

5|57

Noch eine Antwort auf die Rundfrage vom Januar 1957

Die Deutsche Werft, ganz kott "DW", in Finkendörp un Reiherstieg baut an de Elw, nich wiet von See, de schönsten Scheep, un de Regie hett Dr. Scholz, de is bekannt, ick glöw nich blos in'n dütschen Land, denn baut ward för de ganze Welt, un dat bringt Arbeit un veel Geld. Ja, dat is got so, dat is recht, sünst güngt uns all' man bannig schlecht. Poor dusend Lüd, mit Fru un Kinner staht bi "DW" jo ok noch hinner. Leb'n woll'ns all', wenn't geiht recht got, denn hungern is 'ne grote Not. "Veel Lüd — veel Meinung", dat's wohl wohr, doröber is sich jeder klor. denn: "Allen Leuten Recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann!" Ok bi de Zeitung ward so sien, denn dor steiht würklich veeles in. wat veel gern leest, so allerhand von Wark un Warft un Schippbauland. Ick finn, wat fehlt, dat ward noch kommen; denn an een Strang treck'n see all tosamen. Gaht mang de Lüd, hört in d' Gewerk! Un wat's dor red'n, is lang keen Quark, un bringt dat, stellt to Diskuschon, de ganze Warft gewinnt dorvon. Wat all's noch möt, wie'd all's sall sin, dat bringt bestimmt de Rundfrag rinn. So wünsch' ick Freud in jedes Hus dörch unsere Zeitung - ganz ton Schluß.

Otto Heuer



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

17. Jahrgang · Nr. 5 · 31. Mai 1957

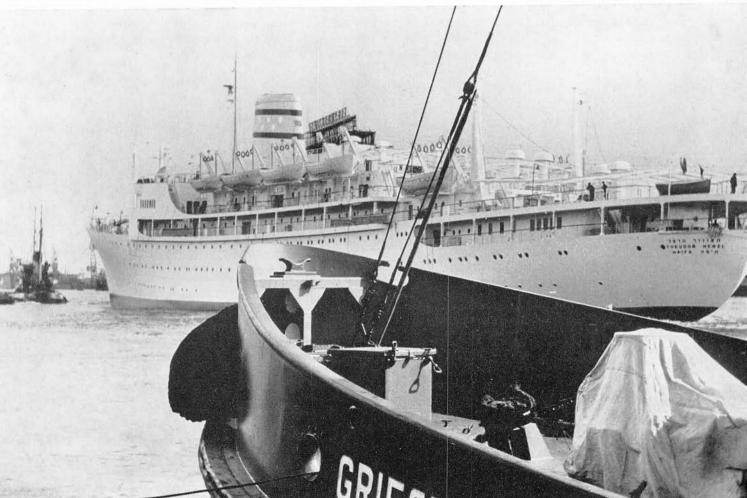
Was die letzten Wochen brachten

Die technische Probefahrt der "Theodor Herzl" am 12. und 13. April 1957 in der Nordsee war ein voller Erfolg. Die Erprobungen wurden in Gegenwart der Vertreter der Klassifikationsgesellschaften peinlich genau vorgenommen. Es waren auch nicht die geringsten Beanstandungen zu erheben.

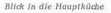
Nach Rückkehr des Schiffes in den Werfthafen wurden die letzten Rest-Arbeiten für die Einrichtung der Räume zu Ende geführt und die Verproviantierung für die erste

ahme Herzberg 212/3701

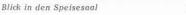
Die "Theodor Herzl" wird zur Überseebrücke verholt











Ausreise vorgenommen. Am 29. April konnte das schmucke Schiff auf die erste Reise gehen. Ab Hamburg war bereits eine größere Anzahl Passagiere an Bord. Mehr als 300 Gäste der Reederei und der Werft machten die Reise bis nach Cuxhaven mit.

In London war dieses jüngste Schiff der "Zim Israel Navigation Company Ltd.", Haifa, Gegenstand der Bewunderung. Viele Interessenten, darunter Regierungsmitglieder und der Lord Mayor von London, haben die "Theodor Herzl" eingehend besichtigt. Allseitig wurde die Leistung unserer Werft anerkannt. Englische Zeitungen brachten zum Ausdruck, daß die Bauzeit außerordentlich kurz gewesen sei.

Die "Theodor Herzl" ist das erste reine Passagierschiff, das wir nach dem Kriege gebaut haben.

Am 9. Mai 1957 fand der Stapellauf eines Schwesterschiffs der "Theodor Herzl" (Bau-Nr. 717) statt. Eine Vielzahl von Gästen kam zu uns, um dieses Ereignis mitzuerleben. Unsere Finkenwerder Belegschaft war ziemlich vollständig zur Stelle.

Nach der Begrüßungsansprache von Dr. Scholz ergriff Ge-

sandter Dr. Shinnar das Wort. Er dankte vor allem unserer Belegschaft für ihre Leistung.

Baronin von Oppenheim-Köln taufte das Schiff auf den Namen "Jerusalem".

Im Ausrüstungshafen wird jetzt eifrig gearbeitet, damit auch die "Jerusalem" in wenigen Monaten abgeliefert werden kann.

Am 14. Mai fand die bereits angekündigte Hauptversammlung und die Verabschiedung des Jahresberichts für das Geschäftsjahr 1956 unseres Unternehmens statt. Über das Ergebnis und seine Bedeutung für die weitere Zukunft werden wir an anderer Stelle berichten.

Am 16. Mai 1957 wurde dem langjährigen Leiter unseres Schiffbaubüros, Dipl.-Ing. Wilhelm Weingart, von der Technischen Universität Berlin die Würde eines Ehrendoktors verliehen

Wir von der DW wissen, daß diese Ehrung, die gleicherweise die ganze Deutsche Werft ehrt, einem um den Schiffbau hochverdienten Manne zuteil geworden ist, und freuen uns mit ihm. Am 22. Mai fand der Stapellauf des Vorschiffes Bau-Nr. 712 statt.

Die "Jerusalem" vor dem Stapellauf





Die "Jerusalem" schwimmt

(Aufnahme S. Günther, Gew. 226)

Was die nächsten Wochen bringen sollen

Am 4. Juni 1957 wird der Stapellauf Bau-Nr. 715 stattfinden, Bau-Nr. 715 ist ein Schwesterschiff der "Rio Orinoco".

Der 6. Juni 1957 wird uns den Stapellauf Bau-Nr. 709 (14750 t) bringen, einem Schwesterschiff der Anfang des Jahres abgelieferten Motorschiffe "Har Carmel" und "Har Gilboa".

Mitte Juni 1957 soll im Dock die Taufe des Erzschiffs Bau-Nr. 712 erfolgen.

Für den 25. Juni 1957 ist der Stapellauf des Vorschiffs Bau-Nr. 713 geplant, dessen Hinterschiff vor einigen Wochen zu Wasser gelassen wurde und sich seitdem in der Ausrüstung befindet. Der Neubau gehört zur Orinoco-Klasse, Turbinen-Erzfrachtern von je 35 500 t Tragfähigkeit.

Gleiche Dividend

Am 14. Mai 1957 fand die Jahreshauptversammlung unserer Aktionäre statt, in der der festgestellte Jahresabschluß vorgelegt wurde. Der von Dr. Scholz erstattete Bericht und der Vorschlag, aus dem Reingewinn eine Dividende von 10 % auf das Aktienkapital auszuschütten, wurde vom Aufsichtsrat gebilligt und vom Vorstand der Hauptversammlung zur Genehmigung vorgelegt.

Der Aufsichtsrat wurde neu gewählt.

Aufsichtsrat und Vorstand wurde Entlastung erteilt. Der Aufsichtsrat besteht nunmehr aus den Herren:

- 1. Dr. Hermann Reusch, Vorsitzer
- 2. Dr. Friedrich Spennrath, stellv. Vorsitzer
- 3. Werner Dietrich Ahlers
- 4. Eduard v. Banck
- 5. Dr. Hans C. Boden
- 6. Dr. Hermann Kellermann

zu dem die von der Belegschaft gewählten Herren Franz Hofmeister (Mitglied des Betriebsrats) Fred Suhr (Betriebsratsvorsitzender)

und Dr. Wilhelm Kröger (Vertreter der IG Metall) als Arbeitnehmer-Vertreter treten.

Die Gültigkeit der Wahl der Belegschaftsvertreter steht im Augenblick noch nicht fest, da die Wahl der Vertreter der Belegschaft von einer Gruppe von Arbeitnehmern beim Arbeitsgericht angefochten worden ist. Wenn das Arbeitsgericht zur Feststellung der Ungültigkeit der Betriebsratswahl kommen sollte, muß Neuwahl erfolgen. Zunächst muß die Entscheidung des Arbeitsgerichts abgewartet werden.

Zum Abschlußprüfer für das laufende Geschäftsjahr ist der bisherige Prüfer von der Hauptversammlung wiedergewählt worden.

Es hat sich bei uns in den letzten Jahren die Übung herausgebildet, einige Tage vor der Hauptversammlung den Geschäftsbericht in einer Pressekonferenz zu erläutern. Auch in diesem Jahr haben wir die Vertreter der wesentlichen Wirtschaftsblätter bei uns begrüßen können. Im Rahmen seiner Erläuterungen wies Dr. Scholz darauf hin, daß der Auftragsbestand der DW am Jahresende 68 Schiffe mit 1 567 410 tdw aufwies. Diese Schiffe verteilten sich auf

- 10 Turbinenerzschiffe von je 35 500 tdw,
- 16 Turbinentanker von 32 000 bis 45 000 tdw,
- 5 Motortanker von je 19 300 tdw,
- 2 Fahrgastschiffe mit Turbinenantrieb mit 17 600 BRT,
- 35 Frachtschiffe mit Motor- oder Turbinenantrieb von insgesamt 452 000 tdw.

In den ersten vier Monaten des Jahres sind bereits Schiffe mit über 100 000 tdw zur Ablieferung gekommen.

Dr. Scholz erklärte, daß sich auch die Deutsche Werft dem Zuge der Zeit zum Bau von großen und größten Schiffen nicht verschließen könne. Damit sei die Notwendigkeit eingetreten, die bisherige obere Grenze, die für uns bei Tankern bei 45 000 t lag, zu erweitern.

Bereits vor der Suezkrise hatten die Kreise der Olwirtschaft aus den verschiedensten Gründen für den Bau größerer Schiffe plädiert. Die heute der DW vorliegenden Anfragen verlangen Schiffe von 65 000 t und mehr. Da die DW Wert darauf legen muß, auch in Zukunft eine Großschiffswerft zu bleiben, sind wesentliche Erweiterungen unserer Werftanlagen in Finkenwerder in Aussicht genommen. Die DW ist dabei in der glücklichen Lage, ruhig und vorbedacht zu planen, da die vorhandenen Aufträge mit den vorhandenen Anlagen bewältigt werden können.

Das Erweiterungsprogramm umfaßt den Bau einer Schiffbauwerkstatt für schwere Bleche, den Bau eines großen Schwimmdocks von 27 000 t Hebefähigkeit sowie den Bau notwendiger Kranbahnen in einer Gesamtlänge von rund 600 m. Die Arbeiten für den Bau des Großhelgen werden so rechtzeitig gefördert werden, daß die Inbetriebnahme spätestens im Frühjahr 1959 erfolgen kann. Zu diesem Zeitpunkt wird die DW in der Lage sein, Schiffe jeder Art und Größe zu bauen. Natürlich erfordert die Erfüllung



Dr. Scholz erläutert den Geschältsbericht

ie im Vorjahr

dieses Programms erhebliche Mittel. Dr. Scholz rechnet mit etwa 50 Millionen DM, die notwendigerweise aufzuwenden sind, um der Werft ihre heutige Bedeutung zu bewahren und der Belegschaft ihre Arbeitsplätze zu erhalten und, wenn möglich, ihre Zahl noch um weitere 1000 bis 2000 zu erhöhen.

In diesem Zusammenhang wies Dr. Scholz darauf hin, daß es bisher bedauerlicherweise nicht gelungen sei, den Zeitverlust, der durch die Arbeitszeitverkürzung eingetreten sei, auszugleichen.

Für Löhne und Gehälter wurden im Jahre 1956 einschl. der gesetzlichen sozialen Abgaben für Berufsgenossenschaft, Arbeitgeberanteil für Sozialversicherung usw. 60 197 956,85 DM aufgewendet.

Der Gewinn beläuft sich auf 1 310 500,— DM. Er setzt sich aus einem Gewinnvortrag in Höhe von 421 200,— DM aus dem Jahre 1955 und dem Gewinn des Jahres 1956 in Höhe von 889 300,— DM zusammen. 110 500,— DM werden auf neue Rechnung vorgetragen. 1 200 000,— DM werden als Gewinn an die Aktionäre verteilt, entsprechend einer Dividende von 10 %. Der verteilte Gewinn entspricht etwa dem Betrag, der von der Werft im Jahre für Beschaffung von Arbeitskleidung und Reinigung und Reparatur der Arbeitskleidung ausgegeben wird. Die freiwilligen sozialen Aufwendungen, die der Belegschaft zugute kamen, haben einen Betrag von 4 203 226,11 DM erfordert.

Dr. Scholz erinnerte daran, daß die Aktionäre in den Jahren zwischen 1945 und 1951 keinen Pfennig Dividende bekommen haben. Es gehöre schon einige Geduld dazu, sein Geld einem Industrieunternehmen zu überlassen, weil die Verzinsung schlechter sei als sonst irgendwo. Unsere Aktien stehen heute auf 235. Wenn also jemand für 1000,— DM Aktien kaufen wolle, müsse er dafür 2350,— DM bezahlen. Die Dividende gehe aber bekanntlich nur nach dem Nennwert von 1000,— DM. Die Aktionäre bekommen also für eine Aktie zum Nennwert

von 1000,— DM 100,— DM Dividende, so daß in Wirklichkeit eine Verzinsung von 4,25 % vorliegt, ein sehr bescheidener Betrag gegenüber dem Risiko für das in einem Industrieunternehmen angelegte Kapital. Es war daher nicht zu verwundern, daß auch in der Hauptversammlung Klage von einem Aktionär über die zu geringe Gewinnausschüttung geführt wurde.

Im Laufe der Unterhaltung mit den Schriftleitern kamen verschiedene Probleme zur Sprache, deren Überwindung unserem Betrieb im Augenblick erhebliche Schwierigkeiten bereiten.

Da war einmal der Streik der Stahlarbeiter in den USA, die unliebsame Verzögerungen in der Belieferung mit Schiffbaublechen zur Folge hatten. Nach den Stahlarbeitern streikten in den USA die Hafenarbeiter, so daß die inzwischen fertig gewordenen Bleche nicht verladen wurden. Wir waren dadurch gezwungen, unseren Helgenbelegungsplan völlig zu ändern. Trotzdem waren Verzögerungen nicht zu vermeiden. Auch der Streik in Schleswig-Holstein hatte seine Auswirkungen auf uns, da einige Zulieferer, die wichtige Teile zu liefern hatten, bestreikt wurden.

Andere Schwierigkeiten lagen darin, daß im Laufe des Jahres Aufträge abgewickelt wurden, die zu Festpreisen hereingenommen worden waren. Schließlich wies Dr. Scholz darauf hin, daß der Anteil des Auslandes an unserem Auftragsbestand rund 80 % beträgt. Die deutschen Reeder seien leider infolge der Situation auf dem Kapitalmarkt im Augenblick kaum in der Lage, nennenswerte Aufträge zu erteilen.

Eine gemeinsame Kaffeetafel, bei der natürlich die Erörterungen weitergingen, beschloß die Pressebesprechung.

Abschließend möchte ich darauf hinweisen, daß wir in das 40. Geschäftsjahr eingetreten sind. Im Juni 1958 werden wir auf ein 40jähriges Bestehen zurückblicken können.

Allers

Direktor Reisse führt die Pressevertreter über die Werft



Was tue ich, wenn ein Feuer ausbricht?

oder:

Wie kann ich helfen, ein Feuer zu verhüten?

Bei der in der letzten Zeit durchgeführten Befragung der Belegschafter über die künftige Zusammenstellung, Aufmachung und Gestaltung unserer DW-Zeitung ist mir von unserem Klabautermann mitgeteilt worden, daß eine ganze Reihe von Betriebsangehörigen wissen möchte, wie sie sich bei Ausbruch eines Feuers verhalten müssen und evtl. aktiv eingreifen können.

Vorweg möchte ich zu diesem Thema bemerken, daß seitens der Betriebsleitung alles für die Sicherheit der Belegschafter und des Betriebes in feuertechnischer Hinsicht getan wird, wobei keine Mittel gescheut werden.

Wir unterliegen auch als Großwerft genau wie jeder andere Großbetrieb den behördlichen Bestimmungen. Für die Durchführung und Innehaltung der uns auferlegten Sicherheitsmaßnahmen werden seitens der hierfür zuständigen Behörden wie Feuerlöschamt, Gewerbeaufsichtsamt, Baubehörde usw. laufend Kontrollen durchgeführt.

Wie kann ich nun als DW-Angehöriger bei einem Feuer helfend eingreifen? Hier ist zunächst festzustellen, daß die Hauptaufgabe einer Betriebsfeuerwehr in der Feuerverhütung liegt. An diesem Punkte beginnt auch schon die Möglichkeit für die aktive Mithilfe aller Betriebsangehörigen. Sie fängt bei der Beachtung und Einhaltung aller Feuer- und Sicherheitsbestimmungen an. Also: Vorsicht mit offenem Licht und Feuer. Bei Schweiß-, Brennund Lötarbeiten dafür Sorge tragen, daß der Arbeitsplatz und die nähere Umgebung sauber und frei von leicht brennbaren Gegenständen wie Olrückstände, Twist, Papier, Verpackungsmaterial u. dgl. sind. Genau so überzeuge sich jeder vor Arbeitsbeginn an seinem Arbeitsplatz von dem Zustand der angrenzenden Räume. Dort können auch brennbare Materialien, Isolierungen u. dgl. sein

Wenn an den besonders gefährdeten Stellen wie auf den Schiffen, in Kühlräumen, Maschinenräumen, holzbearbeitenden Betrieben, Malerei, Lackiererei, Olkeller usw. mit offener Flamme gearbeitet werden soll, ist der Feuerwache vor Arbeitsbeginn Meldung zu machen. Nach einer Überprüfung des Arbeitsplatzes durch die Feuerwehr und Bereitstellung genügender Feuerlöschmittel, evtl. Gestellung einer Brandwache, kann mit den Arbeiten begonnen werden. Was schließlich jedem geläufig sein sollte: das Rauchen ist an den oben angeführten Arbeitsplätzen wegen der erhöhten Feuersgefahr grundsätzlich verboten. Es ist dem kleinsten schwelenden Feuer Beachtung zu schenken. Im Anfang läßt es sich leicht austreten oder mit einem Eimer Wasser ausgießen. Sollte das mit den kleinen Mitteln nicht mehr möglich sein, so sind für Entstehungsbrände im Betrieb und in den Gebäuden sowie auf Neubau- und Reparaturschiffen in genügender Anzahl Handfeuerlöscher für den ersten Angriff vorhanden.

Wesentlich ist, daß die Feuerwehr umgehend benachrichtigt wird. Erstens, damit kein unnötiger Zeitverlust entsteht, falls das Feuer mit den Kleinlöschgeräten nicht mehr bewältigt werden kann, und zweitens, damit benutzte Handfeuerlöscher sofort wieder gefüllt und einsatzbereit an ihren Standort gebracht werden können. Bei der Vielzahl der Apparate, etwa 650 Stück, ist es nämlich nicht möglich, eine tägliche Überprüfung auf Einsatzfähigkeit der einzelnen Handfeuerlöscher vorzunehmen. Über die Handhabung und Anwendungsmöglichkeiten der einzelnen Apparate ist eine Bedienungsanweisung auf jedem Apparat aufgeklebt. Da nun eine Neufüllung der Apparate für unseren Betrieb stets mit Kosten verknüpft ist, so ist es wohl für jeden Einsichtigen eine Selbstverständlichkeit, daß ein Handfeuerlöscher nur im Notfall gebraucht wird. Ich erwähne das, weil es schon vorgekommen ist, daß selbst Nietöfen bei Arbeitsschluß mit Feuerlöschern ausgespritzt wurden.

Für den Notfall der Alarmierung der Feuerwehr stehen dem Betrieb 11 werkseigene Feuermelder zur Verfügung. Weiter sind diverse telefonische Notrufstellen im Betrieb verteilt und durch deutliche Beschriftung und Hinweisschilder kenntlich gemacht. Sollte eine Alarmierung telefonisch erfolgen, so wird um eine genaue Angabe über Art und Ort gebeten; denn bei unserem Sektionsbau kommt es laufend vor, daß ein Schiffsteil am Ausrüstungskai und das Vorschiff derselben Bau-Nr. noch auf den Helgen liegt.

Weitere Kapitel sind das Nichtabschalten elektrischer Heizkörper und unbeaufsichtigt gelassene Feuerstellen nach Arbeitsschluß. Selbst hochkerzige Glühlampen haben schon, wenn in unmittelbarer Nähe leicht brennbare Materialien lagen, zu Schadenfeuer geführt. Ebenso kommt es immer wieder vor, daß Betriebsangehörige sich selbst ohne Wissen der hierfür zuständigen Stellen zusätzlich Brenn- und Heizstellen mit Gas oder sonstige Energiequellen schaffen. Da dieses in vielen Fällen unsachgemäß ausgeführt wird, liegt auch hier ein großer Gefahrenpunkt und kann für den betreffenden Betriebsangehörigen, wenn der Nachweis einer Fahrlässigkeit erbracht wird, unangenehme Folgen haben. Von dem unnötigen Energieverbrauch, der ja auch bezahlt werden muß, soll hier noch gar nicht geredet werden.

Zum besseren Verständnis möchte ich noch einen Fall, den ich selbst vor kurzer Zeit festgestellt habe, erläutern: In einer Montagebude brannten am Sonnabend bei Arbeitsschluß um 13.00 Uhr zwei große elektrische Heizkörper. In unmittelbarer Nähe lagen Arbeitszeug, Putzlappen usw. Diese Heizkörper hätten bis zum Montag morgens um 7.00 Uhr, also 42 Stunden, unnötig gebrannt und wären somit ohne Aufsicht gewesen. Was dabei alles passieren kann!

Über den Aufbau und das allgemeine Aufgabengebiet einer Betriebsfeuerwehr zu schreiben, ist nicht Sinn dieser kleinen Abhandlung. Erwähnen möchte ich aber noch, daß alleine im Berichtsmonat März 1957 26 Entstehungsbrände rechtzeitig bemerkt und gelöscht werden konnten.

Ober-Brandmeister Hennig



Brücke "Rio Orinoco"

Die großen Erzschiffe der "Orinoco-Klasse" Bauart Deutsche Werft - 35000 tdw

Unter den großen Frachtschiffen für die Beförderung von Massengut wie Kohle, Getreide, Kali, Phosphat und Bauxit gehören die Erzschiffe zu den größten Schiffseinheiten, die sich gegenwärtig auf den Seeschiffswerften im Baubefinden.

Neben den Tankern, die heute einen Anteil von mehr als 40 % der Welthandelsflotte von 105 Millionen BRT in Anspruch nehmen, hat die Erzflotte in den letzten Jahren eine ungewöhnlich starke Entwicklung genommen. Der Ausgang des 2. Weltkrieges hat in allen Industriestaaten eine außergewöhnliche Steigerung des Eisen- und Stahlbedarfs hervorgerufen zur Befriedigung der Bedürfnisse der Rüstungsindustrie, des Wohnungs- und Wegebaues, der Flughäfen, des Schiffbaues und vieler anderer Industriezweige.

Da ein Teil der Industriestaaten den vorliegenden Erzbedarf nicht mehr aus eigenen Vorräten zu decken vermag oder bemüht ist, die im eigenen Lande vorhandenen Vorräte zu schonen, hat man ausländische Vorkommen erschlossen, für die allein für den Bedarf der USA, als dem größten Stahlerzeuger der Welt mit einer Rohstahlproduktion von über 120 Millionen t im Jahr, der Transport von etwa 200 Millionen t Erzen erforderlich wird.

Als wichtigste Vorkommen für den amerikanischen Markt kommen heute Labrador, Westafrika und Venezuela in Frage, für die als Ausfuhrhafen in der Reihenfolge der vorgenannten Lagerstätten die Häfen Seven Islands am unteren St. Lorenzstrom, Monrovia in Liberia und das Mündungsgebiet des Orinoco entwickelt worden sind.

Während die beiden ersten Häfen zwar über genügend Wassertiefe verfügen, um Erzschiffe größten Tiefgangs aufzunehmen, besitzt das Orinoco-Delta z.Z. nur eine Wassertiefe von etwa 26 Fuß, die sich die Amerikaner mit großen Kosten bemühen, auf etwa 32—34 Fuß zu vertiefen, um Schiffen von 34 000 bis 35 000 t Tragfähigkeit den Zugang zu den Lagerstätten zu ermöglichen.

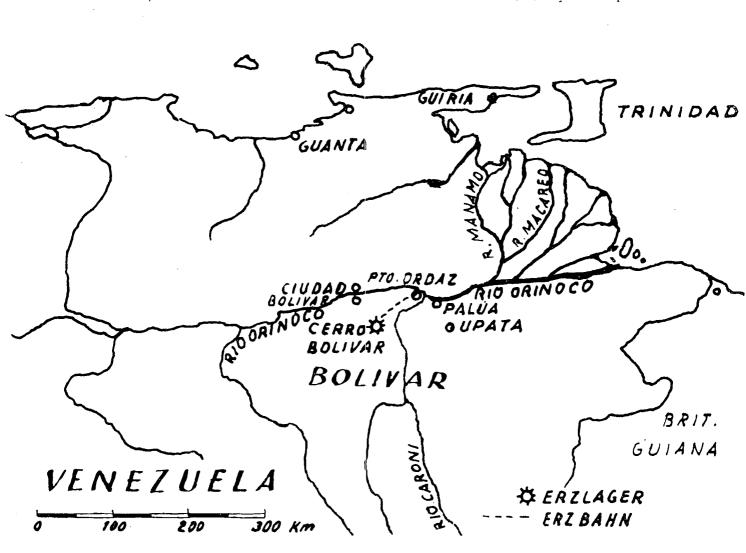
Da genau wie im Tankerbau die Transportkosten je Tonne Ladung mit der Größe des Schiffes erheblich sinken, sind auch in der Erzschiffahrt die Schiffseinheiten in den letzten Jahren ganz ungewöhnlich gestiegen und werden im Augenblick nur durch die Tiefenverhältnisse der Löschund Ladehäfen bestimmt. Die obere Grenze der Erztransporter liegt heute bei 80 000 bis 100 000 tdw, beschränkt sich aber z. Z. für diese Größe auf nur wenige Einheiten, da eine ganzjährige Verwendung von Schiffen dieser Größe auf wenige Häfen und Verladeplätze beschränkt ist.

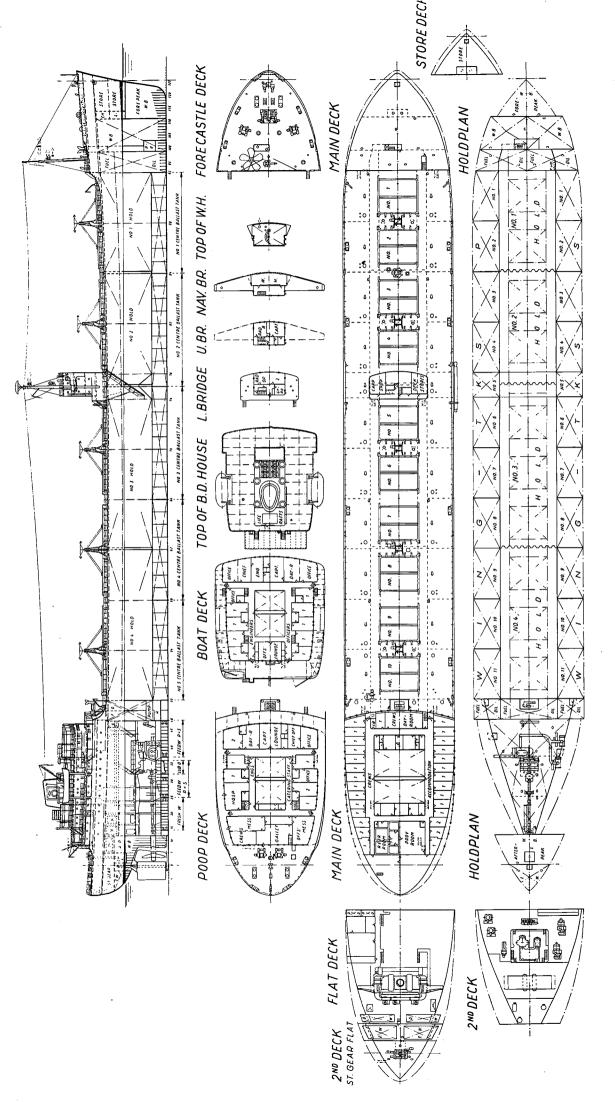
Als Schiffe normaler Größe in der großen Erzfahrt können heute Einheiten von 30 000 bis 40 000 tdw angesprochen werden, wie sie die Deutsche Werft unter anderem in einer Serie von zehn Schiffen von je 35 000 t Tragfähigkeit für die International Hendy Corporation, Los Angeles (USA), in Auftrag hat und von denen das erste Schiff, unsere Bau-Nr. 711, vor wenigen Wochen als "Rio Orinoco" zur Ablieferung gekommen ist.

Da das Schiff inzwischen seine erste Ladereise von Venezuela nach der Ostküste der USA vollendet hat, über die uns ein Drahtbericht der Reederei vorliegt, der sich außerordentlich lobend über das Verhalten des Schiffes in See und seine Lösch- und Ladeeinrichtungen ausspricht,

"New York, 18th April 1957

"Rio Orinoco' has now completed round voyage on venezuelan rivers with report from our representatives that she handled beautifully in all respects and maneu-





UBERSICHTSPLAN "RIO ORINOCO"



Bild 1: Stapellauf des Hinterschiffes der "Rio Orinoco"

(Werkfoto)



(Werkfoto)

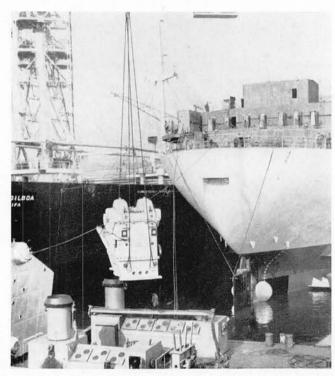




Bild 3:

Das Einschwimmen der

beiden Schiffsteile in das Dock

zum Zusammenbau

verability was excellent please accept our congratulations and convey our appreciation to all of your associates at Deutsche Werft. Allen Cameron"

Ubersetzung: New York, 18. April 1957

S.S. "Rio Orinoco" hat soeben die erste Rundreise nach den Venezuelagewässern beendet. Nach dem uns von unseren Vertretern vorliegenden Bericht hat sich das Schiff in jeder Hinsicht wundervoll benommen, die Manövrierfähigkeit war ausgezeichnet. Bitte nehmen Sie unsere Glückwünsche entgegen und übermitteln Sie unsere Wertschätzung allen Ihren Mitarbeitern auf der Deutsche Werft.

soll im nachstehenden ein kurzer Bericht über die Hauptmessungen des Schiffes und seiner technischen Einrichtungen gegeben werden.

Die Deutsche Werft hatte 1955 den Bau von 10 Erzschiffen für die Hendy International Corporation in Auftrag genommen, von denen am 27. März 1957 als erstes Schiff der Serie die "Rio Orinoco" der Transworld Carriers Inc., Panama, nach erfolgreicher Probefahrt abgeliefert wurde.

Der Bau wurde in enger Zusammenarbeit mit den Auftraggebern durchgeführt, da die Schiffe der Rio-Klasse den Abtransport der Eisenerze aus den erst jüngst erschlossenen venezolanischen Erzfeldern vornehmen sollen, ein Dienst, der wegen der langen Revierfahrt auf dem Rio Orinoco ganz besondere Anforderungen an die Schiffseigenschaften stellt.

Meldungen von ungewöhnlich großen Erzvorkommen in Venezuela hatten in der zweiten Hälfte des letzten Jahrzehnts die Welt aufhorchen lassen. Die damals im Hinblick auf die Ergiebigkeit der neu entdeckten Erzvorkommen gesetzten Hoffnungen wurden in den folgenden Jahren noch weit übertroffen. Bereits 1954 überstieg die Erzförderung Venezuelas die Kanadas, des bis dahin größten Erzlieferanten der Vereinigten Staaten.

Die Erschließung der Erzfelder Venezuelas ist amerikanischer Pionierarbeit zu danken. Der Hauptfundort liegt tief im Landesinnern auf dem Cerro Bolivar, einer Bergkette südlich des Rio Orinoco nahe der Einmündung des Rio Caroni. Die Erzader hat eine Mächtigkeit von 160 m und erstreckt sich auf der Kuppe des Cerro Bolivar über ein Gebiet von etwa 10 Quadratkilometern. Das Erz, das einen Fe-Gehalt von 60—70 % aufweist, kann im Tagebau gewonnen werden.

Die Schwierigkeiten der Ausnutzung dieser reichen Mine liegt im wesentlichen im Abtransport des Erzes. Die Orinoco-Mining Co., eine Tochtergesellschaft der United States Steel Corp., ist dieses Problems Herr geworden, indem sie, im Gegensatz zur Iron-Mining Co. of Venezuela, einer Tochtergesellschaft der Bethlehem-Steel Co., die mit Transportschiffen von 6000 bis 11 000 tdw arbeitet, den Rio Orinoco auf etwa 250 km Länge ausbaggern läßt der zur Zeit nur seegehenden Schiffen bis zu 24 Fuß Tiefgang das Erreichen des Minengebietes ermöglicht. Gleichzeitig entstand in wenigen Jahren an der Mündung des Rio Caroni in den Rio Orinoco ein neuer Umschlagplatz für Erze: Puerto Ordaz.

Dieser Hafen ist mit modernsten Erzverlade-Anlagen versehen, durch die ein Schiff wie die "Rio Orinoco" in etwa 6 bis 8 Stunden beladen wird. Puerto Ordaz verfügt außerdem über ein einzigartiges, 350 m langes Dock, das die Aufgabe hat, die ungestörte Beladung der Schiffe bei den bis zu 13 m periodisch wechselnden Wasserständen sicherzustellen. Eine ebenfalls neu erbaute Erzbahn verbindet die Erzverlade-Anlagen mit den etwa 90 km entfernt liegenden Fundstätten auf dem Cerro Bolivar.

Von Puerto Ordaz, das etwa 300 km tief im Inneren Venezuelas liegt, bringen die "Rio Orinoco" und ihre Schwesterschiffe Erz nach Morrisville, einem Ort bei Philadelphia, wo sich die der United Staates Steel Corp. gehörigen Fairless-Werke zur Verhüttung des aus Venezuela importierten Erzes befinden.

Das Turbinen-Erzschiff "Rio Orinoco" ist unter Aufsicht des American Bureau of Shipping für dessen höchste Klasse +A1 (E) "Ore Carrier" erbaut worden und hat folgende Abmessungen:

Länge ü.a	657'41/8"	200,36 m
Länge z. d. L	625'—0"	190,50 m
Breite a. Spt	87′—0″	26,52 m
Seitenhöhe	46′—0″	14,02 m
Tiefgang auf S.F	35′—1″	10,69 m
Tragfähigkeit	35 517 tons	36 085 t
Vermessung	12 756 BR	T/6618 NRT

Die gegenwärtige Tiefe der ausgebaggerten Fahrrinne im Rio Orinoco läßt vorläufig nur eine Ausnutzung von etwa ²/₃ der Tragfähigkeit der Erztransporter zu, jedoch ist bei dem raschen Voranschreiten der Baggerarbeiten zu hoffen, daß die "Rio Orinoco" und ihre Schwesterschiffe bereits in naher Zeit auf vollen Tiefgang abgeladen werden können.

Nach der von der Deutschen Werft beim Bau der 35 000-t-Turbinen-Tanker entwickelten und bewährten Bauweise ist auch die "Rio Orinoco" in zwei Teilen erbaut worden. Nach diesem Bauverfahren wird wertvollster Arbeitsplatz auf der Helling und am Ausrüstungskai gespart, auf der Helling durch Verkürzung der Helling-Liegezeit, am Ausrüstungskai durch eine Verringerung der erforderlichen Kailänge.

Die Bilder 1—4 zeigen einige Hauptphasen des Baugeschehens: Den Stapellauf des Hinterschiffes (1), den Einbau des Turbinen-Getriebes (2), das Einschwimmen der beiden Schiffsteile in das Dock zum Zusammenbau (3) und die nach der Taufe ausgedockte "Rio Orinoco" beim Verholen nach Finkenwerder zur Vornahme der Maschinenerprobungen (4). Dieses letzte Bild mit der bekannten Silhouette des Hamburger Hafens vermittelt eine gute Vorstellung von den Dimensionen des Schiffes. Bemerkenswert beim Bau der "Rio Orinoco" bleibt, daß das Brückenhaus auf einem besonderen Montageplatz errichtet und mit Hilfe eines Schwimmkranes an Deck gesetzt wurde. Die weit ausladenden Brückennocken wurden nachträglich an Bord angebaut. Auf Bild 3 ist dieser Brückenkollo mit den nachträglich angesetzten Brückennocken durch den unterschiedlichen Anstrich gut zu erkennen.

Die Einteilung der "Rio Orinoco" der Länge nach entspricht etwa der eines Tankers: Hinten liegende Maschine, davor Heizölbunker und Pumpenraum, mittschiffs der Raum für die Ladung und vorn unter der Back Tieftank, Pumpenraum und Stores, jedoch an Stelle des sonst üblichen Trockenladeraumes ein großer Trimmtank.

Der Erzraum, der von zwei Längsschotten und der Tankdecke der mittleren Ballasttanks begrenzt ist, wird durch drei Querschotte in vier Laderäume unterteilt, von denen die Räume 1 und 2 je zwei und die Räume 3 und 4 je drei Ladeluken besitzen. Das Bild 1 gibt einen guten Einblick in die Raumaufteilung querschiffs. Für den Laderaum wird nur etwa ein Drittel des Schiffs-Querschnittes benötigt. Bei einer Länge von 420 Fuß = 128 m hat der Laderaum einen Inhalt von $642770 \text{ cbf} = 18200 \text{ m}^3$. Die übrige Querschnittsfläche wird von den Ballasttanks und den im oberen Teil der Laderäume neben den Luken liegenden Betriebsgängen eingenommen. Diese an sich zwangsläufig gegebene Anordnung des Laderaumes kommt dem Bestreben entgegen, den Ladungsschwerpunkt möglichst hoch zu legen und damit die Stabilität bei diesem von Haus aus steifen Schiffstyp in vernünftige Grenzen zu halten, damit unnötige Beanspruchungen der Längsverbände im Seegang vermieden werden.

Der Heizölvorrat von insgesamt 2660 t ist im Heizölbunker und dem vorderen Tieftank untergebracht. Die mitgeführte Menge reicht für eine Dampfstrecke von etwa 16 500 Seemeilen.

Die Silhouette der "Rio Orinoco" entspricht in ihrer strengen, fast schlichten Linienführung dem Bild eines



Bild 4:
Die "Rio Orinoco"
wird nach der Taule
in den Werlthalen
Finkenwerder verholt

[Werkfoto]

modernen Bulk-Carriers (Bild 5). Außer von dem das Mittelschiff beherrschenden Brückenhaus mit seinen durch kräftige Rohrstreben abgestützten, weit ausladenden Brückennocken wird die horizontale Kontur zwischen Back und Poop nur noch von den fünf Lukenstützpfosten unterbrochen. Die Einsteigluken zu den Seitentanks und die der Leistung der Ballastpumpen entsprechend dimensionierten großen Luftrohrkrümmer auf dem Hauptdeck (Bild 6) sind mit der für das Auge des Betrachters glatt durchlaufenden Lukensüll-Wand im Hintergrund von außen kaum zu bemerken,

Die "Rio Orinoco" besitzt als Erzschiff kein eigenes Ladegeschirr. An Stelle der aus diesem Grunde fehlenden Ladewinden, mit Hilfe deren sonst die stählernen Lukendeckel bedient worden wären, kamen fünf elektro-hydraulische Lukendeckelwinden zum Einbau, die, mit je 2 Seiltrommeln versehen, ihre Aufstellung unter den Lukenstützpfosten gefunden haben. Bild 7 zeigt einen dieser charakteristischen Pfosten mit der Seilführung zwischen der Winde und den Deckeln der benachbarten Luken. Die beim Offnen der Luke um ein Mittelscharnier zusammenklappenden Stahldeckel werden von der Deckelwinde gegen

das obere Stützlager des Pfostens gelegt und können in dieser Offen-Stellung arretiert werden. Die Winden sind so konstruiert, daß selbst bei einem Bedienungsfehler weder die Winde selbst noch das Hubseil überlastet werden können.

Zur weiteren Ausrüstung mit Decksmaschinen gehören außer der ebenfals elektro-hydraulischen 40-mt-6-Zylinder-Rudermaschine zum Antrieb des Simplex-Balance-Ruders eine Dampf-Bugankerwinde mit 40 t Zugkraft und vier Dampf-Verholwinden mit je 9 t Zugkraft, von denen die eine mit einer Ankereinrichtung zur Bedienung des Heckankers kombiniert ist.

Die Sicherheits- und Rettungseinrichtungen entsprechen den Bestimmungen des International Convention for Safety of Life at Sea von 1948. Da die gesamte Besatzung ihre Wohn- und Aufenthaltsräume im Hinterschiff hat — im Brückenhaus befinden sich außer dem für die Schiffsführung notwendigen Karten- und Steuerhaus nur je eine Seekabine für den Kapitän und den Funker sowie eine Zweibett-Kammer für die Lotsen —, entfällt eine Bootsaufstellung auf dem Mittschiffshaus, wie man sie sonst von Tankschiffen her gewöhnt ist. Die beiden 27-Fuß-

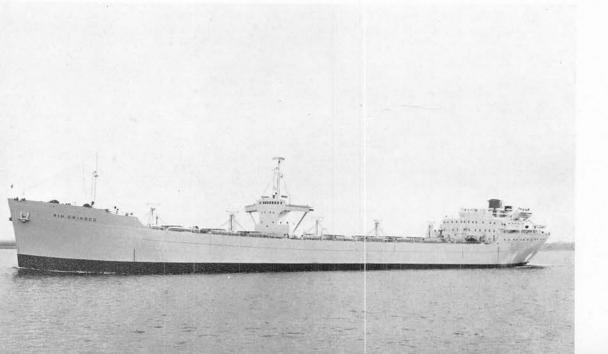


Bild 5:

Die Silhouette der
"Rio Orinoco" entspricht
dem Bild eines modernen
Bulk-Carries



Stahlrettungsboote, von denen das eine mit Motorantrieb ausgerüstet ist, haben ihre Aufstellung unter Roland-Davits auf dem Hinterschiff gefunden. Ein 15-Fuß-Dinghi ist an der Hinterkante des Bootsdecks querschiffs gelagert und kann mit Hilfe eines leichten Baumes ausgesetzt werden. Hinter dem Schornstein auf der Maschinenschachtdecke haben noch drei Rettungsflöße Aufstellung gefunden, die zusätzlichen Rettungsplatz für alle Besatzungsmitglieder bieten.

Bild 6: Einsteigluken zu den Seitentanks und Luttrohrkrümmer

(Werkfoto)

Die nautische Ausrüstung, zu der unter anderen Geräten Kreiselkompaß mit Selbststeuer, Echolot, Radar und eine neuartige Trimmanzeige-Vorrichtung gehören, trägt der Forderung nach einer in jeder Lage sicheren Schiffsführung Rechnung.

Die Besatzung — 7 Seeoffiziere, 9 Ingenieure, 16 Seeleute, 11 Mann Maschinenpersonal und 11 Angestellte, insgesamt 54 Mann — hat sehr geräumige Kammern erhalten

Wie der Einrichtungsplan zeigt, sind die Mannschaften auf dem Hauptdeck in Einmanns-Kammern, die Jungen und Stewards-Assistenten in vier Zweimanns-Kammern untergebracht worden. Alle diese Kammern sind mit hellen Eichenholzmöbeln ausgestattet, mit lichten Gardinen an den Fenstern, die zu den hellgrün getönten Wänden passen. Die Sitzmöbel sind mit rot-schwarz und grün-schwarz genarbtem Kunstleder bezogen; der Fußboden besteht aus rotgefärbtem Litosilo. Der Mannschafts-Tagesraum ist mit in den Wohnbereich auf dem Hauptdeck einbezogen. Die Mannschaftsmesse (Bild 8) liegt ein Deck höher und umschließt mit der Offiziersmesse, mit der sie durch eine gemeinsame Pantry verbunden ist, den Küchenraum. Für die Mannschaftsmesse wurden Möbel aus hellgebeizter Eiche gewählt, die, im Verein mit den in lichtem Gelb und Grün gehaltenen Acella-Bezügen, den dazu passend gemusterten Vorhängen und dem großflächigen Fußbodenbelag aus Semastik-Platten, einen ansprechenden und wohnlichen Raum ergeben.

Außer den Messen- und Küchenräumen enthält das Poopdeck neben den Kammern für den 1. Offizier, die Ingenieur-Assistenten und das Wirtschaftspersonal den in Kirschholz ausgeführten Kapitäns-Gesellschafts- und Speiseraum (Bild 9) und die in heller Birke ausgeführten Eigner-Kammern, von denen Bild 10 den Wohnraum zeigt. Als Einrichtungsbeispiele auf dem Bootsdeck mögen die Bilder 11 bis 14 dienen, die Ausschnitte aus den Kam-

Bild 7: Lukenstützpfosten und Lukendeckelwinde





Bild: 8
Die Mannschalts-Messe
(Werkfoto)



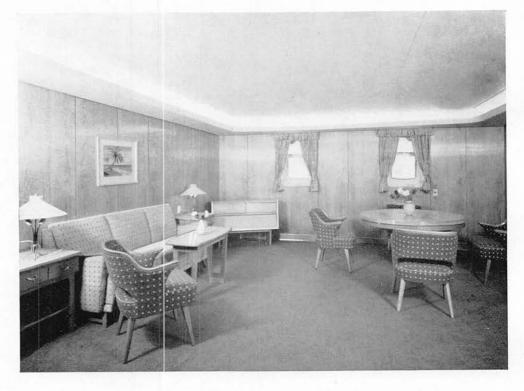




Bild 10: Eigner-Wohnraum (Werkfoto)



Bild 11: Büro des Kapitäns (Werkfoto)



Bild 12: Schlafraum des Kapitäns (Werkfoto)

Bild 13: Tagesraum des Leitenden Ingenieurs



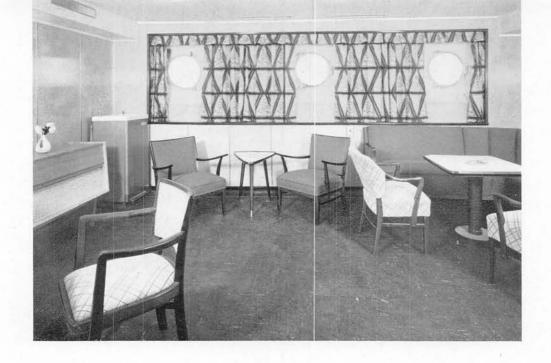


Bild 14:
Offiziers-Tagesraum
(Werkfoto)

mern des Kapitäns und des Leitenden Ingenieurs sowie den Offiziers-Tagesraum zeigen. Bei der Ausgestaltung sämtlicher Räume, die in maßvoller Weise sowohl in Form als auch in Farbe ein modernes Gesicht zeigen, wurden unsere Architekten in dankenswerter Weise von Mrs. Erwe, der Gattin des Leiters der Bauaufsicht, unterstützt. Die Hauptantriebsanlage besteht aus einer umsteuerbaren, zweigehäusigen AEG-Schiffsturbine (Bild 15), die über ein zweistufiges Zahnradgetriebe auf die Propellerwelle arbeitet. Die Drehzahl bei der Nennlast von 9000 SHP für Hochdruck- / Niederdruck-Turbine / Welle beträgt 5500 / / 3800 / 150 U/min. Eine Rückwärts-Turbine befindet sich im Niederdruckteil, die bei der halben Voraus-Drehzahl etwa 80 % des normalen Vorwärts-Drehmomentes leistet. Im Havariefalle kann die Anlage sowohl mit der Hochdruck, als auch mit der Niederdruck-Turbine allein gefahren werden.

Für den wirtschaftlichen Betrieb bei Teillasten sind fünf Düsengruppen vorgesehen, von denen vier Gruppen durch handbetätigte Ventile nach Bedarf zu- oder abgeschaltet werden können. Mit der ersten nicht besonders abschaltbaren Düsengruppe läßt sich die Anlage bis etwa zur halben Last fahren. Bild 16 zeigt den Turbinen-Manöverstand.

Der Propellerschub wird von einem Simplex-Drucklager aufgenommen, einem Sondererzeugnis der Deutschen Werft, das schon in zahlreichen Ausführungen in aller Welt seine Zuverlässigkeit unter Beweis gestellt hat.

Als Dampferzeuger für die Antriebsanlage dienen zwei von der Deutschen Werft erbaute Babcock & Wilcox-Integral-Schiffskessel (Bild 17) mit einem Betriebsdruck von 43,5 atü, 454° C Dampftemperatur und einer Dampfleistung von je 18 t/h. Jeder Kessel ist mit drei Babcock-Jowa-Olbrennern ausgerüstet, die bei der Verfeuerung von schwersten Heizölen oder Heizölrückständen mit Dampfzerstäubung und bei der Verfeuerung normaler Heizöle mit Druckzerstäubung betrieben werden können.

Für die Versorgung des Licht- und Kraftstromnetzes sind zwei Turbo-Generatoren mit einer Leistung von 450 kW vorgesehen. Als Antriebsmaschinen dienen AEG-Hochdruck-Heißdampf-Turbinen. Als Notstrom-Aggregat und Hilfsgenerator für den Hafenbetrieb ist ein Hilfsdiesel-Generator von 200 kW eingebaut worden.

Zur Bedienung der Ballasttanks sind im hinteren Pumpenraum zwei Kreiselpumpen mit einer Nennleistung von je 1500 m³/h vorgesehen. Ihre elektrischen Antriebsmotoren stehen im Maschinenraum. Außerdem haben Duplex-Dampfpumpen mit einer Leistung von je 200 m³/h als Bilge- und Ballast-Restpumpen im hinteren Pumpenraum Aufstellung gefunden. Für die vorderen Ballasttanks, die Vorpiek und die Heizöltanks sind im vorderen Pumpenraum zwei Duplex-Dampfpumpen untergebracht, von denen die eine als Ballastpumpe, die andere als Heizöl-Förderpumpe dient. Außerdem gelangte in diesem Pumpenraum eine von einem 8-Zylinder-Diesel-Motor angetriebene Feuerlöschpumpe zum Einbau.

Für den auf dem hinteren Hauptdeck angeordneten Proviant-Kühlraum sorgt eine vollautomatisch arbeitende Frigen-Schiffskühlanlage mit einer Leistung von 8100 Kcal/h bei einer Verdampfungstemperatur von $-10^{\circ}\,\mathrm{C}$ und einer Seewassertemperatur von $+30^{\circ}\,\mathrm{C}.$ Die Kühlraumtemperaturen betragen für den Fleischraum und Fischraum je $-10^{\circ}\,\mathrm{C},$ für den Gemüseraum und den Milchproduktenraum je $+2^{\circ}\,\mathrm{C}.$

Zwei weitere Schiffe der Orinoco-Klasse befinden sich im Augenblick auf unserer Werft in der Ausrüstung, die beiden letzten, noch in diesem Jahr zur Ablieferung kommenden Schwesterschiffe, unsere Bau-Nummern 715 und 716, werden in den kommenden Wochen zu Wasser gelassen werden.

Die "Rio Orinoco" ist das dritte Erzschiff, das von Finkenwerder aus in die Welt ging. Ihre Ablieferung läßt die Erinnerung wach werden an den vor 32 Jahren mit der "Svealand" und "Amerikaland" für die Reederei Axel Broström & Sons, Göteborg, erfolgreich begonnenen Erzschiffbau der Deutschen Werft. Diese beiden Schiffe mit einer Tragfähigkeit von etwa je 21 000 t waren damals die größten Spezial-Frachtschiffe der Welt und standen, auch der vielen technischen Neuerungen wegen, die bei ihrem Bau zur Anwendung gekommen waren, im Brennpunkt des Interesses aller an Schiffbau und Schiffahrt beteiligten Kreise.

Im Oktober 1930, fünf Jahre nach der Indienststellung, berichtet die amerikanische Zeitschrift "The Motorship", daß die "Svealand" in diesen fünf Jahren ihres Dienstes, in denen sie in der Erzfahrt zwischen Cruz Grande in Chile und nordamerikanischen Häfen beschäftigt war, eine Reisestrecke von 202 400 Seemeilen in ununterbrochenem Dienst zurückgelegt habe, wobei für 1929 als Berichtsjahr 334 Seetage angegeben wurden. Eine ganz hervorragende Leistung.

Die "Amerikaland" ist den Stürmen des letzten Krieges erlegen; die "Svealand" jedoch tut noch heute mit voller Klasse zuverlässig ihren Dienst in der schweren Erzfahrt.

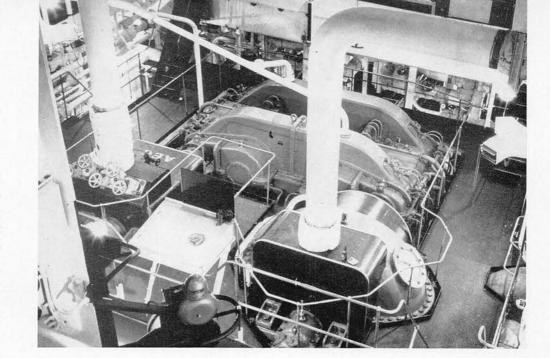


Bild 15:
Die Hauptantriebsanlage
besteht aus einer
umsteuerbaren, zweigehäusigen
AEG-Schiffsturbine

(Werkfo'o)

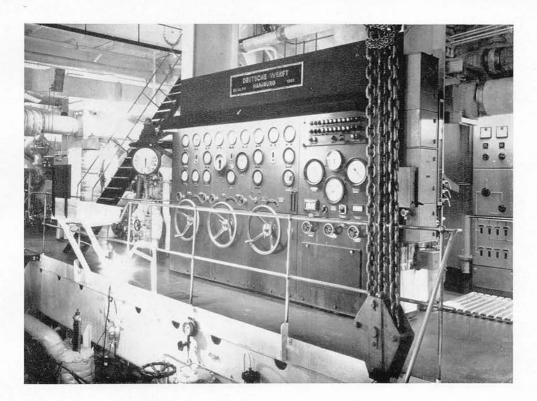
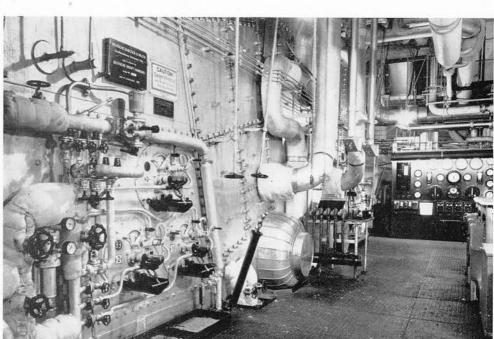
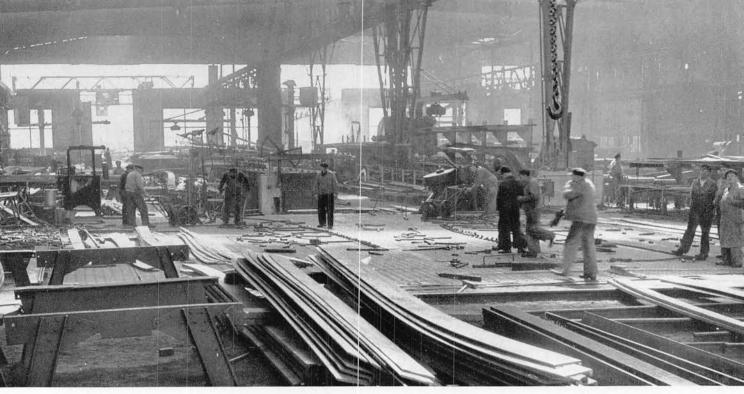


Bild 16:
Turbinen-Manöverstand
(Werkfoto)

Bild 17:
Der von der DW gebaute
Babcock- und WilcoxIntegral-Schiffskessel
(Werkfoto)





Mack

Erinnerungen und Gedanken eines alten Schiffbauers

Da bin ich also von unserer Werkzeitung gebeten worden, etwas über meine Erfahrungen und Erlebnisse als Schiffbauer zu berichten. Das will ich gerne tun, obwohl ich sagen muß, daß mir der Umgang mit Schiffsblechen und Zeichnungen mehr liegt als die Schriftstellerei.

Das war also so:

Von 1909 bis 1913 habe ich gelernt. Das ist nun fast schon 50 Jahre her. Damals fingen wir um 6.30 Uhr morgens an und hörten um 17.30 Uhr auf. Zwischendurch gab es eine halbe Stunde Frühstück und eine Stunde Mittagspause. Ich hatte besonderes Pech, weil ich einen langen Anmarschweg hatte und auf diese Weise täglich drei Stunden mehr Zeit brauchte als die anderen. Außerdem gab es noch zweimal wöchentlich Gewerbeschule von 18.00 Uhr ab. Am schlimmsten war, daß sonntags von 8.00 bis 13.00 Uhr auch Gewerbeschule war. Ja, und Urlaub gab es auch nicht. So war das damals. Und ich kann sagen, daß wir uns ganz wohl dabei gefühlt haben, wenn es auch manchmal etwas viel war.

Aber nicht nur die äußeren Arbeitsbedingungen waren anders als heute. Man kann die Arbeits- und Bauweise von damals mit der heutigen noch kaum vergleichen. Die Schiffbaukolonne bestand aus dem Schiffbauer, zwei Lehrlingen und drei Mann. In der Schiffbauhalle gab es noch keine fahrbaren Kräne. Wir hatten nur Schwenkkräne an den einzelnen Bearbeitungsmaschinen, und die mußten mit Flaschenzügen bedient werden. Wenn die Platten und Profile in der Halle fertig bearbeitet waren, brachten wir sie mit dem Handwagen zur Helling. Die einzelnen Teile wurden mit Hilfe einer Winde an Bord gebracht und eingebaut. Auf diese Weise haben wir damals in den Jahren 1909 und 1910 die Segelschiffe "Peking", "Prival" und "Passat" gebaut.

Damals wurden gerade neue Schiffbauhallen und Hellinge in Betrieb genommen und alles etwas modernisiert. Von heute her gesehen war die Sache aber trotzdem noch sehr bescheiden. Größere Bauteile wie Schotte, Decks und Aufbauten wurden in der Halle ausgelegt und angezeichnet. Die Transporte wurden auch schon von Hallenkränen ausgeführt. Trotzdem ist ein Vergleich mit der heutigen

Arbeitsweise immer noch nicht recht möglich. Es gab nämlich noch keine Tafelscheren, keine Bohrwerke und keine modernen Pressen. Zum Brennen hatten wir nur Handapparate, und die waren sehr primitiv. Preßluftwerkzeuge waren noch in der Entwicklung. Die Bohr- und Stemmarbeiten an Bord wurden meistens von Hand ausgeführt. Auf diese Weise dauerte die Helgenbauzeit immer so zwischen neun Monaten und einem Jahr. Trotzdem erinnere ich mich gerne daran, daß ich an Schiffen wie "Kap Finisterre", "Vaterland", "Bismarck" und Kriegsschiffen wie "v. d. Tann", "Moltke", "Göben", "Seydlitz" und "Derfflinger" mitgearbeitet habe. Ihr müßt im übrigen bedenken, daß es damals noch kein ESchweißen gab. Alles wurde genietet. Und die Nieten wurden größtenteils von Hand geschlagen.

Vergleicht das einmal mit den Arbeitsbedingungen, die wir heute haben. Stellt euch vor, wenn ihr die modernen, die Arbeit so erleichternden Maschinen nicht hättet. Wie viel schneller können wir heute arbeiten, wo wir doch die einzelnen Kolli in der Vormontage zusammenbauen. Die Möglichkeiten des fließenden Transports haben die Bauzeit ganz erheblich abgekürzt, so daß wir nur einen Bruchteil der früheren Bauzeit auf den Helgen benötigen.

Wie überall hat auch im Schiffbau der technische Fortschritt viele Erleichterungen und Verbesserungen gebracht.

Wir haben es also ziemlich weit gebracht. Und trotzdem ist nicht abzusehen, wie die Entwicklung weitergehen wird. Der Bau der jetzt üblich werdenden Schiffe von Übergröße wird uns vor neue Probleme stellen und manche Änderung der jetzigen Bauweise nötig machen. Man braucht allein nur daran zu denken, daß die Bleche für so ein 65 000-t-Schiff mindestens 38 mm stark sein werden.

Wir haben also auch in Zukunft noch manche harte Nuß zu knacken. Und wahrscheinlich wird ein Schiffbauer, der sich in 50 Jahren an seine Lehrzeit zurückerinnert, auch mit einem gewissen Lächeln auf das zurücksehen, was wir heute als modernen Schiffbau bezeichnen.

Meister Hans Meeves



Am Glühoien in Schiiibauhalle I

(Aufnahmen S. Günther)

Schirrmeister Otto Breier mit seinen Kameraden in Halle 1



Der elektrische Belichtungsmesser und seine Anwendung

Neben unserer Kamera ist der Belichtungsmesser das wichtigste Zubehörteil unserer fotografischen Ausrüstung. Gewiß, es gibt Leute, die behaupten, daß es auch ohne dieses Gerät geht. Diesen aber muß entgegengehalten werden, daß Schätzungen in belichtungstechnischer Hinsicht immer reine Zufallsprodukte bleiben werden, die nur in den seltensten Fällen zu einem exakt belichteten Negativ führen. Daß hiermit einige gute Ergebnisse erzielt werden, ist alleine das Verdienst der heutigen Industrie, die ihrem Negativmaterial einen weitestmöglichen Belichtungsspielraum mit auf den Weg zum Verbraucher gibt.

Sehen wir einmal davon ab, daß für Farbaufnahmen ein Belichtungsmesser unerläßlich ist. Auch das Schwarz-Weiß-Bild steht und fällt mit dem exakt belichteten Negativ. Dauernde Fehlergebnisse können uns die Lust und Liebe zu unserer schönen Lichtbildnerei bald verderben; abgesehen davon, daß bei Nichtbenutzung eines Belichtungsmessers das Geld förmlich zum Fenster hinausgeworfen wird.

Benutzt man aber solch ein Gerät, so werden sämtliche Angst- und Alpträume aus unserer Dunkelkammer bzw. Küche verbannt sein. Unsere Filme sind keine Wundertüten mehr, aus denen sonst wer weiß was alles herauskam, nur keine exakt belichteten Negativstreifen. Der ernsthafte Amateur hat darauf zu achten, daß seine Ergebnisse nicht vom Zufall abhängig sind. Es ist vielmehr für ihn Ehrensache, daß seine Arbeiten in jeder Hinsicht Beständigkeit aufweisen.

Seit die Elktroindustrie die Fotozelle erfand und sie zu einem hochempfindlichen Instrument entwickelte, das auf Bruchteile von einem tausendstel Ampère reagiert, hat man mit ihrer Hilfe fotoelektrische Belichtungsmesser gebaut, die in ihrer Stabilität und Präzision nicht zu überbieten sind.

Das menschliche Auge hat im Gegensatz zu unserem Belichtungsmesser eine unangenehme Eigenschaft. Es adaptiert, das heißt, es sieht eine weiße Fläche im ständigen Wechsel des Lichtes immer als weiße Fläche an, sogar am Abend. Es vermag also nicht infolge der Adaption Farbe und Helligkeit eines Objektes genau zu schätzen.

Ein Objekt wird immer vom Licht bestrahlt, ganz gleich ob vom Tages- oder Kunstlicht. Dieses ist das einfallende Licht, das in unserer Umwelt auf jedes Objekt fällt. Der größte Teil dieses einfallenden Lichtes wird vom Objekt zurückgestrahlt, es ist das reflektierte Licht. Und nur dieses reflektierte Licht wird für den fotografischen Belichtungsprozeß genutzt. Unser Belichtungsmesser ist so konstruiert, daß er dieses reflektierte Licht mißt, und zwar in einem Winkel von 50 bis 60 Grad. Das ist wichtig, weil die Objektive normaler Kameras genau denselben Bildwinkel aben. Dieser Winkel von 50 bis 60 Grad bewirkt bei unserem Belichtungsmesser ein Tubus vor dem eigentlichen Fotozellenelement, besser noch eine aus vielen kleinen Linsen bestehende Wabenblende.

Das eigentliche Fotozellenelement besteht aus einem kleinen Leichtmetallplättchen (Elektron) (Abb. 1), auf welches eine Schicht Selen aufgedampft ist. Dann kommt eine Sperrschicht, auf welche eine hauchdünne Schicht Gold aufgetragen ist. Diese Goldschicht ist so dünn, daß sie gut lichtdurchlässig ist.

Das Licht, das jetzt durch die Wabenlinsen fällt, erzeugt in der Fotozelle eine kleine Strommenge, die auf eine winzige Spule geleitet wird. Hierauf ist eine Zeigernadel montiert, die jetzt je nach Strommenge ausschlägt und uns die jeweilige Belichtungszeit anzeigt. Dieses ist der eigentliche Meßvorgang.

Es wird interessieren, daß die Spule Bruchteile eines Gramms wiegt, und der um sie gewickelte Draht trotz seiner Isolation so dünn ist, daß er der Hälfte eines Frauenhaares gleichkommt. Sie ruht in Lagern aus Halbedelsteinen, so daß eine gewisse Stoßsicherheit erreicht wird.

Die Anwendung unseres Belichtungsmessers bezieht sich auf zwei hauptsächliche Meßarten:

- 1. die Objekt-(Remissions)-messung,
- 2. die Lichtmessung.

Die Objektmessung (Remission = Rücksendung) (Abb. 2)

Bei der Objektmessung richten wir unseren Belichtungsmesser vom Kamerastandpunkt zum Objekt, d. h. Kamera und Belichtungsmesser blicken in eine Richtung. Wie schon gesagt, ist der Meßwinkel des Belichtungsmessers dem Blickwinkel unseres Kamera-Objektes angepaßt. Richten wir unseren Belichtungsmesser jetzt auf eine Person, die vor einem hellen Hintergrund steht, so wird der helle Hintergrund in das Meßergebnis miteinbezogen. Das Ergebnis wird in diesem Falle also verfälscht. Es tritt eine Unterbelichtung der Person im Vordergrund gegenüber dem hellen Hintergrund ein. Bei einem dunklen Hintergrund würde eine Überbelichtung die Folge sein. Wir können dem dadurch abhelfen, daß wir unser Gerät etwas nach unten neigen. Im Freien können wir hellen Himmel in

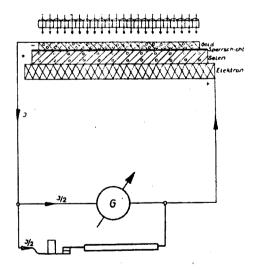


Abb. 1: Innerer Aulbau eines Belichtungsmessers

der Landschaft mit der Hand abschirmen, indem wir sie schräg zur Sonne über unsere Wabenlinse halten. Die genauesten Ergebnisse erzielt man immer, indem man 25—30 cm an das Motiv herangeht und jetzt Licht mißt. Es ist besonders wichtig, immer die Schatten zu messen und immer die bildwichtigsten Stellen. Dieses sollte unsere Standardmethode sein, die wir immer dann anwenden, wenn es irgend möglich ist.



Abb. 2: Blenden- und Zeitskala der Sixtomat x 3



Abb. 3: Vorgezogenes Diffusionsrouleau bei Lichtmessung

Kommen wir nicht an unser Motiv heran, sei es, daß wir einen Fluß oder Zaun vor uns haben, so kann man auch ein Stück neutralgrauen Karton in 25—30 cm Abstand in Richtung zum Motiv gehalten messen. Ein aufgeweckter Amateur hat so etwas immer zusammengeklappt in der Tasche bei sich. Dieses ist aber nur Notbehelf. Hier sollte die Lichtmessung zur Anwendung kommen.

Die Lichtmessung.

Die Lichtmessung (Abb. 3) beruht auf dem Prinzip der Lichtstreuung. Zu diesem Zweck haben fast alle Geräte ein Diffusionsrouleau oder eine Streuscheibe eingebaut, die man entweder vorzieht oder vorsteckt.

Der bei der Objektmessung wichtige Einfallswinkel von 50 bis 60 Grad muß in einen von 180 Grad verwandelt werden. Dieses bewirkt das Rouleau oder die Scheibe. Das Licht, welches jetzt auf unsere Fotozelle fällt, ist diffus, also gestreut, es trifft von allen Seiten auf unser Gerät. Wir halten bei dieser Meßart den Belichtungsmesser gerade und zur Kamera hin, er vertritt also gewissermaßen unser Motiv. Wir messen jetzt das auf unser Motiv einfallende Licht.

Es sei nochmals darauf hingewiesen, daß wir zur Belichtung unseres Negativs nur reflektiertes Licht verwenden können.

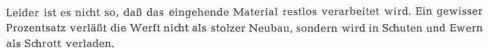
Bei der Messung des einfallenden Lichtes wird immer der gleiche Meßwert herauskommen, ganz gleich, ob wir einen hellen oder dunklen Hintergrund bei unserem Motiv haben. Es ist bei dieser Meßart darauf zu achten, daß das zu messende Objekt einen mittleren Stromwert in seiner Gesamthelligkeit besitzt. Wir sollten die Lichtmessung immer dann anwenden, wenn wir bei der Objektmessung offensichtlich zu einem Fehlergebnis kommen würden. Das ist bei freien Flächen an der See oder bei Schneelandschaften manchmal der Fall. Wir können also nicht auf sie verzichten. Es empfiehlt sich, die Lichtmessung immer als Zweitmessung zu Hilfe zu nehmen.

Wir sehen, daß auch das empfindlichste Meßgerät noch einen Fehler hat: es kann nicht selbsttätig denken. Hier müssen wir ihm helfen. Erfahrungen in der Praxis werden uns dahin führen, daß wir mit Hilfe unseres Belichtungsmessers bei richtiger Anwendung kaum Meßfehler zu verzeichnen haben.

Gut Licht!

Siegfried Günther

Hier spricht der Unfallschutz



Die Männer, die diese Schrottverladung vornehmen, schweben oft in Lebensgefahr, wenn von den überhoch beladenen Schrottkübeln Teile herunterfallen.

Im Interesse der Unfallverhütung werden die mit dem Füllen der Kübel beauftragten Männer gebeten, die Kübel nur so voll zu stapeln, daß keine Schrotteile über die Kübelwände hinausragen.

Schütze dich und deine Kameraden vor Unfällen!



UNS WERFTKOMÖDIANTEN

Mi dücht, dat is all teemlich lang her, dat wi öber uns Werftkomödianten snackt hebbt. Dat ward nu mol wedder Tied, sünst dinkt se noch, wi hebbt jem ganz vergeeten. För de letzte Nummer vun de Werftzeitung weer ik all dorbi, wat to schreeben, ober ik weer noch langs nich fardig, as ik heur, dat "Redakschonssluß" weer för de Nummer. Na, dach ik, opschoben is nich ophoben, as dat Sprüchwoort seggt, un dittmol ward dat woll nu noch torech komen.

Man mut dat jo anerkennen, dat se uns alle poor Weeken 'n neet Stück beschert, wat se jo jümmers in jemmer Fierobendstied instudeert. Un jedet nee Stück, jede Opföhrung gifft uns wat mit op'n Weg. Mol 'n Barg Hög un mol wat to'n Nohdinken. Un dorbi kann sik uns "Truppe" dörchut sehn loten, ob dat de Mannslüd sünd, de uns als Fischers, Buern oder mehr oder minder merkwürdige Typen dor boben, op de Bretter, "de de Welt bedüd", för Oogen kummt, oder Froonslüd un junge Deerns. Man vergütt dat, wenn se dor op de Speeldeel stoht, dat dat uns Kollegen sünd, so got leevt se sik in de verschiedenen Rulln inn. Wenn dor de een oder anner vun jem dat vullicht mol nich so mokt as he sall, denn fallt dat wieder nich op. Sünd wi jem nu eegentlich dankbor noog? Na, de Opföhrungen sünd jo nu meist all lang vörher utverköfft und dat is jo all 'n goodes Teeken. Ober wenn so de oder de vun de Kollegen sier. Nees rümpt un meent: he geiht leeber in'n richtiges Theoter, denn kann ik blots seggen, ik much mol wünschen, dat de sülwst op de Speeldeel stohn sull und sik sülwst "produzieren". Ik frei mi jümmers to jedes nee Stück, ob dat lustig oder iernst is. Brukt jo nich jümmers lustig un to'n Lachen sien, kann jo ok ruhig mol 'n beeten to'n Nohdinken sien. So as dormols "Ose von Sylt" oder letzt "In'n Mahlgang".

Wenn't ok all 'n beeten her is, ik mutt jümmers noch an "De Deern is richtig" dinken, an düsse Prachtdeern, de dat dor wohrraftig fardig bringt, dat ut de dree griesgrämign, binoh minschenfiendlichen un fuul'n Fischers, de jemmer Hoff verkomen lett, so richtige patente Mannslüd ward, de ehr "ut de Hand freet". Un de se to'n Sluß noch dorto bröcht, dat se jemmer Nichte den Hoff vermokt. Un denn bringt dat Prachtmädel ok noch so'ne ole Kreihninsel as "Ruhesitz" an den Mann. An 'n riken Mann, versteiht sik, mit den sien Geld se den Hoff saniert. Dat

weer öbrigens 'n Bombenrull für uns Irmgard Laddey, de mit ditt Stück ok ehr erste Regieleistung op de Been stellt hett. Dat weer doch mol wat! Dat wiest jo ok mal wedder so mennig een vun uns leeben Kollegen, de jümmer meent, dat de Wiber nix döcht und nix könt, dat 'n Froonsminsch genau so good wat toweg bringen kann as 'n Mannsbild. Dormit will ik natürlich nix gegen uns männliche Speelleiters seggen, de all good op'n Droht sünd. De ganze Truppe is eben op "Zack", meen ik.

Un wat dat letzt Stück angeiht, "In'n Mahlgang", so weer dat jo würklich so'n beeten iernst un problematisch. Kunn een jo'n beeten nohdinklich stimmen. Dat Problem twüschen den Mann, de ut innere Verplichtung herut de Witwe vun sien Fründ — de in'n Weltkrieg bleeben is und de em mol dat Leben rett hett, uneegennützig hölpt un sien eegen Hoff sien Söhn öbergeben hett und sien Froo, de op de junge Witwe bannig eifersüchtig is. Mit den Söhn, de ganz un gor gegen den Vadder is un de Dochter, de to em höllt, vun de Randfiguren ganz to swiegen. Un to'n Sluß, as he de Witwe vun sien Fründ un de ehrn Söhn de Möhl verschreeben hett, un he sik vun sien Familie trennen will, de em würklich alles Slechte günt, dor stött he sik in'n Mahlgang vun de Möhl, as de Fro dat nich annehmen will und em wegschickt. Ik will nich seggen, dat dat sowat in Würklichkeit gifft, ober speelt wür dat echt.

Na. un nu sall't 'n hochdütsches Stück geben. "De Geisterzug", dat klingt jo so 'n beeten noh'n "Krimsche". Dor bün ik ober gespannt op. Ob dor woll n' poor Dode op de Streck blifft? So, as sik dat för 'n richtigen Krimsche geheurt. Na, wi wüllt mol afftöben.

Affgesehen dorvon, dat 'n hochdütsches Stück jo mol wat anners is, sünd jo ok nich all uns Kollegen vun de Woterkant, un ik kann mi ganz good vörstelln, dat de een oder anner mit dat Platt nich so ganz hunnertprozentig klor kummt. Dat wür uns jo ok so gohn, wenn wi inne Gegend kummt, wo wi den Dialekt nich verstohn könt. Is mi sülwst all passiert. Dor heff ik jümmers dacht, wat för'n Sprok is dat eegentlich, wat de dor spreekt. Und dat wür blots Dialekt. Jo, un wenn du dat sülwst beleewt hest, denn kannst du ok anner Minschen verstohn, nich?

Jedenfalls frei ik mi bannig op den Geisterzug. Ji ok? Na, denn man "Vörhang op!" Irma Werner

Aus dem Betriebssport

 ${f A}$ m Sonntag, dem 12. Mai hatte Hamburg seinen großen Tag im Sport, es war wieder einmal der Alsterstaffel-Lauf, der unsere Hansestadt in Atem hielt. Tausende von Zuschauern hatten sich eingefunden, um dieses sportliche Ereignis mitzuerleben. Zum ersten Male stellte unsere Sparte Leichtathletik auch eine Läuferstaffel. Wenn sie auch nicht gleich Siegerin wurde, so sind unsere Läufer doch prächtig gelaufen, sie haben in ihrer Gruppe von 40 Mannschaften den 7. Platz errungen. Auf jeden Fall wollen unsere Leichtathleten im nächsten Jahr wieder dabei sein.

Unsere Sportgruppe Reiherstieg hatte ihren Kameradschaftsabend in diesem Jahr am 11. Mai, den sie in Schnelsen, Gasthaus Doppeleiche, abhielt. Es gab vielerlei Darbietungen, die Stimmung war großartig. Bis zum frühen Morgen wurde getanzt. Es war wirklich ein gelungener Abend der guten Kameradschaft.

Das "sensationelle" Fußballspiel zwischen den Kaufleuten und den Technikern der DW, das auf dem Shell-Sportplatz ausgetragen wurde, endete wieder mit einem Sieg der Kaufleute (3:2).

Die Sommerpunktrunde der Fuß- und Handballer ist in vollem Gange, soweit bisher zu übersehen ist, stehen unsere Mannschaften nicht schlecht.

Den großen Pokal, den unsere 1. Kegelmannschaft im letzten Jahr gewann, holte sich in diesem Jahr die Mannschaft von Philips-Valvo 2. Herren. Im Damen-Paar-Kegeln belegten unsere Damen Frl. Schulz und Frl. Paustian den 2. Platz. Erste wurden die Damen von Rapid, Bahren-

Am 7. Juli fahren unsere Fußballer, Handballer und dieses Mal auch unsere Leichtathleten und Faustballer zu dem großen Sportfest des Betriebssportverbandes, Hamburg, nach Geesthacht. Hin- und Rückfahrt erfolgt wieder mit dem Bus. Die Abfahrtzeiten werden noch rechtzeitig bekanntgegeben.

Mehrere weibliche Belegschaftsangehörige meldeten sich in der letzten Zeit für die Leichtathletik-Abteilung der BSG an. Weitere Anmeldungen werden jederzeit im Sportgeschäftszimmer, oder jeden Montag auf dem Sportplatz Finksweg ab 17 Uhr gern entgegengenommen.

Allen Urlaubern wünscht die BSG viel Sonnenschein und gute Erholung.

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.

Frau G. Gäde und Sohn Günter

Auf diesem Wege möchte ich meinen herzlichen Dank für die Teilnahme beim Ableben meines lieben Mannes Wilhelm Espert aussprechen. Frau Louise Espert

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anläßlich unseres schweren Verlustes sagen wir unseren herzlichsten Dank. Lurup, den 7. Mai 1957 Frau E. Blinkmann Frau E. Blinkmann

Für die erwiesene herzliche Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes Fritz Lippe sage ich der Deutschen Werft, der Belegschaft der Deutschen Werft sowie den Kollegen des Holzlagers meinen aufrichtigsten Dank. Katharina Lippe

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anläßlich des schweren Verlustes, der uns betroffen hat, sagen wir unseren herzlichsten Dank.

Frau M. Uebel und Angehörige

Für erwiesene Teilnahme bei der Beerdigung meiner Frau sage ich der Betriebsleitung meinen innigsten Dank. Adolf Brückner Spielergebnisse der letzten Wochen:

Fußball:

rubbaii:		
DW 1. — Thörl 1.		1:2
DW 1. — Matthes 1.		4:2
DW 1. — Peters 1.		5:0
DW 1. — Haspa 1.		2:3
DW 1. — Tretorn 1.		4:3
DW Res. — AEG Schiffbau 1.		4:6
DW Res. — Tretorn Res.		2:1
DW Res. — Philips Res.		6:2
DW 2. — Herfuhrt 1.		13:1
DW 2. — Sozialbehörde 1.		5:0
DW 2. — Röhlig 1.		4:1
DW 3. — Nordbank 2.		2:5
DW 3. — Bau & Montage Res.		4:1
DW 3. — DSG Res.		2:2
DW 3. — Allianz Res.		2:6
DW 4. — Rapid 3.		6:0
DW 5. — Vereinigte 2.		2:0
DW 5. — Affinerie 2.		3:1
DW 5. — GEG komb.		5:2
DW 5. — Finanzbehörde 2.		6:2
DW Rhst. 1. — Hmbg. Mannheime	r 1.	5:0
DW Rhst. 1. — Hamburg-Süd		5:1
DW Rhst. Res. — Kupferhütte Res.	J)	0:5
DW 1. Jg. — Hansa-Motoren Jg.		3:2
DW 1. Jg. — Noleiko Jg.		5:0
DW 1. Jg. — Menck Jg.		0:2
DW 1. Jg. — Nordbank Jg.	15	1:3
DW 2. Jg. — Schlüter Jg.		3:5
DW 2. Jg. — Philips 1. Jg.		5:0
Kaufleute — Techniker		3:2
Faustball:		
DW 1. — Philips		42:44
Handball:		
DW 1. — Südfrucht 1.		7.7

Faust

Hanuban.		
DW 1. —	Südfrucht 1.	7:7
DW 1. —	Esso Hamburg 1.	14:8
DW 2. —	Dt. Ring 1.	2:8
DW 2. —	Zoll 2.	7:11

Tischte

ennis:		
DW 1. — P	hilips 1.	9:0

Kegeln:

DW	1	Rapid 1.	2157:2159
DW	3. —	Wäscherei Wulff	2219:2227
DW	Rhst.	2. — Südbank 2.	2247:2169

GOLDENE HOCHZEIT



Am 11. April 1957 feierte unser Rentner Karl Keller mit seiner Ehefrau das Fest der goldenen Hochzeit



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25 jähriges Dienstjubiläum



Fritz Heidield

Am 1. April 1957 beging der Kalkulator Theodor W atzlaw sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Er trat am 1. 4. 1929 bei der Firma R. Noske Nachf., Altona, in die Kupferschmiedelehre ein. Als die Fa. Noske im April 1932 wegen Arbeitsmangels schloß, wurde Watzlaw von uns als Lehrling übernommen. Somit konnte er eine geordnete 4jährige Lehrzeit abschließen. Als Kupferschmied und E'Schweißer fand Theodor Watzlaw bei uns Beschäftigung. Durch technische Abendkurse hat Watzlaw sich weitergebildet, so daß er am 5. 12. 1945 in unserer Abteilung FA als Kalkulator übernommen werden konnte. An seinem Ehrentage ließen es seine vielen Freunde sich nicht nehmen, ihm die Hand zu schütteln. Unser Werft-Chor, dessen Mitglied er ist, brachte ihm vor seinem Arbeitsplatz ein Ständchen. Wir alle wünschen ihm weitere 25 Jahre frohen Schaffens.

Am 29. März 1957 feierte der E'Schweißer Fritz Heidfeld sein 25jähriges Dienstjubiläum. Er kam am 29. 3. 1932 als Brenner-Helfer zu uns und war bis 1936 als Brenner tätig. Auf Grund seiner erworbenen Kenntnisse wurde er von 1936 bis 1939 mit der Instandhaltung der Schweiß- und Brennanlagen beauftragt. Während des Krieges arbeitete Fritz Heidfeld als E'Schweißer und hat sich durch sein umsichtiges Verhalten besonders um die Schweißanlerner verdient gemacht. Jetzt führt er wieder die Instandhaltung von Schweißanlagen durch und ist bei allen Kollegen durch seine Hilfsbereitschaft beliebt. Wir alle wünschen ihm noch recht viele erfolgreiche Jahre.



Theodor Watzlaw

Am 8. April 1957 feierte Herr Walter Richter sein 25jähriges Dienstjubiläum. Er ist seit 1929, mit Unterbrechungen in den



Walter Richter

Jahren 1931—1933, in unseren Lohnbüros Finkenwerder und Reiherstieg tätig. Herr Richter hat sich das Vertrauen seiner Vorgesetzten erworben. Er ist mit seinen Arbeitskameraden durch sein freundliches Wesen in guter Kameradschaft verbunden. Diese Tatsache kam am Tage seines Jubiläums besonders zum Ausdruck. Wir wünschen Herrn Richter, daß er noch viele Jahre in seinem Arbeitskreis tätig sein kann.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Brenner Hans-Uwe Friedrich mit Frl. Irmgard Büchler am 30. 3. 1957

Stellagenbauer Hans-Günther Schütz mit Frl. Inge Bresler am 5. 4. 1957

E'Schweißer-Anlerner Jürgen Hofmann mit Frl. Helga Lange am 6.4.1957

Decksmann Peter Wöhl mit Frl. Brigitte Kubek am 6.4.1957

Tischler Herbert Clauss mit Frl. Heidi Wolters am 6.4.1957

E'Schweißer-Anlerner Willi Bock mit Frau Klara Kruse am 8.4.1957

Elektriker Heinz Dühlmeyer mit Frl. Emmi Wojtakowski am 9, 4, 1957

E'Schweißer Eugen Ring mit Frl. Anneliese Emersleben am 9, 4, 1957

E'Schweißer Heinrich Sawall mit Frl. Lieselotte Lerch am 9.4. 1957

Schiffbauer Richard Clauss mit Frl. Hannelore Blötner am 12, 4, 1957

Segelmacher Harry Steffen mit Frl. Eva Dugnat am 13.4.1957

Reiniger Julius Schinnerl mit Frl. Anna Barniske am 13. 4. 1957

Maschinenschlosser Peter Burat mit Frl. Renate Kämpfert am 13. 4. 1957

Schlosser Hans Meinicke mit Frl. Irene Pretzel am 13. 4. 1957

Tischler Alfred Brandt mit Frau Margot Brandt am 13.4.1957

Kupferschmiedhelfer Horst Wommelsdorf mit Frl. Anni Zschage am 13. 4. 1957

Angel. Schiffbauer Manfred Brodda mit Frl. Elfriede Elter am 13. 4. 1957

Matrose Werner Sträche mit Frau Maritta Pietsch am 15. 4. 1957

Schiffbauhelfer Rudolf Thiem mit Frl. Irmtraut Ebert am 17, 4, 1957

Schiffbauhelfer Willi Ladebeck mit Frl. Erika Dittes am 18.4.1957

Matrose Friedrich Meyer mit Frl. Sigrid Kind am 20, 4, 1957

E'Schweißer-Anlerner Heinz Peter mit Frl. Ellen Busch am 20. 4, 1957

E'Schweißer-Anlerner Paul Ahrendt mit Frau Gertrud

Luckfiel am 20.4.1957 Prob.-Anlerner Fritz Brandt mit Frl. Lieselotte Reich

am 20.4.1957 Tischler Alfred Schindler mit Frl. Ingeborg Schreiber

am 27. 4. 1957 E'Schweißer Horst Linderoth mit Frl. Dagmar Jenisch

am 27. 4. 1957 E'Schweißer Peter Albers mit Frau Gretchen Settgast am 2. 5. 1957

Montageschiffbauer Gert Naumann mit Frl. Christa Jirak am 3. 5. 1957

Nieteneinstecker Horst Hellmig mit Frl. Gisela Redmann am 4.5.1957

Schlosser Willy Pockrandt mit Frl. Liesbeth Schlaack am 4.5.1957

Dreher Max Jarecki mit Frl. Irma Benig am 4.5.1957

Bürohelferin Lydia Ziethen mit Herrn Johann Martens am 4.5.1957

Tischler Rudi Schäfers mit Frau Hella Timm am 4.5.1957

Maler Hans-Werner Assmann mit Frl. Helga Linder am 4.5.1957

E'Schweißer-Anlerner Claus Fischer mit Frl. Marita Nissen am 11.5.1957

Schiffbauhelfer Horst Haberlandt mit Frl. Gerda Lange am 11. 5. 1957

Schlosser Werner Heim mit Frl. Dagmar Drilling am 11.5.1957

Geburten:

Sohn:

Maschinenbauer Armin Roggartz am 4.4.1957 Feuerwehrmann Lothar Muszkiet am 4.4.1957 Schlosser Richard Neumann am 5. 4. 1957 Bohrer Gerhard Andreschefski am 8.4.1957 Maschinenbauer Friedbert Raschke am 9.4.1957 Ausrichter Erich Gripp am 9. 4. 1957 Angel. Schiffbauer Heinz Ziebel am 10.4.1957 Ingenieur Wolfgang Oeverdieck am 12. 4. 1957 Kreuzer Horst Sandmeier am 16. 4. 1957 Schlosser Bernhard Schnur am 16.4.1957 Schiffbauhelfer Erwin Selinski am 17.4.1957 E'Schweißer Georg Lange am 17. 4. 1957 Bohrer Heinz Marienburg am 18. 4. 1957 Schmied Otto Hartmann am 19.4.1957 Maschinenbauer Friedrich Spormann am 21. 4. 1957 Bohrer Johann Ahlf am 21.4.1957 Röntgenhelfer Hermann Pengel am 23, 4, 1957 Schiffbauhelfer Hubert Widera am 24.4.1957 Schlosser Siegfried Hoof am 25.4.1957 Tischler Walter Wilkens am 26.4.1957 E'Schweißer Anton Schulz am 27. 4. 1957 Reiniger Heinz Schönwald am 30. 4. 1957 Anbringer Willy Linnemann am 30. 4. 1957 Ausrichter Gerhard Wiesner am 3.5.1957 Maschinenbauhelfer Hans Liemen am 3. 5. 1957 Hauer Johann Selent am 5. 5. 1957 Prob.-Anlerner Fritz Brandt am 5.5.1957 Brenner Werner Friedrich am 10.5.1957 Schiffszimmerer Werner Ahrenhold am 11.5.1957

Tochter:

Schlosser Hans-Georg Keller am 2. 4. 1957
Schiffbauer Werner Vog am 8. 4. 1957
Probierer Walter Neiseke am 12. 4. 1957
Takler Hans Meyer am 16. 4. 1957
Schlosser Bernhard Schnur am 16. 4. 1957
Schiffbauhelfer Franz Nuck am 23. 4. 1957
Nieteranlerner Josef Watzke am 24. 4. 1957
Nieteneinstecker Werner Bellmann am 27. 4. 1957
Montage-Schiffbauer Ronald Odia am 4. 5. 1957
Angel. Schiffbauer Günter Landahl am 5. 5. 1957
E'Schweißer Willi Seeger am 9. 5. 1957
Brenner Wilhelm Ilsche am 13. 5. 1957

Wir gratulieren!

Für die uns anläßlich unserer goldenen Hochzeit erwiesenen Aufmerksamkeiten sprechen wir hiermit der Betriebsleitung sowie den ehemaligen Arbeitskameraden unseren herzlichsten Dank aus.

Karl Keller und Frau

Für die anläßlich meines Ausscheidens erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche danke ich herzlichst. Alexander Müthling





Inzwischen haben wir also unsere Hauptversammlung hinter uns. Über das Ergebnis ist an anderer Stelle berichtet worden. Auch die neuen Aufsichtsratsmitglieder, die im Interesse der Belegschaft tätig sind, konnten ermittelt werden.

Das soll uns aber nicht hindern, uns über den gerade noch rechtzeitig zum Urlaubsbeginn eingetroffenen Schnenschein zu freuen, der hoffentlich unseren ersten Urlaubsreisenden eine Verschönerung ihres verdienten Urlaubsbringt.

Am 21. Mai sind die ersten von uns in den Bayerischen Wald gefahren. Sie werden sich da wie immer wohlfühlen. Das gleiche gilt auch für unsere Schlierseefahrer.

Ihr habt ja sicher alle in den Zeitungen gelesen, daß das Land Bayern inzwischen neue Orden eingeführt hat oder kurz vor der Einführung von besonderen bayerischen Auszeichnungen steht. Offensichtlich reichen ihre Bundesauszeichnungen nicht aus. Vielleicht kommt dieser oder jener unserer Urlauber aus Bayern plötzlich mit einem bayerischen Orden zurück. Man kann so etwas ja vorher nie genau wissen.

Mit einiger Beängstigung habe ich irgendwo gelesen, daß man sich in den USA den Kopf darüber zerbricht, wie man die allgemeine Arbeitszeit weiter verkürzen kann. Die Überlegungen sollen dahin gehen, daß jeder nur 30 Stunden in der Woche zu arbeiten hat. Das kann ja was werden! Wir haben bisher jedenfalls die Verkürzung der Arbeitszeit von 48 auf 45 Stunden noch nicht verdaut. Jede weitere Verkürzung muß also einige Verwirrungen bringen.

Die Bemühungen um eine kürzere Arbeitszeit führen zu den merkwürdigsten Erscheinungen. Da sollen z. B. die Beamten und Angestellten einer westdeutschen Stadtverwaltung in diesen Tagen in einen Sitzstreik getreten sein, um damit die Verkürzung ihrer Arbeitszeit zu erreichen. Ich kann mir nicht so recht vorstellen, wie ein solcher Sitzstreik von meistens ohnehin sitzenden Beamten vor sich geht, aber immerhin. Wenn ich richtig orientiert bin, hat der Beamte mit dem Augenblick des Eintritts in den öffentlichen Dienst eine ganze Reihe von Verpflichtungen übernommen, die er zu erfüllen hat. Dazu gehört auf jeden Fall, daß er treu, pünktlich und gehorsam seine Pflicht erfüllt. Im übrigen weiß er beim Eintritt in den Dienst ganz genau, was andererseits sein Dienstherr ihm bietet.

Wenn jedenfalls das westdeutsche Beispiel Schule macht, haben wir einiges zu erwarten. Man kann sich vorstellen, daß manch einer, der irgendeinen Wunsch bei einer Behörde vorbringen will, über streikende Beamte sich so seine eigenen Gedanken macht. Das Gefährlichste an den Arbeitszeitverkürzungen ist aber die Tatsache, daß viele, leider Gottes, mit ihrer Freizeit nur bedingt etwas anzufangen wissen und daher auf die merkwürdigsten Gedanken verfallen. Anstatt die Freizeit für die Familie und die eigene Erholung zu verwenden, hat mancher sich überlegt, daß er in dieser Zeit auch Geld verdienen könnte. Und so kommt es, daß das Handwerk darüber klagt, daß die sogenannte Schwarzarbeit zugenommen haben soll. Auch soll die Zahl derer, die sich in aller Form eine zweite Steuerkarte beschafft haben, in großem Maße gestiegen sein. Ich kann mir nicht denken, daß alle diese Klagen hundertprozentig berechtigt sind. Irgend etwas mag aber schon dran sein. Ob das wohl richtig ist?

Ja, und dann muß ich noch einmal ein paar Worte über den Parkplatz am Anleger Teufelsbrücke verlieren. Leider hat unser Appell an die Motorradfahrer keinen Erfolg gehabt. Es muß also nun damit gerechnet werden, daß die Polizei eingreift, indem sie die Benutzung des Parkplatzes für die Motorradfahrer verbietet. Ich möchte euch Motorradfahrer daher raten, sich jetzt schon daran zu gewöhnen, die Maschinen in den von der Werft dafür vorgesehenen Keller zu bringen. Das gleiche gilt im übrigen für die Radfahrer, die es zu einer gewissen Ubung gemacht haben, ihre Räder irgendwo in nächster Nähe vom Anleger Teufelsbrücke abzustellen. Ganz Pfiffige haben sogar das Wartehäuschen der Hamburger Hochbahn am Parkplatz für eine geeignete Fahrradgarage gehalten und ihre Räder hineingestellt. Ihnen möchte ich den Tip geben, sich in den Fahrradkeller zu bemühen, damit nicht eines Tages die Fahrräder von der Polizei eingesammelt werden und die Eigentümer sich bei der zuständigen Polizeiwache ihr Fahrrad wieder abholen müssen.

Ich weiß, daß die Sache mit der Parkerei an der Teufelsbrücke erhebliche Schwierigkeiten mit sich bringt. Für Fahrräder und Motorräder ist aber mindestens vorläufig noch Platz genug in den von der Werft zur Verfügung gestellten Anlagen. Zur Erleichterung des Loses der Autofahrer der Werft hat die Werft verschiedenes unternommen und auch einen Hinweis an die Behörden gegeben. Wir hoffen sehr, daß sich in sehr absehbarer Zeit manches zum Besseren wendet.

Wenn diese Ausgabe unserer Zeitung herauskommt, haben wir den Himmelfahrtstag mit seinen Anfechtungen hinter uns. Hoffentlich hat jeder die Strapazen, die so eine Herrenpartie mit sich bringen kann, gesund und munter überstanden. Vor uns liegt jetzt das Pfingstfest. Ich wünsche euch allen, daß ihr die Pfingsttage fröhlich und guter Dinge verleben könnt.

Es grüßt euch herzlichst

Euer Klabautermann

FAHRGASTSCHIFF "THEODOR HERZL"