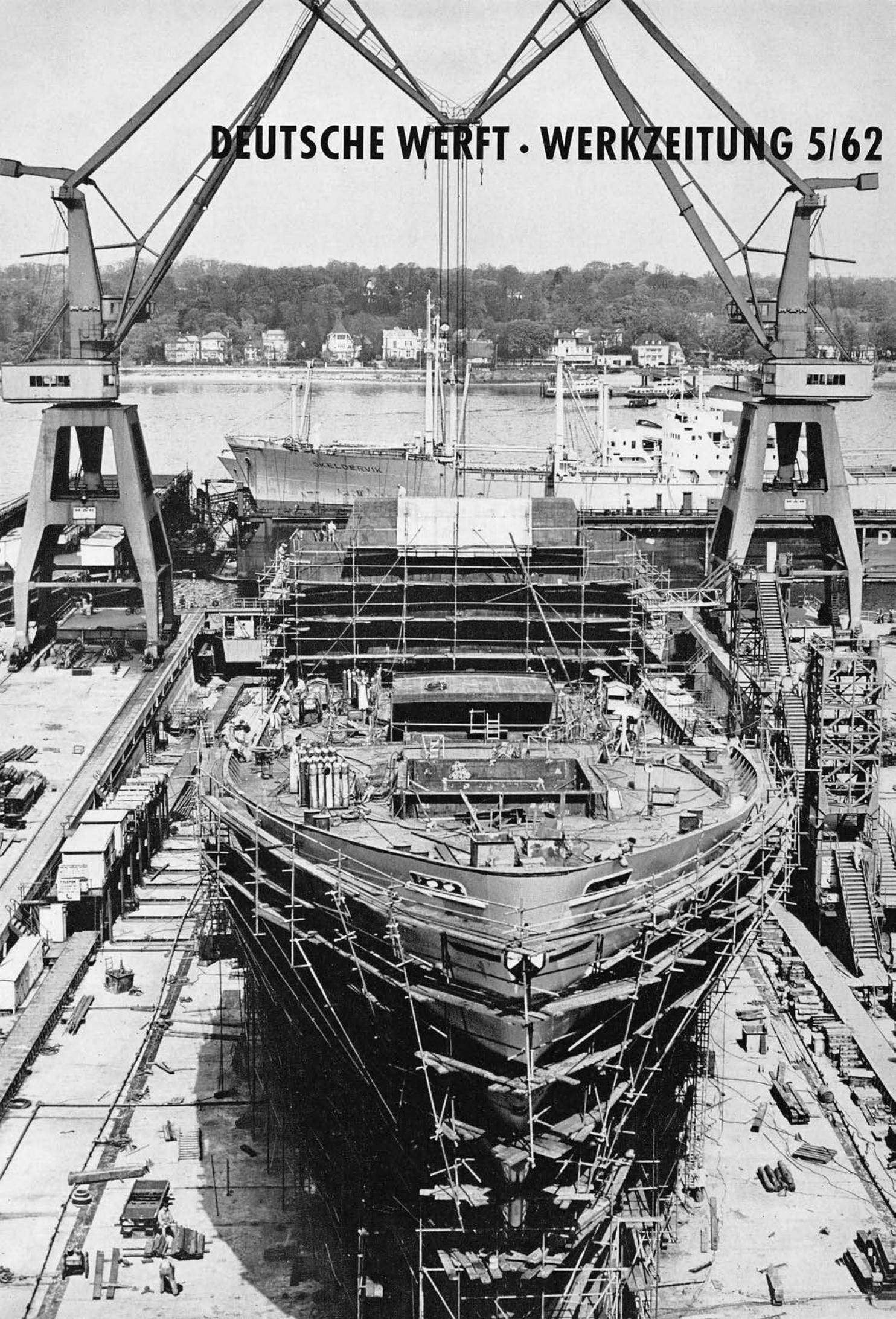
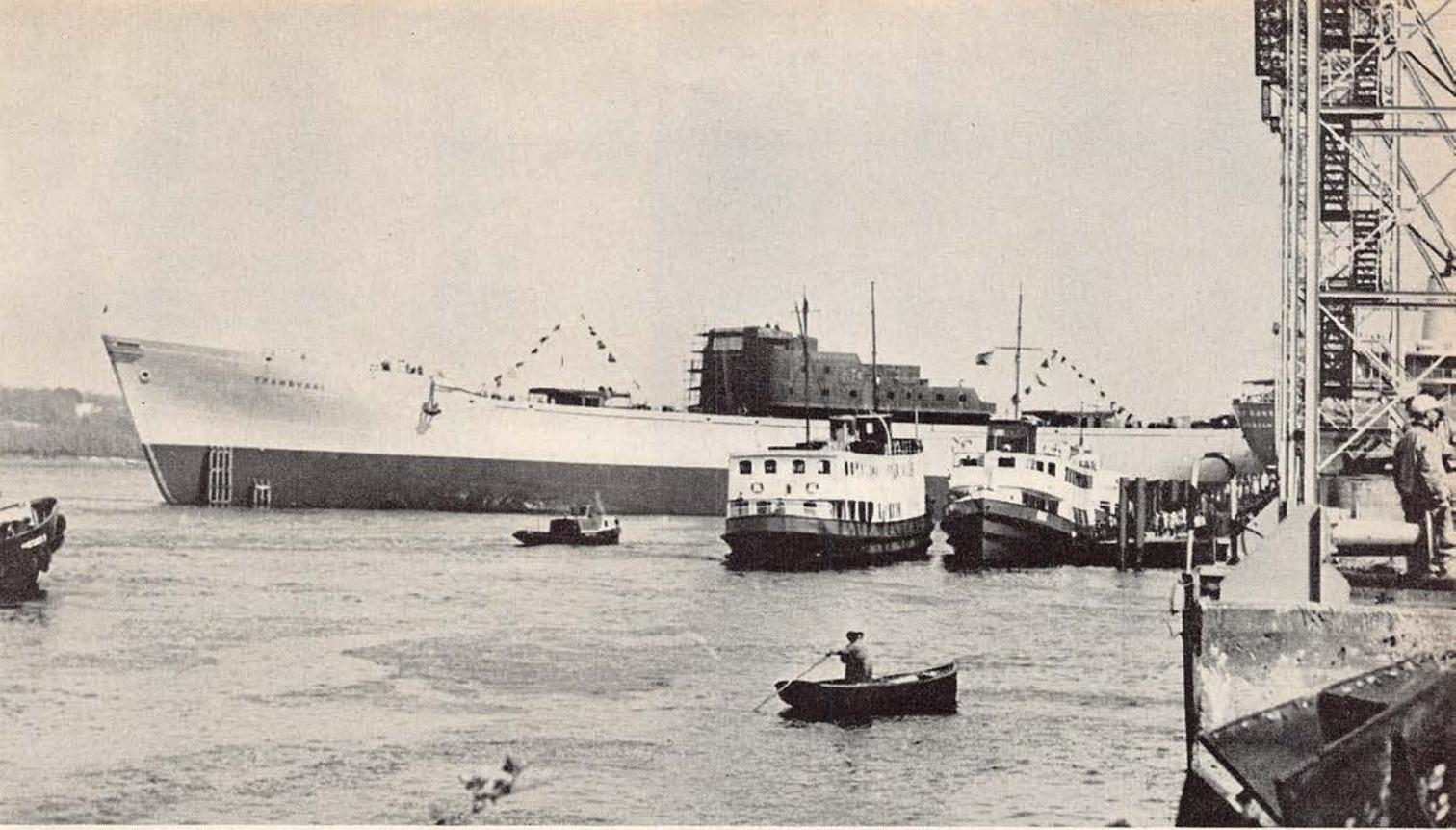


# DEUTSCHE WERFT · WERKZEITUNG 5/62







# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

21. Jahrgang · 30. Mai 1962 · Nr. 5

## Die letzten Wochen

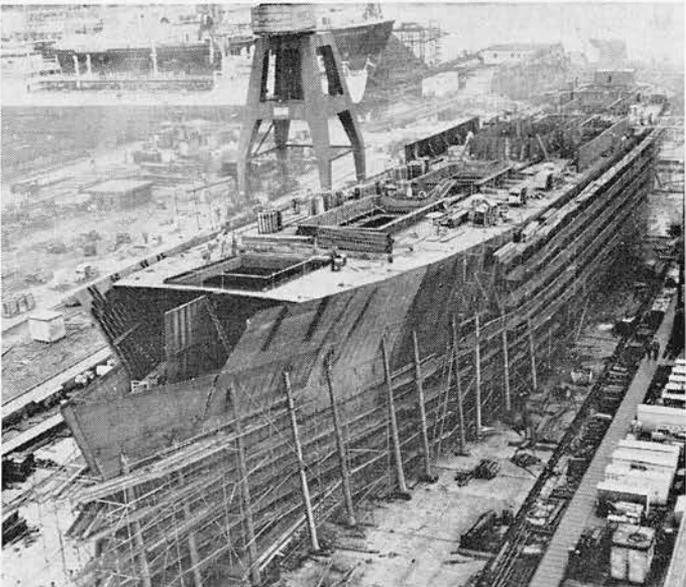
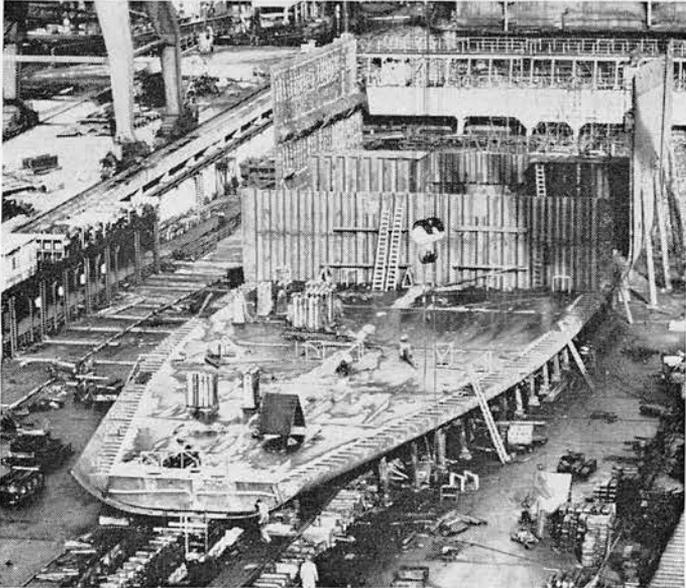
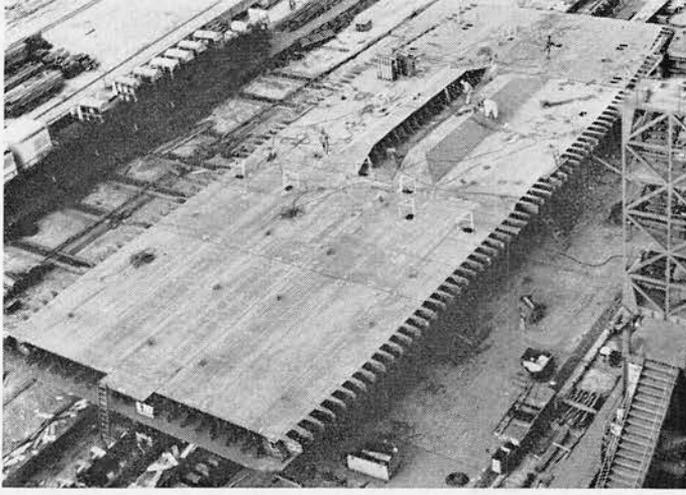
### Zwei Stapelläufe in einer Woche

Am 15. Mai lief der vierzehnte Nachkriegsneubau der DW für die Reederei Essberger - Deutsche Afrika Linien vom Stapel. Das Schiff hat die gleichen Abmessungen wie die kürzlich abgelieferte „TANGANYIKA“:

Länge über alles	155,75 m
Länge zwischen den Loten	143,90 m
Breite auf Spanten	20,20 m
Seitenhöhe 1. Deck	11,94 m
Tiefgang	9,11 m
Tragfähigkeit als Volldecker	etwa 13 500 tdw

▼ Taufpatin der „Transvaal“ war  
Frau Elsa Essberger





Auch dieses Schiff hat Einrichtungen für 12 Fahrgäste (vgl. Aufsatz S. 6 ff) und soll bei einer Maschinenleistung von 8400 PSe 17,5 Kn. laufen. Das Fassungsvermögen aller Laderäume beträgt etwa 725 000 cu.ft. für Schüttgut.

„TANGANYIKA“ und „TRANSVAAL“ sind die bisher größten Schiffe der deutschen Afrika-Fahrt.

Frau Elsa Essberger taufte das neue Schiff auf den Namen „TRANSVAAL“, das ist die nördlichste Provinz der Südafrikanischen Union. „TANGANYIKA“ ist der Name des Hauptgebietes des ehemaligen Schutzgebietes Deutsch-Ostafrika.

\* \* \*

Die ebenfalls nach geographischen (norwegischen) Plätzen benannten Schiffe „BARDU“ und „BANAK“ des Reeders Torvald Klaveness sind die ersten der sechs für norwegische Rechnung gebauten 16 300-tdw-Motor-Bulk-Carrier, über die in unserer letzten Werkzeugzeitung schon ausführlich berichtet wurde.

Sie haben folgende Abmessungen:

Länge über alles	149,96 m
Länge zwischen den Loten	142,00 m
Breite auf Spanten	21,34 m
Seitenhöhe	12,80 m
Tiefgang	9,24 m
Tragfähigkeit	etwa 16 300 tdw

Zu dem Stapellauf der „BANAK“, der am Sonnabend, dem 19. 5. stattfand, waren zahlreiche prominente Gäste aus dem Ausland erschienen, um das festliche Ereignis mitzerleben.

Die Abbildungen zeigen das Wachsen der „Transvaal“

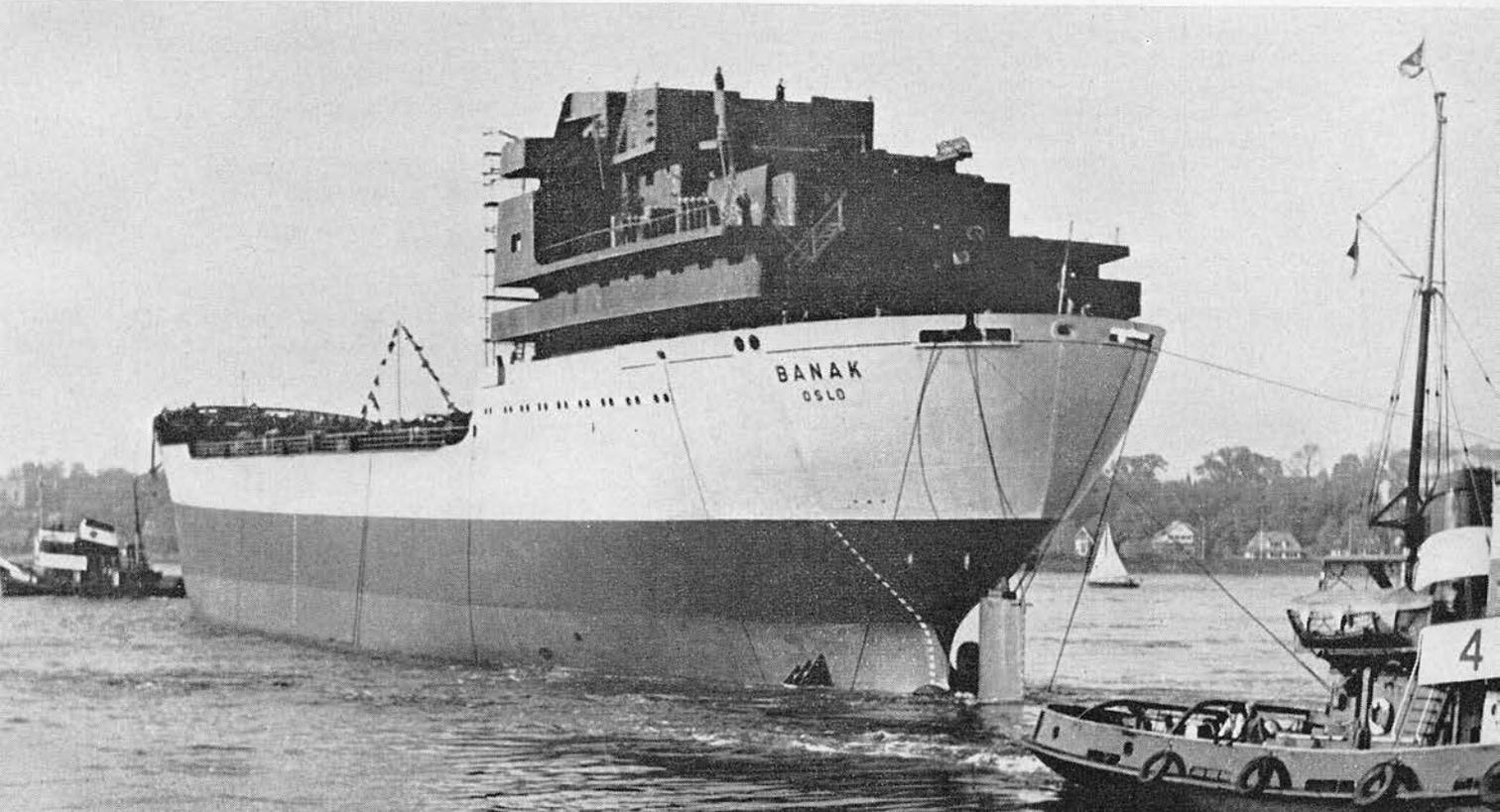
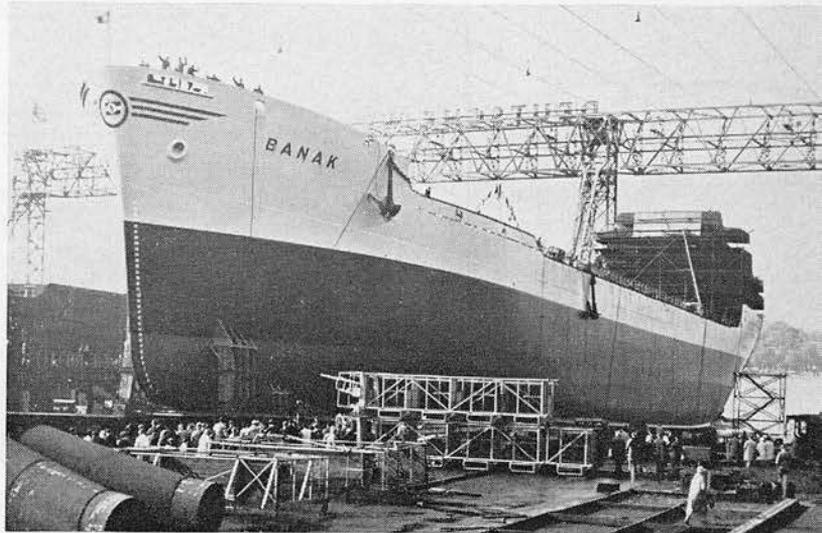
Die festgehaltenen Bauphasen sind vom

- Februar
- März
- April
- Mai



▲  
Frau Agnes Möller taufte den  
16 300-tdw-Motor-Bulk-Carrier „Banak“  
für die norwegische Reederei  
Torvald Klaveness

Der Täufling wird zum  
DW-Ausrüstungshafen verholt



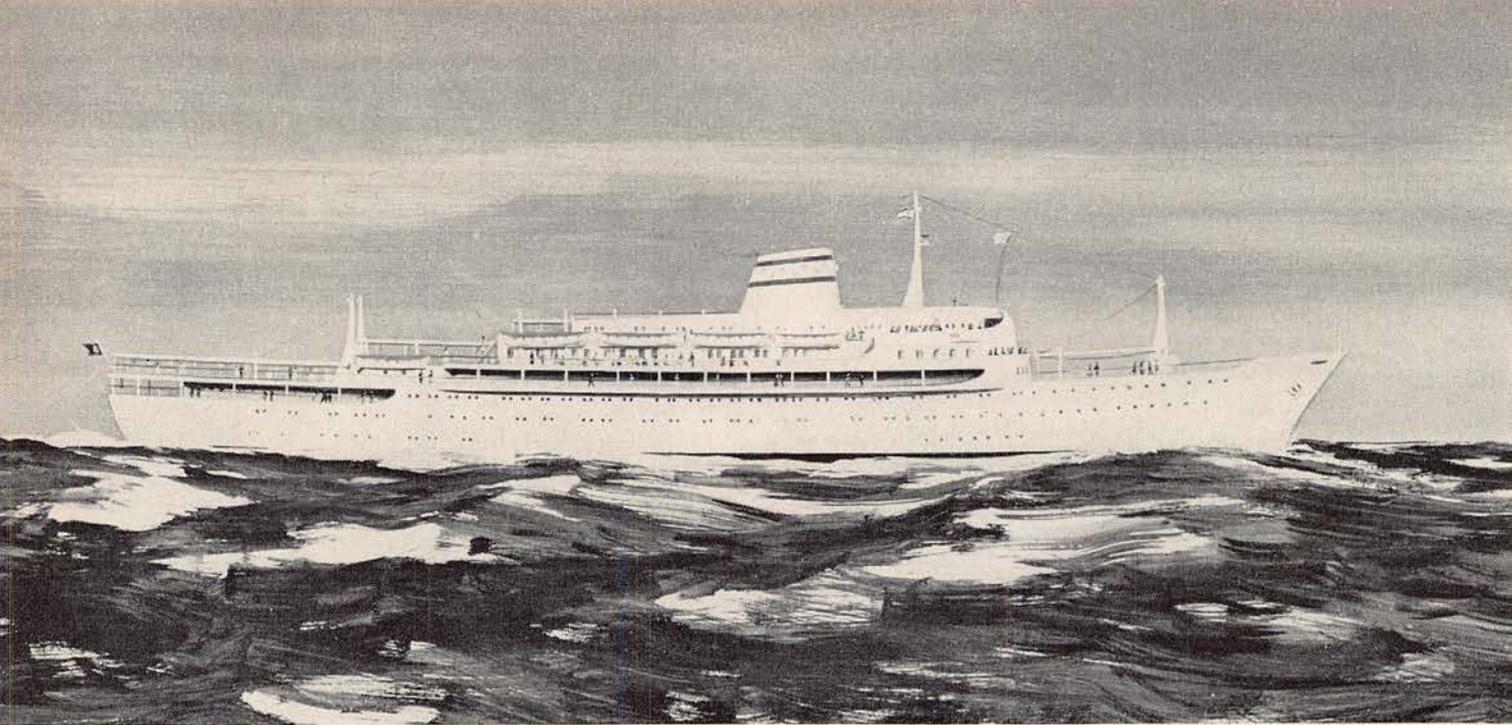


Abb. 1 Fahrgastschiff „Jerusalem“

## Entwurf und Konstruktion von Schiffen

### (III) Die Einrichtung der Wohn- und Aufenthaltsräume

#### A.

Die Deutsche Werft hat auf dem Gebiet der Besatzungs- und Fahrgasteinrichtungen bereits hervorragendes geleistet und allgemeine Anerkennung bei ihren Kunden gefunden. Erwähnt sei das Mitte 1938 an die HAL abgelieferte Fahrgastschiff „PATRIA“, das damalige größte diesel-elektrisch betriebene Schiff der Welthandelsflotte. In der Veröffentlichung der Fachzeitschrift „Schiffbau“ Nr. 20 vom 15. 10. 1938, S. 380, wird wörtlich berichtet:

„Die Deutsche Werft hat als eine der großen Vertreterinnen nicht nur des deutschen Schiffbaus, sondern des Weltschiffbaus mit dem Elektroschiff „PATRIA“ ein Meisterstück zur Ablieferung gebracht. In wohl-durchdachter Arbeit hat die Werft in nutzbringender Zusammenarbeit mit zahlreichen Firmen, aufbauend auf eigenen Erfahrungen und denen der Reederei, ein Werk geschaffen, das hervorragende Merkmale trägt. Hierbei hatten die letzten Erkenntnisse der Technik Anwendung gefunden, um ein Fahrgastschiff dieser Größe mit diesel-elektrischem Antrieb zu gestalten, das im internationalen Wettbewerb die deutsche Flagge erfolgreich vertreten wird.“

Neben zahlreichen wohl gelungenen Ausführungen von Fracht- und Tankschiffseinrichtungen vor und nach dem letzten Weltkrieg war dann die künstlerische Ausgestaltung der Passagieräume der 4 Fracht- und Fahrgastschiffe für die ZIM Israel Navigation Company 1955/56 ein weiterer Höhepunkt (S. 690 „ISRAEL“, S. 691 „ZION“, S. 697 „THEODOR HERZL“, S. 717 „JERUSALEM“). In gegenseitiger Ergänzung mit den Architekten der Reederei wurde angestrebt, alle Wohn- und Aufenthaltsräume des Schiffes, vor allem natürlich die großen repräsentativen Gesellschaftsräume, in eine sinnvolle Beziehung zum Schiffsnamen zu bringen und dadurch jedem Schiff seinen

ganz bestimmten Charakter zu geben. Helle, kontrastreiche Farbkompositionen, formschöne und zweckmäßige Einrichtungsgegenstände und sorgfältig ausgesuchte Materialien sind unter Verzicht auf Imitationen und übersteigerten Luxus bezeichnend für die mit modernem Komfort großzügig ausgestatteten Räumlichkeiten dieser Schiffe. Hier-von mögen die folgenden Aufnahmen einen Eindruck vermitteln.

Wer sich eingehender informieren möchte, sei auf die Veröffentlichung in „Schiff und Hafen“ 1957, Heft Nr. 6, S. 454—466, verwiesen.

- Abb. 2 Gesellschaftsräume I. Klasse auf S. 690  
FFTS „ISRAEL“ (Grundriß)
- Abb. 3 Rauchsalon I. Klasse auf S. 690  
FFTS „ISRAEL“
- Abb. 4 Veranda-Café mit Bar II. Klasse auf S. 690  
FFTS „ISRAEL“ (Grundriß)
- Abb. 5 Veranda-Café II. Klasse auf S. 690  
FFTS „ISRAEL“ —  
Blick von der Bar B.B. nach St.B.
- Abb. 6 Fahrgastkammer für 2 Personen auf S. 717  
FFTS „JERUSALEM“ (Grundriß)
- Abb. 7 Fahrgastkammer für 2 Personen auf S. 717  
FFTS „JERUSALEM“

#### B 1.

Jeder Schiffsinnenarchitekt wünscht sich naturgemäß recht viele Aufgaben auf dem Gebiet der Inneneinrichtung von hochwertigen Räumen, wie z. B. Fahrgastschiffen. Auf unserer Werft werden aber meist Frachtschiffe, Tanker, Bulk Carrier und Kühlschiffe gebaut. Doch auch bei der Ausstattung der gegenüber dem Fahrgastschiff nicht so umfang-

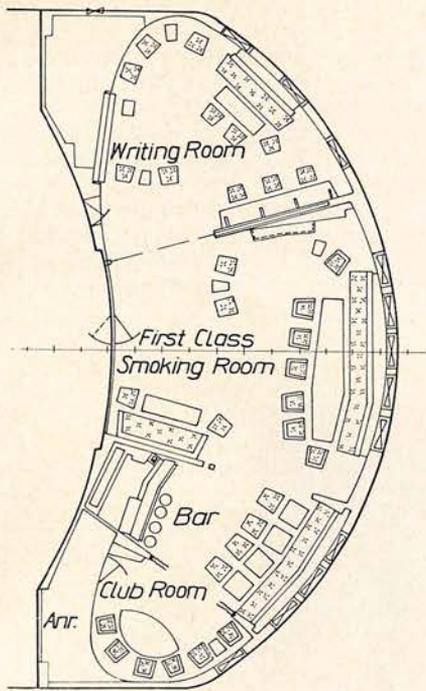


Abb. 2

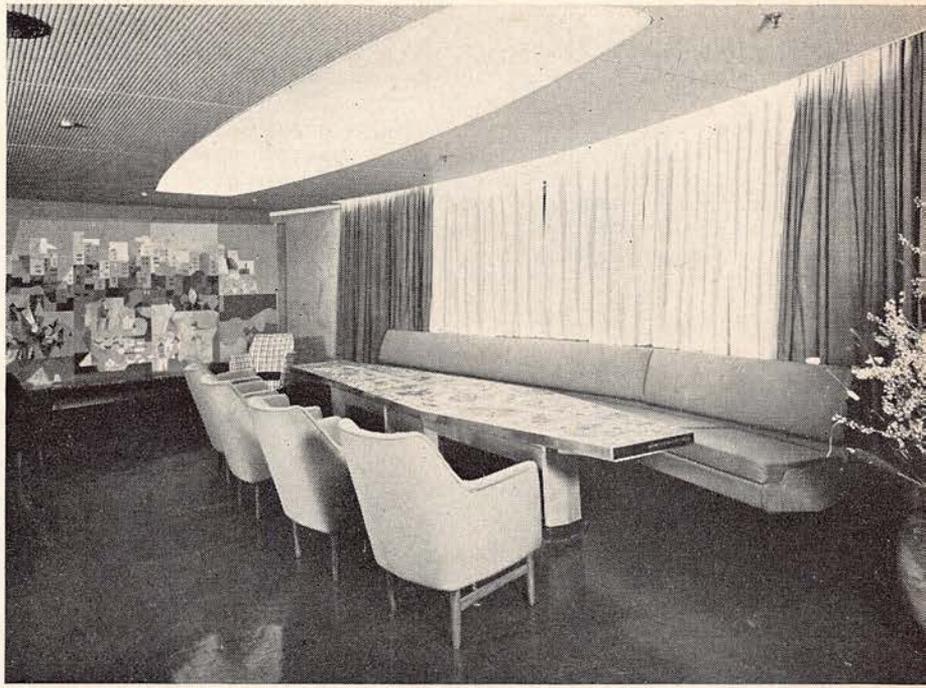


Abb. 3

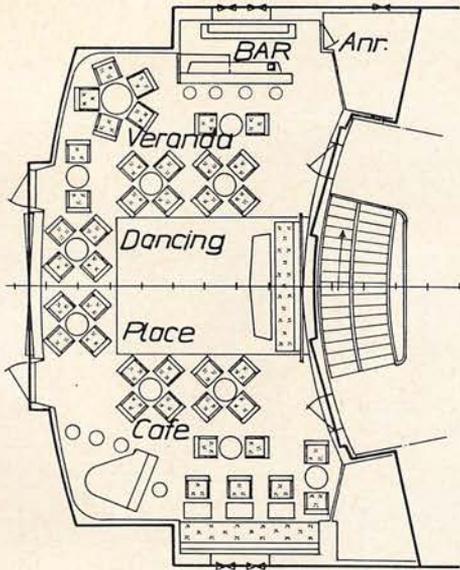


Abb. 4



Abb. 5

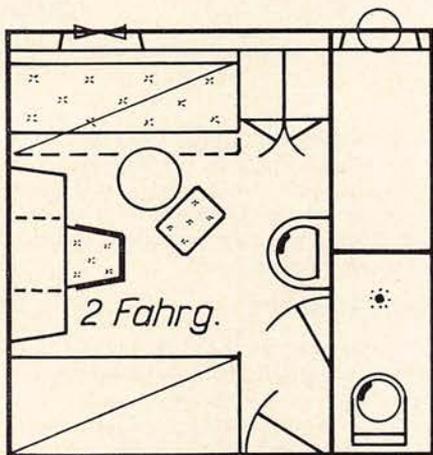


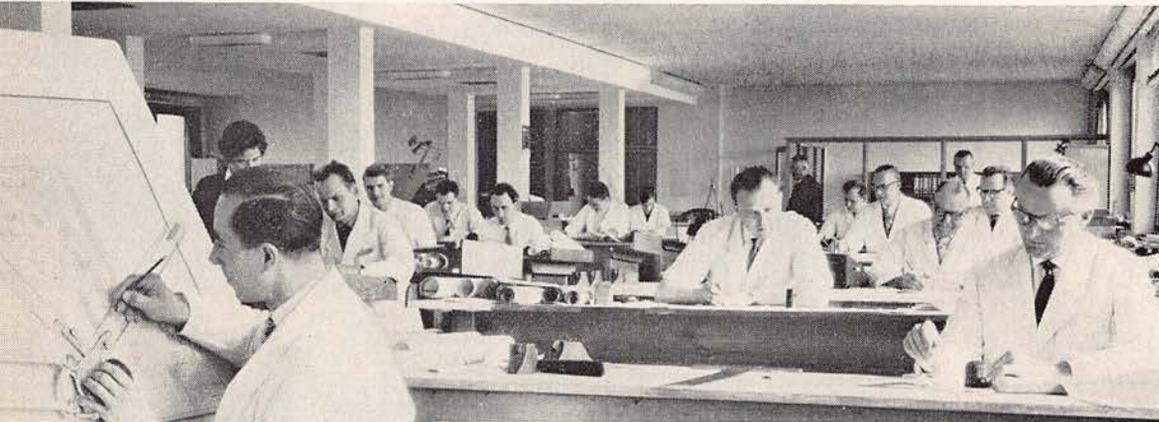
Abb. 6



Abb. 7

reichen Einrichtung dieser Schiffe gibt es immer wieder zahlreiche neue Aufgaben. Allein schon durch das Vordringen der Kunststoffe in den letzten Jahren z. B. für Boden- und Wandbeläge oder Beschläge ergeben sich Material- und Kostenfragen, deren Lösung Fachkenntnisse, Erfahrung und oft auch einen gewissen Mut zur Entscheidung voraussetzen. In diesem Zusammenhang sei bemerkt, daß bei grundsätzlichen Fragen mit den Fachleuten des Ausrüstungsbetriebes eingehend Rücksprache genommen wird, bevor eine Entscheidung getroffen wird.

Grundlage für alle Entwurfs- und Werkstattzeichnungen ist der Einrichtungsplan, der auf Grund von Bauvorschrift und Generalplan nach Decks getrennt im Maßstab 1:50 ausgearbeitet wird. Hierbei werden von vornherein folgende Leitgedanken berücksichtigt: Klare und dadurch kostensparende Grundrißgestaltung unter Beachtung günstiger Verkehrswege für Besatzung und Fahrgäste, gefällige und zweckmäßige Ausstattung ohne Übertreibungen, Berücksichtigung der kontraktlich festgelegten Reedereiforderungen und der behördlichen Vorschriften.



◀ Abb. 8

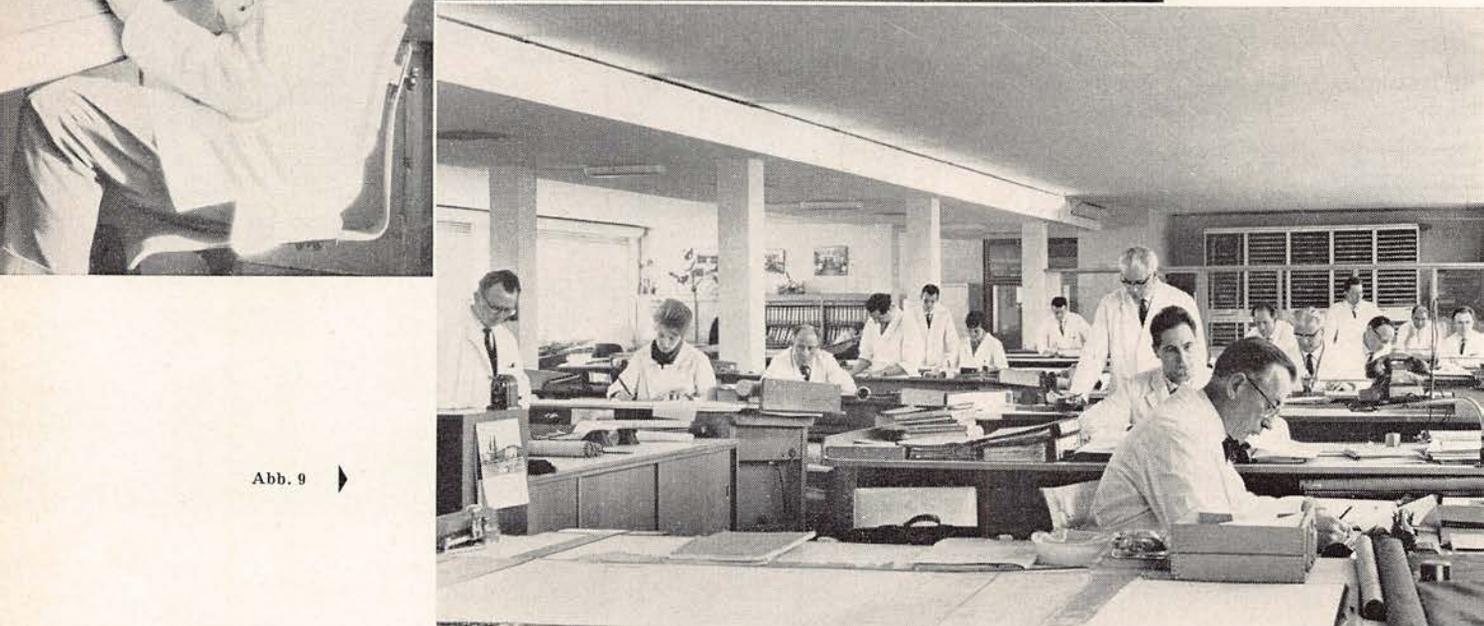


Abb. 9 ▶

Abb. 8 Abt. SU 1 — Einrichtung — Im Vordergrund links moderne „ISIS“-Zeichenmaschine mit „NIKE“ hydraulisch betätigter Standsäule zum Drehen, Heben und Senken des Zeichenbrettes

Abb. 9 Die Abteilung SU 1 — Einrichtung — ist im 12. Stock unseres Hochhauses großzügig untergebracht

## B 2.

Planung und umfassende Abstimmung mit der jeweiligen Reederei müssen auf diesem weitverzweigten Spezialgebiet möglichst frühzeitig einsetzen. Die Konstruktions-, Zeichen- und Bestellarbeiten werden im Schiffbaubüro, Abteilung SU 1 — Einrichtung — erledigt.

Liegt dieser Plan von Reederei, Klassifikationsgesellschaft und der betreffenden nationalen Behörde vor, können die Konstruktionszeichnungen für die zur Einrichtung gehörenden Teilgebiete, wie nächstehend entsprechend dem DW-Betriebs- und Schiffgruppen-Nummernbuch aufgeführt, in Angriff genommen werden:

### Boden- und Wandbeläge (Gruppe 108)

In diese sehr wichtige Gruppe gehören die im Bodenbelagsplan festgelegten genauen zeichnerischen Angaben über Art und Stärke der Bodenober- und Unterbeläge, z. B. für Steinholz, die verschiedenen Kunststoffbeläge, Linoleumausführungen, Wand- und Bodenfliesen für sanitäre und Wirtschaftsräume, sowie Einzelheiten über Befestigung, Angabe über Schmetterlinge, Art der Kleber, im Bereich

von Dehnungsfugen, Speigattsülen oder auf isolierten Stahldecks, Angaben über Buchtausgleich, Armierung mit Streckmetall, Badewanneneinbau usw. Für die Vorbereitung der Arbeiten an Bord ist es dann erforderlich, die verschiedenen Angebote der Fremdfirmen eingehend auf Qualität, Lieferzeit und Preis zu prüfen und die ausführende Firma zu bestimmen. Wir verwenden für die Wohn- und Aufenthaltsräume unserer Neubauten als Unterböden Magnesit-Estriche (Steinholz) oder Kautschuk-Latex-Estriche, als Oberbeläge Gummi, Linoleum oder Beläge auf PVC-Basis (Polyvinylchlorid). Bei einfachen Ausführungen kommen auch die sog. „Gehbeläge“ (Unterboden ist zugleich Gehbelag) in Frage.

#### **Treppen und Leitern, Holz- und Gasrohrhandläufer** (Gruppe 114/115)

Hierzu gehören:

- Außentreppe (Holz)
- Haupttreppe
- Innentreppe (Holz)
- Innentreppe (Stahl)
- Relingstreppe
- Beschläge für Relingstreppe
- Hölzerne Raumleitern
- Handläufer (Holz oder Gasrohr)

Für die vorerwähnten Teile liegen im allgemeinen neu überarbeitete DW-Normzeichnungen vor. Die Vorschriften der nationalen Behörden, z. B. bei deutschen Schiffen die Schiffssicherheitsverordnung über Anzahl, Breite, Steigung (Verhältnis von Stufenhöhe zu Stufentiefe), Feuerschutz der Treppen sind ebenfalls genau zu beachten.

#### **Kammertüren, Holztüren und hölzerne Verschlüsse** (Gruppe 118/119)

Hierzu gehören:

- Schwere und leichte Außentüren
- Mosaiktüren
- Türfutter
- Kammertüren mit Türfutter
- Jalousien für Kammertüren
- Lüftungsschieber
- Sülschienen
- Schiebetüren für Steuerhaus

Grundsätzlich sollten die Kammertüren nicht in die Gänge schlagen, um den Verkehr nicht zu behindern, während Türen von Gesellschaftsräumen nach außen aufschlagen oder als Pendeltüren ausgebildet werden. Die Schlagrichtung der Außentüren ist meist nach außen. Das verwendete Material kann Sperrholz, Spanplatte oder Blech sein. Außentüren unterliegen den Vorschriften über Verschlusseinrichtungen und müssen je nach Lage wasser- oder wetterdicht sein.

#### **Fenster und Oberlichter** (Gruppe 120)

Bei der Zusammenarbeit mit leistungsfähigen Unter-Lieferfirmen ist diese Gruppe von großer Bedeutung, da wir fast alle Fenster von auswärts kaufen. Ferner sei bemerkt, daß wir bei jedem Neubau bestrebt sind, nach Möglichkeit sowohl für die runden als auch die rechteckigen Fenster die Einschweißzarge zu verwenden, da diese gegenüber der Schraubzarge eine echte Verbesserung darstellt (konstruktiv und kostenmäßig). Trotzdem erhalten manche unserer Neubauten doch wieder Schraubzargen auf besonderen Wunsch der betreffenden Reeder, weil dieser und jener Wert auf gute Auswechselbarkeit der Fenster legt, die natürlich bei der Einschweißzarge nicht gegeben ist.

#### **Hölzerne Kammerwände, Wand- und Deckenverkleidungen aus Holz oder Kunststoff** (Gruppe 133)

Die Ausarbeitung der Werkstattzeichnungen für diese Gruppe erfordert besonderes Fachwissen und Erfahrung. Die Kammerwände, Wand- und Deckenverkleidungen können aus vielerlei Material hergestellt werden: In den

vergangenen Jahren herrschte hierfür Sperrholz vor, während heutzutage die Spanplatte mehr und mehr Verwendung findet. Häufig ist aber aus Gründen der Feuersicherheit unbrennbares Material vorgeschrieben, z. B. Marinite, eine Asbest-Zementplatte. Für die Verkleidung der früher meist gestrichenen Wände und Decken wählt man jetzt häufig Kunststoffplatten wie z. B. Perstorp, Resopal, Etronit oder für die sog. besseren Räume Edelfolzfurniere. Die Entscheidung über Holzart, Farbtonung und Muster der Kunststoffbeläge erfolgt gemeinsam mit den Reedereivertretern und muß genauestens mit Möbeln, Vorhang- und Bezugsstoffen, Bodenbelägen und der übrigen Ausstattung in Einklang gebracht werden.

Hier bahnt sich eine vielversprechende Neuentwicklung durch die Verwendung von farblosen oder farbigen Polyesterlacken als Ersatz für die Kunststoffplatten an Wänden und Decken an. Diese Lacke weisen im großen und ganzen ähnliche Eigenschaften auf wie die Kunststoffplatten, erfordern aber weniger Arbeitsstunden und sind beträchtlich preisgünstiger.

#### **Feinblechwände unter 3 mm, Wand- und Deckenverkleidungen aus Feinblech** (Gruppe 134)

#### **Hölzerne Decksaufbauten** (Gruppe 135)

#### **Einzelteile für sanitäre Räume** (Gruppe 136)

#### **Wirtschafts- und Vorratsräume sowie Räume für Sonderzwecke** (Gruppe 137)

#### **Einrichtung der Mannschaftsräume, einschl. deren Aufenthaltsräume** (Gruppe 138)

Bei unseren Neubauten werden die Mannschaften heute durchweg in freundlichen und geräumigen, etwa 8—12 m<sup>2</sup> großen Ein- und Zweimannkammern untergebracht. Hier hat, besonders nach dem letzten Weltkriege, ein grundsätzlicher Wandel eingesetzt, denn früher stand häufig nur eine sehr einfach eingerichtete, oft ungewegerte Kammer für vier, acht und mehr Personen zur Verfügung.

Als Beispiel einer modernen Mannschaftskammer und einer entsprechenden Mannschaftsmesse seien die Einrichtungen unserer Neubauten für die Afrika-Linie, S. 783 und S. 787, aufgeführt.

Abb. 10 Motorschiff „TANGANYIKA“

Abb. 11 Mannschaftskammer auf S. 787 (Grundriß)

Abb. 12 Mannschaftskammer auf S. 783 (Foto)

Abb. 13 Mannschaftsmesse auf S. 787 (Grundriß)

Abb. 14 Mannschaftsmesse auf S. 783 (Foto)

Zu der Frage Längs- oder Querkoje sei bemerkt, daß wir in der Regel Längskojen mit Quersofas anstreben und festgestellt haben, daß die meisten Reedereien auch dieser Ansicht sind. Manchmal läßt sich jedoch eine Querkoje aus Platzmangel nicht vermeiden.

#### **Einrichtung der Offiziersräume, einschl. deren Aufenthaltsräume** (Gruppe 139)

Zu den Offiziers-Kammern gehören die meist aus Wohnraum, Schlafräum, Bad oder Duschräum und gegebenenfalls Vorplatz bestehenden Kapitänsräume. Für diese Räume wird aus repräsentativen Gründen — entsprechend den Reedereiwünschen — großzügig und geräumig geplant und eine angemessen luxuriöse Ausstattung vorgesehen. Als Beispiele seien angeführt:

Abb. 15 S. 787 Kapitänsräume (Grundriß)

Abb. 16 S. 783 Kapitänswohnraum (Foto)

Die Räume des Ltd. Ingenieurs weisen heute meist den gleichen hochwertigen Standard auf wie die des Kapitäns. Als Beispiel ist der Grundriß unseres Neubaus S. 787 für die Reederei Deutsche Afrika-Linien angegeben.

Abb. 17 S. 787 Räume für Ltd. Ingenieur



Abb. 10 Motorschiff „Tanganyika“

Auch die Offizierskammern entsprechen in bezug auf Größe und Ausstattung modernen Ansprüchen. Aus den folgenden Grundrissen für den II. und III. Offizier und II. und III. Ingenieur des vorgenannten Neubaus für die Afrika-Linien ist dieses ersichtlich:

Abb. 18 S. 787 Kammern vom II. und III. Offizier

Abb. 19 S. 787 Kammern vom II. und III. Ingenieur

Sehr repräsentativ und wohnlich ist die Offiziersmesse eingerichtet (siehe Abb. 20 und Abb. 21). Messen werden getrennt für Offiziere und Mannschaften angeordnet, verschiedentlich auch für Decks-, Maschinen- und Wirtschaftspersonal. Zu jeder Messe gehört eine besondere Anrichte. Die Vorschriften der einzelnen Länder weichen, was die Ausstattung anbetrifft, stark voneinander ab und müssen genauestens berücksichtigt werden.

Abb. 20 und 21 S. 783 Offiziersmesse mit Anrichte

#### Einrichtung der Fahrgastkammern (Gruppe 140)

Bei vielen unserer Frachtschiff-Neubauten werden Fahrgasteinrichtungen bis zu 12 Personen eingebaut. Diese Schiffe zählen noch zu den Frachtschiffen, während Schiffe mit mehr als 12 Passagieren Fahrgastschiffe sind. Die Fahrgastkammern sind vorzugsweise als Außenkammern an-

geordnet und mit besonderem Waschraum mit WC und Duschbad ausgestattet (siehe Abb. 22 und Abb. 23).

Abb. 22 und 23 S. 783 Fahrgasteinrichtung für 2 Personen

Die gezeigte Anordnung der Fahrgastkabinen ist in ähnlicher Weise bei vielen unserer Schiffe in der Praxis ausgeführt (Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg-Süd) und von Reederei und Passagieren anerkennend beurteilt worden.

#### Bau und Einrichtung der Aufenthaltsräume für Fahrgäste einschl. Luxus-Wohnräume (Gruppe 141)

Für die Fahrgäste sind ausreichende Gesellschaftsräume — Speisesalon, Rauchsalon, Bar und Anrichte, Lese- und Damenzimmer — zur Verfügung zu stellen. Als Beispiel einer großzügigen und behaglichen Anordnung sind der Grundriß S. 782 FMS „USAMBARA“ und die Fotos von Bar und Speisesalon von S. 783 FMS „TANGANYIKA“ der Reederei Deutsche Afrika-Linien abgebildet.

Abb. 24 FMS „USAMBARA“ — Gesellschaftsräume

Abb. 25 FMS „TANGANYIKA“ — Bar

Abb. 26 FMS „TANGANYIKA“ — Speisesalon usw. (Grundriß)

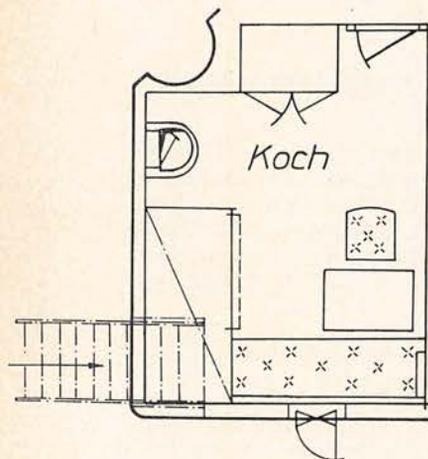


Abb. 11



Abb. 12

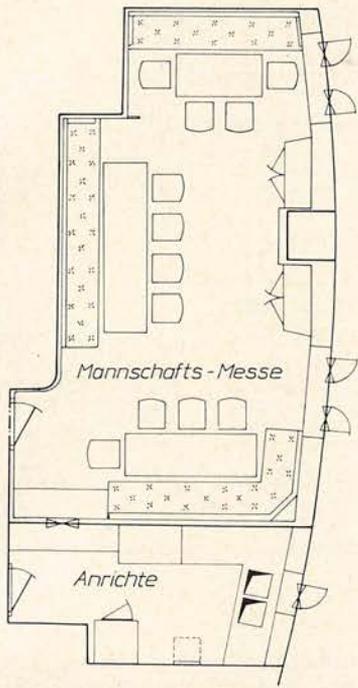


Abb. 13

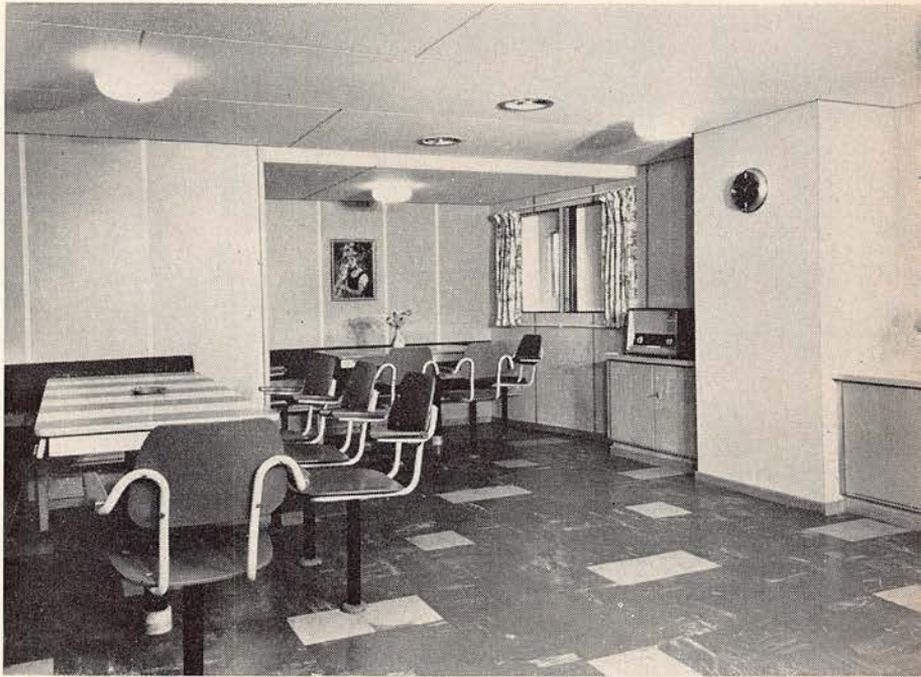


Abb. 14

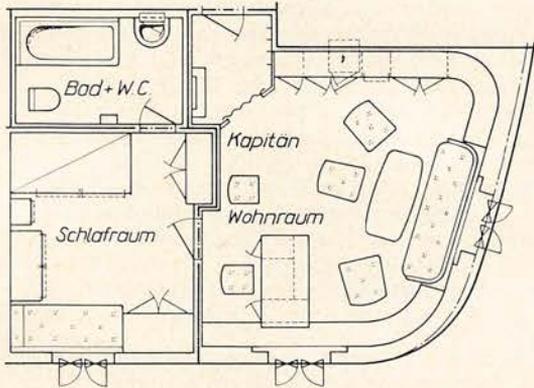


Abb. 15

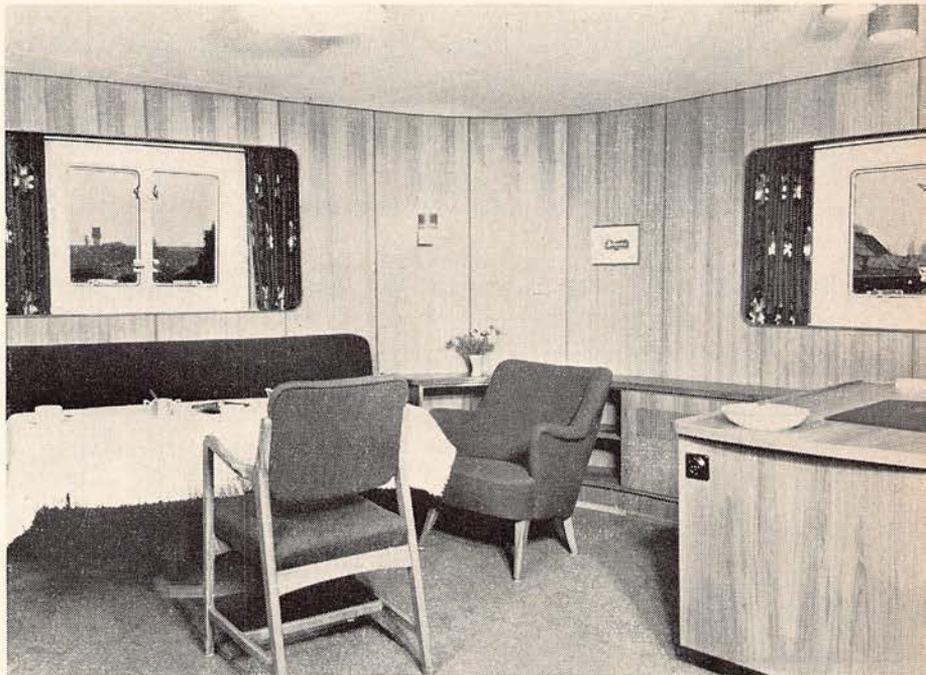


Abb. 16

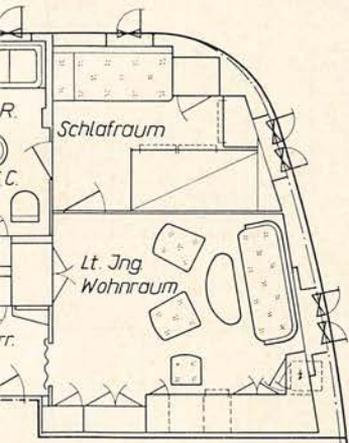


Abb. 17

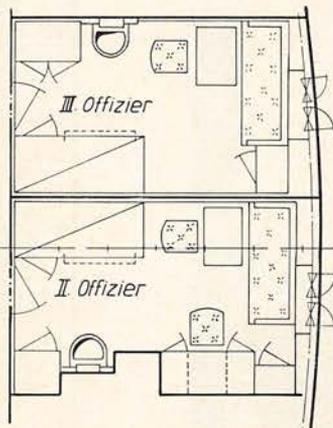


Abb. 18

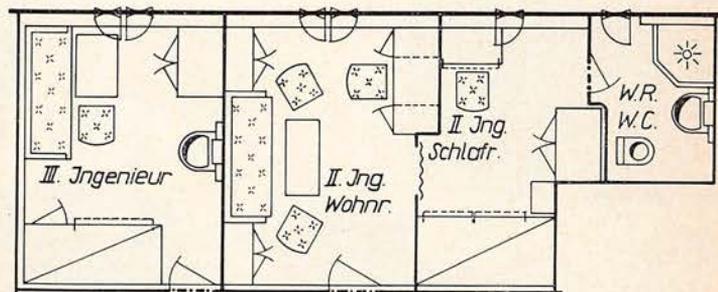


Abb. 19

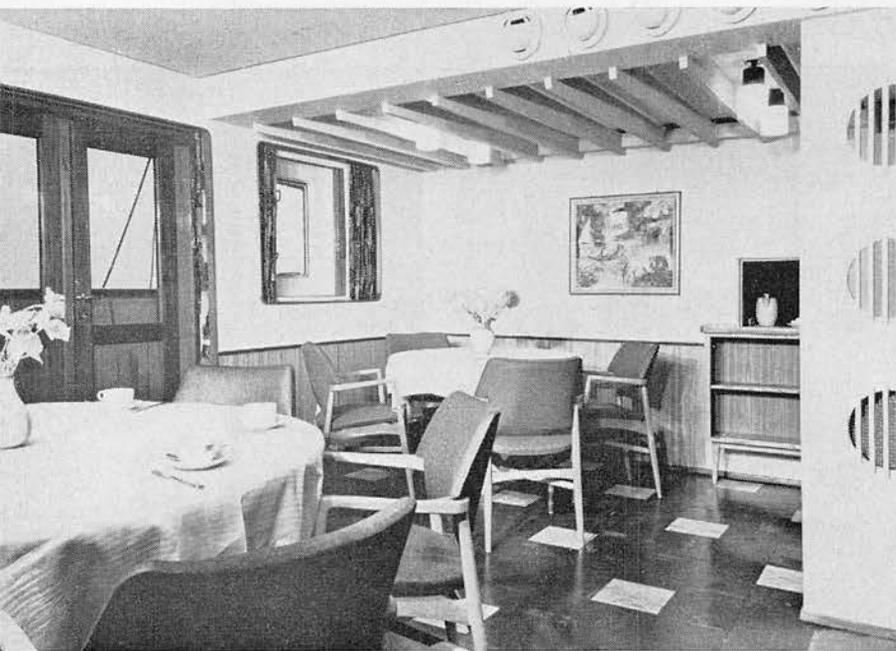


Abb. 20

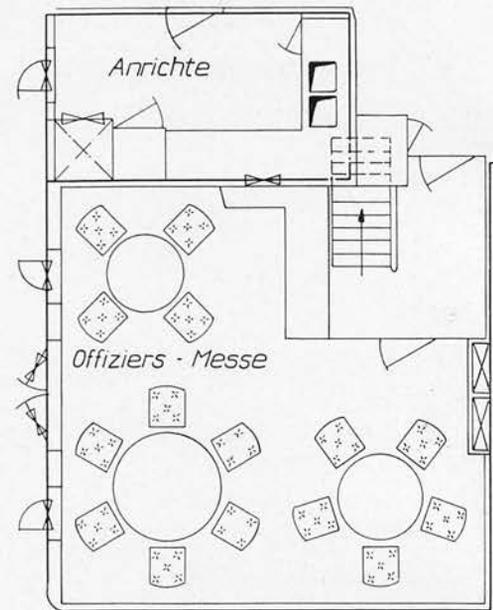


Abb. 21

**Polster- und Tapezierarbeiten (Gruppe 142)**

**Beschläge und Schilder (Gruppe 143)**

**Inventar (Gruppe 144)**

Für jede einzelne Gruppe sind zahlreiche Entwurfs- und Werkstattzeichnungen, Stücklisten, Anfragen und Bestellungen erforderlich. Als Beispiel seien die entsprechenden Daten für einige Schiffstypen angegeben:

- Tankschiff: S. 725, TT „TROLL“  
für Reederei Halle & Peterson
- Frachtmotorschiff: S. 721, FMS „SAARLAND“  
für Reederei HAL
- Fracht- und Fahrgastschiff: S. 690, FFTS „ISRAEL“  
für Reederei ZIM

Lfd. Nr.	Von der Abt. SU 1 Einrichtung fertiggestellt	S. 725	S. 721/22	S. 690
1.	Zeichnungen	95	105	252
2.	Stücklisten	78	99	161
3.	Anfragen	135	192	455
4.	Bestellungen	52	68	177
5.	Konstruktionsstunden (Einrichtung)	8387	10 140	ca. 25 000

Hierzu ist noch zu bemerken, daß der notwendige Arbeitsaufwand für das Büro „Einrichtung“ beträchtlich schwanken kann, da schon in den Vertragsunterlagen der einzelnen Neubauten (Bauvertrag, Bauvorschrift und Vertragspläne) große Unterschiede bestehen. Außerdem spielt gerade für die Ausgestaltung der Einrichtung die jeweilige Reederei mit ihren besonderen Vorschriften eine große Rolle. Trotz allgemein immer weitergehender Anwendung der DW-Normen müssen, vor allem bei Reedereien mit einer großen Flotte, auch die Reedereiwünsche berücksichtigt werden. Das galt z. B. ganz besonders für die Neubauten der Shell-Tanker (S. 733/34 Bitumen TS. „PALLIUM“ und „PARTULA“). Von großer Wichtigkeit ist ferner die rechtzeitige Anlieferung aller Zeichnungen und Bestellungen an die Betriebs-Werkstätten. Hierfür wird von der Abteilung FTB für jedes Schiff ein Terminplan ausgearbeitet, nach dem die Einrichtungspläne etwa 2 Monate vor Stapellauf fertiggestellt sein müssen. Um diesen Terminforderungen mit Sicherheit zu entsprechen, wird im Büro Einrichtung eine graphische Aufstellung der erforderlichen und vorhandenen Konstruktionsstunden aufgemacht.

An dem Vergleich der beiden Kurven werden dann von Fall zu Fall die entsprechenden Maßnahmen getroffen.



Abb. 22

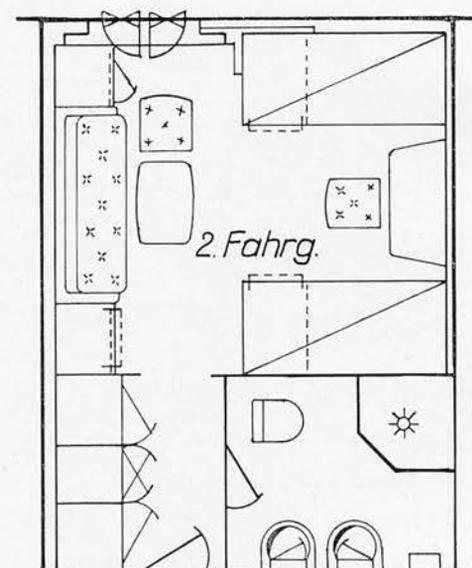


Abb. 23



Abb. 24



Abb. 25

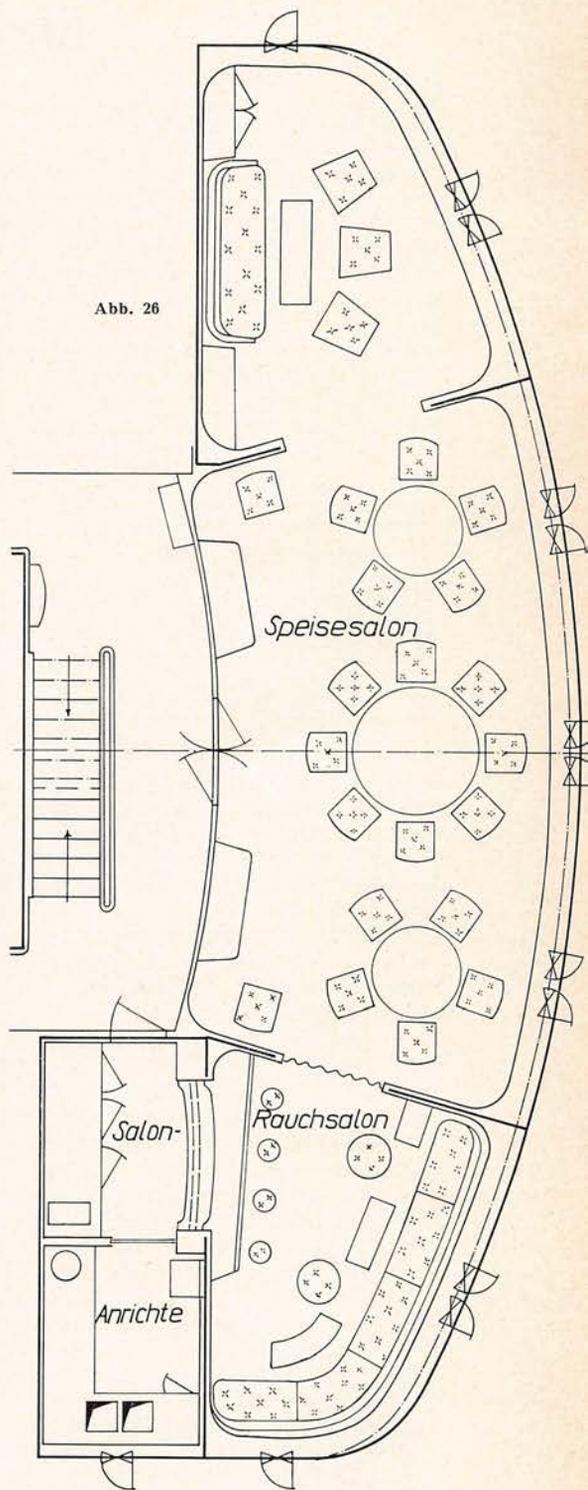


Abb. 26

### C.

Bei dem heutzutage herrschenden harten Konkurrenzkampf zwischen den einzelnen Werften muß die gefällige und qualitativ hochwertige, dabei aber äußerst preisgünstige Ausstattung der Wohn- und Aufenthaltsräume unserer Neubauten und Reparaturschiffe in erster Linie weiterhin angestrebt werden. Dieses gilt in gleicher Weise für den Betrieb wie für das Konstruktionsbüro. Dieses Ziel kann aber nur dann erreicht werden, wenn jeder, der mit diesem Gebiet zu tun hat, ernstliche Überlegungen anstellt, ob und wie Vereinfachungen oder Verbesserungen konstruktiver oder betrieblicher Art bei der Durchführung der Arbeiten angebracht werden können. Für das Konstruktions-

büro liegt die Hauptaufgabe neben der termingemäßen Herausgabe der Werkstattzeichnungen darin, alle Neuentwicklungen aufmerksam zu verfolgen und die vorhandenen Normzeichnungen in fruchtbarer Zusammenarbeit mit dem Betrieb zu vervollkommen und bisher nicht standardisierte Teile entsprechend dem inzwischen ausgearbeiteten Normprogramm nach rationellen Gesichtspunkten zu normen, damit bei den verschiedenen Schiffstypen möglichst viele DW-Normausführungen Verwendung finden. Mit diesen Maßnahmen wird eine Einsparung an Arbeitsstunden in Büro und Betrieb erzielt werden.

C. L. Brockmüller

# Brummbär-Walli

Diese Geschichte ist von vorn bis hinten gelogen. Etwaige Ähnlichkeiten oder Namensgleichheiten wären rein zufällig und nicht beabsichtigt.

Päng-päng-päng dröhnt es durch den Wohlfahrtsraum, in dem sich etwa hundert Mann für den Arbeitsbeginn fertig machen. Teils ruhig und gleichgültig, teils lebhaft geht es dabei zu, sie besprechen die Ereignisse des Tages. Nur der Störenfried da hinten ballert immer fleißig an seinem Blechspind weiter, ohne sich um die anderen zu kümmern. Es nimmt auch niemand Notiz davon, denn hier hat wieder mal einer seine Schlüssel vergessen und versucht nun das Vorhängeschloß aufzuknacken, das kennt man schon.

Die Leute sind längst umgezogen, denn die Tute mußte jeden Moment zur Arbeit rufen. Nur der Mann in der Ecke stand immer noch im Straßenanzug und mühte sich



an seinem Spind ab und brummte dabei: „verfl. hüt geit dat ok alls schef.“ Das amüsiert Klein Willi und er ruft ihm zu „Du Waldemar, bliv man noch so'n lüttjes beten bi“ und ruft dann den anderen zu: „Hat nicht jemand einen Dosenöffner da?“. Doch auf Willi hört keiner, denn er ist immer zu

allerhand Dummheiten aufgelegt, dafür kennt man ihn. Nur Richard wird es denn doch zu dumm, er geht zu Waldemar und reißt ihm den Hammer aus der Hand: „Gif mol her dat Ding.“ Er schlägt einmal — zweimal kräftig zu und das Vorhängeschloß klötert auf den Zementfußboden, auch den Hammer läßt er fallen und geht dann wortlos weg. Jetzt beeilt sich Waldemar aber in die Plünn zu kommen, denn es ist höchste Zeit. Er antwortet nicht auf eine Frage und beteiligt sich auch an keinem Gespräch. Er scheint überhaupt nur froh zu sein, wenn man ihn in Ruhe läßt. „Du Waldemar, irgend etwas stimmt mit dir nicht, bist du krank?“ fragt Willi. „Nee, ich bin nicht krank und du sollst mich endlich in Ruhe lassen.“

„Was habe ich dir denn getan?“ „Nix, Mul holn sass du.“ „Och denn klei di doch an'n M...“ meint Willi durch und durch beleidigt und geht nach draußen.

Nicht einmal bei der Frühstückspause gibt es eine Abwechslung. Willi kaut gleichgültig auf seinem Brot rum und sieht gelangweilt über das Wasser, denn Waldemar ist gar nicht da. Er steht bei der Feuerwehrwache an der

Telefonzelle und wartet. Auch später bei der Arbeit versucht Willi immer wieder ein Gespräch anzufangen, aber es nützt alles nichts, Waldemar beißt nicht an. Wenn aber Willi allzu aufdringlich wird, wird Waldemar gleich sauer und macht richtigen Stunk, seitdem hat er den Spitznamen „Brummbär-Walli“ weg. „Wenn ji beiden euch nich verdrägen könt, denn möt ji eben uteenanner“ meint Richard und schickt Waldemar in die Luke, wo es auch allerlei zu tun gibt. Er ermahnt auch Willi, ihn in Ruhe zu



lassen, denn vielleicht hat er zu Hause Sorgen. „Och wat sall de wohl for Sorgen häb'n?“ meint Willi gering-schätzig. „He is gesund, sin Fro verdeent got, keen Kind, keen Kegel, wat will he mehr?“ „Nee, nee, säg dat nich, he is noch nich lang verheirat un de Wohnung kost doch so'n ganzen Batzen.“

Doch immer wenn Richard nach dem Rechten sehen will, ist Brummbär-Walli nicht da. Der steht schon wieder in der Telefonzelle und dreht nervös an der Wählerscheibe. Langsam wurmt es auch Richard, er sagt aber noch nichts,

denn er weiß genau, wenn er erst Stunk macht, dann nimmt das Diskutieren kein Ende. In der Mittagszeit ist Waldemar wieder nicht da und am Nachmittag ist genau so eine miese Stimmung wie am Vormittag. Jetzt erwischt Richard ihn, als er statt zu arbeiten mit einem Taschenkalender herumrechnet und er versucht, ihn auszufragen. Dafür bekommt auch er eine brummige Antwort. Jetzt wird es auch Richard zu dumm und er rechnet ihm vor, was er heute höchstens verdient hat und das „höchstens“ war nicht viel. Es nützt aber alles nichts, Brummbär-Walli war und blieb brummig. Jetzt aber platzte Richard los: „Du hör mal, wenn du zu Hause Ärger hast, dann ist es deine Sache, aber wenn du uns hier auch noch verrückt machen willst, dann kannst du was erleben.“

Für Willi ist es eine schwere Zeit, denn mit wem soll er sich jetzt unterhalten? Wenn er woanders hinkommt, dann wird er bloß aufgezo-gen. „Jetzt hat er bei Waldemar ausgebacken und nun kommt er hier angekleckert“, also bleibt er lieber allein. In der Mittagszeit läßt es sich jeder schmecken, bloß Waldemar nicht. Der läuft draußen wie ein Jagdhund hin und her und raucht mindestens doppelt soviel wie sonst. Die Zigarette ist erst halb aufgeraucht, dann wirft er sie mit bösem Blick in den Dreck und steckt sich nervös eine neue an. Die Kollegen machen sich schon Sorgen um ihn, denn wenn er seine Arbeit zu machen hat und nichts ißt und soviel raucht, „das schlägt dem Faß die Krone vom Schlitten“, meint Willi mit altklugem Gesicht.



Wie kommt es aber, daß er sich so verändert hat? Er ist doch sonst ein ganz vernünftiger Kerl. Vielleicht stimmt es mit seinem Gehirnkasten nicht mehr oder die Atomwolke hat ihm geschadet, man kann ja nie wissen. „Quatsch“, entschied Richard, „he hett een Spleen, wieder nix.“ Damit ist der Fall erstmal abgeschlossen.

Zu Feierabend ruft Willi in die Luke, keine Antwort. Er klettert hinunter, Brummbär-Walli nicht da. Jetzt wird auch Willi unruhig und er staunt noch mehr, als er in den Wohlfahrtsraum kommt und sieht die Klamotten an der Seite vom Spind hängen. Also muß Brummbär-Walli früher nach Hause gegangen sein, also da stimmt etwas nicht.

Der andere Tag, ein Arbeitstag wie jeder andere auch, bloß Brummbär-Walli fehlt. Jetzt wird es doch langsam unheimlich und Willi kombiniert. Als aber noch Richard nach ihm fragt, steht es für Willi fest. Bei ihm zu Hause muß etwas passiert sein, deswegen lief er auch so oft zum Telefon, es muß auch ganz etwas Schlimmes sein, Verkehrsunfälle oder so.

Damit ist das Stichwort gefallen, denn zum Thema Verkehrsunfall weiß jeder etwas zu erzählen. Jeder ist schon einmal beinahe überfahren oder angefahren worden. Besonders die Frauen sind doch im Verkehr reichlich dusselig. Zu dieser Weisheit kommt auch kein Widerspruch. Doch heutzutage ist es auch sehr leicht, es braucht sich auch niemand etwas einzubilden, wenn er noch heil ist.



Nun steht es also fest, Brummbär-Wallis Frau liegt im Krankenhaus, hoffentlich ist es nicht so schlimm. Denn wenn sie mit zerschlagenen Gliedern da liegt, die Medizinmänner flicken ja alles mögliche zusammen, aber wer weiß, ob sie wieder so wird. Schade um Waldemar, er hatte so eine niedliche Frau.

Die Kunde verbreitet sich in Windeseile, ein Unfall, der ein junges Glück zerstört hat, wird nun überall erzählt, an Bord, auf dem Platz, im Lokus, überall weiß man Be-

scheid. Jetzt findet sich auch jemand, der jemand weiß, der etwas in der Zeitung gelesen hat. Jetzt beißt sich auch Richard auf die Lippen, denn es tut ihm leid, daß er ihn so angefahren hatte. Willi will aber etwas unternehmen, er nimmt einen weißen Zettel und malt oben hin „Sammeliste für...“. „Stop“ kommandiert Richard, „erst müssen wir Genaues wissen, auf Verdacht hin dürfen wir nichts unternehmen.“ So drucksen sie den ganzen Tag rum, aber Brumbär-Walli bleibt verschwunden.

Am nächsten Tag schießt Willi den Spind von Brumbär-Walli an, recht wohl ist ihm nicht dabei. „Mojen!“ kommt Waldemar plötzlich an, und tut so, als ob nichts gewesen ist. „Nanu Waldemar, ich denk du bist krank oder so?“ „Ich krank? I-wo.“ Nun ist Waldemar wieder ganz der alte, aber Willi ist weiterhin vorsichtig, denn er traut dem Frieden nicht so recht. „Hallo, Waldemar“ kommt Richard nun angepölkert, „der Werkstattschreiber hat mir eben erzählt, was los ist, ich gratuliere auch schön.“ „Danke, danke Richard“, gibt Waldemar ihm die Hand und strahlt über das ganze Gesicht.

Jetzt dämmert es auch bei Willi. „Was? Waldemar ist Papa geworden? Und ich denk' er glaubt noch an'n Klapperstorch.“

„Tut er auch, seine Frau hat auch dran glauben müssen.“

„Und deswegen macht er sich solche Sorgen?“

„Sind die Männer besser, die sich keine Sorgen machen?“

„Ist das ein Junge oder ein Mädchen?“

„Hältst du mich für einen Anfänger?“

„Nee, dich bestimmt nicht.“

„Und so etwas hat im Horoskop nun Jungfrau.“

„Jetzt gibt er wieder an und dabei sappelte Willi von einem Verkehrsunfall.“

„Wieso, ist das etwa kein Verkehrsunfall?“

„Zicken machen die Leute!“

„Das sind keine Zicken, das ist ein Naturereignis.“

„Was soll der Lütte denn einmal werden?“

„Das hat doch wirklich noch Zeit.“

„Nein, du mußt doch früh planen, vielleicht Maler, oder Elektriker.“

„Elektriker ist kein Beruf, das ist Glückssache.“

„Und Maler ist eine Weltanschauung.“

„Wie soll der Kleine heißen?“

„Weiß noch nicht, hat doch noch ein paar Tage Zeit.“

„Laß ihn Waldemar heißen, wie du.“

„Nö, Waldemar ist kein Name, das ist ein Bandwurm.“

„Nimm doch Hugo, Hugo ist besser.“

„Ja, ja, der alte Oberförster, Hugo war sein Name, nee Hugo ist Schiet.“

„Wie ist es denn mit Adolf?“

„Um Gotteswillen, dann schon lieber Hugo.“

„Zerbrecht euch doch nicht meinen Kopf, einen Namen werde ich wohl auch noch ohne euch finden.“

„Immerhin hat er den Jungen ja auch geschafft.“

„Das kann man aber nie so genau wissen, wer weiß, ob es wirklich ein Junge ist.“

So ging die Flaxerei immer weiter, aber Waldemar stört sich nicht daran, er ärgert sich auch über nichts mehr. Es sagt auch niemand mehr Brumbär-Walli zu ihm, denn jetzt kann er wieder lachen.



A. Koscheda

## Arbeitnehmererfindungen

Nachfolgend geben wir unseren Betriebsangehörigen neue Richtlinien über die Meldung von Arbeitnehmererfindungen bekannt, die zukünftig für alle DW-Angehörigen verbindlich sind:

### Richtlinien für die Behandlung von Verbesserungsvorschlägen und Diensterrfindungen

**Verbesserungsvorschläge** im Sinne des Gesetzes sind Vorschläge für technische Neuerungen, die zunächst nicht patent- oder gebrauchsmusterfähig sind.

**Erfindungen** im Sinne des Gesetzes sind solche technischen Neuerungen, die patent- und gebrauchsmusterfähig sind. Arbeitnehmererfindungen können gebundene oder freie Erfindungen sein.

**Gebundene** Erfindungen sind solche Erfindungen, an denen die DW aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen das alleinige Recht zur gewerblichen Verwertung hat.

**Freie** Erfindungen sind alle Erfindungen, die nicht im Betrieb der DW zu verwenden sind und deren Gegenstand nicht zum Produktionsprogramm der DW gehört.

Jeder Angehörige der DW ist verpflichtet, eine von ihm gemachte Erfindung der DW unverzüglich schriftlich zu melden und hierbei kenntlich zu machen, daß es sich nach seiner Auffassung um eine Erfindung handelt.

Die DW hat den Eingang dieser Erfindungsmeldung unverzüglich zu bestätigen und hierbei den Vorbehalt zu machen, daß sie nach Prüfung entscheiden wird, ob sie die gemeldete Erfindung beschränkt oder unbeschränkt in Anspruch nehmen will.

Der Arbeitnehmer hat mit dieser Meldung

1. die technische Aufgabe, die er sich gestellt hat, zu umreißen und darzustellen;
2. ihre Lösung zu erläutern — und
3. das Zustandekommen der Diensterrfindung zu beschrei-

ben und durch evtl. vorhandene Zeichnungen (Skizzen) zu erläutern.

Der Arbeitnehmer soll hierbei die Mittel und Unterlagen angeben, die er für die Lösung benutzt hat und soll aufgeben, welchen Anteil an der Erfindung er für sich beansprucht.

Die Meldung gilt vom Arbeitnehmer als **ordnungsgemäß** erstattet, wenn die DW nicht binnen 2 Monaten nach Eingang der Meldung dem Arbeitnehmer schriftlich erklärt, daß die Meldung einer Ergänzung bedarf.

Die DW wird spätestens innerhalb von 4 Monaten nach Eingang der Erfindungsmeldung eine Erklärung darüber abgeben, ob sie die Erfindung unbeschränkt oder beschränkt in Anspruch nehmen will. Eine derartige Erklärung bedarf der Zustimmung des Vorstandes der DW.

Mit Abgabe der Erklärung der unbeschränkten Inanspruchnahme einer Diensterrfindung durch die DW gehen alle Rechte an der Diensterrfindung auf die DW über.

Eine Diensterrfindung wird nur dann frei,

- a) wenn die DW sie freigibt,
- b) wenn die DW sie durch schriftliche Erklärung nur beschränkt in Anspruch nimmt,
- c) wenn die DW sie nicht innerhalb von 4 Monaten nach dem Tage der Meldung durch den Arbeitnehmer in Anspruch nimmt.

Bei unbeschränkter Inanspruchnahme durch die DW hat der Arbeitnehmer Anspruch auf angemessene Vergütung. Maßgebende Gesichtspunkte für die Festlegung der Höhe der Vergütung sind:

1. die wirtschaftliche Verwertbarkeit,
2. die Aufgaben und die Stellung des Arbeitnehmers im Betriebe,
3. der Anteil des Arbeitnehmers am Zustandekommen der Diensterrfindung.

Für Rückfragen und Auskünfte steht PA/Patentbüro jederzeit zur Verfügung.



Franz Hofmeister



Hermann Lüneburg



Theodor Keller

Richard Krohn



## 40 JAHRE BEI DER



Nach Beendigung seiner Maschinenbaulehre bei Kampnagel fing Franz Hofmeister am 13. 5. 1922 als junger Geselle auf der alten Reiherstieg-Werft an, um seine Werftzeit für eine spätere Seefahrt zu machen. An einem angeblichen Herzleiden scheiterten seine Seefahrtspläne und er blieb auf der Werft. Im Jahre 1935 wurde er Vorarbeiter und ein Jahr später Werkmeister.

Als die Reiherstieg-Werft nach dem Kriege zerstört war, mußte Meister Hofmeister seine Tätigkeit im Finkenwerder Hauptbetrieb ausüben, er kehrte jedoch 1954 an seinen alten Arbeitsplatz zurück.

Neben seiner Tätigkeit als Werkmeister wurde er auch durch seine Mitarbeit im Betriebsrat, Aufsichtsrat, Krankenkassenvorstand, Tarifkommissionen und durch sonstige gewerkschaftliche Arbeit über die Grenzen der Deutsche Werft hinaus bekannt.

Die vielen Glückwünsche, Blumenspenden und Geschenke aus Kreisen der Kollegen, von Reedereien, Fremdfirmen, Gewerkschaften und befreundeter Organisationen zeigen, daß seine Tätigkeit erfolgreich war und Anerkennung gefunden hat.

\*

Am 3. April feierte Herr Hermann Lüneburg sein 40jähriges Jubiläum. Im Gegensatz zu vielen seiner Kollegen spielte sich sein Leben auf der Werft ab. Nach einer 4jährigen Lehrzeit von 1922 bis 1926. unter den Händen des damals bekannten Meister Wilsenach, wurde er in verhältnismäßig jungen Jahren 1929 Vorarbeiter.

Ob auf den Kränen und verschiedenen Verteilerzentralen oder im Hochspannungsnetz, unser Herrmann weiß überall Bescheid, und das Wichtigste ist: Er kann die Störung evtl. durch Improvisieren in kurzer Zeit so beheben, daß der Betrieb erst einmal wieder weiterarbeiten kann. Die Anerkennung für diese allseitig geschätzte Gabe blieb dann auch nicht aus. Er wurde 1943 Meister in der E-Werkstatt. Nach dem Kriege als Vorarbeiter eingesetzt, ist er seit 1959 wieder als Meister tätig.

Seine Beliebtheit im Betrieb zeigte die große Zahl der Gratulanten anlässlich seines Jubiläums.

Wir wünschen, daß unser Meister Lüneburg noch manches Jahr bei guter Gesundheit die ihm übertragenen Arbeiten mit der gleichen Freude und dem gleichen Geschick erledigen möge.

\*

Sein 40jähriges Dienstjubiläum feierte am 30. April 1962 der Kalkulator Theodor Keller.

Nach seiner Schulentlassung kam er am 4. April 1922 zur DW und erlernte bis zum 1. April 1926 das Fach des Maschinenbauers. Durch seine gute Ausbildung bei der Deutsche Werft und durch seinen Fleiß, wurde er sehr früh zu dem Facharbeiterstamm gerechnet, der sich bei der DW in den Krisenjahren den Arbeitsplatz erhalten konnte.

Nach dem erfolgreichen Abschluß der Meisterprüfung für den Maschinenbau im Jahre 1941, wurde Herr Keller wegen seiner guten Leistung zum Vorarbeiter und im gleichen Jahr zum Meister für die mechanische Abteilung der Schlosserei ernannt.

Am 1. August 1956 erfolgte seine Übernahme in die Abteilung Arbeitsvorbereitung, in der er als Kalkulator und Arbeitsplaner eingesetzt wurde. Auch in dieser Abteilung hat er sich als guter Mitarbeiter bewährt.

Unser Jubilar kann sich innerhalb und außerhalb des Betriebes einer großen Wertschätzung erfreuen. Wir alle wünschen ihm weiterhin für seine Arbeit guten Erfolg und daß ihm die gute Gesundheit erhalten bleibt, so daß er in zehn Jahren sein 50jähriges Jubiläum in gleicher Frische feiern kann.

\*

Am 17. 11. 1921 kam Richard Krohn als junger Mann zur Deutsche Werft. Zu dieser Zeit wurde noch mit der Hand gestemmt und gekreuzt. Diese Art der handwerklichen Ausübung der Stemmererei ist den jüngeren Stemmern nicht mehr geläufig.

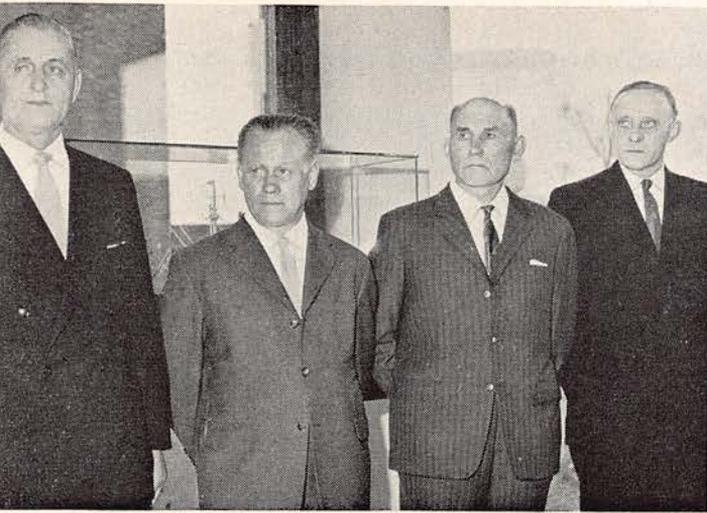
Seine langjährige Erfahrung konnte Krohn seinen jüngeren Mitarbeitern übermitteln. Seine Tätigkeit als Stemmer und Behavior ist durch Fleiß, Pünktlichkeit und Können gekennzeichnet. Hierdurch ist Krohn allen ein gutes Vorbild.

Auch heute füllt Krohn seinen Posten als Stemmer voll aus, seine 40 Dienstjahre sind ihm noch nicht anzumerken.

Wir wünschen unserem Richard Krohn viele gesunde und erfolgreiche Jahre als Mitarbeiter der Deutsche Werft.

Ingenieur J. Schulz, 25 Jahre bei der DW





# WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Ehrung der Jubilare am 27. 4. 1962

## 40 Jahre:

Franz Hofmeister, Werkmeister  
 Theodor Keller, Kalkulator  
 Hermann Lüneburg, Meister  
 Richard Krohn, Stemmer

FA  
 E-Werkstatt  
 204

## 25 Jahre:

J. Schulz, Ingenieur  
 Willy Braun, Vorarbeiter  
 Walter Brocker, Vorarbeiter  
 Otto Hebbel, Vorarbeiter

652  
 223  
 623

## 25 Jahre:

Karl-Heinz Hofmann, Vorarbeiter 253  
 Herbert Jacobi, Vorarbeiter 665  
 Otto Ackermann, Elektriker 262  
 Gerhard Belau, Dreher 253  
 Jonni Brunold, Raumwärter 223  
 Friedrich Bussmann, Kraftfahrer 252  
 Henry Dohrmann, Maschinenbauer 269  
 Rudolf Fattroth, Elektriker 251  
 Max Hoffmann, Maschinenbauer 232  
 Harry Krahmer, Modelltischler 211  
 Richard Krause, Schiffbauer 237  
 Max Schümann, Segelmacher 298  
 Hans Schwiderski, Wächter 651  
 Wilhelm Steeg, Maschinenbauer 268  
 Max Steimann, Härter 655  
 Hans Vietheer, Kupferschmied 652  
 Paul Wolniak, Maschinenbauer 260  
 Donat Zeller, Blechschlosser



# SPORT



## Tanz- und Unterhaltungsabend der BSG Deutsche Werft

Zu unserem Tanz- und Unterhaltungsabend in der Elbschloßbrauerei spielte die Kapelle der Betriebssportgruppe „Tretorn“ fleißig zum Tanz auf. Hauptsächlich bei den Tänzen, wie Foxtrott, Rheinländer, Twostep und Polka,

bewiesen unsere Kollegen, daß sie auch in dieser Sportart „fit“ sind. Sie schwebten teilweise mit einer Eleganz durch den Saal, daß man meinen könnte, es handelt sich um ein Tanzturnier. Die nachstehend aufgeführten Aufnahmen zeigen es, mit welcher Begeisterung und Freude alle mit dabei waren. Auch unsere junge Welt kam auf ihre Kosten, hauptsächlich unsere jungen Damen waren sehr begehrt. Daß man nicht lange Platz nehmen und sich ausruhen konnte, dafür sorgte die Musikkapelle. Der Kapelle an dieser Stelle einen besonderen Dank.

Auch ein Dank gebührt der Liedertafel Finkenwerder, die unter der Leitung von Ingenieur Wandschneider mit ihren Liedern unser Fest verschönern half.

Wenn auch in der Tombola scheinbar viele Nieten vorhanden waren, so konnte nur die Ausdauer beim Kaufen der Lose doch die erwarteten Gewinne bringen. Die Tombola war sehr reichhaltig mit schönen Geschenken versehen. Alles in allem, es war eine gelungene Veranstaltung, bei der jeder es bedauerte, als schon um 4 Uhr nachts der Schlußwalzer ertönte.

## WERFTKOMÖDIANTEN

### Finkenwerder Inselpost

## „Oma Pingel“ überstrahlte alle

Kritik am Plattdeutsch der „Werftkomödianten“

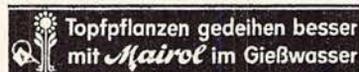
di. Finkenwerder. Es gibt — so sagt man — heute keine echten Großmütter mehr. Diese Behauptung wurde in den Aufführungen am Wochenende in der Gorch-Fock-Halle der „Familie Pingel“ von Fritz Völker — einer niederdeutschen Komödie in drei Akten — eindeutig widerlegt. Denn „Oma Pingel“, gespielt von der Werftkomödiantin Meta Delventhal, besaß soviel Herz, Charme, Witz, Natürlichkeit, wie sie halt eine Oma haben muß — Deine und meine.

Wenn bei dem an sich farblosen Stück die übrigen Personen gegenüber der Mutterwitz beherrschenden Oma an Farbe verloren, so sei es nicht den Darstellern in die Schuhe geschoben, sondern eher dem Autor, dem einmal mehr nichts einzufallen wußte, als ein Kreuz-und-Quer in Sachen Liebe.

Lobenswert das seit eh und je bekannt gute Bühnenbild der Werftkomödianten, geschaffen von Helmut Heitmann und das Bemühen aller Darsteller, ihrer Rolle ein besonderes Kolorit zu verleihen, allen voran Oma Pingel, gefolgt von ihrer quicklebendigen Nichte Gisela (Waltraut von Holt) und deren Mutter Adele (Karin Bandomir). Herzerfrischend und über-

aus natürlich wirkend: die Wirtin Margret Wüpp (Freia Allersch).

Die Männerrollen erschienen gegenüber den temperamentgeladenen Damenpartien etwas unterzeichnet, obwohl Martin Kielmann als stimmgewaltiger Fritz Pingel, und der Regisseur Erwin Sauter als körperlich prä-



destinierter Schlachtermeister Julius Pingel durchaus starke Szenen hatten.

Neben ihnen wirkten Helmut Henschel als Kommiss und der aus dem Rahmen fallende Ferdinand Pieplör (Heinz Uhlendorf) — im Programm sarkastischerweise als „Kaufmann“ angegeben, Letzterer von der Regie zu sehr in die Grotteske hineingeschoben, drohte allein schon in der Aufmachung das gelungene Gesamtbild zu verwischen.

Eines jedoch muß den Werftkomödianten mit auf den Weg gegeben werden: Die Mischung des verschiedenartig gefärbten Plattdeutsch wirkt oftmals für den Zuschauer zumindest verwirrend. Vielleicht wäre es das Sinnvollste, sich des Bühnenplatzs zu bedienen, wie es beispielsweise das Ohnsorg-Theater tut.



### Schach

Am 13. 4. 1962 wurde als Vorschluß-Veranstaltung der Meisterschaftskämpfe 1961/62 die Hamburger Mannschafts-Blitzmeisterschaft ausgetragen.

Über 200 Teilnehmer hatten sich zur Teilnahme versammelt, es um 19 Uhr die Bretter freigegeben wurden.

Unsere Mannschaft spielte in der Gruppe 1, wurde überlegener Gruppensieger und qualifizierte sich damit für die entscheidende Endrunde.

Bereits zur Halbzeit zeichnete sich ab, daß das Ende nur zwischen den Mannschaften Deutscher Ring und Deutsche Werft ausgemacht wurde. Mehrere 8:0- und 7:1-Siege brachten dann beide Mannschaften punktgleich zum Entscheidungskampf, den die in stärkster Besetzung antretende Mannschaft Deutscher Ring mit einem Punkt für sich entscheiden konnte. Herzlichen Glückwunsch der siegreichen Mannschaft und der ausgezeichneten Turnierleitung unter der Regie von Herrn Oswald.

Über unser DW-Meisterschaftsturnier werden wir in der nächsten Ausgabe berichten. Alle Freunde des Schachspiels sind herzlich eingeladen. Spielabend montags, 17.00 Uhr, Angestellten-Kantine.

# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen

Schmied Herbert Mülleder mit Fr. Hilda Gerhard am 30. 3. 1962  
 M'Schlosser Rolf Krüger mit Fr. Rita Fuhrmann am 13. 4. 1962  
 M'Schlosser Jens-Uwe Jensen mit Fr. Annelise Wiedermann am 13. 4. 1962  
 Ausrichter Günter Griem mit Fr. Inge Bergmann am 17. 4. 1962  
 Helfer Willi Kohleis mit Fr. Renate Jazdzewski am 19. 4. 1962  
 Helferin Lilly Schmer, geb. Eifler, mit Herrn Sepp Schmer am 19. 4. 1962  
 Schlosser Rolf Kette mit Fr. Karin Pohl am 21. 4. 1962  
 Schlosser Horst Ramm mit Fr. Doris Herbst am 27. 4. 1962  
 Schlosser Lothar Neitzel mit Fr. Brunhilde Lacher am 4. 5. 1962

## Geburten

### Sohn:

Nieter Conrad Wacker am 4. 3. 1962  
 Helfer Otto Albrecht am 29. 3. 1962  
 Schiffbauer Erwin Koschwitz am 31. 3. 1962  
 Helfer Wolfgang Maaß am 10. 4. 1962  
 Schlosser Hugo Wegenast am 12. 4. 1962  
 Stemmer Henri Ploschke am 16. 4. 1962  
 Tischler Herbert Schatting am 19. 4. 1962  
 Matrose Walter Hoffmann am 20. 4. 1962  
 M'Schlosser Klaus Ahrens am 20. 4. 1962  
 Helfer Herwig Mehrkens am 21. 4. 1962  
 Maler Hans-Werner Assmann am 26. 4. 1962  
 Helfer Gustav Mayritz am 27. 4. 1962  
 Brenner Rudolf Penner am 29. 4. 1962  
 Konstrukteur Dieter Wenk am 7. 5. 1962

### Tochter:

Schlosser Dieter Höhne am 25. 3. 1962  
 Elektriker Lothar Andrea am 29. 3. 1962  
 S'Bauer Erich Grewe am 29. 3. 1962  
 Klempner Reiner Teetz am 5. 4. 1962  
 Dreher Jose Andreu am 6. 4. 1962  
 E'Schweißer Wilhelm Abel am 8. 4. 1962  
 Brenner Helmut Kruschel am 10. 4. 1962  
 S'Zimmerer Heinz Stein am 12. 4. 1962  
 Schlosser Rudolf Elsen am 13. 4. 1962  
 Ausrichter Heinrich Grasse am 13. 4. 1962  
 angl. S'Bauer Johann Speichert am 18. 4. 1962  
 Kolonnenführer Karl Bunk am 24. 4. 1962  
 Helfer Karl Dambon am 25. 4. 1962  
 Helfer Georg Siebert am 25. 4. 1962  
 S'Bauer Friedrich Kath am 27. 4. 1962  
 S'Zimmerer Gerhard Bode am 3. 5. 1962

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Direktion, der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.  
 Mst. Lüneburg

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Ehrungen und Aufmerksamkeiten sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.  
 Willy Braun

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Direktion, der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.  
 Paul Wolniak

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und meinen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.  
 Harry Krahrer

Zu meinem Jubiläum sind mir so zahlreiche Glückwünsche und Aufmerksamkeiten erwiesen worden, daß es mir kaum möglich ist, allen persönlich zu danken. Ich bitte an dieser Stelle allen, die geholfen haben den Tag so festlich zu gestalten, meinen herzlichsten Dank aussprechen zu dürfen.  
 W. F. Schulz

Für die mir zu meinem 25jährigen Jubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.  
 Herbert Jacobi

Herzlichen Dank der Betriebsleitung und allen Kollegen für die Aufmerksamkeiten und Glückwünsche zu meinem 25jährigen Jubiläum.  
 Erich Schünke

Für die Aufmerksamkeiten zu meinem 25jährigen Jubiläum sage ich der Direktion sowie allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.  
 Friedrich Bussmann

Für die mir zu meinem 25jährigen Jubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.  
 Otto Heibel

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen meinen Arbeitskollegen herzlichsten Dank.  
 Karl-Heinz Hofmann

Für die mir zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich hiermit der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.  
 Walter Brocker

Für die mir zu meinem 40jährigen Jubiläum erwiesenen Glückwünsche, Ehrungen und Geschenke sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kolleginnen und Kollegen von Finkenwerder und Reiherstieg meinen herzlichsten Dank.  
 Theo Keller

Zu den vielen Glückwünschen und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums habe ich mich sehr gefreut und sage dafür der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen sowie den Kegelwestern und Kegelbrüdern meinen herzlichsten Dank.  
 Rudolf Fattroth

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

Hiermit möchte ich für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank sagen.  
 Donat Zeller

Für die mir zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum erwiesenen Glückwünsche, Ehrungen und Geschenke danke ich hiermit der Direktion, der Betriebsleitung, den Kollegen sowie allen Beteiligten herzlich.  
 Max Steimann

Für erwiesene Aufmerksamkeiten zu unserer goldenen Hochzeit sagen wir der Betriebsleitung und dem Hausbetrieb (Schiffbau) unseren herzlichsten Dank.  
 Fr. Brodersen und Frau

Für erwiesene Aufmerksamkeiten zu meinem 40jährigen Jubiläum sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.  
 R. Krohn

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Beteiligten der Betriebe Finkenwerder und Reiherstieg meinen herzlichsten Dank.  
 Gerhard Belau

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten danke ich hiermit recht herzlich.  
 Georg Stiefenhofer

Hiermit möchte ich der Betriebsleitung sowie meinen Kollegen der Tischlerei und meinen Kollegen der Feuerwehr meinen herzlichsten Dank aussprechen für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten.  
 Hans Schwiderski

Für die Beweise liebevoller und aufrichtiger Teilnahme bedanken sich herzlich  
 Frau Elise Bessen  
 nebst Sohn, Tochter, Schwiegersohn u. Enkelkinder

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des uns betroffenen schweren Verlustes sagen wir unseren herzlichsten Dank.  
 Marie Gebert und Kinder

Hiermit danke ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und der Belegschaft der Deutsche Werft für die Anteilnahme beim Heimgehe meines lieben Mannes Emil Rieckmann recht herzlich.  
 Frau Henriette Rieckmann und Sohn Uwe

Für die herzliche Anteilnahme bei dem Heimgehe meiner lieben Mutter, Frau Clara Aders, sage ich der Direktion, den Kollegen sowie dem Betriebsrat der Deutsche Werft meinen aufrichtigen Dank.  
 Hugo Aders und Frau

Für die Zeichen der Liebe, Freundschaft und Verehrung, die unserem lieben Verstorbenen auf seinem letzten Wege dargebracht wurden, sagen wir unseren herzlichsten Dank.  
 Barbara Sellmann und Tochter Ursula

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.  
 Ernst Beise und Charlotte Matthiesen

## Wir gedenken unserer Toten

Rentner,  
 früher Ausgeber  
**Emil Rieckmann**  
 gest. am 19. 4. 1962

Rentner  
**Hermann Beise**  
 gest. am 11. 4. 1962

Rentner,  
 früher Anschläger  
**August Böhm**  
 gest. am 8. 5. 1962



Rentner, früher  
 Kupferschmiedehelfer  
**Albert Jensen**  
 gest. am 1. 5. 1962

Ausrichter  
**Willi Böhlke**  
 gest. am 6. 5. 1962

Kontrollleur  
**Max Reckstin**  
 gest. am 9. 5. 1962



Ihr findet an anderer Stelle dieser Ausgabe unserer Werkzeugzeitung einen Hinweis auf alles das, was zu tun ist, wenn jemand glaubt, eine Erfindung gemacht zu haben. Dieser Hinweis ist deswegen notwendig geworden, weil doch hin und wieder aus dem Kreise unserer Betriebsangehörigen Anregungen kommen, die zu einem Schutzrecht führen können.

Das hat nichts mit unserem seit vielen Jahren bewährten System der Verbesserungsvorschläge zu tun. Bei Erfindungen muß man sehr viele gesetzliche Bestimmungen beachten. Daher zu Eurem eigenen Schutz der Hinweis. Wir wollen hoffen, daß viele gute Erfindungen bei uns gemacht werden. Auf jeden Fall dient es allen, wenn die Verbesserungsvorschläge reichlich kommen. Die Erfahrung eines jeden von Euch lassen sicher viele Erleichterungen möglich werden.

Inzwischen haben wir den Monat Mai hinter uns. Das heißt also, daß der Urlaubsbetrieb im schönsten Gange ist. Soviel ich weiß, sind zur Zeit 600 unserer Betriebsangehörigen im Urlaub. Wir wollen ihnen wünschen, daß sie im Urlaub besseres Wetter vorfinden, als wir es hier bisher gehabt haben.

Auch Klabauteermänner fahren in Urlaub. Ich habe das schon im Mai erledigt und dabei hervorragendes Wetter angetroffen. Aber auch darüber hinaus sind Urlaubsreisen, wenn man sie noch etwas über die Grenzen des Landes hinaus verlegt, ganz interessant. Man sieht vieles und hört vieles. Man braucht nur Augen und Ohren offen zu halten. Ich kann jedenfalls sagen, daß man über viele Dinge, die wir hier bei uns als Errungenschaften ansehen, draußen nicht so denkt. Ich habe in Italien Diskussionen über unsere Autopreise mitangehört und mir sagen lassen, daß man draußen auf eine Zollsenkung, die inzwischen auch erfolgt ist, spekuliert, um fremde Wagen in größerem Umfange bei uns einführen zu können. Ich habe einen Bericht gelesen, der sich mit der Rückkehr italienischer Arbeiter aus Deutschland nach Italien beschäftigte und sich mit den Schilderungen der Italiener auseinandersetzte. Dabei habe ich entdeckt, daß diese Italiener jedenfalls teilweise der Meinung waren, daß das Auffälligste in Deutschland gewesen sei, daß der deutsche Arbeiter im Gegensatz zu seinem Ruf nicht als fleißig bezeichnet werden könne.

Ich bin nicht der Überzeugung dieser Italiener, wenn wir auch durchaus mit Bedauern feststellen müssen, daß der Begriff „Made in Germany“ im Ausland nicht mehr den Klang hat, den er einmal hatte.

Sicher ist aber, daß wir, wie ich aus einer internationalen Statistik entnommen habe, am teuersten arbeiten von allen Völkern, die in der EWG zusammengeschlossen sind. Nach dieser Statistik hat die Durchschnittsarbeitsstunde in Deutschland 4,23 DM gekostet, während sie beispielsweise in Holland nur 3,02 DM gekostet hat. Die Franzosen haben nur 3,58 DM aufgewendet.

Es ist kein Geheimnis, daß wir nur dann leben können, wenn wir aus eingeführten Rohstoffen oder Halbfertigwaren fertige Industrieprodukte erzeugen, die wir ausführen. Wir sind also im wesentlichen auf das Ergebnis der Arbeit angewiesen. Bekanntlich können wir uns im Gegensatz zu anderen Völkern auch nicht aus dem eigenen Lande ernähren. Da ist es schon bedenklich, wenn wir immer teurer werden und unsere Arbeitszeit immer weiter verkürzen.

Bedauerlich ist für uns auch das ständige Anwachsen der Krankenziffern. Im 1. Quartal 1962 gab es bei den gewerblichen Werftarbeitern in ganz Hamburg 12,15% Kranke, während es im 1. Quartal 1961 nur 10,85% gewesen sind. Bei den Werftangestellten ist die Zahl von 4,53% auf 6,13% gestiegen. Ihr könnt Euch selbst ausrechnen, was das bedeutet. Außerdem ist es nun mal so, daß wir erheblich rechnen müssen, wenn wir mit unseren Werfterzeugnissen auf dem Weltmarkt konkurrieren wollen. Das wißt Ihr aber alles selbst sehr gut. Wir müssen uns in Deutschland nun einmal zusammeneinander nehmen, um nicht ins Hintertreffen zu kommen.

Ihr habt sicher alle die Mahnung der Bundesbank zur Kenntnis genommen, die warnend mitgeteilt hat, daß im Jahre 1961 das Ergebnis der Arbeit um 3,7%, die Löhne aber um 10% gestiegen sind. Es hat niemand etwas davon, wenn durch das Ansteigen der Preise ein Absinken des Wertes der Währung eintritt.

Im übrigen ist bei uns die Arbeit im allgemeinen gut weitergegangen. Auch die Folgen der Hochwasserkatastrophe sind in erfreulichem Umfange gemildert worden. Neben den Kosten, die die DW für die Beseitigung der Schäden an ihren eigenen Anlagen und den eigenen Häusern aufzuwenden hatte, sind rd. 200 000 DM für Hilfeleistungen an Betriebsangehörige ausgegeben worden. Dieser Betrag schließt die bekanntgegebenen Spenden in Höhe von 15 000 DM ein. Ihr seht also, daß die DW auch hier eine ganze Menge getan hat, um den Betroffenen das Tragen des Schicksals zu erleichtern. Es konnten mit unserer Hilfe eine ganze Reihe von Wohnungen wiederhergestellt werden. In größerem Umfange wurden Möbel repariert und ausgebessert. Sonstige Hilfeleistungen wurden durch Stellung von Material und Arbeitskräften gewährt. Alles in allem hat sich unsere Gemeinschaft den Ereignissen gewachsen gezeigt.

Das wäre es mal wieder. Allen, die im Urlaub sind und die jetzt in Urlaub gehen, wünsche ich gesunde, erholsame Ferientage.

Auf Wiedersehen im Juni.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabauteermann