

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

D W

12. JAHRGANG
NR. 4
18. APRIL 1952



Blick vom Grasbrook

De Doot an'n Fährponton

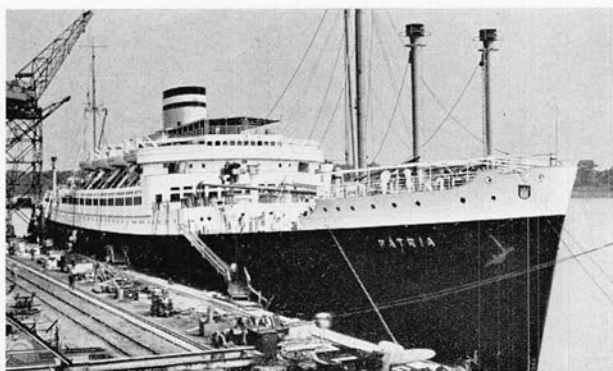
Loot Di Tiet, Du büst keen Held,
spring nich to freu vun Damper aff!
For Fru un Kind büst Du boor Geld,
se goht int Elend, — Du int Graff!

Vertell mi nich, Du hest keen Tiet,
dat geiht mi nich int Oog.
Ober liggst Du erst mol inne Schiet,
denn hest Du Tiet genug!

Otto Wittig

Kurz berichtet

Eines der schönsten Schiffe der früheren deutschen Handelsflotte, das von der DW für die Hapag gebaute Elektro-Motorschiff „Patria“, ist nach Kriegsende den Sowjets in die Hände gefallen und heißt jetzt „Rossia“.

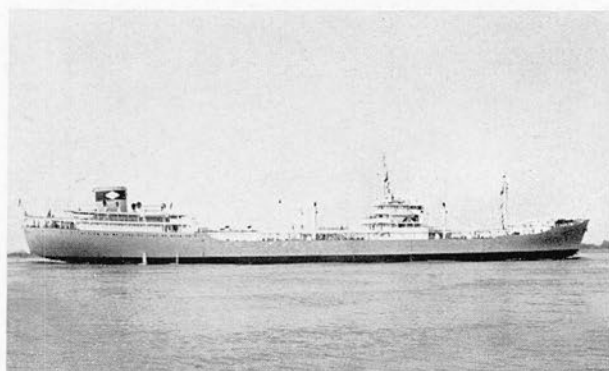


Sie heißt jetzt „Rossia“

Am 5. April 1952 fand die Probefahrt des jüngsten Neubaus der DW, des Motortankers „Karen Naess“, statt. Mit einer kleinen Zahl von Gästen an Bord, unter ihnen waren wieder einige DW-Belegschafter, glitt das Schiff elbabwärts. Die gründlichen Erprobungen ergaben, daß wieder einmal ein gutes Schiff abgeliefert werden konnte. Das brachte auch der Eigner, Herr Naess, bei seiner Ansprache zum Ausdruck.

Jetzt ist das Schiff auf seiner ersten Reise nach Südamerika. Die „Karen Naess“ ist übrigens ein Beweis dafür, daß die christliche Seefahrt wirklich eine inter-

Schiff führt die Flagge von Liberia. Kapitän und Besatzung sind Italiener. Wenn man dann noch berücksichtigt, daß das Schiff von Deutschen gebaut und jetzt von einer chilenischen Gesellschaft gechartert worden ist, kann



Probefahrt der „Karen Naess“

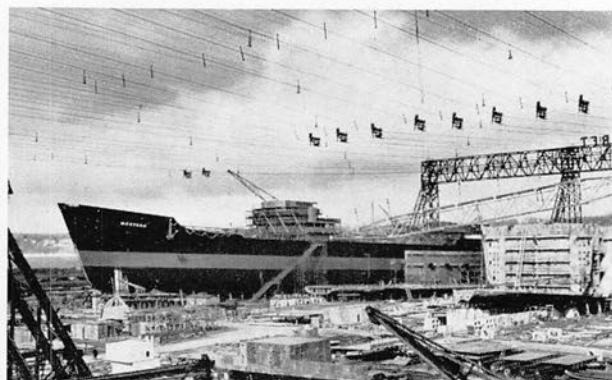
man widerspruchslos die Behauptung aufstellen, daß es sich um wirklich internationale Zusammenarbeit handelt. Den 3. Stapellauf des Jahres erlebten wir am 3. April, als MT „Mostank“ seinem Element übergeben wurde. Die „Mostank“, die für die Neptune Shipping Co. Ltda, Panama, gebaut wird, gehört zu der Klasse der 16 800 tdw Tanker. Der Taufakt wurde von Frau Gudny Mosvold, der Ehefrau des Eigners, vollzogen.

Die DW-Belegschaft wird alles daransetzen, daß auch dieses Schiff den guten Ruf der DW festigt und fördert, wie die bisher zur Ablieferung gelangten Neubauten.



Kapitänswohnraum auf der „Karen Naess“

nationale Angelegenheit ist. Das Schiff gehört nämlich einer panamenischen Reederei, der Norness Shipping Company Inc., Panama, deren Leiter ein Norweger ist. Die Reederei hat ihren Sitz in New York, USA. Das

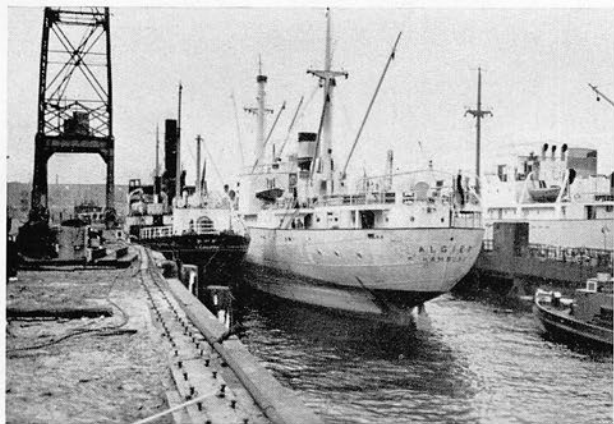


MT „Mostank“ vor dem Stapellauf

Die „Mostank“ wurde an den Ausrüstungskai in Finkenwerder verholt, wo sie schnellstens fertiggestellt wird. Die bisherige Bauzeit von der Kiellegung bis zum Stapellauf betrug 79 Arbeitstage.

Frühling auf dem Grasbrook

In diesem Jahr hat das Wort „Frühling“ für uns DWer doppelte Bedeutung. Während sich die ersten Vorboten des eigentlichen Frühlings bereits ein Stelldichein gaben, um damit den erfreulich milde verlaufenen Winter im Jahreszeitwechsel abzulösen, ist im Betrieb Grasbrook ein verheißungsvolles Wiedererwachen, eine etwas andere Form von Frühling, vonstatten gegangen.



Reparaturschiffe am Grasbrook

Noch im vergangenen Frühjahr galt der Betrieb Reiherstieg als ausgebombt, zerstört und demontiert, und Wiederaufbaupläne wurden erörtert.

Inzwischen wurde die frühere „Neue Schiffbauhalle“ auf Werk I zu einer Maschinenfabrik ausgebaut, die bei einer Grundfläche von 40×138 m und einem umbauten Raum von etwa $65\,000$ m³ als erster Schritt zum allgemeinen Wiederaufbau zu werten ist. In einer Bauzeit von etwa sechs Monaten war die wiedererstandene Halle bezugsfertig.

Gleichermaßen wird das Verwaltungsgebäude, vor der Maschinenbauhalle gelegen, wieder hergerichtet, und während im Augenblick die Tischler und Maler den Speiseraum im I. Stockwerk fertigstellen, entsteht an der Arningstraße eine neue Fassade mit einer modernen Pförtnerloge und einer großen Einfahrt.

Zug um Zug vervollkommnet sich die Betriebsausstattung, um den Fabrikationserfordernissen Rechnung tragen zu können.

Das Erfreulichste aber scheint doch zu sein, daß in dem Betrieb, den wir jetzt Grasbrook nennen, bereits wieder 185 Mann Stammebelegschaft ihr Tagewerk verrichten, neben 85 Mann, die vom Betrieb Finkenwerder aus auf dem Grasbrook beschäftigt werden. 60 % der jetzigen Stammebelegschaft, das sind über 100 Mann, sind alte Reiherstieger, die seit der Zerstörung im Jahre 1943 bis jetzt im Betrieb Finkenwerder beschäftigt wurden.

Gerade den früheren Reiherstiegern, die auf der Veddel oder in Wilhelmsburg ihr Zuhause haben, ist während ihrer Beschäftigungszeit in Finkenwerder nichts erspart geblieben, was die Anmarschwege zur Arbeitsstelle anbetrifft. Vor einigen Tagen, als ich den Schiffbaumeister Hensel fragte, bestätigte er mir, daß bis kurz vor Weihnachten sein Anfahrtsweg morgens und abends je $1\frac{3}{4}$ Stunden in Anspruch nahm, während er jetzt, seitdem er wieder auf dem Grasbrook arbeite, nach 35 Minuten Fußweg im Hause sei und es mit dem Fahrrad sogar in 15 Minuten schaffen könne.

Viele Belegschafter wohnen in derselben Gegend, und ihnen ist mit der Wiedererrichtung ihres früheren Arbeitsplatzes ein langgehegter Wunsch in Erfüllung gegangen. Ihnen bleibt das Übel der ungünstigen Verkehrsverbindungen für die Zukunft erspart.

Damit rückt das Ziel schon etwas näher, den „Alten Reiherstiegern“ ihren früheren Arbeitsplatz wieder erstehen zu lassen, zum Nutzen aller.

Bevor in einem weiteren Aufsatz über die umfangreichen technischen Neuerungen vom Betrieb Grasbrook berichtet wird, soll an dieser Stelle der neuen Beheizungsanlage unsere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Während bis jetzt für die Beheizung unserer großen Werkhallen vornehmlich Lufterhitzer Verwendung fanden, besteht die neu installierte Strahlungsheizungsanlage aus sog. Strahlbrennern, die in Brennergruppen zusammengefaßt, an den Dachbindern der Halle verteilt, nach unten wirkend angebracht sind und mit Stadtgas betrieben werden.

Der Strahlbrenner besteht aus einem Bunsenbrenner, dessen Injektor bei normalem Leistungsdruck des Stadtgases die für die Verbrennung erforderliche Luft aus der Atmosphäre ansaugt. Das gußeiserne Gehäuse des Brenners ist an der Austrittseite mit keramischen Katalytplatten belegt, durch deren viele Einzelbohrungen das Gasluftgemisch strömt, um an den Austrittsöffnungen flammenlos zu verbrennen. Nach etwa zwei Minuten Anheizzeit erreichen die Katalytplatten an der Oberfläche eine Temperatur von $800\text{--}900^\circ\text{C}$. und strahlen dabei kurzwellige Infrarotstrahlen ab. Bekanntlich strahlt jeder Körper, der wärmer ist als seine Umgebung, Infrarotstrahlen aus. Bei den eingebauten Glühstrahlern liegt das abgestrahlte Energiemaximum bei einer Wellenlänge von etwa 3μ ($3/1000$ mm) und erreicht bei dieser Wellenlänge auch die größte Absorptionstiefe bei lebenden Zellgeweben sowie anderen, vorwiegend wasserhaltigen Körpern. Die Absorptionstiefe ist vergleichbar mit der erreichbaren Tiefenwirkung oder der Eindringtiefe der Strahlen in die angestrahlten Körper. Im übrigen sind die Infrarotstrahlen



Infrarot-Strahler in der Maschinenfabrik Grasbrook

selbst kalt und für das menschliche Auge unsichtbar, und erzeugen erst Wärme, wenn sie einen Körper oder bestimmte Gase (außer Luft) treffen, wobei die den Strahlen innewohnende Strahlungsenergie in fühlbare Wärme umgewandelt wird. Die Wärmewirkung ist dabei nicht an der Oberfläche des angestrahlten Körpers am größten, sondern in einer gewissen Tiefe unter der Oberfläche, wobei sich jeder Körper anders verhält.

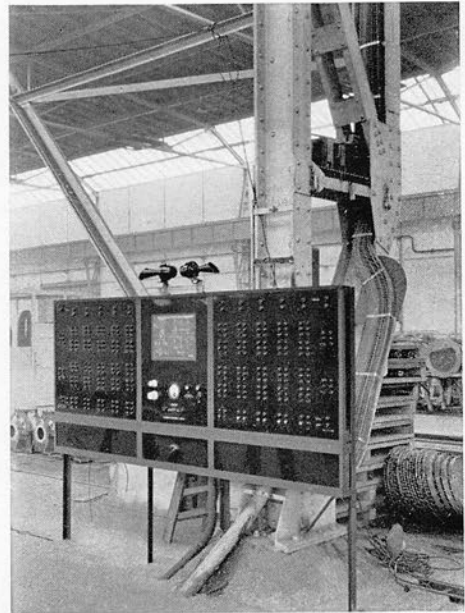
Darüber hinaus ist die Menge der erzeugten Wärme abhängig von der Strahlungsintensität sowie der Dauer der Bestrahlung.

Die Lufttemperatur der Halle, die bisher als einziger Maßstab der Heizwirkung diente, ist bei der neuen Anlage nicht entscheidend wichtig, weil die Luft nicht als Wärmeträger dient.

Während relativ langwellige Strahlung (Dampfheizungskörper) und ebenso allzu kurzwellige Strahlung (elektr. Infrarot-Strahlen oder elektr. Lampen) ein Gefühl der Dampfhait und Trockenheit hervorrufen und zu vorzeitigen Ermüdungserscheinungen bzw. Unbehaglichkeitsgefühlen führen können, werden von der Strahlungsheizungsanlage Infrarotstrahlen erzeugt, die die bekannte, angenehme Wirkung eines Kaminfeuers haben, denn das Kaminfeuer gibt vorzugsweise Infrarotstrahlen gleicher Wellenlänge ab und erzielt damit einen größeren Behaglichkeitsgrad gegenüber anderen Heizungsarten.

Die Verbrennungsprodukte bestreichen als zusätzliches Wärmepolster das Hallendach und gelangen durch Lüftungsschächte ins Freie.

Da die Möglichkeit des Verlöschens der Gasflammen Gefahrenquellen in sich birgt, wurden für die Sicherheit der Belegschaft und der Anlage umfangreiche Sicherheitsvorrichtungen eingebaut, die ein Versagen durch Licht- und Hornsignale sofort erkennen lassen und darüber hinaus die Anlage automatisch stillsetzen. Übrigens erfolgt die Betätigung der Anlage durch eine elektrische Fernsteuerung, wobei das Öffnen und Schließen der Gasleitungen durch Magnetventile vor sich geht.

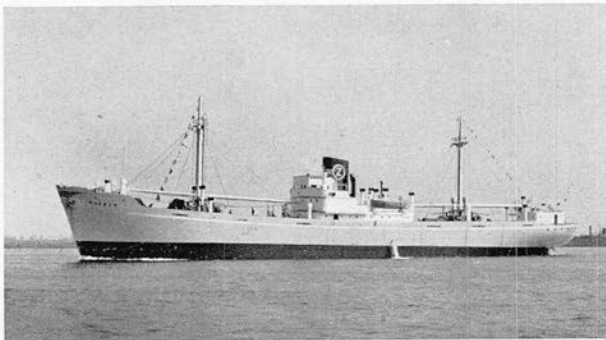


Schalttafel mit Signalhörnern

Damit hat die DW eine völlig neuartige Beheizungs- methode übernommen und so den Beweis erbracht, stets auf den technischen Fortschritt bedacht zu sein. Die Anlage hat sich gut bewährt und bei allen in der Maschinenfabrik Beschäftigten nur lobende Anerkennung Overdieck

Dampfer „Morsum“ im Dock

Am 12. März nahmen wir die schwer angeschlagene „Morsum“ in Dock 7. Nach dem Trockenwerden sahen wir die Bescherung, das war kein Pappentiel!



Die „Morsum“

Als Erstes mußten mit den Vertretern der Klasse und der Assekuranz der ganze Schaden aufgenommen, listenmäßig erfaßt und vom Reparaturbüro die Arbeitsaufträge ausgestellt werden. Dann wurden die Tanks zunächst von Ölresten gereinigt und nach Empfang des Attestes für Gasfreiheit, ausgestellt von einem vereidigten Chemiker, konnte der Startschuß für die Brenner gegeben werden. Ein fachmännischer Blick genügte und schon sagten unsere Männer: „Mit Buddels hett dat keen Sinn, man glicks mit de Batterien her, dat wi düchdig wat rutlutschen könt, un denn gev em Saures!“ Bald war ein Brillant-Feuerwerk, von unseren Brennern inszeniert, in vollem Gange. Gleichzeitig wurde mit dem Herausstemmen der großen Zementmassen begonnen. Obgleich dazu Preßluft-Werkzeuge

verwendet wurden, war es doch eine „saumäßige“, von manchem kernigen Fluch begleitete Arbeit.

Auf Bild 2 sieht man die starke Einbeulung einer Bodenpartie mittschiffs vor Beginn der Arbeiten.

Bild 3 zeigt eine Partie (Hinterschiff) mit herausgebrannten und entfernten Bodenplatten, Bodenwangen, Längsträgern usw.

Bild 4 und 5 zeigen Partien (Vorderschiff), wo bereits neue Teile eingebaut werden.

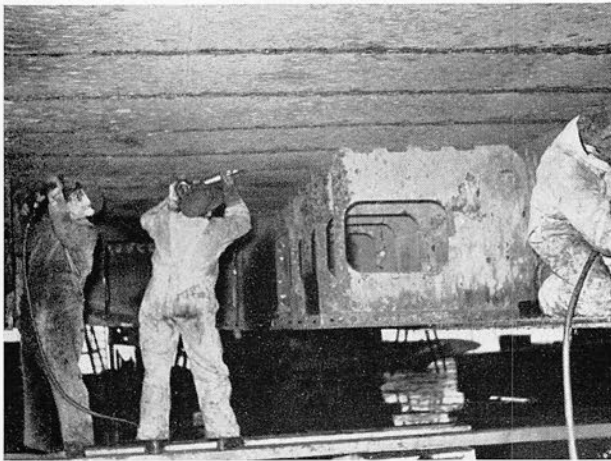


Einbeulung der Bodenpartie

Alle Arbeiten wurden von Vertretern der Klasse überwacht und zum Schluß auch in deren Beisein die Tankdruckproben vorgenommen.

Die schiffbaulichen Arbeiten bestanden zur Hauptsache aus Erneuerung von 49 Bodenplatten, Losnehmen, Richten und Wiederanbringen einer Platte, 14 Platten an Ort und Stelle richten und zahlreichen Nebenarbeiten. Der Verbrauch an Schiffbau-Material betrug über 90 t. Dieser Bodenschaden entstand wie nachstehend beschrieben:

Auf der Reise von Hamburg nach Vera Cruz in Mexiko kam das Schiff bei der Insel „Mariguana“ der Bahama-Gruppe in Westindien am 15. Januar 1952 auf Grund. Leider war der Grund kein Schlick, sondern harte Korallenbänke. In 600 m Abstand von „Morsum“ war fast gleichzeitig ein norwegischer Dampfer festgekommen. Die Wassertiefen weisen hier enorme Unterschiede auf. Die Mariguana-Passage, die von Schiffen benutzt wird, die von Europa nach dem Golf von Mexiko wollen, hat Tiefen bis zu 4570 m, doch sind in der Nähe auch Untiefen, die nur einige Meter unter dem Wasserspiegel liegen. Auch verändert sich der Meeresboden im Laufe einer gewissen Zeit durch verschiedene Einflüsse, so daß besonders in diesen Gewässern die Seekarten immer wieder kontrolliert und berichtigt werden müssen. Die Ursache des Auflaufens war denn auch einmal eine fehlerhafte Seekarte und zum andern eine starke



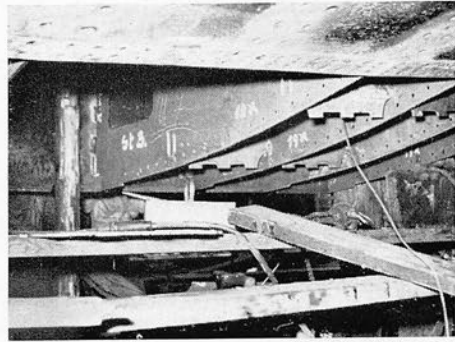
Die Bodenplatten sind schon teilweise herausgebrannt

Stromversetzung. Es ist ja meistens so, daß zwei oder mehrere Faktoren zusammenwirken und erst dadurch den Unglücksfall herbeiführen.

Bald war ein amerikanischer Schlepper zur Stelle, der ein großes Geschäft witterte. Doch Kapitän Holst war auf Draht und funkte sich das deutsche Doppelschraubenmotorschiff „Ostpreußen“ der Reederei Stinnes zur Hilfeleistung heran. Dieser Retter in der Not war schon am nächsten Tage zur Stelle und übernahm erstmal 112 t Ladung von der „Morsum“, um das mit voller Ladung von Hamburg abgegangene Schiff zu entlasten. Dies war natürlich auf offener See eine ziemlich umständliche Prozedur, und erst nach sieben Tagen konnte der Versuch gemacht werden, die „Morsum“ durch „Ostpreußen“ abzuschleppen zu lassen. Dieser Versuch gelang und „Morsum“ setzte die Reise fort nach dem nächsten größeren Hafen, nämlich Havanna auf Cuba. Nach Besichtigung der Doppelbodentanks und Ausstellung eines Seefähigkeitsattestes durch den „Germanischen Lloyd“ verließ die „Morsum“ Havanna und lief die beiden mexikanischen Häfen Vera Cruz und Tampico an, um dort zu löschen. Dann ging es mit leerem Schiff weiter nach Galveston in Texas USA, um dort zu docken und provisorisch zu reparieren.

Unterwegs traten durch Leckagen aus den Doppelbodentanks Heizölverluste von insgesamt 57 t auf, was den das Schiff begleitenden Haifischen sehr unsympathisch war, denn diese gefräßigen Viecher wollten wohl Küchenabfälle, sich aber nicht die Augen verkleistern

lassen. Der Wassereintrich in das Schiff betrug in 24 Stunden etwa 150 t, und diese Menge konnte immer in zwei Stunden mit den Lenzpumpen bewältigt werden.



Neue Teile werden eingebaut

In Galveston gibt es vier große Schwimmdocks, weil dort ständig große Tanker docken wollen, denn 80 km landeinwärts vom Golf von Galveston liegt das wichtige, durch einen schiffbaren Kanal mit letzterem verbundene Erdölzentrum „Houston“.

Galveston liegt auf einer 47 km langen Nehrungsinsel und ist mit einem etwa drei km langen Damm mit dem Festland verbunden.

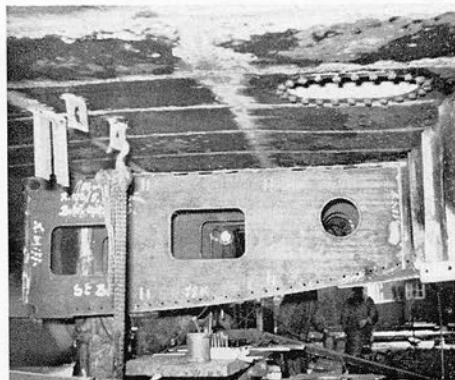
Es wurde zum Glück gerade ein Dock frei und „Morsum“ konnte eingedockt werden. Im Dock mußten erstmal die lecken Tanks ausgedämpft und gasfrei gemacht werden, bevor man mit Schweißarbeiten usw. beginnen konnte.

Bei der Besichtigung stellte sich heraus, daß hauptsächlich an Steuerbordseite der Schiffsboden von der Vorpick durchgehend bis Ende Tank 6 stark eingeebult, die Bodenwrangen durchgedrückt und auch die Tankdecke teilweise mit hochgegangen war. Die Backbordseite hatte nicht so viel abbekommen. Natürlich waren dabei auch Rohrleitungen in den Tanks und Seitenbilgen gebrochen.

Die Bauart des Doppelbodens ist folgendermaßen:

Die Längsträger sind sowohl mit den Bodenplatten wie auch mit der Tankdecke elektrisch verschweißt.

Die Bodenwrangen sind mit der Tankdecke verschweißt, jedoch mit den Bodenplatten vernietet. Die Nähte der Bodenplatten sind genietet, die Stöße geschweißt. Bei der starken Grundberührung ist kein Schweißstoß ge-



Einbau neuer Teile

rissen und keine Platte gebrochen, so daß bei der provisorischen Reparatur in Galveston nur lose Nieten zu verschweißen waren.

Zur Abdichtung an den Schotten in den Doppelbodentanks wurde reichlich Zement verwendet, gewichtsmäßig etwa 35 t.

Außerdem wurden zur Abstützung innerhalb des Doppelbodens 33 U-Träger vertikal eingebaut und mit Tankdecke und Bodenplatten verschweißt, und zwar

8 Stück in Tank III Mitte, 20 Stück in Tank IV St.B., 1 Stück in Tank IV B.B. und 4 Stück in Tank V St.B.

So hergerichtet, war das Schiff in der Lage, mit voller Ladung die Rückreise nach Europa anzutreten. Die provisorische Reparatur dauerte zwölf Tage.

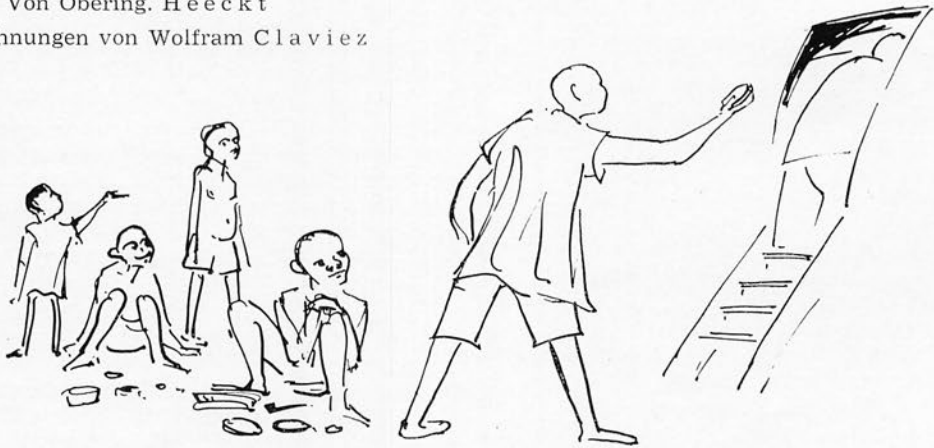
Von Galveston ging „Morsum“ nach Port Arthur. Dieser Hafen liegt auch in Texas im Mündungsgebiet des Sabine- und Neches-Rivers, ganz in der Nähe der Grenze

zwischen Texas und Louisiana. Dort wurde eine volle Ladung gemahlener Petrol-Koks eingenommen (Petrol-Koks ist ein bei der Destillation von Erdöl anfallender verkokter fester Rückstand, der zur Herstellung von Elektrodenkoks verwendet wird) und nach 20tägiger Seereise in Emden gelöscht. Das Schiff, ein DW-Bau, hat sich auf dieser Reise trotz des stark angeschlagenen Bodens in jeder Hinsicht bestens bewährt.

Blitzreise nach Afrika

Von Obering. Heeck t

Mit Zeichnungen von Wolfram Claviez



(1. Fortsetzung)

Nach der Landung in Kairo mußten wir unsere gute skandinavische „Skymaster“, in der wir uns so wohl gefühlt hatten, nunmehr endgültig verlassen. Ich vergaß hierbei nicht, mich bei der Stewardess, die sich um mein Wohl so besorgt gezeigt hatte, noch einmal zu bedanken. Wir hatten erst für einige Minuten den Fuß auf afrikanischen Boden gesetzt, als wir schon das erste kleine Erlebnis notieren konnten. Mein Reisegefährte, der das immerhin für uns denkwürdige Ereignis der Landung im Reiche der Pharaonen im Bilde festhalten wollte, mußte es sich gefallen lassen, daß ein uniformierter Eingeborener auf ihn zustürzte und Miene



Der Schnappschuß war bereits gelungen

machte, ihm seinen Fotoapparat wegzunehmen. Indes der Schnappschuß war bereits gelungen. In gebrochenem Englisch bedeutete er uns, daß das Fotografieren auf dem Flugplatz verboten sei. Einem Angestellten der Ethiopian Airlines, der Fluggesellschaft, die uns auf der Weiterreise nach Asmara betreuen sollte, verdankten

wir durch sein Dazwischentreten, daß der Polizist letzten Endes von seinem Vorhaben Abstand nahm. Die folgende Paßkontrolle gestaltete sich, gemessen an unseren Verhältnissen, sehr langweilig. Schon damals war die Animosität der Pharaonensöhne gegen alles Englische zu spüren. Da wir genötigt waren, zur Verständigung mit den kontrollierenden Ägyptern uns der englischen Sprache zu bedienen und die Beamten dadurch zunächst der Annahme waren, wir seien Engländer, war die Abfertigung bis zu dem Augenblick, wo sie an Hand unseres Passes erkannten, Deutsche vor sich zu haben, sehr mürrisch. Von diesem Augenblick an gestaltete sich die Verhandlung, oder besser gesagt das Verhör, merklich liebenswürdiger. Nachdem wir uns noch um unser Gepäck gekümmert hatten, was wir in diesem Lande doch wohl für angebracht hielten, damit es zum richtigen Flugzeug gelangte, hatten wir noch etwas Zeit, uns in der Wandelhalle umzusehen. Trotz der frühen Morgenstunde herrschte im Flughafen ein bewegtes buntes Leben. Neben den Flugreisenden europäischer und amerikanischer Prägung sowie solchen afrikanischer und asiatischer Herkunft in europäischer und Eingeborenkleidung, wimmelte es von Ortsansässigen, die darauf warteten, den Reisenden gegen entsprechenden Bakschisch ihren Dienst anzubieten. Zur Plage wurden in dieser Hinsicht die Stiefelputzer. Der Hartnäckigste unter ihnen verfolgte uns auf Schritt und Tritt. Erst der Aufruf zum Platznehmen für den Flug nach Asmara—Adisabeba erlöste uns von seinen laufend angetragenen Angeboten, wobei er zum Schluß auf sechs Pence herabgegangen war.

Die Maschine der ethiopischen Fluglinie einer amerikanischen Gesellschaft, die wir nunmehr zum Flug nach Eritrea bestiegen, bot, trotzdem sie nur über zwei Motoren verfügte, ebenfalls 40 Fluggästen Platz. Der bald vor sich gehende Start zeigte uns jedoch, daß in ihren zwei Motoren ebensoviel und mehr Pferdchen steckten als in den vier der Skymaster. Mit gewaltigem Schwung

waren wir in wenigen Augenblicken einige hundert Meter hoch und in weiteren Minuten hatten wir, wie durch den Piloten angekündigt, etwa 3000 m erreicht. Der Nil, dessen Lauf uns kurze Zeit sichtbar gewesen war, war bald unseren Blicken entschwunden, und bei bester Sicht, wolkenlosem Himmel und entsprechend strahlendem Sonnenschein schwebten wir der Zwischenlandstation Port Sudan, am Roten Meer gelegen, entgegen. Während des etwa vierstündigen Fluges sahen wir beim Blick aus dem StB-Fenster die verkarsteten Gebirge der arabischen und später der nubischen Wüste, die zum Roten Meer hin in eintönige Sandebene auslaufen. Kein Baum, kein Strauch, geschweige denn ein Lebewesen kam uns während der ganzen Zeit zu Gesicht. Der Blick nach Backbord bescherte uns die Aussicht auf die Randgewässer des Roten Meeres, das hier zumindest seinen Namen zu Unrecht trägt. Es schimmerte vielmehr im Sonnenglanz in einem üppigen, smaragdnen Grün, jedoch das Eintönige der Landschaft konnte keine rechte Freude an dieser Farbenpracht aufkommen lassen. Die Betrachtung der unter uns dahingleitenden enormen, ausgedehnten Einöde wurde durch das Verabreichen eines warmen Frühstücks, diesmal amerikanischer Art, angenehm unterbrochen. Nach Beendigung des Essens zeigte ein Blick aus den Fenstern noch immer das gleichförmige Bild unter uns, und erst unmittelbar vor Erreichen von Port Sudan, als das Flugzeug sich schon zur Landung anschickte, bemerkte ich einige Vegetation in Form von spärlichen Grünflächen, auf denen Kamele weideten. Am Rande dieser Weiden standen Eingeborenenzelte, deren Bewohner sich wohl zum Schutz gegen die Mittagssonne in ihre Behausungen zurückgezogen hatten. Aus geringerer Höhe zeigte sich dann uns der Ort Port Sudan mit seinen Eingeborenenhütten und den am Hafen gelegenen weißgestrichenen Gebäuden der ansässigen Europäer. Im Hafen selbst bemerkten wir einige Schiffe, u. a. eins mit den bekannten beiden blauen Ringen am Schornstein der Reederei Wilhelm Wilhelmsen in Oslo. Doch dann waren wir auch schon gelandet.

Wies bereits der Flughafen von Kairo nicht mehr den Komfort auf, den man von europäischen Plätzen gewohnt ist, so fanden wir hier ein Feld vor ohne Zementrollbahn. Die Flugzeuge landen und starten auf dem harten Sandboden. Die Staubentwicklung durch den Propellerwind war entsprechend. Das Flughafengebäude war, gemessen an den Bauten europäischer Häfen, ein elender Holzschuppen. Als Aufenthaltsort für die Fluggäste diente das überragende Schuppendach. Ein paar Holzbänke entlang der Schuppenwand waren wenig geeignet, zum Niederlassen einzuladen. Hier in Port Sudan, der kleinen Hafenstadt im Englisch-Ägyptischen Sudan, erhielten wir den ersten Eindruck afrikanischer Hitze. Trotz einer leichten Brise von der unmittelbar benachbarten offenen See her, war es für unsere Begriffe, die wir aus dem kühlen Norden kamen und in Anbetracht des kurzfristigen Klimawechsels, unerträglich warm. Aus diesem Grunde begrüßten wir dankbar die uns von einem Sudaneger kredenzte eisgekühlte Orangeade als willkommene Erfrischung. Am Ende waren wir froh, als nach halbstündigem Aufenthalt wir wieder unser Flugzeug besteigen konnten. Ebenso elegant wie beim Abflug in Kairo erhob sich unser Vogel und kletterte mit uns in kurzer Zeit diesmal auf etwa 3500 m Höhe. Entsprechend der in Eritrea gültigen Zeit wurden wir darauf aufmerksam gemacht, daß wir unsere Uhren um eine weitere Stunde vorstellen müßten. Die Luft im Flugzeug, die durch die Sonneneinstrahlung recht „dick“ geworden war, wurde dank des guten Lüftungsgebüses für uns Normaleuropäer bald wieder erträglich. Außer Engländern, Amerikanern und Italienern beiderlei Geschlechts waren unter den Mitreisenden auch einige Ethiopter mit Frauen und Kindern vertreten. Dies Völkergemisch vervollständigte ein ebenso elegant wie die anwesenden Ethiopter gekleideter Halb neger, dessen imposante Erscheinung und

freundliches Lächeln beeindruckend konnten. Der Flug bot über eine weite Strecke das gleiche Bild der riesigen Einöde wie zwischen Kairo und Port Sudan. Erst mit Erreichen des Hochplateaus, auf dem Asmara gelegen ist, trat hierin eine Änderung ein. Die Berge bekamen durch die nach und nach üppiger werdende Vegetation ein freundlicheres Ansehen, und vereinzelt sah man in Bergtälern kleine Ansiedlungen. Die Stadt selbst, die wir bald erreichten, bot mit den mächtigen umgebenden Bergen ein herrlich romantisches Bild, das man gern etwas länger genossen hätte, doch die Zeit bis zum Landen verging sehr schnell. Die Landung ging gegen 15 Uhr Ortszeit glatt vonstatten. Somit waren wir am Endziel der Flugreise angelangt und hatten die etwa 5200 km lange Luftstrecke von Hamburg bis Asmara in Eritrea trotz der sechs angeführten Zwischenaufenthalte in fast genau 24 Stunden hinter uns gebracht. Wenn dies auch nicht gerade einen Rekord bedeutet, so ist es als normale Reiseverbindung doch wohl sehr beachtlich.

Die Paß-, Devisen- und Gepäckkontrolle nach der Landung erledigte sich großzügig und schnell. Wenn wir erwartet hatten, daß der Vertreter der italienischen Firma, die das Dock zum Verkauf anbot, uns am Flugplatz in Empfang nehmen würde, so sahen wir uns hierin enttäuscht. Jedoch auch in Asmara sind die Flughelferinnen die „Mädchen für alles“. Die englisch sprechende Italienerin erbot sich, mit dem Hotel zu sprechen, und bald wußten wir, daß zwei Zimmer für uns reserviert waren und daß der Vertreter uns am folgenden Tage in Massawa erwarte. Ein kleiner Bus, Fiat-Diesel, brachte uns ins Hotel. Der Stadtrand war bald erreicht und nun offenbarte sich uns in den Straßen ein farbenprächtiges Bild. Beim Anblick der, wie uns schien, festlich gekleideten Eingeborenen und hier besonders der Weiblichkeit in ihrer weißen, teils bunten Kleidung mit entsprechenden Kopf- und Brusttüchern, kam uns erstmal zum Bewußtsein, daß es ja Sonntag



Hotel „Ciaao“

war. Durch die Vielzahl des bisher in fast ununterbrochener Folge Geschehenen und Erlebten war die Zeitrechnung bei uns etwas durcheinandergeraten. Der erste Eindruck von Asmara, der Landeshauptstadt, auch was die Sauberkeit und den Zustand der Straßen anbelangte, war denkbar günstig. Dies wurde noch erhärtet, als wir das Hotel „Ciaao“ (Kurzname der Hotelgesellschaft) betraten. Als z. Z. einziges Haus für europäische Gäste am Platze konnten wir feststellen, daß dort Sauberkeit und Ordnung herrschten. Auch der Komfort wie die Bedienung, die durch Eingeborene versehen wurde, ließen in keiner Weise zu wünschen übrig. Der Leiter des Hauses bestätigte uns noch einmal, daß wir am nächsten Tage in Massawa erwartet würden und teilte uns mit, daß die nächste Verbindung nach dort am kommenden Morgen um 7 Uhr wäre. Da es Feiertag war, hatten wir damit zunächst keine Gelegenheit, unsere Reiseschecks einzuwechseln und hätten, da die Banken

erst um 9 Uhr nächsten Tages ihre Schalter öffneten, auf unseren Frühzug verzichten müssen. Als wäre es jedoch das Selbstverständlichste von der Welt, bot uns der Leiter an, das Fahr- und Zehrgeld für die Reise zur späteren Verrechnung bis zur Rückkehr vorzuschießen. Damit war diese Klippe umschifft und wir konnten daran denken, uns auf unser Zimmer zurückzuziehen, um uns nach mehr als 24 Stunden einmal wieder richtig zu waschen bzw. ein Bad zu nehmen und die Bartstoppeln zu beseitigen. Bis zum Abendessen blieb noch etwas Zeit, und so nahmen wir Gelegenheit, vor dem Hotel etwas frische afrikanische Luft in unsere Lungen zu pumpen. Die Temperatur war angenehm und schätzungsweise etwa 15°C, obgleich der Abend bereits nahte.

Die Dämmerung ist in diesen Breitengraden sehr kurz, und innerhalb etwa einer Viertelstunde nach dem Verschwinden der Sonne gegen 18 Uhr war es dunkel. Bei offenen Fenstern und Türen herrschte in der Halle ebenfalls eine angenehme Atmosphäre, und ein gut schmeckendes „Melotti-Birra“, ein Bier Pilsener Art, in Asmara gebraut, erhöhte noch die Behaglichkeit. Die Hotelgäste, die rings um uns es sich wie wir in Sesseln bequem gemacht hatten, rekrutierten sich aus Italienern, Engländern und Amerikanern. Ein Vertreter der letztgenannten Nation, seines Zeichens Flugzeugführer, hatte sich zu uns an unseren Tisch gesetzt. Harry, er nannte bei seiner Vorstellung nur seinen Vornamen und fragte nach den unseren, war ein rechter Naturbursche, ein Enaksohn, und freute sich kindlich, zwei Deutsche vor sich zu haben. Diese Freude veranlaßte ihn, noch zu mehreren „Melotti“ zu animieren und uns für den Abend zum „Nightclub“ einzuladen. Dieses freundliche Ansinnen lehnten wir jedoch mit Rücksicht darauf, daß uns der Schlaf besser tun würde für die Aufgaben des kommenden Tages, mit höflichem Bedauern ab. Inzwischen war der Eßsaal geöffnet worden und verlockte in seiner Lichterfülle zum Platznehmen. Fein säuberlich gedeckte Tische luden zum Abendessen ein. Ein italienischer Oberkellner legte uns die Speisekarte vor, deren Reichhaltigkeit die Entscheidung für das eine oder andere Gericht wahrlich nicht leicht machte. Unsere Wünsche gab er dann dem bedienenden Eingeborenen zur Erledigung weiter. Lautlos glitten die Schwarzen durch den Saal und standen in ihrer Geschicklichkeit in der Bedienung wirklich ihren europäischen Kollegen nicht nach. Nach dem Dinner suchten wir bald unser Zimmer auf, denn für den nächsten Morgen war 5.30 Uhr Wecken vorgesehen.

Pünktlich zur gewünschten Zeit wurden wir morgens geweckt. Beim Betreten der Halle beeilte sich der noch anwesende Nachtportier, in einen dicken Mantel gehüllt, uns mitzuteilen, daß zum Frühstück in der Veranda gedeckt und ein Taxi zu 6.30 Uhr bestellt sei. Der Anblick des fröstelnden Eingeborenen hatte uns verwundert, da es in der Halle durchaus nicht kühl war, und so traten wir rasch neugierig vor die Tür. Eine schöne frische Morgenluft schlug uns entgegen, die indessen bei weitem nicht dazu angetan war, uns Europäer frösteln zu machen. Das Frühstück, ebenso geräuschlos serviert wie am Abend vorher das Dinner, war unsererseits bereits beendet, als ein Hupensignal uns anzeigte, daß unser Taxi vorgefahren war. Ein schwarzer „Friedrich“ verstaute unser Gepäck im Wagen, und nachdem wir uns die richtige Kuhle im Sitzpolster ausgesucht hatten, ging es los zur Fahrt zum Bahnhof. Sehr viele Frühaufsteher schien es in Asmara nicht zu geben, denn so lebhaft, wie es bei unserer Ankunft am vorhergehenden Tage zugegangen war, so leer waren jetzt die Straßen, durch die unser Auto, das bestimmt schon einige Tausend Kilometer auf dem Buckel hatte, recht und schlecht ratterte. Die wenigen Eingeborenen, denen wir begegneten, trugen, wie unser Nachtportier, dicke Mäntel oder hatten sich Decken umgelegt. Am Bahnhof angekommen, gab

es noch eine kleine Differenz mit unserem Fahrer. Der Leiter des Hotels hatte uns für die Fahrt zur Station einen Fahrpreis von drei Schillingen genannt, während der Mann am Steuer deren fünf verlangte, auf deren Zahlung er bestand. Später erfuhren wir auf Rückfrage, daß wir einen Fehler gemacht hatten. Da die Taxis dort keine Uhr fahren, muß man vor Beginn der Fahrt den Preis gleich vereinbaren, sonst fordern die Brüder mit allen möglichen Ausflüchten nach ihrem Belieben.

Nach dem Lösen der Fahrkarten — der Schalterbeamte schien auch nicht zu den Frühaufstehern zu gehören, denn die Schalteröffnung erfolgte erst kurz vor der Abfahrtszeit — fanden wir den Zug, in diesem Falle einen Dieseltriebwagen, schon bereit stehen. Bei bereits laufendem Motor verpestete er mit seinem Ölqualm die schöne Morgenluft. Ich glaube, es ist für uns Bewohner der nördlichen Breitengrade, besonders zu der Spätherbstzeit, doch nicht ganz selbstverständlich, unerwähnt zu lassen, daß die Sonne, wie schon seit Ankunft in Afrika, wolkenlos vom Himmel schien. So durften wir annehmen, daß es ein schöner Tag werden würde. Diese Ansicht sollten wir allerdings in der Folge, wie noch zu berichten sein wird, in punkto Temperatur revidieren. Das vordere Abteil des Triebwagens, den wir nun bestiegen, war den reisenden Europäern vorbehalten, während die hintere Hälfte von Eingeborenen voll besetzt war. Unsere Mitreisenden waren lediglich ein Italiener und ein englischer Korporal mit seiner Frau und zwei Kindern, von denen das jüngste erst ganze drei Monate zählte. In Begleitung des Ehepaares befand sich eine eingeborene „Nurse“ in ihrer malerisch lichtbunten Tracht mit großem, weißem Brust- und Kopftuch angetan. Interessant war auch die Frisur dieser immer freundlich lächelnden und damit ihre weißen Zähne zeigenden Schönen anzusehen. Das glänzende schwarze Haar war oben und an den Seiten zu Dutzenden von kleinen äußerst akkuraten Flechten glatt an den Kopf gelegt, um im Nacken abgebunden bis zur Schulterhöhe in üppiger Fülle und Krausheit herabzuhängen.

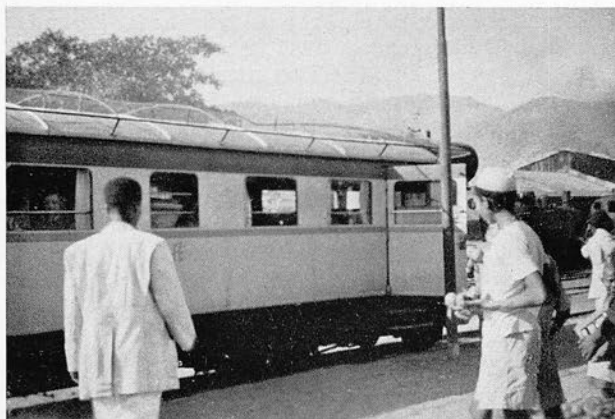
Doch inzwischen hatte sich pünktlich 7 Uhr unser Zügle ratternd in Bewegung gesetzt und wir wandten unsere Aufmerksamkeit der Landschaft draußen zu. Da Asmara auf einem 2300 m hohen Bergplateau gelegen ist, ging die Fahrt zur Meeresküste dauernd bergab. In ständigen Windungen führte die Strecke durch unwegsames



Viadukt in Asmara

Karstgebirge, vorbei an steil aufsteigenden Felswänden und zur anderen Seite entlang dem Abgrund. Mehr oder weniger tiefe Schluchten waren durch Viadukte überbrückt. Der Baumbestand an Akazien, Oleander, Palmen u. a., wie er in Asmara zu verzeichnen war, hatte bald nach Verlassen der unmittelbaren Umgebung der Stadt

aufgehört. Die Vegetation in dem Bergland, das wir nun durchfahren, bestand fast ausschließlich aus den großblättrigen Kakteen, den sogenannten Opunties, deren Bestand teilweise wie undurchdringliches Gestrüpp wirkte und von denen manches Exemplar zwei Meter Höhe und mehr erreichte. Vereinzelt fristeten Agaven und Säulenkakteen ihr Dasein inmitten dieser stacheligen Gesellschaft. Bisweilen sah man eingeborene Ko-



Bahnhof Nefasit

lonnen an der Strecke arbeitend, die das von den Felswänden abgestürzte Geröll beiseite räumten oder an besonderen Stellen die Laufrippen für das Sturzwasser der Regenzeit ausbesserten. Diese Arbeiten, wie überhaupt die Anlage der Strecke als solche, hinterließen unbedingt den Eindruck, daß die Bahnlinie mit viel Schwierigkeiten und Mühe einmal erbaut wurde und ebensoviel Arbeit für ihre Erhaltung stetig nötig ist. Man muß schon den Italienern bescheinigen, daß sie mit dem Bau dieser Bahn sowie mit einer später noch zu erwähnenden Straße durch das gleiche unwegsame Gebirge eine respektable Leistung vollbracht haben. Neben diesen beiden Verkehrsmöglichkeiten führt außerdem für den Lastentransport eine Seilbahn, die allerdings seinerzeit nicht in Betrieb war, von Massawa zu dem 2300 m höher gelegenen Asmara.

Vereinzelt befanden sich an Stellen, wo der Boden ausnahmsweise nicht felsig war, kleine Siedlungen eingesprenkt in der Bergwildnis, deren Bewohner auch Landwirtschaft betrieben. Allerdings geschah dies hier, soweit wir dies beobachten konnten, auf primitive Art. So gewahrten wir einen Eingeborenen, der sich bemühte, den kärglichen Boden zu pflügen. Sein Pflug bestand aus einem gewachsenen Knüppel mit einer daran befestigten Pflugschar, von zwei müden Zebus gemächlich gezogen. Die Unmenge der auf dem Acker umherliegenden Steine ließ mich an das Wort denken „Viel Steine gab's und wenig Brot“. Der spärliche Wuchs eines kleinen Haferfeldes schien dies noch zu bekräftigen. Hatte ich vorher von den mit Ausnahmen sauber gekleideten Eingeborenen in der Stadt gesprochen, so mußten wir jetzt die Feststellung machen, daß die Gebirgsbewohner, wie auch die erwähnten Streckenarbeiter, recht ärmlich gekleidet, ja zum Teil in Lumpen gehüllt waren. Auch die Unterkünfte waren teils mehr als dürftig, und bei einem Vergleich mit den bei uns üblichen Viehställen würden die erwähnten Behausungen schlecht abschneiden.

Nach Verlauf von etwa 1 $\frac{1}{2}$ stündiger Fahrt änderte sich jedoch das bisher geschilderte Landschaftsbild, man möchte sagen, fast plötzlich. Die Opunties sah man nur noch vereinzelt, dafür gab es jedoch wieder Laubbäume, deren eine Art den Blättern nach unserer Birke ähnelte,

allerdings fehlte ihnen die weiße Rinde. Granatbäume, Apfelsinen- und Mandarinenbäume wechselten mit Palmen, unter denen wir auch die hochstämmigen Kokospalmen bemerkten. Unser Zügle war derweilen in eine Station eingelaufen. Es war der auf halbem Wege zwischen Asmara und Massawa liegende, man muß schon sagen idyllische Ort Nefasit, wie uns das am Bahnhofsgebäude angebrachte Schild verriet. Da die Strecke nur eingleisig war, wurde hier der von der Küste herkommende Gegenzug abgewartet. So nahmen wir Gelegenheit, uns etwas zu vertreten. Kaum hatten wir den Triebwagen verlassen, als sich die eingeborene Ortsjugend auf uns stürzte und unter lautem Gezeter Apfelsinen, Mandarinen und Granatäpfel zum Verkauf anbot. Das grasgrüne Aussehen der erstgenannten Früchte konnte einem jedoch eher das Wasser im Mund zusammenlaufen lassen, als dazu verlocken, sie zu probieren. Erst das Beispiel der Engländer ermutigte uns, einige Mandarinen zu erstehen, und siehe da, unter der grünen Schale, die auffallend mühelos zu entfernen war, verbarg sich eine saftige Frucht, die sehr erfrischend wie Apfelsinen schmeckte und nicht den uns sonst bekannten Mandarinen eigenen Geschmack hatte. Angesichts dieser angenehmen Enttäuschung versorgten wir uns mit einem Dutzend für die Weiterfahrt. Trotzdem es erst 9 Uhr war, hatte die Temperatur doch schon einen für unsere Begriffe hochsommerlichen Grad erreicht, ein Zeichen dafür, daß wir uns dem heißen Küstenstreifen des Roten Meeres ein gut Stück genähert hatten. Nach einer halben Stunde Aufenthalt setzten wir unsere Fahrt fort. Zunächst bot sich draußen noch wieder das gleiche Bild, wie kurz vor Erreichen der eben verlassenen Station. Laubbäume und Sträucher wechselten mit vereinzelt Palmen. Grellbunt gefiederte Vögel strichen beim Nahen des Zuges ab, und schwarz, braun und weiß gefleckte Bergziegen tummelten sich auf allerdings nicht sehr üppigen Grünflächen oder kletterten an den Berghängen. Ebenso plötzlich wie dieses Fleckchen Erde, einer Oase in der Wüste gleich, aufgetaucht war, so augenblicklich war es wieder verschwunden und öde Sand- und Felsgegend bildete wieder das Panorama. Durch das fast gänzliche Fehlen der Opunties erschien die Vegetation noch spärlicher. In der Folge, bis zum Erreichen unseres Endzieles, gab es keine Bäume mehr. Dafür erregte ein Staudengewächs mit apfelsinenartigen Früchten unsere Aufmerksamkeit, das wir später auch in Massawa antrafen. Die Früchte waren allerdings, wie man uns hier belehrte, nicht genießbar.

Nach dem Passieren einiger ausgetrockneter Flußläufe begann nunmehr die Küstenebene und nach im ganzen etwa 3 $\frac{1}{2}$ stündiger Fahrt hatten wir Massawa erreicht.

(Fortsetzung folgt.)



Der Schweißer im Schiffbau

Die Schweißtechnik im Schiffbau hat in den letzten 20 Jahren einen außerordentlichen Aufschwung genommen. Besonders auf den Werften, wo früher fast alle Schiffsteile genietet wurden, ist eine Wendung durch die elektrische Schweißung des Schiffsrumpfes eingetreten. Der Grund dieser Umstellung liegt im Minderverbrauch von Material bei Anwendung der Schweißung und in der Folgeerscheinung, mit dem nunmehr leichteren Schiff mehr Güter verfrachten zu können. So rückt das Interesse für die elektr. Schweißung und ihre Arbeitsmethoden allgemein immer mehr in den Vordergrund. Durch das Anwachsen der Schweißarbeiten wurde vielen Männern Gelegenheit gegeben, sich innerhalb Jahresfrist zum Elektro-Schweißer auszubilden und dadurch einen Beruf zu erwerben, welcher die Existenz sicherstellt.

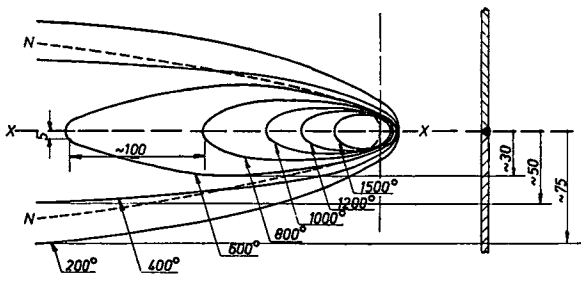
Der E-Schweißer hat z. Z. einen recht beträchtlichen Arbeitsanteil beim Bau des Schiffsrumpfes zu erledigen. Bei stürmischem Wetter oder sogar im Orkan wird solch ein Schiffskörper gewaltigen Beanspruchungen ausgesetzt. Es ist daher eine selbstverständliche Pflicht des Schweißers, sich seiner Verantwortung bewußt zu bleiben und nur gewissenhafte, qualitativ hochwertige Schweißarbeit zu liefern. Bei sorgloser Arbeit setzt er Schiff und Besatzung großer Gefahr aus. Der Seemann muß sich genau so hundertprozentig auf die Arbeit des Schweißers verlassen können wie auf die Arbeit der vielen anderen Fachkräfte der Werft.

Um diesen Höchstbeanspruchungen gewachsen zu sein, ist es notwendig, die Schiffsrumpfteile möglichst spannungsfrei zu schweißen. Wir wollen daher hier die Entstehungen der Spannungen und deren Minderung etwas näher betrachten.

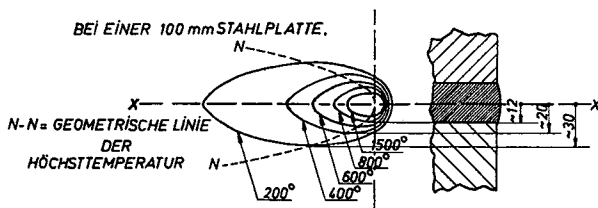
Die Zug- und Druckspannungen bzw. Längs- und Querschrumpfungen entstehen durch die nicht zu vermeidende Wärmeerzeugung beim elektr. Schweißprozeß.

BILD 1. Temperaturverteilung längs d. Schweißnaht.

BEI EINER 5 mm STAHLPLATTE.



BEI EINER 100 mm STAHLPLATTE.

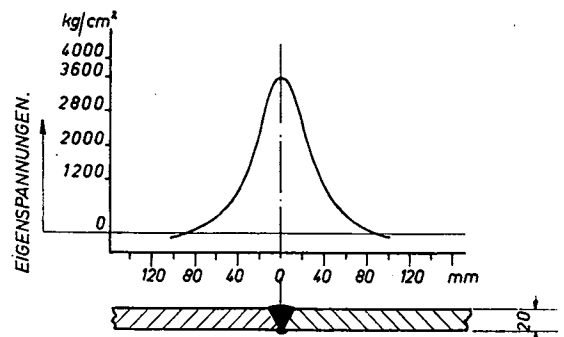


Der elektr. Lichtbogen entwickelt im Kern etwa 2000° und in der den Kern umgebenden Lichtbogenflamme ca. 4000° Hitze. An der negativ gepolten Elektrode liegt die Temperatur bei rund 3400°. Da das Eisen bereits bei 1400° bis 1500° schmilzt, ist es natürlich, daß sich das Material in unmittelbarer Nähe der Elektrode beim Schweißvorgang im flüssigen Zustand befindet. Man

kann mit Recht von einem kleinen elektr. Schmelzofen sprechen. Diese örtliche Erhitzung überträgt sich auf die Umgebung der Schweißnaht, das Material dehnt sich entsprechend aus, bzw. zieht sich beim Erkalten der Naht wieder zusammen.

Erwärmen wir z. B. einen 1 m langen freiliegenden Eisenstab gleichmäßig auf 100°, so dehnt er sich nach allen Richtungen aus. Die Längenzunahme ist hier pro Meter 1,2 mm. Beim gleichmäßigen Erkalten nimmt der Stab seine ursprüngliche Länge wieder an. Spannen wir

BILD 2. Eigenspannungen in der Schweißnaht.



jedoch einen Stab an beiden Seiten fest und völlig unachgiebig ein, so wird bei Erwärmung des Stabes die Längsausdehnung in Druckspannung, evtl. Stauchung und bei nachfolgendem Abkühlen die Schrumpfung in eine Zugspannung umgewandelt. (Ergibt evtl. Spannungsbruch).

Bei der Schweißung freiliegender Bleche sind die Auswirkungen der örtlichen Erwärmung anfänglich ähnlich wie bei dem freiliegenden Eisenstab. Nachdem ein Teil der Eisennaht fertiggestellt und weiter vielleicht abschnittsweise geschweißt wird, tritt nach und nach bei ungleichmäßiger Erwärmung der Zustand des eingespannten Stabes ein. D. h. es entstehen längs und quer zur Naht unangenehme Druck- und Zugspannungen.

Diese Spannungen können jedoch vermindert werden durch richtige Schweißfolge, Art und Größe der Wärmezufuhr, Wahl der Elektrodenart usw. Auch kann die richtige konstruktive Gestaltung wesentlich dazu beitragen, die praktische Schweißfolge in günstigster Form möglich zu machen und so die Voraussetzung für möglichst geringe Restspannungen in den geschweißten Eisenteilen sicherzustellen.

Außer den Zug- und Druckspannungen können beim Schweißprozeß noch Längs- und Querschrumpfungen eine unangenehme Begleiterscheinung bilden. Die Minderung ist hier erreichbar durch richtige Materialvorbereitung, Vorbiegen oder Schräglegen der Bleche, hohe Schweißgeschwindigkeit und nicht zu hohe Stromstärke, Anwendung des Pilgerschritts oder der sprung- und abschnittweisen Schweißung. Da die Schrumpfwirkung in jedem Fall anders gelagert ist, ist zur Erreichung der Kleinst-Schrumpfwirkung langjährige Erfahrung erforderlich.

Hier seien einige der Haupt-Grundsätze vermerkt, welche beachtenswert sind:

1. Die Schweißnähte sollen einen möglichst geringen Querschnitt haben und dürfen nicht stärker gehalten werden als auf den Zeichnungen vermerkt ist. Mit Querschnittzunahme wachsen die Schrumpfspannungen.

2. Die Schweißnähte müssen möglichst symmetrisch angeordnet werden, um durch geeignete Schweißfolgen eine gleichmäßige, spannungsfreie Schrumpfung zu erzielen.
3. Dem Werkstück ist nur die unbedingt notwendige Wärmemenge zuzuführen, d. h. mit nicht zu hohen Stromstärken arbeiten. Außerdem ist ein möglichst flottes Schweißen zweckmäßig.
4. Die Werkstücke sind an den zu schweißenden Stoßkanten gut anzupassen, schlechte Vorbereitung vergrößert die Spannungen und damit das Verziehen des zu schweißenden Bauteils. Luftspalt nur so groß machen wie zum Durchschweißen des Materials erforderlich.
5. Von innen nach außen schweißen, damit das Material sich, ohne zu starr eingespannt zu sein, bewegen kann

und dadurch die Möglichkeit eines Spannungsausgleiches gegeben ist.

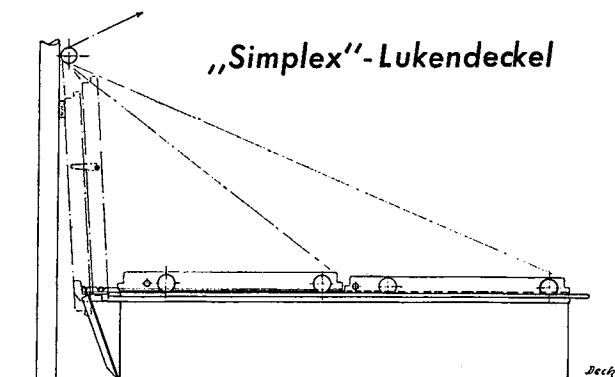
6. In bestimmten Fällen ist die Anwendung von zweckmäßigen Spannvorrichtungen angebracht, diese müssen jedoch schweißtechnisch gesehen besonders durchgearbeitet werden, da mit der starren Einspannung der zu schweißenden Werkstücke die Schrumpfungen zwar gering sind, die Spannungen jedoch einen Höchstwert erreichen.
7. Wo irgend möglich, sollte die automatische Schweißanwendung finden, da diese verschiedene Vorteile hinsichtlich der höheren Schweißgeschwindigkeit, dem geringeren Draht- und Stromverbrauch und der sich daraus ergebenden geringeren Spannungen besitzt.

F. Harms, R. F.

Noch einmal unser Simplex-Lukendeckel

Die von der „Deutsche Werft“ entwickelte „Simplex“-Lukenabdeckung hat gegenüber der Holzabdeckung mit Persenningen viele Vorzüge.

Die teuren Persenninge, die sehr schnell verschleifen, müssen oft erneuert werden; dadurch werden die Instandhaltungskosten der Holzabdeckung sehr hoch und übersteigen bald die wenig höheren Anschaffungskosten der Metall-Lukendeckel, so daß letzten Endes doch die



wasserdichten Lukendeckel die wirtschaftlicheren sind. Ebenso ist die Handhabung beim Öffnen und Schließen der Luken mit den „Simplex“-Lukendeckeln einfacher und schneller. Beim Öffnen der Luken mit der alten Abdeckung müssen viele Keile losgeschlagen, die Schalkleisten an Deck gelegt, die Persenninge abgenommen und mit den Keilen unter Verschluss gebracht werden. Eine Vielzahl von kleineren hölzernen Deckeln sind aufzunehmen und an Deck zu verstauen. Mehrere schwere Scherstücke sind mit dem Ladebaum aus der Luke zu heben und an Deck zu setzen. Viel Arbeit, viel Mühe, viel Zeit!

Mit den „Simplex“-Deckeln ist es einfacher und geht es schneller. Zuerst werden die Fugenschienen gelöst. Hierfür müssen etwa 4–6 Vorreiber, je nach Lukenbreite, mit einem Schraubenschlüssel, der am vorhandenen Kuhfuß angebracht ist, um 90° gedreht werden. Die beiden Endverschlüsse sind durch Betätigung des Hebels zu öffnen. Die Fugenschiene ist gelöst und kann nun von Hand in die am Lukenquersüll angebrachte Halterung gelegt werden. An jedem Deckel sind 3 Riegelverschlüsse an BB- und 3 an StB-Seite zu lösen. Die Deckel sind dann frei, werden nun mit dem Kuhfuß geliftet und die Nebenrollen auf Fahrt gestellt. Damit sind die Räder aus den Schlitten gehoben und die Deckel fahrbereit. Auch das ist ein besonderer Vorzug, daß der einzelne Deckel der „Simplex“-Lukenabdeckung verrollt

und gekippt werden kann. Die Luke braucht nicht, wenn es nicht benötigt wird, ganz aufgedeckt zu werden. Wenn die Deckel fahrbereit sind, wird der Hievdraht in den Windenläufer des Ladebaumes eingeschäkelt. Der einzelne Deckel wird mit der Winde bis ans Ende der Luke gezogen. Nun rasten die Kippbolzen in die Kipp-lager ein. Der Deckel richtet sich zwangsläufig auf, bis er seine bestimmte Lage eingenommen hat. Hier wird er durch einen Sperrhaken gesichert. Diese Arbeit ist leicht und in wenigen Minuten ausgeführt. Das Schließen der Luke geht ebenso schnell in umgekehrter Reihenfolge.

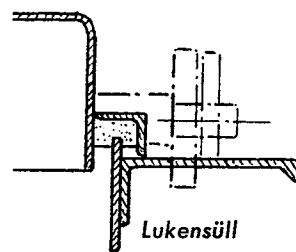
Dadurch, daß die Lukendeckel hochgestellt werden, ist das Deck frei. Es befinden sich keine Holzdeckel, keine Scherstücke an Deck, die das Arbeiten beim Löschen und Laden beeinträchtigen.

Die „Simplex“-Lukendeckel sind oben vollkommen glatt, ohne hervorstehende Beschläge, was beim Fahren von Decksladung als Vorteil anzusehen ist. Sie werden absolut wasserdicht eingebaut, so daß die Sicherheit des Schiffes erhöht wird.

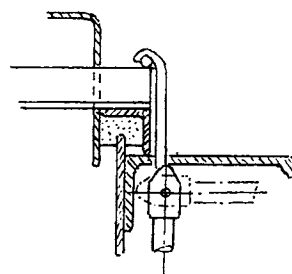
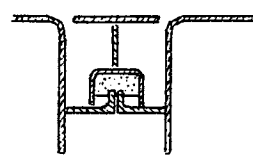
Die besonderen Vorteile unserer Lukendeckel haben sich auch außerhalb der DW Geltung verschafft. So sind bereits auf einer Reihe anderer Werften die „Simplex“-Lukendeckel auf dem Lizenzwege eingebaut worden oder noch im Bau.

Oscar Tietze, SB.

Stahldeckel



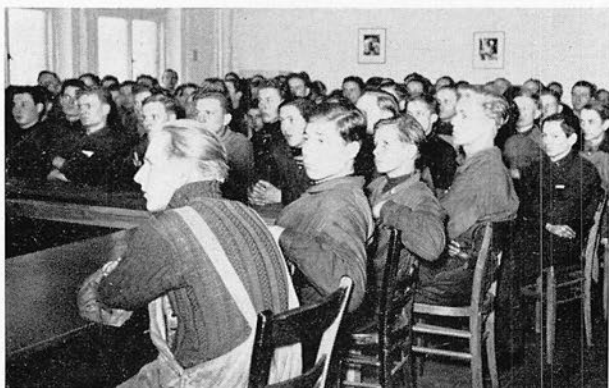
Fugenschiene



Lehrlingsfreisprechung 1952

Am 29. März 1952 fand unsere Gesellenfeier in der kleinen Kantine statt. Man sah es den Jungen schon beim Eintreten an, was sie dachten. Ich hörte es auch hier und dort: „Mensch, da haben sie sich aber wieder mal angestrengt!“ Und so war es auch in der Tat. Weißgedeckte Tische, für jeden ein Glas Wein und sogar Aschenbecher. Als Lehrlinge durften wir es ja nicht wagen zu rauchen.

Zwei Lehrlinge hatten sich mit ihren Akkordeons zur Verfügung gestellt und sie eröffneten die Feier mit einem Marsch. Dann hielt unser Lehrlingsvater, Herr Betr.-Ingenieur Müller, eine Ansprache. Er brachte u. a.



Der Unterricht liegt hinter ihnen

zum Ausdruck, daß er sich freue, daß die Deutsche Werft wieder so gut bei der Gesellenprüfung abgeschnitten hat. Wir sind sogar von der Durchschnittsnote 2.6 auf 1.98 gestiegen. Diese Note war bisher noch nicht erreicht worden. Herr Ingenieur Müller bedankte sich bei den Ausbildern für ihren Eifer und ihre gute Pflichterfüllung, denn ohne ihre Anleitung wären diese Ergebnisse nicht erzielt worden. Er betonte weiterhin, daß sich die gute Ausbildung auf der Deutschen Werft bereits herumgesprochen hat, so daß sich aus allen Gegenden Norddeutschlands die Eltern um eine Lehrstelle für ihre Söhne bei uns bewerben. Herr Müller schloß mit der Hoffnung, daß diese jetzt erreichte Note nicht nur gehalten wird, sondern noch verbessert werden möge.

Die nun folgende Redepause benutzten die beiden Akkordeonisten, um einen Walzer zu Gehör zu bringen, was ihnen auch gut gelang.

Anschließend hielt Herr Direktor Gräber eine Ansprache. Auch er freute sich über die guten Leistungen und sprach den Ausbildern seinen Dank aus. Trotzdem die Auswahl bei der Lehrlingseinstellung nicht nach einem besonderen Test geschehen war, war die Auslese doch überraschend gut. Herr Direktor Gräber stellte weiterhin fest, daß gerade Deutschland sich — im Gegensatz zu den anderen Ländern — wirtschaftlich sehr schnell emporgearbeitet habe. Es ist ihm dies auch von Ausländern, die die Deutsche Werft besichtigt haben, bestätigt worden. Dieser Erfolg ist zum großen Teil unseren guten Facharbeitern zu verdanken. Sie haben durch ihre Arbeit geholfen, uns das Ausland wieder zugänglich zu machen, so daß gerade die Facharbeiter mit zu dem schnellen Aufstieg Deutschlands beigetragen haben.

Gute Leistungen lassen sich aber nur erzielen, wenn die Arbeit Freude macht. Darum sollte keiner entgegen seiner Veranlagung arbeiten, d. h., er soll sich nicht des

Geldes wegen in eine falsche Richtung treiben lassen. Herr Direktor Gräber erhob nun sein Glas und trank mit uns auf eine weitere gute Zusammenarbeit. Anschließend verteilte er die Facharbeiterbriefe. Es waren diesmal vier Auszeichnungen und vier Belobigungen dabei. Alle acht Kollegen erhielten ein gutes Buch mit der Widmung der Betriebsleitung.

Unsere beiden Lehrlinge griffen anschließend wieder kräftig in die Tasten.

Herr Oberingenieur Lorenz bat nunmehr um das Wort. Ich sehe jetzt noch die betretenen Gesichter vor mir, als Herr Obering. Lorenz zu reden begann. Es sah nämlich ganz so aus, als wollte er uns eine Standpauke halten. Er machte uns aber lediglich darauf aufmerksam, nicht auf unseren Lorbeeren auszuruhen, sondern immer mehr hinzuzulernen. Weiter sagte Herr Obering. Lorenz, daß er, so alt er geworden sei, selbst bis heute immer noch etwas hätte hinzuzulernen gehabt. Er freute sich mit uns über die guten Leistungen und bat um Verbesserungsvorschläge aus unseren Reihen, um die Fehler, die uns während unserer Lehrzeit aufgefallen sind, noch beseitigen zu können. An Vorschlägen wurden gebracht: 1. Mehr Unterricht aus der Praxis, und zwar von Leuten vom Fach. 2. Mehr Technik in die Werkzeugzeitung. Außerdem sollte den Eltern Gelegenheit gegeben werden, sich den Betrieb einmal anzusehen, damit sie sehen, wo und was ihr Junge arbeitet.

Im Anschluß daran sprach der Kollege Kuchta noch ein paar Worte und bat, auch als Gesellen gute Kollegen zu bleiben und immer daran zu denken, daß links und rechts von uns ja auch Kollegen arbeiten.

Den Abschluß der Feier machte der Junggeselle Schumacher. Er hielt einen zusammengefaßten Überblick über unsere Lehrzeit mit ihren Freuden und Leiden und



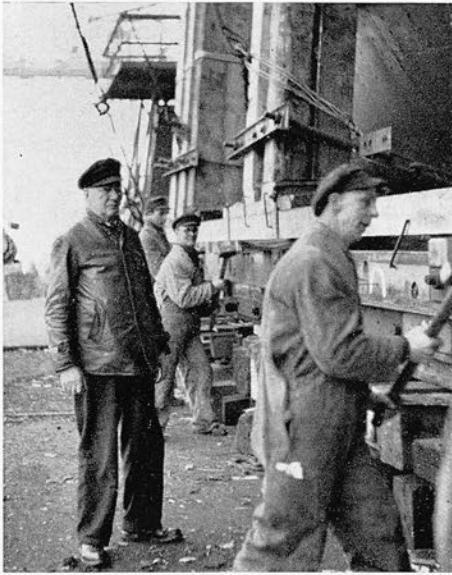
Der Lehrlingssprecher bedankt sich bei der Betriebsleitung und den Ausbildern

bedankte sich in unserem Namen für alle Mühe der Ausbilder. Mit einem Marsch klang dann unsere Gesellenfeier aus. Es war eine schöne Feierstunde, an die wir uns stets gerne erinnern werden.

Über die von der DW erfolgten Auszeichnungen hinaus wurden von der Handelskammer mit einer Buchprämie und einer Urkunde ausgezeichnet: die drei Schiffbauer-Lehrlinge Bartels, Siegmund und Schneider und der Werkzeugmacher-Lehrling Westphal. Eine öffentliche Belobigung erhielten die vier Tischler-Lehrlinge Brand, Schau, Schindler und Schulze.

Hans-Jürgen Völcker, Maschinenschlosser-Lehrling

Meister Hans Vick



Am 31. März 1952 ist Meister Hans Vick auf eigenen Wunsch in den Ruhestand getreten. Über 30 Jahre hindurch ist er bei uns tätig gewesen. Der noch rüstige

Mann würde auch sicher noch weiter als vorbildlicher Meister in der Zimmerei wirken, wenn er nicht etwas unter den Folgen eines Betriebsunfalles litte.

An weit über 200 Neubauten hat er mitgearbeitet. Seine Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit waren nicht zu über treffen. Er war immer zur Stelle, auch dann, wenn er sich mal nicht ganz gesund fühlte. Meister Vick war seinem Gewerk ein wahrhaftes Vorbild. Wir alle wünschen ihm noch viele Jahre in Gesundheit.

* * *

Ernennungen im Betrieb

Der Vorarbeiter Walter Voss wurde zum Meister in der Zimmerei ernannt.

Der Vorarbeiter Friedrich Schulz wurde Meister im Schiffbau-Außenbetrieb.

* * *

Mitteilung unserer Schriftleitung

Einsendungen für Nr. 5 unserer Werkzeugzeitung werden bis zum 29. April 1952 erbeten.

GOLDENE HOCHZEITEN

50 Jahre sind eine lange Zeit, wenn sie vor uns liegen. Zurückschauend wird dann aber immer festgestellt, daß die Jahre doch eigentlich sehr schnell dahingegangen sind. So geht es auch unseren „Goldenen Hochzeiten“. Das Fest der goldenen Hochzeit ist verhältnismäßig selten. Wir haben bei der DW jedoch gleich drei Paare, die dieses nicht alltägliche Fest gesund und frisch begehen konnten, und ein viertes wird in den nächsten Tagen nachfolgen.

Am 1. März 1952 feierten unser Pensionär Karl Hennig und seine Ehefrau ihre „Goldene Hochzeit“ in bester Gesundheit. Herr Hennig hat von 1921 bis 1946



Ehepaar Hennig

bei der DW gewerkt. Er war als Nieter, im Schiffbau, beim Abwracken, beim Transportwesen, im Plattenlager und an der Walze eingesetzt. Herr Hennig ist noch sehr rüstig, und wir wünschen ihm und seiner Ehefrau, daß ihnen noch viele Jahre in Gesundheit und Frische vergönnt sein mögen.

Am 29. März 1952 beging unser langjähriger Betriebsangehöriger und Pensionär Johannes Marquardt das Fest der „Goldenen Hochzeit“. Herr M. trat am 4. September 1922 als Ewerführer in unseren Betrieb ein und erlitt am 21. Oktober 1925 einen schweren Betriebsunfall, der ihn fast zwei Jahre von der Arbeit fernhielt.

Nach seiner Wiedergenesung war er längere Zeit im Abwrackbetrieb tätig. Mit dem Wiederaufblühen des Schiffbaues wurde er im Schiffbau beschäftigt. Während der letzten Jahre bis zur Pensionierung war er Kranführer in der Mechaniker-Werkstatt. Wir wünschen ihm



Ehepaar Marquardt

und seiner Ehefrau, daß ihnen noch ein weiterer ruhiger Lebensabend in Gesundheit beschert sein möge.

Am 9. April beging das Ehepaar Franz Thode seine „Goldene Hochzeit“. Herr Thode war mit einer Unterbrechung in den Jahren 1932 bis 1935 vom 1. Januar 1919 bis 31. Dezember 1945 als Ingenieur bei uns. Er hat sich dann zur Ruhe gesetzt und lebt jetzt in Wellingsbüttel. Leider hat Herr Thode im Jahre 1951 einige schwere Krankheiten durchmachen müssen. Er ist jetzt aber wieder auf der Höhe, und wir alle wünschen dem Ehepaar Thode, daß es noch viele zufriedene Jahre erleben möge.

Alle unsere Goldenen Hochzeiter denken gerne und voller Stolz an die Zeit zurück, in der sie noch aktiv am Leben unserer DW teilnehmen konnten, und wir, die wir jetzt in der Arbeit stehen, sind stolz auf unsere früheren Mitarbeiter, die auch heute noch eng mit dem Geschehen bei der DW verbunden sind, wie sich aus ihren Briefen ergibt. Wir haben alle die glückliche Gewißheit, bei der DW zu einer großen Gemeinschaft zu gehören.

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Auf eine 40jährige Tätigkeit bei uns konnte Herr Otto Przyborowski am 16. April 1952 zurücksehen. Als Schmied am 1. Juli 1908 zu uns gekommen, hat er es durch seine Tüchtigkeit und seinen Fleiß zum Presseführer gebracht. Besonders zeichnet er sich dadurch aus, daß er jederzeit in humorvoller Weise seine langjährige Erfahrung allen Kollegen zur Kenntnis gibt. Sein fachmännisches Urteil wird von allen rückhaltslos anerkannt. Seine stete Hilfs- und Einsatzbereitschaft haben ihn bei seinen Vorgesetzten und Kollegen besonders beliebt gemacht. Wir hoffen, daß er uns noch lange in seiner jetzigen Rüstigkeit erhalten bleibt.

Herr Walter Heise konnte am 23. 3. 1952 auf eine 25jährige Tätigkeit bei der DW zurückblicken. Als Konstrukteur begann er am 23. 3. 1927 in der Abteilung Rohrplanbau und wurde später in die Abteilung Hilfsmaschinenbau übernommen. Nach Zusammenlegung dieser Abteilung mit dem Kesselbau war Herr Heise besonders an den Konstruktionsarbeiten für die Kohlenstaubfeuerung und La Mont-Kessel maßgeblich beteiligt. Nach dem Ausscheiden des seinerzeitigen Abteilungsleiters wurde Herr Heise auf Grund seiner Eignung am 1. 1. 1939 die Leitung der Abteilung Kesselbau und Hilfsmaschinenbau übertragen.

Wir wünschen unserem Jubilär auch weiterhin eine recht erfolgreiche Tätigkeit bei bester Gesundheit und in gleich gutem Einvernehmen mit seinen Mitarbeitern wie bisher.

Herr Emil Kohlmorgen beging am 7. 4. 1952 sein 25jähriges Dienstjubiläum. Als Kraftfahrer am 7. 4. 1927 bei uns eingestellt, hat er als solcher stets die an ihn gestellten Anforderungen zur vollen Zufriedenheit aller erfüllt. Seine Sicherheit und Umsicht im Verkehr zeichnen ihn besonders aus und sind jedem von ihm gefahrenen Gast eine Beruhigung. Trotz der von ihm verlangten erhöhten Aufmerksamkeit im Stadtverkehr war er noch immer in der Lage, seine Fahrgäste auf die ihm eigene originelle Art zu unterhalten. Durch seine stete Hilfsbereitschaft hat er sich bei Vorgesetzten und Kollegen besonders beliebt gemacht. Wir wünschen ihm, daß er uns noch viele Jahre in seiner Art erhalten bleibt.



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

- Arbeiter Helmut Eckert mit Frl. Alwine Schröder am 10. 3. 1952
 Stemmer Werner Bärwald mit Frl. Ingeborg Meyer am 8. 3. 1952
 Schmied Otto Hartmann mit Frl. Ella Gottschalk am 8. 3. 1952
 Helfer Oskar Kliem mit Frl. Inge Hildebrandt am 8. 3. 1952
 Dreher Waldemar Nowakowitsch mit Frl. Johanna Hünerbein am 10. 3. 1952
 Arbeiter Edgar Hirschfeld mit Frl. Ingrid Balthasar am 15. 3. 1952
 Arbeiter Rudi Steinke mit Frl. Ursula Dunker am 22. 3. 1952
 Schlosserhelfer Fritz Jittler mit Frl. Erna Glawe am 22. 3. 1952
 Schiffszimmerer Willi Reddig mit Frl. Helene Schütt am 22. 3. 1952
 Tischler Kurt Pann mit Frl. Irmgard Bobart am 22. 3. 1952
 Maschinenbauer Gerhard Baumann mit Frl. Inge Wagner am 15. 3. 1952
 Schiffszimmerer Otto Oldmann mit Frl. Ilse Nenz am 28. 3. 1952
 Schiffbauer Hans-Herbert Rusche mit Frl. Ingrid Kaphengst am 29. 3. 1952

Geburten:

- Sohn:
 Schiffszimmerer Herbert Wildeisen, am 9. 3. 1952
 Schlosser Rolf Schelle, am 10. 3. 1952
 E-Schweißer Harry Landrath, am 16. 3. 1952
 Schiffbauer Franz Deterding, am 17. 3. 1952
 Arbeiter Herbert Maass-Emden, am 11. 3. 1952
 E-Schweißer Willi Harp, am 14. 3. 1952
 E-Schweißer-Anlerner Hubert Auer, am 28. 3. 1952

Tochter:

- Feuerwehrmann Bernhard Roska, am 4. 3. 1952
 Anstreicher Gerhard Goerke, am 11. 3. 1952
 Maschinenbauer Erich Kohlmorgen, am 16. 2. 1952
 Helfer Heinz Wirth, am 12. 3. 1952
 E-Schweißer-Anlerner Werner Döhring, am 16. 3. 1952
 Bordschlosser Heinz Böttcher, am 19. 3. 1952
 Kupferschmied Hermann Sperling, am 13. 3. 1952

Wir gratulieren.

Wir gedenken unseres Toten



HEINRICH SCHINDLER

Transportarbeiter
 gestorben 14. 3. 1952

Entscheidung im Wettbewerb zur Ausgestaltung unserer Werkzeugzeitung



Entwurf F. Harms



Entwurf Schwormstedt



Entwurf Beyer

Endlich löst sich die Spannung. Die Entscheidung ist gefallen. Folgende Belegschafter sind die glücklichen Preisträger:

- I. Preis: Franz Harms, RF;
- II. Preis: Emilius Schwormstedt, SE;
- III. Preis: Horst Beyer, Kenn.-Nr. 1023/53.

Außerdem hat die Betriebsleitung dem DW-Angehörigen Wolfram Claviez für den besten künstlerischen Entwurf eine Prämie in Höhe von 100,— DM zuerkannt.

Und weiter erhalten folgende Belegschafter Prämien in Höhe von 10,— DM für ihre besondere Leistung:

Hans-Jürgen Völker, Kenn.-Nr. 294/105; Ulf Lambrecht, Kenn.-Nr. 294/156; Holger Claussen, Kenn.-Nr. 226/221; Wolfgang Oeverdieck, RF; Ernst Jens, SB; Asmus Puck, SU; Otto Sukowski, SK; Alwin Koscheda, Kenn.-Nr. 226/468; Peter Pruter, Kenn.-Nr. 251/208; Walter Grotz, Kenn.-Nr. 226/302.

Wir haben uns herzlich über die so rege Beteiligung an dem Preisausschreiben gefreut und danken allen für ihre Mitarbeit.

Die Betriebsleitung hat sich im übrigen entschlossen, keinen der prämierten Entwürfe zu verwenden, sondern die Ideen der drei Hauptpreisträger zu verwerten und unter Zugrundelegung dieser Ideen einen neuen Entwurf anfertigen zu lassen. Wir hoffen, daß Nummer 5 unserer Werkzeugzeitung dann endgültig im neuen Schmuck erscheint. Für Nummer 4 haben wir, um eine Abwechslung zu schaffen, bereits einen anderen Entwurf einmal eingesetzt.

Die Schriftleitung



Dieses Mal bin ich aber pünktlich. Ich hoffe, daß Ihr alle das Osterfest froh und gesund verlebt habt und gestärkt wieder bei der Arbeit seid.

Inzwischen ist ja nun auch im Wettbewerb über die Zeitungsausstattung die Entscheidung gefallen. Ich hoffe, daß Ihr damit zufrieden seid. Ich finde es jedenfalls ganz richtig, daß der neue Kopf aus verschiedenen Ideen von Wettbewerbsteilnehmern entwickelt worden ist, und daß unser Zeichner Wolfram Claviez für seine besondere künstlerische Leistung eine Extrabelohnung erhalten hat.

Wie Ihr wißt, haben in letzter Zeit verschiedene unserer DW'er geglaubt, ihr Glück anderswo, teilweise sogar in Schweden, suchen zu müssen. Ganz offensichtlich haben sie es aber nicht gefunden, denn aus Schweden lie-

gen Anfragen vor, ob unsere früheren Kollegen wieder zurückkommen dürfen, da es mit den Arbeitsbedingungen doch nicht so verlockend ist, wie es erst schien. Und die Kollegen, die erst vor ganz kurzer Zeit zu anderen Werftbetrieben hier an der Unterelbe gegangen sind, sind teilweise ebenfalls schleunigst zurückgekehrt, weil beispielsweise ein E-Schweißer anderswo nicht nur als Schweißer, sondern gleichzeitig als Brenner, Helfer des Schiffbauers usw. wirken muß. Kurzum, bei der DW war es viel besser, und so haben wir sie in alter Kameradschaft wieder bei uns aufgenommen. Wir freuen uns, daß sie den Mut gefunden haben, ihren Irrtum einzusehen und es auch offen zu erklären. Ich nehme an, daß dieser oder jener der Wiedergekehrten selbst in der Werkzeitung das Wort ergreifen wird, um seine Erlebnisse bei anderen Betrieben und im Auslande zu schildern.

Es bleibt schon dabei, bei uns ist es doch am besten; wenn auch manchmal irgend etwas quer gehen mag. Ihr wißt ja: Auf Regen folgt Sonne. Und wir sind hier bei der DW immer noch sehr gut aufgehoben gewesen. Die Arbeit schreitet munter fort. Aufträge liegen für Jahre vor, und Ihr wißt ja selbst, daß die Zahl unserer Belegschafter stetig zugenommen hat.

Auf Wiedersehn in 4 Wochen!

Herzlichst

Euer Klabauteermann

Das ist ja heiter!

(Mit Manuskripten von Irmgard Laddey, Alwin Koscheda und Wolfgang Leistner)



Fremdsprachen auf der Helling

„Hallo, Kamrod, hess Du Dien Lohnbüdel all krägen?“

„Was?“

„Ob Du Dien Lohnbüdel all holt hess!“

„Woas soast Du?“

„Hess Du all Dien Lohnbüdel, Penutschebüdel, Pinke-Pinkebüdel?“

„Nee, nee, Du derfscht mit m'r kee Hamburger Plott rüda, doas verschtieh ich nee.“

„Och asu. Ich wullde ok blus wissa obste verlechete Dei Luhnbeutala schunt ei Empfang genumma hust.“

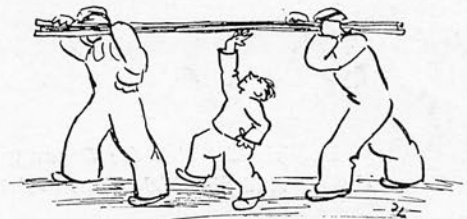
„Jo jo, dan hca ich m'r schunt geholt ei der Mittag-pause.“

„Aha, do wer ick ok amol sahn wu menner ies. Ober soa m'r amol, huste mich denn jitze verstanda?“

„Nu freilich. Ich werd ok meine schläsische Mutter-schproache noch verschtiehn!“

„Na do, hier konnste amol sahn wie schiehn es ies wenn a junger Mensch, an ar lernt ein senner Jugend au anne fremde Schproache.“

(Eingesandt von C. Lichte)



Immer hilfsbereit



Fiedje zur Schiffstaufe

Denkste! — Du kommst noch früh genug ins Schaukeln!