



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

Nr. 11 · 24. November 1960

Höcher Yachtse

1959

„DEUTSCHLAND“
(HAPAG-Godoffroy, erb. 1859)



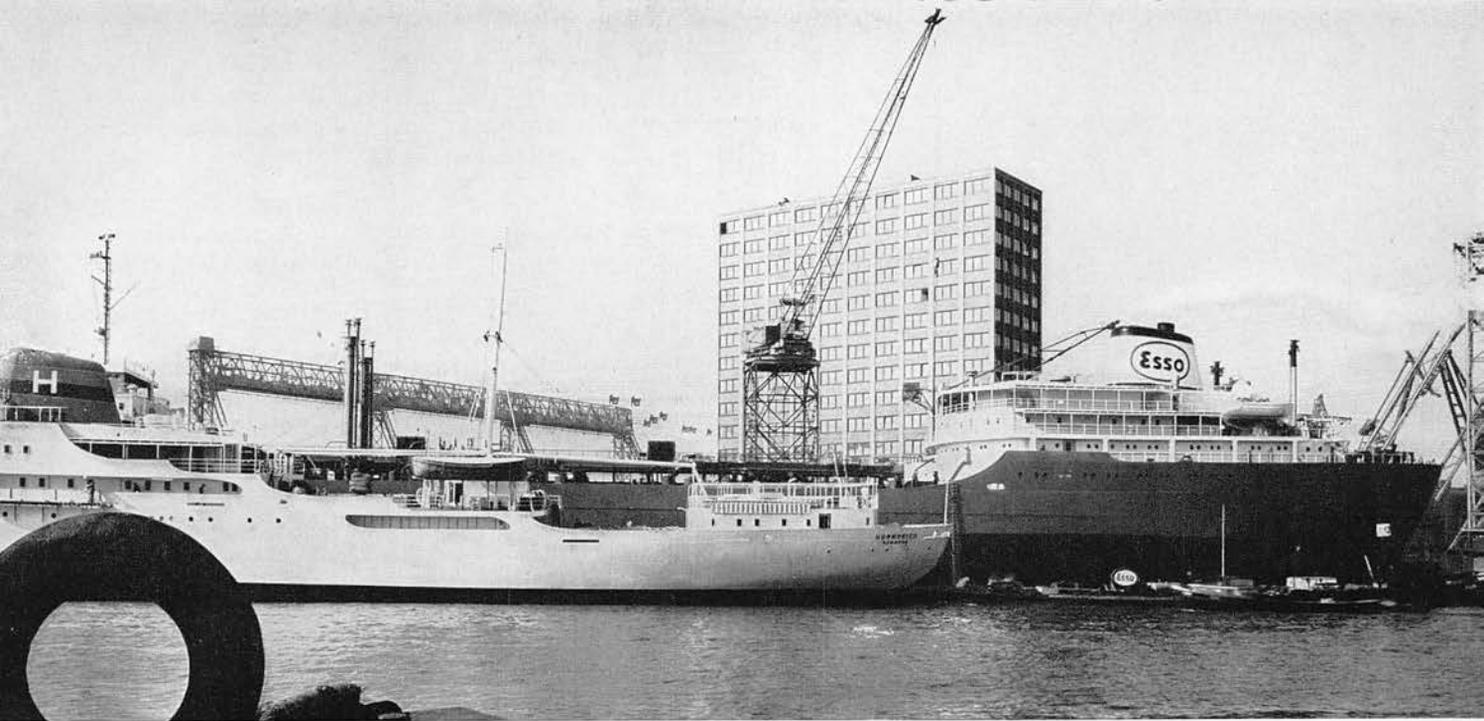
Volkstrauertag

Foto W. Bartels

Titelseite: Vollschiff „Deutschland“ (II), der erste in Deutschland gebaute eiserne Tiefwassersegler.

Auftraggeber: Hapag · Bauwerft: Reiherstieg Schiffswerfte und Kesselschmiede, 1858

Gouache von Jochen Sachse



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

20. Jahrgang · Nr. 11 · 24. November 1960

Wie ein DW-Neubau entsteht

Auf dem Schnürboden - in der Anzeichnerie

Jedermann auf unserer Werft kennt die Schiffe auf dem Helgen, die meisten haben sich auch schon zu einem Stapellauf eingefunden und miterlebt, wie elegant und leicht die Stahlmassen ins Wasser gleiten. Aber wohl nur wenige wissen, wie der Baubeginn so eines Schiffes im Schiffbaubetrieb vor sich geht.

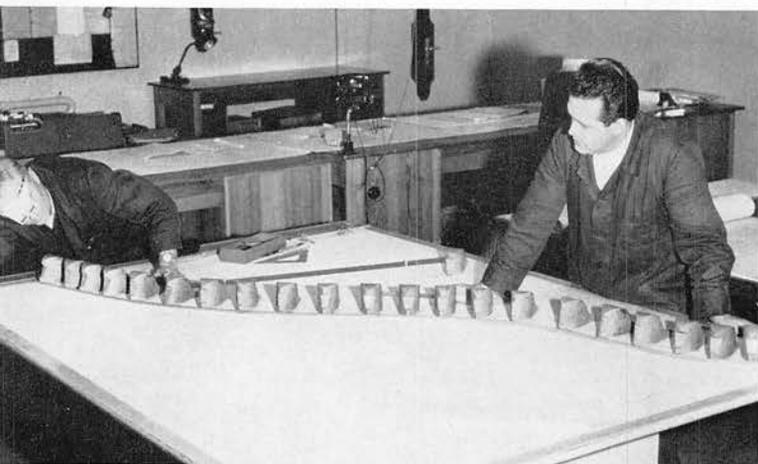
Selbstverständlich haben unsere Büros schon sehr viel Arbeit geleistet, bevor im Betrieb daran gedacht werden kann, mit der Arbeit an diesem Schiff zu beginnen. Auf dem Schnürboden wird der Startschuß einige Monate vor der Kiellegung des Schiffes gegeben; zu diesem Zeitpunkt bekommt der Schnürboden vom Büro die Aufmaßblätter, durch die die Form des Schiffes festgelegt ist. Aus der Vielzahl von Maßen, die auf den Aufmaßblättern angegeben sind, wird dann der Spantenriß hergestellt, nach dem dann alle zum Schiffsrumpf gehörenden Bauteile angefertigt werden.

Bis vor einigen Jahren war es üblich, diesen Spantenriß im Maßstab 1:1 auszuführen; man hatte also die

Querschnitte des Schiffes, die gleich einem Schnittmuster alle übereinander gezeichnet sind, in der natürlichen Größe auf dem Fußboden liegen. Ein Tanker von 35 000 tdw hat ungefähr eine Breite von 28 m und eine Seitenhöhe bis zum Hauptdeck von etwa 14,0 m in der Mitte des Schiffes und von ungefähr 20 m an den Schiffsenden. Da man aber zur gleichen Zeit mehr als ein Schiff in Arbeit hat, muß man einen riesigen Plan (= Schnürboden)



Im Bild von rechts nach links: Meister Vagts, Meister Tamke, Meister Krohn und Vorarbeiter Glienke sprechen die Zeichnungen durch.



zur Verfügung haben, um von jedem Schiff die Querschnitte aufreißen zu können.

In den letzten Jahren ist man nun dazu übergegangen, diese Spantenrisse im Maßstab 1 : 10 anzufertigen, man spart dadurch natürlich viel Platz und auch sehr viel Zeit.

Ist der Spantenriß, der bei uns auf der Werft von den Schnürboden-Zimmerleuten gezeichnet wird, fertig, werden die Konturen der verschiedenen Bauteile wie Bodenwangen, Rahmenspanten, Längsspanten, Walzmodelle für die Außenhaut, Deckskonturen usw. aus diesem Spantenriß abgenommen. Es versteht sich von selbst, daß man diesen Riß nur einmal anfertigt; bei einem Abzug würden Ungenauigkeiten auftreten, die später an Bord des Schiffes zehnmal so groß sind und nur mit viel Zeit und Geld wieder ausgeglichen werden können. Daran kann man vielleicht schon sehen, wie genau auch im Schiffbau gearbeitet werden muß. Es ist nicht übertrieben, wenn man sagt: „Auf dem Schnürboden muß mit $\frac{1}{10}$ mm gearbeitet werden.“

Aber bleiben wir bei dem Gang der Arbeit. Sind alle Bauteile in den Spantenriß eingezeichnet, beginnt erst das eigentliche Ausarbeiten des Schiffes, der Riß stellt also nur die Grundlage dar. Jetzt werden von den Zimmerleuten die für die Bearbeitung und für das Anzeichnen nötigen Modelle nach dem Spantenriß gebaut. Natürlich müssen wir diese Modelle wieder im Maßstab 1 : 1 haben, da sie ja zum Walzen oder Anzeichnen der Platten bzw. Profile benötigt werden.

Eine weitere sehr umfangreiche Arbeit der Zimmerleute ist das Abwickeln der Außenhautplatten. Zu dieser Arbeit gehört sehr viel Können und Fingerspitzengefühl. Sie wird im Maßstab 1 : 10 ausgeführt, damit wir sie in unseren optischen Brennmaschinen verwenden können. Auch aus diesem Grund benötigen wir den Spantenriß 1 : 10.

Die Entwicklung im Schiffbau lief nach dem Kriege darauf hinaus, von dem alten System der Ausarbeitung zu einem moderneren und weniger kostspieligen zu kommen. Man ist dabei zwei Wege gegangen, es wurde das „Optische Anzeichnen“ entwickelt und zum anderen das „Optische Brennen“. Bei beiden Systemen benötigt man einen Spantenriß im Maßstab 1 : 10, weil die Projektoren und vollautomatischen Brennmaschinen im Maßstab 1 : 10 bzw. 1 : 100 arbeiten. Damit wurde die große und kostspielige Modellarbeit auf dem Schnürboden verringert und in das optische Zeichenbüro verlagert; dort werden jetzt von den Bauteilen nur noch Zeichnungen im Maß-

Oben:

Frau Marita Dethloff registriert Zeichnungen und vermerkt Änderungen.

Mitte 1:

Schiffszimmermann Jochen Külper rechnet die Nahtlängen aus und setzt sie auf 1 : 10-Längslatten für die Außenhaut.

Mitte 2:

Die Schiffszimmerleute Otto Brandenburg und Rudolf Behm zeichnen einen Spantenriß im Maßstab 1 : 10.

Unten:

Zeichnerinnen im optischen Zeichenbüro (v. l. n. r.): Frau Gerda Zellmer, Fr. Marion Berlin, Fr. Gisela Rehder, Frau Christel Wenzel, Frau Karin Draeger.

stab 1 : 10 angefertigt. Natürlich werden diese Arbeiten von Schiffbauern ausgeführt, die die Schnürbodenarbeit kennen und die auch gut und sehr genau zeichnen können. Wer früher meinte, im Schiffbau komme es auf einen Zoll nicht an, mußte diese Einstellung jetzt sehr schnell ändern, denn $\frac{1}{10}$ mm ist auf der Zeichnung nur noch mit einer Lupe zu messen.

Die 1 : 10-Zeichnung mit den genauen Bauteilen, auf denen alle Ausschnitte und Markierungen vorhanden sind, werden dann fotografiert, um sie 1 : 10 verkleinern zu können; zugleich erhält man verzugsfreie Negativ-Glasplatten, die man lange aufbewahren und bei einem späteren Nachbau wieder verwenden kann.

Auf unserer Werft haben wir uns für das optische Brennen entschieden, wir haben heute schon mehrere vollautomatische Brennmaschinen. Das optische Brennen ist nach unserer Erfahrung rationeller als das optische Anzeichnen; bei letzterem wird das Negativ mit einem Projektor auf eine Platte geworfen und dort von den Anzeichnern nachgezeichnet, d. h. angekörrt und markiert, danach wird die Platte dann von Handbrennern ausgebrannt. Man hat also zwei Arbeitsgänge nötig.

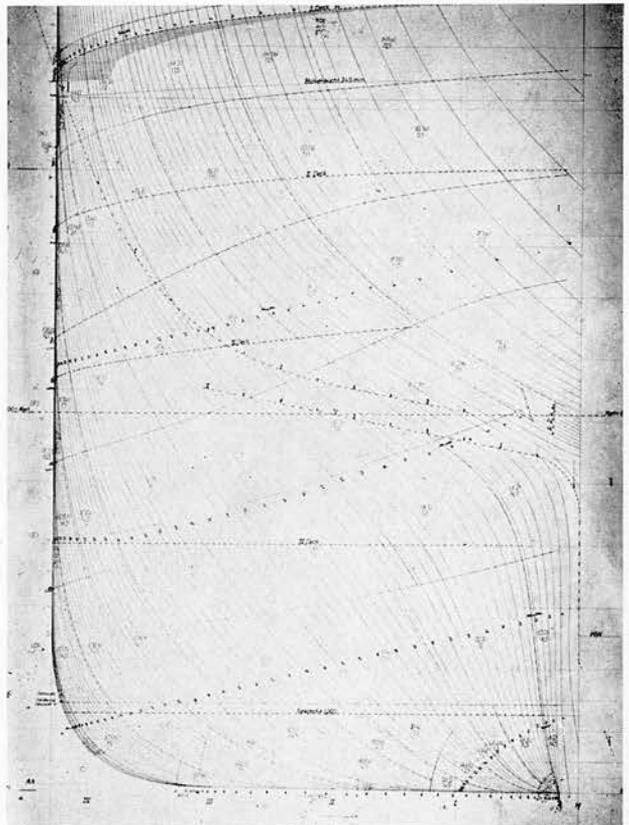
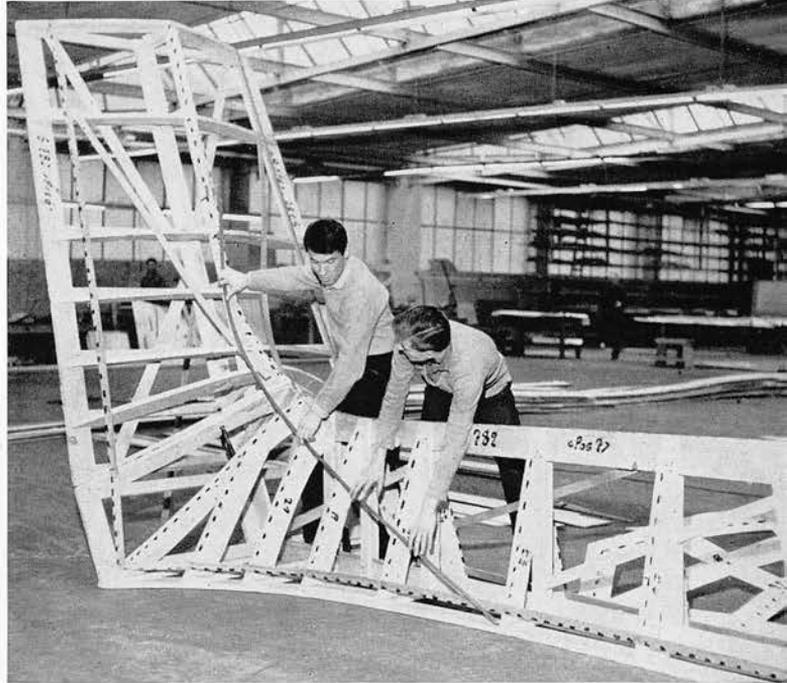
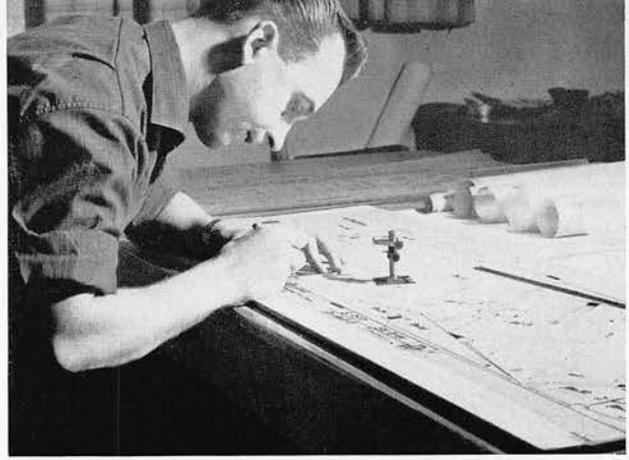
Beim optischen Brennen wird das kleine 1 : 100-Negativ in die Brennmaschine gelegt und jede Kontur automatisch ausgebrannt. Während der Brennzeit kann der Brenner die Platten markieren; damit ist der ganze Arbeitsgang beendet. Man hat hier also nur einen Arbeitsgang nötig. Außerdem ist ein Maschinenschnitt naturgemäß viel sauberer als ein Handschnitt. Bei uns werden alle Formschnitte — Rahmenspanten, Seitenträger, Stringer, Bodenwrangen usw. — auf diesen Maschinen gebrannt, müssen also auch im optischen Zeichenbüro gezeichnet werden.

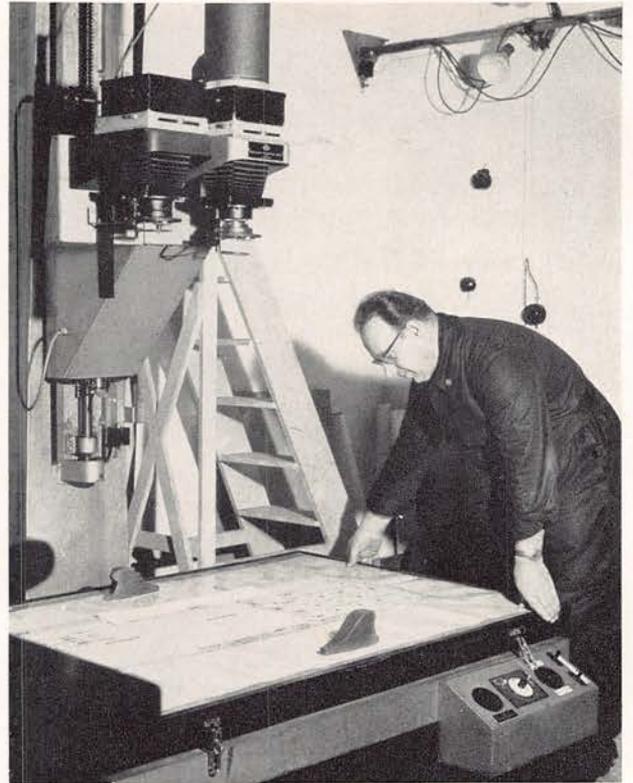
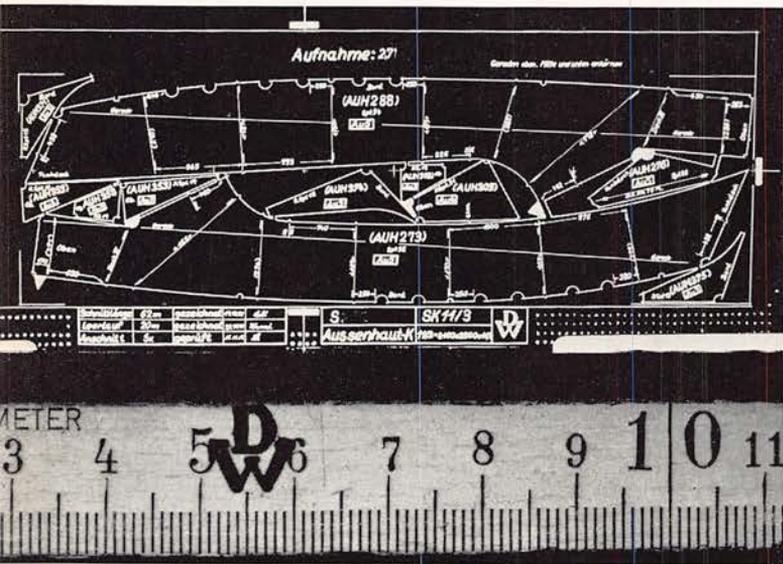
Man könnte nun vielleicht zu dem Schluß kommen, der große alte Schnürboden wäre nicht mehr nötig. Aber es gibt weiterhin viele Arbeiten, die man nicht mit der vollautomatischen Brennmaschine bearbeiten kann oder will. Da ist z. B. der Hintersteven, den wir grundsätzlich in natürlicher Größe aufreißen und danach alle Anzeichen- und Bearbeitungsmodelle abnehmen. Die Hinterstevensbleche sind so stark und ungleichmäßig verformt, daß man bei der Bearbeitung nicht ohne Kastenmodell auskommt. Weitere Schnürbodenarbeit 1 : 1 ergibt sich bei den Aufbauten, die abgewickelt und auf Latten und Modelle gebracht werden müssen, damit der Anzeichner die gewünschte Platte nach Größe und Form anzeichnen kann. Wenn man später auf dem Schiff einen Aufbau sieht, der schöne, moderne und schnittige Formen hat, denkt fast niemand daran, wie schwierig es ist, aus dünnem Blech eine Längs- und Querbucht (Badewanne) zu formen bzw. die wahre Größe der Platte zu bekommen, damit man sie in geradem Zustand anzeichnen kann.

Oben:
Schiffbauer Friedrich Kath arbeitet Rahmenspanten aus (1 : 10).

Mitte:
Schiffszimmermann Karl-Heinz Ahlert und Schiffbaulehrling Peter Neumann am Kastenmodell für einen Hintersteven.

Unten:
Spantenriß eines Hinterschiffes.





Oben:

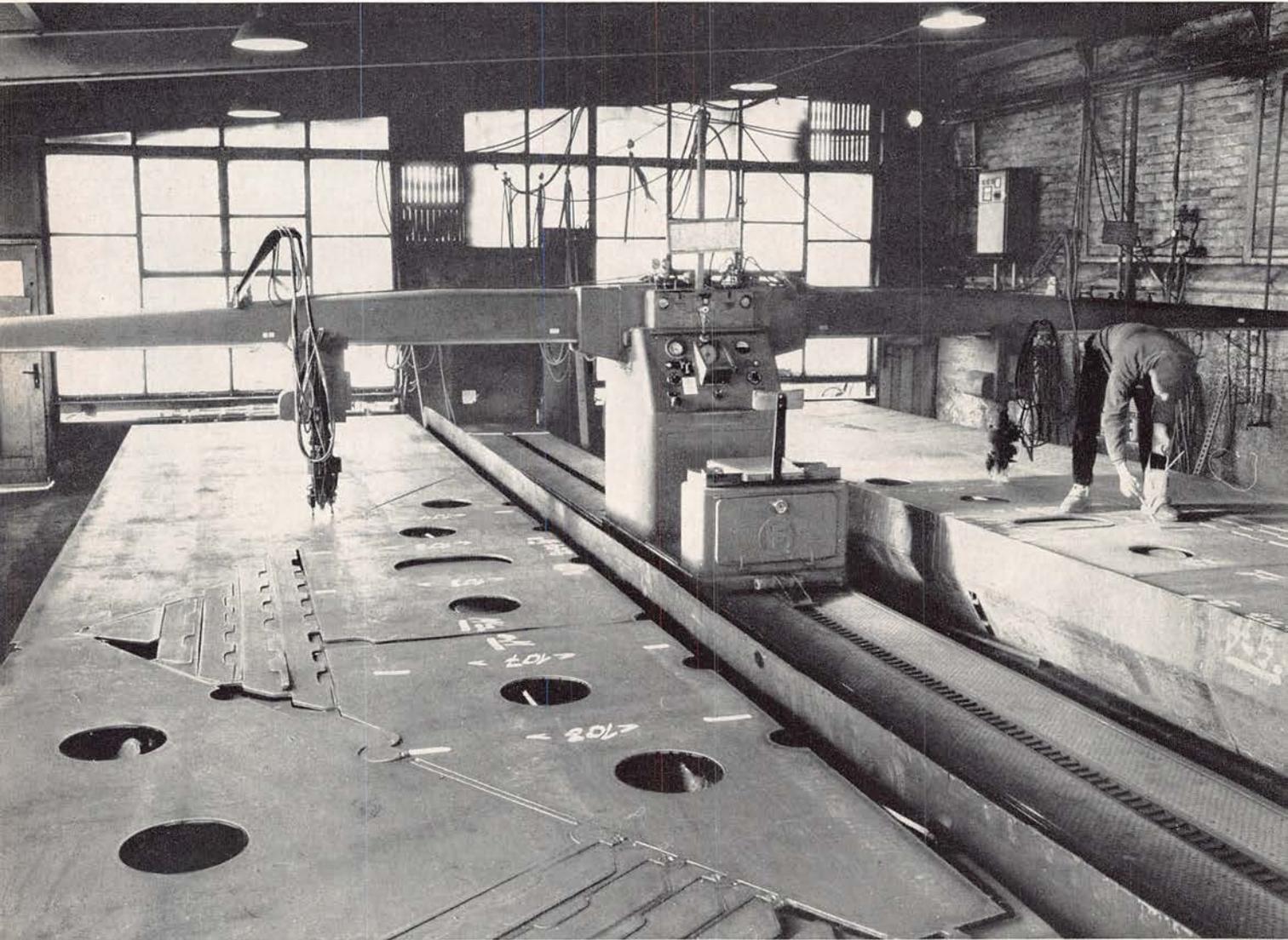
Glas-Negativ 1 : 100, nach dem eine 8-m-Platte gebrannt wird.

Rechts:

Fotograf Walter Simon verkleinert die 1 : 10-Zeichnungen auf 1/100 Negativ-Glasplatten für die optische Brennmachine.

Unten:

Brenner Gerret Borgemejn an der vollautomatischen Brennmachine.



Weiter spricht bei den Aufbauten für das Anzeichnen 1 : 1, daß man diese dünnen Bleche auf der vollautomatischen Brennmaschine nicht gut brennen kann, da durch die Wärmeeinwirkung ein zu großer Verzug auftritt, der die Bleche zu ungenau werden läßt.

Außerdem wird auf dem Schnürboden die ganze Profilarbeit im Maßstab 1 : 1 auf Latten gebracht, nach denen dann in der Profilhalle angezeichnet wird.

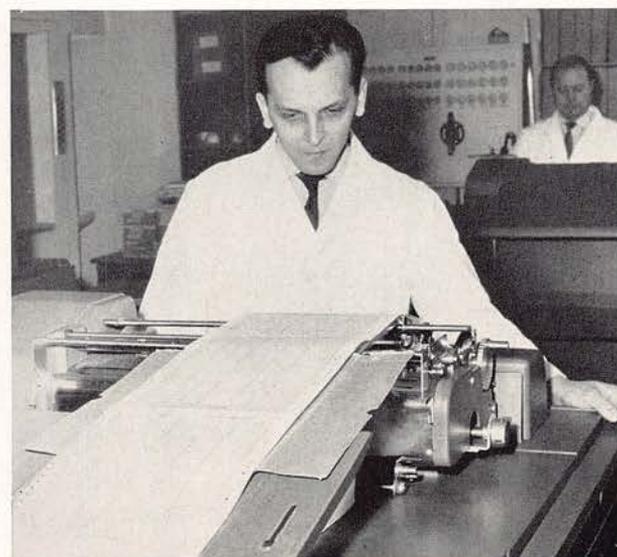
Es ist nicht möglich, im Rahmen dieses Berichtes über Schnürboden und Anzeichnerei die vielseitigen Arbeiten unserer Schiffbauer und Schiffszimmerleute erschöpfend darzustellen. Trotzdem dürfte schon klar geworden sein, daß bei diesen Arbeiten weit mehr verlangt wird, als nur eine sehr gründliche Fachkenntnis des Schiffbaus. So müssen die Männer vom Schnürboden ein sehr gutes Vorstellungsvermögen haben; der Spantenriß etwa stellt einen Schiffskörper dar, der auf eine Ebene zusammengeschumpft ist; es ist nun die Aufgabe des Schiffbauers, daraus räumliche Bauteile zu erstellen. Da er aber niemals einen Teil seiner fertigen Arbeit sehen kann, sondern nur Latten und Modelle, werden an seine Vorstellungskraft besondere Anforderungen gestellt.

Eine Tätigkeit ganz anderer Art ist die Kontrolle der Angaben in den Materialstücklisten; man muß prüfen, ob genügend oder zu wenig Material vorhanden ist, ob die Anzahl der Einzelteile stimmt, oder ob sie im richtigen Kolli mit angegeben sind. Wenn man bedenkt, daß zu einem nicht gerade großen Schiff, etwa einem Tanker von 18 000 tdw, ungefähr 25 000 (fünfundzwanzigtausend) Einzelteile gehören, die später alle am richtigen Platz im Schiff eingebaut sein müssen, kann man sich vorstellen, daß auch die Stücklisten nicht vernachlässigt werden dürfen.

Aus diesen Stücklisten fertigt man viele einzelne Listen an, die Einzelangaben nach ganz verschiedenen Gesichtspunkten enthalten. Eigentlich müßten die einzelnen Listen von den Schiffbauern aufgestellt werden, um das Material aus dem Lager anzufordern oder um die Platten an die richtigen Brennmaschinen heranzuschaffen oder um alle Einzelteile für eine Sektion zusammenstellen zu können. Diese umfangreichen Schreibarbeiten, die eigentlich keine Schiffbauarbeit sind, würden dem Schiffbauer viel Zeit kosten.

Also lag es nahe, hier mit Rationalisierungsmaßnahmen einzusetzen. Wir haben mit dem Büro zusammen einen Weg gefunden, der mehr als zufriedenstellend ist; wir arbeiten mit diesem neuen System schon drei Jahre mit viel Erfolg. Der neue Weg besteht darin, daß der Schiffbauer keine Schreibarbeit mehr zu leisten hat und alle weiteren Listen mittels Lochkarten und Lochkartenmaschinen geschrieben werden. Der Vorteil liegt nicht nur in der Einsparung von Stunden; ein noch größerer Vorteil besteht in der besseren Organisationsmöglichkeit und Übersicht. Rund 25 000 Einzelteile pro Schiff ergeben bei etwa 15 Schiffen im Jahr 375 000 Einzelteile, die termingerecht parallel oder aufeinanderfolgend gefertigt werden müssen. Dabei können viele Stunden und viel Material unnötig verbraucht werden, wenn die Organisation nicht klappt.

Mit Hilfe der Stücklisten und der auf dem Schnürboden



Oben:
Schiffbauer Hugo Kramer kontrolliert Stücklisten.

Mitte:
Frau Erna Karlson an der Lochmaschine.

Unten:
Tabellierer Hans Kramer schreibt Stücklisten.

angefertigten Latten und Modelle werden in der Anzeichnerei auf den vom Eisenlager gelieferten Platten und Profilen die einzelnen Bauteile angezeichnet. Der Anzeichenschiffbauer muß eine sehr gute Auffassungsgabe haben, um aus den Latten, auf denen drei verschiedene Farben drei verschiedene Bauteile angeben, schnell und sicher die richtige Form erkennen zu können. Daß der Anzeichner die Arbeiten von verschiedenen Schiffbauern des Schnürbodens bekommt, erschwert seine Tätigkeit. Jeder Mensch hat eine andere Handschrift und arbeitet auch etwas anders aus, so daß der Anzeichner sich in die Gedankengänge des Schnürboden-Schiffbauers hineindenken muß.

Eine weitere wichtige Arbeit besteht darin, daß die Bauteile mit Hilfe der Anzeichenlisten übersichtlich und deutlich markiert werden, damit später folgende Arbeitsgänge genau ausgeführt werden können. Zur besseren Übersicht in der Schiffbauhalle werden die verschiedenen Schiffsnummern in verschiedenen Farben geschrieben, so daß man selbst bei unleserlich gewordenen Schiffsnummern an der Farbe das richtige Schiff erkennen kann. Außerdem muß der Anzeichner dafür Sorge tragen, daß die von ihm angezeichneten Platten auf dem richtigen Stapel abgelegt werden, damit jede Arbeit in sich abgeschlossen in die weitere Bearbeitung geht.

Zur Anzeichnerei gehört noch eine weitere Abteilung, die ihre Arbeit erst ausführen kann, wenn die Sektionen zusammengebaut werden, die sogenannte Koll-Anzeichnerei. Würden wir dem Arbeitsablauf folgen, könnten wir erst nach dem Kollbau über diese Arbeit berichten; um aber von der Anzeichnerei ein abgeschlossenes Bild zu bekommen, wollen wir gleich hier darüber sprechen. Es wird auch hier mit Latten und Modellen angezeichnet, das gleicht insoweit der Arbeit in der Schiffbauhalle, nur daß hier jetzt keine einzelnen Bauteile ausgezeichnet werden, sondern ganze Sektionen, an denen man für die

Montage Zugabe gelassen hat, um genaue Anschlüsse zu bekommen. — Hier muß sehr sorgfältig gearbeitet werden, da die Objekte größer sind und ein Fehler hier besonders schwerwiegend ist. Denken wir zum Beispiel an eine eingeschweißte Decksplatte, die wieder ausgebaut werden muß. Sehr wichtig für den Transport der Sektionen ist die genaue Angabe des Gewichts, um das richtige Transportgeschirr wählen zu können.

Hoffentlich hat dieser kurze Überblick über die Arbeit des Schnürbodens und der Anzeichnerei dazu beigetragen, auch den Nichtschiffbauern zu zeigen, was in den Werkstätten des Schiffbaus geleistet wird, bevor die Platten und Profile zur weiteren Bearbeitung laufen.

Klaus Neitzke, FS 1



Schiffbauer Walter Wendt und Schiffbauhelfer Eugen Zinsel zeichnen nach einer Latte Decksbalken an.



Schiffbauer Arnold Loges und Schiffbauhelfer Manfred Hecht zeichnen nach den von dem Schnürboden angefertigten Spantmodellen die gebogenen Spanten an.

Was die nächsten Wochen bringen sollen

Am 6. Dezember 1960 wird die Probefahrt des Fruchtschiffes „Pentelikon“ stattfinden. Bei der „Pentelikon“ handelt es sich um ein Kühlmotorschiff für die Reederei Laeisz mit einer Tragfähigkeit von 3650 tdw.

Am 15. Dezember 1960 wird der Stapellauf des Massengutfrachters Bau-Nr. 768 für die Zim-Israel-Navigation Company, Haifa, stattfinden. Bau-Nr. 768 wird ein Schwesterschiff der „Elat“.

Am 16. Dezember 1960 wird die Wiedersehensfeier der alten DWer im großen Gemeinschaftsraum in Finkenwerder stattfinden

Am 21. und 22. Dezember 1960 wird die Weihnachtsmärchen-Vorstellung für die DW-Kinder stattfinden.

Am 29. Dezember 1960 wird die Probefahrt des Fruchtmotorschiffes „Münsterland“, eines 8400 t tragenden Neubaus für die Hamburg-Amerika-Linie, stattfinden.

Am 30. Dezember 1960 folgt dann der Stapellauf des Schiffs Bau-Nr. 772. Bau-Nr. 772 wird für die Cargo-Ships-El-Yam-Limited, Tel-Aviv, gebaut. Bau-Nr. 772 wird 22 350 t groß werden.

Alfred Bernitz und Friedrich Luth verstorben



Nachdem wir vor einigen Wochen das Betriebsratsmitglied Brammann vom Reiherstieg durch den Tod verloren haben, hat das Schicksal jetzt noch einmal heftig zugepackt. Am 5. November 1960 verstarb der Betriebsratsangehörige Alfred Bernitz ganz plötzlich. Am 6. November ist das Betriebsratsmitglied Friedrich Luth entschlafen. Beide gehörten zum Sekretariat des Betriebsrats.

Alfred Bernitz kam zum ersten Male im Februar 1921 zu uns. Damals war er knapp 16 Jahre alt. Er verließ uns dann, um andere Betriebe kennenzulernen. Am 5. Oktober 1936 kehrte er zur DW zurück. Er begann wieder als E'Schweißer. In den nun folgenden Jahren hat er an den verschiedensten Stellen im Betrieb seinen Mann gestanden. Sehr bald hat er aus einer inneren Verpflichtung heraus außerhalb seiner beruflichen Arbeit Pflichten für andere übernommen. So kam er früh in die Vertretung der Belegschaft. Seit Jahren war er freigestelltes Betriebsratsmitglied.

Alfred Bernitz hat sich nie in den Vordergrund gedrängt. Er gehörte zu den Stillen, die pflichtbewußt und zuverlässig ihre Aufgaben erfüllen und dadurch mehr leisten, als viele, die soviel von sich reden machen.

Für die Betriebsleitung und die Belegschaft ist der Tod von Alfred Bernitz ein Verlust, der schwer zu ersetzen sein wird. Ein anderer wird seine Aufgaben übernehmen müssen. Der Nachfolger wird es schwer haben, weil Alfred Bernitz immer den richtigen Ton gefunden hat.

Friedrich Luth kam erst nach dem letzten Weltkrieg zu uns. Das Schicksal hatte ihn, den gebürtigen Hamburger, nach dem 1. Weltkrieg nach Helgoland verschlagen, wo er verantwortungsvoll tätig sein konnte. Er ist im Laufe der Jahrzehnte zu einem echten Helgoländer geworden. Auch nach dem Kriege wollte er eigentlich auf Helgoland bleiben, erst die zwangsweise Räumung der Insel brachte ihn zurück nach Hamburg, wo er dann im Juli 1945 als Maschinenbauer sein Tätigkeitsfeld bei uns auf der DW fand. Auch er war an den verschiedensten Stellen im Betrieb tätig. Immer hat er hervorragende Arbeit geleistet, immer hat er neben seinem Beruf Zeit gefunden, anderen zu helfen, ihre Sorgen zu tragen.

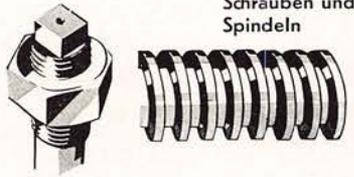
Für uns, die wir auf der Werft mit ihm zusammen gearbeitet haben, war seine immer gleichmäßige Zuverlässigkeit eine ganz besonders auffällige Charaktereigenschaft. Das, was mit ihm besprochen und vereinbart war, galt, darauf konnte man sich fest verlassen. Sein Tod hinterläßt eine Lücke, die kaum zu schließen sein wird.

Beiden Toten haben wir für ihre ständige Einsatzbereitschaft und ihr Wirken zu danken.

Ein ehrendes Gedenken über das Grab hinaus ist beiden gewiß.

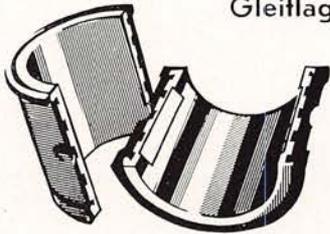


Neuartige Schmiermittel



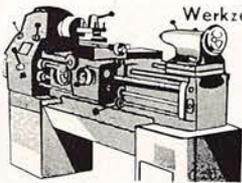
Schrauben und Spindeln

Auf gesäuberte Bolzen und Muttern bzw. Gewindespindeln MOLYKOTE-Paste G mit hartem Pinsel auftragen, gewährleistet Vermeidung von Anfresungen, Passungsrost (Reibrost) und ermöglicht das Lösen auch nach längerem Einsatz bei hohen Temperaturen (Heißdampfverbindungen).



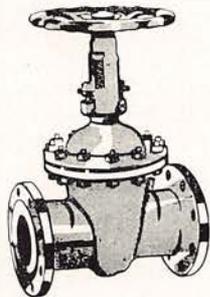
Gleitlager

Vorbehandlung beim Zusammenbau: Lagerschale und Welle mit MOLYKOTE - Paste G h a u c h d ü n n einreiben, wenn möglich kurzer Trockeneinlauf, danach übliche Öl- oder Fettschmierung, ergibt Vermeidung von Reibung, Verschleißverminderung und Herabsetzung der Lagertemperaturen — Notlaufschmierung.



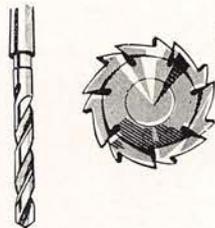
Werkzeugmaschinen

Führungen, Betten, Spindeln und feststehende Körnerspitzen mit MOLYKOTE-Paste G dünn und intensiv auftragen, verhindert Rückgleiten und Fressen, vermindert Verschleiß und verbessert die Laufbedingungen.



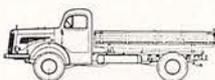
Armaturen

Schieber, Ventile, Hähne, Schrauben und Bolzen vor dem Zusammenbau dünn mit MOLYKOTE-Paste G einreiben gewährleistet stete Gängigkeit, Verhütung von Passungsrost und einwandfreie Schmierung bei hohen Temperaturen.



Spanlose und spanabhebende Bearbeitung

Zum Schneidöl 2—5 Vol. — % MOLYKOTE M 55 zugeben. Werkzeuge mit MOLYKOTE-Pulver mikrofein oder MOLYKOTE-Pulver-Rapid einbürsten. Bei Zerspanungsvorgängen Schneidwerkzeuge mit MOLYKOTE-Schmierfließmittel behandeln.



Fahrzeuge



Hubstapler, Kräne sowie Last- und Personenkraftwagen: Gleitstellen beim Zusammenbau intensiv mit MOLYKOTE-Paste G behandeln. Den Motoren- und Getriebeölen 5 Vol. % MOLYKOTE A zumischen, ergibt Verschleißminderung und Notlaufschmierung.

Im Monat Oktober wurde der im Hochhaus geschaffene Schulungsraum mit einem Lichtbildervortrag über Molybdädisulfid-Schmiermittel eingeweiht. Der Vortrag, gehalten von Herrn Dipl.-Chem. Lonsky, gab Einblick in den Aufbau und in die Anwendungsbereiche von Schmiermitteln aus Molybdädisulfid.

MOLYBDÄDISULFID ist eine chemische Verbindung von MOLYBDÄN und Schwefel und wird aus dem Mineral MOLYBDANIT — auch MOLYBDANGLANZ genannt — gewonnen. Die wichtigsten Fundstätten liegen in Nordamerika, Australien und Norwegen.

Je nach Verwendungszweck stehen diese Schmierstoffe in Pulver- oder Pastenform sowie in Form von Schmierfett oder flüssig zur Verfügung. Die Wirkung beruht auf der Bildung eines festhaftenden Molybdädisulfid-Films, der den Metall-an-Metallkontakt verhindert. Außerdem zeichnet sich der Schmierfilm durch absolute Alterungsbeständigkeit und hohe chemische Beständigkeit gegen Seewasser und bedingt gegen Säuren aus. Die Temperaturbeständigkeit ist von etwa -180°C bis etwa 450° , bei Luftzutritt und im Vakuum bis etwa 1300° gewährleistet. Außerdem können bei hohen Druckbeanspruchungen Reibung und Verschleiß vermindert und Dauerschmierung sowie Notlaufeigenschaften erzielt werden. Bei der Anwendung von Molybdädisulfid-Schmiermitteln in der spanabhebenden Fertigung sind Standzeiterhöhungen von 6:10 feststellbar.

Von ausschlaggebender Bedeutung für den Erfolg ist die Auswahl des geeigneten Schmiermitteltyps und ebenso dessen richtige Anwendung. Es sei vermerkt, daß die beschriebenen Schmiermittel nicht als Ersatz für die bisher üblichen Schmiermittel auf Öl- oder Fettbasis anzusehen sind, sondern vielmehr eine Ergänzung für die Bereiche darstellen, in denen mit herkömmlichen Schmiermitteln keine einwandfreie Schmierung möglich ist. Allgemein gilt für die Anwendung von MOLYKOTE-Paste und -Pulver, im Gegensatz zu den bisher bekannten Verfahren:

Gesäuberte Reibflächen mit einer sehr dünnen Schicht MOLYKOTE-Schmiermittel versehen und mit einem harten Pinsel oder einem Lederlappen kräftig nach allen Richtungen einreiben!

Niemals Putzlappen oder Putzwolle verwenden.

Die Einhaltung dieser Anwendungshinweise ist um so wichtiger, als die MOLYKOTE-Erzeugnisse wesentlich teurer sind, als herkömmliche Schmiermittel wie Schmieröl oder Staufferfett.

Oeverdieck

20. Oktober:

MS „Münsterland“ für die Hapag vom Stapel gelaufen

Am 20. Oktober dieses Jahres ist der DW-Neubau 764 getauft worden und vom Stapel gelaufen. Frau Gertrud Münchmeyer taufte das für die Hapag bestimmte Frachtmotorschiff auf den Namen „Münsterland“.

Die „Münsterland“ ist das 42. Schiff, das die Deutsche Werft seit ihrer Gründung für die Hamburg-Amerika-Linie baut. Es sind damit seit 1918 9,54 % der Gesamtleistung unserer Werft in BRT für die Hapag, die Mitbegründerin der Deutsche Werft, gebaut worden.

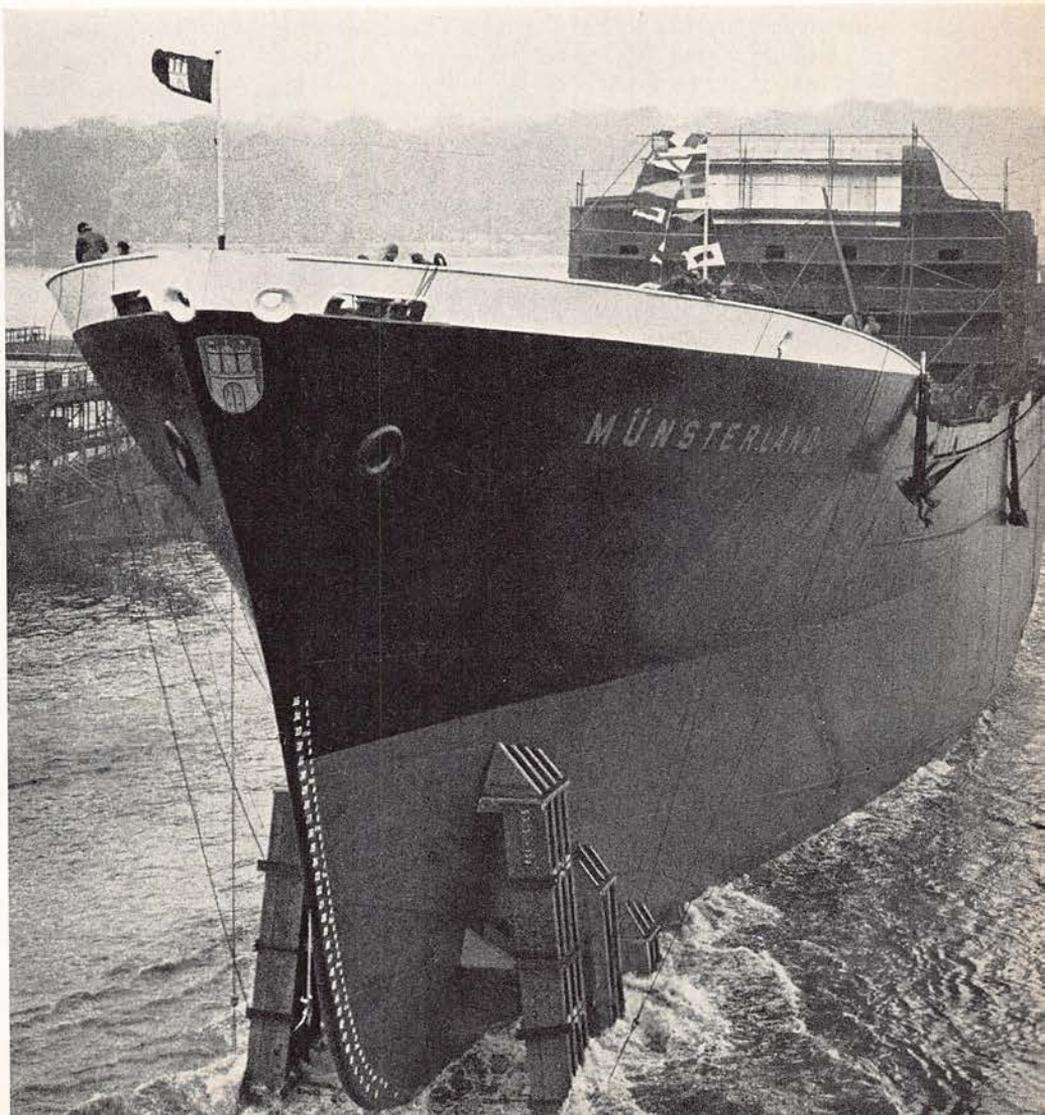
Das neue Schiff ist ein Frachtmotorschiff und trägt als Schutzdecker 8400 tdw und als Volldecker 11 000 tdw. Die technischen Daten als Schutzdecker: Länge zwischen den Loten: 144,40 m, Breite 19,20 m, Seitenhöhe 12,10 m, Tiefgang 7,92 m, Vermessung 6700 BRT und als Volldecker 8600 BRT. Der Motor leistet 10 000 PSe, die Geschwindigkeit beträgt 18,5 kn.

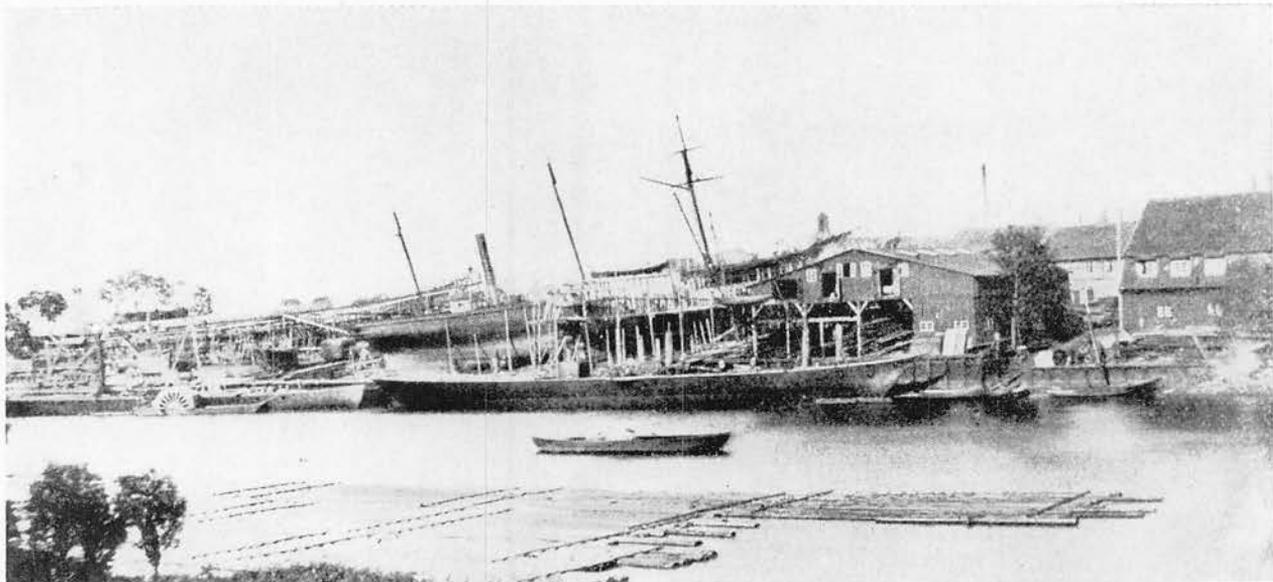
Glückhafte Fahrt! Die Sektflasche zerschellt am Bug der „Münsterland“.



Die Taufpatin Frau Gertrud Münchmeyer und Dr. Scholz.

Die „Münsterland“ gleitet in ihr Element.





Aus der Vergangenheit der Reiherstiegwerft (6)

Die ersten Eisenschiffe

Das Jahr 1848 ist in unseren Geschichtsbüchern als das Jahr der bürgerlichen Revolutionen verzeichnet, in denen die europäischen Völker über ihre Fürsten hinweg den Parlamentarismus und die nationale Einheit erstreben. Weniger ausführlich geschildert, aber in den Auswirkungen mindestens ebenso bedeutungsvoll sind die technischen und wirtschaftlichen Veränderungen der Zeit um 1848, die wir heute gern als den Beginn der ersten industriellen Revolution kennzeichnen.

In der Technik hat man nun schon beträchtliche Erfahrungen gesammelt; in der Eisenproduktion und in der Dampf- und Werkzeugmaschinenherstellung steigen die Fabrikationsziffern immer schneller an. Die Roheisenproduktion Englands, Frankreichs, der Vereinigten Staaten und Deutschlands steigt von 3,6 Mill. t (1850) auf 6 Mill. t im Jahre 1860. Absatzschwierigkeiten hat die Eisenindustrie nicht. Überall kommen um diese Zeit die Eisenbahnbauten ingang, es entstehen Lokomotiv- und Waggonfabriken, die Zuliefererindustrien haben reichlich Aufträge, alle Werke erweitern ihre Anlagen. 1835/55 werden in Deutschland jährlich nur 390 km Eisenbahnen gebaut, in den folgenden zehn Jahren hingegen entstehen — im Durchschnitt — jährlich 610 km. Damit werden neue Verkehrs- und Handelswege erschlossen, die ihrerseits zu weiterer Industrialisierung Anreiz bieten. Den gewaltigen Kapitalbedarf decken die neuen Aktienbanken, die seit 1850 entstehen. Sie mobilisieren die Spargelder der Bevölkerung und investieren sie in Bergwerken, in der Eisenindustrie, in den Eisenbahngesellschaften, in den Maschinenfabriken. In Preußen wurden den Aktiengesellschaften in den 25 Jahren vor der Jahr-

hundertmitte an die 650 Millionen M zugänglich gemacht, über eine Milliarde waren es demgegenüber allein in den Jahren 1853/1857. Der Beginn des Maschinenzeitalters hat die Menschen optimistisch gestimmt, viele lassen sich durch die Kurssteigerungen zur Spekulation verleiten, so manches Schwindelunternehmen macht kurzfristig von sich reden, der Pariser „Crédit Mobilier“ zahlt 1855 47 % Dividende und 1856 0 %.

*

Hamburg ist in jenen Jahren Handelsplatz und Geldmarkt, aber keine Industriestadt. An der Bahnbaukonjunktur nimmt die Stadt nicht direkt teil. Die Nachbarn versuchen sogar, Hamburg zu benachteiligen; die Kieler Bahn endet in Altona (1844) und die Hannöversche in Harburg (1847). Der Bahnbau Hamburg-Lübeck wird von Dänemark sogar zwei Jahrzehnte hindurch unterbunden und kommt erst 1865 zustande. Nur die Bahn Hamburg-Bergedorf (1842) wird 1846 bis Berlin verlängert. Die Schikanen einzelner Nachbarn können jedoch nicht verhindern, daß die Bahnen sich nicht doch zum Vorteil Hamburgs auswirken, daß auch Hamburg am allgemeinen Wirtschaftsaufschwung teilnimmt.

Der Rat der Stadt betreibt nun energischer den Ausbau des Hafens. 1834 und 1838 waren Dampfbagger angeschafft worden, mit dem Baggergut werden Steinwerder und der Kleine Grasbrook hochwasserfrei aufgehöhht; Hammerbrook wird eingedeicht, die Stadt dehnt sich über die ehemaligen Festungswälle aus.

Hamburgs Ein- und Ausfuhr erhöhen sich von 558 Mill. M Bco (1846) auf über eine Milliarde im Jahre 1855. 1847 wird die Hapag gegründet. 1849 kauft Sloman als erster einen Seedampfer — von einer englischen Werft. Es wurden Paketlinien — mit Seglern — nach Brasilien, Kalifornien und Australien eingerichtet. 1856 beschließt die Hapag, in der Nordamerikafahrt künftig Dampfer einzu-

Oben:

Blick auf die alte Werft am Reiherstieg auf der Elbinsel Wilhelmsburg um 1860. Foto im Werbeheft der Reiherstiegwerft, 1925.

setzen. Zum Eisenschiffbau überzugehen entschließt sich als erste und noch für lange Zeit als einzige die Werft Godeffroys am Reiherstieg.

*

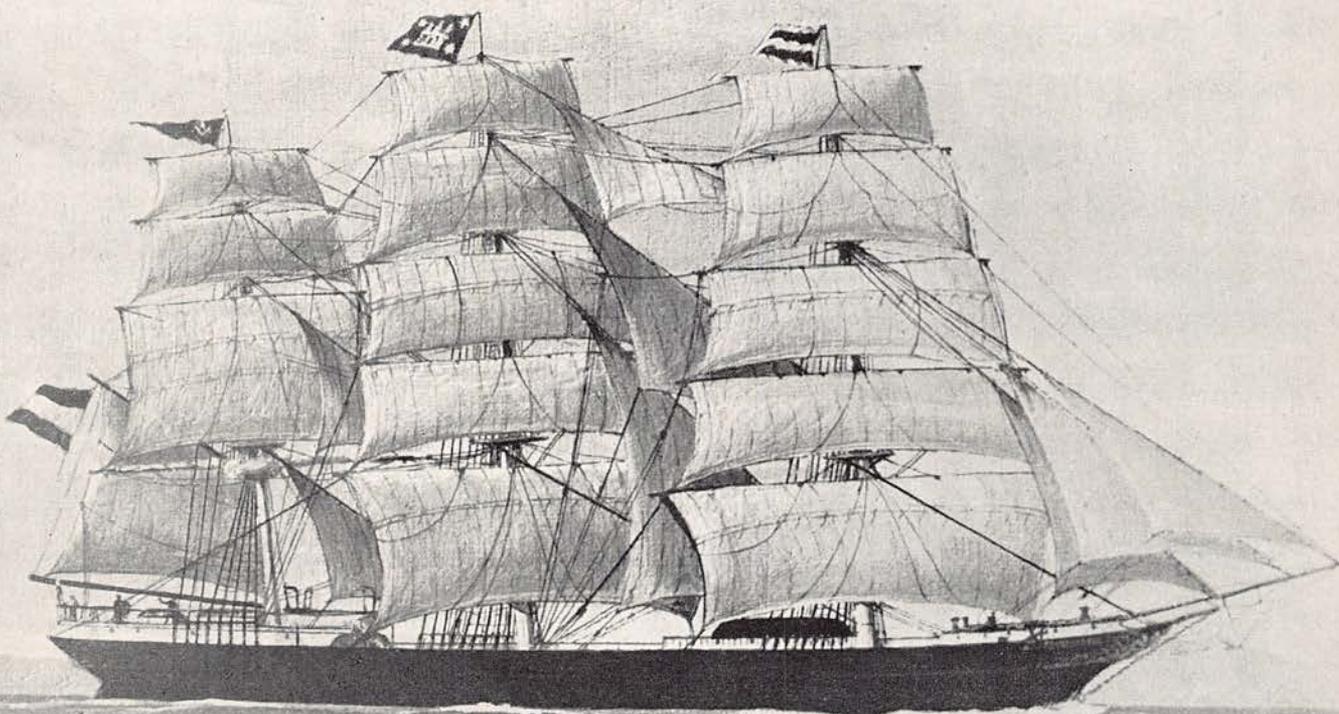
Der Bau der ersten Eisenschiffe auf der Reiherstiegwerft und der ersten Schiffe mit Dampfmaschinenantrieb erfolgt in einer aufregenden Zeit, am Vorabend und inmitten der weltweiten Wirtschaftskrise von 1857.

Die ersten Eisenschiffaufträge und -entwürfe spiegeln noch den wirtschaftlichen und technischen Optimismus der vorangegangenen Jahre des Aufschwungs und des Fortschritts wider. Man wagt sich auf der Werft nicht nur an einen Dampf- und einen Schleppleichter für Pearson & Langnese und an zwei Flußschlepper und acht Frachtkähne für die Nordd. Fluß-Dampfsch.-Ges. heran, sondern sogleich auch an den ersten Überseedampfer, sowie an einen Passagierdampfer für die Helgolandfahrt: diese ersten beiden Seedampfer hat J. C. Godeffroy bestellt. Bau-Nr. 19, der D. Leichter „Richard“, ein Schraubenschiff mit einer Hochdruckmaschine von 20 PSn, ist 36 m lang und 6 m breit. Der für den gleichen Auftraggeber gebaute Leichter „Elbe“ (Bau-Nr. 20) ist noch 2 m länger. Die Schleppdampfer „Spree“ und „Havel“ (Bau-Nr. 30 und 31) sind Raddampfer mit Mitteldruckmaschinen (mit Condensation, 30 PSn), ihre Länge beträgt 42 m, die Breite 3 m. Die dazugehörigen acht Schleppkähne (Bau-

Nr. 22—29) sind 49 m lang und 5 m breit. Auch der Helgolanddampfer „Patriot“ (Bau-Nr. 32) ist ein Raddampfer von 42 m Länge; die Breite beträgt allerdings 5 m und die Mitteldruckmaschine (mit Condensation) leistet 90 PSn. Das größte Eisendampfschiff dieser Anfangszeit ist der Schraubendampfer „Sir George Grey“ (Bau-Nr. 33) mit 810 Br.T., 61 m Länge, 8 m Breite, und einer Mitteldruckmaschine von 120 PSn. Die Bleche für diese Neubauten waren aus England gekommen, die deutsche Eisenindustrie war noch nicht soweit. In dieser Zeit der Umstellung der Werft auf den Eisenschiffbau — 1857/58 — werden noch vier hölzerne Segelschiffe, zwei Briggs und zwei Barken, für die Hausreederei J. C. Godeffroy & Sohn fertiggestellt. Zwei dieser Schiffe erhalten die Namen „Australia“ und „St. Francisco“.

Die Liniendienste nach Kalifornien und Australien hatte Godeffroy inzwischen allerdings eingestellt. Die Ergiebigkeit der Goldfelder hatte nachgelassen, die Auswanderung war zurückgegangen, dies auch deshalb, weil sich in Deutschland in den vielen neuen Fabriken nun genug Arbeitsmöglichkeiten bieten. Seine Schiffe setzt Godeffroy jetzt in der Ostindienfahrt ein, auch wird — von Valparaiso aus — 1855 erstmals Samoa angelaufen. 1857 wird auf Upolu die erste Niederlassung in der Südsee eingerichtet. Mitten in diese Umstellung bricht die 57er-Krise hinein.

Vollschiff „Prinz Albert“, Baujahr 1860, Bau-Nr. 64, Reederei: Rob. M. Sloman, Gemälde aus dem Jahre 1873, Reproduktion aus dem Nachlaß des Kapt. Kornitzer im Museum für Hamburgische Geschichte.



Die weltweite Wirtschaftskrise von 1857 wurde merkwürdigerweise durch eine gute Getreideernte in Europa aufgelöst. Als Folge dieser guten Ernte fanden sich für das amerikanische Getreide, dessen Anbau in den Vorjahren sehr erweitert worden war, keine Abnehmer in Europa. Da zugleich die kalifornischen Goldfunde zurückgegangen waren, wurde in den Vereinigten Staaten plötzlich das Geld knapp.

Diese Geldverknappung führte zu Absatzschwierigkeiten der jungen amerikanischen und der englischen Industrie, die sich nach dem Ende des Krimkrieges (1854/56) und dem Wegfall der Kriegslieferungen auf die Belieferung des amerikanischen Marktes eingestellt hatte.

Eine Vielzahl amerikanischer und englischer Unternehmen kam innerhalb weniger Wochen in eine tödliche Bedrängnis, denn viele hatten auf die noch nicht verkauften Waren in den Konsignationslagern Wechsel gezogen und sich an der Spekulation mit Eisenbahnaktien beteiligt. Allein in den Vereinigten Staaten kommt es zu 5000 Bankrotten mit 300 Mill. \$ Schulden.

Auch die solideren Unternehmen gerieten in Schwierigkeiten, da es damals allgemein üblich war, mit Wechseln zu zahlen und diese überall unbedenklich indossiert wurden. So auch in Hamburg. Hamburgs Kaufleute hatten während des Krimkrieges einen Teil des englischen Geschäfts übernommen, die Stadt war zum bedeutendsten Geldmarkt des Kontinents geworden; um so nachhaltiger traf die amerikanisch-englische Krise die Hamburger Häuser, denn alle hatten angelsächsische Wechsel in ihren Portefeuilles. Es herrschte Katastrophenstimmung; alles erschien wertlos — außer Silber und Gold.

Im November 1857 sinken in Hamburg die Engrospreise auf 30 %, die Börsenkurse fallen auf den halben Nominalwert. Zahlreiche angesehene Häuser wanken. Die Bürgerschaft gewährt 11 Mill. Mk Bco Staatsvorschüsse, doch reicht das nicht, der Wechselbestand der Kaufleute beläuft sich auf über 100 Millionen. Die Stadt wendet sich nach London und Berlin, doch vergeblich; auch dort sitzt

man in der Krise. Erst als im Dezember die Wiener Nationalbank mit einem 10-Millionen-Kredit aushilft, wird die Panikstimmung überwunden. Die Kaufleute vereinbarten, daß jeder die notleidenden Wechsel im Portefeuille behält, und hoffen, daß sie nach und nach abgedeckt werden.

J. C. Godeffroy wird von der Krise aufs Schwerste in Mitleidenschaft gezogen. Wochenlang bemüht er sich verzweifelt um Geld. Er verkauft den „Sovereign of the Seas“, er stößt die älteren Helgoländdampfer „Henriette“, „Elbe“ und „Patriot“ ab, an denen er seit 15 Jahren beteiligt ist, er verpfändet seine Seglerflotte an eine Tante, um von ihr ein Darlehen von 925 000 Mk Bco auf zehn Jahre zu bekommen, schließlich gelingt es ihm, von der „Vertrauenskommission“ der Stadt einen Kredit von 1,4 Mill. Mk Bco auf sechs Monate zu erhalten. Diese sechsmonatfrist kann er einhalten; ein Teil seiner Wechselschuldner kann schließlich doch noch zahlen. Immerhin verbleibt ein Verlust von einer halben Million. Und an der Werft hat er — am 21. 10. 1857 — Dr. Ferdinand Beit in Fa. L. R. Beit & Co, maßgeblich beteiligen müssen.

*

Der Spekulationskrach von 1857 hat die wirtschaftliche Entwicklung Nordwesteuropas und Nordamerikas nicht nachhaltig beeinträchtigen können. Es hatte zwar eine Korrektur der Preise und mancher — unfreiwillige — Besitzwechsel stattgefunden, die Überhitzung der Konjunktur der vorangegangenen Jahre und der Spekulationsrausch waren gedämpft worden. Aber die ursächlichen Auftriebskräfte — die rasch anwachsende Bevölkerung, die neuen technischen Möglichkeiten und der Wille, zu arbeiten und Geld zu verdienen, waren unverändert erhalten geblieben.

Allerdings galt es, hier und dort nach neuen Wegen zu suchen. So lockerten sich die Finanzverbindungen zwischen Hamburg und England, das in der Krise nicht hatte helfen können; stattdessen verstärkten sich Hamburgs innerdeutsche Wirtschaftsbeziehungen. Ebenso muß man sich auf der Werft, die seit dem Oktober 1857 „Reiherstieg Schiffswerfte und Kesselschmiede“ firmiert und nun unter Leitung des Direktors Adolph Ferber steht, wirtschaftlich umstellen; man muß nach neuen Auftraggebern Ausschau halten, denn J. C. Godeffroy wird fürs erste kaum Neubauten bestellen können.

1858 erteilt Godeffroys Bruder Adolph, der Direktor der Hapag, einen Auftrag auf ein Vollschiff. Es wird das erste eiserne Segelschiff, das in Deutschland gebaut wird, der Konstrukteur ist Henri Deister. Die „Deutschland“ — es ist die zweite ihres Namens in der Flotte der Hapag — ist 50 m lang, 10 m breit und mit 810 Br.T. vermessen. Schon zwei Jahre später (1860) wird ein weiteres eisernes Vollschiff in Auftrag gegeben, dieses Mal von Rob. M. Sloman. Dieses Schiff, die „Prinz Albert“, mißt 600 Br.T., es ist etwas schlanker, bei 47 m Länge etwa 8 m breit. Auch Godeffroys Bruder Gustav, der Senator, verhilft zu Neubaufträgen: für die Stadt sind zwei Bagger und ein Feuerschiff zu bauen, und die Finanzdeputation bestellt ein Wachtschiff. Die Harburger Fährschiffer schließlich benötigen einen eisernen Ponton. Den ersten fremden Großauftrag erhält die Reiherstiegwerft von der russischen Regierung. Für sie werden 1858/61 vier Bagger und vier Baggerprähme, 15 Flußdampfer, drei Leichter und zwei Seeschiffe gebaut, und zwar die

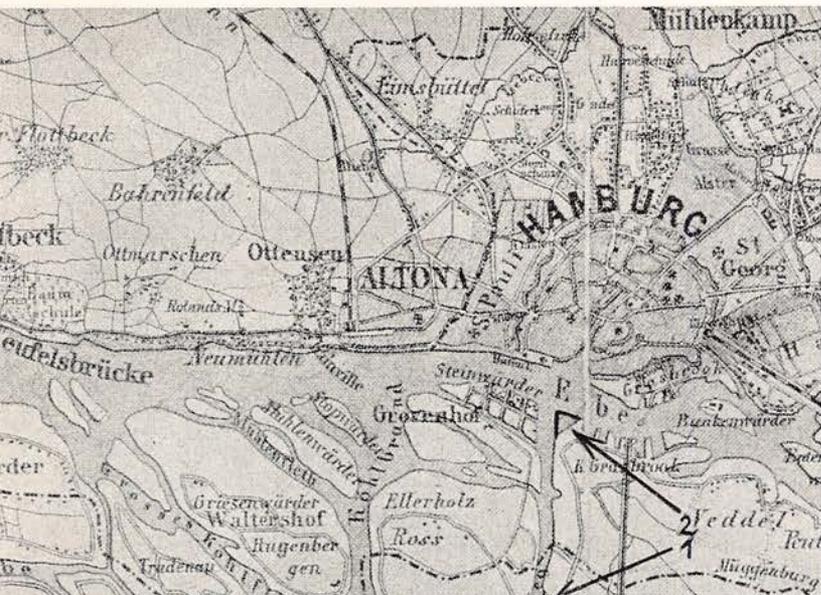


Das erste Alsterdampfbboot, die „Alina“, Baujahr 1859, am Ullenshorster Ufer. Lithographie von W. Heuer.



Links:

Alsterdampfbboot „Alster“ (II) ex „Hilda“, Baujahr 1860, am Jungfernstieg. Das Foto stellte Konsul R. Siepmann freundlicherweise zur Verfügung.



Ausschnitt aus der „Special- und Touristen-Karte der Umgebung von Hamburg“, etwa 1860 (die Pfeile: 1 alte, 2 neue Reiherrstiegwerft).

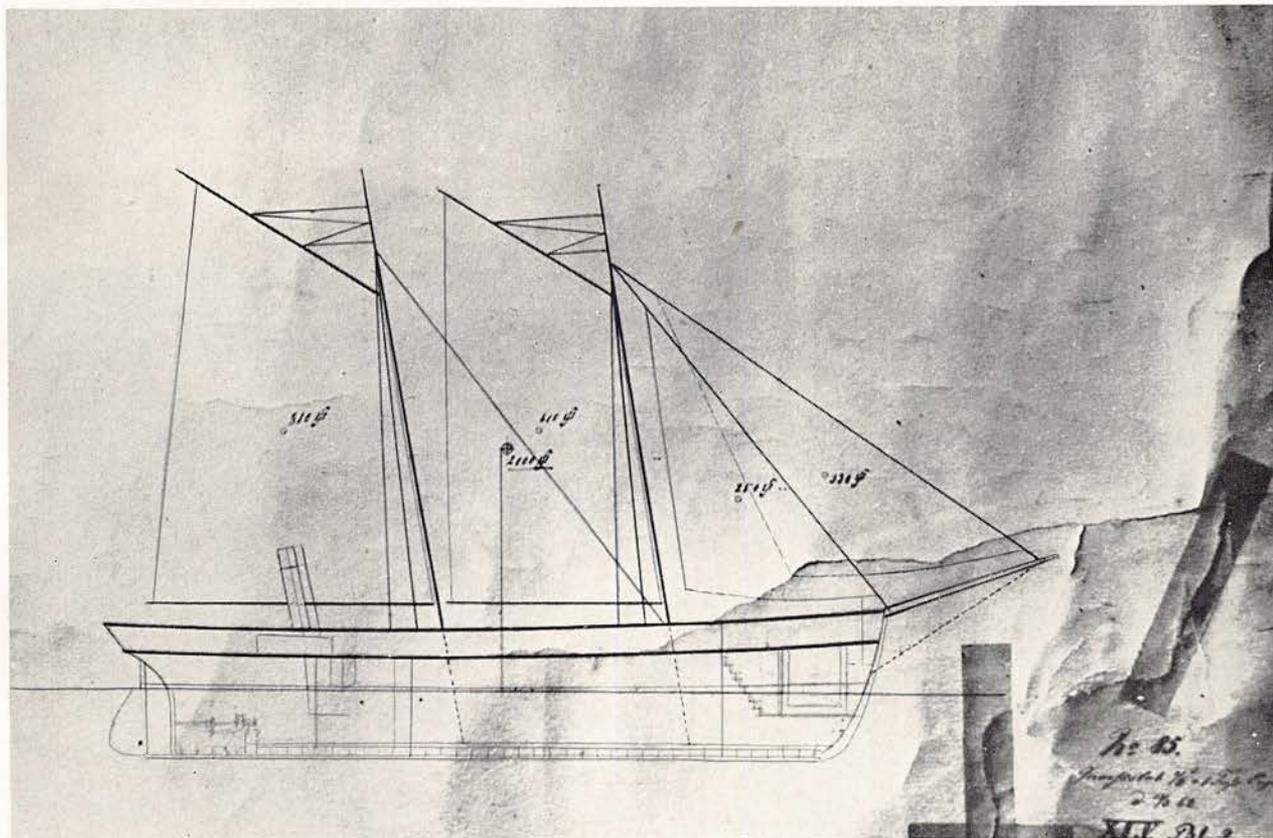
hölzerne Bark „Giljac“ mit etwa 400 Br. T. und den Schraubendampfer „Sachalin“ mit rund 600 Br.T.

Eine weitere Auftragsserie erschließt sich die Werft 1859 durch den Bau des ersten Alsterdampfers, der „Alina“. Dieses Schrauben-Dampfboot ist 12 m lang und gut 2 m breit, seine Hochdruckmaschine verfügt über 6 PSn. Schon 1860/61 werden weitere fünf Alsterdampfboote in Auftrag gegeben, diese sind etwas länger (15 m) und breiter (fast 3 m) und haben 8 PSn. Dieser Schiffstyp eignet sich auch für den Hafenvverkehr, fünf Firmen lassen sich 1860/61 solch ein Dampfboot bauen.

mistisch und betreibt die Erweiterung des Betriebes. Da wegen der ungenügenden Wassertiefe des Reiherrstiegs weitere Investitionen auf dem Wilhelmsburger Platz wenig ratsam sind, mieten die Brüder Joh. Cesar und Gustav Godeffroy und Dr. Ferdinand Beit namens ihrer Häuser am 1. November 1861 von der Hamburger Finanz-Deputation den 27 000 qm großen Platz an der Ostseite der Einmündung des Reiherrstieg in die Norderelbe zum Zwecke der „Schiffbauerei, Maschinenfabrik, Kesselschmiede, Gießerei und Dampfsägerei“.

kr

Schoner mit Hilfsmaschine „Tender“, Bau-Nr. 85, 1861 auf der Reiherrstiegwerft für Wm. O'Swald & Co gebaut.





Unsere Ausstellung in Finkenwerder

Auf dem Wege, die Beziehungen zwischen den Menschen in Finkenwerder und unserer Werft noch enger zu gestalten, sind wir wieder einen Schritt vorangekommen. Auf Einladung des Ortsamtsleiters Lindemann wird seit dem 6. November im Sitzungssaal des Ortsamtes unsere Modellschiff-Ausstellung „Schiffe unter Glas“ gezeigt. Täglich besuchen einige Schulklassen der drei Finkenwerder Schulen die Ausstellung und an den Nachmittagen, wie auch an Sonnabenden und Sonntagen kommt jedermann, der sich für die Schiffe und die Werft interessiert.



Ein Schornsteinfeger hoch droben auf dem Ortsamt — und das zur Eröffnung der Ausstellung — ist nie verkehrt.



Dr. Scholz im Gespräch mit dem Rektor i. R. Adolf Albershardt (links), in der Mitte Ortsamtsleiter Lindemann.

Bei der Eröffnung der Ausstellung am 4. November betonte Ortsamtsleiter Lindemann die enge Verbindung Finkenwerders mit der hier ansässigen Industrie und insbesondere unserer Werft, die das Gesamtbild dieser Stadt- und Flußlandschaft geprägt hat.

Dr. Scholz räumte in seinem Grußwort ein, daß das alte Bild Finkenwerders durch den Aufbau und das Wirken unserer Werft gewiß verändert worden sei. Aus der Fischerinsel ist ein Industrieort geworden. Trotzdem ist die alte Landschaft erhalten und der alte Geist lebendig geblieben, und wenn hier Modellschiffe als Werk der Freizeitgestaltung gezeigt werden, wird auch damit eine alte seemännische und Finkenwerder Tradition fortgeführt. Zugleich sind diese Schiffsmodelle Ausdruck der engen Verbundenheit mit der Berufsarbeit, die auch die Freizeitgestaltung beeinflußt.

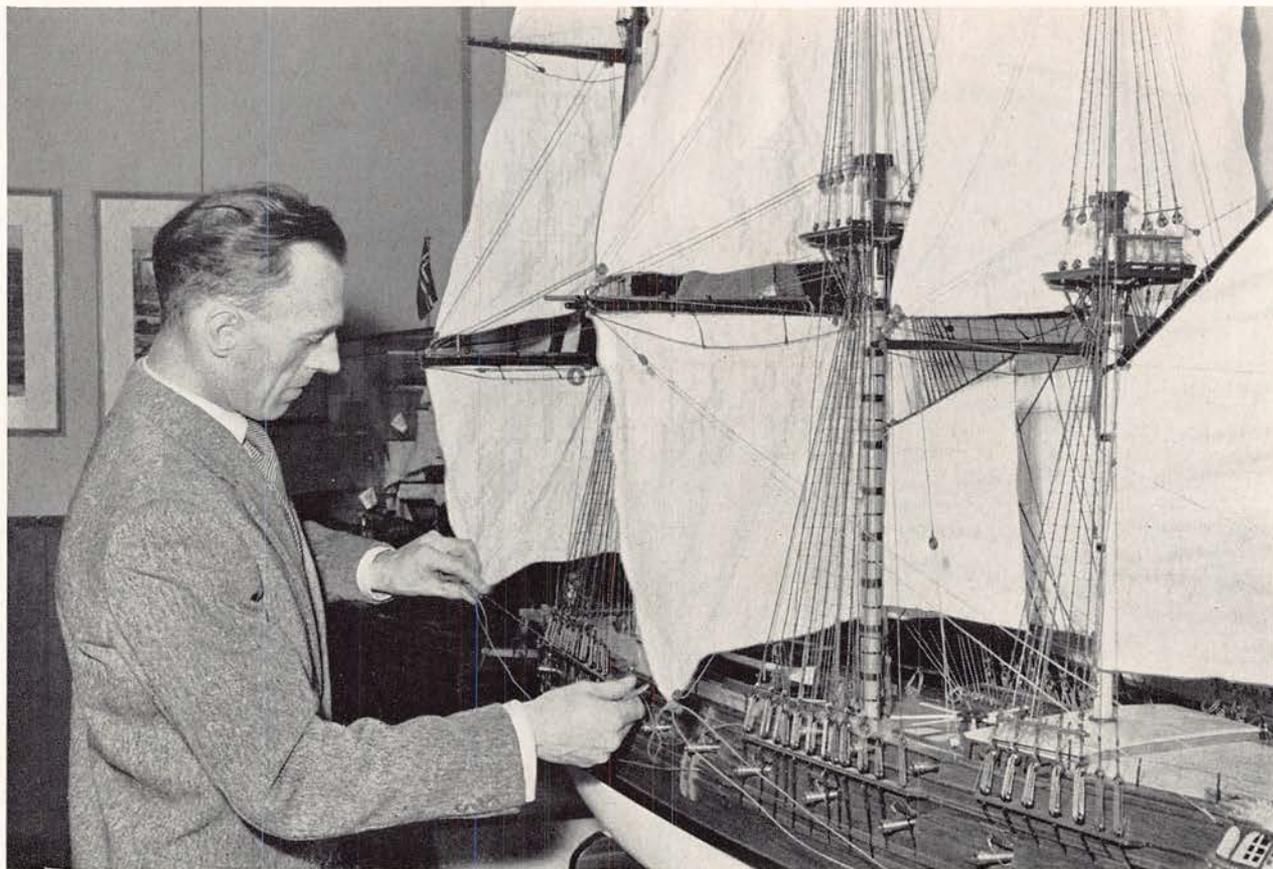
Die Ausstellung ist bis zum Sonntag, den 27. November, geöffnet.



Dir. Gräber erläutert das Werftmodell dem Verwaltungsleiter Westphal vom Ortsamt Finkenwerder (links).



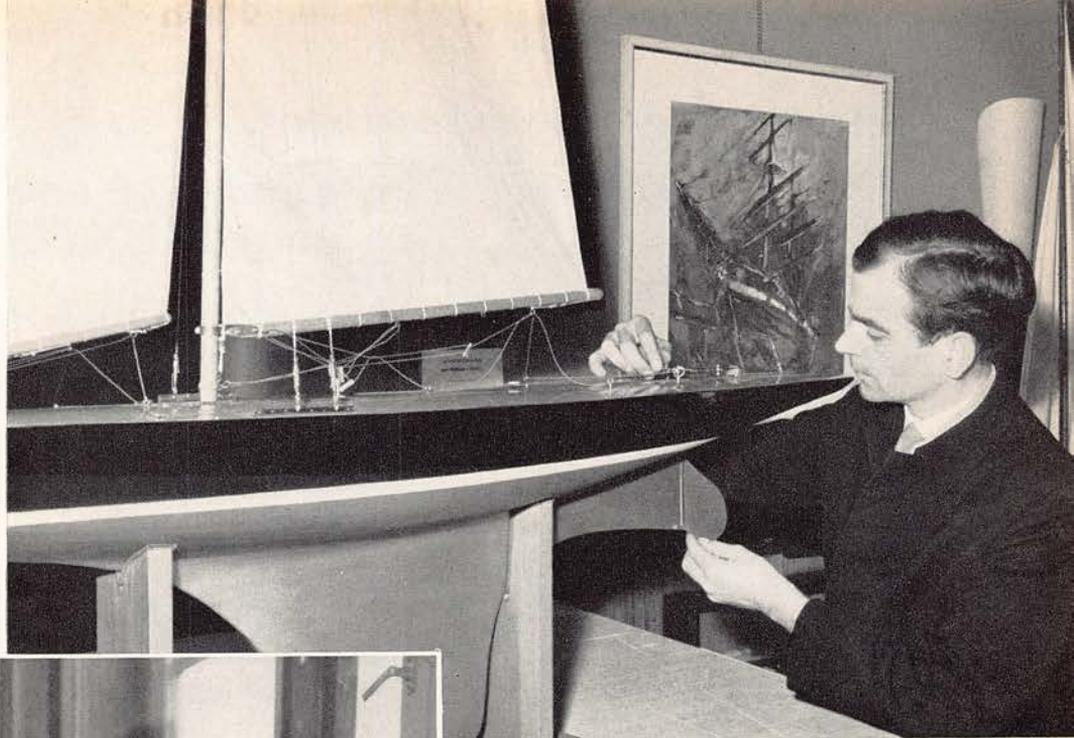
Karl Behrens erklärt den Aufbau der „Esso Hamburg“ an Hand des 1 : 200-Modells.



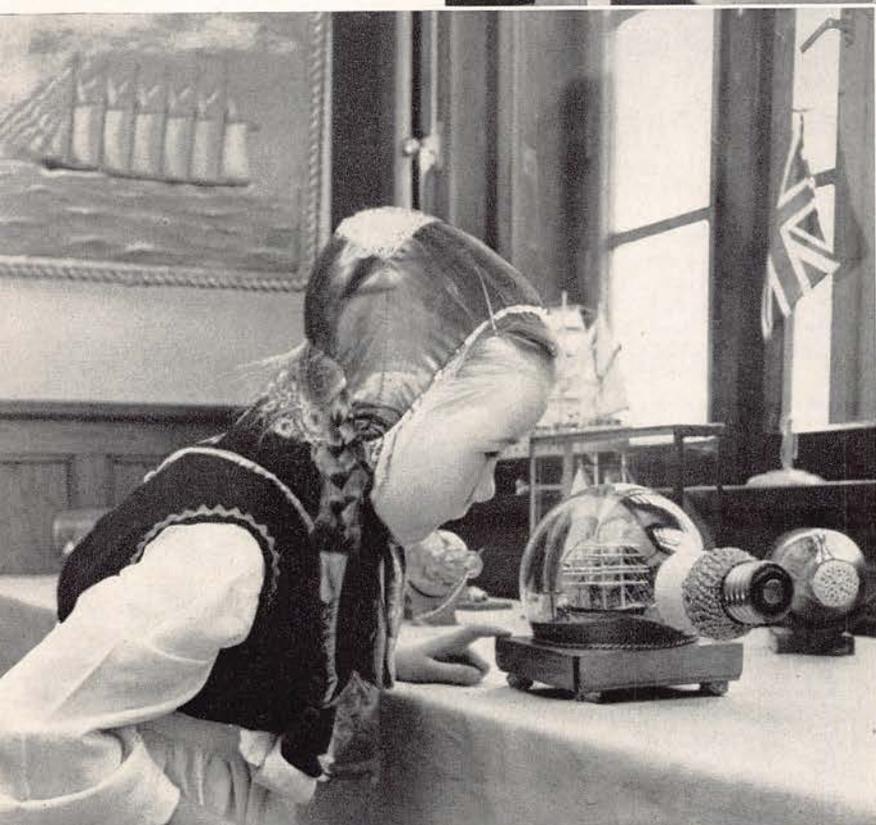
Hans Eckhoff nimmt wenige Minuten vor Eröffnung der Ausstellung noch eine kleine Korrektur an seinem Heckboot mit Fregatt-Takelung vor, das er für die neue Kirche von Helgoland gebaut hat. (Foto: Conti-Press)

Horst Schulze (links) wird nach den Einzelheiten der zehn 1:500-Schiffsmodelle befragt, die er in den letzten drei Monaten zur Bereicherung unseres Werftmodells gebaut hat. In der Mitte die Lehrlinge Joachim Galdicks und Eike Bussler, die das Werftmodell im Ortsamt aufgebaut und ausgebessert haben, rechts Hans Molsberger. (Foto: Conti-Press)





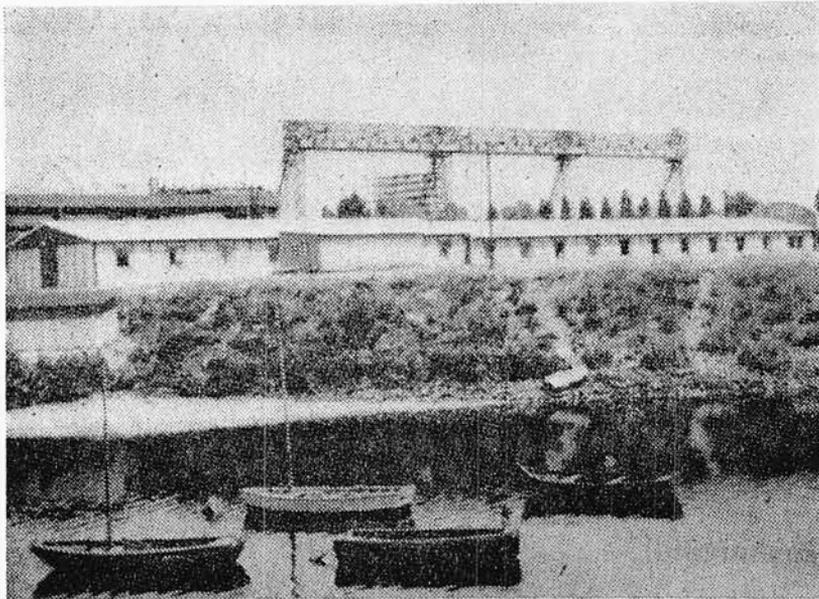
Kritisch prüft Wolfram Claviez das Ruder seiner Modellyacht, an der in den vergangenen Wochen viele Kinderhände herumgespielt haben.
(Foto: Conti-Press)



Aufmerksam studiert die Lütte das winzige Modellkunstwerk, das der alte Fahrsmann Masuhr in die Glühbirne hineingezaubert hat.
(Foto: Conti-Press)

Ganz besonders interessieren sich die Finkenwarder Deerns natürlich für die Modelle des Fischereischutzbootes, des Seenotrettungskreuzers und des kräftig gebauten Schleppers „Michel“.
(Foto: Conti-Press)





Kleines Barackendorf am Rüschkanal

dt. Finkenwerder. Am Ende des Rüschkwegs standen nach Kriegsende Baracken, die keinesfalls den Beifall der Bewohner fanden. Da faßte die Deutsche Werft den Plan, hier etwas Neues zu schaffen. Zwar waren es auch Baracken, doch sie wirken durch ihre Helle freundlich und einladend. Inzwischen ist dort eine kleine Barackenstadt entstanden, in deren Mitte die Flagge der Deutschen Werft lustig im Winde flattert. In den Baracken sind alleinstehende Betriebsangehörige der Werft untergebracht. Dieses DW-Wohnviertel, das mehr und mehr eine Entlastung des Überseeheims bedeutet, liegt hart am Rüschkanal, mit dem schönen Blick auf die Elbe, auf das rechte Ufer des Weltstroms.

(Foto: Albershardt)

Finkenwerder Inselpost

Begabter Nachwuchs im „Küselwind“

„Werftkomödianten“ eröffneten ihr Winterprogramm

dt. Finkenwerder. Als Auftakt ihres Winterprogramms brachten die „Werftkomödianten“ das Lustspiel „Küselwind“ von Magna Petersen heraus, ein Unterhaltungstück, das mit der Darstellung eines urwüchsigen Mädchens, genannt „Küsel“, steht und fällt. Diese Gestalt erinnert fast an Shaws Blumenmädchen in „Pygmalion“ und ist eine dankbare Rolle, bei der sich eine schauspielerische Begabung auswirken kann. Diese Begabung hat die Nachwuchskraft Ulla Liewald zweifellos.

Es war erstaunlich, wie sie in ihrer ersten großen Rolle mit absoluter Sicherheit und köstlicher Keckheit über die Bühne wirbelte und „küselte“, damit zunächst viel Verwirrung stiftend, um dann aber auch wieder ausgleichend — trotz eines tollen Mundwerks — zu wirken.

Neben „Küsel“ hatten es alle anderen Mitwirkenden nicht leicht, den „natürlichen“ Ton des neben ihnen wirkenden Temperaments zu erreichen. Am besten gelang es Metha Delventhal als Mudder Markward. Sie ist eine vortreffliche Charakterdarstellerin und verfügt über eine reiche Skala guter Ausdruckstöne. Metha Delventhal ist dadurch eine wertvolle Stütze der „Werftkomö-

dianten“. Ein Lob auch für Erwin Sauter, der den Fischermann und Sohn von Mudder Marquardt mit kräftigen Strichen zeichnete und damit zum Erfolg des Abends beitrug.

Die drei weiteren Personen des Spiels, Rolf Bandomir als „Bookholler“ Hans Hartwig Markward, Lisa Anders (Inge Sempf) und Heinrich Uhlendorf (Toll-Assistent Ringer) waren bemüht, sich mit besten Kräften den anderen Darstellern anzupassen. Ein Wunsch des Kritikers: Möge man niemals die Wichtigkeit einer guten Aussprache vergessen. Selbst eine mustergültige Darstellung leidet, wenn das gesprochene Wort nur in den vordersten Reihen zu verstehen ist.

Werner Dittes — man hätte ihn selbst gern auf der Bühne gesehen! — führte geschickt Regie, und es verdient Anerkennung, daß er jungen Kräften Gelegenheit gegeben hat, sich zu bewähren. Vortrefflich das Bühnenbild mit dem draußen vor Anker liegenden Fischkutter! Helmut Heitmann — der sich mit großer Liebe seiner Aufgabe widmet — hatte es geschaffen. Die Zuhörer freuten sich über den Küselwind, der über die Bühne fegte, und dankten den Werftkomödianten mit herzlichem Beifall.

De Goarn:

Kompost-Eer

In jedn Goarn, un wenn he noch so lütt is, sull n'Platz vor'n Komposthupen öber sien, denn ohne dat man Komposteer in'n Goarn bringt, ward de Goarner mit de Joahr hatt un klumpig. Stauden un Bloomen köönt trotz rieklichen Mineraldünger nich mehr richtig wassen und bleuhn. Dat is dat beste Teeken, dat in de Komposteer Dinge sind, de wi noch nich genau kennt. Een Komposthupen antoleggen is nu de beste Tied, denn de afgebleuhten Bloomenstauden ward nu een Handbreet öber de Eer afsnedden. Dat Kruut gifft een gooden Anfang. Dorto kummt noch de ganze Affall ut'n Gemüsegoarn. Bit op Kohlstrüing, de gehört nich in denn Kompost wegen Kohlhernie, de ward beeter verbrennt. Ook dat Loof von Ovstbööm gehört nich in den Kompost, weil doar de Schorf-pilz insitt un in't Freuhjoahr von dem Kompost gliks wedder no de Bööm rupklattert. Dat ward am besten gliks ünnergrov't, sonst kann allens Loof und Greunkrom op denn Kompost brocht warn. De Komposthupen sall een Meter hoch un 1½ Meter breet sien. Dorch Tosatz von'n beeten Kalkstickstoff stiegt de Temperatur in den Hupen bit op 80 Grad. Alle dree bit veer Monat ward de Komposthupen umschüffelt, so dat de buuten Schicht no binnen un dat von binnen no buuten kommt. In een Joahr is de Kompost denn good tom gebrueken. Komposteer sall man aber nie ünnergroben, sondern immer bloß boben op de Goarner streun un inhacken oder harken. So hett de Plant den besten Nutzen.

Veel Vergneugen
in Goarn
Jan Suppengreun



Einer unserer Brenner

hatte Vergnügen am Tüfteln und Basteln. Da er sich ebensowenig für seine Arbeit, das Brennschneiden interessierte, blieb es gar nicht aus, daß er einschlägige Verbesserungsvorschläge vorlegte. Die Vorschläge waren brauchbar und deshalb bekam er dafür Prämien. Und als das Gewerk einen Vorarbeiter brauchte, wurde er befördert.

Nun sagte er sich nicht „Ich hab's geschafft, ich brauch' nicht mehr“; sondern jetzt legte er erst richtig los.

Neue Verbesserungen kamen von ihm, und durch ihn angeregt und gefördert auch von seinen Mitarbeitern. Ein wahrer Prämienregen rieselte auf dieses Team. Und da wir durch all diese Verbesserungen ein tüchtiges Stück vorangekommen sind im Brennschneiden, ist es gar nicht zu verwundern, daß unser Vorstand Dr. William Scholz dem Brennervorarbeiter Hans Semmel im Rahmen der Jubilarehrung am 27. Oktober eine Nachprämie aushändigte und ihm seine besondere Anerkennung aussprach.

Ney

Die Blutspendeaktion

Die Blutspendeaktion bei der Deutschen Werft, Finkenwerder ist beendet.

Erfreulicherweise waren doch zahlreiche unserer Betriebsangehörigen von der Wichtigkeit der Spende überzeugt und haben darum auch gespendet.

Der gute Erfolg der Spendeaktion wird auch in einem Schreiben des Deutschen Roten Kreuzes an die Deutsche Werft betont, in dem es heißt: „Wir möchten Sie höflichst bitten, allen spendewilligen Personen Ihres Betriebes für ihre selbstlose Hilfs- und Opferbereitschaft zu danken, zugleich im Namen derjenigen erkrankten und verletzten Mitmenschen, welchen die Blutkonserven zugute kamen.“

Als Verkehrsteilnehmer, als Fußgänger, Rad-, Motorrad- oder Autofahrer und im Berufsleben sind wir Gefahren ausgesetzt. Trotz größter Vorsicht und Umsicht können wir in einen Verkehrs- oder Arbeitsunfall verwickelt und kann unser Leben in Gefahr gebracht werden. In vielen Fällen liegt die einzige Rettung in einer Blut-

transfusion. Sie kann aber nur vorgenommen werden, wenn Blutgruppe und Rhesusfaktor bekannt sind und die notwendigen Blutmengen bereitstehen.

Die Spender unseres Betriebes haben inzwischen ihren Unfallhilfe- und Blutspendepaß ausgehändigt bekommen, sie tun gut daran, ihn ständig bei sich zu führen. Er kann eines Tages ihr Leben oder das eines anderen Menschen retten; denn mit der im Paß genannten Blutgruppe kann sofort eine Übertragung vorgenommen werden, es entsteht keine Verzögerung durch Feststellen der Blutgruppe.

Im Bundesgebiet werden pro Krankenhausbett und Jahr 1,8 Blutkonserven benötigt.

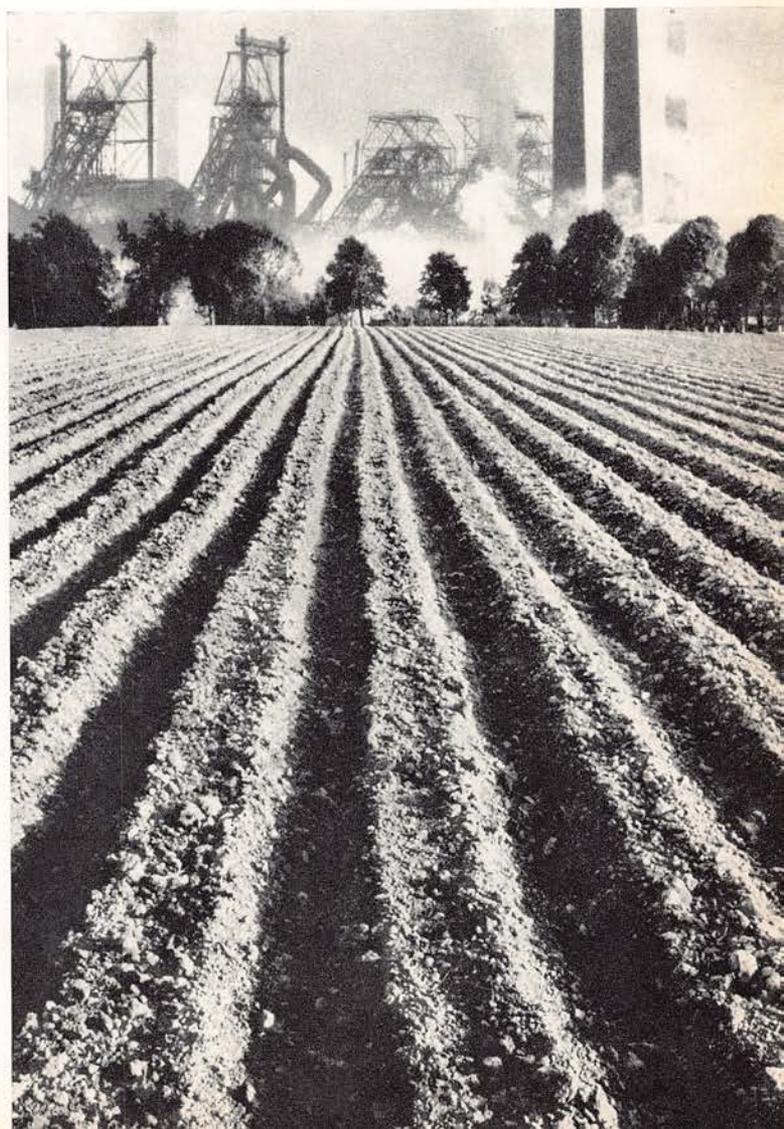
Auf 1000 Bundesbürger kommen etwa 1,2 Spender und zwar sind unter den Spendern 60 % Männer und 40 % Frauen. 40—60 % des gespendeten Blutes wird für erkrankte Frauen gebraucht und 40 % für Männer; hiervon benötigen die Chirurgie 57 %, die innere Medizin 15 %, die Geburtshilfe 15 % und die Kinderkliniken 8—13 %.

Trotz der großen Erfolge, die die moderne Medizin heute auf dem Gebiet der Operationstechnik und pharmazeutischen Heilmittelchemie aufzuweisen hat, stellt die Übertragung menschlichen Blutes in vielen Fällen das einzige Mittel dar, um gefährdetes Leben von Verletzten und Kranken zu erhalten. Blut ist Leben.

Berndt

Unser Deutschland-Bild:

Dortmund





Julius Wangel



Erna Meier



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

28. OKTOBER 1960

50 Jahre

Julius Wangel	Maschinenbauer	212
---------------	----------------	-----

40 Jahre

Erna Meier	Näherin	303
------------	---------	-----

25 Jahre

Kurt Sommerfeld	Angestellter	KER
Hermann Barckmann	Bohrer	221
William Dregemuhs	Bohrer	212
Hermann v. d. Horst	S-Zimmermann	233
Bruno Jürgensen	Kraftfahrer	337
Wilhelm Mittrach	Schiffbauer	211
Artur Neujahr	Rohrschlosser	255
Johannes Prigge	Rangierer	282
Emil Probst	Kupferschmied	225
Ernst Sadlowski	Elektriker	262
Karl Stamerjohann	Schlosser	221
Ignatz Vogel	Schlosser	221



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Schiffbauer Reinhard Kloschies mit Fr. Erna Lübbe am 30. 9. 1960

Schlosser Bernd Mussbach mit Fr. Margot Petrat am 7. 10. 1960

Anstreicher Hinrich Tobaben mit Fr. Trautlinde Pollack am 14. 10. 1960

Schlosser Heinz Hamann mit Fr. Elke Peters am 14. 10. 60

Ausrichter Wolf-Dietrich Grabowski mit Fr. Rosemarie Veithöfer am 14. 10. 1960

Maler Gernot Rohde mit Fr. Marianne Gierz am 14. 10. 60

Schlosser Uwe Gardthausen mit Fr. Inge Dohrmann am 15. 10. 1960

Kesselschmied Herbert Jahnke mit Fr. Sieglinde Spinath am 15. 10. 1960

Techn. Zeichner Albert Meyer mit Fr. Anna Thöming am 21. 10. 1960

Schlosser Hugo Wegenast mit Fr. Käthe Zeuch am 21. 10. 1960

E'Schweißer Manfred Kruse mit Fr. Hannelore Beeth am 28. 10. 1960

Archivar Uwe Sönksen mit Fr. Erika Klapper am 28. 10. 1960

E'Schweißer Horst Rumstadt mit Frau Esther Gehlhaar am 4. 11. 1960

Helfer Helmut Kunz mit Fr. Martha Nause am 4. 11. 1960

Helfer Werner Ebeling mit Fr. Waltraud Stender am 4. 11. 1960

Geburten:

S o h n

Tischler Ludwig Hofmann am 20. 6. 1960

Kranfahrer Manfred Spitzack am 2. 8. 1960

M'Schlosser Hermann Dicks am 27. 9. 1960

S'Bauer Werner Schimmelpfennig am 3. 10. 1960

M'Schlosser Rolf Walter am 3. 10. 1960

Helfer Franz Hüber am 5. 10. 1960

Vorhalter Harald Schlüter am 11. 10. 1960

M'Schlosser Rolf Behrens am 11. 10. 1960

M'Schlosser Jose de Enecotegui am 12. 10. 1960

Schiffbauer Manfred Poerschke am 14. 10. 1960

Techn. Zeichner Karl Harms am 24. 10. 1960

M'Schlosser Rolf Roidner am 29. 10. 1960

T o c h t e r :

Kantinenhilfe Helga Schneider am 15. 8. 1960

E'Schweißer Paul Günter am 2. 10. 1960

Helfer Willi Studt am 6. 10. 1960

E'Schweißer Heinz Drozella am 7. 10. 1960

Brenner Erich Streit am 12. 10. 1960

E'Schweißer Wilhelm Prigge am 19. 10. 1960

Helfer Hans Liemen am 25. 10. 1960

Anstreicher Rolf Busse am 26. 10. 1960

Für die mir zu meinem 50jährigen Jubiläum zugegangenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten danke ich der Direktion, der Betriebsleitung und den Kollegen vom Schiffbau 212 und Hausbetrieb 265 recht herzlich.
Julius Wangel

Für die mir aus Anlaß meines 40jährigen Dienstjubiläums zuteil gewordene Ehrung, die ausgesprochenen Glückwünsche und erwiesenen Aufmerksamkeiten spreche ich hiermit der Direktion, der Betriebsleitung, der Werkzeugverwaltung, der Betriebsfeuerwehr sowie allen Kolleginnen und Kollegen meinen herzlichsten Dank aus.
Erna Meier

Für die mir zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
Bruno Jürgens

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank.
Hermann Barckmann

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
Wilhelm Mittrach

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich hiermit der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen sowie den Lehrlingen meinen herzlichsten Dank.
Herm. v. d. Horst

Für die Glückwünsche und reichen Geschenke zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank.
Karl Stamerjohann

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie den Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
Ernst Sadlowski

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank.
H. Prigge

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
William Dregenus

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Kolleginnen und Kollegen meinen herzlichsten Dank.
Kurt Semmerfeld

Der Betriebsleitung und allen Kollegen sage ich für die mir anläßlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten meinen herzlichen Dank.
Ignaz Vogel

Mit dankbarem Herzen bin ich allen verbunden, die mir ihre Anteilnahme und die reichen Blumenspenden beim Heimgange meines lieben Mannes bewiesen.
Anni Bernitz und Kinder

Für die zahlreichen Beweise der herzlichen Anteilnahme und die unerwartet große Hilfe beim Heimgang meines lieben Mannes David Waschkowitz spreche ich allen meinen tiefempfundenen Dank aus.
Frau Maria Waschkowitz

Wir gedenken unserer Toten

Carl Lautenschläger
Rentner
am 16. 10. 1960



Friedrich Düssler
Rentner
am 17. 10. 1960

Ernst Holst
Rentner
am 13. 11. 1960



Einen Monat dauert es nun noch, dann haben wir Weihnachten. Auf das Weihnachtsfest freuen sich ja nicht nur die Kinder, sondern auch wir Erwachsene. Für jeden bedeutet dieses Fest mit seinem Lichterglanz Ruhe und Geborgenheit. Es ist ein innerliches Fest, auf das die meisten Menschen sich schon Wochen vorher vorbereiten, ganz gleich, welche religiöse Auffassung sie auch haben mögen.

Ich habe Euch schon im vergangenen Monat erzählt, daß auch die Wertleitung die Vorbereitung auf das Fest eingeleitet hatte. Dank der vielen fleißigen Hände, die dabei helfen, ist es sicher, daß auch in diesem Jahr alles wieder klappen wird. Wie sich wahrscheinlich schon herumgesprochen hat, gibt es auch in diesem Jahr ein Weihnachtsgeld, das neben der Arbeitsprämie gezahlt wird. Die Behauptung, die von kommunistischer Seite in einem Flugblatt aufgestellt war, daß die Wertleitung durch die Bewilligung der Arbeitsprämie das Weihnachtsgeld einsparen will, hat sich damit als Schwindel entlarvt. Die Auszahlung des Weihnachtsgeldes wird schon in den nächsten Tagen vor sich gehen.

Leider ist nicht nur Erfreuliches zu berichten. Ihr wißt, daß die Zahl der Kranken ganz erheblich angestiegen ist. Niemand hat Zweifel daran, daß grundsätzlich diejenigen, die sich krank melden, auch wirklich krank sind. Es läßt sich aber nicht verheimlichen, daß es doch immer wieder vorkommt, daß „krank“ gefeiert wird. In einem der Wohnheime in der Stadt hat uns der Heimleiter davon verständigt, daß unsere „Kranken“, die vom Arzt Bettruhe verordnet bekommen haben, sich das Leben höchst fröhlich gestaltet hätten, indem sie bei Schnaps und Bier vergnügte Feste feiern und zum Abschluß Vasen und Fensterscheiben demolierten.

Es ist doch so, daß die Krankenkasse ein Gemeinschaftswerk ist, zu dem neben dem Arbeitgeber jeder Beschäftigte seinen Beitrag leisten muß. Wer die Krankenkasse über Gebühr in Anspruch nimmt, schädigt damit seine Kameraden, weil der Beitragssatz dadurch höher liegen muß als bei normaler Inanspruchnahme.

Ihr wißt weiter, daß der Schiffbau zur Zeit erheblichen Schwierigkeiten gegenübersteht. Es ist nicht so, daß die Auftraggeber sich nur danach drängen, Neubaufträge bei uns abzuladen. Angebote, die wir herausgeben, müssen ganz scharf berechnet sein, um überhaupt eine Chance zu haben. Da ist der Ausfall jedes einzelnen von uns von Bedeutung. Es ist notwendig, daß jeder die ohnehin schon verkürzte Arbeitszeit auch wirklich ausnutzt. Es muß ja nicht sein, daß morgens erst später angefangen wird als der Zeitplan es vorsieht. Es gibt keine vernünftige Begründung dafür, daß die Pausen zu früh begonnen und zu spät beendet werden. Es ist auch nicht einzusehen, warum Verschiedene die Arbeitszeit vor dem bekannten Signal beenden. Ebenso ist nicht zu begreifen, warum schon mitunter nach der Mittagspause größere Gruppen von Belegschaftern um die Getränkeautomaten versammelt sind. Die Getränke konnten ja schließlich auch in der Pause vereinnahmt werden.

Wenn ein Betriebsangehöriger auf Grund eines Irrtums oder Fehlers irgend eines anderen Betriebsangehörigen einmal zu wenig Geld in seiner Lohntüte vorfindet, gibt es zu Recht eine Beschwerde. Umgekehrt ist es doch aber genau so. Denkt einmal daran und bedenkt, daß die DW nur dann konkurrenzfähig ist, wenn alle mitmachen. Leider haben wir schon zur Kenntnis nehmen müssen, daß eine schwedische Werft für ziemlich die

gleichen Arbeiten, die auch bei uns ausgeführt wurden, weniger Arbeitsstunden verbraucht hat als wir. Dabei läßt sich nicht leugnen, daß bei uns alles Erdenkliche zur Erleichterung der Arbeit und zur Vereinfachung getan ist. Vielleicht läßt sich noch manches verbessern. Sicher ist aber, daß alles, was oben gesagt ist, auch damit zusammenhängt. Denkt einmal darüber nach!

Laßt mich zum Schluß schnell noch sagen, daß nach dem Bundesarbeitsblatt vom September 1960 (Arbeitsschutz)

Neue Wohnungen

Jahr für Jahr hat die Deutsche Werft größere Geldbeträge für den Bau von Wohnungen für unsere Betriebsangehörigen aufgewandt. Seit dem Kriege sind so Hunderte von Wohnungen entstanden.

Trotz aller dieser erfreulichen Neubauten ist die Zahl unserer Betriebsangehörigen, denen eine Wohnung immer noch fehlt, sehr groß. Wir alle wissen, daß eine ausreichende und anständige Wohnung nun einmal zum Wohlbefinden des Menschen gehört. Wir wissen, daß auch ganz besonders unerfreuliche Wohnungsverhältnisse vorhanden sind. Da sind Ehepaare, die getrennt wohnen müssen, weil einfach gar keine erschwingliche Wohnung aufzutreiben ist. Da sind Betriebsangehörige, die die Wohnung, die sie gerade haben, räumen müssen, weil die Vermieter die Räume selbst brauchen und daher eine Räumungsklage wegen Eigenbedarfs erfolgreich durchgesetzt haben. In anderen Fällen ist die Familie größer geworden, so daß die Wohnung beim besten Willen nicht ausreicht.

Es ist leider nicht möglich, in dem gewünschten Tempo allen zu helfen. Unsere Bauvorhaben des Jahres 1960 sind zu unserem Bedauern auch nicht so schnell vorangekommen, wie wir alle gehofft hatten. Immerhin hatten wir die Freude, jetzt im November einen kleineren Neubau in der Waterloostraße fertig zu haben. Acht Wohnungen sind dort inzwischen bezogen worden. Leider haben wir noch kein ganz neues Bild des Neubaus Waterloostraße. Hierneben ist das Haus am Tage der Abnahme durch uns zu sehen.

Und nun wollen wir alle den Daumen drücken, daß der Winter nicht so sehr früh und vor allem nicht so sehr streng über uns hereinbricht, damit die Vorhaben in Lurup dadurch nicht noch mehr verzögert werden. Wir wollen doch gerne erreichen, daß die für diese Wohnungen vorgesehenen Betriebsangehörigen spätestens im März alle unter Dach und Fach sind. Lieber wäre es uns gewesen, wenn der Einzugstermin für alle noch vor Weihnachten gewesen wäre.



über 25 % der Arbeitsunfälle auf „Unachtsamkeit, Leichtsinn, Unfug“ zurückzuführen sind. Jeder Unfall bedeutet Kummer und Sorgen für den Betroffenen und vor allem für die Familien. Bedenkt doch: Leichtsinn ist nicht gleich Mut.

So, und nun Schluß für dieses Mal.

Es grüßt Euch alle herzlichst
Euer Klambautermann