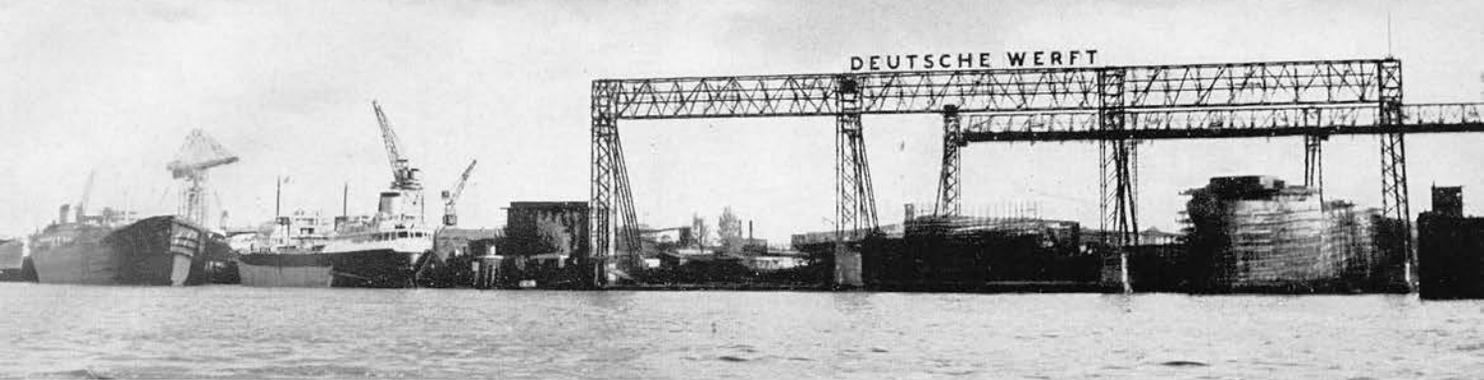




14. Jahrgang · 26. November 1954 · Nr. 11

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

Umschlagbild: „Neubau 690“  
Nach einem Aquarell von Wolfram Claviez

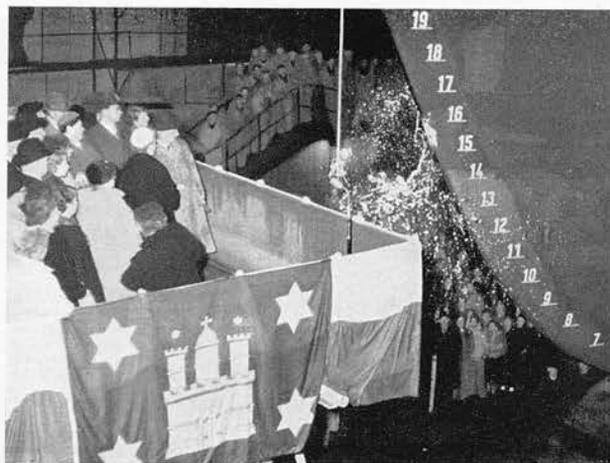


# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

14. Jahrgang · 26. November 1954 · Nr. 11

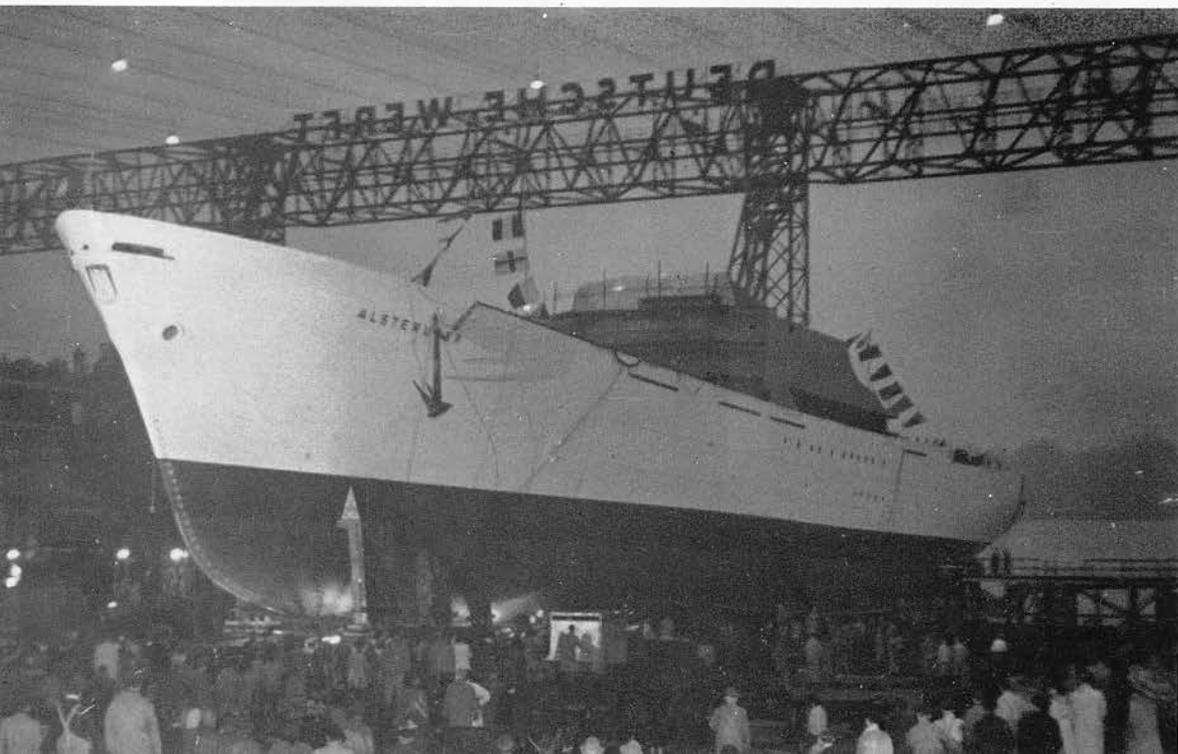
## Was die letzten Wochen brachten

Der November fing gut an. Gleich am ersten Tag dieses Monats wurde nämlich wieder einmal ein Neubau abgeliefert. In den frühen Morgenstunden versammelten sich die Probefahrtgäste, um die erste Ausfahrt des Turbinenschiffes „Isarstein“ mitzumachen. Die Besatzung war selbstverständlich schon längst an Bord, als die Gäste erschienen, die von Dr. Scholz begrüßt wurden. Pünktlich um 8.00 Uhr wurden die Leinen losgemacht, und die Probefahrt begann. Reedereivertreter und Werftleitung überwachten sorgsam die einzelnen Erprobungen.

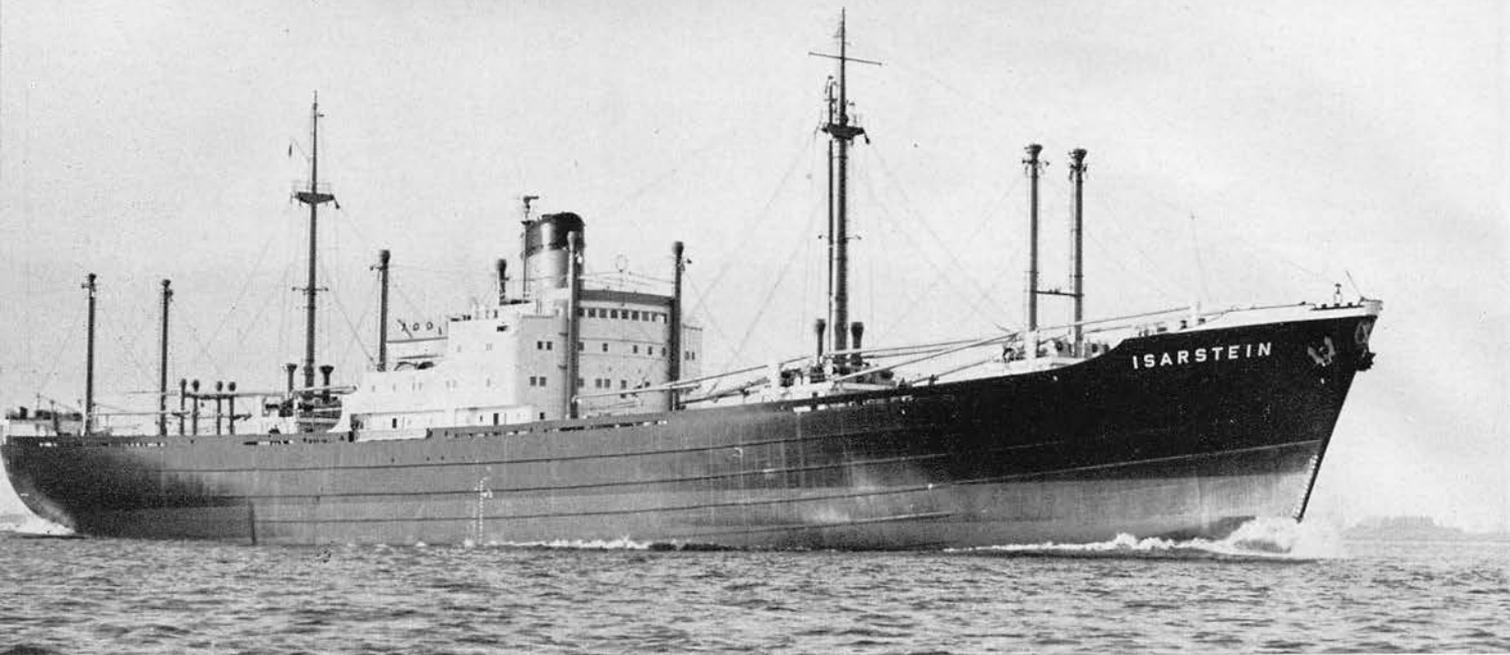


Taufe des Fruchtschiffes „Alsterufer“

Die Fahrt verlief ohne jeden Zwischenfall, und nach Erledigung der Geschwindigkeitsmessungen wurde gewendet und die Rückreise nach Hamburg angetreten. Die Werftleitung konnte der Reederei Orlanda, Bremen,



MS „Alsterufer“  
gleitet  
in sein Element



TS „Isarstein“ kehrt von der Probefahrt zurück

ein neues gutes Schiff übergeben, das gemeinsam mit der „Havelstein“ und der „Werrastein“ in den Liniendienst dieser Reederei eingestellt worden ist.

Der 3. November 1954 brachte wieder einen Stapellauf. An diesem Tage wurde die Schwester der von uns vor kurzem an die Auftraggeberin, die Reederei „La Corona“, abgelieferten „Plagiola“ zu Wasser gelassen. Trotz des nicht

sehr schönen Wetters hatten sich viele Zuschauer eingefunden, darunter wie immer eine ganze Reihe von Schulklassen.

Dr. Scholz brachte in seiner Ansprache vor dem Stapellauf seine Befriedigung darüber zum Ausdruck, in kurzer Zeitfolge nunmehr das zweite Schiff für die Reederei „La Corona“ zur Fertigstellung bringen zu können. Für die Reederei dankte Herr L a r i v e, den Haag, für die bisher geleistete Arbeit. Die Gattin unseres Regierenden Bürgermeisters, Frau Ellen Sieveking, taufte den 15 000 t großen Turbinentanker auf den Namen „Platidia“. Nachdem die traditionelle Flasche Schaumwein am Bug des Schiffes zerschellt war, glitt das Schiff ruhig und sicher in sein Element.

Die „Platidia“ sieht jetzt im Werftausrüstungshafen ihrer Vollendung entgegen, um dann im Liniendienst der Shell nach der Caribischen See Verwendung zu finden.

Bereits der nächste Tag, der 4. November 1954, ließ uns wieder eine Probefahrt erleben.

An diesem Tage sollte die „Hornkliff“ an die Auftraggeberin, die Reederei Horn-Linie, übergeben werden. Eine überwältigende Zahl von Gästen wurde erwartet, so daß ein Sonderdampfer der Hadag von den Landungsbrücken eingesetzt wurde, um alle rechtzeitig zu uns zu bringen.

Das Ablegen des Schiffes verzögerte sich leider um über eine Stunde, weil dicker Nebel den pünktlichen Beginn der Probefahrt unmöglich werden ließ. Kurz nach 9.00 Uhr war

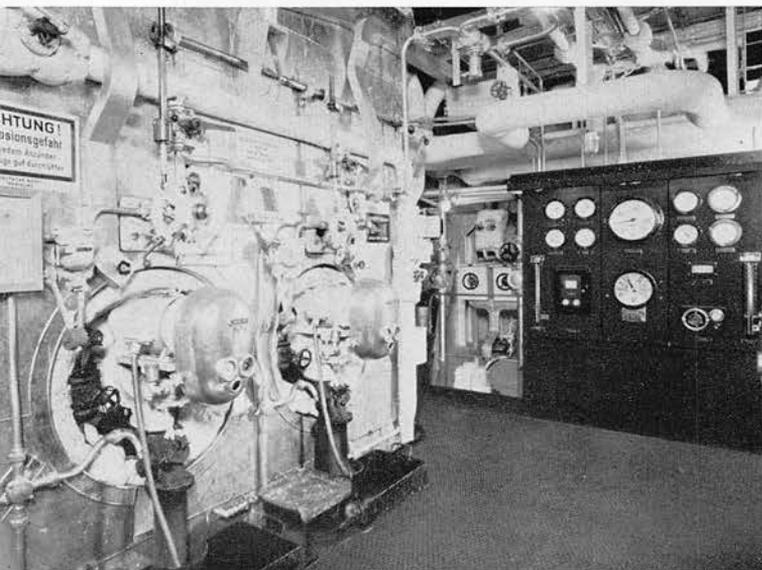
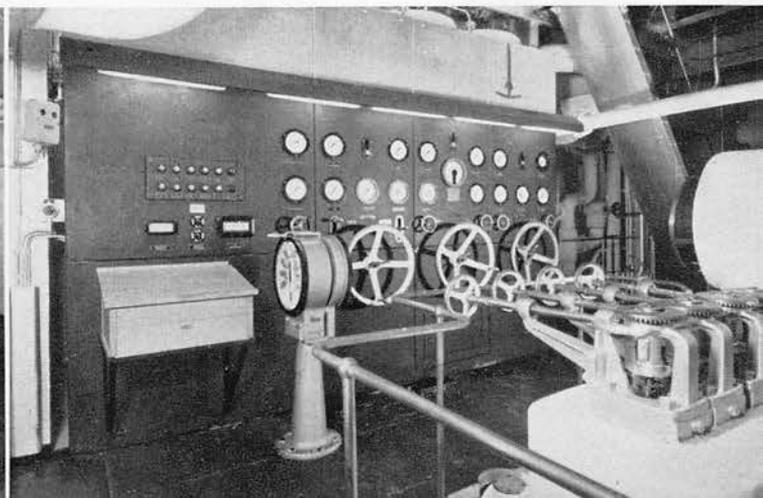
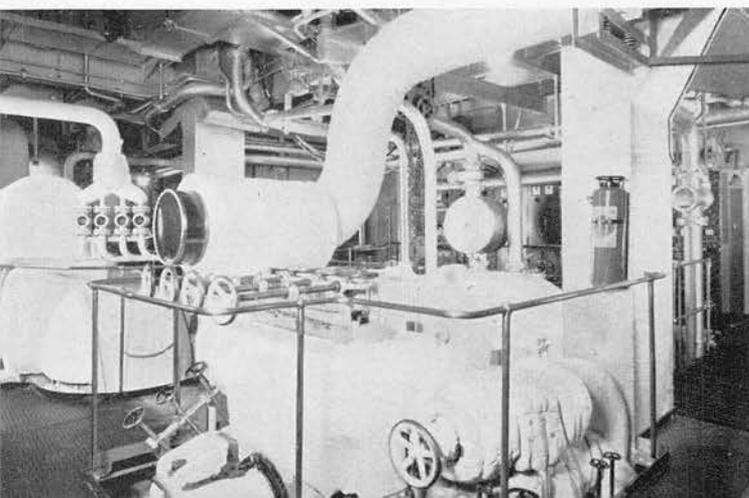
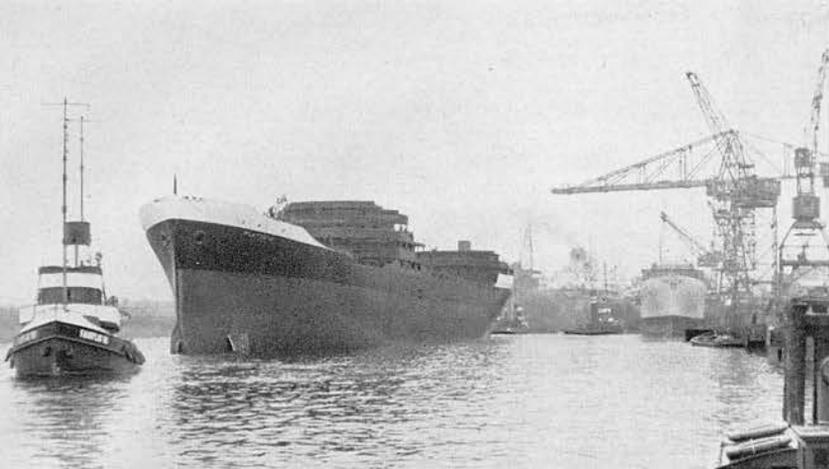


Bild Mitte: Kesselanlage auf der „Isarstein“

Bild unten links: Turbinenanlage auf der „Isarstein“

Bild unten rechts: Turbinenfahrstand





Die „Platidia“ wird in den Werfthafen verholt



Dr. Scholz mit der Taufpatin Frau Ellen Sieveking

es dann aber soweit. Es bot sich das gewohnte Bild aller Probefahrten. Alle Belegschafter, die es irgendwie ermöglichen konnten, sahen zu, wie das Schiff in den Strom gezogen wurde. In diesem Falle war die große Zahl der Probefahrtgäste besonders auffällig.

Das Schiff wurde mit der üblichen Gründlichkeit überprüft. Es gab nichts zu beanstanden, und aus der Ansprache des Reeders, Herrn Müller-Stinnes, anlässlich der Übergabe des Schiffes an die Reederei ging hervor, daß unsere Auftraggeberin mit den früher gelieferten Schiffen außerordentlich zufrieden ist, und daß sie hofft, mit der „Hornkliff“ die gleichen guten Erfahrungen zu machen wie mit

den anderen Schiffen. Das Ergebnis der Probefahrt läßt darauf schließen.

Für die Gäste war das strahlende Sonnenwetter, das nach dem Verschwinden des Nebels eingetreten war, besonders erfreulich, so daß sie von der Fahrt auch etwas hatten. In den späten Nachmittagsstunden machte die „Hornkliff“ wieder an der Werft fest. Das 7200 t große Schiff ist inzwischen in den Liniendienst der Horn-Linie eingestellt worden.

Und wieder versammelten sich am 11. November Gäste und Betriebsangehörige, um den Stapellauf des 8600 t großen Motorschiffes „Urundi“, eines Neubaues für die

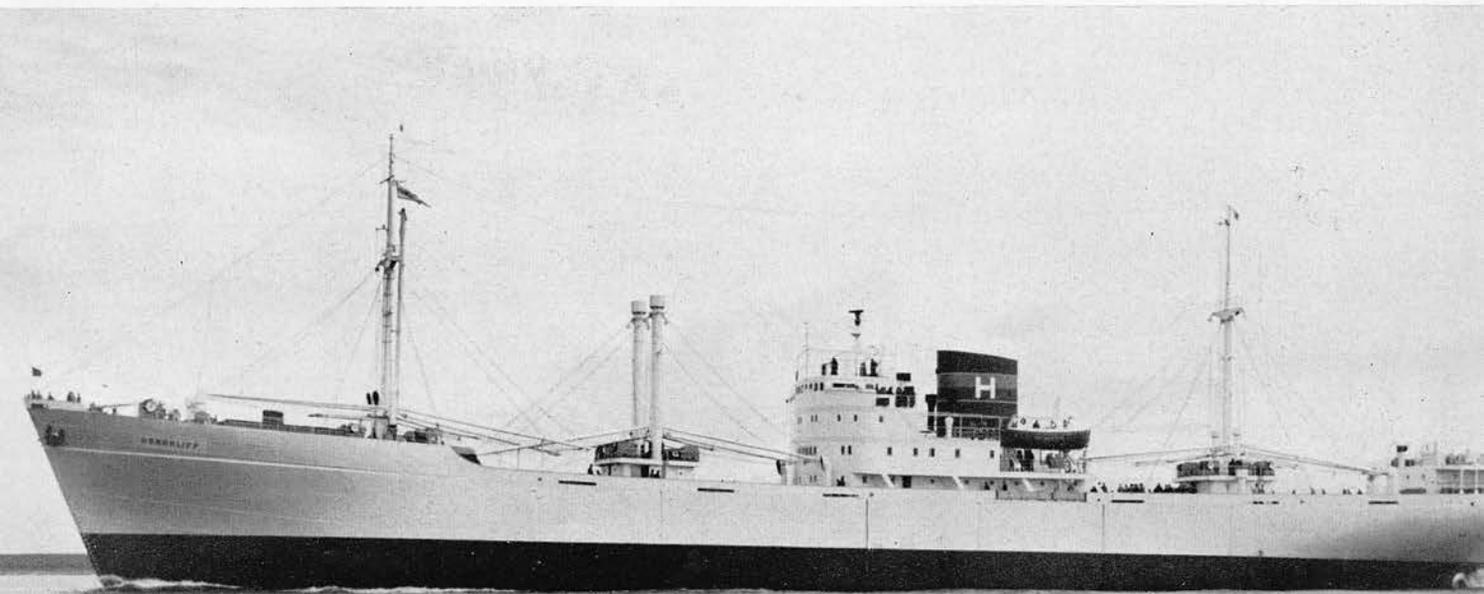


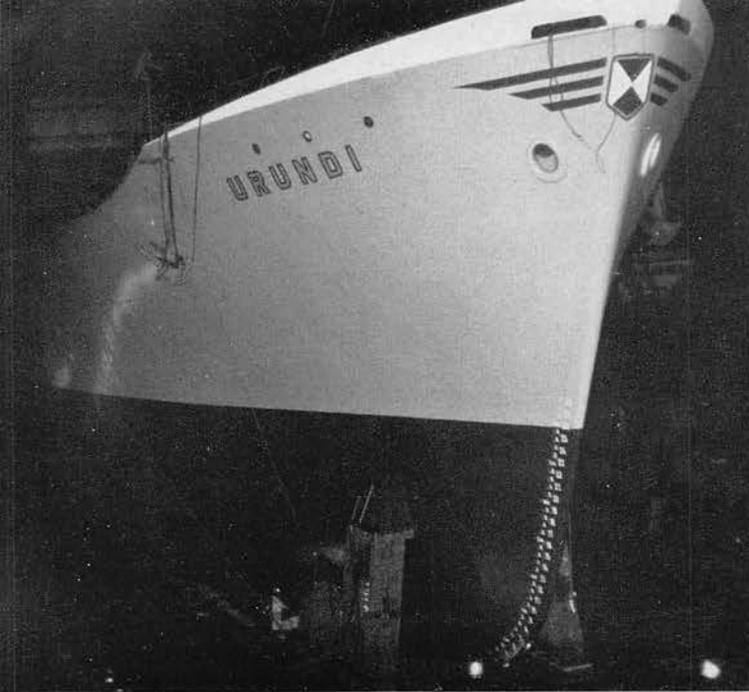
Speisesaal auf MS „Hornkliff“



Kapitänssalon

MS „Hornkliff“





Deutschen Afrika-Linien, mitzerleben. Nachdem es ursprünglich so ausgesehen hatte, als wenn der Stapellauf bei strömendem Regen stattfinden würde, hatte sich die Sonne doch noch rechtzeitig durchgesetzt, so daß bei Eintreffen der Gäste auf der Werft klares und sonniges Wetter war. Unter den Gästen sah man übrigens auch einen Teil der Jungens der Seefahrtschule in Blankenese, die sich mit zwei Booten zu uns „gepult“ hatten. Dr. Scholz stellte in seiner Ansprache mit berechtigtem Stolz fest, daß es sich bei der „Urundi“ um den 15. Stapellauf des Jahres handelt, der gleichzeitig der dritte Stapellauf für die Deutschen Afrika-Linien seit Wiederaufnahme des Schiffbaus bei uns nach dem Kriege ist. Frau Elisabeth Bohlen vollzog die Taufe. Das Schiff setzte sich unverzüglich nach dem Zerschellen der Flasche Schaumwein in Bewegung und glitt ruhig und sicher in die Elbe. Die „Urundi“ wird nach Fertigstellung zusammen mit den Motorschiffen „Windhuk“ und „Natal“ im Liniendienst nach Afrika eingesetzt werden.

Mitte November fand eine technische Erprobungsfahrt des Turbinentankers „Cabimas“ statt. Ein eingehender Bericht über diese Probefahrt erfolgt in der Weihnachtsausgabe unserer Werkzeugzeitung.

Bild oben:

Die „Urundi“ vor dem Stapellauf

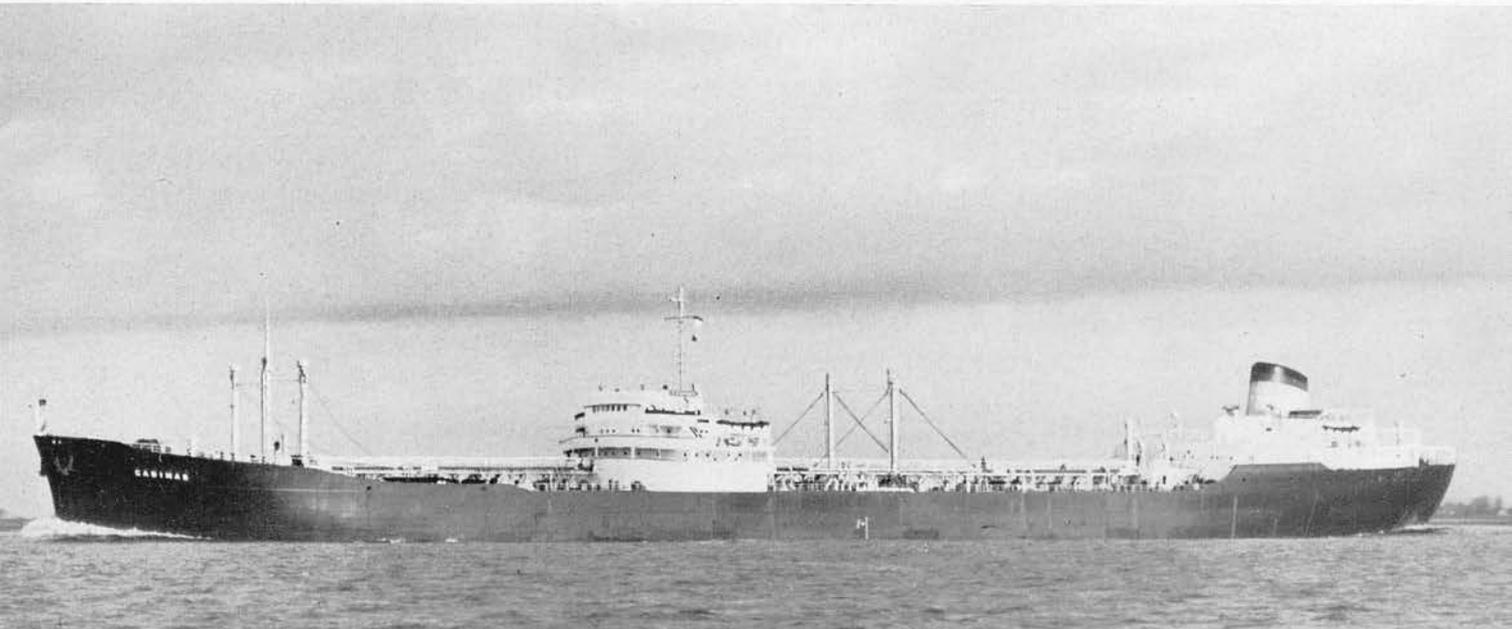
Bild Mitte:

Dr. Scholz empfängt die Gäste



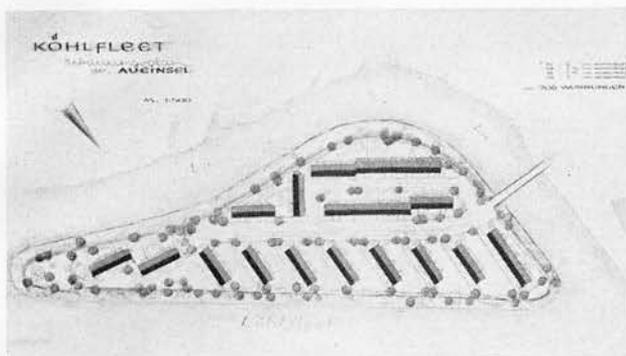
Bild unten:

TT „Cabimas“



## 206 Wohnungen werden jetzt fertig

Zwei Jahre haben die Vorarbeiten gedauert. Da war das Gelände zu beschaffen. Die geplanten Häuser sollten so zweckmäßig und so schön wie möglich sein. Aus diesem Grunde wurden Pläne wieder geändert. Am 21. Oktober



1954 war es dann endlich soweit. Zu diesem Tage waren die Einladungen für die Richtfeier der Siedlung „Aue-Insel“ herausgegangen. Das war das Signal für alle Wohnungssuchenden, noch einmal die Abteilung Sz zu überschwebmen, um zu erfahren, ob sie auch mitbedacht werden würden. Die Glücklichen erhielten ihren Bescheid. Die einzelnen Wohnungen wurden ausgelost.

An einem Sonntag nach dem Richtfest konnten die neuen stolzen Wohnungsinhaber ihr zukünftiges Heim besehen. Da gab es glückliche Gesichter. Die meisten waren von der Größe der Wohnungen und der freundlich aufgelockerten Bauweise freudig überrascht.



Unsere Werft hatte bereits im Jahre 1953 für 122 Betriebsangehörige Wohnungen erstellt, und wir hoffen, daß auch im nächsten Jahr wieder etwas getan werden kann, damit langsam, aber sicher jeder zu einer Wohnung kommt.



Selbstverständlich gibt es auch noch eine ganze Reihe von Wohnungssuchenden, die insgeheim gehofft hatten, dieses Mal dabei zu sein, aber schließlich doch nicht berücksichtigt werden konnten. Einige wenige haben sogar noch die Chance, nachträglich auf der Aue-Insel eine Wohnung zu bekommen. Zu ihnen gehört auch die Schreiberin des Briefes, den wir auszugsweise nachstehend wiedergeben:

Hamburg d. 1. Nov. 54  
 Lieber Habachtormann!  
 Leider war in Ihrer letzten Ausgabe eine kleine Fehlansage, betreffe der neuen Wohnungen. Noch müssen nicht alle wohin sie kommen und ob sie diesmal überhaupt dabei sein werden. Leider gehören wir auch zu denjenigen, die noch in Ungewissheit sind. Trotzdem habe ich mir einmal die Wohnungen angesehen und war hell begeistert wie ideal und praktisch sie gebaut sind. Die meisten Frauen hatten so glückliche Gesichter, wohl schon bei dem Gedanken, demnächst ihr Reich für sich zu haben. Die Männer waren flüchtig beim Abmessen und es wurde einem ganz schief, daß man nicht mitmachen konnte. Demals als mit dem Bau begonnen wurde und mein Mann einmal erfragte, wie die Aussichten sind, da machte man ihm Hoffnungen, indem man sagte, ab 50. könnte man wohl damit rechnen eine Wg. zu bekommen. Demals hatten

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

Walter Schulze

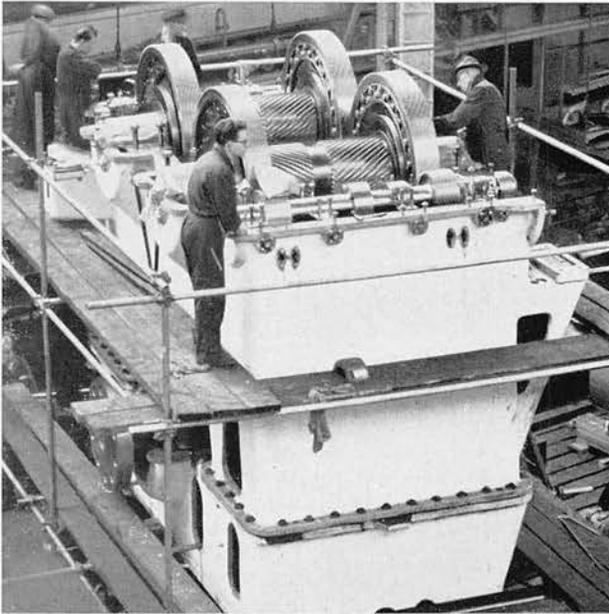
Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichen Dank.

Rudolph Röper

# Schwertransporte aus der Maschinenfabrik

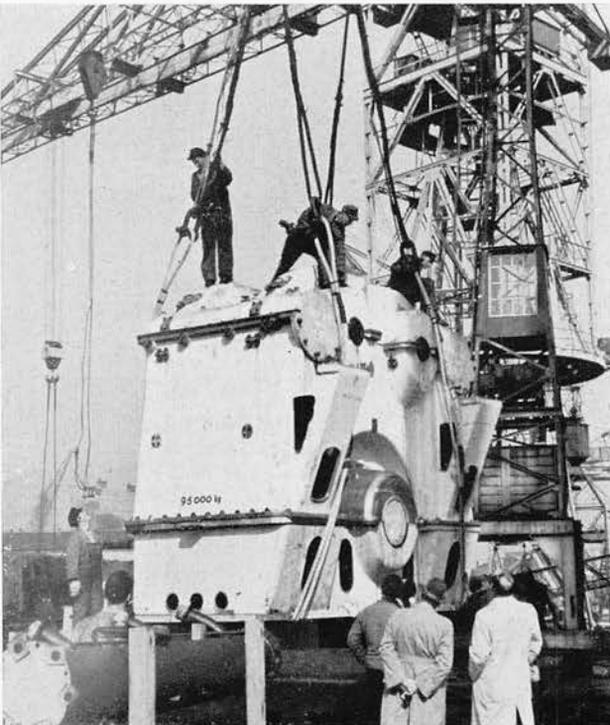
Mit der Steigerung der Schiffsgröße unserer Neubauten um die 30 000 t ist naturgemäß auch eine Vergrößerung der Maschinenleistung verbunden. Wenn auch die Turbinen unserer großen Schiffe im Verhältnis zu ihrer Leistung recht klein anmuten, so ist das mit ihnen gekuppelte Untersetzungsgetriebe doch schon ein recht beachtliches Maschinenteil.

Das Gewicht des komplett zusammengebauten Getriebes von der „Cabimas“ beträgt z. B. 95 t.



Das Gesamtgewicht beträgt 95 t

In Einzelteile zerlegt wird das Getriebe auf Spezialwagen bei uns auf der Werft angeliefert. Auf der Montageplatte in der Maschinenfabrik werden dann die Bauteile unter Beachtung der Kontrollmaße zusammengebaut und justiert, damit an Bord alles komplett verschlossen bleiben kann



Die Anschläger am Werk



Der Schwimmkran schafft es

und dadurch das Eindringen von Schmutz und Fremdkörper in die hochwertige Verzahnung unter allen Umständen vermieden wird. Aus gleichem Grunde sind außerhalb am Getriebegehäuse Meßpunkte angebracht, um an Bord ein einwandfreies Ausrichten zu ermöglichen. Ist alles beieinander, so kann die Endabgabe des Tragbildes der Zahnflanken an die Bauaufsicht erfolgen. Als letztes wird dann der Deckel noch aufgesetzt, der Maler malt außen das Gesamtgewicht an (95 000 kg).

Nun beginnt der „Schwertransport“. Da die Hubkraft der beiden Hallenkräne in der Maschinenfabrik insgesamt nur 30 t beträgt, kommen diese für den Transport nicht in Betracht. Es wird vielmehr mit diesem Kolli ein regelrechter kleiner Stapellauf aus der Halle hinaus veranstaltet. Dies beginnt nun damit, daß der Verholgang mit Pallholz und Schlitten anrückt; damit wird dann eine Schlittenbahn gebaut. Auf dieser Schlittenbahn liegen die Gleitkissen, das sind die Hölzer, auf die dann das Getriebe mit Hilfe von hydraulischen Trossen abgesenkt wird. Mit einer langen Blocktalje, die vom Poller am Kai bis zum Getriebe in der Halle reicht, zieht dann der 75-t-Kran die Last auf dem Schlitten bis an die Kaikante. Inzwischen ist dann auch der 100-t-Schwimmkran von der Hafenerlagerhausgesellschaft eingetroffen. Bei 14 m Ausladung ist die Hebefähigkeit dieses Kranes 100 t.

Die Strophen werden nun angeschlagen. Vorbereitete, angeschraubte Schutzdecken sorgen dafür, daß die Verzahnung des großen Rades nicht beschädigt wird und außerdem sich die Strophen nicht an den scharfen Ecken kneifen. Ist dann alles klar und der Anschläger von seiner luftigen Höhe wieder herunter, dann ertönt das Pfeifensignal vom Verholmeister, langsam lüftet sich die Last von seiner Unterlage, wobei gleichzeitig der Kranponton auf Tiefgang geht. Jetzt beginnt die Fahrt des Kranes zum Schiff, um sich dort im Maschinenraum seiner Last zu entledigen. An Bord sind vorher ebenfalls alle Vorbereitungen getroffen, um den schweren Brummer in Empfang zu nehmen. Fallholz liegt bereit, Kettentaljen sind angeschlagen, um beim Absetzen zu assistieren. Es muß ja auch alles möglichst schnell gehen; denn der Kran hat einen gepfefferten Stundensatz.

# Wie man Meister wird

Viele von euch werden denken: „Was geht mich das an.“ Für die, welche ewig Geselle bleiben wollen, mag das zutreffen. Aber jeder möchte doch wohl gerne mal weiterkommen! Nun werdet ihr einwenden: es können nicht alle Meister sein, es muß auch Gesellen geben. Für die aber, die sich berufen fühlen, einmal eine höhere Stellung einzunehmen, sei dieser Artikel geschrieben.

Jeder tüchtige Handwerker strebt danach, Meister in seinem Fach zu werden. Meister ist, wer meisterliches Können und Wissen besitzt und dieses durch die Meisterprüfung nachgewiesen hat. Den Meistertitel dürfen nämlich nach dem Gesetz nur solche Handwerker führen, die für ihr Handwerk die Meisterprüfung bestanden haben. Eine Meisterprüfung kann jeder Deutsche ablegen, der im Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte ist und mindestens 5 Jahre in dem Beruf, in dem er die Meisterprüfung ablegen will, als Geselle tätig war.

Die Meisterprüfung setzt sich aus der praktischen und der theoretischen Prüfung zusammen. Der praktische Teil besteht aus der Anfertigung eines Meisterstückes, Herstellung der Zeichnung und einer Kostenberechnung hierfür. Die theoretische Prüfung erstreckt sich auf die Fachkenntnisse, betriebswirtschaftliche Kenntnisse, insbesondere Buch- und Rechnungsführung, sowie allgemeine theoretische Kenntnisse einschließlich des Lehrlingswesens.

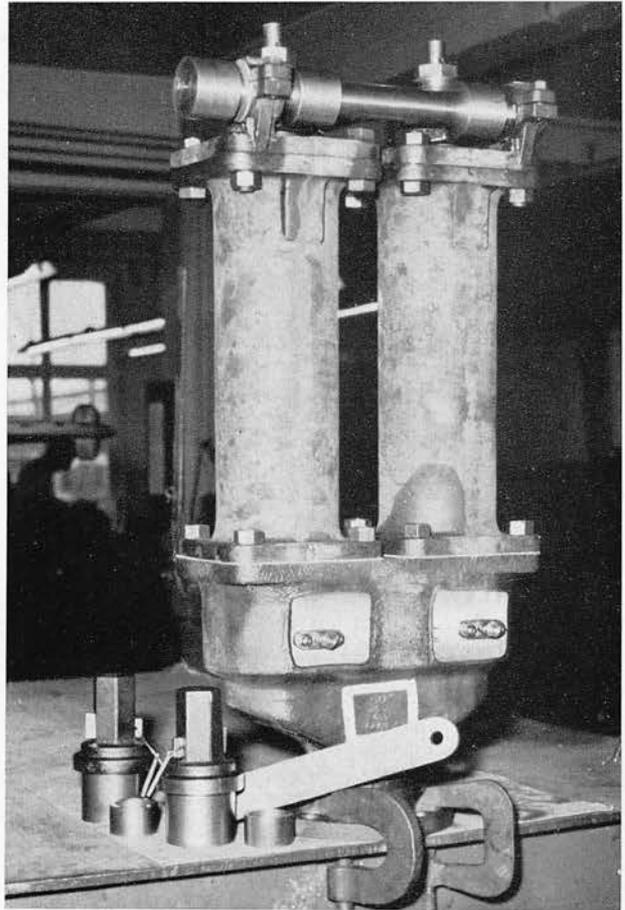
Wie gelangt man nun zu diesem Wissen? Die Handwerkskammer Hamburg veranstaltet in den Abendstunden laufend Vorbereitungskurse für die Meisterprüfung. Da haben wir zuerst einen fachlichen Kursus. Er kostet 100,— DM und dauert 1¼ Jahr. Er umfaßt die Gebiete: Rechnen, Geometrie, Trigonometrie, Flächen- und Körperberechnung, Naturlehre, Wärmelehre, Mechanik und die einfachen Maschinen, Verzahnungen, Kalkulation nach Refa, Fertigungsarten, Werkzeugkunde, Werkstoffkunde, Wechselradberechnungen, Teilkopfberechnungen und Elektrotechnik.

Der zweite Kursus ist der kaufmännische Kursus. Er kostet 50,— DM und dauert ¾ Jahr. Er umfaßt die Gebiete: Geschichte des Handwerks, Berufsausbildung, Wirtschafts- und Gewerberecht, allgemeine Rechtskunde, Arbeitsrecht und Arbeitsschutz, Sozialversicherungen, allgemeine Grundlagen der Betriebsführung, Steuerrecht, doppelte Buchführung, kaufmännische Kalkulation und Staatsbürgerkunde.

Der dritte Kursus ist der Lehrmeisterkursus. Er dauert ¼ Jahr und kostet 14,— DM und beschäftigt sich vorwiegend mit der Theorie. Man hört hier, was der handwerkliche Beruf vom Menschen fordert und wie man bei der Auswahl von Lehrlingen vorgehen kann. Ferner bekommt man Hinweise dafür, was man bei einer Arbeit beobachten muß und wie man Lehrlinge unterweist. Auch wird erläutert, wie man ein günstiges Arbeits- und Erziehungsklima schaffen kann und wie man einen Lehrling erzieherisch lenken sollte. Gleichzeitig werden menschliche Schwierigkeiten behandelt und schließlich gesetzliche und andere formale Grundlagen des Lehrlingswesens eingehend erörtert.

Alle 3 Kurse laufen nebeneinander, so daß etwa in 1½ Jahren das Lehrziel erreicht ist. Ihr seht also, es wird allerhand verlangt bei der Meisterprüfung. Es sollte sich daher jeder gut überlegen, ob er diesen Anforderungen gewachsen ist, bevor er für die Kurse sein Geld ausgibt.

Ich selber stehe jetzt mitten in den Prüfungen. Auf dem Bild seht ihr mein Meisterstück. Es wurde bereits abgenommen und mit der Note: „Gut“ zensiert. Das dargestellte Kesselsicherheitsventil hat die Aufgabe, den



Das Meisterstück kostete 183 Stunden Arbeit

Dampfdruck im Kessel nicht über eine bestimmte Höhe steigen zu lassen. Die theoretischen, schriftlichen und mündlichen Prüfungen habe ich noch vor mir.

Wer nun gerne noch Näheres wissen möchte, wende sich an die Handwerkskammer: Hamburg, Holstenwall 12. Dort bekommt er kostenlos jede gewünschte Auskunft.

Georg J a c o b (Maschinenbauer).

---

## Wer hebt die Werkzeugzeitung auf?

Eine große Anzahl von Betriebsangehörigen hat im Laufe des letzten Jahres darum gebeten, Einbanddecken für die Aufbewahrung unserer Werkzeugzeitung zu erhalten. Es ist bekannt, daß viele Betriebsangehörige ihre Zeitung selbst zusammenheften, um sie als Erinnerungsstücke aufzuheben.

Die Geschäftsleitung hat sich daher entschlossen, in diesem Jahre erstmalig für den Jahrgang 1954 eine Einbanddecke bereitzustellen.

Es wird gebeten, daß alle diejenigen, die Interesse daran haben, auf der Rückseite ihrer Stempelkarte einen entsprechenden Bestellvermerk machen. Angestellte geben ihre Bestellung über ihre Abteilungsleiter auf. Die Einbanddecken gehen den Bestellern dann mit der Werkzeugzeitung Nr. 12/54 zu.

Es wird aber gebeten, die Bestellung spätestens am 10. Dezember abzugeben.

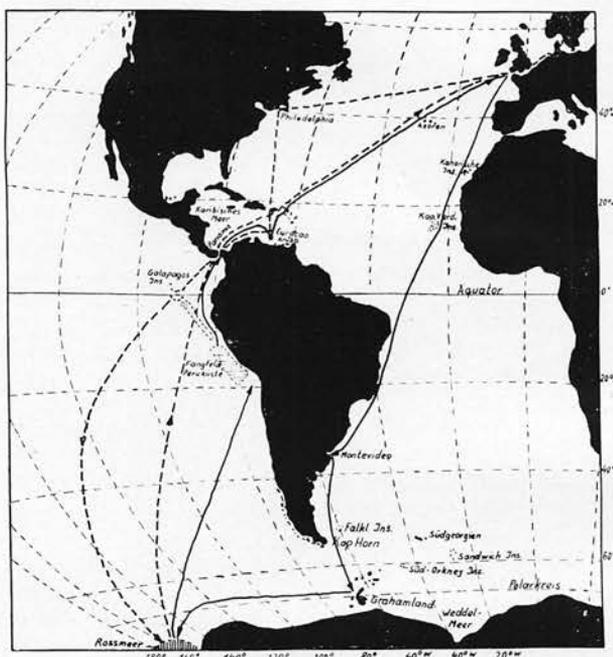
# Auf Walfang

Von Karl Riederle

*Die Zeitungen haben in den letzten Tagen davon berichtet, daß eine Walfangflotte in den Gewässern um Peru aufgebracht worden ist. Weil die Besatzung der Walfangflotte im wesentlichen aus deutschen Seeleuten besteht, nimmt die deutsche Bevölkerung besonderen Anteil an der Entwicklung der Ereignisse in Südamerika. Ein Betriebsangehöriger, der vor wenigen Jahren mit der gleichen Flotte auf Walfang war, hat seine Erlebnisse niedergeschrieben. Wir glauben, daß sein Bericht gerade jetzt besonders interessiert.*

Nach langem Hin und Her ist es endlich soweit. Meine Einstellung ist perfekt, vorausgesetzt allerdings, daß die ärztliche Untersuchung vor der Seeberufsgenossenschaft klar geht. Aber Gott sei Dank hat auch diese geklappt, und die Reise nach Kiel, wo sich die Flotte zur Grundüberholung befindet, kann losgehen. Auf dem Mutterschiff herrschte natürlich das allgemein bekannte Durcheinander, so daß es einem angst und bange werden konnte. Nach kurzer Zeit war dieses Übel überwunden, und man hatte sich eingelebt. Nach etwa 14 Tagen war es soweit, daß die vollzählige Decksbesatzung und die Walverarbeiter an Bord kamen, ein Zeichen dafür, daß die Wertfliegezeit beendet war. Am 9. November morgens wurden dann die Leinen des etwa 18 000 t großen Mutterschiffs „Olympic Challenger“ losgeworfen und von Schleppern in den Kieler Hafen bugsiert, um das übliche Kompensieren und Einstellen der Apparate vorzunehmen. Dann folgte das Einlaufen in die Holtenauer Schleuse; um anschließend am Lagerhaus Kiel im Kanal gleich hinter der Schleuse nochmals für zwei, drei Tage festzumachen. Sofort begann ein emsiges Treiben, ein ständiges An- und Abrollen von Lastwagen mit Ersatzteilen, Blechen, Rohren, Flanschen, Farben, Hartgummi und vielen, vielen Lebensmitteln, Waggonladungen Fleisch, Mehl, Obst usw. Ein Außenstehender kann sich kaum ein Bild machen von dem, was während einer solchen Reise alles gebraucht und verbraucht wird. Es sind ja immer etwa 600 Mann Besatzung auf 6—8 Monate zu verpflegen, und ich möchte gleich an dieser Stelle bemerken, daß die Verpflegung auf Walfänger und überhaupt auf Onassis-Schiffen hervorragend, wenn nicht sogar fürstlich genannt werden kann. Bewunderungswert, daß es Leute gibt, die eine solche Reise mit allen Schikanen ausrüsten und nichts vergessen wird. Sogar lebende Schweine wurden mitgenommen, welche

erst gemästet und dann zu gegebener Zeit zu Frischwurst verarbeitet wurden. Eine recht angenehme Tatsache, neben dem recht gut schmeckenden Wal-Steak zum Frühstück mal frische Leberwurst zu bekommen.



-  Fanggebiet 1 Reise
-  Fanggebiet 2 Reise
-  1. Reise vom 28.10.50 Kiel bis 11.6.51 Kiel
-  2. Reise vom 8.9.51 Kiel bis 24.4.52 Cuxhaven

## Ungefähre Reiserouten

Unsere Frauen sowie sonstige Angehörige haben natürlich in den letzten 2—3 Tagen auch nicht gefehlt, und es wurde jede freie Stunde dazu benutzt, um vor der langen Trennung noch einmal Abschied zu nehmen und tüchtig zu feiern, zumal unser Zahlmeister mit Vorschußgeben nicht kleinlich war. Es bekam jedes Besatzungsmitglied 150 bis 200 DM Vorschuß, für einen Seemann nach langer Hafens-Liegezeit ein Vermögen.

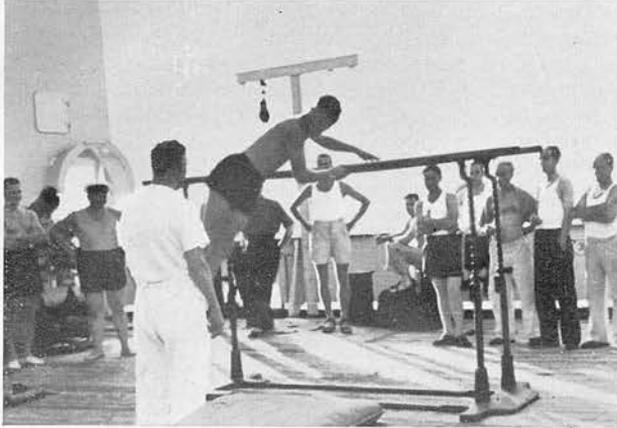
Aber immerhin hat es gereicht, bis es soweit war, daß alle fremden Personen das Schiff verlassen mußten, und die Stationen besetzt wurden. Die Befehle „Leinen los“ ertönten. Und ab ging die Fahrt. Es wurde lange gewinkt, und manche Träne rollte über die Backen der Zurückgebliebenen, aber einmal ist es eben soweit.

Nun begann schon gleich auf der Kanalfahrt für den Seemann der Ernst des Lebens; denn an Deck sah es ja furchtbar aus. Da war ein tolles Durcheinander von Kisten, Ballen und Kästen. Es mußte ja alles verstaubt werden; denn die Nordsee ist nicht immer eine glatte See, und bei soviel Wertobjekten, die an Deck waren, ist äußerste Vorsicht geboten. Nach etwa sechs Stunden war Brunsbüttel erreicht und nochmals sollte auf einige Stunden das letzte



Ausrüstung der Fangboote auf der Reede von Montevideo

Mal in Europa festgemacht werden, um das so lebensnotwendige Betriebsöl zu bunkern. Bei Dunkelwerden schleusten wir aus, und der erste Teil der Reise lag vor uns. Als bald sollten wir die Eile, zu der wir beim Verpacken und Festzurren angespornt wurden, begreifen;



Damit die Glieder nicht einrosten

denn wir bekamen gleich in der Nordsee sowie im englischen Kanal sehr schlechtes Wetter, was natürlich für die Anfänger sehr unangenehm wurde, für die Seefesten aber viel Spaß brachte. Bemerken möchte ich, daß die „Olympic Challenger“ ein vollgeschweißtes „Liberty“-Schiff ist und bei Seegang sich sehr unanständig benimmt. Das kommt von den hohen Aufbauten; denn auf das eigentliche Oberdeck wurden die ganze Fabrik, das Schlachtdeck sowie die Brücke und Kammern aufgebaut, und dadurch ist das Schiff etwas kopflastig. Eine feine Sache wäre es, wenn



Äquatortaufe

jeder Handwerker, der im Schiffbau speziell als E-Schweißer tätig ist, eine solche Reise mitmachen müßte, damit er auch sehen könnte, was eine Schweißung bei schlechtem Wetter bzw. überhaupt während der Fahrt auszuhalten hat, und wieviel Leben speziell auf dem Walfang (monatelang ist kein Land oder Schiff zu sehen) durch schlechte Arbeit in Gefahr ist. Nach etwa drei Tagen hatten wir allerbestes Wetter. Eine herrliche Fahrt begann. Gleichzeitig machten sich die kommenden Tropen in bezug auf Wärme erstmals günstig bemerkbar, und nachdem das sogenannte Schlachtdeck, sprich Oberdeck, mit den schutzbietenden 5 cm starken Bohlen ausgelegt war (beim Schlachten der Wale würden sonst die Decksplanken ja zerschnitten werden, daher der Schutz), wurde ein Schwimmbassin, Turngeräte, Tischtennis usw. aufgestellt, ja selbst das Bordkino trat in Tätigkeit, natürlich unter Mitwirkung der Bordkapelle, was nach der Tagesarbeit

eine sehr aufmunternde Sache war; denn glaubt ja nicht, daß während der Reise ins Fanggebiet nicht gearbeitet wird. Es ist sogar sehr viel zu tun; denn die ganze Fabrik muß voll und ganz einsatzfähig sein; denn an Neuanfertigungen ist beim Fang nicht mehr zu denken. Das Kocherepersonal hat mit Verpacken von Ventilen, Schiebern, Aufstellen von Motoren und Hilfsmaschinen und Probefahren, Instandsetzen der Knochenkocher, Ölabscheider, Separatoren, Speckkocher, Leberstation usw. eine Unmenge Arbeit. Es fallen sämtliche Sonntage und Feiertage während der ganzen Reise flach, ja selbst auf der Aus-



Äquatortaufe

und Heimreise ist der Acht-Stunden-Tag hinfällig. Laut Tarif (Walfang hat Sondertarif) sind acht Stunden Pflicht, darüber hinausgehende Arbeitsstunden gelten als Überstunden, im Fanggebiet sind zehn Stunden Pflicht, und erst dann beginnen die Überstunden. Sonntags- und Feiertagsarbeit ist grundsätzlich Überstundenarbeit und wird mit 3,— DM je Stunde bezahlt. Außerdem gibt es Fangprozente, welche sich nach Beruf und Heuer richten. Das Deckspersonal ist mit den Drahtseilen, dem Tauespießen und vielem anderen beschäftigt; denn wenn die Fangboote getroffen werden, muß die Übergabe von Öl, Flaggen, Tauen, Drahtseilen, Lebensmitteln, Harpunen, Kartuschen, Fangleinen usw. schnell gehen; denn im Fanggebiet heißt es nur: schlachten und Wale übernehmen. Inzwischen wurden eines Morgens an Steuerbordseite bei schönstem Tropenwetter die Azoren passiert. Später



Säulenkakteen

liefen wir dann die westindischen Inseln an, um in dem sonnendurchglühten Port of Spain (Trinidad), dem endgültig letzten Hafen auf der Ausreise, das nötige Bunkeröl zu übernehmen. Die dreitägige Liegezeit wurde natürlich mit Hilfe des Zahlmeistervorschusses ausgiebig dazu be-

nutzt, Land und Leute kennenzulernen und zu besichtigen. Es waren drei sehr schöne Tage, allerdings mußten wir feststellen, daß die dortigen Gastwirte auch sehr gut rechnen konnten und uns Seeleuten alles abnahmen, was nur möglich war. Zuletzt mieteten wir ein Auto und ließen uns in der Gegend umherfahren, um die Schönheiten zu besichtigen. Bananfelder, riesige Zuckerplantagen, Kaffee, Kokospalmen und vieles mehr. Unter anderem besichtigten wir den Asphaltsee, aus dem die ganze Welt das Produkt bezieht. Zuletzt besahen wir eine Rumfabrik, wo wir natürlich von diesen Erzeugnissen mit Coca-Cola reichlich Gebrauch machten. Allerdings war dort Rum billiger und besser als hier in Hamburg. Einen Busch Bananen kauften wir für 50—60 Cts. Auch der Schiffsproviant wurde wieder mit Apfelsinen und Bananen aufgefrischt; denn es sollte ja die letzte Gelegenheit sein. Die Neger brachten die Sachen längsseits, so daß wir fast nichts zu machen brauchten. Es war von uns in diesem Klima auch nicht sehr viel zu erwarten, es waren immerhin 35—40 Grad Wärme.

Die Menschen sind dort sehr träge. Leider ist der Verdienst der Leute dort sehr, sehr klein, 1 Dollar 80 Cts. bis 2 Dollar pro Tag. Und es ist wirklich eine Seltenheit, einen Neger mit gutem Tropenzeug bzw. Anzug zu treffen. Vielfach legen sich diese armen Menschen abends vor die Häuser auf der Straße zum Schlafen. Ein furchtbares Elend trotz des Reichtums. Aber leider sieht man erst im Lande selbst, wer dort das Geld verdient. Port of Spain steht unter englischer Herrschaft. Ich selbst beobachtete einen Polizisten, auch Neger natürlich, der die Leute dort ruhig liegen und schlafen ließ. Leider war unsere Zeit ja abgelaufen, und die nächste Etappe der Reise nahm ihren Anfang. Die Vorbereitungen zur Äquatortaufe nahmen einen Teil der seemännischen Besatzung in Anspruch. Die Taufe wurde natürlich für alle Besatzungsmitglieder ein Festtag. Sie brachte viel Spaß mit sich. Nachdem auch dies Feiern hinter uns lag, bekam man dann langsam, aber sicher zu spüren, daß man wieder der kalten Zone entgegengog; denn die Temperatur fiel jeden Tag mehr und wurde sogar nach der erlebten Hitze als angenehm

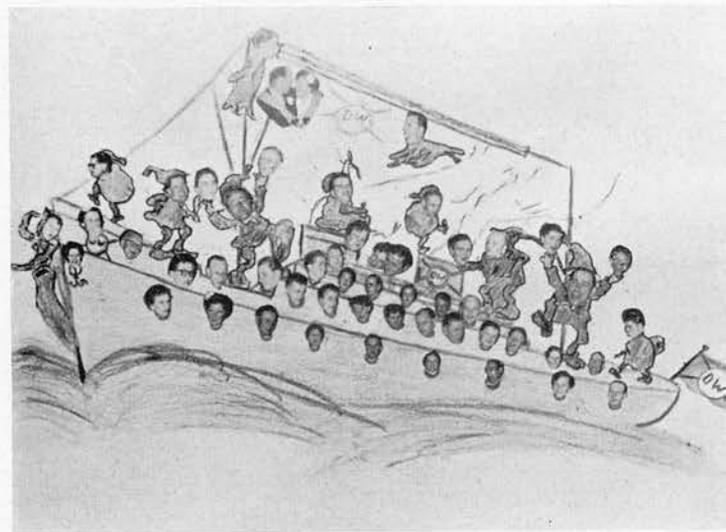
empfundener. Es dauerte dann auch gar nicht mehr lange, da meldeten sich unsere Fangboote, die übrigens die weite Reise von etwa drei Wochen auch gut überstanden hatten. Es war mal ausnahmsweise in der Biskaya sowie um Kap Horn gutes Wetter. Eines Abends waren auch wir an dem abgemachten Punkte eingetrudelt, und rings um uns herum trieben unsere Boote und warteten auf uns. Nach geraumer Zeit war auch schon das erste Boot längsseits, um für die kommenden Tage nun den Teil, der zum Fang nun mal nötig ist, vom Mutterschiff zu empfangen, wie Öl, Fanggeräte, Taue, Flaggen, Stahltrossen, Munition, Kartuschen, Harpune, Lebensmittel usw. Immerhin nahm das Abbunkern der Boote 2½ Tage in Anspruch bis zur Weiterfahrt. Auf der Fahrt zum Fanggebiet bekamen wir schon die erste Herde von Finnwalen zu sehen, die mit uns sozusagen ins Eis zu den Futterplätzen zogen; denn der Wal ist während des antarktischen Winters, der so Anfang bis Mitte April beginnt, in tropischen Gewässern zum Gebären seiner Jungen und zieht dann im November/Dezember mit seinen Jungen wieder in die Antarktis; denn dann beginnt dort der Sommer. Ob dies nun Blau-, Finn-, Knöl-, Sperm- oder Seiswale sind, erkennt man am Blas, dem Luftholen der Tiere. Der Wal ist bekanntlich ein Säugetier und bringt lebendige Junge zur Welt, zum größten Teil eins, aber auch des öfteren Zwillinge. Die Größe bei der Geburt der Jungen ist bis zu 6 m und noch länger. Die Tragzeit ist ungefähr zwölf Monate, die Sägezeit beträgt etwa sechs Monate.

Der größte Feind des Wales ist ja wie immer der Mensch. Es gibt aber auch andere Feinde, z. B. den Schwertwal, den „Wolf“ des Meeres. Rudelweise verfolgen sie Delphine, Robben, Seevögel, die großen Bortenwale, wie Blau-, Finn-, Knöl- und Seiswal, und jagen sie so lange, bis ihnen die Lungen buchstäblich zum Halse raushängen und reißen dann die Jungen als Lieblingsspeise. Der Schwertwal hat einen ziemlich spitzen Kopf und im ganzen Kiefer 24 spitze Raubzähne. Man sagt, daß ungefähr dieselbe Stückzahl von Walen, die die Walfänger schießen, auch vom Schwertwal getötet werden. Ob dies stimmt, kann ich allerdings nicht mit Sicherheit sagen. (Wird fortgesetzt.)

## Fröhliche Schiffbauer

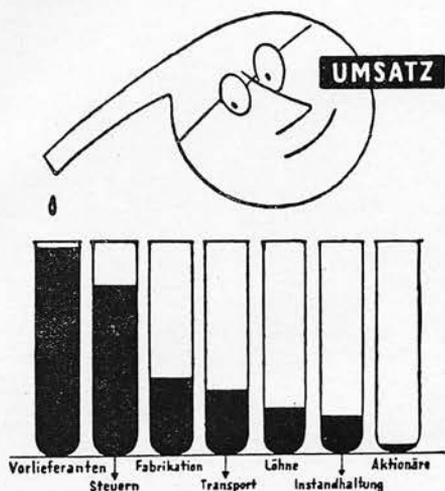
Unsere Schiffbauer, die auf den Helgen ihre verantwortungsvolle Arbeit leisten, meinen, daß diejenigen, die gemeinsam arbeiten, auch außerhalb der Arbeitszeit gemeinsam fröhlich sein sollten. So haben sie sich zusammengesetzt und ein paar Beauftragte gewählt, die außerbetriebliche Zusammenkünfte arrangieren sollen. Eine kleine Kasse, in die jeder freiwillig seinen Beitrag leistet, sorgt für die Finanzierung von kleinen Festen.

Zunächst fing man ganz klein an, weil man sich noch zu wenig kannte. Inzwischen ist durch eine Reihe von gemeinsamen Veranstaltungen, an denen auch Frauen und Bräute unserer Schiffbauer teilnehmen, ein festes Band um die Gemeinschaft der Helgen-Schiffbauer geschlossen, so daß ihre Feste jetzt von mehreren hundert Personen besucht werden. Vor wenigen Wochen konnte man sie bei fröhlichem Treiben in einem Osdorfer Lokal erleben. Früh am Abend fing man an. Die Stimmung war so gut, daß die Stunden im Fluge vergingen und niemand merkte, daß es plötzlich 7 Uhr morgens war, als man wieder auseinander ging. Unsere Schiffbauer Bock und Frensen hatten alles bestens vorbereitet. Gute Musik, im wesentlichen auch von der DW, sorgte für den stimmungsvollen Hintergrund. Im März soll es ein Kappenfest in dieser fröhlichen Gemeinschaft geben. Wünschen wir ihnen, daß auch dieses Fest eine fröhliche und humorvolle Veranstaltung wird.



Das sind unsere fröhlichen Schiffbauer

## Was wird aus dem Betriebsertrag?



Diese Frage wird sich unwillkürlich jeder stellen, der in den Wirtschaftsbereichen der Zeitungen von den Tausender- oder gar Millionen-Summen liest, die von unseren Industrieunternehmen im Laufe eines Jahres umgesetzt, d. h. zunächst einmal eingenommen werden. Bei der Vielfalt unterschiedlicher wirtschaftlicher Voraussetzungen für die einzelnen Unternehmen läßt sich hier natürlich keine allgemeingültige Übersicht ermitteln. Für alle gilt, daß Umsatz und Verdienst zwei völlig verschiedene Dinge sind. Denn vom Umsatz müssen nicht nur die Fabrikationskosten und Löhne, sondern auch die Rohstoffe, Steuern und Transportkosten bezahlt werden. Erst was dann bleibt, kann der Betrieb für neue Anlagen, moderne Maschinen und Erweiterungsbauten zurücklegen oder als Reingewinn des Unternehmens oder seiner Aktionäre verbuchen. Wir haben hier einmal die Bilanz eines der größten westdeutschen Unternehmen der verarbeitenden Industrie daraufhin geprüft, in welchem Verhältnis diese Hauptausgabenposten zueinander stehen. Von je 100 DM des Umsatzes der Gesellschaft erhielten 39,90 DM die Vorlieferanten des Werkes, 28,30 DM wurden an den Staat als Steuern abgeführt, 13,61 DM betrug die Fabrikationskosten und 9,— DM die Transportkosten. 5,— DM wurden als Löhne gezahlt, 4,— DM zur Instandhaltung und Erneuerung der Betriebsanlagen zurückgestellt und nur 0,19 DM erhielten die Aktionäre als Gewinn. Bei dem Unternehmen handelt es sich allerdings um einen Betrieb, der den größten Teil seiner Fertigung mit Maschinenkraft bewältigt. In Betrieben, in denen die Handarbeit überwiegt, ist der Lohnanteil wesentlich höher.

Mit Genehmigung des Deutschen Industrie-Instituts

Für die vielen Glückwünsche und Geschenke anlässlich meines 40jährigen Dienstjubiläums möchte ich der Betriebsleitung, meinen Vorgesetzten und Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank aussprechen.

Emil Wallut

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

Carl Prieß

## Aus dem Betriebssport



Spielergebnisse aus den Monaten Oktober—November.

### Fußball-Winterrunde:

DW 1. gegen Rapid 1.	3:3
DW 1. gegen Rot-Gelb (Shell)	2:0
DW 2. gegen BWV 2.	8:0
DW 2. gegen Haller-Meurer 1.	1:2
DW 3. gegen Hamburg-Mannheimer 1.	2:0
DW 2. AH gegen Pleuger	2:6
DW Reiherstg. gegen Bettstellenfbr.	5:1

### Hallen-Handball:

DW 1. gegen Rapid 1.	9:8
DW 1. gegen Philips 1.	9:9
DW 1. gegen Nordbank 1.	6:12
DW 1. gegen Finanzbehörde 1.	6:9
DW 1. gegen Kreditbank 1.	14:11
DW 2. gegen Kreditbank 2.	7:7
DW 2. gegen Hamburg-Mannheimer 2.	8:10
DW 2. gegen Albingia Versich. 1.	12:8

### Tischtennis:

DW 1. gegen Thörl 1.	9:3
DW 1. gegen Württembergische Feuer	5:9
DW 1. gegen Heidenreich 1.	9:3
DW 1. gegen Flughafen 1.	7:9
DW 2. gegen Kreditbank 1.	5:9
DW 2. gegen Bavaria Brauerei 1.	4:9
DW 2. gegen Post Hamburg 1.	9:4
DW 3. gegen Eigenhilfe 1.	6:9

### Schach:

DW 1. gegen Eigenhilfe 1.	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> :1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
DW 2. gegen Hans Still AG. 1.	6:4

### Kegeln:

DW 1. gegen Rapid Wandsbek	2080:1993	Holz
DW 1. gegen Philips Valvo	2124:2239	„
DW 2. gegen Röntgenmüller	1785:1992	„
DW 3. gegen Philips Valvo 2.	2148:1993	„
DW 3. gegen Post Hamburg 2.	2004:1988	„

Am 6. November 1954 war die diesjährige Meisterschaftsfeier vom Betriebssportverband in den Rennbahngaststätten Bahrenfeld, woran unsere 1. und 3. Herren Fußballmannschaften beteiligt waren. Nach der Festrede von dem 1. Vorsitzenden vom Verband, Herrn Wittig (Rapid) wurde die Meisterschaftsfehrung vorgenommen und jedem Meister seiner Klasse die Ehrenurkunde überreicht.

Bei recht viel Tanz, fröhlichem Umtrunk und einer reichhaltigen Tombola verlief der Abend zur Zufriedenheit aller.

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung, Vorgesetzten sowie allen Kollegen meinen herzlichen Dank.

Carl Börner

# WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum

Der Kalkulator, Herr Rudolph Röper, konnte am 22. 10. 1954 auf eine 25jährige Tätigkeit bei der DW zurückblicken.

1923 begann Herr Röper als Schlosser in der Schlosserei in Fkw., wo er schon nach kurzer Tätigkeit durch seine Fachkenntnisse und seine ruhige, aufrichtige Art seinen Vorgesetzten auffiel und daher zum Kolonnenführer ernannt wurde.

1940 wurde er zum Vorarbeiter und 1952 zum Kalkulator ernannt.

Wir wünschen Herrn Röper, daß er noch recht lange bei bester Gesundheit auf der DW wirken kann.



Am 2. 11. 1954 beging unser Kollege Emil Wallut sein 40jähr. Dienstjubiläum. Er begann seine Arbeit am 2. 11. 1914 beim Verholgang auf dem Reiherstieg. Okt. 1915 wurde er zur Marine eingezogen und nahm an der Skagerrak-Schlacht auf der „Derfflinger“ teil. Nach Beendigung des Krieges nahm er am 2. 12. 1918 als Anschläger beim großen Kran auf Reiherstieg die Arbeit wieder auf.

Von 1931 bis 1948 arbeitete er als Wieger. 1948 kam er nach dem Betrieb Fkw. zum Verholgang. 1949 zum Vorarbeiter ernannt, übernahm er den S.O.S.-Betrieb und die gesamte Schrottverwertung. Wir wünschen dem Jubilar noch recht viele erfolgreiche Jahre.



Meister Carl Prieb beging am 18. 10. 1954 sein 25jähriges Dienstjubiläum. Im Jahre 1922 wurde er als Maschinenbauer bei uns eingestellt. Auf Grund seines Fleißes und Könnens wurde er 1936 zum Vorarbeiter und 1941 zum Hausbetriebsmeister ernannt. Pflichtgefühl und Hilfsbereitschaft haben ihn zu einem allgemein geachteten und geschätzten Mitarbeiter gemacht. Wir wünschen Meister Prieb, daß er noch recht lange bei bester Gesundheit auf der DW wirken kann.

Unser Pförtner Carl Börner feierte am 5. 11. 1954 seine 25jährige Zugehörigkeit zur Deutschen Werft. Er war zunächst im Betrieb tätig und wurde im Dezember 1943 zur Feuerwehr versetzt. Seit September 1953 ist er im Betrieb Finkenwerder als Pförtner beschäftigt. Sein fröhliches, ausgeglichenes Wesen hat ihm viele Sympathien eingetragen. Wir hoffen, daß Carl Börner noch viele Jahre gesund seinen Berufspflichten nachkommen kann.



Unser Werkzeugmaschinenfachmann, Ingenieur Bruno Sack, konnte am 1. November 1954 auf eine 25jährige Tätigkeit bei der DW zurückblicken. Zu seinem Arbeitsgebiet gehört unter anderem die schwierige Aufgabe der Werkzeugmaschinen-Beschaffung und deren laufende Instandhaltung. Wegen seines ruhigen, sachlichen Wesens wird er von seinen Vorgesetzten und Kollegen sehr geschätzt. Wir wünschen ihm noch für recht viele Jahre ein frohes und erfolgreiches Schaffen im Kreise seiner Mitarbeiter.



Am 7. 11. 1954 konnte Herr Alfred Lange auf eine 25jährige Tätigkeit bei der DW zurückblicken. An diesem Tage versäumte keiner seiner Kollegen ihm seinen Glückwunsch auszusprechen. Er wurde am 30. 1. 1928 als Kupferschmied bei uns eingestellt und hat als solcher sein Können unter Beweis gestellt. Durch seinen Fleiß und seine immer humorvolle Art ist er bei seinen Vorgesetzten und Kollegen gleichermaßen beliebt. Wir wünschen ihm noch viele erfolgreiche Jahre in seinem Beruf.

## GOLDENE HOCHZEIT

*Das Fest der goldenen Hochzeit feierten unser*

*Rentner Adolf Klemmer und seine Ehefrau Lucie.*

*Wir gratulieren!*



# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen:

Magazin-Helfer Reinhold Abram mit Frl. Alma Söhl am 2. 10. 1954  
 Stellagenbauer Horst Schulz mit Frl. Edeltraut Schulz am 2. 10. 1954  
 Maschinenbauer Cornelius Munkaxsy mit Frl. Meta Holdorf am 9. 10. 1954.  
 E'Schw.-Anlerner Erwin Wilbers mit Frl. Lore Willendorf am 9. 10. 1954  
 Kupferschmied-Helfer Horst Eckhardt mit Frau Ellen Brünig am 9. 10. 1954  
 Nieteranlerner Horst Mielke mit Frl. Christel Heesch am 9. 10. 1954  
 Schiffbauer Rolf Mähl mit Frl. Sieglinde Nelke am 9.10.1954  
 Kranführer Ernst Tengeler mit Frl. Ruth Zürcher am 14. 10. 1954  
 E'Schw.-Anlerner Heinz Wiegers mit Frl. Gerda Jenicke am 16. 10. 1954  
 Dreher Günter Martens mit Frl. Else Petersen am 16. 10. 1954  
 Vorhalter Rudolf Schaper mit Frau Ingeborg Loewenicht am 23. 10. 1954  
 Maschinenbauer Kurt Schäfer mit Frl. Hedwig Fredow am 23. 10. 1954  
 Bohrerhelfer Otto Gutzeit mit Frl. Olga Geisheimer am 23. 10. 1954  
 Schiffbauer Helmut Meyer mit Frl. Ingrid Fischer am 23. 10. 1954  
 Stellagenbauer Willi Jaeger mit Frau Brunhilde Jaspers am 23. 10. 1954  
 Schiffbauer Hans Grimm mit Frl. Margot Hagenbach am 23. 10. 1954  
 Maschinenbauer Alfred Böckmann mit Frl. Erna Peter am 23. 10. 1954  
 Kesselschmied Leo Tolksdorf mit Frl. Hedwig Gottschalk am 30. 10. 1954  
 Kupferschmied-Helfer Günther Bartsch mit Frl. Margot Ambauer am 6. 11. 1954  
 Feuerwehrmann Ernst Kurzeia mit Frl. Ilse Stege am 6. 11. 1954  
 E'Schw.-Anlerner Kurt Lemmermann mit Frl. Charlotte Melcher am 6. 11. 1954  
 Tischler Johann Gutmann mit Frl. Gerda Mausson am 6. 11. 1954  
 Zimmerer Oswald Thomas mit Frl. Hildegard Erwins am 10. 11. 1954

## Geburten:

### Sohn:

Maschinenschlosser Hans-Hermann Runge am 8. 10. 1954  
 S'zimmerer Adolf Rinck am 9. 10. 1954  
 Tischler Kurt Pann am 11. 10. 1954  
 E'Schweißer Paul Kelm am 11. 10. 1954

Kupferschmied-Helfer Erich Jacobi am 13. 10. 1954  
 Schiffbauer Harald Stilke am 15. 10. 1954  
 Nieteranlerner Wilfried Rabe am 15. 10. 1954  
 Kesselschmied Wolfgang Sontowski am 17. 10. 1954  
 Schiffbauhelfer Hans Hansen am 18. 10. 1954  
 Ausgeber Edgar Ermisch am 22. 10. 1954  
 Schiffbauer Gerhard Pauls am 23. 10. 1954  
 E'Schweißer Willi Jörss am 25. 10. 1954  
 Maler Rolf Schmidt am 27. 10. 1954  
 E'Schweißer Helmut Dölitzsch am 28. 10. 1954  
 Brenneranlerner Günter Press am 29. 10. 1954  
 Stemmer Heinz Will am 29. 10. 1954  
 Schiffbauhelfer Axel Bonhoff am 30. 10. 1954  
 Reiniger Ulrich Voss am 30. 10. 1954  
 Fahrer Richard Czernetzki am 1. 11. 1954

## Tochter:

Schlosser Gustav Ibendorf am 23. 9. 1954  
 Kesselschmied Ewald Götte am 29. 9. 1954  
 Anschläger Hans Schulz am 7. 10. 1954  
 Tischler Karl-Otto Lense am 11. 10. 1954  
 Warenkontrolleur Horst Claus am 14. 10. 1954  
 Schlosser Herbert Hüge am 17. 10. 1954  
 Tischler Erwin Lense am 18. 10. 1954  
 E'Schweißer Karl-Heinz Rath am 19. 10. 1954  
 Automat.-Schw.-Anl. Fritz Waschulewski am 23. 10. 1954  
 Kraftfahrer Horst Sperl am 25. 10. 1954  
 S'zimmerer Fritz Stahmer am 26. 10. 1954  
 Schiffbauhelfer Friedrich Pape am 1. 11. 1954  
 E'Schweißer Johann Görke am 1. 11. 1954  
 Anstreicher Gustav Knoop am 8. 11. 1954  
 Schiffbauer Ewald Boldt am 9. 11. 1954  
 Magazin-Arbeiter Karl Hass am 9. 11. 1954  
 Haueranlerner Hermann Rathjen am 11. 11. 1954

## Wir gedenken unserer Toten

Herbert Timmann  
 Schiffbauhelfer  
 gest. 16. 10. 1954

Carl Jung  
 Maschinenbauer  
 gest. 21. 10. 1954

Julius Röhr  
 Angestellter  
 gest. 22. 10. 1954



Aug. Marschalck  
 Rentner  
 gest. 24. 10. 1954

Johann Preuss  
 Hobler  
 gest. 24. 10. 1954

Hans Peter Pries  
 Maschinenbaumeister i.R.  
 gest. 29. 10. 1954

Otto Sach  
 Rentner  
 gest. 9. 11. 1954



**W**ieder ist ein Monat herum, und wenn ich das nächste Mal wiederkomme, steht das Weihnachtsfest direkt vor der Tür. Ich kann mir denken, daß die meisten von Euch sich jetzt schon ernsthaft den Kopf zerbrochen haben, was sie ihren Muttis und Kindern, Freunden und sonstigen Angehörigen als Weihnachtsfreude bringen sollen. So ganz einfach sind ja diese Überlegungen nicht; denn man will ja nichts Falsches schenken, und so groß ist der Geldbeutel auch nicht, daß man unbegrenzt Geld ausgeben kann. Die Hauptsache ist ja aber, daß überhaupt Freude bereitet wird. Eine gewisse Hilfe bei den Überlegungen ist auch die von der DW zu erwartende Weihnachtszuwendung.

Auch der November steckte voller Arbeit. Als besonderes Ereignis ist zu vermerken, daß die „Cabimas“ demnächst abgeliefert werden wird. Dieses Schiff hat jeder von uns ganz besonders betrachtet, weil es ja in zwei Teilen gebaut worden ist. Jetzt sind wir dabei, die Bauteile des Schwesterschiffes zusammenzusetzen, damit auch dieses Schiff Anfang kommenden Jahres abgeliefert werden kann.

Sonst gibt es nichts besonders Aufregendes zu melden. Die Parkplatzfrage von der Teufelsbrücke hat inzwischen eine vorübergehende Lösung gefunden. Wir sind weiter dabei, eine endgültige Befriedigung aller Parkplatzbenutzer durchzusetzen. Jedenfalls sollen sich unliebsame Überraschungen, wie die Überschwemmung der Motorräder unserer Betriebsangehörigen, nicht wiederholen. Die Lohnkasse hat mich gebeten, den alten Wunsch noch einmal zu wiederholen und dafür zu sorgen, daß die Ehefrauen, die Geld abholen, erst in den Nachmittagsstunden der Zahltage erscheinen. Ihr könnt Euch ja vorstellen, daß donnerstags und freitags im Lohnbüro Hochbetrieb herrscht, damit jeder pünktlich zu seinem verdienten Lohn kommt. Da wirkt jeder Besuch vor Fertigstellung der Lohnlisten und vor dem Eintüten des Geldes mehr als störend. Das Lohnbüro wäre Euch allen sehr dankbar, wenn Ihr Eure Angehörigen entsprechend unterrichten würdet.

Auf Wiedersehen im Dezember.

Herzlichst  
Euer Klabauteermann.

## Kleine Geschichten

### Wertzauber

**U**nter den vielen Kollegen gibt es welche mit sonderbaren Fähigkeiten. Eines Tages kurz vor Feierabend steht ein solcher als erster vor der Stempeluhr, im Nebenberuf Amateuraubeurer. Hinter ihm steht ein Kollege mit ergänzungsbedürftiger Brille und von langsamer Auffassungsgabe. Unser Zauberer hält in der linken Hand einen Groschen, läßt ihn in den Schlitz für die Stempelkarte fallen, hält die rechte Hand unter die Stempeluhr und hat plötzlich einen Rahmbonbon in der Hand. Der Kollege mit Brille ist baff. Sowas ist wohl nicht möglich. „Na, willst du auch einen Rahmbonbon haben?“ fragt der erste. „Ja, gewiß.“ Also nochmal ein Zehnpfennigstück hinein in den Schlitz. Wupp, weg ist er. Es klöttert sogar in der Stempeluhr. Rechte Hand darunter, der Rahmbonbon kommt zum Vorschein. Der zweite Kollege bekommt ihn. Ja, Fingerfertigkeit ist alles. Der Kollege

mit Brille soll, nachdem alle gestempelt haben, noch einige Zeit die Stempeluhr betrachtet und das Loch gesucht haben, wo die Bonbons rauskommen. A. W.

### Gebläse

**B**ekanntlich müssen ja unsere Mitarbeiter aus dem Reparaturbüro sich von Zeit zu Zeit auf den Reparaturschiffen sehen lassen, um sich vom Fortgang der Arbeit zu überzeugen und gegebenenfalls mit den Kapitänen und Ingenieuren dies und das zu besprechen. So ging es vor einigen Tagen auch unserem . . . , nennen wir ihn Paul. Er lief über das Reparaturschiff, auf dem gerade Maler mit dem Spritzgerät am Werk waren. Als er wieder ins Büro kam, sagte ihm ein Kollege: „Du, Paul, du bist hinten am Hosenboden ganz voll Farbe“, worauf Paul erwiderte: „Ja, ja, ich weiß, das kommt von dem verdammten Gebläse.“