

Am 21. Dezember 1956 starb in Stuttgart im 89. Lebensjahr  
der letzte überlebende Gründer unseres Unternehmens

Dr.-Ing. E. h. Dr. rer. nat. h. c. **Paul Reusch**

Dem Aufsichtsrat der Deutsche Werft gehörte Paul Reusch seit dem 6. Juni 1918 an, dem Gründungstag unserer Gesellschaft, nachdem ihn kein geringerer als Albert Ballin aufgefordert hatte, sich an der Gründung der Werft zu beteiligen, die der Stütze eines starken Unternehmens der Schwerindustrie bedurfte, um sich in der damaligen schwierigen Zeit mit einiger Aussicht auf Erfolg durch Sicherstellung der Belieferung mit



Schiffbaumaterial behaupten zu können. — Mit Ballins Tode im November 1918 übernahm Paul Reusch den Vorsitz im Aufsichtsrat unserer Gesellschaft, den er bis zu seinem Ausscheiden im Jahre 1942 ununterbrochen innegehabt hat. — Paul Reusch war während der letzten Jahrzehnte eine der stärksten Persön-

lichkeiten in der deutschen Wirtschaft, ein Mann von klarem Verstand, einem starken Selbstbewußtsein und einem unbeirrbaren

Willen, das einmal als richtig Erkannte auch durchzusetzen. — In den langen Jahren seiner Zugehörigkeit zu unserer Gesellschaft war uns Paul Reusch allezeit ein guter Freund und wertvoller Berater in allen technischen und sozialen Fragen, die im Laufe des Aufbaues unseres Unternehmens auf-

traten und die von ihm mit umfassendem Wissen und überlegener Großzügigkeit behandelt wurden. — Paul Reusch wird in die Geschichte der Deutsche Werft als ein Mann eingehen, vor dessen Größe wir uns neigen und der uns richtunggebend für unsere weitere Arbeit bleiben wird.



**Mit Ende 1956 hat**

## **Dipl.-Ing. Wilhelm Weingart**

der langjährige Leiter und Direktor unserer Schiffbau-  
büros, sich auf eigenen Wunsch ins Privatleben zurück-  
gezogen. Weingart stammt aus Neuendorf, Kreis Ohrdruf  
(Thüringen).

Nach Ablegung des Abiturs hatte er auf der AG. Weser  
in Bremen praktisch gearbeitet und auf der Technischen  
Hochschule in Berlin-Charlottenburg studiert und im  
Jahre 1912 in der Fachrichtung Schiffbau die Diplomprü-  
fung abgelegt. Seine erste Anstellung fand er auf der im  
Zuge der Werftbereinigung eingegangenen Tecklenborg-  
Schiffswerft in Geestemünde. Der 1914 ausbrechende  
Weltkrieg führte ihn als Kompanieführer an die Front,  
von der er im Jahre 1917 zum technischen Betrieb  
der damaligen kaiserlichen Werft in Brügge abkomman-  
diert wurde. Mit Kriegsbeendigung im Januar 1919 kam  
Weingart zu der kurz zuvor gegründeten Deutsche Werft  
nach Hamburg.

Zusammen mit unserem damaligen Oberingenieur Kiel-  
horn und nach dessen Ausscheiden im Jahre 1929 als sein  
Nachfolger bearbeitete Weingart die Entwürfe unserer  
Schiffsneubauten und alle hiermit im Zusammenhang ste-

henden Fragen der Konstruktion und Ausrüstung der aus  
unseren Betrieben hervorgegangenen Neubauten.

In dieser Stellung wird ihm 1938 Prokura erteilt; 1942  
wird ihm der Titel Direktor verliehen.

Weingart war dank seines gründlichen Wissens auf  
allen Gebieten des Schiffsantriebs und der Formgestal-  
tung ein besonders geschätzter Mitarbeiter im Kreise der  
Werftleitung, bei der er sich dank seines bescheidenen,  
stets hilfreichen Wesens einer außerordentlichen Belieb-  
theit erfreute. Unserem jungen Nachwuchs war er ein für-  
sorglicher Vorgesetzter, der seine Erfahrungen und Kennt-  
nisse jederzeit mit großer Bereitwilligkeit zur Verfügung  
stellte. In den Fachzeitschriften und technischen Hand-  
büchern finden wir immer wieder den Niederschlag seiner  
wissenschaftlichen Arbeiten, die den Namen Weingart in  
der Fachwelt im In- und Ausland bekannt werden ließen.  
Wir wünschen Herrn Weingart, daß er sich bei guter Ge-  
sundheit noch manches Jahr der Weiterentwicklung der  
Deutsche Werft, an der er einen großen Teil seines  
Lebens erfolgreich mitgewirkt hat, erfreuen möge. Die  
DW wird ihn als einen ihrer Besten im steten Gedenken  
behalten.



Betr.-Ing. Adolf Becker und Prokurist Walter Thronicke

Können eingesetzt, damit die immer größer gewordenen Materialmengen, die von der Werft benötigt wurden, zum bestmöglichen Preis und zum verlangten Termin zur Verfügung standen.

Seine hervorragenden Materialkenntnisse und seine stete Ausgeglichenheit haben ihm auch, trotz zäher Verhandlungstaktik, die Achtung und die Beliebtheit aller Lieferer eingetragen. Seinen Mitarbeitern und Untergebenen war Herr Thronicke ein verständnisvoller Vorgesetzter, der für die Nöte und Wünsche derselben stets ein Herz bewiesen hat.

Mit Walter Thronicke ist wie mit Bernhard Lorenz und Wilhelm Weingart einer der Alten aus der Gründungszeit der Werft in den wohlverdienten Ruhestand getreten. Sie alle haben an ihrem Platz ganz wesentlich dazu beigetragen, der Werft ihren internationalen Ruf zu schaffen.

Betriebsingenieur Adolf Becker hat sich in der Entwicklung des Kesselbaues auf der DW bleibende Verdienste erworben. Der gute Ruf der auf der DW gebauten Kessel und der im großen Umfang ausgeführten Reparaturen sind zum wesentlichen Teil der sachgemäß durchgeführten Werkarbeit unter Herrn Beckers umsichtiger Leitung zu verdanken. Über die Entwicklung unserer Kesselschmiede wird Herr Becker demnächst an gleicher Stelle berichten.

Am 28. und 29. Dezember 1956 schieden weitere vier langjährige und verdiente Mitarbeiter der DW aus. Dr. Scholz verabschiedete in einer kleinen Feierstunde den Prokuristen Walter Thronicke und den Betriebs-Ingenieur unserer Kesselschmiede, Adolf Becker.

Beide haben nahezu seit Gründung der Deutsche Werft ihre ganze Arbeitskraft in den Dienst der DW gestellt. Sie haben das Wachsen der Werft miterlebt. Sie haben aber auch in den Jahren der Krise treu zur Fahne gehalten. Dr. Scholz brachte in seinen Abschiedsworten zum Ausdruck, daß er hoffe, daß die Verbindung zu beiden auch nach der Pensionierung aufrechterhalten bleibt.

Seit Dezember 1918, also fast seit der Gründung der Werft, ist Walter Thronicke Leiter der Einkaufsabteilung gewesen und haben ihm verschiedene kaufmännische Büros unterstanden.

Als gelernter „Eisenkrämer“ alter Schule hat er, gestützt auf seine großen praktischen Erfahrungen und Kenntnisse, mit Umsicht und Verantwortungsbewußtsein sein ganzes



Meister Scheeffler

Am 29. Dezember 1956 hat Direktor Gräber in Vertretung des Vorstandes auf dem Reiherstieg die Herren Max Levers und Meister Scheeffler verabschiedet.

Herr Levers hat seit vielen Jahren als Sachbearbeiter in der Reparaturabteilung gewirkt. Sein Hauptaufgabengebiet war die Erledigung der englischen Korrespondenz mit unserer Reparaturkundschaft. Auf diesem Gebiet hat sich Herr Levers ein großes Wissen angeeignet, das uns jetzt sicher fehlen wird.

Meister Scheeffler war lange Jahre bei uns als Schiffbauer tätig. Er hat seine reichen Kenntnisse immer gern in den Dienst der Sache gestellt.

Alle vier „jungen“ Pensionäre erhielten vom Vorstand die goldene DW-Ehrennadel. Wir wünschen ihnen, daß sie sie noch lange in Gesundheit tragen mögen.



Max Levers

# Die Deutsche Werft im Weltschiffbau

## Januar 1957

Von Dr. Wm. Scholz

Die unvorhergesehene Entwicklung und die Größe des Auftragseingangs an Schiffsneubauten im vergangenen Jahr bedeutet zugleich eine gewisse Wende im Schiffbau der ganzen Welt.

Die Weltschiffstonnage von

69.44 Mill. BRT im Jahre 1939 beim Ausbruch des zweiten Weltkriegs erfuhr bis zum Beginn des Jahres 1955 eine Zunahme auf

100.57 Mill. BRT, das ist eine jährliche Zunahme von 2,81 Prozent. Sie hat sich sprunghaft im Jahre 1956 auf

105.20 Mill. BRT, also fast 5 Prozent des Gesamt-Tonnagebestandes erhöht.

Der Schiffbau der ganzen Welt hat damit eine Jahresleistung vollbracht, wie sie in der Vergangenheit nur einmal im Jahre 1920 nach dem ersten Weltkrieg durch die Abwicklung der damals als Folge des vorausgegangenen U-Boot-Krieges erteilten ungewöhnlich großen Neubaufträge an amerikanische Werften zu verzeichnen gewesen war. Die Jahresleistung von 6.40 Mill. BRT 1920 blieb einmalig in der Geschichte des Weltschiffbaus.

Der Anteil Deutschlands an der Welthandelsflotte betrug Ende des vergangenen Jahres 3.2 Mill. BRT und wies damit immer noch einen recht erheblichen Nachholbedarf auf gegenüber dem Stand vor dem Kriege im Jahre 1939 mit über 4.4 Mill. BRT.



Abb. 2: Tagesaufenthaltsraum für Offiziere auf MS „Cresco“

Abb. 1: STANDARD-MOTOR-FRACHTSCHIFF 10500 | 12 500 tdw

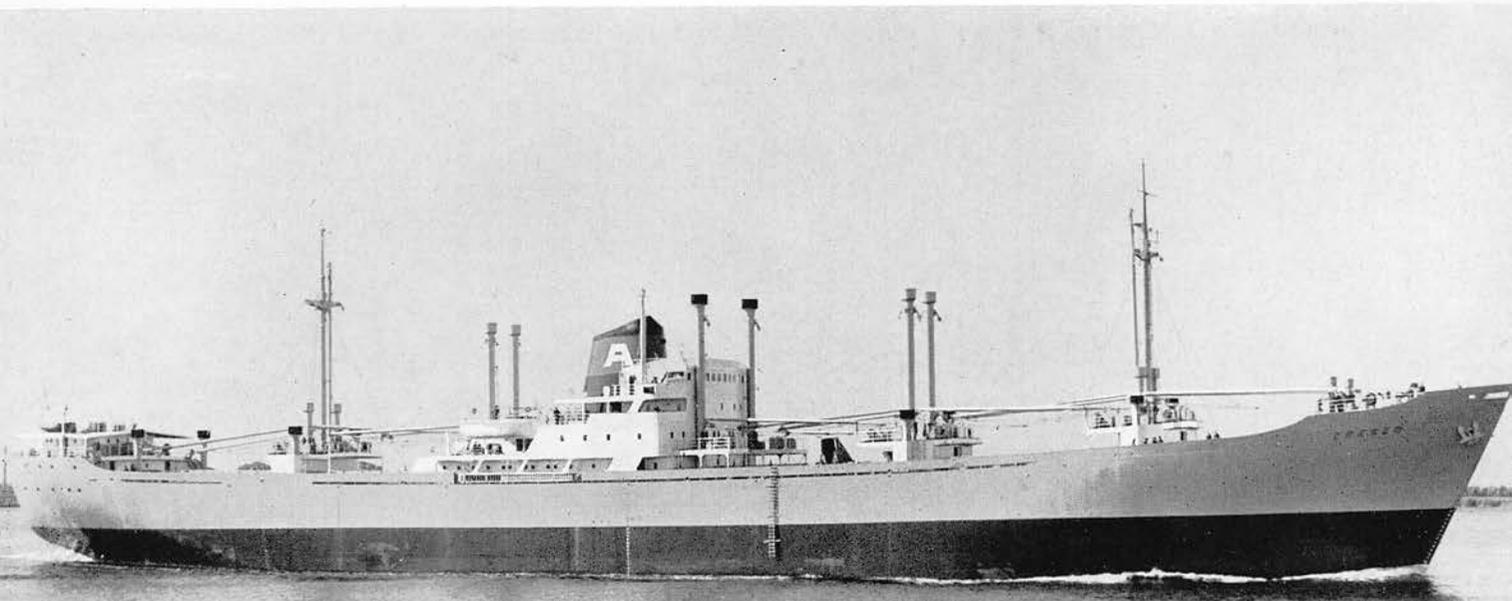
MS „Sun Mostun“, MS „Milross“, MS „Somerville“, MS „Himmerland“, MS „Cresco“

Länge über alles . . . . . 146,35 m = 480' 0"

Seitenhöhe . . . . . 12,04 m = 39' 6"

Länge zwischen den Loten . . . 134,11 m = 440' 0"

Tiefgang . . . . . 9,14 m = 30' 0"



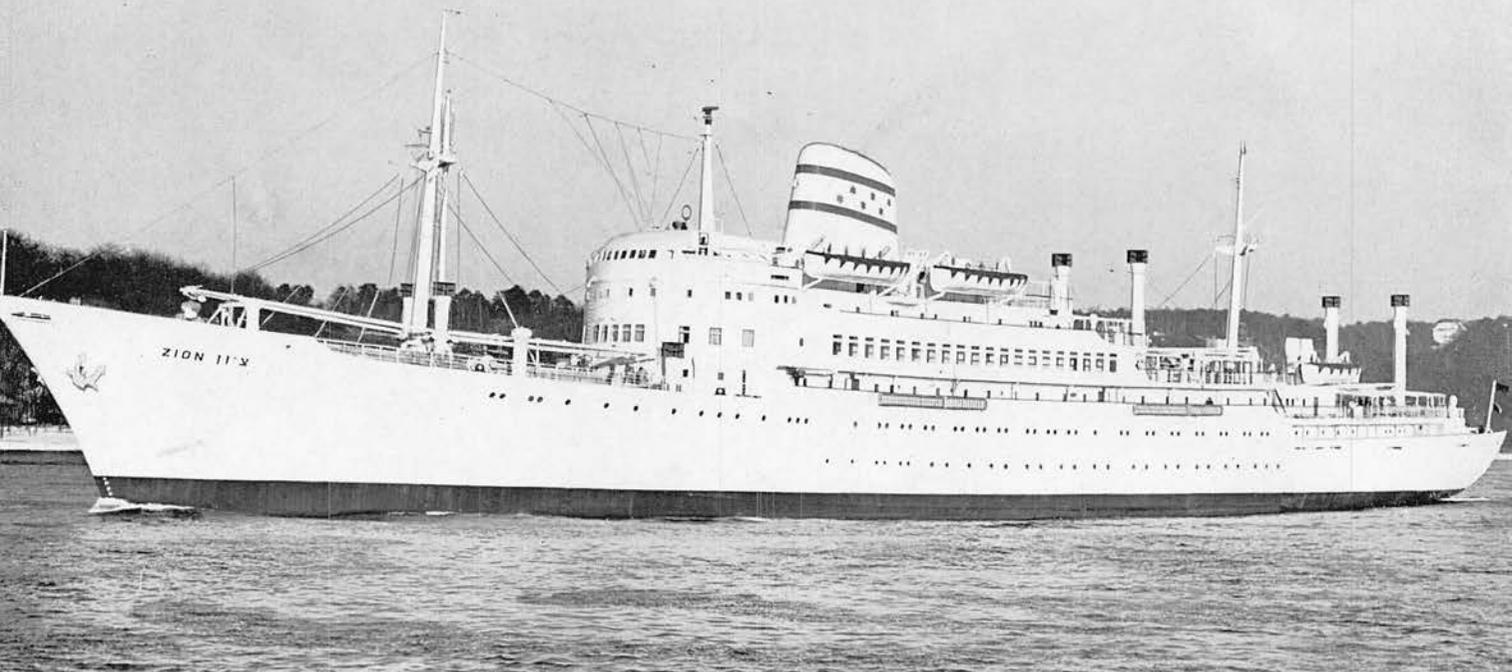


Abb. 3: Turbinen-Fracht- und Fahrgastschiff „Zion“ für Zim-Line, Haifa  
10 000 WPS - 20 Knoten Geschwindigkeit

Da die Welthandelsflotte seit Beginn des zweiten Weltkrieges bis heute einen Zuwachs von 31,07 Prozent erfahren hat, müßte auch für Deutschland eine gleiche Steigerung als berechtigt zuerkannt werden, die infolge des vorliegenden Rückstandes ausschließlich den ausländischen Schiffahrtsstaaten, im besonderen Brasilien, Dänemark, Norwegen und den USA, zugute gekommen ist, gar nicht zu sprechen von Liberia und Panama, die aus den bekannten Gründen als nationale Handelsflotten kaum angesprochen werden können.

Die deutschen Werften haben im vergangenen Jahre mit einer fertiggestellten Tonnage von 1.005 Mill. BRT einen absoluten Rekord ihrer jährlichen Schiffsablieferungen erreicht, unter denen die Deutsche Werft wiederum an der Spitze stand.

Die drei größten deutschen Werften im Bundesgebiet lieferten im Jahre 1956 die nachstehende Tonnage ab:

	Zahl der Schiffe	BRT	tdw	davon Export in %e
Deutsche Werft Hamburg	18	168.294	245.528	76,5
Kieler Howaldtswerke . .	24	109.828	129.906	94,0
Howaldt Hamburg . . . .	11	87.315	119.326	67,3

Von den auf den deutschen Werften beschäftigten 96 350 Mann entfallen auf die Deutsche Werft ziemlich genau 10 Prozent, während von dieser Belegschaft — von der durchschnittlich 2000 Mann im Reparaturgeschäft tätig sind — eine Neubautonnage von 16,8 Prozent des gesamten Ausbringens erstellt worden ist.

Die von uns zur Ablieferung gebrachte Tonnage verteilt sich, wie aus der obigen Tabelle hervorgeht, zu 23,5 Prozent auf deutsche Besteller, der Rest umfaßt Lieferungen nach dem übrigen Europa (Norwegen, Dänemark) und Übersee (USA, Liberia, Panama, Israel).

An dem Jahresumsatz, der mehr als eine Viertelmilliarde

Abb. 4 :

Speisesaal 1. Klasse



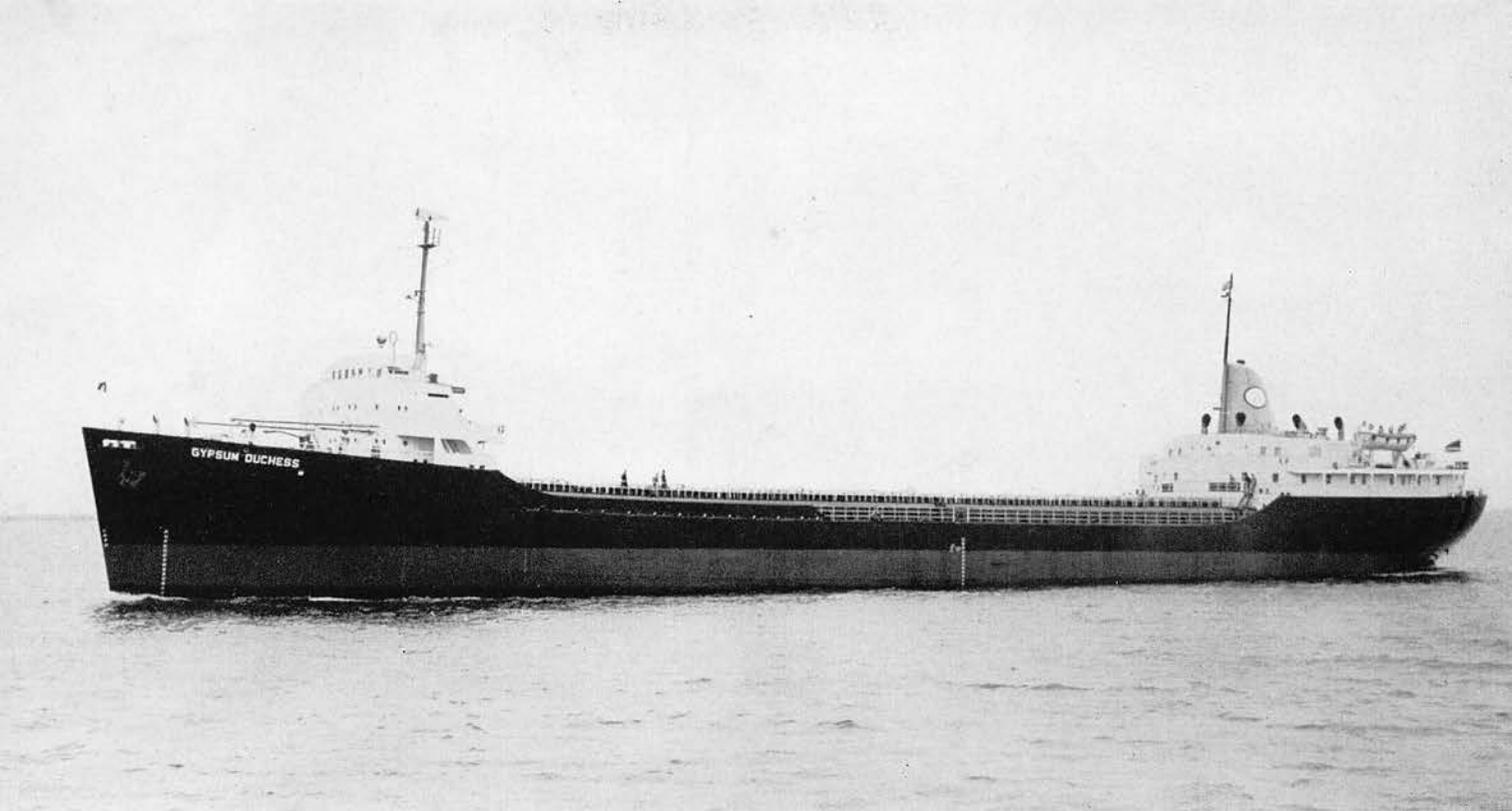


Abb. 5: Spezial-Erztransporter für die Panama Gypsum Company, Inc., New York  
10 600 tdw - HD-Getriebeturbinenanlage Bauart General Electric - 3300<sub>WPS</sub>

erreicht, steht der von uns entwickelte Einheitstyp (Abb. 1 und 2) eines großen Fracht-Motorschiffes von 10 500/12 500 t Tragfähigkeit mit 15 Knoten Geschwindigkeit in der Zahl der abgelieferten Schiffe an erster Stelle.

Dieser Schiffstyp, der im vergangenen Jahr in fünf Einheiten zur Ablieferung gekommen ist, hat sich auf langen Reisen als eine besonders wirtschaftliche Bauart mit guten See-Eigenschaften erwiesen; ein vergrößerter Typ der gleichen Klasse mit einer Tragfähigkeit von 12 500/15 000 t gelangt im laufenden Jahr in größerer Stückzahl erstmalig zur Ablieferung. Auch diese Schiffe erhalten Motorantrieb, der für Leistungen bis etwa 8000 ePS noch immer als der wirtschaftlichste Antrieb anzusprechen ist, wenn geeignetes Personal mit Erfahrungen in der Behandlung großer Motoranlagen zur Verfügung steht.

Als größeres Turbinen-Fracht- und Fahrgastschiff kam als Schwesterschiff der „Israel“ für die Zim-Navigation Co., Haifa, der Neubau „Zion“ (Abb. 3 und 4)



Abb. 6: TS „Gypsum Empress“ - Wohnraum für Eigner



Abb. 6a:  
TS „Gypsum Empress“  
Büro für Leitenden Ingenieur



Abb. 7 : Turbinentanker „Haifa“ - 18 500 tdw

Länge über alles . . . . .	177,65 m = 582' 10"	Seitenhöhe . . . . .	12,12 m = 39' 9"
Länge zwischen den Loten . . . . .	167,18 m = 548' 6"	Tiefgang . . . . .	9,17 m = 30' 7 1/8"
		Geschwindigkeit . . . . .	16 Knoten

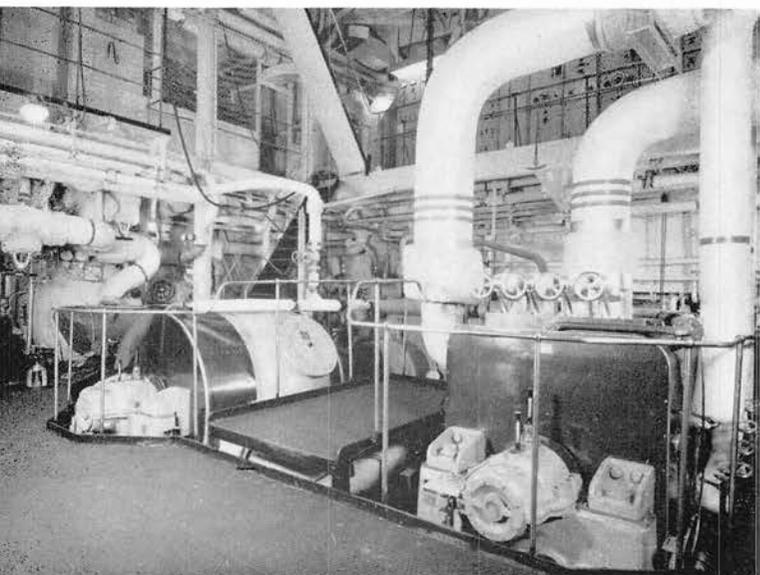


Abb. 8 : TT „Haifa“ - Blick auf Hochdruck- und Niederdruckturbine



Abb. 8a : Turbinentanker „Arizona“ - 28 000 tdw - Wohnraum für Eigner  
The Texas Co., New York

Abb. 8b : Turbinentanker „Esso München“ - 27 000 tdw

Länge über alles . . . . .	192,20 m = 630' 7 1/8"	Seitenhöhe . . . . .	12,95 m = 42' 6"
Länge zwischen den Loten . . . . .	182,88 m = 600' 0"	Tiefgang . . . . .	9,76 m = 32' 0"





Abb. 9: Schnelle Motorschiffe „Hoegh Cape“ und „Hoegh Cliff“ je 10 600 tdw

Länge über alles . . . . . 151,18 m = 496' 0"  
 Länge zwischen den Loten . . . 138,68 m = 455' 0"

Seitenhöhe . . . . . 11,73 m = 38' 6"  
 Tiefgang . . . . . 8,10 m = 26' 7<sup>1</sup>/<sub>16</sub>"  
 Geschwindigkeit . . . . . 17,3 Knoten



Abb. 10: MS „Hoegh Cliff“ - Tagesaufenthaltsraum für Offiziere



Abb. 11: MS „Usaramo“ - Hauptspeisesaal

Abb. 12: Motor-Frachtschiff „Usaramo“ - 8600 tdw - Deutsche Afrika Linien, Hamburg

Länge über alles . . . . . 138,96 m = 455' 11"  
 Länge zwischen den Loten . . . 128,14 m = 420' 5"

Seitenhöhe . . . . . 11,30 m = 37' 1"  
 Tiefgang . . . . . 7,61 m = 24' 11<sup>5</sup>/<sub>16</sub>"  
 Geschwindigkeit . . . . . 15 Knoten



zur Ablieferung. Beide Schiffe befinden sich im regelmäßigen Liniendienst Haifa—Neapel—New York, in dem sie sich besonders bewährt haben.

Zwei Spezialschiffe (Abb. 5 und 6) für den Transport von Gips in Stücken wurden für die International Gypsum Corp. New York abgeliefert. Die Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 10 600 t sind mit Einrichtungen zur Selbstentladung durch Transportbänder in Längs- und Querschiffsrichtung eingerichtet. Die Schiffe verkehren zwischen Nova Scotia und der Ostküste der USA; sie sind mit Turbinenanlagen mit doppelter Übersetzung und Hochdruck-Wasserrohrkesseln ausgerüstet.

Von den zur Ablieferung gekommenen großen Tankern sind zu erwähnen TT „Haifa“ (Abb. 7 und 8) von 18 000 t, „Esso München“ (Abb. 8a) von 27 000 t und TS „Arizona“ (Abb. 8b) und TS „Vermont“ von je 28 000 t, beide für die Texas Oil Co., New York. Die Tanker haben sämtlich Turbinenantrieb und Hochdruck-Wasserrohrkessel, letztere gebaut in den Werkstätten der Deutsche Werft.

Darüber hinaus kamen für deutsche und ausländische Auftraggeber eine Reihe schneller Motor-Frachtschiffe mit Fahrgasteinrichtungen zur Ablieferung für den Liniendienst nach Afrika, der Caribischen See und dem Fernen Osten (MS „Ubena“, MS „Usaramo“, MS „Montan“, MS „Hoegh Cape“, MS „Hoegh Cliff“ [Abb. 9, 10, 11, 12 und 13]).

Das Kühlschiff „Parthenon“ für die Reederei Laeisz, Hamburg (Abb. 14), ist ein weiterer Neubau in der Reihe der von uns in den Nachkriegsjahren für deutsche Reeder zur Ablieferung gekommenen Frachtschiffe.

In der Ausrüstung verblieben am Jahresende ein Neubau aus der Reihe der zehn großen Erztransporter mit Turbinenantrieb von 34 500 t (Abb. 15), von denen das erste Schiff Anfang 1957 zur Ablieferung kommen wird; das am 14. Januar 1957 abgelieferte Motorfrachtschiff

„Har Carmel“ von 15 000 t (Abb. 17) und das Turbinen-Fahrgastschiff „Theodor Herzl“ (Abb. 16) mit Einrichtungen für 550 Passagiere.

Mit der Erledigung des letztjährigen Bauprogramms tritt für das kommende Jahr eine erhebliche Wandlung ein, da auch für uns der Trend in der Steigerung der Tonnage und der Betonung des bevorzugten Baus großer Erzschiffe und Tanker deutlich zum Ausdruck kommt.

Während Tanker von 32 000 t Tragfähigkeit bisher als Spitzenleistungen für unseren Betrieb angesehen wurden, werden in der zweiten Hälfte 1957 von uns die Arbeiten für eine Reihe 36 000-t-Tanker in Angriff genommen, denen sich eine größere Gruppe von 45 000-t-Schiffen anschließen wird.



Abb. 13 : MS „Montan“ - Bar - Reederei E. Komrowski & Co., Hamburg

Abb. 14 : Bananenkühlschiff „Parthenon“ - 220 000 cbl. - 17 Knoten Geschwindigkeit - Reederei F. Laeisz & Co., Hamburg

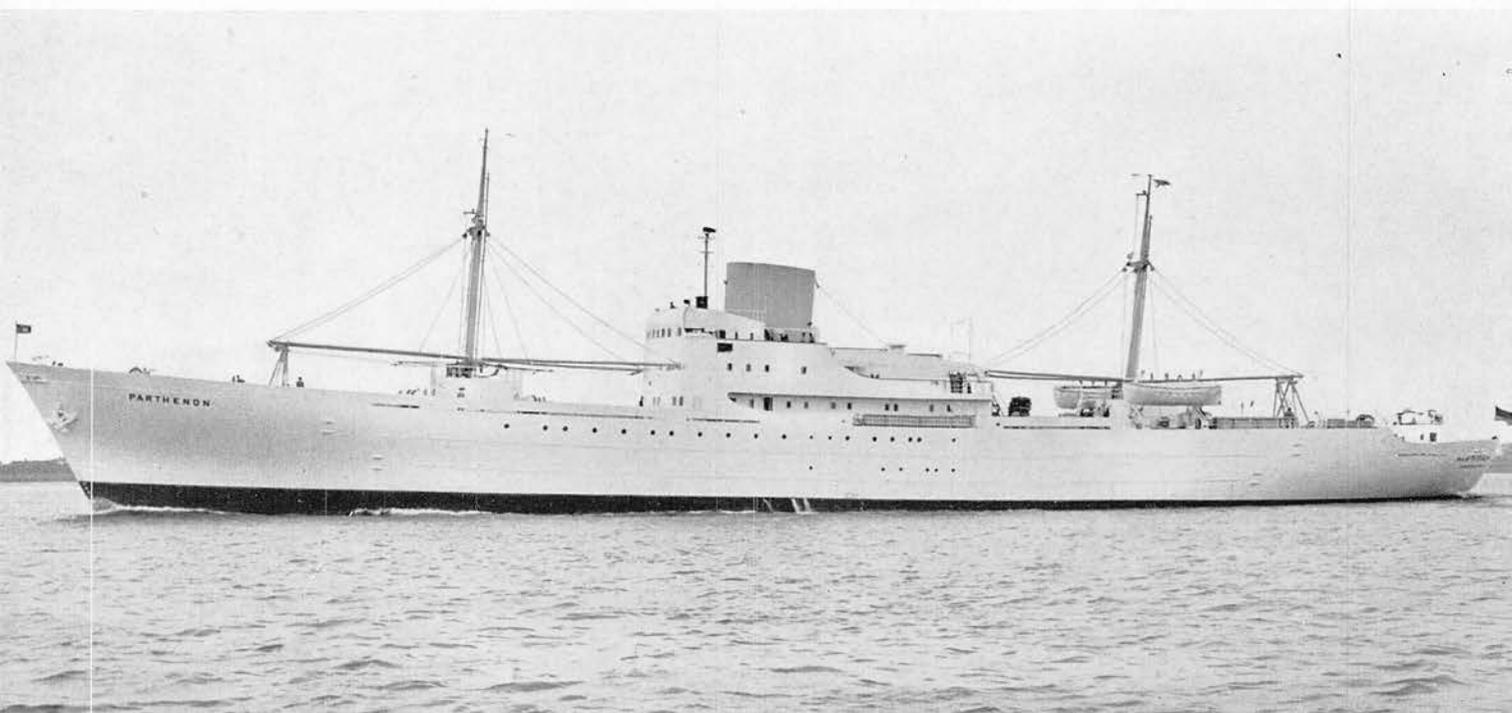




Abb. 15:

34500 t-Erzfrachter - Blick in die Erzladerräume  
Transworld Carriers Inc., New York

Unabhängig von diesen vorliegenden, festgebuchten Aufträgen bearbeiten wir Entwürfe für Schiffe von 65 000 t Tragfähigkeit und größer, für deren Inauftragnahme jedoch gewisse Werfterweiterungen durchgeführt werden müssen, für die die vorbereitenden Arbeiten eingeleitet sind. Die Durchführung dieser Arbeiten wird im Laufe der nächsten Jahre erfolgen, so daß ein reibungsloser Übergang zum Bau der Super- und Mammutschiffe im Anschluß an die Erledigung unseres vorliegenden Arbeitsprogramms erfolgen wird.

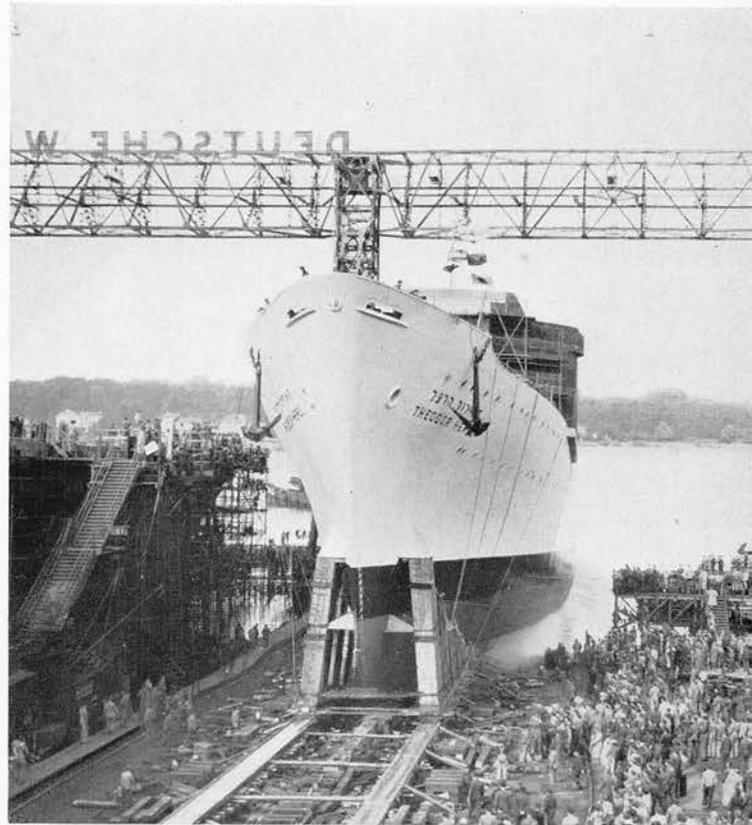
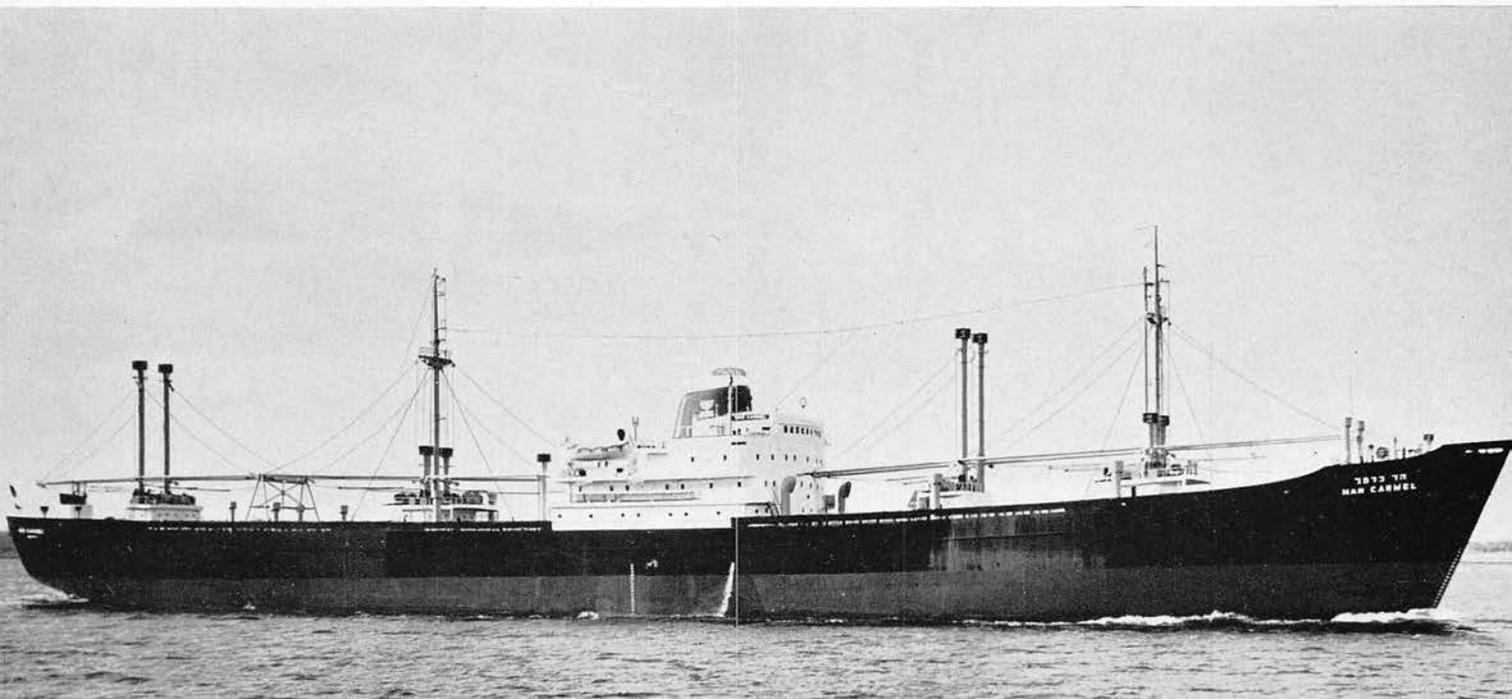


Abb. 16: Doppelschrauben-Turbinen-Fahrgastschiff „Theodor Herzl“ - 550 Fahrgäste  
20 Knoten Geschwindigkeit

Abb. 17: Probefahrt „Har Carmel“ - 15 200 t d w - 14,5 Knoten Geschwindigkeit







TT „CAROLINE OETKER“,  
das größte Schiff der deutschen Handelsflotte

# Was die letzten Wochen brachten

Das vergangene Jahr ging mit den Märchenvorstellungen für unsere DW-Kinder, einer Lehrlingsweihnachtsfeier und einer kleinen Feierstunde für alle die Jungarbeiter, die keine Angehörigen in Hamburg haben, harmonisch zu Ende. Der Kalender hat es auch recht gut mit uns gemeint, so daß wir zu Weihnachten vier freie Tage hatten. Auch das Jahresende brachte wieder drei zusammenhängende freie Tage.

Das neue Jahr wurde mit voller Kraft begonnen. Schon der 14. Januar brachte uns eine Ablieferungsprobefahrt. An diesem Tage wurde die 15000 t große „Har Carmel“



Stapellauf der „Har Gilboa“

für die Reederei Cargo Ships El-Yam Ltd. in Tel Aviv auf Herz und Nieren geprüft. Das Ergebnis war ausgezeichnet, so daß das Schiff der Reederei noch auf der Probefahrt übergeben werden konnte.

Am 15. Januar erlebten wir den Stapellauf eines Schwesterschiffes der „Har Carmel“, der ebenfalls 15000 t großen „Har Gilboa“ für die Reederei Shalvat Yam Ships Ltd., Tel Aviv, wurde zu Wasser gelassen. Die Taufe nahm Frau Harry Recanati aus Genf vor. Bei beiden Schiffen handelt es sich um Motorschiffe.

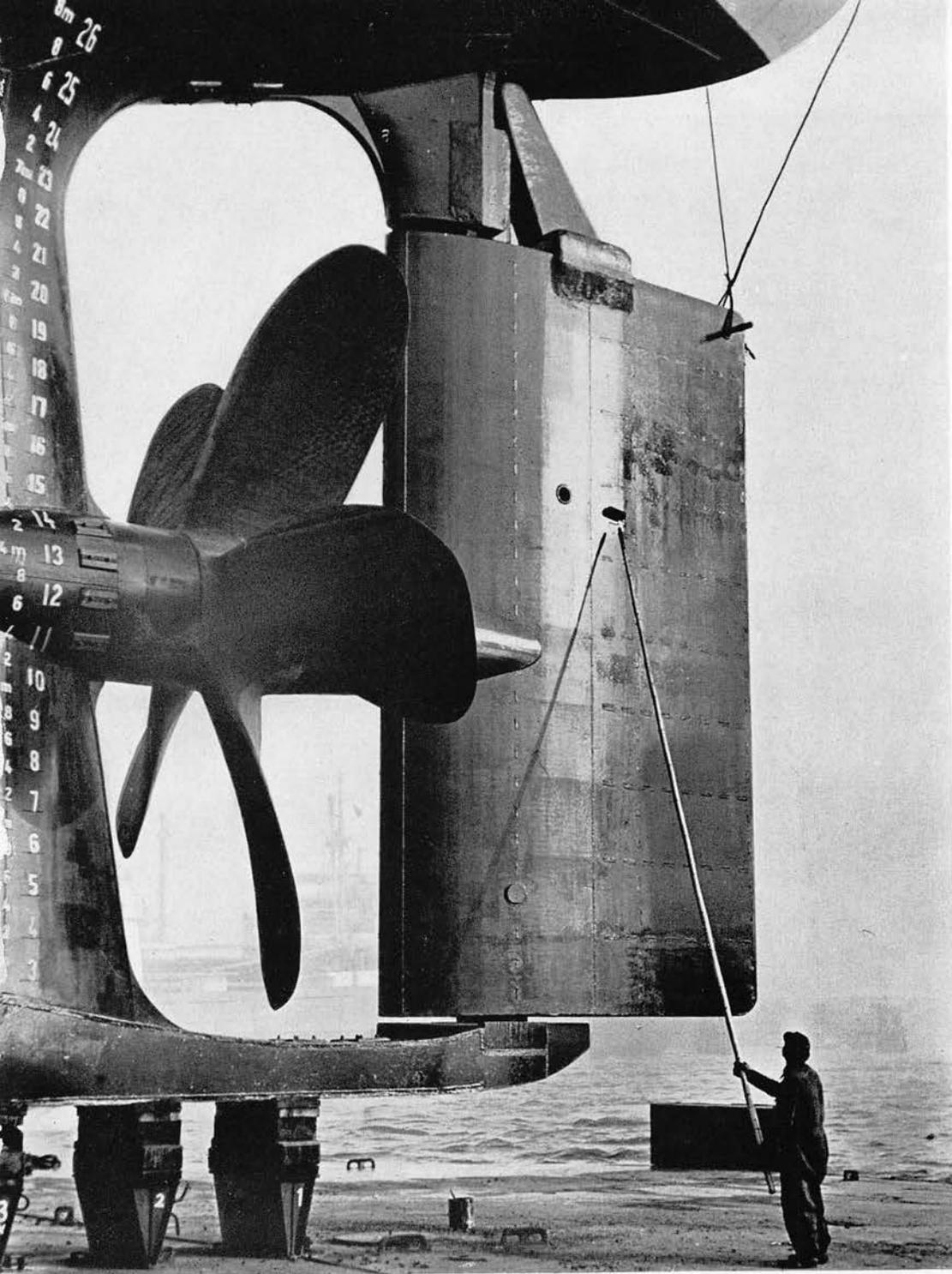
Ein ganz besonderes Ereignis erlebten wir am 17. Januar in unserem Betrieb Reiherstieg. An diesem Tage fand wieder einmal die Taufe eines in zwei Teilen gebauten Schiffes statt. Vorschiff und Hinterschiff waren im Dock zusammengeschwommen und zu einer Einheit zusammengefügt worden. Der Zusammenbau erfolgte genau nach Plan ohne die geringsten Schwierigkeiten, so daß die 32500 t große „Caroline Oetker“ ihrem Element übergeben werden konnte, nachdem die Taufe im Dock durch Herrn Dr. Theodor Kaselowsky vorgenommen worden war. Der Turbinentanker „Caroline Oetker“ wird das größte Schiff der deutschen Handelsflotte sein. (Vergleiche Bild im Innern der Werkzeitung.) Mit ihrer Fertigstellung ist in Kürze zu rechnen. Das Schiff wird zur Erleichterung der Lage auf dem Ölmarkt wesentlich beitragen.



Scholz mit der Taufpatin, den Herren Recanati und dem Gesandten Dr. Shinnar



Schiffbau in Teilen  
Hinterschiff TT „Caroline Oetker“  
wird ins Dock geschleppt



Schraube und Ruder  
der „Caroline Oetker“

(Aufnahme von Siegfried Günther,  
Gewerk 226)

Was die  
nächsten  
Wochen  
bringen  
sollen

Am 6. Februar 1957 wird der Stapellauf des Vorschiffs 711 erfolgen. Das Hinterschiff ist bereits am 26. 11. 56 vom Stapel gelaufen. Beide Teile werden noch am 6. 2. in unserem Betrieb Reiherstieg ins Dock gebracht, um dort eine Einheit zu werden.

Am 28. Februar wird die Taute des Neubaus 711 im Dock stattfinden. Neubau 711 wird der erste Bau einer Serie großer Erztanker (34 500 tdw) für die Firma Transworld Carriers Inc., New York, sein.

Etwa gegen Ende des Monats Februar soll auch die Indienststellung des Turbinentankers „Caroline Oetker“, des bisher größten von uns gebauten Schiffes, erfolgen.



## Weihnachtsfeier für DW-Kinder

Das diesjährige Weihnachtsmärchen für die DW-Kinder „Peters Fahrt ins Schlaraffenland“ fand am 21. und 22. Dezember im Operettenhaus statt.

Das war ein Leben und eine Vorfreude auf dem Rang und im Parkett. Spannende, erregte Gesichter, hell aufleuchtende Kinderaugen folgten Schlendrian, Peter und Antje mit der Rakete ins Schlaraffenland. Sie freuten sich über den faulen König und seinen ulkigen Minister im Nachthemd, den Hofstaat mit der immer wieder magenverstimmten Gräfin, die auch nach dem Hamburger Nationalgericht „Steckrüben mit Schweinebauch“ „mal raus mußte“.

Schön war die Reise ins Schlaraffenland für alle mit den Tänzen und dem Ballett; aber am Schluß wollte gewiß jeder mit Peter und Antje trotz Arbeit und Mühe auf der Erde wieder zum Weihnachtsabend bei den Eltern sein.

Mutti, die manchmal aufgeregter war als ihre Kinder, wartete schon am Ausgang. Als Weihnachtsgruß der DW-Familie erhielt dort jedes Kind sein Weihnachtspäckchen und strahlte dabei über das ganze Gesicht.

Eine schöne Erinnerung an alle, die dabei waren. Dank an alle, die mitgeholfen haben, den Kindern Freude zu machen, die auch unsere Freude ist.



*Strahlende Gesichter  
im Operettentheater*

## Weihnachtsfeier der Lehrlinge

Am 22. Dezember fanden wir Lehrlinge uns in der kleinen Kantine zu einer Weihnachtsfeier zusammen.

Schon beim Eintreten spürten wir eine festliche vorweihnachtliche Stimmung, hervorgerufen durch den geschmückten Raum und die vielen bunten Teller auf den Tischen. Es war ein ungewohnter Anblick, seine Arbeitskameraden, die man sonst nur im ölverschmierten Kesselanzug kennt, heute einmal im Sonntagsanzug zu sehen.

Zu Beginn spielte die Musikgruppe der Lehrlinge unter der Leitung ihres Dirigenten Pfeiffer „Stille Nacht, heilige Nacht“. Im Anschluß daran hielt Betr.-Ing. Müller I eine Ansprache, in der er zu unser aller Freude ausdrückte, daß er mit unseren Leistungen und unserem Verhalten zufrieden sei.

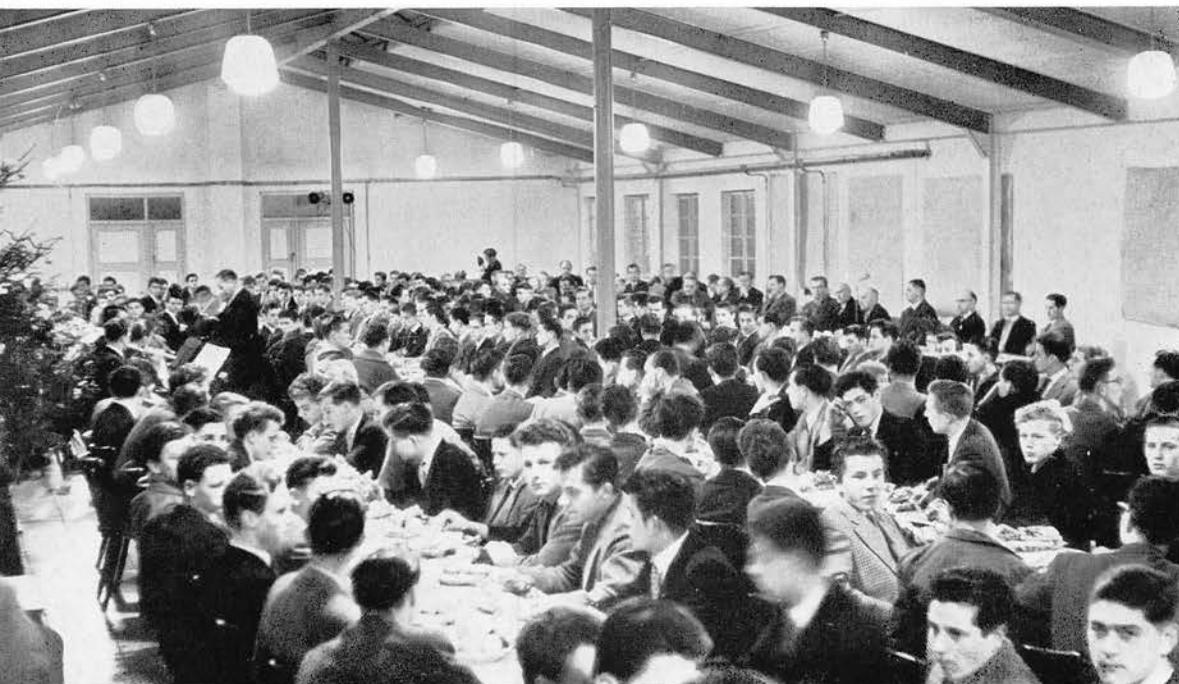
Während seiner Worte dachte wohl mancher von uns an die letzten Tage vor Weihnachten, in denen wir für uns arbeiten durften. Da hatte keiner Zeit für die gelegentliche kurze Plauderei oder für den neuesten Witz, den der Schraubstocknachbar, auf die Armfeile gestützt, zu berichten wußte, sondern es wurde gefeilt, poliert, gehämmert, gesägt und gebohrt. Und jeder bewachte mit Argusaugen den unter größten Schwierigkeiten (zum Schrottpreis) gekauften Schatz von Buntmaterial. Unsere Vorgesetzten, Meister Dreier und die Lehrgesellen, schienen es zu übersehen, wenn ein Lehrling die drei Tage überschritt und sein Werkstück erst am vierten Tage dem Meister vorlegte. Ein neues Musikstück machte solchen Gedanken ein Ende. Dann hielt Direktor Gräber eine Ansprache. Er schilderte uns, wie es nach dem Kriege um die Deutsche Werft stand und wie schwer es für die Betriebsleitung war, Arbeit zu bekommen. Trotzdem gelang es, einen Teil der Belegschaft mit Arbeiten verschiedenster Art zu beschäftigen. Ebenfalls erfuhren wir durch Direktor Gräber etwas über die Zukunft unserer Werft, daß Aufträge für mehrere Jahre im voraus aus dem In- und Auslande vorliegen und daß an der Vergrößerung der Werft gearbeitet wird. Schließlich zeichnete er einige Lehrlinge, die sich bei den Zwischenprüfungen durch besonders gute Leistungen hervorgetan hatten, mit einem Werkzeuggeschenk aus.

Wir alle waren sehr erfreut über das Konzertstück der Lehrlinge Harro Herrmann (Querflöte) und Jan Koch (Klavier). Gedichte, die von Lehrlingen vorgetragen wurden, wechselten mit Weihnachtsliedern ab. Das Betriebsratsmitglied Kuchta machte uns auf eine sehr ansprechende Art auf den eigentlichen, heute so oft verkannten Sinn des Weihnachtsfestes aufmerksam.

Zum Schluß der Feier sollte das Lied „O du fröhliche“ gemeinsam gesungen werden. Zuerst sangen nur wenige mit. Aber nach und nach fielen auch diejenigen ein, die von sich behaupteten, nicht singen zu können. Und bei der letzten Strophe sangen es alle:

„O du fröhliche, o du selige,  
gnadenbringende Weihnachtszeit“.

Thomas Meyer



# WÄRME

Die meisten der bekannten Kraftmaschinen sind Wärmekraftmaschinen. Es handelt sich bei diesen Kraftmaschinen darum, daß nach einem bestimmten System Wärme in Arbeit verwandelt wird. Der französische Physiker Nicolas Carnot (1796—1832), Sohn des Lazare Carnot, dem Organisator des französischen Revolutionsheeres, legte sich am Beispiel der Dampfmaschine als erster die Frage vor, inwiefern eine Dampfmaschine Arbeit leistet und stellte fest, daß Arbeit geleistet wird, indem Wärme bei hoher Temperatur zu- und bei niedriger Temperatur abgeführt wird. Je höher nun die zugeführte Temperatur ist und je niedriger die abgeführte Temperatur ist, um so größer ist die Druckdifferenz und damit die geleistete Arbeit. Das natürliche Streben der Wärme nach Abkühlung, so wie ein Körper fällt — der Fall kann auch zur Arbeit ausgenutzt werden, wie aus vielen praktischen Beispielen des Lebens bekannt ist —, wird zur Abgabe einer Arbeitsleistung ausgenutzt. Carnot glaubte jedoch, daß die abgegebene Kondenswärme gleich der aufgenommenen Kesselwärme sei. Diese Theorie konnte allerdings nicht aufrechterhalten bleiben, und es blieb dem deutschen Physiker und Arzt Robert Mayer (1814—1878) vorbehalten, nachzuweisen, daß Wärme nicht Energie enthält, sondern selbst Energie ist. Er stellte auch das Gesetz von der Erhaltung der Energie auf (Wärme = Arbeit) und wies nach, daß in der Dampfmaschine ein Teil dieser Energie verbraucht wird. Es mußte nun die Frage gestellt werden, zu welchem Bruchteil kann Wärme in Energie umgewandelt werden.

Seitdem James Watt (1736—1819) im Jahre 1778 seine erste Dampfmaschine baute, sind noch viele Systeme, nach denen die Energie der Wärme in Arbeit umgewandelt wird, erfunden worden. Angefangen von den Sonnenkraftwerken über Leonardo da Vinci (um 1500), Ott, Benz, Diesel, bis zu den Erfindern modernster Strahltriebwerke, Düsentriebwerken und Atomanlagen. Den ganzen Umfang der gebauten Wärmekraftmaschinen aufzuzählen, würde zu weit führen. Einige besonders wichtige Anlagen, die beim Schiffsantrieb bis heute Verwendung gefunden haben, sollen hier aufgezählt werden, woraus sich als logische Schlußfolgerung die heutigen gebräuchlichen Systeme erklären. Es liegt auf der Hand, daß man immer die Kraftmaschinen eingesetzt hat und auch einsetzen wird, die am wirtschaftlichsten sind. Das heißt, die Baukosten und die Kosten, die zur Unterhaltung und zum Betrieb erforderlich sind, müssen sich mit der wirtschaftlichen Nutzleistung decken und möglichst noch einen ausreichenden Gewinn zulassen. In hohem Maße ist die Wirtschaftlichkeit einer Anlage von ihrem wärmewirtschaftlichen Wert abhängig, so daß man annähernd sagen kann, die Wirtschaftlichkeit einer Anlage ist von ihrem Wärmeverbrauch direkt abhängig. Man kann freilich auch in dieser Beziehung übertreiben und in der Wärmeausnutzung so weit gehen, daß der Aufwand zu hoch wird und die Gesamtwirtschaftlichkeit nicht mehr gewährleistet ist. Hier den richtigen Mittelweg zu finden, ist die Aufgabe der Ingenieure. Bei der Betrachtung der Wirtschaftlichkeit darf man natürlich auch nicht die Preise der Mittel, die zur Erzeugung der Wärme herangezogen werden, außer acht lassen. Benzin ist zu teuer; es bleibt also nur Kohle oder Öl. Bei Kohle bedarf es auf den Schiffen zu großer

Laderäume und zu komplizierter Einrichtungen, um die Kohle zu den Kesseln heranzuschaffen. Darum benutzt man auf Schiffen heute in der Hauptsache Öl als Medium zur Erzeugung der Wärme. Auch beim Öl muß man allerdings einige Unterschiede machen. Bekannte Begriffe sind hier Gasöl, Dieselöl, Marine-Fuel-Oil, Heizöl, Bunkeröl C, Schweröl usw., die mit der Beschaffenheit des Oles, die in der Hauptsache durch ihre Viskosität — Zähflüssigkeit — und ihr spezifisches Gewicht zum Ausdruck kommt. Einige davon sind Destillationsprodukte, andere Destillationsrückstände oder Öl, wie es aus den Quellen fließt.

Der Preis der Öle richtet sich natürlich nach dem jeweiligen Bearbeitungszustand. Auto-Dieselmotoren benutzen Gasöl, so, wie man es an jeder Tankstelle unter der Bezeichnung Dieselöl erhält. Schiffsdieselmotoren benutzen Dieselöl oder Marine-Fuel-Oil, was schon bedeutend dickflüssiger ist. Haben sie eine Schweröleinrichtung, das heißt unter anderem Vorrichtungen, um das Öl anzuwärmen und es dadurch dünnflüssiger zu machen, können sie auch Schweröl oder Bunkeröl C verbrennen. Für Kesselanlagen wird nur Schweröl oder Bunkeröl C verwendet.

Der Preisunterschied für diese Öle ist sehr beträchtlich und verhält sich ungefähr (Gasöl — Dieselöl — Schweröl) wie 1 : 0,85 : 0,45. Zur Umwandlung der Energie des Oles in Wärme und damit in Arbeit haben wir den direkten Weg in der Dieselmotoren- und den indirekten über den Kessel, in Dampf als Energieträger, in der Dampfmaschine bzw. Dampfturbine. Eine weitere Wärmekraftmaschine, die auch den direkten Weg wählt, ist die Gasturbine. Es ist anzunehmen, daß sie über die ersten Versuche hinaus noch einigen Eingang in der Seeschifffahrt finden wird. Noch ist es allerdings nicht soweit, wieweil auch diese Probleme schon an uns herangetragen wurden, wegen Unwirtschaftlichkeit aber nicht zum Tragen kamen; deshalb soll zunächst nur die Wärmewirtschaftlichkeit des Dieselmotors und der Dampfturbine untersucht werden. Die Dampfmaschine kann man wohl ohne weiteres übergehen, was jeder verstehen wird, der die alten Ungetüme, Dreifach- oder Vierfach-Expansionsmaschinen, noch kennt.

Aus der von Mayer festgestellten Beziehung, daß 427 mkg einer Kilokalorie (1000 Kalorien) entsprechen, ergibt sich, daß rund 632 Kilokalorien einer stündlichen Leistung von 1 PS entsprechen. Die abgeführten bzw. zugeführten Wärmemengen lassen sich nach Temperatur und Menge bestimmen und somit ein Diagramm aufstellen, das über den Verbleib der einzelnen Wärmemengen Aufschluß gibt. Diese Diagramme werden in den Bildern 1 bis 4 für verschiedene Anlagen gezeigt.

Das Diagramm 1, welches die ausgenutzte Wärme beim Benzinmotor zeigt, ist gewiß — wärmewirtschaftlich gesehen — sehr günstig, kommt aber, wie schon vorher gesagt, wegen der hohen Benzinkosten für den Schiffsbetrieb nicht in Frage.

Das Diagramm 2 zeigt die Wärmeausnutzung einer Kolbendampfmaschine, wie sie heute noch vielfach in der Küstenschifffahrt und Hochseefischerei vorgefunden wird. Diese meist kleineren Anlagen bis zu etwa 2000 PS benutzen Zylinderkessel, deren Wirkungsgrad bedeutend

kleiner als der moderne Wasserrohrkessel, wie sie für die großen Schiffe verwendet werden, ist.

Beim Diagramm 3, das die Wärmeausnutzung eines Dieselmotors veranschaulicht, ist einmal gezeigt, wie weit man noch die Abwärmeverwertung treiben kann. Leider ist dieses auf Schiffen nicht in dem gezeigten Maßstabe möglich, da die Abwärmeverwertungsanlagen zu groß würden und der wirtschaftliche Nutzen nicht dem Nutzen entsprechen würde, der durch die beförderte Fracht erzielt wird.

Die Werte im vierten Diagramm entsprechen annähernd den üblichen Dampfturbinenanlagen auf den Schiffen, wobei alle Werte abgerundet wurden. Hierbei wurden Hochleistungskessel angenommen. Für die Getriebe ist ein Wert bis zu 5 Prozent eingesetzt, der einen Höchstwert darstellt.

Wie man aus den Bildern ersehen kann, bietet der Dieselmotor die beste wärmewirtschaftliche Ausnutzung. Wie aus den Übersichten der Weltflotte zu ersehen ist, sind dementsprechend auch die meisten Schiffe mit Dieselmotoren ausgerüstet. Nicht in allen Fällen aber ist ein Dieselmotor erwünscht, sei es wegen der verhältnismäßig großen Erschütterungen, die durch die großen hin- und hergehenden Massen verursacht werden, oder durch den Lärm, der ja nun einmal nicht vom Dieselmotor fortzudenken ist, oder Mangel an Fachpersonal, wie zur Zeit in Amerika. Auch überschreitet man ungern die Leistungsgrenze von 10 000 PS.

Diese Gründe mögen alle mehr oder weniger dafür bestimmend sein, daß neben den Dieselmotoren die Dampfturbinen vorherrschend sind.

Die Dampfturbine selbst ist gut durchkonstruiert, und es lassen sich kaum noch wesentliche Verbesserungen hierbei erzielen. Ebenso sind die Kessel auf ihren wirtschaftlichen Höchstwert gebracht worden, und die einzelnen Systeme stehen einander nicht viel nach. Um die im Kessel erzeugte Wärme nun am günstigsten ausnutzen zu können, muß die Wärme in der Turbine soweit als möglich ausgenutzt werden. Hierzu reicht das atmosphärische Gebiet nicht mehr, und man erzeugt in den Kondensatoren möglichst große Luftleere, um die Temperatur so niedrig wie möglich halten zu können. Selbstverständlich ist diese Temperatur von der zur Verfügung stehenden Seewassertemperatur abhängig und auch von der Kondensatorgröße. Könnte man unendlich große Kondensatoren bauen, würde die Kondensationstemperatur des Dampfes hinter der Turbine der Seewassertemperatur entsprechen. So hat man sich auch mit Kondensatoren auf bestimmte Größen geeinigt. Der einzige Weg, der noch beschritten werden kann, um die Gesamtanlage besonders wirtschaftlich zu gestalten, liegt in der Schaltung der Kessel und Wärmekraftmaschinen zueinander und dem Wiederaufbau der Wärme außerhalb des Kessels. Die Schaltungsmöglichkeiten, die hier zur Verfügung stehen, sind ungeheuer vielfältig, und ebenso sind auch die Ergebnisse mehr oder weniger günstig. Zum Wiederaufbau der Wärme werden in der Regel zwei Wege beschritten, einmal, indem man den Abdampf der Hilfsmaschinen zum Aufbau heranzieht, und zum anderen, indem man die Turbine anzapft und den Anzapfdampf zur Vorwärmung nimmt.

Welche Wege bei den Schiffen der Deutschen Werft gewählt wurden, soll im nächsten Artikel gezeigt werden.

Ing. Lentz

### Leichter - Verbrennungsmotor (Benzin)

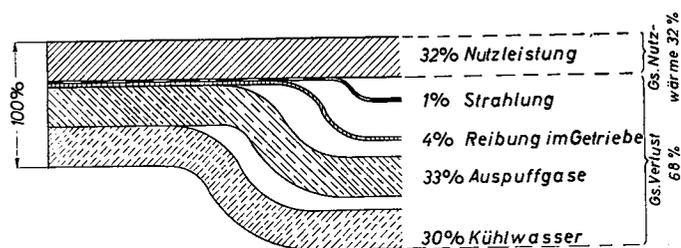


Diagramm 1

### Verbund - Dampfmaschine

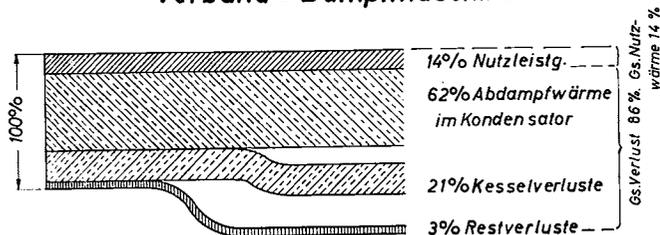
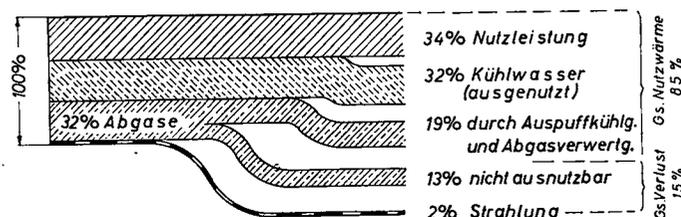


Diagramm 2

### Dieselmachine mit Abwärmeverwertung



Bei Nichtausnutzung von Kühlwasser u. Abgasen wären Gesamt-Nutzwärme 34%, Gesamt-Verlust 66 %

Diagramm 3

### Dampfturbine

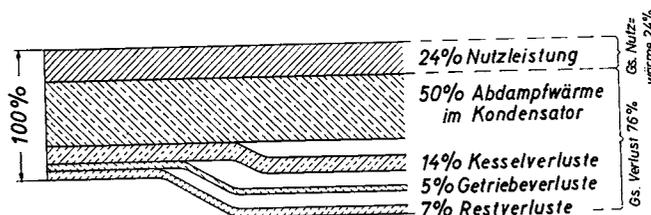


Diagramm 4

## Worüber wollen wir reden ?

Vor ein paar Tagen stieß ich in einem Mitteilungsblatt auf einige Verse von Erich Kästner. Vielleicht kennt dieser oder jener sie. Ich will Euch die Verse nicht vorenthalten:

Die Zeit zu schildern, ist eure heilige Pflicht!  
Erzählt die Taten! Beschreibt die Gesinnungen!  
Nur, kränkt die Schornsteinfeger nicht!  
Und kränkt die Jäger  
Und die Briefträger nicht!  
Und kränkt die Neger, Schwäger, Kranken-  
pfleger und Totschläger nicht!  
Sonst beschweren sich die Innungen!

Diese Verse kennzeichnen die Schwierigkeiten, vor denen Menschen stehen, die die Aufgabe haben, eine Zeitung zu machen. Diese Schwierigkeiten betreffen selbstverständlich nicht nur Schriftleiter von „richtigen“ Zeitungen, sondern auch alle Werkzeitungsschriftleiter.

Was soll man schreiben? Womit soll man sich in der Werkzeitung beschäftigen? Das ist offensichtlich gar nicht einfach!

Selbstverständlich muß man alles, was an Wesentlichem in dem Betrieb, der die Werkzeitung herausgibt, geschieht, schildern, damit jeder weiß, was los ist. Damit kann man aber eine ganze Zeitung, die immerhin 20 bis 24 Seiten hat, auch dann nicht füllen, wenn man etwa fehlende Gedanken durch großzügige Verwendung von Bildern ersetzt. Da im übrigen die Betriebe nicht allein auf diesem Planeten stehen, sondern in der Umwelt eingebettet sind, wirken viele Dinge, die sich außerhalb der Betriebe ereignen, in die Betriebe hinein, so daß es durchaus berechtigt sein kann, darüber auch etwas zu bringen. Und schließlich leben wir in Deutschland, in dem viele Probleme, von denen ein jeder berührt wird, auf Lösung warten. Ist es da nicht Aufgabe auch eines Werkzeitungsschriftleiters, diese Probleme zu besprechen?

Es kann kein Zweifel darüber sein, daß eine Werkzeitung unter gar keinen Umständen dazu da ist, etwa die Politik einer Partei zu preisen oder zu vertreten, oder die Meinungen irgendwelcher Interessentengruppen zu verfechten. Aber soll man sich, um der Gefahr eines Widerspruchs auszuweichen, darauf beschränken, der Werkzeitung das Gesicht eines Familienblättchens zu geben, in dem geselliges Beisammensein von Gruppen von Betriebsangehörigen geschildert, Reiseberichte serviert und vielleicht noch Kochrezepte, eine Seite für die Hausfrau, eine saftige Witzecke und mehr oder weniger schwere Rätsel gebracht werden?

Sollte man nicht auch in einen Meinungsaustausch eintreten über Fragen wie: Einführung der 40-Stunden-Woche, Fortzahlung des Lohnes im Krankheitsfall, Zahlung von zusätzlichem Urlaubsgeld und andere Fragen

mehr, die im Augenblick aktuell sind? Ist es so abwegig, sich beispielsweise mit dem Streik in Schleswig-Holstein auseinanderzusetzen, dessen Auswirkungen selbstverständlich auch auf uns ausstrahlen, wobei es wirklich nicht so ist, daß die Aktionäre um ihre Dividende fürchten, wie der sowjetzonalen Deutschlandsender, der sich vor kurzer Zeit in einer Drei-Minuten-Sendung mit meiner Person beschäftigte, behauptet. Die Folgen eines Streiks sind nämlich für die gesamte deutsche Wirtschaft und damit für jeden einzelnen Deutschen ungeheuer.

Man kann natürlich sagen, daß es ausschließlich Aufgabe der Tagespresse sei, sich über solche Probleme zu unterhalten. Ist das aber richtig? Bei reinen Parteizeitungen ist es immer so eine Sache mit der Objektivität. Wir erleben ja fast täglich, daß eine Zeitung genau das Gegenteil von dem meint, was eine andere für richtig hält. Aus den Meinungsäußerungen einzelner Parteigrößen ist auch häufig genug herauszuhören, daß der eine den anderen für beschränkt hält und so fort.

Und die nicht parteigebundene Presse? Gibt es wirklich viele Zeitungen, die über Journalisten verfügen, denen „unsere“ Probleme geläufig sind? Und ist nicht oft ein Reißer, wie ein Bericht über einen Mord oder ähnliches, wichtiger als alles andere?

Soll unter diesen Umständen also die Werkzeitung darauf verzichten, sachlich zu berichten? Bisher haben wir, abgesehen von offensichtlichen Druckfehlern, noch nichts gebracht, was wir berichtigen mußten. Und wenn mal eine Meinung ausgesprochen wurde, die vielleicht nicht jedem gefiel, muß dann unterstellt werden, daß das mit der Absicht der Brunnenvergiftung geschah? Soll denn unbedingt eine Kampf Stimmung mit solchen Redensarten geschaffen werden?

Und dann: Die Kritik, die einige wenige Betriebsangehörige auf der letzten Betriebsversammlung aussprachen, war alles andere als sachlich. Dazu ist übrigens zu sagen, daß die Zustimmungserklärungen wesentlich zahlreicher waren.

Was soll nun also in Zukunft aus unserer Werkzeitung werden? Da das Blatt ausschließlich für Euch und zur Unterrichtung unserer Rentner geschrieben wird, sollt Ihr auch ein gewichtiges Wort mitreden. Aus diesem Grunde liegt dieser Ausgabe unserer Werkzeitung ein kleiner Fragebogen bei, den ich Euch bitte auszufüllen und dann in einen der Briefkästen zu werfen, die für Zuschriften an die Werkzeitung und Verbesserungsvorschläge gedacht sind.

Ihr könnt die Bogen unterschreiben, könnt es aber auch lassen. Auf jeden Fall sollt Ihr völlig unbefangen sein. Ich würde mich freuen, wenn ich 10 000 Antworten bekäme, wobei ich auch mit Zuschriften der Rentner rechne.

Allers

## Verbesserungsvorschläge

Der Durchführung von Verbesserungen stellen sich oftmals triftige Gründe, mitunter auch nichtige Gründe, entgegen. Zu den nichtigen Gründen gehörte anfangs an manchen Stellen ein gewisses Mißtrauen gegenüber Verbesserungsvorschlägen und dadurch eisige Ablehnung gegenüber den „Besserwissern“. Dieses Eis ist nun langsam zerschmolzen, und nur selten noch bemerkt man eine morsche Scholle davon umhertreiben.

Desto mehr mehren sich die Fälle, wo Vorgesetzte Vorschläge ihrer Mitarbeiter zur Prämierung einreichen. Das ist natürlich der sicherste und schnellste Weg zum Prämien Erfolg.

Übrigens Erfolg: von den im Berichtsjahre eingegangenen Vorschlägen wurden bis jetzt etwa 60 Prozent prämiert, weitere 20 Prozent werden nach Einführung noch mit Prämien bedacht werden und nur 20 Prozent werden als nicht durchführbar unbewertet bleiben.

80 Prozent brauchbare Vorschläge ist ein sehr hoher Prozentsatz, der auch nur von wenigen deutschen Industriebetrieben erreicht wird. Freuen wir uns, daß wir auch hier mit zu der Spitzengruppe gehören. Die Bewertung und Bearbeitung ist bei uns ähnlich derjenigen anderer Industriebetriebe. Und die Höhen der Prämien? Es sei einmal verraten, daß ein Hundertmarkschein als Prämie durchaus nicht zu den Seltenheiten gehört und auch schon Prämien bis 500 DM ausgeschüttet wurden.

Neuerungen, deren Wert sich nach längerem Gebrauch steigert, werden nachprämiert.

Ärgerlich ist es, daß Verbesserungsvorschlagsprämien Arbeitseinkommen sind und daher versteuert werden müssen. Gewiß, im Lohnsteuer-Jahresausgleich bekommt der Betreffende die überhöht gezahlte Steuer zurück, aber erst mal ärgert man sich. Das aber sollte und wird auch wohl niemand zurückhalten, auf dem Wege des Fortschrittes weiterzumachen; denn Stillstand ist Rückgang.

Ney



## Briefmarkensammler

Allen unseren Briefmarkenfreunden für das neue Jahr gute Tauschfreudigkeit. Den Deutschlandsammlern wird es wieder einmal schwer gemacht, alle Neuerscheinungen vollzählig zusammenzubringen.

Besonders bemerkenswert sind die Neuheiten, die mit der Heimkehr der Saar erschienen sind. An den Tauschabenden an jedem ersten Dienstag des Monats werden viele Neuerwerbungen vorgelegt und zum Tausch angeboten.

Wer Lust hat, ist herzlich willkommen. Merken Sie sich den Tag vor und besuchen Sie uns einmal.

Herrmann



# WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25 jähriges Dienstjubiläum



**Hermann Kawohl**  
Rohrschlosser  
9. Dezember 1956



**Johannes Matthiessen**  
Schiffbauer  
15. Dezember 1956



**Herbert Neubauer**  
Maler  
26. Dezember 1956



**Henry Schmoltd**  
Kraanführer  
6. Januar 1957



**Max Guschke**  
Kupferschmiedehelfer  
9. Januar 1957



**August Peters**  
Barkassenführer  
11. Januar 1957

Für die mir bei meinem Ausscheiden in so reichem Maße erwiesenen Aufmerksamkeiten danke ich allen herzlich.  
Max Levers

Für die uns anlässlich unserer goldenen Hochzeit erwiesenen Aufmerksamkeiten sprechen wir allen Beteiligten unseren herzlichsten Dank aus. Eine besondere Freude für uns war es, daß die Deutsche Werft ihrer alten Arbeitskameraden gedenkt.  
Wilhelm Delventhal und Frau

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Jubiläums sage ich allen meinen herzlichsten Dank.  
Herbert Neubauer

Für die mir zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten danke ich der Betriebsleitung und meinen Arbeitskollegen recht herzlich.  
Hermann Kawohl

Für die erwiesene Aufmerksamkeit anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen meinen Kollegen meinen herzlichsten Dank.  
Wilhelm Bülow

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung, den Meistern und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.  
August Peters

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie meinen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.  
Johannes Matthiessen

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen meinen Kollegen meinen herzlichsten Dank.  
Willy Hüttel

Für die mir bei meinem Ausscheiden erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich allen meinen herzlichsten Dank. Ich habe mich sehr gefreut.  
Richard Scheeffler

Für die Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie meinen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.  
Eduard Meyer

# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen:

Anstreicher Horst Marquardt mit Frl. Käthe Heitmann  
am 4. 11. 1956  
Tischler Walter Wilkens mit Frl. Karin Schubert  
am 1. 12. 1956  
E'Schweißer Rolf Schucklies mit Frl. Elsbeth Artlich  
am 1. 12. 1956  
Schiffbauhelfer Claus-Heinrich Schlichting mit Frau Inge-  
burg Schulze am 1. 12. 1956  
E'Schweißer Heinz Streek mit Frau Ingeburg Ferkel  
am 7. 12. 1956  
S'Zimmerer Willy Marten mit Frl. Christa Greger  
am 8. 12. 1956  
Blechslosser Bernd Anderson mit Frl. Lotti Stegmann  
am 8. 12. 1956  
Schiffbauer Peter Behr mit Frl. Elisabeth Rüther  
am 8. 12. 1956  
Kaufm. Angestellte Elisabeth Rüther mit Herrn Curt Behr  
am 8. 12. 1956  
Anschläger Günter Peinemann mit Frl. Gertrud Schütz  
am 15. 12. 1956  
Dreher Willi Neumann mit Frau Lieselotte Dreyße  
am 15. 12. 1956  
Schiffbauhelfer Werner Bulang mit Frl. Lisbeth Mischnick  
am 21. 12. 1956  
Schiffbauer Alfons Böhnke mit Frl. Dorit Schmidt  
am 21. 12. 1956  
Schiffbauer Horst Günther mit Frl. Edith Schonert  
am 21. 12. 1956  
S'Zimmerer Erwin Kohnen mit Frl. Renate Schwartau  
am 22. 12. 1956  
S'Zimmerer Gerhard Bode mit Frl. Wiebke Witt  
am 22. 12. 1956  
Schlosser Bernhard Schnur mit Frl. Lisbeth Kühnel  
am 22. 12. 1956  
Schiffbauer Walter Horn mit Frl. Gisela Buhmann  
am 22. 12. 1956  
Schlosser Werner Hamel mit Frl. Ella Seifahrt  
am 22. 12. 1956  
Schiffbauhelfer Gerd Jäger mit Frl. Irene Göttert  
am 22. 12. 1956  
Anschläger Klaus Wiedemann mit Frl. Margarethe Mesek  
am 24. 12. 1956  
Brenner Richard Karstedt mit Frau Anneliese Skowronek  
am 29. 12. 1956  
Maschinenbauer Kurt Kiebert mit Frl. Margot Maahs  
am 29. 12. 1956  
Maschinenschlosser Bruno Flasche mit Frl. Babette Woll-  
ner am 4. 1. 1957

## Geburten:

### Sohn:

Techniker Amandus Schwartau am 27. 11. 1956  
E'Schweißer Günther Reimers am 30. 11. 1956  
Bohrerhelfer Peter Langwaldt am 8. 12. 1956  
Brenner Günter Balosch am 8. 12. 1956  
Dipl.-Ing. Klaus Kleibömer am 9. 12. 1956  
Kranfahrer Kurt Aukstinnis am 9. 12. 1956  
Hauer Hermann Zarp am 15. 12. 1956  
Brenner Hans-Werner Schütt am 17. 12. 1956  
Schiffbauhelfer Claus Thiele am 20. 12. 1956  
Schiffbauhelfer Walter Bender am 22. 12. 1956  
Schiffbauhelfer Willi Rosan am 23. 12. 1956  
Vorhalter Karl Spöring am 24. 12. 1956  
Schiffbauhelfer Günter Kriese am 29. 12. 1956  
Reiniger Julius Quast am 2. 1. 1957

Schlosser Karl-Heinz Rothardt am 3. 1. 1957  
E'Schweißer Adolf Pufahl am 4. 1. 1957  
E'Schweißer-Anlerner Günther Hildebrandt am 5. 1. 1957  
E'Schweißer-Anlerner Kurt Hausmann am 8. 1. 1957  
Lok.-Fahrer Heinz Sommer am 9. 1. 1957

### Tochter:

Kesselschmied Paul Friese am 25. 11. 1956  
E'Schweißer Siegmund Zachris am 25. 11. 1956  
Fahrer Heinrich Johannsen am 25. 11. 1956  
Bohrer Walter Lamaack am 29. 11. 1956  
Schiffbauer Gustav Holst am 30. 11. 1956  
Schiffbauer Werner Vogt am 3. 12. 1956  
Tischler Jürgen Schnur am 11. 12. 1956  
Anschläger Johannes Dentzien am 12. 12. 1956  
Tischler Karl Tormählen am 15. 12. 1956  
E'Schweißer Johann Seifert am 15. 12. 1956  
Schiffbauer Manfred Just am 19. 12. 1956  
Brenner Hans-Joachim Krumbholz am 20. 12. 1956  
Anbringer Ernst Hammann am 22. 12. 1956  
E'Schweißer-Anlerner Eugen Aumayr am 25. 12. 1956  
Angel. Rohrschlosser Rolf Herrling am 26. 12. 1956  
Maschinenbauer Hans Schleuss am 2. 1. 1957  
Brenner Ferdinand Fiöter am 4. 1. 1957  
Elektriker Willi Gideon am 5. 1. 1957

Wir gratulieren!

Für die herzliche Teilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes Paul Klinger, für die reichen Blumen-spenden sowie für die finanzielle Beihilfe sagen wir der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und der Belegschaft der Deutschen Werft A. G. unseren herzlichsten Dank.  
Frau Frieda Klinger nebst Töchtern

Für die vielen Beweise inniger Anteilnahme beim Heimgang unseres lieben Vaters Adolf Bauer sagen wir unseren herzlichsten Dank.

Im Namen aller Angehörigen  
Johannes Bauer

Für die Beweise herzlicher Teilnahme bei dem tragischen Tode meines lieben Mannes sage ich der Direktion, dem Betriebsrat und den Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.  
Frau Emma Mewes

Hiermit sage ich allen Betriebsmitgliedern der Deutschen Werft meinen besonderen Dank für die rege Teilnahme am Tode meines Sohnes. Mein besonderer Dank gilt der tätigen Teilnahme der Werkfürsorgerin Frau Osterhaus.  
Frau Grete Hasemann

## Wir gedenken unserer Toten

August Kleinau  
Rentner  
gest. 5. Dezember 1956

Friedrich Herrlein  
Abteilungsleiter i. R.  
gest. 23. Dezember 1956

Heinrich Mewes  
Barkassenfahrer  
gest. 20. Dezember 1956

Paul Klinger  
Stemmer  
gest. 8. Januar 1957

Oskar Mundt  
Raumwärter  
gest. 11. Januar 1957





Das Jahr 1957 ist nun schon wieder einige Wochen alt. Es hat uns in dieser kurzen Zeit schon einige Erfolge gebracht. Hoffentlich bleibt das so.

Dieses Jahr wird uns sowohl auf der Werft als auch im politischen Leben einiges besonders Wichtiges bringen. Da sind zunächst die Wahlen zum Betriebsrat, die ihre Schatten vorauswerfen. Aber auch die Wahlen der Belegschaft zum Aufsichtsrat sind bemerkenswert. Und schließlich betreffen uns alle die Wahlen zum Bundestag und zur Hamburger Bürgerschaft, die im Herbst vor sich gehen werden. Besonders diese Wahlen sind jetzt schon überall zu erfüllen. Alles, was jetzt geschieht, ist letzten Endes unter Berücksichtigung der kommenden Wahlen leichter zu verstehen. Schließlich bemühen sich ja alle Parteien wieder um den Wähler. Wollen wir hoffen, daß bei der vielen Wählerei für uns alle etwas Gutes herauskommt; denn schließlich müssen wir alle gemeinsam für das einstehen, was unser Volk betrifft.

Den Streik in Schleswig-Holstein haben wir wohl hinter uns. An den Folgen dieses Streiks werden wir alle ja noch eine ganze Weile zu verdauen haben. Eigentlich hatte ich gehofft, daß ich in dieser Zeitung schon die Ausschreibung des Wettbewerbs bekanntgeben könnte. Es sind aber noch eine ganze Reihe von Sonderwünschen geäußert worden, die nach Möglichkeit alle unter einen Hut gebracht werden sollen. In der Februar-Augabe wird es dann aber soweit sein, daß Einzelheiten bekanntgegeben werden können. Hoffentlich gibt es eine rege Beteiligung.

Auf Wiedersehen im Februar.

Es grüßt Euch herzlichst

Euer Klabauteermann

## Aus dem Betriebssport



Blick nach draußen

Im großen Sportgeschehen werden die Erfahrungen der Olympischen Spiele diskutiert und in den einzelnen Ländern ausgewertet, während die Wintersportarten und die Spiele das praktische Feld des Sportes beherrschen.

Die Forderung nach Umgestaltung der Olympischen Spiele (Amateur-Profi-Fragen) wird wieder erhoben. Im deutschen Sport wird die Trainingsmethode Gerschlers (Intervall-Training) für die geringe Leistungsfähigkeit der deutschen Mannschaft in Melbourne verantwortlich gemacht. Sonst versucht jeder Sportler, die Übergangszeit bis zum Frühjahr durch eigenes Training zu nutzen.

Im Verband steht nach angelaufenen Vorbesprechungen die Gründung einer Sparte Leichtathletik bevor.

### Eigene BSG

Am 15. Januar 1957 fand die Jahreshauptversammlung statt, auf der nach Entlastung des Vorstandes im wesentlichen die Vorstandsmitglieder und Spartenleiter in den Ämtern bestätigt wurden.

Das Hallentraining für Fußballer, Handballer und Leichtathleten hat inzwischen mit etwa 30 Aktiven voll eingesetzt.

Kappenfest der Betriebssport-Gemeinschaft am 23. Februar 1957 in der Elbschloß-Brauerei.

### Spielergebnisse aus den Monaten Dezember/Januar 56/57

#### Fußball

DW 1. — Reemtsma 1.	2:2
DW 2. — Bau & Montage 1.	2:1
DW 2. — Postamt Blankenese	3:9
DW 3. — GEG 2.	6:1
DW Jugend — Affinerie Jugend	0:0

#### Tischtennis

DW 1. — Vereinigte	6:9
DW 2. — Blau-Gelb	9:2
DW 3. — LZB 3.	9:6

#### Kegeln

DW 1. — Phil. Röntgen	2040:1952
DW 1. — Hbg. Kreditbank 1.	2219:2269
DW 4. — Post 2.	2141:2302