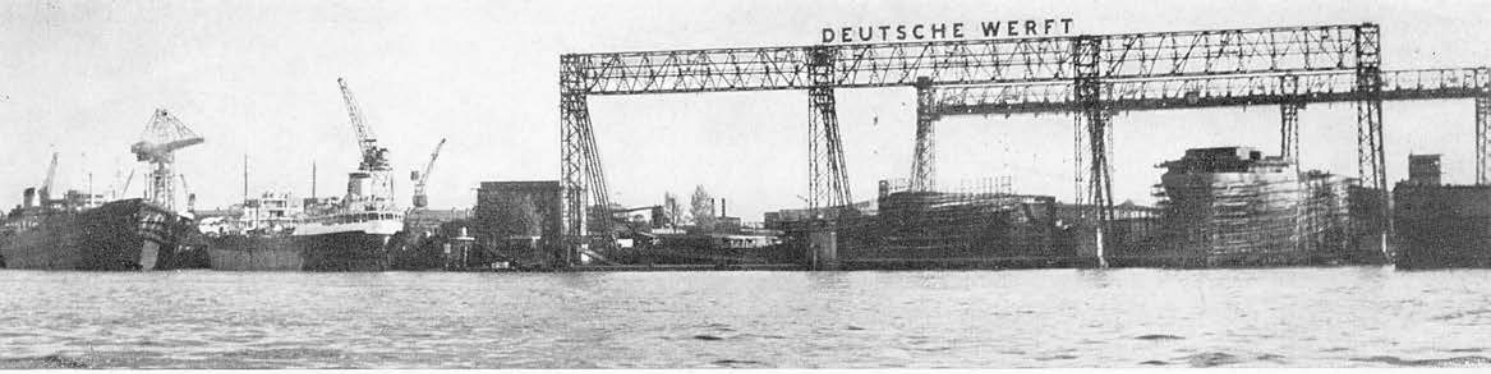
16. Jahrgang · 27. April 1956 · Nr. 4

1 Million tdw

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

Titelbild nach einem Aquarell von Wolfram Claviez



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

16. Jahrgang · Nr. 4 · 27. April 1956

1 Million t Schiffsraum

Kein deutsches Wunder

Unsere Nachkriegsleistung 1950—1956

Mit dem in den nächsten Tagen in unserem Betrieb Finkenwerder vom Stapel laufenden Neubau Bau Nr. 702 wird die Deutsche Werft Hamburg seit Wiederaufnahme des Großschiffbaus in den Nachkriegsjahren 1 Million Tonnen Schiffsraum (= Tragfähigkeit) zu Wasser gelassen haben.

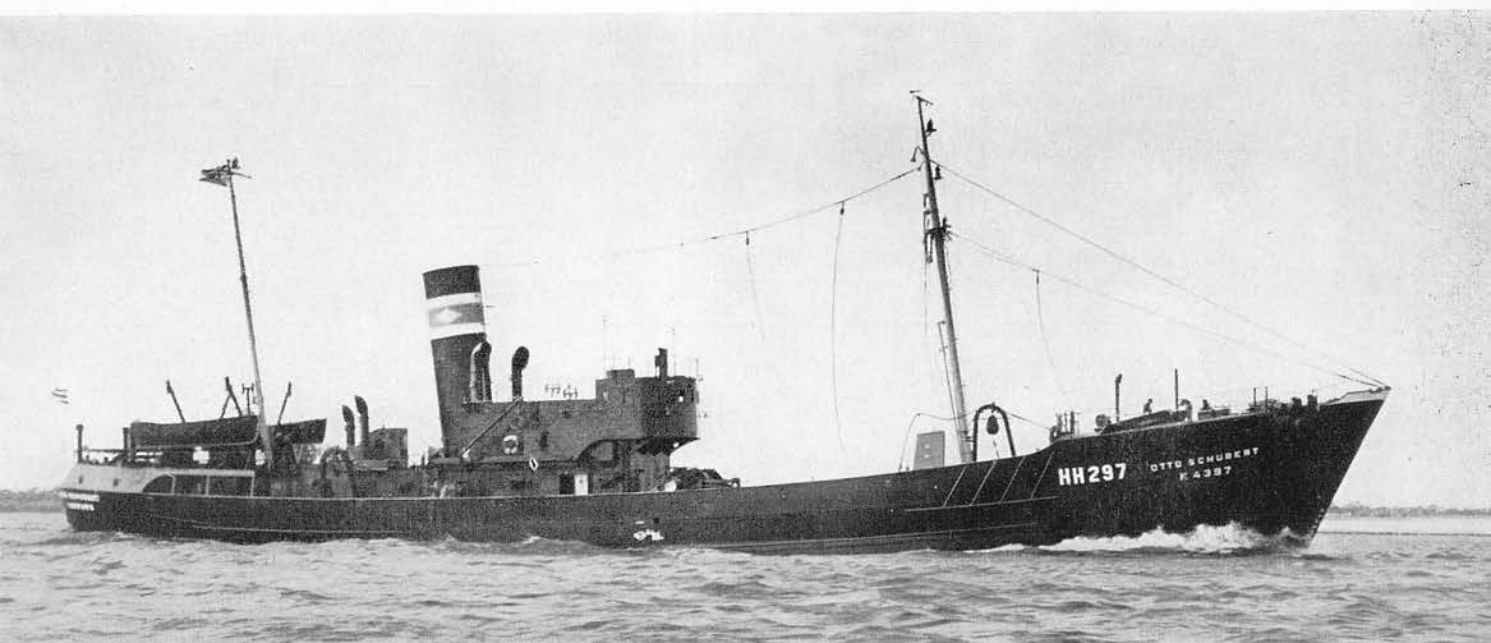
Wir wollen kein Jubiläum feiern, auch keine Feier veranstalten oder einen weiteren Feiertag unserer festesfrohen Zeit hinzufügen, sondern nur eine kurze Zusammenfassung geben und einen Überblick bringen über das Geschehen auf unserer Werft in den vergangenen Jahren und damit das Ergebnis mit wenigen Worten würdigen, das sich aus enger und pflichtgetreuer Zusammenarbeit zwischen Werftleitung und Belegschaft nach Jahren völligen Verbots des Hochseeschiffbaus durch die Besatzungsmächte als Neubauleistung unseres Werftbetriebes ergeben hat.

Die Bestimmungen des Potsdamer Abkommens vom August 1945, die den deutschen Schiffbau endgültig zu vernichten trachteten, trafen zwar die Anlagen und Einrichtungen unserer Werftbetriebe aufs schwerste, konnten aber den Geist und das Wollen unserer leitenden Männer und unserer bereitwilligen Werftbelegschafter nicht dauernd in Fesseln schlagen.

Im Gegenteil — die unfreiwillige Muße dieser Jahre bot erst recht Gelegenheit, die kommenden Notwendigkeiten zu prüfen, Pläne zu fassen und neue Konstruktionen zu entwickeln, durch die die bisher im Schiffbau üblichen, genieteten Konstruktionen endgültig beiseite geschoben und durch geschweißte Bauelemente ersetzt wurden.

Erst damit war es uns möglich, sofort nach Lockerung der Bauverbotsbestimmungen, wenn

Baujahr 1949: Erster Nachkriegs-Einheits-Fischdampfer, 450 BRT, 12 kn Geschwindigkeit. Abb. 1



auch zunächst nur im Ausland, wieder Fuß zu fassen und deutsche Schiffbaukonstruktionen in fairem Wettbewerb mit dem Ausland anzubieten.

Die 1950 erfolgte Aufhebung des Bauverbots bewirkte zwar kein „Deutsches Wunder", gab uns aber die Möglichkeit, in die Gemeinschaft der freien Völker zurückzukehren und unsere Arbeit uneingeschränkt wieder aufzunehmen.

Die 1951 für die „Nordfriesische Dampfschiffsreederei" in Hamburg zur Ablieferung gebrachten Neubauten Keitum, Morsum und Lystum (Abb. 2) waren nach sechsjähriger Unterbrechung unserer Neubautätigkeit die ersten Ansätze der kommenden Großschiffbauten. Während in der erzwungenen Ruhepause im Schiffbau von 1945 bis 1949 nur sechs kleine, vom technischen Standpunkt recht primitive Fischdampfer (Abb. 1) mit zusammen 2670 tdw und 2509 BRT zur Ablieferung gebracht werden konnten, nahm die vom Stapel gelaufene Tonnage während der nächsten Jahre in starkem Maße zu, wie die nachstehende Zusammenstellung zeigt:

Vom Stapel gelaufen: Jahr	Anzahl der Schiffe	Tragfähigkeit in tdw	Vermessung in BRT
1946—1949	6	2 670	2 509
1950	10	45 880	29 288
1951	12	79 621	49 284
1952	13	153 554	103 801
1953	15	195 740	135 408
1954	16	200 374	139 513
1955	16	257 160	182 430
4 Monate 1956	7	67 370	47 860
Gesamt:	95	1 002 369	690 093

Interessant bleibt in dieser Entwicklung die stetige Zunahme der Größe der einzelnen Bauarten bei gleichzeitiger starker Erhöhung der Geschwindigkeit.

Da der Motorantrieb mit Aufhebung des Bauverbots für die kleineren Fahrzeuge und Fischdampfer zunächst noch verboten war, müssen diese Schiffstypen noch für Dampfantrieb ausgerüstet werden, der aber auch für diese Bauarten, ebenso für die Frachtschiffe mittlerer Größe, sofern nicht größere Leistungen als 8000 bis 9000 PS zur Erreichung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit erforderlich sind, dem Motorantrieb auf der ganzen Linie weicht (Abb. 3 und Abb. 4).

Die Dampfturbine, die in den Vorkriegsjahren im wesentlichen als Antriebsorgan für große und schnelle Fahrgastschiffe hoher Leistung in Anwendung kam, ist in den Nachkriegsjahren in starkem Umfange für den Antrieb schneller Frachtschiffe und Tanker herangezogen worden (Abb. 5, 6 und 7), für die in ihrer Bauart als Einschraubenschiffe Leistungen von 10 000 bis 20 000 PS benötigt werden, die nur der Dampfturbine mit doppeltem Untersetzungsgetriebe in einer in bezug auf Preis und Gewicht dem Motor überlegener Bauart geliefert werden können.

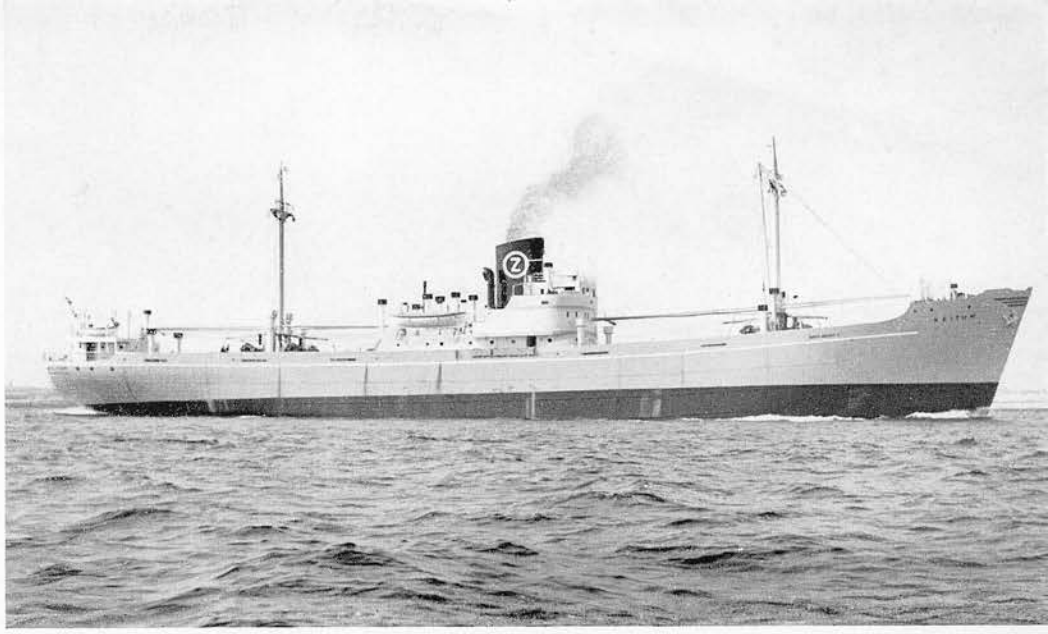
Der Anteil von Motor und Dampf als Antriebsorgan der von der Deutschen Werft in den Nachkriegsjahren 1950—1956 vom Stapel gelassenen ersten Million Schiffsraum ergibt sich aus der nachstehenden Aufstellung.

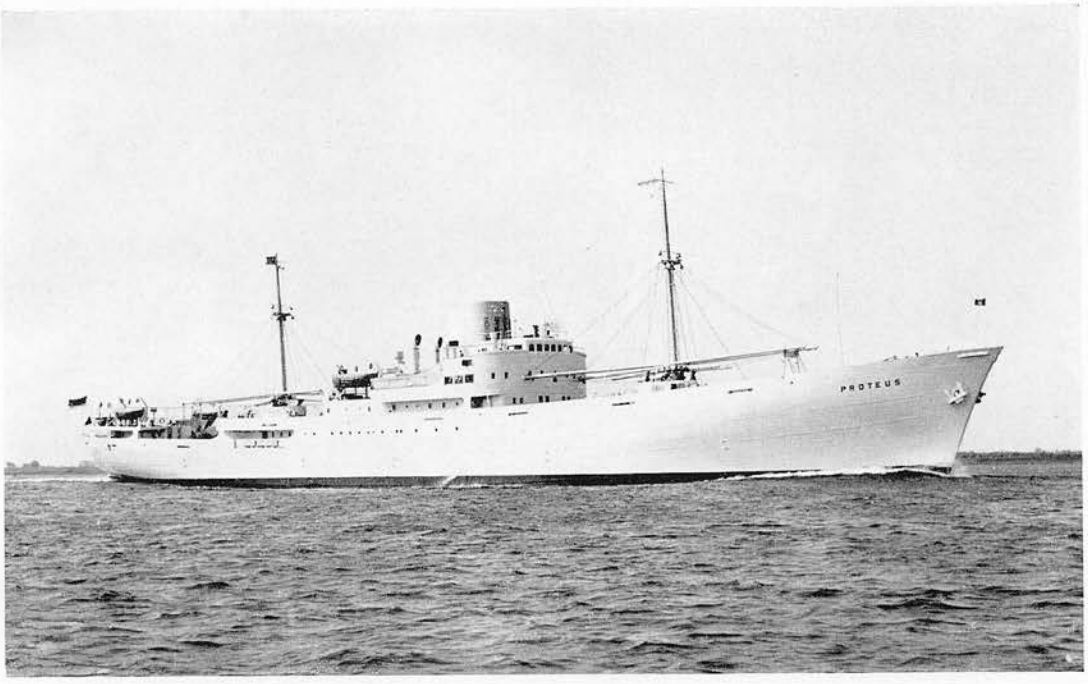
	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit in tdw	Vermessung in BRT
Fischdampfer, Frachtdampfer	10	13 640	8 208
Motor-Frachtschiffe	31	230 748	154 645
Motor-Fracht- und Fahrgast-Schiffe	11	93 693	64 089
Motor-Tankschiffe	22	386 184	265 061
Turbinen-Fracht- und Fahrgast-Schiffe	2	14 000	19 830
Turbinen-Tankschiffe	9	224 184	148 920
Spezialschiffe: Kühlschiffe, Bulkfrachter	10	39 920	29 340
Gesamt	95	1 002 369	690 093

Baujahr 1950:

Erster Nachkriegsfrachtdampfer
Zulässige Größe 2700 BRT
12 kn Geschwindigkeit

Abb. 2

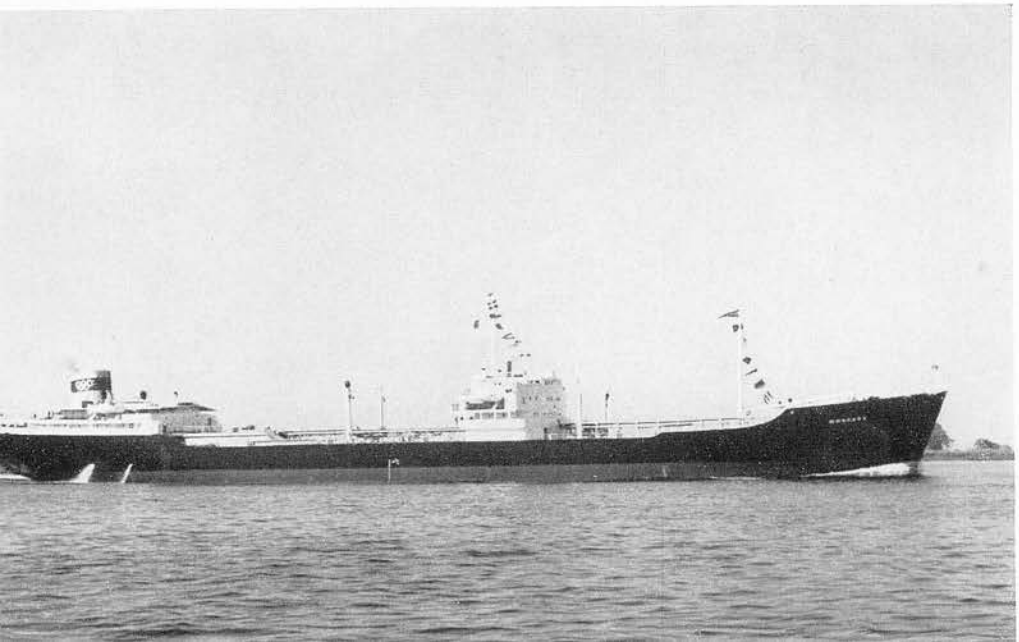




Baujahr 1951:

Erstes schnelles
Motorfruchtschiff
17 kn Geschwindigkeit
für Kühltransporte

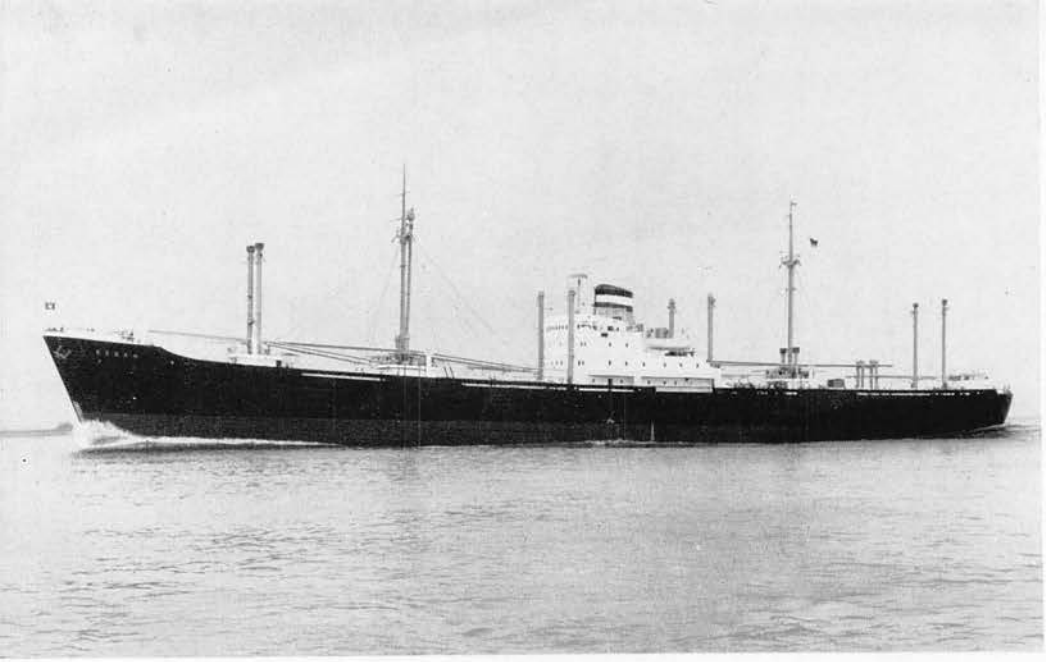
Abb. 3



Baujahr 1952:

Große Motortanker
15 kn Geschwindigkeit
für 16-18 000 tdw

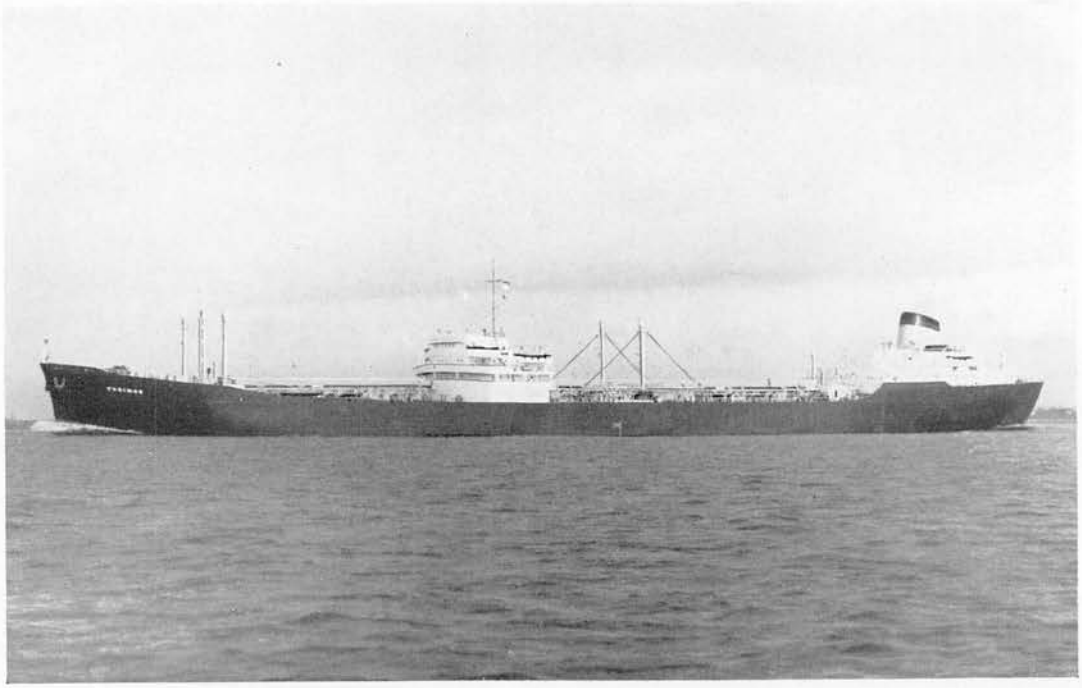
Abb. 4



Baujahr: 1953:

Schnelle Fracht- und Fahrgastschiffe mit Turbinenantrieb und 17-18 kn Geschwindigkeit

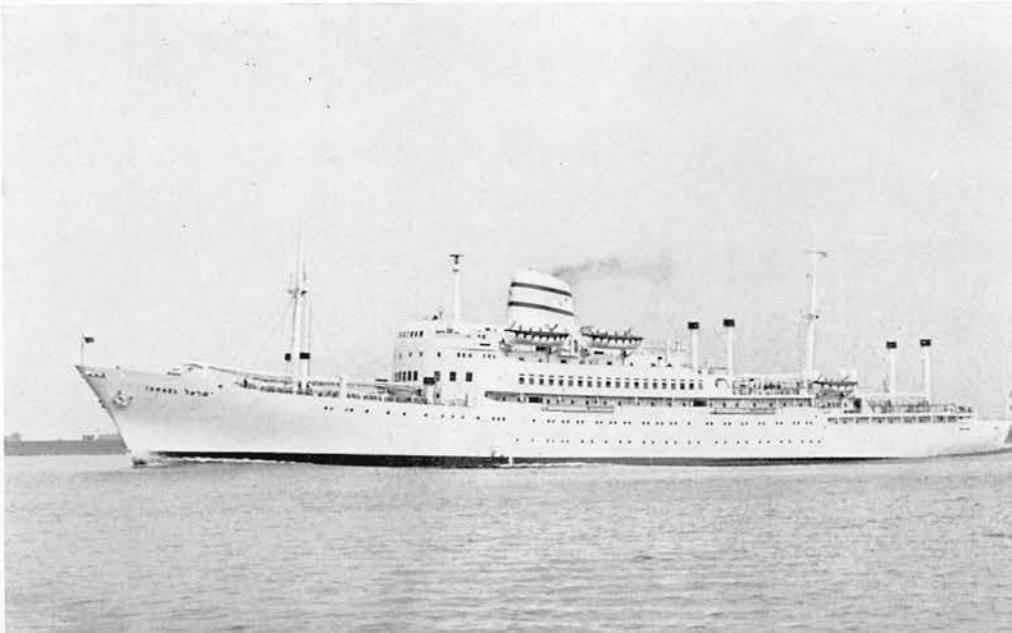
Abb. 5



Baujahr 1954:

Super-Turbinen-Tanker 32500 tdw, 16 kn

Abb. 6



Baujahr 1955:

Erstes Turbinen-Fahrgastschiff 19/20 kn Geschwindigkeit

Abb. 7

Dieser scheinbar kontinuierliche Aufstieg, wie er sich uns in den in den einzelnen Jahren vom Stapel gelaufenen Tonnage ergibt, ist doch sehr großen Schwankungen unterworfen, wenn man die in den einzelnen Jahren abgeschlossenen Neubauaufträge vergleicht.

Einer starken Erhöhung des Auftragseingangs während des Koreakonflikts 1951/52 folgt ein starkes Abfallen während der nächsten Jahre, um zu einem erneuten, ganz ungewöhnlich starken Steigen des Auftragseingangs im Jahre 1955 zu führen, der für gewisse Sparten des Schiffbaus auch im Augenblick noch anhält.

Aus diesen starken Schwankungen des Auftragseingangs ergibt sich für die Werftleitung, daß sie fortdauernd über einen genügend großen Auftragsbestand verfügen muß, um eine laufende, gleichmäßige Beschäftigung der Belegschaft sicherzustellen und Entlassungen von Arbeitskräften bei geringerem Eingang von Neubauaufträgen zu vermeiden.

Eine solche vorausschauende Geschäftspolitik schließt aber für die Werft das große Risiko ein, den Schwankungen des Arbeitsmarktes, der Löhne und der nicht vorauszusehenden Preisentwicklung des Schiffbaumaterials gewachsen, und für die tausend Dinge, die zur Ausrüstung eines Schiffes gehören, gedeckt zu sein, ganz abgesehen davon, daß der Werft im Augenblick des Vertragsabschlusses gar nicht die Mittel und der Platz zur Verfügung stehen, diese Materialien zu kaufen und zu lagern.

Über den Umfang jeweils zu Anfang der einzelnen Jahre bei der Deutschen Werft vorgelegenen Aufträge unterrichtet die nachstehende Zusammenstellung:

Auftragsbestand am 1. Januar der einzelnen Jahre:

Jahre	Anzahl	Tragfähigkeit in tdw
1950	7	26 409
1951	30	241 037
1952	50	697 550
1953	41	627 490
1954	30	464 300
1955	31	421 530
1956	56	1 023 430

Die in den nächsten Tagen zu erreichende Neubautonnage von 1 Million tdw deckt sich zufällig mit der Gesamttonnage an Neubauaufträgen in unseren Büchern.

Da die letztjährigen Leistungen die auf der Deutschen Werft vom Stapel gelaufene Tonnage 250 000 tdw leicht überschreitet, ergibt sich, daß der vorliegende Auftragsbestand von über eine Million tdw ein Arbeitsvolumen darstellt, für dessen Bewältigung bei gleicher Belegschaft volle vier Jahre erforderlich sind.

Dieser kurze Überblick über das Geschehen, die erzielten Leistungen und die vor uns liegenden Aufgaben soll der Belegschaft einen Einblick geben über die Größe der Aufgaben, an denen sie laufend beteiligt ist, und welche Verpflichtung ihr hieraus erwächst. Wenn auch die Werftleitung durch weitere Rationalisierung und laufende Verbesserung der technischen Einrichtungen der Werft versucht, die Arbeit des Einzelnen zu erleichtern und den Arbeitseffekt zu steigern, so wird doch auch jeder einzelne Mann der Belegschaft sein Bestes hergeben müssen, wenn unsere Neubauten wie bisher im In- und Ausland die Anerkennung unserer Auftraggeber finden sollen, die die Voraussetzung ist, daß auch die Werftleitung der Belegschaft gegenüber die sozialen Verpflichtungen erfüllen kann, die sie von ihr erwartet.

W. E. H. S.

Was die letzten Wochen brachten

Die „Høegh Cape" wird in den Werfthafen geschleppt

Dr. Scholz geleitet die Taufpatin zur Taufkanzel

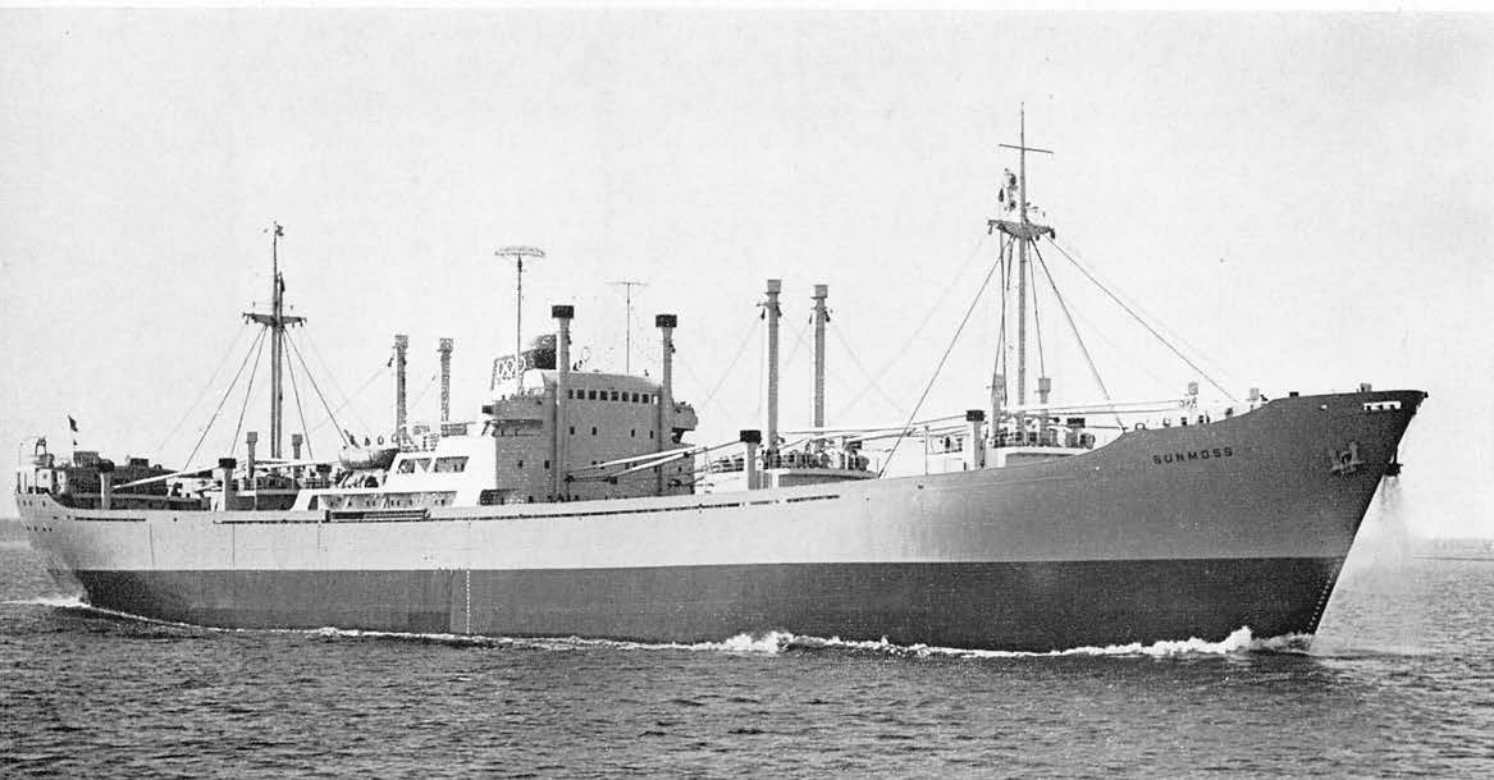
Die letzten Wochen haben uns wieder eine Reihe von Stapelläufen und Probefahrten beschert.

So wurde am 26. März 1956 programmgemäß das 10 000-t-Motorfrachtschiff „Høegh Cape" zu Wasser gelassen. Die Taufe nahm Frau Friedrich A. Detjen vor.

Der 29. März 1956 brachte uns die Probefahrt des Motorfrachtschiffs „Sunmoss" (10 500 / 12 500 tdw) für die Reederei A/S Mosvold Shipping Co., Kristiansand/Norwegen. Das Schiff wurde gründlich erprobt und konnte am Ende der Probefahrt, ohne daß noch Restarbeiten zu erledigen gewesen wären, dem Reeder übergeben werden. Die „Sunmoss" ist das vierte Schiff, das nach dem letzten Kriege an die Reederei Mosvold geliefert werden konnte. Nachdem die Probefahrtgäste in Cuxhaven von Bord gegangen waren, trat das Schiff sofort die erste Ausreise an.

Bereits 2 Wochen nach dem Stapellauf der „Høegh Cape" fand am 10. April ein weiterer Stapellauf für die Reederei Leif Høegh & Co. A/S statt. Das Schiff wurde von Frau Alexandra Høegh auf den Namen „Høegh Cliff" getauft.

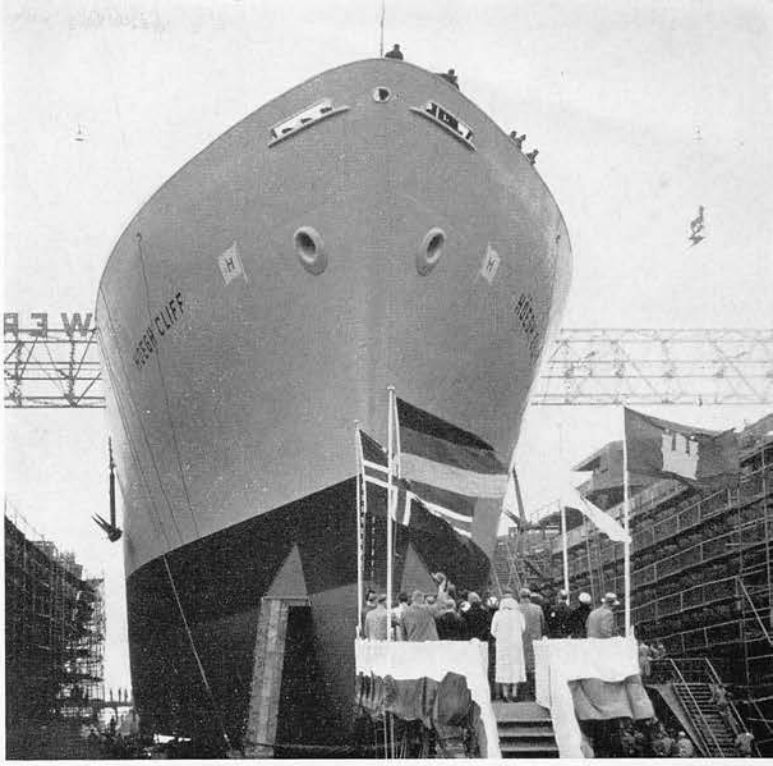
Die „Sunmoss" auf Probefahrt



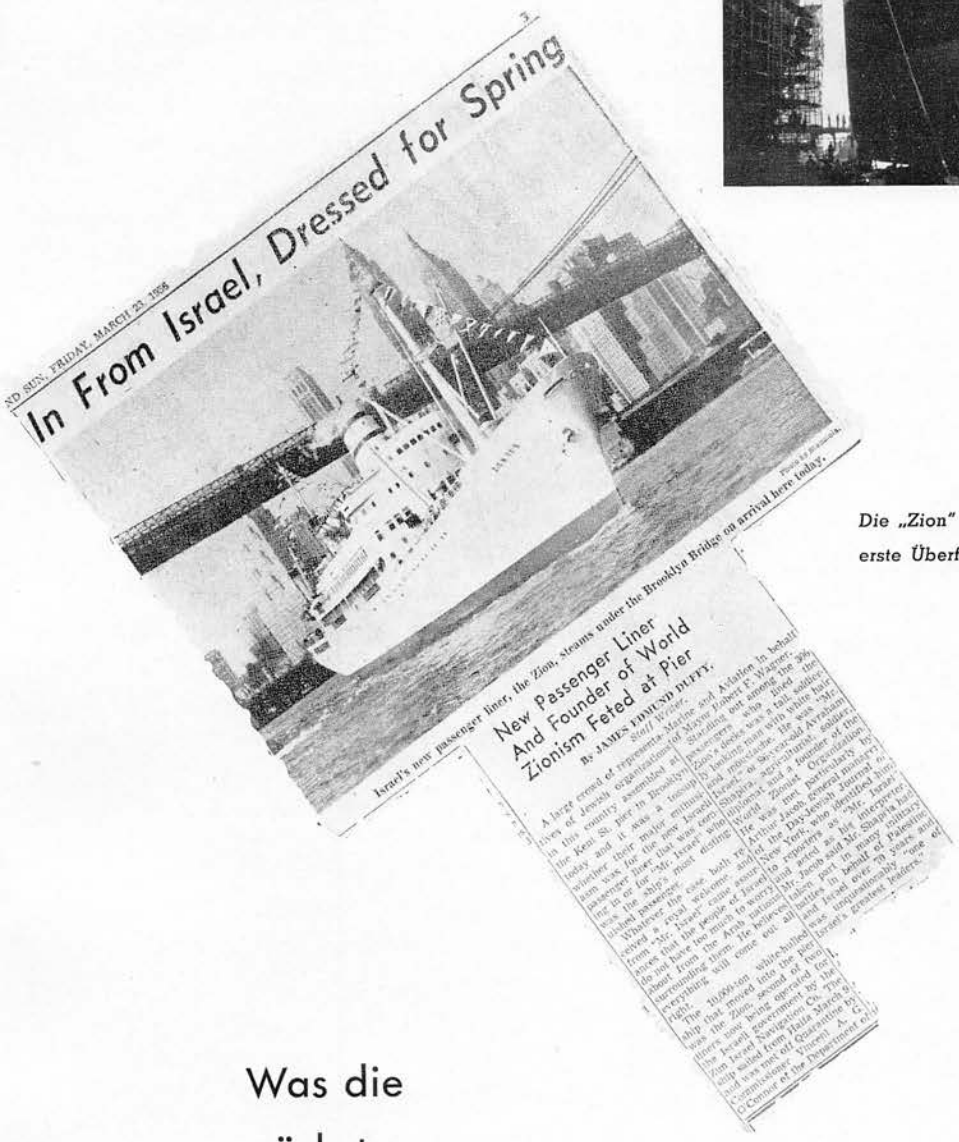
Die „Høegh Cliff" ist ebenfalls ein 10 000-t-Motorfrachtschiff. Sie liegt jetzt zusammen mit ihrer Schwester „Høegh Cape" im Ausrüstungshafen der Werft, wo beide Schiffe ihrer Fertigstellung entgegensehen.

Am 25. April 1956 fand der Stapellauf der „Milross" (10 500 / 12 500 t) statt. Frau Ebba Jensen nahm die Taufe vor. Es handelt sich bei der „Milross" um einen Neubau für die Reederei Yngvar Hvistendahl in Tønsberg.

Über die Probefahrt des Turbinenschiffes „Gypsum Empress" für die Reederei Panama Gypsum Company, Inc., werden wir in der Mai-Nummer unserer Zeitung berichten.



Stapellauf der „Høegh Cliff"



In From Israel, Dressed for Spring

Israel's new passenger liner, the Zion, steams under the Brooklyn Bridge on arrival here today.

New Passenger Liner And Founder of World Zionism Feted at Pier

By JAMES FIDELSON DUFFY, Staff Writer.

Die „Zion" erledigt ihre erste Überfahrt nach New York

Was die nächsten Wochen bringen sollen

Am 4. Mai 1956 wird der 28 500 t große Turbinentanker „Vermont", ein Neubau für die Texas Company, New York, seine Abnahmeprobefahrt beginnen. Für den 11. Mai 1956 ist der Stapellauf eines Motorschiffes (10 500 / 12 500 t) für die Reederei A. F. Klaveness & Co., Oslo, vorgesehen. Der Stapellauf dieses Schiffes ist von besonderer Bedeutung insofern, als mit diesem Schiff die millionste Neubautonne der DW in der Nachkriegszeit zu Wasser gelassen wird.

Internationale Tankerkorrosions-Tagung in Hamburg

Von Wolfram Claviez

In Hamburg fand in diesen Tagen ein bedeutendes schiffbauliches Ereignis statt. Die Schiffbautechnische Gesellschaft veranstaltete eine Tagung, zu der Gäste aus dem In- und Auslande erschienen waren. Es ging um die Tankerkorrosion, die im steigenden Maße die ganze Schiffahrtswelt beunruhigt.

Es kann hier nicht unsere Aufgabe sein, einen präzisen Bericht über den Ablauf des Kongresses zu geben, mit einer kritischen Würdigung der einzelnen Vortragenden und der Diskussionsredner, die mit ihren Anregungen und Kritiken die notwendige geistige Spannung in die Veranstaltung brachten, ohne die ja kein fruchtbares Gespräch zustande kommen kann, denn erst die Auseinandersetzung mit dem gebotenen Stoff klärt, vertieft oder stellt richtig. Es würde ein Buch füllen, wollte ich jedem gerecht werden. Dieses Buch wird übrigens von der Schiffbautechnischen Gesellschaft herausgegeben werden, und jeder, der sich für die diskutierten Fragen über das hier Gegebene hinaus interessiert, wird Gelegenheit haben, sich darin genauer zu informieren.

So will ich also keine Namen nennen, weil das in aller Vollständigkeit hier nicht möglich ist. Wenn man Namen nennt, muß dieses vollständig geschehen. Es besteht sonst die Gefahr, daß die subjektive Einstellung kein genügend sachliches Bild der Einzelleistungen widerspiegelt. Auch will ich keine Kritik üben an dem, was vorgetragen wurde, denn wir brauchten keinen internationalen Kongreß hervorragender Spezialisten, wenn die Fragen so einfach zu klären wären, daß jemand, der nicht mit Haut und Haaren in der Sache steckt, in der Lage wäre, über sie zu urteilen.

Ich will versuchen, beides ganz zurückzustellen, die eigene Stellungnahme sowie die persönlichen Würdigungen und will, — nicht der zeitlichen Abfolge, sondern dem wesentlichen Gehalt nach — einen Überblick über die auf dieser Tagung aufgezeigten Problemstellungen geben. Diese Probleme sind wahrlich wichtig genug, daß sie über den engen Kreis von Fachleuten hinausgetragen werden an alle, die es angeht — und das sind wir Werftleute ja allesamt, denn wir leben vom Bau unserer Schiffe. So wollen wir also über die Wiedergabe eines Tagungsberichtes hinaus alle zur Mitarbeit aufrufen, die die Möglichkeit wir also über die Wiedergabe eines Tagungsberichtes hinaus alle zur Mitarbeit aufrufen, die die Möglichkeit dazu haben. Die Tagung hat gezeigt, daß es hier um Fragen geht, die der Schiffbauer allein nicht mehr zu lösen imstande ist. Äußerst wertvolle Beiträge kamen zum Beispiel von seiten der Elektrotechnik und der Chemie. Und wie nicht nur die einzelnen Zweige der Wissenschaft ihre Erfahrungen zu einer fruchtbaren Zusammenarbeit zur Verfügung stellten, so — und das war das beglückende Erlebnis dieser Tagung — waren alle Beiträge ausschließlich der Sache gewidmet, gleich, ob sie aus England, Norwegen, Holland oder Deutschland kamen. Es gab weder Vorurteile noch Schärfen, nichts ließ spüren, daß wir noch vor wenigen Jahren in einem Kampf auf Leben und Tod miteinander standen. Wenn in unserer viel geschmähten und mit Nachteilen behafteten Zeit als positives Symptom dieser Geist freundschaftlicher Zusammenarbeit erwähnt werden darf, so sind für die Zukunft gewiß noch viele Hoffnungen vorhanden.

Die Tagung wurde eingeleitet mit einem ausführlichen Reedereibericht. Dieser Vortrag gab sozusagen das Krankheitsbild. Die Krankheit besteht darin, daß unsere Tanker innen in ganz erschreckenderweise angefressen werden. Mit unseren Tankern meine ich nicht die der DW speziell oder die deutschen, sondern die Tanker unserer Zeit allgemein. Mit dieser Formulierung taucht sofort die Frage auf, ob sich die erwähnte Erscheinung auf die heutige Zeit beschränkt, oder ob sie schon früher beobachtet werden konnte. Wir müssen, um wissenschaftlich genau vorzugehen, 3 verschiedene Arten von Anfressungen unterscheiden: Erstens normale Flächenkorrosion, zweitens die Bildung flacher Mulden und drittens — und das ist die gefährlichste — die Lochfraßkorrosion. Siehe hierzu die Abbildungen. Während es sich bei der ersten Art um bekannte Vorgänge handelt, die von jeher beobachtet und bekämpft worden sind, haben wir es bei der zweiten und vor allem dritten mit Erscheinungen zu tun, die erst

in den letzten Jahren zu einer großen Gefahr angewachsen sind. Diese Feststellung rief die ersten Widersprüche auf den Plan. Auch die Lochfraßkorrosion habe man schon seit Jahrzehnten beobachten können. Allerdings beschränkten sich die Beobachtungen in erster Linie auf Heizschlangen, Kessel-Innenwände usw. Auf Tankschiffen, so wird in dem Erfahrungsbericht der Reederei festgestellt, sei diese Erscheinung erst seit wenigen Jahren nachweisbar, und zwar erst nach dem letzten Kriege. Schiffe, die früher nach einer fast 30jährigen Fahrzeit noch keine nennenswerten Schäden aufwiesen, waren keine Seltenheit. Heute weiß man dagegen von einigen Fällen, in denen Anfressungen bereits nach einem Dienst von wenigen Jahren in Erscheinung getreten sind. Diese Tatsache ist so besorgniserregend, daß man mit allen der Wissenschaft zur Verfügung stehenden Methoden darangegangen ist, die Ursachen aufzuspüren. Unerklärlich an der Erscheinung der Lochfraßkorrosion, oder Pittingbildung, wie es in der internationalen Fachsprache heißt, ist die Tatsache, daß die Pittings an unberechenbaren Stellen auftreten, oft an der Unterseite des Oberdecks, oft nur auf dem Schiffsboden, oft überall. Nun ist es bekannt, daß man bei einen Tanker jedesmal nach einer Fahrt mit Ölladung auf See die Tanks auswaschen muß, damit im Hafen nachher nicht das mit Öl verdreckte Ballastwasser ausgepumpt wird. Dieses Auswaschen geschieht mit heißem Seewasser, das den schützenden Ölfilm, der sich an den Wänden absetzt, jedesmal wieder zerstört.

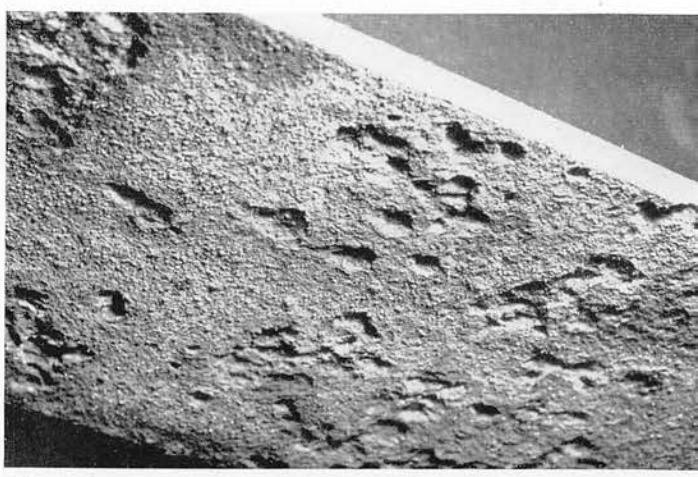
Nach Feststellung dieser einfachen Tatsachen, dem Füllen der Tanks mit flüssiger Ladung, die die Eisenwände angreifen kann — man schreibt z. B. den Ölen aus dem Nahen Orient eine stärkere Agressivität zu als den amerikanischen —, dem Auswaschen der Tanks mit heißem Seewasser, dann die Tatsache, daß die aus dem Walzwerk kommenden Platten heute nicht wie früher viel Zeit haben, ihre Walzhaut abrosten zu lassen, daß die Platten heute unmittelbar, nachdem sie aus dem Walzwerk kommen, auf der Werft verarbeitet werden und daß ihre Walzhaut abgeflammt oder mit Sandstrahlgebläse entfernt werden muß; dann die Tatsache, daß die Schiffe heute im Gegensatz zu früher größtenteils geschweißt und nicht mehr genietet werden, auch wohl, daß die Zusammensetzung der Stähle heute eine andere sein mag als früher — all diese Tatsachen müssen sorgfältigst geprüft werden, ob in ihnen irgendwo eine Ursache für die Pittingbildung verborgen liegt. Die Pittings sind keine normalen Rostlöcher, bei denen die Plattenstärke in allmählichem Übergang schwächer wird, sondern es handelt sich um scharfkantige Löcher. Unmittelbar neben den Löchern ist das Material in seiner vollen Stärke ohne jede Spur von Anfressung erhalten. Eine befriedigende Erklärung konnte bisher dafür noch nicht gefunden werden. Der Erfahrungsbericht der Reederei zeigte die Tatsachen auf. Darüber hinaus konnten nur Vermutungen ausgesprochen werden, die der Forschung Hinweise geben sollen, wo die Ursache dieser Schäden möglicherweise zu suchen wären.

Es folgte eine Reihe von Ausführungen von seiten der chemischen Industrie, der Hüttenwerke und der Werften, in denen jeder Vortragende von seinem Standpunkt aus die Möglichkeiten, den Ursachen auf die Spur zu kommen, gewissenhaft prüfte. Von seiten der Stahlindustrie wandte man sich mit aller Bestimmtheit gegen die Auffassung, daß es an einer heute anders als früher gearteten Zusammensetzung des Stahls liegen könnte; denn die Lochfraßkorrosion sei eben nicht nur eine Erscheinung unserer Zeit, sondern schon nachweisbar vor Jahrzehnten aufgetreten. Zudem habe man die Pittingbildung nicht nur bei Stahlblechen, sondern auch bei Kupfer, Nickel und anderen edleren Metallen festgestellt. Scheidet also die Qualität des Stahls in dieser Betrachtung aus, so muß wohl in der Einwirkung der Ladung, der Mineralöle, der Benzine oder des Wechsels von beiden auf die Tankwände die Ursache zu suchen sein. Unsere Werftleitung teilte die Auffassung der Stahlindustrie bezüglich des Materials und stellte die Rückschlüsse hinsichtlich der Ladung durch die Bemerkung in Frage, daß die Lochfraßkorrosion nicht ausschließlich auf Tankschiffen, sondern auch in den Laderäumen von Trockenfrachtern, wo diese Räume mit Seewasser in Berührung kamen, aufgetreten sind (Doppelboden, Tieftanks usw.). Jede einzelne dieser mitgeteilten Erfahrungen ist für die Forschung von größtem Wert; aber jede einzelne macht das Problem schwieriger und komplizierter. Denn die Vielzahl der Erfahrungen läßt sich vorläufig noch nicht auf einen Nenner bringen. Und doch sind sie von großem Nutzen: Denn sie zwingen uns, die Ursachen auf Gebieten zu suchen, die bisher ganz außer acht gelassen worden sind. So trat in dem Ablauf der Tatsachenberichte und der Ausführungen, an welchen Dingen die Pittingbildung nicht liegen kann, plötzlich ein neues Moment auf, indem von seiten der Elektrotechnik Zusammenhänge aufgezeigt wurden, die in überzeugender Weise eine Erklärung für das Auftreten dieser Schäden zulassen. Der Grundgedanke dieser Auffassung ist etwa folgender: In jedem Schiff fließen, da es ein großer elektrischer Leiter ist, elektrische Ströme.

Nehmen wir an, das Schiff sei ein elektrischer Ladungsträger mit einer nur ganz geringen Potentialdifferenz zwischen Bug und Heck (es genügen Spannungsdifferenzen von einigen Mikrovolt), so fließen im Schiff doch Ströme erheblicher Größenordnung, weil bei der ungeheuren Metallmasse, aus der das Schiff besteht, der Ohmsche Widerstand verschwindend klein ist. Wo nun die

1

2

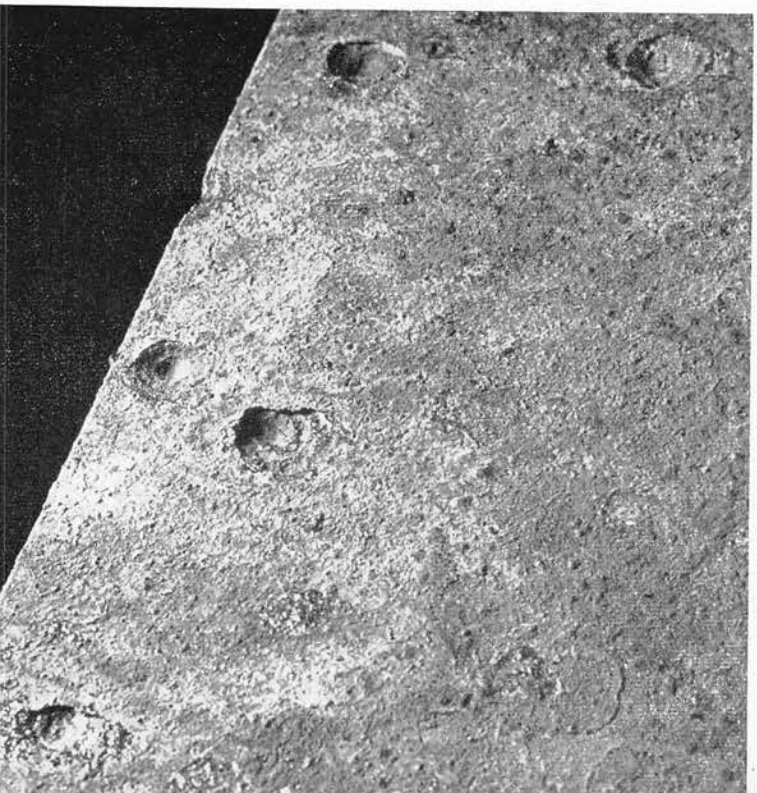


3

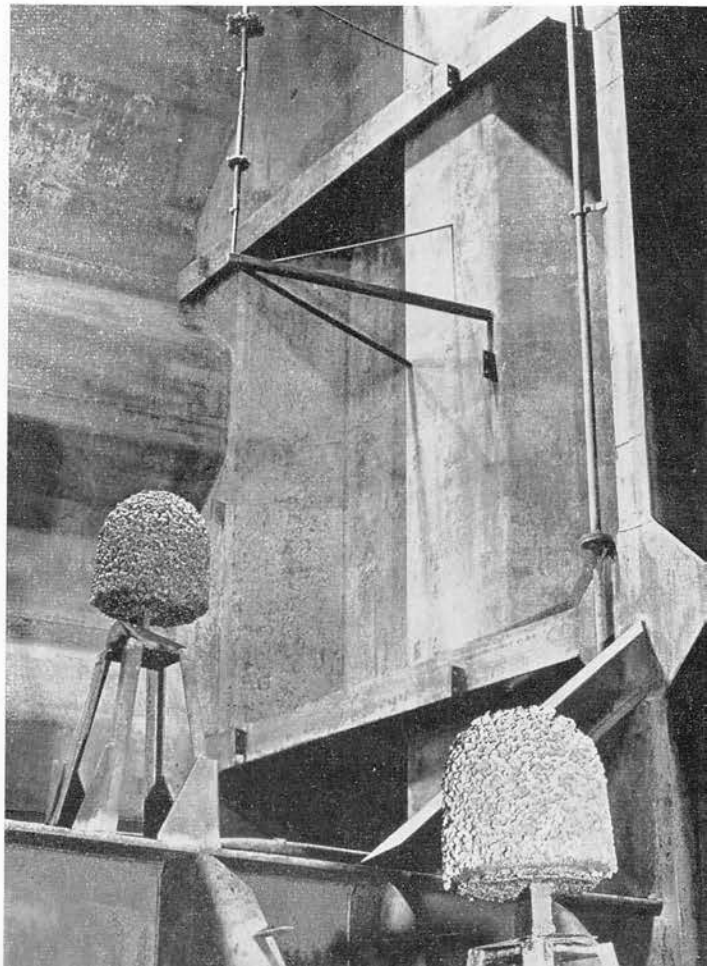
Bilder 1-4: Lochfraß

Bild 5: Magnesiumkörper zur Verhütung von Lochfraß

4



5



Schiffswände mit Ballastwasser in Berührung kommen, wirkt dieses als wässeriger Elektrolyt und so sei die Lochfraßkorrosion als eine elektrolytische Zersetzung des Metalles aufzufassen. Selbst da, wo im Innern der Tanks eine Schutzhaut vorhanden ist, etwa durch die Walzhaut oder durch den Ölfilm, sei eine Spannung von nur einigen Mikrovolt imstande, dieselbe zu durchschlagen. Diese Erklärung als einzige macht verständlich, daß die Löcher keine normale Verrottung des Eisens sind, sondern — — wie schon erwähnt — eine örtliche Zerstörung mit absolut sauberen und scharfen Rändern. Daß die Lochfraßkorrosion ausschließlich innen auftritt, ist einerseits so zu erklären, daß die Tanker ja von außen mit einer starken schützenden Farbschicht bedeckt sind, während ihre Ladetanks innen nicht konserviert werden. Im Zusammenhang mit den erwähnten elektrischen Vorgängen kommt noch hinzu, daß der Selbstinduktionskoeffizient eines Leiters für die äußeren Schichten kleiner ist als für die inneren.

Wie kommen nun diese elektrischen Ströme zustande, die möglicherweise im Schiff fließen und derartige Dinge heraufbeschwören? Denken wir daran, daß die Erde ein magnetisches Kraftfeld hat, in dem sich das Schiff im Seegang dauernd bewegt. Jeder weiß aus der elementaren Physik, daß dort, wo magnetische Kraftlinien von einem Leiter geschnitten werden, elektrische Ströme induziert werden.

Selbst für die Tatsache, daß die Pittingbildung auf geschweißten Schiffen häufiger auftritt als auf genieteten, läßt die oben erwähnte Theorie eine mögliche Erklärung zu. Ein geschweißtes Schiff hat nämlich gegenüber einem genieteten einen geringeren elektrischen Widerstand, was nach dem Ohmschen Gesetz einen größeren Stromfluß zur Folge hat. Nach einer schon längere Zeit bestehenden Auffassung genügt für das Zustandekommen der elektrolytischen Korrosionsströme jedoch schon das Vorhandensein von Stählen verschiedener Härtegrade, Walzhaut, Nieten, Schweißnäte usw. Prüfen wir alle bisherigen Erfahrungen und alle Theorien, die uns Aufschlüsse über die Ursachen geben könnten, so ergibt sich als feststehende Tatsache, daß in jedem Falle die zeitweilige oder dauernde Einwirkung von Seewasser auf das Eisen Voraussetzung für das Auftreten der Schäden sein muß.

Diese Erkenntnis hat nun, noch bevor die Ursachen über die Art und Weise der Entstehung der Löcher einwandfrei festgestellt worden sind, zur Entwicklung von Schutzmaßnahmen geführt, die die Lochfraßkorrosion mit elektrolytischen Mitteln bekämpft.

Man baut in die Tanks tellerförmige Platten und halbkugelförmige Magnesiumkörper ein, die zusammen mit dem Schiffskörper und dem Seewasser in den Tanks ein elektrisches Element bilden. Die eingeführten Magnesiumkörper wirken hierbei als Anode und werden mit der Zeit zerfressen, wodurch die kathodische Außenhaut geschützt wird. Das Prinzip ist also, einen Gleichstrom zu erzeugen zwischen der Anode und der zu schützenden Fläche. Die eine Möglichkeit zur Verwirklichung dieses Prinzips ist die soeben erwähnte auf galvanischem Wege, eine zweite wäre, den gleichen Effekt durch Fremdstrom hervorzurufen. Ich will nicht bis in alle Einzelheiten von den Möglichkeiten und eventuellen Gefahren — vor allem dieses letzteren Weges — sprechen, ich möchte nur andeuten, welche Wege grundsätzlich beschritten werden können, um dem Lochfraß entgegenzuwirken. Natürlich beschränken sich die Schutzmethoden nicht auf diese elektrolytischen Verfahren. Von seiten der Farbenindustrie wird nachdrücklich darauf hingewiesen, daß man heute durchaus in der Lage ist, Schutzanstriche herzustellen, die weder durch Benzin noch durch Öl oder Seewasser zerstört werden können. Voraussetzung bei diesen Anstrichen ist natürlich eine fachmännisch einwandfreie und äußerst gewissenhafte Aufbringung der Farben. Der Nachteil dieser Schutzverfahren durch Anstriche liegt nur in den ungeheuer hohen Kosten, die für einen Tanker von etwa 18 000 Tonnen eine halbe Million DM überschreiten.

Ob sich die Investierung derartiger Summen lohnt, hängt von einer sorgfältigen Kalkulation ab. Man ist auch heute schon so weit, Eisen mit einer Kunststoffschicht zu überziehen, die bereits bei einmaligem Auftrag eine Stärke von 0,6 bis 0,8 mm erreicht. Diese Schutzschichten werden ohne Lösungsmittel aufgetragen und lassen nach Angaben der Industrie keine Diffusionen zu. Schichten von derartiger Stärke könnten mit normaler Schutzfarbe nur nach mehrmaligen gewissenhaften Anstrich mit den nötigen Trocknungszeiten zwischen den einzelnen Anstrichen erreicht werden. Das ließe sich aber bei dem heutigen Arbeitstempo kaum durchführen, und darum kommt der Konservierungsmethode mit Kunststoffen voraussichtlich eine immer größere Bedeutung zu. Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß als begrenztes Schutzverfahren das Cargo-Caire-Verfahren zur Entfeuchtung der Räume angewandt wird und daß man auch an der Entwicklung von Inhibitoren, das sind Beimengungen zur Ladung, die als Schutzstoff wirken sollen, arbeitet.

Es ist klar, daß dies nur ein kurzer Abriß mit zahlreichen Lücken sein kann. Trotzdem hoffe ich, daß man einen Überblick gewinnt über die Art der vorliegenden Probleme und die zwingende Notwendigkeit, sie zu bewältigen. Daß sie bewältigt werden, daran wird niemand zweifeln, der in dem Geiste an der Lösung dieser Probleme mitarbeitet, von dem der Verlauf dieser Tagung getragen war.

Gedanken zum 1. Mai 1956

Wenn ich so in meiner Erinnerung nach Maifeiern krame, komme ich in das Jahr 1920. Damals lebte ich in einem kleinen märkischen Städtchen in der Nähe von Berlin. Ich besinne mich noch ganz deutlich darauf, daß am 1. Mai ein Demonstrationszug unter Verwendung von vielen roten Fahnen durch die Straßen zog, und daß der Bürger damit nichts zu tun haben wollte. Das war Sache der Arbeiter. Außerdem war der 1. Mai ja kein staatlich anerkannter gesetzlicher Feiertag. Also war auch Schule, und wir Jungens waren durchaus ehrlich entrüstet, daß einer unserer Klassenkameraden, der Sohn eines Maurers, aus Anlaß des Maifeiertages in der Schule fehlte. Im übrigen hatten wir alle keine rechte Vorstellung von der Bedeutung des 1. Mai. Erst später hat man sich mit all den Fragen, die die Sorgen des Arbeiters betreffen, ernsthaft auseinandergesetzt, und ist dann zu dem Schluß gekommen, daß an den Forderungen der Arbeiter, die sie an ihrem Kampftage, dem 1. Mai, erhoben, schon was dran war.

Die Jahre gingen ins Land, bis dann eines Tages aus dem Tag des Arbeiters der Feiertag der Nationalen Arbeit wurde, der zum gesetzlichen Feiertag erhoben ein Festtag für das ganze deutsche Volk sein sollte.

Nach dem letzten Kriege blieb der 1. Mai zwar gesetzlicher Feiertag, er wurde aber wieder zum Tag der Gewerkschaften, die an diesem Tage ihre Kampfziele für das kommende Jahr bekanntgeben. So ist der 1. Mai nach wie vor von einer erheblichen Bedeutung für jeden, da die Ziele der Gewerkschaften jedermann angehen, sei er nun Mitglied einer Gewerkschaft oder nicht.

Wir haben eine erstaunliche Wandlung mitgemacht. Ursprünglich war der 1. Mai ja doch der Ausfluß der Klassenkampfbewegung und sollte eine Demonstration der Macht der internationalen Arbeiterschaft sein. Jetzt ist das mit dem Klassenkampf so eine Sache geworden, über die nicht mehr so recht gesprochen wird. Gewiß gibt es noch viele, die dem Klassenkampf das Wort reden. Im Grunde ist es aber doch damit vorbei. Wir leben unter der Vorstellung von der Sozialpartnerschaft in dem Bewußtsein, daß die beiden Seiten in der Sozialpartnerschaft miteinander auskommen müssen. Viele Ereignisse der letzten Zeit haben uns alle einander näher gebracht, und weil wir wissen, daß wir alle gemeinsam Interessen zu verteidigen haben, werden die klassenkämpferischen Tendenzen zu nichts Gutem führen. Gerade hier bei uns auf der Werft haben wir viele Beweise dafür, daß in vernünftiger Zusammenarbeit letzten Endes jedes Problem gemeistert werden kann. Außerdem haben wir als Deutsche ja besonders darauf zu achten, daß wir nicht unsere ganze Kraft nutzlos im Innern verpulvern, weil ja von außen her erhebliche Gefahren drohen, die wir alle nur gemeinsam abwehren können. Gerade von außen her, aus dem Osten, bemüht man sich, den Klassenkampfgedanken zu neuem Leben zu erwecken, und den 1. Mai dazu zu benutzen, zweifellos noch vorhandene Gegensätze aufzubauschen und damit Unfrieden zu stiften.

Man macht das im Osten ganz geschickt. Auf der einen Seite preist man den Leninismus, und auf der anderen Seite geht man dazu über, den sogenannten Personenkult abzuschaffen. Dieser letzteren Tendenz ist ja auch der früher im kommunistischen Bereich allmächtige Stalin zum Opfer gefallen. Diese Maßnahme, die zweifellos den Wünschen der jetzigen Kremlgewaltigen dient, wird nach außen dazu benutzt, um die eigene Harmlosigkeit zu beweisen. Alle Ausführungen auf dem KP-Parteikongreß in Moskau und der SED in Berlin über diesen Punkt sollten auf jeden Fall in der westlichen Welt den Eindruck erwecken, als habe man im Osten seine Fehler eingesehen und sei jetzt wirklich demokratisch. Alle Scheußlichkeiten des Regimes werden Stalin und einer Handvoll weiterer Kommunisten in die Schuhe geschoben in der Hoffnung, daß niemand merkt, daß die jetzigen Großen seinerzeit Stalin fleißig bei seiner Arbeit geholfen haben. Das plötzliche Umschwenken wird manch einem alten Kommunisten größte innere Schwierigkeiten bereiten. Man hofft aber auf das Beharrungsvermögen des Einzelnen und das immer wieder erstaunlicherweise in Erscheinung getretene blinde Gehorchen der Genossen.

Während also die östliche Seite einmal eine demokratische Tarnung versucht, fordert sie zum anderen, daß aus dem 1. Mai 1956 wieder ein Kampftag des Arbeiters gegen das ausbeutende Unternehmertum wird.

Ich höre jetzt schon manchen Einwand, der kommt. „Wir sind ja keine Kommunisten, aber, an dem, was die Leute sagen, ist doch etwas dran. Es ist doch alles teurer geworden und den Unternehmern geht's doch gut. Bei der DW gibt es sogar 10 % Dividende."

Jawohl, der Aufsichtsrat der DW hat beschlossen, der Hauptversammlung vorzuschlagen, den Aktionären auf das Aktienkapital von 12 000 000,— DM eine Dividende von 10 % = 1 200 000,— DM zu zahlen. Die Dividende betrug im vergangenen Jahr 8 % = 960 000,— DM. Es liegt also eine Dividendenerhöhung von 240 000,— DM vor. Das sind praktisch pro Kopf des Belegschafters der DW 24,— DM oder auf jede Aktie von 1000,— DM 20,— DM. Inzwischen sind aber auch die Löhne erhöht worden. Die Jahreslohnsumme der DW hat im Jahre 1954 44 955 010,12 DM betragen, sie betrug im Jahre 1955 48 290 352,27 DM. Außerdem hat die DW für die Belegschaft neben allem anderen jedem von Euch bekannten sozialen Tun wieder einmal Wohnungen gebaut. Sie plant, jetzt wieder Wohnungen in Finkenwerder zu bauen.

Die Deutsche Werft ist zu allen Zeiten bereit gewesen, die Belegschaftsangehörigen an ihrer eigenen wirtschaftlichen Situation teilhaben zu lassen. Es ist allerlei für die Gemeinschaftsräume getan worden. Allein für die Schutzkleidung werden Hunderttausende im Jahr ausgegeben und auch sonst kann sich nach meinem Dafürhalten kaum jemand darüber beklagen, daß die Werft kein Verständnis für die Nöte und Sorgen des Einzelnen aufgebracht hätte.

Ich weiß, daß man sich im „anderen Deutschland" drüben gerade mit uns sehr beschäftigt. Offensichtlich ist den Herren der sowjetischen Besatzungszone die Deutsche Werft, die früher einmal als das rote (kommunistische) Herz Hamburgs galt, in ihrer jetzigen Situation ein Dorn

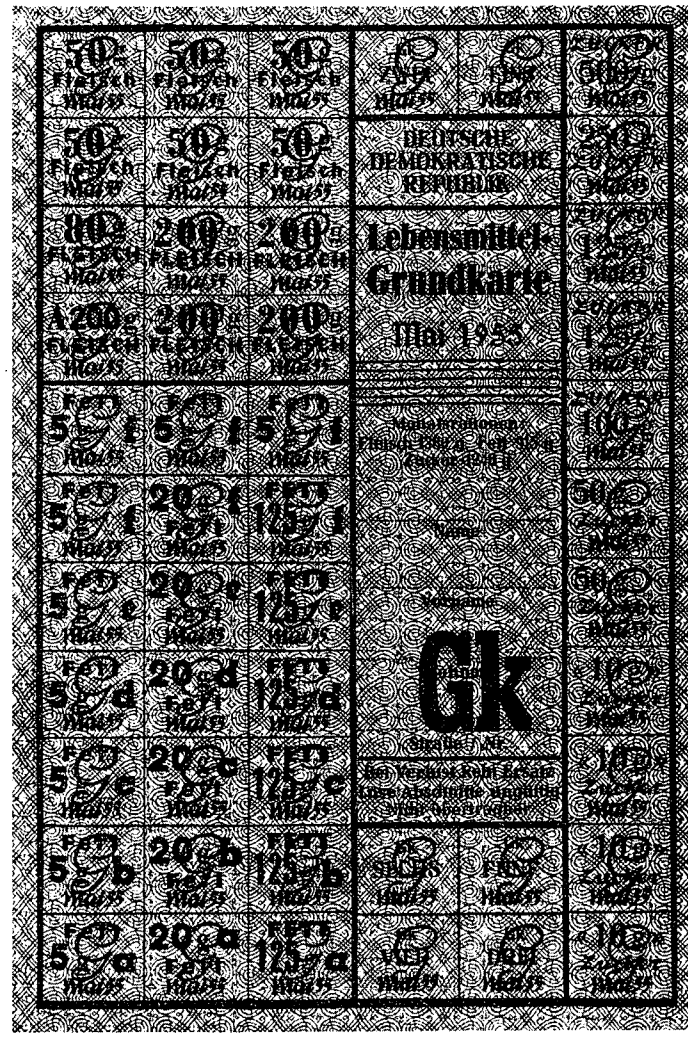
im Auge. So beschäftigt man sich mit unserem Lohnsystem und behauptet, daß dem Wunsch von Dr. Scholz entsprechend die Zahl der gelernten Arbeiter bei uns systematisch herabgesetzt würde, um an Stelle der Gelernten Ungelernte zu beschäftigen, die ja billiger seien. So wird dann behauptet, daß wir früher 70 % gelernte, 20 % angelernte und 10 % ungelernte Belegschaftsangehörige gehabt hätten, während das Verhältnis jetzt so aussehe, daß 30 % Angelernte, 30 % Ungelernte und 40 % Gelernte, die in den verschiedensten Lohnstufen aufgegliedert worden seien, vorhanden sind.

Ganz abgesehen davon, daß die Zahlen fröhlich aus der Luft gegriffen sind, ist zu sagen, daß wir auf der Deutschen Werft schon seit langem 8 Lohntarifgruppen gehabt haben. Diese Lohngruppen sind seinerzeit in Übereinstimmung mit dem damaligen Betriebsrat, der übrigens Kommunist war, festgelegt worden. Wir haben z. Z. in Finkenwerder 56,3 % Gelernte und auf dem Reiherstieg 69,6 % Gelernte, wobei gesagt werden muß, daß ein großer Teil derjenigen, die als Gelernte bezahlt werden, in Wahrheit Ungelernte sind, die nur auf Grund ihres Könnens behandelt werden, als wären sie Gelernte. Die klugen Leute drüben haben auf der Tagung des Administrativkomitees festgestellt, daß die Deutsche Werft trotz der Erhöhung der Löhne weniger Lohn zahlt als vorher, und daß sie auf diese Weise 1,1 Millionen DM eingespart habe. Es wird dann weiter festgestellt, daß etwas getan werden müsse, um den Arbeitern die Augen für die brutalen Methoden der Überausbeutung zu öffnen. Ich brauche nicht sehr viel dazu zu sagen. Was es mit der Ausbeutung bei uns auf sich hat, weiß jeder von Euch selbst. Ihr wißt, wie es Euch geht und wie es mit dem Arbeitstempo aussieht. Im übrigen ist es nicht wahr, daß die Lohnsumme seit der letzten Lohnerhöhung gesunken ist. Was sagt Ihr übrigens zu folgendem?

„Die Kollegen Oberhage und Müller verpflichten sich, an ihren Maschinen selbst zu schweißen. um dadurch einen Schweißer einzusparen. 8 Kollegen der Ziehsteinpoliererei verpflichten sich, durch eine genaue Erfassung und Steigerung ihrer Leistungen 2 Arbeitskräfte einzusparen." Solche und ähnliche „Selbstverpflichtungen" könnte ich Euch am laufenden Band bringen. Diese Erklärungen stammen natürlich nicht aus der Bundesrepublik, sondern aus der Deutschen Demokratischen Republik.

So etwas sollte mal bei uns jemandem zugemutet werden! Dazu kommt, daß drüben nach wie vor Zwangswirtschaft besteht. Die Lebensmittel werden zugeteilt. Soviel ich weiß, beträgt die Tagesration eines Bürgers der Deutschen Demokratischen Republik 45 g Fleisch, 30 g Fett und 40 g Zucker. Und dabei ist noch nicht sicher, ob das, was auf den Lebensmittelkarten steht, auch wirklich eines Tages zu erhalten ist.

Sicher ist bei uns auch manches durchaus verbesserungswürdig. Wer will das bestreiten! Fehler sind bekanntlich dazu da, daß sie gemacht werden, und niemand ist vollkommen. Ihr wißt doch selbst, daß der eine oder andere von Euch halb soviel leistet wie ein Dritter und doch den gleichen Lohn bekommt. Das ist auch nicht gerecht. Wie will man das aber ändern? Die ganzen Leistungslohntheorien scheitern letztlich doch alle daran, daß alles irgendwie unvollkommen bleiben muß. Spätestens die



Lebensmittel-Grundkarte

menschliche Unzulänglichkeit setzt allem guten Wollen ein Ziel. Trotzdem haben wir uns doch aber nach dem Kriege erstaunlich wieder eingerichtet. Wir hatten ein Ziel, nämlich den Wiederaufbau, und so wurde zugefaßt und erst einmal gearbeitet. Jetzt glaubt man, dieses Ziel erreicht zu haben, und nun soll plötzlich das Zusammenarbeiten keinen Sinn mehr haben? Lassen wir uns doch nichts vormachen. Hinter dem eisernen Vorhang ist man seit 40 Jahren dabei, das sozialistische Paradies der Arbeiter und Bauern aufzubauen. Bisher ist daraus nichts geworden. Wenn auch der Machtbereich der Sowjets größer geworden ist, dem Einzelnen nutzt das nichts. Lassen wir uns also nicht von irgendwelchen Parolen durcheinanderbringen, sondern denken wir auch am 1. Mai daran, daß die anständige Zusammenarbeit auf der Grundlage der Sozialpartnerschaft für alle immer noch am besten ist.

Allers

Briefmarkenfreunde bitte herhören!

Die Sammlergruppe der BP ladet zum Markentausch ein. Interessenten können sich am 2. Mai 1956 um 19 Uhr im BP in der Abteistraße 13 (zwischen Rothenbaumchaussee und Harvestehuder Weg) einfinden. Am 5. Juni 1956 treffen sich die Sammler wieder auf der Werft.

BERLIN

Aus manchem Gespräch gerade mit jungen Menschen läßt sich heraushören, daß mindestens die jüngere Generation nur verhältnismäßig wenig von dem deutschen Land hinter der Oder-Neiße-Linie weiß und auch nur geringe Kenntnisse von dem Gebiet gleich hinter der Elbe hat. Wir haben daher damit begonnen, etwas über diesen Teil Deutschlands in unserer Werkzeitung zu berichten. Neulich war es Danzig, heute ist Berlin dran! Berlin liegt ja auch außerhalb unserer Bundesrepublik. Berlin war die Hauptstadt des Deutschen Reiches. Es wirkt heute beinahe unwirklich dieses Wort: Hauptstadt des Deutschen Reiches. Jetzt ist Berlin eine gequälte, geteilte Stadt. Staatsrechtlich gehört diese Stadt nicht zu uns, auch nicht zur sogenannten Deutschen Demokratischen Republik. Für sie gilt ein besonderer Status, sie wird offiziell von den vier Besatzungsmächten verwaltet. Ein einzigartiger Fall! Man stelle sich einmal vor, jemand wäre auf die Idee gekommen, Paris oder London oder gar New York auf diese Weise zu zerteilen!

Berlin wird in alten Urkunden etwa seit 1237 erwähnt. Mit Brandenburg, Preußen und Deutschland wuchs Berlin zu seiner Weltbedeutung. Der Weg war beschwerlich gewesen. Krieg und Pest hatten die Stadt heimgesucht. Da waren im Dreißigjährigen Krieg mal die Schweden und mal die Kaiserlichen als „Gäste" erschienen. Im Siebenjährigen Krieg waren sogar die Russen einmal, Gott sei Dank nur vorübergehend, dagewesen. Und mit Napoleon kamen die Franzosen.

Alles hat die Stadt überwunden. Sie ist immer wieder aufgebaut worden. Und immer haben die Berliner mit rührender Liebe an ihr gehangen. Die Bevölkerung Berlins ist zu allen Zeiten durch erheblichen Zuzug von außen gewachsen. Mit den Hohenzollern waren im 15. Jahrhundert Bayern und Schwaben nach Berlin gekommen. Später, unter dem Großen Kurfürsten, kamen im 17. Jahrhundert Holländer und Franzosen. Friedrich Wilhelm I. holte Salzburger in das Land. Und bis zum Ausbruch des letzten Krieges gab es einen ständigen Zustrom aus allen Teilen Deutschlands.

Der Vielfältigkeit seiner Einwohner verdankt Berlin seine Großzügigkeit und Weltgewandtheit. Jeder Zuwanderer brachte seine Eigenart mit und tat so etwas für das Werden der Stadt.

So entstand schon im Jahre 1679 auf „holländische" Anregung der Botanische Garten. Dank des „französischen" Einflusses entstand bald danach das französische Gymnasium und der französische Dom.

Die Salzburger beschäftigten sich vorwiegend mit der Tuchmacherei. Das pulsierende Leben zog manchen Künstler und Wissenschaftler an. Der bekannte Bildhauer und Baumeister Andreas Schlüter wirkte in Berlin. Er baute das Stadtschloß um, das inzwischen von den Ostberliner Machthabern abgerissen wurde. Schlüter schuf das berühmte Denkmal des Großen Kurfürsten, das jetzt vor dem Charlottenburger Schloß steht.

Im Jahre 1700 wurde die Akademie der Wissenschaften gegründet. Wenig später wurde die allgemeine Schulpflicht eingeführt. Und das unter dem Soldatenkönig, der auch im Jahre 1727 die Charité begründete. Im Jahre 1742 wurde der Bau des Opernhauses beendet.

In Berlin lebten Schadow, Rauch und Schinckel. Der Dichter Lessing war lange Jahre Zeitungsredakteur in Berlin. Später lebte auch E. T. A. Hoffmann in Berlin. Die Brüder Humboldt haben Berlin genau so beeinflußt wie die Brüder Grimm. Hier lebte auch der Rechtslehrer Savigny, der Dichter Heinrich von Kleist und der Turnvater Jahn, der Lehrer am Gymnasium zum Grauen Kloster war. Der Rektor einer anderen bedeutenden Schule des alten Berlin, des Joachimstalschen Gymnasiums, „erfand" im Jahre 1812 das Abiturientenexamen, womit er allerdings vielen Oberschülern keine Freude gemacht haben dürfte. Selbstverständlich hatte Berlin Hochschulen der verschiedensten Art.

Es ist nicht möglich, das Leben und die Entwicklung einer Stadt mit wenigen Worten erschöpfend zu schildern. Ich will nur einiges wieder in die Erinnerung bringen, um zu zeigen, daß Berlin mehr ist, als der normale Besucher dieser Stadt bei einem kurzen Besuch entdeckt. Es beschränkt sich nicht auf die jedem bekannte Straße Unter den Linden, die der Große Kurfürst anlegen ließ, oder den Kurfürstendamm, der erst im 20. Jahrhundert entstand.

In Berlin ist zu allen Zeiten viel und gut gearbeitet worden. Wer kennt nicht Namen wie Siemens, Halske oder Borsig, um nur wenige zu nennen. Die Königliche Porzellanmanufaktur hat genau so zur Festigung des Rufes Berlins beigetragen wie gute Konzerte und Opern- und Theateraufführungen. Die Berliner Philharmoniker haben auch heute noch Weltruf.

Zum letzten Male hat sich Berlin der Welt im strahlenden Glanz gezeigt, als es die Jugend der Welt zu den Olympischen Spielen des Jahres 1936 in seinen Mauern beherbergte.

Dann hat der Krieg dieser Stadt schwerste Wunden geschlagen. Unvorstellbare Schäden wurden angerichtet. Der schwerste Schlag war aber die Aufteilung der Stadt in vier Sektoren. Jetzt ist Berlin noch in zwei Teile geteilt, die miteinander kaum noch etwas zu tun haben. Es wirkt wie ein schlechter Scherz, wenn man hört, daß es keine direkte Telefonverbindung von Westberlin nach Ostberlin gibt.

Die Berliner sind aber nicht unterzukriegen. Sie haben mit allen Kräften zugepackt und aus ihrer Stadt gemacht, was daraus zu machen ist. Man sieht, daß Leben darin ist. Die zerstörte oder demontierte Industrie ist wieder aufgebaut und arbeitet. Überall regt man sich. Trotzdem ist es klar, daß Berlin, künstlich von seinem Hinterland abgeschnitten, nur leben kann, wenn die Bundesrepublik das ihre dazu tut.

Jeder von uns muß den festen Willen haben, alles zu tun, um den jetzigen Zustand zu beenden. Es darf nicht sein, daß Deutschland geteilt bleibt. Wir können uns nicht damit abfinden, daß unsere Hauptstadt eine geteilte Stadt unter fremden Einfluß ist. Berlin war die Reichshauptstadt und soll wieder unsere Hauptstadt sein. Allers

DAS WAR BERLIN

Lehrlingsfreisprechung 1956

Gründonnerstag, also kurz vor Ostern, fand in der erweiterten alten Kantine die Freisprechung unserer Lehrlinge statt. Bei weißgedeckten Tischen mit Kaffee und Kuchen und dem schon zur Tradition zählenden Glase Wein wurden die Lehrjahre abgeschlossen. In diesem Jahr waren wieder zwei Leistungsträger unter uns, die von seiten der Handelskammer sowie der Firma durch eine Buchprämie ausgezeichnet wurden. Allerdings er-

hielten auch einige, durch gutes Benehmen aufgefallene Lehrlinge, ein Buch ausgehändigt. Viel wichtiger erscheint mir allerdings der hohe Durchschnittswert von „23" in der Fertigkeitsprüfung. Diese Note ist um so höher zu bewerten, da in Hamburg etwa 5 Prozent der Prüflinge den Anforderungen der Prüfung nicht gewachsen waren. Von unserer Werft war keiner unter diesen, obwohl Herr Betr.-Ing. Müller sehr große Bedenken bei einigen von uns hatte. Es war wieder ein Beweis für die gründliche Ausbildung, die auf unserer Werft üblich ist. Aus diesem Grunde möchte ich Herrn Ing. Schröder, der sich besonders der Schiffbaulehrlinge annahm, hier meinen Dank aussprechen.

Und nun einige Worte über die eigentliche Feier. Mit dem flotten Marsch „Wien-Berlin", dargeboten von unserer großartigen Lehrlingskapelle unter der Leitung von Herrn Pfeiffer, wurde die Feier eröffnet. Anschließend fand die Begrüßung durch Herrn Betr.-Ing. Müller statt. Er sprach über das schon erwähnte gute Prüfungsergebnis sowie über Probleme der Lehrlingsausbildung. Dann kam wieder die Kapelle zu Wort, die mit dem Walzer „An der schönen blauen Donau" von Joh. Strauß alle Sympathien der Anwesenden hatte.

Nun ergriff Herr Direktor Gräber das Wort und stellte in seiner Ansprache heraus, welch ein gutes Ansehen der deutsche Facharbeiter sich schon wieder im Ausland erworben habe. Er meinte, es müßte nun unser Bestreben sein, dieses zu festigen und zu verbessern. Anschließend verteilte er dann die Facharbeiterbriefe und die Prämien, wobei dann auf dieses Ereignis hin angestoßen wurde. Während des Umtrunks wurde das Stück „Italienische Dorfmusik", ein Akkordeonsolo von Claus Brusch, vorgetragen. Es folgte dann noch eine Ansprache des Betriebsrates sowie die Danksagung eines Lehrlings. Mit dem Marschlied „Stadt Hamburg an der Elbe Auen" wurde dann die Feier beendet.

Die Feier wird man wohl vergessen, aber nicht die mit Freud und Leid erfüllten Lehrjahre. Ich möchte im Namen aller „Junggesellen" der Betriebsleitung sowie den Ausbildern für die manchmal mit Mühe verbundene Ausbildung danken.

Wolfgang Schmidt

Die Wasserversorgung in Finkenwerder

Seit Jahren war Trinkwasser ein Engpaß auf der Werft Finkenwerder. Die Belieferung durch die Stadtwerke war so kärglich, daß beim Waschen infolge des erhöhten Verbrauches die meisten Hähne nur noch eben tropften.
Um diesem Übelstand abzuhelfen, wurde in den vorhandenen Tiefbrunnen eine neue Tauchpumpe eingebaut und ein Teil der Ringleitung in eigene Versorgung genommen. Hierdurch wurde erreicht, daß der Leitungsdruck während des ganzen Tages annähernd konstant bleibt.
Natürlich wurde das Wasser untersucht, bevor es in die Leitung gedrückt wurde. Der Befund des hygienischen Institutes ergab eine einwandfreie bakteriologische Beschaffenheit, die schwach-bräunliche Färbung ist auf das im Wasser enthaltene Eisen zurückzuführen und ist lediglich ein Schönheitsfehler.

Zum Eisengehalt wäre noch zu sagen: Wenn kranke Menschen in Heilbädern durch Baden in eisenhaltigem Wasser ihre angegriffene Gesundheit wiederherstellen wollen unter Aufwendung erheblicher Kosten, so ist das auf der Deutschen Werft in Finkenwerder kein Problem; denn unser Brunnenwasser steht jedem Betriebsangehörigen zur äußeren und inneren Pflege kostenlos zur Verfügung.

Berndt F. H.

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

40 Jahre im Dienst

Am 4. April 1956 feierte Meister Otto Nauert sein 40jähriges Arbeitsjubiläum.
Mitten im 1. Weltkrieg 1916 begann seine Lehrzeit als Maschinenbaulehrling bei der Firma Wetzel & Freitag, wo er auch nach Beendigung der Lehrzeit als Maschinenbauer weiter tätig war. So kam er bei der Übernahme seiner Lehrfirma durch die Deutsche Werft zu uns. In den ersten Jahren auf der Deutsche Werft hat er tatkräftig an der Entwicklung und Fertigung der Dampfmaschinen für den Hilfsbetrieb der Schiffe mitgewirkt. Weitere Stationen seiner Tätigkeit waren die Kalkulation, Werkmeister in der Lehrwerkstatt und jetzt als Werkmeister in der Maschinenfabrik auf dem Reiherstieg.
Auf allen Positionen, die Meister Nauert innehatte, hat er sich stets die Achtung und Anerkennung seiner Mitarbeiter und der Betriebsleitung erworben.
Wir wünschen ihm, daß er noch recht lange bei uns bleibt.

Sie feierten ihr 25 jähriges Dienstjubiläum

Eilert Freese
Stemmer
12. März 1956

Alwin Bornemann
Vorarbeiter
22. März 1956

Richard Krahnert
Werkzeugmacher
7. April 1956

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 40jährigen Dienstjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung, meinen Vorgesetzten und Kollegen vom Reiherstieg und Finkenwerder herzlichen Dank.
Otto Nauert

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
Erich Dietrich

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.
Heinrich Meeves

Für die erwiesene Aufmerksamkeit und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen und Mitarbeitern meinen herzlichen Dank.
Eilert Freese

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichen Dank.
Hermann Brust

Für die mir beim Ausscheiden aus den Diensten der DW erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich hiermit allen meinen herzlichsten Dank.
Jonny Hebling

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Stellagenbauer Fritz Bundschuß mit Frl. Frieda Hantel am 10. 3. 1956

S'Zimmerer Franz Möller mit Frl. Erika Bormacher am 17. 3. 1956

Kupferschmiedhelfer Wladislaw Rach mit Frl. Krimhilde Steffen am 17. 3. 1956

Anschläger Karl-Heinz Schneider mit Frl. Helga Kluck am 24. 3. 1956

Schiffbauhelfer Günter Potkowa mit Frl. Hildegard Jost am 24. 3. 1956

Behaueranlerner Gerhard Müller mit Frl. Karin Kurzmann am 24. 3. 1956

Schiffbauhelfer Walter Christensen mit Frl. Giesela Uhlen am 24. 3. 1956

Kupferschmiedhelfer Norbert Lange mit Frl. Maria Kowald am 24. 3. 1956

Dieselkranfahrer Helmut Reichel mit Frl. Edith Wilford am 24. 3. 1956

Schlosser Alfred Guth mit Frl. Olga Harms am 24. 3. 1956

Elektriker Günter Scheibel mit Frl. Hildegard Holmqvist am 29. 3. 1956

Decksmann Erich Meyer mit Frl. Gisela Ritter am 31. 3. 56

Kupferschmiedhelfer Arthur Manske mit Frau Herta Meyer am 31. 3. 1956

Maschinenbauhelfer Günter Lemke mit Frl. Erna Kahnbach am 31. 3. 1956

Anstreicher Harald Görss mit Frl. Irma Moldenhauer am 31. 3. 1956

Maschinenbauer Siegfried Flecks mit Frl. Karla Hoffmann am 31. 3. 1956

S'Zimmerer Ernst-Wilhelm Fink mit Frl. Ruth Schuster am 31. 3. 1956

Ausrichterhelfer Heinz Wiesner mit Frl. Christel Dollas am 31. 3. 1956

Rohrschlosser Carl-Heinz Hounka mit Frl. Irmgard Schulz am 31. 3. 1956

Schiffbauhelfer Georg Wetzel mit Frl. Ursula Nagel am 31. 3. 1956

E'Schweißer Waldemar Poniwahs mit Frl. Inge Korn am 1. 4. 1956

Matrose Werner Boje mit Frl. Christel Müller am 7. 4. 1956

Kupferschmiedhelfer Wolfgang Poznanski mit Frl. Lieselotte Schlaefereit am 7. 4. 1956

Stellagenbauer Ernst Kudenholdt mit Frl. Gisela Zämisch am 7. 4. 1956

Tischler Helmut Deblitz mit Frl. Ruth Schneider am 7. 4. 1956

Brenner Paul Volk mit Frl. Ilse Blikslager am 7. 4. 1956

Geburten:

Sohn:

E'Schweißer Harry Ganske am 2. 3. 1956

Techn. Zeichner Karl-Heinz Krumfuhs am 7. 3. 1956

Bote Richard Köhler am 9. 3. 1956

Matrose Richard Kölln am 10. 3. 1956

E'Schweißer-Anlerner Günter Teetz am 17. 3. 1956

Nietenwärmer Rudolph Lau am 20. 3. 1956

Schiffbauer Alfred Ragert am 20. 3. 1956

Schiffbauhelfer Hans-Helmut Mohr am 20. 3. 1956

Schiffbauhelfer Karl-Heinz Meier am 25. 3. 1956

Schiffbauer Kurt Wilkens am 27. 3. 1956

Schiffbauer Rudolf Steiniger am 28. 3. 1956

Elektriker Horst Algermissen am 30. 3. 1956

E'Schweißer-Anlerner Edmund Belitz am 30. 3. 1956

Schmied Rudolf Janke am 30. 3. 1956

Brenner Karl-Heinz Westphal am 1. 4. 1956

E'Schweißer Horst Lange am 3. 4. 1956

Angel. Seilbahnfahrer Hans Schuldt am 7. 4. 1956

Tochter:

Seilbahnfahrer Ernst Netzow am 10. 3. 1956

Schiffbauhelfer Ernst Drillisch am 15. 3. 1956

E'Schweißer Ernst Everding am 17. 3. 1956

Ausrichter Hans Lissek am 19. 3. 1956

Maschinenschlosser Hans-Hermann Runge am 19. 3. 1956

Maschinenbauer Helmut Thams am 20. 3. 1956

Schiffbauhelfer Johann Speichert am 20. 3. 1956

Schmied Heinrich Loitz am 27. 3. 1956

Stellagenbauer Karl-Heinz Oldhaber am 27. 3. 1956

Schiffbauhelfer Hugo Schomann am 28. 3. 1956

Schiffbauhelfer Heinrich Klintworth am 31. 3. 1956

Reiniger Hans Beduhn am 1. 4. 1956

Maler Rolf Schmidt am 3. 4. 1956

Brenner Heinz Schröder am 4. 4. 1956

Wir gratulieren!

Für die herzliche Teilnahme und reichen Blumenspenden beim Heimgang meines lieben Mannes und Vaters sagen wir der Betriebsleitung sowie allen Kollegen unseren herzlichsten Dank. Frau Agnes Behnke und Kinder

---

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme beim Tode meines lieben Mannes, Vaters und Opas sagen wir der Betriebsleitung und den Kollegen.
Margarete Delfs und Kinder

Für die meinem lieben Mann auf seinem letzten Weg erwiesene Ehrung und Teilnahme sage ich hierdurch meinen herzlichen Dank. Frau Helene Timmermann Wwe.

Wir gedenken unserer Toten

Friedrich Kulse
Rentner
gest. 20. 2. 1956

Ernst Hoffmann
Transportarbeiter
gest. 17. 3. 1956

Karl Siese
Schlosser
gest. 22. 3. 1956

Wilhelm Huhs
Hausverwalter
gest. 23. 3. 1956

Johann Delfs
Rentner
gest. 23. 3. 1956

Wilhelm Timmermann
Hausverwalter
gest. 27. 3. 1956

Hans Timm
Probierer
gest. 5. 4. 1956

Heinrich Horstmann
Rentner
gest. 9. 4. 1956

Paul Schulze
Rentner
gest. 11. 4. 1956

Albert Cord
Rohrschlosser
gest. 12. 4. 1956

De Gorn

Dit Fröjohr kommt wi mit de Gornarbeit bannig lot inne gang. Nachs is dat immer noch bannig kolt, ober den Blomengorn hev ick al klor mokt; denn Roosen hev ick god afharkt un denn Komposteer överstreit. Mang de Stauden umgroft un de, de so dull wuchern dot wie Goldrute, Herbstastern usw. glik afsteken, dormit se mi nich to grot ward. Stiefmütterchen un Primeln könnt nu och plant warn. Dit Johr will ick Knollenbegonien in Gorn planten, de hev ick jetzt all in Blomputt sett, dormit in Mai, wenn se no buten kommt, all gode Planten sind. Blos de Eer in de Pütt mutt richtig klormokt sin. Am besten is 1/3 Torfmull, 1/3 Kompost, 1/3 Gorneer un lütt beten Sand. Dat god tosommischen un rin in de Pütt. De Knollen mit de runde Sit no ünnen in de Eer rindrücken, aber blos sowit, dat se mit de Eer glik sind; denn blos in de platte Sit sitt de Oogen. Nu de Pütt lütt beten warmstellen; denn drift de Oogen gau ut, un erst wenn de Oogen utdreben sind, kommt se op de Finsterbank. Wichtig is, dat se immer genoch Woter kriegt. Ob düsse Ort hev ick im Mai schöne Planten.

In Gemüsegorn hev ick erst groft un freue Wöttel seit. De Eer is mi noch to kolt för de anner Lüttsot. De Kohlrabi kan dat kolle Wedder ganz un gor nich verdregen. Wenn de Frost kriegen deit, geit he noher glik in Soot. Besonners de Witte, de Blaue kann noch 'n lütt beten mehr af. Mit de Zippeln is dat ok son Sok. Ick hev mi jetzt ganz op Schalotten umstellt, de plant ick an en von dissen Monat dorhen, wo voriges Johr Mess rin kom is. De Zippeln kommt jo ut den Orient un vom Balkan un wült veel Licht un Warms hebben. Dorüm dröft se ok nich to dicht plant warn. Ich plant jem 30 cm ut en anner; denn kan ick jem god sauber holln und obpassen, dat de Zippeln keene Moden kriegt. Dat kommt veel dorvon, wenn bit Unkrutpulln de Eer von de Zippel wegtroken ward un de Zippelfleeg denn doran kann un eer Eier an denn Wöttelhals aflegt. An besten is, man stört de Zippeln so wenig as möglich. Datselbe is ok bi de Wöttel so, wenn de reinmokt oder vertroken ward, mut de Eeer immer god an de Wöttel andrückt warn; denn gift dat ok gode un gesunde Woor.

Vor dat erste Mol ist dat nu genoch. Wer Frogen hett, kann dat bi de Redakschon inschicken. Ick war dann Antwort geben.

Veel Vergneugen in Gorn wünscht

Jan Suppengreun

Aus dem Betriebssport

Nachdem unsere 1. Wintermannschaft Sieger in der Staffel I wurde, spielten die 9 Staffelsieger der Fußball-Winterrunde den Hamburger Firmenmeister aus. Die DW kam in das Endspiel. Der Gegner war die Betriebssportgemeinschaft von Tretorn. Das Endspiel wurde am 14. 4. 56 auf dem Reinmüller-Sportplatz ausgetragen. Es gab einen schnellen und fairen Kampf. In der 21. Minute brachte Hinz, unser Rechtsaußen, die Mannschaft 1:0 in Führung. Die Tretorn-Leute glichen in der 40. Minute aus. Durch hervorragenden Kampfgeist und ausgezeichnete Kondition brachten unsere Spieler es in der zweiten Halbzeit auf 2:1 (Liemen) in der 56. Minute und 3:1 (Schuld) in der 84. Minute. Es war ein Sieg des Kameradschaftsgeistes unserer Mannschaft.

Nach dem Spiel überreichten als Vertreter des Verbandes, Herr Bauermeister, und der 1. Vorsitzende von Tretorn, Herr Lüders, Blumensträuße und die Siegerplakette.

Es war ein beachtenswerter Erfolg unter ca. 70 Mannschaften als Sieger hervorzugehen.

Die Siegermannschaft ist folgende: Langhanki, Bellenbaum, Liemen, Mayer, Busche, Hammann, Hinz, Ehrenbeck, Loos, Schuld, Stopat, Münzel, Gundlach, Ritscher, Baumgarten, Töter.

Die Meistermannschaft

Auch die Kegler von der 1. Mannschaft wurden Staffelsieger. Der Entscheidungskampf zur Meisterschaft im Kegeln wurde in der B 1-Staffel am 12. April 1956, nach Punktgleichheit mit Eigenhilfe 1. ausgetragen. Die DW 1. wurde mit 8 Holz Sieger und stieg somit in die höchste Spielklasse auf. Unsere Mannschaft lautete: Hebel, Bremer, Steinborn, Henningsen, Schwingel.

Unsere Tischtennis-Spieler waren zu einem Gegenbesuch über die Osterfeiertage in Schweden, wo sie in Malmö gegen ihre schwedischen Sportfreunde Tischtennis spielten.

Nachstehend die Einzelergebnisse:

Fußball:

Winterrunde:	DW 1. — Allianz 1.	5:1
	DW 1. — NDR 1.	3:1
(Endspiel)	DW 1. — Tretorn 1.	3:1
	DW 2. — Nordbank 2.	7:3
Sommerrunde:	DW 1. — BAT 1.	4:1
	DW 3. — R. O. Meyer 1.	4:1
	DW 3. — DW 4.	4:0
	DW Rhst. — Mundt & Fester	3:1
	DW AH — Philips AH	2:3

Handball:

DW 1. — Philips 1.	5:4
DW 1. — Südfrucht 1.	13:10
DW 2. — Kreditbank 2.	9:5

Tischtennis:

DW 1. — Flughafen 1.	9:0
DW 1. — Nordbank 1.	9:0

Kegeln:

DW 1. — Eigenhilfe 1.	2121:2113
DW 2. — Vereinigte 2.	2352:2298
DW 2. — Landesbank 2.	2151:2195
DW 3. — Reemtsma 2.	2094:2165
DW 3. — Post 2.	2221:2101
DW 4. — Kreditbank 2.	2095:2125
DW 4. — Landesbank 3.	2144:2146

Der Verbandsvertreter gratuliert

In einem Großbetrieb wie dem unsrigen gibt es immer etwas Neues, mal was Gutes, mal was Schlechtes. Beim vorigen Mal habe ich Euch etwas über die „Scharfschützen" erzählt, die mit Schrauben und Muttern nach Glühbirnen geworfen hatten. Heute muß ich mit Bedauern feststellen, daß in einem Wohlfahrtsraum ein Schrank widerrechtlich geöffnet worden ist. Dem Inhaber dieses Schrankes, einem Tischler, wurde bei der Gelegenheit seine Geldtasche mit 57,— DM geklaut. Wollen wir hoffen, daß der Betreffende erwischt wird, damit er seine gerechte Strafe bekommt. Es gibt nichts Übleres als Kameradendiebstahl.

Ich erzähle Euch diese Geschichte nicht, um mit erhobenem Zeigefinger auf die Schlechtigkeit der Welt hinzuweisen. Ich weiß ganz genau, daß so etwas immer wieder vorkommen wird. Ich will Euch nur dringend ans Herz legen, aufmerksam zu sein, um diesen zweifelhaften Gestalten das Handwerk zu legen. Es muß möglich sein, unsere Gemeinschaft von solchen Elementen freizuhalten. Wenn jeder mithilft, wird es schon klappen.

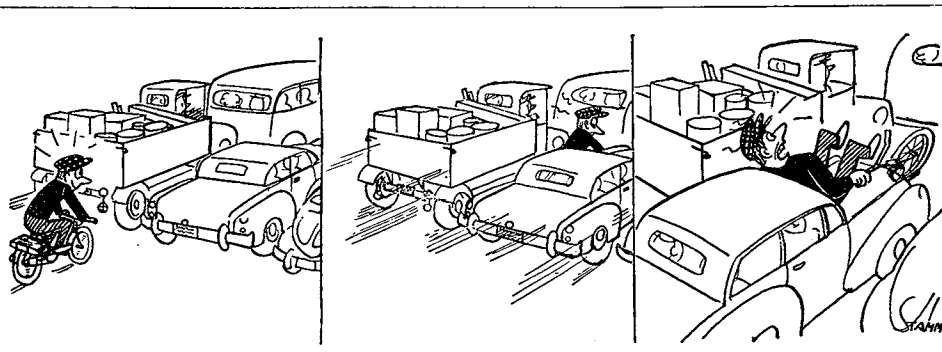
Inzwischen ist der neue Lehrlingsjahrgang bei uns einpassiert. Die Neuen stehen noch etwas unbeholfen da, und manch einem wird gerade der Anfang vielleicht besonders schwer. Wenn die Jungens später in die einzelnen Werkstätten gehen, dann seid Ihr die älteren Freunde dieser Jungens, die ihnen helfen, in ihren Beruf hineinzufinden. Ich bitte Euch herzlich, unseren Lehrlingen das Leben nicht unnötig zu erschweren.

Inzwischen haben wir die Verkehrssicherheitswoche hinter uns. Hoffentlich hat diese Verkehrssicherheitswoche eine nachhaltige Wirkung. Der Verkehr ist bei uns nun einmal so dicht geworden, daß jeder immer aufpassen muß, um nicht anderen Schaden zuzufügen oder selbst zu Schaden zu kommen. 49 % aller tödlichen Unfälle, die sich in der gewerblichen Wirtschaft im Jahre 1954 ereigneten, waren tödliche Verkehrsunfälle. Es bleibt abzuwarten, wie dieses Bild für 1955 aussieht. Die statistischen Erhebungen sind noch nicht abgeschlossen. Jeder von Euch hat seiner Familie und sich selbst gegenüber die Pflicht, sich im Verkehr vorsichtig und korrekt zu bewegen. Sorgt doch dafür, daß Eure Fahrzeuge, ganz gleich ob Fahrrad, Moped, Motorroller, Motorrad oder Auto, immer in Ordnung sind.

Etwas sehr Erfreuliches habe ich aber auch noch. Es ist nur eine kleine Episode, die aber ein bezeichnendes Licht auf die kameradschaftliche Hilfsbereitschaft bei uns wirft. Da war folgendes: Einer unserer Betriebsangehörigen, der auf der Aueinsel wohnt, hatte das Pech, daß seine Frau ganz plötzlich ins Krankenhaus mußte. Eins seiner Kinder, das auch nicht ganz auf dem Damm war, brauchte dringend Pflege. So stand unser Betriebsangehöriger plötzlich kurz vor Arbeitsbeginn vor der Tatsache, daß er irgendwie für eine Pflege für das Kind sorgen mußte. Er ging also schnell durch Finkenwerder, um vielleicht bei der Fürsorgerin Rat zu finden. Auf dem Wege dahin traf er einen unserer Rentner, der ihn fragte, wo er denn so früh hin wolle. Als der Rentner dann die Geschichte gehört hatte, sagte er: „Da mach Dir man keine Sorgen. Wir wollen wohl für das Kind sorgen, bringe es man zu uns." Und so geschah es dann auch. Das ist doch ganz erfreulich, nicht wahr?

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabautermann

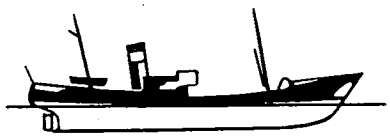


Die Ampel zeigt ein rotes Halt,
Hein schiebt sich noch in einen Spalt

Da fährt die Wagenmeute los,
Und plötzlich spürt er einen Stoß--,

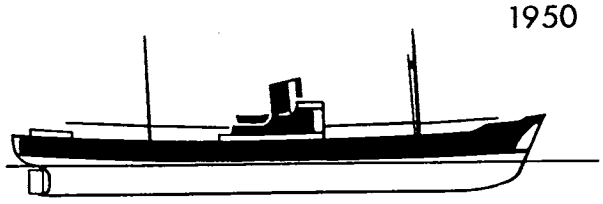
Kühlerfiguren mag man keine,
ist man (wie oben) selber eine--.

Herausgeber: Deutsche Werft, Hamburg-Finkenwerder · Druck: Krögers Buchdruckerei, Hamburg-Blankenese



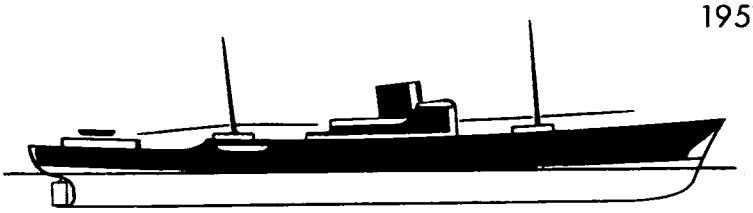
DEUTSCHE WERFT
HAMBURG

1950

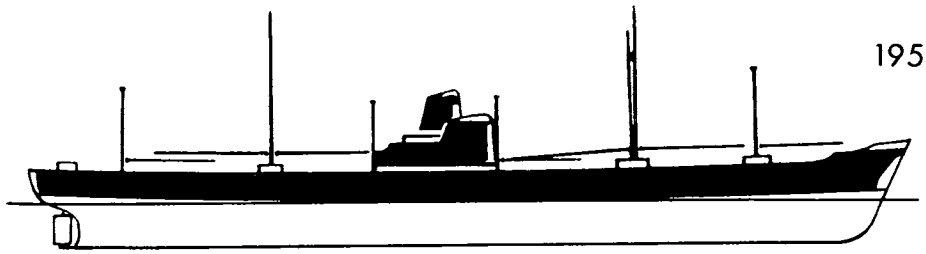


In den Nachkriegsjahren
1950–1956
liefen auf der DW
Schiffe vom Stapel
mit insgesamt
1 Million
t Tragfähigkeit

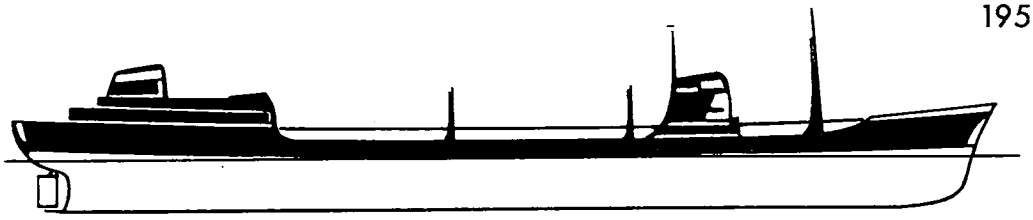
1951



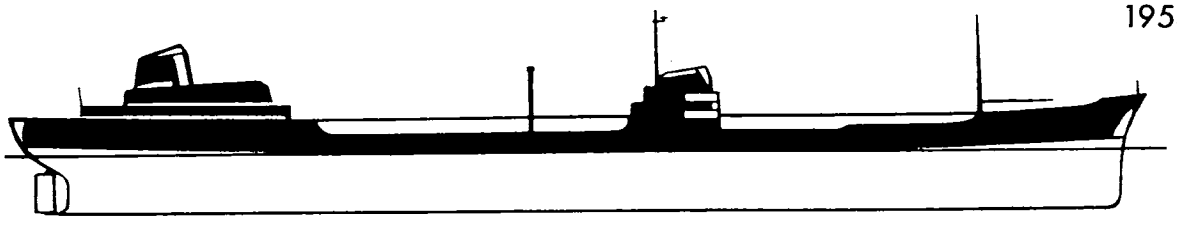
1952



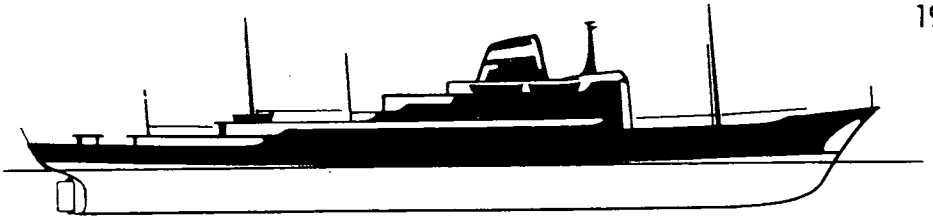
1953



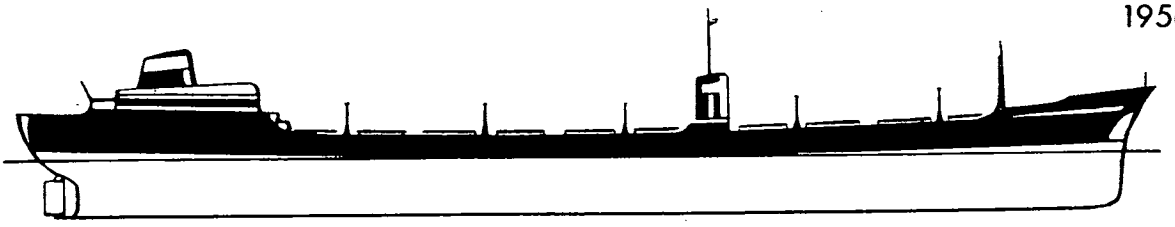
1954



1955



1956



DW