

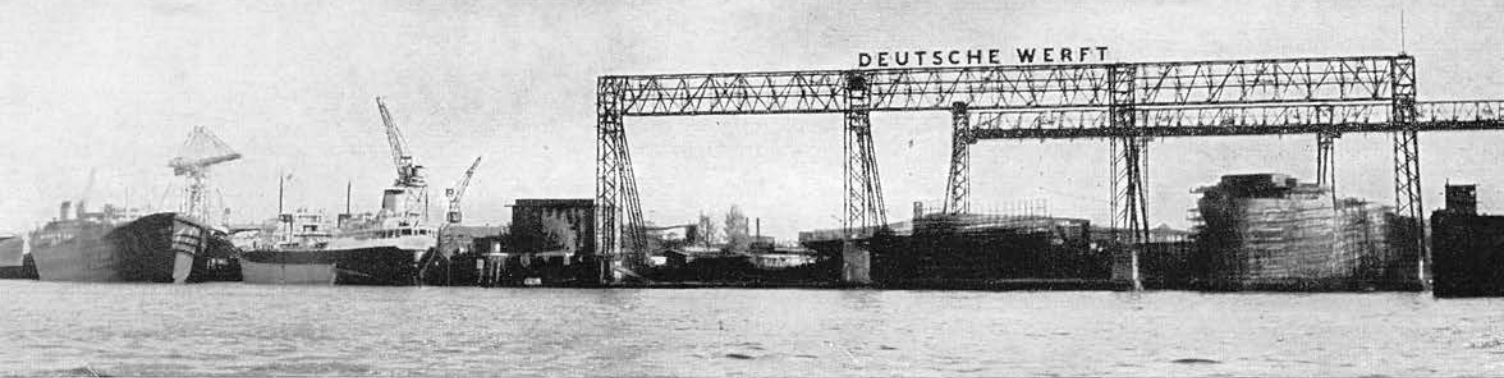
D
W



Werkzeitung

DEUTSCHE WERFT

Titelbild: Die Barkasse DW 22 von Wolfram Claviez
Das Foto auf Seite 10-11: TS „Heidelberg“ von Willi Bartels



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

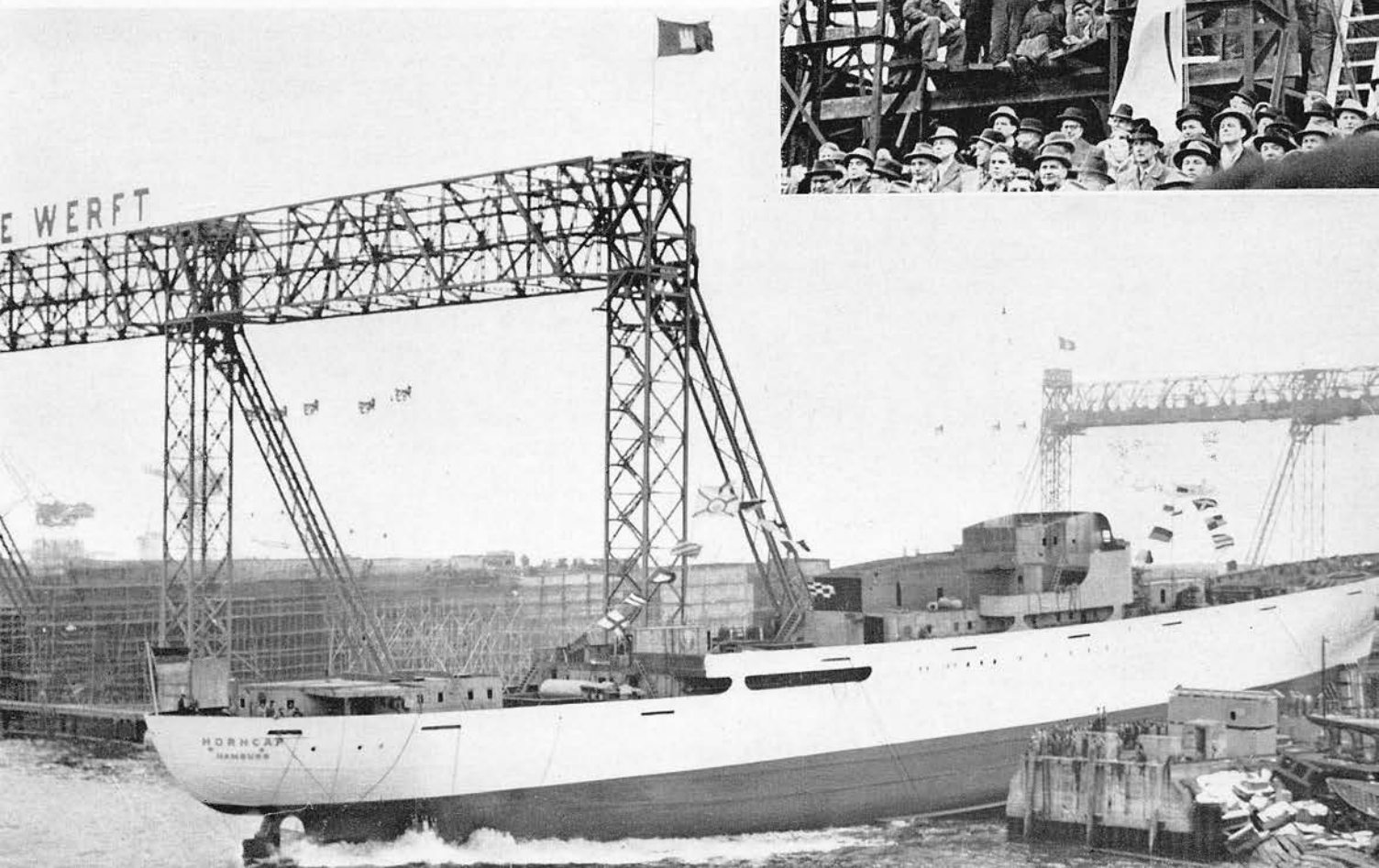
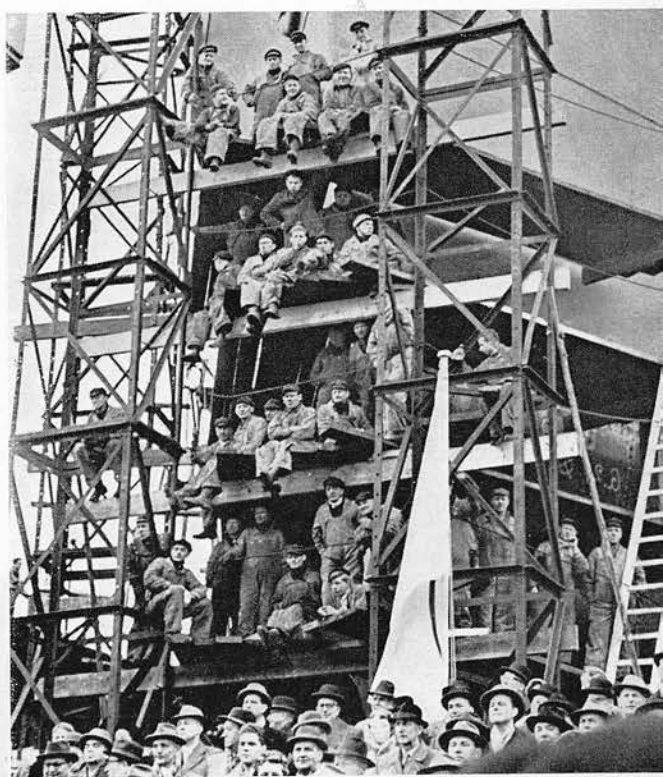
15. Jahrgang · 28. April 1955 · Nr. 4

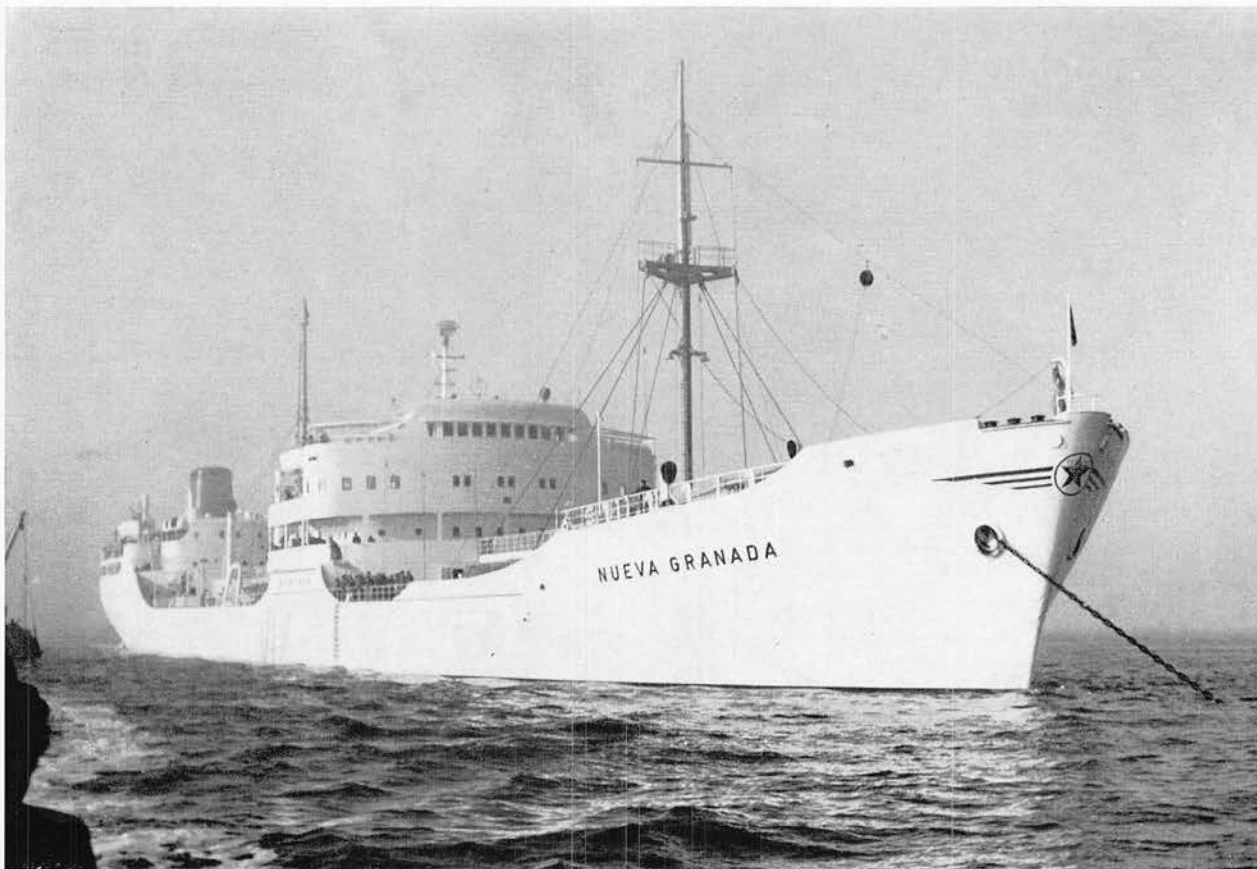
Was die letzten Wochen brachten

Wie wir bereits in unserer März-Ausgabe mitteilten, fand am 21. März der Stapellauf des Fruchtkühlschiffes „Horncap“ statt. Das Schiff wird jetzt fertiggestellt und demnächst seine Probefahrt unternehmen.

*Bild rechts:
Unsere Belegschafter nehmen an jedem Stapellauf Anteil*

Bild unten: Die „Horncap“ gleitet in ihr Element





MT „Nueva Granada“ beim Ankermanöver

Am 2. April 1955 fand die Taufe des im Dock I Reiherstieg zusammengeführten Essotankers „Esso Hamburg“ statt. Der feierliche Taufakt wurde von Frau Elfriede Theel, Gattin eines Vorstandsmitgliedes der Esso A.G., vorgenommen. Im Dock und auf dem Werftgelände hatten sich viele hundert Gäste eingefunden. Unter den Gästen befanden sich auch Bürgermeister Dr. Sieveking und verschiedene Senatoren. Herr Gerhard Geyer, Vorsitzender des Vorstandes der Esso, sprach nach Dr. Scholz zu den Gästen und stellte befriedigt fest, daß die Mineralölindustrie in Hamburg eine gute Heimstatt gefunden hat. Bürgermeister Dr. Sieveking gab seiner Freude über die hervorragende Zusammenarbeit zwischen der Freien Stadt und der Ölwirtschaft beredten Ausdruck.

Am Tage vor der Taufe hatte im Esso-Haus eine Pressekonferenz stattgefunden, die von Herrn Geyer eröffnet worden war. Nach grundsätzlichen Ausführungen von Dr. Scholz über die gegenwärtige Situation des Schiffbaus sprachen der Dipl.-Ing. Eckert (Esso) über Schiffsantriebs-

arten und Dipl.-Ing. Raudenkolb (Deutsche Werft) über fortschrittliche Bauweisen im Schiffbau.

Der 4. April 1955 ließ uns den Beginn der Probefahrt des 18 500 tdw großen Motortankers „Nueva Granada“, eines Neubaus für die Texaco, erleben.

Die „Nueva Granada“ ist der dritte Nachkriegsneubau der DW für die Texaco.

Der Probefahrt standen durch erheblichen Nebel manche Schwierigkeiten entgegen. Auch der dickste Nebel löst sich aber einmal auf. Alle Erprobungen ergaben, daß auch dieses Schiff ein gutes Schiff ist.

Außer dem Nebel hatte sich eine weitere Schwierigkeit eingestellt. Bei dem Ankermanöver, das nun einmal zu jeder Probefahrt gehört, brach eine Ankerkette. Aber auch diese Schwierigkeit wurde überwunden. Anker und gebrochenes Kettenstück wurden wieder aufgefischt. Die Ankerkette wurde durch eine andere ersetzt, und das Schiff konnte der Reederei übergeben werden. Die „Nueva Granada“ ist jetzt mit ihren Schwestern „Britannia“ und „South America“ im Dienst der Texaco nach Südamerika eingesetzt. Ing. Larsen von der Texaco erklärte nach Übernahme des Schiffes: „Da hat die DW ihr Meisterstück gemacht.“

Am 31. März 1955 hatten wir auf der DW die in diesem Jahr fällig gewesenene Betriebsratswahlen. Mit Rücksicht auf das Anwachsen unserer Belegschaft sind jetzt 25 Betriebsangehörige in den Betriebsrat gewählt worden. 20 davon sind Vertreter der Arbeitergruppe, 5 vertreten die Interessen der Angestellten. Als Inhaber der Hauptfunktionen des Betriebsrates wurden folgende Betriebsangehörige freigestellt:

1. Fred Suhr (Vorsitzender)
2. Otto Rieckhoff (stellv. Vorsitzender)
3. Willi Jaeger
4. Hermann Baetke
5. Alfred Bernitz.

Insp. Larsen (Texaco) am Fahrstand



Pressebesuch aus Bonn

„Nehmen Sie das Schlachtschiff mit DW am Schornstein und fahren Sie damit zu uns“. Den Schornstein fand ich auch sehr schnell, nur das mit dem Schlachtschiff schien mir ein wenig übertrieben. Ich sah die schnittige „Elsa Eßberger“ im Dock, blickte auf die wuchtige Traversenbrücke, schaute der ollen „Mangan“ in's „frischgemalene“ Heck und wartete auf die ersten Flundern, die der Quirl des brummenden Texas-Tankers endlich an die Oberfläche spülen müßte. So kam ich zur DW. Um 10.35 Uhr geschah dies, denn diese Uhrzahl stand auf meinem sorgfältig ausgefüllten Passierschein. Im blanken Linoleum spiegeln sich die Schiffsmodelle — leider waren sie zu groß für die Aktentasche . . . — und vor der einfachen Tür stand schlicht SOZIAL-ABTEILUNG. Wenn dahinter der Pressechef sitzt, sind Presse und Soziales endlich zusammengebracht. Und so war es auch. Der kleine Ingenieur nahm den neugierigen Besucher in Empfang, stellte die Danziger Verbundenheit fest und begann, einen umfassenden Rundgang zu starten. Wir gingen vielleicht 1000 Schritt bis zum Materiallager, fanden schnell die Bauhallen, sahen den 45-Tonnen-Kran und noch viel mehr. Da ist zunächst der ohrenbetäubende Krach, so, als wären 100 Sirenen in den Wettbewerb um die stärkste Stimme getreten. „Das sind Schleifmaschinen“, brüllte der Landsmann. Völlig platt war der Binnenländer über das Biegen des Stevens. Noch mehr staunte er über die sinnvollen Schweißbecken am Tankerboden, über die gewaltigen Stärken des Ruderschafes, über den verwirrenden Knoten der Leitungen am Flammrohrkessel . . .

Hier haben sich alle technischen Abmessungen in das Überdimensionale verschoben. Und die vielen fleißigen Männer in den Hallen verrichten ihre Arbeit so, als wären es Wände, Räder und Schrauben aus dem Stablbaukasten. Wo so viel menschlicher Geist und menschliche Kraft verankert sind, wird die Konstruktion zum lebendigen Wesen. Das Material arbeitet ja auch, obwohl es „tot“ ist. Ich konnte fabelhafte Möbel in der Tischlerei beobachten und den Zinkhut eines riesenhaften Lüfters, in dem gut und gerne ein Auto Platz hätte. Die neue DW-Barkasse mit ihrem Kegelstumpfschornstein macht sich putzig neben dem 30 000-Tonner im Ausrüstungshafen 1. „Für die Tanker brauchen wir einige Monate, an der lumpigen Barkasse bauen wir nun schon seit Jahren“, sagt der Experte und

serviert noch so einige Bonbons aus dem Nähkörbchen über Schornsteinentwurf und Barkassengeschwindigkeit. Ich sage aber darüber nichts!

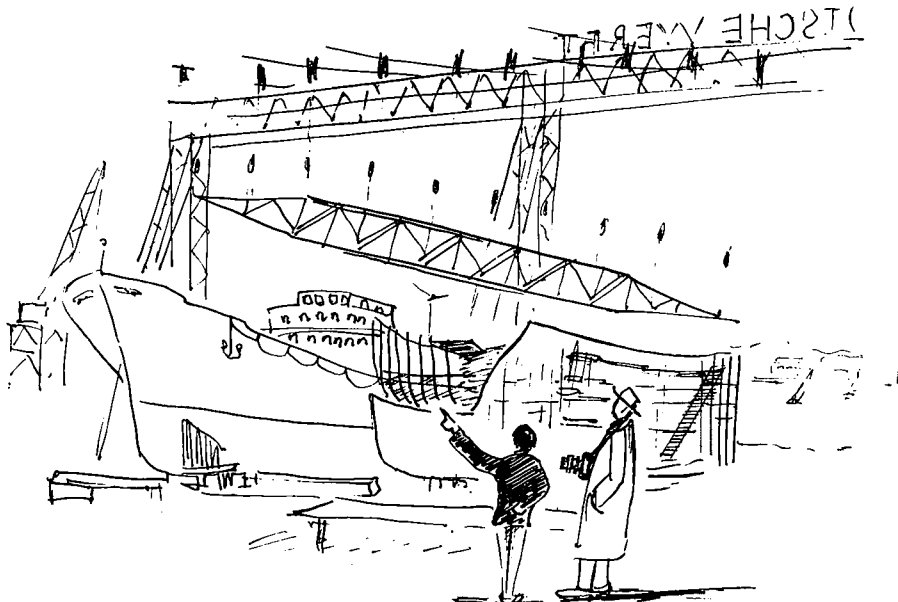
Neben der „Israel“, die noch gar nicht weiß, wie sie endgültig zusammengesetzt sein wird, hat ein englisches Landungsschiff festgemacht. Sicher schwamm es einmal Panzer über salzige Gewässer. Heute wird ihm auf der DW ein vollkommenes Friedensgewand verliehen.

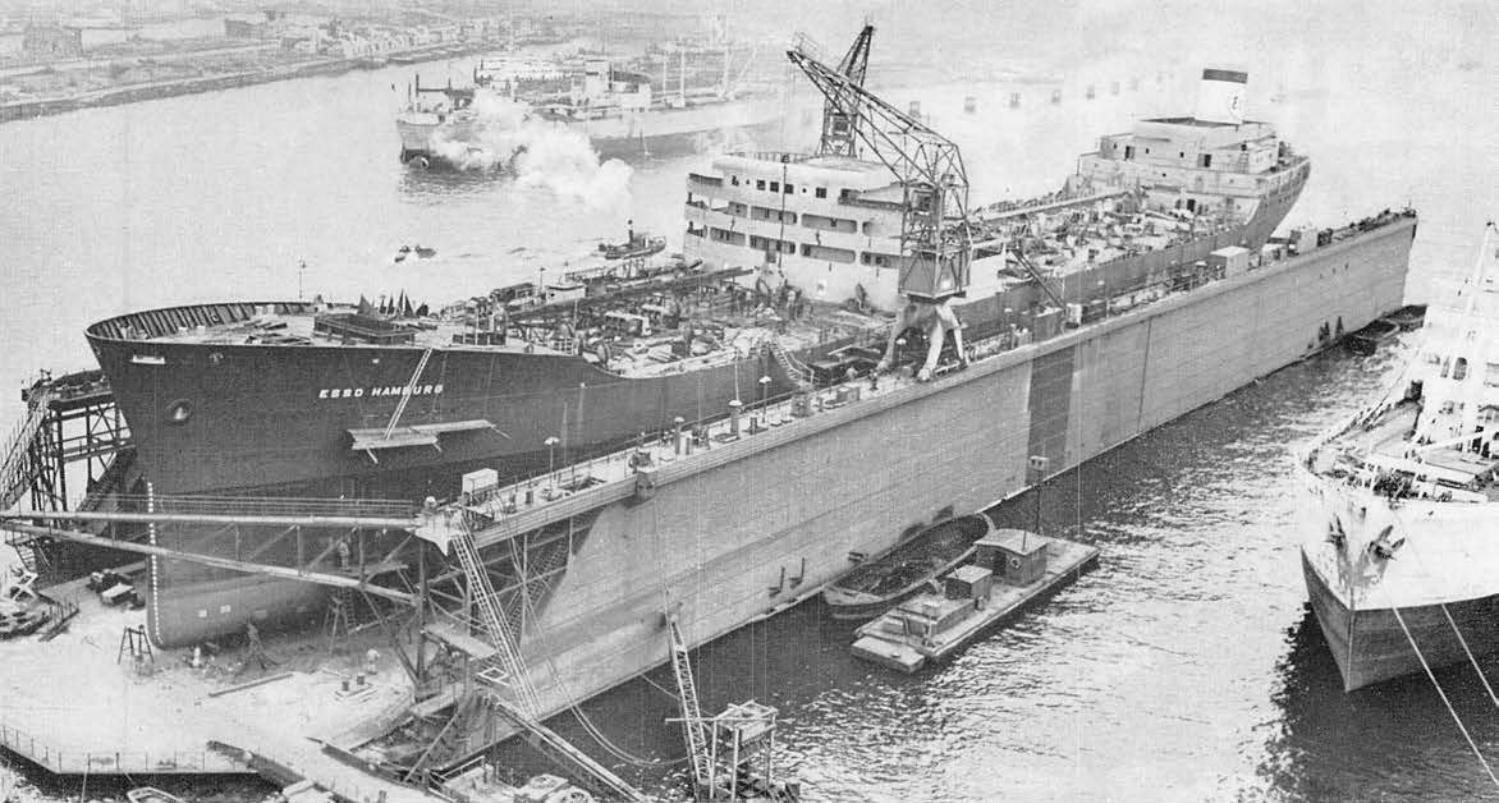
Wir gingen auch über den „Jungfernstieg“, der das kaffee-farbene Elbewasser vom Helgenfuß trennt. „Wie tief ist sie hier?“, war meine Frage. „Einen Meter“ lautete die Antwort. Ich kann mich doch nicht so veräppeln lassen! Erst mühsam gelang es dem gutmütigen Führer, seine Aussage zu beweisen. Und dennoch, — ich finde das einfach sagenhaft. Bei einem Meter Wasser wird so ein Riesenpott die Helgensohle passieren? Muscha wohl so saiin . . . Ich will nichts gegen den Kranführer sagen, der mir wohlwollend einen Spantenträger in die Backbordseite rammen wollte, nicht aber ohne zuvor einen schrillen Warnungsruf ausgestoßen zu haben, so daß mir der unmittelbare Ramming erspart wurde. Trotz der angestrengten Arbeit sind die Menschen auf der DW doch sehr umgänglich und liebenswürdig! Und vor allem imponiert mir ihre Vielseitigkeit. Wo gibt es das schon, daß beispielsweise Ingenieure zugleich Aquarellmaler und Konstrukteure sind?? Auf der DW ist das aber an der „Tagesordnung“ . . .

Ich habe noch viel gesehen und gehört. Und dazu noch alles in der Fachsprache mit den eigens zuständigen Bezeichnungen. Dreißig Doktorarbeiten waren das in einer Stunde. So ganz anders als im Bundestag mit seinen Gesetzen, Geschäftsordnungsdebatten, Vorlagen und Fragestunden. In Bonn gibt es auch keinen Direktor, der nicht Vorzimmer-Sicherung schätzt. Darüber staunte ich am meisten: Die DW kennt das nicht! Man kann da so ganz einfach . . . und ohne Vorzimmer. Das ist eine dolle Sache. Und dabei ist der Betrieb eine Weltfirma. Vielleicht gerade deswegen . . .

Nach langer Wanderung durch Hallen, über Eisenschienen, vorbei an zischenden Schweißapparaten, sausen Bohrer und bimmelnden Kranwagen, nach 1000 Eindrücken in Eisen, Blech und Farben bestieg ich wieder das „Schlachtschiff mit DW am Schornstein“. Jetzt kenne ich die Werft wie meine Tasche . . .

E. Thomer, Bonn





„Esso Hamburg“ im Dock

„Esso Hamburg“

„Esso Hamburg“ steht am Bug und am Heck unseres neuesten Supertankers, des ersten Tankers, den wir nach dem Kriege für die Waried-Tankschiff Rhederei zur Ablieferung bringen werden. Das Schiff liegt seit seiner Taufe, die am 2. April in unserem neuen Schwimmdock erfolgte, bei uns im Ausrüstungshafen und man kann die Fortschritte, die der Bau von einem Tag zum anderen macht, beobachten, wie bei den täglich größer werdenden Knospen und kleinen Blättchen an Büschen und Bäumen, die bei dem endlich eingetroffenen Frühlingswetter rapide zum Leben erwachen.

Wir sind natürlich stolz auf diesen neuen Riesen, nicht nur weil er so groß ist und der Bau munter vorwärtsschreitet, sondern auch weil er „Hamburg“ heißt. Es ist nicht das erste Schiff dieses Namens, aber das macht nichts; im Gegenteil. Der Name unserer schönen Heimatstadt kann gar nicht oft genug in die weite Welt hinausgetragen werden, zumal von derart repräsentablen Schiffen wie diesem. Darüber hinaus hat aber die Verbindung des Namens Hamburg mit Esso eine besondere Bedeutung, wir werden das noch sehen. Zunächst einmal hat ja wohl jeder von uns und überhaupt jeder Hamburger, der hin und wieder abends an der Elbe spazieren zu gehen pflegt, den Harburger Feuerzauber bemerkt, der das andere Ufer des Nachts so geheimnisvoll und anziehend macht. Als in den Adventtagen des vorvorigen Jahres die ersten Lichtertürme dort ihren Glanz verbreiteten, dachte ich auch bei mir: Na, diese Weihnachtsbäume gehen ja doch wohl

etwas über das zulässige Maß hinaus . . . Inzwischen wissen wir aber, was dort los ist und warum so viele unserer DW-Tanker dort so häufig Besuch machen. Dort laden sie das Rohöl ab, das in dieser aus dem Boden gestampften Märchenstadt verarbeitet wird.

Hamburg ist ja zu einer ganz bedeutenden Ölstadt geworden und umfaßt 40 % der gesamten westdeutschen Raffineriekapazität. Und unter allen Mineralölunternehmen, die ihren Sitz in Hamburg haben, ist die Esso-Raffinerie in Harburg mit einer Jahreskapazität von 2 Mill. Tonnen die größte Deutschlands. Darüber hinaus verbindet Hamburg mit der weltumspannenden Mineralölwirtschaft, wie der Vorsitzende des Esso-Vorstandes, Herr Geyer, in seiner Taufrede treffend zum Ausdruck brachte, wagemutiger Unternehmungsgeist, Weltaufgeschlossenheit und klarer Blick für internationale Zusammenhänge.

Nun, wir Werftleute sind in diesem Zusammenhang keine unwichtigen Figuren. Was nützen dem kühnsten Kaufmann der freiesten Hansestadt die ergiebigsten Ölquellen Amerikas, wenn es keine Möglichkeit gäbe, das Öl über den großen Teich zu bringen. Dazu müssen ja erst einmal die Tanker da sein, und wir müssen sie bauen. Sehr interessant ist es, einmal einen kurzen Rückblick auf die geschichtliche Entwicklung dieses Öltransportes zu tun.

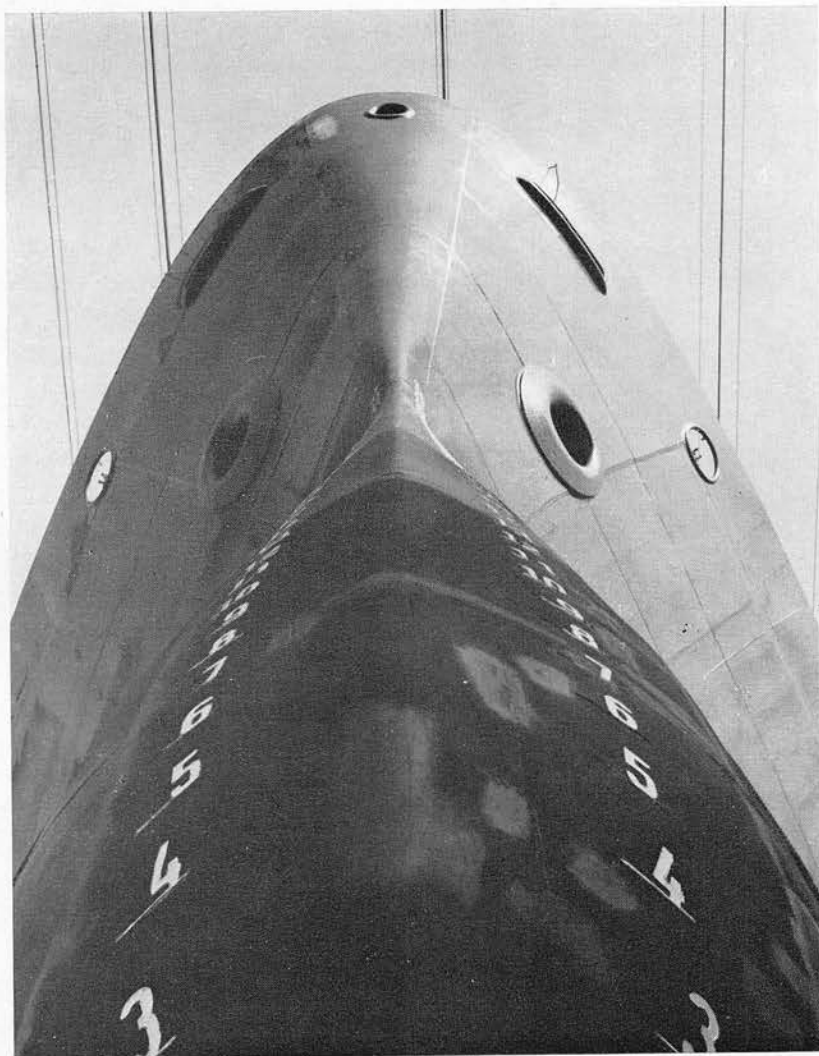
Es ist noch keine hundert Jahre her, da wurde das Öl noch fassweise über den Ocean befördert. Zunächst in Segel-

schiffen. „Elizabeth Watts“, eine Brigg mit wenig mehr als 200 t Tragfähigkeit, brachte die erste Ladung Petroleum in Fässern über den Atlantik. Von Tankschiffen konnte man noch nicht sprechen, weil ja die Ladung wie normales Stückgut verschifft wurde. Der erste, der (nach einem mißglückten Versuch in Amerika) — richtige Tankschiffe bauen ließ, war der Hamburger Rheder Wilhelm Anton Riedemann. Er baute 1885 das Dreimast-Vollschiff „Andromeda“ zu einem Tanker um und gab einer englischen Werft den Auftrag zum Bau des ersten Tankdampfers und zwar noch ohne die Erfahrungen mit dem umgebauten Segler abzuwarten. Er war fest von der Überlegenheit dieses neuen Schiffstyps überzeugt und die weitere Entwicklung gab ihm Recht. Somit wurde Wilhelm Anton Riedemann der Stammvater des Tankerbaues und nach ihm heißt heute die Rhederei, für die wir unsere „Esso Hamburg“ bauen: Waried. Die Waried wurde die Rhederei der „Deutsch-amerikanischen Petroleum-Gesellschaft“, aus der die heutige Esso hervorgegangen ist.

Nach jenem ersten Tanker, der „Glückauf“, der mit seiner achtern liegenden Maschine schon viel Ähnlichkeit mit

unseren heutigen Tankern hatte, ließ Riedemann noch zahlreiche Tanker bauen, die zum Teil die Maschine wieder mittschiffs hatten, weil man befürchtete, bei größeren Dampfern mit dem Trimm nicht klarzukommen. Aber wie wir heute sehen, war jene erste Vorstellung von einem speziellen Tankschiff mit achtern liegender Maschine durchaus richtig, und es gibt heute keinen Tanker, der die Maschine nicht hinten hätte.

Trotzdem ist natürlich ein gewaltiger Fortschritt in der Entwicklung dieses Schiffstyps seit den damaligen Zeiten zu verzeichnen. Nicht nur in der Größe und im Aussehen (die „Glückauf“ hatte z. B. noch Hilfsbesegelung) und nicht nur in der Antriebsanlage, sondern vor allem in der Bauweise. Für uns ist es heute kein ungewohntes und aufregendes Bild mehr, wenn wir sehen, wie 40-Tonnen-Kollis durch die Lüfte segeln und halbe Schiffe vom Stapel laufen, die dann im Dock in ein paar Stunden zusammengeschweißt werden. Aber die Leute damals hätten fraglos jeden für verrückt erklärt, der ihnen so etwas für die Zukunft prophezeit hätte. Es war üblich, den Kiel zu legen, die Spanten einzeln aufzustellen, dann eine Platte nach



Das Vorschiff
der „Esso Hamburg“
mit dem
typischen Wulstbug



Die Taufpatin Frau Theel und die Stapellaufgäste



der anderen zu montieren usw., bis das Schiff fertig war. Die Helgen waren viele Monate lang belegt, weil es keine Vorfabrikation gab. Wir kennen das ja noch zum großen Teil aus eigener Anschauung. Wir wollen nicht vergessen, daß die DW es war, die diese neue Sektionsbauweise eingeführt und soweit vorangetrieben hat, daß man heute sogar zwei fertige Schiffshälften zusammenbringen kann und diese auf den Millimeter genau passen. Es bedarf wohl keiner großen Erklärungen, daß eine ungeheure Kette von Erfahrungen auf dem mit sovielen Tücken gepflasterten Wege der Schweißtechnik erforderlich gewesen ist, um das zu erreichen.

Nun wollen wir uns hier nicht lange bei den vielen Vorteilen und Möglichkeiten aufhalten, die diese Methode gebracht hat. Wir haben darüber oft genug und eingehend anlässlich der Fertigstellung der „Cabimas“ gesprochen. Viel wichtiger und interessanter scheinen mir heute ein paar andere Punkte zu sein, auf die wir kurz eingehen wollen.

Da ist zunächst die bemerkenswerte Äußerung von Dr. Scholz, daß die Kapazität der heute bestehenden deutschen Werften zur Deckung des noch vorhandenen Bedarfs an neuen Schiffsraum bereits ausreichend ist. Wenn auch die Zahl der Werften nur 60 % derjenigen des alten

Reichsgebietes beträgt, so leisten sie heute das Doppelte aller früheren Werften zusammengekommen. Das ist der augenfälligste Beweis für die Brauchbarkeit der Sektionsbauweise, der ganz zweifellos diese enorme Leistungssteigerung zu verdanken ist. Und dabei haben die Werften heute die ihr zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten noch gar nicht mal erschöpft. Man kann also heute durch gute Planung und Organisation, durch Intensivierung der technischen Hilfsmittel mehr erreichen, als durch Vergrößerung der Werften! Das ist natürlich ein äußerst problematischer Punkt für Werften, die heute erst neu aufgebaut werden sollen. Man spricht ja bereits von einer gewissen Sättigung im Weltschiffsraumbedarf. Daß die Verhältnisse tatsächlich so sind, zeigt eine nicht weniger interessante Veröffentlichung der Esso, wo zu der Frage Stellung genommen wird, warum diese Gesellschaft heute noch eigene Supertanker baut. Man muß sich nämlich vor Augen führen, daß von der 38 Mill. Tonnen betragenden Tankerflotte schon 4 Mill. Tonnen aufliegen. Entscheidungen von solcher Tragweite, heute ein Neubauprogramm von etwa 80 Millionen D-Mark vom Stapel zu lassen angesichts dieser Lage, bedarf natürlich sorgfältigster und gewissenhaftester Überlegungen. Es sind etliche Gründe, die diese Großaufträge der Esso rechtfertigen:

Die Veralterung etlicher noch im Dienst befindlicher Schiffe, die größere Rentabilität von Schiffen über 25 000 t auf gewissen Routen usw. Aber der wichtigste Grund scheint mir der zu sein — (es gibt ja auch neue und große Tanker, die z. Zt. aufliegen) — daß eine Weltfirma wie die Esso es sich nicht leisten kann, auf den zufällig verfügbaren Schiffsraum angewiesen zu sein. Jeder Grünhörer hat heute sein eigenes Lieferauto, weil es rentabler ist als das Beschäftigen eines Fuhrunternehmers. Um wieviel mehr ist es notwendig, daß ein deutsch-amerikanisches Ölunternehmen, das nur durch diese interkontinentalen Verbindungen existieren kann, welches hier ohne Amerika und in Amerika ohne Europa gar nicht denkbar ist, über eigene Schiffe verfügt. Es ist ja nicht nur wichtig, daß das Öl überhaupt hier herüberkommt, sondern auch, daß es hier pünktlich und regelmäßig eintrifft. Denn ohne diese Voraussetzung nützen uns die schönsten und modernsten Raffinerien nicht viel.

Während nun die „Esso Hamburg“ ihrer Vollendung entgegengeht, wächst auf den Helgen der vierte und letzte Esso-Supertanker heran. Die Waried hat damit die größte Tankerflotte, die unter deutscher Flagge die Weltmeere überquert.

Wolfram Claviez









Wiedersehen mit einem DW-Schiff

Oder:

Werkzeitung sprach
mit Schiffsführung
der „Heidelberg“ ...

So heißt es ja wohl heute im Journalistenjargon. „B. sprach mit Soraya“ ... dann muß ich immer lachen, nicht nur, weil das meiste sowieso gelogen ist, sondern weil dann stundenlang Sachen erzählt werden, die weiß Gott niemanden etwas angehen. In unserem Falle ist das ganz anders; erstens lügen wir nicht und zweitens ist es ja doch für uns alle von größtem Interesse, zu erfahren, wie sich die Schiffe, die wir hier gebaut haben und an deren Fertigstellung direkt oder indirekt eigentlich jeder einzelne unseres Werkes beteiligt war, in der Praxis bewährt haben.

Nun schimpft ja mancher alte Seemann auf den „Seelenverkäufer“, auf dem er gezwungen ist, seine mühevollen Tage zu verbringen. Das braucht noch nicht viel zu besagen, denn Worte wie „Seefahren ist nicht Zucker lecken“ oder „Wer zum Vergnügen zur See fährt, fährt zum Vergnügen in die Hölle“ usw., Worte, die schon lange vor Columbus Gültigkeit hatten und die selbst in der glorreichen Blütezeit der großen Segelschiffe im vorigen Jahrhundert oft genug zitiert wurden, beweisen zur Genüge, daß die Seefahrt nun mal von vornherein ein harter Beruf ist. Und oft entläßt sich der Groll dann natürlich mehr oder weniger unbewußt auf den Untersatz, auf dem man gerade fährt.

So wären wir durchaus nicht erstaunt gewesen, wenn wir bei unserem Besuch auf der „Heidelberg“ manch kritische Bemerkung vernommen hätten. Aber nichts dergleichen geschah. Ich war nicht wenig verwundert, als ich auf meine trockene Frage, ob der Zossen denn was taugt, auf dem sie abwechselnd nach Nordamerika und Australien schippen, zur Antwort bekam: „Die Heidelberg, das ist das beste Schip, das der Hamburger Hafen je gesehen hat.“ Das war gewiß mehr, als wir beim kühnsten Optimismus

erwartet hatten. Aber so leicht geben wir uns ja nicht zufrieden. Wir wollten gern wissen, ob diese hervorragende Meinung wirklich das objektive Urteil aller war oder nur die Privatmeinung des Kapitäns. Und so fragte ich den Lt. Ingenieur nachher: „Na Chieff, was halten Sie denn von dem Kahn? Der Käppen tut ja so, als ob er einigermaßen zufrieden damit ist.“

Da sagte er: „Der tut nicht nur so, sondern ist es wirklich. Aber er ist nicht der einzige. Wir sind alle begeistert von dem Schiff.“ Nun, dann besteht wohl wirklich kein Zweifel. Oft genug kommt es vor, daß zwar der Kapitän sagt: „Gutes Seeschiff“, aber der Lt. Ingenieur: „Scheiß Maschine“ und umgekehrt, daß die Maschine funktioniert, aber die gesamte Mannschaft dauernd seekrank ist, weil sich das Schiff im Seegang wie von der Tarantel gestochen benimmt, oder daß die Vibrationen so sind, daß im Salon Tassen und Teller in großen Sprüngen von der Back jumpen; daß das Ladegeschirr nichts taugt oder die Wohnräume zu klein und die Lüfteranlagen nicht ausreichend sind und was es sonst gibt, was heute ein Schiff beliebt oder unbeliebt macht. Die Wertmaßstäbe sind heute etwas andere geworden als früher. Es hängt nicht mehr von dem seemännischen Können der Schiffsführung ab, wie schnell ein Schiff heute fährt, das weiß man heute auf Grund von Berechnungen und Schleppversuchen auf den Bruchteil eines Knotens genau bereits vorher. Es gibt keine Sensationen mehr wie zur Zeit der berühmten Teeklipper und der großen deutschen Vier- und Fünfmaster, alles ist sicherer, bequemer und zuverlässiger geworden, aber auch wesentlich komplizierter. An ein Schiff werden heute so viele zum Teil sich widersprechende Forderungen gestellt, daß es oft nicht zu vermeiden ist, daß eins auf Kosten des anderen geht. Das Schiff soll leicht sein, damit es bei dem vorgeschriebenen Maximaltieftgang möglichst viel Ladung

aufnehmen kann — und trotz der möglichst leichten Bauweise soll es sicher, stabil und schwingungsfrei sein. Die Wohnräume sollen groß und bequem sein — und dabei darf vom Laderaum nichts verlorengehen, noch dürfen die vermessenen Räume eine wirtschaftliche Grenze überschreiten. Das Schiff soll alle modernen Hilfsmittel haben, die die Technik zu liefern heute imstande ist — aber nach Möglichkeit darf es nichts kosten. So sehen wir, daß ein gutes Schiff heute ein solches ist, wo der Kompromiß all dieser Wünsche in der Form gefunden wurde, daß keiner der vielen Sektoren zu kurz gekommen ist. Es gibt nicht sehr viele Schiffe, die allen Anforderungen in gleicher Weise gerecht werden. Bei der „Heidelberg“ jedoch ist man von einer harmonischen Lösung restlos überzeugt.

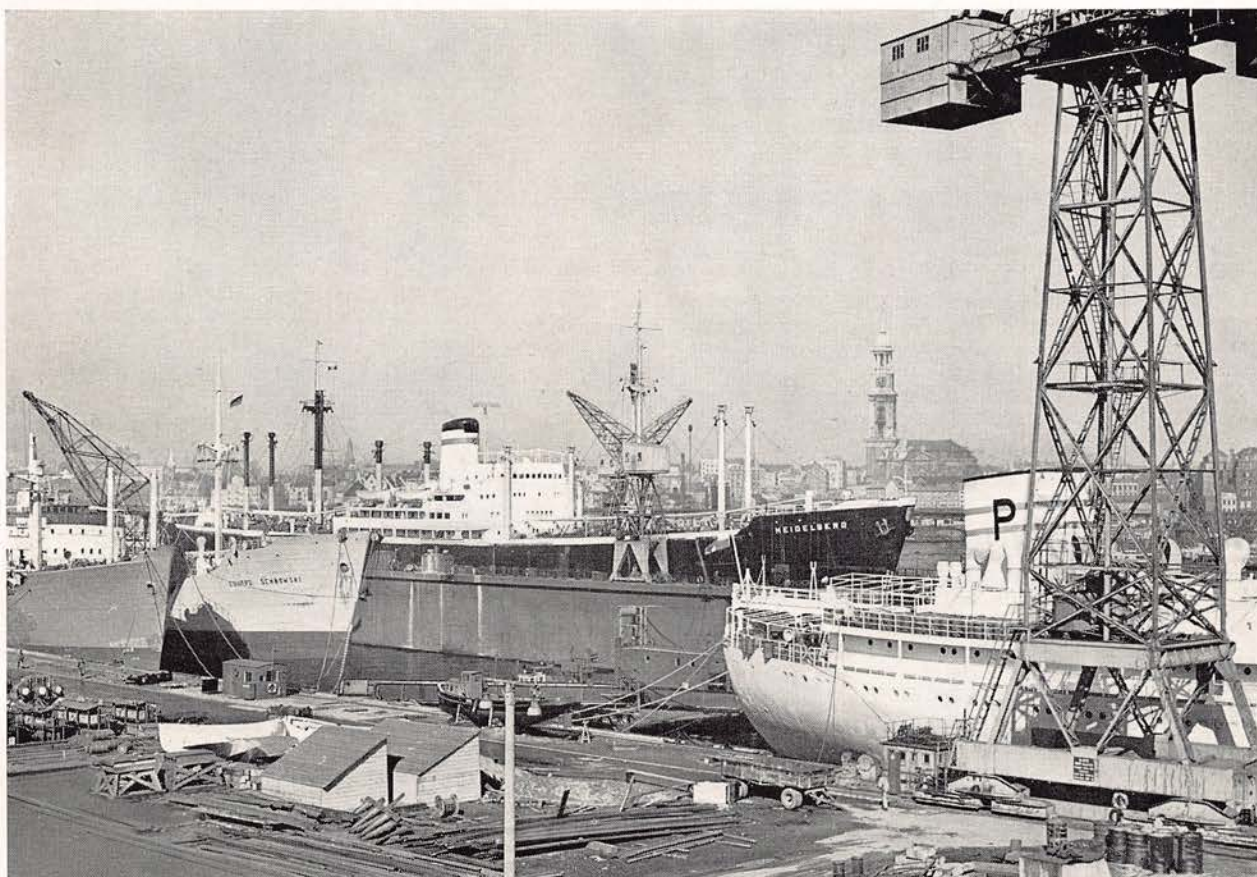
Es interessierten mich natürlich Einzelheiten. Nach meinen eigenen Erfahrungen auf manchen Seereisen und zahlreichen Probefahrten muß ich sagen, daß Turbinen im allgemeinen weniger Schiffsvibrationen hervorrufen als Motoren, was mit dem Massenausgleich der beschleunigten schweren Motorenteile zusammenhängt. Im Seegang ist das besonders spürbar, weil man zwar in der Vertikalen die Massen ausgleichen kann, aber die Horizontalkomponente sich nicht ausschalten läßt. Diese durch den Motor hervorgerufenen Schwingungen sind den durch den Propeller hervorgerufenen überlagert und können sie je nach dem Überliegen des Schiffes verstärken oder ihnen entgegenwirken bis zur völligen Aufhebung. Diese Erscheinung läßt sich im Seegang wunderbar beobachten. Bei Turbinenschiffen ist es anders, da werden die Schwingungen nur vom Propeller hervorgerufen (von denen, die die Hilfsmaschinen verursachen, abgesehen.) Wie stark diese im Schiff spürbar sind, das hängt von mancherlei Faktoren ab, in erster Linie natürlich von der Widerstandsfähigkeit des Schiffskörpers. Daß man auf der „Heidelberg“ von Schwingungsbelästigungen nicht reden kann, führt man

auf die ganz genietete Bauweise zurück. Ich will keineswegs Propaganda für die Nietung machen, sondern nur erwähnen, daß viele alte Seebären auf die Nietung schwören und in Bezug auf die Vibrationen scheinen sie wohl recht zu haben. Ein ausgezeichnetes Seeschiff sei die „Heidelberg“, sagte man mir, 17 Knoten werden konstant bei jedem Wetter gehalten.

Ja ob denn die empfindlichen Turbinen das dauernd ohne zu mucken mitmachen, fragte ich, aber der Chief wußte von keiner Störung zu berichten; weder auf der Amerikatour (die die Besatzung bevorzugt, weil sie da öfter nach Hamburg kommen), noch auf den langen Reisen nach dem fernen Osten sei bis jetzt ein Schaden aufgetreten. — Und ob denn nicht wenigstens ab und zu mal eine Hilfsmaschine ausfällt, wollte ich gerne wissen, aber nicht einmal davon konnte man berichten. — Und die Unterbringung der Besatzung? Daß man sich auf dem Schiff wohlfühlen kann, daran braucht man wirklich nicht zu zweifeln; davon kann man sich selbst überzeugen, wenn man einmal durch die sympathischen, geräumigen Kammern und Salons dieses Schiffes geht.

Was uns nun mit besonderer Freude erfüllen kann ist, daß die „Heidelberg“ kein Zufallstreffer ist, keine Ausnahme, sondern daß der Auftraggeber durchaus die Ansicht der Seeleute zu teilen scheint. Die „Heidelberg“ war ja nur der erste in der Reihe der schnellen 10 000 Tonner, die wir nach dem Kriege gebaut haben. Inzwischen sind ja etliche gefolgt. Die „Braunschweig“, „Essen“, „Havelstein“, „Werrastein“, „Hoechst“, „Isarstein“ sind ja Schwesterschiffe mit nur ganz geringen Abweichungen, und so anspruchsvolle Kunden wie die Hapag und der Norddeutsche Lloyd wären gewiß nicht so oft zu uns gekommen, um immer noch ein neues Schiff zu bestellen, wenn wir sie enttäuscht hätten.

Wolfram Claviez



Neue Stifte



Kaum waren im März alle die Lehrlinge, die ihre Gesellenprüfung erfolgreich hinter sich gebracht hatten, freigesprochen worden, da trat auch schon ein neuer Lehrlingsjahrgang bei uns ein. Rund 100 neue Stifte fanden sich ein, um die Handwerkslehre bei der DW durchzumachen. Es ist eine Freude, die Jungen bei der Grundarbeit des Feilens zu beobachten. Mit Eifer und Schwung sind sie bei der Sache. Vorbildlich ist die Ordnung an ihren Arbeits-

plätzen. Es würde sich für manch einen Älteren lohnen, sich die Arbeitsplätze einmal anzusehen und dann den eigenen genau so ordentlich zu halten.

Unter der sicheren Leitung von Betr.-Ing. Müller I wird auch dieser Jahrgang sicher nach Ablauf der Lehrzeit das erlernte Können in der Prüfung erfolgreich unter Beweis stellen können.

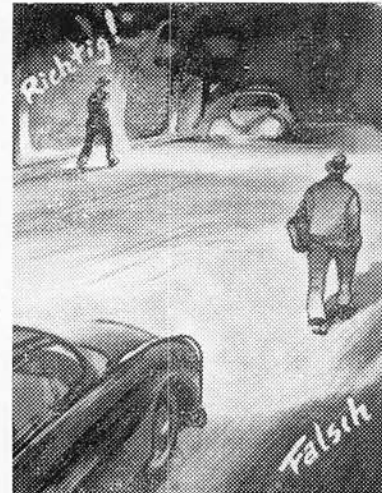
Verkehrsunfälle sind nicht nötig

Jahr für Jahr kommen Hunderte von Menschen bei uns in Deutschland ums Leben und Tausende werden schwer verletzt. Außerdem entsteht ganz erheblicher Sachschaden, der eine Schädigung des Volksvermögens bedeutet.

Die Verkehrsunfälle lassen sich durchaus vermeiden, wenn sich jeder im Verkehr richtig verhält. Die Verkehrsvorschriften sollte langsam ein jeder, ganz gleich ob Kraftfahrer, Radfahrer oder Fußgänger beherrschen. Wer die Verkehrsvorschriften noch nicht so ganz genau kennt, hat während der jetzt kommenden Verkehrssicherheitswoche Gelegenheit dazu, dieses Versäumnis nachzuholen.

Es ist im übrigen nicht so, daß immer die Kraftfahrer die Unfälle verursachen. Manch ein Fußgänger versucht, noch schnell vor einem herankommenden Fahrzeug über die Straße zu gelangen. Viele Jugendliche haben es geradezu zu einem Sport entwickelt, kreuz und quer über die Straße zu laufen. Sie sind dann noch stolz darauf, wie kühn sie sich verhalten haben. Dabei ist ein solches Vorgehen eine ganz erhebliche Gefährdung für den Verkehr; denn der Kraftfahrer muß ohnehin im normalen Verkehr schon genügend aufpassen und wird durch solche Mätzchen nur abgelenkt.

Für Kraftfahrer und Radfahrer heißt es, Rücksicht auf die Fußgänger zu nehmen, um ihnen Gelegenheit zu geben, ungefährdet die Straßen zu überqueren. Es ist kein Zeichen von besonderem Mut und Schneid, mit Vollgas durch die Straßen zu brausen. Denkt daran, daß man sein Fahrzeug immer so in der Hand haben muß, daß man für alle Möglichkeiten gewappnet ist.



Links gehen!

Bei Dunkelheit kannst Du entgegenkommenden Fahrzeugen jederzeit ausweichen. Der Kraftfahrer dagegen kann Dich bei abgeblendetem Scheinwerfer nicht rechtzeitig sehen. Links gehen ist auch bei Tage sicherer, denn Du kannst entgegenkommende Fahrzeuge besser beobachten als solche, die Dich überholen. Rechtsverkehr ist für den Fußgänger nicht vorgeschrieben, also schütze Dich selbst! Geh dem Fahrzeug entgegen.

Betriebliches Vorschlagswesen

Unser Vorschlagswesen besteht nunmehr seit vier Jahren. Während dieser Zeit wurden 530 Verbesserungsvorschläge eingereicht. 280 Verbesserungsvorschläge konnten als brauchbar anerkannt und mit Prämien bis zu 500 DM bewertet werden. Die Verteilung der eingereichten Vorschläge auf die verschiedenen Gebiete ist aus nachstehender Aufstellung ersichtlich.

Es entfielen auf:

Vorrichtungen	34,6 %	Verbesserungsvorschläge
Produktion	20,4 %	"
Transport	18,4 %	"
Konstruktion	10,8 %	"
Unfall	6,8 %	"
Sonstiges	6,4 %	"
Sozialer Bereich	2,6 %	"

Es wird interessieren, einmal zu erfahren, welche Verbesserungsvorschläge in letzter Zeit anerkannt wurden. Die letzten Vorschläge, die mit einer Prämie bedacht wurden, geben wir nachstehend bekannt:

	Prämie
1. Brennpistolenverbesserung	35,— DM
2. Einführung von Listen für Material und Bauteile im Schiffbau	50,— "
3. Zugentlastung und Aufhängung von E-Schweißkabel und Handkabel	10,— "
4. Lampenschirm-Vereinfachung	50,— "
5. Halter für Kabel	10,— "
6. Kokerraumverbesserung	20,— "
7. Sauerstoffeinsparung bei Propanbrennschneidern	100,— "
8. Vorrichtung zum Absägen von gebog. Rohren	30,— "
9. Auswerfvorrichtung beim Schraubennachdrehen	30,— "
10. Haltegestell für Malerstellage	25,— "

Wir sind davon überzeugt, daß viele Gedanken als Verbesserungsvorschläge gewertet werden könnten, wenn diese nur eingereicht würden. Manch einer ist vielleicht der Ansicht, daß dieser oder jener Gedanke nichts wert sei und hält ihn deshalb zurück. Hierzu muß man auf die Tatsache hinweisen, daß gerade die vielen kleinen Verbesserungen es sind, die den Betrieb vorwärtsbringen. Daß große Möglichkeiten im Vorschlagswesen gegeben sind, zeigt uns Amerika, wo auf 1000 Betriebsangehörige 200 Verbesserungsvorschläge im Jahr kommen. In Schweden hat man errechnet, daß durchschnittlich 30 Verbesserungsvorschläge auf 1000 Betriebsangehörige entfallen.

Bei uns sind es leider z. Z. erst 12. Es würde uns viel Freude bereiten, wenn jeder Betriebsangehörige sich bemühen würde, wenigstens einen Vorschlag im Jahr einzureichen. Und so schwer ist es ja gar nicht! So wie der Mann im eigenen Haushalt manches verbessert, um sich und seiner Frau das Leben angenehm zu gestalten, so kann auch der Mann in der Erkenntnis der Unzulänglichkeiten an seinem Arbeitsplatz oder in seinem Arbeitskreis manches bei kritischer Betrachtung verbessern und als Vorschlag einreichen. Dem Findigen macht nicht nur die geschaffte Verbesserung Freude, ihm winkt auch die Prämie als Belohnung.

Beteiligt Euch alle!

*

Zum Abschluß eine Anregung, einige Tips!

Verbesserungen sind erwünscht auf allen Fertigungsgebieten, besonders für die **Steigerung der Qualität unserer Erzeugnisse**, Einsparung von Material, Energie und Zeit, Verbesserung des Transportwesens, an Maschinen, Vorrichtungen usw., Einsparungen an Schreibearbeit, Vereinfachung der Büro- und Verwaltungarbeit und **Verbesserungsvorschläge für bessere Zusammenarbeit** und nicht zuletzt, „für Einhaltung der Arbeitszeit“.

Noch ein Fremdwort

Unter den vielen Neuerwerbungen in unserem Sprachschatz befindet sich auch ein Wörtchen, das sich aus dem Englischen bei uns eingeschlichen hat. Das ist der „job“.

Selten ist in so kurzer Zeit ein Fremdwort derart populär bei uns geworden wie dieses. Diese Tatsache allein zeigt schon, daß dieser Begriff nicht so fürchterlich grausam sein kann. Und in der Tat wird das Wörtchen fast immer mit einem positiven Vorzeichen versehen — man hat einen „feinen“ job, einen „Bombenjob“ oder gar einen „phänomenalen“ — aber von einem schlechten job hört man selten. Dann ist er eben in Arbeit ausgeartet und man sucht eine andere Bezeichnung.

Es gibt nicht viele Fremdwörter, die so wenig einer Erklärung bedürfen wie dieses. Ich habe noch nie jemanden getroffen, der nach der Bedeutung gefragt hätte und deshalb brauchen wir nicht viele Worte zu verlieren. Allein, unser nicht zu bezähmender Forschungsdrang zwängte uns

doch mal ein Lexikon in die Hand, um der wahren Bedeutung dieses so unvergleichbar eindeutigen Begriffes auf den Grund zu gehen. Da steht gar vielerlei: Akkordarbeit, Sache, Stellung, Posten, Beschäftigung, Schiebung — man sieht, die Spannweite ist sehr groß. Aber das ist meistens so in den Lexika-kons oder wie der verdammte Plural dieses auch nicht gerade hochdeutschen Wortes heißen mag. Da steht alles drin was so ein Wort heißen kann, wohingegen im praktischen Sprachgebrauch diese Wörter meistens einen ziemlich eindeutigen Charakter annehmen. Oft liegt es auch nur an der Betonung. Siehe die Steigerung Kaffee, Kaffee, Kaffeeeee.

Suchen wir nun nach einer präzisen Definition des schönen Wörtchens job in der Bedeutung, die die Praxis dieser Sache in der deutschen Sprache verliehen hat, so ließe sich etwa sagen: Regelmäßiger Lohnempfang bei mäßiger Beanspruchung, d. h.: nicht übermäßigen Anforderungen seitens der unmäßigen Ausbeuter . . . cl.



Unser Fotowettbewerb

2. Preis: Max Hoffmann

Es wird allerhöchste Zeit, daß die Arbeiten unserer 2. und 3. Preisträger unseres Fotowettbewerbs bekanntgemacht werden, bisher haben wir es leider immer aus Raummangel unterlassen müssen. Das sind sie.



2. Preis: Hans Wegner



3. Preis: Günther Vargas



3. Preis: Ing. Brockmann, SE

Aus dem Betriebssport



Spielergebnisse aus den Monaten März/April 1955

Fußball

DW 1. gegen Addo, Malmö/Schweden	5:3
DW 1. gegen Schlüter 1.	2:1
DW 2. gegen AEG Schiffbau	2:3
DW 1. AH gegen Mitropa AH	2:0
DW 2. AH gegen Nordbank	4:5
DW Rhst. 1. gegen Seifert 1.	5:2
DW Rhst. Res. gegen Hansa Mühle	0:1

Feld-Handball

DW 1. gegen Fortschritt, Dresden	14:21
DW 1. gegen BWV 1.	11:16
DW 2. gegen HSBV Res.	16:17

Hallen-Handball

Hbg. Auswahl (mit DW-Spieler) gegen Schweden	21:12
DW 1. gegen Albingia 1.	14:13
DW 1. gegen Heidenreich 1.	8:9
DW 2. gegen Hbg. Mannheimer	8:10
DW 2. gegen Albingia 2.	10:3

Tischtennis

DW 1. gegen Still 1.	9:3
DW 1. gegen Deutscher Ring 1.	9:4
DW 1. gegen Spärvärgars Malmö/Schweden	12:4
DW 2. gegen Post 1.	9:0
DW 2. gegen Nordbank 2.	9:3
DW 2. gegen Hansa Motoren	9:2
DW 3. gegen Menck 2.	6:9
DW 3. gegen Heidenreich 2.	9:2

Schach

DW 1. gegen NWDR 1.	5 ¹ / ₂ :4 ¹ / ₂
DW 2. gegen Biberhaus	4:6
DW 2. gegen Bill-Brauerei	4:1

Kegeln

DW 1. gegen Tretorn 1.	2262:2241
DW 3. gegen Post 2.	2160:2079

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum



Ernst Klemmstein
Schiffbauer
12. Februar 1955



Harald Kawohl
Kupferschmied
23. März 1955



Johann Gabriel
Nietenwärmer
24. März 1955



Wazlaw Nowicki
Vorarbeiter
27. März 1955



Hermann Loitz
Ausgeber
31. März 1955



Karl Clausen
Elektriker
1. April 1955

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Schiffbauhelfer Werner Junge mit Frl. Margot Schwartz am 5. 3. 1955
 Dreher Ernst Schröder mit Frl. Edith Nottorf am 19. 3. 1955
 Schlosser Willi Neumann mit Frau Johanna Dundey am 19. 3. 1955
 Kupferschmiedhelfer Günter Grambow mit Frl. Helga Raddatz am 24. 3. 1955
 Schiffbauhelfer Alfred Meyer mit Frl. Erika Sawitzky am 26. 3. 1955
 Maschinenbauer Hans-Georg Richters mit Frl. Helga Schmolski am 26. 3. 1955
 Schiffbauhelfer Peter Dück mit Frl. Ruth Rösler am 26. 3. 1955
 Maler Otto Richters mit Frl. Herma Wulff am 26. 3. 1955
 E-Schweißer-Anlerner Wilhelm Prigge mit Frl. Gertrud Joost am 2. 4. 1955
 Brennerhelfer Günther Reckling mit Frl. Ruth Veers am 2. 4. 1955
 Maschinenbauer Walter Huhs mit Frl. Helga Luttmer am 2. 4. 1955
 Elektriker Kurt Flügge mit Frl. Martha Jürgen am 7. 4. 1955
 Kupferschmiedhelfer Willi Studt mit Frl. Inge Biedermann am 7. 4. 1955
 E-Schweißer-Anlerner Wolfgang Kokerbeck mit Frl. Inge Bans am 7. 4. 1955
 Schiffbauhelfer Ernst-Adolf Fick mit Frl. Inge Timm am 7. 4. 1955
 Kesselschmied Hermann Budewitz mit Frl. Hildegard Gerda am 7. 4. 1955
 Schiffbauhelfer Fritz Gärtner mit Frl. Herta Harz am 9. 4. 1955
 E-Schweißer-Anlerner Heinz Jander mit Frl. Hildegard Leddin am 9. 4. 1955
 Schiffbauhelfer Willy Hester mit Frl. Lisbeth Ellerwald am 9. 4. 1955
 Maschinenbauer Hinrich Dübelt mit Frl. Anna Trunschel am 9. 4. 1955
 Maschinenschlosser Wolfgang Friedrichs mit Frl. Ingrid Pohlmann am 9. 4. 1955
 Angel. Schleifer Karl Schomacker mit Frl. Edeltraut Westphal am 9. 4. 1955
 Elektriker Kurt Kamradt mit Frl. Hanna Gaser am 9. 4. 1955
 Transportarbeiter Heinrich Enulait mit Frl. Marie Sachsenweger am 9. 4. 1955
 E-Schweißer-Anlerner Edmund Belitz mit Frl. Emma Roloff am 9. 4. 1955
 Kranfahrer Ewald Leckband mit Frl. Erna Bernotat am 9. 4. 1955

Geburten:

Sohn:

Ausrichter Wolfgang Schult am 8. 3. 1955
 Ausrichter Wilhelm Kapteina am 9. 3. 1955
 Schiffszimmerer Harry Heidorn am 12. 3. 1955
 Ausrichter Günther Kriese am 16. 3. 1955
 Röntgenhelfer Horst Kock am 18. 3. 1955
 Probiereranlerner Fritz Kerschling am 22. 3. 1955
 Kupferschmiedhelfer Guido Mlynski am 24. 3. 1955
 Helfer Günter Kluger am 24. 3. 1955
 Schiffbauhelfer Heinrich Meyer am 24. 3. 1955
 Nieteranlerner Horst Mielke am 25. 3. 1955
 Schiffbauhelfer Hermann Müller am 28. 3. 1955
 Ingenieur Arthur Dinse am 28. 3. 1955
 Röntgenhelfer Helmuth Wieck am 2. 4. 1955
 Schiffbauhelfer Richard Siemer am 5. 4. 1955
 Schiffszimmerer Kurt Hölge am 7. 4. 1955
 Seilbahnfahrer Kurt Boldt am 7. 4. 1955
 Anschläger Franz Messing am 8. 4. 1955
 Kupferschmiedhelfer Oskar Kliem am 10. 4. 1955

Tochter:

Ingenieur Walter Wrage am 3. 3. 1955
 Tischler Johann Gutmann am 21. 3. 1955
 Schlosser Georg Smurawski am 23. 3. 1955
 Schiffbauhelfer Hinrich Tamke am 23. 3. 1955
 Nieter-Anlerner Paul Schiller am 24. 3. 1955
 Kraftfahrer Heinrich Bellmann am 24. 3. 1955
 Brenner Hans Lessmann am 28. 3. 1955
 Schiffbauhelfer Gerhard Plotzki am 29. 3. 1955
 Anschläger Werner Piechnick am 29. 3. 1955
 Elektriker Willi Gideon am 31. 3. 1955
 Elektriker Karl-Heinz Reimer am 31. 3. 1955
 Ingenieur Helmuth Strunck am 2. 4. 1955
 E-Schweißer Henrik Majak am 10. 4. 1955
 Matrose Olaf Plet am 11. 4. 1955

Wir gratulieren!

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

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

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

Für die mir erwiesene Aufmerksamkeit anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums spreche ich der Betriebsleitung sowie meinen Vorgesetzten und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank aus.
 Johann Gabriel

Sage hiermit der Betriebsleitung sowie allen meinen Kollegen herzlichsten Dank für die Aufmerksamkeit anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums.
 Franz Schöler

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

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Rudi Sterzing sage ich auf diesem Wege der Betriebsleitung sowie allen Kollegen der Tischlerei meinen herzlichsten Dank.
 Paula Sterzing

Für die innige Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes Eugen Wagner sage ich hiermit der Deutschen Werft sowie der Belegschaft meinen innigsten Dank.
 Frau Helene Wagner

Für die vielen Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des uns betroffenen schweren Verlustes sagen wir unseren herzlichsten Dank.

Im Namen aller Angehörigen:

Helene Riebell

Finkenwerder, den 12. April 1955.

Wir gedenken unserer Toten

Friedrich Kühl
 Klempner
 gest. am 23. 3. 1955

Rudolf Sterzing
 Tischler
 gest. am 26. 3. 1955

Eugen Wagner
 Rentner
 gest. am 27. 3. 1955



Kurt Sibbers
 Schiffbauhelfer
 gest. am 2. 4. 1955

Alfred Riebell
 Bohrer
 gest. am 5. 4. 1955

Hermann Heckert
 Schlosser
 gest. am 9. 4. 1955



Die Osterfeiertage liegen hinter uns. Manch einer hat die vier Tage Betriebsruhe dazu benutzt, um eine kleine Reise zu unternehmen. Viele haben sich zu Hause einmal so richtig von Herzen aalen können. Leider hat uns der Wettergott offensichtlich diese vier erholsamen Tage nicht so recht gegönnt; denn das Wetter war einfach scheußlich. Wir können uns aber trösten: es hat nicht nur in Hamburg geregnet, so ziemlich ganz Deutschland lag im Regen-gebiet.

Jetzt wird es Ernst mit den Urlaubsvorbereitungen. In etwa zwei Wochen werden die ersten aus unserer Belegschaft in das schöne Schliersee reisen. Die nächsten Tage bringen nun schon die Abfahrt der DW-Urlauber in den Harz und in die Lüneburger Heide. Ich wünsche allen von Herzen, daß der Urlaub wirklich Erholung schafft und daß alle nur schöne Eindrücke mit nach Hause bringen. Auch alle diejenigen, die nicht als Gäste unserer Werft in Urlaub gehen werden, möchten sich neue Kraft und Arbeitsfreude während der verdienten Urlaubszeit erwerben können.

Wir haben viele Monate hindurch den Schiffkörper einer Barkasse an den Helgen liegen sehen, und alle, die unsere künftige Barkasse dort erblickten, haben sich darüber Gedanken gemacht, wann wohl dieses Schiffchen fertig sein wird. Es hat sich auch hier wieder der alte Spruch, wonach gut Ding Weile haben will, bewahrheitet. Am 22. März wurde die neue Barkasse erstmalig versuchsweise in Betrieb genommen. Jetzt haben wir sie, die neue DW 22 mit der neuen Schornsteinmarke der DW. Alle, die das Boot bis jetzt benutzt haben, freuen sich darüber. Inzwischen werden noch einige Kleinigkeiten geändert, und dann wird die „22“ die „21“ ablösen. Unsere gute alte DW 21 hat es aber auch verdient, etwas ruhigere Arbeit verrichten zu dürfen; denn sie ist, soviel ich weiß, über 40 Jahre alt. Und das ist für ein Schiff eine ganze Menge.

Die Betriebsratswahlen liegen hinter uns. Sie brachten bei einer Wahlbeteiligung von etwas über 70 % eine gewisse Veränderung in der Besetzung der Betriebsratsposten mit sich, und sind im übrigen, wie es bei der DW auch gar nicht anders sein kann, völlig ruhig und sachlich abgelaufen. Unser bisheriger Betriebsratsvorsitzender ist nicht wieder gewählt worden. Sein Nachfolger wurde der E-Schweißer Fred Suhr, der dem Betriebsrat schon lange angehört hat. Irgendwelche grundsätzlichen Veränderungen hat es aber nicht gegeben.

Solange es Wahlen gibt, wird es immer vorkommen, daß die Meinung der Wähler sich ändert, daß der eine oder andere, der früher einmal das Vertrauen der Wähler besaß, es nicht wieder findet. Das mag für den Einzelnen schmerzlich sein, besonders für diejenigen, die mit gutem Gewissen vor sich selbst sagen können, daß sie immer ihre Pflicht getan haben. Es wird aber niemanden geben, dem es gelingt, sich das Wohlwollen der Wähler immer zu erhalten. Das sehen wir allenthalben auch in der großen

Politik. Der heute noch umjubelte Minister, ist morgen in der Versenkung verschwunden, und andere haben seinen Platz eingenommen. Außerdem spielen bei Wahlen immer noch besondere Dinge eine Rolle, die nicht zu erklären sind.

Ich habe auch jetzt wieder eine ganze Reihe Briefe von Betriebsangehörigen bekommen, die teils Verbesserungsvorschläge enthielten und teils Klagen über Dinge, die ihnen nicht zusagen. So schreibt ein Werftangehöriger mir, daß er den Stapellauf des neuen Passagierschiffs am 4. März 1955 miterlebt hat, und daß er von dem Ereignis sehr beeindruckt gewesen ist. Er habe es aber sehr bedauert, daß er bei der Rückkehr von dem Stapellauf an seinen Arbeitsplatz von seinem Meister unfreundlich empfangen wurde mit dem Bemerkung, daß er im Wiederholungsfall unserem DW-Mann eine halbe Stunde vom Lohn abziehen würde.

Es hat sich bei uns im Laufe der Jahrzehnte die Übung herausgebildet, daß alle DW-Angehörigen, die es irgendwie einrichten können, die Stapelläufe miterleben. Das ist auch verständlich und richtig, weil ja ein Stapellauf immer wieder etwas Besonderes ist, und irgendwie hat ja jeder von uns Anteil an der Arbeit, die dazu gehört, um soweit zu kommen, daß ein Neubau seinem Element übergeben werden kann. Andererseits muß man natürlich auch Verständnis dafür haben, wenn Meister und Vorarbeiter ihre Mitarbeiter bei ihrer eigentlichen Arbeit halten wollen. Es geht also nicht, daß jemand, der eine eilige und dringende Arbeit zu machen hat, sich verkrümelt, um am Stapellauf teilzunehmen. Grundsätzlich aber wollen und sollen sich Betriebsleitung und Belegschaft bei den Geburtsfeiern unserer Schiffe zusammenfinden. Das ist auch der Wunsch unseres Vorstandes, der wie jeder Werftangehörige weiß, es niemals unterlassen wird, bei diesen Gelegenheiten gerade unsere Werkmänner besonders anzusprechen und ihnen für ihre Leistungen zu danken. Die Begrüßungsworte unseres Doktors würden zu einer leeren Redensart, wenn die Werkmänner überhaupt nicht dabei sind. Also geht getrost nach wie vor zu den Stapelläufen! Zweckmäßig ist es aber, vorher zu sagen, daß Ihr dahin geht; denn es soll schon vorgekommen sein, daß sich hie und da mal einer unserer Betriebsangehörigen in ein stilles Eckchen verholt hat, um etwa versäumte Nachtruhe durch ein Schläfchen während der bezahlten Arbeitszeit nachzuholen. Und manch einer wird sich noch auf das damals bei uns viel belachte Ereignis besinnen, als einer unserer Betriebsingenieure durch Zufall während der 2. Schicht entdeckte, daß einige Anschläger und Schiffbauer von den Helgen ein erfrischendes Bad im Rüschkanal nahmen, auch während der Arbeitszeit. Ihr seht also, daß, wie überall, auch bei uns die Medaillen eine Kehrseite haben. Aber, zum Stapellauf sollt Ihr gehen!

Unsere Theaterspieler machen sich übrigens gut. Sie werden demnächst erstmalig an die Öffentlichkeit treten zu einem besonderen Ereignis, das geplant ist. Einzelheiten hierüber darf ich noch nicht ausplaudern, weil es eine Überraschung werden soll. Soviel ist aber sicher, daß unsere Theatergruppe dann in regelmäßigen Abständen für unsere DW-Belegschaft spielen wird, und zwar in Räumen, die es jedem Belegschafter möglich machen werden, an den Veranstaltungen teilzunehmen. Hoffentlich habt Ihr dann alle Spaß an dem Spiel unserer Kameraden; denn sie werden ja nur spielen, um Euch allen eine Freude zu machen. Im Mai sprechen wir uns wieder.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabautermann

