

DEUTSCHE WERFT
WERKZEITUNG 7/61



Das Arbeitsprogramm der DW

Neubauten:

Auf Helgen 2 liegt S 785, 10 300-t-Schiff der „Cap-San“-Klasse für die Hamburg-Süd. Dieses Schiff wird am 12. 9. 61 vom Stapel laufen.

Auf Helgen 3 lief am 25. 7. „Cap San Lorenzo“, Bau Nr. 784, vom Stapel. Der Helgenplatz wird freigehalten für einen Groß-Umbau (neues Mittelschiff).

Auf Helgen 5 ist ein Fracht- und Fahrgast-MS. von 4000 BRT für die VAR in Bau.

Auf Helgen 7: S 783, MS, 13 500 tdw, für die Afrika Linien.

Auf Helgen 8 der 46 500-t-Tanker „Gulf Italian“, der am 8. 8. 1961 vom Stapel laufen wird.

In der Ausrüstung befinden sich die Kühlschiffe „Har Ramon“ und „Har Gilead“. Das erste soll am 12. 9., das andere am 12. 10. dem Eigner übergeben werden.

Lieferung von Sonderfabrikaten im Monat Juli 1961:

41 SIMPLEX-Steuerrohrabdichtungen,

51 Trag- und Laufflager,

16 SIMPLEX-Schublager,

41 TURBULO-Entöler.

Reparaturen vom 25. Juni bis 25. Juli 1961:

36 Schiffe mit größeren und kleineren schiffbaulichen und maschinenbaulichen Reisereparaturen wurden im Hafen überholt. 42 Schiffe, von denen 35 dockten, wurden an der Werft bearbeitet.

Von diesen insgesamt 78 Schiffen bearbeitete Finkenwerder 25 und Reiherstieg 53. Es wurden Umbauten auf Schweröl vorgenommen, größere Brand-, Boden- und Außenhautschäden beseitigt sowie umfangreiche Klasse-Arbeiten durchgeführt.

Unter anderen gaben folgende Reedereien ihre Schiffe an die DW:

Deutsche Reedereien:

„Horn-Linie“, „F. Laeisz & Co.“, „Hamburg-Amerika-Linie“, „Deutsche Afrika-Linien“, „John T. Essberger“, „Karl R. Eckelmann“, „Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei“, „Rob. M. Sloman jr.“, „Rudolf A. Oetker“, „Norddeutscher Lloyd“, „Ernst Russ“, „Jonny Wesch“, „Esso-Tankschiff-Reederei“, „Schlüsselreederei O.H.G.“, „Bugsier-Reederei- u. Bergungs-AG.“, „Aug. Bolten, Wm. Miller's Nachfolger“.

Englische Reedereien:

„Ben-Line-Steamers Ltd.“, „Court-Line Ltd.“, „Shell-Tankers Ltd.“, „Buries Markes Ltd.“, „Louis Dreyfus & Co.“, „Union-Castle-Mail Steamship Co.“, „General-Steam-Navigation Co. Ltd.“.

Norwegische Reedereien:

„Odd Godager & Co.“, „Olsen & Ugelstad“, „Wilh. Wilhelmsen“, „P. Meyer“, „Den Norske Syd-Amerikalinje“, „Ingvar Hvistendahl Skibs A/S Skytteren“, „A/S Andersen & Co's EFTF“, „Halfdan Ditlev-Simonsen & Co.“, „Den Norske Amerika-Linje“.

Argentinische Reederei:

„Flota Argentina de Navegación de Ultramar“.

Schwedische Reederei:

„A/B Fredrika Rederi“.

Holländische Reederei:

„Van Nievelt Goudriaan & Co's Stoomvaart Maatschappij“.

Isländische Reederei:

„H/F Eimskipafélag Islands“.

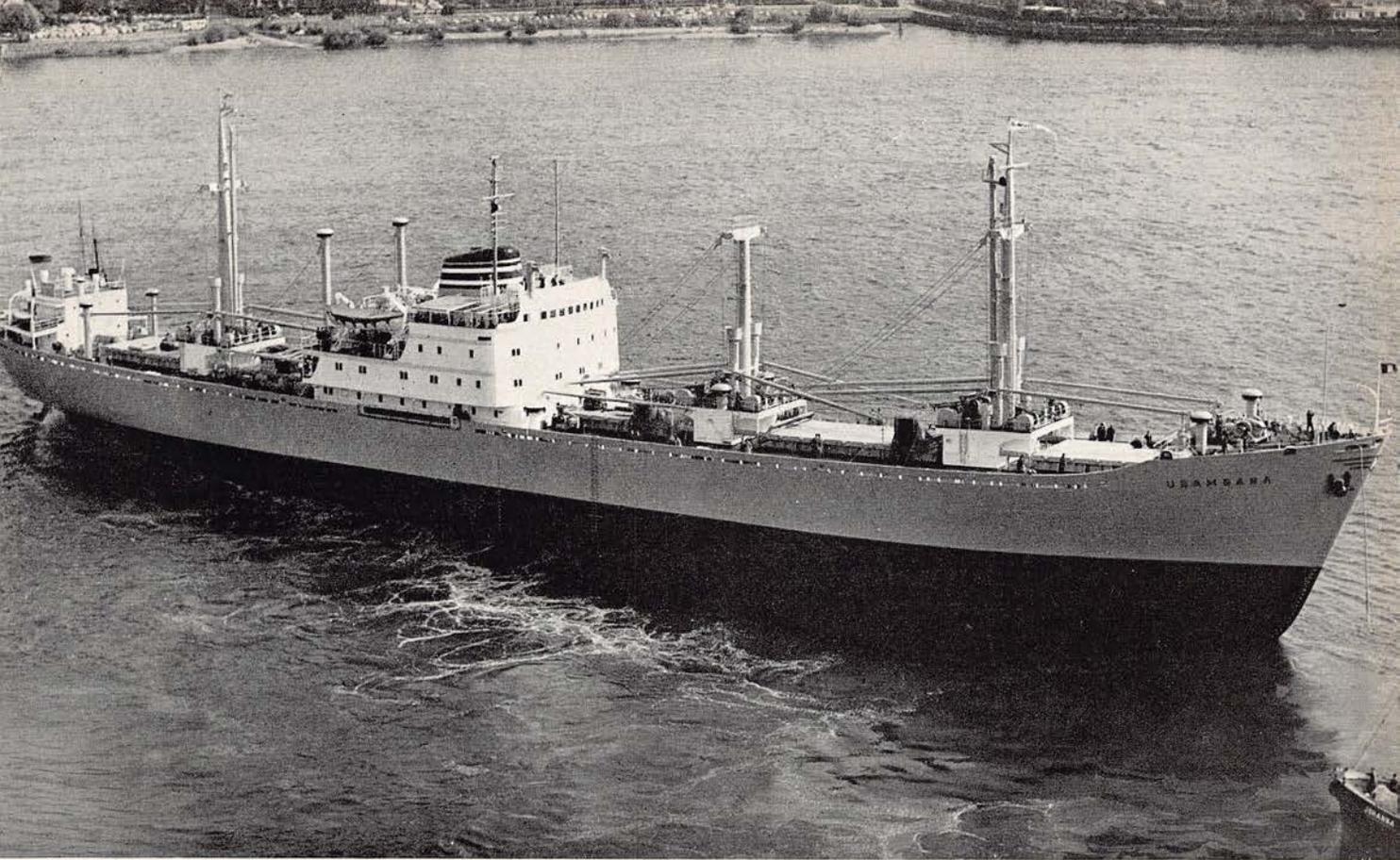
Israelitische Reederei:

„Cargo Ships Shalvat-Yam Ltd.“.

Dänische Reederei:

„A/S Dampskibsselskabet Dannebrog, C. K. Hansen“.

In der vorerwähnten Zeit waren beide Betriebe — Finkenwerder und Reiherstieg — voll ausgelastet. Zur Zeit können wieder Dockungen gebucht und normale Reisereparaturen durchgeführt werden. Größere Arbeiten bedürfen jeweils Absprachen mit unserer Reparatur-Abteilung.



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

21. Jahrgang · Nr. 7 · 31. Juli 1961

Jahres-Hauptversammlung der Deutsche Werft Aktiengesellschaft, Hamburg

Dr. Wm. Scholz dem Aufsichtsrat zugewählt, gleichzeitig in den Vorstand delegiert

Am 10. Juli 1961 fand die Hauptversammlung der DW statt zur Entgegennahme und Genehmigung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr 1960 durch die Aktionäre.

Nach dem vom Vorstand vorgelegten Bericht kann das Jahresergebnis der DW als durchaus befriedigend bezeichnet werden.

Zur Ablieferung gelangten 14 Neubauten mit 282 809 tdw, darunter

- 3 Turbinentanker von je 36 700 t Tragfähigkeit
- 9 Motorfrachtschiffe von 12 000 bis 24 000 t dw
- 2 Motor-Kühlschiffe von je 250 000 cbf Rauminhalt.

Vom Stapel liefen im gleichen Zeitraum:

14 Neubauten mit insgesamt 282 100 t Tragfähigkeit.

An den zur Ablieferung gekommenen Schiffen war das Ausland mit 63% beteiligt; der Auftragsbestand an Schiffsneubauten für das Ausland ist inzwischen auf 85% gestiegen. Der Durchschnittsbestand unserer Belegschaft betrug im abgelaufenen Jahr 1960 8537 Mann gegenüber 9207 im Vorjahr.

Die wesentlichsten Veränderungen in den Bilanzen der beiden letzten Geschäftsjahre 1959 und 1960 ergeben sich aus der nachstehenden Gegenüberstellung:

Rechnungsabschluß auf den 31. Dezember

Vermögen	1959	1960
I. Anlagevermögen:		
Grundstücke und Gebäude	13.501.001	13.682.001
Hellinge	3.746.000	3.414.000
Allg. Betriebsanlagen und Maschinen	14.721.000	12.628.000
Docks	25.192.000	23.781.000
Fahrzeuge, Werkzeuge, Inventar	1.247.000	1.775.000
Anlagevermögen zusammen	<u>58.702.828</u>	<u>55.504.926</u>
II. Umlaufvermögen:		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	6.886.326	9.359.707
Im Bau befindliche Schiffe	97.014.286	78.192.014
Wertpapiere	14.716.559	13.805.520
Zinslose Darlehen § 7 c und 7 d	5.467.722	5.209.552
Geleistete Anzahlungen	17.975.346	9.994.759
Forderungen auf Grund von Lieferungen und Leistungen	22.637.544	72.040.771
Wechsel	5.602.115	2.625.231
Kassenbestand und Bankguthaben	88.540.891	43.201.820
Umlaufvermögen zusammen	<u>260.782.038</u>	<u>235.940.662</u>
Verbindlichkeiten		
Grundkapital	12.000.000	16.000.000
Rücklagen	26.177.233	25.036.000
Rückstellungen für ungewisse Schulden	57.127.288	72.426.477
a) Verbindlichkeiten gegenüber Versorgungseinrichtungen ..	8.263.488	9.404.155
b) Anzahlungen für im Bau befindliche Schiffe	157.629.953	102.270.419
c) sonstige Verbindlichkeiten	16.167.812	17.387.085
d) Investitions-Kredite	19.126.850	17.692.090
e) Ausfuhr-Finanzierungskredite	6.000.000	15.300.000
Verbindlichkeiten a) bis e) zusammen	<u>207.188.105</u>	<u>162.053.749</u>
Die Gewinn- und Verlustrechnung auf den 31. 12. 1960 ist auf Grund des Gesetzes über die Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln und über die Gewinn- und Verlustrechnung vom 23. Dezember 1959 erstmalig aufgestellt und daher mit den Aufstellungen früherer Jahre nicht zu vergleichen.		
Die Entwicklung des Jahresreingewinns aus den Umsatzerlösen ergibt sich aus der folgenden Aufstellung:		
Umsatzerlöse und Minderung des Bestandes an im Bau befindlichen Schiffen usw.		294.247.179
Andere aktivierte Eigenleistungen		847.399
Gesamtleistung		295.094.578
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		198.093.127
Rohertrag		97.001.452
Erträge aus Beteiligungen, Zinsen, sowie Erträge aus Abgängen des Anlagevermögens, Auflösung von Wertberichtigungen, Rückstellungen und sonstige Erträge		8.261.252
		<u>105.262.704</u>
Löhne und Gehälter	63.028.886	
Soziale Abgaben und soziale Aufwendungen	12.110.775	
Abschreibungen	7.798.879	
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	2.765.166	
Steuern	13.359.604	
Lastenausgleich und sonstige Aufwendungen	1.019.508	
		<u>100.082.818</u>
Jahresüberschuß		5.179.886
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		59.660
		<u>5.239.546</u>
Gesetzliche Rücklage	400.000	
i. d. Freie Rücklage	2.458.766	
		<u>2.858.766</u>
Jahresreingewinn		2.380.780



DIE DEUTSCHE WERFT 1961

Aufnahme Hamburger Aero Lloyd, Freigabe Nr. 211 481

Nach dem verbleibenden Reingewinn von DM 2 380 780,— wurde vom Vorstand wie im vergangenen Jahr die Verteilung einer Dividende von 14% vorgeschlagen, der der Aufsichtsrat und die Hauptversammlung zustimmten.

In der gleichen Versammlung erfolgte die Neuwahl des Aufsichtsrates in der bisherigen Besetzung mit Ausnahme des auf seinen Wunsch ausscheidenden Herrn Werner Dietrich Ahlers, Mühlheim/Ruhr, an dessen Stelle Dr. William Scholz, Hamburg, gewählt wurde. Da eine

gleichzeitige Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat und Vorstand einer Gesellschaft nach dem Gesetz nicht zulässig ist, wurde nach erfolgter Wahl von Herrn Dr. Scholz beschlossen, ihn als Delegierten in den Vorstand mit gleichen Befugnissen wie bisher zu entsenden.

Im kommenden Jahr wird eine Neubildung des Vorstandes erfolgen, dem Herr Dr. Scholz als Beauftragter des Aufsichtsrats in vertraglicher Bindung zur Seite stehen wird, um seine Erfahrungen und Kenntnisse, die er seit

Gründung der Werft im Jahre 1918 als Vorstand der DW sammeln konnte, unserem Unternehmen auch weiterhin zur Verfügung zu stellen.

In der Hauptversammlung gab Dr. Scholz einen Überblick über die Geschäftslage der Werft. Er wies im einzelnen auf die Auswirkungen hin, die sich für den Schiffbau durch die am 4. März 1961 erfolgte 5%ige Aufwertung der DMark ergeben haben, und vor allem auf den besonders in Kreisen der ausländischen Auftraggeber eingetretenen Vertrauensschwund im Hinblick auf die deutsche Währung.

Es wurde ausgeführt und im einzelnen belegt, daß die DM im Augenblick von ausländischen Auftraggebern als Vertragswährung rundweg abgelehnt wird, da den Zusicherungen der Bundesregierung, daß eine zweite Aufwertung der DM nicht erfolgen wird, kein Glauben geschenkt wird.

So ist es der DW seit der DMarkaufwertung nicht möglich gewesen, neue Aufträge in DM abzuschließen, da die ausländischen Auftraggeber nur US-Dollar oder £-Sterling als Währungseinheit beim Abschluß von Neubauverträgen anzunehmen bereit sind. Da sich bei Annahme dieser Forderung wegen der geringen Stabilität dieser Währungen bei langfristigen Neubauverträgen für die Werft unabsehbare Risiken ergeben würden, entfällt im Augenblick praktisch für jede deutsche Schiffswerft der Abschluß von Neubauverträgen in einer dieser Währungen.

Soweit es der DW in den letzten Wochen möglich war, Verträge mit ausländischen Auftraggebern abzuschließen, umfassen diese ausschließlich größere Umbauarbeiten wie Einbau neuer Mittelschiffe oder das sogenannte jumboizing der aus den letzten Kriegsjahren noch zur Verfügung stehenden Kriegsfrachter, die nach Verlängerung und zum Teil gleichzeitiger Verbreiterung des Mittelschiffs als Massengutschiffe in der Weltschifffahrt wieder eingesetzt werden.

Da es sich bei allen diesen Arbeiten um kurzfristige Lieferzeiten von 8 bis höchstens 12 Monaten handelt, können diese Aufträge trotz der unstabilen Währungen zu festem Preis in £-Sterling und US-\$ abgeschlossen werden.

Mit Nachdruck wandte sich Dr. Scholz gegen die immer mehr um sich greifende Vorstellung, daß die Werften Finanzierungsinstitute seien und ihren Auftraggebern auf 70—80 % der Bausumme der einzelnen Neubauten Kredite — für 5, 8, sogar 10 Jahre und mehr — zu niedrigen Zinssätzen einräumen müßten.

Diese von Japan vor einigen Jahren einsetzenden Anerbieten langfristiger Zahlungsziele haben inzwischen auf andere Länder wie Italien, Frankreich und neuerdings auch Großbritannien übergreifen und bedeuten für die deutschen Werften, denen bisher ähnliche Zahlungsmöglichkeiten nicht zur Verfügung stehen, eine schwere Belastung.

Die maßgebenden deutschen Ministerialstellen werden sich sehr ernsthaft mit der Frage beschäftigen müssen, welche Hilfestellung den deutschen Werften, und zwar baldmöglichst, gewährt werden kann in bezug auf langfristige Kredite zu niedrigem Zinssatz, wie sie das Ausland seiner Schiffbauindustrie in zunehmendem Maße bewilligt.

Vor einigen Tagen zerschlugen sich Verhandlungen der DW für einen 53000-t-Tanker-Neubau mit einem großen nordischen Auftraggeber, der langjähriger Kunde der DW ist, weil eine britische Werft eine 10jährige Kreditgewährung zu niedrigem Zinssatz und £-Sterling-Währung anzubieten in der Lage war, dem die DW wegen der Unmöglichkeit langjähriger Kurssicherung nichts Gleichwertiges entgegenzustellen vermochte.

Ähnliche Verhandlungen laufen im Augenblick für den Bau von Supertankern mit Übersee, bei denen auch wieder der Abschluß in fremder Währung und die Höhe des Zinssatzes ausschlaggebend für den Vertragsabschluß sein werden, da die DMark als Währungseinheit und die offiziellen deutschen Bankzinssätze von 6 bis 6½ % für den ausländischen Auftraggeber nicht in Frage kommen.

Die Bemühungen der DW richten sich daher im Augenblick darauf, Bund und Länder davon zu überzeugen, daß die im März des Jahres vorgenommene DM-Aufwertung verlangt, daß den deutschen Werften in ihrem ungewöhnlich scharfen Wettbewerb mit dem Ausland wenigstens in

der Gewährung langfristiger Kredite und der für deren Aufnahme notwendigen Bürgschaften Hilfestellung gegeben wird und die für diese Kredite einzuräumenden Zinssätze das heute übliche internationale Maß von 4 bis 4½ % nicht überschreiten.

Abschließend gab Dr. Scholz eine Übersicht über den im letzten Jahr stark erweiterten Absatz der von der DW in den letzten Jahren entwickelten schiffbaulichen Sonderfabrikate, von denen die in Zusammenarbeit mit der schottischen Gruppe Wm. Denny & Bros. Ltd. — Brown Bros. & Co. Ltd., sowie der AEG-DW entwickelten Schiffsstabilisatoren und die auf mehr als 1700 Schiffen, darunter dem in den Nachkriegsjahren gebauten größten britischen Fahrgastschiff T.E. „Canberra“ eingebauten Wellenabdichtungen (stern tube sealings) besonders erwähnt wurden.

Im Namen der in der Hauptversammlung anwesenden Aktionäre sprach Herr Dir. Rinn (Dresdner Bank, Hamburg) dem Vorstand den Dank für das wiederum trotz aller Schwierigkeiten auf dem internationalen Schiffbauarkt vorgelegte günstige Jahresergebnis aus. Der Aufsichtsratsvorsitzende, Herr Dr. H. Reusch, dehnte diesen Dank auf die ganze Belegschaft der Deutschen Werft aus, die sich wieder mit ihrem ganzen Können für die Durchführung des vorliegenden Arbeitsprogramms eingesetzt habe.

Die letzten Wochen



Am 28. Juni 1961 wurde das Motorschiff „USAMBARA“ seinem Eigner, der Reederei „Deutsche Afrika Linien“, übergeben. Das Schiff hat eine Tragfähigkeit von 10 380 t als Volldecker und 8400 t als Schutzdecker. Es verfügt über 6 Ladebäume mit je 10 t Tragkraft, zehn 5-t-Bäume und je einen Schwergutbaum von 40 und 25 t Tragkraft. Fahrgasteinrichtungen sind für 12 Passagiere an Bord.

Unser jüngster Neubau lief am 25. Juli vom Stapel: Ein 10 300-t-Motorschiff für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft Eggert & Amsinck, Hamburg. Fräulein Renate Oetker taufte das Schiff auf den Namen „CAP SAN LORENZO“. Über diesen Schiffstyp ist in der Tagespresse schon viel berichtet worden. Die Schiffe zeichnen sich durch neuartige Linienführung und hohe Geschwindigkeit aus (20 Knoten). Die Arbeiten an diesem Typ sind eine Gemeinschaftsarbeit der beiden Howaldts-

werke Kiel und Hamburg sowie der Deutsche Werft. Im wesentlichen teilten sich die vorbereitenden Arbeiten in folgender Weise auf: Howaldt Hamburg arbeitete den Entwurf aus, die Deutsche Werft zeichnete für die Stahlkonstruktion und Howaldt Kiel für die Ausrüstung verantwortlich. Jede dieser Werften baut zwei dieser Schiffe. Das zweite DW-Schiff wird am 12. September vom Stapel laufen. Es hat die Bau-Nr. 785. Wir sehen den Stapellauf vom 25. 7. heute einmal aus einer anderen Perspektive. Der Hamburger Aero Lloyd schoß das Ereignis aus der Luft und stellte der Werkzeitung Deutsche Werft die Bilder zur Verfügung.

Die Arbeiten auf der „BOTILLA RUSS“ schreiten gut voran (siehe „kleine chronik“). Immer und überall lauert Feuergefahr — oft weiß man nicht, wie so ein Brand überhaupt entstehen konnte. Auch auf der DW fing ein Materialstapel vor kurzem plötzlich Feuer. Aber unsere DW-Feuerwehr war in Sekundenschnelle zur Stelle und verhinderte somit, daß ein nennenswerter Schaden entstand.



Luftaufnahmen :

Hamburger Aero Lloyd

Freigabenummern

212 456, 212 457



„Unsere Feuerwehr war in Sekundenschnelle zur Stelle ...“

Aufn. H. Kindler

kleine chronik der weltseifahrt...

An der Ostafrikanischen Küste, kurz vor Beira, einem Hafen der portugiesischen Kolonie Mozambique, ereignete sich am 9. oder 10. Juli ein Schiffsunglück, das 259 Opfer forderte. Das mit Passagieren und Soldaten besetzte, mit Treibstoff und Munition beladene 2037 BRT große Fahrgastschiff „**SAVE**“ brannte nach schweren Explosionen völlig aus. Die Pressemeldungen über den Hergang sind ungenau. Die einen Zeitungen schreiben von einer Strandung mit dadurch ausgelösten Explosionen, die anderen von Explosionen mit darauffolgender Strandung. Sicher ist, daß die Katastrophe bei der gefährlichen Ladung nach der ersten Explosion nicht mehr aufzuhalten war und daß ein Sturm die Rettungsmaßnahmen erschwerte, die sofort durch portugiesische Militärflugzeuge eingeleitet wurden. Die Verluste an Menschenleben sind bei derartigen Schiffsunglücken auf kleinen Schiffen meist viel höher als bei großen, weil eine Katastrophe meist sofort das ganze Schiff erfaßt. Wir erinnern uns noch des Unterganges des indischen Küstendampfers „**RAMDAS**“ vor genau 14 Jahren, bei dem 690 Menschen ums Leben kamen.

*

Einen weiteren Schiffsbrand gab es zu melden, der aber nur Sachschaden anrichtete. Am 12. Juli brach früh morgens im Raum I der „**BOTILLA RUSS**“ (962 BRT) ein

Feuer aus, dem die Feuerwehr mit elf Rohren zu Leibe ging. Sie spritzte derartige Wassermengen in den Raum, daß die Schlagseite des Schiffes bedenklich zu werden begann. Wertvolle Ladung für Finnland wurde ein Raub der Flammen. Kaum zu glauben, daß das einzige wirklich Feuergefährliche an Bord, eine Decksladung mit Nitrolacken in Kisten, völlig unversehrt blieb. Die „**BOTILLA RUSS**“ liegt jetzt bei uns im Dock 6 zur Reparatur.

*

Kleine Schiffs-kollisionen ereignen sich eigentlich täglich. Man kann sie gar nicht alle aufzählen. Aber selten hört man, daß **Trunkenheit am Ruder** einen Kapitän das Patent kostet. Tatsächlich gab es diesen Fall unlängst, als das Hamburger Kümo „**ANITA HAUSSCHILDT**“ mit dem amerikanischen Dampfer „**THOMPSON LYKES**“ zusammenstieß und sank. Eine harte Maßnahme des Seemannes, aber hoffentlich eine wirkungsvolle.

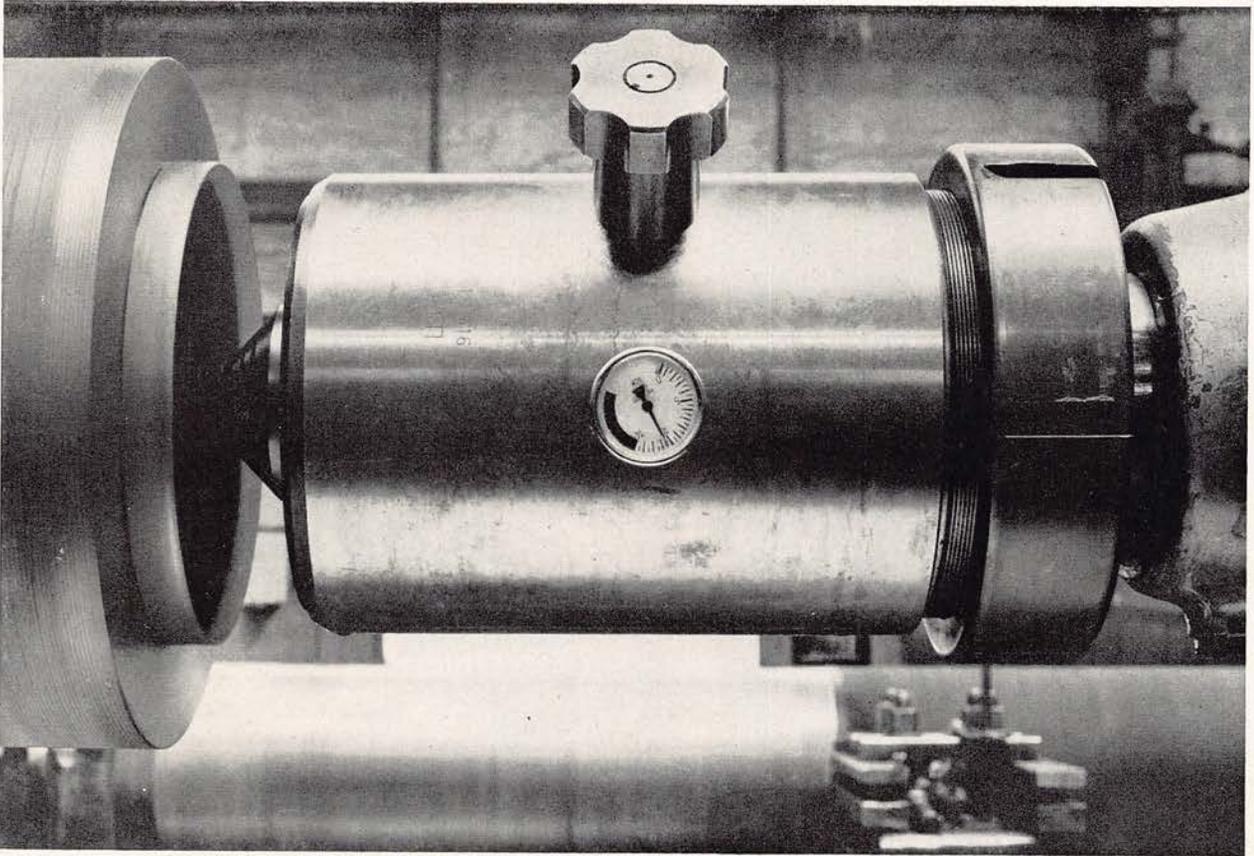
*

Das bisher größte in der Bundesrepublik im Bau befindliche Schiff lief bei der AG. „Weser“ in Bremen vom Stapel. Es handelt sich um den 78 000-tdw-Tanker „**ESSO PEMBROKESHIRE**“ für die Esso (London). Das Schiff ist 260 m lang, 34,3 m breit und hat einen Tiefgang von 14,3 m. Der Tanker wird mit einer 26 500-PS-Turbinenanlage 17,5 Kn laufen.

*

Eine noch vor kurzem für Utopie gehaltene Erfindung rückt der Realisierung näher: das **Hovercraftboot**. Erprobungen mit dem britischen Originalmodell „**SRN-1**“ versprechen eine Geschwindigkeit von 65 Knoten. Daß Schwebelboote in unserem Düsen- und Raketenzeitalter technisch möglich sind, verwundert uns nicht mehr. Ob solche Fahrzeuge jemals soviel Tragfähigkeit haben werden, daß sie praktischen Nutzen bringen, bleibt abzuwarten. Nur in der Tragfähigkeit ist nämlich die Schifffahrt dem Luftverkehr noch wirklich überlegen. Das Zwittergebilde Luft-Boot wird wahrscheinlich für Kurzstreckenpassagierverkehr (Binnengewässer, Kanal usw.) einmal ganz brauchbar sein. Für die Frachtfahrt kann es das Verdrängungsschiff nie ersetzen. Da liegt die Zukunft ausschließlich in neuartigen Antriebsmitteln. Immerhin ist das Thema interessant genug, gelegentlich einmal ausführlicher darüber zu berichten.





Ausstellung neuzeitlicher und rationeller Werkzeuge

In der Zeit vom 7. bis 16. Juni fand im Unterrichtsraum der Werkzeugmacherei — wie schon in früheren Jahren — eine „Werkzeugausstellung“ statt. Herr Direktor Gräber eröffnete die Ausstellung im Kreise der interessierten Betriebsingenieure.

Ausgestellt waren Werkzeuge, die in den letzten Jahren neu beschafft worden waren. Viele Belegschafter wissen nicht, daß unserem Betrieb heute Werkzeuge zur Verfügung stehen, die den hochentwickelten und rationellen Fertigungsmethoden angepaßt sind. Sie mühen sich oftmals noch mit veralteten Werkzeugen ab. Diese neuen und modernen Werkzeuge den Betriebsangehörigen in Erinnerung zu bringen, ihre Handhabung und die vielseitige Einsatzmöglichkeit in unserem Betrieb vorzuführen, das war der Zweck dieser Ausstellung. Außerdem gab sie dem interessierten Besucher viele Anregungen, die bei sorgfältiger Verwertung ihm in seinem Beruf von Nutzen sein können, ihm die Arbeit erleichtern und rationell gestalten.

Die Ausstellungsstücke waren aus der Vielzahl der neuen Werkzeuge für alle einschlägigen Berufsgruppen ausgewählt worden, da eine Ausstellung aller Werkzeuge aus Raum- und Zeitgründen begreiflicherweise nicht durchgeführt werden kann.

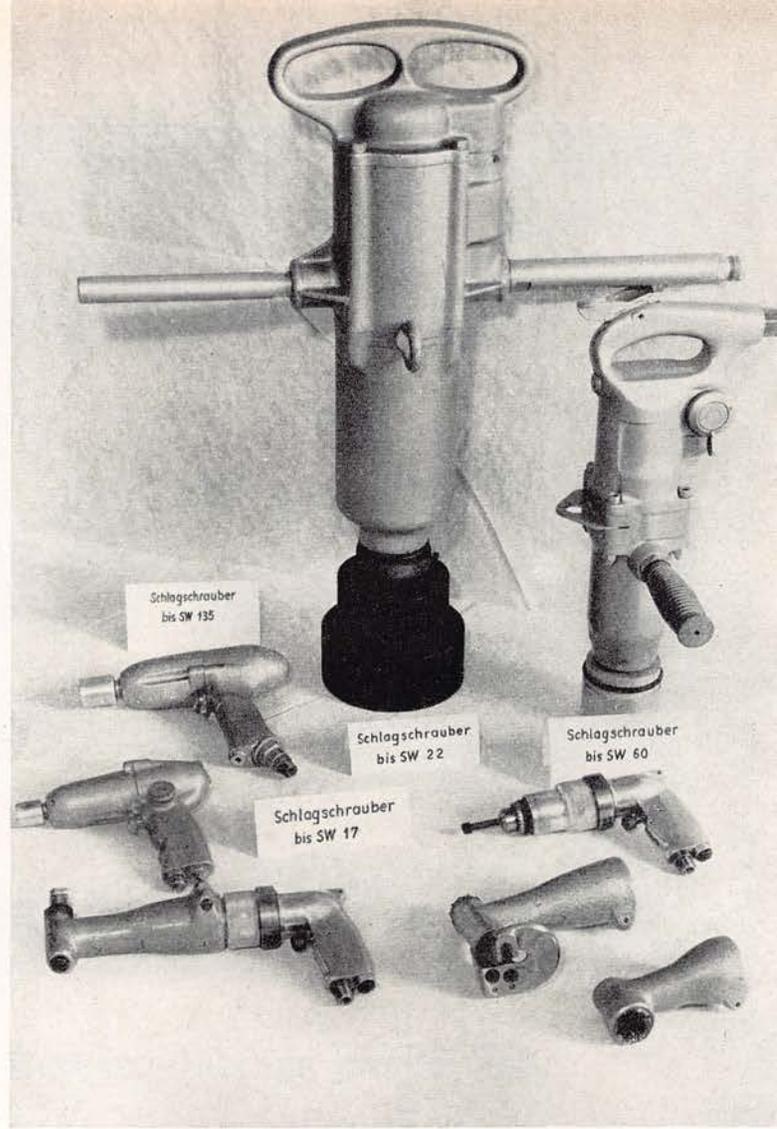
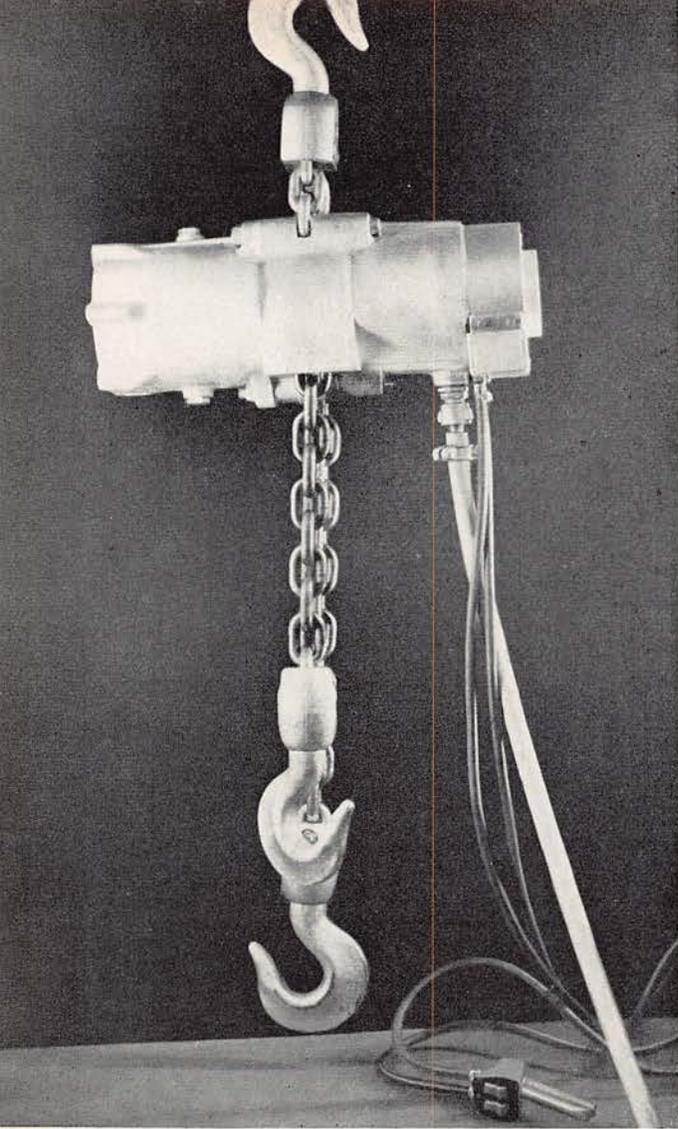
Dafür konnten für viele ausgestellten Werkzeuge eingehende Arbeitsbeispiele praktisch vorgeführt werden, die von den Besuchern sehr interessiert aufgenommen wurden.

Besondere Beachtung fand eine mitlaufende Drehmaschinenspitze mit einer Tragfähigkeit von 15 t, was einem Werkstück-Gewicht von etwa 30 t entspricht. Von diesen Drehmaschinenspitzen sind zwei Stück auf großen Wellendrehbänken in unserem Zweigbetrieb Reiherstieg eingesetzt. Werkzeuge solcher Dimensionen sind heute auch im Schiffbau unerlässlich, da die Montageteile immer

größer und schwerer werden. In diesem Zusammenhange sei gleich der ebenfalls gezeigte 10-t-Druckluftzug erwähnt, der für das Heben schwerer Schiffbauteile vorteilhaft und rationell bei uns eingesetzt wird. Was früher 2—3 Männer mit dem alten 10-t-Flaschenzug gewöhnlich noch unter großem Kraft- und Zeitaufwand schafften, das bewältigt heute mit diesem 10-t-Druckluftzug ein Mann mittels eines leichten Fingerdruckes. Druckluftzüge mit einer Traglast von 0,5—10 t sind derzeit bei der Werkzeugverwaltung erhältlich.

Von den hydraulischen Hebewerkzeugen sind solche neuester Ausführung in unserem Betrieb eingesetzt. Auch diese Werkzeuge sind im modernen Schiffbau unbedingt erforderlich. So auch das ausgestellte „Hydraulische Zug- und Druckgerät“ mit einer Zug- bzw. Druckkraft von 25 t, auf das unsere Schiffbauer heute kaum verzichten können. Besonderes Interesse fanden auch die Preßluft-Schlagschrauber für Schlüsselweiten bis etwa 150 mm sechskant. Vom rationellen Gesichtspunkt aus gesehen, gewinnen diese Schlagschrauber auch im Schiffbau immer größere Bedeutung. Bei diesen neuesten Schlagschraubern aller Größen kann die vorgesehene Vorspannung bzw. Zugkraft für Maschinenbauschrauben mit Hilfe eines Tensimeters schnell und leicht eingestellt werden. Diese Einrichtung wird hauptsächlich eingesetzt, um z. B. bei der Montage von Maschinenbauteilen unnötige Spannungen, die zu Rissen in den Maschinenteilen führen können, zu vermeiden. Auch werden die Maschinenschrauben dabei nicht über die Elastizitätsgrenze des Werkstoffes hinaus beansprucht.

Ebenso beachtlich ist eine „Preßluftbohrmaschine mit verschiedenen Aufsatz-Aggregaten“. Sie kann also unter dauernder Verwendung einer Bohrmaschine als Winkelbohrmaschine, als Knabbermaschine, als Stichsäge oder auch als Kurvenschere verwendet werden.



Von den elektrischen Maschinen seien erwähnt: Eine zweigängige umschaltbare Bohrmaschine bis 10 mm Bohrer-Durchmesser, die im Gebrauch sehr handlich und zweckmäßig ist. Eine Stichsäge speziell für Rohrausschnitte für die Verwendung in der Kupfer- und Kesselschmiede. Weiter eine Rohrsäge, die für die Schlosserei, die Bordmontage und den Stellagenbau gut geeignet ist.

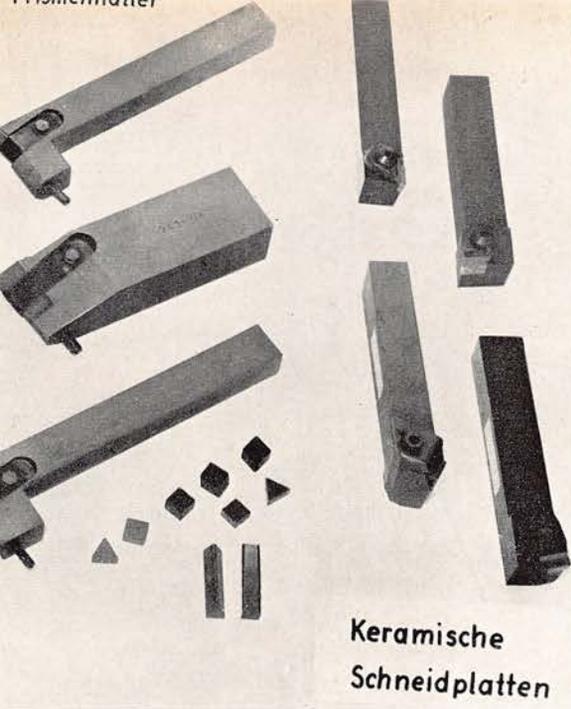
Mit einem Sägeblatt von nur etwa 60 mm Durchmesser können Rohre bis zu 2" winklig abgeschnitten werden. Von den Gewindefertigungswerkzeugen war ein „Gewinde-Rollkopf“ für spanloses Gewinderollen das rationellste Werkzeug der Ausstellung. Im Vergleich zu bisher gebräuchlichen Gewinde-Produktionsmitteln, wie Drehmeißel, Schneideisen usw., bietet der Gewinde-Rollkopf neben einer wesentlich höheren Leistung bedeutende technische Vorteile: Toleranzstetigkeit, preßpolierte Gewindeflanken, Oberflächenverfestigung, höhere Verschleißfestigkeit und wesentliche Kosteneinsparung auch bei kleineren Stückzahlen. Moderne Klemmhalter für Hartmetalle und keramische Schneidplatten interessierten besonders unsere Dreher. Eben solche Beachtung fand das neue „tragbare Hongerät“ für schnelle Werkstoffabnahme, zur Erzielung hoher Maßgenauigkeit und Oberflächengüte. Angetrieben durch eine elektrische Hand-, Tisch- oder auch Preßluft-Bohrmaschine kann das Hongerät auf Grund seines leichten Gewichts an jedes Werkstück herangebracht und eingesetzt werden. Eine Spann- oder Halteeinrichtung entfällt. Ein frei bewegliches Kardangelenkläßt in schwierigen Arbeitslagen Honen unter einem Winkel zu. Der Steinwechsel geschieht in Sekundenschnelle. Weiter wurde ein „Vielkant-

Bohrwerkzeug“ gezeigt, mit dem Vier-, Sechs- oder Achtkant-Löcher regelrecht gebohrt werden können. Mittels einer entsprechenden Bohrschablone werden die gewünschten Vielkantlöcher — Grund- oder Durchgangslöcher — verblüffend sauber gebohrt. Beste Bohreigenschaften bieten Nichteisen-Metalle.

Ausgestellt waren ferner eine ganze Reihe moderner Schraubenschlüssel aller Art und von hervorragender Qualität, die ein sicheres und rationelles Arbeiten gewährleisten. Besonders zu erwähnen sind davon die „Drehmomentschlüssel“, die bei Erreichung des eingestellten Drehmoments eine optische oder akustische Anzeige geben. Ebenso die neue Sechskant-Ratsche „Drehmax“ zum mühelosen Anziehen und Lösen von Schlitzschrauben mittels eines Schraubenziehers, der am Heft mit einem Sechskant versehen ist.

Gezeigt wurde auch das neue Schneidwerkzeug „SURFORM“. Diese Werkzeuge in Form von Feilen und Hobel haben ein Schneidblatt aus vergütetem Hochleistungsstahlblech und können zur Bearbeitung der verschiedenartigsten Werkstoffe verwendet werden. Ferner Momentzwingen mit einer neuartigen Hebelspannung sowie ein moderner Leimapparat zum rationellen Auftragen von Kaltleim.

Auf dem Gebiete der ausgestellten Meßwerkzeuge interessierten die „Innenmeßwerkzeuge“ in verschiedenen Ausführungen mit einer Zweipunkt- und Dreipunktmessung und optischer Skalen-Anzeige von 2 μ Genauigkeit. Ebenso eine Werkzeugkegel-Lehre mit einem festen und zwei beweglichen Meßpunkten, mit auswechselbaren Einsätzen zum Prüfen der Morsekegel der Größen 1—6.



**Keramische
Schneidplatten**



Momentschraubzwinde
mit Hebelspannung

'Surform' Werkzeuge
für Holz u. Metall

Speziell geeignet für unsere Schiffbau-Gewerke sind auch die ausgestellte Kabellampe mit Blendschutz, die mit einem angeschraubten Haftmagneten überall dort leicht und haltbar angebracht werden kann, wo Eisen als Haftfläche vorhanden ist, sowie eine E-Kabel-Rolle mit drei Schuko-Anschlüssen.

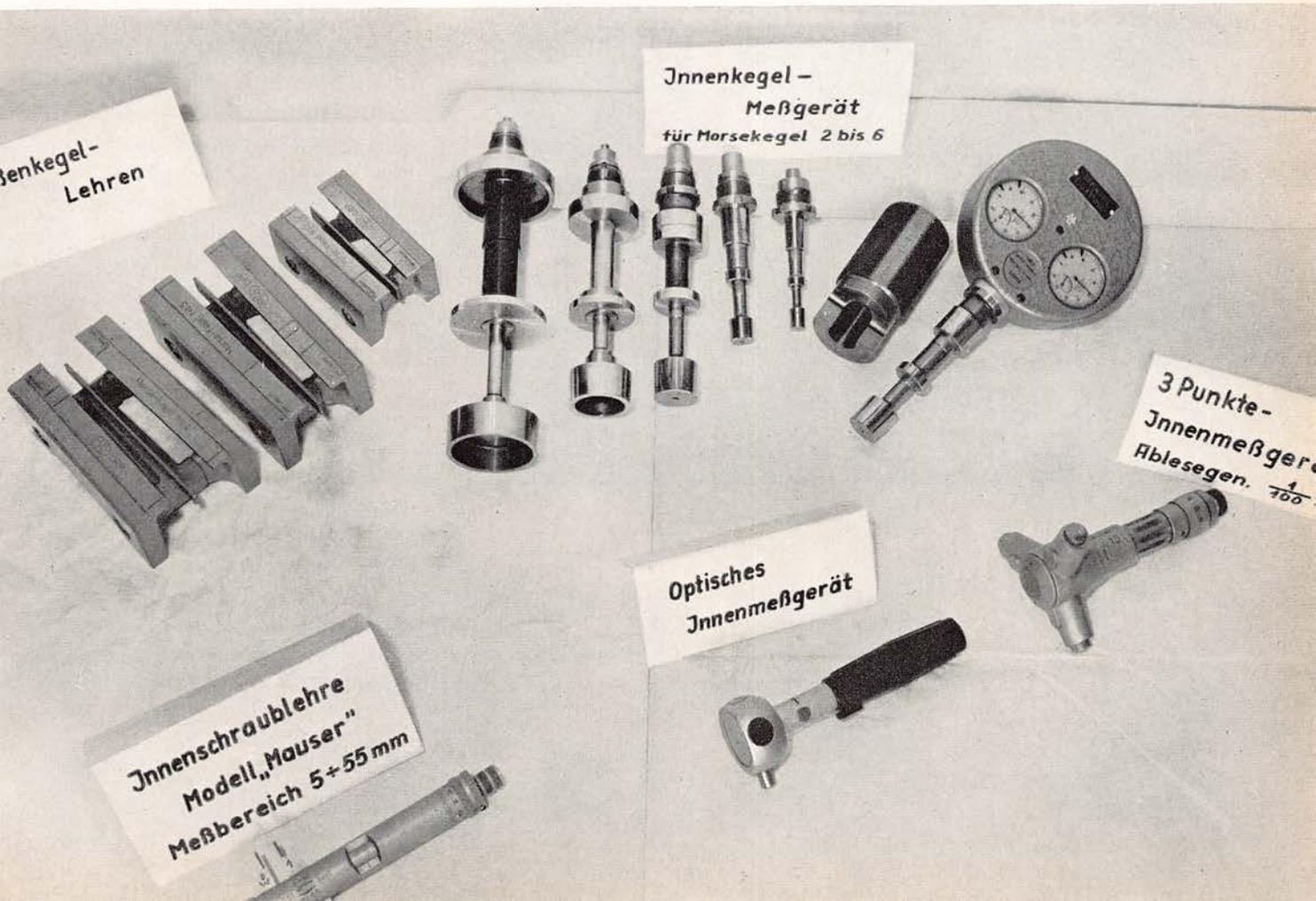
Gezeigt wurden ferner Arbeitsschutzbekleidung und Schutzgeräte in neuester Ausführung. So z. B. ein neuer Sicherheitsgurt aus Perlon, der um ein Vielfaches leichter und haltbarer ist als der bisher gebräuchliche Sicherheitsgurt.

Der Sinn und Zweck der Ausstellung ist vor allem er-

reicht, wenn man über die gezeigten Anregungen hinaus sich im Bedarfsfalle mit der Werkzeugverwaltung in Verbindung setzt, um das benötigte Werkzeug zu erhalten. Dann kann nämlich nicht mehr das passieren, was sich z. B. erst vor kurzem zugetragen hat: Ein Gewerk borgte sich von einer benachbarten Firma ein bestimmtes Hon-Gerät aus, obwohl ein solches Gerät auch in unserem Betrieb vorhanden ist.

Anschließend sei gesagt, daß seit der Ausstellung von den Betrieben bereits manches neue Werkzeug abgefordert wurde, das sich heute schon vorteilhaft und rationell im Einsatz befindet.

Weiss



Innenkegel-
Lehren

Innenkegel -
Meßgerät
für Morsekegel 2 bis 6

3 Punkte-
Innenmeßgerät
Ablesegen. $\frac{1}{100}$

Innenschraublehre
Modell „Mauser“
Meßbereich 5+55 mm

Optisches
Innenmeßgerät



Galions= Figuren

Von Wolfram Claviez

Im Altonaer Museum kann man sich zur Zeit eine außergewöhnliche Ausstellung ansehen: Galionsfiguren. Es sind dies jene holzgeschnitzten Fabelwesen, Menschen- und Tierdarstellungen, die die stolzen Segelschiffe einst als Schutzgeist und zur Zierde vor sich hertrugen.

Wir kennen heute keine Galionsfiguren mehr. In unserem „funktionalistischen“ Zeitalter haben Gegenstände, die „unnötig“ sind, nur noch Wert für den Sammler, für ihn dafür einen um so höheren, fast möchte man sagen übersteigerten. Dies ist verständlich; dokumentiert sich doch hierin eine eingestandene oder uneingestandene Sehnsucht nach etwas unwiederbringlich Verlorenem. Unsere Freude an Zeugnissen alten Brauchtums hat etwas künstliches an sich — denn die einstige **Bedeutung** haben die Dinge verloren. In den Wunderwerken der Neuzeit ist kein Platz mehr für Galionsfiguren, und zwar im doppelten Sinne. An dem messerscharfen Bug eines 20-Knoten-Schiffes würden sie dem Seegang nicht lange trotzen, als Zierde würde sie niemand beachten und von tiefer liegenden Beziehungen wäre schon gar nicht mehr zu reden. Radar und Funk können die Ehe mit einer hölzernen Schutzgöttin nicht mehr eingehen.

Das war etwas anderes, als man sich noch dem Winde anvertraute und das Schiff, nachdem es den Hafen verlassen hatte, ganz auf sich selbst gestellt war, durch nichts mit der Heimat verbunden, als der Sehnsucht und der Hoffnung. Da war die Galionsfigur mehr als eine Stevenverzierung, sie war Verkörperung von etwas Lebendigem, nämlich der intimen

Beziehung des Seemanns zu seinem Schiff, sie gab dem Schiff eine eigenwillige persönliche Note, hatte etwas von einem Fetisch, einem Talisman, man liebte sie und war abergläubisch darum besorgt, daß ihr nichts geschehe. Sie mußte sterben, nachdem durch die Maschine die Reisen kürzer und fahrplanmäßig wurden, und vor allem, als das Funkgerät eine — wenn auch noch lose — ständige Verbindung mit dem Festland schuf.

Senator Dr. Biermann-Ratjen hat das Wesen der Galionsfigur in einer Ansprache zur Eröffnung der Ausstellung sowie im Katalog-Vorwort treffend erläutert: „... Galionsfiguren geben nicht nur einen guten Überblick über die Geschichte der Schiffsschnitzereien, sie spiegeln bei näherer Betrachtung eindrucksvoll die persönliche Verbindung der Mannschaft an ihr Schiff und ihr Verhältnis zum Meer wider. Die Galionsfigur ist stolze Zierde des Schiffes. Ihre hellen, starren Augen fest in die Ferne gerichtet, eilt sie dem Schiff gleichsam voran, schützt es vor feindlichen Angriffen, leitet es sicher durch die Meere und bringt Schiff und Besatzung wohlbehalten in den Hafen. Jede Galionsfigur ist zugleich Ausdruck der Volkskunst und Gegenstand des Glaubens und des mystischen Aberglaubens. Jedenfalls aber ist sie die liebenswerteste Überlieferung aus früheren Tagen der Seefahrt und darf auch heute nicht in Vergessenheit geraten.“

Eine wissenschaftliche Behandlung des Themas fehlt noch fast ganz. Vielleicht wäre es auch eine vergebliche Mühe, sich damit zu beschäftigen. Denn alles, was wir heute kennen, ist



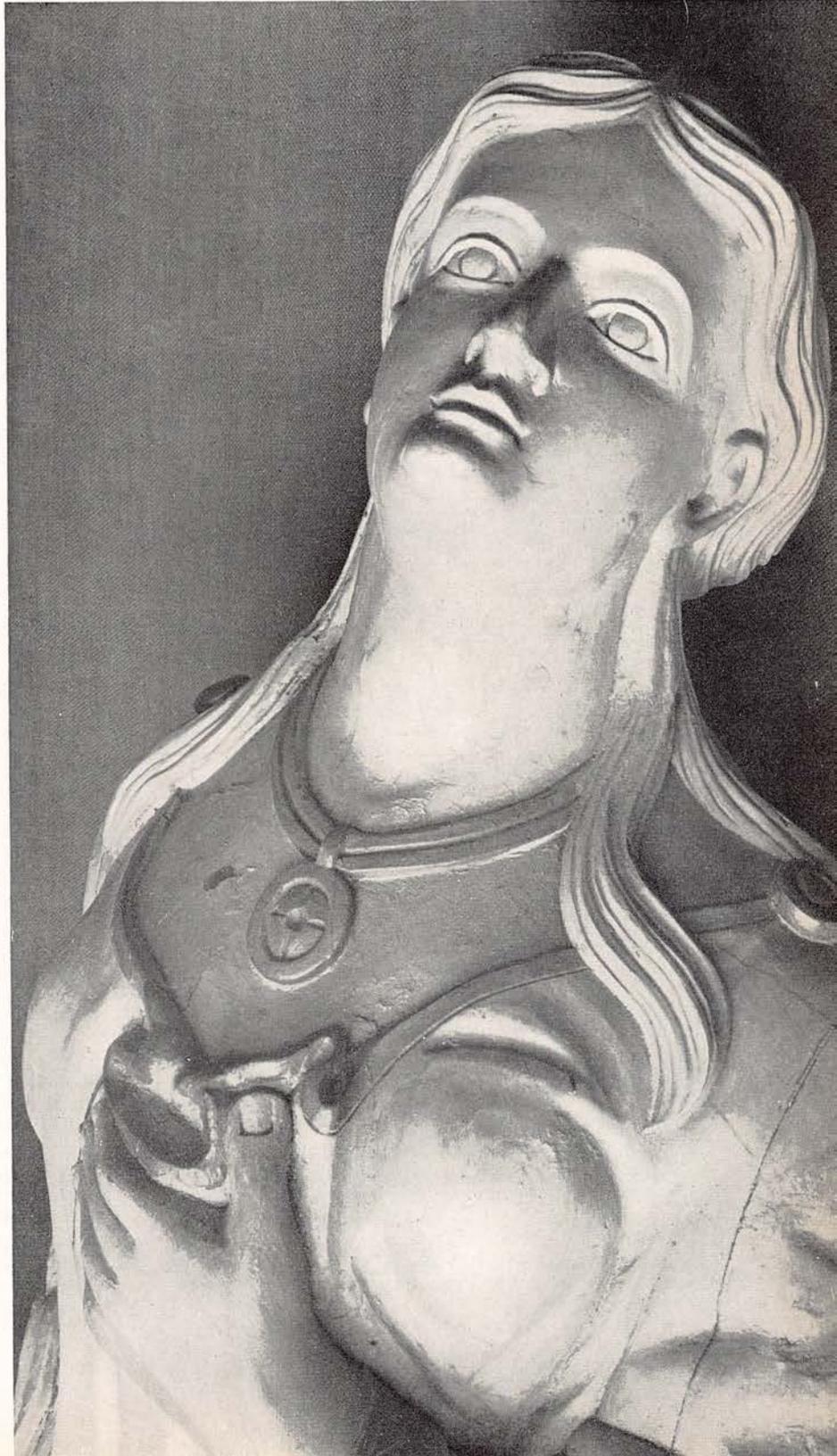


ja nur ein unbedeutender Überrest. Nicht nur, daß Brauch und Kunst ausgestorben sind, die vielen schönen alten Figuren sind ja nicht mehr erhalten. Nicht zu zählen, wieviele in ihrem Element begraben liegen, und jenen, die nach ihrer letzten Reise wieder an Land gekommen sind, schenkte man kaum die Beachtung, die ihnen ein heutiger Museumsdirektor schenkt. Dem Direktor des Altonaer Museums, Herrn Dr. Wietek, dürfen wir dankbar sein, daß er es fertiggebracht hat, unter den noch erhaltenen Figuren eine ganze Reihe zusammenzutragen und uns damit einen interessanten Einblick zu geben in eine Welt, die uns immer ferner rückt. Man muß auch Wolfgang Rittmeisters schönes Buch „Neptuns hölzerne Engel“ lesen, will man diese Liebe zu der zum Schiff gehörigen Stevenfigur besser verstehen. Zeigt das Museum ohne Kommentare einige der alten stummen Zeugen selbst und läßt sie für sich sprechen, berichtet Rittmeister mit ganz der See zugewandtem Herzen, was die Überlieferung über schöne alte Figuren, über Stevenverzierungen des Altertums und ihre Bedeutung sowie über manche heitere Begebenheit zu berichten weiß.

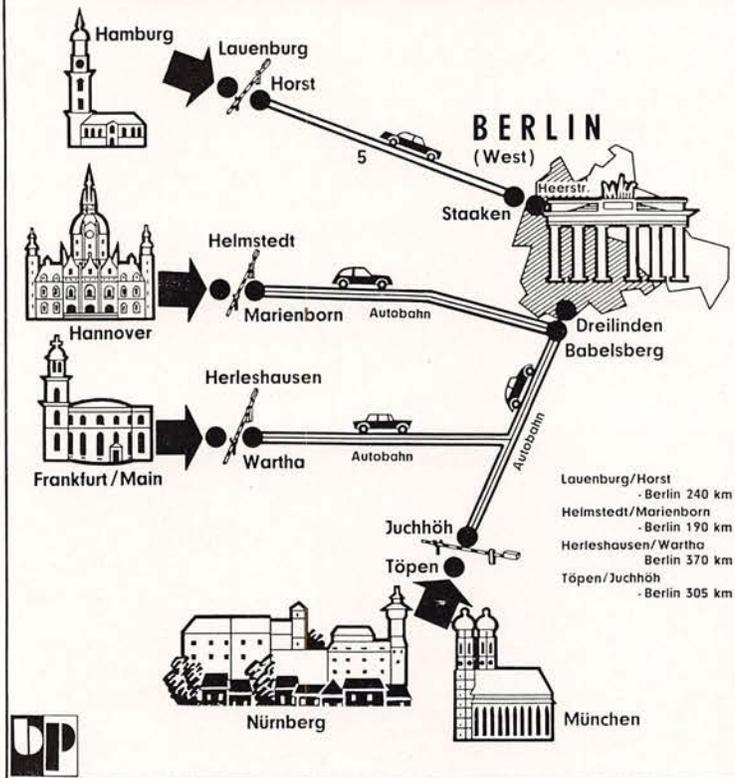
War die Herstellung von Galionsfiguren Kunst oder nicht? Sie war ein Stück Volkskunst und nicht herauszulösen aus der Welt, für die sie geschaffen war. Die Geschichte, wie ein französischer Kapitän die übergroße Galionsfigur eines berühmten Bildhauers kurzerhand über Bord werfen ließ, weil sie ihn beim Manövrieren störte, ist bestimmt ebenso schön wie die Figur selbst.

Im allgemeinen verkörperte die Figur den Namen des Schiffes. Das war einfach, wenn das Schiff den Namen einer Frau trug — oder auch eines Gottes, Helden usw. Neptun, Ajax und Lord Nelson lassen sich so gut darstellen wie Maria, Diana oder Victoria. Schwieriger wurde es, wenn es galt, eine allegorische Darstellung zu erfinden. Dann wurden nicht unerhebliche Anforderungen an den Schiffsbildschnitzer gestellt. Da mag dann auch manchmal so etwas herausgekommen sein, wie man es sich von der „Vigilant“ erzählt, einem wehrhaften Schiff mit 64 Kanonen. Für so ein Schiff würde im Zusammenhang mit dem Namen, der soviel wie „wachsam“ bedeutet, gewiß ein Drache, wie man vorgeschlagen hatte, nicht schlecht gewesen sein. Aber der vorsichtige Mann fand einen Sinnspruch, der ihm mehr einleuchtete und der hieß: „Wachet, stehet im Glauben“. Und so wurde aus dem Drachen eine Jungfrau mit Bibel und Laterne. Wer sich für weitere Geschichten dieser Art interessiert, dem sei das erwähnte Buch empfohlen, in dem eine Reihe sauber ausgeführter Zeichnungen einen Überblick über die Vielfalt von weiblichen, männlichen und allegorischen Galionsfiguren gibt, aber leider deren charaktervolle Unbeholfenheit vermissen läßt, die einen so rührt, wenn man den Figuren selbst gegenübersteht. Wir danken dem Altonaer Museum, daß es uns dazu die Gelegenheit gibt.

Die gezeigten Figuren sind Stücke der Ausstellung. Einwandfreie Datierung ist nur in wenigen Fällen möglich. Noch seltener weiß man den Namen des zugehörigen Schiffes. — Strandgut, das das Geheimnis seiner Herkunft für immer verbirgt.



Mit dem Auto nach West-Berlin



Berlin ist eine Reise wert

Berlin gilt als eine der interessantesten Städte der Welt. Um diese Feststellung selbst zu treffen und um die Verbundenheit mit der bedrohten Metropole zu bekunden, fahren viele Bundesbürger per Auto nach Westberlin, an Festtagen und langen Wochenenden in langen Kolonnen. Ostern 1961 kamen schätzungsweise 50 000 Bundesbürger nach Berlin. Der Weg nach Berlin auf den dafür zugelassenen vier Interzonenstraßen (unser Schaubild) ist einfach, wenn folgendes beachtet wird:

Mitnehmen: Personalausweis oder Reisepaß; Pkw-Papiere: Kraftfahrzeugschein mit Motornummer (Zulassung), Führerschein; ausreichenden Treibstoff zur Vermeidung des Tankens.

Beachten: Sämtliche Grenzübergänge sind bei Tag und Nacht geöffnet. Bargeld in DM West und Devisen dürfen unbeschränkt mitgeführt werden. Die Einfuhr von DM Ost ist verboten. Die Straßenbenutzungsgebühren über Helmstedt-Marienborn betragen 5,— DM, Lauenburg-Horst 15,— DM, Töpen-Juchhöh 15,— DM, Herleshausen-Wartha 20,— DM.

URLAUB

Die Zeit der Urlaubsreisen ist gekommen. Für diejenigen, die nach Berlin wollen, gibt der kleine Hinweis „Mit dem Auto nach Westberlin“ sicher wertvolle Ratschläge.

*

Wer ins Ausland will, kann sich an dieser kleinen Tabelle über den Stand unserer Währung nach der DM-Aufwertung informieren.

Belgien	1 bfr	= 0,08 DM
Dänemark	1 dkr	= 0,58 DM
Finnland	100 Fmk	= 1,25 DM
Frankreich	1 NF	= 0,81 DM
Griechenland	1 Drachme	= 0,13 DM
Gr.-Britann.	1 Pfund	= 10,90 DM
Holland	1 hfl	= 1,10 DM
Italien	100 Lire	= 0,64 DM
Jugoslawien	100 Dinar	= 0,67 DM
Luxemburg	1 bfr	= 0,08 DM
Norwegen	1 nkr	= 0,56 DM
Österreich	1 ö. S.	= 0,15 DM
Portugal	1 Esc	= 0,14 DM
Schweden	1 skr	= 0,78 DM
Schweiz	1 sfr	= 0,92 DM
Spanien	10 Ptas	= 0,67 DM
Türkei	1 Türk. Pfd.	= 0,45 DM
USA	1 Dollar	= 4,00 DM

(Ungefähre Mittelwerte. Ohne Gewähr)

Aus dem Betriebssport

Schach

Das Jahr 1961 ist für unsere Schachgruppe zweifellos das bisher erfolgreichste. Zunächst konnten wir im Mannschaftsturnier 1960/61 in unserer Gruppe den ersten Platz belegen, ein selbst von den Schachexperten nicht erwartetes Ergebnis.

In einem Ende April durchgeführten Mammut-Blitzturnier, an dem sich über 20 Mannschaften beteiligten, gingen wir ebenfalls nicht leer aus. Ein zweiter Platz, errungen mit nicht einmal unserer stärksten Besetzung, war hier die Ausbeute. Jetzt packte uns der Ehrgeiz. Als letztes wollten wir nun auch noch den von der BSG Rapid gestifteten Pokal in unseren Besitz bringen. In der ersten Pokalbegegnung wurde die BSG Boehringler auseinandergenommen, Endergebnis 8:2 für uns. Nicht ganz so überzeugend war der Sieg gegen die BSG Finanz mit 6:4, doch konnten wir aus „technischen Gründen“ nur acht Schächer auf die Beine bringen.

Im Endkampf mußten wir uns der BSG Siemens stellen, die sich als Gastgeber sehr großzügig zeigte und uns mit Kaffee, Zigaretten und Gebäck bewirtete. Angeregt durch Koffein und Nikotin, behielten wir schließlich mit 6 $\frac{1}{2}$:3 $\frac{1}{2}$ das bessere Ende für uns. Nach Einstellung der Kampfhandlungen auf den 64 Feldern und einer kurzen Glückwunschsprache eines Vertreters vom Firmensportverband wurde uns der begehrte Rapid-Pokal mit Sekt gefüllt überreicht, den wir brüderlich mit den tapferen Verlierern müheles leerten.

Eine Mitteilung für unsere DW-Schachfreunde:

Spielabende jeden Montag ab 17.15 Uhr in der neuen Angestellten-Kantine. Neue Mitglieder jederzeit willkommen.

Leichtathletik

Ab Juli finden in der 1. und 3. Woche montags, in der 2. und 4. Woche mittwochs ab 17.30 Uhr auf dem Sportplatz Finksweg Abnahmen für Sport- und Mehrkampfabzeichen statt. Das Sportabzeichen können alle Betriebsangehörigen erwerben.

Kegeln

Unsere Keglergruppe war im Spieljahr 1960/61 besonders erfolgreich. Unsere Damen konnten Meister der Gruppe B werden und steigen in die A-Klasse auf. Die 2. Herrenmannschaft konnte den Meistertitel der Gruppe BI erringen. Das Ausscheidungsspiel der Gesamtgruppe B wurde ebenfalls sicher von der gleichen Mannschaft gewonnen.

Vom Betriebssportverband wurde die Einzelmeisterschaft 1961 mit drei Durchgängen ausgeschrieben. Hieran nahmen von unserer Sparte 18 Kegler teil. Die Einzelmeisterschaft konnte nach harten Kämpfen von unserem Kegelbruder Lenz errungen werden.

Drei Meistertitel ist ein schöner Erfolg!

Zum Abschluß der Saison wurde am 27.5. in der Kegelsporthalle Rönnhaidstraße das große Pokalturnier des Betriebssportverbandes durchgeführt. Gegen 23 Mannschaften gewann unsere DW I den Wanderpokal.

Hier spricht der Unfallschutz!

Wieder erlitten Menschen einen qualvollen Tod durch falsche Anwendung von Sauerstoff

Während der letzten Tagung der Werftsicherheitsingenieure wurden die Gefahren, die durch falsche oder leichtsinnige Anwendung von Sauerstoff entstehen, erneut besprochen. Im zurückliegenden Jahr ereigneten sich wieder tödliche Unfälle, sie wurden dadurch hervorgerufen, daß man Sauerstoff zum Belüften enger Schiffsräume verwendete. Es kann nicht zu oft und nicht zu laut genug gesagt werden, wie gefährlich es ist, in engen Räumen die Anteilprozentage des Sauerstoffes in der Luft, die normal 21 % betragen, um wenige Prozente zu erhöhen.

- 23 % Sauerstoff in der Luft fördern die Verbrennung sonst nur glimmender Stoffe intensiv.
- 24 % Sauerstoff in der Luft bringen schwer brennbare Teile explosivartig zum Brennen.
- Komprimierter Sauerstoff, mit Fetten und Ölen in Verbindung gebracht, führt zur Explosion.

Wenn wir nun um die Gefährlichkeit dieses Gases bei falscher oder mißbräuchlicher Anwendung wissen, ist es unsere Pflicht, uns so zu verhalten, daß keine Gefahr für Leib und Leben entsteht und jeder Verantwortliche im Betrieb sollte sich verpflichtet fühlen, alles zu tun, um für Aufklärung und evtl. Abhilfe zu sorgen.

Folgende kurze Schilderung von zwei Unfällen, die blühende Menschenleben auslöschten, sollten jeden nachdenklich stimmen:

Im Kofferraum eines Tankers wurden Brennarbeiten aus-

geführt. Zur Lüftung wurde Preßluft mit einem dünnen Schlauch in den Raum gedrückt. Diese geringe Belüftung entsprach natürlich keinesfalls den Erfordernissen. So ist es nicht verwunderlich, daß die Luft sich schnell verschlechterte. Anstatt nun für eine vernünftige Raumbelüftung zu sorgen, ließen die Brenner Sauerstoff ausströmen! Die Luftverhältnisse besserten sich schnell, doch ebenso schnell standen zwei Brenner in hellen Flammen. Ein Funke hatte genügt, ihre imprägnierte Kleidung zur Entzündung zu bringen. Den beiden war nicht mehr zu helfen, sie konnten nur noch als verkohlte Leichen geborgen werden. Den anderen gelang in letzter Minute die Rettung durch die Flucht.

Auf einer anderen Werft verbrannte ein E'Schweißer zu Beginn seiner Nachtschicht in einem Doppelbodentank unmittelbar nachdem er seine Arbeit begonnen hatte. Ein Brenner der Frühschicht hatte es versäumt, die Schläuche mit dem Brenngerät aus dem Tank zu nehmen und das Sauerstoffventil ganz zu schließen. Er verletzte damit die Unfallverhütungsvorschrift gründlich. Nachdem der Tank mehrere Stunden lang nicht betreten worden war und sich inzwischen mit Sauerstoff angereichert hatte, fing der ahnungslose Schweißer mit seiner Arbeit an. Kurz darauf stand er in Flammen. Er bezahlte die Nachlässigkeit seines Kollegen mit seinem Leben.

Bei Schweiß- und Brennarbeiten in engen Räumen benutze niemals Sauerstoff zur Luftverbesserung, sondern veranlasse das Aufstellen von Lüftern!



Hannes Steenwarber †



Ganz unerwartet erhielten wir die Nachricht vom Tode unseres langjährigen Mitspielers und guten Freundes Hannes Steenwarber.

Für uns Werftkomödianten ist es ein harter Schlag, da durch seinen letzten Abgang von der Bühne eine große Lücke entstanden ist, welche wohl nie wieder auszufüllen ist. Denn Hannes mit seinem angeborenen Humor war einer der besten von uns und bei unserem Publikum ganz besonders beliebt.

Während unserer Proben war er immer der erste, der seine Rolle und seinen Text beherrschte. Als ich ihn einmal fragte: „Hannes, wie mokst du dat?“, da sah er mich schelmisch an und sagte: „Morgens um fief stoh ick op, sett mi hen un freustück erst mol gemütlich, den hol ick dat Rollenbook rut un studier dat eenmol dorch. Noch beter is dat ober, wenn du di dat Rollenbook unner din Koppkissen packen deihst. Den dreumst du dorvon un leerst dat noch gauer“.

In dieser humorvollen Art kannten wir ihn nur. Es war wunderbar, mit ihm zusammen zu spielen.

Am 24. 6. 1961 waren wir noch gemeinsam auf unserer Ausfahrt in Mölln. Es war ein wunderschöner Tag, voller Witz und Humor durch unseren lieben Hannes. Auch wurde ihm noch der Till-Eulenspiegel-Orden verliehen.

Als wir um 24 Uhr wieder in Teufelsbrück landeten und ich zu Hannes sagte, er möchte doch mit einer Taxe nach Nienstedten fahren, wo er wohnte, da lachte er nur und erwiderte: „Du hest woll Woter in'n Gehirn, min Jung, ick goh to Food, lopen is gesund un Taxi fohren is wat för ole Lüd, Kranke un Gebrechliche. Tschüß tosomen“, und weg war er.

In dieser seiner Ruhe und Humor ausstrahlenden Art werden wir, sowie alle seine Freunde, ihn nie vergessen.

Wir winkten ihm noch einmal nach und keiner von uns ahnte, daß es ein Abschied für immer sein sollte.

Erwin Sauter



Unser Jubilar Jonny Höfer begann am 2. 6. 1921 seine Tätigkeit auf der Deutschen Werft, und zwar in unserem Betrieb Tollerort als Maschinenbauer. Er wurde später in der Schiffsausrüstung und im Reserveteillager eingesetzt. Am 1. 2. 1935 ist er dann ins Angestelltenverhältnis übernommen worden und übte im Betrieb Reiherstieg bis Ende des Krieges diese Tätigkeit aus.

Nach dem Kriege war er bis zum heutigen Tag in der Abteilung FGv/Ausrüstung unseres Betriebes Finkenwerder beschäftigt. Er hat hier zur vollen Zufriedenheit der Betriebsleitung seine ihm übertragenen Arbeiten in der Schiffsausrüstung erledigt.

Jonny Höfer tritt am 1. 7. 1961 auf eigenen Wunsch in den wohlverdienten Ruhestand. Wir wünschen ihm für die Zukunft alles Gute, und daß er noch viele Jahre in bester Gesundheit in seinem Gartenhaus in Halstenbek verleben möge.

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Ehrung der Jubilare am 23. 6. 1961

40 Jahre:

Jonny Höfer, kfm. Angestellter FGv.

25 Jahre:

Willi Jürss, Meister	Tischlerei
Hermann Lohmann, techn. Angestellter	SU
Hans Vahder, Vorarbeiter	201
Werner v. Allwörden, Dreher	253
Walter Bustorf, S'Zimmermann	211
Willy Castrian, Modelltischler	232

Emil Fink, Maschinenbauer	252
Franz Fiola, Vorarbeiter	626
Kurt Grossmann, Brenner	221
Walter Kaehler, Arbeiter	233
Emil Kreisch, Schiffbauer	601
Walter Leitmann, E'Schweißer	626
Rudolf Moder, Arbeiter	645
Wilhelm Naujok, Helfer	252
Carl Oschmann, Rohrschlosser	255
Johannes Stave, Maschinenbauer	652
Hermann Wolter, Brenner	260



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Maschinenschlosser Hans-Werner Wagner mit Frl. Carmen Rump am 12. 5. 1961
 Maschinenschlosser Helmuth Hinze mit Frl. Ruth Lamm am 24. 5. 1961
 Schiffbauer Erwin Heiderich mit Frl. Inge Warnemünde am 31. 5. 1961
 Maschinenschlosser Dieter Jansen mit Frl. Bärbel Ruwolt am 16. 6. 1961
 Helfer Werner Mohr mit Frl. Margarete Kowalewski am 20. 6. 1961
 Brenner Peter-Jörg Jargstorf mit Frl. Renate Bolz am 24. 6. 1961
 E'Schweißer Karl Bäuml mit Frl. Helga Köster am 30. 6. 1961
 Brenner Theodor Bobek mit Frl. Margrit Stelling am 7. 7. 1961
 Wolfram Claviez mit Frl. Elisabeth Schieber am 21. 7. 1961

Geburten:

S o h n

Arbeitsvorbereiter Jürgen Leck am 19. 5. 1961
 Schlosser Werner Mahr am 20. 6. 1961
 Schiffbauer Hans Beckmann am 24. 6. 1961
 Schlosser Heinz Kuchta am 6. 7. 1961
 Dreher Otto Kackmann am 6. 7. 1961

T o c h t e r

Helfer Walter Christensen am 2. 6. 1961
 Rohrschlosser Werner Schneider am 4. 6. 1961
 Brenner Uwe Müller am 6. 6. 1961
 E'Schweißer Günter Heinrich am 7. 6. 1961
 E'Schweißer Leo Kolb am 14. 6. 1961
 Kfm. Angestellter Jürgen Fabel am 19. 6. 1961
 Kreuzer Jonni Hildebrandt am 16. 6. 1961
 Schlosser Voislav Vasic am 21. 6. 1961
 Maschinenschlosser Gerhard Witt am 27. 6. 1961
 Montageschlosser Werner Bagdon am 2. 7. 1961

Zwillinge T ö c h t e r

Helfer Lothar Thiede am 16. 6. 1961

Sehr herzlich danke ich für den überraschenden Geburtstagsgruß.
 (Der rüstige Achtziger geht noch wöchentlich zum Schwimmen)
 Otto Kessner

Für die anlässlich meines Jubiläums erwiesene Aufmerksamkeit danke ich herzlichst.
 Walter Heitmann

Für die Aufmerksamkeiten zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum sage ich allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
 Emil Kreisch

Für die mir anlässlich meines Jubiläums in so reichlichem Maße erwiesenen Ehrungen und Aufmerksamkeiten bedanke ich mich hiermit auf das herzlichste.
 Johannes Stave

Für die überraschenden Aufmerksamkeiten und Glückwünsche zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum sage ich allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
 Emil Fink

Hiermit spreche ich allen Beteiligten für die zu meinem Jubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten meinen herzlichsten Dank aus.
 Heinrich Schinkel

Zu meinem 40jährigen Dienstjubiläum bin ich mit Ehrungen, Geschenken und Blumengrüßen reichlich bedacht worden. Hierfür der Betriebsleitung, den Betriebsangehörigen, Kollegen sowie Behörden und Firmen meinen herzlichsten Dank.
 Helmuth Hennig

Für die Glückwünsche und Aufmerksamkeiten zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum sage ich allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
 Franz Fiola

Für die anlässlich meines 40jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Jonni Höfer

Anlässlich meines 25jährigen Jubiläums danken wir der Direktion, der Betriebsleitung, Meister, Vorarbeiter sowie allen Arbeitskollegen auf das herzlichste für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche.
 Carl Oschmann und Frau

Für die vielen Glückwünsche, Ehrungen und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung, den Meistern, Vorarbeitern und Arbeitskollegen der Gewerke 221, 225 und 201 meinen herzlichsten Dank.
 Kurt Grossmann

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen vom Maschinenbau, Dreherei Finkenwerder und Reiherstieg, meinen herzlichsten Dank.
 Werner v. Allwörden

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kolleginnen und Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Fred Suhr

Die Gratulation seitens der Werft zu meinem 80. Geburtstag war mir eine sehr große Überraschung. Ich danke herzlichst dafür.
 Friedrich Facklam

Für die zahlreichen Aufmerksamkeiten, die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesen wurden, sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Hans Vahder

Für die vielen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums möchte ich der Betriebsleitung sowie allen beteiligten Kollegen meinen herzlichsten Dank aussprechen.
 Mathias Schwind

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
 Theodor Köhler

Hiermit sage ich allen Beteiligten für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten meinen aufrichtigen Dank.
 Friedrich Kühl

Anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich auf diesem Wege der Betriebsleitung und allen meinen Kollegen für die erwiesenen Aufmerksamkeiten meinen herzlichsten Dank.
 Heinrich Rathmann

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Willy Bergmann

Die vielen Blumengrüße, herzlichen Glückwünsche und schönen Geschenke zu unserer Diamantenen Hochzeit haben den 8. Juni zu einem Festtag werden lassen, den wir noch lange in lieber Erinnerung behalten werden. In aufrichtiger Freude sagen wir allen, die unserer gedachten, hiermit unseren herzlichsten Dank.
 Gustav Holland und Frau

Für das freundliche Gedenken und die erwiesene Aufmerksamkeit anlässlich unserer Diamantenen Hochzeit danken wir herzlich.
 Carl Heinsohn und Frau

Für die vielen Beweise aufrichtiger Teilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Frau Ida Heitfeld

Für die vielen Beweise aufrichtiger Teilnahme und Kranzspenden beim Heimgang meines lieben Mannes sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Gesine Zimmer und Kinder

Für die Beweise freundlicher Anteilnahme beim Heimgang unseres lieben Entschlafenen Jan Hollander möchte ich auf diesem Wege meinen und meiner Angehörigen herzlichsten Dank aussprechen.
 Alwede Diercks

Wir danken sehr herzlich für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgange unseres Onkels Adolf Klemmer.
 W. Ehlers und Familie

Schlosser
Hermann Gläser
 gest. am 18. 5. 1961

Rentner
Karl Moeck
 früher Vorarbeiter
 Hausbetrieb
 gest. am 20. 5. 1961

Rentner
Fritz Heitfeld
 früher E'Schweißer
 gest. am 22. 5. 1961

Wir gedenken  unserer Toten

Rentner
Adolf Klemmer
 früher
 Werkstattschreiber
 gest. am 5. 6. 1961

Rentner
Reinhard Gnauck
 früher Fräser
 Werkzeugmacherei
 gest. am 2. 7. 1961

Rentner
Hermann Jensen
 früher Kfm. Angestellter
 im Lohnbüro
 gest. am 3. 7. 1961

Rentner
Jan Hollander
 früher Schiffszimmerer
 Zimmerei
 gest. am 10. 6. 1961

Maler
Gottlob Mattheis
 Malerei
 gest. am 6. 7. 1961

Werkstattschreiber
Gerhard Marinese
 Brennerei
 gest. am 24. 5. 1961

Maschinenbauer
Manfred Wetz
 Bordmontage
 gest. am 29. 6. 1961

Rentner
Johannes Steenwarber
 früher Maler
 gest. am 9. 7. 1961



Den Scheitelpunkt des Jahres haben wir mal wieder hinter uns. Die jüngste Lohn- und Gehaltserhöhung ist in Kraft getreten. Wenn auch viele von Euch ihren Urlaub noch vor sich haben und so ganz auf den Sommer eingestellt sind, so gibt es doch auch andere, die sich schon innerlich auf Weihnachten vorbereiten, jedenfalls soweit es sich um das Weihnachtsgeld handelt. Hierzu ist zu sagen, daß genaue

Zahlen noch nicht angegeben werden können. Es ist aber sicher, daß es Weihnachtsgeld gibt und daß dieses nicht schlechter ausfallen wird als im letzten Jahr.

Auf die Novelle zum Krankengeldzuschußgesetz habe ich schon einmal hingewiesen. Das ganze Gebiet ist für mich noch nicht klar übersichtlich. Soviel möchte ich jedenfalls heute sagen, daß durch das neue Gesetz die Gesamtbezüge des gewerblichen Arbeitnehmers für die ersten 6 Wochen der Arbeitsunfähigkeit von bisher 90 % auf 100 % des Netto-Arbeitsentgelts erhöht werden. Das Krankengeld wird in der gleichen Höhe wie bisher gewährt. Die Anhebung der Bezüge erfolgt durch Erhöhung des Arbeitgeberzuschusses.

Das neue Gesetz enthält eine Reihe von Verbesserungen der Leistungen der Krankenversicherung. Es fällt die sogenannte Aussteuerung weitgehend fort. Das Krankengeld soll in Zukunft grundsätzlich 65 % des entgangenen regelmäßigen Arbeitsentgelts betragen und wird für denselben Krankheitsfall in Zukunft bis zu 78 Wochen gewährt. Bemerkenswert ist weiter, daß das Krankengeld im Regelfall für Werkstage bzw. Arbeitstage zu zahlen ist. Die Berechnung nach Kalendertagen wird also weitgehend aufgegeben. Die Krankengeldzuschüsse sind grundsätzlich der Lohnsteuerpflicht unterworfen, wobei damit zu rechnen ist, daß die Lohnsteuer arbeitstäglich berechnet werden muß.

Im übrigen wird alle interessieren, daß der Gesetzgeber damit gerechnet hat, daß die Belastung der Arbeitgeber weitere 250 Mill. DM im Jahre betragen wird. Die Krankenkassen werden 180 Mill. DM mehr auszugeben haben. Im Zusammenhang mit der Tatsache, daß wir, wie ich schon im vorigen Monat berichtet habe, eine Prämie dafür bekommen haben, daß unsere Betriebe unter dem Durchschnitt hinsichtlich der Unfälle liegen, dürfte eine amtliche Stellungnahme des amerikanischen Arbeitsministeriums interessieren. Darin heißt es, daß die deutschen Sicherheitsbestimmungen, die teilweise bekanntlich aus dem Jahre 1885 stammen, von Amerika übernommen worden sind. Trotzdem ist die Lage der Arbeitnehmer in Amerika immer noch unsicherer als in Deutschland, weil nur die Hälfte der Staaten der USA Zwangsbestimmungen hat. Landwirtschaftliche Arbeiter werden nur in 6 von 50 Staaten geschützt. Nur in 10 von 50 Staaten erhält die Witwe eines Verunglückten eine Rente bis zu ihrem Tod oder bis zu ihrer Wiederverheiratung. Renten bei dauernder und völliger Erwerbsunfähigkeit werden in etwa der Hälfte der Staaten gezahlt. Die Behörden der Vereinigten Staaten sind sich durchaus darüber klar, daß der Schutz des Arbeitnehmers jedenfalls zur Zeit noch sehr unvollständig ist.

Mir schien es ganz zweckmäßig, einmal auf diese Tatsachen hinzuweisen, da noch häufig die Auffassung vertreten wird, daß in den Vereinigten Staaten sehr viel mehr getan würde als bei uns. Das Entscheidende, was bei uns noch getan werden muß, ist doch wohl im wesentlichen darauf beschränkt, jedem einzelnen das Gefühl einzuprägen, daß er selbst für sich und seine Mitwelt auch Verantwortung trägt und alles zu tun hat, um andere und sich selbst vor Unfällen zu schützen. Leider ist es doch bekanntlich so, daß ein Großteil der Unfälle auf Leichtsinn und Nachlässigkeit zurückzuführen ist.

In der letzten Werkzeugzeit hat uns der Druckfehlerteufel mal wieder einen Streich gespielt. So haben wir unseren Helmuth H e n n i g als Helmuth Henning umgetauft. Unser Hauptbrandmeister war zu Recht unzufrieden mit dieser Fehlleistung. Das Allerschlimmste war, daß die Unterschriften unter den Bildern unserer Diamantenen Hochzeiter verwechselt waren. Ich hoffe, daß alle Betroffenen uns nicht mehr böse sind.

Vor ein paar Tagen bekam ich die Werkzeugzeit einer anderen Hamburger Großfirma in die Hand, die sich mit der Freizeitbeschäftigung befaßt. In dem Artikel wurde darauf hingewiesen, daß doch eine ganze Menge Men-

schen im Zeichen des Wirtschaftswunders nach möglichst vielen Arbeitsstellen sucht, um das Einkommen zu verbessern. Teilweise sind Anschaffungen daran schuld, die doch über die Kraft des einzelnen hinausgehen. Auf diese Weise wird der Wert der durch die Verkürzung der Arbeitszeit gewonnenen Erholung recht bedenklich. Die Arbeitszeitordnung hat ganz bestimmte Vorstellungen über das, was der einzelne an Arbeitszeit in einer Woche abzuleisten hat. Wenn jemand bei seinen „Urbertrieb“ mehr arbeitet, gibt es Schwierigkeiten. Wenn jemand aber bei verschiedenen Betrieben tätig ist, ist die Übersicht natürlich nicht ganz gewährleistet. Ich habe trotzdem so meine Zweifel an der Richtigkeit des Berichts in der anderen Werkzeugzeit gehabt und mir daher an einem der letzten Wochenende die Stellengesuche in einer großen Hamburger Zeitung selbst angesehen. Da fielen mir folgende Anzeigen auf:

„Junger Mann sucht Sonnabendsbeschäftigung, mögl. Verkauf.

Mittvierziger (Allroundman), Führerschein Kl. II/III, sucht in Hamburg für Sonnabend bzw. Sonntag Nebenbeschäftigung.

Nebenbeschäftigung in den Abend- bzw. Nachtstunden oder sonntags sucht vielseitiger, gewandter Kaufmann, 24 J., Führerschein III (eig. Pkw mit großer Ladefläche).

25jähriger sucht nebenberuflich ständige Fahr- od. Chauffeurstätigk. tägl. ab 18 Uhr, sbds. ab 14, sonntags ganz, evtl. auch andere Tätigkeit.

Das sind nicht alle Anzeigen, die wiedergegeben werden könnten. Es dürfte klar sein, daß diese Gestaltung der Freizeit erhebliche Gefahren für Gesundheit und Leistungsfähigkeit in sich birgt. Es ist zu hoffen, daß die Mehrzahl sich der gewonnenen Freizeit auf sinnvolle Weise bedient. Ein Umsichgreifen dieser oben wiedergegebenen Art der Freizeitgestaltung würde alle Bemühungen um den Schutz der Gesundheit des Menschen sinnlos werden lassen.

Eine Bitte an die Urlauber: Wenn Ihr zurückkommt, meldet Euch doch, bitte, wegen der Essenmarken montags beim Werkstattsschreiber. Wenn Ihr Euch direkt beim Lohnbüro einfindet, bringt Ihr dort den ganzen Betrieb durcheinander.

Unsere Rentner sollten daran denken die Sterbegeldumlage zu bezahlen.

Und nun etwas für unsere Briefmarkensammler. Aus Anlaß des Stapellaufs am 8. August 1961 wird die Bundespost in unserem Verwaltungs-Hochhaus ein Sonderpostamt einrichten, bei dem es einen Sonderstempel gibt. Dieser Sonderstempel weist darauf hin, daß bei uns ein großer Tanker vom Stapel läuft. Interessenten setzen sich möglichst rechtzeitig mit unserer Briefmarkensammlergruppe in Verbindung.

Für den Schluß habe ich mir das bedeutendste Ereignis des Monats Juli aufgehoben.

Wie Ihr wißt, hat am 10. Juli die diesjährige Hauptversammlung unseres Unternehmens stattgefunden. Nähere Ausführungen darüber findet Ihr an anderer Stelle dieser Ausgabe unserer Werkzeugzeitung. Diese Versammlung betrifft uns alle so wie wohl noch keine in der nunmehr über 43jährigen Geschichte unseres Werkes. Auf dieser Versammlung wurde bekanntgegeben, daß Dr. Scholz in den Aufsichtsrat der Deutsche Werft gewählt worden ist, gleichzeitig aber, da nach dem Gesetz ein Aufsichtsratsmitglied nicht gleichzeitig dem Vorstand angehören darf, wurde er als Aufsichtsrat in den Vorstand delegiert.

Ihr könnt Euch sicher alle vorstellen, was ein derartiger Entschluß für einen Mann bedeuten muß, der dieses heutige Weltunternehmen gegründet hat, der es durch die Schwierigkeiten der Jahrzehnte sicher geführt hat und der auch heute noch kraftvoll die Leitung fest in der Hand hat. Es gehört schon eine gehörige Portion Weitblick und Selbstlosigkeit dazu, um im rechten Augenblick das Rechte zu tun, eine Überleitung in die Zukunft zu finden. Es werden im nächsten Jahr neue Männer in den Vorstand kommen, denen unser Doktor als Berater beigeordnet bleiben wird und der damit auch in Zukunft seine unersetzlichen Erfahrungen, sein Ansehen und sein Können unserer Werft zur Verfügung stellen wird. Wir müssen ihm dankbar sein, daß er auch in Zukunft diese Mühen und Lasten auf sich nehmen will. Für die DW bedeutet seine weitere Mitarbeit die Sicherung eines ruhigen Übergangs in die Zukunft.

Es grüßt Euch herzlich Euer Klabautermann