

**DEUTSCHE WERFT
WERKZEITUNG**

Titel- und Rückseite zeigen Aufnahmen von der Taufe des Fahrgastschiffes „Jerusalem“
(Werkfotos)



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

17. Jahrgang · Nr. 6 · 28. Juni 1957

Was die letzten Wochen brachten

Am 4. Juni erlebten wir den Stapellauf des Hinterschiffs Bau-Nr. 715. Demnächst wird das Vorschiff folgen. Nach dem Zusammenbau im Dock wird Bau-Nr. 715 als Erzfrachtschiff der „Rio Orinoco“-Klasse für die Transworld Carriers Inc., Panama, in Dienst gestellt werden.

Am 6. Juni wehten die Flaggen wieder über unserem Helgengerüst. An diesem Tage fand ein weiterer Stapellauf statt. Die 14 750 t große „Har Canaan“ wurde zu Wasser gelassen. Dr. Scholz wies in seiner Ansprache darauf hin, daß der Flaggenschmuck an diesem Tage eine doppelte Bedeutung hatte. Einmal sollten die Flaggen das neue Schiff grüßen, zum anderen galten sie aber auch dem Geburtstag unserer DW, die am 6. Juni 1918 von maßgebenden Männern der deutschen Wirtschaft gegründet wurde.

Für die Israel-Mission sprach Dr. Blum. Er dankte Dr. Scholz und unserer Belegschaft für die gute Arbeit und



Hinterschiff Bau-Nr. 715 läuft vom Stapel

(Foto S. Günther)

sprach die Hoffnung aus, daß auch das neue Schiff sich so bewähren möchte wie die bisher im Rahmen des deutsch-israelischen Abkommens gelieferten Schiffe. Die Tochter unseres Vorstandes, Frl. Renate Scholz, nahm dann die Taufe vor. Nachdem die traditionelle Flasche Schaumwein am Bug des Schiffes zerschellt war, glitt der gewaltige Schiffskörper sicher und ruhig in sein Element.



Stapellauf Vorschiff Bau-Nr. 712

(Werkfoto)

Anfang August soll die „Har Canaan“ in Dienst gestellt werden.

Am 15. Juni erlebten wir eine weitere Schiffstaufe im Dock. Wieder war es ein großes Erz-Turbinenschiff, das zur Taufe bereit stand.

Frau Rosemary McCone, die Gattin des Präsidenten der Transworld Carriers, Inc., war aus New York herbeige-

kommen, um die Taufe des Neubaus vorzunehmen. Bau-Nr. 712 erhielt den Namen „Rio Macareo“.

Das 36 000 t große Schiff wird im Ausrüstungshafen Finckenwerder der DW fertiggestellt werden.

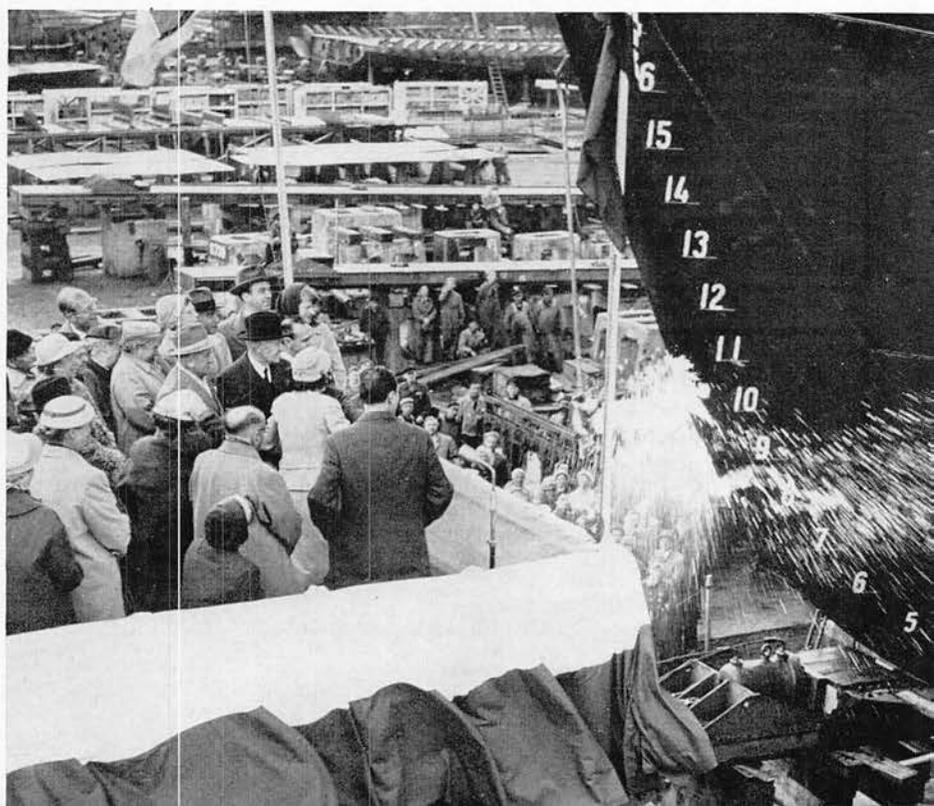
Am 25. Juni fand der Stapellauf des Vorschiffs Bau-Nr. 713 statt. Auch Bau-Nr. 713 gehört zu den Erztransportern der „Rio Orinoco“-Klasse (36 000 t).

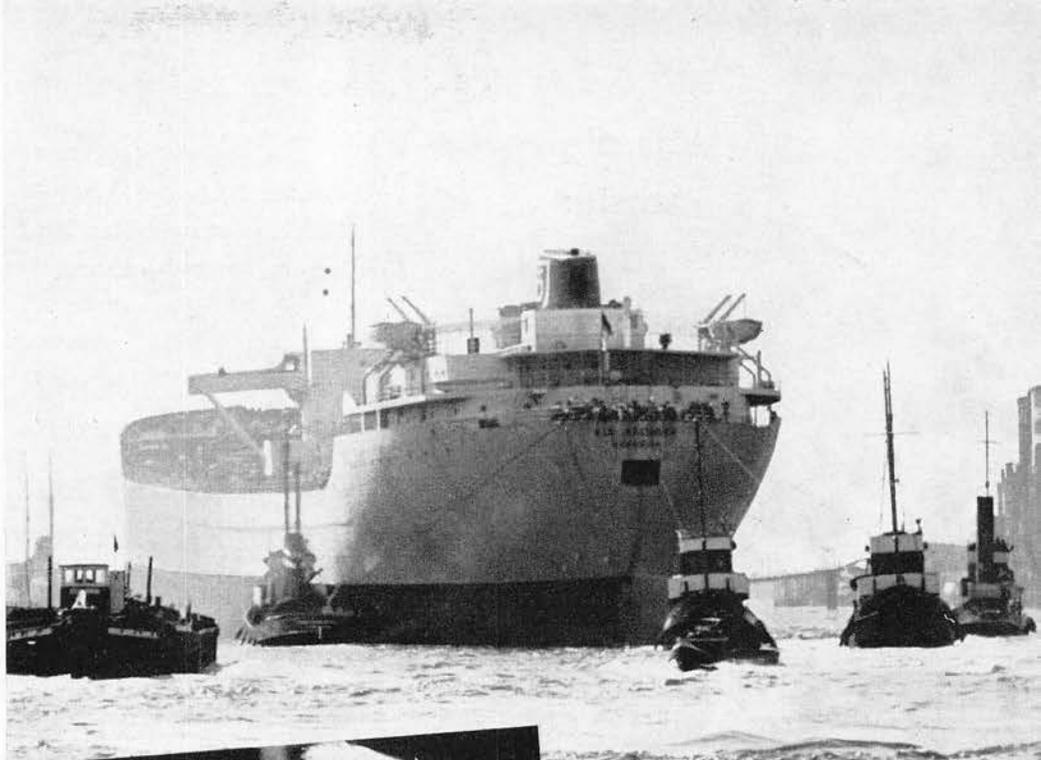
Dr. Scholz begrüßt seine Tochter, die Taufpatin



„Har Canaan“ ist getauft

(Werk)





*TS „RIO MACAREO“
wurde im Dock getauft, gleich
darauf wurde das Schiff nach
Finkenwerder verholzt, wo es
jetzt ausgerüstet wird*

(Fotos S. Günther)

Was die nächsten Wochen bringen sollen

In der ersten Hälfte des Monats Juli soll die Probefahrt der „Rio Macareo“ stattfinden. Die Probefahrt wird mehrere Tage in Anspruch nehmen. Anschließend wird das 36 000 t große Schiff die erste Reise antreten. Gegen Ende des Monats Juli wird die Taufe eines weiteren Erz-Schiffes folgen, dann soll Bau-Nr. 713 ihren Namen erhalten.

Unternehmer, nicht „Manager“

Von Professor Dr. Egon Holmann, Linz/Donau

In der österreichischen Zeitschrift „Sozialpolitische Korrespondenz“ (Linz/Donau) fiel uns der nachstehende Artikel auf, den wir mit frdl. Genehmigung des Autors und der Redaktion nachdrucken. Wir meinen, daß der Aufsatz auch für uns Gültigkeit hat.

Unsere raschlebige Zeit hat den Zug zu Schlagzeilen in Druckschriften und Schlagwörtern in der Rede. Angeblich als eine Art Blickfang mit der Vorspiegelung einer Präzision, die in vielen Fällen leider den Erfolg hat, einprägsam zu sein, wie so manches, das gedankenlos übernommen wird. Es hat jedes Zeitalter auch ein kurzlebiges bestimmtes Vokabular, wie es ja auch im Dritten Reich üblich gewesen ist, und aus einem Ressentiment heraus verlieren dann gutgemeinte und richtig gesetzte Wörter jene Bedeutung, die ihnen tatsächlich zukommen könnte. Diese Schlagwörter werden oft aus einem fremden Sprachstamm übernommen, weil dies interessanter aussieht als eine Übersetzung, die in unserer Sprache genau dasselbe beinhaltet und daher besser verwendet werden könnte. Zugegeben, daß sich manche Wörter einer Sprache nie vollinhaltlich wiedergeben lassen. Bei dem Wort „Manager“ trifft dies aber nicht zu.

Es braucht wohl eine Fußballkanone einen Manager oder auch ein Künstler, und man bezeichnet mit dieser Tätigkeit den geschäftstüchtigen Mann, der diesen Leuten, die eine vollkommen andere Tätigkeit ausüben als er, einen kaufmännischen Erfolg bringen soll, an dem er mitunter den Löwenanteil hat. Früher nannte man solche Männer „Impresarios“, ein Wort, das aus der Mode gekommen ist. Es ist eigentlich beschämend, daß das Wort Manager in die Industrie eingedrungen ist und allgemein verwendet wird; vor allem auch mit seiner medizinisch negativen Auswirkung, der sogenannten „Managerkrankheit“. Nach der Meinung namhafter Ärzte gibt es eine solche nicht, nur ihre Symptome sind — übrigens schon längst — bekannt und hängen vor allem mit den Coronararterien zusammen, sie kommen durchaus nicht nur bei überarbeiteten Männern des Wirtschaftslebens vor. Es ist also keine Berufskrankheit im engeren Sinne, auch wenn sie gern im Sprachgebrauch zu einer solchen gestempelt wird, sondern es sind eben pathologische Erscheinungen, die unsere Zeit mit sich bringt, die ja andere Anforderungen vor allem an das Nervensystem stellt als

früher, und die mitunter daraus zu erklären sind, daß der Träger dieser Krankheit mit seiner Zeit nicht recht fertig wird (was heutzutage allerdings wirklich schwierig ist). Im Wörterbuch wird das Wort „Manager“ übersetzt mit: Verwalter, Leiter, Vorsteher, Direktor, Regisseur, Unternehmer und Impresario. Nun haben wir es in der Industrie gerade, wenn wir sie ihrem Wesen entsprechend auffassen, mit **U n t e r n e h m e r n** zu tun, und in der Aufstellung einer Kostenrechnung wird durchaus richtig das „Unternehmerwagnis“ einkalkuliert. Unternehmer ist jeder Leiter eines Industrieunternehmens, gleichviel ob geschäftsführender Gesellschafter einer Personalfirma oder Direktor oder Generaldirektor einer anonymen Gesellschaft. Wir können also mit diesen zwei Begriffen vollkommen auskommen und sollten in unserem Schrifttum das Wort „Manager“ ausmerzen.

Der Manager ist mit dem Unternehmen nicht verwachsen. Natürlich kommen die Wörter „Manager“ und „Management“ aus dem amerikanischen Sprachgebiet zu uns. Letzteres heißt übersetzt wieder: Handhabung, Verwaltung, Leitung, Direktion, geschickte Behandlung und sogar Kunstgriff. Man sieht also, daß unsere Sprache die Funktion viel besser abgrenzt, als in diesem Fall das Englische. Freilich stellt man sich in Übersee unter einem solchen Mann zumeist jemand vor, der von einem Konzern in einen anderen hinüberwechselt, kraft der Fähigkeiten oder vielleicht auch aus politischen Gründen. Bei allen seinen Vorzügen hat Amerika den Nachteil, keine Geschichte zu haben, und das erklärt vieles, was uns fremd und oft sogar unverständlich sein muß. Natürlich soll Tradition nicht mit Beharrlichkeit im schlechten Sinne verwechselt werden. Aber die überseeische Auffassung muß dazu führen, daß sich ein Manager nicht mit seinem Unternehmen verwachsen fühlt, sondern es nur als Sprungbrett für seinen persönlichen Ehrgeiz ansieht, eine Gefahr, die bei uns noch gering ist und es bei allem Fortschritt hoffentlich auch bleiben wird.

Es ist zwar durchaus richtig, wenn jüngere Männer ihre

Arbeitsstätte wechseln. Denn nur durch Vergleiche lernt man, man entrinnt auf diese Art auch der Gefahr der Betriebsblindheit, vor der kein Unternehmen gefeit ist, und erst die verschiedenartigen Kenntnisse formen die Führerpersönlichkeit, die immer mehr gesucht wird, weil die Ansprüche naturgemäß steigen. Übrigens ist dieser Wechsel durchaus nichts Neues. Schon bei den Zünften im Mittelalter war es notwendig, daß ein Geselle auf die Wanderschaft, „auf die Walz“, ging, ehe er in die Zunft aufgenommen werden konnte. Und so ist es nicht einzusehen, daß bei der Vorstellung eines Bewerbers, bei der Vorlage von Zeugnissen, man vielfach die Tätigkeit in verschiedenen Firmen als abträglich ansieht.

Anders ist es freilich bei leitenden Männern in den reifen Jahren. Bei uns ist es erfreulicherweise üblich, daß sich ein strebsamer Ingenieur oder Kaufmann, wenn er ein gewisses Alter erreicht hat, nach einer Stellung umsieht, die ihm die weitere Suche nach einem neuen Arbeitsplatz erspart, weil er beabsichtigt, auf diesem Posten „ausdienen“ zu können. Dieser Entwicklungsgang erscheint sogar notwendig. Es gibt eine Reihe ausgezeichnete Ingenieure, die Spezialisten sind, dennoch nicht die Anlage haben, wirkliche Betriebsingenieure zu sein, und infolgedessen nicht zu leitender Stellung in einem Unternehmen aufrücken können. Der Ausgangspunkt ist ja immer der Mensch, und zwar nicht nur mit seinen Fähigkeiten, seinen Kenntnissen und seinen Erfahrungen, sondern — und durchaus nicht in letzter Linie — mit seinen charakterlichen Eigenschaften, und dem, was man unter „Persönlichkeit“ versteht.

Es ist zu bezweifeln, ob man viele Manager als solche bezeichnen kann. Denn den meisten geht es vor allem um die „prosperity“ in seinem Betrieb, um die hohe Dividende als solche, und er denkt nicht mehr an die Bedürfnisse des Marktes, sondern trachtet, einen solchen künstlich zu schaffen. Der Unternehmer hingegen, der natürlich auch verdienen will, was sein gutes Recht ist (obwohl es von gegnerischer Seite als „Kapitalismus“ angeprangert wird), will weniger die unentwegte Ausweitung, als die innerbetriebliche Verbesserung. Er ist mehr Bewahrer und denkt in längeren Zeiträumen, also nicht kurzfristig, was in der heutigen dynamischen Zeit paradox klingen mag. Ein Unternehmen ist ja nicht ein Phantom, hinter ihm stehen die Führerpersönlichkeiten der Gründer, und der Unternehmer setzt fort, in den Fußstapfen seiner Vorgänger. Der Begriff des „good will“ kommt ja nicht von ungefähr. Der Manager dagegen ist mehr Funktion statt eines Wesens mit Blut und Seele. Er ist eingekapselt in den Apparat, der in seinem Kern anonyme Bürokratie ist. Kollektivismus und Vermassung sind keineswegs auf die Diktaturen des Ostens beschränkt.

Die geborenen Unternehmer erkennen!

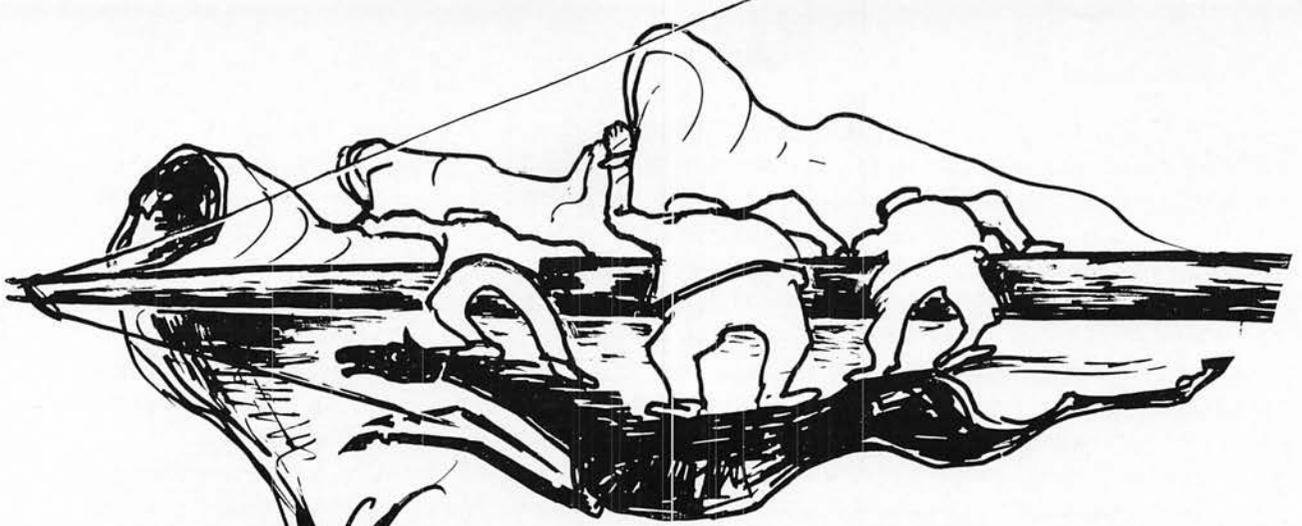
Der Unternehmer wird, wie jede andere Führerpersönlichkeit auch, nicht erzogen, sondern ge-

boren. Und wenn man jemand lobt, so schmückt man ihn mit diesem Eigenschaftswort. Man kann nur vorhandene Anlagen fördern und entwickeln, man braucht eine Pyramide mit breiter Grundlage, und aus dem Durchschnitt können sich nur einzelne erheben. Diese Begabungen sind da, aber sie müssen erkannt werden. Dies zu tun ist die wichtigste Aufgabe des Unternehmers. Da aber die Führungskräfte nicht allein aus dem eigenen Betrieb kommen, so muß man mit ihnen bekannt werden. Der Facharzt, der eine Dozentur anstrebt, muß publizieren, der Künstler stellt aus, der Schriftsteller und der Musiker treten ebenso mit ihren Werken an die Öffentlichkeit. Dieser Weg ist dem Unternehmernachwuchs nur selten gegeben. Daher kommt man um die viel geschmähten „Beziehungen“ nicht herum. Eine Beziehung haben ist das Mittel zur Empfehlung, aber natürlich hier nicht als Bindung an eine Partei oder Gruppe gemeint, sondern auf Grund der Fähigkeiten und des Charakters. Man jammert heute viel über das Überhandnehmen der Kongresse, Konferenzen, Sitzungen und Tagungen. Tatsächlich haben wir davon ein Übermaß. Es ist nicht immer von Bedeutung, was dort verhandelt wird, weil es sich oft nur um formelle Bestätigungen handelt, oder um Vorträge, die man dann später in Ruhe gedruckt lesen kann. Gerade in unserer hastigen Zeit aber bieten diese Zusammenkünfte eine der wenigen Möglichkeiten, Menschen von ihrer richtigen Seite kennenzulernen und sie gleichsam zu notieren.

Es ist eigentlich bezeichnend, daß die Vereinigten Staaten mit ihrem Menschenreservoir, das nicht nur durch die Geburten, sondern auch durch die Zuwanderung anwächst, mit Besorgnis auf die Sowjetunion blicken, die über eine viel größere Zahl von Hochschulen und Studierenden verfügt als Amerika, das höchstindustrialisierte Land. In den USA sind aber auch die Zeiten vorbei, da man als Schuhputzer oder Tellerwäscher anfang und als Milliardär und Gebieter großer Trusts starb.

Das Wort „Manager“ kommt von jenseits des Ozeans. Wir wissen, was dort geleistet wird, und haben allen Grund, es anzuerkennen. Unsere Verhältnisse aber gestatten nicht, alles Neue blindlings zu übernehmen. Wir in Europa leben in einem Raum, in dem alles stärker miteinander „verzahnt“ ist als anderswo. Man spricht von der „Integration“, die übrigens auch kein passendes Fremdwort ist und eine Reihe von Deutungen zuläßt. Jeder Entschluß, jede Handlung eines Unternehmens hat Wirkungen, die weit über seinen eigenen Betrieb hinausgehen. Schon bei Kleinigkeiten ergeben sich sozialpolitische, finanzielle und sogar staatspolitische Folgen. Diese vorher abzuschätzen, allerdings ebenso die Erfordernisse der Zeit zu erkennen, gehört zum Aufgabenbereich des Unternehmers. Verwenden wir also lieber diese Bezeichnung und entfernen wir das Wort „Manager“ aus unserem deutschen Sprachschatz.

Wir wollen den dazu geborenen Unternehmer in der Leitung unserer Werke sehen.



Ein Kapitel Nautische Zoologie

Von Wolfram Claviez

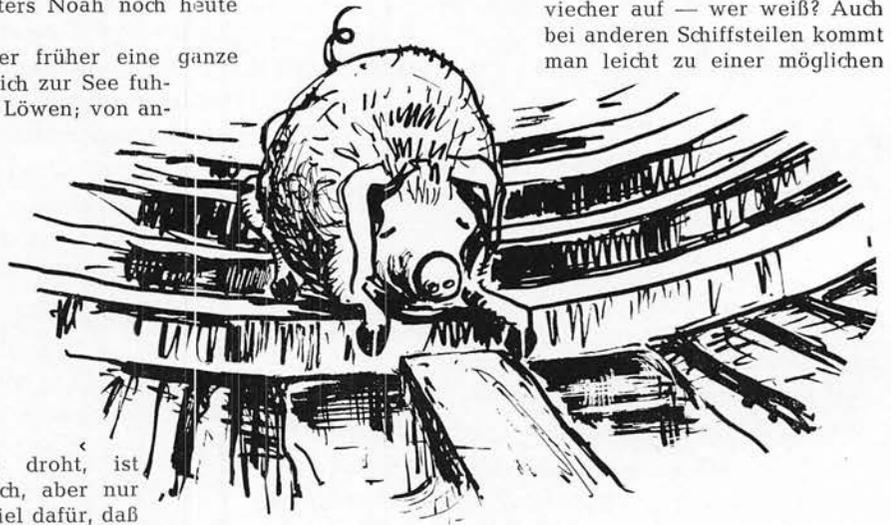
Schon immer waren die Seeleute große Tierzusammenhänger, daß Noah alle möglichen Viecher die Geschichtsforschung sich nicht nur auf mehr oder weniger echte schriftliche Zeugnisse verlassen würde, oder mündliche Überlieferungen, von denen man auch nie genau weiß, ob nicht im Laufe der Zeit Seemannslatein daraus geworden ist, — wenn sie vielleicht einmal so weit sein wird, aus menschlichen Urinstinkten Schlüsse zu ziehen, dann wird sicher mancherlei Licht in noch dunkle Epochen unserer Vergangenheit gebracht werden können. Ich bin der Ansicht, daß das mit Noahs Arche bestimmt richtig ist. Nicht nur, weil die Bibel doch recht hat, sondern weil atavistische Reste jener menschlichen Großtat des Altmeisters Noah noch heute lebendig sind.

Wir hatten auf unserem Zerstörer früher eine ganze Menge Hunde, die mit uns getreulich zur See fuhren. Kreuzer „Leipzig“ hatte einen Löwen; von anderen weiß ich, daß sie kleine Tiger, Bären und Affen an Bord hatten, von den lieben Ratten ganz zu schweigen, von welchen ja bekannt ist, daß sie ihren Schiffen erst untreu werden, wenn diese mit tödlicher Sicherheit dem Untergang geweiht sind. Daß dieser Zug des Menschen, aus dem ich neben anderen die historische Wahrheit der Existenz Noahs und seiner Arche herleiten möchte, heute zu ver-

kümmern droht, ist bedauerlich, aber nur ein Beispiel dafür, daß eben viele menschliche Qualitäten dem sogenannten technischen Fortschritt zum Opfer fallen. Doch wenn etwas sehr tief in der menschlichen Seele schlummert, lebt es trotz allem weiter, wenn auch zuweilen in stark verwässerter Form. Aus den lebendigen Gästen auf unseren Schiffen scheinen die ausgestopften Tiger und Teddybären geworden zu sein,

die gelangweilt aus den achteren Bulleyes unserer Straßenkreuzer glotzen. Auto-Teddy — Noah-Arche, warum sollen da nicht letzte Überbleibsel verborgener Zusammenhänge sichtbar sein, warum nicht?

Bei „Bullaugen“ fällt mir noch mehr ein, was mit der Arche Noah zusammenhängen muß. Woher kommen die vielen animalischen Namen an Bord? Z. B. Bullaugen für ein Schiffsfenster? Es ist doch auffällig, daß man diese Bezeichnung in allen Sprachen kennt: Bullauge, Bulleye, ojo de buey, occhio di bue usw. Vielleicht peilte Noah durch ein Astloch seiner Kajütplanken, ob der Regen noch nicht bald aufhört, und vielleicht fiel ihm dabei die Ähnlichkeit seines Fensters mit den treublickenden Augen seiner Rindviecher auf — wer weiß? Auch bei anderen Schiffsteilen kommt man leicht zu einer möglichen



Erklärung. Während nämlich seinerzeit in Noahs Arche die Affen munter von Decksbalken zu Decksbalken hüpfen, die Giraffen ihre Häuse in der Bemühung verlängerten, irgendwo frische Luft zu schnappen, lagen die Schweine träge in der Bilge und grunzten. Noah nannte daraufhin den Balken, mit dem er seine Mittelkielplanke verstärkt hatte, das „Kielschwein“. Diese Bezeichnung hat sich bis heute erhalten — obwohl bis zu unserem modernen Eisen-schiffbau manche Konstruktionselemente im Laufe der jüngst vergangenen Jahrtausende zweifellos gewisse Veränderungen erfahren haben.

Bei vielen anderen Bezeichnungen ist die Suche nach ihrer Herkunft bedeutend verwickelter. Es soll nicht unsere Aufgabe sein, da weiter nachzuforschen. Wir wollen es bei

einer kurzen Aufzählung bewenden lassen. Manche Ausdrücke drohen nämlich mit dem Aussterben der Segelschiffe in Vergessenheit zu geraten, und wir wollen uns noch einmal ihrer erinnern. Da gab es z. B. die „Pferde“, mit den Untergruppen der Springpferde und Nockenpferde. Sie hingen unter den Rahen und gaben den Seeleuten einen — wenn auch nicht festen — Halt, wenn sie mit dem Bauch auf der Rah lagen und sich verzweifelt bemühten, die im Sturm knallenden Lappen zu bergen. Ebenfalls in der Takelage fand man das „Eselshaupt“, ein eisernes Band, das den Kopf des Untermastes mit der Stenge verband, die ihrerseits mit dem Fuß im „Mars“ stand. Auf diesen näher einzugehen, wollen wir aus



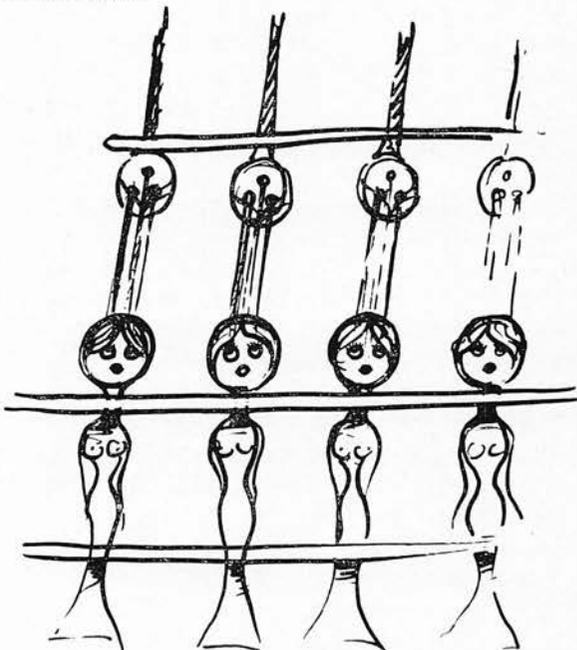
vermeiden. Die Takelage ist reich an Namen aus der Tierwelt. Da gibt es den „Hundepint“, der auf Spanisch „cabo de rata“, also Rattenschwanz heißt, worunter man sich einen zwecks leichteren Scherens durch enge Gadchen verjüngtes und bekleedetes Ende vorzustellen hat, da gibt es die „Hahnepot“, die „Katzenpfote“, den „Schweinerücken“ usw.

Doch damit ist der Vorrat keineswegs erschöpft. Auch an Deck begegnen wir manchem, was hierher paßt. Da wäre die „Walback“, jene runde Backform, die mit dem Rücken eines Wals wirkliche Ähnlichkeit hat, wir kennen sie von Fischdampfern und auch von großen Passagierschiffen, wie z. B. der „Normandie“. Wieso das Fundament einer Ankerwinde „Fisch“ heißt, ist schon schwieriger einzusehen; doch was eine „Schweinebacke“ ist, das wissen nur DW-Konstrukteure, die Sinn für strakende Linien haben, und das genügt, die anderen geht's nichts an. Eine „Hundekoje“ ist eine solche, in die man auf allen Vieren hineinkriechen muß. Da schläft der dritte Mann, wenn man mit seinem Jollenkreuzer im Dwarloch vor Anker liegt oder wo sonst man am freien Wochenende mit seiner Rennjacht die Nächte verbringt. Unter einem „Kamel“ verstand man in den vergangenen Jahrhunderten den Vorläufer unseres Schwimmdocks, große, auspumpbare Schwimmkästen, mittels derer man Schiffe anheben und über Untiefen bugieren konnte.

Es gibt noch etliche andere Namen, Teile des Schiffes und der Takelung, die in unseren maritimen Tierpark passen würden. Doch oft wird man sich vergeblich bemühen, den Ursprung der seltsamen Bezeichnungen zu finden. Warum heißen wohl die Scheiben, durch die mittels einer dreifach geschorenen Leine die Wanten steifgesetzt wurden, „Jungfern“? Doch diese gehören nur so am Rande mit zu den wilden Tieren, und wir wollen unsere Ausführungen mit ihnen beschließen.

Mangel an zoologischen Relationen verzichten; doch seltsam genug ist es, wie innerhalb kurzer Zeit ein und dasselbe Wort beim bloßen Aussprechen völlig verschiedene Bilder in uns hervorzaubert. Wenn wir heute hörten, die ersten Truppen seien soeben durch das „Soldatenloch“ auf den Mars gekrabbelt, tauchen gewiß recht abenteuerliche Vorstellungen von einer soeben dort oben gelandeten Weltraumrakete in uns auf, während vor fünfzig Jahren jeder seebefahrene Mensch genau gewußt hätte, was gemeint ist.

Klettern wir den Mast weiter hinauf, so landen wir schließlich im „Krähennest“. Dieser Name bedarf keiner Kommentare. Aus diesem Nest krächten bereits des Columbus Marineros „Land in Sicht!“ — Doch was ist ein „Tausendfüßler“? Jeder Segler kennt den Nutzen dieser aus Fell oder Tauwerk hergestellten Tierchen, die um die Salingnock oder um mit „Fleischhaken“ behaftete Stage gewickelt werden, um ein Durchscheuern der Segel zu



Probefahrtbetrachtungen

Von Dipl.-Ing. Jon Chirila

Durch die folgende Betrachtung soll dem Leser eine genauere Vorstellung über gewisse Zusammenhänge vermittelt werden, mit denen er sonst nicht in Berührung kommt. Da ist z. B. die Frage nach der eigentlichen technischen Ausbeute der Probefahrten.

Es ist bekannt, daß Reeder und Werft beim Abschluß eines Vertrages über ein zu bauendes Schiff die Bedingungen, die für beide Seiten bindend sind, genauestens formulieren. Die technischen Bedingungen — die uns in diesem Zusammenhang interessieren — werden zum Teil während des Bauens nachgewiesen. Eine Anzahl von wichtigen Vertragsbedingungen können aber nur während der Probefahrt nachgeprüft werden. So sind in diesem Zusammenhang die Schiffsgeschwindigkeit bei einer ganz bestimmten Drehzahl und Leistung der Maschinenanlage und ferner der erforderliche Brennstoffverbrauch zu nennen. Außerdem wird die Steuerfähigkeit des Schiffes durch verschiedene Rudermanöver nachgeprüft.

Die Decks- und Navigationseinrichtungen werden sorgfältig erprobt und in einwandfreiem Zustand übergeben. Ähnlich verhält es sich auch mit der Maschinenanlage und den Aggregaten, die an Bord eingebaut sind.

Gut eingespielte Mannschaften von Ingenieuren führen mit größtmöglicher Sorgfalt die umfangreichen Messungen während der Probefahrt durch. Die Arbeit während der Probefahrt verlangt mehr Einsatz als die normale Schicht bzw. Büroarbeit, weil einerseits die Zahl der Probefahrtteilnehmer durch die räumliche Enge begrenzt ist und andererseits die Fülle der Arbeit in möglichst kurzer Zeit erledigt werden muß. Es ist also nicht so, daß Probefahrten Vergnügungsfahrten sind.

Weil die Nichteinhaltung der vertraglichen Geschwindigkeit unter Umständen mit beträchtlichen Konventionalstrafen belegt ist, wird dieser Bedingung besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Da diese Konventionalstrafen bei Unterschreitung der festgelegten Grenze wirksam werden, liegt der Gedanke nahe, eine Übererfüllung dieser Bedingung mit einer Prämie des Reeders der Werft gegenüber zu belegen. Diese Prämie ist durch die erhöhte Güte des Fahrzeuges begründet, die Mehreinnahmen für den Reeder sichert.

Die Bestimmung der verschiedenen Meßgrößen während der Erprobung erfolgt durch geeignete Meßgeräte. Die Bestimmung der Schiffsgeschwindigkeit, die relativ zum Wasser ermittelt werden muß, nahm schon früher eine Sonderstellung ein. Man muß sich vorstellen, daß das umgebende Wasser regelrechte Ströme bildet, deren Richtung und Geschwindigkeit sowohl zeitlich als auch örtlich veränderlich ist. Das ist so zu verstehen, daß bei ein und demselben Ort die Stromgeschwindigkeit mit der Zeit veränderlich ist. Hinzu kommt, daß in der Nachbarschaft des oben besagten Ortes eine ganz andere Gesetzmäßigkeit herrscht. Man kann sich nun leicht vorstellen, wie wichtig dieser Faktor ist, wenn man bedenkt, daß die

Strömung unter Umständen Geschwindigkeiten bis zu einer Meile und mehr erreichen kann.

Ein anderer Faktor, der die Schiffsgeschwindigkeit maßgeblich beeinflussen kann, ist die Windgeschwindigkeit. Die großen Aufbauten der Schiffe bedingen trotz der stromlinienförmigen Gestaltung je nach der Windstärke große Geschwindigkeitsverluste. Die gleiche Windstärke verursacht je nach der Richtung zum Schiff verschiedene Geschwindigkeitsverluste bzw. -gewinne. (Letzteres, wenn der Wind von achtern kommt.) Auch dieser Tatsache wird sorgfältig Rechnung getragen.

Zu diesen Einflußfaktoren kommt der Seegangseinfluß hinzu. Da man sich zu den Probefahrten nicht die gewünschten sauberen Verhältnisse bestellen kann, muß man aus den rohen Ergebnissen die einzelnen oben erwähnten Einflüsse abtrennen. Zu diesem Zweck leisten einige Gesetzmäßigkeiten gute Dienste. Die Erfüllung der vertraglichen Bedingungen (wie Geschwindigkeit, Leistung und Drehzahl) sind nur bei ganz bestimmten sauberen Probefahrtverhältnissen garantiert, weshalb auch von Werft und Reeder nur solche akzeptiert werden.

Die eigentliche Geschwindigkeitsbestimmung kann durch mehrere Methoden ermittelt werden. Jedermann weiß, daß die Geschwindigkeit an Land nichts weiteres ist als das Verhältnis des zurückgelegten Weges in der Zeiteinheit (z. B. km pro Stunde). Ähnlich verhält es sich auch auf hoher See. Es stehen u. a. folgende Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsbestimmung zur Verfügung:

1. das Widerstands-Log,
2. Fahrt auf einer abgesteckten Seemeile,
3. Decca-Navigator.

Diese drei Möglichkeiten werden von der DW auf Probefahrten angewendet. Durch die Möglichkeiten 2 und 3 wird die Schiffsgeschwindigkeit über Grund bestimmt. Also der Wind- und der Stromeinfluß müssen noch getrennt werden. Das Verfahren Nr. 1 gestattet direkt die Bestimmung der relativen Schiffsgeschwindigkeit gegenüber dem Wasser.

Die Grundlagen der einzelnen Verfahren können kurz, wie folgt, umrissen werden:

1. Die Messungen mit dem Widerstands-Log beruhen auf der Ermittlung des Widerstandes eines im Wasser geschleppten Körpers (Logkörper). Die verschiedenen Widerstände des in das Wasser getauchten Körpers bei den verschiedenen Geschwindigkeiten sind durch Tankversuche bekannt, und so kann man nach dem auf der Probefahrt festgestellten Logwiderstand auf die Schiffsgeschwindigkeit schließen.
2. Die Fahrt auf einer abgesteckten Meilenstrecke wird zum Zwecke der Feststellung der benötigten Zeit durchgeführt. Derartige Fahrten benötigen tiefes Wasser in der Küstennähe. Solche Möglichkeiten gibt es unter anderem an der norwegischen und schwedischen Küste.

Die Eckernförder Meile eignet sich wegen der geringen Wassertiefe nicht für korrekte Messungen von Schiffen der Größe, die die DW baut.

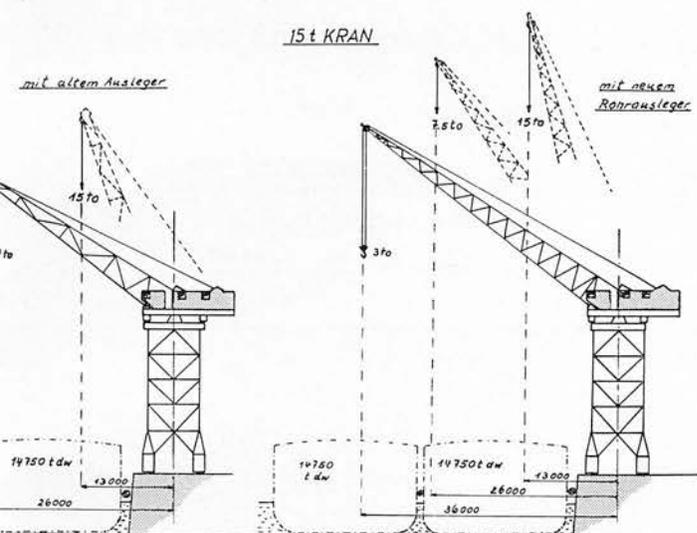
- Der Decca-Navigator ist eine Funk-Ortungsanlage zum Zwecke der Erleichterung der Navigation in der Küstennähe. Die Anlage besteht aus einer Sendergruppe und einem Empfänger. Die Sendergruppe ist an Land aufgebaut und bildet in den einzelnen Ländern eine Kette. Es gibt also eine deutsche, dänische, schwedische, norwegische, französische, englische Kette usw., so daß praktisch im kontinentalen Küstenbereich eine Funkortung möglich ist. Der Decca-Empfänger gestattet mit Hilfe von Spezialkarten, die mit einem besonderen farbigen Gitter versehen sind, die Schiffsortung vorzunehmen. Die vom Empfänger angezeigte Lage wird in der Karte eingetragen. Man darf, um die Ortsbestimmung auf See durchführen zu können, der Anzeige zweier Sender.

Diese an sich für die Navigation gedachte Einrichtung wird jetzt zur Geschwindigkeitsbestimmung herangezogen. Die Ortung wird laufend während einer bestimmten Zeit (etwa 20 Minuten) registriert und in der Spezialkarte eingetragen. Dadurch ist die zurückgelegte Strecke während der vorgenommenen Zeit bekannt und somit auch die Schiffsgeschwindigkeit über Grund. Von nun an verfährt man wie bei den Meilenmessungen.

Die Bedeutung der Probefahrtmessungen liegt auf der Hand, wenn man die Wichtigkeit der Erfahrungswerte bei strengeren Rechenmethoden erkennt.

Reeder und Werft haben gemeinsam das Interesse, die in Auftrag gegebenen Schiffe mit den Vorzügen ihrer Bestimmung zu übergeben, mit denen sie ursprünglich geplant worden sind. Dieses erfordert von uns ständige Überprüfung unserer Neubauten, um aus der Erfahrung von heute das Angebot von morgen besser gestalten zu können.

Neue Ausleger für unsere 15-t-Kräne am Ausrüstungskai



Infolge der Vergrößerungen der Schiffe und der Möglichkeit, am Ausrüstungskai zwei und mehr Schiffe nebeneinander zu legen, waren die seit vielen Jahren in Betrieb befindlichen beiden 15-t-Kräne wegen ihrer zu geringen Reichweite den Erfordernissen nicht mehr voll gewachsen. Um diesem Umstand abzuwehren, wurde in Zusammenarbeit mit der MAN und den Mannesmannröhren-Werken ein neuer Ausleger entwickelt, der die Ausladung des Kranes um 10 m vergrößert. Da ein längerer Ausleger in normaler Bauart aber unzulässig schwer würde, mußte ein Weg gesucht werden, den Ausleger durch Verwendung von Werkstoff mit höherer Festigkeit und Anwendung der geschweißten Bauweise bei gleicher Stabilität leichter zu bauen.

Der neue Ausleger wurde hiernach aus nahtlosen Stahlrohren vollkommen geschweißt hergestellt, wobei die zulässige Beanspruchung infolge der höheren Werkstofffestigkeit 50% höher angesetzt werden konnte. Um lediglich durch Austauschen des Auslegers und der Einziehspindel unter Beibehaltung der vorhandenen Antriebsaggregate für das Hub- und Einziehwerk auszukommen, durfte das Auslegersystem nicht grundlegend verändert werden. Obwohl der neue Rohrausleger etwa 12 m länger ist, verringerte sich das Eigengewicht um etwa 4,5 t. Diese Gewichtsverminderung wurde für die Tragfähigkeit bei größter Ausladung nutzbar gemacht und ergibt überdies eine größere Standsicherheit und kleinere Raddrücke.

Aus den nebenstehenden Abbildungen sind die Hauptabmessungen für den Kran mit altem und neuem Ausleger ersichtlich.

Beide Kaikräne sind mit den neuen Auslegern in Betrieb genommen worden. Sie haben ihre Bewährungsprobe bereits bestanden.

Ing. Oeverdieck

Die SIMPLEX-Steuerrohrabdichtung

Die Laufwellen der Schiffswellenleitungen werden heute nach modernsten Gesichtspunkten in Kurzgleitlagern mit Ringschmierung gelagert. Hiermit erhält man bei Verwendung der richtigen Olsorte eine reine Ölfilmschmierung, welche eine äußerst geringe Reibungsarbeit gewährleistet, da eine Abnutzung von Lager und Welle praktisch nicht eintritt. Es ist hier also das heute mögliche Maximum an Wirtschaftlichkeit erreicht.

Im Gegensatz hierzu erfolgt die Lagerung der Propellerwelle im allgemeinen noch immer nach der wenig befriedigenden Art auf Pockholz mit Seewasserschmierung. (Siehe Bild 1).

lager wird versucht, irgendeine Verlagerung und Erschütterung vom Getriebe fernzuhalten.

Die Pockholzlagerung ist außerdem die teuerste, da das zur Schmierung der Pockholzstäbe benutzte Seewasser nicht an die Welle herantreten darf, weil sonst Korrosionsschäden die Folge wären. Es muß daher die Welle mit einem einwandfrei dichten und seewasserbeständigen Bezug versehen werden, welcher im allgemeinen aus Schleuderrotguß, teilweise auch aus Chromstahl hergestellt wird.

Die Abdichtung der Propellerwelle nach dem Wellentunnel erfolgt durch die allgemein bekannte Stopfbuchse

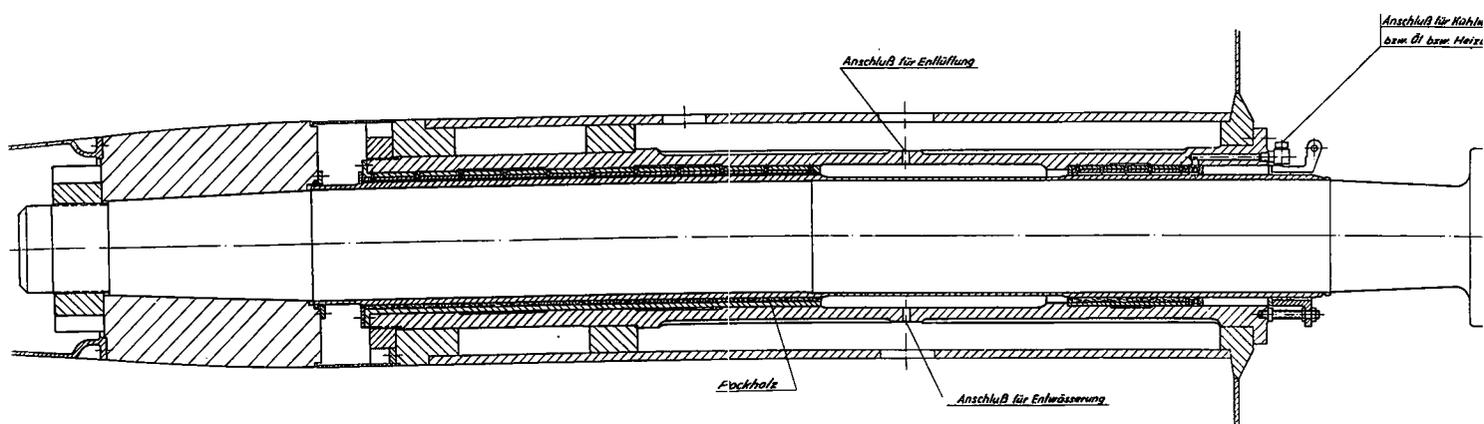


Abb. 1: Propellerwellenlagerung in Pockholz mit Seewasserschmierung

Diese Lagerung ist die ungünstigste, da die Erfahrungen gezeigt haben, daß in gewissen Zeitabständen, wegen zu starker Abnutzung, eine Erneuerung der Pockholzstäbe vorgenommen werden muß.

Da außerdem die Abnutzung durchweg nur in der hinteren Steuerrohr-Laufbuchse eintritt (bedingt durch das Gewicht des freihängenden Propellers), während dieses bei der vorderen Steuerrohr-Laufbuchse nicht erfolgt, können mit der Zeit im Wellenmaterial Ermüdungserscheinungen auftreten, die u. U. zu Wellenbrüchen führen.

Bei Schiffen mit kurzen Wellenleitungen, z. B. Tankern, kann sich die Abnutzung der Pockholzstäbe auch sehr nachteilig auf andere Antriebsorgane auswirken.

Bei Turbinenanlagen z. B. sind die Getriebewellen mit den darauf befindlichen Zahnrädern nach den Grundsätzen der Ölfilmschmierung sauber eingelagert. Durch eine starke Abnutzung in der Lagerung für die Propellerwellen werden die Getriebelager u. U. in Mitleidenschaft gezogen. Es besteht die Möglichkeit, daß sich auch die durch starke Abnutzung der Pockholzstäbe verursachten Erschütterungen nachteilig auf die Getriebe auswirken. Es ist daher wenig sinnvoll, bei der Einlagerung der Getriebe mit Genauigkeiten von Tausendsteln mm zu rechnen, wenn Pockholz-Abnutzungen von 4—6 mm auftreten. Durch besonders starke Konstruktion der Druck-

mit Hanfpackung. Es muß noch erwähnt werden, daß bei dieser Lagerung durch Reibung ein Leistungsverlust eintritt.

Um nun bei der Lagerung der Propellerwelle auch das mögliche Maximum an Wirtschaftlichkeit zu erreichen, müssen folgende Forderungen erfüllt werden:

1. Lagerung der blanken Welle in Lagermetall, ohne Wellenbezüge, Schmierung durch reines Öl, keine Abnutzung in der Lagerung.
2. Völliges Dichthalten der erforderlichen hinteren und vorderen Abdichtung, auch in axialer Richtung bei auftretender Längenänderung der Welle.

Diese Forderung ist auch die Voraussetzung für die Verwendung von Rollenlagern zur Lagerung der Propellerwelle.

Bei den seit vielen Jahren bekannten Steuerrohrabdichtungen, wie Toussaint, Cedervall (Bild 2) oder Vickers, wird wohl die blanke Welle ohne Wellenbezug in Gußeisen oder Weißmetall gelagert, jedoch muß hierbei verseifbares Öl zur Schmierung verwendet werden, da die Dichtflächen senkrecht zur Welle angeordnet sind und bei Längenänderung der Wellen die Anpresskräfte so gering werden, daß eine einwandfreie Dichtung nicht mehr gewährleistet ist. Es kann somit immer Seewasser, wenn auch in geringen Mengen, eintreten, wodurch die Verwendung von verseifbarem Öl erforderlich ist.

Da nun dieses Öl in Verbindung mit Seewasser eine Emulsion bildet und sich hierbei kein Ölfilm entwickeln kann, wird immer eine Abnutzung eintreten.

Die gleichen Nachteile zeigen sich auch bei Schmierung mit Fett.

Bei unserem Motor-Schlepper „DW 8“, welcher unter der Bezeichnung „Versuchsschlepper“ im Jahre 1936 gebaut wurde, sollte die Propellerwelle in Rollenlagern gelagert werden. Hierzu wurde eine einwandfrei dichtende Stevenrohrabdichtung erforderlich.

Es wurde hier eine Lösung unter Verwendung der allgemein bekannten Simmerringe gefunden.

Nachdem diese Ausführung sich während längerer Betriebszeit sehr gut bewährt hatte, wurde bei mehreren größeren Schiffen die bisher übliche vordere Stopfbuchse mit Hanfpackung durch eine Abdichtung mit Simmerringen ersetzt.

Mit dieser neuen Abdichtung sind u. a. unsere Neubauten

FD. „St. Georg“,
TES. „Antilla“ und
TES. „Orizaba“

ausgerüstet worden.

Durch den erfolgten Kriegausbruch haben wir von diesen Schiffen leider nichts mehr gehört. Nach Beendigung des Krieges wurde die Entwicklung jedoch weitergeführt und in Zusammenarbeit mit Herrn Direktor Bleicken von der H.A.L. entstand die heute bekannte Simplex-Stevenrohrabdichtung.

Mit dieser Abdichtung wurden die gestellten Forderungen voll erfüllt. Es wird hiermit eine vollständige Abdichtung erreicht, weil die Dichtung direkt auf mit der Welle umlaufenden Chromstahlbuchsen erfolgt und somit irgendwelche Längenänderungen der Welle keinen schädlichen Einfluß ausüben können. Es kommt hierbei eine reine Ölfilmschmierung zur Anwendung, wodurch bei richtiger Ausbildung und Anordnung der Öltaschen in den Laufbuchsen praktisch keine Abnutzung von Welle und Laufbuchse eintritt. Das Schmieröl darf nicht verseifbar sein, sondern es ist ein reines, ungefettetes Mineralöl zu verwenden.

Die SIMPLEX-Stevenrohrabdichtung (siehe Bild 3) besteht aus einer hinteren und einer vorderen Abdichtung. Die hintere Abdichtung ist zwischen Propeller und Hintersteven angeordnet. Sie besteht aus einem Gehäuse, in dem die auf einer am Propeller befestigten Chromstahlbuchse laufenden Dichtmanschetten befestigt sind. Die vordere Abdichtung ist am vorderen Ende des Stevenrohres angeordnet. Bei dieser Abdichtung laufen die Dichtmanschetten auf einer auf der Welle befestigten Chromstahlbuchse.

Das zur Schmierung des Stevenrohres erforderliche Schmieröl wird aus einem kleinen, direkt über dem Stevenrohr angebrachten Ölbehälter zugeführt. Ein zweiter Ölbehälter wird über der Wasserlinie angeordnet, damit bei etwaigen, durch äußere Einflüsse eingetretene Beschädigungen ein Überdruck im Stevenrohr vorhanden ist. Der Einbau der Dichtungen geschieht als geschlossenes Ganzes.

Die bisher gemachten Erfahrungen haben im vollen Umfang die erwarteten Ergebnisse gezeigt, wenn wir auch in der ersten Zeit von Rückschlägen nicht verschont blieben.

Ogleich die ersten mit der SIMPLEX-Stevenrohrabdichtung ausgerüsteten Schiffe zur vollsten Zufriedenheit fuhren, traten dann bei einigen Schiffen plötzlich Schä-

den an den Dichtringen ein. Es stellte sich hierbei heraus, daß die Ursache für diese Schäden in der mangelhaften Qualität der Buna-Rohstoffe lag.

Da uns nach Kriegsschluß die Herstellung von Buna verboten war, mußten diese Rohstoffe eingeführt werden. Wir sahen uns daher gezwungen, bis zur Genehmigung eigener Buna-Herstellung die Fabrikation der SIMPLEX-Stevenrohrabdichtung einzustellen. Dieses ist auch der Grund, weshalb eine große Anzahl unserer derzeitigen Neubauten nicht mit dieser Abdichtung ausgerüstet wurden.

Annähernd gleichzeitig stellten wir an den Chromstahlbuchsen der hinteren Abdichtungen am Flansch zur Befestigung gegen den Propeller bei Schiffen mit Bronze-Propeller starke Anfressungen fest.

Nach Verwendung einer Speziallegierung für diese Buchsen wurde auch diese Fehlerquelle beseitigt. Unsere Versuche in diesem Zusammenhang, statt der Chromstahlbuchsen anderes Material, wie Bronze, zu verwenden

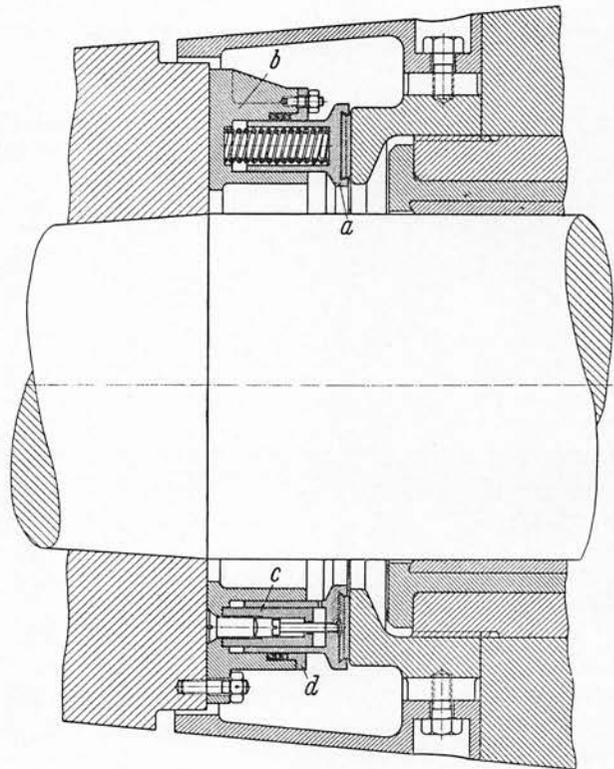


Abb. 2: Cederwall-Stopfbuchse

a) Schleifring b) Gehäuse c) Mitnehmer d) Stopfbuchsbrille

den, scheiterten bisher, da an den Stellen, an denen die Dichtringe auf diesen Buchsen laufen, praktisch keine Abnutzung eintreten soll und nach den bisherigen Erfahrungen Chromstahl hierfür am besten geeignet ist.

Es war ein langer Weg, bis die heutige, in jeder Weise zufriedenstellende Ausführung der SIMPLEX-Stevenrohrabdichtung erreicht wurde. Sie ist jetzt von sämtlichen Klassifikationsgesellschaften anerkannt.

In der relativ kurzen Zeit seit Einführung dieser Abdichtung sind bisher etwa 500 Schiffe aller Größen damit in Betrieb. Für annähernd 170 weitere Schiffe sind im Augenblick Abdichtungen geliefert bzw. in der Fertigung.

Unter den heute mit der SIMPLEX-Stevenrohr-Abdichtung fahrenden Schiffen befinden sich u. a. die drei Motor-

schiffe „Washington“, „Winnipeg“ und „Wyoming“ der Compagnie Générale Transatlantique, Paris. Diese drei 10 000-t-Fracht- und Passagierschiffe sind vom Neubau her mit einer der SIMPLEX-Stevenrohr-Abdichtung ähnlichen Abdichtung ausgerüstet worden. Mit dieser Ausführung trat fortwährend ein Ölverbrauch im Stevenrohr von etwa 20—24 t pro Reise — etwa 4 Monate — ein. Im Jahre 1952 wurde das erste Schiff mit unserer SIMPLEX-Stevenrohr-Abdichtung ausgerüstet.

Auf Grund der nach dem Umbau gemachten sehr guten Erfahrungen während eines Jahres (kein Ölverbrauch im Stevenrohr) entschloß sich die Reederei, auch die anderen beiden Schiffe entsprechend umzubauen. Von diesem Zeitpunkt ab wurden auch sämtliche bisher von dieser Reederei in Dienst gestellten Neubauten mit der SIMPLEX-Stevenrohr-Abdichtung ausgerüstet.

Im allgemeinen ergaben Besichtigungen nach vier Jahren Abnutzungen im Stevenrohr von 0,10—0,20 mm; in einem Falle nach sieben Jahren 0,15 mm. Hierbei handelt es sich

eingebaut ist, d. h., die Welle braucht nur alle vier Jahre gezogen zu werden, wodurch den betreffenden Reedereien große Kosten erspart werden.

Bei sämtlichen anderen Klassifikationsgesellschaften ist die übliche vorgeschriebene Besichtigung nach drei Jahren auch für Schiffe mit SIMPLEX-Stevenrohr-Abdichtungen anerkannt.

Durch die mit der SIMPLEX-Stevenrohr-Abdichtung erzielten guten Betriebsergebnisse entschlossen sich verschiedene Reedereien, die bisher bestehende Pockholz-lagerung im Stevenrohr auszuwechseln und die Welle in Weißmetall, unter Verwendung der SIMPLEX-Stevenrohr-Abdichtung zu lagern.

Der erste derartige Umbau fand im Mai 1955 auf dem MT. „Elsa Essberger“ statt.

Der auf der Propeller-Welle vorhandene Wellenbezug wurde nicht entfernt, so daß in diesem Falle Bronze in Lagermetall läuft. Bei der jetzt erfolgten Besichtigung

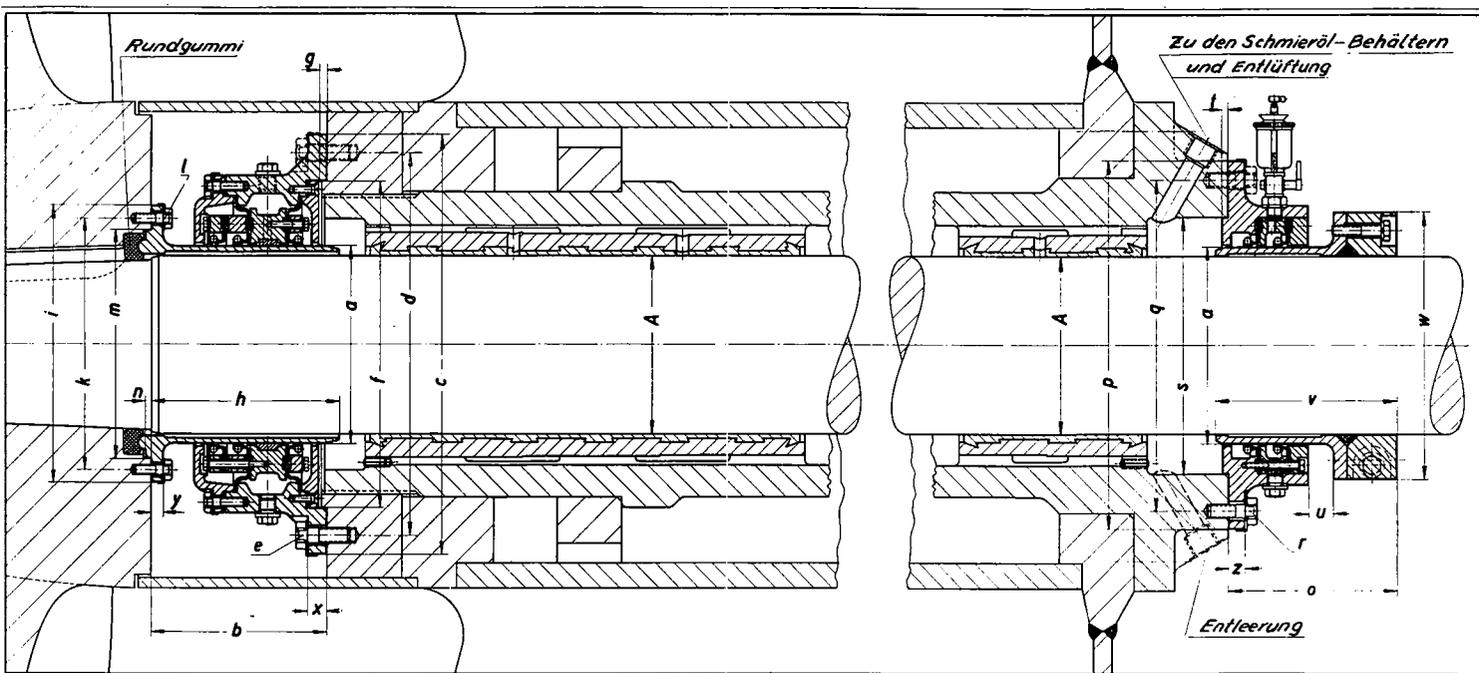


Abb. 3: SIMPLEX-Stevenrohrabdichtung

um die ersten mit der SIMPLEX-Stevenrohr-Abdichtung ausgerüsteten Schiffe.

Bei der jetzt erfolgten Besichtigung der Propellerwellenlagerung auf den Turbinenschiffen „Heidelberg“ und „Höchst“ (unsere Bau-Nrn.: S. 220 und S. 666), auf denen eine Abdichtung Größe 530, die bisher größte Abdichtung mit langjähriger Betriebszeit — 4 Jahre —, eingebaut ist, wurde eine Abnutzung von nur 0,04 bzw. 0,05 mm festgestellt. Die Manschetten der Abdichtung zeigten an den Dichtlippen absolut keine Abnutzung. Ölverluste im Stevenrohr waren in dieser Zeit nicht eingetreten.

Die überraschend guten Ergebnisse veranlaßten den Germ. Lloyd, das bei dieser Klassifikationsgesellschaft vorgeschriebene Ziehen der Propellerwelle nach zwei Jahren fallen zu lassen und lediglich eine Prüfung auf Dichtigkeit der Abdichtung vorzunehmen, wenn eine SIMPLEX-Stevenrohr-Abdich-

nach annähernd zwei Jahren Betriebszeit ergab sich ein ganz hervorragender Zustand der Lagerung.

Es wurde eine Abnutzung von 0,08—0,10 mm festgestellt. Durch den Umbau wurden auch Erschütterungen im Hinterschiff, welche vorher teilweise sehr stark vorhanden gewesen sind, beträchtlich herabgemindert.

Außerdem ergab sich durch die Lagerung der Welle in Weißmetall mit Ölfilmschmierung gegenüber der Lagerung in Pockholz bei gleicher Brennstoffeinstellung eine Erhöhung der Propellerdrehzahl um etwa zwei Umdrehungen.

Die bisher größte hergestellte SIMPLEX-Stevenrohr-Abdichtung (Größe 670) wurde auf dem im Februar in Dienst gestellten TS. „Caroline Oetker“ eingebaut.

Nach den bisher vorliegenden Betriebsergebnissen haben sich keine Beanstandungen ergeben.

Ing. Frommer

Die gesparte Zeit

Neulich erhielten wir Besuch von meiner Großmutter. Mit ihren schneeweißen Haaren und den unzähligen Runzeln im Gesicht erschien sie uns stets wie eine ehrwürdige Botin aus einer längst vergangenen Zeit. Einmal hatte sie uns erzählt, daß ihr jüngster Bruder als Kartograph nach Afrika gegangen sei, und ich weiß noch, welch romantisches Gefühl uns anwehte, als sie — wie selbstverständlich — erwähnte, daß er die Überfahrt auf einem Segelschiff gemacht habe, und wie er mit allen anderen Passagieren bei einem schlimmen Biskaya-Sturm an den Mast gebunden worden sei.

Da Großmutter so lange nicht bei uns gewesen war, zeigten wir ihr stolz alle Neuerwerbungen des Haushaltes. Ihr Urenkel Fritzchen, unser Einziger, der bei ihrem letzten Besuch vor vier Jahren noch nicht vorhanden gewesen war, fand ihre volle Anerkennung; und es war wirklich erstaunlich, wieviel Züge und Eigenschaften von längst verstorbenen Ahnen und Verwandten sie an ihm entdeckte, die nun der kleine Kerl in neuer Zusammensetzung in die Zukunft tragen würde.

Auch unsere übrigen Errungenschaften bewunderte sie gebührend, besonders wenn wir ihr die einzelnen Preise dazu nannten. Aber nach zwei Tagen faßte sie sich ein Herz.

„Ich habe euch nun eine Zeitlang zugesehen“, sagte sie. „Warum seid ihr eigentlich immer so rastlos und nervös? Ihr habt doch alles, um euch das Leben angenehm zu machen.“

„Das ist eben die moderne Zeit, Großmama“, sagte ich. „Wir fahren nicht mehr mit der Postkutsche.“

„Unsinn“, sagte sie. „Wir haben ganz anders rennen und uns ablagern müssen als ihr und waren viel ruhiger und zufriedener. Was glaubt ihr, wie ich mich als Hausfrau drehen mußte, an einem einfachen Küchenherd, der mit Holz geheizt wurde, mit einem Garten und einer Schar

Hühner, die gepflegt und versorgt werden mußten — und das alles mit zwölf Kindern, die an meinem Rock hingen! Wofür habt ihr denn den elektrischen Herd, der von selber kocht, die Maschinen zum Kartoffelschälen, zum Tellerspülen und für die große Wäsche...?“

„Aber, Großmama, das ist doch ganz klar“, sagte meine Frau. „Mit all diesen Maschinen sparen wir doch eine Menge Zeit...“

„Und du“, wandte sich die Großmutter an mich, „du mit deiner Schreibmaschine, dem Telefon und dem Auto — du schreibst jetzt wahrscheinlich zehnmal soviel Bücher wie die Schriftsteller zu meiner Zeit mit dem Federhalter?“

„Das gerade nicht“, sagte ich, etwas verlegen. „Aber wenn ich genau soviel schreibe wie sie, so geht mir die Arbeit natürlich mit der Schreibmaschine flotter und leichter von der Hand.“

„Du sparst also auch Zeit?“

„Ja... natürlich...“

„Und mit den Kindern spart ihr natürlich auch Zeit“, sagte die Großmutter, „wenn ihr statt einem Dutzend euch nur ein einziges anschafft... Ich verstehe das nicht — ihr geht nicht öfter als wir seinerzeit ins Konzert und Theater, Bücher lest ihr noch weniger, Feste feiert ihr kaum einmal, und ich habe auch nicht gesehen, daß ihr stundenlang mit Fritzchen auf dem Teppich liegt, um mit ihm zu spielen... Nun, sagt mir mal, was fangt ihr eigentlich mit eurer vielen ersparten Zeit an?“

„Nichts, Großmama“, sagte ich.

„Und warum...?“

Ich zuckte die Achseln. „Ganz einfach. Weil wir keine Zeit haben.“

„Das ist es eben, was ich nie begreifen werde“, sagte meine Großmutter.

Walter Floote

CONSTANTINOPEL

Liegt da im Kreise Saatzig ein Dorf mit dem stolzen Namen Constantinopel. Es will nicht etwa mit der großen Stadt am Bosphorus verwechselt werden. Der Ursprung des Namens ist auch anders zu deuten. Das kleine Dorf gehörte zu den Kolonistendörfern, die der Alte Fritz einst gründete. Er hatte die Wahl der Namen den Siedlern überlassen und nur angeregt: „Je simpler solche Namens seiend, um so besser...“ Und der Gräfin von Blumenthal, Constantia, zu Ehren, gab man dem kleinen Dorf den „simplen“ Namen „Constantinopel“!

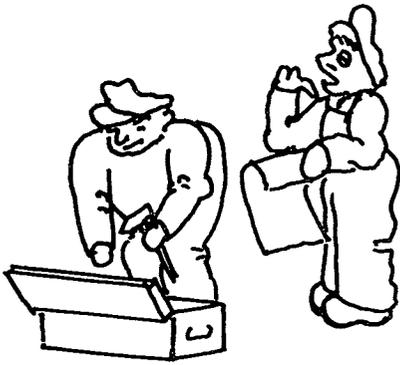
In diesem Dorfe also war es. Seit den Türkenkriegen nannte man die Dorfhunde allgemein „Sultan“ oder „Türk“. Es ist nicht überliefert, in welcher Weise man die verschiedenen „Sultane“ oder „Türken“ unterschied. Eine damals beliebte Scherzfrage „Wo schläft der Sultan in Constantinopel“ wurde also beantwortet: „Auf dem Misthaufen...“

Constantinopel, das kleine pommersche Dorf, war bekannt

und berühmt wegen des hohen Alters vieler Einwohner. Kam nun eines Tages ein gelehrter Professor, um die Ursachen des langen Lebens wissenschaftlich zu ergründen. Er fragte zunächst den alten Johann: „Wie alt sind Sie denn, Väterchen?“ — „Fünfundachtzig.“ — „Haben Sie in Ihrem Leben viel Alkohol getrunken?“ — „Nee. Danach muß ick immer kotzen.“ Der Professor flüstert mit seinen Begleitern. Hier zeige sich wieder einmal, daß ein hohes Alter nur bei mäßigem Alkoholgenuß oder noch besser bei gänzlicher Enthaltensamkeit zu erreichen sei. Er richtet an Johann nun die Frage, ob er noch ältere Geschwister habe. „Ja, meinen Bruder Michel.“ „Wie alt?“ — „Fünfundneunzig.“ — „Ist der auch so rüstig wie Sie. Kann ich ihn einmal sehen?“, fragte der Professor. Darauf Johann in unverfälschtem pommerschen Platt: „Joa. Hei liggt bi Sultan up'n Meß un schlöppt. Hei is all wedder besopen...“

Hugo Krause

Die Ballade von



Ich habe eine alte Tante, diese hat in ihrer Wohnung eine gute Stube. Mit vielen Paramenten, Deckchen und Nippes, die mit einer pedantischen Sorgfalt gepflegt werden. Dieser Tante nachzueifern nahm ich mir fest vor, als ich meinen neuen Werkzeugkasten an der Ausgabe in Empfang nahm.

Ich war „der Neue“ und als Facharbeiter bestens zu empfehlen. So stand es in allen meinen Zeugnissen. Darauf war ich natürlich sehr stolz. Auch den Mann in der Ausgabe versuchte ich zu bewegen, meine Zeugnisse anzusehen, damit er den richtigen Begriff von mir bekam. Er würdigte mich aber kaum eines Blickes und brummte etwas wie „interessiert mi nich — keen Tid — usw.“ vor sich hin. Er packte mir inzwischen einen Blechkasten voll Werkzeug und das Einpacken nahm kein Ende. Nun brauchte ich nicht mehr, wie in einer kleinen Quetsche, hinter jedem Stück Werkzeug ranzubetteln, sondern hatte meinen eigenen Kasten komplett. Außerdem bekam ich noch das bekannte blaue Büchlein, im Falle ich noch etwas Besonderes brauchte. Nun konnte mir natürlich nichts mehr passieren. — — —

Als erstes zerbrach mir der Zollstock, bloß weil ich ihn ohne hinzugucken aufklappen wollte. Zollstöcke sind aber auch zu empfindlich! (Eigentlich schade, daß es die Dinger nicht aus Gummi gibt, dann wären sie unzerbrechlich, und man hätte beim Messen viel mehr Toleranz.)

Dann verschwanden die Handschuhe, wieso, weiß ich nicht. Meine Kollegen sind alle grundehrlich, das haben sie mir auch beteuert, trotzdem blieben die Handschuhe weg.

Dann bekam ich meine erste Arbeit. Ich hatte eine ganze Menge kleiner Halter anzuschrauben. Aber erst mußte ich mir eine Kabellampe besorgen, dann eine Steckdose suchen und noch eine Verlängerungsschnur holen. Als die Festbeleuchtung fertig war, war mein Schraubenschlüssel weg. „Na — ja —“, dachte ich mir, kann ja mal vorkommen.

Schlimmer war schon, als ich an Deck meinen ganzen Werkzeugkasten suchen mußte. Das ganze Schiff habe ich abgesucht, bis ich entdeckte, daß unter der Back ein Maler den Kasten als Stellage benutzte. Erst als ich mich zum Fluchen richtig breit gemacht hatte, bekam ich den Kasten wieder. Wohl stand auch noch ein Farbtopf darauf, doch der bekam einen derben Fußtritt und störte dann auch nicht weiter.

Nun konnte ich mit meiner Arbeit so richtig loslegen. Weil der passende Schraubenschlüssel fehlte, nahm ich mir die Blitzzange. Damit hätte es ganz gut gehen können, nur verlor ich die Mutter an der Verstellschraube. Eine andere passende Mutter hatte ich schnell gefunden. Nur wollte sie sich nicht raufdrehen lassen, also mußte ich mit einem langarmigen Schlüssel energisch nachhelfen. Nun wurde aber das Gewinde immer „feiner“ und dann ging die Zange ganz kaputt.

Der Mann in der Ausgabe wurde nun sehr böse mit mir und brüllte: „Zettel vom Meister!“ Genierte sich auch nicht, „dummes Schwein“ zu sagen. Einen neuen Schraubenschlüssel auf Buch wollte er mir wohl geben. So war ich wieder gerettet.

An Bord konnte ich meinen Kasten noch einmal suchen (zum Gaudi der Kollegen). Dabei war der Kasten gar nicht weg, bloß nicht wiederzuerkennen, weil irgendein Witzbold den Kasten rot angepöht hatte.

Werkzeugkasten

Mein Vize, der inzwischen nach mir sehen wollte, hatte auch allerhand zu knurren. Ich sollte meine Arbeit vernünftig machen und sehen, daß ich weiterkomme, er hätte noch mehr zu tun!

Dabei hatte ich schon viel gearbeitet und war auch sehr dreckig geworden. Meine Hände sahen aus wie Füße.

Richtig böse wurde ich aber erst, als ein anderer meinen Handhammer mit Saluschen bestrichen hatte.

Dann kam das Drama mit der Bohrmaschine. Erstmal mußte ich wieder eine Verlängerungsschnur holen, dann hatte ich den passenden Bohrer nicht. Inzwischen ging das Licht weg — Kurzschluß — Pause.

Weil mein Vize mich nun nervös gemacht hatte, zerfiel der Bohrer in zwei Hälften. Dann war endlich Mittagspause. — — —

Nach Mittag trat ich mit einem neuen Bohrer an, aber mein Arbeitsplatz war schwarz, Kabellampe war weg! Es war auch alles wie verhext. Nun aber rauf zum Meister, einen Verlustzettel holen. Wohl habe ich diesen Zettel bekommen, aber auch gleich meinen ersten Anpiff dazu, vonwegen besser aufpassen — und so —.

Mein Meister hatte absolut kein Verständnis für meine Nöte, denn als ich ihm meine Leidensgeschichte vortragen wollte, hat er mich kurzerhand rausgeschmissen. —

An Bord hatte sich inzwischen ein Maler meinen Arbeitsplatz erobert, Stellagen umgebaut und pinselte nun immer freiweg. Er meinte in sonniger Ruhe, ich wäre den ganzen Tag ja doch nicht da, so könnte er seinen Kram auch eben fertig machen. — Nerven müßte man haben! —

Obendrein kam noch ein Schweißer und wollte die Halter alle festschweißen, die ich noch gar nicht angesetzt hatte. Da fing ich aber doch an zu schwitzen, aber ich riß mich zusammen. „Ein guter Handwerker arbeitet mit Ruhe und Überlegenheit!“ Dennoch fiel mir die Bohrmaschine von der Stellage — kaputt — Pause. — — —

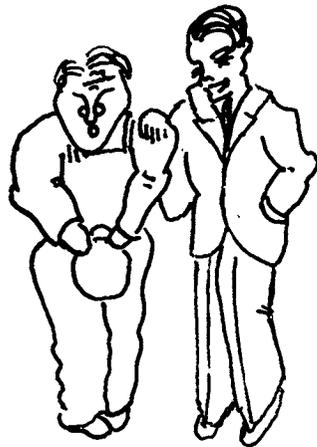
Das Donnerwetter vom Meister kam gleich hinterher. Wohl wollte ich ihm mein Mißgeschick erklären, aber er schnitt mir das Wort glatt ab. „Hilfloser Stümper“ war das einzige, was ich aus einem Wortschwall verstand und daß ich zum Ing. kommen sollte.

Es wurde für mich nun sehr unangenehm, denn beim Ingenieur war es für mich so eine Art Heiligtum, da kann man nicht so einfach über die Schwelle stolpern. Der Raum wird in Ehrfurcht betreten (beim Eintreten ganz leise husten). Der Ingenieur redete dann mit mir wie mit einem kranken Gaul und unterschrieb dann mit väterlicher Geste den Werkzeugzettel.

So ging mein erster Arbeitstag zu Ende. Meinen Werkzeugkasten hatte ich nun wieder komplett. Jetzt war ich aber so schlau, meinen Kasten da zu verstecken, wo ihn keiner vermuten konnte. Ich schleppte den Kasten tief unter die Helling, hinter einen Holzstapel unter der Kielplatte. Jetzt war mir wieder wohler, und ich nahm mir fest vor, am nächsten Tag dem Meister zu beweisen, was ich wirklich konnte.

Doch am anderen Tag mußte ich mich erst bis nach Frühstück vor dem Meister verstecken, bis ich meinen Kasten völlig verschlammt aus dem Wasser ziehen konnte — ich hatte nicht mit der Flut gerechnet —.

Nun taugen mein Werkzeugkasten und ich rein gar nichts mehr.



Das betriebliche Vorschlagswesen

Es ist eine alte Weisheit, daß die Betriebe, in denen eine harmonische Zusammenarbeit aller besteht, die besten sind. In solchen Betrieben erledigt der einzelne nicht nur recht und schlecht die Aufgaben, die er gerade hat. Er wird vielmehr mitdenken und überlegen, was er selbst dazu tun kann, damit die Arbeit vielleicht einfacher, bequemer und auch billiger bewältigt werden kann. Es ist auch denkbar, daß eine ganze Gruppe sich gemeinsam Gedanken über die Arbeit und ihre Vereinfachung macht.

Daher freut sich jede Betriebsleitung über eingehende Vorschläge, aus denen abzulesen ist, daß Betriebsangehörige Überlegungen über ihre Arbeit angestellt haben. So ist das natürlich auch bei uns. Aus diesem Grunde sind in Finkenwerder und auf dem Reiherstieg die bekannten Briefkästen aufgehängt worden, in die jeder seinen Vorschlag einwerfen kann. Wenn jemand Schwierigkeiten mit der schriftlichen Festlegung seines Vorschlages haben sollte, kann er sich vertrauensvoll an das RF-Büro im Verwaltungsgebäude in Finkenwerder wenden. Dort sitzen Ingenieure, die gern mit Rat und Tat behilflich sind. (Übrigens: RF heißt rationelle Fertigung.)

Im Laufe der Zeit sind auch bei uns schon Hunderte von Verbesserungsvorschlägen eingereicht worden. Trotzdem ist die Beteiligung noch etwas mager. Das mag die verschiedensten Gründe haben. Sicher scheut sich mancher, mit seinem Vorschlag herauszukommen, weil er befürchtet, bei seinen Kameraden als Streber in Verruf zu kommen. Mancher mag auch glauben, daß er bei seinen Vorgesetzten anstößt; denn der Vorgesetzte könnte ja ärgerlich darüber sein, daß der Untergebene schlauer sein will als der Vorgesetzte.

So ist das aber nicht. Jeder Meister weiß, daß das Gewerk am besten funktioniert, aus dem die meisten Verbesserungsvorschläge kommen. Daraus ist doch abzulesen, daß alle wirklich mitmachen und bei der Sache sind. Der gute Meister wird also jeden seiner Mitarbeiter bei seinem Bemühen um Verbesserungen noch unterstützen.

Es ist auch nicht zu erwarten, daß irgend jemand seinen Arbeitskameraden verargt, daß der etwa einen Verbesserungsvorschlag eingereicht hat; denn die Verbesserung kommt ja allen zugute.

Häufig habe ich von Betriebsangehörigen die Klage gehört, daß die Bearbeitung der Vorschläge so sehr lange dauert. Sie meinen, daß daraus doch zu ersehen ist, daß man gar keinen Wert auf Vorschläge lege. Außerdem sei an den Prämien, die ohnehin nicht übertrieben hoch seien, auch der Steuerfiskus beteiligt. Auch aus diesem Grunde sei eine Beteiligung am Vorschlagswesen keine reine Freude.

Ich meine, daß wir alle doch den wesentlichen Teil unseres Lebens am Arbeitsplatz zubringen. Die Arbeit ge-

hört zu unserem Leben. Daher sollte es doch selbstverständlich sein, sich über sie auch Gedanken zu machen. Außerdem hat der Finanzminister in letzter Zeit im wesentlichen auf seine Teilhaberschaft an dem Ergebnis von Verbesserungsvorschlägen verzichtet. Das ist ja auch schon was! Prämien bis zur Höhe von 200 DM sind jetzt steuerfrei. Wenn eine Prämie den Betrag von 200 DM übersteigen sollte, ist von dem Betrag zwischen 200 und 800 DM nur die Hälfte zu versteuern. Alles, was 800 DM übersteigt, muß dann wieder voll versteuert werden.

Damit kann man also schon etwas anfangen. Ja, und was die Höhe unserer Prämien anlangt, so sollen die nachstehend aufgeführten Zahlen für sich selbst sprechen!

Vor wenigen Wochen haben wir Überlegungen darüber angestellt, wie man die Bearbeitung der eingehenden Vorschläge beschleunigen könnte. Wir glauben, einen Weg gefunden zu haben.

In Zukunft wird jeder unverzüglich eine Eingangsbestätigung erhalten. Sehr bald ist auch festgestellt, ob der Vorschlag brauchbar ist oder nicht. Nachdem diese Feststellung getroffen worden ist, soll in Zukunft jeder eine Anerkennungsprämie erhalten, wenn sein Vorschlag verwendbar ist.

Wenn der Vorschlag wirklich verwendet wird, erfolgt nach einer gewissen Anlaufzeit, während der die Wirtschaftlichkeit des Vorschlages geprüft wird, die endgültige Abrechnung.

Außerdem sollen in Zukunft sämtliche Prämierungen in der Werkzeugzeitung veröffentlicht werden!

Also: Es lohnt sich schon, sich den Kopf wegen eines Verbesserungsvorschlags ein wenig zu zerbrechen! Und außerdem macht es ja Freude!

So, und das sind die Ergebnisse des Monats Juni 1957:
Vorschlag Nr.

657	Feststellvorrichtung für Vorreiber an Stahltüren (Vorprämie)	DM 50,—
670	Schäkel mit zwei Bügeln für Transport und Montage	DM 30,—
674	Sicherung der Druckeinstellschrauben an Reduz.-Ventilen	DM 75,—
675	Vereinfachung der Schottwegierung für S. 708 bis 710	DM 25,—
681	Sicherheitseinrichtung (Abscherstift) an Supporten der 2-Well.-Drehbänke	DM 50,—
684	Vorrichtung zum Einführen von Montageschrauben in Scheergangplatten ohne Stellage	DM 75,—

Allers

Hier spricht der Unfallschutz!

Immer wieder trifft man auf die merkwürdigsten Vorstellungen von der gesetzlichen Versicherung gegen Arbeitsunfälle. Viele meinen, daß die Abzüge für die Sozialbeiträge auch Unfallversicherungsbeträge enthalten. Und dabei ist jeder dritte Deutsche bei einer Berufsgenossenschaft gegen Arbeitsunfälle versichert.

Nur wenige aber wissen, was eine Berufsgenossenschaft ist. Das stimmt doch, nicht wahr? Also:

Die Berufsgenossenschaften sind die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung.

In den Berufsgenossenschaften sind zwangsläufig alle Unternehmer, nämlich die Berufsgenossen, zusammengeschlossen. Von ihnen ziehen die Berufsgenossenschaften die Beiträge ein. Aus diesen Beiträgen werden die Leistungen, die die Reichsversicherungsordnung bestimmt, gewährt.

Im Jahre 1955 mußten in der Bundesrepublik 735 520 825 D-Mark an Beiträgen aufgebracht werden. Inzwischen ist dieser Betrag erheblich gestiegen. Die Betriebsangehörigen der DW sind bei der Nordwestlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft versichert. Die Beiträge, die die DW aufbringen muß, belaufen sich auf etwa 750 000 DM jährlich.

Das Geld wird für diejenigen verwandt, die versichert sind, einen Versicherungsfall erleiden und dadurch Körperschaden haben.

Versichert ist auf jeden Fall jeder, der in einem Arbeits-, Dienst- oder Lehrverhältnis steht.

Versicherungsfall ist:

der Arbeitsunfall,
der Unfall auf dem Weg zur Arbeit und auf dem Heimweg,
die Berufskrankheit.

Entschädigt wird der Körperschaden, nicht der Sachschaden, nicht der Lohnausfall. Es wird auch kein Schmerzensgeld gewährt!

Als Leistungen der Berufsgenossenschaft gibt es:

Heilverfahren,
Berufsfürsorge,
Geldleistungen.

Hervorragende Ärzte, natürlich auch Fachärzte, sorgen für den Verletzten. Ein gutes Heilverfahren bürgt für geringe Unfallfolgen. Die Berufsfürsorge ergänzt das Heilverfahren, wenn die Unfallfolgen die Wiederaufnahme des alten Berufs erschweren oder gar unmöglich machen. Dann helfen: Arbeitsvermittlung und Umschulung.

Während des Heilverfahrens gibt es Krankengeld, Familiengeld und Tagesgeld. Danach wird gegebenenfalls eine Rente gewährt.

In Todesfällen besteht Anspruch auf:

Sterbegeld,
Witwenrente,
Waisenrente,
Elternrente.

Bei Eintritt eines Unfalles ist schnellste Hilfe durch Feuerwehr und Unfallstation erforderlich.

Folgende Hinweise mögen daher dem Unfallzeugen dienen, seinem verunglückten Kameraden schnell zu helfen:

1. Vom nächsten Telefon aus der Feuerwehr, Ruf 333, oder der Unfallstation, Ruf 321, von dem Unfall und dem Unfallort sofort Nachricht geben.

Die entsprechenden Rufnummern für das Werk Reihertstieg sind 233 und 221.

2. Ein bis zwei Zeugen des Unfalles müssen bei dem Verunglückten warten, bis die Feuerwehr eintrifft, dann mitfahren zur Unfallstation, um dort Aussagen über den Vorfall zu machen.

3. Alle anderen Mitarbeiter haben den Zugang zum Unfallplatz wie auch zur Unfallstation unbedingt zu räumen, denn oft kann auch eine nur kurze Verzögerung beim Abtransport für den Verunglückten schwerwiegende Folgen haben. Also:

Stehe den zu Hilfe eilenden Männern der Feuerwehr und der Unfallstation nicht im Weg!

4. Zum schnellen Abtransport des Verunglückten in ein Krankenhaus ist es wichtig, daß seine Sachen beschleunigt herbeigeholt werden können. Um dieses zu erreichen, ist es notwendig, daß jeder Beschäftigte seine Kontrollnummer an seinen Schrank anschreibt.

5. Die Benachrichtigung der Angehörigen des Verunglückten erfolgt werftseitig so schnell wie möglich entweder durch den Krankenbegleiter oder außerhalb Hamburgs durch die Polizei.

6. Am Unfallort darf nach dem Abtransport des Verunglückten nichts verändert werden, bis die Ursache des Unfalles vom Sicherheitsingenieur geklärt ist.

In diesem Zusammenhang muß noch folgendes erwähnt werden:

So bedauerlich jeder Unfall ist und so sehr das Mitgefühl jedes einzelnen mit dem Verunglückten erweckt wird, so wenig ist dem Betroffenen durch das Herumstehen seiner Kameraden geholfen; es entsteht vielmehr der Eindruck, daß nur die Neugier befriedigt werden soll.

Der Unfallschutz bittet jeden eindringlich:

Betrachte einen Unfall nicht als eine Sensation, die man erlebt haben muß! Jeder möge vielmehr seine Arbeit weitermachen und sich überlegen, ob er an seinem Arbeitsplatz unfallsicher arbeitet!

Helft Unfälle verhüten!



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum



Hermann Bostelmann

Am 14. Mai 1957 feierte der Schiffszimmerer Hermann Bostelmann sein 25jähriges Dienstjubiläum bei uns. Durch Erfahrung, Fleiß und großen Arbeitswillen hat er es verstanden, sich immer wieder durchzusetzen. Als nach dem Kriege die neuen Docks wieder in Betrieb genommen wurden, sahen wir unseren Hermann als ersten mit dabei. Als Docker wurde er schon bald ein Spezialist.

Eis heute hat Hermann Bostelmann schon Hunderte von Schiffen mit ein- und ausgedockt und sich so das Vertrauen seiner Vorgesetzten und seiner Arbeitskameraden erworben und erhalten.

Wir alle wünschen ihm, daß er noch recht lange bei uns bleiben möge.

Am 23. Mai 1957 feierte der Brenner Kurt Blask sein 25jähriges Dienstjubiläum. Er kam am 8. Mai 1928 zu uns und ist seitdem, mit Unterbrechungen in den Jahren 1931 bis 1935, in unseren Betrieben Reiherstieg und Finkenwerder als Brenner tätig gewesen. In all den Jahren hat er zuverlässig seine Arbeit getan. Gegenwärtig kann Kurt Blask aus gesundheitlichen Gründen seine alte Tätigkeit nicht mehr ausführen und ist als Raumwärter eingesetzt. Trotzdem hatten ihn seine alten Brennerkollegen an seinem Jubiläumstage nicht vergessen. Wir wünschen ihm noch viele gute Jahre auf der DW.



Kurt Blask



Herbert Dedmann

Am 29. Mai 1957 feierte der Vorarbeiter Herbert Dedmann sein 25jähriges Berufsjubiläum in unserem Betrieb Finkenwerder. Er wurde am 29. 6. 32 als Schiffbauhelfer eingestellt, wechselte aber bald in den Schweißereibetrieb über und erwarb sich dort sehr gute praktische und theoretische Kenntnisse. Von 1942 bis 1951 war er als Vorarbeiter in der Röntgenabteilung tätig. Als 1951 die starke Neubelebung im Schiffbau eine große Anzahl von Schweißern für den Betrieb erforderlich machte, übernahm Herbert Dedmann die Ausbildung der Schweißern und nebenher die praktische Elektrodenprüfung. Sein ruhiges, besonnenes und sachliches Auftreten machten ihn in dieser Tätigkeit zu einem wertvollen Mitarbeiter für den Betrieb und geschätzten Vorgesetzten der Anlerner. Wir wünschen Herrn Dedmann für seine weitere Zukunft alles Gute.



Paul Broecker

Am 31. Mai 1957 feierte unser Dreher Paul Broecker sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Er ist seit 1927 mit Unterbrechung in unserer mechanischen Werkstatt Reihertstieg und Finkenwerder als Dreher tätig. Paul Broecker hat sich das Vertrauen seiner Vorgesetzten erworben. Er ist bei allen Kollegen durch seine aufrichtige Haltung beliebt. Wir wünschen ihm noch recht viele erfolgreiche Jahre.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen

- Bürohelferin Marion Laabs mit Herrn Heinrich Witt am 11. 5. 1957
 Maler Edgar Schlage mit Frl. Helga Köhler am 11. 5. 1957
 Brenner Helmut Gerner mit Frau Luise Schäfer am 11. 5. 1957
 Rohrschlosser Gerd Wannewitz mit Frl. Ilse Bernhardini am 11. 5. 1957
 Maschinenbauer Karl-Heinz Klemm mit Frl. Hannelore Rudnik am 17. 5. 1957
 E'Schweißer-Anlerner Günther Lobb mit Frl. Marianne Pingel am 18. 5. 1957
 Dreher Alexander Voss mit Frl. Renate Brunzel am 18. 5. 1957
 Techn. Zeichner Karl-Heinz Paetow mit Frl. Elke Springborn am 18. 5. 1957
 Probierer Günter Gertych mit Frl. Ingrid Bahn am 18. 5. 1957
 Maschinenschlosser Heini Räth mit Frl. Anna Kwint am 25. 5. 1957
 Anstreicher Claus Höhk mit Frl. Helga Koppenhagen am 1. 6. 1957
 Schiffbauhelfer Siegfried Horn mit Frau Giesela Oehlenberg am 1. 6. 1957
 Kaufm. Angestellte Hannelore Stein mit Schiffbau-Ing. Rudi Jäkel am 8. 6. 1957

Geburten:

Sohn:

- Brenner Wilhelm Rump am 9. 5. 1957
 Dreher Peter Beyer am 12. 5. 1957
 Feuerwehrmann Max Hoppe am 14. 5. 1957
 Ausrichterhelfer Willi Prieske am 15. 5. 1957
 Schiffszimmermann Georg Paukstadt am 15. 5. 1957
 Tischler Alexander Dobrowolski am 15. 5. 1957
 Maschinenschlosser Siegfried Fenger am 15. 5. 1957
 Schiffbauer Werner Schimmelpfennig am 18. 5. 1957
 E'Schweißer Alfred Jampert am 19. 5. 1957
 Maler Erwin Horn am 26. 5. 1957
 Ausgeber Georg Primke am 26. 5. 1957
 Sielbahnfahrer Gerd Schumacher am 28. 5. 1957
 Schleifer Josef Stuhmann am 28. 5. 1957
 E'Schweißer-Anlerner Wilhelm Veers am 29. 5. 1957
 Brenner Heinz Heuer am 1. 6. 1957
 Ingenieur Karl-Heinz Marx am 1. 6. 1957

Tochter:

- Schiffbauhelfer Werner Koch am 14. 3. 1957
 Holzfräser Karl-Heinz Pagels am 10. 5. 1957

- Maurer Uwe Tietze am 11. 5. 1957
 A'Schweißer Erwin Sauter am 15. 5. 1957
 Schiffbauer Karl-Heinz Deeth am 16. 5. 1957
 Schiffbauer Horst Günther am 19. 5. 1957
 Schiffbauer Peter Behr am 21. 5. 1957
 Vorarbeiter Georg Behr am 26. 5. 1957
 E'Schweißer-Anlerner Erwin Klemm am 28. 5. 1957
 Brenner-Anlerner Peter Ostmeier am 28. 5. 1957

Wir gratulieren!

Für die anlässlich meines Ausscheidens erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche danke ich herzlichst.
 Paul Kaehler, Schiffbau-Ing. i. R.

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
 Paul Broecker

Für die liebevollen Beweise der Anteilnahme an dem schmerzlichen Verlust, der uns betroffen hat, sagen wir hierdurch der Betriebsleitung, den Kameraden der Feuerwehr und den Betriebsangehörigen unseren herzlichsten Dank.
 Klara Stoltze und Tochter

Für die herzliche Teilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Julius Uebel sage ich der Direktion, dem Betriebsrat und den Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.
 Frau Martha Uebel

Wir gedenken unserer Toten

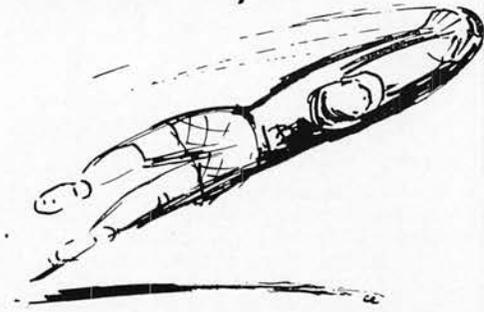
Ernst Stoltze
 Feuerwehrmann
 gest. 28. 5. 1957



Rudolf Erdmann
 kaufm. Angestellter
 gest. 3. 6. 1957

Willy Köber
 Rentner
 gest. 15. 6. 1957

Aus dem Betriebssport



Auch im Juni standen unsere Fußballer und die Handballmannschaften im Kampf um die Punkte. Alle haben sich wacker gehalten. Den Vogel hat aber doch wieder unsere 1. Fußballmannschaft abgeschossen. Bekanntlich ist sie erst in die höchste Spielklasse aufgestiegen. Und schon hat sie sich auch in dieser Klasse, der Sonderklasse, so weit nach oben gespielt, daß ihre Teilnahme am Endspiel um die Hamburger Meisterschaft durchaus im Bereich der Möglichkeit liegt. Unsere Fußballspieler liefern damit einen Beweis dafür, daß gute Kameradschaft zu besonderen Leistungen befähigt.

Das besondere Ereignis des Monats Juli wird für unsere Sportgemeinschaft die Teilnahme am Verbandssportfest am 7. Juli in Geesthacht sein. Wir werden mit zwei Fußballmannschaften, einer Handballmannschaft, einer Jugendfußballmannschaft und einer 26köpfigen Leichtathletikgruppe dabei sein. Unsere Leichtathleten wollen an fünf Staffeln und 27 Einzelwettbewerben teilnehmen.



WERFTKOMÖDIANTEN

Zum ersten Male stellten sich die Werftkomödianten mit einem hochdeutschen Stück vor.

Der „Geisterzug“, eine Kriminalkomödie von Arnold Redley, ging über die Bühne. Man sah ein bestechendes Bühnenbild, das mit seinen technischen Effekten bis auf die kleinsten Details ausgefeilt war. Leider verblaßte das spielerische Können der Mitwirkenden im Gegensatz zu diesen Vorzügen etwas. In ihrer Natürlichkeit, Geste und Sprache wurden eigentlich nur Irmgard Laddey als Julia Price und Ruth Fahje als Miß Bourne ihren Aufgaben annähernd gerecht. In einigen Szenen wirkte auch Gert Baumann als Teddy Deakin ansprechend. Leider fehlte den meisten Darstellern das Einfühlungsvermögen in die von ihnen darzustellenden Personen. Es gab auch einige sprachliche Schwierigkeiten.

Spielergebnisse der letzten Wochen:

Fußball:

DW 1. — Tretorn 1.	6:1
DW 1. — Röla	3:0
DW 1. — Matthes 1.	8:0
DW 1. — Rapid 1.	1:0
DW Res. — Land u. See	0:7
DW 2. — Postamt Bl.	1:1
DW 2. — Finanzamt Bl.	4:7
DW 2. — Cicero	5:0
DW 3. — BAT Res.	4:1
DW 3. — Rot-Gelb Res.	6:2
DW 4. — Rapid 3.	7:1
DW 4. — Nordbank 2.	5:3
DW 5. — Rapid 4.	6:0
DW 5. — SV Bergstedt	2:2
DW Rhst. 1. — Hbg. Mannheimer	3:1
DW Rhst. 1. — Martin	5:0
DW Rhst. Res. — Jung Res.	1:6
DW Rhst. Res. — Thörl Res.	0:5
DW 1. Jgd. — Stülcken Jgd.	1:4
DW 1. Jgd. — Nordbank Jgd.	4:1
DW 2. Jgd. — Hbg. Kreditbank	5:0
DW 2. Jgd. — Meyer 1. Jgd.	0:5
DW 2. Jgd. — Esso 2. Jgd.	1:7

Handball:

DW 1. — Nordbank 1.	0:5
DW 1. — Esso Hbg.	5:0
DW 2. — Vereinigte	6:15
DW 2. — Nordbank 2.	6:12



Szene aus dem „Geisterzug“

Das Stück war spannend, so daß die Unzulänglichkeiten verwischt wurden. Der Applaus war herzlich.

Wir freuen uns schon auf die nächsten Aufführungen, die wohl wieder ein plattdeutsches Stück bringen werden.

W. Lg.

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen besten Dank.
Curt Blask

Für die zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung, den Meistern und allen Arbeitskameraden meinen herzlichen Dank.
Hermann Bostelmann

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meiner Vermählung sage ich meinen Arbeitskollegen herzlichen Dank.
Heini Rüth, Dock II

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich allen meinen herzlichsten Dank.
Otto Brandenburg



Die Woche, in der diese Ausgabe unserer Werkzeugzeitung erscheint, ist seit längerer Zeit mal wieder eine volle Woche. Der Tag der deutschen Einheit bescherte sogar eine 4-Tage-Woche. Auch dieser Tag wurde von den meisten als bezahlter Feiertag gern hingenommen, ohne daß lange über den Sinn dieses Tages nachgedacht wurde. Dabei haben wir Deutschen allen Grund zum Nachdenken; denn die Wiedervereinigung wird uns nicht eines Tages als Geschenk zufallen.

Die vermehrte Freizeit ist für den einzelnen sicher eine recht erfreuliche Sache. Für die Erfüllung des Bauprogramms und die Einhaltung der vertraglich festgelegten Termine birgt sie aber viele Schwierigkeiten in sich. Im Zeitpunkt des Abschlusses der Bauverträge, die jetzt erledigt werden, war die Verkürzung der Arbeitszeit nämlich nicht vorauszusehen. Und jeder von euch wird zugeben, daß in 45 Stunden nun einmal weniger geschafft wird als in 48 Stunden.

Die Erhaltung des erreichten Lebensstandards erfordert aber, daß trotz der verkürzten Arbeitszeit mindestens das gleiche erreicht wird wie vorher. Jeder von euch, der sich von Schlagworten frei macht, kann sich selbst ausrechnen, daß jeder Pfennig, der ausgegeben werden soll, erst einmal erarbeitet sein will. Jede andere Methode führt unweigerlich zur Verschuldung. Kredite und Darlehen sind Vorgriffe auf die Zukunft. Sie schaffen höchstes Unbehagen spätestens in dem Zeitpunkt, in dem die Rückzahlung losgeht. Das weiß jeder, der Teilzahlungsraten leisten muß, ganz genau.

Inzwischen hat sich die Durchführung der Rentenreformgesetzgebung eingespielt. Die Materie ist jetzt einigermaßen zu übersehen, und viele haben sich schon ausgerechnet, welche Rente sie eines Tages erwartet. Da aber, wie sich aus zahlreichen Anfragen ergibt, immer noch manche Unklarheit besteht, soll in einer der nächsten

Ausgaben unserer Werkzeugzeitung zur Frage der Rentenreform Stellung genommen werden. Auch zur Frage der Krankenversicherung und der Lohnfortzahlung im Krankheitsfall werden wir uns ohne Verwendung von Schlagworten äußern.

Wie vielen von Euch bekannt ist, bemüht sich die Werftleitung um die Durchführung eines weiteren Wohnungsbauprojektes, das schon seit längerem geplant ist. Leider sind aber noch ganz erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden, bevor der Bau in Angriff genommen werden kann. Wir wollen hoffen, daß es bald gelingt, der Schwierigkeiten Herr zu werden, denn es warten immer noch 800 Betriebsangehörige auf eine Wohnung. Wir wollen aber nicht vergessen, daß unsere Lage in der Bundesrepublik besonders schwierig ist, weil viele ihre Wohnung im Bombenhagel des Krieges verloren haben und Millionen Deutscher aus ihrer Heimat vertrieben worden sind. Sie alle brauchen oder erwarten noch eine Ersatzwohnung. Dazu kommt der ständige Flüchtlingsstrom aus Mitteldeutschland. Und schließlich wollen die Jüngeren ja auch mal eine Familie gründen.

Es muß also sehr viel getan werden, um den Wohnungssuchenden zu helfen.

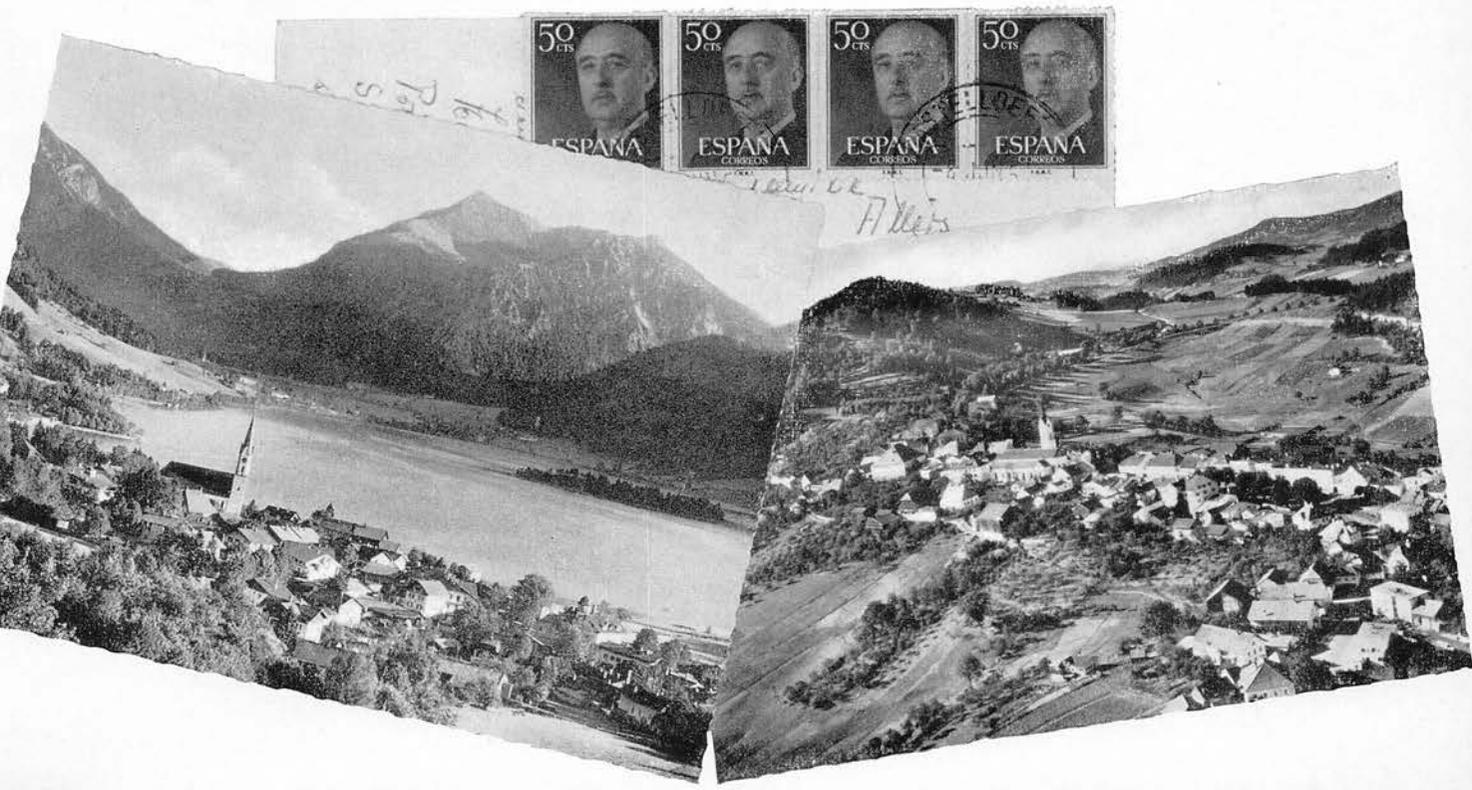
Für uns als Angehörige eines technischen Betriebes ist es sicher interessant, daß demnächst eine Bestimmung in Kraft treten wird, durch die die Berufsbezeichnung „Ingenieur“ geschützt wird. Wer Einzelheiten darüber wissen will, kann an mich schreiben.

Täglich kommen begeisterte Karten und Briefe von Betriebsangehörigen, die jetzt ihren Urlaub verleben. Sie haben es im allgemeinen mit dem Wetter gut getroffen. Hoffentlich haben alle anderen auch so viel Glück!

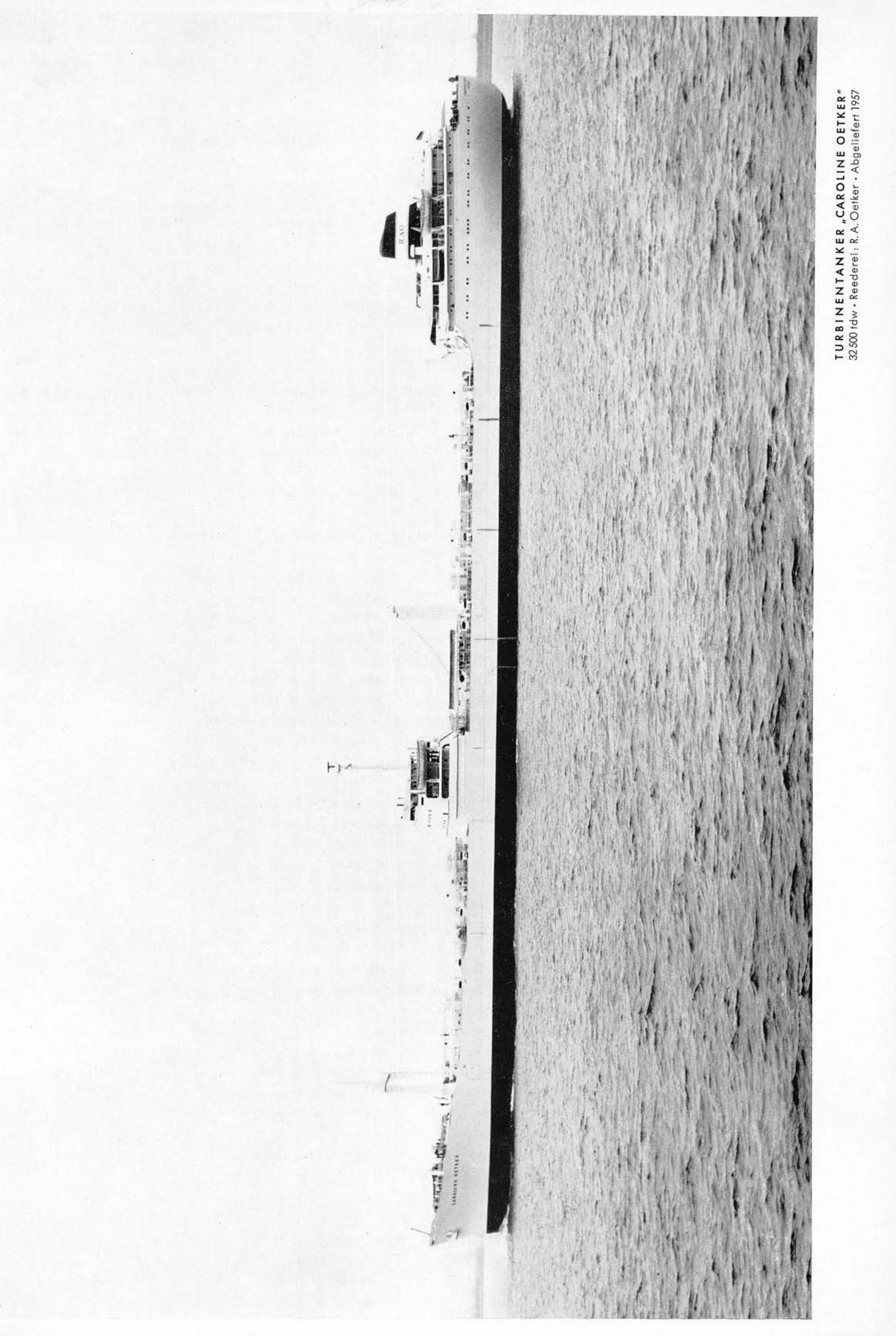
Es grüßt Euch herzlichst

Euer Klabauteermann

URLAUBERKARTEN







TURBINTANKER „CAROLINE OETKER“
32.500 tdm • Reederei: R. A. Oetker • Abgelifert 1957

