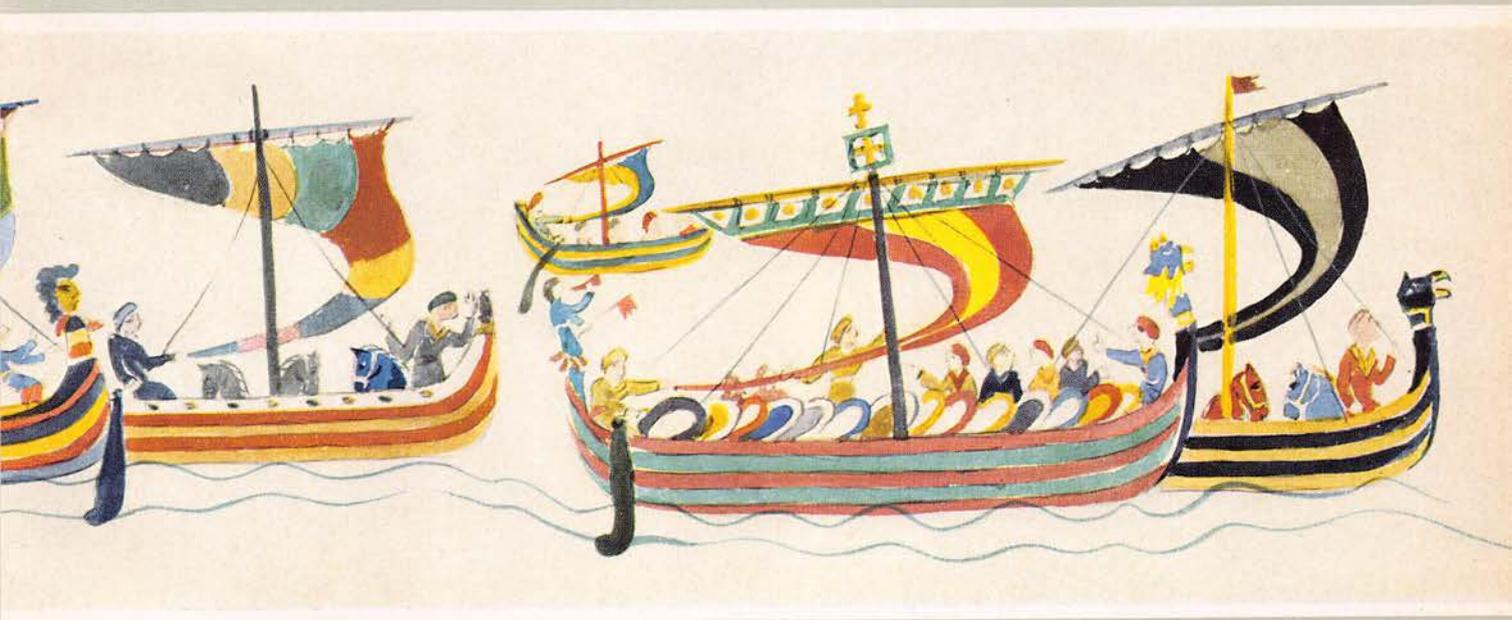




15. Jahrgang · 31. März 1955 · Nr. 3

**WERKZEITUNG
DEUTSCHE WERFT**



HINWEIS: Wegen des Streiks in einigen Klischeeanstalten kommen wir heute eine Woche zu spät.

Zu unserem Titelbild

Die Darstellung der bunten Schiffchen läßt uns einen Blick in die Vergangenheit tun. Wir sehen einen Ausschnitt aus dem berühmten Teppich von Bayeux, jenem Teppich, den die Königin Mathilde mit ihren Hofdamen gestickt haben soll, als ihr Gatte, Wilhelm der Eroberer, im Jahre 1066 nach England zog. Der Teppich, der etwa 70 m lang ist, schildert den Verlauf des gesamten Feldzuges, und der Mittelteil, aus dem wir hier einen kleinen, vereinfachten Ausschnitt sehen, zeigt die Überquerung des Kanals.

Der Teppich von Bayeux ist ein kulturhistorisches Dokument ersten Ranges und für uns Schiffbauer insofern interessant, als wir hieraus in erster Linie unsere spärlichen Kenntnisse von den Normannenschiffen schöpfen. Wir wissen, daß ein Werk, an dem künstlerische Freiheit und weibliche Phantasie mitgeholfen haben, in bezug auf technische Exaktheit sehr vorsichtig zu beurteilen ist. Dennoch geben uns solche Darstellungen meistens sehr wertvolle Aufschlüsse. Man darf nur nicht den Fehler machen, alles direkt ablesen zu wollen, sondern man muß studieren, wie früher jeweils Menschen, Tiere, Häuser, Bäume usw. dargestellt wurden, von denen wir ja wissen, wie sie ausgesehen haben. Dann gelingen uns vielleicht auch Rückschlüsse auf Gebilde, die uns bis heute unbekannt sind. cl.



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

15. Jahrgang · 31. März 1955 · Nr. 3

Was die letzten Wochen brachten

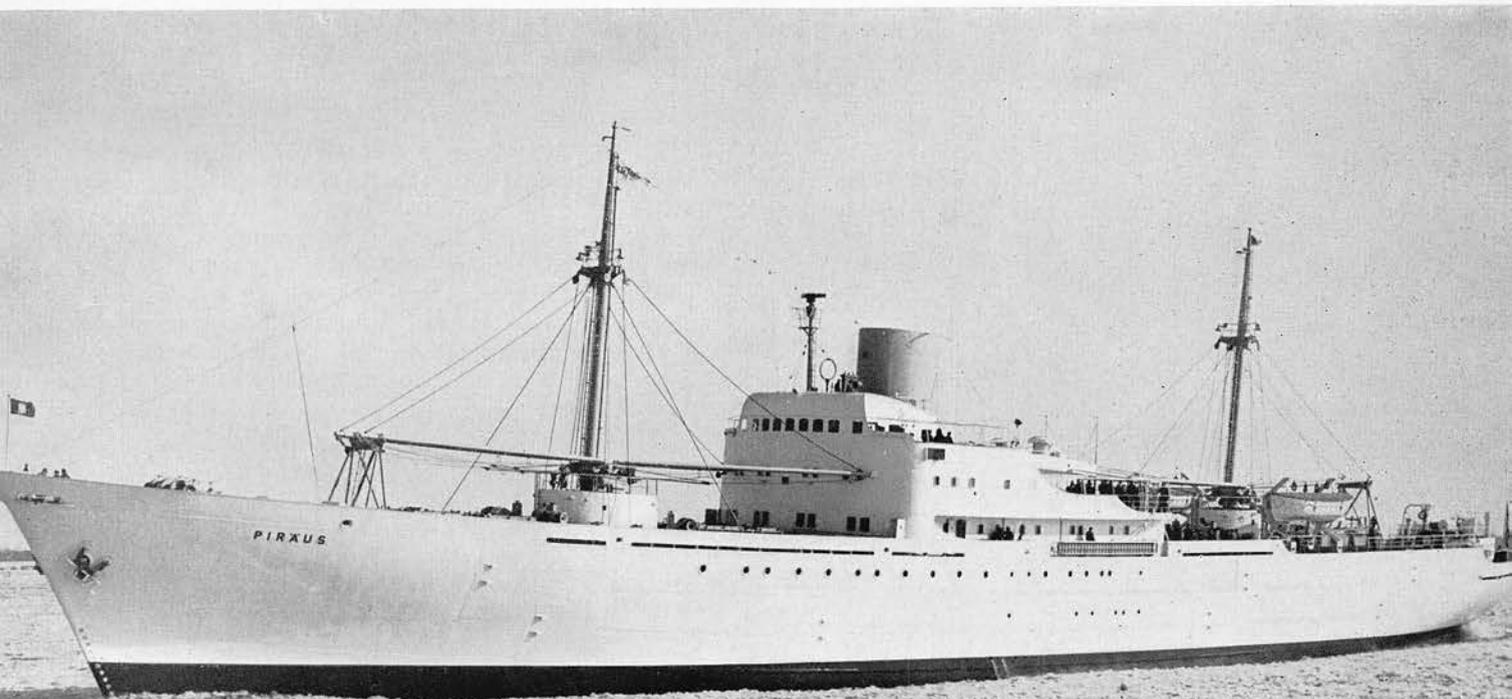
Seit unserem letzten Bericht in der Februar-Ausgabe unserer Werkzeitung hat sich eine ganze Menge ereignet, das wert ist, hier wiedergegeben zu werden.

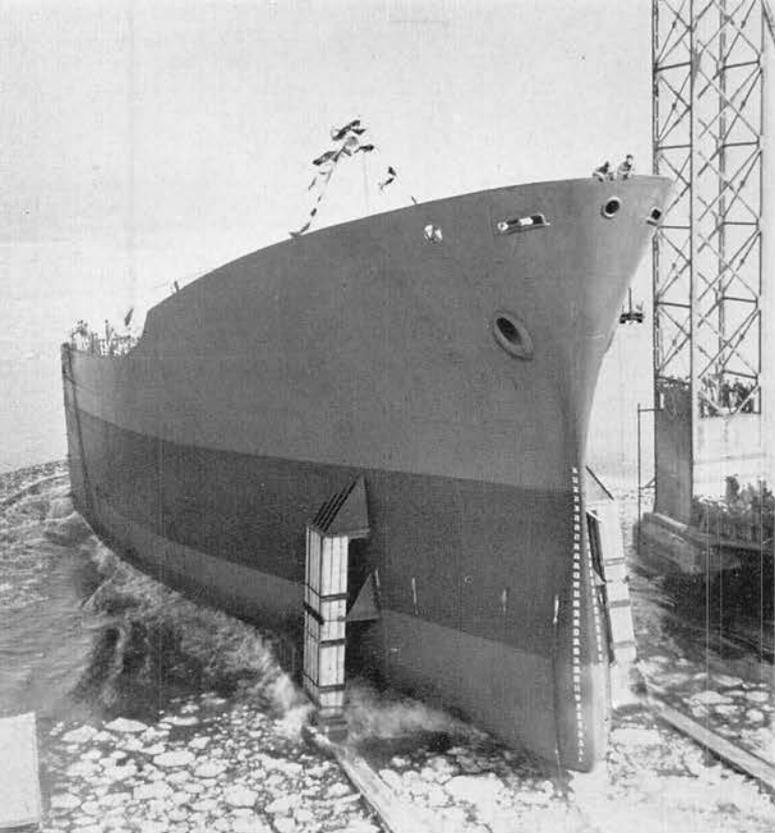
Am 28. Februar 1955 haben wir das Motorkühlschiff „Piräus“ an die Reederei Laeisz übergeben. Die „Piräus“ ist ein Frachtschiff von 3200 BRT und gehört in die Klasse unserer bekannten Frachtschiffe wie „Perikles“, „Perseus“, „Proteus“, „Alsterufer“ und „Alstertor“ usw.

Die am 28. Februar vorgenommenen gründlichen Erprobungen haben das erwartete Ergebnis gezeitigt. Reederei und Werftleitung waren zufrieden, so daß der Flaggenwechsel vorgenommen werden konnte. Die zahlreichen Gäste hatten eine schöne Fahrt, wenn auch Frost und Eisgang auf der Elbe manchen Gast von Zeit zu Zeit von Deck verscheuchten. Die Gäste machten von den Möglichkeiten, sich in den geheizten Räumen bei einem wärmenden Getränk wieder aufzumöbeln, gern Gebrauch, um dann schnell wieder an Deck zu gehen, um nichts zu versäumen.

Die „Piräus“ hat bereits ihre Ausfahrt angetreten. Der Kapitän der „Piräus“, Adolf Hauth, ist ein alter Fahrensman, der früher schon bei der Reederei Laeisz tätig war. Er ist dadurch bekannt, daß er mit einem Segelschiff eine der schnellsten Umsegelungen von Kap Horn hinter sich gebracht hat. Der Krieg überraschte ihn mit seinem Segelschiff in Südamerika, wo er dann bis zum Jahre 1953 blieb. Man kann getrost sagen, daß das Schiff bei diesem tüchtigen Seemann in guten Händen ist.

MS „Piräus“ auf der Probefahrt





Stapellauf der „2. Hälfte“ Bau-Nr. 679

Am 3. März 1955 erlebten wir den Stapellauf der „2. Hälfte“ des Tankers Bau-Nr. 679. Beide Schiffsteile sind inzwischen zum Reiherstieg gebracht worden, wo sie in unserem Dock I zu einem Ganzen zusammengefügt werden. Die Taufe des neuen Schiffes soll am 2. April 1955 vor sich gehen. Der Tanker wird eine Größe von 27 000 t haben.

Am 4. März hatten wir eine beachtliche Zahl von Gästen auf der Werft, die den Stapellauf des ersten nach dem letzten Kriege in Deutschland gebauten Passagierschiffs

Die Taufpatin, Frau Luigs, mit dem Gesandten Dr. Shinnar und ihrem Gatten, Herrn Senator Luigs



miterleben wollten. Dr. Scholz konnte eine in die Tausende gehende Zahl von Zuschauern und Gästen begrüßen, als er anlässlich des Stapellaufs des Fahrgastschiffs „Israel“ das Wort ergriff. Unter den Gästen befand sich auch Bürgermeister Dr. Sieveking. Dr. Scholz brachte in seiner Ansprache seine Befriedigung darüber zum Ausdruck, daß die Deutsche Werft die erste Werft in Deutschland ist, die nach dem Kriege den Passagierschiffbau wieder aufgenommen hat. Gesandter Dr. Shinnar, der Leiter der Israel-Mission, dankte allen Beteiligten, nicht zuletzt den Arbeitern unserer Werft und der Bundesregierung für dieses Schiff. Dann taufte die Gattin des Hamburger Wirtschaftssenators, Frau Luigs, unser jüngstes Kind. Eine Flasche Israel-Sekt zerschellte am Bug unseres jüngsten Neubaus. Unter dem Heulen der Schleppersirenen glitt die „Israel“ in ihr neues Element.

Die „Israel“ liegt jetzt in unserem Ausrüstungshafen. Fleißige Hände sind am Werk, um das Schiff fertig-



Dr. Scholz mit Bürgermeister Dr. Sieveking

zustellen. Die „Israel“ ist ein Neubau, der im Rahmen des deutsch-israelischen Vertrages erstellt wird. Sie soll ab Herbst 1955 im regelmäßigen Passagierdienst zwischen Haifa, Neapel und New York eingesetzt werden. Sie wird 15 Luxuskabinen, 80 Kabinen 1. Klasse und 232 Touristenplätze enthalten. Insgesamt werden auf den Reisen über 450 Personen (einschl. der Besatzung) an Bord sein. Das 153 m lange Schiff soll eine Geschwindigkeit von etwa 20 Knoten haben.

Bis zur Indienstellung wird noch viel Arbeit geleistet werden müssen, - weil auf Passagierschiffen bekanntlich viele Salons und Gesellschaftsräume einzurichten sind. Aber unsere Tischler werden es schon schaffen.

Eine Probefahrt gab es im Monat März auch. Am 15. begann die Erprobung des Turbinentankers „Platidia“. In



Die „Israel“ wird nach dem Stapellauf in den Werthafen geschleppt

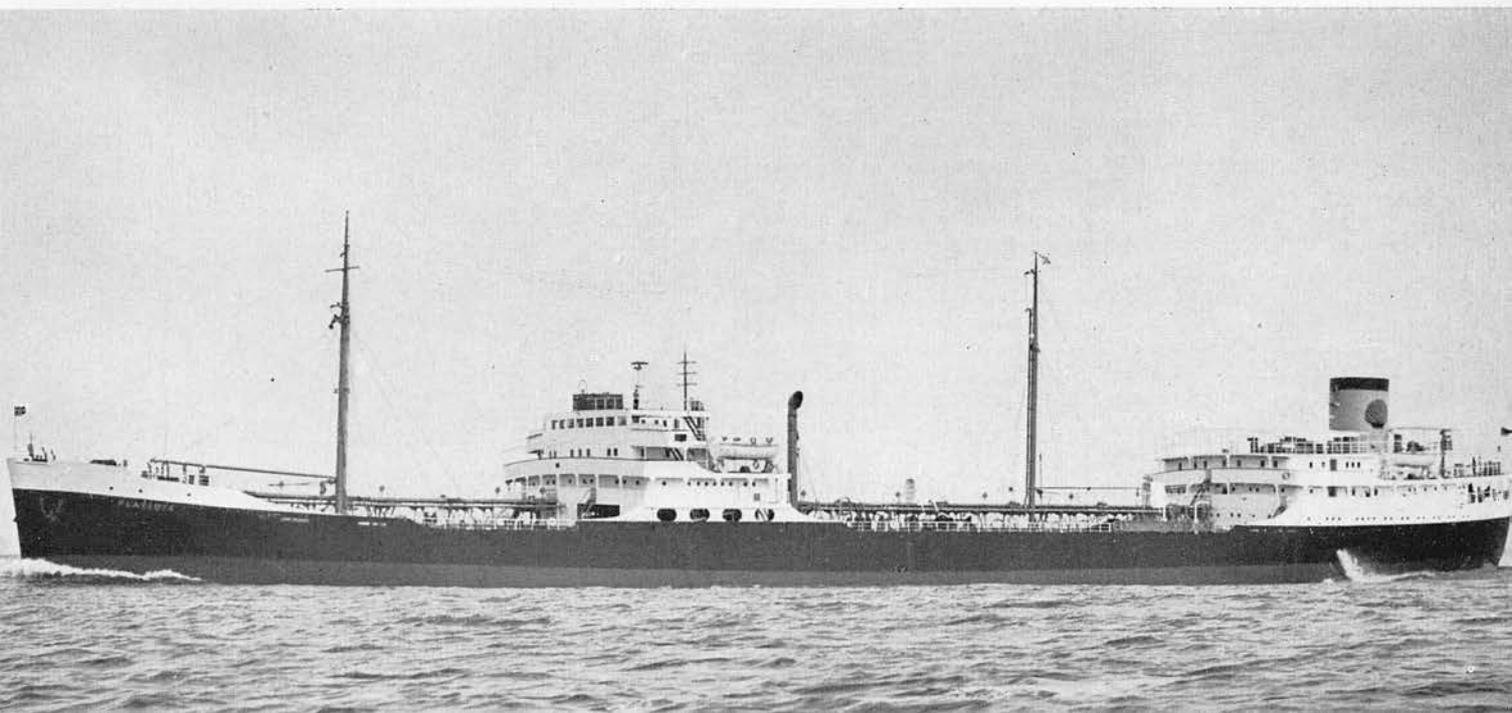
den frühen Morgenstunden fanden sich Gäste und Besatzung rechtzeitig ein. Dicker Nebel brachte einige Verzögerung. Dann ging es aber doch los. Nach ruhiger und glatter Fahrt elbabwärts ging es an die Einzelprüfungen.

Die fast zweitägige Fahrt brachte einen vollen Erfolg. Mit der Reedereiflagge am Mast kehrte die „Platidia“ nach Cuxhaven zurück. Der Flaggenwechsel war für alle ein Zeichen, daß das Schiff von der Reederei übernommen worden ist. Das 15 200 t große Schiff wird im Dienst der Anglo-Saxon Petroleum Company, London, als Bitumen-Tanker eingesetzt werden. Die „Platidia“ ist ein Schwesterschiff der von uns vor einigen Monaten abgelieferten „Plagiola“.

Den letzten Stapellauf des Monats März erlebten wir am 21. An diesem Tage war trotz Ostwindes in Stärke 5 wieder eine freudig bewegte Gästeschar bei uns. Alle unsere Werkangehörigen, die es einrichten konnten, waren ebenfalls pünktlich zur Stelle, um mitzuerleben, wie ein weiteres Fruchtschiff seinem Element übergeben wurde. Dr. Scholz begrüßte die Gäste. Er dankte dem Reeder für das durch die Auftragserteilung zum Ausdruck gebrachte Vertrauen. Frau Käthe Rogge taufte das neue Schiff auf den Namen „Horncap“.

Die „Horncap“ wird eine Tragfähigkeit von 2400 t haben. Es ist eine Geschwindigkeit von 17 Knoten vorgesehen. Auch dieses Schiff gehört in die Reihe unserer Fruchtkühlschiffe.

TT „Platidia“ auf Probefahrt



Das Elektro-Schweißen bei uns

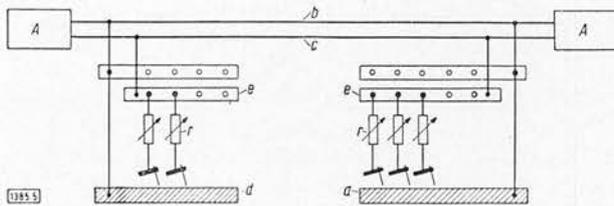
(Fortsetzung)

Nachdem wir im vorhergehenden Teil des Aufsatzes vorwiegend die Einstellen-Schweißanlagen betrachtet haben, wollen wir in der vorliegenden Folge einmal die Mehrstellen-Schweißanlagen betrachten.

Maßgebend für die Wahl einer Anlage sind vorwiegend wirtschaftliche Gesichtspunkte.

Es wird ohne viel Überlegung jeder einsehen, daß bei einer größeren Zahl von Schweißplätzen, die mit Handschweißung arbeiten, stets eine Überschneidung der Einzelleistungen auftreten wird. Diese Überschneidungen sind von der Einschaltdauer der Einzelschweißplätze abhängig. Die Einschaltdauer beträgt nach Messungen, die wir bei uns angestellt haben, im Mittel 33 %. Dieses bedeutet, daß der Schweißer im Mittel die Maschinenleistung nur 20 Minuten in einer Stunde ausnutzt, bzw. daß von der gleichen Maschine noch weitere zwei Schweißer arbeiten können.

Hinzu kommt, daß die verschiedenen Werte wie Wirkungsgrad, Blindleistungsaufnahme und Wartungskosten bei größeren Maschinen wesentlich günstiger liegen. Bei richtiger Einteilung der Schweißstellen kommen für eine solche Maschine die Leerlaufverluste nahezu in Fortfall, da durch die Vielzahl der Schweißstellen immer eine Grundlast vorhanden ist. Im Gegensatz zu den Einstellen-Schweißstrom-Erzeugern, die alle eine stark fallende Kennlinie aufweisen müssen, ist der Mehrstellen-Schweißstrom-Erzeuger als eine Konstant-Spannungs-Maschine ausgeführt. Die zum Schweißen erforderliche fallende Stromspannungskennlinie wird bei dieser durch einen jedem Schweißer zugeordneten Regler erzeugt. (siehe Bild 13.)



A Schweißstromquellen; b und c Sammelschienen; e Schweißverteiler; r Schweißstromsteller; d Werkstücke

Bild 13: Schema einer Mehrstellen-Schweißanlage

Mit Hilfe dieses Reglers kann sich jeder Schweißer seinen für das Niederschmelzen der Elektroden erforderlichen Spannungswert und damit auch den richtigen Stromwert einstellen.

Genau wie bei den Einstellen-Schweißanlagen können auch für Mehrstellen-Schweißanlagen entweder Umformer, Trafos oder Gleichrichter als Schweißstromerzeuger eingesetzt werden.

Wie wir bei den Einstellenerzeugern bereits beobachtet haben, weisen die verschiedenen Erzeugerarten sowohl in der Wirtschaftlichkeit wie auch in der praktischen Einsatzfähigkeit erhebliche Unterschiede auf. Genau wie bei den in der ersten Folge unserer beschriebenen Umformer, welche bei unseren Anlagen aus einem Drehstrommotor mit zwei direkt gekuppelten Gleichstrom-Generatoren bestehen (siehe Bild 3 DW-Heft 10/54) liegen Wirkungsgrad, Blindleistung und Wartungskosten wesentlich ungünstiger als bei den Mehrstellen-Schweißgleichrichtern. Wie unterschiedlich die Stromaufnahme bei den verschiedenen Stromerzeugern sein kann, geht deutlich aus der Zusammenstellung Tafel 1 hervor.

Die Tabelle zeigt deutlich die Überlegenheit des Mehrstellen-Schweißgleichrichters durch geringsten Strom-

Tafel 1: Wirtschaftlichkeitsvergleich von Schweißanlagen

	Einzel- umformer	Eine Schweißstelle an Mehr- stellen-Anlage	
		beim Umformer	beim Gleichrichter
Schweißleistung kW	9 (280 A, 32 V)	16,8 (280 A, 60 V)	16,8 (280 A, 60 V)
Wirkungsgrad %	50	72	85
Primärleistung beim Schweißen kW	18	23,3	19,8
Leerlaufverluste kW	4,5	—	—
ED %	28	28	28
Stündl. Energieverbr. b. Schweißen kWh/h	5,04	6,53	5,54
im Leerlauf kWh/h	3,25	—	—
Gesamt-Energie- verbrauch kWh/h	8,29	6,53	5,54

verbrauch. Diese Feststellung hat uns bei der DW veranlaßt, in der Folge für Mehrstellen-Schweißerzeuger nur noch Gleichrichter zu beschaffen und einzusetzen. (siehe Bild 14.)



Bild 14: Drei parallelgeschaltete Schweißgleichrichter an unserer Schweißhalle

Besonderer Wert muß bei diesen großen Anlagen, der durch die Vielzahl der von ihm gespeisten Schweißstellen laufend verschieden hoch belastet wird, auf konstante Spannung gelegt werden.

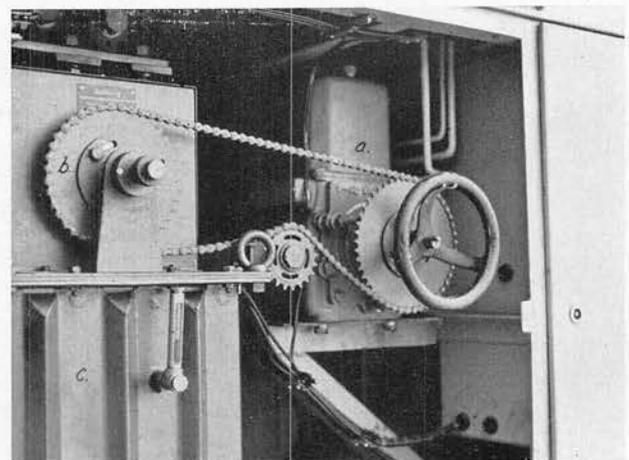


Bild 15: Ansicht einer elektro-hydraulischen Steuerung vom MS-Schweißgleichrichter
a) NuK-Hydraulik-Regler b) Regler-Antrieb c) Regel-Trafo

In letzter Zeit werden diese Groß-Anlagen elektrisch-hydraulisch gesteuert, da die feinfühligere elektrische Steuerung sich nicht bewährt hat. (siehe Bild 15)

Die Stromerzeuger sind durchweg ausgelegt für eine Spannung von 55—65 Volt. Die Grenzen sind nach unten durch die gewünschten Schweißseigenschaften und nach oben durch die Netzgröße und die Netzkabel-Querschnitte gegeben. Man kann sich leicht ausrechnen, daß der Unterschied des Wirkungsgrads für Umformer = 0,7 zu dem Wirkungsgrad des Gleichrichters mit 0,8, zu erheblichen Stromeinsparungen führen muß. Berechnungen haben ergeben, daß die Mehrstellen-Gleichrichter-Anlage gegenüber einer gleich großen Anlage mit Umformern rund 15 % Energiekosten einsparen.

Aus den Kurven in Bild 16 ist deutlich ersichtlich, daß beim Gleichrichter der Wirkungsgrad etwa bis zu 1/4 der Vollast herab seinen guten Wert behält im Gegensatz zum Umformer, dessen Wirkungsgrad bei 1/4 Last schon außerordentlich klein ist.

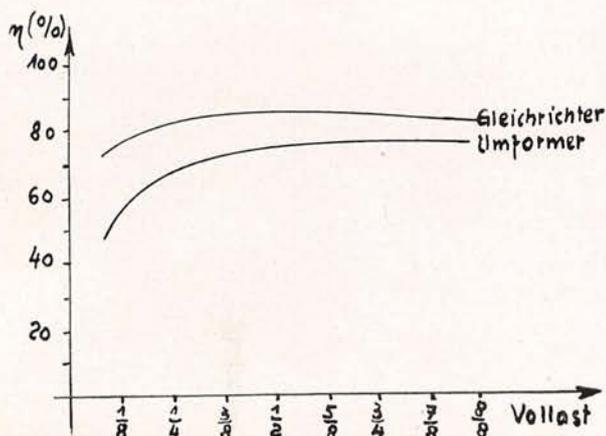


Bild 16: Kurvenverlauf η von MS-Umformer und MS-Gleichrichter 2500 A. bei 65 Volt

Der Einsatz von Schweißstromreglern setzt nun bei jedem damit Arbeitenden gewisse Grundkenntnisse voraus, die, wenn sie nicht richtig beachtet werden, das Schweißen unwirtschaftlich gestalten und damit die durch oben beschriebene Maßnahmen mühsam gesparten Pfennige wieder mit vollen Händen hinauswerfen. Das Gleiche gilt für die richtige Bemessung der „Erden“ an ein Schweißobjekt. Bei meinen Rundgängen muß ich immer wieder feststellen, daß sowohl durch unrichtige Reglerstellungen wie auch durch unsachgemäßes „Erden“ sehr viel Strom verlorengeht. Wir wollen uns deshalb im Folgenden ein wenig über diese Schmerzenskinder unterhalten:

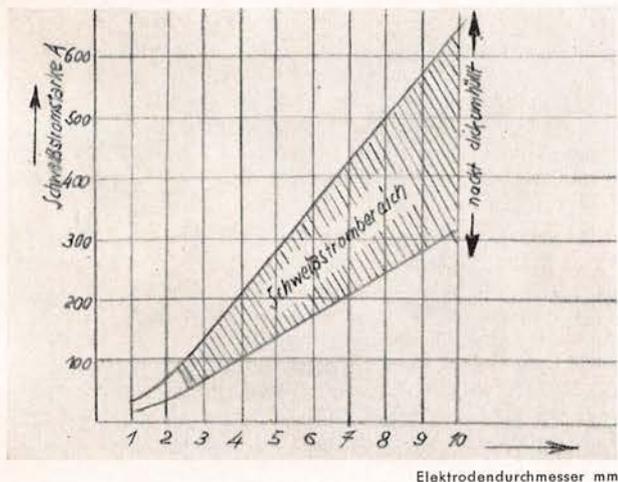


Bild 17: Schweißstromstärke in Abhängigkeit vom Elektroden Durchmesser

Zuerst die Regler:

Wie schon oben beschrieben, wird in Mehrstellen-Schweißanlagen die fallende Stromspannungskennlinie in den Reglern erzeugt. Wie allen Schweißern bekannt, erfordert jede Elektrode eine bestimmte Stromstärke um wirtschaftlich günstig abzuschmelzen. Dieser sog. Arbeitspunkt richtet sich vorwiegend nach der chemischen Zusammensetzung der Elektrode. Bei zu hoher Strom-

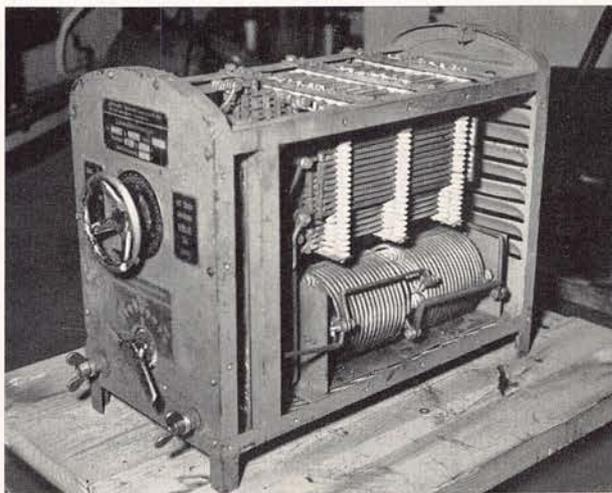


Bild 18: Schweißstrom-Regler geöffnet

stärke wird die Elektrode glühend und weich, die Abschmelzgeschwindigkeit steigt und der Einbrand wird schlechter. Der Werkstoff-Übergang erfolgt in großen dicken Tropfen. Wird die Stromstärke zu klein gewählt, so wird die Naht nicht einwandfrei, und die Schweißraupe legt sich ohne Einbrand und ohne Bindung auf den Untergrund (s. Bild 17).

In der Regel muß bei Elektroden gleichen Fabrikats über 2 mm ϕ die Schweißstromstärke linear mit dem Durchmesser steigen, da die erforderliche Schmelzwärmemenge ja proportional sowohl dem Quadrat des Elektroden-Durchmessers wie auch dem Quadrat der Stromstärke ist.

Die Stromstärke ist jedoch nach dem Ohmschen Gesetz umgekehrt proportional dem Widerstand, d. h.: Wenn ich eine Elektrode niederschmelze und will eine höhere Stromstärke haben, muß ich den vorgeschalteten Widerstand **reduzieren**, und nicht, wie ich immer wieder von den Schweißern zu hören bekomme, erhöhen. Um den Schweißern das Zünden zu erleichtern, sind die bei uns vorhandenen Regler mit einer kleinen Induktivität ausgerüstet. Durch den Einbau dieser Induktivität kann erfahrungsgemäß die Schweißnetzspannung um ca. 5—9 Volt niedriger gehalten werden, eine Maßnahme, die eine Stromeinsparung von rund 8—11 % bedeutet. (siehe Bild 18)

Bei uns auf der Werft haben wir zwei Arten von Schweißstromreglern: (siehe Bild 19)

1. Regler mit Spannungsausgleicher (Fabr. Kjellberg)
2. Regler mit Netzspannungsanpassung (Fabr. Schuchmacher)

Die von mir oben angedeuteten Fehler werden am häufigsten mit den unter 1 aufgeführten Reglern gemacht.

Die Bauart dieser Regler ist derart, daß ein Spannungsausgleicher auf die **Differenz** zwischen Netzspannung und erforderliche Lichtbogenspannung eingestellt werden muß.

Beispiel:

Netzspannung	= 62 Volt
erforderliche Lichtbogenspannung	= 25 Volt
also Ausgleicher auf 62—25	= 37 Volt

Wie beobachtet, stellen viele Schweißer die erforderliche Lichtbogenspannung am Spannungsausgleicher ein und damit wird die tatsächliche Lichtbogenspannung $62-25 = 37$ Volt betragen.

Jeder Schweißer weiß erfahrungsgemäß, daß er mit dieser hohen Spannung keine vernünftige Schweißung ausführen kann, da der Lichtbogen viel zu hart ist.

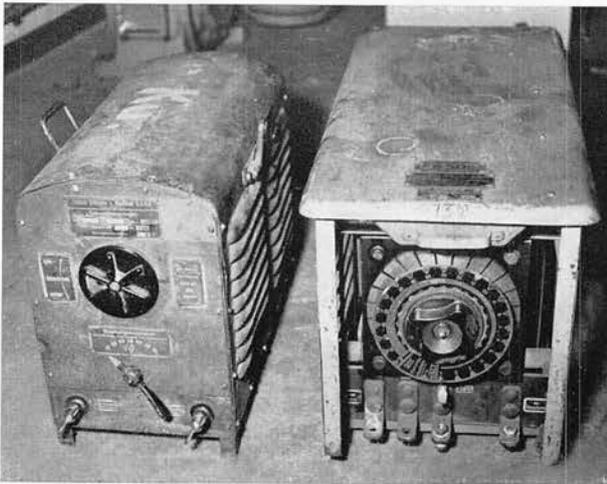


Bild 19: Schweißstrom-Regler
A = Fabr. Kjellberg α = Spannungsausgleicher
A = Fabr. Schuchmacher

Also in Zukunft bitte den Spannungsausgleicher auf die zu vernichtende Spannung einstellen!

Die Beobachtung, daß die falsche Anwendung des Spannungsausgleichers sehr häufig auftrat, hat bei der Regler-Konstruktion der 2. Art (Schuchmacher) dazu geführt, daß der Ausgleicher in Fortfall kam.

Die Regelung erfolgt hier durch Zu- oder Abschalten von Vorschaltwiderständen. Die richtige Einstellung beobachtet der erfahrene Schweißer am Lichtbogen.

Und nun zu den Schweißstrom-Rückleitungen: (Erde).



Bild 20: Lose aufgelegte Eisenrückleiter ergeben schlechte Schweißung

Ein immer wieder auftretendes Übel sind die Schweißstrom-Rückleitungen, bei uns auf der Werft kurz „Erden“ genannt. Da diese „Erden“ sehr häufig aus Eisen hergestellt werden, ist die Wahl des Querschnittes, d. h. seine Stromdurchlaßfähigkeit fast immer zu gering. Das Eisen ist im Gegensatz zum Kupfer ein schlechter Stromleiter und es muß hier stets ein achtfacher Eisenquerschnitt gegenüber dem Kupferquerschnitt genommen werden. Wie allen bekannt, bestehen unsere Schweißkabel aus 70 mm^2 Kupfer. Es muß die Eisenrückleitung einer

Schweißstelle $8 \times 70 = 560 \text{ mm}^2$ betragen. Das entspricht einem Eisenstück von $10 \times 56 \text{ mm}$.

Auch die Befestigungspunkte, die meist durch Schweißung hergestellt werden, müssen mindestens diesen Querschnitt aufweisen. Loses Auflegen, wie es sehr häufig beobachtet wird, ist überhaupt nicht statthaft. Trotz vieler Ermahnungen werden diese Übelstände immer wieder angetroffen. (siehe Bild 20)

Für einen Klempner, der die Abflußleitung kleiner macht als die Zuflußleitung, hätten wir doch nur ein mitleidiges Lächeln übrig. Da wir nun nicht mit Wasser schweißen, gibt es auch keine Überschwemmungen, dafür aber minderwertige Schweißungen.

Weitaus schlechter wird die Sache nun, wenn mehrere Schweißer auf einer gemeinsamen zu schwachen „Erde“



Bild 21: Wie es nicht sein soll!
Schlecht ausgeführte im Querschnitt zu klein bemessene Erden

arbeiten. Eine einwandfreie Schweißung ist dann selbst bei größtem Können und größter Mühe nicht möglich. (siehe Bild 21)

Ein primitiver bildlicher Vergleich wäre folgender: Die Aussteigöffnungen unserer Fährdampfer lassen ein gleichzeitiges Aussteigen von 2 bis 3 Personen zu. Wenn nun aber, wie auch dort häufig beobachtet, 6 bis 7 oder sogar mehr Personen gleichzeitig den Ausgang passieren wollen, ist an ein einwandfreies Aussteigen nicht zu denken. Das gleiche gilt beim Schweißstrom. Er muß sich genau so durch eine zu enge Leitung hindurchquälen und beeinflusst damit die Lichtbogenspannung außerordentlich. Durch ein nachträgliches Verstellen des Schweißstromreglers ist dem nicht abzuhelpen, denn die Lichtbogenspannung ändert sich entsprechend den im gleichen Augenblick arbeitenden Schweißstellen dauernd.

Arbeiten beispielsweise alle eingesetzten Schweißer an der zu schwach bemessenen Rückleitung, so sinkt die Lichtbogenspannung. Also Regler neu einstellen! Im nächsten Augenblick stellen zwei oder drei Kollegen das Schweißen plötzlich ein und damit steigt die Lichtbogenspannung: Also: Am Schweißstromregler wieder nachregulieren.

Dieses Spiel wiederholt sich dauernd. Jedoch sind wir keine Schnellläufer, sondern es soll geschweißt werden! Die aus obigem zu ziehende Lehre: Wenn an einem Kolti die Anzahl der Schweißer erhöht wird, dann muß auch die Schweißrückleitung verstärkt werden, sonst gibt es eine sog. elektrische Verstopfung und damit schlechte Schweißungen. Die Zeit, die für die Anbringung einer ausreichenden „Erde“ angewandt wird, wird doppelt und dreifach durch einwandfreies und zügiges Schweißen wettgemacht. (siehe Bild 22)

Zum Schluß noch ein kleines Beispiel, welches sich in letzter Zeit zugetragen hat: Durch Unachtsamkeit eines

Schweißers blieb eine Elektrodenzange an Deck liegen und verursachte einen Kurzschluß. Die Folge war, daß der zugehörige Schweißstromregler in der Nacht derart zu glühen begann, daß durch die Strahlungshitze die darunterliegende Holzbohle in Brand geriet. Der Brand setzte sich fort und es verbrannten neun weitere Schweißstromregler und für ca. 6500 DM Schweißkabel.

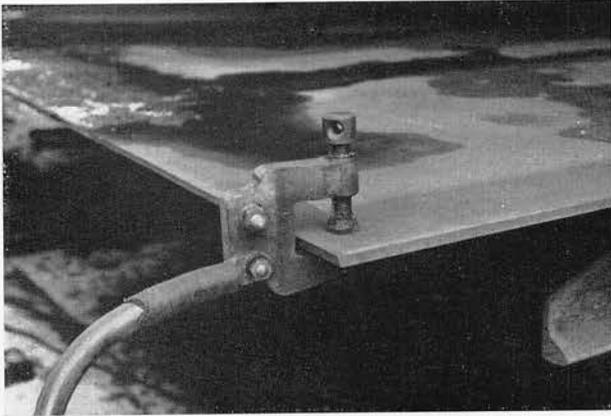


Bild 22: Gut dimensionierte Erdverbindung

Bei etwas mehr Achtsamkeit wäre der oben angeführte Brand niemals entstanden, wenn die Regler in einem Reglergestell Aufstellung gefunden hätten. In diesem Gestell hat jeder Schweißer seinen Schalter mit dem er bei Arbeitsende „seine“ Schweißanlage abschalten soll. (siehe Bild 23)

Treten in der Stilliegezeit zwischen den Schichten Umstände ein, welche einen Kurzschluß verursachen, so ist

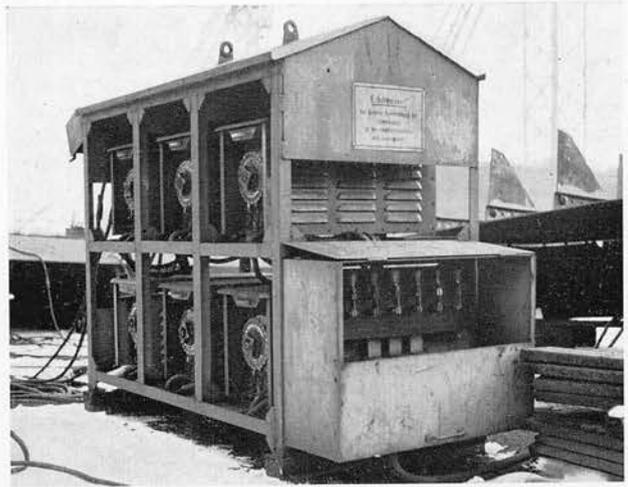


Bild 23: Gestell mit Schweißstromregler. Vorn rechts die Trennschalter

durch den geöffneten Schalter die Gewähr gegeben, daß Schäden an der Anlage überhaupt vermieden werden.

Wir sehen, daß kleine Vergeßlichkeiten großen Schaden verursachen können.

Wir hoffen, daß vorstehende Zeilen klargemacht haben, daß wir beim Aufbau der Anlagen versuchen, diese wettbewerbsfähig zu gestalten und damit unsere Arbeitsplätze zu erhalten.

Jeder, der also guten Willens ist, kann durch Beachtung der Betriebsvorschriften und Mitdenken dazu beitragen, daß die erstrebte Richtung erfolgreich gehalten wird.

Ing. Jung

Das Kindergeld

Wenn irgend etwas Neues eingeführt wird, gibt es zunächst immer einige Schwierigkeiten, bis die Sache läuft. So ist es auch mit der Durchführung des Kindergeldgesetzes.

Manch einer, der sehnsüchtig auf die Auszahlung des Geldes wartet, hat noch nichts bekommen, andere haben das Kindergeld schon.

Ich habe bereits bei einem ersten Hinweis auf das Kindergeldgesetz in der Januar-Ausgabe unserer Werkzeugzeitung gesagt, daß man Geduld haben muß, bis die Organisation eingelaufen ist. Es liegt aber nicht nur an der Organisation, wenn irgendwo die Entscheidung über die Frage, ob der Antragsteller Kindergeld zu erhalten hat oder nicht, etwas länger dauert. Leider sind nämlich die Anträge teilweise oberflächlich ausgefüllt worden, und die Antragsteller haben mitunter die Fragen in dem Antragsformular nicht ordnungsgemäß beantwortet. Das bedeutet Rückfragen. Dadurch entstehen Verzögerungen. Außerdem hat manch ein Antragsteller kurzerhand nur die Vornamen der in seinem Haushalt lebenden Kinder in das Antragsformular gesetzt. Bei näherer Nachprüfung der Verhältnisse stellte sich dann heraus, daß die Kinder aus den verschiedensten Ehen stammten und zum Teil gar nicht kindergeldberechtigt sind. Es müssen also die Angaben eines jeden Antragsformulars nachgeprüft werden, dann folgt erst die Entscheidung. Z. Z. sind bei uns 558 Kindergeldanträge gestellt worden. Von diesen Anträgen sind noch 133 in der Bearbeitung. In den übrigen Fällen wird das Kindergeld gezahlt. Es kann aber nun nicht mehr lange dauern, bis auch der letzte Antragsteller seinen Bescheid hat. Wir können immerhin noch ganz zufrieden sein mit dem Tempo, gemessen an anderen Anträgen und deren Bearbeitung. Ich brauche in diesem Zusammenhang nur auf das Lastenausgleichsgesetz hinzuweisen. Im Bereich der

für uns zuständigen Familienausgleichskasse sind bisher nicht weniger als 32 000 Kindergeldanträge bearbeitet worden. Und das alles mit einer in Windeseile aus dem Boden gestampften Organisation.

Ich möchte nun noch einige Hinweise geben, die auf die Pflichten des Kindergeldempfängers hinweisen, damit nicht der eine oder andere wegen Unterlassens einer pflichtgemäßen Anzeige in Schwierigkeiten kommt.

Jeder Kindergeldempfänger muß Mitteilung machen, wenn eines seiner Kinder das 18. Lebensjahr vollendet. In bestimmten Fällen muß die Vollendung des 25. Lebensjahres gemeldet werden. Jeder Kindergeldempfänger muß seinen Arbeitgeber davon unterrichten, wenn ein über 18 Jahre altes Kind seine Berufsausbildung beendet hat. Er muß weiter seinem Arbeitgeber anzeigen, daß er die Gewährung von Unterhalt für eins seiner 18 Jahre alten Kinder einstellt. Der Arbeitgeber muß unverzüglich vom Ableben eines Kindes in Kenntnis gesetzt werden. Außerdem muß der Kindergeldempfänger, wenn er das Kindergeld auf Grund eines Sorgerechtsbeschlusses des für ihn zuständigen Amtsgerichts erhält, dem Arbeitgeber davon Mitteilung machen, wenn ihm das Sorgerecht für die Person eines Kindes entzogen worden ist. Ebenso muß eine verheiratete Frau, die Kindergeld bezieht, weil der Ehemann nicht berufstätig ist, sofort Mitteilung machen, wenn der Ehemann wieder in Arbeit gekommen ist.

Es ist klar, daß das Unterlassen der Anzeige zu unberechtigten Geldempfangen führen kann. Nur der Ordnung halber wird darauf hingewiesen, daß eine Verletzung der oben angeführten Pflichten zu erheblichen Ordnungsstrafen und zur strafrechtlichen Verfolgung wegen Betruges führen kann. Ich glaube nicht, daß bei uns jemand aus bösem Willen eine Meldung unterlassen würde, halte aber trotzdem den Hinweis für notwendig. Allers

Modellschiffbau - früher

Schon die ältesten seefahrenden Völker setzten ihren Ehrgeiz daran, durch ihre Schiffe anderen Völkern Kunde von ihrem Können und ihrer Macht zu geben.

Wohl zu einem ähnlichen Zweck schenkte 1744 der Prince of Wales der Universität Göttingen ein naturgetreues Linienschiffsmodell, das im vorigen Jahrhundert an die Techn. Hochschule Hannover kam.

Ich glaube, daß auch viele von euch Freude an diesem Kunstwerk haben werden. Deshalb einige Erläuterungen zu den Fotografien. Sie sollen zeigen, mit wieviel Liebe zur Arbeit sowohl das Original als auch das Modell gefertigt wurden.

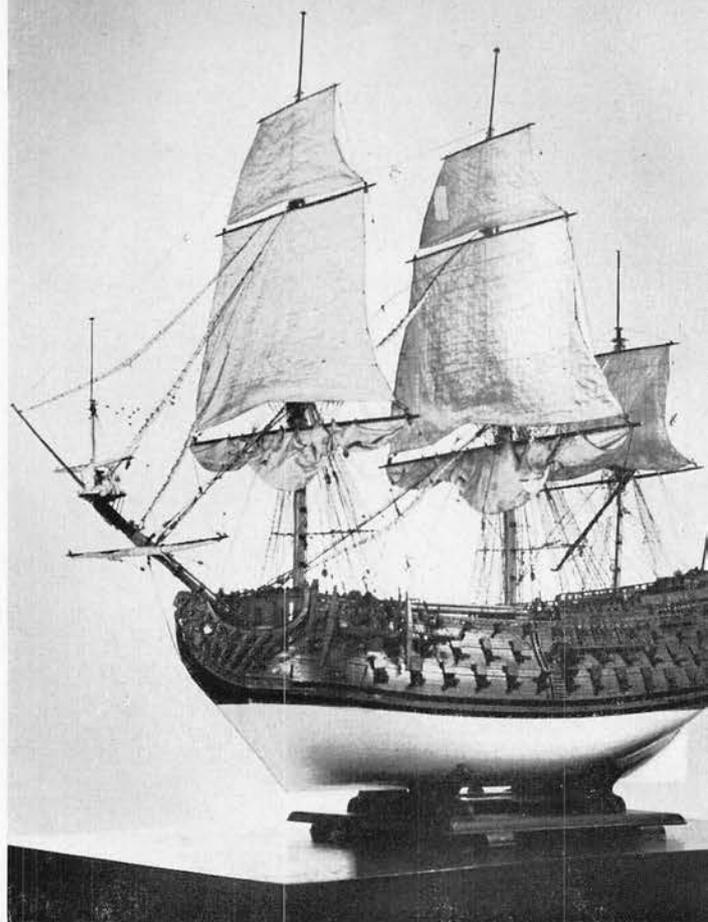
Wahrscheinlich handelt es sich um die „Royal George“, ein wuchtiges Kriegsschiff, das 1715 gebaut wurde. Ein erhalten gebliebener Werftbauplan und zeitgenössische Kupferstiche lassen darauf schließen.

Gut verpackt überstand das Modell den Krieg. Nachdem wir es gereinigt und zerbrochene Teile, ohne den ursprünglichen Zustand zu verfälschen, ersetzt haben, steht es jetzt allen sichtbar in der Abteilung Schiffstechnik der T. H.

Neben den Instandsetzungsarbeiten lief die genaue Vermessung des Modells. Aus den Abständen der Tiefgangsmarken errechneten wir den Maßstab 1:48 und die Größen des Originals: Länge, Batteriedeck 52,5 m, Breite, Außenhaut: 15,0 m, Wasserverdrängung 2500 t. Das Modell ist über alles etwa 1600 mm lang und hat eine Höhe von Kiel bis Flaggenknauf Großmast von etwa 1350 mm.

Die Decksbeplankung ließ man gleich fort, um dem Betrachter einen Einblick in das Schiffsinnere zu gewähren, denn auch alle Verbände sind naturgetreu nachgebildet. Nach dem Einbau von zwei Röhrenlampen kann jetzt das Schiff auch von innen ausgeleuchtet werden.

Die „Royal George“ gehört zu den seltenen Linienschiffsmodellen aus jener Zeit, die vollständige Besegelung tragen. Auch die Takelage entspricht genau dem Stand der damaligen, recht verzwickten Segeltechnik.



Bewaffnet war das Schiff mit 100 Kanonen, darunter 28 32-Pfündern. Die Geschütze im unteren Batteriedeck kamen wahrscheinlich selten zum Schuß, da der Abstand CWL bis Unterkante Pforten beim Original nur 1350 mm beträgt. Bei geöffneten Pforten mußte ein Vollschlagen des Schiffes befürchtet werden. 800—1000 Seeleute und Kanoniere lebten auf diesem Schiff unter härtesten räumlichen Bedingungen!

Im Gegensatz dazu steht die künstlerische Gestaltung dieses Flaggschiffes. Das zeigen die Fotografien, die zum Teil die natürliche Größe wiedergeben. Besonders das Heck ist mit Schnitzereien aus hartem Rosenholz überladen. Wappen, Muster und allegorische Gestalten ziehen sich in Reliefform um das ganze Schiff. Spielende und posaunblasende Engel runden die Ecken ab. Natürlich fehlen auch ein Landesvater (wahrscheinlich Georg II) und seine Gemahlin nicht. Diese beiden geschnitzten Köpfe über dem oberen Heckrundgang sind nur 7 mm groß!

Aufnahmen der Treppe zum Quarterdeck und dem Fallreep zur Eingangspforte veranschaulichen die bis ins Kleinste gehenden Nachbildungen der Einzelteile.

Bild oben: Linienschiffsmodell aus dem 18. Jahrhundert

Bild unten links: Die Takelage entspricht dem Stand der damaligen verzwickten Segeltechnik

Bild unten: Die Decksbeplankung ließ man gleich fort, um dem Betrachter einen Einblick in das Schiffsinnere zu gewähren

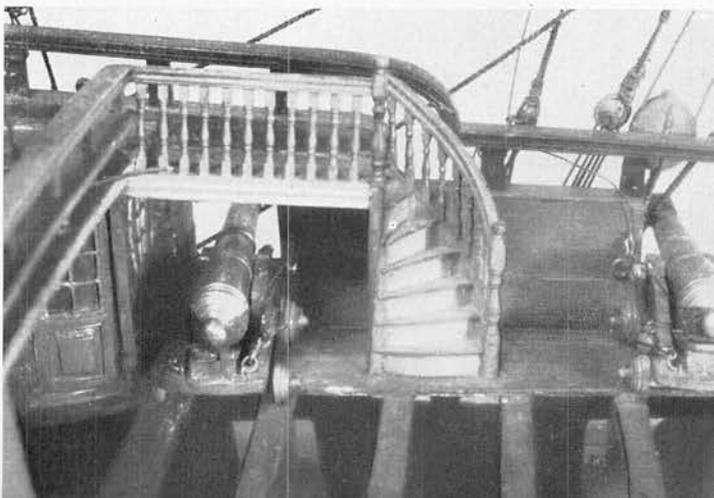
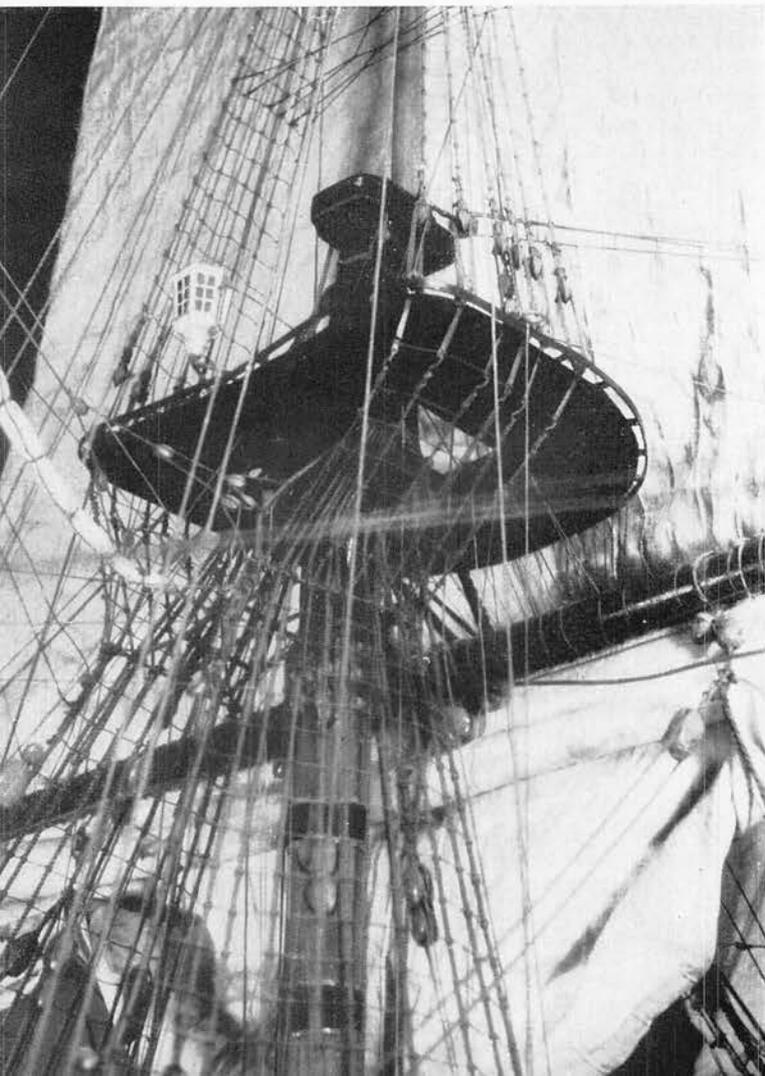




Bild links:
Das Schiff war
mit 100 Kanonen
bewaffnet

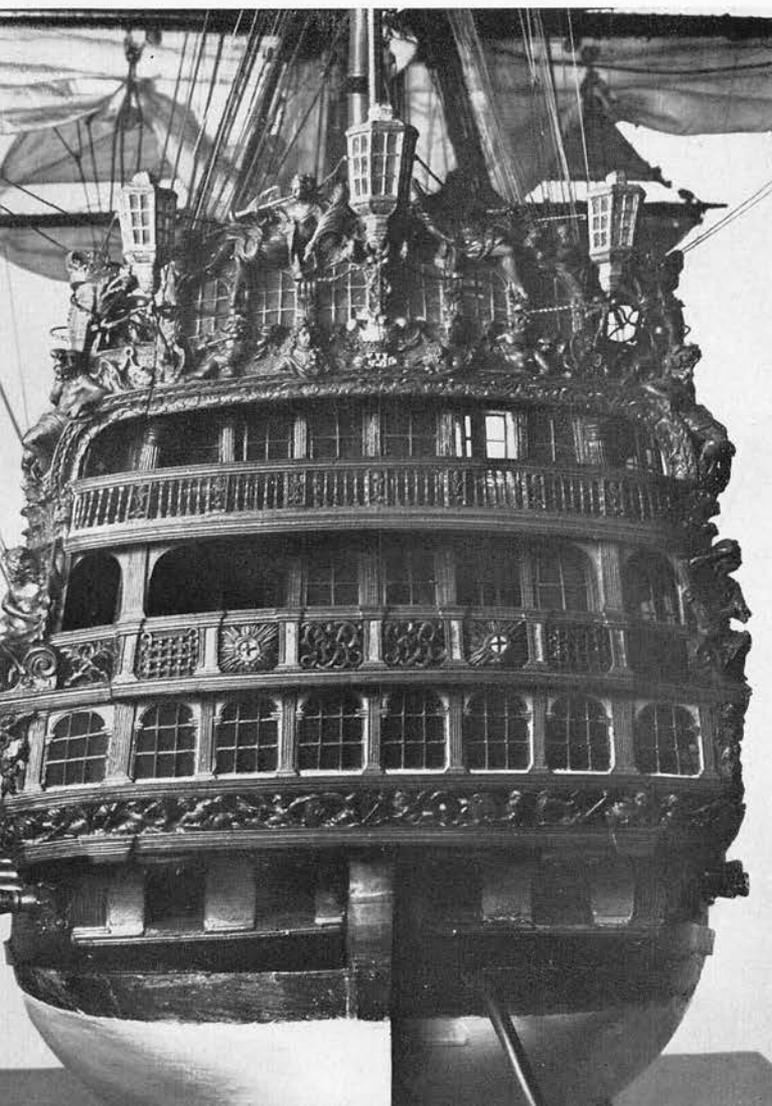
Bilder unten:
Das Heck ist mit
Schnitzereien
überladen

(Fotografien mit
Genehmigung von
Herrn Dipl.-Ing. H. Anders,
T. H. Hannover)

Man kann stundenlang vor dem Modell stehen, und viele Fragen und Probleme tauchen auf. Die vergangene Zeit und ihre Menschen werden plötzlich lebendig. Nur einige Andeutungen: Unter dem Klüverbaum die ständig von Seewasser durchspülte Arrestzelle läßt rohe Gesetze erahnen. Im Heck die Prunkräume der Admirale und nicht weit davon entfernt die muffigen engen Räume der Mannschaft neben Kanonen und Pulverkammern!

Unwillkürlich zieht man Vergleiche zu dem Stand der heutigen sozialen Verhältnisse an Bord. Wer von euch die Schiffsabteilung des Museums für Hamburgische Geschichte kennt, weiß, mit welchen einfachen Mitteln damals auf den Werften gearbeitet wurde. Hut ab vor den Arbeitern, Technikern und Künstlern, die diese Schiffe bauten!

Klaus Kleibömer



Besuch bei Conz

Am 4. Februar 1955 fuhr wieder einmal eine Gruppe von 30 Lehlrlingen in Begleitung von Ing. Müller I und Mstr. Vogl zu einer Besichtigung eines Hamburger Großbetriebes. Während voriges Mal Phönix Harburg das Ziel war, wandten wir uns jetzt nach Norden zur Firma „Conz“ in Bahrenfeld. Strahlender Sonnenschein begleitete uns bis an die Tore des Betriebes.

Nach einigen Förmlichkeiten, zu denen auch die diskrete „Viehzählung“ beim Eintreten gehörte, konnten wir uns im Innern der Umzäunung einmal umsehen. Ein heller Empfangsraum mit schwungvollen Stilmöbeln hatte Mühe, uns allen genügend Sitzgelegenheit zu bieten, und bald erschienen auch die beiden Ausbildungsleiter der dortigen Lehrwerkstatt und übernahmen je eine Gruppe von 15 Mann zur Führung.

In der großen Werkhalle empfing uns das stete Rattern der vielen Stanzen. Ein feiner, bekannter Duft, der elektrischen Geräten eigen ist, stieg uns in die Nase. Vorbei an kleinen Maschinen führte der Weg zu einem automatischen Isolierungsapparat, der eine Seite dünnen Blechs mit einer Schutzfarbe überzieht, die sofort trocknet. Diese Stücke werden dann zu den einzelnen Stanzen transportiert. Die größte davon arbeitet im Folgeschnittverfahren mit einem zweiteiligen Säulenführungsschnitt, was in der Technik noch neu und schwierig herzustellen ist. Sie besitzt eine Schnittbreite von 170 mm und einen Vorschub von 165 mm. Der Hub ist sehr gering bei einem Druck von 85 t. Die kleineren Maschinen besitzen eine Hubzahl bis 230 in der Minute. Die winzigen gestanzten Teile werden durch stehengebliebene Blechrippchen alle wie an einem Band zusammengehalten und können so leichter transportiert und verarbeitet werden.

Bemerkenswert ist bei fast allen Maschinen die beidhändige Bedienung, die einen Unfall von vornherein ausschließt! Manche Stanzen werden durch Herunterziehen des Schutzgitters in Tätigkeit gesetzt! — Das geformte Blech läuft dann weiter seinen Weg. Es wird auf Spindeln gesteckt, in einer Presse zusammengedrückt und gleichzeitig mit einer Aluminiumlegierung vergossen. Das ergibt nach der weiteren mechanischen Bearbeitung den Anker. Die Gußgehäuse und andere Teile für die Motoren werden in einer zweiten Halle hergestellt. Wo man auch hinsieht, überall gibt es nur vollautomatische Bedienung der Maschinen. Daumenkraft bewirkt alles. Der Dreher oder Fräser hat nur noch die Stücke aufzuspannen und abzunehmen. Für den Maschinenbauer bleibt eine Arbeit: Entgraten.

Man erkennt im Betrieb deutlich eine straffe Arbeitsplanung, die durch den Serienbau bedingt ist. Die einzelnen Arbeitsgänge laufen Hand in Hand. Schnelligkeit ist die Devise, und Sauberkeit bei der Arbeit gilt bei Conz als Vorbedingung für die Leistung. Es gibt 20 Jahre alte Maschinen, die man für neu hält, obwohl sie bis jetzt noch nicht gestrichen wurden!

Die Firma besitzt einen dauernden Lagerbestand von 10 000 Elektromotoren. Manche davon arbeiten mit einer Spannung von 6000 Volt. Schiffsgeneratoren bis 2,5 m Durchmesser können gebaut werden. — Wir waren sehr erstaunt. Solch leistungsfähiger Großbetrieb, und die meisten von uns wußten nicht einmal, daß er existiert, obwohl er ganz in der Nähe liegt! Das wird nun ja besser werden. Durch die fortlaufenden Besichtigungen von der Werft aus werden wir bestimmt noch viel Neues und technisch Interessantes kennenlernen! Wir sind schon gespannt auf das nächste Ziel! Chr. Bergmann

Es muß doch Frühling werden

Der Gregorianische Kalender hat zwar den Frühlingsanfang schon angezeigt, das ändert aber nichts daran, daß es in unseren Breiten noch schändlich kalt ist. (Es hat durchaus den Anschein, als ob sich nicht nur hohe Politiker, sondern auch hohe Kirchenherren nicht einigen können, oder sollte etwa . . . ?)

Diese Kälte empfindet jedermann, besonders wenn sie des Morgens gegen 6 Uhr feucht und heimlich über den Erdboden kriecht und sich ohne Anmeldung hinterlistig von unten in die Hosenbeine einschleicht und selbst die bewährteste Unterhose Lügen straft, als ausgesprochen unangenehm und lästig. Darüber tröstet auch kaum der immer wieder schöne Ausblick von der Neumühlener Höhe über die Elbe hinweg, denn, es hat den Anschein, nur wenige zu schätzen wissen.

Zum Glück liegt heute morgen kein neuer Schnee, denn sonst wäre man wieder gezwungen, auf der großen Treppe mit Hilfe eines sinnreich konstruierten Treppengeländers Stehaufmännchen zu spielen. Und welcher gute Demokrat ist gewillt, noch vor Einführung einer evtl. Wehrpflicht derartige Späße zu so früher Morgenstunde mit sich treiben zu lassen. Kein Wunder also, daß alles den Kopf so weit wie möglich in die Kragenöffnung zurückzieht und die Arme bis zu den Ellenbogen in die Taschen vergräbt.

Auf der Brücke ruft bereits ein Vertreter romantisch christlicher Seefahrt, teils mit der Kraft der Überzeugung eines Rasierklingenverkäufers der Mönckebergstraße, teils mit dem sonoren Gleichmut des Frühaufstehers, den Dampfer der DW aus.

Aber kaum haben wir den Dampfer betreten, da verändern sich auch schon die Gesichter, sei es verärgert

(dies sind nur Einzelgänger), belustigt oder sogar erfreut. — An dieser Stelle angekommen, müßte ich eigentlich alles oben Gesagte streichen, alles, was ich über den verhinderten Frühling gesagt habe. Er ist nämlich gar nicht verhindert, er hat sich nur dieses Mal einen etwas anderen Weg gewählt. Nun, warum soll nicht auch einmal der Frühling, der allgemeinen Tendenz unserer Zeit entsprechend, originell sein, denn wer interessiert sich heute schon noch für den normalen und natürlichen Ablauf der Dinge.

Dieses Jahr sollte Fiete den Frühling zu uns bringen, er hatte ihn in seinem Geigenkasten entdeckt. Fiete hatte sich fein säuberlich ein weißes Tuch vor den Kragen gelegt, die Geige zwischen Kinn und Schulter geklemmt und stand nun, umschmeichelt vom Dunst des Diesel-Ols und Tabak-Qualms und spielte, spielte voller Inbrunst im Glauben an den Frühling. Fiete ist kein Paganini oder Georg Kuhlenskampff, jedenfalls nicht zu dieser Tageszeit. Aber er bringt es fertig, daß nur die Hälfte der sonst passionierten Dampferschläfer die Köpfe zum Nickern hängen läßt, und selbst die anderen, die sonst mit wissenschaftlicher Gründlichkeit ihr Groschen-Morgenblatt studieren, sehen auf und hören zeitweilig zu. Jedenfalls aber, und das finde ich so schön, ist kaum noch ein brummiges, unausgeschlafenes Gesicht zu sehen. Eine Geige bleibt eben doch eine Geige. Und wenn Fiete uns den Gefallen tut, für uns zu spielen, dann sollten wir ihm ruhig den Gefallen tun, die paar Mißtöne, die ihm ab und zu unterlaufen, zu überhören. — Ich meine ja nur, — weil wir doch alle auf den Frühling warten.

Erich Thormann, FMU

Es war doch ganz schön in Deutschland

Noch vor ein paar Jahren konnte kein Ausländer, der während des Krieges in Deutschland gearbeitet hat, sagen, daß es ihm in Deutschland gut gegangen ist, weil er dann Gefahr lief, in seinem Vaterland Schwierigkeiten zu haben.

Es war damals Grundsatz, daß jeder Fremdarbeiter in Deutschland mißhandelt worden sein muß. Zu jener Zeit gingen die wildesten Geschichten über uns um. Viele Fremdarbeiter mußten zu Hause auf uns schimpfen, um nicht eingesperrt zu werden. Zum Schluß wußte draußen niemand mehr, was Wahrheit und was Dichtung war. Wir wußten immer schon, daß diese Erzählungen im allgemeinen unsinnig waren. Inzwischen haben wir aber auch von einigen früheren Mitarbeitern der DW aus dem Westen Post bekommen. Den Leuten ist es bei uns so gut gegangen, daß sie gern wieder bei uns arbeiten möchten.

Holland

Dordrecht, den 20. Februar 1952

An den Herrn Direktor der
Deutsche Werft (G. & A.), Hamburg.

Ihrer hochachtungsvoll
Herr Direktor,

Hiermit möchte ich Sie ergebenst bitten mir bei meiner Rückkehr nach der Deutsche Werft behilflich zu sein.

Während des letzten Krieges wurde ich vom hiesigen Arbeitsamt nach Deutschland zum Arbeitsersatz verpflichtet und wurde auf der Deutschen Werft in Hamburg-Finkenwerder in einer Transportkolonne eingestellt, wo ich vom 1. Juni 1942 bis Anfang April 1945 arbeitete.

Die Zusammenarbeit zwischen meinen Vorgesetzten und mir war außerordentlich gut, wie auch mit den Hamburger Arbeitskollegen. Ich möchte Sie aufrichtig bekennen, dass ich bis auf heute noch nie mit solch einer Freude gearbeitet habe wie auf der Deutschen Werft. Nach dem Kriege kehrte ich nach Holland zurück, doch musste schon nach zwei Wochen feststellen, dass ich mich hier nicht mehr erleben konnte. Verschiedene Arbeit habe ich schon angefordert aber alle von kurzer Dauer. Ich kann den Gedanken nicht los werden einmal in der vertrauten Hamburger Umgebung arbeiten und wohnen zu dürfen. Mehrmals habe ich schon an der Deutsche Werft geschrieben mit der Bitte zurück kommen zu dürfen, jedoch ohne Erfolg. Sie können sich meine Freude erdenken als ich endlich die Nachricht erhielt eingestellt werden zu können. Man hatte sogar für ein Zimmer gesorgt (Lager Rüschemeyer).

Aber zwei Wochen später erhielt ich die Nachricht, dass man auf Grund schweriger Arbeitslosigkeit geschwungen war meine Einstellung vorläufig auf zu stellen.

In ich in einer holländischen Zeitung gelesen habe, dass viele Holländer in Hamburg tätig sind, so möchte ich Sie bitten mir

Wir geben zwei Grüße, die uns in letzter Zeit erreichten, wieder und freuen uns, daß wir bei unseren „Fremdarbeitern“ in guter Erinnerung geblieben sind. Einer von unseren früheren Betriebsangehörigen wird jetzt zu uns zurückkehren. Hoffen wir, daß er sich bei uns genau so wohl fühlt wie damals.

Herzliche Grüsse an
alle Arbeitskameraden
1941-45
Sendet Euch
Häle und Gemahl
Hermann

Kriegsgefangene bitten: „Vergesst uns nicht!“

Auch in diesem Jahr geht die Bitte an alle Kreise der Bevölkerung, durch Spenden die Brücken zu festigen, die unsere Gefangenen mit der Heimat und ihren Angehörigen verbinden. Für die Hoffnung der Gefangenen auf Heimkehr und Wiedervereinigung mit ihren Angehörigen ist die Erhaltung der seelischen und körperlichen Widerstandskraft wichtigste Voraussetzung. Allen von dem Unglück der jahrelangen Trennung noch betroffenen Menschen beizustehen, sollte für alle Deutsche eine verpflichtende Herzenssache sein. Jede Spende trägt dazu bei, das Band der Hoffnung zwischen hüben und drüben zu festigen und die Größe des Leides zu mildern.

Spendet alle für die

„Kriegsgefangenenhilfe der Wohlfahrtsverbände!“

Deutsches Rotes Kreuz / Arbeiterwohlfahrt, Hauptausschuß
Deutscher Caritasverband
Evangelisches Hilfswerk für Internierte und Kriegsgefangene
Die Einzahlungen sind steuerabzugsfähig!

Sämtliche Banken, Sparkassen, Volksbanken, Ländliche Kreditgenossenschaften, Postscheckämter u. Zentralbanken im Bundesgebiet und in West-Berlin nehmen Einzahlungen entgegen unter dem Stichwort „Kriegsgefangenenhilfe der Wohlfahrtsverbände“ zugunsten d. Konten

Nr. 800 Städt. Sparkasse, Bonn
Nr. 10 000 Bankverein Westdeutschld., Fil. Bonn
Nr. 33 500 Rhein-Ruhr-Bank, Filiale Bonn
Nr. 10 000 Rhein.-Westf. Bank, Filiale Bonn
Nr. 8 900 Bank f. Gemeinwirtschaft AG, D' dorf
Nr. 10 000 Volksbank Bonn
Nr. 10 000 Rhein. Landesgenossenschaftskasse
Filiale Bonn
Nr. 1075 Postscheckamt Köln

Diese Fremdwörter!

Es ist schon schlimm genug mit den vielen Ausdrücken, die wir bisher aus lebenden oder toten Fremdsprachen übernommen haben. Da passieren schon die kompliziertesten Sachen bei ihrer Anwendung. Am besten ist es immer, wenn man sich bemüht, möglichst nicht „geschwollen“ zu reden, sondern sich so auszudrücken, daß jeder auf Anhieb versteht, was der andere eigentlich will. Trotzdem müssen wir über die gebräuchlichsten Fremdwörter im Bilde sein, zumal sie ja auch in der großen Politik eine bedeutende Rolle spielen. Nehmen wir also die alte Gewohnheit auf und besprechen wir wieder in jeder unserer Werkzeitungen eines der besonders viel verwendeten Wörter, über die mancher vielleicht nicht ganz im klaren sein mag. Heute hat es mir das Wort „Co-Existenz“ angetan.

„Co-Existenz“ heißt eigentlich nichts weiter als „Zusammen-Existenz“, oder besser „Zusammen-Bestehen“. Das Wort soll nur zum Ausdruck bringen, daß irgend etwas neben irgend etwas anderem besteht. In der Politik hat man nun diesem Begriff eine etwas andere, übertragene Bedeutung beigelegt. Man meint damit das Nebeneinanderbestehen verschiedener Anschauungen und Systeme, praktisch bezeichnet man damit die Möglichkeit des Nebeneinanderbestehens der östlichen Weltauffassungen und der westlichen Anschauungen, wobei natürlich auch das Nebeneinanderleben der verschiedenen Staatssysteme gemeint ist.

Alle Leute, die den Begriff „Co-Existenz“ im Munde führen, meinen entweder, daß die Sowjet-Union mit ihren Verbündeten und Satelliten neben den USA und den son-

stigen westlichen oder westlich orientierten Staaten bestehen könnten, oder sie sind der Ansicht, daß das nicht geht. Damit wäre der Begriff „Co-Existenz“ eigentlich geklärt.

Es muß aber darauf hingewiesen werden, daß Ost und West dem Begriff eine unterschiedliche Bedeutung gegeben haben. Im Westen meint man, daß Ost und West friedlich nebeneinander leben sollen und können, ohne sich gegenseitig zu stören, während der Osten meint, Ost und West können ohne Krieg nebeneinander leben, die weltanschauliche Auseinandersetzung müsse aber weitergehen. Darin liegt eine Gefahr, wie sich jeder selbst ausrechnen kann. Das Grundprinzip der Staatsidee der Sowjet-Union ist der Wille zur Weltrevolution und zur Ausbreitung der kommunistischen Theorien in alle Länder der Welt. Diese Ausbreitung der Idee soll also weitergehen, während die Staaten anscheinend friedlich nebeneinander leben. Dadurch aber, daß der Kommunismus seinem Grundprinzip getreu sich als Ideologie überall durchsetzen will, wird letzten Endes in dem Maße, in dem dieser Wille Tatsache wird, die westliche Welt eingeengt. Wir wissen ja, daß in verschiedenen westlichen Ländern die kommunistische Partei eine so große Rolle spielt, daß immer die Gefahr gegeben ist, daß dort ein kommunistischer Umsturz erfolgt. Damit wäre dann die „Co-Existenz“ für dieses Land beendet. Woraus zu ersehen ist, daß die „Co-Existenz“ nur ein Wunschtraum sein kann. Das haben wir Deutschen übrigens schon immer gewußt, andere werden das auch noch lernen.

Allers

Ein Brief an den Klabaftermann

Lieber Klabaftermann!

Wie man unserer Wertzeitung entnehmen kann, bist Du für die verschiedensten Belange bezüglich Werftangelegenheiten zuständig. Somit glaube ich, daß ich mit meiner nachstehenden Frage und den darauf folgenden Vorschlägen bei Dir Gehör, Verständnis und Unterstützung finden werde.

Es gibt bei uns auf der Werft die verschiedensten Vereinigungen, wie Sportabteilung mit Fußball, Handball, Faustball, Tischtennis usw., Schachklub, Gesangverein und vielleicht noch andere, von denen ich noch nichts weiß.

Meine Frage geht jetzt dahin: Ist es nicht möglich, mit Deiner Unterstützung natürlich, einen „Englisch-Klub“ ins Leben zu rufen?

Aufgabe dieses Klubs soll sein, Werftangehörigen, die sich in der englischen Sprache vervollkommen wollen, Hilfestellung zu geben. Ich könnte mir vorstellen, daß dort so allerlei Leute zusammenkommen werden, wenn sie erfahren, wie die Sache gedacht ist.

Mein Vorschlag geht dahin, daß man sich ein- oder zweimal in der Woche nach Büroschluß in einem zur Verfügung gestellten Raum trifft und dort ganz zwanglos über irgendwelche Dinge plaudert, englisch natürlich. Man könnte sich über Kultur, Technik, Politik oder auch über Fragen des täglichen Lebens unterhalten und kann somit spielend leicht nicht nur seine Kenntnisse der englischen Sprache vervollständigen, sondern erweitert auch damit gleichzeitig seinen Horizont, und nicht zuletzt kommen dann die Früchte auch dem Betrieb zugute.

Schwierig ist natürlich die Sache mit dem Mann, der die englische Sprache hundertprozentig beherrscht und die Stunden leiten kann, auf Fehler aufmerksam macht usw. Aber da denke ich, daß es mit Deiner Unterstützung doch wohl möglich sein wird, unter gut 9000 Leuten einen dafür zu finden.

Der Grund für meine vorstehende Anregung ist folgender: Man kommt innerhalb seines Aufgabenbereiches viel mit der englischen Sprache in Berührung und stellt dann fest, daß einem doch noch sehr viel fehlt, um sie einigermaßen sicher zu verstehen und wiederzugeben. Einen Kursus zu besuchen kostet nicht nur sehr viel Geld, sondern noch mehr Energie, die einem dann am anderen Tag während der Arbeit fehlt. Es ist doch so, wenn man nach achteinhalb Stunden Arbeit nach Hause kommt, schnell sein Essen hinunterschlingt und sich dann zwangsläufig mit müdem Haupt in den Kursus begibt, der meistens auch noch sehr trocken ist, daß dann Überanforderungen an Geist und Körper gestellt werden, die meiner Ansicht nach am anderen Tage fehlen. Und schließlich kann doch wohl der Betrieb verlangen, daß der einzelne seine Arbeit hundertprozentig ausführt. Zwei Herren auf einmal kann man schlecht dienen. Einer von den beiden kommt immer ins Hintertreffen.

Soweit die Begründung meines Vorschlages. Zum Schluß möchte ich noch folgendes sagen: Ich glaube, nicht fehl zu gehen in der Annahme, daß, sollte sich unter den Werftangehörigen niemand finden, der bereit ist, die Leitung der Stunden zu übernehmen, die eventuellen Teilnehmer auch gern einen kleinen Unkostenbeitrag für einen Lehrer oder ähnliches von außerhalb zahlen würden. Ich würde mich freuen, Deine Meinung über meinen Vorschlag zu hören und grüße Dich bis dahin als Dein

Günter

*

Wie ist es mit dem Vorschlag? Gar nicht dumm, nicht wahr? Wer Lust hat, mitzumachen, kann sich bei mir melden. Ich werde alle Interessenten dann zusammenbringen.

Herzlichst

Euer Klabaftermann

Noch einmal die Docks in Finkenwerder

Ohne unser Zutun hat eine Hamburger Morgenzeitung Anfang März 1955 unter Verwendung unseres kurzen Berichts in der Februar-Ausgabe unserer Werkzeitung zu der Dockfrage Stellung genommen. Gegen diese Meinungsäußerung, die sachlich nicht angreifbar ist, ist die Firma Blohm & Voss nunmehr mit einer Gegendarstellung in der gleichen Morgenzeitung hervorgetreten, in der einige Behauptungen der ersten Bemerkung dieser Zeitung angegriffen werden.

Blohm & Voss behauptet, daß es nicht richtig sei, daß die Bundesregierung die Docks zurückgekauft habe. Die genannte Firma behauptet weiter, daß es nicht richtig sei, daß das Gericht im einstweiligen Verfügungsverfahren festgestellt habe, der Werft in Steinwerder stehe kein Eigentum an den Docks zu.

Wir wollen keine Pressefehde heraufbeschwören, halten es aber für notwendig, daß wenigstens im eigenen Betrieb keine Mißverständnisse über die Dockfrage bestehen. Wir wollen daher ganz kurz auf die Behauptungen der Firma Blohm & Voss eingehen.

Die königlich-britische Regierung hat am 16. 6. 1952 durch den britischen Hochkommissar der Bundesregierung die Docks zum Kauf angeboten. Das Angebot erfolgte in schriftlicher Form und war an den Bundeskanzler gerichtet. Das Schreiben ist von dem damaligen Geschäftsführenden Hohen Kommissar J. G. Ward unterzeichnet. In diesem Angebot heißt es wörtlich:

„Bei der Zusammenkunft am 13. Juni kamen Eure Exzellenz mit Sir Ivon Kirkpatrick darüber überein, auf welcher Grundlage gewisse Schwimmdocks, die gegenwärtig der Regierung des Vereinigten Königreiches gehören, der Bundesrepublik zu übereignen wären.“

Es heißt dann weiter: „Die Bundesregierung übernimmt das Eigentum an den erwähnten Docks in dem Zustand, in dem sie sich befinden.“

Daraufhin hat der Bundesfinanzminister am 10. 2. 1953 beim Haushaltsausschuß des Bundestages die notwendigen Mittel „zum Rückkauf der von den Alliierten beschlagnahmten Schwimmdocks“ angefordert. In der Begründung dieser Anforderung heißt es u. a.: „Das Vereinigte Königreich Großbritannien überläßt das unbeschränkte Eigentum an den 16 Docks der Bundesrepublik Deutschland.“

Am 26. 3. 1953 hat dann das Auswärtige Amt der Bundesregierung auf das Angebot vom 16. 6. 1952 geantwortet. Die Antwort ist vom Bundeskanzler persönlich unterzeichnet worden. Zum Schluß dieses angeführten Schreibens wird darauf hingewiesen, daß die Bundesregierung in Übereinstimmung mit dem englischen Hohen Kommissar in der Frage des Eigentums an privaten Schwimmdocks der Auffassung sei, daß die Bundesregierung durch die Bestätigung dieser Vereinbarung keine Präjudizierung erleiden könne.

Durch das Schreiben vom 26. 3. 1953 war der Vertrag zwischen der Bundesregierung und dem Vereinigten Königreich zustande gekommen. Die Rechte an den Docks sind mit diesem Tage auf die Bundesregierung übergegangen. Die Bundesregierung hat inzwischen erklärt, durch den Vertrag kein Eigentum erworben zu haben. Sie ist vielmehr der Ansicht, daß die Firma Blohm & Voss Eigentümerin der Docks geblieben sei.

Mit dem bereits oben erwähnten Schreiben vom 26. 3. 1953 hatte das Auswärtige Amt die britische Regierung gleichzeitig gebeten, drei weitere Sektionen des Docks VII, die noch in Steinwerder lagen, in den Vertrag einzubeziehen. Das Schreiben vom 26. 3. 1953 ist durch den Hohen Kommissar am 19. 4. 1953 mit einem an den Vizekanzler Blücher gerichteten Schreiben beantwortet worden. Dieses Schreiben wurde deswegen an den Vizekanzler Blücher gerichtet, weil der Bundeskanzler damals im Urlaub war.

Mit dem Schreiben vom 19. 4. 1953 hat der Hohe Kommissar sein Einverständnis zur Übereignung der drei noch in Steinwerder liegenden Sektionen des Docks VII erklärt und gleichzeitig zum Ausdruck gebracht, daß der Hohe Kommissar zur Kenntnis genommen habe, die Bundesregierung sehe in der am 26. 3. 1953 zustande gekommenen Vereinbarung keine Präjudizierung ihrer Meinung.

Aus alledem geht eindeutig hervor, daß die Engländer sich im Zeitpunkt der Vertragsverhandlungen mit der Bundesregierung als Eigentümerin der Docks angesehen und daß sie die Docks der Bundesregierung zum Kauf angeboten haben. Die Engländer haben auch den geforderten Kaufpreis von 1.250.000.— £-Stg. (15 000 000,— DM) bekommen.

Wenn die Bundesregierung kein Eigentum erwerben wollte, mußte sie das klar und deutlich zum Ausdruck bringen. Für den Fall, daß der oben erwähnte Schlußsatz in dem Schreiben vom 26. 3. 1953 ein wirksamer Hinweis darauf sein sollte, daß die Bundesregierung kein Eigentum erworben haben will, dann ist ein Kaufvertrag nicht zustande gekommen. Nach deutschem Recht ist dann nach wie vor das Vereinigte Königreich Eigentümer der Docks, zumal die Bundesregierung in einer Erklärung des Auswärtigen Amtes an das Landgericht Hamburg zum Ausdruck gebracht hat, daß sie auch nicht in verdeckter Stellvertretung für die Firma Blohm & Voss die Docks erworben haben will. Eine dahingehende Behauptung hatte in dem zwischen uns und Blohm & Voss schwebenden Rechtsstreit nämlich die Firma Blohm & Voss aufgestellt. Da also die Eigentumsverhältnisse völlig ungeklärt sind, andererseits aber die Firma Blohm & Voss Eigentumsrechte geltend macht, war es nur richtig, daß die Deutsche Werft Klage mit dem Ziel auf Klärung der Eigentumsverhältnisse erhoben hat.

Wir haben in unserem kurzen Bericht in der Februar-Nummer nicht die Behauptung aufgestellt, daß das Gericht in dem einstweiligen Verfügungsverfahren festgestellt habe, die Werft in Steinwerder sei nicht Eigentümerin. Wir haben vielmehr lediglich gesagt, daß „das deutsche Gericht die Firma Blohm & Voss darauf hinwies“, daß ihr kein Eigentum an den Docks zustehe. Der Vorsitzende der 4. Zivilkammer des Landgerichts hat in der mündlichen Verhandlung über die von Blohm & Voss beantragte einstweilige Verfügung eindringlich und klar erklärt, daß die Firma Blohm & Voss nicht Eigentümerin der Docks sei, und daß schon aus diesem Grunde der Antrag auf Erlaß einer einstweiligen Verfügung gegen die Deutsche Werft zurückgewiesen werden müsse. Der Vorsitzende der Kammer hat den im Termin anwesenden Herrn Rudolf Blohm über das Schicksal seines Antrages nicht im geringsten im Zweifel gelassen und ihm geraten, seinen Antrag zurückzunehmen, damit nicht alle Aussichten auf eine außergerichtliche Vereinbarung zwischen den beiden Werften verbaut würden. Nach langem Hin und Her hat dann der Prozeßvertreter der Firma Blohm & Voss seinen Antrag zurückgenommen. Die Firma Blohm & Voss mußte die erheblichen Kosten des Rechtsstreites tragen.

Es ist richtig, daß im übrigen vor dem Landgericht vereinbart wurde, man wolle über das Bundeswirtschaftsministerium einen Ausgleich versuchen. Dieser Ausgleichsversuch ist gescheitert.

Der Rechtsstreit wegen der Feststellung, daß die Firma Blohm & Voss nicht Eigentümerin der Docks ist, schwebt zur Zeit noch vor dem Landgericht. Über den Ausgang des Prozesses werden wir zu gegebener Zeit offen und klar berichten.

Wir haben von unserem Bericht im Februar 1955 nichts zurückzunehmen.

Und eins noch: Wer glaubt wohl, daß Blohm & Voss nicht längst auf Herausgabe der Docks geklagt hätten, wenn sie auch nur eine geringe Chance sehen würden? Allers

Diese Schiffbauer

Ja, da sind sie wieder, die lustigen Schiffbauer. Wer dabei war am 19. Februar im „Schützenhof“ (E. Leseberg) Osdorf, wird mit einem leichten Schmunzeln an dieses Kappenfest zurückdenken, das unter dem Motto „Jubel, Trubel, Heiterkeit“ einen guten Start hatte. Wer sind eigentlich diese lustigen Schiffbauer? Nun, ein paar Kollegen, welche Interesse daran hatten, die Gemeinschaft innerhalb des Betriebes außerhalb des Betriebes durch ein Fest zu festigen. Mitmachen konnte jeder, der einmal richtig von Herzen lustig sein mochte. So war es auch an diesem Abend. Ein gemieteter Omnibus brachte die Kollegen und Gäste vom Bahnhof Altona über Teufelsbrück nach Osdorf.



Vorbereitungen zum Waldtanz

Unser 1. Vorsitzender, Kollege Bock, eröffnete den Ball und dankte insbesondere unserer Betriebsabteilung sowie den Kollegen für ihre Mitarbeit zum Gelingen des Festes.

Bemerkenswert in seinen Ausführungen war: „Wer heute abend vom Betrieb oder der Arbeit spricht, redet oder

denkt, zahlt eine Runde.“ Der nun folgende Schunkel- und Schneeballwalzer, bei dem jeder mitmachen mußte, ob er wollte oder nicht, brachte gleich das Blut in Wallung. Die Stimmung erreichte den Höhepunkt, als die vom Theater und Funk bekannte Sängerin „Teddy Omen“ Melodien aus Lehars „Lustige Witwe“ vorsang, begleitet vom Musikklub Finkenwerder unter der Leitung von Kapellmeister Hans Schöffeler. Im weiteren Verlauf des Abends wurden die immer wieder Heiterkeit erregenden Tänze wie Flaschentanz, Tischentanz, Luftballontanz usw. gespielt. Sämtliche Rekorde des Frohsinns und des Humors schlug der Waldtanz. Dieser wurde als Polonaise getanzt und erstreckte sich auf sämtliche Räume des Lokals. Dabei trugen die Damen die Jacketts der Herren mit dem Futter nach außen, während die Herren mit aufgekrempeelten Hosen marschierten.



Und so sieht er aus, wenn er fertig ist



Das sind sie, die lustigen Schiffbauer

Wer sich im Laufe der Nacht müde getanzt hatte, konnte mit dem Bus vom Lokal um 2.00 Uhr und 3.00 Uhr oder 4.30 Uhr zum Bahnhof Altona fahren.

Ja, wer möchte da nicht mitmachen. Schon jetzt ist die Nachfrage groß, wann der nächste Ball ist. Im Mai machen wir eine Dampferfahrt nach Cranz. Am 5. September startet dann der Sommernachtsball im „Schützenhof“ bei E. Leseberg, Osdorf, veranstaltet von den lustigen Schiffbauern

Alwin Bock
Ernst Frenssen

Aus dem Betriebssport

Auch Sportler müssen sich mal außerhalb der Sportplätze treffen. Das haben wir immer schon gewußt. Im Jahre 1954 hatten wir erstmalig Gelegenheit, die Richtigkeit dieser Feststellung zu beweisen. In diesem Jahre haben wir wiederum am letzten Sonnabend des Februar unser Kappenfest gehabt, das sich durch sehr regen Besuch auszeichnete. Der Vorsitzende konnte in seinen kurzen Einleitungsworten wie auch im vergangenen Jahre unseren Oberingenieur Lorenz begrüßen. Auch unser



Der „Matrosenchor“

Brandmeister gehörte zum fröhlichen Kreise. Der Betriebsrat war mit einem geradezu überwältigenden Aufgebot erschienen und hat sich zu unserer aller Freude im Kreise der Sportgemeinschaft richtig wohlgefühlt.

In diesem Jahr trat auch unser neuer „Matrosen“-Chor in Erscheinung, der mit ehrlichem Jubel begrüßt wurde. Unsere Sänger haben ihre Sache wirklich großartig gemacht.



Getanzt wurde fleißig

Die Stimmung war gut, und alle haben sich glänzend unterhalten. Es war ja auch schon 5 Uhr in der Früh, als die Kapelle endlich den Schlußwalzer spielte.

Unsere Fußballer haben am 9. März ihre Spartenversammlung abgehalten und ihren Obmann und den Spielausschuß gewählt. Ende des Monats beginnt die Sommerrunde unserer Fußballmannschaften. Sonst ist über den Fußball nichts zu berichten, weil die Winterrunde vorbei ist und wegen der Unbespielbarkeit der Plätze in den letzten Wochen kein Spiel mehr angesetzt werden konnte.

Unsere Handballspieler hatten ihr auch schon Tradition gewordenen Turnier am 13. März.

Die Tischtennisgruppe nahm am Pokalkampf um den Thörl-Pokal teil. Wie im vergangenen Jahr belegten wir den zweiten Platz. Im Jahre 1953 waren wir im Besitz des Pokals.



In Erwartung der Tombolapreise

Genau wie im vergangenen Jahr soll auch in diesem Jahr ein DW-Schachturnier wieder stattfinden, wobei der DW-Schachmeister 1955 ermittelt werden soll. Interessenten erfahren Einzelheiten im Sportgeschäftszimmer oder in einer Besprechung am 18. April um 18.00 Uhr in unserem Spiellokal Restaurant „Elbschlucht“ in Nienstedten.



„Faruk“ war auch da. Er begrüßt den „Boxer“

Die Einzelergebnisse der Spiele in den Sparten Handball, Tischtennis, Kegeln und Schach geben wir nachstehend bekannt:

Handball:

DW 1. gegen Kreditbank 1.	18:7
DW 1. gegen Affinerie 1.	14:15
DW 1. gegen Philips 1.	13:7
DW 1. gegen Rapid 1.	17:6
DW 1. gegen Finanzbehörde 1.	14:15
DW 1. gegen Nordbank 1.	8:12

Tischtennis:

DW 1. gegen Heidenreich 1.	9:0
DW 1. gegen Flughafen 1.	9:0
DW 2. gegen Bavaria 1.	5:9
DW 3. gegen Eigenhilfe 1.	7:9

Kegeln:

DW 1. gegen DEA 1.	2026:2022
DW 1. gegen Rapid Harburg 1.	2211:1824
DW 2. gegen Albingia 2.	2037:2036
DW 3. gegen Philips Valvo 2.	1982:1994
DW 3. gegen Reemtsma 2.	2152:2089

Schach:

DW 1. gegen DHJ	9:1
DW 2. gegen Hamburg-Mannheimer	4:6

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum



Am 2. März 1955 feierte unser Meister S i c k sein 25jähriges Dienstjubiläum. Meister Sick ist am 26. Februar 1930 erstmalig bei uns als Elektro-Schweißer eingetreten. Wegen seiner umfangreichen Kenntnisse, die er sich mit der Zeit erworben hat, wurde er ab 1. März 1943 als Meister nach Toulon versetzt. Erst nach dem Kriege konnte S., am 28. April 1947, zurückkehren und wurde, da bei uns noch keine Voll-

beschäftigungsmöglichkeit vorhanden war, als Vorarbeiter eingesetzt. Am 15. Mai 1950 war es wieder möglich, Sick als Meister einzusetzen. Als solcher hat er sich bei der DW bewährt. Er ist stets durch Können und Umsicht aufgefallen. Wir wünschen ihm, daß er noch recht lange mit uns arbeiten kann.

Am 5. März 1955 feierte unser Fotograf Fritz Nicolai sein 25jähriges Dienstjubiläum. Sein Lebenslauf bei uns ist ein treues Spiegelbild der wirtschaftlichen Lage. Eigentlich ist Fritz Nicolai nämlich Goldschmied. Weil er in seinem Beruf doch nichts werden konnte, kam er im Februar 1928 zu uns. Er begann seine Tätigkeit in der Faßfabrik, um dann im April 1929 in die Lichtpauserei umzusiedeln. Schon Ende 1929 kam er zur Fotoabteilung. Im Jahre 1931 mußte er wegen Arbeitsmangels entlassen werden. Am 1. 12. 1933 kehrte er zur DW zurück. Seitdem ist er in unserer Fotoabteilung tätig, abgesehen von einer Unterbrechung im Jahre 1944/45, in dem er zum Wehrdienst eingezogen war.

Fritz Nicolai ist mit seinem Arbeitskameraden und Freund Willi Bartels an allen Bildern beteiligt, an denen wir uns in der Werkzeugzeit erfreuen. Aber auch sonst hat er ein großes Maß von Arbeit zu bewältigen, um alle Aufträge, die an die Fotoabteilung kommen, zu erledigen. Wir wünschen ihm, daß er uns noch viele Jahre erhalten bleibt.



Franz Schöler
Schiffbauhelfer
10. Februar 1955



Hans Becker
Vorarbeiter
11. Februar 1955



Erich Köhler
Fräser
16. Februar 1955



Hans Dittmann
Schiffbauhelfer
28. Februar 1955



Wilhelm Wohlgehaben
E-Schweißer
23. Februar 1955

Berichtigung

In unserer Januar-Ausgabe ist uns ein peinlicher Fehler unterlaufen. Wir haben auf der Seite unserer Jubilare unseren

Vorarbeiter Rickers als Maschinenbauer bezeichnet. Das hätte nicht passieren dürfen.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Kaufm. Angestellter Hans-Friedr. Kreimann mit Fr. Renate Kolster am 5. 2. 1955
 Kupferschmied-Helfer Horst Sahn mit Fr. Anita Kackmann am 12. 2. 1955
 Tischler Erich Waschkawitz mit Fr. Alice Kühn am 12. 2. 1955
 Schiffbauhelfer Hans-Werner Rambow mit Fr. Irmgard Frömming am 12. 2. 1955
 E'Schweißer Alexander Obermeyer mit Fr. Christel Seydack am 18. 2. 1955
 Nietenwärmer Harry Nacke mit Fr. Elfriede Offenborn am 19. 2. 1955
 Feuerwehrmann Karl-Heinz Wessel mit Fr. Erika Waschkawitz am 19. 2. 1955
 Anstreicher Helmuth Kröger mit Fr. Christel Völz am 26. 2. 1955
 Maschinenbauer Joachim Hildebrandt mit Fr. Lydia Unrein am 26. 2. 1955
 Schiffbauhelfer Helmut Herrmann mit Fr. Dorothea Cordes am 26. 2. 1955
 Kaufm. Angestellte Erika Knopke mit Herrn Günter Frankenfeld am 26. 2. 1955
 Ausrichter-Helfer Artur Tietje mit Fr. Elly Killat am 26. 2. 1955
 E'Schw.-Anlerner Herbert Schulz mit Fr. Aima Umland am 5. 3. 1955
 E'Schweißer Erich Wiewiorra mit Fr. Margot Blinkmann am 5. 3. 1955
 S'bauhelfer Hans Bellenbaum mit Fr. Ursel Hilde Lamert am 5. 3. 1955
 Bohrer Jan Hilscher mit Frau Krescentia Brämer am 11. 3. 1955
 Brenneranlerner Erich Stulgies mit Fr. Eveline Martin am 12. 3. 1955
 Reiniger Max Witt mit Fr. Helga HARRS am 12. 3. 1955
 Kupferschmied-Helfer Rudolf Groeschke mit Fr. Elfriede Elly Reimer am 12. 3. 1955

Geburten:

S o h n :

Ingenieur Jürgen Lux am 13. 1. 1955
 Tischler Karl-Heinz Wagener am 8. 2. 1955
 Kupferschmied-Helfer Richard Böhmer am 10. 2. 1955
 Maschinenbauer Heinz-Otto Mertens am 11. 2. 1955
 Maschinenarbeiter Helmuth Zawal am 13. 2. 1955
 E'Schweißer Helmut Meininghaus am 14. 2. 1955
 Schlosser Bernhard Miller am 17. 2. 1955
 Dreher Walter Regel am 19. 2. 1955
 Transportarbeiter Alfred Kämer am 22. 2. 1955
 Warmmacher Wilhelm Schmidt am 24. 2. 1955
 Stellagenbauer Gustav Deblitz am 26. 2. 1955
 E'Schweißer Helmut Treptow am 28. 2. 1955
 Bohrerhelfer Benno Wildies am 1. 3. 1955
 Stemmeranlerner Harry Oldach am 1. 3. 1955
 Kranfahrer Heinrich Heinsohn am 1. 3. 1955
 E'Schweißer Günther Freier am 4. 3. 1955
 Matrose Gerhard Rathmann am 9. 3. 1955
 Schlosser Hermann Hinrichs am 9. 3. 1955
 Schiffbau-Helfer Horst Liedtke am 13. 3. 1955
 Zimmerer Willibald Wagner am 14. 3. 1955
 Maler Helmuth Kröger am 16. 3. 1955

T o c h t e r :

E'Schw.-Anlerner Erich Jähnke am 30. 1. 1955
 Tischler Walter Leschke am 10. 2. 1955
 Stellagenbauer Ernst Paasch am 11. 2. 1955

Maschinenbauer Siegfried Teichert am 13. 2. 1955
 Stellagenbauer Heinz Harbs am 14. 2. 1955
 Schiffbauhelfer Karl-Heinz Lagemann am 14. 2. 1955
 E'Schw.-Anlerner Heinz Wiegers am 17. 2. 1955
 Kupferschmied Johannes Baruth am 17. 2. 1955
 Schlosser Walter Plagens am 19. 2. 1955
 S'Zimmerer Wilhelm Mahn am 21. 2. 1955
 Fahrer Edmund Höllein am 22. 2. 1955
 Vorarbeiter Alfred Feierabend am 23. 2. 1955
 E'Schweißer Alwin Stanislawski am 23. 2. 1955
 Ingenieur Henri Meier am 23. 2. 1955
 Ingenieur Hans Lawrenz am 25. 2. 1955
 Stellagenbauer Karl-Heinz Oldhaber am 26. 2. 1955
 Schiffbauer Karl-Heinz Mühlenpfordt am 27. 2. 1955
 Maschinenschlosser Erich Penkler am 3. 3. 1955
 Nieteranlerner Werner Freitag am 14. 3. 1955

Wir gratulieren!

Für die mir aus Anlaß meiner 25jährigen Zugehörigkeit zur Deutschen Werft erwiesenen Aufmerksamkeiten möchte ich der Betriebsleitung und meinen Kollegen hiermit herzlichen Dank sagen.
 Wilhelm Wohlgehagen

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Dienstjubiläums seitens der Direktion, meiner Vorgesetzten sowie der Kollegen der Maschinen-Fabrik und der Kollegen des Betriebes Reiherstieg erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich meinen herzlichsten Dank.
 Erich Köhler

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

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes sage ich auf diesem Wege der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Emilie Westerbrink und Kinder

Für die mir anläßlich des Hinscheidens meines lieben Mannes erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich allen Arbeitskameraden der Deutschen Werft und der Betriebsleitung meinen herzlichen Dank.
 Margaretha Seemann und Kinder

Wir gedenken unserer Toten

Karl Wehrmann
 Schiffszimmerer
 gest. 19. 2. 1955

Carl Deierling
 Brenner
 gest. 25. 2. 1955



Friedrich Gröppler
 Rentner
 gest. 8. 3. 1955

Hermann Schleede
 Ausrichter
 gest. 13. 3. 1955

Ernst Wagner
 Gemeinschaftsraumwärter
 gest. 16. 3. 1955



Das sind ja schreckliche Geschichten, die da in letzter Zeit über uns erzählt werden. Ein „Volkskorrespondent“ hat sich des Betriebsklimas bei uns angenommen und geradezu furchtbare Dinge festgestellt zu haben gemeint. Daß der arme Klabauteermann ein getreuer Lakai seiner Herren sein soll, ist dabei noch das wenigste. Im übrigen lest selbst:

„Betriebsklima“ der Deutschen Werft

Aufgaben für den neuen Betriebsrat

Volkskorrespondenz

In nachstehender Volkskorrespondenz schildert ein Werftarbeiter einige Zustände auf der Deutschen Werft in Hamburg, die zeigen, in welchem Maße die Ausbeutung der Arbeiter gesteigert wird. Wir meinen, daß die Abänderung der Mißstände Aufgabe des jetzt zu wählenden neuen Betriebsrates sein muß. Die Werftarbeiter sollten es nicht versäumen, ihre auf der gewerkschaftlichen Einheitsliste aufgestellten Kollegen auf diese Forderung der Belegschaft zu verpflichten.

Der Versuch, die Werftarbeiter der Deutschen Werft durch Plakate geistig im Sinne der Unternehmer umzumodeln, war bereits vor einem Jahr gescheitert. Der im Direktionsblatt kritzelnde „Klabauteermann“ wurde von den Kollegen auch längst als getreuer Lakai seines Herrn erkannt.

Die Aktien und Dividenden der Deutschen Werft schnellten in die Höhe, dagegen wurden die Handwaschpaste für die Kollegen im Betrieb und einige andere soziale Maßnahmen gestrichen oder eingeschränkt.

Umbauten und Neubauten von Werftanlagen sind an der Tagesordnung, aber die Umkleieräume der Belegschaft sind überbelegt wie noch nie. Auf dem Reiherstieg verschwand der angenehme Eßraum, der neue Eßraum, ein ungemütlicher Stall, ist nur über eine eiserne, Wind und Wetter ausgesetzte Treppe zu erreichen.

Die seit Jahren von den Werftarbeitern geforderte Entlüftungsanlage der Maschinenhalle hat sich ebenfalls in den gestiegenen Dividenden verflüchtigt, so daß die staub- und gasgeschwängerte Luft zu Erkrankungen der Atmungsorgane der Kollegen in gefährlicher Weise beiträgt.

Erhöhter Profit, verschärfter Konkurrenzkampf der Unternehmer untereinander, läßt die Produktion der Werft auf Kosten der Arbeitskraft des Werftarbeiters enorm steigen. Dasselbe gilt fürs Reparaturgeschäft. Antreiberei und disziplinäre Verschärfung machen auch dem letzten Werftarbeiter klar, daß diese Arbeit kein Vergnügen ist.

Leider scheint es so, als ob ein kleiner Teil der Meister und Vorarbeiter die bereits stinkende Luft einer kommenden „großen Zeit“ als günstige Startbahn im Sinne ehemaliger 08/15-Kapos auffaßt.

„Ich schmeiße Sie raus! Machen Sie lieber, daß Sie nach Hause kommen!“ Solche Töne beweisen die mangelnde Erkenntnis dieser im neuen „Betriebsklima“ gedeihenden Kollegen, daß auch sie durch eine Aufrüstung aufs äußerste bedroht sind. Dazu kommen noch Schikanen oder gar Lohndruck durch die Unternehmer. Statt sich mit sozialen Bauten zu beschäftigen, wird auf dem Reiherstieg der alte Eingang geschlossen, der neue Eingang einige Hundert Meter entfernt angelegt. Die Arbeiter müssen nun noch früher mit der Fähre fahren bzw. von Zuhause weggehen oder im Laufschrift von der Fähre zum Tor laufen, um ja rechtzeitig zu stempeln.

Vorgesehen ist erst stempeln, dann umziehen, nach Arbeitschluß erst stempeln, dann umziehen. Es wird kaum Zeit bleiben, auch noch die Waschräume zu benutzen. Entlassungen sowie schärfere Arbeitsbedingungen, die den Methoden der Hitlerzeit bedenklich ähneln, ist der Niederschlag der Rüstungspolitik der Adenauerkoalitionsparteien auf der Deutschen Werft.

Es ist höchste Zeit für die Werftarbeiter, den Rücken endlich wieder gerade zu machen. In aktiver Gewerkschaftsarbeit das Band der Solidarität der Kollegen untereinander zu festigen, das sind Voraussetzungen, um einen erfolgreichen Kampf für eigene Interessen der Werftarbeiter und gegen Kriegspolitik und schärfste Ausbeutung zu führen. Die vor uns stehenden Betriebsratwahlen geben uns eine gute Möglichkeit, die Einheit unserer Belegschaft zu festigen.

*

Da wir nun gerade bei den Volkskorrespondenten sind, wollen wir auch ein weiteres Erzeugnis eines dieser Leute kritisch betrachten. Da hat in der Weihnachtsausgabe der HVZ ein Bericht unter der schönen Überschrift „Von Hamburg nach Leuna“ gestanden, in dem das schreckliche Los der Jugendlichen in der Bundesrepublik in den schwärzesten Farben gemalt wurde. Das Ganze war ein Bericht über Jugendliche, die die angeblich so fürchterlichen Lebensbedingungen der Bundesrepublik mit der Freiheit und dem Fortschritt der sowjetischen Zone vertauscht haben. Um die Sache glaubhafter zu machen, wurden sogar die Bilder der Jungen gebracht. Man schrieb munter darauf los, daß der arme Stanislaus Lesyk, so sollte ein Opfer westdeutscher Arbeitslosigkeit heißen, „in Hamburg keine Arbeit finden konnte“. „War eine Arbeit beendet, ging er auf Suche nach neuer. Einen festen Arbeitsplatz gab es nicht.“ „Ich mußte stempeln gehen und erhielt in der Woche DM 28,—. So war das.“ Das sind angeblich die Worte von Stanislaus Lesyk, so heißt der junge Mann wirklich. Leider ist an der traurigen Geschichte, die der Junge erzählt hat, kein Wort wahr. Er war nämlich gar nicht arbeitslos, sondern vom 13. 7. 53 bis zum 14. 1. 54 bei uns als Schiffbauhelfer beschäftigt. Er könnte heute noch hier sein, wenn er es nicht vorgezogen hätte, in erstaunlichem Umfange zu bummeln. Lesyk hatte es fertig gebracht, in den letzten fünf Wochen des Jahres 53 insgesamt 16 Tage unentschuldigt zu fehlen, während er in den ersten drei Wochen des Jahres 54 nur durch unentschuldigte Abwesenheit glänzte. Damit ist bewiesen, daß die Redensart des Lesyk, daß er „bei Leuna jetzt wenigstens arbeiten lerne“, eine Unwahrheit ist. Lesyk hat trotz seiner Jugend, er ist am 30. 3. 35 in Bialystok geboren, eine immerhin etwas beschattete Vergangenheit. Die DW hatte ihn auf Bitten der Fürsorgebehörde eingestellt.

Warten wir ab, wie er sich im Laufe der Zeit im Leunawerk geben wird, auch dort wird man schon früh genug dahinter kommen, daß man nicht alles glauben muß, was einem erzählt wird.

Aber sonst ist alles ganz freundlich, was über Ereignisse bei der DW zu sagen ist. Die Urlaubsreisenvorbereitungen sind in vollem Gange. Die Glücklichen, die auch in diesem Jahr wieder als Gäste der DW reisen, sind wohl alle schon über Reiseziel und Urlaubszeit unterrichtet, so daß sie sich im Geiste schon vorbereiten können. Wir werden in diesem Jahre mit den Bayernreisen zwei Wochen später beginnen, weil die Erfahrung gelehrt hat, daß das Wetter im September meist besser ist als im Mai. Das gilt vor allen Dingen für unsere „Bayern“. Im Mai liegt dort in Schliersee noch allerlei Schnee herum, so daß es mit den Wanderungen im Mai so eine Sache war.

Wir wollen hoffen, daß alle unsere Reisenden auch wirklich gutes Wetter haben und daß ihnen Hochwasserkatastrophen wie im vorigen Jahr erspart bleiben. Alle haben ihren Urlaub und ihre Erholung verdient, und wir freuen uns ja, daß ihnen die Möglichkeit gegeben wird, ihre Erholung zu finden.

Arbeit ist auf der DW genug. Kein Mensch braucht zu befürchten, wegen Arbeitsmangels seinen Arbeitsplatz zu verlieren. Es sind auch wieder besonders interessante Arbeiten auf dem Programm. Wenn auch nicht alle von uns in unmittelbare Berührung mit dem Neubau von Passagierschiffen kommen, so ist es doch sehr schön zu wissen, daß gerade die DW die erste deutsche Werft nach dem Kriege ist, die wieder die Gelegenheit hat, Passagierschiffe abzuliefern.

Von den letzten großen Schiffen, die abgeliefert worden sind, wissen wir inzwischen, daß sie sich auf ihren Reisen bewährt haben. Auch die „Cabimas“ ist mit der Pünktlichkeit eines Eisenbahnzuges immer zu den vorgeschriebenen Zeiten in den Bestimmungshäfen eingetroffen. In den ersten Tagen des Monats Mai werden wir sie bei uns zur Durchführung der Garantieinspektion im Dock wiedersehen.

Mit Feuereifer sind unsere Theaterspieler dabei, sich für das erste öffentliche Auftreten zu rüsten. Ich darf aber nichts verraten. Es soll ja eine Überraschung geben.

Das nächste Ereignis, das vor der Tür steht, ist das Osterfest. Ich wünsche Euch allen frohe und gesunde Feiertage. Es lohnt sich ja! Vier Feiertage im Zusammenhang, damit kann man schon allerlei anfangen.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabauteermann