihm nämlich ganz bestimmt nicht „für voll genommen“. Aber nicht nur aus dem Grunde, weil ich jetzt keine Lohntüte von der DW mehr bekomme, sondern vor allem deswegen, weil ich zu der komischen Sorte Leute gehöre, die man Studenten nennt: Wie Tedje mir erzählte, sind das diejenigen, die dem lieben Herrgott die Zeit mit dem Lesen von Büchern, Anhören von Vorträgen und sonstigen „unproduktiven“ Beschäftigungen stehlen. Nein, nicht nur das: Auch dem Arbeiter stehlen sie die Steuergroschen, um von viel zu viel Stipendien (falls sie überhaupt welche bekommen, wie ich z. B. von der Paul-Reusch-Jugendstiftung) ein Leben in Saus und Braus mit Feiern, Biertrinken und Säbelfechten zu führen. Und das wohlmöglich noch, um später nur noch mit gerümpfter Nase an Fiete und Kuddel „vorbeizusegeln“, ohne sie noch zu „kennen“ — wo sie früher doch zusammen die Niete aus den alten Außenhautplatten herausgeklopft hätten! Nee, bei ihm könnten die „Studierten“ keinen Blumenpott gewinnen, meinte Tedje.

Abgesehen davon, daß ich an Tedje nicht „vorbeigesegelt“ war, mich mit Fiete und Kuddel noch ganz gut verstehe, kein Freibier bekomme und auch nicht säbelfechte, konnte ich ihn das nicht ungestraft sagen lassen. Denn schließlich bestritt er doch Nützlichkeit und Sinn des Studiums überhaupt. So habe ich ihn denn ins Gebet genommen und ihn gefragt, wer denn eigentlich jeden Freitag seine Lohntüte füllte und warum. „Die Werft natürlich“, meinte er, „und warum? — Weil sie mir doch meine Arbeit bezahlen muß!“ Das war gewiß nicht verkehrt, aber ganz richtig auch nicht. Denn die Lohntüte füllt sich nur, wenn die Werft Schiffe an Reeder verkaufen kann. Sie füllt sich nur, wenn die Reeder wieder jemand finden, der für seine eigene Beförderung oder die seiner Waren auf diesen Schiffen bereit ist, etwas zu zahlen. Und dies ist wieder nur möglich, wenn die Wirtschaft blüht und es allen Menschen gutgeht, So greift eines ins andere. Aber bleiben wir einmal bei den Schiffen: Die Werft wird sie dem Reeder verkaufen können, wenn sie zweckmäßig, geschmackvoll und sicher nach den neuesten Erkenntnissen der Wissenschaft und — billig gebaut sind. Der Reeder wird nur Geld mit den Schiffen verdienen können, wenn sich die Passagiere auf ihnen wohlfühlen und preiswert reisen und wenn die Spediteure wissen, daß ihre Waren auf den Schiffen schnell, sicher und — billig befördert werden.

Wenn der Reeder seine Mühe auf Schiffe verwendet, die seinen „Kunden“ nicht zusagen, so wird sich keiner finden, der ihm seine Arbeit und seine Kosten bezahlen muß. Wenn die Werft dem Reeder nicht solche Schiffe bieten kann, wird sie auf unverkäuflichen Projekten sitzenbleiben und niemand wird sich finden, der ihr für ihre Arbeit und Kosten etwas zahlen muß, so wie sie Tedjes Lohntüte füllen mußte. Das ist das Risiko. Wenn es die Werft trifft, bekommt sie kein Geld, um Tedjes Lohntüte zu füllen. Wenn sie kein Geld einnimmt, muß sie aus ihrem Vermögen für Tedjes Lohntüte sorgen. Und wenn sie das nicht mehr kann, wird Tedje stempeln gehen müssen.

Aber es ist nicht gut, wenn Tedje stempeln gehen muß. Darum muß man sich bemühen, daß die Menschen, die möglichst viel von wirtschaftlichen, technischen und auch politischen Zusammenhängen verstehen, die Geschicke des Betriebes lenken. Dann wird die Werft sich gegenüber der Konkurrenz halten und Schiffe verkaufen können, Tedjes Arbeitsplatz bleibt gesichert und seine Lohntüte füllt sich weiter.

Doch wo findet man Menschen, die die notwendige Voraussicht für gedeihliche Entwicklungsmöglichkeiten eines Betriebes mitbringen? Dort, wo man sich bemüht, die komplizierten Zusammenhänge unserer heutigen Technik und Wirtschaft und der internationalen Beziehungen theoretisch zu klären, um mit den gewonnenen Erkenntnissen in der Praxis für das Wohl aller zu wirken: An den Hoch- und Fachschulen und an den Universitäten. Und wer sich dort bemüht, das sind neben wenigen Professoren und Lehrern — viele Studenten. Studenten, von denen Tedje meinte, daß sie „unproduktiv“ dem lieben Gott die Zeit und seinem Steuergroschen das Stipendiengeld stehlen.

Aber Tedje hat noch nicht gewußt, daß diese Studenten in der überwiegenden Mehrzahl ein wesentlich schlechteres Leben als er führen müssen, daß sie keinen Acht-Stunden-Tag kennen, jeden Tag und manchen Sonntag 12 Stunden und mehr für ihr so weltfremdes Studium arbeiten, dessen Auswirkungen letzten Endes auch der Sicherung von Tedjes Arbeitsplatz zugute kommen. Und er hatte offenbar auch noch nichts davon gehört, daß die meisten Studenten noch den Broterwerb in ihr Studium einflechten müssen, um wenigstens die notwendigsten Bedürfnisse an Nahrung und Kleidung befriedigen zu können. Und daß so ein Hochschulstudium heute etwa 3500 Mark im Jahr kostet, wenn man außer dem Studieren noch ein halbwegs menschenwürdiges Dasein führen möchte. Wenn man viel Glück hat, kann man damit rechnen, etwa ein Drittel davon durch Gebührenerlässe der Hochschule und durch Stipendien finanzieren zu können. Doch meistens ist es viel weniger, der Student verdient sich nur so viel dazu, daß er das Studium möglichst schnell hinter sich bringt und dabei nicht gerade verhungert.

Ich habe Tedje gesagt, er solle nicht zu viel Idealismus von der Jugend verlangen: Wenn sie auf so wenig Verständnis stieße, könne man es ihr nicht verübeln, wenn sie sich ein anderes Betätigungsfeld als das Studium suche. Aber er solle sich nicht täuschen: Das Volk, das heute nicht bereit sei, für die „unproduktive Theorie“, für seine studentische Jugend Geld auszugeben, würde morgen selbst unter den Folgen dieser sträflichen Vernachlässigung leiden müssen. Die theoretische Forschung von heute ist Tedjes tägliches Brot von morgen. Und hier liegt bei uns noch vieles im argen. Während man für die Forschung pro Kopf und Jahr in Schweden 0,74, in Belgien 0,55, in Norwegen 0,54, in der Schweiz 0,44 und in England 0,25 Mark ausgibt, sind es in der Bundesrepublik ganze 0,02 Mark. Gottlob wird die Gefahr nicht überall verkannt, und es fließen aus der Industrie und Wirtschaft und aus Marshallplan-Gegenwertmitteln freiwillige Unterstützungsbeiträge in die Forschung und die Ausbildung begabter Studenten (die DW z. B. unterstützt Studenten aus der Belegschaft durch die Paul-Reusch-Jugendstiftung). Doch daß die Gefahr längst nicht genügend erkannt wurde, beweist die jüngste Sozialerhebung der Deutschen Studentenwerke. Sie ergab, daß die Studenten seit 1949 nicht, wie vielleicht mancher annehmen möchte, am allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung in der Bundesrepublik teilgenommen haben, sondern daß 1953 71,8% aller Studenten (sämtliche Universitäten und Hochschulen in der Bundesrepublik und Westberlin) noch neben ihrer wissenschaftlichen Ausbildung in irgendeiner Form erwerbstätig waren. 45,4% der männlichen

und 24,4% der weiblichen Studenten waren dauernd beschäftigte Werkstudenten, während noch 1951 die Zahl der Werkstudenten um rund 10% niedriger lag. Knapp die Hälfte aller Studenten erreichte ein monatliches Einkommen von 150 Mark, das von den Studentenwerken als Existenzminimum bezeichnet wird. Die Studentenärzte wissen ein Lied davon zu singen, wie hier Raubbau mit der Gesundheit getrieben wird.

Die eine ...



... und die andere Seite



Jugend und Gewehre

Nicht selten ist der Student ein körperliches Wrack, wenn die Tore der Universitäten ihn „in den Ernst des Lebens“ hinausspeien. Wie viele sprechen heute von der Stufe ihrer inzwischen erworbenen satten Selbstzufriedenheit das dumme Wort vom „deutschen Wunder“.

Sie sollten sich lieber klarmachen, daß die „Wunder“ eines Tages ausbleiben, wenn sie die Kraft der geistigen Fähigkeiten der deutschen Jugend verkommen lassen. Das sollte zu denken geben — auch Tedje. Aber Tedje hat nichts darauf gesagt. Und so weiß ich nicht, ob es ihm zu denken gegeben hat. Vielleicht wird er ja nachdenklich, wenn er alles noch einmal schriftlich bekommt. Das war es eigentlich, was mich veranlaßte, endlich doch einmal den brieflichen „Klön“ mit euch anzufangen. Wenn ich Glück habe, lesen ihn unter Umständen ja einige „Tedjes“!

Doch zurück zum Foto-Wettbewerb: Ich könnte überhaupt auch nur „außer Konkurrenz“ daran teilnehmen, weil ich einfach keine Ferien-Fotos habe und auch keine knipsen werde — jedenfalls nicht vor meinem nächsten Urlaub, den ich nach meinem letzten 1949 bei der DW frühestens 1956 nach Abschluß des Studiums bekommen werde. Denn die 5 Monate Semesterferien im Jahr (in denen man eigentlich sich das in den Vorlesungen Gehörte erarbeiten sollte) sind schon längst zur „Haupt-Verdienstsaison“ zumindest der obengenannten 71,8% der Studenten geworden, zu denen ich auch zähle. Man packt also sein Kollegeheft beiseite, steigt in die Arbeitsbüxen oder den Bürokitel und zieht vom Hörsaal zur Helling. Und arbeitet nach wie vor. Und hat es doch nicht nötig, ohne Ferien mit blinder Betriebsamkeit geschlossenen Auges an der übrigen Welt vorbeizugehen. Es gibt so viel zu entdecken im um einen kreisenden Leben zwischen Hörsaal und Helling und so viel „Motive“, die es wert sind, von der Kamera als Fotos ohne Ferien der Umwelt abgespürt zu werden. Selbst im heimatlichen Hamburg gibt es immer wieder Neues zu entdecken. Aber mit ein wenig Unter-

nehmungsgest kommt man auch weiter. Wem böten sich keine neuen Bilder, wenn er auf einem Ferienarbeitsplatz im Ausland andere Völker, ihre Sprachen, Sorgen und Nöte mit uns Deutschen kennenlernt.

Nun, mein Schiffbauerauge wird immer wieder angezogen von den Schiffen im Wasser der verschiedenen Häfen, vom Meer, von Ebbe und Flut. Immer bieten sich neue Motive für die Kamera, ob es nun die Schneeschmelze in Norwegen, das Fischerdorf in Schwedens Schären, das im Schnappschuß überraschte Landeskind oder ob es die Aufnahme der nächtlichen Straße aus dem Fenster der Studentenbude, die Reportageaufnahme von der Bundestagswahl oder das unerschöpfliche Thema der Viersektorenstadt Berlin ist, in der man studiert und lernt am Schicksal der Menschen, die man hier im „Schlüsselloch des eisernen Vorhangs“ aus Ost und West trifft. Der „Klabautermann“ wird vielleicht das eine oder andere davon herausuchen für euch.

Ja, und vielleicht sieht dann sogar Tedje ein, daß gelegentlich sogar ein so weltfremder Theoretiker von Student imstande ist, die Welt mit anderen als nur seinen theoretischen und akademisch-überheblichen Augen zu sehen. Und was die Kamera gesehen hat, ist schließlich nicht nur in den Knipskasten gegangen, wie der „Klabautermann“ (der war es wohl) in der Mai-Nummer schrieb.

Doch nun will ich schließen und euch selbst recht schöne Ferien und Fotos und auch sonst alles Gute wünschen.

Euer alter Kollege

Günter Varges

z. Z. „unproduktiv“

Technische Universität Berlin-Charlottenburg

Aus dem Betriebssport

Der hinter uns liegende Monat brachte für unsere I. Fußballmannschaft den schweren Entscheidungskampf um die Meisterschaft ihrer Klasse. Das Endspiel gegen die Sportgemeinschaft Ilo wurde am Dienstag, dem 10. August 1954, auf dem Sportplatzgelände in Hamburg-Stellingen ausgetragen. Aus dem spannenden und harten Kampf ging unsere Mannschaft als Siegerin hervor.

Unsere Männer mußten zunächst gegen erheblichen Wind und die Sonne spielen. Trotzdem konnten sie bei zeitweiser einwandfreier Überlegenheit das Spiel durchaus offenhalten, wenn das Halbzeitergebnis auch 0:1 hieß. Nach der Halbzeit war die Überlegenheit unserer Mannschaft zeitweise drückend, und so stand es bald 1:1 und 2:1. Den Männern von Ilo gelang es, etwa 12 Minuten vor Schluß des Spiels den Ausgleich zu erzielen, dem unsere Mannschaft aber fast unverzüglich das 3:2 folgen ließ. Trotz erheblicher Anstrengungen gelang es den Iloleuten nicht, nochmals zum Ausgleichstreffer zu kommen. Unsere Mannschaft hat sich im wesentlichen bewährt. Hervor ragten in erster Linie der Mittelläufer Rotziehausen, der durch seine Ruhe und Sicherheit ein bedeutender Rückhalt für die Mannschaft war. Ritzel erledigte die gesamten 90 Minuten hindurch ein gewaltiges Arbeitspensum und zeichnete sich durch seinen Einsatz besonders aus. Kröger, der zwei Tore erzielte, brillierte durch seine Technik. Zuverlässig wirkte auch Busche, der durch eine gut getretene Ecke ein Tor einleitete. Eberhard Stabe hat besonders in den letzten Spielminuten, als Ilo unbedingt zum Ausgleich kommen wollte, gezeigt, welches großes Können als Torwart in ihm steckt. Aber auch alle übrigen Spieler zeigten, daß sie wirklich Fußball spielen können.

Im übrigen gab es keine besonderen Ereignisse in unserer Sportgemeinschaft. Das in Geesthacht begonnene Firmenpokalturnier ist noch nicht zum Abschluß gekommen. Das gleiche gilt für unser Werftschachturnier. Unsere Sportgruppe Reiherstieg hat sich am 21. August zu einem geselligen Beisammensein in Jenfeld versammelt. Bei gutem Essen und fröhlichem Umtrunk war man guter Dinge.

Abschließend können wir erfreulicherweise feststellen, daß wir alle in der Sparte Fußball mit der I. und III. Mannschaft die Meisterschaft errungen haben. Wenn auch der Sieg nicht das Ausschlaggebende im Sport und vor allen Dingen nicht im Betriebssport sein kann, so freut sich doch ein jeder mit Recht über seine Leistungen. Hoffen wir, daß der Zusammenhalt und die Kameradschaft, die die Grundlage eines jeden Erfolges gerade im Sport ist, unserer Betriebssportgemeinschaft auch in der nächsten Serie erhalten bleibt. Und nun wie üblich die Ergebnisse des letzten Monats.

Fußball:

DW 1. Herren gegen Ilo Pinneberg 1.	3 : 2
	(Entscheidungsspiel)
DW Res. gegen Böttcher Res.	1 : 1
DW 2. Herren gegen BWV 2. Herren	3 : 5
DW 3. Herren gegen Rapid 3. Herren	2 : 1
DW 1. AH gegen Rapid AH	2 : 2
DW 2. Jg. gegen AEG Schiffbau Jg.	1 : 1
DW Grasbrook gegen Esso Harburg	1 : 1
DW Grasbrook gegen Feinkost Appel	10 : 0

Handball:

DW 1. Herren gegen Nordd. Affin.	12 : 15
DW 2. Herren gegen Schwarz-Weiß	11 : 11

Unfallschutz mal anders

Gefahren wollen wir vermeiden!
Drum sehn wir unsre Kleidung an.
Hat Ärmel, Hose nicht die Weiten,
daß man dahinter haken kann?

Von überhöhten Arbeitsplätzen
schon manches Teil herunterschlug.
Der Helm ist leichter zu ersetzen,
als Loch im Kopf, das sagt genug.

Wer sein Gehör sich will erhalten,
verwende Watte jederzeit!
Nicht jeder brauchte von den „Alten“
zu leiden an Schwerhörigkeit.

Stahlsplitter, klein wie Nadelspitzen,
so manches Augenlicht bedroht.
Muß er uns erst die Hornhaut ritzen,
wo Brillentragen das Gebot?

So mancher wählte statt der Gurte
den Leichtsinn und verlor das Leben.
Wem daraus keine Lehre wurde,
dem wird das Schicksal eine geben.

An Dichtkunst manchem es gebricht;
mir fehlt dazu die Muse.
Gefallen Dir die Verse nicht,
mach 's nächste Mal dann Du se!

Herrmann.

Wer trotz der heißen Sommertage
im warmen Unterzeug 'mal schwitzt,
erfährt nie von der Rheuma-Plage,
die in dem kalten Eisen sitzt.

Und die beim Werken knien müssen,
den Knieschutz wählen zum Gebrauch.
Beliebt ist ebenso das Kissen
zum Sitzen unter and'rem auch.

Das alte Schuhwerk kann nichts nützen,
wenn überall es reißt und bricht.
Vernichtet es, um euch zu schützen,
denn euch zum Vorteil reicht es nicht!

Tauscht fehlerhafte Schutzgeräte,
prüft Werkzeug auf Verlässlichkeit.
Denn hinterher ist 's meist zu spät,
zu sorgen für die Sicherheit.

Wer pflichtbewußt wirkt an dem Platze,
an dem er wurde hingestellt,
bekennt sich ständig zu dem Satze:
„Der Unfallschutz schützt Gut und Geld!“

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum

Am 6. 8. 1954 war Meister
Franz Deiter 25 Jahre
bei uns.

In Schönningen bei Braun-
schweig erlernte er den Beruf
des Kesselschmieds. Dort war er
auch bis zu seiner Militärzeit
tätig. Hiernach erfaßte ihn das
Wandergeliebte. Seine Wißbegier,
die Welt und seinen Beruf
besser kennenzulernen, ließen
ihn nicht nur durch Deutschlands
Auen ziehen. Er ging bis nach
Südamerika. Nach ca. zweijähri-
gem Aufenthalt in Argentinien
zog es ihn wieder in die Heimat
zurück. Am 6. 8. 1929 kam er zu
unserer Werft und faßte festen
Fuß. Des öfteren gibt er noch
manch schöne Erinnerung aus
seiner Wanderzeit zum besten.

Durch seine guten Fachkenntnisse und seine bemerkenswerte Umsicht
fiel er bei seinen Vorgesetzten auf. Es erfolgte auch bald seine Beför-
derung zum Vorarbeiter und am 1. 9. 1938 zum Meister. Als solcher erfreut
er sich bei allen einer besonderen Beliebtheit.

Wir wünschen Meister Deiter, daß er noch recht lange seine
Tätigkeit bei uns ausüben kann.



Meister Joachim Lohse
beging am 15. 6. 1954 sein 25-
jähriges Dienstjubiläum.

Als Seemann mit Steuermanns-
patent hatte er plötzlich keine
Neigung mehr, weiterhin bei der
christlichen Seefahrt zu ver-
bleiben. Nach einer kurzen Be-
schäftigung auf einer kleinen
Werft in Wilster in Holstein
trat er am 29. 5. 1928 als Brenner
bei uns ein.

Auf Grund seines außer-
gewöhnlichen Fleißes und Kön-
nens wurde er am 30. 5. 1933 zum
Vorarbeiter und am 1. 6. 1938 zum
Meister ernannt. In dieser Stellung ist er mit einer kurzen Unter-
brechung nach dem Kriege, in der er wieder als Vorarbeiter beschäftigt
war, noch heute tätig.

Wir wünschen Meister Lohse, daß er noch recht lange bei bester
Gesundheit auf der D. W. wirken kann.



Willi Frommer
Ingenieur
23. Juni 1954



Karl Kammrad
Kesselschmied
23. Juli 1954



Albert Suckow
Schlosser
31. Juli 1954

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Maschinenschlosser Herbert Jahn mit Frau Elfriede Haun am 5. 6. 1954
 Maschinenbauer Günther Wendt mit Frl. Lenchen Ahrens am 5. 6. 1954
 Maschinenbauer Georg Drostens mit Frl. Gerda Süllau am 5. 6. 1954
 Schiffbauhelfer Willi Rosan mit Frl. Helga Stehr am 12. 6. 1954
 E'Schweißer Harry Ganske mit Frl. Meta Roggenbach am 13. 6. 1954
 Dreher Werner Fock mit Frl. Grete Achner am 10. 7. 1954
 Maschinenbauer Günther Bloog mit Frl. Elfriede Müller am 10. 7. 1954
 E'Schw.-Anlerner Rolf Stammerjohann mit Frl. Ilse Ritschel am 10. 7. 1954
 Maschinenbauer Hans Röhrs mit Frl. Hannelore Schmolls am 17. 7. 1954
 Anstreicher Fritz Meyer mit Frl. Margot Haberland am 17. 7. 1954
 Maschinenbauer Werner Gebert mit Frl. Helga Dunke am 17. 7. 1954
 Stellagenbauer Ernst-Alwin Schuld mit Frl. Ilse Fugmann am 17. 7. 1954
 E'Schweißer Heinrich Bonmann mit Frl. Ilse Haugrund am 17. 7. 1954
 Schiffbauhelfer Hans-Alfred Tiedemann mit Frl. Irmgard Peters am 17. 7. 1954
 Helfer Günter Balosch mit Frl. Ursula Reichstein am 17. 7. 1954
 Brenner Heinz Schröder mit Frl. Hilde Ahmeling am 17. 7. 1954
 Kolonnenführer Werner Drewke mit Frl. Edith Piening am 23. 7. 1954
 E'Schw.-Anlerner Kurt Wachtel mit Frau Brigitte Kantow am 24. 7. 1954
 Brenner Alfred Fischer mit Frau Käthe Fricke am 24. 7. 1954
 Elektriker Egon Auge mit Frl. Irma Luck am 24. 7. 1954
 Schiffbauhelfer Arthur Jahn mit Frl. Erika Payne am 24. 7. 1954
 Schiffbauhelfer Rudolf Schmidt mit Frl. Marianne Michler am 24. 7. 1954
 E'Schw.-Anlerner Christian Böger mit Frl. Ilse Dröge am 24. 7. 1954
 Elektriker Ralf Henkel mit Frl. Inge Breitsprecher am 31. 7. 1954
 Kraftfahrer Horst Sperl mit Frl. Marion Pollmann am 31. 7. 1954
 Schiffbauhelfer Werner Winkelmann mit Frl. Ingrid Eichling am 31. 7. 1954
 S'zimmerer Carl Jens mit Frau Gerda Wagner am 31. 7. 1954
 E'Schweißer Kurt Krause mit Frl. Elfriede Bengsch am 6. 8. 1954
 Kreuzer Harry Brust mit Frl. Edeltraut Filz am 7. 8. 1954
 S'zimmerer Herbert Riege mit Frl. Inge Baumann am 7. 8. 1954
 Bohrer Max Schamborski mit Frl. Renate Fischer am 7. 8. 1954
 Elektriker Horst Algermissen mit Frl. Marga Altrock am 7. 8. 1954

Geburten:

S o h n :

Bohrerhelfer Egon Kolibius am 10. 6. 1954
 Maschinenbauer Heinrich Wieck am 11. 6. 1954
 Nieteranlerner Josef Watzke am 1. 7. 1954

Schlosser Gerd Laudahn am 2. 7. 1954
 Anstreicher Dieter Erdmann am 4. 7. 1954
 Anschläger Karl-Heinz Offermann am 5. 7. 1954
 Maschinenbauer Wilhelm Wulf am 9. 7. 1954
 Helfer Erich Weissner am 10. 7. 1954
 Reiniger Helmuth Adler am 13. 7. 1954
 E'Schweißer Rudolf Müller am 13. 7. 1954
 Helfer Robert Mahler am 13. 7. 1954
 Vorhalter Jakob Freudenthal am 15. 7. 1954
 Schlosser Werner Russbüldt am 18. 7. 1954
 E'Schweißer Rudolf Mittelstädt am 20. 7. 1954
 Seilbahnfahrer Horst Krauel am 22. 7. 1954
 Stellagenbauer Max Hörburger am 22. 7. 1954
 Brenner Konrad Chrosziel am 27. 7. 1954
 Angel. Seilbahnfahrer Hans Bokelmann am 2. 8. 1954
 Helfer Heinz Lietz am 4. 8. 1954
 Fräser Hermann Rahlfs am 5. 8. 1954
 Schleifer Werner Külper am 9. 8. 1954
 Kupferschmied-Helfer Werner Beenke am 10. 8. 1954

Tochter:

Helfer Herbert Krüger am 12. 6. 1954
 Stellagenbauer Herbert Moser am 23. 6. 1954
 Helfer Günther Friedrich am 26. 6. 1954
 Schlosser Ernst Rieckmann am 27. 6. 1954
 E'Schweißer Walter Neuhaus am 29. 6. 1954
 S'zimmerer Helmut Gade am 2. 7. 1954
 Stellagenbauer Horst Bützow am 2. 7. 1954
 E'Schweißer Otto Hille am 4. 7. 1954
 Schiffbauer Adolf Sahlmann am 6. 7. 1954
 Kupferschmied-Helfer Gerhard Polusch am 6. 7. 1954
 Behaueranlerner Horst Lichel am 8. 7. 1954
 Brenner Hans-Werner Schütt am 13. 7. 1954
 Schiffbauhelfer Siegfried Humke am 21. 7. 1954
 Schiffbauer Arthur Höftmann am 23. 7. 1954
 Kupferschmied Carl-Heinz Bastian am 23. 7. 1954
 Bohreranlerner Heinz Grubert am 24. 7. 1954
 Schiffbauhelfer Günter Steinke am 29. 7. 1954
 Maschinenbrenner Wilhelm Becker am 29. 7. 1954
 Tischler Kurt Ruskowski am 29. 7. 1954
 E'Schweißer Friedrich Muuhs am 30. 7. 1954
 Kupferschmied-Helfer Erich Franke am 1. 8. 1954
 Kupferschmied-Helfer Karl-Heinz Grell am 3. 8. 1954
 Bohrwerksdreher Werner Petersen am 5. 8. 1954

Wir gratulieren!

Wir gedenken unserer Toten

Diedrich Baule
 Brenner
 gest. 25. 7. 1954



Walter Voigt
 Schiffszimmerer
 gest. 27. 7. 1954

Waldemar Hammer
 Rentner
 gest. 5. 8. 1954

GOLDENE HOCHZEIT



Unser Rentner R. Bartels und seine Frau feierten im Juli ihre goldene Hochzeit

Für erwiesene Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich unserer goldenen Hochzeit sagen wir hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen unseren herzlichen Dank.

Rentner Paul Frenze und Frau

Für die vielen Glückwünsche und Geschenke anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums möchte ich der Betriebsleitung, meinen Vorgesetzten und Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank aussprechen.

Otto Unbehauen

Die mir anlässlich meines Ausscheidens erwiesene Aufmerksamkeit hat mich sehr gefreut. Ich bedanke mich herzlich dafür. Leben Sie alle recht wohl!

Hartwig Hartmann



All unser Daumendrücken hat bisher nur wenig Erfolg gehabt. Es ist bei dem verhältnismäßig beständigen Regenwetter geblieben. Das haben alle, die bei uns im Außenbetrieb beschäftigt sind, schmerzlich empfunden. Mit etwas Trost erfüllt uns dabei, daß die Nachrichten aus Bayern immerhin erfreulicher sind. Unsere Urlauber in Schliersee werden hoffentlich braun gebrannt wiederkommen; denn dort unten hatte man inzwischen auf Sommer umgeschaltet. Wenn sich bei uns die Situation nicht bald ändert, werden wir wohl auf den Sommer verzichten müssen und uns mit den paar Sonnentagen, die uns März und Mai brachten, begnügen dürfen.

Trotz der schwierigen Wetterbedingungen ist aber die Arbeit doch munter vorangegangen. Auch schwierige Arbeiten, wie beispielsweise der Zusammenbau der „Cabimas“, wurden bewältigt, und unser Reiherstieg hat sich auch ganz sichtbar vorwärtsentwickelt. Das alles, trotzdem wir neben den bereits geschilderten Unbilden auch noch die Schwierigkeiten zu überwinden hatten, die der Streik der Hochbahn und zweier weiterer Versorgungsbetriebe in Hamburg mit sich gebracht haben. Es war bewundernswürdig, wie unsere Belegschaften größte Strapazen auf sich nahmen, um unsere Werft zu erreichen. Sie waren oft stundenlang unterwegs und haben größte Strecken zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt, um rechtzeitig da zu sein.

Für unsere Werft ist es beruhigend, daß der Streik zu Ende ist, weil wir binnen kurzem auch ganz erheblich in Mitleidenschaft gezogen worden wären; denn ohne Gas, das wir in größeren Mengen verbrauchen, kommen wir nun einmal nicht aus. Wir hatten zwar mit der Lohnforderung der Hamburger Versorgungsarbeiter nichts zu tun, wären aber genau so wie alle anderen Bewohner unserer Stadt ganz erheblich in Mitleidenschaft gezogen worden.

Inzwischen ist auch für unseren Betrieb völlig geräuschlos und ohne jeden Streik ein neuer Lohnvertrag abgeschlossen worden, der am 6. September in Kraft treten wird. Er bringt bekanntlich eine Lohnerhöhung für den Ecklohn um 8 Pfennig. Die Einzelheiten werden rechtzeitig bekanntgegeben werden.

Auch der Angestelltegehaltstarif hat eine Veränderung erfahren. Nach längeren mündlichen Verhandlungen ist man zum Abschluß gekommen. Die Gehälter werden im wesentlichen um 6 Prozent erhöht werden. Aus diesen Tatsachen ist zu ersehen, daß mit etwas gutem Willen auf beiden Seiten Lohnkämpfe durchaus vermeidbar sind. Schließlich sind wir ja alle für den Arbeitsfrieden, den gerade Deutschland in seiner besonders prekären Situation dringend nötig braucht.

In unserem Betrieb ist alles seinen gewohnten Gang gegangen. Nach wie vor können wir beruhigt in die Zukunft sehen; denn auf lange Sicht ist die Vollbeschäftigung bei uns sichergestellt. Es braucht nicht besonders erwähnt zu werden, daß die Bemühungen um weitere Aufträge selbstverständlich niemals abreißen. Und dann noch etwas Neues:

Da haben sich einige unserer Betriebsangehörigen zusammengetan in dem Bestreben, einen Männerchor auf die Beine zu bringen. Die dankenswerten Bemühungen werden im wesentlichen von Herrn Ney-RF getragen, welcher hofft, demnächst einmal mit seinem Chor hervortreten und beispielsweise die Mittagspausen zu verschönern. Alle Sänger, die Interesse haben, sich an diesem Chor zu beteiligen, können sich mit Herrn Ney in Verbindung setzen.

Der Ruhm, den die Tätigkeit unserer Kegelbrüder in der Betriebssportgemeinschaft mit sich gebracht hat, hat auch die Damen auf den Plan gerufen. Diese haben sich jetzt auch teilweise zu einer Kegelgruppe zusammengeschlossen. Vorläufig haben sie noch eine große Reihe von Pudeln produziert. Das legt sich aber, und die männlichen Kollegen kommen so ganz ohne Pudel auch noch nicht aus.

Wünschen wir uns alle, daß der Sommer doch noch wenigstens in den letzten paar Wochen zum Zuge kommt, damit alle, die ihren Urlaub in Norddeutschland verleben wollen, wirklich etwas davon haben. Auf Wiedersehen im September.

Herzlichst

Euer Klabauteermann

