WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

4/57

DW

Titelbild von W. Claviez

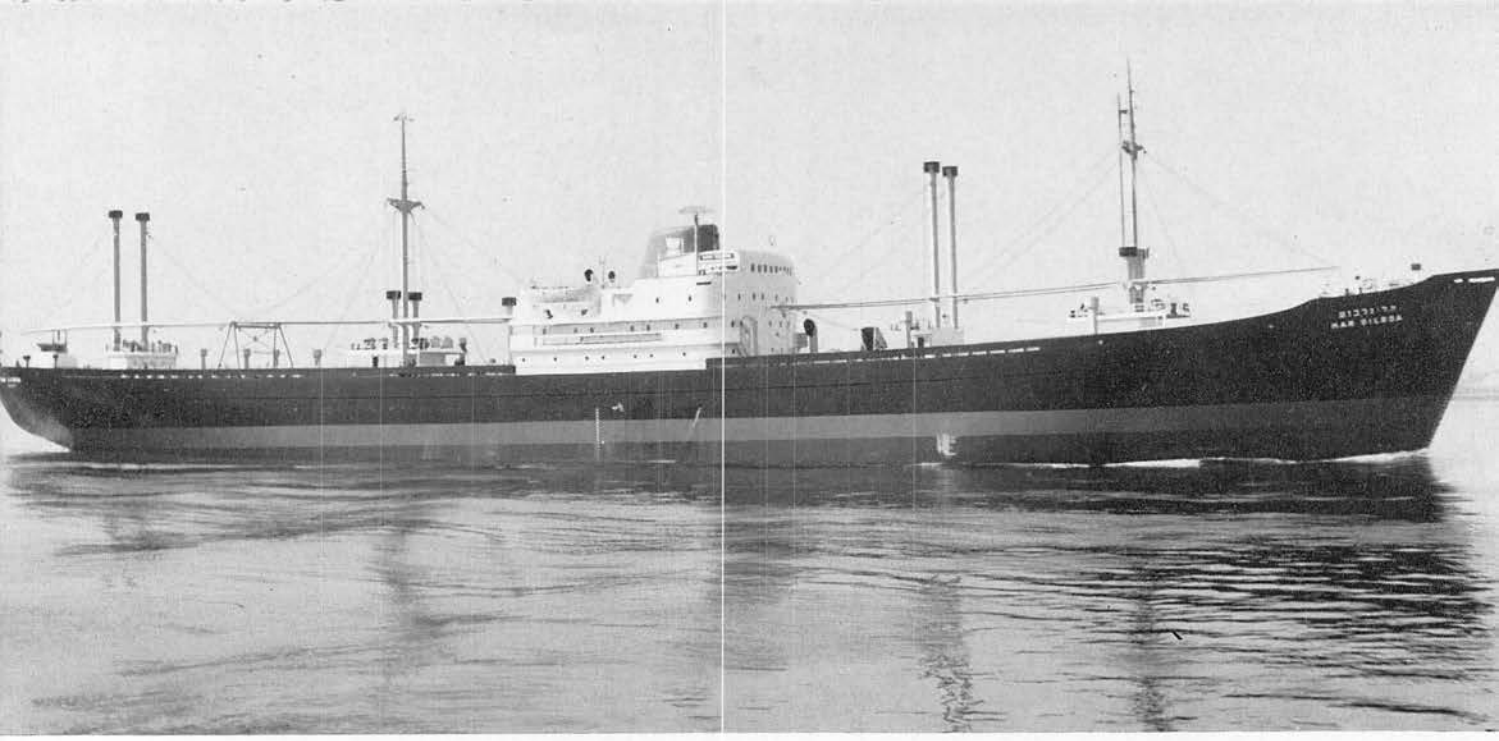
WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

17. Jahrgang · Nr. 4 · 26. April 1957

Was die letzten Wochen brachten

Am 27. und 28. März 1957 fand die Probefahrt der „Rio Orinoco" (35 500 t) statt. Alle Erwartungen wurden erfüllt, so daß die Übergabe an die Reederei, die Transworld Carriers Inc., New York, erfolgen konnte. Die „Rio Orinoco" ist das größte Schiff, das nach dem Kriege von der DW gebaut worden ist. Sie ist außerdem das erste Schiff einer Serie von neuartigen Erzschiffen, so

Erzschiff „Rio Orinoco" auf Probefahrt (35 500 t)



Motorschiff „Har Gilboa" auf der Untereibe

Eignerkammer auf „Har Gilboa"

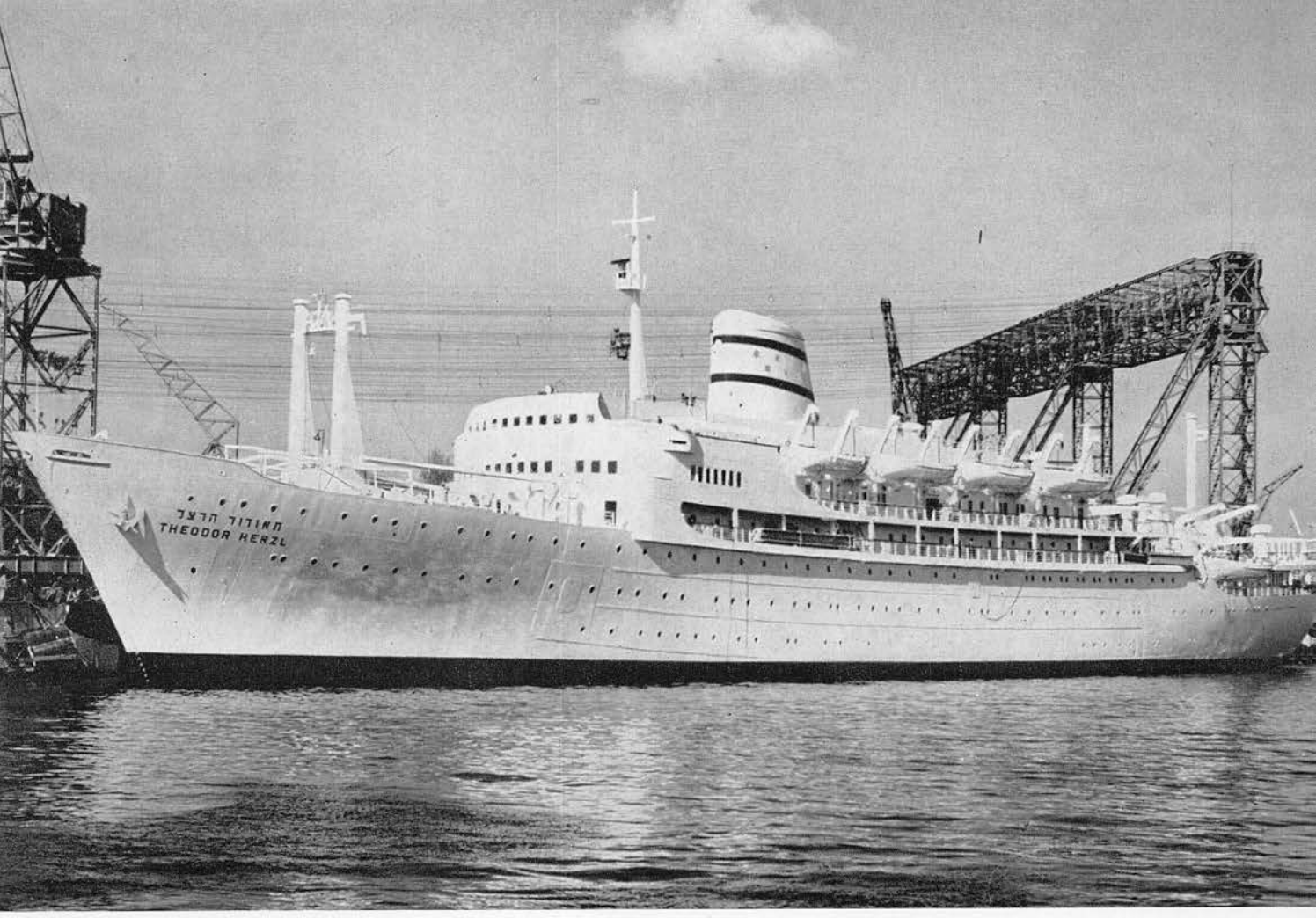
daß wir demnächst in unserer Zeitung eingehender darüber berichten wollen.

Der 3. April 1957 brachte uns die Probefahrt des Frachtmotorschiffs „Har Gilboa" (15 000 t) für die Reederei Shalvat Yam Ships Ltd., Tel Aviv. Auch diese Probefahrt brachte den erwarteten Erfolg. Die „Har Gilboa" ist bereits von der Reederei eingesetzt worden.

Am 6. April 1957 erlebten wir den Stapellauf des Hinterschiffs Bau-Nr. 713. Dieses Schiff wird wie Bau-Nr. 712 ein Schwesterschiff der „Rio Orinoco".

Die „Theodor Herzl" erledigte am 12. und 13. April ihre technische Probefahrt. Sie ist das erste reine Passagier-

Hinterschiff Bau-Nr. 713 nach dem Stapellauf



Passagierschiff „Theodor Herzl" am Ausrüstungskai in Finkenwerder

schiff, das wir nach dem Kriege gebaut haben. Wir werden über die Probefahrt in der Maiausgabe eingehender berichten.

Es bleibt noch zu verzeichnen, daß am 2. April 1957 die Aufsichtsratssitzung stattgefunden hat, in der die Vorschläge des Vorstandes für die Hauptversammlung, die am 14. Mai 1957 stattfinden wird, erörtert worden sind. Wir werden im Mai zum Geschäftsbericht Stellung nehmen.

Was die nächsten Wochen bringen sollen

Am 9. Mai 1957 (12.30 Uhr) wird der Stapellauf des Neubaus Nr. 717 vor sich gehen. Neubau Nr. 717 wird ein Schwesterschiff der „Theodor Herzl", das 550 Passagieren Platz bieten wird.

Am 14. Mai 1957 wird die Hauptversammlung unserer Aktionäre stattfinden.

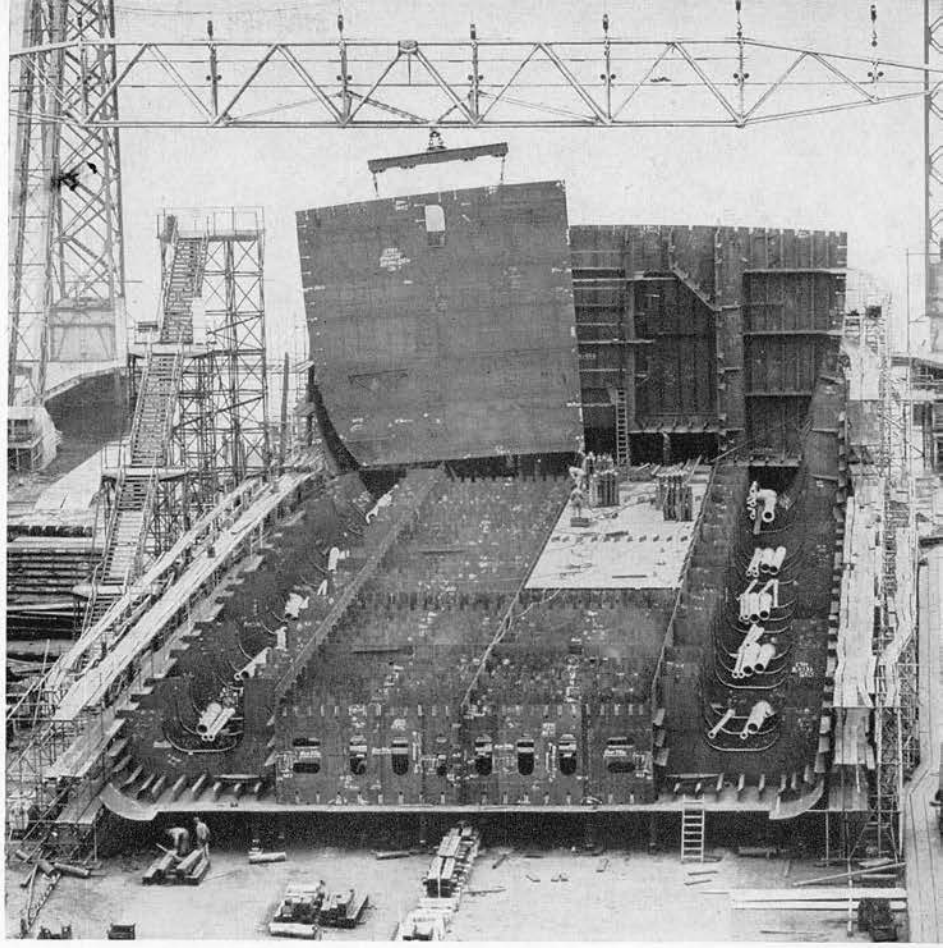
Für Ende Mai ist der Stapellauf des Vorschiffs Bau-Nr. 712 vorgesehen. Bau-Nr. 712 wird ein Erz-Turbinenschiff wie die „Rio Orinoco".

Der Schiffbauer auf dem Helgen

Durch die fast hundertprozentige Kolli-Bauweise hat sich die Arbeit des Schiffbaues auf den Helgen in den letzten Jahren wesentlich vereinfacht. Während die Anbringer früher die Platten einzeln an Bord bringen mußten, werden heute mit großen und neuartigen Traversen Stückgewichte bis zu 35 Tonnen transportiert und auf dem Helgen angebracht. Das verlangte, daß in unserem Schiffbau-Gewerk die einzelnen Gruppen für ganz bestimmte Spezialaufgaben ausgebildet werden. Da ist erstens der „Schwerguttransport". Diese Gruppe hat die verantwortungsvolle Aufgabe, die einzelnen Kollis und Sektionen auf den Helgen zu transportieren und mit den Traversen an das zu bauende Schiff heranzubringen. Dabei ist immer wieder bewundernswert, mit welcher Routine und Selbstverständlichkeit auch die größten und schwersten Kollis aufgenommen und an Bord gebracht werden. Dann tritt die zweite Gruppe in Tätigkeit. Das sind unsere „Anbringerkolonnen", die die Aufgabe haben, die Kollis oder Sektionen an Bord einzubauen. Das heißt: die Bau-

Schwerguttransport

e heutige Schiffbauweise hat sich genüber der vor 25 Jahren üblichen ndlegend geändert. Anstatt der da- ls angewandten Nietung wird heute erwiegend elektrisch geschweißt, d die Montage auf der Helling ist n dem Aufbau aus Einzelteilen auf Sektionsbauweise übergegangen.



Die Arbeit der Anbringer

teile müssen so in den Schiffskörper eingebaut werden, daß aus der Vielzahl der Kollis ein harmonisches Ganzes entsteht, wobei die Anbringer darauf zu achten haben, daß die Kollis im Schiffskörper fest verankert werden, damit, wenn die Traverse gelöst wird, sich der Kolli nicht selbständig macht; denn auch jeder Laie wird sich wohl ausmalen können, was passiert, wenn ein Außenhaut- oder Deckskolli ins Rutschen kommt. Aber unsere Anbringer haben ihre Aufgabe immer vorbildlich gelöst, toi, toi, toi. Sie werden es auch in Zukunft tun.

Nachdem der „Schwerguttransport" und die „Anbringer" ihre Arbeit abgeschlossen haben, tritt die dritte Gruppe in Erscheinung, der „Schiffbauer". Bei dem Erwähnen des Schiffbauers drängt sich die Frage auf, gibt es den Schiffbauer noch, wie ihn so viele ältere Kollegen noch vor dem Kriege vom Helgen her gekannt haben? Da kann man wohl nur sagen: nein! Durch die enorme Weiterentwicklung der Schweißtechnik und die auf der Deutsche Werft entwickelte Kollibauweise hat der Schiffbauer in der

Eine Luke schwebt heran

Der Schiffbauer Rudolf Eichler arbeitet auf dem Helgen

Arbeitsweise und Methode eine gewaltige Entwicklung durchmachen müssen. Neben seinen schiffbaulichen Qualitäten und Fähigkeiten alter Prägung muß er heute das Brennen und Heftschweißen perfekt beherrschen, um die an ihn gestellten Aufgaben in gewohnter Weise sauber und korrekt ausführen zu können.

Besondere Anerkennung verdient dabei der alte Stamm in unserem Gewerk, der nach Anlaufen des Bauprogramms nach dem Kriege selber umlernen mußte und, um die gewaltigen Aufträge, die unsere Betriebsleitung hereingeholt hat, termingemäß zur Ablieferung zu bringen, berufsfremde Kollegen aus der Eisenbranche, vom Schlosser bis zum Elektriker, vom Schmied bis zum Maschinenbauer, für unsere Arbeit soweit anzulernen hatte, daß ein großer Teil von diesen heute in der Lage ist, Arbeiten selbständig auszuführen. Die „Neuen" haben sich so weit entwickelt, daß sie teilweise schon als Kolonnenführer eingesetzt werden konnten.

Um aber die Arbeit des Schiffbauers und die des Angelernten richtig würdigen zu können, muß man gesehen haben, mit welchem Ehrgeiz beim Hinarbeiten und Trimmen der großen Kollis um jeden Millimeter gegeizt wird, um die vom Schnürboden gegebenen Konturen des Schiffes auch genau zu erreichen. Ist das geschafft, werden die einzelnen Kollis in den Stößen und Nähten durch Heftschweißung oder Schrauben miteinander verbunden, wobei der Schiffbauer das Brennen und Heftschweißen selber ausführt.

So entstanden durch die gute Zusammenarbeit der verschiedenen Gruppen unseres Gewerks 201 schon viele Schiffe, vom Fischdampfer bis zum Super-Tanker, die immer wieder die Anerkennung aller schiffahrttreibenden Nationen fanden.

Herbert Ahrenhold

Der Eintritt ins Leben!

Jahr für Jahr werden tausende junger Menschen aus den Schulen entlassen. Für alle bedeutet die Schulentlassung den Eintritt in einen neuen Lebensabschnitt. Viele meinen, daß sie nun dem Zwang der Schule und der Aufsicht des Elternhauses entwachsen seien und frei von allen Hemmnissen ihr Leben frei gestalten könnten. Jetzt noch schnell irgendeine Fachausbildung! Das muß ja wohl sein. Aber dann! Ja, dann werde i c h der Welt mal zeigen, was i c h für ein Kerl bin. So denkt doch mancher, nicht wahr?

Ist es wirklich so? Gibt es wirklich einen Zustand, der dem einzelnen gestattet, zu tun, was er will? War die Schule so ein Zwang? Ist die Aufsicht des Elternhauses so lästig gewesen? Manch einer wird später rückschauend wehmütig feststellen, daß die Schulzeit doch die unbeschwerteste und fröhlichste Zeit gewesen ist, und daß die Eltern mit ihrer Obhut schon gut getan haben.

Wer will später einmal anderen Weisungen geben, der selbst nichts Rechtes gelernt hat?

Wie in jedem Jahr sind auch jetzt wieder junge Menschen zu uns gekommen, um etwas zu lernen. Sie haben sich zu diesem oder jenem Beruf entschlossen und wollen die Grundlagen hierfür in der Lehrzeit bei der DW schaffen. Der Weg von der Schulbank zur Lehrwerkstatt bedeutet für jeden eine völlige Umstellung, die oft nicht ganz leicht ist. Da wird plötzlich genaueste Arbeit gefordert. Außerdem sind immer noch Schularbeiten zu machen. Und Zeugnisse gibt es auch wieder. Die ganze Umgebung ist noch nicht vertraut. Sicher kommt manch einem kleinen Stift die ganze Geschichte zunächst unheimlich vor.

Laßt Euch aber sagen, daß Euch hier geholfen wird. Ihr findet in Eurem Ingenieur, Eurem Meister und Eurem Lehrgesellen ältere Kameraden, die es sich zur Lebensaufgabe gemacht haben, Euch Jungen ein Stück auf Eurem Lebensweg zu begleiten. Sie wollen Euch helfen, tüchtige Facharbeiter zu werden und anständige Kerle zu sein. Ihr könnt Euch diesen berufs- und lebenserfahrenen Männern getrost anvertrauen.

Sie haben schon manchen Jahrgang von Lehrlingen bis zur Gesellenprüfung begleitet. Und viele Eurer Vorgänger denken heute noch mit Dankbarkeit an die zurück, denen sie ihre Ausbildung verdanken.

Auch in diesem Jahr haben wieder 42 Lehrlinge ihre Facharbeiterprüfung bestanden. Alle haben gezeigt, daß sie was gelernt haben. Lediglich zwei haben die Prüfung nur mit „ausreichend" bestanden. Alle anderen waren besser, 10 erhielten sogar die Note „sehr gut". 75 % unserer Prüflinge haben die Prüfung mit „gut" und „sehr gut" bestanden.

Auch in diesem Jahr fand die traditionelle Lehrabschlußfeier statt, die die DW zu Ehren der Jung-Gesellen ausrichtet. Noch einmal saßen Ausbilder und Ausgebildete beieinander. Bei fröhlicher Musik und einem guten Glase Wein ging diese Abschiedsstunde vom Lehrlingsdasein schnell vorüber.

Jetzt sind unsere Jung-Gesellen als junge Facharbeiter wirklich ins Leben getreten. Nun können sie auf eigenen Füßen stehen und ihren Eltern den schuldigen Dank durch die Tat abstatten. Sie werden noch viele Erfahrungen sammeln und feststellen, daß der Mensch nie auslernt.

Für Euch Neueingetretene heißt das Ziel, sich vorzubereiten, damit Ihr am Ende der Lehrzeit auch Eure Facharbeiterbriefe bekommt. Seid fleißig und gehorsam, damit Ihr auch etwas lernt. Und seid pünktlich! Ihr müßt wissen, daß die Berichtshefte und die Zwischenzeugnisse auch bei der Facharbeiterprüfung bewertet werden.

Und nun ans Werk!

Wir alle wünschen Euch, daß Ihr tüchtige Kerle werdet. Das liegt im wesentlichen aber an Euch selbst.

Eure DW

Sie haben es geschafft! - Ausschnitt aus der Lehrabschlußfeier

Sie haben es vor sich! - Blick in die Lehrwerkstatt

Mahlzeit!

Ein paar Worte über die Kantine

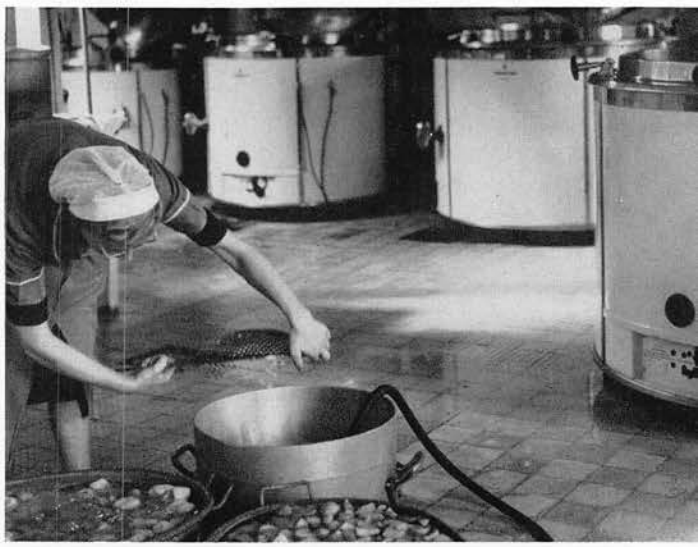
Alles mögliche kann der Mensch schon. Der technische Fortschritt ist ungeheuer. Wir sind schon so weit, daß wir in aller Ruhe und Gemütlichkeit zu Hause am Kaffeetisch sitzen und gleichzeitig das spannende Fußballspiel des Sonntags miterleben können, auf dem Bildschirm des Fernsehgeräts nämlich. Aber eines können wir vorläufig noch nicht: wir können nicht auf das Essen verzichten. Der alte Spruch: „Essen und Trinken hält Leib und Seele zusammen" gilt also noch. Die Ernährung spielt sogar eine große Rolle in unserem Dasein. Mancher arme Kerl darf mit Rücksicht auf ein Leiden nicht alles essen. Er ist auf Diät angewiesen.

Da also nun einmal ein jeder essen muß, ist es kein Wunder, daß diese Notwendigkeit Auswirkungen bis zum Arbeitsplatz hat. Und auch die Einteilung der Arbeitszeit nimmt Rücksicht darauf. Da sind Pausen, in denen man seine Mahlzeit einnehmen kann. Der eine bringt sich von zu Hause sein Stullenpaket mit, ein anderer zieht es vor, das zu sich zu nehmen, was die Werftkantine bietet.

Da allein in Finkenwerder von den hier beschäftigten etwa 7500 Mann rund 3000 ihre warme Mahlzeit von der Werkküche beziehen, ist es schon gerechtfertigt, darüber einmal etwas zu sagen.

Es wird einleuchten, daß es einfach ausgeschlossen ist, es jedem recht zu machen. Der eine mag dieses nicht und der andere jenes. Bei der großen Zahl der Esser ist es auch gar nicht einfach, Gebratenes vorzusetzen.

Auf jeden Fall sind erhebliche Vorbereitungen notwendig, damit täglich das Essen auf dem Tisch stehen kann. Da sind viele Zentner Kartoffeln zu schälen. Wenn auch Maschinen mitarbeiten, muß doch jede Kartoffel noch einmal in die Hand genommen werden, damit keine „Augen" drinbleiben. Da ist das Gemüse zu putzen. Das Fleisch muß vorbereitet werden. Und was sonst alles noch zu tun ist! Jedenfalls sind die Frauen, die für unser leibliches Wohl sorgen, voll beschäftigt. Und ganz leicht ist die Arbeit auch nicht immer! Dann werden die einzelnen Ausgabestellen mit dem Essen beliefert. Ja, und dann geht es los!



Jede Kartoffel muß in die Hand genommen werden!

So fünf bis zehn Minuten vor Beginn der Pause versammeln sich die ersten Gruppen leider schon vor den Gemeinschaftsräumen. Und wenn die Sirene ertönt, ist kein Halten mehr. Jeder will der erste sein. Allmählich kommt aber wieder ein gewisses Gleichmaß in die Sache. Und in spätestens zwölf Minuten hat jeder sein Essen.

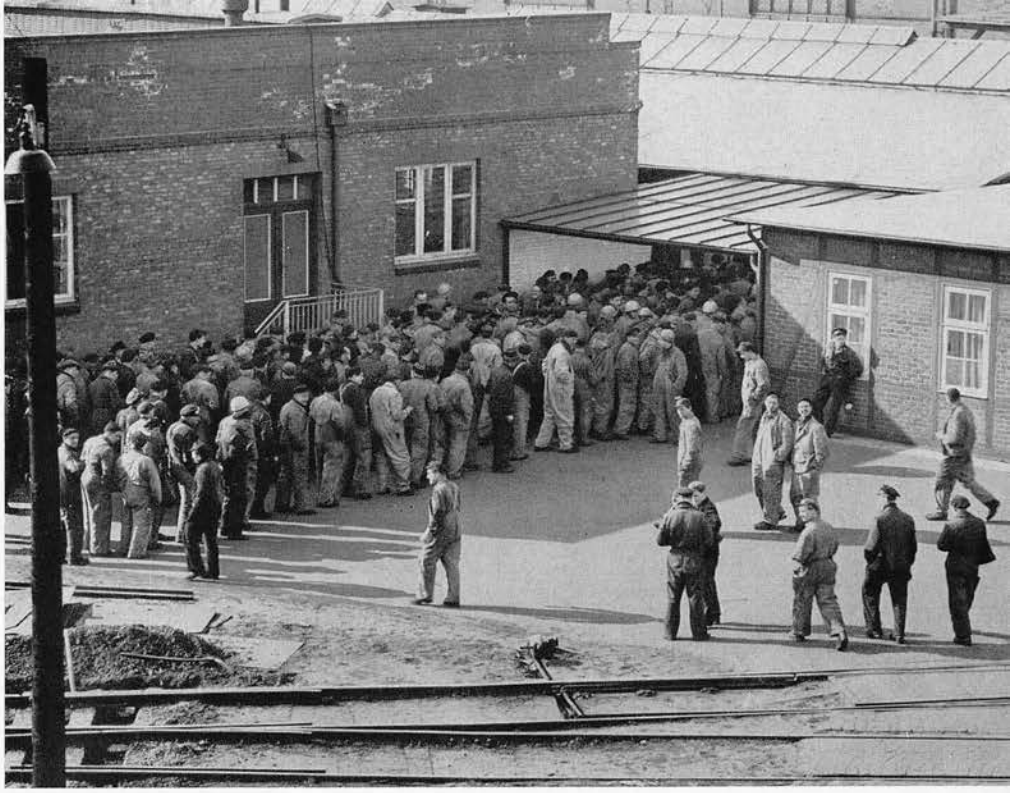
Für den Reiherstieg beziehen wir unser Essen vorläufig noch von einer Großküche. Das ändert sich aber bald! Auch auf dem Reiherstieg wird eine eigene Küche entstehen.

Wir wissen, daß manches vielleicht besser sein könnte.

Sicher ist aber, daß von Dr. Scholz bis herab zum jüngsten Lehrling alle das gleiche Essen bekommen.

Es ist abzusehen, wann tiefgreifende Verbesserungen kommen. Es steht nämlich jetzt fest, daß wir unser neues Verwaltungsgebäude bekommen, Dadurch werden eine ganze Reihe von Gebäuden und Räumen auf der Werft für andere

Der erste Ansturm



In spätestens 12 Minuten hat jeder sein Essen

Essenausgabe

Pudding gibt es auch

Zwecke frei, so daß sich Küche und Kantine ausdehnen können. Das wird dann allen zugute kommen.

Unser Essen kostet 25 Pfennig je Mahlzeit. Es wird keinen geben, der ernsthaft bestreiten wollte, daß das nur möglich ist, weil die Werft einen ganz beachtlichen Zuschuß gibt.

Außer dem normalen Essen gibt es auch Schonkost für alle, die empfindliche Mägen haben oder aus anderen Gründen mit dem Essen sehr vorsichtig sein müssen.

Alle, für die ein Essen ohne Nachtisch keine richtige Mahlzeit ist, können sich (natürlich gegen Bezahlung) auch Pudding geben lassen. Und die Tasse Kaffee nach dem Essen gibt es auch.

Darüber hinaus ist in der Kantine so ziemlich alles zu haben, was nötig ist. Viele Junggesellen fangen ihren Tag bei uns damit an, daß sie erst mal frühstücken. Und abends nehmen sie das mit nach Hause, was sie zum Abendbrot brauchen.

Man sieht, daß unsere Kantine für viele Mägen so eine Art Mittelpunkt ist. Daß es eine ganze Reihe von Getränken und auch Tabakwaren gibt, ist eine Selbstverständlichkeit.

Die Kantinenverwaltung hat aber auch so ihre Sorgen. Jeder kann mithelfen, diese Sorgen zu verringern. Das fängt schon damit an, daß der tägliche „Sturm" auf die Kantine bei Beginn der Mittagspause ruhig etwas weniger stürmisch sein könnte. Sicher ist die Zeit für manchen Hungrigen etwas knapp. Durch Drängeln und Schubsen wird aber nichts gewonnen. Es kann höchstens sein, daß man sich gegenseitig die gute Laune verdirbt.

Jeder hat doch immer noch Zeit, nach dem Essen einen Blick in seine Zeitung zu tun und seine Zigarette zu rauchen.

In der wärmeren Jahreszeit ziehen es viele vor, ihre Mahlzeit an der frischen Luft einzunehmen. Immer wieder kommt es vor, daß dann das Geschirr und die Bestecke irgendwo im Gelände stehenbleiben. Die Kantine muß dann Suchkommandos losschicken, die häufig genug nur noch Scherben und verbogene Gabeln wiederbringen. Sicher sind das nur Einzelfälle. Aber erfreut ist die Kantine darüber in keinem Fall. Hoffen wir also, daß in Zukunft alles Geschirr von selbst wiederkommt!

Blick in den neuen Kantinenraum

So, das war's. Es mußte aber mal wohl gesagt werden; denn die Kantine lebt als „unproduktiv" so etwas im Schatten des großen Werftgeschehens. Niemand kümmert sich besonders um sie. Manch einer besinnt sich nur dann auf ihre Existenz, wenn er glaubt, einen Grund zur Klage zu haben.

Und dabei gehören die fleißigen Hände, die in Küche und Laden wirken, auch Menschen, die zu unserer Gemeinschaft zählen. Auch sie freuen sich, wenn sie mal ein gutes Wort der Anerkennung hören.

Allers

Kaffee kann man auch haben

Zeit für einen Blick in die Zeitung ist auch immer noch

Tonnensalat - leicht bekömmlich

Kleines Kolleg über Schiffstonnage

(Aus Hamburg-Information)

Was bedeuten Bruttoregistertonnen, Ladetonnen, Nettoregistertonnen und Wasserverdrängung der Seeschiffe?

Nicht nur die Urlauber aus dem Binnenland, die im Sommer zwischen Travemünde und Borkum den Ost- und Nordseestrand bevölkern, auch die „halbseemännische" Bevölkerung in Hamburg, Bremen, Lübeck und Emden weiß meist wenig mit Meldungen über Schiffsgrößen anzufangen.

Bei Unterhaltungen über die Größe von Frachtern, Passagierdampfern und Tankern kommt es für fachmännische Ohren oft zu einem ausgesprochenen „Tonnensalat". Bruttoregistertonnen, Ladetonnen, Nettoregistertonnen und Wasserverdrängung der Schiffe werden wahllos durcheinander geworfen. Zugegeben, die Sache mit den Tonnen hat es in sich. Die unterschiedliche Bezeichnung läßt sich natürlich erklären.

Man nehme zum Beispiel drei berühmte Vertreter dieser Größenordnung: den Tanker „Tina Onassis", einen 45 000-Tonner, unsere alte „Europa", die jetzige „Liberté", als 51 000-Tonner und das Schlachtschiff „Bismarck", einen 43 000-Tonner. Man kann sie alle zur Kategorie der 50 000-Tonner rechnen. Und man kann sie doch nicht ohne weiteres miteinander vergleichen. Denn sie wurden alle mit einem anderen Maß gemessen. Pardon, vermessen heißt es natürlich bei der christlichen Seefahrt!

Die 43 000 Tonnen der „Bismarck"

Am einfachsten ist es noch mit der 250 Meter langen „Bismarck". Sie war 43 000 Tonnen groß, dpl-Tonnen, wohlgemerkt. Dieses „dpl" bedeutet Deplacement und heißt Wasserverdrängung. Anders ausgedrückt: die 43 000 Tonnen sind das Gewicht der „Bismarck". Schließlich war's schon vor 2300 Jahren dem alten Archimedes kein Geheimnis mehr, daß ein schwimmender Körper genau so viel wiegt wie die von ihm verdrängte Wassermenge. Die Deplacement-Tonne ist verbindlich für alle Kriegsschiffe der Welt.

„Tina Onassis" mit 45 000 Tonnen

Ums Gewicht handelt es sich auch bei den 45 000 Tonnen der „Tina Onassis", dieses 236 Meter langen Riesen, der sich für kurze Zeit „der größte Tanker der Welt" nennen durfte. Allerdings nicht (wie bei der „Bismarck") ums Eigengewicht, sondern um jenes, das sie als Fracht schleppen kann. In diesem Falle: 45 000 Tonnen Öl bringt sie, wenn sie randvoll ist, das heißt, wenn sie bis zur Lademarke eintaucht.

Doch Vorsicht bitte! Auch hier „is dat all verschieden", wie man an der Wasserkante sagt. Steht da für „Tonne" der kleine Buchstabe t, dann ist die metrische Tonne zu 1000 kg gemeint. Steht dort aber 45 000 tdw, dann will es mit tons deadweight übersetzt sein. Und dann ist entweder die long ton zu 1016 kg oder aber die short ton zu 907 kg zugrunde zu legen. Zur Orientierung: meistens sind es 1016 kg.

Natürlich sind die Engländer schuld an dieser umständlichen Rechnerei. Aber weil sie damit seit Jahrhunderten zurechtkommen, wird es die gesamte übrige Welt mit ihnen zusammen wohl weiterhin müssen. Um auf die „Tina" zurückzukommen: da ihre Tragfähigkeit in long tons angegeben ist, sind es genau 45 720 Tonnen, die sie laden kann. Ihr Eigengewicht reicht nicht zur Hälfte an diese Zahl — und das der „Bismarck" — heran. Es sind knapp 20 000 Tonnen.

Bei der „Europa" am kompliziertesten

Bliebe als drittes Beispiel die „Europa". Da ist es am kompliziertesten. Bei diesem 286 Meter langen Schiff werden die 51 000 Tonnen zu einem Raum-Maß, zu BRT oder Bruttoregistertonnen — was gleichfalls aus dem Englischen kommt. Eine BRT mißt 100 Kubikfuß oder 2,83 Kubikmeter, auf diese Weise wird der gesamte umbaute Raum des Schiffes einschließlich der geschlossenen Aufbauten vermessen.

Nach dieser Rechnung umschließt die Außenhaut der „Europa" vom Bug bis zum Heck, vom Doppelboden bis zur Kommandobrücke also 144 000 Kubikmeter. Tragen (Frachter schleppen) jedoch kann sie nicht mehr wie ein Viertel von dem, was die „Tina" schafft, aber das ist ja auch nicht die Hauptaufgabe eines Passagierschiffes. In der Raumvermessung dagegen kommt der Onassis-Tanker mit seinen 25 000 BRT nur knapp auf die Hälfte der „Europa"-„Liberté".

Wenn netto gerechnet wird ...

Mit der BRT allein jedoch ist es nicht getan. Es gibt auch noch die Häfen- und Kanalbehörden, die sich ihre Gebühren nach dem nutzbaren Raum des Schiffes bezahlen lassen, nach jenem also, mit dem der Reeder Geld verdient. Das sind, grob gesagt, die Lade-Räume und die Passagiereinrichtungen. Hier ist die Nettoregistertonne (NRT) zuständig: Der Brutto-Raum abzüglich der Räume für Besatzung, Vorräte, Wasserballast, Brennstoff und Maschine. Wen es interessiert: Die „Europa" steht mit 21 000, die „Tina" mit 15 000 NRT zu Buch.

Daß es daneben in vielen verschiedenen Ländern noch verschiedene Vermessungsvorschriften gibt, daß zum Beispiel die „Italia" nach Panama-Vermessung nur gut 16 000, nach deutscher Rechnung aber 22 000 BRT groß ist, daß man bei einem „Schutzdecker" mit den erwähnten kleinen Tricks ein ganzes Deck „unterschlagen" kann, das sei nur am Rande erwähnt.

Das wäre das Wesentliche über das „Kapitel Tonnen". Allerdings bei weitem nicht alles! Und von den Spitz- und Spierentonnen, die am Fahrwasser, sowie den Biertonnen, die im Keller liegen und Hein Seemann angeblich die liebsten Tonnen sind, soll lieber gar nicht die Rede sein.

Schiffbau nach Feierabend

Zu dem in der letzten Werftzeitung erschienenen Artikel „Schiffbaukunst vor 300 Jahren in Holland" möchte ich einiges beisteuern. Die dort gebrachten Aufnahmen sind aus dem schönen Werk „Schip Models" von Köster. Es wird allgemein angenommen, daß in der heutigen Zeit,

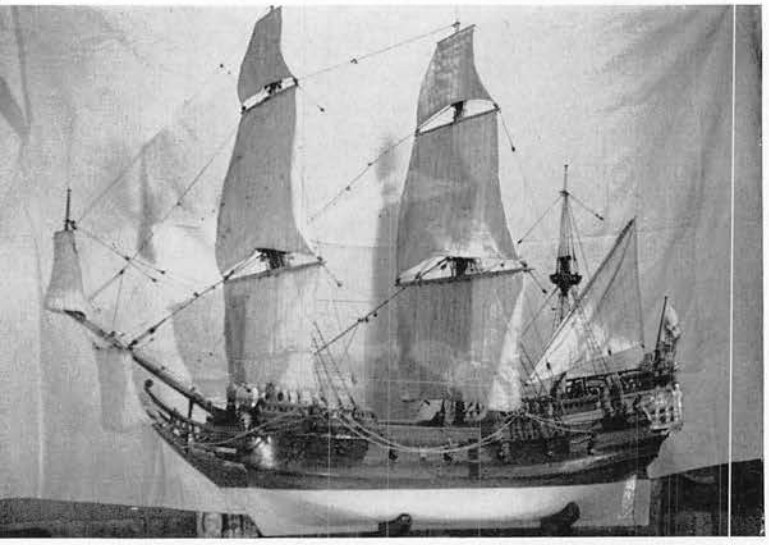


Abb. 1: Brandenburgische Fregatte „Berlin" (1648)

wo alles jagt und hastet, Schiffe fabrikmäßig zusammengenäht werden, so etwas nicht mehr gebaut wird. Daß dem nicht so ist, möchte ich an Hand einiger leider nicht sehr gelungenen Aufnahmen beweisen.

Ich baue im Jahr zwei bis drei Modelle aus dem 17. bis 19. Jahrhundert. Selbstverständlich nur solche, wo einwandfreie Risse vorhanden sind. Vor allem nach dem Amsterdamer Schiffahrtsmuseum, Maritiem Museum „Prins Hendrik", Rotterdam, Chapmaus Architectura Navalis Mercatoria 1768, The American Sailing Navy von Chapelle, Underhill usw. Maßstabgetreu mit allen Einzelheiten, Schnitzereien, Beschlägen usw. Jeder Tampen an seinen richtigen Platz an den Nagelbänken belegt.

Abb. 2: Brandenburgische Fleute „Derflinger" (1675)

So nebenbei kommen noch einige Reparaturaufträge hinzu, genau wie auf einer Werft, von Sammlern und Liebhabern, welche beschädigte Modelle besitzen. Habe bis jetzt nach vier Ländern exportiert: Schweiz, Iran, USA und Holland. An Aufträgen kein Mangel.

Zu den beigefügten Aufnahmen einige Erläuterungen: Abb. 1 zeigt die Fregatte „Berlin" 1648 (exholländische Fregatte), 1:24. Zu diesem Modell wurden u. a. verarbeitet: 2 qm Holz nur für Innen- und Außenbeplankung, ca. 400 m Tauwerk in zehn verschiedenen Stärken, 250 Blöcke, 150 Kafoitnägel aus Pockholz usw. Reine Arbeitszeit 1200 Stunden. Modell an eine Berliner Versicherungsgesellschaft in Hamburg geliefert.

Abb. 2 zeigt die Fleute „Derfflinger" 1675, 1:30, 340 t (exholländische Fleute). Ende des 16. Jahrhunderts kam dieser Schiffstyp auf, und zwar in Horn in Holland. Damit schufen die Holländer einen damals außergewöhnlichen, seetüchtigen Schiffstyp, welcher dann Jahrzehnte auf

Abb. 3: Brigg „Bainbridge" (1842)

allen Meeren zu finden war. Als Frachter, Walfänger und Orlogsschiff sowie für Expeditionen hatten diese ihren Anteil. Man kann diesen Schiffstyp mit unserem jetzigen Standardfrachter vergleichen: handlich, seetüchtig und rentabel. Daß dieser oft auch Kanonen an Deck hatte, das lag nun mal an der Zeit, der Unsicherheit auf dem Meere; die algerischen Korsaren lauerten bei Gibraltar auf Beute. Und auch andere betrieben das einträgliche Geschäft Seeraub. Das soll ja heute noch vorkommen, nur unter anderem Namen.

Das Modell ist 1,40 m lang und hat, von der Seite gesehen, vieles mit der Fregatte gemeinsam, jedoch das Heck ist ganz anders gebaut. Die Fregatten hatten einen fast glatten oberen und unteren Spiegel, dagegen die Fleuten nur einen kleinen oberen Spiegel; unten liefen die Plankengänge genau wie beim Vorsteven ein. Diese Schiffe aus dem 17. Jahrhundert hatten viele prächtige Schnitzereien am Bug und Heck. Aus alten Abrechnungen ist zu ersehen, daß bis zu einem Fünftel der gesamten Bausumme für Bildhauerarbeiten ausgegeben wurden. Außerdem sind sehr viel Grätingswerke vorhanden. Diese sind herausnehmbar. Eine Gräting im Hauptdeck z. B. besteht

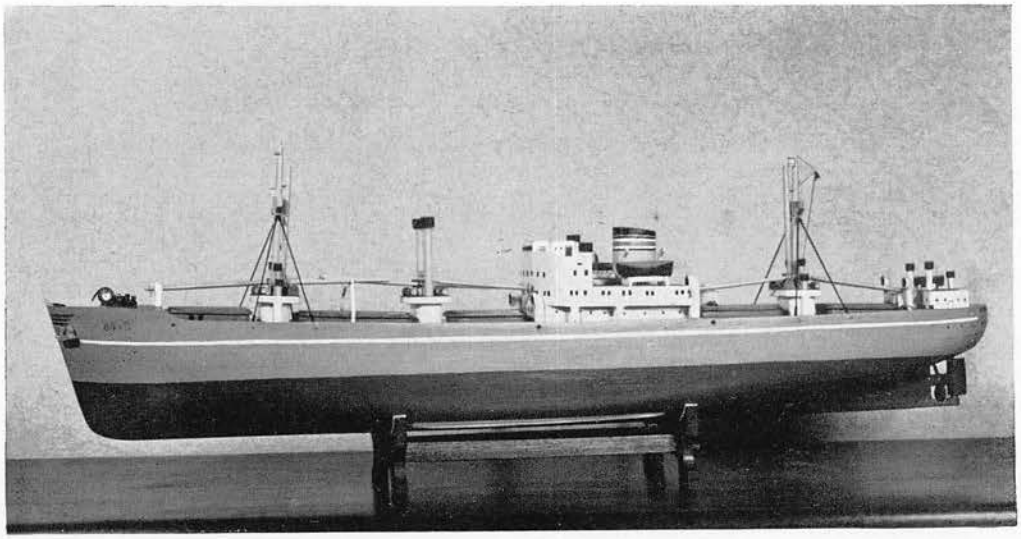


Abb. 4:
Modell der
„Natal"

aus 40 Einzelteilen. Genauso gearbeitet wie auf der DW; von unseren Tischlern werden sie heute noch so hergestellt. Rahmen aus Teakholz, Querleisten genutet, Längsleisten eingelassen aus hellem Holz. Eine mühevolle Arbeit bei diesem Maßstab. Dieses Modell ging nach Holland.

Abb. 3 zeigt eine US-Brigg „Bainbridge" 1842. Zwischen dem Vorhergenannten liegen 160 Jahre. Die hohen Aufbauten sind verschwunden, dafür sind die Masten mit ihren großen Segelflächen mächtig in die Höhe gegangen. Dieses ist eine reinrassige Clipperbrigg aus Boston, berühmt durch ihre Schnelligkeit und Wendigkeit. Diese wurden von der Navy sowie auch auf der Gegenseite von Blockadebrechern und Sklavenhändlern eingesetzt. Wenige Jahre später entwickelte sich daraus der eigentliche Clipper (Vollrigger) mit drei vollgetakelten Masten, welche von hervorragenden Kapitänen von der Ostküste Amerikas rund um Kap Horn mit Goldsuchern nach Kalifornien buchstäblich herumgeknüppelt wurden. Es wurden fantastische Geschwindigkeiten erreicht. Dieses letztgenannte Modell wurde an ein Bankhaus in Teheran geliefert. Es war auf Spanten mit auf jeder Seite 40 Plankengängen aus Teakholz aufgeplankt.

Abb. 4 und 5 ist etwas ganz anderes. Modellschiffe, schwimmfähig, mit Antrieb, nicht mit maßstabgetreuen Schiffsmodellen zu vergleichen. Natürlich sind auch hier Länge, Breite und Tiefgang dem Maßstab entsprechend. Jedoch haben diese Modelle Elektroantrieb mit einer Batterie, drei wasserdichte Schotten und sind unsinkbar. Vom Typ „Natal" und „Rudolf Oetker" habe ich je fünf Stück für ein bekanntes Spielwarengeschäft geliefert. Ein nettes Spielzeug für Jungen; leider für den Hersteller, von der Arbeit abgesehen, reichlich kostspielig.

Von dem schönsten Modell, welches ich bisher hergestellt habe, besitze ich keine Aufnahmen; denn kaum sind die Modelle trocken, schon gehen sie auf die Reise wie die großen bei der DW. Mancher wird sagen, den ganzen Tag plagt man sich auf der Werft an Bord ab — und dann noch nach Feierabend Schiffe bauen?! Fast jeder von uns hat sein Steckenpferd, und das ist gut so, ganz gleich, was es betrifft. Ich jedenfalls habe dabei vieles dazugelernt. Wenn auch die Risse, Unterlagen usw. sehr viel Geld kosten, so hat man die Genugtuung, dieses Schiff hast du vom Kiel bis zum Flaggenknopf allein hergestellt, und das freut einen dann ja auch! Außerdem sind durch Kriegseinwirkung viele alte Modelle von unschätzbarem Wert verlorengegangen. Darum ist es gut, daß die heutige Zeit daran erinnert wird, wie vor 300 Jahren der Schiffbau eine Kunst war, was man heute wohl kaum noch behaupten kann. Der Schiffbauer heute ist nur dann noch ein Künstler, wenn er seinen Akkordzettel nicht überzieht, termingerecht und gute Arbeit abzuliefern in der Lage ist. Ich hoffe, daß ich damit einigen Mitarbeitern wenigstens eine Anregung gegeben habe, wie sie ihre Freizeit gestalten könnten, wenn sie nichts Besseres vorhaben.

Hans Eckhoff

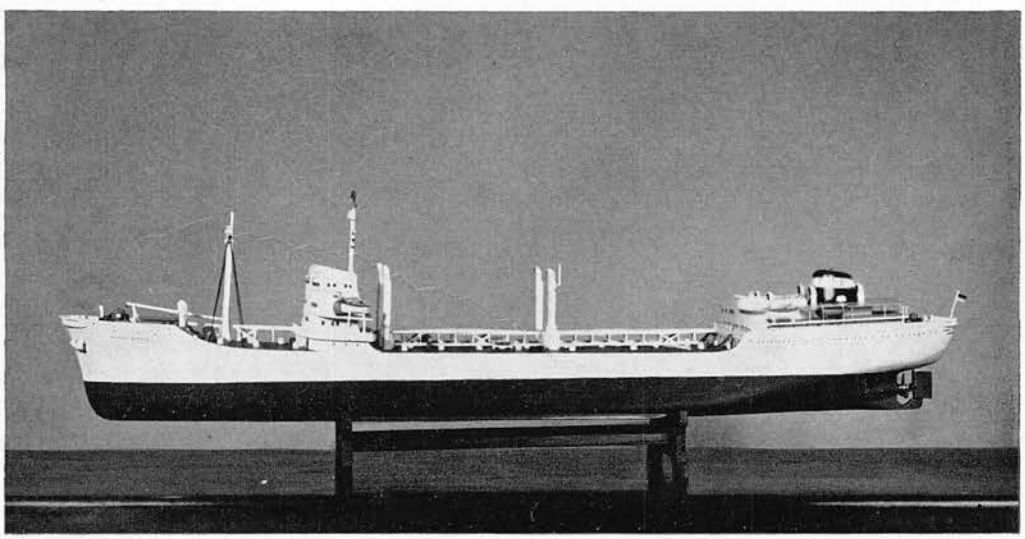


Abb. 5:
Modell der
„Rudolf Oetker"

Unsere Modelltischlerei

Manch ein Modelltischlerlehrling stellt bei seinem Eintritt bei uns die Frage: Hat die Deutsche Werft überhaupt eine Modelltischlerei, wo sie doch nicht einmal eine Gießerei hat?

Ja, die DW hat eine! — Nanu, und wo?

Unsere Modelltischlerei war bis zum Jahre 1953 in der Tischlerei untergebracht. Dann wurde sie nach „Tobruk" verlegt. Tobruk heißt im Werftjargon bekanntlich das solide alte Bunkergebäude am Rüschkanal. Dort also lebt einträchtig mit anderen Gewerken unsere Modelltischlerei. Sie ist ein rein handwerklicher Betrieb, verfügt aber selbstverständlich auch über die erforderlichen elektrischen Maschinen modernster Konstruktion.

In der Modelltischlerei werden Gießereimodelle hergestellt. Das sind Vorrichtungen für den Former zum Anfertigen bestimmter Gußstücke. Ein guter Modelltischler muß daher nicht nur sein Handwerk beherrschen, er muß auch genauestens über alle Arbeitsgänge beim Formen und Gießen im Bilde sein. Da gibt es z. B. Naturmodelle, nach denen sich ohne weiteres formen läßt. Wenn es sich aber um Hohlguß handelt, dann muß man das Modell in der Mitte teilen und für den Hohlraum einen Kernkasten anfertigen. In der Kernmacherei wird ein Kern hergestellt, der genau die Form des Hohlraums hat.

Für ganz einfache Gußteile genügt dem Former auch eine Schablone.

Damit das Modell sich gut aus der Form abhebt und nicht der Feuchtigkeit ausgesetzt ist, werden Modelle und Kernkästen mit einem dreifachen Lackanstrich versehen.

Abbildung 1 (Schiffsdrucklager) zeigt anschaulich, wie viele Einzelteile zu einem Modell erforderlich sind.

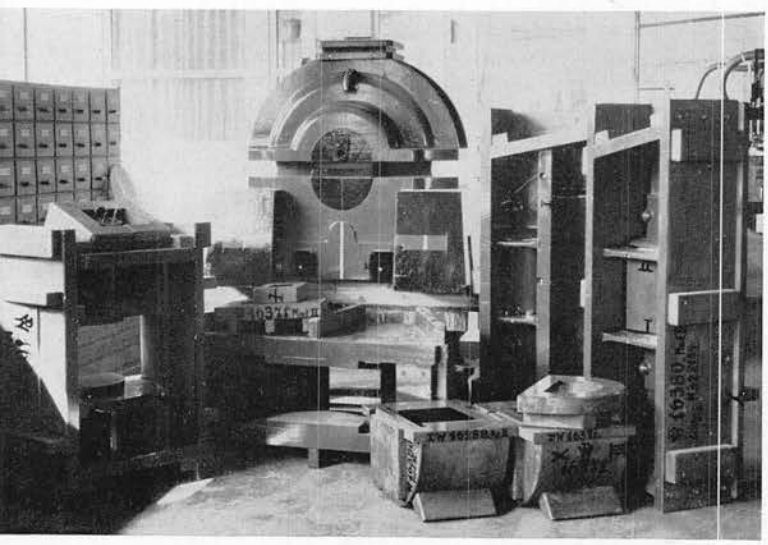


Bild 1: Schiffsdrucklager

Der linke Kernkasten ist für die Kerne des inneren Lagers unterteilt. Rechts sehen wir die Kerne mit den Rippen für den Lagerunterbau. Eine Besonderheit ist dabei, daß für beide Ausführungsformen unserer Drucklager, nämlich für unser Normaldrucklager und für das Lager mit hochgezogenem Fuß, gleiche Kernkästen hergestellt werden, während für Lagerstühle und Deckel besondere Kernkastenmodelle erforderlich sind.

Jedermann weiß, daß Körper die Eigenschaft haben, sich bei Erwärmung auszudehnen und bei Abkühlung zusammenzuziehen. Das heißt für den Modelltischler, daß jedes Modell um so viel größer angefertigt werden muß, wie das Material sich vom glühenden bis zum kalten Zustand zusammenzieht. Der Fachmann spricht dabei von

Bild 2: Modell für Windenzylinder

Schwindung. Natürlich ist die Schwindung bei jedem Material anders. Das weiß der Modelltischler selbstverständlich.

Unsere Modelltischler müssen schon sehr wendig sein; denn wir haben ja auch einen großen Reparaturbetrieb. Da heißt es z. B. heute ein solides Schublagermodell anfertigen, das 50 und mehr Abgüsse aushält (Bild 1). Morgen ist vielleicht für ein Reparaturschiff ein primitiveres Modell für einen Windenzylinder oder Ständer für eine Sulzerhauptmaschine (Bild 2) dran.

Früher waren unsere Modelle nur aus gutem, ausgetrocknetem Holz (Kiefer, Erle oder Ahorn) angefertigt. Heute verwendet man für Reihen- und Massenanfertigungen Metallmodelle.

Unser Bild 3 zeigt ein Metallmodell mit Kernkästen eines 350-mm-Schiebers.

Außer den Gießereimodellen fertigen wir noch Ansichts- und Halbmodelle für den Schiffbaukonstrukteur an. Für

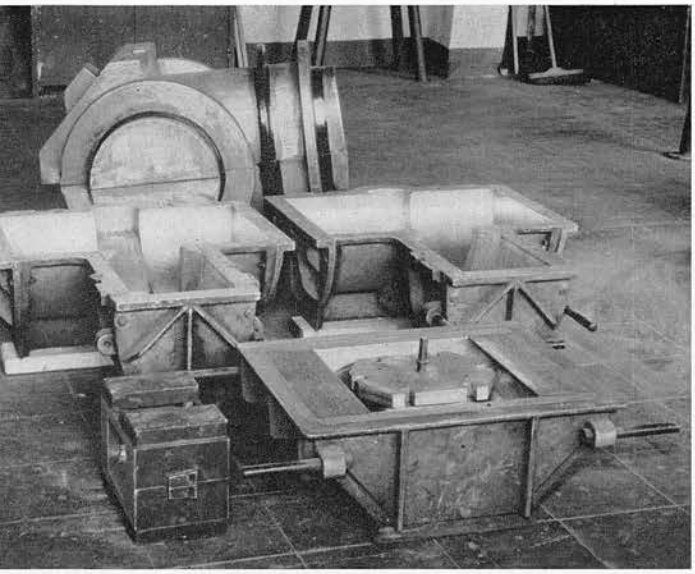


Bild 3: Metallmodell mit Kernkästen eines 350-mm-Schiebers

jeden neuen Schiffstyp wird ein Halbmodell im Maßstab 1:50 unter äußerster Genauigkeit ausgearbeitet (vgl. Bild 4), auf das der Konstrukteur die Spanten, Außenhautplatten und Seewasserkästen aufzeichnet. Nach diesem Modell werden die Materialbestellungen vorgenommen, die einzelnen Kollis festgelegt, und schließlich wird das Bild auf dem Helgen zusammengebaut.

Bei den meisten Schiffen laufen heute noch die Propellerwellen in den Stevenrohren mit Pockholzfütterung. Diese Ausführungsform wird durch unsere Simplex-Stevenrohr-Abdichtung in vielen Fällen ersetzt. Zur Zeit gehört es auch zu den Aufgaben unserer Modelltischler, Stevenrohre und Ruderlager mit Pockholz auszufüttern. Pockholz ist ein sehr festes, fettiges Überseeholz.

Genauso wie Maschinenwellen auf Rotguß oder Weißmetall laufen und mit Öl geschmiert werden, laufen die Schraubenwellen und Ruderschäfte auf Pockholz. Die Schmierung erfolgt mit Hilfe der Wassernuten durch Wasser.

Wir haben keine eigene Gießerei. Daher sind wir darauf angewiesen, mit verschiedenen Gießereien zusammenzuarbeiten. Diese Gießereien erhalten unsere Modelle und arbeiten danach. Die Zusammenarbeit klappt so gut, daß in dringenden Fällen auf Grund eines Telefonanrufs die Vorarbeiten in der Gießerei bis zum Eintreffen des Modells erledigt sind.

Die Verwendung unserer Modelle in der Gießerei wird gut durch Bild 5 veranschaulicht, das den Abguß eines Kühlwasserreinigers zeigt. Das von uns angefertigte geteilte Modell wird zur einen Hälfte im Unterkasten, zur anderen im Oberkasten geformt. Nach dem Entfernen des Modells ist die Form sauber zu putzen und in der Trockenkammer mit Warmluft zu trocknen. Für den Hohlraum wird in dem ebenfalls geteilten Kernkasten der Kern geschüttet. Er wird ebenfalls getrocknet (Bild 6). Nach dem Trocknen werden die Kerne auf Kernmarken gestützt in die Form gelegt. Dann werden Steigen und Eingüsse kontrolliert, Ober- und Unterkasten zusammengelegt und verklammert. Dann kann der Abguß erfolgen.

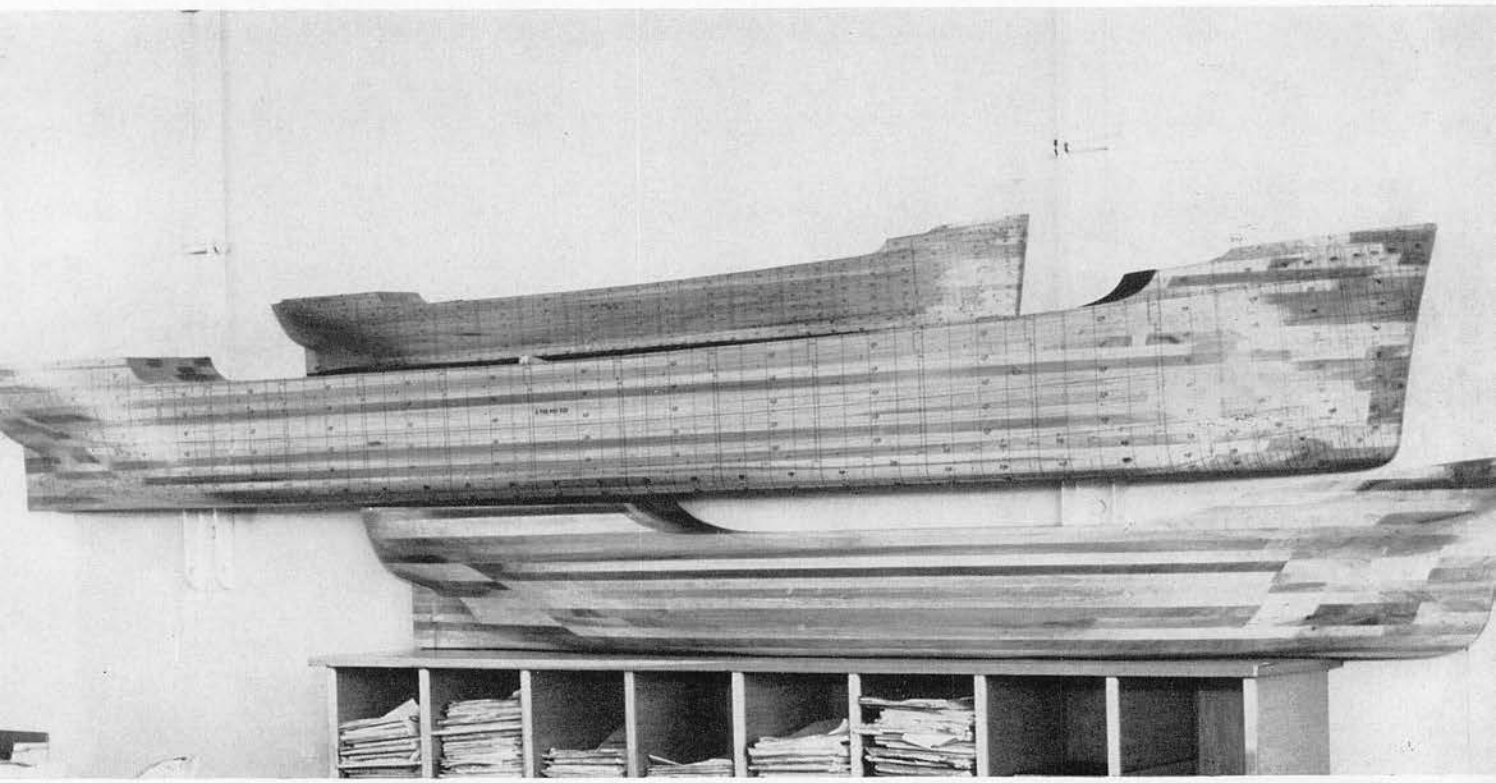


Bild 4: Halbmodelle für den Schiffbaukonstrukteur

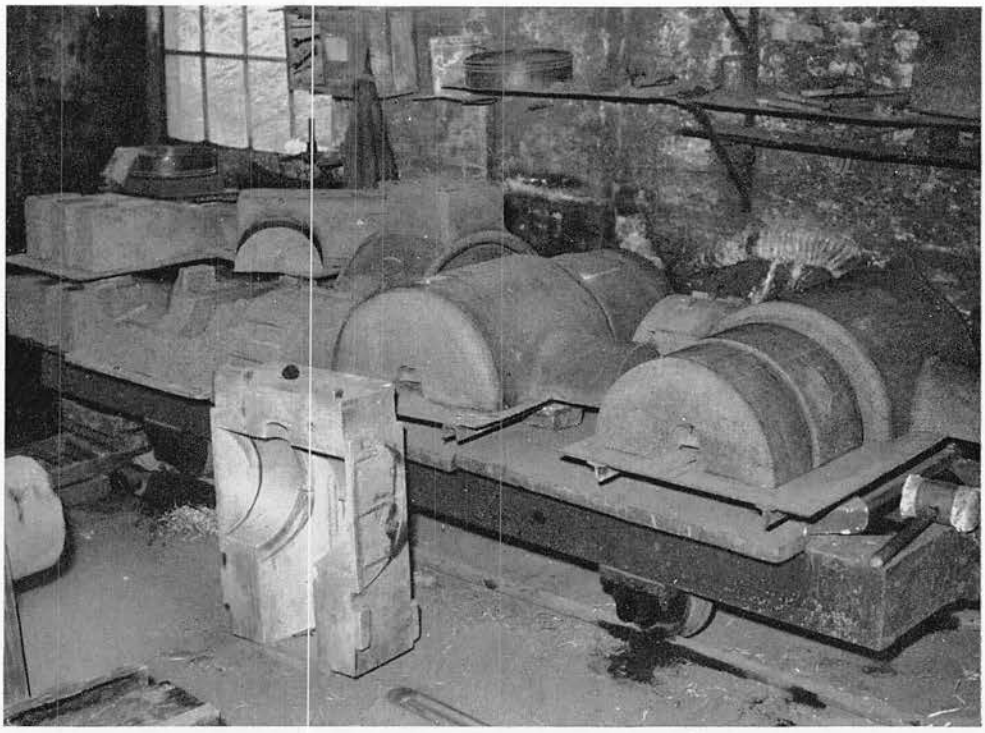
Mit einer Pfanne wird das im Kupolofen bei 1250° geschmolzene Eisen in die Form gegossen (Bild 7). Nach dem Erkalten wird das Gußstück von Sand, Einguß und Steiger befreit und auf Güte kontrolliert.

Es wird also von unseren Modelltischlern schon etwas geleistet. Ohne sie geht es genau so wenig wie ohne all die anderen Gewerke.

Meister Kaiser

Bild 5 :
Der Abguß eines
Kühlwasserreinigers

Bild 6 :
In den Kernkasten
wird der Kern
geschüttet



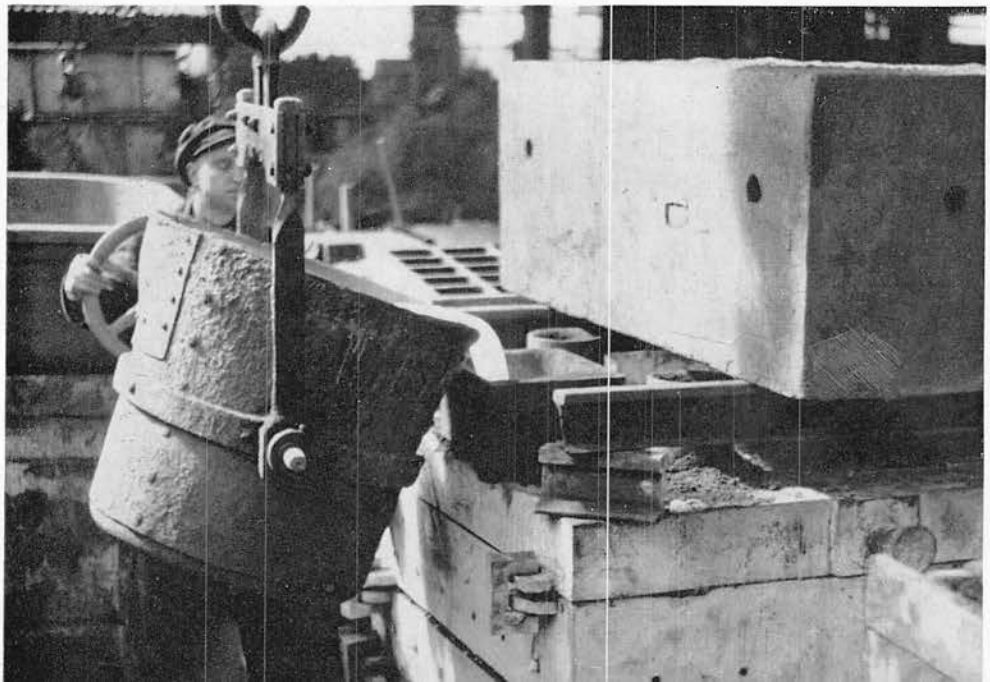


Bild 7 :
Mit der Pfanne wird
das geschmolzene Eisen
in die Form gegossen

Was ich über unsere Werkzeitung denke ...

Endlich ist es soweit, daß das Ergebnis unserer Umfrage bekanntgegeben werden kann. Es kommen zwar nahezu täglich noch einzelne ausgefüllte Fragebogen bei uns an. Aber, mal muß ja Schluß sein!

Also: Es ist bei dem einen Fragebogen geblieben, dessen Aussteller der Werkzeitung den Untergang wünscht. Man kann demnach feststellen, daß 0,01 % der Belegschaft keine Werkzeitung will. Dieser Prozentsatz ist nicht einmal als Minderheit zu bezeichnen. Man kann also über ihn zur Tagesordnung übergehen.

Dafür haben genau 30 % der Einsender den Wunsch ausgesprochen, daß die Werkzeitung ja so bleiben möge wie sie ist. Viele haben auch besondere Erklärungen dazu abgegeben.

Ich lasse einige im Wortlaut folgen:

„Laßt Euch nicht durch kleinliche Meckereien erschüttern, macht ruhig weiter so!"

„Die Werkzeitung gefällt mir so wie sie ist, und ich freue mich jedesmal, wenn sie kommt."

„Ich habe an der Werkzeitung in der jetzigen Form nichts auszusetzen."

„Die Werkzeitung war immer gut."

„Macht ruhig so weiter! Mich hat noch jeder Bericht interessiert! Von mir aus könnten es noch ein paar Seiten mehr sein."

„Die Werkzeitung gefällt mir. Kritiker wird es wohl immer geben."

„Alles in bester Butter, bitte so weiter machen."

„Ich fühle nach allen Heften, zur Familie des Betriebes zu gehören."

„Ich möchte bemerken, daß ich von einem Publizisten erwarte, stets so zu schreiben, wie er die Dinge sieht, und keine Rücksicht darauf zu nehmen, daß es nicht allen gefallen könnte."

Diese Äußerungen könnte man seitenweise bringen. Es soll aber so genügen.
Und nun zu den Fragen, die wir etwas genauer gefaßt hatten, um einen Eindruck zu bekommen, wie die Artikel aufgenommen worden sind:

34 % der Einsender wünschen sich eine Witzecke,

20 % hätten gern eine Rätselseite,

66 % sind für die Behandlung von Tagesfragen,

61,6 % haben besonders Interesse an technischen Aufsätzen,

62 % lesen gern Reiseberichte,

51 % sind mit Berichten über die Geschichte des Schiffbaus einverstanden, wobei allerdings die Serie „Vom Einbaum zum Supertanker" sehr viel schlechter wegkommt (nur 35 %),

48 % haben den Aufsatz über die Kunst von Claviez gut aufgenommen, während nur

40 % Berichte über Unfallfragen lesen wollen.
Dafür haben sich

62 % für den in der Betriebsversammlung erörterten Aufsatz „Jean Paul Sartre, Moskau und das Urlaubsgeld" entschieden.

Das wäre es im wesentlichen.

Selbstverständlich werden wir uns nach diesem Votum der Belegschaft richten; denn die Zeitung ist ja für die Belegschaft gedacht und soll nicht gegen sie geschrieben werden. Es ist selbstverständlich, daß nicht alles jedem gefällt, das wäre ja auch langweilig.

Die Fragebogen, die teilweise sehr sorgfältig und geradezu liebevoll ausgefüllt sind, enthalten eine ganze Reihe von sehr bemerkenswerten Anregungen. Ich versichere hiermit ausdrücklich, daß jeder Anregung nachgegangen wird. Mancher wird schon in der Märzausgabe entdeckt haben, daß seine Gedanken auf fruchtbaren Boden gefallen sind. Dieses Mal wird auch ein Schiffsbild beigelegt. Das haben viele gewünscht.

Wir bedauern, daß sich nicht mehr Betriebsangehörige an der Meinungsäußerung beteiligt haben. Trotzdem ermutigt uns das Ergebnis dieser Umfrage, in Zukunft von Zeit zu Zeit an die Belegschaft mit der Bitte um ihre Stellungnahme zu unserer Zeitung heranzutreten. Auf diese Weise muß sich die Verbindung zwischen der Leserschaft und der Schriftleitung immer enger gestalten, so hoffen wir!

Selbstverständlich wird eine „Meckerecke" eingerichtet. Es muß nur Material da sein. Ihr „meckert" aber nicht, bisher jedenfalls nicht.

Es darf an dieser Stelle gesagt werden, daß auch unser Klabautermann in den Antworten seine Bestätigung gefunden hat, so daß auch er seine Tätigkeit fortsetzen wird. Verschiedene haben sogar mitgeteilt, daß sie die Äußerungen des Klabautermanns immer zuerst lesen.

Beruhigend war für uns auch, daß der Aufsatz „Jean Paul Sartre, Moskau und das Urlaubsgeld" von der Mehrzahl der Einsender gutgeheißen worden ist. Da haben sich einzelne Redner in der Dezember-Betriebsversammlung eben doch geirrt!

Im übrigen wollen wir nicht irgendwelche Propagandawalzen auflegen oder die Leser mit Schlagworten behämmern. Wir werden auch in Zukunft offen unsere Meinung sagen. Selbstverständlich sind wir auch bereit, kritische Betrachtungen unserer Leser zu bringen. Unsere Bereitschaft dazu haben wir stets ausgesprochen.

Für die Maiausgabe darf jetzt schon verraten werden, daß einer unserer Meister im Schiffbau einen Bericht über die Entwicklung des Schiffbaus in der Halle in Vorbereitung hat. Die Bilder liegen schon vor. Bei den großen Erfahrungen, über die Meister Meeves verfügt, verspricht der Aufsatz interessant zu werden.

Das wären also unsere Gedanken über unsere Werkzeitung!

Abschließend darf ich allen, die sich an der Umfrage beteiligt haben, für ihre Aufgeschlossenheit und ihr Mitdenken herzlich danken. Allers

Unsere Jugend

In der Zeit vom 2. bis zum 11. Mai 1957 findet in Hamburg auf Anregung der Landesarbeitsstelle der Aktion Jugendschutz eine Jugendschutzwoche statt.

Diese Aktion wird sich in einer Vielzahl von Veranstaltungen an die Eltern, Erzieher und alle, die irgendwie mit Jugendlichen zu tun haben, wenden, um sie mit den Problemen vertraut zu machen. Es handelt sich also um eine Sache, die die Erwachsenen angeht. Die Erwachsenen sind es ja schließlich, die die Verantwortung für die Jugend tragen. Also müssen sie die Jugend auch aus der Krise herausbringen, in der sie sich nun einmal aus vielerlei Gründen befindet.

Die Erwachsenen tragen, oft aus Gewinnsucht oder Bequemlichkeit, im wesentlichen die Schuld daran, daß die Jugend heute erheblichen Gefahren und Schädigungen ausgesetzt ist. Es mag sein, daß die immer wieder erwähnte frühere körperliche Reife der Jugendlichen auch zu den Schwierigkeiten, denen man sich unter der Bezeichnung „Halbstarkenproblem" gegenübersieht, beiträgt. Sicher ist aber auf jeden Fall, daß der Beginn der Schwierigkeiten mit dem Zusammenbruch von 1945 zusammenfällt. Damals ist mehr geschehen als der Sturz eines Regimes und die Vernichtung des Deutschen Reiches.

Andere Völker haben sich schon lange vor dem letzten Krieg mit diesen Problemen herumplagen müssen. Damals nahmen wir Nachrichten von Tumulten Jugendlicher nach Konzerten einer bestimmten Gattung von Musik verständnislos entgegen. Wir dachten höchstens, daß uns so etwas nicht passieren kann. Damals hatten wir aber auch das Geld, den Gelderwerb und den „Lebensstandard" noch nicht zum wesentlichen Inhalt unseres Denkens bestellt. Es hat sich wieder einmal gezeigt, daß man nicht ungestraft Leitbilder beseitigen darf, ohne neue einzusetzen. Es soll hier nicht untersucht werden, wie es damals zu der völligen Umwertung aller Werte gekommen ist, da es für diese Betrachtung genügt, die Tatsache festzustellen. Man hat seitdem selten eine Gelegenheit vorübergehen lassen, unsere Vergangenheit als schlecht zu zeichnen. Selbst Reichskanzler Bismarck mußte damals daran glauben. Besonders „Tüchtige" haben dafür gesorgt, daß ihm an verschiedenen Orten nachträglich das Ehrenbürgerrecht aberkannt wurde. So ist unsere Jugend ohne Beziehungen zur Vergangenheit herangewachsen. An Stelle dessen wurde wahllos alles Fremde hereingeholt und ohne Prüfung als gut der Jugend hingehalten. Sie hat das alles als selbstverständlich hingenommen. Und so haben wir heute Sorgen, über die wir uns nicht wundern dürfen.

Die Jugendzeit der heutigen Jugend hat ganz andere Voraussetzungen als unsere. Mit den Rezepten unserer Eltern ist da nichts mehr anzufangen. Im Zeitalter der Atombombe kann man mit Erinnerungen etwa an die romantische Zeit der Postkutsche nichts erreichen. Auch mit Geboten und Verboten ist nichts Endgültiges zu schaffen, wenn es sicher auch im Sinne der überwiegenden Mehrheit unseres Volkes wäre, wenn besonders geschäftstüchtigen Leuten einmal ordentlich auf die Finger geklopft würde. Es wäre kein Verlust, wenn die schlechte Lektüre, die üblen Filme und die schamlose Reklame in der Versenkung verschwinden würden. Die Herstellung dieser Machwerke ist Mißbrauch der Freiheit.

Es liegt nur an uns Erwachsenen, was aus unserer Jugend wird. Die heutige Jugend stellt die Männer und Frauen von morgen. Es lastet also eine ungeheure Verantwortung auf uns Erwachsenen. Wir müssen die Jugend darauf vorbereiten, eines Tages die Verantwortung in unserem Staatsleben zu übernehmen. Sorgen wir also dafür, daß sie es kann!

Dazu möchte die Jugendschutzwoche helfen. Allers

... achte auf den Anderen

besonders auf Kinder, auf ältere und gebrechliche Menschen

Sei Kavalier im Straßenverkehr. — Dein Beispiel wird Schule machen. Nur wenn du selbst auf andere Rücksicht nimmst, kannst du von anderen Rücksichtnahme erwarten. Die Verkehrsregeln bestimmen die guten Sitten auf der Straße.

In jedem Augenblick begegnen uns auf der Fahrbahn Menschen, für die wir ein Teil Verantwortung mittragen müssen:

Kinder sind unberechenbar;

ältere Menschen reagieren langsam;

gebrechliche Menschen sind in kritischen Situationen hilflos.

Spielende, radelnde Kinder sollten für den Kraftfahrer Warnzeichen sein. Sie sind in ihr Spiel verloren und ahnen keine Gefahr. Schon die bloße Möglichkeit, daß selbstvergessene Kinder plötzlich auftauchen — in der Nähe von Schulen, Parks und Spielplätzen —, ist ein Signal, das zur Vorsicht mahnt.

Ältere Menschen gewöhnen sich nicht mehr an das moderne Verkehrsgewühl. Sie sind unsicher, handeln im entscheidenden Augenblick falsch. Ihnen gebührt unsere Rücksicht.

Der Gebrechliche — mag er schwer hören, schlecht sehen oder mag ihm ein Glied fehlen —, er bemerkt die Gefahr zu spät oder er kann ihr nicht schnell genug ausweichen. Versetzen wir uns in seine Lage und erleichtern wir es ihm, im Verkehr zurechtzukommen!

Aus dem Betriebssport

Die Sommerpunktrunde der Fuß-, Hand- und Faustballer hat inzwischen begonnen. Unsere 1. Fußballherren spielt, nachdem sie im letzten Jahr Meister der Staffel A 1 wurde, jetzt in der Sonderklasse. Das ist die höchste Spielklasse des Betriebssportverbandes. Einen beachtenswerten Sieg konnte sie schon verzeichnen, indem sie den SV Rapid mit 3:2 Toren schlug.

Wie wir schon in der letzten Ausgabe der Werkzeitung berichteten, stand unsere 1. Fußballmannschaft in der Winterrunde wieder (wie im vergangenen Jahr) im Endkampf um den Hamburger Meister des Betriebssportverbandes. Das Vorschlußspiel wurde in Billstedt gegen die Mannschaft der Firma Jungheinrich („Ameise") ausgetragen. Diese Mannschaft war bisher ohne Gegentore aus den Spielen davongegangen. Unsere Fußballer holten aber alles auf einmal nach und bedienten die „Ameisen" mit acht Toren ohne ein Gegentor. Jetzt war wieder der Weg zum Endspiel frei. Am 23. 4. 57 wurde dieses dann auf dem Reinmüller-Sportplatz gegen die Mannschaft von „Allianz" ausgetragen. Es war ein Spiel zweier gleichwertiger Gegner. Wenn unsere Mannschaft das Spiel trotzdem mit 4:1 Toren gewann, so war dies vor allen Dingen ein Erfolg des Mannschaftsgeistes und der besseren Kondition. So wurde unsere 1. Mannschaft zum zweitenmal nacheinander Meister der Winterrunde im Hamburger Betriebssport. Die Mannschaftsaufstellung war folgende:

Langhanki
Bellenbaum Peters
Mayer Busche Hammann
Gundlach Hinz Hinnrichs Liemen Stopat

Von unseren Keglern wurde die 2. Mannschaft Meister ihrer Klasse. Ein weniger erfreuliches Ereignis ist, daß unsere 1. Kegelmannschaft, die in der A-Klasse spielte, absteigen muß.

Die Leichtathleten haben ihr Training jetzt jeden Montag auf dem Sportplatz Finkenwerder, Finksweg.

Die Faustballer trainieren vor der Turnhalle Osdorfer Weg. Spielergebnisse der letzten Wochen:

Fußball:

DW 1. — Ameise 1.	8:0
DW 1. — Allianz 1.	4:1
DW 1. — Rapid 1.	3:2
DW 2. — Röhlig & Co. 1.	2:2

Unsere Meistereli nach dem Endspiel

Der Verbandsvorsitzende überreicht Mannschaftskapitän Gundlach den Pokal

DW 2. — Bal ami 1.	5:1
DW Res. — Rapid Res.	7:1
DW 6. — Fischmarkt 1.	6:1
DW 6. — Ritter & Co.	5:1
DW Rhst. 1. — Deutscher Ring 1.	3:1
DW 2. Jgd. — Bau & Montage Jgd.	1:1

Handball

DW 1. — Nordd. Affinerie 1.	7:5
DW 1. — Rapid 1.	6:13

Tischtennis

DW 1. — Menck & Hambr. 1.	9:0
DW 2. — Neuspar 1.	2:9
DW 2. — Peeck & Cl. 1.	4:9
DW 2. — NYH 1.	9:0

Kegeln:

DW 1. — Röntgenmüller 1.	2065:2127
DW 2. — Nordbank 2.	2212:2193
DW 3. — Hmb. Landesbank 2.	2202:2153
DW 4. — Kreditbank 2.	2048:2123
DW Rhst. 1. — Dt. Ring 1.	2105:2153

WERFTKOMÖDIANTEN

Wir spielen für euch das hochdeutsche Kriminalstück

„Der Geisterzug" von A. Ridley

Folgende Spielzeiten sind vorgesehen: Haus der Jugend, Altona: Dienstag, 28. Mai 1957, um 20.00 Uhr; Mittwoch, 29. Mai 1957, um 20.00 Uhr — Gorch-Fock-Halle, Finkenwerder: 1. und 2. Juni 1957, 20.00 Uhr; 15. und 16. Juni 1957, 20.00 Uhr; 22. und 23. Juni 1957, 20.00 Uhr.

Für die Vorstellung am 15. Juni wird ein Bus für die Neuenfelder, Francoper, Moorburger und Altenwerder eingesetzt.

Haltestellen und Abfahrtzeit: 19.00 Uhr: Neuenfelde, I. C. Bundt, Tankstelle, Wolkenhauer, Brenner, Stehr — Francop, Gasthof Maack, Eckkrug — Moorburg, Alter Deich, Unterführung — 19.30 Uhr: Altenwerder, vor der Tankstelle Wegner.

Die Karten für die Neuenfelder usw. sind nur im Sportzimmer zu haben. Bitte extra für Neuenfelde verlangen, da die Karten mit einem großen N überdruckt sind und gleichzeitig als Fahrtausweis für den Bus gelten.

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum

Richard Tappendorf

Am 1. März 1957 feierte der Schiffszimmermann Richard Tappendorf sein 25jähriges Dienstjubiläum. Er lernte von 1922—1926 das Zimmermannshandwerk. Nach der Lehrzeit arbeitete er auf verschiedenen kleinen Werften. Ab 5. Mai 1930 bis 1949 arbeitete er mit kurzer Unterbrechung auf dem Reiherstieg, von da an in Finkenwerder.

Richard: Ein braver Zimmermann,
Von dem man nur Gutes erzählen kann.
Immer freundlich hat er es erreicht,
Daß man die Guten mit Richard vergleicht.

Ob Sturm oder Regen, ob Wind oder Schnee,
Richard ist eisern wie ein Schiff auf der See.
Kräftig tritt er sein Veloziped,
Ob früh des Morgens oder des Abends recht spät.

Richard ist nämlich auf Neuhof zu Haus',
Er hat ja sein Rad, darum macht es nichts aus.
Uns vor allem aber ist klar,
Daß er immer ein guter Zimmermann war.

Hoffentlich bleibt er das noch recht lange.

Am 15. März 1957 feierte der Maschinenschlosser Walter Grund sein 25jähriges Dienstjubiläum. Er hat ein wechselvolles Schicksal gehabt. Vom 1. April 1925 bis zum 31. 3. 1929 lernte er bei uns das Maschinenbauerhandwerk. Anschließend war er bis zum September 1931 als Werkzeugmacher bei uns tätig. Damals mußte er wegen Arbeitsmangel entlassen werden.

Im Mai 1935 konnte er wieder eingestellt werden. Seine Fähigkeiten ließen ihn rasch aufsteigen. So war er nacheinander als Werkzeugmacher, Vorarbeiter in der Lehrwerkstatt und Betriebsassistent tätig. 1944 kam er zur Wehrmacht, von der er 1945 zur DW nach Finkenwerder zurückkehrte.

Dann mußte er auf Grund der Entnazifizierungsbestimmungen aus dem Angestelltenverhältnis entlassen werden. Am 1. 3. 1946 verfügte die Besatzungsmacht seine Entlassung auch aus dem Betrieb.
Seit 1949 ist Walter Grund wieder bei uns. Er arbeitet als Maschinenschlosser.

Wir wünschen ihm, daß er noch viele Jahre bei uns bleibt.

Walter Grund

Otto Rockmann

Am 19. März 1957 beging der Kupferschmied Otto Rockmann sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Er kam am 28. 2. 1930 zu uns und hat mit kleinen Unterbrechungen bis zum heutigen Tage als Kupferschmied bei uns gearbeitet.

Durch sein überaus hilfsbereites und humorvolles Wesen hat er sich die Achtung und Zuneigung aller seiner Vorgesetzten und Kollegen erworben.

Da unser Otto noch einer von der alten Kupferschmiede-Zunft ist, hat er unseren Lehrlingen viel von diesem schönen Handwerk mit auf den Weg geben können.

Wir alle wünschen ihm noch recht viele Jahre frohen Schaffens.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Kaufm. Angestellte Edith Schreiber mit Herrn Karl Kühlewind am 20. 2. 1957

Kantinenhilfe Helga Groffmann mit Herrn Manfred Schneider am 9. 3. 1957

Meister Heinz Dreier mit Frl. Renate Behrmann am 14. 3. 1957

Schiffbauhelfer Hubert Widera mit Frl. Wiltraud Ulbrich am 16. 3. 1957

Sattler Hans-Joachim Richert mit Frl. Ingrid Liermann am 16. 3. 1957

Stemmer Karl Schoop mit Frl. Margot Gross am 16 3. 1957

Schlosser Bernhard Lemmermann mit Frl. Eva Finke am 16. 3. 1957

Schlosser Heinz Bolzenius mit Frau Inge Zabel am 16. 3. 1957

Maschinenbauer Horst Stech mit Frl. Christa Arndt am 16. 3. 1957

Maschinenbauhelfer Hermann Cohrs mit Frl. Irma Schwarz am 23. 3. 1957

E'Schweißer Hans-Jürgen Gottschling mit Frl. Erdmute Schmidt am 28. 3. 1957

E'Schweißer-Anlerner Rolf Burmeister mit Frl. Lore Lindtner am 29. 3. 1957

Bohrer-Helfer Klaus Fiege mit Frl. Eva Gronau am 29. 3. 1957

Maschinenschlosser Kurt Müller mit Frl. Gisela Klement am 30. 3. 1957

Probierer Werner Hinz mit Frl. Ursula Kleinfeld am 30. 3. 1957

E'Schweißer-Anlerner Günter Noldt mit Frl. Lotte Ginette am 30. 3. 1957

Geburten:

Sohn:

E'Schweißer-Anlerner Uwe Heinrich am 9. 3. 1957

Elektriker Edgar Heckert am 9. 3. 1957

Anstreicher Herbert Nehm am 9. 3. 1957

Schiffbauer Heinz Büttner am 10. 3. 1957

E'Schweißer Hinrich Augustin am 11. 3. 1957

Nieter-Anlerner Horst Mielke am 11. 3. 1957

Werkstattschreiber Karl Bunk am 14. 3. 1957

Probier-Anlerner Ernst Möller am 18. 3. 1957

Schiffbauhelfer Harry Siedenborg am 18. 3. 1957

Maschinenbauer Joachim Hildebrandt am 20. 3. 1957

Hauer-Anlerner Bruno Zint am 27. 3. 1957

Tischler Gerd Baumann am 31. 3. 1957

Tochter:

Verschrauber Horst Graupmann am 1. 3. 1957

Ingenieur Gerhard Walter am 5. 3. 1957

E'Schweißer Gustav Lottis am 7. 3. 1957

Feuerwehrmann Harald John am 9. 5. 1957

Schlosser Erich Reinhold am 8. 3. 1957

Feuerwehrmann Harald John am 9. 3. 1957

E'Schweißer Fritz Zachrau am 15. 3. 1957

Vorarbeiter Hans Krohn am 19. 3. 1957

Schiffbauhelfer Erich Siebeneich am 23. 3. 1957

Seilbahnfahrer Heinrich Stiebing am 26. 3. 1957

Modelltischler Harry Krahmer am 27. 3. 1957

Seilbahnfahrer Gert Knorr am 28. 3. 1957

Wir gratulieren!

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum spreche ich hiermit der Betriebsleitung und allen daran Beteiligten meinen herzlichsten Dank aus.
W. Grund

Für die mir erwiesene Ehrung und Aufmerksamkeit anläßlich meines Ausscheidens spreche ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank aus.
H. v. Hülß

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung, meinen Vorgesetzten sowie allen Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank.
Theodor Watzlaw

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.
Fritz Heitfeld

Für die erwiesene Aufmerksamkeit anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen meinen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
Richard Tappendorf

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums in so überreichem Maße erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung sowie allen Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank.
Walter Richter, Lohnbüro Reiherstieg

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.
Elisabeth Lange

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.
Frau Elli Jürs und Familie

Für die erwiesene herzliche Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Carl Timm sagen wir unseren aufrichtigsten Dank.
Frau Anna Timm, geb. Koß
Karla Timm

Für die mir anläßlich des Ablebens meines Mannes Gustav Engelbrecht erwiesene Teilnahme sage ich meinen herzlichsten Dank.
Frau Karoline Engelbrecht

Wir gedenken unserer Toten

Carl Timm
Rentner
gest. 15. 3. 1957

Paul Jürs
Kranführer
gest. 30. 3. 57

Arthur Lange
Helfer im Hausbetrieb
gest. 28. 3. 1957

Walter Ladehoff
Schiffbauhelfer
gest. 31. 3. 1957

Otto Eichhorn
Rentner
gest. im März 1957

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

Inzwischen hat sich der neue Betriebsrat zusammengefunden. Umstürzende Veränderungen hat es nicht gegeben. Aus den Aushängen hat sicher jeder ersehen, wie sich der Betriebsrat zusammensetzt, so daß ich es Euch nicht noch einmal zu sagen brauche.

Nun brauchten eigentlich nur noch die Vertreter der Belegschaft im Aufsichtsrat gewählt zu werden, dann wäre Schluß mit der Wählerei bei uns. So ganz sicher ist das aber nicht, weil die Wahl bei uns dieses Mal angefochten worden ist. So müssen wir erst mal abwarten, wie das Verfahren vor dem Arbeitsgericht ausgeht. Vielleicht wird noch mal gewählt.

Wenn sich nur ein Teil der Behauptungen der Klage als richtig erweisen sollte, wäre das nicht sehr schön. Leider hatte sich schon unsere letzte Betriebsversammlung zu einer recht einseitigen Wahlkundgebung entwickelt, in der mit höchst unsachlichen Argumenten hantiert wurde. Da wurden CDU, Betriebsleitung und Liste II fröhlich in einen Topf gesteckt. Und das deswegen, weil Direktor Gräber auch einmal im Haus Rissen gewesen ist, um sich den Vortrag eines evangelischen Theologen anzuhören. Dabei mußten die Redner wissen, daß sich in Rissen Angehörige aller Parteien und Organisationen treffen. Auch Gewerkschaftsfunktionäre und SPD-Politiker haben sich dort eingefunden, nicht nur als Zuhörer, sondern sogar als Referenten. Aber so ist das nun. Wenn zwei dasselbe tun, ist es nicht dasselbe. Und Demokratie ist eine schwere Sache. Es gibt Leute, die sich Demokraten nennen und doch jede noch so sachliche Opposition als „undemokratisch" ablehnen. Schließlich muß ja jeder seine Meinung sagen können. Oder vielleicht nicht?

Es ist im übrigen bedauerlich, daß so viele Betriebsangehörige von der einzigen Möglichkeit, im Betrieb im Rahmen des Betriebsverfassungsgesetzes mitzureden, keinen Gebrauch gemacht haben. Eine hohe Zahl von DWern hat nicht gewählt. Vielleicht liegt darin eine Kritik. Auf jeden Fall sollte man sich darum bemühen, alle Betriebsangehörigen zu interessieren und zu Wort kommen zu lassen. Sonst kann die Demokratie leicht zur Farce werden.

Wir haben in unserem öffentlichen Leben ohnehin schon genug Erscheinungen, die zum Nachdenken in dieser Richtung anregen könnten. Es muß doch als recht bedenklich angesehen werden, wenn z. B. Parlamentsabgeordnete und auch Minister von irgendwelchen Organisationen außerhalb des Parlaments unter Druck gesetzt werden, damit sie sich den Wünschen dieser Organisationen entsprechend in dienstlichen Angelegenheiten entscheiden. Dabei sollten doch Minister nur dem Parlament und Parlamentarier nur ihrem Gewissen verantwortlich sein.

Auf der gleichen Ebene liegt es, wenn öffentliche Gelder für Bauten oder „Kunstwerke" ausgegeben werden, über deren Zweckmäßigkeit und Schönheit weite Kreise unseres Volkes ihre eigene Meinung haben.

Nun aber Schluß mit diesen Betrachtungen!

Es ist ja noch von einigen Ereignissen, die uns auf der Werft ganz unmittelbar betreffen, zu berichten. Da ist zunächst zu verzeichnen, daß die im Zusammenhang mit dem Bau eines neuen Großhelgen erforderlichen Arbeiten schon heftig im Gange sind. Unsere Belegschaft in Finkenwerder hört täglich die „Geräusche" der Rammarbeiten. Inzwischen ist auch ein fünftes Dock ausgelegt worden, so daß wir in Finkenwerder jetzt drei Docks haben. Das neue Dock hat eine Hebefähigkeit von 6000 t. Das sechste Dock, das ein Großdock auch für größte Schiffe sein wird, wird demnächst folgen.

Über Einzelheiten hinsichtlich unserer Pläne werden wir hoffentlich im Mai nach der Hauptversammlung berichten können.

Inzwischen sind auch die Vorbereitungen der DW-Urlaubsreisen abgeschlossen. Im Mai werden die ersten Urlauber auf die Reise gehen. Hoffentlich können sich unsere Reisenden auch in diesem Jahr in unbeschwerten Urlaubswochen wieder erholen und in Bayern und im Harz Kraft für ein neues Arbeitsjahr sammeln.

Leider enthält unsere monatliche Chronik auch wieder einige unerfreuliche Dinge. Da waren z. B. wieder einige Einbrüche in Kleiderspinde. In einem Fall ist einem unserer Betriebsangehörigen die gesamte Garderobe, darunter ein Ledermantel, bis auf seine Hose und den Pullover gestohlen worden. Auch das Geld war weg.

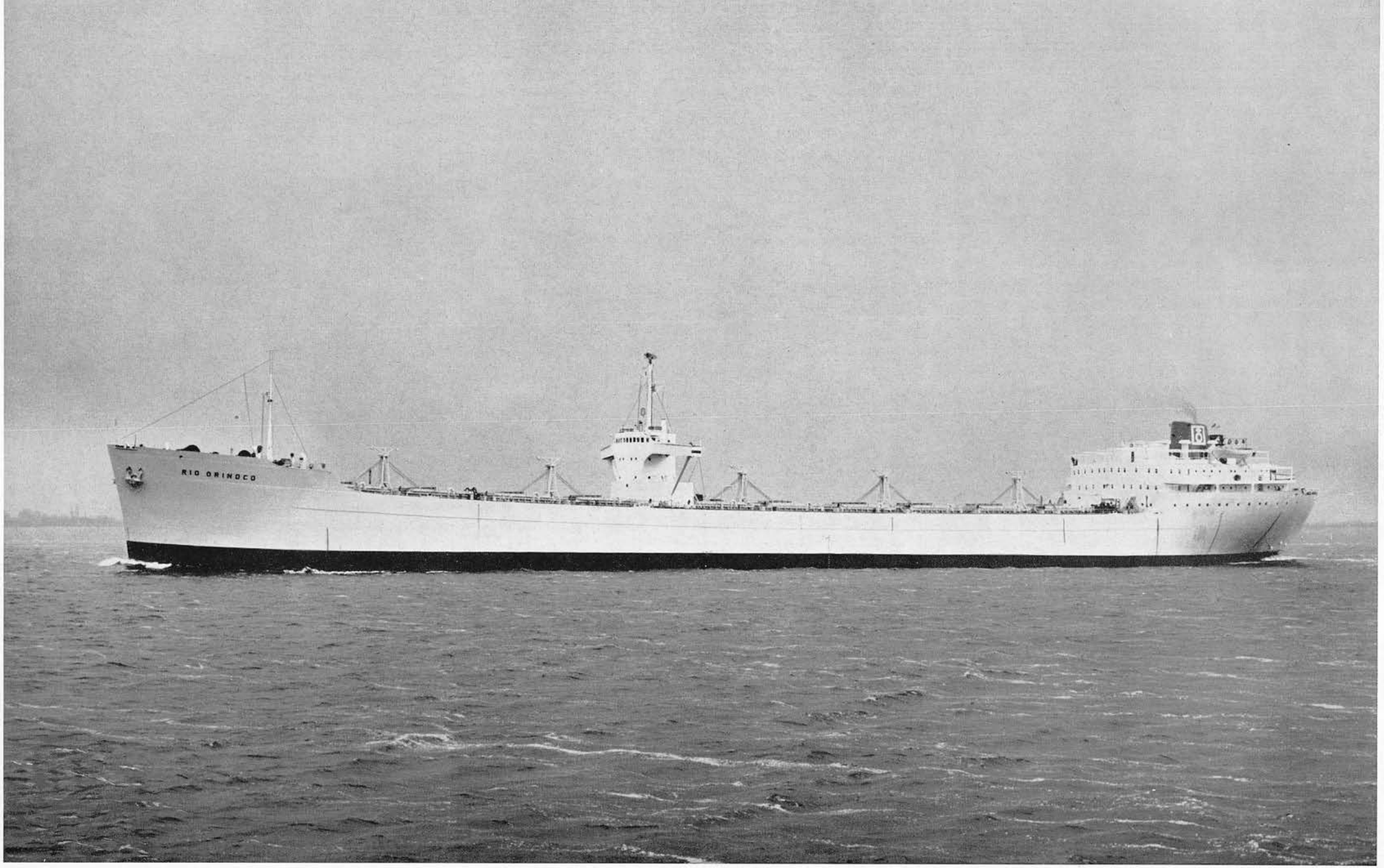
Auf dem Parkplatz Teufelsbrück hat es ein anderer wieder mal fertig bekommen, seinen Kollegen Benzin aus den Tanks zu stehlen. Hoffentlich gelingt es in allen Fällen, die Lumpen ausfindig zu machen und sie der gerechten Bestrafung zuzuführen. Kameradendiebstahl ist immer noch eine ganz üble Angelegenheit.

Und nun noch eine Bitte an die Motorradfahrer, die ihre Räder auf dem Parkplatz an der Teufelsbrücke abstellen: Ihr wißt, daß der Parkplatz überfüllt ist. Rund 100 Pkws sind jeden Tag da. Fast alle Fahrzeuge gehören Betriebsangehörigen. Für Euch Motorradfahrer, Mopedisten und Rollerbesitzer ist ein Motorradkeller in der Baron-Voght-Straße ausgebaut. Dort ist wenigstens vorläufig noch für jeden von Euch Platz. Ich bitte Euch, gebt den Parkplatz an der Teufelsbrück frei und stellt Eure Maschinen in den Fahrradkeller, damit der Parkplatz vollständig für die Pkws zur Verfügung gestellt werden kann. Ich weiß, daß dadurch nur Raum für etwa sechs bis acht Pkws gewonnen wird. Trotzdem! Und außerdem besteht die Gefahr, daß sonst die Polizei eingreift. Das hätte zur Folge, daß manch eine Strafverfügung mehr ausgeschrieben würde. Die Polizei war so freundlich, uns zu bitten, die Sache innerbetrieblich allein zu regeln. Also, tun wir es! Außerdem bemühen wir uns um eine grundsätzliche Regelung des Parkplatzproblems. Darüber nächstens mehr!

Wenn diese Zeilen in Eure Hände gelangen, liegt das Osterfest schon hinter uns. Hoffentlich hat ein jeder an den vier freien Tagen, die das Fest mit sich brachte, die nötige Entspannung gefunden! Im Mai wieder mehr!

Es grüßt Euch herzlichst

Euer Klabautermann



ERZ-TURBINENSCHIFF „RIO ORINOCO"