



DEUTSCHE WERFT

DOCK 5

WERKZEITUNG 3/60

Was die nächsten Wochen bringen sollen:

Am 1. April 1960 werden wir gleich zwei Ablieferungsfahrten erleben. An diesem Tage werden nämlich die 36 100 t große „Esso Hannover“ an die Esso Tankschiff Reederei und die „Horndeich“ an die Reederei Horn-Linie — Hamburg, abgeliefert werden.

Die „Esso Hannover“ ist ein Schwesterschiff des Turbinentankers „Esso Berlin“, der vor einiger Zeit an die Esso Tankschiff Reederei abgeliefert wurde.

Die „Horndeich“ ist eine Schwester des Kühlschiffes „Hornkoog“ der Horn-Linie, Hamburg. Das Schiff hat eine Tragfähigkeit von 3750 t.

Am 4. April 1960 wird ein zweiter Tanker von 20 000 t für die Vereinigte Arabische Republik vom Stapel laufen.

Am 22. April 1960 wird die Probefahrt des norwegischen Motorschiffes „Tarantel“ (9100 tdw) stattfinden.

Atomtrieb für 45000-t-DW-Tanker

Das Bundesministerium für Atomenergie und Wasserwirtschaft hat der Presse am 23. März 1960 folgende Mitteilung übergeben:

„Der Bundesminister für Atomenergie und Wasserwirtschaft hat der Deutschen Werft, Hamburg, Bundesmittel im Betrage von 50 Prozent der entstehenden Kosten, höchstens jedoch 1,5 Mio DM für die von der Deutschen Werft, Hamburg, und der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft Frankfurt/Main (AEG) gemeinsam anzufertigende Projektstudie eines Schiffsversuchsreaktors vom Siedewassertyp mit einer Leistung von 20 000 WPS, was einer thermischen Leistung von etwa 70 000 kW entspricht, bewilligt. Die beiden Industrieunternehmen tragen die Hälfte der auf 3 Mio DM veranschlagten Kosten.

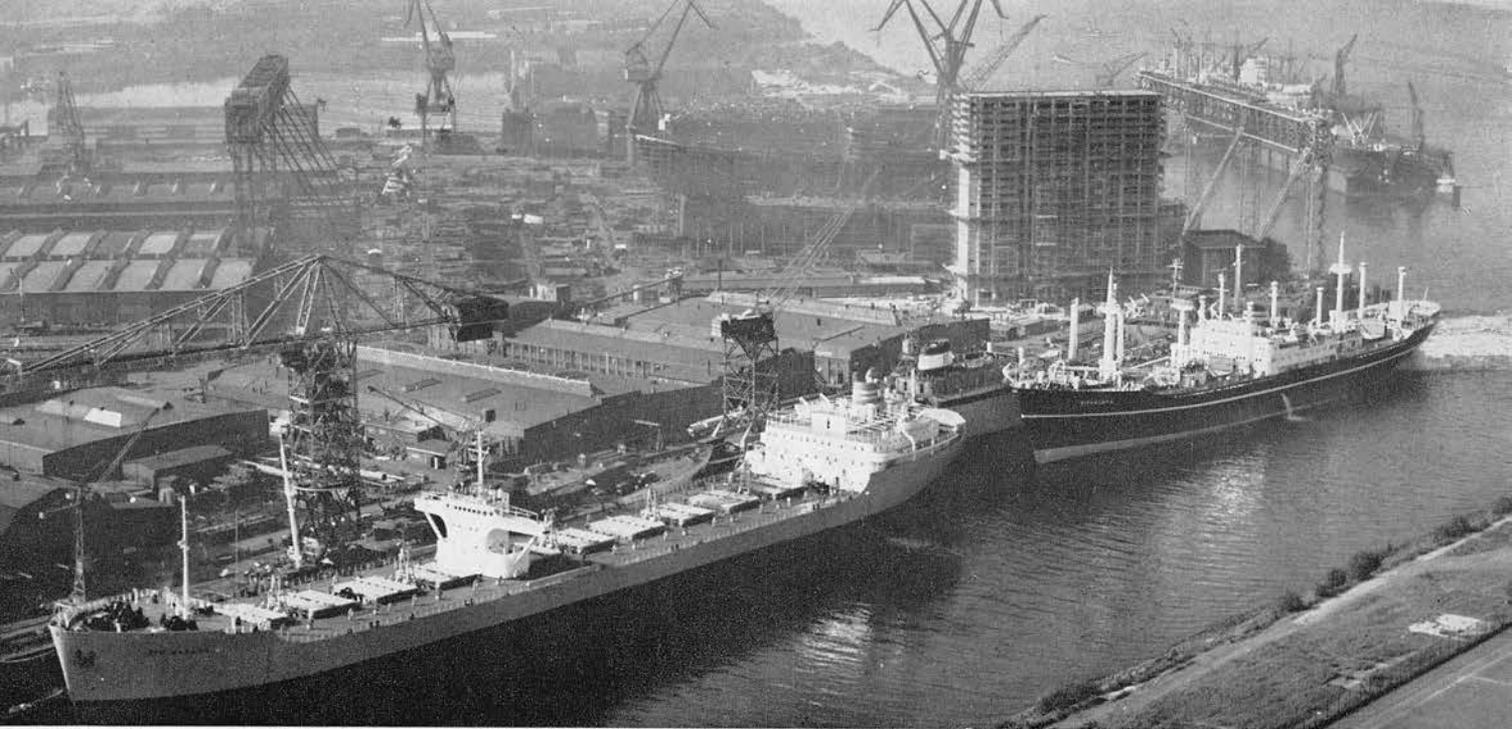
Die Frage der Wirtschaftlichkeit von Kernenergie-Antriebsanlagen läßt sich nur auf Grund praktischer Erfahrungen beim Bau und mehrjährigem Betrieb eines Schiffsversuchsreaktors zuverlässig beantworten. Einen Schritt in dieser Richtung bildet die geplante Projektstudie. Hierbei handelt es sich um die zweite Projektstudie für einen Schiffsversuchsreaktor, der mit Bundesmitteln gefördert wird (vgl. ‚Atom und Wasser‘, Nr. 34 vom 18. 2. 60).“

Die DW tritt damit als eine der ersten Seeschiffswerften in den Kreis der Firmen ein, die sich in die praktische Durchbildung des Atomtriebs für Seeschiffe einschalten.

Bereits seit längerer Zeit besteht bei der DW eine Abteilung, die sich mit Atomenergie-Fragen beschäftigt. Diese Abteilung wird nunmehr zusammen mit der AEG die Durchbildung eines Versuchsreaktors für den Antrieb eines Tankers von 45 000 t Tragfähigkeit aufnehmen.

Dem Atom-Ministerium ist zugesagt, bis Anfang 1962 eine fertige Projektstudie vorzulegen, an Hand der alsdann endgültig entschieden werden wird, in welcher Form ein 45 000-t-Atom-tanker unter Berücksichtigung aller wirtschaftlichen Belange in Arbeit genommen werden wird.

W.E.H.S.



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

20. Jahrgang · Nr. 3 · 31. März 1960

Umzug ins neue Hochhaus

Als die obige Luftaufnahme gemacht wurde, schien der Umzug noch in weiter Ferne. Wohl überlegte der einzelne, in welches Stockwerk seine Abteilung nun kommen würde und ob er, wenn er mal einen Blick zum Fenster hinaus tun würde, auf den Strom und das Nienstedtener Ufer, auf den Helling und Blankenese, auf den Kai und den Hafen oder auf die Rückwand des alten Gebäudes schauen werde. Auch wurden mancherlei Pläne über die Raumaufteilung aufgestellt, beraten und abgeändert — oder abgelehnt und wieder von vorn ausgearbeitet. Daß es schon bald Ernst würde mit dem Umzug und mit der Änderung der Arbeitsweise, daran dachten allerdings die wenigsten, denn von der Fertigstellung des Rohbaus bis zur Vollendung der umfangreichen Innenarbeiten hatten die Handwerker ja noch so unendlich viel zu tun.

Alle diese Arbeiten sind in kurzer Zeit geschafft worden, zwar nicht ganz termingerecht, aber doch viel schneller, als die meisten geglaubt hatten. Schon im Spätherbst konnten die ersten Stockwerke bezogen werden. Allen vorangegangen sind unsere Kaufleute. Sie nahmen mancherlei Unannehmlichkeiten auf sich, ein zugiges Nebentreppenhaus, die provisorische Behei-

zung, Fenster, die noch nicht so schlossen, wie man sich das wohl wünscht. Sie hatten dafür den Vorteil, eher als alle anderen in den neuen hellen Räumen zu sitzen und vielfach auch neue Möbel um sich zu haben. Die Kaufleute haben sich längst eingewöhnt und wissen die vielerlei Vorzüge zu schätzen.

Im Februar setzte der allgemeine Umzug ein, inzwischen ist er abgeschlossen. Einige Unruhe gab es natürlich in diesen zwei Monaten. Woche um Woche wurde ein weiteres Stockwerk bezogen. Immer am Wochenende hatten die Männer vom Hausbetrieb alle Hände voll zu tun, bestens unterstützt von den Kaufleuten und Technikern aller Grade, die ihre Jacketts an einen Nagel hängten, die Hemdsärmel aufkrempeelten, eine Unzahl von Aktenkisten füllten (und so mancherlei Altpapier ausschieden), Möbel hin- und herrückten und — im neuen Gebäude angekommen — aus den Kisten heraussuchten, was sofort wieder benötigt wurde. Es soll hier allen, die aktiv umgezogen sind, ein Kompliment ausgesprochen werden: es klappte alles viel besser, schneller und reibungsloser, als zunächst erwartet werden durfte.

Besonders sei erwähnt, daß der Hausbetrieb auch mit den „schweren Brocken“ bestens fertig geworden ist. So war der umfangreiche Park an schweren, sperrigen Maschinen des Fotolabors ins 13. Stockwerk zu schaffen. Es galt, viele Zentner schwere Tischplatten und Geldschränke zu bewegen. Spieren auf dem Dach, Winden und starke Seile halfen, die „dicken Sachen“ aufzuziehen; der Verholgang auf einer Werft hat Erfahrung im Umgang mit Schwergut!

Einiges ist noch nicht ganz endgültig in Schuß. Es soll aber nicht mehr lange dauern, dann wird auch der schärfste Ostwind niemandem mehr etwas anhaben können. Wir werden schließlich auch lernen, wie man mit einem elektronisch gesteuerten Fahrstuhl fährt. Es

Oben:

Herbstsonne bescheint den Rohbau und die Schiffe am Ausrüstungskai (Foto Deutsche Luftbild KG, Freigabe durch Luftamt Hamburg Nr. 408 593)



Rechts:

Spätwinter: Auszug aus dem alten Gebäude



Oben:
Möbelstücke werden ins neue Bürogebäude gebracht

Links:
Eine sperrige Tischplatte an der Ostseite des neuen Bürogebäudes

Rechts:
„Kuddel Blitz“ und seine Männer vom Hausbetrieb stellen einen großen Tisch auf



werden Gardinen kommen und unsere neuen Wände — oder besser Fenster — werden uns immer vertrauter werden. Wir werden dann ungehindert alle Vorzüge nützen können, die das neue Hochhaus mit seiner Konzentration aller Büros bietet: die Abkürzung aller Wege, die bessere Berücksichtigung der Belange des Mannes von der anderen Abteilung, die gesteigerte Freude an der reibungslosen Zusammenarbeit, kurz, die Fortschritte einer Rationalisierung, die im Büro beginnt.

kr

SE fühlt sich schon wie zu Hause



Freie Bahn für unsere Simplex-Lukendeckel

Werften, die etwas auf sich halten, müssen sich immer wieder etwas einfallen lassen, um auf der Höhe zu sein. Die Überlegungen, die die verantwortlichen Ingenieure anzustellen haben, gehen weit über das hinaus, was die Konstruktion des einzelnen gerade in Arbeit befindlichen Schiffes eigentlich fordert. Man muß an vieles denken, um dem Reeder und der Besatzung die Erfüllung der Aufgaben zu erleichtern.

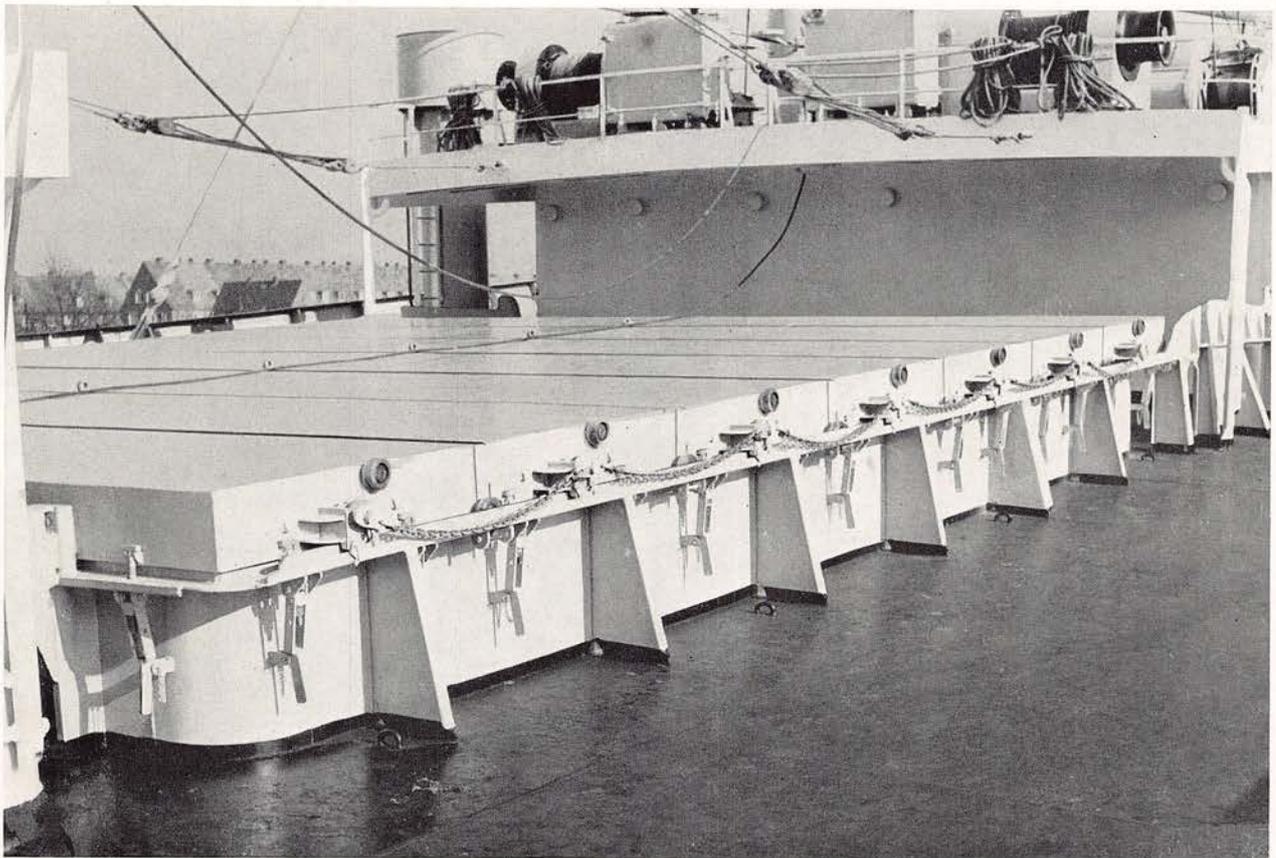
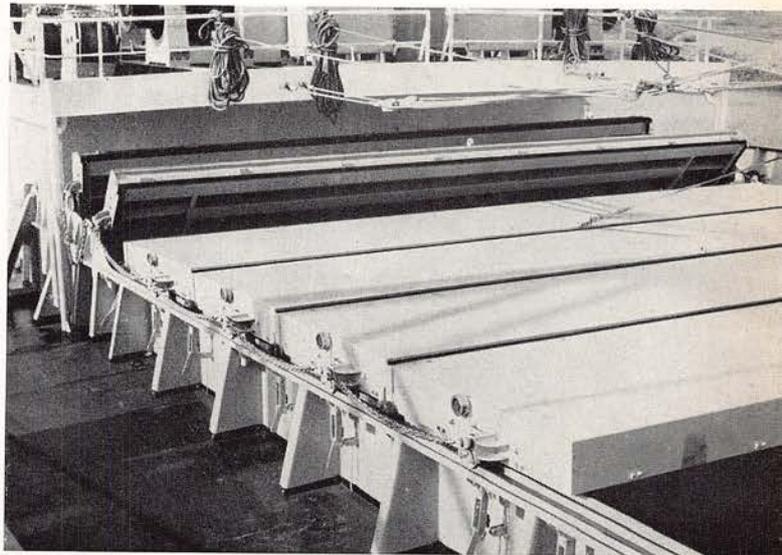
Die DW hat sich immer ganz besondere Mühe gegeben, fortschrittlich zu denken. So ist man bei uns sehr frühzeitig darauf gekommen, daß der Verschmutzung der Gewässer durch das Hineinpumpen von veröltem Bilgewater Einhalt geboten werden muß. Die Überlegungen führten zur Konstruktion der bekannten Turbulenztöler. Viele weitere Erzeugnisse sind im Laufe der Zeit dazugekommen. Sie alle verdanken ihre Konstruktion dem dauernden Wunsch nach Verbesserung und Vervollkommnung.

So konnte es nicht ausbleiben, daß wir uns schon verhältnismäßig früh mit dem Problem der Lukenverschlüsse befaßt haben. Die DW hat seit Jahren Patente, die sie berechtigten, die vielen bekannten Simplex-Lukendeckel herzustellen. Leider gab es da einige Schwierigkeiten, weil sich eine Patentverwertungsgesellschaft auch mit Lukendeckeln beschäftigte. Diese Gesellschaft hat uns das Leben in jeder Beziehung schwer gemacht. Ursprünglich haben wir uns bemüht, ohne Inanspruchnahme der zuständigen Gerichte zu einer vernünftigen Einigung mit der anderen Seite zu kommen. Daraus wurde leider nichts, weil die Gegenseite mit ihren Patenten sich zu sicher gefühlt hat. So waren wir also gezwungen, die Nichtigkeit des Patentes der Patentverwertungsgesellschaft feststellen zu lassen. Solche Klagen sind meistens sehr langlebig. Es läßt sich im übrigen auch nicht leugnen, daß es nicht ganz einfach ist, die einmal erteilten Patente zu erschüttern. Inzwischen ist auch dieser Prozeß zu Ende gegangen. Der

Bundesgerichtshof hat festgestellt, daß das Lukenpatent der anderen Seite im wesentlichen nichtig ist. Damit hören die Schwierigkeiten für uns auf, die darin bestanden, daß wir immer wieder mit irgendwelchen Klagen wegen angeblicher Patentverletzung zu rechnen hatten.

Die DW ist also jetzt dabei, ihre Lukendeckelkonstruktion unter Bezeichnung „Simplex-Lukendeckel“ in verstärktem Maße anzubieten und auch anderen Werften zu liefern.

Der Lukendeckelbau wird nach dem Wunsche unserer Geschäftsleitung dazu beitragen, die Arbeitsplätze aller bei der DW Beschäftigten zu sichern.



Festmacher Hinrich Rathjen

rettet Schlepperbesatzung

Beim Eindocken des britischen M.S. „Bendoran“ (10 355 BRT) in das Dock 5 der Deutschen Werft am 13. März dieses Jahres wurde der Schlepper „Bugsier 14“ umgerissen. Unser Festmacher Hinrich Rathjen steuerte mit seiner kleinen „DW 7“ im Augenblick des Unfalls auf das Heck der „Bendoran“ zu, um den achtern Tiefgang abzulesen, sah hinter dem Heck des Engländers plötzlich den Schlepper, dessen eine Reling bereits unter Wasser war und ging trotz der Gefahr, mit in die Tiefe

gezogen zu werden, sofort längsseits. Da Hinrich Rathjen so rasch handelte, konnte die vierköpfige Besatzung der „Bugsier 14“ schnell gerettet werden. Drei Mann waren nicht einmal naß geworden. Wenige Augenblicke später lag der Schlepper auf dem Grund der Elbe. Hinrich Rathjen ist für sein schnell entschlossenes, mutiges und kameradschaftliches Verhalten von allen Seiten Dank und Anerkennung zuteil geworden.

Nicht nur die Schlepperbesatzung, die Bugsier-Reederei- und Bergungs-AG und unsere Betriebsleitung dankten ihm aufrichtig, auch alle Hamburger Zeitungen brachten Bilder Hinrich Rathjens und des Havaristen und berichteten über den Unfall des Schiffes und die schnelle Rettung der Besatzung.

Tags darauf war der bekannte Berichterstatter Hollmann vom NDR und Fernsehen auf der Werft, um mit Hinrich Rathjen zu sprechen. Ob er nicht Bedenken gehabt hätte, sich in eine solche Gefahr zu begeben? Darauf Rathjen: „Ich bin früher selbst zur See gefahren und dabei zweimal abgesoffen, in so einem Fall muß man schnell helfen.“ Und was er abends zu Haus erzählt hätte? „Gar nix, darüber spricht man doch zu Hause nicht!“

Man ist ein wenig schweigsam an der Wasserkante.



Links:

Hinrich Rathjen wird vom Reporter Hollmann interviewt

Unten:

So berichtete das „Hamburger Abendblatt“ am 14. März

BUGSIER-REDEDEREI
 BERGUNGS-AKTIEGESELLSCHAFT

Kapital: 1000.000,- M.
 Vorstand: Hermann-Johann Beckedorf
 Vorsitz: Hermann-Johann Beckedorf

An die Deutsche Werft A.G.
 Hamburg I
 Postfach 889.

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

13. März 1966

HAMBURG 11, 14. März 1966.
 Johannishafen 10, Postschiffach 1383

Sehr geehrte Herren!

Betrifft: Untergang unseres Schleppers „Bugsier 14“.

Beim Untergang dieses Schleppers hat Ihr Festmacherboot, geführt von dem Festmacher Hinrich Rathjen, in tatkräftigem Einsatz sofort die Besatzung gerettet.

Wir haben an Herrn Rathjen persönlich geschrieben, möchten jedoch nicht unterlassen, auch Ihnen als Besitzer des Festmacherbootes - gleichfalls in Namen unserer Leute - verbindlich zu danken.

Hochachtungsvoll
 Hermann-Johann Beckedorf

Telegraphen-Adresse: BUGSIER
 Telegramm-Schlüssel: Bug Code
 Fernschreiber: 02 1028 Und 02 14203
 Fernsprecher: 31 12 61-66
 - 404
 - 02 14203

Nachruf: 27 27 66, 90 06 64
 Schlepper: Tag und Nacht 31 31 31-35
 Schleppbüro: 26 08
 Bremerhaven: 4 27 67-8
 Bronshöfenkoog: 7 26
 Wilhelmshaven: 2 40 92
 Kiel: 4 56 02

Schlepper
 500 PS
 1000 PS
 2000 PS
 2500 PS
 3000 PS
 4000 PS

„Bugsier“
 „Bugsier 1“
 „Bugsier 2“
 „Bugsier 3“
 „Bugsier 4“
 „Bugsier 5“
 „Bugsier 6“
 „Bugsier 7“
 „Bugsier 8“
 „Bugsier 9“
 „Bugsier 10“
 „Bugsier 11“
 „Bugsier 12“
 „Bugsier 13“
 „Bugsier 14“



„Bugsier 14“ wird geborgen

Heute vormittag auf der Elbe: Zwei Hebeschiffe der Taucherfirma Beckedorf haben unter Wasser den Schlepper „Bugsier 14“ an den Trossen. Wenige Meter über dem Grund der Elbe, sozusagen im „Keller“ hängend, wird der Schlepper in den Kohlschliffhafen gebracht. Die Pfeile deuten auf die beiden Masten des Schleppers. Die Unterwasserreise dauerte etwa zwei Stunden. An einer seichten Stelle wurde „Bugsier 14“ abgesetzt - das Lenzen konnte beginnen. Der Schlepper war gestern beim Wendemanöver des britischen Frachters „Bendoran“ (10 355 BRT) vor Teufelsbrück plötzlich umgerissen und gekentert. Die vierköpfige Besatzung wurde von Festmacher Hinrich Rathjen in letzter Minute aufgefischt. Rathjen war mit seinem Boot gerade damit beschäftigt gewesen, den Tiefgang der „Bendoran“ abzulesen. Der Frachter sollte bei der Deutschen Werft eingedockt werden.

Isotope

was sie sind und was wir mit ihnen machen (V)

von Gerhard Adler — Deutsche Werft.

Die ständige Verbesserung der Fertigungsverfahren stellt an die Meßtechnik steigende Anforderungen. Es erwächst zwangsläufig die Forderung, die Prüf- und Meßeinrichtungen derart zu vereinfachen, daß eine schnelle Übersicht über den Zustand der geprüften Materialien möglich wird.

Es ist bekannt, daß die radioaktiven Isotope, je nach Element, mehr oder weniger energiereiche Strahlungen abgeben. Durch die Strahlung wird z. B. erreicht, daß Luft oder andere Gase derart ionisiert werden, daß diese elektrisch leitend werden. Dank dieser Eigenschaften ist es z. B. möglich, ohne Berührung der Elektroden einen Elektrolichtbogen zu zünden. Je nach Intensität der Strahlung wird also die Luft mehr oder weniger elektrisch leitend. Bei einem konstanten Strom würde mehr oder weniger Strom fließen, je nach Ionisation bzw. Stärke der Strahlung. In einem Glasröhrchen mit einem zentralen Leiter würde dann, je nach Strahlung, zwischen der Glaswand und dem zentralen Leiter ein entsprechender Strom fließen. Das Glasröhrchen ist mit Luft oder einem anderen geeigneten Gas gefüllt. Etwa in dieser Form sind die Strahlungsmeßgeräte aufgebaut. Als Anzeigegerät verwendet man Feinmeßinstrumente. Durch diese Eigenart der ionisierenden Strahlen, insbesondere der Gammastrahlen, wie sie von den Isotopen ausgestrahlt werden und der Meßmöglichkeit mit Hilfe des elektrischen Stromes in einer sogenannten Ionisationskammer, wie man solche Röhrchen auch nennt, wird ein weites Feld in der Meßtechnik eröffnet.

Ein besonderes Gebiet stellt die Dickenmessung von Folien aller Werkstoffe dar, die während der Fertigung automatisch auf die Sollstärke gebracht werden, etwa durch gleichzeitige Steuerung der Walzanlage u. dgl.

Die Physik ist verhältnismäßig einfach. Aus der primären Strahlung eines schwachen Isotops wird entsprechend der Dicke der Folie ein Teil der Strahlung in dem Werkstoff absorbiert. Im Meßröhrchen auf der Gegenseite fließt mehr oder weniger Strom, wodurch wieder die Walze gesteuert wird. Selbst Zigaretten werden in Längsrichtung durchstrahlt. Die Absorption ist abhängig von der Masse der Füllung. Fällt die Zigarette aus dem Rahmen des Sollgewichtes heraus, wird sie ausgeworfen. Radioaktive Isotope sind also bereits in den Fertigungsgang mit eingebaut und ein Bindeglied in der Automation geworden.

Unsere Forschungen haben ergeben, daß nicht nur Durchstrahlungsmessungen durchgeführt werden können, sondern auch sogenannte Reflexmessungen, mittels derer die Automatik einer Anlage noch bedeutend vereinfacht werden kann. Strahler und Ionisationskammer befinden sich in einem sogenannten Meßkopf. Derartige Messungen gehen vollkommen berührungsfrei vor sich. Es können Messungen nunmehr von einer Seite aus vorgenommen werden. Früher konnte man durchaus annehmen, daß die Reflexionsmessung der Absorptionsmessung an Meßgenauigkeit unterlegen ist. Heute gilt das nicht mehr allgemein; die erzielbaren Genauigkeiten sind gleich und es gibt Fälle, in denen sich die Reflexionsmessung als überlegen erweist.

Der erfassbare Meßbereich ist allerdings auf Grund physikalischer Gesetze geringer als bei der Absorptionsmessung. Die erfassbaren Dicken sind bei Stahl heute bekannt und die Meßgeräte sind entsprechend ausgelegt. Dickere Rostschichten gehen nur unwesentlich in die Messung ein. Eine besondere Säuberung der Oberfläche ist deshalb nicht erforderlich. Dagegen müssen bei einer Ultra-Schallmessung die Oberflächen recht sauber sein, damit die Schallenergie in den Werkstoff geleitet werden kann. Bei rauen Oberflächen tritt noch eine Streuung ein, durch die die Messung ungenau wird. Auch sind für die Auswertung der Schallbilder besondere Kenntnisse erforderlich.

Weil auf den Strahlenschutz geachtet werden muß, werden hierfür sehr schwache Strahler mit einer langen Lebenszeit verwendet. Hierfür eignet sich das Isotop Caesium 137 mit einer Halbwertszeit von etwa 27 Jahren. Die Abklingskorrektur wird im Anzeigegerät durch eine Nullpunkteinstellung automatisch vorgenommen.

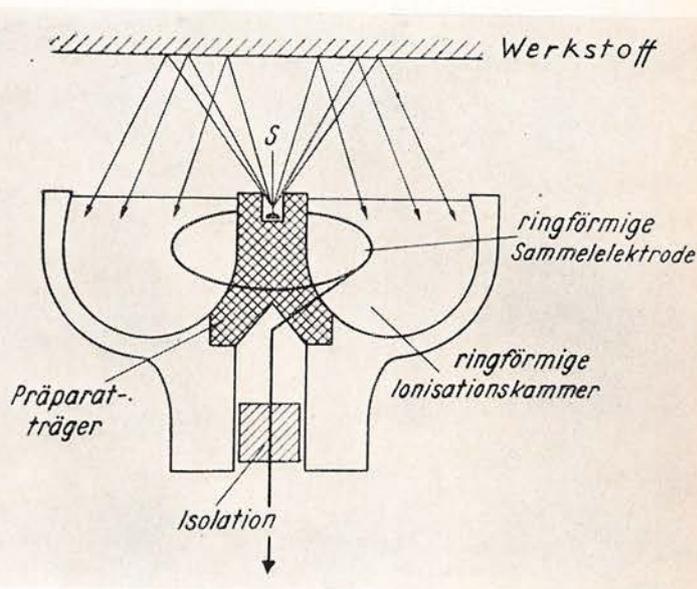


Abb. 1

Die Physik der Reflex- oder Rückstrahlungsmessung ist kompliziert, jedoch ist die Handhabung solcher Meßeinheiten außerordentlich einfach, so daß auch Angelernte mit solchen Meßgeräten arbeiten können.

Die Dickenmessung von Werkstoffen mittels Gammarrückstrahlung und die Bedeutung für die Technik wurde auf der Genfer Atomenergiekonferenz bereits 1955 vorgetragen und erläutert. Treffen Gammastrahlen u. dgl. auf einen Körper, so erfahren sie an den Elektronen des betreffenden Körpers eine Streuung (Comptonstreuung). Die Zahl der in einem Meßorgan (z. B. Zählrohr) registrierten, gestreuten Quanten ist abhängig von der Anwendung des Strahlers im Meßkopf und der Meßempfindlichkeit der Instrumente. Bei konstanter Dichte (z. B. Stahl) des Streukörpers ist also die Intensität der

Streuquanten bei einer konstanten primären Strahlung des Isotops ein Maß für die Dicke des Materials.

Die Deutsche Werft, Hamburg, wird nunmehr in die Lage versetzt, schnelle Messungen, z. B. in Tankräumen, durchzuführen, so etwa zur Bestimmung der Blechdicken an verrosteten Schottwänden u. dgl. Ebenso können Rohrleitungen recht genau auf Wanddicken gemessen werden, selbst wenn diese unter Dampfdruck bei einer Temperatur bis 500° C stehen.

In Abb. 1 wird eine Prinzipdarstellung gezeigt, wie ein solcher Meßkopf aussehen kann. In der Mitte ist das radioaktive Präparat (S) angebracht, welches nur aus der Bohrung ausstrahlen kann. Zwischen der ringförmigen Sammelelektrode und dem Gehäuse der ringförmigen Ionisationskammer liegt eine Spannung. Sobald die Rückstrahlung erfolgt, wird die dazwischen liegende Luft entsprechend ionisiert bzw. elektrisch leitend. Das Maß der Leitfähigkeit ist auch ein Maß für die zurückgestreuten Quanten vom Werkstoff und somit ein Maß für die Dicke des Werkstoffes.

Zu Abb. 2 wird eine ringförmige Strahlenordnung gezeigt. Die Ionisationskammer befindet sich in der Mitte. Es ist das Prinzip einer automatischen Banddickenmessung.

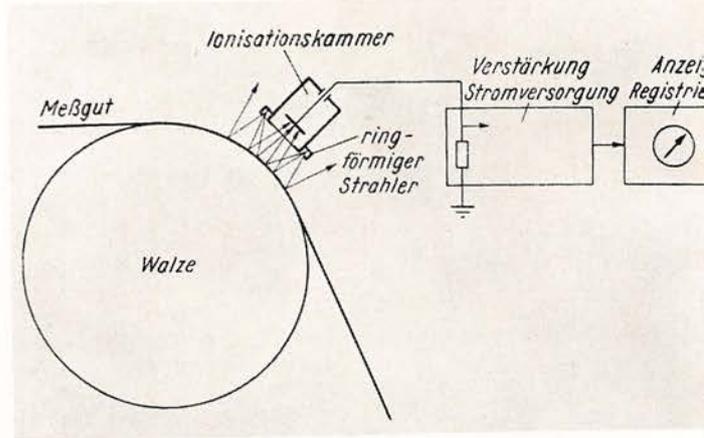
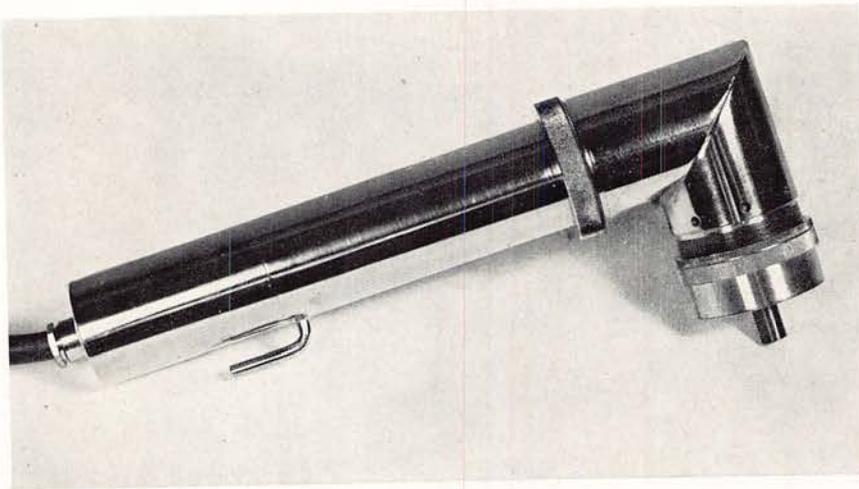


Abb. 2

Abb. 3 zeigt den Meßkopf, wie er für die Rückstrahlungsmessungen verwendet wird. In dem vorstehenden Taststift befindet sich das radioaktive Präparat, z. B. Cs 137, von 0,5 mC (Milli-Curie), welches in Schwermetall gefaßt ist und somit nur aus der freien Bohrung nach vorn strahlen kann. Gleichzeitig wird durch die Länge der Meßabstand festgelegt. In dem oberen Teil des Kopfes befindet sich die Ionisationskammer zur Messung der Rückstrahlung, die dann entsprechend in elektrische Werte umgewandelt wird. Die über einen Verstärker geführten elektrischen Werte zeigen dann die Dickenwerte des Meßgutes auf einer Skala an. Es ist auch möglich, heiße Werkstücke auf Wanddicken zu prüfen.

Abb. 3

Rationeller arbeiten!

Als junger Soldat war ich 1916 mit der Luftwaffe nach Mazedonien gekommen. Es war eine herrliche Gebirgslandschaft, Städte und Dörfer machten einen malerischen, fremdartigen Eindruck, besonders wohl deshalb, weil dieses Gebiet früher einmal zum Türkenreich gehört hatte und in jener Zeit die Minarets mit ihren schlanken Türmen und die z. T. flachdächigen Häuser gebaut worden waren. Es war ein Stück Morgenland.

Wir lagen mit unserer Fliegerabteilung etwa 5 km von der nächsten Stadt entfernt. Manchmal erhielten wir sechs bis acht Stunden Stadturlaub und konnten uns dann die Umgebung unseres Flugplatzes näher ansehen. Von der Nähe betrachtet sah es in den Straßen der Stadt Prilep nicht so nett aus. Hier bemerkte man, daß eigentümliche Ansichten die Bewohner davon abhielten, baufällige Häuser zu erneuern. Man ließ sie ganz verfallen und baute an anderer Stelle neue Häuser. Dieser Häuserbau war nicht mit unserer Bauweise zu vergleichen, denn man kannte dort noch keine gebrannten Ziegel. Es wurde zunächst ein Balkenwerk errichtet. Die Zwischenräume mauerte man mit an der Luft getrockne-

ten Lehmziegeln aus. Und wenn es besonders gut sein sollte, kam eine Lehmputzverkleidung hinzu.

Da die Feuerung für die Wintermonate sehr knapp war, wurde schon im Sommer vorgesorgt: Die Kuhfladen wurden einfach an die Häuserwände geworfen, damit sie dort in der Sonne trockneten. Elektrisches Licht hatten die Bewohner noch nicht gesehen. Als wir unsere Kraftanlage in Betrieb genommen hatten und die elektrischen Birnen hell erstrahlten, kamen einzelne Bewohner zu uns, um die Beleuchtung zu bestaunen.

Eines Tages kam ich in die Vorstadt des Städtchens Prilep und traf einen Schmied an, der Bergschuhnägel schmiedete. Hinter sich hatte er ein uraltes, zerlumptes, kleines Zelt für die Nachtruhe stehen. Er selbst sah aus, als würde er bald das hundertste Lebensjahr erreichen. Sein Gesicht war schmutzibraun und von tausend Fältchen und Runzeln zerfurcht. Er hatte einen spärlichen, schlohweißen Bart und machte den Eindruck eines total verkommenen Bettlers. Nach Türkenart hockte er auf der Erde und hatte einen kleinen Eisenklotz als Amboß und ein Holzkohlefeuerchen mit ledernem Blasebalg lie-

gen. Einige Stückchen Schmiedeeisen und zwei oder drei stark mitgenommene Zangen und Hammer vervollständigten seine Ausrüstung. Mit diesen geringen Mitteln schmiedete der alte Mazedonier für unsere Soldaten die Bergschuhnägel. Er war in seiner Art ein Künstler. Auf meine Frage, wieviel er denn davon am Tage fertig bekäme, meinte er: so sechs bis acht Stück. Und was er denn dafür nehmen würde, pro Stück. Ja, 20 Pfennige erhielt er meistens für einen Nagel. Auf meine weitere Frage, wie er denn damit auskommen könne, meinte er, da könne er ganz gut von leben!

Wie er lebte, habe ich bereits erzählt: zerlumpt und verkommen, obwohl er ein Könnler auf seinem Gebiet war. Der Lebensstandard war im ganzen Land so erschreckend niedrig. Und warum war das so? Weil niemand im Lande es für nötig gehalten hatte, Handel, Handwerk und Industrie in Schwung zu bringen, weil der Mut zum Wiederaufbau des Landes nach mehreren Kriegen erlahmt war.

Diese Bergschuhnägel, ebenso die bekannten Zwecken, werden in modernen Ländern in Weißguß gegossen,

konnte. So wurden auf dem Gebiete der Dampfkraftanlagen seit Jahrzehnten Vereinfachungen und Verbesserungen eingeführt. Es betrug der Verbrauch an Kohle

je PSh im Jahre 1820 etwa 12 kg	
" "	1830 " 5 "
" "	1840 " 2,5 "
" "	1860 " 2,0 "
" "	1880 " 1,4 "
" "	1900 " 1,2 "
" "	1920 " 0,93 "
" "	1925 " 0,5 "
" "	1955 " 0,35 "

Auf dem Gebiete der Werkzeugmaschinen wurde mit gleicher Energie um die Erhöhung der Leistungen gerungen. Aus nachfolgender Aufstellung für die Herstellung einer Leichtmetallrolle ist das gut zu ersehen. Gleichzeitig ist auch gut zu erkennen, daß der Einsatz teurerer Werkzeugmaschinen nur lohnend ist, wenn laufend genügend große Stückzahlen von Werkstücken

	Spitzen-Drehbank	Rev. Dr. Bank	Einsp. Autom.	Vierspind. Aut.
Stückzeit min.	12	1,8	1,1	0,32
Rüstzeit min.	40	90	150	360
Masch. Preis DM	5600	10 000	15 000	25 000
Abschreibung/Jahr	840	1500	2 250	3 750
Gemeinkosten %	200	220	250	350
Kosten für 1 Stück	2,4	5,21	10,86	36,98
Kosten für 2 Stücke	2,96	5,31	10,89	37
" " 5 "	4,63	5,59	10,96	37,04
" " 10 "	7,41	6,05	11,09	37,10
" " 100 "	57,45	14,42	13,32	38,28
" " 1000 "	557,85	98,12	35,64	50,07
" " 2500 "	1391,85	237,62	72,84	69,77
Werkzeugkosten	200,00	225,00	300,00	950,—

gleich 100 Stück aneinander, durch dünne Stäbe miteinander verbunden. Hinterher werden sie getempert, so daß sie dem Schmiedeeisen in der Qualität gleichkommen. Und nun kommt das Entscheidende, trotz des viel größeren Aufwandes an Einrichtungen kommen diese Bergschuhnägel auf höchstens zwei Pfennige das Stück. Hier haben wir ein kleines Beispiel rationeller Arbeitsweise, wie sie in der modernen Industrie tausendfach vorkommt und dazu beiträgt, unsere Lebenshaltung zu verbessern.

Der Ausdruck „rationell arbeiten“, also vernünftig und wirtschaftlich arbeiten, ist nicht erst in den letzten Jahren geprägt worden. Gültigkeit hatte er schon immer für das Handwerk, besonders aber für die Industrie. Immer war das Bestreben, besser zu leben, dadurch zu erreichen, daß durch zweckmäßigere, vernünftige Arbeitsgestaltung die Leistung verbessert, der Verdienst erhöht und die Lebensweise schöner gestaltet werden

gefertigt werden. Bei geringeren Stückzahlen werden die Gemeinkosten moderner Werkzeugmaschinen so sehr den Endpreis des Werkstückes beeinflussen, daß dieser zu teuer wird.

Der wirtschaftliche Einsatz einer oder mehrerer Werkzeugmaschinen, oder einer Werfteinrichtung wird von den hierfür eingesetzten Spezialkräften, den Werftplanungs- und Werkstatt-Einrichtungsbüros vorgenommen. Diesen großen Investitionen gehen lange eingehende Untersuchungen voraus, ehe sie in die Tat umgesetzt werden. Aber neben diesen kostspieligen Rationalisierungsmaßnahmen gibt es eine Vielzahl von Möglichkeiten der Arbeitsverbesserung oder -vereinfachung ohne besondere Unkostenvermehrung. Es kann an fast jedem Arbeitsplatz etwas besser gemacht werden wie bisher und als Verbesserungsvorschlag angemeldet werden: Es kann jeder dazu beitragen, daß wir „rationell arbeiten“.

Harms RF

Prämierte Verbesserungsvorschläge

Nr.		DM
786	Verwendung von Holzabschnitten	100,—
890	Aufbau von Vorschiff- und Heck-Kollis	90,—
921	Vorrichtung für Nutmaschine	20,—

1041	Verholen von Docks	90,—
1057	Handkreissäge	120,—
1073	Zuschneiden von Furnieren	90,—
1078	Hydraulische Hebeböcke	90,—
1081	Arbeiten an Biegewalze	50,—
1082	Blechschnitten an Rollenschere	70,—

Kairo Altstadt, ein Stück alter Orient

Unser Garantie-Ing. Fricke hatte vor rund zehn Jahren nach einem Besuch Kairos einen anschaulichen Bericht geschrieben, aus dem wir diesmal wieder ein Stück veröffentlichen. Geschildert wird die Zeit vor der Revolution Abd-el-Nassers und ein Gebiet, das noch ganz alter Orient war. Wer dies liest, versteht um so besser den Willen der Araber zu modernen Lebensformen.

Von Port Said kommend fuhr der Schnellzug mit 100 Sachen auf Kairo zu. Die Wüstenzone war längst passiert und das fruchtbare Bewässerungsgebiet bereits erreicht. Es ist furchtbar heiß, die Sonne steht fast senkrecht am Himmel, das Thermometer zeigt 45° C.

Aus den spärlich verstreut liegenden Lehmhütten werden allmählich größere Siedlungen, von schattenspendenden Palmen und Bäumen umsäumt. Überall wird auf den Feldern emsig gearbeitet. Die mit Traglasten gepackten Esel und Kamele trotten bei der brennenden Sonne über die Feldwege nach den Behausungen. Langsam kommen jetzt auch die Vororte von Kairo in Sicht. Die ganze Gegend macht schon einen etwas kultivierteren Eindruck. An den großen Asphaltstraßen stehen nun mehrstöckige Häuser in Einzel- und Blockbauweise. Die vielen Kinder laufen in ihren bis auf die Erde herunterhängenden nachthemdähnlichen Bekleidungen barfuß auf den Hinterhöfen herum, der stinkende Dreck liegt dort wie Kraut und Rüben durcheinander. Die links und rechts der Bahn liegende Gegend zeigt sich ein wenig später in einem ganz anderen Lichte, saubere Häuser mit gepflegten Gärten und Grünanlagen scheinen zu verkünden, daß man in der Hauptstadt Ägyptens angelangt ist. Nach kurzer Zeit war es soweit, der Zug lief in den Bahnhof ein.

Ein Beauftragter stand am Bahnsteig, um mich wahrzunehmen. Das Gepäck wurde sogleich in einen bereitstehenden klapprigen Wagen gebracht und nach weiteren 10 Minuten Fahrt landete ich im Hotel „National“. Da der Tag noch nicht herum war, ließ sich bis zum Einsetzen der Dunkelheit noch leicht ein kleiner Rundgang in die nähere Umgebung durchführen. Wie schroff sich einem die Gegensätze dartun, wenn man von einer Straße in die andere kommt, ist fast ungläublich. Das Leben hinter den Kulissen zu studieren, ist nicht jedermanns Sache. Wer sich aber ein Herz nimmt und mitten in den Rummel hineinstrolcht, dem werden so einige Sitten und Gebräuche der einfachsten Volksschicht vor Augen geführt. Die Hauptstraßen weichen noch gar nicht mal so sehr von den allgemeinen Vorstellungen ab, wenn man allerdings die Feilscherei an den weit aus-

ragenden Verkaufsständen beobachtet, dann kommt einem doch zum Bewußtsein, daß man im Orient ist. Es sind dort Gewohnheiten an der Tagesordnung, die man als Europäer einfach nicht versteht.

Besonders aber haben es die von den Hauptstraßen abgehenden Gassen in sich mit den zwischen den Wohnblocks kreuz und quer verlaufenden Gängen. Wer dort mal einen Blick aus allernächster Nähe erhaschen will, der muß gewohnt sein, nackten Tatsachen eisern gegenüberzutreten. Auf kleinstem Raum zusammengepfercht leben in den Löchern eine Vielzahl von Menschen, zerlumpt und zerfetzt. Mit den Familien lebt das Vieh zusammen; was dort an Kleinvieh herumläuft, ist kaum zu glauben. 6–8jährige Kinder liefen als Nackedeis mit den Hunden um die Wette. Die Esel stehen vor den sperrweitoffenen Brettertüren der Unterkünfte und mufeln Grünfutter. Wie die Atmosphäre in diesem Wirrwarr ausfällt, kann sich jeder selbst ausmalen.

Dazwischen stehen Verkaufsstände, an denen über Holzkohlenfeuer auf kupfernen Tellerblechen Fadennudeln und Brötchen gebacken werden. Nebenan wird Zeugwäsche gemacht, die Fetzen werden irgendwo übergeschlagen und schnell sind die Stücke trocken. Das Seifenwasser wird einfach dahin geschwenkt, die Gören waten darin herum. In ebenso kleinen Räumen hocken die verschiedensten Handwerker, ihr Betrieb geht teilweise „auf Straße vor Tür“ vonstatten. Hier wird alles mögliche Kupfergeschirr neu verzinnt. Nebenan sitzt ein bärtiger Alter an der Weblade, er macht, ohne aufzublicken, aus allen möglichen Fäden und Resten in seinem von Kanisterblechen bedachten Stand seine Arbeit, die dann als Decke oder Stoff verramscht wird. Alte bärtige Leute lagen schon mit einsetzender Dunkelheit ohne jegliche Unterlage dicht an den Häuserwänden und schliefen. Es wurde nun auch Zeit, das Hotel aufzusuchen.

Daß Ägyptens Regierung heute alles Erdenkliche unternimmt, um diese Zustände zu ändern und der Bevölkerung moderne Daseinsbedingungen zu schaffen, verdient unseren lebhaften Beifall. Der für die VAR bestimmte Tanker, der auf unserer Werft vor kurzem vom Stapel lief, ist bereits ein kleines Stück des neuen Arabien.





Links, von oben nach unten:

Blick über den Nil auf die Hotels Semiramis und Sheppard

Modernes Wohnhaus in Kairo, Garden-City

Moderne Wohnhäuser in den südlichen Vororten Kairos

Dr. Scholz und Dir. Kühl im Garten des Mena-House in Gizeh bei den Pyramiden

Kairos Hilton-Hotel

Rechts:

In einem modernen Stadtviertel Kairos

Aufnahmen: Dir. Hans Kühl



Das moderne Kairo



Elsad Elaly

Die Geschichte vom Hochdamm bei Assuan

Anlässlich des Stapellaufs des 20 000 tdw Tankers „Elsad Elaly“ berichtet von Ahmed Sherif, Bauaufsicht der VAR

Mit einer Bevölkerung von 23 Millionen und einem jährlichen Zuwachs von einer halben Million ist der ägyptische Teil der Vereinigten Arabischen Republik zu dicht besiedelt, da sich die anbaufähige Bodenfläche nur auf sechs Millionen Hektar beläuft.

Diese Anbaufläche hat sich seit langem nicht mehr verändert. Es gibt in Ägypten nämlich keine Regenfälle. Die Bewässerung in diesem Gebiet ist daher vom Nilwasser abhängig.

Das Nilwasser wäre nun in den meisten Jahren für die Bewässerung der Felder und Gärten völlig ausreichend, ja überreichlich, wenn die Wasserfluten auf das ganze Jahr gleichmäßig verteilt würden. Gegenwärtig ist der Wasserstand jedoch schwankend. Im Spätsommer steigt der Wasserspiegel und führt zu Überschwemmungen. Im Spätwinter dagegen ist dann der Wasserstand zu niedrig, die Bewässerung der Ländereien wird dann sehr schwierig und das Land dürrt aus. Die Schifffahrt im Nil, dem längsten Strom der Welt, wird unmöglich. Die Wassertiefe des Flusses ist dann auf einigen Strecken 60 cm und weniger.

Aus diesen Gründen entschloß sich die Regierung der Vereinigten Arabischen Republik zu dem Dammbau-Projekt, um die Fluten des Nils zu regulieren. Der Damm soll 5 km lang, 110 m hoch und 1300 m breit sein. Elsad Elaly wird 130 Milliarden cbm Wasser stauen.

Ziel des Dammbaus ist es, das Kulturland Ägypten um 30% zu erweitern, die Fruchtbarkeit zu steigern, den Strom ganzjährig schiffbar zu machen und die Gefahr der Überschwemmungen einzudämmen. Zugleich wird der Assuan-Staudamm anderen wichtigen Zwecken dienen, so der Erzeugung von 10 Milliarden Kwh durch 16 120 000 PS-Turbinen. Die Elektrizität wird im Assuan-Gebiet nur einen halben Pfennig je Kwh kosten. Das ist eine der Voraussetzungen zur Industrialisierung und zwar eine unerläßliche, da sich die VAR in

der Industrialisierung viel vorgenommen hat. Nebenbei werden 2 Millionen Tonnen Öl gespart werden.

Die Ausführung des Projektes wird zehn Jahre in Anspruch nehmen und zwei Milliarden Deutsche Mark kosten. Wir erwarten, daß sich unser jährliches Volkseinkommen dann um drei Milliarden Deutsche Mark erhöht. Wie wichtig dieses Projekt ist, wird deutlich, wenn wir daran denken, wie niedrig das jährliche Pro-Kopf-Einkommen jetzt ist. Nichts kann für ein Volk eine größere Bedeutung haben als die Sicherung des täglichen Brotes.

Die VAR trat deshalb an die Weltbank der Vereinten Nationen mit dem Ersuchen heran, sich an der Finanzierung dieses Projektes zu beteiligen. Die Besprechungen hierüber kamen in der ersten Hälfte 1956 gut voran. Mr. Eugene Black erklärte nach einem Besuch in Kairo Ende Juni 1956, daß die Weltbank die Finanzierung übernehmen werde. Unglücklicherweise zog der inzwischen verstorbene John Foster Dulles, der frühere Außenminister der Vereinigten Staaten, wenige Tage später das amerikanische Angebot zurück, sich an der Finanzie-



rung des Projektes zu beteiligen, da „die wirtschaftliche Lage Ägyptens schlecht sei“. Die Antwort Ägyptens kam sehr bald: Am 26. Juli, vier Jahre nach der Entthronung Faruks, erklärte Präsident Abd-el-Nasser die Nationalisierung der Suez-Kanal - Gesellschaft.

Das war das letzte und nicht das erste Glied der Kette in dem Suez-Krieg zwischen England, Frankreich und Israel gegen Ägypten im Herbst 1956.

Jeder weiß, wie die Geschichte weiterging. Viele Meilensteine wurden schon gesetzt auf dem Wege zur Verwirklichung des Elsad Elaly, des Hochdamms.

Die Taufe unseres Schiffes heute ist ein Symbol für den Kampf einer kleinen Nation um ihre Existenz. Möge dieses, unser Symbol, immer glücklich fahren auf den sieben Meeren.

MT „Elsad Elaly“ vom Stapel gelaufen

Der 3. März dieses Jahres war für die Deutsche Werft ein festlicher Tag. An diesem Donnerstag lief in Hamburg-Finkenwerder der erste für die Vereinigte Arabische Republik gebaute Motortanker vom Stapel.

Zahlreich waren die Gäste, die sich zur Schiffstaufe auf der Taufkanzel zusammengefunden hatten, an ihrer Spitze Staatssekretär Ibrahim aus Kairo, Admiral Dr. Hosni Attia, der Beauftragte für die Durchführung des Fünfjahresplans im Schiffbau der Vereinigten Arabischen Republik, Exz. Sabri, der Botschafter der VAR in Bonn, und ein Bruder des Staatspräsidenten Abd-El-Nasser. Auf deutscher Seite war u. a. Bürgermeister Engelhardt gekommen.

In ihren Ansprachen brachten unser Doktor, Admiral Attia und Botschafter Sabri zum Ausdruck, daß die aus dem Zusammenschluß Syriens mit Ägypten hervorgegangene Vereinigte Arabische Republik gewaltige Aufgaben zu bewältigen hat, wenn sie die Landwirtschaft erweitern und modernisieren und eine eigene Industrie aufbauen will. Zu den entscheidenden Großbauten auf diesem Wege gehört der geplante Hochdamm (arab. „elsad elaly“) bei Assuan. Er soll ebenso Ausdruck der nationalen Unabhängigkeit sein wie die junge Handelsflotte, deren bisher größter Neubau die „Elsad Elaly“ sein wird.

Die Taufe nahm Exz. Sabri vor. Planmäßig glitt das Schiff sodann in sein Element. Die technischen Daten: L. ü. a. 170,68 m, L. zw. d. L. 161,54 m, Breite 21,9 m, Seitenhöhe 12,27 m, Tiefgang 9,42 m, Tragfähigkeit 20 000 tdw, Maschinenleistung 8150 PS, Geschwindigkeit 15,5 km. Das Schiff wird von der Staatsreederei, der Société Générale pour la Navigation Maritime S. A. E., Alexandria, bereedert werden.

Ein Schwesterschiff wird bei uns Anfang April vom Stapel laufen. Über weitere Neubaufträge wird verhandelt.



*Zu den Bildern
auf Seite 12/13:*

Seite 12 oben:

Staatspräsident Abd-el-Nasser der
Vereinigten Arabischen Republik

Seite 12 links:

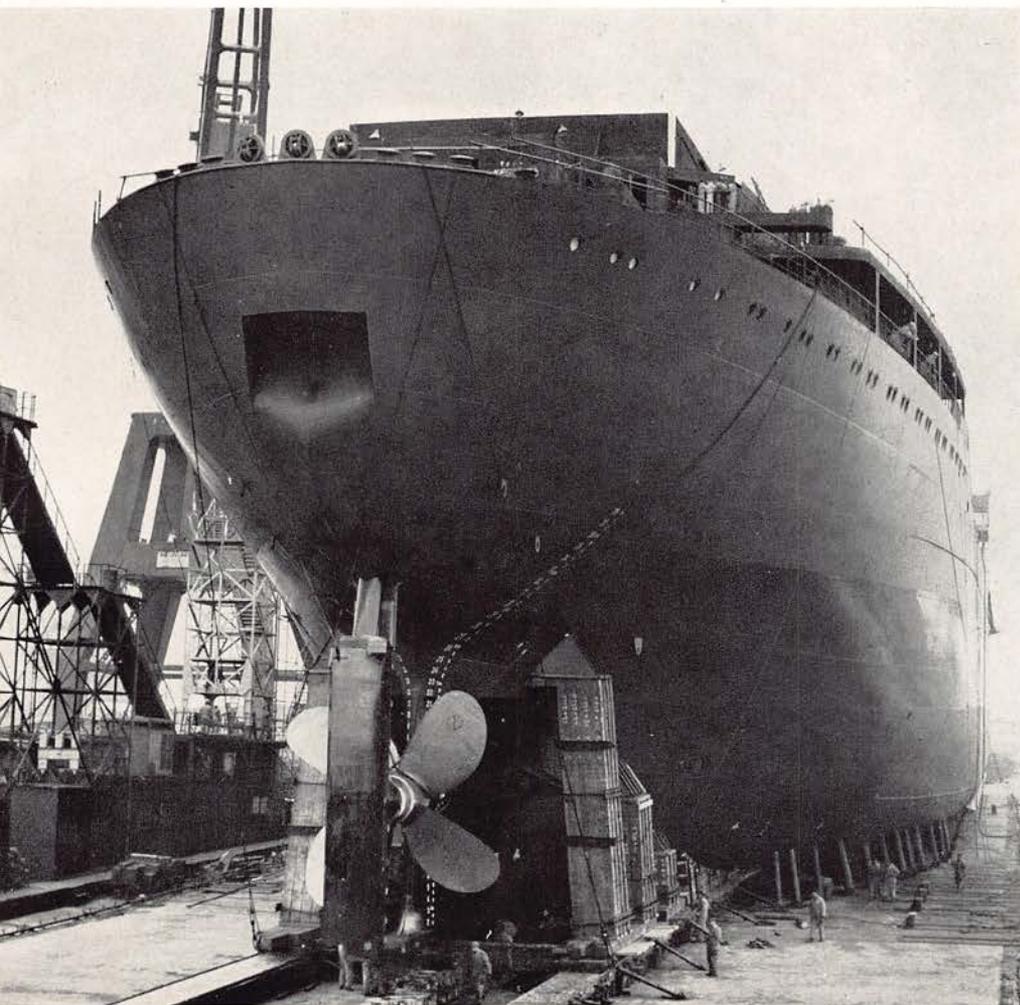
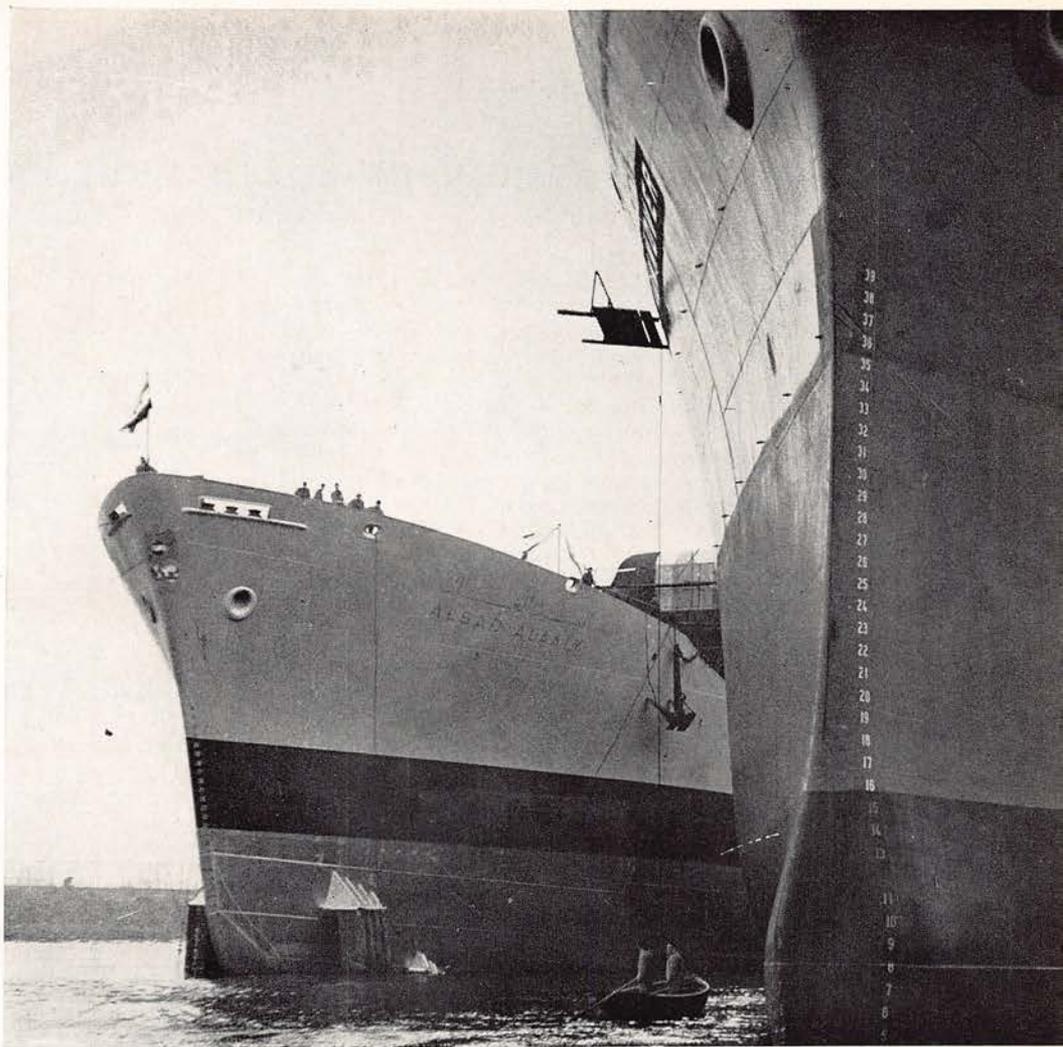
MT „Elsad Elaly“
läuft vom Stapel

Seite 12 unten:

Auf der Taufkanzel vorn v. r. n. l.:
Dr. Scholz, Exz. Sabri,
Admiral Attia u. a.

Rechts:

Nach dem Stapellauf wird die
„Elsad Elaly“ am Ausrüstungskai
neben der kurz vor der Probefahrt
stehenden „Esso Hannover“
festgemacht



Bau-Nr. 741

Am 14. März lief das hintere
Zweidrittelschiff Bau-Nr. 741
vom Großhelgen 5 vom Stapel.

Bau-Nr. 741 wird ein Schwes-
terschiff der „Esso Berlin“
und der „Esso Hannover“.

Die Abmessungen dieses
Typs: Länge ü. a. 211,22 m,
Länge zw. d. L. 201,16 m,
Breite auf Spanten 27,43 m,
Seitenhöhe 14,33 m, Tief-
gang 10,88 m, Maschinen-
leistung 16 225 WPS, Ge-
schwindigkeit 17 km, Trag-
fähigkeit 36 812 tdw.

Das Bild links zeigt das
Hinterschiff 741 wenige Au-
genblicke vor dem Stapel-
lauf.

De Hauptsak is, lihr wat, Jehann

An dem Tage, an dem dieses Heft unserer Werkzeugzeitung zur Ausgabe gelangt, beenden wieder einmal zahlreiche Lehrlinge ihre Berufsausbildung auf unserer Werft. Sie hören damit auf, Lehrlinge zu sein, und bleiben doch Lernende. Für sie alle gilt das Wort des mecklenburgischen Dichters Fritz Reuter „De Hauptsak is, lehr watt Johann“, das sie schon aus der Lehrwerkstatt kannten und das auch für die Zukunft gilt.

Die Verse, die wir als unseren Gruß an die Auslerner hier vollständig wiedergeben, finden sich in Reuters Werk: „Hanne Nüte“ im 5. Kapitel als Wunsch und Rat des Vaters an seinen Sohn Johann, der sich gerade von seinen Eltern verabschiedet, um auf Wanderschaft zu gehen.

De Hauptsak is, lihr wat, Jehann,
Un kumm taurügg as Ihnenmann.
Makt 't Handwerk Di ok buten swart,
Holl rein de Hand un rein dat Hart;
Is 't Wark tau Enn un dod dat Für,
Denn mak Di sauber, glatt un schir;
Dat is ok binn'n kein rendlich Mann,
De nich sauber geiht, wenn hei 't hewwen kann.
Drei Jahr, dat is 'ne lange Tid,
Wenn Ein sei vör sick liggen süht;
Drei Jahr, dat is 'ne korte Spann,
Wenn Ein sei süht von achter an.
Sei sünd tau lang, üm 's tau verliren;
Sei sünd tau kort, üm uttauhihren.
Rei' nich ümher, as blinne Hess';
Un finnst Du wat, denn kik irst tau;
Wat up de Strat liggt, up den Mess,
Dat nimm nich up, dat lat in Rauh.
Gedanken gläuh¹⁾ in helle Ess',
Doch sünd sei rein von Slack un Slir²⁾,
Denn fat Din Wark mit Tangen an —
Holl wiss³⁾, holl wiss, min Söhn Jehann! —
Un smäd Din Wark in frischen Für.

Un hest Du dörch de Welt Di slogen,
Un hett Di 't buten nich gefoll'n,
Denn kannst bi mi mal Umschau holl'n
Un kannst nah Arbeit wedder fragen.
Süh so, min Söhn! Un nu adjü;
Un denk an Muttern, un an mi!
Un nu, min Söhn, herum den Haut!
Noch büst Du gaud, nu bliw ok gaud!"

¹⁾ glühe, ²⁾ Schmutz, ³⁾ fest.

(Fritz Reuter, „Hanne Nüte“,
Vadders Abschiedsworte an Jehann im 5. Kap.)

Die Gesellen und wir

Es ist wohl eigentlich etwas spät, um noch einige Worte zu dem Artikel von Wolfgang Blechschmidt in der Werkzeugzeitung 12/59 zu sagen. Wolfgang spricht dort von Spannungen zwischen Lehrlingen und Gesellen und möchte sich nun mit Hilfe der Werkzeugzeitung Luft machen. Ich bin durch meine Erfahrungen zu ganz anderen Ansichten gekommen.

Meine Lehrzeit geht jetzt allmählich zu Ende, ohne daß ich auch nur ein einziges Mal einen ernsten Krach mit einem Gesellen hatte. Kam es einmal zu einer kleinen Auseinandersetzung, so sah derjenige, der einen Fehler gemacht hatte, dies auch sofort ein. Ich persönlich bin der Ansicht, man sollte eine Meinungsverschiedenheit immer sofort bereinigen und nicht erst später in der Werkzeugzeitung breittreten.

Als Lehrlinge sollen wir doch gerade lernen, uns mit Worten durchzusetzen, ohne frech oder unverschämt zu werden. Ich begrüße die Lehrlingsseite in der Werkzeugzeitung durchaus, bin aber der Meinung, man sollte selten vorkommende Dinge nicht so verallgemeinern. Man verletzt dadurch vielleicht die anderen Gesellen, mit denen man sonst sehr gut auskommen könnte.

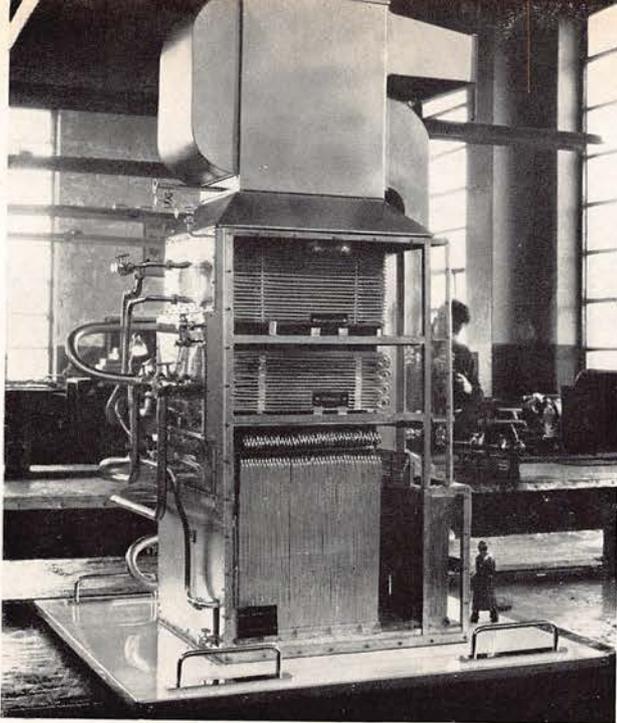
Ich beabsichtige nicht, mich bei den Gesellen in bessere Licht zu setzen, wenn ich hier deren Partei ergreife und sage, daß wir es heute doch eigentlich recht gut haben. Man hetzt uns nur selten und legt mehr Wert auf die Qualität unserer Arbeit. Außerdem zahlt man uns Akkordgeld, das Lehrlinge bekanntlich nur in den wenigsten Hamburger Betrieben erhalten. Allerdings muß dabei auch berücksichtigt werden, daß die Arbeitsleistung der Lehrlinge in einigen Gewerken denen der Hilfsarbeiter um nichts nachsteht.

Eine Angelegenheit muß meiner Meinung nach noch besser gelöst werden, und das ist unsere Urlaubszeit. Gleichaltrige Schüler bekommen etwa zwei Monate Urlaub im Jahr, ohne körperlich zu arbeiten. Ist unser Wunsch nach vier Wochen Jahresurlaub während der ganzen Lehrzeit ohne Rücksicht auf das Alter wirklich zu anspruchsvoll?

(Ich bekomme, da ich über 18 Jahre alt bin, 13 Tage Urlaub im Jahr).
Jens R.

Die Urlaubsregelung für Lehrlinge ist auf unserer Werft entgegenkommender, als aus Jens' Beitrag hervorgeht: Auch die Lehrlinge, die schon 18 Jahre alt sind, bekommen im ersten und zweiten Lehrjahr vier Wochen Jahresurlaub. Dann allerdings setzt die tarifliche Urlaubsregelung ein — als Eingewöhnung in das Erwachsensein.
D. Red.





Unser Kesselmodell

Ende vergangenen Jahres wurde in der Lehrwerkstatt eine naturgetreue Nachbildung eines La-Montkessels im Maßstab 1:10 fertiggestellt. Das Modell ist in etwas mehr als einjähriger Arbeitszeit von Lehrlingen des 1. und 2. Lehrjahres gebaut worden. Ein Teil der Außenhaut besteht aus Glas, so daß man einen Blick in die Eingeweide des Kessels tun kann, denn er soll als

Anschauungsmodell dienen. Der Kessel wurde der Gewerbeschule Maschinenbau in Hamburg zur Verfügung gestellt und wird in einem der Räume der neuen Werkstatt an der Angerstraße ausgestellt werden.

Es ist sehr schön, daß sich Betriebe, wie jetzt die DW, an der Einrichtung von Schulwerkstätten mit Maschinen und Anschauungsmodellen beteiligen, da von der Schulbehörde noch dringlichere Probleme, wie die Schulraumnot, zu lösen sind und für Schulwerkstätten wenig Geld vorhanden ist. Schulwerkstätten sind das Bindeglied zwischen der Theorie, die in der Schule gelehrt wird, und der Praxis auf der Arbeit. Sie sind auf die Dauer unentbehrlich für die Gewerbeschulen und ihre Einrichtung muß darum gefördert werden. Wolfgang B.

Für unsere Ausländer

bringen wir nachstehend das Programm der Carl-Duisburg-Gesellschaft, Hamburg 39, Jarrestraße 80, für den Monat April:

Freitag, den 1. April:

Filmabend (u. a. Brüsseler Weltausstellung)

Freitag, den 8. April:

Lichtbilderabend über deutsche Geschichte

Karfreitag, den 15. April: geschlossen

Freitag, den 22. April: Tanzabend

Freitag, den 29. April: Nationalitätenabend über Irland

Außerdem ist das Clubheim jeden Dienstag, Mittwoch und Sonnabend ab 19.30 Uhr geöffnet. Einzelheiten erbitten wir unserem Monatsprogramm zu entnehmen oder telefonisch unter 27 58 50 zu erfragen.

Unser Deutschland- bild

Schloß Bellevue, von Boumann 1785 erbaut, eines der wenigen Westberlin erhalten gebliebenen Schlösser, ist nach der offiziellen Einweihung durch Bundespräsident Heuss der künftige Wohnsitz des Bundespräsidenten.





Fahrstuhlfiieber

zu singen nach der Melodie des Kriminaltango

Fahrstuhlfiieber im neuen Hochhaus,
gedrängte Gestalten und gelbes Licht ...
Und sie warten auf den Fahrstuhl,
Zeichner Schulz und Tipse Müller
und er sagt ihr leise „Lieschen —
wenn er da ist, stürmst Du vor!“
Dann geht er in Nahkampfstellung —
denn schon drängt das Volk mit Eifer —

holt tief Luft, sie putzt die Nase ...
und dann wird es plötzlich still:
Fahrstuhlfiieber im Hochhausparterre —
wartende Menge — wie Bahnhofssperre —
Morgens bis abends immer nur warten:
wer es sehr eilig hat, der geht zu Fuß!
Und sie warten auf den Fahrstuhl
wohl zu allen Tageszeiten
und man sagt sich manchmal selber:
schön wär' jetzt 'ne Runde Skat!
Denn woher soll man auch wissen,
daß 'ne volle Automatik
nun mal keine Hexerei ist,
sondern ihre Schwächen hat?
Fahrstuhlfiieber bei gelber Laterne —
gequetschte Menschen warten nicht gerne.
Erst lästernde Lippen, dann großes Erstaunen,
wenn sich ganz plötzlich öffnet die Tür.
Und nun können sie einsteigen —
Zeichner Schulz und Tipse Müller.
Und der Hauswart kann nicht finden,
Was daran verdächtig wär.
Nur die Halben und Zerquetschten,
die trotz allem nicht mehr mitkam',
hätten jetzt 'nen Grund zum Fluchen,
doch sie sagen nun nichts mehr.
Fahrstuhlfiieber vor'm Hochhauslift
das packt uns alle, vom Chef bis zum Stift,
Morgens bis abends immer das gleiche
denn dieses Fieber

geht nie vorbei
geht nie vorbei
geht nie vorbei

Wolfgang Keller

Wie man mit dem Fahrstuhl zum Ziel kommt

Vorstehendes Gedicht ist zwar ganz nett, jedoch sind die erwähnten Schwierigkeiten mehr auf Unkenntnis der Fahrgäste als auf Mängel der Anlage zurückzuführen.

Deshalb ein paar Worte zur Aufklärung, um dem Manko abzuwehren und Irrfahrten zu vermeiden.

Unsere Aufzugsanlage mit ihren vier Kabinen hat ein Fassungsvermögen von je 16 Mittelgewichtlern und wird vollkommen elektronisch gesteuert.

Wie aus der Beförderungstechnik allgemein bekannt, gibt es zwei Verkehrsarten; den Taxenverkehr mit individueller Einstellung auf die Wünsche des Fahrgastes und den Omnibusverkehr. Es ist jedermann bekannt, daß sich die Benutzung einer Taxe teurer stellt als die Benutzung eines Omnibusses. Genauso ist es bei uns. Da unsere Anlage der zuletztgenannten Verkehrsart entspricht, fordert sie — wie beim Omnibusverkehr — Rücksicht aufeinander. Der Aufzugsverkehr ist eingeteilt in zwei Hauptarten,

den Füllverkehr und
den Normalverkehr.

Der Füllverkehr spielt sich, wie allen bekannt, morgens von unten nach oben und abends von oben nach unten ab. Um diesen Verkehr in kürzester Zeit abzuwickeln, werden morgens zwei Aufzüge für den „Nahverkehr“ (2. bis 7. Stock) und zwei Aufzüge im „Fernverkehr“ (8. bis 12. Stock) eingesetzt.

Es muß also bei Betreten des Hochhauses jeder Fahrstuhlbenutzer schon vorher darauf achten, daß er den richtigen Omnibus besteigt (Leuchtschilder oberhalb der Kabinen). Sofort nach Betreten der Kabine muß er durch Drücken des entsprechenden Kabinendruckknopfes sein Reiseziel nennen. Leuchtet dieser Druckknopf schon, so kann er sich diese Arbeit sparen.

Eine in jeder Kabine eingebaute Wiegevorrichtung trägt dafür Sorge, daß der Omnibus nicht infolge Minderbelastung zum Citybus wird und nicht losfährt, bevor er nicht genügend Fahrgäste hat. Diese Vorrichtung verkürzt jeweils die Wartezeiten bei 50 % und bei 80 % der größtmöglichen Kabinenfüllung. Man sieht daraus, daß es Vorteile bietet, wenn ein paar gewichtige Leute mit in den Fahrstuhl steigen. Die gleiche Vorrichtung sorgt dafür, daß der Fahrstuhl bei Überlastung streikt.

Dadurch, daß ein großer Teil unserer sportlichen Kaufleute, die im 2. und 3. Stock untergebracht sind, die Treppen benutzen, ist der gesamte Füllverkehr in sechs Minuten abgewickelt.

Damit die Fahrstühle nur in der gewünschten Richtung arbeiten, sind während des Füllverkehrs die Etagedruckknöpfe abgeschaltet.

Der Normalverkehr geht im Gegensatz zu dem oben geschilderten Füllverkehr so vor sich, daß alle Fahrkörbe für jeden Fahrtwunsch zur Verfügung stehen und durch Druck auf den Etagedruckknopf der nächstbefindliche Fahrkorb in der gewünschten Fahrtrichtung den Auftrag entgegennimmt. Es ist daher wichtig, bei den Doppeldruckknöpfen nur *den* Knopf zu drücken, der der gewünschten Fahrtrichtung entspricht. Und genau so wichtig ist es, beim Eintreffen der Fahrkörbe denjenigen zu benutzen, der in der gewünschten Fahrtrichtung fährt. Dieser ist durch das beleuchtete kleine Richtungs-Dreieck nach Ertönen des Gongs schon vor Eintreffen des Fahrkorbes zu erkennen. Sonst kann es passieren, daß jemand, der vom 3. Geschoß zum Erdgeschoß will, einen Umweg über den 12. Stock machen muß. Auch bei Normalfahrt ist sofort nach Betreten der Fahrtwunsch auf der Kabinentafel zu melden, da der Korb nur in der angemeldeten Etage hält.

Die Benutzung des Knopfes „Nothalt“ in den Kabinen ist nur für tatsächliche Notfälle vorgesehen.

Sollte ein längerer Aufenthalt eines Fahrstuhles auf der Etage notwendig sein, so ist das beim Pförtner aufzugeben.

Nun gibt es ganz Schlaue, die durch Unterbrechung des Lichtstrahles in der Kabinentür den Stockwerksaufenthalt erzwingen wollen. Auch diese Spielerei ist nur kurzzeitig von Erfolg, da sich die Kabinentüren nach Ablauf von 1 bis 1½ Minuten auch bei unterbrochenem Lichtstrahl selbst schließen.

Kurz gesagt:

Schnelles Ein- und Aussteigen ist wichtig, Falschen Fahrkorb besteigen nicht richtig. Durch Drücken des Knopfes das Fahrtziel nennen, In der Kabine das Ziel nicht verpennen. Immer den richtigen Druckknopf wählen, um nicht die Elektronik zu quälen. Besonders „kluge“ Zeiteinsparer sind die Ein-Etagenfahrer! Kurzum — stets die Augen auf dann geht's hinunter — oder rauf! Glück auf!

G. J.

DE GOARN:

Bi uns wart nu Freuhjahr

In'n Gemüsegoarn ward nu seiht un plant. Grote Boon un Scharlotten mööt plant warn. Freuhe Wöttel un Pol-arven ward utseiht. Spinat un Petersilie nich vergeeten. Vör rode Beet un Swattwöttel ward dat nu ook Tied. Greunen Salat mutt nu ook in de Eer. Wiel dat aber mit den Koppssalat soss Wochen bit twee Monat durt, bit wie em bruken köönt, ist dat good, wenn n' beeten Plück- or Schnittsalat utseiht ward. De is all in veer Wochen to gebuuen. Bi den Plücksalat giff dat ook so licht nix, wat man verkehrt moken kann. Ook de Sortenwahl is eenfach, wiel dat blos twee davon giff. Nämlich den „Amerikanischen Braunen“ und den „Australischen Gelben“. Mitte April geiht dat ook mit Freuhkohl un Kohlrabi planten los. De Beete vör Boon un Gurken ward Ende April ook fertig makt. Doar Gurken besoners veel Dünger bruukt, makt man in de Mitt von dat Gurkenbeet een lütten Groben, doar kummt Mess or Kunstdünger rin, wedder todecken mit Torf or Komposteer. Nach ca. tein Doog, so um Mitte Mai, geiht denn dat Boon- un Gurkenpflanzen los.

Obstboem köönt noch plant warn, blos dorbi oppassen, dat se mit de Wöttel nich to deep in de Eer kommt. Leeber'n poor Zentimeter to hoog planten.

In'n Bloomgoarn ward nu alles dorchhackt un de Winterafdeckung wegrümt. Dat Düngen der Bloomstauden nich vergeeten. Neie Roosen köönt nu noch plant warn. In de Düngetabell sind nur de drei Hauptsorten Kunstdünger upföört, nämlich Phospat, Kali un Stickstoff. De Mengen sin Gramm op een Quadratmeter. Vor fetten Boden nimmt man dat lütte Quantum, vor mogern Boden dat groote. För uns is de Hauptsak, dat wi bi den Kunstdünger oppasst, weveel Prozent de verschiedenen Sorten hebbt. Um bi de veelen Sorten Kunstdünger nix verkehrt to moken, mut man n' halben Chemiker sien. Sehr good sün darum de Misch- oder Volldünger.

Veel Vergneugen

Jan Suppengreun

Düngetabelle für Obst und Gemüse

Gemüse- bzw. Obsart	Phosphat ca. 17 % g je qm	Kali ca. 40 % g je qm	Stickstoff		Verteilung der Düngemittel Phosphat und Kali vor Aus- saat: Mischdünger und Stickstoff verteilen wie folgt:
			ca. 20 % g je qm	ca. 16 % g je qm	
Alle Kohlarten	45— 70	40— 60	40— 70	50— 90	1/3 vor dem Pflanzen, 1/3 nach 4—5 Wochen, 1/3 nach weiteren 4—5 Wochen
Sellerie, Porree	35— 45	40— 60	30— 45	40— 60	
Zwiebeln	30— 40	20— 30	25— 30	35— 40	
Wurzeln	35— 50	25— 35	25— 35	35— 45	1/3 vor Saat, 1/3 nach Verziehen, 1/3 nach 4 Wochen
Spinat	35— 50	30— 40	30— 50	40— 70	1/2 vor Saat, 1/2 bei Blattbildung
Salat	28— 35	20— 25	25— 35	35— 45	1/2 vor Saat, 1/2 4—5 Wochen nach Auflaufen
Erbsen, Bohnen	35— 45	20— 30	10— 15	12— 20	Alles vor der Aussaat
Gurken	35— 60	20— 35	25— 40	35— 55	1/3 vor dem Pflanzen, 1/3 nach 4 Wochen 1/3 nach weiteren 4 Wochen
Tomaten	50— 70	40— 50	35— 60	45— 80	
Frühkartoffeln	35— 45	40— 50	50— 60	65— 80	1/2 beim Auslegen, 1/2 nach Aufgang
Erdbeeren	25— 35	20— 30	20— 25	25— 35	2/3 im Frühjahr, 1/3 nach der Ernte
Johannis- u. Stachelbeeren je Strauch	50— 70	50— 80	50— 70	70— 100	
Junge Obstbäume bis 3 m Krone	300— 500	250— 400	250— 400	300— 500	
Alte Obstbäume bis 5 m Krone	550— 1000	500— 800	500— 800	650— 1100	2/3 im Frühjahr, 1/3 im Juni

Den Willen zum Unfallschutz wecken und stärken

Die liebe „Mutter Natur“ ist, bei Licht besehen, eigentlich eine recht harte, ja grausame Mutter. Nichts läßt sie ohne Gefahr atmen und nicht leben ohne Tod. In ihrem Reich ist der Kampf ums Dasein hart und unerbittlich und jedes Lebewesen, ob klein, ob groß muß ihn täglich neu bestehen. Auch die Krone der Schöpfung, der Mensch, muß diesen Daseinskampf führen und ist ständig in Gefahr, Leben oder Gesundheit zu verlieren. Gewiß, der Mensch läuft heute nicht mehr Gefahr, bei einem Spaziergang im Walde von Bär oder Wolf angefallen zu werden, was vor hundert Jahren durchaus noch möglich war. Auch in den Straßen unserer Städte brauchen wir keine Angst zu haben, im Schneesturm umzukommen oder vom Blitz erschlagen zu werden. Die Zivilisation hat die Voraussetzungen hinsichtlich der Gefahren für unser Leben grundsätzlich geändert. Aber auch nur geändert und nicht beseitigt! Die Gefahren aus dem eigentlichen Reich der Natur sind so eingeschränkt, daß sie uns nur noch gelegentlich bedrohen. Aber die Zivilisation hat andere Gefahren für Leib und Leben aufkommen lassen und diese neuen Gefahren sind für den Menschen weitaus schwerer, weil unsere gegen die Gefahren aus der Natur entwickelten Abwehrinstinkte hier nichts nützen. Es fehlt uns Menschen die Fähigkeit, Gefahren, die uns von einer Maschine plötzlich bedrohen, instinktmäßig vorzufühlen.

Trotzdem sind wir aber nicht allen Gefahren, die mit den Erzeugnissen unseres Geistes zusammen auf uns zukamen, wehrlos ausgeliefert. Der Mensch ist mit Vernunft begabt und diese Vernunft läßt uns die Gefahren erkennen und vernünftig handeln. Entscheidend dabei ist, wie stark beim einzelnen Menschen der Wille zur Sicherung des Lebens und der Gesundheit, kurz der Wille zur Sicherheit, entwickelt ist. Jeder gesunde Mensch hängt am Leben, weil er davon überzeugt ist, eine Aufgabe erfüllen zu müssen. Es ist deshalb erstaunlich zu sehen, wie wenig Wert manche Menschen auf die Erhaltung ihres Lebens zu legen scheinen, wie schwach bei ihnen der Wille zur Sicherheit entwickelt ist. Gerade das im Unfallgeschehen so oft gehörte Wort von den „vermeidbaren Unfällen“ beweist es. Vermeidbar heißt, daß der stattgefunden Unfall hätte vermieden werden können, nun, weshalb wurde er denn nicht vermieden?

Wer vor etwa 200 Jahren durch einen Wald gehen mußte, in dem Wölfe hausten, nahm sich eine Waffe,

mindestens aber einen derben Knüppel mit, weil er wußte, daß er gegebenenfalls gezwungen war, sein Leben zu verteidigen.

Wer heute die Sicherheitseinrichtungen einer Maschine außer Betrieb setzt oder seine Arbeit so gedankenlos ausführt, daß es dabei zu einem Unfall kommen kann, der handelt so leichtsinnig wie jener, der ohne Waffe in einen Wald voller Wölfe gegangen wäre. Überall drohen und lauern Gefahren, wir können ihnen nur entgehen, wenn wir den Willen zur Selbsterhaltung, den Willen zur Sicherheit immer stärker in uns werden lassen. Da dieser Wille zur Sicherheit vernünftig ist, können wir ihn auch mit Vernunftgründen immer stärker machen. Wir wissen, oder bekommen es zumindest oft genug gesagt, wie wir uns auf der Straße, im Betrieb, an der Maschine zu verhalten haben, wenn wir Unfällen entgehen wollen. Wenn wir trotzdem anders handeln, so liegt es an der fehlenden Vernunft, oder an der Unvernunft, wir sind leichtsinnig und verantwortungslos gegen uns selbst. Wir haben uns nicht in der Gewalt, weil unser Wille zur Sicherheit nicht stark genug ist. Hier gilt es, den Hebel anzusetzen. Was nutzen die sinnreichsten Sicherheitsvorrichtungen und die weitreichendsten Unfallverhütungsvorschriften, wenn nicht in jedem einzelnen von uns ein unbändiger Drang zur sicheren Lebensführung vorhanden ist.

Diesen Drang und damit den Willen zur Sicherheit gilt es zu wecken und zu stärken.

Berndt

Unfallstiefel

Der Frühjahrsverkauf von Unfallstiefeln läuft an. Die angebotenen Muster sind zur Auswahl im Schaukasten an der Kantine ausgestellt. Am 11. April beginnt in der Mittagspause der Verkauf.

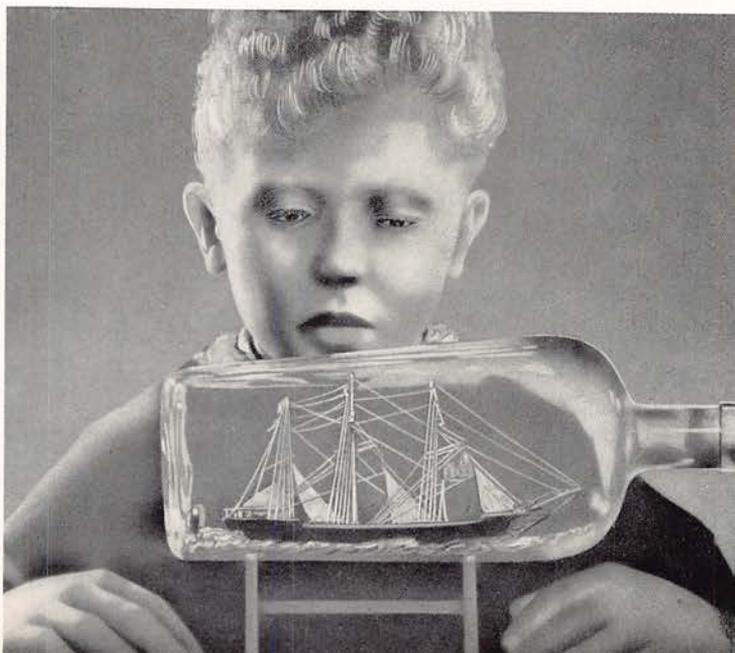
Wie in den vorangegangenen Jahren gibt die Betriebsleitung für die Stiefel einen Zuschuß von DM 3,—. Damit ist jedem DW-Angehörigen Gelegenheit gegeben, gutes, unfallsicheres Arbeitsfußzeug preisgünstig zu erwerben.

Zehen wachsen nicht nach, darum tragt Sicherheitsstiefel!

Euer Sicherheitsingenieur

Buddelschiffe -

diese kunstvollen Erzeugnisse aus Geduld, Geschicklichkeit, seemännischem Wissen und Liebe zur Segelschiffahrt sollen mit in den Wettbewerb einbezogen werden, zu dem wir in Heft 1/1960 eingeladen haben. Veranlaßt hat uns hierzu zweierlei: Wir erfuhren inzwischen, daß von DWern schon so manches kunstgerechte Buddelschiff gebaut worden ist. Und weiter: Es hat uns das Museum für hamburgische Geschichte eingeladen, in seinen Räumen die schönsten unserer Schiffsmodelle und Buddelschiffe in einer Sonderausstellung von etwa zwei Monaten Dauer der Hamburger Öffentlichkeit zu zeigen. Alles Weitere wird noch mitgeteilt.



Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichen Dank.
Walter Aldag

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichen Dank.
Amandus Meeves

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichen Dank.
Heinrich Krause

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichen Dank.
Friedrich Sidow

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichen Dank.
Herbert Richter

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichen Dank.
Ludwig Wichmann

Für die vielen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums danke ich hiermit allen Kollegen.
Leopold Schade

Für die mir in so reichlichem Maße erwiesene Aufmerksamkeit anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums danke ich allen Beteiligten aufs herzlichste.
Gustav Neuhaus

Hiermit möchte ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen für die mir anlässlich meines Ausscheidens erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche meinen herzlichen Dank aussprechen.
Heinrich Rickers

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.
Wilhelm Dörgeloh

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25. Dienstjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung und meinen Arbeitskollegen herzlichen Dank.
Wilhelm Barthel

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kollegen der Betriebe Reiherstieg und Finkenwerder meinen herzlichen Dank.
Richard Krämper

Für die zahlreichen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.
Paul Siedentopf

Für die anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung sowie allen Beteiligten meinen herzlichen Dank.
Karl Aldag

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.
Willi Sommer

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichen Dank.
Walter Tormählen

Herzlichen Dank für die freundlichst erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums der Betriebsleitung und meinen Kollegen.
Hans Jaspers

Hiermit bedanke ich mich für die Aufmerksamkeiten, die mir zu meinem Jubiläum gemacht wurden.
Walter Marten

Jubilars Alpdruck

Ach ja, wir armen Jubilare,
die wir bei einer Firma sind —
die meisten fünfundzwanzig Jahre!
Zum Jubiläum erst beginnt
für jeden Jubilar die Bürde!
Er überlegt, wie es wohl wär',
wenn für ihn nicht gesammelt würde,
wär' alles dann nicht halb so schwer?

Dann brauchte er nicht schon seit Jahren —
und manchmal sauer Mark bei Mark —
für diesen einen Tag zu sparen!
Und dann? Dann dient der ganze Quark
als Alkohol in vielen Flaschen
den Freunden als Erfrischungsmeer.
Der Jubilar — mit leeren Taschen —
schaut seinem Wohlstand hinterher!

Was nützt der Glückwunsch der Kollegen,
der Trinkspruch im recht vollen Haus?
Wünscht man ihm auch viel Glück und Segen,
er bleibt dabei die arme Maus,
der seinen Jubiläumsbecher
nur wehmutsvoll betrachten kann.
Jedoch die vielen, vielen Zecher,
die drängeln sich gar tüchtig ran!

Sie kommen aus den fernsten Ecken —
oft Männer, die er nie geseh'n!
Der Jubilar denkt mit Erschrecken:
Wann wollen die nur wieder geh'n?
Doch die, die eine Mark gegeben —
der eine oder andre zwei —
die wollen tüchtig „einen heben“
und fühlen sich recht wohl dabei!

Zu jedem Jubiläumsfeste,
da kommen sie im Dauerlauf,
denn diese Jubiläumsgäste,
die warten lange Zeit darauf,
weil sie vom Alkohol schon träumen,
das ist doch sicher jedem klar,
darf man doch sowas nicht versäumen!
Was kümmert sie der Jubilar?

Drum fort mit allen Sammelisten!
Wenn manchem das auch nicht gefällt.
Wenn viele Spender es nicht wüßten,
dann spart der Jubilar sein Geld!
Denn durch die dumme Sammelei
wird erst das Fest publik gemacht,
und wie ihr seht, dann wird hierbei
der Ärmste um sein Geld gebracht!



Aus dem Betriebssport

Das Kappenfest

Unser 7. Kappenfest feierte unsere Betriebssportgemeinschaft am 27. Februar 1960 in den Räumen der Elbschloßbrauerei. Wie schon in den vergangenen Jahren hatten wir wieder die ganzen Räume für dieses Fest belegt. Nach der Begrüßungsansprache des 1. Vorsitzenden, Herrn H. Meeves, sang wie in all den vorangegangenen Jahren unser Werftchor, der mit seinen Liedern regen Beifall erntete. Auch hatten wir wieder eine reichhaltige Tombola. Für die Heimreise unserer Gäste wurde gesorgt, indem die Hamburger mit Bussen und die Finkenwerder Festteilnehmer mit der Werftbarkasse nach Hause befördert wurden. Bis in die frühen Morgenstunden wurde getanzt und es herrschte wie immer Hochstimmung. Unser Fotograf hat einige Bilder von dem Kappenfest gemacht, die wir auf dieser Seite bringen.



Die besten Kegler

Am 13. 2. 60 fand unter sehr reger Beteiligung das Pokalkegeln statt. Den Pokal gewann als bester Kegler mit 448 Holz Werner Kuhrts. Gleichzeitig gewann den von der Werft für die Damen gestifteten Pokal Helga Schaffroth mit 439 Holz.

Für die besten Kegler der einzelnen Keglergruppen wurden Diplome ausgestellt für

1. Werner Kuhrts	448 Holz
2. Werner Hebel	445 "
3. Alois Grüttner	444 "
4. Johann Haug	442 "
5. Rudolf Fattroth	439 "
6. Johann Strahlendorf	437 "
7. Erwin Scheithauer	437 "
8. Werner Tönnies	435 "

Mannschaftssieger wurde die 1. Mannschaft mit 2211 Holz vor der 4. Mannschaft mit 2156 Holz.

Anschließend an die Siegerehrung fand ein gemütliches Beisammensein statt.





Hohes Lob für „Dat Halunkenstück“

Viel Schmunzeln über Inszenierung der „Werftkomödianten“

dt. Finkenwerder. Hans Balzer verdanken die Niederdeutschen Bühnen und Speeldeelen viele lustige Stücke. Mit seinem letzten Werk „Dat Halunkenstück“ hat Balzer eine echte Komödie geschaffen. Die „Werftkomödianten“ hatten sich mit der Aufführung dieser nach dem 30jährigen Krieg in Lüneburg spielenden Komödie keine leichte Aufgabe gestellt. Sie haben sie aber gelöst und das in einer Art, die Anerkennung und hohes Lob verdient.

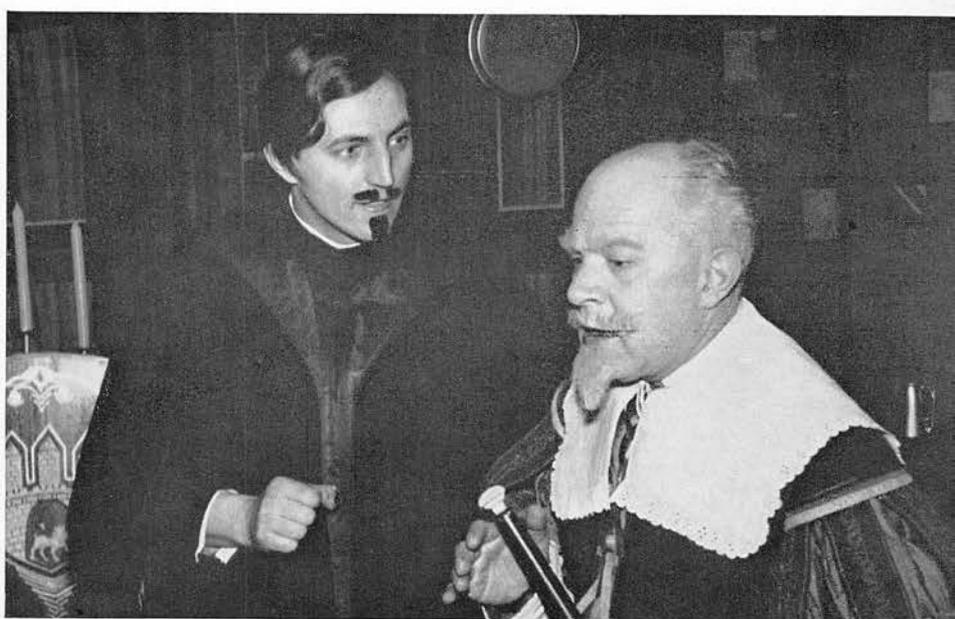
„Dat Halunkenstück“ hatte Atmosphäre: Es gab keine Lachsalven, dafür aber viel Schmunzeln. Ruhe und Ausgeglichenheit lag im Spiel. Das war vor allem wieder Werner Dittes zu danken, der mit seiner Doppelrolle als Graf Wulf von Ochtmissen und dem ihm sprechend ähnlichen Halbbruder Fred Lujo eine Leistung vollbrachte, die man nur bewundern kann. Ein gleiches Lob kann auch Irmgard Laddey als Freds Frau und fahrende Komödiantin nicht vorenthalten werden, zumal sie dabei noch eine sinnvolle Regie führte.

Von diesen Leistungen wurden alle Spieler mitge-

rissen. So meisterte Erwin Sauter die schwierige Rolle des Stadtsyndikus Butenschön, überzeugte das junge Paar (Karin Bandomir und Helmut Henschel) als Freds Tochter Eveline und Junker Heiko v. Cehsten. Würdig und mit feinem Humor der Altbürgermeister Manegold (Walter Stehr) und sein Sülfmeister im Ruhestand Henning Riekenbeck (Hannes Steenwarber). Auch die Rollen des Dieners (Martin Kielmann) und des Notars (Günther Sempf) fanden einen Ausdruck, der sich vorbildlich in das Ganze einfügte.

Das Bühnenbild, an dem vor allem Helmut Heitmann mitwirkte, an dem aber auch viele fleißige Hände auf der Deutschen Werft mithalfen, hätte keine große Berufsbühne besser gestalten können. Der Raum mit der Holzvertäfelung, den hohen, bunten Glasfenstern und den Möbeln des Spätbarocks war von starker Wirkung. Die historischen Trachten rundeten das Bild zu malerischer Schönheit.

Harburger Anzeiger und Nachrichten 9. 3. 1960





WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE ZUR 25JÄHRIGEN ZUGEHÖRIGKEIT ZUR DW

Jubilare, die im Februar 1960 geehrt wurden

FA	Gustav Neuhaus, Kalkulator	19. 2. 1960
FWS	Karl Aldag, Ob.-Feuerwehrmann	18. 2. 1960
201/2128	Herbert Richter, Schiffbauer	15. 2. 1960
201/2182	Paul Siedentopf, Anbringer	13. 2. 1960
203/3162	Emil Domres, Bohrer	18. 2. 1960
207/3701	Ludwig Wichmann, Vorarbeiter	11. 2. 1960
265/11542	Wilhelm Meier, M'bauer	18. 2. 1960
207/3703	Richard Reifgerste, Seilbahnfahrer	12. 2. 1960
211/4545	Claus Martens, S'Zimmermann	26. 9. 1959
212/4824	Heinrich Krause, Anschläger	7. 2. 1960
212/4858	Amandus Meeves, Brenner	14. 2. 1960
221/5526	Willy Sommer, Schlosser	23. 2. 1960
221/5605	Walter Tormählen, Masch.-Arbeiter	20. 2. 1960
226/7362	Leopold Schade, E'Schweißer	25. 2. 1960
226/6854	Reinhold Dahlke, Vorarbeiter	18. 2. 1960
226/6890	Wilhelm Barthel, Raumwärter	12. 2. 1960
241/9486	Albert Hinz, Kraftfahrer	22. 2. 1960
262/11358	Wilhelm Dörgelow, Elektriker	21. 2. 1960
329/12104	Max Fattroth, Bote	11. 2. 1960
665/16602	Friedrich Sidow, S'Zimmermann	25. 2. 1960

Jubilare, die im März 1960 geehrt wurden

SU	Carl Görtz, Ingenieur	5. 3. 1960
KE	Hellmuth Böhm, kaufm. Angest.	9. 3. 1960
FA	Karl Schwarz, Kalkulator	4. 3. 1960
	Johann Oelkers, Brandmeister	30. 3. 1960
201/2312	August Pflughaupt, Schiffbauer	14. 3. 1960
204/3232	Erich Reddig, Hauer	21. 1. 1960
223/6307	Rudolf Beckmann, Maler	14. 2. 1960
233/8799	Wilhelm Müller, Stellagenbauer	2. 11. 1958
235/9063	Walter Marten, Ausgeber	4. 3. 1960
239/9240	Kurt Kromrei, Helfer	27. 1. 1960
239/9276	Johannes Harms, Maurer	5. 3. 1960
251/9607	Reinhold Nemitz, Anzeichner	1. 3. 1960
251/9625	Willy Meyer, Dreher	18. 2. 1960
252/9754	Ludwig Schneider, Vorarbeiter	12. 3. 1960
254/10433	Otto Wiedner, Schlosser	13. 7. 1957
255/10572	Walter Wilhelm, Kupferschmied	26. 3. 1960
255/10587	Ernst Zels, Helfer	1. 3. 1960
260/11262	Carl Carlsdotter, Schmied	11. 3. 1960



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen

Schiffbauer Uwe Kranert mit Frl. Vera Augustinski am 20. 8. 1959
Brenner Karl-Heinz Krenke mit Frl. Dorothea Hirsch am 10. 12. 1959
Montageschlosser Georg Schmitt mit Frl. Helga Drews am 10. 12. 1959
Schiffbauer Manfred Haamkens mit Frl. Christa Swenzonek am 18. 12. 1959
Maschinenschlosser Werner Brock mit Frl. Marita Bremer am 5. 2. 1960
Kalkulator Klaus Möglich mit Frl. Elisabeth Möller am 6. 2. 1960
E'Schweißer Alfred Krause mit Frl. Waltraud Maschke am 12. 2. 1960
Dreher Noretlim Aktas mit Frl. Aliye Akjah am 13. 2. 1960
Hauer Herbert Müller mit Frl. Astrid Schläth am 19. 2. 1960
Schiffbauhelfer Georg Hufner mit Frau Erna Dunse am 19. 2. 1960
Schiffbauer Gerhard Kuhn mit Frl. Bärbel Volkmann am 26. 2. 1960
E'Schweißer Paul Günter mit Frl. Renate Kumsch am 26. 2. 1960
Reiniger Hubert Lamshöft mit Frau Elsa Paulmann am 26. 2. 1960
Helfer Horst Löwrik mit Frl. Helga Behrens am 26. 2. 1960
Helfer Hans-Werner Meyer mit Frl. Käthe Bohn am 27. 2. 1960
Schiffbauer Max Degenhardt mit Frau Wilhelmine Knoop am 4. 3. 1960
Helfer Paul Hubbert mit Frau Else Greulich am 4. 3. 1960
Schiffbauer Günther Höllger mit Frl. Herta Breslein am 7. 3. 1960
Margarethe Wiegmann, gesch. Lieberam, mit Herrn Rudolph Wiegmann am 19. 2. 1960

Geburten:

S o h n :

Reinmachefrau Marieta Folger am 21. 10. 1959
Maschinenarbeiter Kurt Vollstedt am 6. 11. 1959
Tischler Walter Wilkens am 30. 11. 1959
Maschinenschlosser Hans-Werner Schultz am 30. 11. 1959
Kupferschmied Otto Pick am 10. 12. 1959

Helfer Günther Rüter am 27. 1. 1960
M'Schlosser Peter Schroedter am 3. 2. 1960
M'Schlosser Jürgen Busewski am 3. 2. 1960
Dipl.-Ing. Rolf Parpart am 4. 2. 1960
E'Schweißer-Anlerner Heinz Wegner am 6. 2. 1960
Ing. Henri Meier am 7. 2. 1960
Elektriker Horst Claude am 10. 2. 1960
Helfer Fritz Seeck am 11. 2. 1960
M'Schlosser Rolf Schoop am 12. 2. 1960
M'Schlosser Helmuth Wempen am 12. 2. 1960
E'Schweißer Heinz Kasischke am 13. 2. 1960
Dreher Karl-Heinz Tiepner am 15. 2. 1960
E'Schweißer Friedrich Warner am 17. 2. 1960
Schiffzimmerer Horst Schröder am 26. 2. 1960
Ausrichter Gerhard Wollbaum am 2. 3. 1960
Helfer Klaus Tiejens am 7. 3. 1960

Tochter:

Modelltischler Werner Kleenlof am 3. 12. 1959
Brenner Adolf Penther am 13. 12. 1959
Maschinenbauer Hinrich Dübelt am 16. 12. 1959
Maschinenbrenner Gerhard Wachsmuth am 21. 1. 1960
Werkzeugmacher Kurt Langer am 31. 1. 1960
Schlosser Ronald Stegmaier am 7. 2. 1960
E'Schweißer Helmut Ehlert am 8. 2. 1960
Helfer Harald Witte am 9. 2. 1960
M'Schlosser Gerd Ricke am 9. 2. 1960
S'Bauhelfer Harald Wenck am 13. 2. 1960
Zimmerer Albert Doering am 15. 2. 1960
Anlerling Gerda Zelmer am 21. 2. 1960
Helfer Horst Müller am 22. 2. 1960
E'Schweißer Fritz Timm am 26. 2. 1960
Helfer Richard Sahr am 28. 2. 1960
Helfer Otto Schneider am 4. 3. 1960
Helfer Georg Hufner am 9. 3. 1960
Helfer Jürgen Martens am 23. 2. 1960

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme. Frau Thomas

Für die liebevolle Anteilnahme anlässlich des Todes unseres lieben Vaters und Großvaters Carl Schwarz, sowie für die vielen Kranzspenden sagen wir der Direktion, der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und der Belegschaft der Deutsche Werft AG. unseren herzlichen Dank. Familie Karl Schwarz

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme. Frau Gertrud Marsel, geb. Lanetberg

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des uns betroffenen schweren Verlustes sagen wir unseren herzlichen Dank. Klara Müller und Kinder

Für die sehr herzliche Teilnahme und Blumenspende seitens der Direktion und Betriebsangehörigen beim Heimgange unseres lieben Entschlafenen, Johs. Eschermann, sagen ihren tiefgefühlten Dank Anne Eschermann, Lothar Hans Eschermann.

Für die herzliche Teilnahme und Blumenspenden zur Beerdigung meines Sohnes Jürgen Martens sage ich meinen herzlichen Dank. Frau Elsa Martens

Für die liebevollen Beweise der Anteilnahme an dem schmerzlichen Verlust, der uns betroffen hat, sagen wir hierdurch unseren herzlichen Dank. Olga Müller

Für die unerwartet große Hilfe und Unterstützung anlässlich des Heimganges meines lieben Mannes, unseres guten Vaters und Opas, Max Blinkmann, danken wir aufrichtig. Frau Frida Blinkmann, geb. Knapp, Kinder und Enkel

Für die erwiesene Anteilnahme und die Kranzspenden beim Heimgange meines lieben Mannes, Vaters und Großvaters, Otto Dose, sagen wir dem Betriebsrat, den Meistern und Arbeitskollegen der Elektrowerkstatt unseren herzlichen Dank. Erna Dose, geb. Mundt, und Kinder

Winters Ende





Das neue Verwaltungsgebäude ist nun so gut wie fertig. Jedenfalls sind die letzten Abteilungen inzwischen in das Hochhaus eingezogen. Endlich ist es damit soweit, daß alle Büros unter einem Dach vereinigt sind. Dadurch wird sich eine sehr wesentliche Arbeitserleichterung für alle Beteiligten ergeben. Es wird sich auch manches sehr vereinfachen lassen.

Leider war das Hochhaus am 18. März 1960 noch nicht soweit, daß die Ehrung unserer Jubilare in der neuen Empfangshalle vorgenommen werden konnte. So mußten sich unsere „25jährigen“ wieder in der Kantine versammeln, wo ihnen Dr. Scholz seine Glückwünsche verbunden mit dem Dank für die zuverlässige Mitarbeit aussprach.

Die nächste Jubilarehrung kann nun aber auf jeden Fall in den neuen Räumen stattfinden.

Das Hochhaus hat das Gesicht der Werft sehr verändert. Jedes die Elbe heraufkommende Schiff wird sofort von dem hochragenden Gebäude begrüßt.

Wie in jedem Monat habe ich auch jetzt wieder eine ganze Menge Post bekommen, die Anregungen und Wünsche und selbstverständlich auch Kritik enthält.

Immer wieder werde ich gebeten, doch darauf hinzuweisen, daß die Bewohner unserer Siedlungen die

Unsere Werkbücherei

ist nun auch ins neue Hochhaus umgezogen. Sie befindet sich im Erdgeschoß auf der Kaiseite (vorletzte Tür, ein Schild soll noch angebracht werden!)

Die Bücherei ist jeden Dienstag und **Mittwoch** während der Mittagspause geöffnet.

Anlagen schonen. So schrieb mir jetzt ein Bewohner der Siedlung „Auedeich“, daß der mit viel Mühe bei den ungünstigen Bodenverhältnissen geschaffene Rasen völlig zertreten worden sei, weil Erwachsene und Kinder, um ein paar Schritte zu sparen, über den jungen Rasen laufen.

Ich möchte Euch bitten, doch in Eurem eigensten Interesse die Anlagen zu pflegen. Es muß doch für jeden eine Freude sein, wenn der Rasen gedeiht und die Blumen blühen.

Im März hat wieder einmal eine Gruppe von Lehrlingen ausgelernt. Wir wünschen unseren Jungesellen, daß sie sich nun im Leben zurecht finden und das, was sie gelernt haben, anwenden können und vor allen Dingen immer noch dazu lernen.

Die Arbeit ist bei uns gut vorangekommen. Wir haben Stapelläufe und Probefahrten hinter uns gebracht. Für die nächsten Jahre wird das auch so bleiben. Wir wollen nur hoffen, daß nicht irgendwelche Ereignisse, die außerhalb unserer Beeinflussungsmöglichkeit liegen, uns

da Schwierigkeiten machen. Mit einiger Sorge sieht die Betriebsleitung den weiteren Bemühungen um die Verkürzung der Arbeitszeit entgegen. Ihr wißt ja, daß Gespräche mit dem Ziel einer Verkürzung der Arbeitszeit auf 42 Stunden in der Woche im Gange sind. Das würde mit Rücksicht auf den mit der Verkürzung der Arbeitszeit verlangten vollen Lohnausgleich eine weitere Verteuerung der Kosten bedeuten. Außerdem ist es tatsächlich doch wohl nicht ganz leicht, zu verstehen, daß ausgerechnet wir in der Bundesrepublik, was die Kürze der Arbeitszeit anbelangt, in Europa an der Spitze stehen. Nach den Feststellungen des Internationalen Arbeitsamtes beträgt die durchschnittliche Jahresarbeitszeit in Deutschland 2158 bis 2182 Arbeitsstunden, während alle anderen europäischen Völker mehr arbeiten. In der Bundesrepublik ist der bezahlte Urlaub mit 15—18 Tagen am höchsten. In England und in der Schweiz kennt man beispielsweise nur 6 Urlaubstage. Dazu kommt, daß wir mit 10—13 bezahlten Feiertagen ebenfalls an der Spitze stehen. In Frankreich gibt es beispielsweise nur 5 bezahlte Feiertage. In diesem Zusammenhang wird es interessieren, daß die jährliche Arbeitszeit z. B. bei den Engländern, den Holländern und den Schweizern bei über 2300 Arbeitsstunden im Jahr liegt. Wir haben also eine erhebliche sozialpolitische Umwandlung hinter uns. Da wir gleichzeitig erhebliche Belastungen für soziale Maßnahmen, zu denen ich bis zu einem gewissen Grade auch den Lastenausgleich zähle, zu tragen haben, und darüber hinaus den Lebensstandard nicht nur halten, sondern erhöhen wollen, muß man schon einige Befürchtungen für unsere Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt haben. Für den Schiffbau gilt das in ganz besonderem Maße. Es wird sich ja herumsprochen haben, daß es der Schifffahrt und damit ebenfalls dem Schiffbau schon besser gegangen ist, als es heute der Fall ist. Wir wollen hoffen, daß es uns in der Bundesrepublik gelingt, die „Perfektionierung“ des sozialen Daseins zu vermeiden. Es besteht dann immer die Gefahr der schnellen Aushöhlung der Währung und damit des Ansteigens aller Preise. Ich darf in diesem Zusammenhang auf Schweden verweisen, das das Land mit den höchsten Steuern Europas geworden ist. Dieses Land hatte in den vergangenen Jahren regelmäßig eine jährliche Entwertung seiner Währung um etwa 6% erfahren. Daß das nicht beliebig lange fortgesetzt werden kann, liegt auf der Hand.

Unsere Bemühungen um Wohnungen für die Belegschaftsmitglieder gehen weiter. Die Bauarbeiten sind doch soweit fortgeschritten, daß wir hoffen, im Juli wieder daran denken zu können, Wohnungen zu verteilen. Allerdings ist mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten in der Beschaffung von Land die Zahl der Wohnungen geringer als in den vergangenen Jahren. Trotzdem hoffen wir, daß wieder eine Reihe von besonders schlecht untergebrachten Betriebsangehörigen in eine helle und schöne Wohnung kommen werden.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabautermann