



**WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT**





# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

16. Jahrgang · Nr. 6 · 29. Juni 1956

## Was die letzten Wochen brachten

Auch dieses Mal gab es wieder einige Ereignisse, die nach außen zeigen, daß bei uns etwas geleistet wird. Ein Stapellauf und zwei Probefahrten sind zu verzeichnen.

Da gab es zunächst am 7. Juni den Stapellauf des 12 000 t großen Motorschiffes „Himmerland“, das bei uns für „Det



Die „Himmerland“ vor dem Stapellauf

Das Wetter war nicht freundlich



Natürlich war die Belegschaft auch dabei





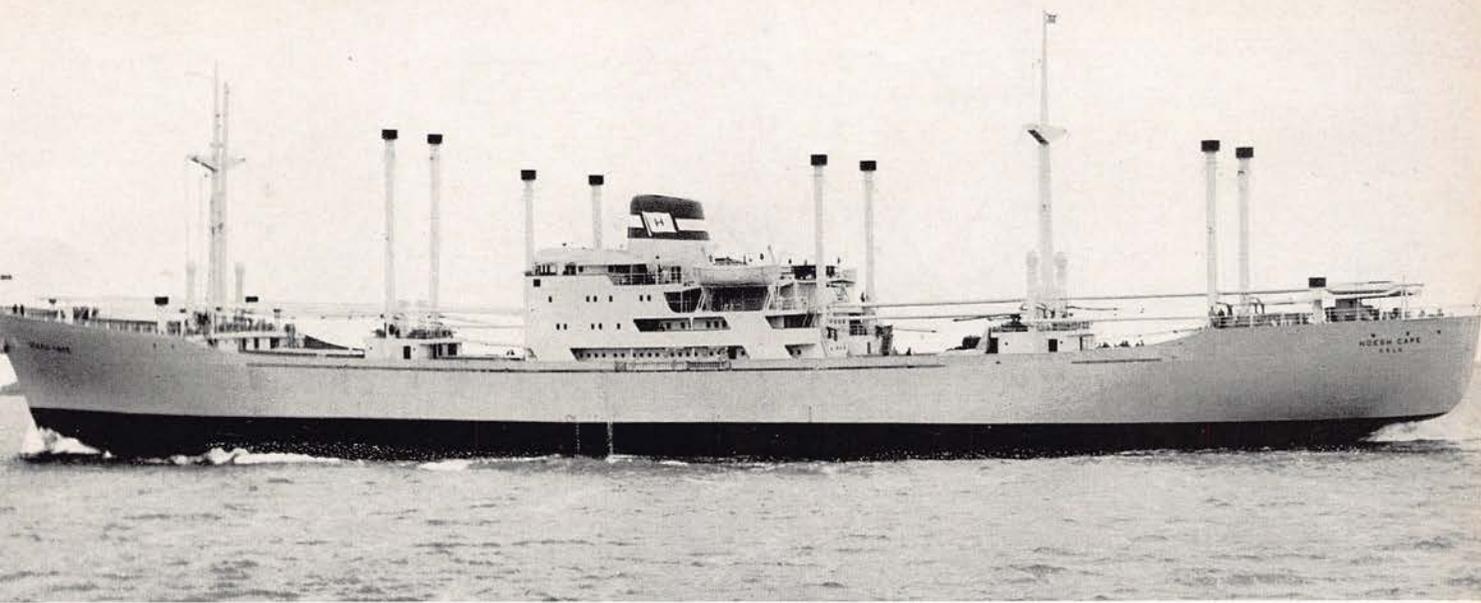
*Bild oben: Die „Parthenon“ auf der Elbe  
Bild Mitte: Die Bar auf der „Parthenon“  
Bild unten: Aufenthaltsraum für Passagiere  
auf der „Parthenon“*

Dansk-Franske Dampskibsselskab“ in Kopenhagen gebaut wird.

Das Wetter war nicht sonderlich freundlich, als sich Gäste, Taufpatin und Belegschaft versammelten. Trotzdem waren recht viel Gäste, darunter wie üblich einige Schulklassen, erschienen. Natürlich war auch ein großer Teil der Belegschaft versammelt. Frau Ruddi Nyholm, Kopenhagen, nahm den Taufakt vor. Das schlanke Schiff glitt sicher und ruhig in sein Element. In etwa 5 Wochen soll die „Himmerland“ der Reederei übergeben werden.

Am 9. Juni fand die erste Probefahrt des Monats statt. An diesem Tage hieß es, die „Parthenon“ auf Herz und Nieren zu prüfen. Das schöne, schneeweiße Schiff, das aussieht wie eine Yacht, hat die Erwartungen erfüllt, so daß es an die Reederei F. Laeisz, Hamburg, übergeben werden konnte. Das 3000 t große Frucht-Kühlschiff wird mit seinen Schwesterschiffen „Perseus“, „Proteus“, „Piräus“ und „Perikles“ den Liniendienst der Reederei von Hamburg nach der Caribischen See versehen.

Eine weitere Probefahrt brachte uns der 19. Juni. Die „Høegh Cape“, ein Motorschiff von 10 400 t dw, für die Reederei Leif Høegh & Co., Oslo, hat sämtliche Prüfungen bestanden. Auf der bis in die Nordsee ausgedehnten Probefahrt wurde eine Geschwindigkeit von über 19 Kn. erreicht. Das Schiff hat noch am gleichen Tage, nachdem es seine Probefahrtgäste am Steubenhöft in Cuxhaven abgesetzt hatte, seine erste Ausreise nach dem Golf angetreten.



Probefahrt der „Høegh Cape“



Rauchsalon



Kapitänswohnraum

Was die  
nächsten  
Wochen  
bringen  
sollen

Am 5. Juli wird die Probefahrt des Motorschiffs „Milross“ der Reederei Yngvar Hvistendahl, Tønsberg, stattfinden.

Das Schiff hat eine Tragfähigkeit von 10 500/12 500 t und eine Geschwindigkeit von 15 Kn.

Für den 14. Juli ist der Stapellauf eines weiteren 12 500 t großen Motorschiffs vorgesehen. Das Schiff wird für E. B. Aaby's Reederei A/S., Oslo, gebaut.

Am 20. Juli wird das Hinterschiff des Neubaus Nr. 692, eines 32 500-t-Turbinentankers für die Reederei Rudolf A. Oetker, Hamburg, zu Wasser gelassen werden.

In den letzten Tagen des Juli soll die Probefahrt der „Somerville“, eines 12 500-t-Motorfrachters für die Reederei A. F. Klaveness & Co., Oslo, stattfinden.

# Die Gondel

Von

Wolfram Claviez

Eines der bekanntesten und zugleich merkwürdigsten Fahrzeuge, das man auf den Wassern unserer Erde finden kann, ist die venezianische Gondel.

Seit Jahrhunderten hat sich ihre Gestalt nicht geändert. Warum sollte sie auch — sind doch die Kanäle, auf denen man mit ihr schippert dieselben und ist die Technik des Antriebs ebenfalls unverändert geblieben. Wie im 17. Jahrhundert steht an Backbord achtern der Gondoliere und holt mit langen Schlägen seines in der kunstvoll und sinnreich geschnitzten „forcola“ gelagerten Riemens das Boot durch die trüben Gewässer der Stadt. Diese Art des einseitigen Ruderns erklärt eines der markantesten Merkmale der Gondel, ihre Unsymmetrie. Was auf einem Bild zunächst wie ein perspektivischer Fehler oder was in natura wie die Folge einer jahrelangen schlechten Lagerung aussieht, ist in Wirklichkeit Absicht und erfordert hohe bootsbauerische Geschicklichkeit: Die Gondel ist ganz bewußt schief gebaut. Der Normaltyp ist 10,15 m lang und mißt an der breitesten Stelle von Längsachse bis Außenhaut an StB. 0,24 m weniger als an BB. Die hierdurch entstehende unsymmetrische Wasserlinienform gleicht das Drehmoment des einseitigen Riemenantriebs bis zu einem gewissen Grade aus. Im übrigen sind die Gondeln durch ihre enorm langen Überhänge und die kühn hochgezogenen Steven Fahrzeuge von bestechender Eleganz, die noch unterstrichen wird durch die Lässigkeit, mit der sich die Fahrgäste, von Liebespärcchen bis zu Dollarmillionären, in die schwarzen Klubsessel an Bord ergießen.

Alles ist schwarz an der Gondel. Die erste, die ich sah, hielt ich für eine Art Leichenwagen. Planken und Deck schwarz lackiert wie bei einem Bechsteinflügel. Dazu die schwarzen Polstersitze mit schwarzen Troddeln und Fransen, nur von zwei hochglanzpolierten kleinen Messingpferdchen seitlich an Deck belebt, die eine ebenfalls schwarze Trense im Maul halten, die so etwas wie eine Andeutung von Reling zu sein scheint.

Jedoch waren die Gondeln nicht immer so schwarz angemalt — was übrigens nur dann wirklich triste aussieht, wenn normale mitteleuropäische Touristen mit grauen Straßenanzügen drin sitzen. Solange nicht schöne Frauen

helles und farbenfrohes Leben in die Gondeln bringen, sind die Boote einfach unvollständig. Früher waren sie bunt. Die Gondeln, von denen es heute 500 gibt, deren aber vor 300 Jahren 20mal soviel die Kanäle Venedigs unsicher machten, waren das große Hobby der Stadt. Sie waren aus edelsten Hölzern gebaut, mit Intarsien, Malereien, Gold und Halbedelsteinen verziert, es wurde soweit getrieben, daß eines Tages der Magistrat diesem verschwenderischen Luxus Einhalt gebot und anordnete, daß die Gondeln in Zukunft nur schwarz angepinselt werden durften. Das war 1562. Und seitdem blieb das so. Einzigen Zierart bilden heute die schon erwähnten kleinen Pferdchen, dann die auf der Zeichnung sichtbaren ornamentalen Schnitzereien und schließlich als wichtigstes und zugleich auffälligstes, das „ferro“ (Eisen) am Bug der Gondel. Man sagt, es solle durch sein Gewicht den Trimm ausgleichen, der durch die „achtern liegende Maschine“ entsteht. Allein, wer einmal Gondel gefahren ist, weiß, daß es sich bei ihnen um ganz handfeste Fahrzeuge handelt, die sich selbst durch sechs Fahrgäste mit 17 Koffern nicht aus der Ruhe bringen lassen, und so ist der Grund der besseren Trimmlage nur ein sekundärer. Das primäre an dieser Stevenverzierung ist wohl doch das schmückende Element. Der uralte Brauch der hochgezogenen und verzierten Stevenform, die wir seit über 5000 Jahren kennen, und die bei uns bis in die jüngste Vergangenheit in den Gallionsfiguren späte Nachkommen hinterließ, hat hier im ferro der Gondel eine schöne und individuelle Form gefunden, allerdings eine Form, die für alle Gondeln zur festen Norm geworden ist. Die einzelnen Elemente haben symbolische Bedeutung. Die Rundung oben ist der Form der Dogenmütze nachgebildet, die kleine halbrunde Öffnung darunter ist das wachende Auge der Republik. Die sechs Zacken darunter sind für die sechs Stadtteile Venedigs gesetzt, die nach hinten gerichtete steht für die außerhalb der Stadt liegenden Besitzungen Venedigs. So ist die Gondel in ihrer Gesamterscheinung ein vollendetes Werk alter Schiffbaukunst, sie ist in ihrer Art nicht mehr zu verbessern. Man muß ihr den Ruhm zubilligen, sich unter allen europäischen Wasserfahrzeugen am längsten ihre ursprüngliche Gestalt erhalten zu haben.

## Und wie wird es weitergehen?

Nachdem wir die Hauptversammlung unserer Aktionäre hinter uns haben und der Geschäftsbericht für 1955 vor uns liegt, ist das Jahr 1955 erst endgültig zu Ende. Wir können uns an Hand der Zahlen, die uns im Geschäftsbericht vorgesetzt worden sind, ein Bild machen von dem, was sich wirtschaftlich bei uns im Jahre 1955 abgespielt hat.

Über die Höhe der abgelieferten Tonnage und den Umfang der sonstigen Leistungen war schon vorher alles gesagt worden. Wir wußten, daß die DW einmal mehr an der Spitze im Weltschiffbau gestanden hat. Nun kann sich auch jeder mit dem wirtschaftlichen Ergebnis der Arbeit bekannt machen.

Selbstverständlich kann man das Ergebnis von verschiedenen Standpunkten aus betrachten. Der eine sieht nur die Höhe der Dividende und „die Riesensummen für Investitionen“, ein anderer weist vielleicht auf die Aufwendungen für den Wohnungsbau hin.

Geradezu komisch ist es schon, wenn die Investitionen als der größere Teil des Aktionärsprofits bezeichnet werden, wie es in einem Flugblatt der KP-Betriebsgruppe getan wurde. „Wir Arbeiter denken dabei an die neuen Docks, die Hallen und neuen Maschinen, die riesigen Lagerbestände und die Abschreibungen.“ Es heißt dann weiter, daß die Belegschaft es täglich an ihren Knochen merkt, daß auch dieser Teil der Profite von ihr geschaffen wurde.

Was wohl so ein Aktionär mit dem ihm theoretisch zustehenden Teil eines Docks anfangen sollte? Was würde aber auf der anderen Seite die Belegschaft anfangen, wenn die Werft keine Docks, keine Hallen, keine Maschinen und keine Lagerbestände hätte? Es ist müßig, darüber zu reden. Das ganze Geschreibsel der KP-Betriebsgruppe kennzeichnet sich als reine Demagogie.

Selbstverständlich muß gearbeitet werden. Das ist immer so gewesen. Und auch dann, wenn die Arbeit eines Tages weitgehend automatisiert sein sollte, wird es so bleiben. Irgend jemand muß ja schließlich die Automaten machen. Es kann aber niemand sagen, daß auf der DW ein Höchstmaß an körperlicher Leistung gefordert wird. Im übrigen ist es selbstverständlich, daß alles getan wird, um der Belegschaft die Arbeit so weit wie möglich zu erleichtern.

Ab 1. Oktober werden wir voraussichtlich die Verkürzung der Arbeitszeit auf 45 Stunden bei vollem Lohnausgleich und einer weiteren Lohnerhöhung erhalten, wobei noch die Aufgabe zu lösen sein wird, in der verkürzten Arbeitszeit die gleiche Produktion wie bisher sicherzustellen, da ein Rückgang der Produktion eine Verlängerung der Lieferzeiten zur Folge haben würde. Selbstverständlich gibt es Leute, die meinen, man sollte energischer vorangehen und sofort auf die 40-Stunden-Woche schalten. Es wird mit der 45-Stunden-Woche noch Schwierigkeiten genug geben, ehe sich die Sache eingelaufen hat.

Anläßlich der Veröffentlichung des Geschäftsberichts hatte Dr. Scholz die Presse zu einer Konferenz gebeten, in deren Verlauf er zu den einzelnen Posten des Berichts Stellung nahm und seine Ansichten zur Lage des Schiffbaus zum Ausdruck brachte.

Danach ist in der Weltschiffahrt das Bestreben vorhanden, immer größere Schiffe bauen zu lassen. In Japan beginnt man mit Tankern von ca. 90 000 t Tragfähigkeit. Auch an

uns werden ständig Anfragen nach freien Helgen für übergroße Schiffe gerichtet. Reeder, die bereits Aufträge bei uns gebucht haben, versuchen jetzt, die Verträge abzuändern, um größere Schiffe zu bekommen. „Das 100 000-t-Schiff steht vor der Tür“, sagte Dr. Scholz.

Das bedeutet, daß man sich jetzt entscheiden muß, ob man eine Großschiffswerft bleiben will oder nicht. Will man es, muß man erhebliche Veränderungen vornehmen. Da sind zunächst die Docks, die für Schiffseinheiten der oben genannten Größen nicht reichen. Also, soll man neue, größere bauen?

Muß man eine neue Helgenbahn für „Übergrößen“ schaffen? Jede dieser Überlegungen ist von größter Bedeutung, weil ihre Realisierung viele Millionen kosten muß. Woher das Geld nehmen? Andererseits setzt man sich der Gefahr aus, nicht mehr konkurrieren zu können?

Davon hängt es ab, ob die Vollbeschäftigung, die bei uns bis über 1960 hinaus gesichert ist, auch weiter erhalten werden kann. Dr. Scholz führte weiter aus, daß die gute Auftragslage auch Gefahren in sich birgt, weil kein Mensch heute übersehen kann, wie Löhne und Preise in 4 Jahren aussehen werden. Die Verträge enthalten also auch Risiken, die kaum zu tragen sind.

In diesem Zusammenhang erwähnte er auch die Frage der Arbeitszeitverkürzung, die einen Produktionsrückgang im Gefolge haben kann und dadurch den Bemühungen um die Steigerung der Produktivität entgegenwirken könnte. Damit steht aber die Erhaltung des Lebensstandards in engstem Zusammenhang. Jede Lohnerhöhung hat nun einmal zur Voraussetzung, daß eine entsprechende Steigerung der Produktivität erfolgt ist.

Schließlich hat ja die Industrie den Wiederaufbau nicht mit eigenen Mitteln finanzieren können, sondern im wesentlichen Kredite in Anspruch nehmen müssen. Dadurch werden Lohnerhöhungen leicht zu Vorgriffen auf zukünftige Leistungen. Das aber kann auf große Sicht nicht gutgehen. Es muß also erwartet werden, daß überall Vernunft regiert.

Aus allem war zu entnehmen, daß normalerweise mit einem stetigen Ablauf der Arbeit zu rechnen ist. Es ist Arbeit auf Jahre hinaus vorhanden, die die gesamte Belegschaft ernährt, vorausgesetzt, daß die Leistung nicht absinkt. Sollte die Verkürzung der Arbeitszeit bei vollem Lohnausgleich zu einer Verlängerung der Lieferzeit als Folge des Rückgangs der Leistung führen, so wird ein Rückgang des Auftragseingangs die unausbleibliche Folge sein.

Arbeitszeitverkürzung bei gleichzeitiger Lohnerhöhung, wie sie ab 1. Oktober des Jahres in Aussicht steht, verlangt gleichzeitige Leistungssteigerung jedes Einzelnen. Tritt diese nicht ein, so ist Rückgang des Auftragseingangs, Arbeitslosigkeit und drohende Inflation die unausbleibliche Folge. Allers



Pressekonferenz  
bei Dr. Scholz

# Wieder Werkzeug-Ausstellung

In der letzten Aprilwoche dieses Jahres folgte die Fortsetzung der Ausstellung des vergangenen Herbstes „Moderne Werkzeuge“ im Unterrichtsraum der Werkzeugverwaltung. Es waren wieder eine Menge interessanter und zeitgemäßer Werkzeuge, die in unserem Werk teilweise schon vorteilhaft angewendet werden, zu sehen.

Die Ausstellung sollte Facharbeitern, Meistern und Ingenieuren unseres Betriebes die in den Werkzeugausgaben vorhandenen Werkzeuge zeigen, die die Arbeit schneller und besser durchführen helfen, um die Nasenlänge voraus zu sein, die nötig ist, um im Wirtschaftswettbewerb erfolgreich zu sein.

Unser unermüdlicher Betr.-Ing. Müller I hat mit viel Umsicht die große Zahl der Werkzeuge ausgesucht und zusammengetragen. Er hat den größten Teil der Besucher selbst durch die Ausstellung geführt und ihnen alle Neuheiten in seiner klaren und humorvollen Art erläutert.

Da war u. a. eine Meß-Richtplatte aus Hartgestein — Granit —, die wesentliche Vorteile gegenüber der alten Gußplatte aufzuweisen hat. Diese Meßplatte aus Granit rostet nicht, bedarf keiner Wartung und Pflege, ist verzugsfrei durch Alterung seit Tausenden von Jahren, stößt Wasser ab, wird nicht magnetisch, elektrisch nicht leitend, fallende Gegenstände hinterlassen keinen Grat oder Delle usw. Diese Meßplatten wurden während des Krieges in Deutschland herausgebracht, waren jedoch nur ungenügend bekannt. Nach dem Kriege entführten uns die Fremdmächte diese deutsche Erfindung und brachten sie später als ihre Neuerung in Deutschland auf den Markt.

An einem Längen- bzw. Dehnungsmesser wurde das alte physikalische Gesetz der Längenausdehnung der Metalle bei Erwärmung gezeigt. Ein Meßstab von ca. 250 mm Länge war zwischen die Tastpole des Dehnungsmessers, der mit einer Skala von 0,001 mm Meßgenauigkeit versehen ist, gelegt. Beim Auflegen einer Hand auf den Stab konnte man deutlich die durch die Körperwärme hervorgerufene Ausdehnung wahrnehmen. Man rechnet auf 100 mm Länge eines Stahlstabes bei 1° Erwärmung etwa  $0,001 \text{ mm} = 1 \mu$  Ausdehnung. Ein Stab von 500 mm Länge würde z. B. bei einer Erwärmung von 20° C sich ca. 0,1 mm dehnen. Das ist für genaue Messungen eine viel zu große Abweichung. Es dürfen also Längenmeßinstrumente niemals Wärmequellen, z. B. der Sonne ausgesetzt werden.

Sämtliche Meßinstrumente sind bei einer Zimmertemperatur von 20° C geeicht, und man darf auch nur, um genaue Messungen durchführen zu können, bei dieser Temperatur damit messen.

Als ein weiteres sehr vorteilhaftes Gerät wurde ein Radiuskrümmungsmesser von 200 r bis  $\infty$  gezeigt. Man braucht dieses ca. 250 mm lange Meßgerät mit seinen drei Meßpunkten nur auf die Umfangslinien des zu messenden Körpers aufzulegen und kann dann den gemessenen Radius sofort ablesen. Für Segmente und große runde Bauteile ist diese Meßlehre unentbehrlich.

Dem Fachmann haben auch die ausgestellten Rollspanndorne imponiert. Mit diesem Dorn werden Scheiben- und Walzenfräser aller Art mit glatter Bohrung, also ohne Nut- und Paßfedern bzw. „Mitnehmerkeil“, festgeklemmt. Die Mantelfläche des Spanndornes wird einfach von einem

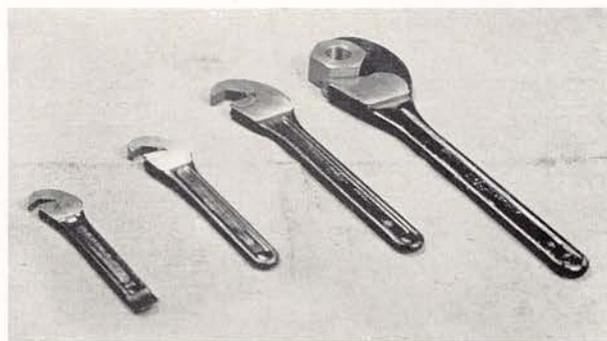
Rollkegel aufgeweitet, so daß der Fräser mit seiner ganzen Bohrungsfläche fest an dem Dorn anliegt.

Neu waren auch für mehrere Besucher die „Cromna“-Schraubenschlüssel, die es in vier verschiedenen Größen für Maulweiten von 8—41 mm gibt. Sie können für Zwei-, Vier-, Sechskant- und Rundkopfschrauben, sowie für Gewindebolzen und Sechskantschrauben mit engl. Abmessungen verwendet werden. Ein beweglicher Maulkopf mit einem anpassungsfähigen Segmentteil gestattet immer, den Schraubenkopf fest anzupacken. Die Schraubenschlüssel sind vorzüglich für Maschinenbau und Bordmontage geeignet.

Weiter wurde ein robustes hydraulisches Hebezeug „Büffel“ aufgestellt, das an Stelle von Zahnstangenwinden gebraucht werden kann und in fünf verschiedenen Größen von 3—20 t Hubkraft geliefert wird. Dieses Hebezeug ist wesentlich leichter zu bedienen als die von uns verwendeten Zahnstangenwinden. Man braucht zum Heben einer Last hierbei nur einen Pumpenhebel zu betätigen. Der hydr. Heber ist verhältnismäßig teuer und soll vorzugsweise nur an schwer zugänglichen und ungünstigen Stellen benutzt werden.

Ein Schweiß-Helm „Polyp“ ist einmalig in seiner Handhabung, nur eine kleine Bewegung mit dem Kinn und der Helm ist aufgeschlagen, ein Nicken mit dem Kopf und der Helm geht wieder in die Schweißstellung zurück. Der Schweißer hat die Hände beim Arbeiten frei.

Das Winkelmeßgerät „Reglus“ ist ein optischer Hilfsapparat für die Anreißplatte, Fräsmaschinen, Bohrwerke und dergleichen. Dieses Winkelmeßgerät wird an irgendeiner Stelle des Werkstückes festgeklemmt und das Zifferblatt wird auf „0“ eingestellt. Das Arbeitsstück wird



Cromna-Schraubenschlüssel

dann mit dem aufgeklemmten Apparat soweit gedreht, bis der Zeiger den gewünschten Winkel erreicht hat.

Die Blindnietwerkzeuge werden in verschiedenen Ausführungen hergestellt. Einmal als einfache Schnabelzange, zum anderen als gekröpfte Handzange. Diese Werkzeuge können sehr vorteilhaft in der Blechbearbeitung eingesetzt werden. In die gebohrten oder besser gestanzten Löcher werden die aus Monel hergestellten Pop-Nieten eingesteckt und mit den Nietwerkzeugen wird der Nietkopf in die Niethülse eingezogen. Sodann wird der Nietenschaft soweit durchgezogen, bis er vom Niet abreißt. Pop-Blindnietungen geben den zu vernietenden Werkstücken Vorspannung, so daß die zu verbindenden Bleche immer gut aufeinanderliegen.

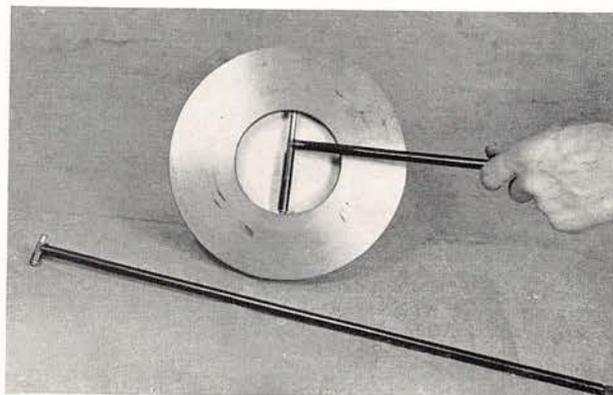
Zu dem Blindnietwerkzeug war eine Lochzange mit ausgestellt, die die Bleche bis 2 mm vollkommen grat- und verzugsfrei locht.

Die vorgeführte Teleskop-Schieblehre kann in der Bordmontage sowie im Maschinenbau gute Hilfe leisten. Die Teleskop-Schieblehre wird in die zu messende Bohrung bzw. Meßstelle eingesetzt. Nach Lösen der Klemme legt sich der Meßstift durch Federdruck an die zu messenden Flächen an. Der Meßstift wird wieder festgesetzt und nach Herausnahme der Schieblehre kann das Maß abgelesen werden.

Als weiteres Meßgerät wurde ein optisches Innenmeßgerät gezeigt, das sehr gut verwendet werden kann und

Diese und sehr viele andere Werkzeuge, die leider nicht alle beschrieben und aufgezählt werden können, boten dem fortschrittlichen Besucher einen lohnenden Besuch.

Höchst interessant waren auch die zusätzlich mit ausgestellten „unsachgemäß instand gesetzten“ und „aus Un-

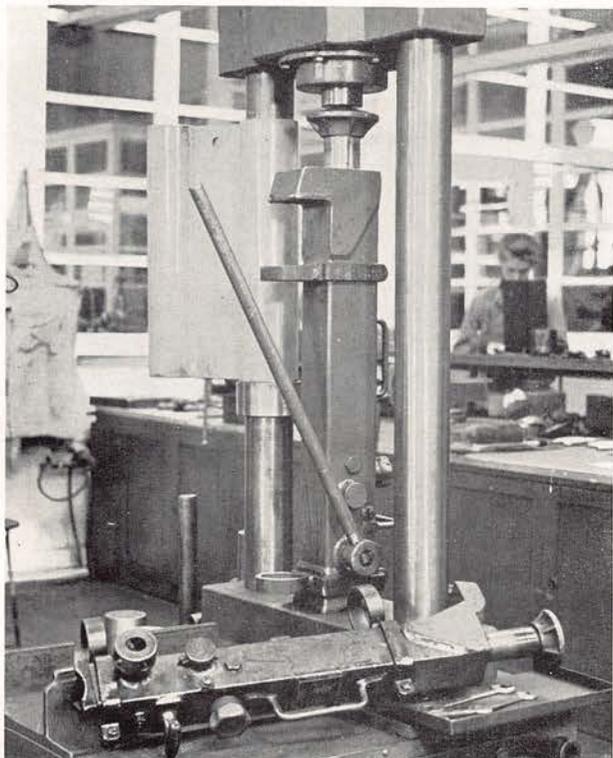


Teleskopschieblehre

kenntnis“ zerbrochenen bzw. zerstörten Werkzeuge. Da waren vor allem ca. 2,5 Zentner abgebrochener und abgenutzter Spiral- und Gewindebohrer von 1—10 mm „aufgetischt“. Das ist der Vierteljahres-Verbrauch unserer verschiedenen Gewerke! Man kann es kaum fassen — es ist aber leider so. Weiter waren mit roher Kraft abgewürgte Gewinde- und Spiralbohrer großer Durchmesser zu sehen, zerbrochene nagelneue Metallkreissägen, total verrostete Werkzeuge, durch Unvorsichtigkeit krumme und gespaltene Bohrer, abgesägte und aus Dummheit anlackierte nicht mehr gebrauchsfähige Acetylen-Ventile, verboten angeschweißte Lasthaken, festgeschweißte Drehventile an Gegenhaltern, aus Unkenntnis vollkommen zertrümmerte Preßluft-Eckbohrmaschine, aus Unfug zugeschweißte Preßluft-Anschlußnippel, festgefahrene — weil nicht sachgemäß geölt — Niethämmer, durch Rückschläge zerstörte Acetylen-Schweiß- und Schneidgeräte, usw. usw.

Leider war diese Ausstellung nicht so gut besucht, wie man es gewünscht hatte. Trotzdem haben sich wirklich interessierte Belegschafter diese Schau der „modernen Werkzeuge“ nicht entgehen lassen. Es lohnt sich schon mal, eine solche Ausstellung zu besuchen und sich von der Vielfalt der in den Werkzeugausgaben vorhandenen zeitgemäßen Werkzeuge zu informieren.

Weiß



Hydraulik-Pressen „Büffel“

in verschiedenen Größen gefertigt wird. Der Taststift wird vor dem Messen einer Bohrung zurückgedrückt und nach Loslassen der Klemmtaste festgehalten. Sobald die Klemmtaste wieder angedrückt wird, löst sich der Meßstift und tastet das Durchmessermaß ab. Sodann kann durch eine eingebaute Lupe das Maß auf 1/1000 mm genau abgelesen werden.

## Schiffbau um den Kessel herum

**Z**eitraubend und kostspielig ist der Einbau der Kessel und Maschinenanlagen nach dem Stapellauf, besonders dann, wenn es sich um Passagierschiffe handelt.

Bei Passagierschiffen sind die Maschinenraum- und Kesselraumshächte sehr eng gehalten, besonders in den oberen Decks, die für die Unterbringung der Fahrgäste in Wohnräumen und den dazugehörigen Speisesälen und Gesellschaftsräumen bis aufs äußerste ausgenutzt werden müssen. Daraus ergeben sich große Schwierigkeiten für

die Maschinen- und Kesselmontage insofern, daß alle Decks im Bereich der Kessel- und Maschinenräume wieder ausgebaut werden müssen. Da der Wiedereinbau der Decks, Wände und Schotten erst nach Beendigung der maschinenbaulichen Arbeiten stattfinden kann, ergibt sich zwangsläufig eine ziemlich lange Ausrüstungszeit. Bei den recht kurz gesetzten Lieferterminen mußten wir uns die Frage stellen, wie man sich von dieser Mehrarbeit des Ein- und Ausbaus und Wiedereinbaus der

Schiffbauteile freimachen kann. Dabei kam man zu folgendem Vorschlag: Kessel, Getriebe, Kondensatoren, Stabilisatoren, Turbinen, eben alle großen und sperrigen Maschinen und Hilfsmaschinen schon auf der Helling aufzubauen, und das Schiff einmal um die Maschinenanlage herumzubauen. Was bisher immer ein Scherz gewesen war, wurde nun zu einer ernsten Aufgabe, und nach Lösung vieler auftauchender Probleme zur Wirklichkeit.

Konstruktions- und Terminplanungsbüro beteiligten sich ebenfalls an dieser Aufgabe. Die Bestellungen mußten rechtzeitig an die Lieferfirmen herausgegeben werden. Die Lieferzeiten, die heute immer in größeren Zeitspannen festliegen, mußten geändert werden, um die nun zu



*Der Schwimmkran setzt einen Kessel auf das Doppelbodenteilstück (Kesselgewicht 85 t)*

weit früheren Terminen benötigten Materialien und Maschinen zum Einbautermin zur Stelle zu haben.

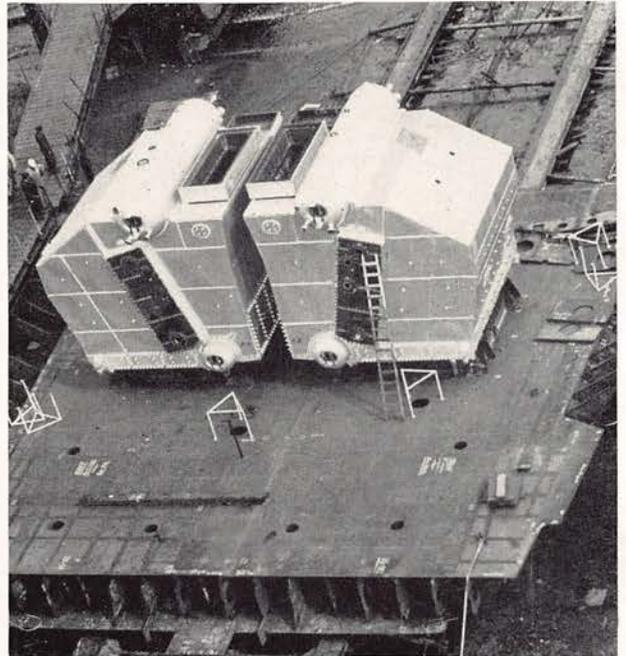
Bei Schiff 697 waren die Zulieferungen der maschinenbaulichen Teile dank der guten Vorplanung und Zusammenarbeit der einzelnen Büros rechtzeitig erfolgt, so daß man zu der Tat schreiten konnte!

Nun ist dies nicht ganz so einfach, wie es sich im ersten Augenblick anhört. Es erfordert eine genaue Planung und Berechnung des Arbeitsablaufes in den einzelnen Phasen sowie Ermittlung der auftretenden Kräfte.

Es wurde erst ein Teil des Doppelbodens montiert. Um durch den Tidenwechsel, Ebbe und Flut, in der Arbeit nicht gestört zu werden, wurde die Montage ziemlich hoch auf der Helling ausgeführt. Nach Erledigung dieses Arbeitsganges wurden unter diesen Teil des Doppelbodens Gleitbahnen gebaut. Dann ließ man in der ähnlichen Weise, wie beim Stapellauf der Schiffe, das Doppelbodenteil bis an den Helgenpfosten abwärts gleiten. An dieser Stelle war es dem Schwimmkran, Tragfähigkeit 150 t,

möglich, die Kessel mit einem Gewicht von je 80 t auf die Doppelbodenteile mit den Fundamenten gut abzusetzen.

Die Kessel wurden auf das Hebewerk verladen, wurden dicht an die Ablaufbahn herangetäut und festgemacht, so

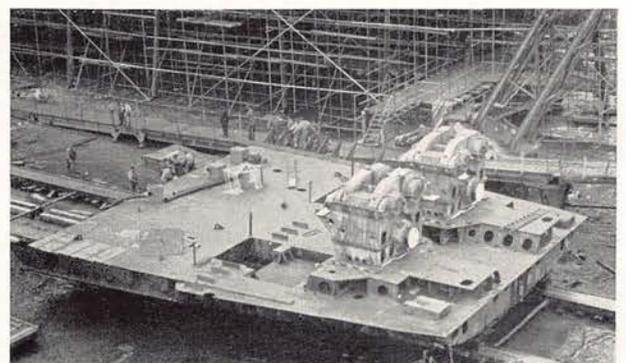


*Beide Kessel sind auf der Tankdecke im Kesselraum aufgestellt*

daß der Schwimmkran einen Kessel nach dem anderen auf das Doppelbodenteil setzen konnte.

Danach zog man diesen Teil des Doppelbodens mit den daraufstehenden Kesseln wieder aufwärts bis zu dem Platz, wo er seiner Lage nach hingehört.

In derselben Weise wiederholte sich der Arbeitsgang für den Kondensator und für die Getriebe.



*Absetzen der Turbinen-Untersetzungsgetriebe auf der Tankdecke des Doppelbodens (Stückgewicht jedes Getriebes 46 t)*

Alle übrigen maschinenbaulichen Teile konnten mit Hilfe unserer Hellinghebezeuge an Ort und Platz gebracht werden.

Diese Art des Schiffbaues ist bei uns neu, und es lagen für unsere Mitarbeiter hierfür keine Erfahrungen vor. Es zeigte sich, daß Schiffbau und Maschinenbau in vorbildlicher Weise wie eine Sportmannschaft zusammenarbeiteten und die gesetzten Termine noch unterschritten.

Ing. C. Lüders

# Vom Einbaum zum Supertanker

Von Reimund Reich

(Fortsetzung)

## 5. Das Floß

Der Baumstamm unseres Wilden von den Ufern der Elbe oder auch an anderen Stellen der Erde, an denen es Bäume und zu überquerende Gewässer gab, wurde bald zum unentbehrlichen Gebrauchsgegenstand. Und was unser Freund mit dem erlegten Wildschwein erfolgreich versucht hatte, mußte ja auch mit ihm selbst möglich sein. Er mochte sich nicht mehr nur an dem Holz festhalten bis zum Hals im Wasser, sondern schwang sich rittlings auf sein Fahrzeug. Dabei hatte er sich aber verkalkuliert;

alle Stämme und Äste, die da so im Wasser herumtrieben oder am Strand lagen. Wie sollten auch krumme und sperrige Eichenstämme und Äste zu einer schwimmenden Fläche ohne Fallöcher verbunden werden. Die Stämme mußten also schön gerade gewachsen sein, durften keine Äste mehr haben, damit sie eng zusammenpaßten, auch möglichst gleich dick sein, damit eine ebene Fläche entstand. Das Rohmaterial Holz, wie es im Wald wuchs, mußte also bearbeitet werden. Bäume mußten möglichst in Ufernähe ausgesucht und gefällt werden. Die Äste mußten entfernt und die Stämme auf die gleiche Länge



Die „Erfindung“ des Floßes

denn da verstand sein Stamm keinen Spaß. Er rollte herum, so daß der Passagier jetzt nach unten hing und prustend wieder zum Vorschein kam. Immer wieder versuchte er es, auf die Dauer aber ohne Erfolg. Sein Baumstamm war zu hartnäckig. Bis dem Urmenschen bei seinen Trudelversuchen einmal ein zweiter Baum in die Quere kam, an dem er sich festklammerte, für seine wild herumfuchteln Hand endlich eine Stütze fand. Und, o Wunder, als er sich an zwei Stämmen festhielt, war es vorbei mit dem albernen Herumrollen des Fahrzeugs im Wasser, das ihm beinahe den ganzen Geschmack an der Seefahrt verdorben hätte. Der Wilde hatte erfahren, daß zwei miteinander verbundene Bäume ruhiger im Wasser lagen und ihn ohne Trudelei trugen, eine Erfahrung, die ihm die Erfindung des Floßes und später des Auslegerbootes ermöglichte.

Denn es wird nicht lange gedauert haben, bis der Urmensch beide Stämme und vielleicht noch mehrere durch Bast und Riemen miteinander verband und sich so ein Fahrzeug schuf, das nicht nur Lasten, sondern auch den Menschen selbst, ja eine ganze Anzahl von Leuten zu tragen vermochte und sie trockenen Fußes ans Ufer brachte.

Das Floß, wie wir es uns vorstellen, ist aber wohl nicht von heut auf morgen entstanden; denn dazu bedurfte es noch mancher Überlegung. Zum Floß taugten keineswegs

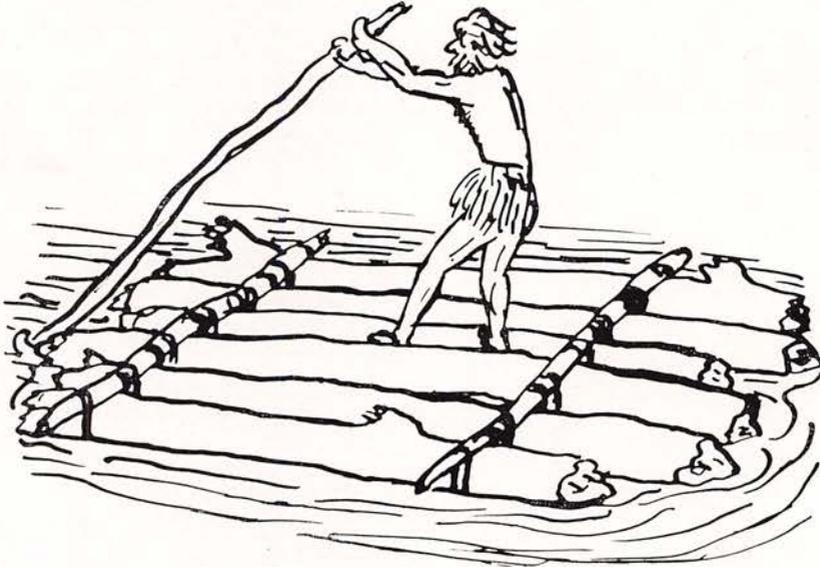
gekürzt werden. Damit war das Rohmaterial hergestellt, das der ersten Werft der Welt geliefert worden sein mag.

Der Stapellauf des werdenden Wasserfahrzeugs fand vermutlich statt, bevor die Werftarbeiter einen Handschlag an dem Material getan hatten. So als wenn wir, bevor wir mit der Arbeit an einem Schiff überhaupt beginnen, die Platten und Formeisen erst zu Wasser ließen, um dann im Nassen weiter zu arbeiten. Die bearbeiteten Baumstämme wurden also damals ins Wasser befördert, dort nebeneinander gelegt und durch Querhölzer verbunden, die mit Fellriemen oder Bast an den Stämmen festgezurr wurden; denn Nieten oder gar Schweißgeräte hatten die Alten noch nicht. Die Ausrüstung erfolgte wie auch heute am sogenannten Ausrüstungskai und bestand im wesentlichen aus dem Antriebsmittel. Ladegeschrir, Aufbauten mit Kommandobrücke, Kompaß, Schornstein und Eignerkabine waren noch nicht nötig. Der Antrieb bestand, wie sich wohl denken läßt, nicht aus einer Dampfturbine oder einem Dieselmotor, sondern — aus einem langen und nicht zu schweren Ast, mit dem sich Kapitän, Steuermann, Maschinist und Moses in einer Person stakend durch das Wasser fortbewegte und das Fahrzeug dirigierte.

Solche Holzflöße sind wohl die ältesten Wasserfahrzeuge, die auch heute noch nicht ausgestorben sind. Wir finden sie noch in Schweden, Finnland, Rußland und auch in

Deutschland, an der Weser zum Beispiel, wo sie jetzt motorisiert werden sollen. Sie dienen heute aber nur noch zum Holztransport. Entstehen konnten sie nur dort, wo schwimmendes Holz vorhanden war. Vor rund vierhundert Jahren passierte es dem spanischen Eroberer von Peru Pizarro auf seinen Raubzügen nach dem Gold des gerade erst entdeckten Neuen Erdteils, daß die von ihm gebauten Flöße beim Stapellauf sang- und klanglos versanken, obgleich sie aus Holz waren. Die sprachlosen Spanier hatten tropische Hölzer verwandt, die nicht

Schiffe nämlich aus Papier, nicht die kleinen, wie sie die Kinder falten, sondern große Flöße, die mit Menschen und Waren den Nil befuhren. Das „Papier“, aus dem diese Fahrzeuge hergestellt waren, ist nicht mit unserem Zeitungspapier zu verwechseln, obgleich unser Papier seinen Namen von dem Rohstoff der Ägypter hat. Am Nil wächst nämlich ein Schilf, das bis zu 3 m hoch wird, die Papyrusstaude, dessen gepreßtes Mark im Altertum als Schreibmaterial benutzt wurde, und von dem unser Papier seinen Namen hat. Die Blätter dieser am Nil weitverbreiteten



Fehlt bloß noch die Dampfturbine

schwammen. Auch konnte das Floß nur dort entstehen, wo es zu überquerende Gewässer gab, die nicht zu flach waren, weil ein Floß ja verhältnismäßig tief liegt, je trockener das „Deck“ ist. Das Gewässer durfte aber auch wieder nicht zu tief sein, weil sonst die Stakstange keinen Grund bekam, und der Schipper ohne Floß zu Fuß nach Hause gehen oder vielmehr schwimmen mußte. Die Strömung durfte nicht zu heftig sein, weil dann der Steuermann die Gewalt über sein Floß verlor. Stromschnellen, Klippen und Seegang bedeuteten ja ohnehin den sicheren Zerfall des ungeschweißten und nietenlos zusammengehaltenen Untersatzes.

Flöße hat es aber auch schon dort gegeben, wo keine geeigneten Baumstämme wuchsen. Dort wurden dann Reisig, Äste und Schilf zu einem dicken Teppich gebündelt, auf dem die Matrosen knöcheltief im Feuchten standen. So ist das Floß der Ägypter, das für die spätere Entwicklung des Schiffes von größter Bedeutung gewesen ist, entstanden. Am Nil gab es kaum brauchbare Bäume für ein Holzfloß. Auch Reisig und Äste fanden sich nicht. Die Verhältnisse in Ägypten verlangten aber nach Wasserverkehr; denn der Nil hat eine ruhige Strömung. Am Ufer ist der Verkehr schwierig, weil jeder Quadratmeter fruchtbaren Bodens zum Ackerbau gebraucht wird und nicht für Straßen verschwendet werden kann; zudem war das Niltal regelmäßig einmal im Jahr überschwemmt und gestattete während dieser Zeit keinen Verkehr oder Straßenbau. Der Transport durch die Wüste mit Tieren war gegen den Wasserweg umständlich und kostspielig. Die Ägypter zerbrachen sich also ihre Köpfe, und da sie ein kluges Volk waren, fanden sie auch einen Ausweg, ihren Fluß zu befahren, ohne Holz für Flöße zu besitzen. Sie bauten ihre

Pflanze trieben, wie bei uns im Herbst das Schilf, in großen Flächen dem Meer zu. Die schlaun Ägypter machten sich das zunutze und bündelten die Papyrusblätter und verbanden die Bündel miteinander zum Floß, auf dem sie einen regen Wasserverkehr auf dem unteren Nil entwickelten.

Später finden wir auch Flöße aus zusammengebundenen und aufgeblasenen Hammelhäuten, etwa unserem heutigen Schlauchboot vergleichbar. Diese Art Floß bauen sich noch heute die Jungen von der Wasserkante aus Benzinkanistern, mit denen sie auf Teichen und sogar zum Leidwesen ihrer Eltern und der Polizei auf der Elbe schippern. Zu erwähnen ist schließlich noch das berühmteste Floß der neuesten Zeit, „Kon Tiki“, mit dem der Norweger Thor Heyerdahl von Peru in die Südsee 4000 km zurücklegte und damit die Brauchbarkeit des Floßes auch für größere Seereisen nachwies. „Kon Tiki“, das ähnlichen Fahrzeugen der Peruaner aus der Zeit vor 500 Jahren nachgebaut ist, hat schon eine Bugspitze, Segelantrieb und Steuerung sowie ein Gebäude an Deck, wie sie auch heute noch in dem Inselgebiet der Südsee zu finden sind.

Alle diese Arten des Floßes sind zwar Wasserfahrzeuge; denn sie dienen dazu, sich auf dem Wasser zu bewegen. Aber das Floß kann noch nicht eigentlich ein Schiff genannt werden, von dem wir gesehen hatten, daß es bestimmte Merkmale aufweist, die dem Floß fehlen. Ein Schiff ist in erster Linie ein schwimmender Hohlkörper, hat einen Innenraum, in dem etwas untergebracht werden kann. Das Floß dagegen als massiver Untersatz ist nur Fläche, auf die etwas gestellt werden kann.

Da der Schwimmkörper des Floßes massiv und entsprechend schwer ist, sind seiner Größe aus Gründen der



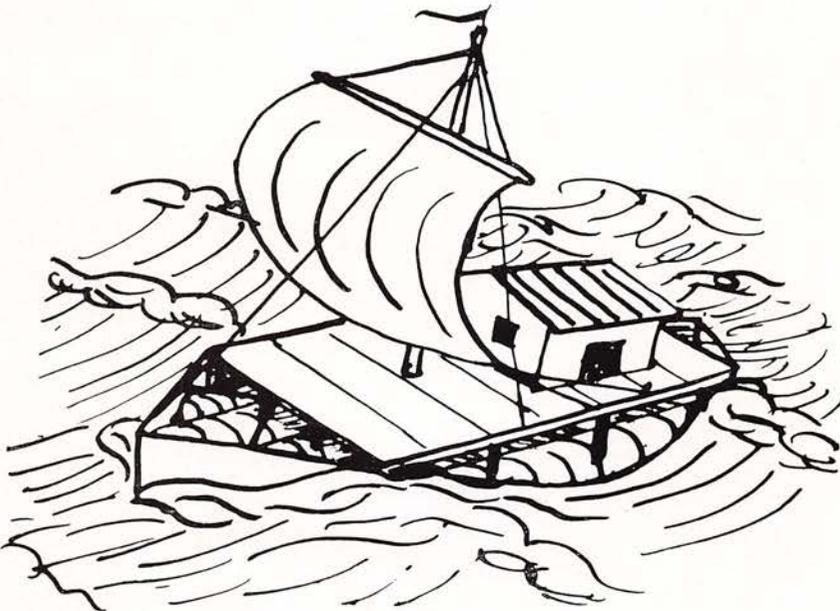
Das „Papier“-Floß

Stabilität enge Grenzen vor allem für die Seefahrt gesetzt. Bei Seegang bricht ein größeres Floß wegen des großen Eigengewichts leicht auseinander. Wir finden daher Flöße auch überwiegend auf Flüssen, in ruhigeren Gewässern, in denen sie sich zur Fortbewegung des Stromes bedienen können. Hier zeigt sich der zweite Mangel des Floßes, seine schwerfällige Unbeweglichkeit. Durch Staken wie durch Wind läßt sich das Floß wegen seiner Breite und Tiefe nur langsam fortbewegen und noch schlechter lenken, so daß es in Gewässern mit Stromschnellen und Untiefen unbrauchbar ist. Schließlich ist die Ladefähigkeit eines Floßes im Vergleich zu einem gleichgroßen Schiff geringfügig.

So waren der Entwicklung des Floßes enge Schranken gesetzt. Das Bedürfnis nach einem leichteren, schnelleren und lenkbareren Fahrzeug mit größerem Ladevermögen blieb bestehen. Es mußte das Schiff erfunden werden, wenn es mit der Wasserfahrt weitergehen sollte. Aus dem Floß konnte kein Supertanker werden, es war nur eine Vorstufe.

Wir müssen also, nachdem uns die Vorgeschichte des Schiffes vom Baumstamm über das Holz- und Schilf- zum Übersee floß lange genug aufgehalten hat, zur Frühgeschichte und damit zur eigentlichen Erfindung des Schiffes übergehen, den eigentlichen Ausgangspunkt des Supertankers finden.

Wird fortgesetzt.



Das „Super“-Floß

# RUND UM DAS STETTINER BOLLWERK

Von Hugo Krause

Mit Aufnahmen des Verfassers

Mögen die Stettiner, durch ein hartes unerbittliches Schicksal vertrieben, irgendwo in der Bundesrepublik oder in der Ostzone leben, immer wieder werden sie in Gedanken in ihrer Heimatstadt weilen, werden auf Pfaden der Erinnerung wandern durch ihr liebes altes Stettin.

Lebensnerv der Stadt war seit je die Oder. Das galt schon vor Jahrhunderten, als noch die Boote unermüdlicher Ruderer an ihren Ufern festmachten. Das blieb so, als die Segelschiffahrt immer mehr an Bedeutung gewann und ihr Mastenwald eine völlig neue Note ins Stadtbild brachte, und das änderte sich auch nicht, als moderne Dampf- und Motorschiffe den Hafen belebten, nur, daß inzwischen aus dem unbefestigten Ufer ein betoniertes Bollwerk geworden war. Diese Entwicklung war die Voraussetzung dafür, daß Stettin bald den dritten Platz in der langen Reihe der deutschen Häfen nach Hamburg und Bremen einnahm und zum größten deutschen Ostseehafen wurde, dessen Seeverkehr Danzig, Lübeck und Königsberg zusammengerechnet um ein bedeutendes übertraf.

Auch unter den deutschen Binnenhäfen nahm Stettin eine führende Stellung ein, waren doch seine Schiffe auf der Oder, Warthe und Netze ebenso zu Hause wie auf den märkischen Wasserstraßen und auf der Elbe, nicht zu vergessen auf dem Großschiffahrtsweg.

Längst umfaßten seine Hafenanlagen nicht nur die Ufer der Oder mit den historischen Speichern, gewaltige Hafenbecken mit den modernsten Verladeeinrichtungen wurden dem ständig im Steigen begriffenen Stückgut- und Massenumschlag gerecht.

Es ist selbstverständlich, daß die Besucher aus dem Binnenland zuerst den Hafen sehen wollten, der selbst für die Eingeborenen immer wieder neue Überraschungen bot, ihnen sozusagen den Pulsschlag der Welt vermittelte, und die jahrhundertealte Wandersehnsucht, die besonders den nordischen Menschen eigen, stets aufs neue in ihnen wach werden ließ. Ein Spaziergang vom Bahnhof oder abwärts bis zur Hakenterrasse war einfach unerläßlich für jeden, der Stettin kennenlernen wollte.

Gewiß gab es auch Skeptiker, die nachsichtig lächelten, wenn vom deutschen Osten, von der „Kalten Heimat“,

wie sie ihn nannten, und damit auch von Stettin die Rede war. Aber diese wenigen Außenseiter, hatten sie erst einmal die „Kalte Heimat“ gesehen, wandelten sich bald vom Saulus zum Paulus, wie jener Fremde, den wir einmal auf seinem Rundgang durch den Stettiner Hafen begleiten wollen.

Eilig winkte dieser vor dem Bahnhof eine Autotaxe heran, um zu seinem Bäderdampfer zu fahren, da ihm Stadt und Hafen ja doch nichts zu bieten hätten, wie er meinte. Er hatte schon einen Fuß auf das Trittbrett des Wagens gesetzt und mit dem Chauffeur wegen des Fahrpreises verhandelt, als sein Blick auf das gegenüberliegende Schwedter Ufer fiel. Da wurde er plötzlich anderen Sinnes, und er beschloß, einen Spaziergang am Wasser entlang zu machen, blieb ihm ja bis zur Abfahrt seines Dampfers doch noch etwas Zeit. Was bekam er dabei zu sehen?

Ein geschäftiges Leben und Treiben herrschte wie immer bei den Greifenhagener Dampfern, die in den Sommer- und Herbstmonaten den Erntesegen aus dem fruchtbaren Oderbruch in die Stadt brachten. Nahe der Bahnhofsbücke, an der Silberwiese, machte gerade ein „Finnländer“ fest.

Den Abschluß des Schwedter Ufers bildete die Eisenbahnbrücke, die Verbindung nach Hinterpommern. Der Fremde ging darunter hindurch, konnte noch einen Blick ostwärts auf den Grünen Graben und die Parnitz mit ihren vielen Fahrzeugen werfen und stand dann an einem anderen Teil des Bollwerks, wo Fahrten zu den einzelnen Strandbädern angekündigt wurden. Hundert Schritte weiter übernahmen die Arbeiter neue Ladung für oderaufwärts bis nach Breslau.

Doch was war denn das? Ein eigenartiger Geruch stieg ihm plötzlich in die Nase. Und da hatte er auch schon des Rätsels Lösung: Gegenüber am Sellhausbollwerk, dem größten deutschen Heringsmarkt, wie ihn Einheimische belehrten, wurden diese so geschätzten Seefische ausgeladen. Das war etwas für ihn, und er bedauerte, nicht gleich ein Fäßchen davon mitnehmen zu können. Doch dazu fehlte es ihm nicht nur an Zeit.

Auf seiner Wanderung war der Fremde inzwischen bei der Hansabrücke angelangt, die zur Lastadie führte, dem



Blick vom Dunzig  
auf die Hakenterrasse  
mit Regierungsgebäude

Hansabrücke



Mittelpunkt des Stettiner Waren-Großhandels. Hier standen rechts und links die alten Kaufmannshäuser mit ihren tiefen Toreinfahrten, aus denen wie vor Jahrhunderten die großen Lastwagen rollten, hochauf getürmt mit Waren aller Art. Weiter ging es zum modernen Freihafen mit seinen vielen Kränen. Hier lagen in den langen Kaischuppen buchstäblich alle Reichtümer des Morgen- und Abendlandes bis unter die Decke gestapelt, bereit, nach den Ostseehäfen oder ins Binnenland verladen zu werden. Im Freihafen stand auch der Stolz der Stettiner, der riesige Schuppenspeicher, das größte Lagerhaus seiner Art in ganz Europa, das den Inhalt von mehr als 4000 Güterwagen, das sind über 80 000 Tonnen, aufnehmen konnte. Drei große Verladebrücken mit ihren Laufkatzen waren auf dem Dach des Speichers montiert und ermöglichten die Beförderung des Lagergutes bis in die oberen Stockwerke oder auf die Verladerampe an der Landseite. Vom Freihafen aus fuhren die Dampfer nach Schweden, Dänemark und Norwegen, nach Finnland, England, den Ostsee-Randstaaten, nach den Häfen der Nord- und Ostsee und weiter nach allen Ländern der Erde.

Das Gegenstück gleichsam zu diesem Schuppenspeicher bildete der wuchtige Getreidespeicher im Nordosten, am Eingang zum Hafen. 20 000 Tonnen Getreide vermochte er aufzunehmen.

Durch die Lastadie konnte man aber auch über die Parnitzbrücke den Industrie- und Reiherwerderhafen erreichen, die eigentlichen Plätze für Massenumschlag. Riesige Verladebrücken schwangen sich von Land weit über das Hafenbecken hinweg, deren wie Filigran am Horizont erscheinende Stahlkonstruktion kaum die ungeheure Kraft ahnen ließ, die in ihnen steckte, konnten sie doch mit ihren 35 Meter langen Auslegern einen 10 000-Tonnen-Erzdampfer in 24 Stunden entladen. Der Riesenkohlenkipper aber, einem vorsintflutlichen Ungetüm vergleichbar, vermochte in nur einer Stunde den Inhalt von 20 Eisenbahnwagen in die Seeschiffe zu kippen.

Doch der Fremde mußte sich auf das Gehörte verlassen. Diese modernen Hafenanlagen, die eigentlichen Liegeplätze der großen Überseedampfer, konnte er — leider, wie er nun schon zugeben mußte — nicht mehr besuchen. „Ja“, meinte eine biedere Fischfrau zu ihm; denn er stand bereits vor einem dieser Verkaufsstände am Fischbollwerk, „dat hätt'n S' woll nich' dacht, dat't in uns' Stadt sowat jiw't...? Kenn'n S' denn dat Stettiner Spezialjericht „Hecht un Aal grün?“ Dat lot'n sich man von Muddern

kochen, wenn S' wedder tau Hus sind...!“ Und sie gab ihm gleich das Rezept dafür.

Unser Reisende dankte höflichst und ging weiter, sah das Hauptzollamt drüben, las von Fahrten nach Pölitz, Stepenitz, nach den Dörfern am Dammschen See und bewunderte die schönen alten Speicher aus der Renaissance- und Barockzeit auf der Ostseite der Oder, die Liegeplätze für größere Frachter und für die Ladungen nach Stolp, Greifswald und Wolgast.

Bei der letzten Oderbrücke, der Baumbrücke, konnte er die Anlagen am Dunzig bewundern. Er passierte die Dampfer nach Gotzlow, Neuwarp und Uckermünde, nach Wollin, Kammin, Dievenow und schließlich die große weiße Bäderflotte nach Swinemünde und Rügen am Fuß der hochaufragenden Hakenterrasse. Die Tannenberg, der Riese im Seedienst Ostpreußen, legte gerade vom Bollwerk ab.

Auch für den Fremden war es Zeit zur Abfahrt. Er konnte sich noch erzählen lassen, welches Leben und Treiben an Sonn- und Festtagen hier herrschte und welch unvergeßliches Bild, oben von der Hakenterrasse gesehen, sich bot, wenn an schönen Sommerabenden ein Bäderdampfer nach dem anderen wieder in den Hafen einlief, in strahlender Weiße aufleuchtend im Schein der vielen elektrischen Lampen, einem schwimmenden Hotel vergleichbar. Wie im Nu die langen Stellungen, der Landgang, angelegt waren, wie Männlein und Weiblein braun gebrannt von Seeluft und Sonne zu den bereitstehenden Autos und Straßenbahnen strömten. Wie die Jungen und Mädels aber noch ganz aufgeregt waren und ihre kleinen Plappermäuler gar nicht genug Worte finden konnten für den schönen Tag an der See, für den weißen Strand und die vielen Muscheln.

Der bekehrte Besucher winkte noch einmal freundlich von Bord der „Rugard“ herab. Wir aber wollen das Bild des Stettiner Hafens vervollständigen. Seine tief ausgebagerte Fahrwinde reichte auch für größere Seedampfer aus, lagen doch oft Hamburger und Bremer Ozeanriesen am Bollwerk. Die KdF-Schiffe gehörten dazu. Auch der kälteste Winter brachte keine Unterbrechung des Seeschiffsverkehrs. Die großen Eisbrecher traten dann ihren Dienst an, um das Wasser offen zu halten. Segler und Motorboote freilich hatten ihre Fahrten eingestellt.

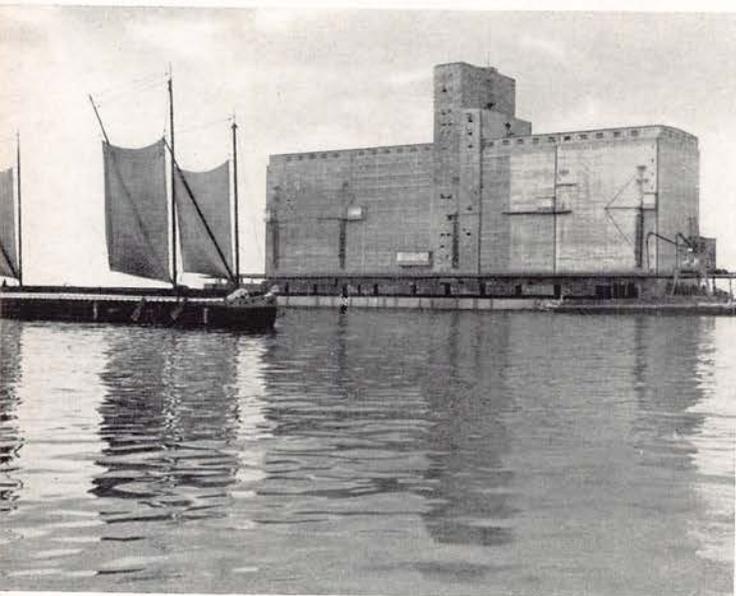
Das war der Stettiner Hafen, dessen Bild immer wieder fesselte, im lichten Frühling, in den warmen Sommer-



*Bild oben: Blick auf Oder und Fischbollwerk*

*Bild Mitte: Der Getreidespeicher*

*Bild unten: Seediensschiff „Tannenberg“*

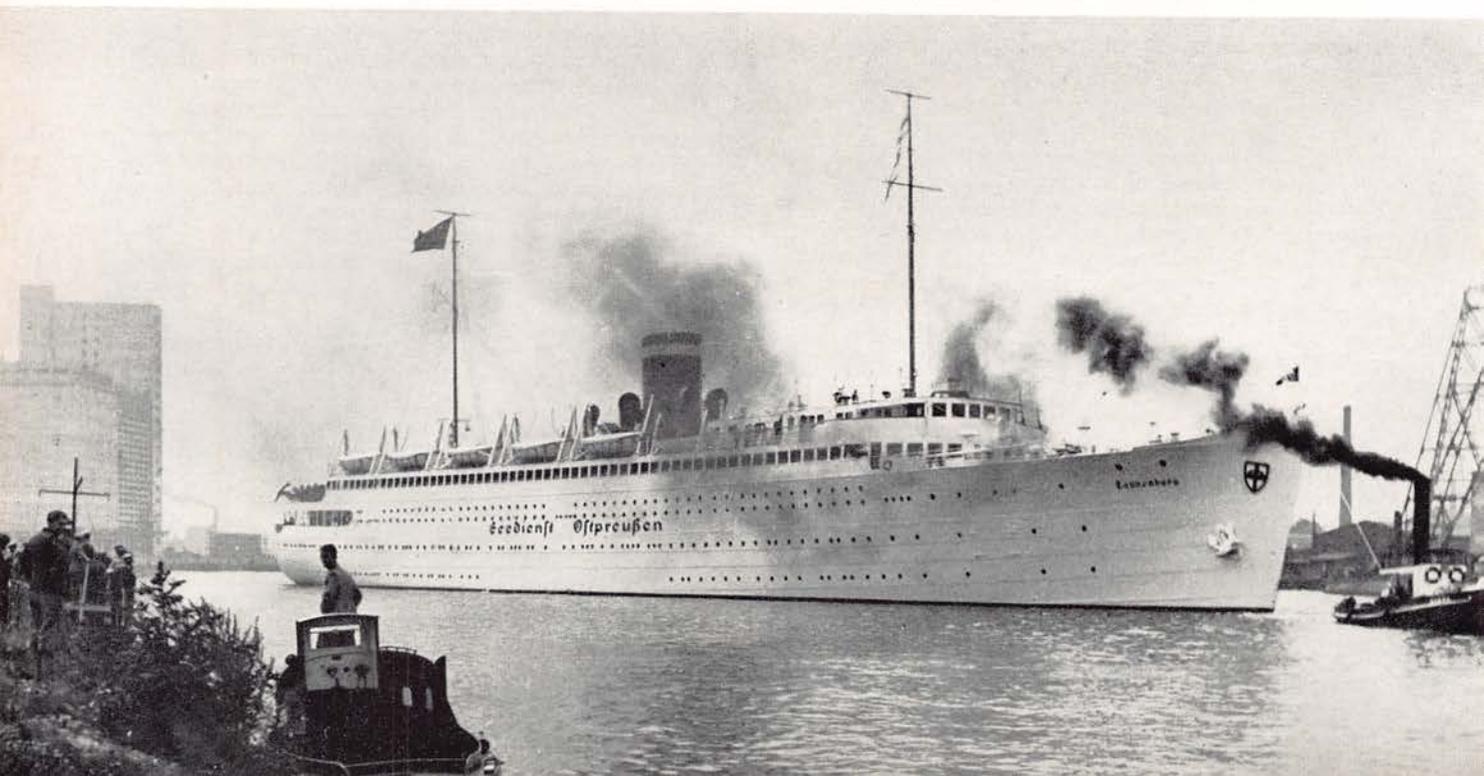


monaten voller Sonnenglast, bei trübem, nebligem Herbstwetter oder selbst in der weißen Pracht eines sonnigen Wintertages.

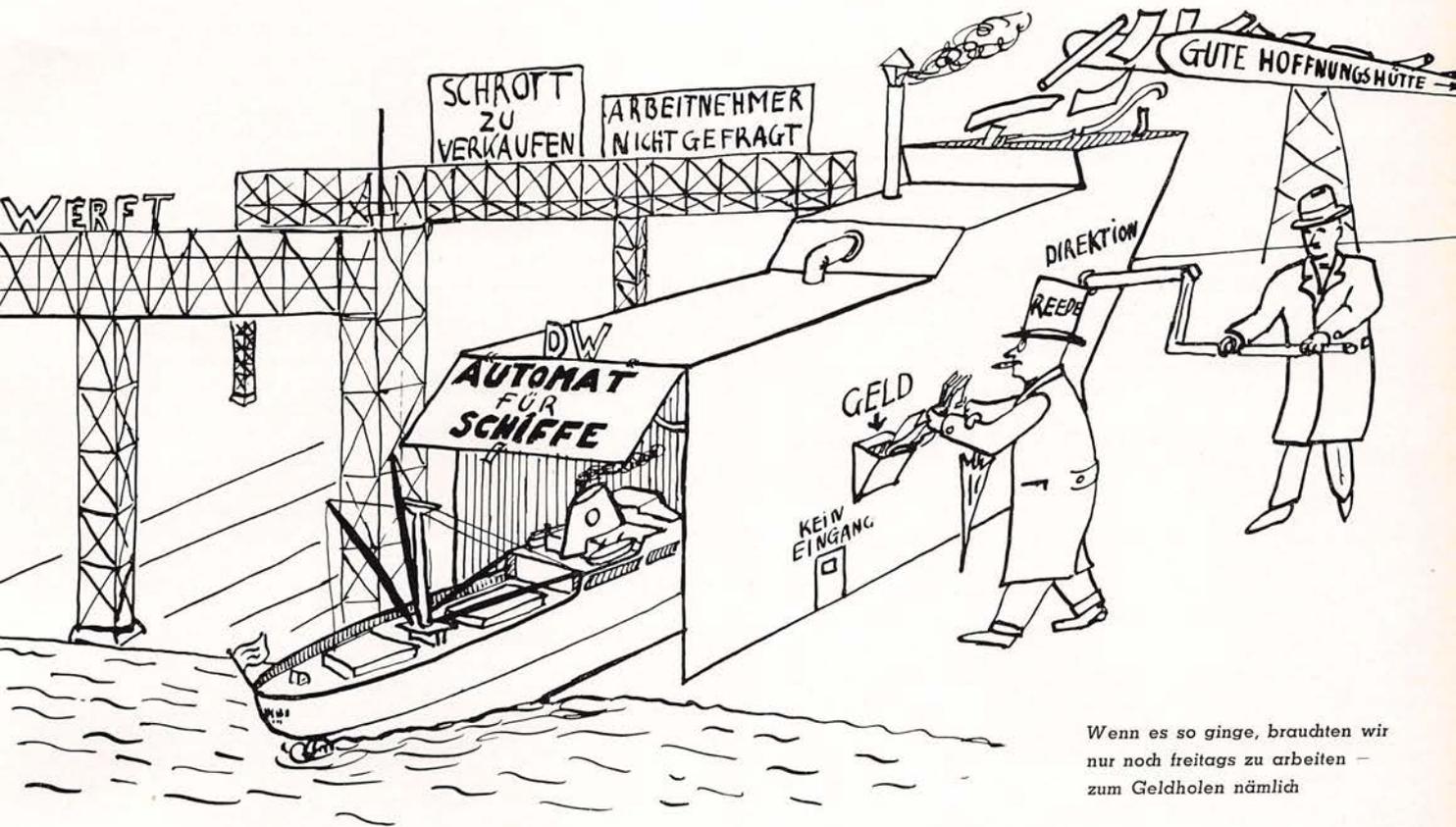
Das war der Stettiner Hafen, untrennbar von der Stadt und ihren Bewohnern. Wäre es sonst denkbar, daß der Volksmund bereits seine Scherzgedichte über die bekannten Schiffsreedereien machte, hieß es doch von der Firma Emil R. Retzlaff, die das Zeichen „ERR“ im weißen Ring führte „Emil rechne richtig“. Und von der Marisflotte war der Vers im Umlauf:

Nymphe, Nixe und Najade,  
machen alle Tag' Parade.

Dem Chronisten aber entfleucht der Stoß-Seufzer: „Wann wird es wieder einmal so sein?“



# Automatisierung



Wenn es so ginge, brauchten wir nur noch freitags zu arbeiten – zum Geldholen nämlich

Ein neues Modewort macht sich neuerdings breit, beinahe so beliebt oder unbeliebt wie „40-Stunden-Woche“, „Atom“ oder „Lohnerhöhung“: Automatisierung. Alle Zeitungen schreiben davon – sogar unsere Werkzeugzeitung, wie man sieht – jedermann spricht davon, und einige wollen deswegen sogar streiken. Niemand aber weiß eigentlich genau zu erklären, was Automatisierung sei. Da hört man, es handele sich darum, menschliche Arbeit durch Maschinen zu ersetzen. Aber das geschieht ja nun schon seit fast 200 Jahren und ist nichts wirklich Neues und Aufregendes. Andere sprechen von „Elektronengehirnen“, überdimensionalen Rechenmaschinen mit Überschallgeschwindigkeit. Diese Erfindung kann schlimmstenfalls ein paar Buchhalter beunruhigen, aber nicht viele tausend Arbeiter zum Streik treiben.

Fest steht jedenfalls, daß das Wort nichts mit dem Auto zu tun hat, obgleich deswegen zuerst in der Autoindustrie gestreikt worden ist. Es hängt mit dem schlichten Automaten zusammen. Man steckt einen Groschen hinein oder drückt auf einen Knopf und irgend etwas Fertiges kommt heraus, eine Fahrkarte, Zigaretten oder Süßigkeiten. Ein Automat ist also eine Maschine, die auf Knopfdruck ein fertiges Produkt liefert. Aber sie unterscheidet sich wesentlich von anderen Maschinen, die außer dem Knopfdruck sehr viel mehr vom Arbeiter fordern, Einstellen, Überwachen und Prüfen, kurz Bedienung. Eine herkömmliche Maschine, die dem Menschen Kräfte ersetzt, wird von ihm bedient. Ein Automat bedient den Menschen, nimmt ihm nicht nur körperliche Arbeit ab, sondern auch die bei der Herstellung bisher nötige Verstandesleistung; er steuert sich selbst, hat so etwas wie ein eigenes Gehirn. Beim Automaten braucht nicht mehr überwacht zu werden, wie er funktioniert, sondern nur noch, daß er

läuft. Alles andere, auch die Reparaturen, regelt der Roboter, wie man den Automaten auch genannt hat, selbst. Eigentlich eine feine Sache, das mit der Automatisierung. Die Maschine hatte uns schon einen großen Teil der schweren Arbeit abgenommen, indem sie die Naturkräfte in den Arbeitsvorgang einspannte und nutzbar machte. Man stelle sich vor, wieviel Zeit und Kraft nötig wäre, ein kompliziertes Werkstück statt mit der Drehbank mit einer Feile herzustellen oder die Schiffsplatten statt mit einem Schneidbrenner mit der Eisensäge in Handbetrieb zurechtzuschneiden.

Hat die herkömmliche Maschine die menschliche Arbeit wesentlich erleichtert, so macht der Automat sie ganz überflüssig. Das heißt, wir brauchen im ganzen Betrieb nur noch zwei Leute, einer der aufpaßt, daß der Automat nicht stehenbleibt, der andere, der den Aufpasser unterhält. Alle anderen Arbeiter können morgens ausschlafen und nachmittags mit Mutti im Volkspark spazieren gehen. Was wollen wir uns um die 40-Stunden-Woche erst lange streiten? „Automatisierung“ heißt die Parole, und dann nur noch eine Stunde Arbeit im Monat. Bei der Arbeit könnte man dann die Werkzeugzeitung in Ruhe lesen; denn so ein Automat ist idiotensicher.

Und trotzdem – es erscheint beinahe lächerlich – haben sich die Arbeiter schon vor fast 200 Jahren gegen die Einführung der alten Maschinen mit Händen und mit Füßen gesträubt. Sie haben die Fabriken, in denen die ersten mechanischen Webstühle aufgestellt waren, in England und in Schlesien gestürmt und die Maschinen, die ihnen doch die Arbeit erleichtern sollten, mit Äxten und Brechstangen in ihre Bestandteile zerschlagen. Und heute will eine englische Autofabrik einen Traktoren-Automaten

aufstellen, schon streikt die gesamte Belegschaft von 12 000 Mann. Es ist kaum zu verstehen, warum die Menschen sich gegen eine Arbeitserleichterung auf der einen Seite und eine Steigerung des Lebensstandards infolge größerer Produktion und fallender Preise auf der anderen Seite so hartnäckig sträuben.

Aber die Automatisierung hat eben doch einen Pferdefuß, jedenfalls zunächst noch, ebenso wie die Maschine am Anfang ihrer Entwicklung; denn derjenige Unternehmer, der sich mit Unsummen einen Automaten kauft, braucht nur noch wenige Arbeiter. Die meisten sind durch den Automaten überflüssig geworden. Diese in seinem Betrieb unbeschäftigten Leute kann er auch bei der größten Nächstenliebe nicht mit voller Bezahlung in Urlaub schicken, ohne sich und damit schließlich auch seine Arbeiter zu ruinieren. Zu den Löhnen für seine Belegschaft kommen nun nämlich die hohen Anschaffungskosten für die automatischen Anlagen, die natürlich auch im Laufe der Jahre verdient werden müssen. Der Unternehmer muß also, wenn er eine Preiserhöhung, die ihn konkurrenzunfähig machen würde, vermeiden will, die Personalkosten senken, indem er einen Teil der Arbeiter entläßt. Die Folge der Automatisierung ist also zunächst eine große Arbeitslosigkeit, gegen die sich die Arbeiter selbstverständlich wehren. Ihre Streiks und Maschinenstürmerei ist verständlich und menschlich gerechtfertigt. Ebenso natürlich aber ist das Verhalten der Unternehmer, die mit Rücksicht auf den harten Konkurrenzkampf gar nicht anders können, als einen großen Teil ihrer Belegschaft zu entlassen.

Die durch die Automatisierung hervorgerufene Massenarbeitslosigkeit ist aber nur ein Übergang; denn die Produkte der Industrie haben nur bei kaufkräftigem also verdienendem Publikum Absatzmöglichkeiten. Andererseits nimmt bei steigender Nachfrage und Kürzung der Arbeits-

zeit der Industrie, der aus technischen Gründen eine Automatisierung nicht möglich ist, nach und nach die freigewordenen Arbeitskräfte auf. Es vollzieht sich also wie vor 150 Jahren eine weitgehende Umschichtung der Arbeiter. Damals wanderten die Menschen von den Äckern und Handwerksstuben in die Fabriken, künftig werden sie von den automatisierten in die nicht-automatisierten Betriebe übergehen.

Gerade für uns in Deutschland ist der Zeitpunkt für eine Automatisierung sehr günstig. Die „Hochkonjunktur“ stellt die Mittel für die nötigen Investitionen zur Verfügung. Wichtiger aber ist, daß der bei uns aufgetretene Arbeitermangel eine rasche und schmerzlose Umschichtung ermöglicht und das besonders jetzt, da der Mangel an Arbeitskräften durch den Abzug der jungen Männer in die Bundesstreitkräfte und die aufstrebende Rüstungswirtschaft ohnehin katastrophale Ausmaße anzunehmen droht. Wenn man diese Umstände berücksichtigt, ist eigentlich kein Grund, wegen der Automatisierung zu streiken. Und für uns von der DW ist nun schon gar kein Anlaß zum Streik. Was soll bei uns schon automatisiert werden? Vielleicht kann eine Werft einen Automaten für Nietens oder andere kleine Einzelteile aufstellen, einen Buchungsautomaten oder einen für die Herstellung von werfteigenen Belegschaftswohnungen. Im großen und ganzen aber ist in absehbarer Zeit mit einer Automatisierung im Schiffbau nicht zu rechnen. Erst wenn wir zur Serienanfertigung von Schiffen übergehen sollten, kommen wir dem Automaten näher. Bei der Größe eines Schiffes und seinen verschiedenen Verwendungszwecken, seinen hohen Herstellungskosten und der verhältnismäßig geringen Anzahl der Bauten wird es wohl niemals so weit kommen. Nur an einer Stelle ist die Automatisierung schon jetzt in die DW eingedrungen, nämlich in Gestalt der Zigarettensautomaten. Aber wer wollte deswegen schon streiken?

R

## Unfallverhütung

Es ist immer gut, versichert zu sein, wenn auch die Augenblicke, in denen die Beiträge gezahlt werden müssen, höchst ärgerlich sind! Tritt ein größerer Schaden ein, hat man aber seinen Versicherungsschutz. Sonst sieht es häufig sehr schlecht aus!

Die gesetzliche Unfallversicherung bringt für den Arbeitnehmer aber nicht einmal die ärgerlichen Augenblicke des Zahlenmüssens; denn die Beiträge zahlt einzig und allein der Unternehmer. Die DW muß jährlich über eine Million DM an die Nordwestliche Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft als die für uns zuständige Versicherungsträgerin an Beitragsgeldern abführen.

Von diesen Beiträgen werden die Behandlungskosten, soweit sie nicht von den Krankenkassen zu tragen sind, und die Unfallrenten bestritten.

Aufgabe der Berufsgenossenschaften ist es aber nicht nur, nach einem Unfall dem Unglücklichen zu helfen. Sie hat auch alles zu tun, um Unfälle zu verhüten. Diesem Zweck dienen unter anderem die bekannten Unfallverhütungsvorschriften, die von jedem befolgt werden sollten. Leider geht ein großer Teil der immer wieder eintretenden Unfälle auf die Unachtsamkeit des Verunglückten, oft auch auf seinen bodenlosen Leichtsinns zurück.

Wir haben bei uns einen Sicherheitsingenieur, dem noch ein Assistent beigegeben ist. Beide achten darauf, daß die Unfallverhütungsvorschriften eingehalten werden. Sie bemühen sich darüber hinaus darum, durch Einführung besonderer Schutzeinrichtungen die Unfallgefahr zu verringern. Wie vielen hat der Schutzhelm schon die Gesundheit, vielleicht sogar das Leben gerettet!

Bei der Bewältigung ihrer Aufgaben haben die Sicherheitsingenieure die wirksame Unterstützung der technischen Aufsichtsbeamten der Berufsgenossenschaft, die immer wieder die einzelnen Werke aufsuchen, um die Sicherheitsvorkehrungen zu prüfen und neue Anregungen auf Grund ihrer Erfahrungen zu geben.

In regelmäßigen Abständen werden die Betriebsleiter und die Sicherheitsingenieure durch die Berufsgenossenschaft zu Aussprachen und Tagungen zusammengefaßt. Bei diesen Gelegenheiten werden Erfahrungen ausgetauscht und Ratschläge erteilt. Das alles kommt dann arbeitenden Menschen im Betrieb zugute.

Von besonderem Einfluß auf die Unfallhäufigkeit können die Unfallvertrauensmänner in den Betrieben sein! Ihr kennt alle Eure Kameraden mit dem gelben Abzeichen. Laßt Euch ruhig von ihnen ermahnen, wenn Ihr unvorsichtig seid! Wer lange Zeit die gleiche Arbeit verrichtet, wird blind für die Gefahren! Oft führt auch falsches „Heldentum“ zu Unfällen, man kann auch „Angabe“ dazu sagen. Im übrigen haben die Unfallvertrauensmänner auch Pflichten. Es ist nicht so, daß sie eingesetzt werden, um irgendein „Soll“ zu erfüllen. Sie sind dazu da, Vorgesetzte auf Unfallgefahren hinzuweisen. Sie müssen sogar eine Meldung machen, wenn jemand sich so bewegt, wie es nicht sein soll. Es kann sonst der Fall eintreten, daß ein Vertrauensmann unter Anklage gestellt wird, weil er nicht eingegriffen hat. Zweck der ganzen Unfallverhütungsarbeit ist doch, Eure Gesundheit zu erhalten! Eure Familien erwarten, daß Ihr selbst auch aufpaßt.

Allers

# UNS WERFTKOMÖDIANTEN!

En Jahr sünd uns Werftkomödianten nu in'n Gang — man kann dat kuum glöben, dat dat een Jahr is, dat uns Kollegen uns soveel to'n Lachen bringt un uns för 'n poor Stünn allens vergeeten lot. En Jahr is doch eegentlich gornich so'n lange Tied. Wat'n Barg Arbeit un Tied — jemmer Fierobend — stickt do dorin! Un mit jedet Stück, dat se speelt hebbt, hebbt se uns frohe oder besinnliche Stünn bereit't un hebbt uns wiest, dat man nich unbedingt 'n groten Schauspeeler sien mutt, üm wat to kön'n un üm annern Minschen Hög un Erholung to bringen. Jo, ik finn, grad so, as uns Kollegen dat mokt un as se de Sok anfoot, is dat scheun, un grad dat richtige für uns.



2 Szenen aus „Revolutschon in Rixdörp“

För alln Dingen finn ik dat wüchlich scheun, dat sik 'n poor Kollegen dorför insett, dat uns plattdütsche Sprook, de doch recht eegentlich uns Modersprok is, dordörch mol wedder to Ehrn kummt. Denn, affgesehn vun dat nedderdütsche Theater, dat wie in Hamborg hebbt, is dat jo leider bi de meisten Minschen so, dat se dat Plattdütsche as so 'ne Oort „minnerwertigen Dialekt“ affdohn wüllt. Un dorüm freit mi dat ganz besünners, dat uns Werftkomödianten op Platt speelt un dormit bewiest, wo scheun dat wüken kann.

Wenn ik so de verschiedenen Stücken bedinken doh, de wi nu in'n Loop vun dat vergangene Jahr vun uns Werftkomödianten to sehn kreegen hebbt, denn weer dat doch — obgliek dat eegentlich jümmers in Buurn-Milljöh speelen däh, ganz affwesslungsrik. Meist weer dat doch to lustig. Ik dink dor an „Dat rosa Strumpenband“, „Dat Doktorbook“, an „De ole Fischfroot“, un wi se all heeten hebbt. Wat hebbt wi dor lacht! Un nich enmol hett man irgendwie dat Gefühl hatt, dat is blots speelt. Nee, dat wüch jümmers, as ut'n vull'n Leben greepen. Dat gifft jo doch wüchlich so Verrückte, as de Buerölsch — in „Dat rosa Strumpenband“ — mit ehrn Hexengloben, de leeber ehr beste Koh verrecken lett, as dat se den Tierarzt holen lett. Oder as den Kröger („Das Doktorbook“), de sik alle meuglichen Krankheiten innbildt, blots wiel he de Symptome in dat Doktorbook funn'n hett. Un denn de lütt Deern, in de „Ole Fischfroot“, de sik üm een Hoor vun dat ole Pastühr, den langen Heinrich, üm den Finger wickeln lett, de ober Gott sei Dank doch noch to rechten Tied ehr Hart för den jungen Stüermann entdeckt. Un uns bewährten Speelers, de ik gornich all opttelln kann, de mokt dat all wüchlich so lebennig.

Ober se hebbt uns ok wiest — mit „Ose von Sylt“ — dat se nich blots wat lustiges speeln könt, wo jem dat Lachen all vun vörnherin gewiß is. Denn grad „Ose von Sylt“ hett bewiest, dat veele ok düsse Oort Stücke geern seht. Un obgliek dor Kinner bi de Vörstellung bi würn, hett doch keeneen lacht an unpassende Stellen — vun een junge Froot affgesehn. Un denn mutt man dorbi noch bedinken, datt de meisten op so'n ernstes Stück gornich gefaßt würn.

Ne wohre Speelgemeinschaft sall jo ok speeln kön'n un

ok speeln, wat nich vun vörnherin all dörch sienen lustigen Inhalt Erfolg verspreekt. Ganz in'n Gegendeel, se süllt ok Stücke speeln, de besinnlich oder sogar problematisch sünd, un wi wörrn uns all freien un gespannt sien, noch mehr Stücken vun düsse Oort to sehn, de eersteren Charakter hebbt.

Wi wüch dat denn mol mit Stücken wie „De rode Ünnerrock“, de mehr so'n beeten noh de tragikomische Oort röberspeelt? Oder noh de lustige Siet hen mit „Wenn de Hahn kreiht“?

Un wie finn't Ji denn den Gedanken, wenn uns Werftkomödianten mol för uns Kinner 'n Wihnachsmärchen speeln wörrn, wüch dat nich wat Scheunes? Wat meent Ji woll, wat dat för'n Hög för de Lütten geef. Un, affgesehn vun de Kinner, ok uns Groten wüch dat doch Spoß moken, 'n Wihnachsmärchen vun uns Werftkomödianten speeln to sehn. Meent Ji dat nich ok? Oder dinkt jemand anners doröber?

Jo, un nich blots wi, as Werftangehörige, hebbt uns Hög an uns Werftkomödianten, nee, ok 'n Barg annere Lüd. Tofällig kreeg ik vör een poor Weeken en Blatt inne Hand, in den stünn ne ganz wunnerbore Kritik öber uns Werftkomödianten. De dat schreeben harr, de wüch rein ut de Tüt vör Begeisterung. Ik kunn man nich sehn, wat för'n Blatt dat weer, de Kopp dorvon wüch affreeten, ober dat wüch ehrlich un nett schreeben. Ik heff mi ornlich doröber freit. Un dat bewiest jo ok de Anklang, den se bi de Sendung in Radio funn hebbt. Ober se wüllt doch blots för uns speeln, un dat finn ik ganz besünners anerkennenswert, dat se uns de Stang holn wüllt.

Un denn allens för foftig Penn! Wat kanns Di för foftig Penn köpen? Nix. N' Schachtel Zigaretten. Dat mit düssen Bidrag vun foftig Penn nich mol de Unkosten deckt warn könt, dat kann sik jo jeder vun uns alleen utreeken. Un uns Kollegen speelt all umstünd un gefft dorto noch ehrn Fierobend to, üm all dat instostudeern.



In de letzt Nummer vun uns Wertzeitung kunn man lesen, dat för de Ünnerbringung vun de so nötigen Requisiten, as door weern: Kostüme, Möbel, Schminke usw. nich so de richtige Platz vörhann is. Sull dat nich meuglich sien, 'n Platz dorför to beschaffen? Dat gifft doch woll irgendwo noch so 'ne lütte Stell, de in'n Oogenblick nich so nötig bruukt ward.

Wat mi allerdings nich so ganz hunnertprozentig gefallen deiht, dat is, dat uns Speeler, de doch all ehr Bestes geben doht, no mien Ansicht nich den Bifall kriegt, den se verdeent hebbt. Wat is dat denn, tweemol vörn Vorhang? Wat in 'n annern Theater mit richtige Schauspeelers meuglich is, dat sull bi uns nich gohn? Uns Werftkomödianten gefft sik doch sichtbor alle Meuh, se opfert ehrn Fierobend, ehr Privatleben, so to seggen, un de eenzige Oort, op de wi jem unsen Dank affstatten könt, dat is jo woll de Bifall. Ik meen, dat kunn gornich schoden, wenn de Vörhang ok mol veer- oder fiefmol hochgeiht. Finnt Ji dat nich ok?

Irma Werner

# WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Sie feierten ihr Dienstjubiläum



Am 26. Mai 1956 beging unser Werkmeister Willi Hopp sein 25jähriges Arbeitsjubiläum.  
Er kam am 31. Januar 1930 zu uns als Kupferschmied und hat mit kleinen Unterbrechungen bis zum 6. November 1950 als Kupferschmied gearbeitet. Auf Grund seiner Kenntnisse und seines Könnens wurde er daselbst zum Vorarbeiter und am 31. August 1954 zum Werkmeister ernannt.  
Wir alle wünschen ihm bei uns noch recht viele erfolgreiche Jahre.



**Hugo Scheel**  
Kupferschmied  
14. Januar 1956



**Heinrich Baarck**  
Dreher  
17. Mai 1956

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.  
Willi Hopp

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.  
Hugo Scheel

Für die Aufmerksamkeiten anlässlich unserer goldenen Hochzeit sagen wir der Betriebsleitung unseren herzlichen Dank.  
Rentner Adolf Becker

Für die uns aus Anlaß unserer Silberhochzeit dargebrachten Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sagen wir hiermit unseren herzlichsten Dank.  
Eilert Freese und Frau

## GOLDENE HOCHZEIT



Das Fest der Goldenen Hochzeit begingen unser Rentner Adolf Becker und seine Gattin

# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen:

Tischler Werner Dalke mit Fr. Inge Wehrenberg  
am 28. 4. 1956

Schlosser Heinz Bolick mit Fr. Inge Timm am 5. 5. 1956

Brenneranlerner Horst Neumann mit Fr. Ingrid Heckert  
am 5. 5. 1956

Schlosser Gerhard Henning mit Fr. Ingetraut Giese  
am 9. 5. 1956

Fahrer Hans Stange mit Fr. Hertha Meinicke am 12. 5. 1956

Schlosser Günther Buske mit Fr. Margot Reuter  
am 12. 5. 1956

Brenner Karl Decker mit Fr. Käte Kolwe am 12. 5. 1956

Bürogehilfin Hannelore Rath mit Herrn Heinrich  
Hennings am 12. 5. 1956

Schiffbauhelfer Kurt Österreich mit Fr. Lisa Wilckens  
am 12. 5. 1956

Reinmachefrau Ursula Jess mit Herrn Hermann Prast  
am 12. 5. 1956

Transportarbeiter Claus Szepat mit Fr. Elisabeth  
Sylvester am 19. 5. 1956

Ausrichter Arno Jürgens mit Fr. Christa Wieck  
am 19. 5. 1956

Schiffbauhelfer Edgar Henning mit Fr. Christa Voss  
am 19. 5. 1956

E'Schweißer-Anlerner Günther Fuchs mit Fr. Thea  
Conrady am 19. 5. 1956

Seilbahnfahrer Herbert Hausmann mit Fr. Elisa Lüthgens  
am 19. 5. 1956

Brenner Hans Tamm mit Frau Elli Czarnik am 19. 5. 1956

Schiffbauer Friedhelm Diel mit Fr. Ursula Fuhs  
am 19. 5. 1956

E'Schweißer Harald Bartlitz mit Fr. Wilma Alljes  
am 19. 5. 1956

Schlosser Frido Pohlmeier mit Fr. Melanie Bock  
am 19. 5. 1956

Modelltischler Georg Siebold mit Fr. Ingrid Stoffer  
am 19. 5. 1956

Ausgeber Heinz Bürkholz mit Fr. Gisela Beiß  
am 19. 5. 1956

Anschläger Willi Versich mit Fr. Grete Mertens  
am 26. 5. 1956

Brenner Gotthard Wolff mit Frau Wanda Liedtke  
am 26. 5. 1956

Elektriker Alwin Münzel mit Fr. Ingrid Böhrs  
am 26. 5. 1956

Helfer Hans Voigt mit Fr. Ilse Nitz am 26. 5. 1956

Hauer Ronald Odia mit Fr. Karin Westphal am 26. 5. 1956

Kupferschmied-Helfer Heinz Fischer mit Fr. Emmi Lewitz  
am 26. 5. 1956

E'Schweißer Rudolf Kovats mit Fr. Helga Selck  
am 26. 5. 1956

Schiffbauhelfer Helmuth Bartsch mit Fr. Margot Behrendt  
am 2. 6. 1956

Bohrerhelfer Peter Langwaldt mit Fr. Annemarie Dehn  
am 2. 6. 1956

Schiffbauhelfer Adolf Schankin mit Fr. Astrid Jieberjahn  
(Telefonistin, Reiherstieg) am 2. 6. 1956

Maschinenbauer Fritz Dethlefsen mit Fr. Erna Grimm  
am 9. 6. 1956

E'Schweißer-Anlerner Hermann Kramp mit Fr. Lucie  
Gehrke am 9. 6. 1956

## Geburten:

### S o h n :

Schiffbauer Herbert Hase am 4. 3. 1956

Schlosser Werner Warncke am 2. 5. 1956

Stellagenbauer Günther Wegener am 4. 5. 1956

Schlosser Walter Gaykowski am 4. 5. 1956

Schlosser Hans-Georg Keller am 7. 5. 1956

Bohreranlerner Willi Sabotta am 8. 5. 1956

Rangierer Wolfgang Baumann am 8. 5. 1956

E'Schweißer Helmut Brandl am 10. 5. 1956

Anstreicher Eitel Sokoll am 10. 5. 1956

Dreher Hubert Wilde am 11. 5. 1956

Kupferschmied-Helfer Hans Gehrke am 17. 5. 1956

E'Schweißer Horst Krümmel am 21. 5. 1956

Tischler Erich Waschkawitz am 21. 5. 1956

Kupferschmied-Helfer Wolfgang Poznanski am 23. 5. 1956

Schlosser Heinz Schlüter am 25. 5. 1956

Maschinenarbeiter Carlo Jahn am 31. 5. 1956

Vorhalter Jakob Freudenthal am 29. 5. 1956

Anstreicher Rolf Busse am 1. 6. 1956

Bohrer Robert Kürten am 3. 6. 1956

E'Schweißer Hermann Lienau am 5. 6. 1956

Kupferschmied-Helfer Günther Bewernick am 5. 6. 1956

Angel. Rohrschlosser Rolf Harder am 9. 6. 1956

S'zimmerer Gerhard Pillgramm am 10. 6. 1956

## Tochter:

Klempner Alfred Mosler am 3. 5. 1956

Schiffbauhelfer Otto Zimmermann am 6. 5. 1956

Hauer Hans Silar am 7. 5. 1956

Helfer Fred Sander am 14. 5. 1956

Schlosser Alfred Schiemann am 17. 5. 1956

Schlosser Bruno Wagner am 18. 5. 1956

E'Schweißer Paul Richter am 23. 5. 1956

E'Schweißer Heinz Zeller am 24. 5. 1956

Brenner Herbert Wüstrich am 27. 5. 1956

Maschinenbauer Hans Röhrs am 30. 5. 1956

Kupferschmied-Helfer Wilhelm Mehlaus am 31. 5. 1956

Helfer Helmuth Schade am 1. 6. 1956

E'Schweißer Karl-Heinz Seth am 9. 6. 1956

Werkstattschreiber Erich Fechner am 13. 6. 1956

Wir gratulieren!

Herzlichen Dank für alle unserem unvergeßlichen Toten  
erwiesene Liebe und für die bezeugte Anteilnahme an  
unserem Schmerz.

Im Namen aller Hinterbliebenen:  
Frau Martha Geisler

Für die beim Tode unseres lieben Onkels und Veters  
Heinrich Horstmann erwiesene Teilnahme sowie für die  
Kranz- und Blumenspenden danken wir recht herzlich.  
Die Anverwandten

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.

Frau Anna Sievers

Für die meinem lieben Mann auf seinem letzten Weg  
erwiesene Ehrung und Teilnahme sage ich hierdurch mei-  
nen herzlichen Dank.

Frau Elisabeth Schmidt

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme beim Tode  
meines lieben Kameraden Karl Westphal.

Clara Seifert, Finkenwerder

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme und reiche  
Blumenspende beim Heimgang meines lieben Mannes  
und unseres lieben Vaters.

Frau Anna Heiden und Kinder

Für die Anteilnahme beim Heimgange meines lieben  
Mannes W. Geisler sage ich hiermit der Deutschen Werft  
sowie der Belegschaft meinen herzlichen Dank.

Frau Geisler

## Wir gedenken unserer Toten

August Stiebert  
Rentner  
gest. 21. 3. 1956

Wilhelm Helmke  
Maschinenbauer  
gest. 1. 6. 1956



Rudolf Woltmann  
Anschläger  
gest. 9. 6. 1956

Hermann Sievers  
Kupferschmied-Helfer  
gest. 6. 6. 1956

Heinrich Stoffregen  
Rentner  
gest. 8. 6. 1956

## Aus dem Betriebssport

Unsere Fußballer haben die erste Hälfte der Sommerrunde in den Punktspielen mit Erfolg überstanden. Die guten Spielergebnisse geben berechtigten Anlaß zu der Hoffnung, daß alle Mannschaften in ihren Staffeln die Meisterschaft erringen können.

Zu einem Gegenbesuch werden die schwedischen Fußballer der Firma „Addo“, Malmö, vom 9. Juli 1956 bis 12. Juli 1956 von uns in Hamburg zu einem Freundschaftsspiel erwartet.

Die Betriebssportgemeinschaft der D. W. hat sich zum Sportfest in Geesthacht am 1. Juli 1956 mit drei Fußball- und zwei Handballmannschaften zur Teilnahme an den Turnieren gemeldet. Zum ersten Male wird auch eine Läuferstaffel unserer neuen Leichtathletikabteilung an dem Turnier teilnehmen.

Die Mannschaften werden wie im Vorjahr mit Autobussen nach Geesthacht fahren. Für Gäste fährt ein Sonderzug am 1. Juli um 7.32 Uhr von Hamburg-Hauptbahnhof. Rückfahrt von Geesthacht um 23.00 Uhr.

### Fußball:

DW 1. — Schlüter 1.	8:0
DW 1. — H. S. 53	7:4
DW 1. — Hansa Motoren	6:3
DW 1. — Finanzamt Blankenese	4:0
DW Res. — Nordbank Res.	2:1

DW Res. — Nordbank Res.	13:1
DW Res. — Mitropa Res.	9:1
DW 2. — LVA Res.	19:2
DW 2. — Finanzbehörde Res.	2:2
DW 2. — Rapid 3.	1:0
DW 2. — Blau-Gelb Res.	12:0
DW 3. — DW 5.	1:3
DW 3. — Nordbank 2.	2:2
DW 3. — Ottenser Eisenwerk 2.	2:2
DW 4. — BMV 2.	4:3
DW 4. — Affinerie 2.	2:1
DW 5. — Röhling & Co	3:0
DW 1. AH — Fischmarkt AH	5:0
DW 1. AH — Nordbank AH	5:0
DW Rstg. 1. — Postamt 1.	2:6

### Handball:

DW 1. — Esso Hbg.	16:3
DW 1. — Nordbank	16:7
DW 2. — Albingia 2.	9:9
DW 3. — OFD 2.	13:11
DW 3. — Zoll 2.	9:17
DW 3. — Albingia	6:10

### Kegeln:

DW 1. — Philips-Valvo 1.	2331:2160
DW 2. — Philips-Valvo 2.	2142:2159
DW 4. — Philips-Valvo 3.	2066:2060
DW 4. — Pinguin	2318:2247

## De Gorn

Wi sünd nu in de Tied rinkomen, wo in Blomengorn alles blöt un greunt, un in Ogenblick is bit op Hecken-snieden un Unkrutpuhlen nich vehl to don. Bi de Tulpen un Nazissen möt de utgeblöten Stengels afsneden warn, dormit de Kraft in de Knollen blifft vor gode Blom int nächste Jahr. Bos de Bleöd möt an sitten blieben, denn dat is de Mogen von de Planten. Ohn Bleöd möht alle Planten verhungern. De Dahlien sünd al kräftig utdreeben. Dat is jem blos noch nich warm genug. De Dahlien mögt gern veel Sünne hebben, denn se stammt ju ut de Hochebene von Mexiko. De Gladiolen geiht dat genau so. De stammt vom Kap der guten Hoffnung un sünd man erst 100 Jahr bi uns bekannt. Gladiolen sünd von alle Blom an einfachsten to trecken. Se brukt keen Pleg un könnst öberal twüschen plant warn, bloots veel Sünne wüllt se hebben un Zugluft könnst se nich verdregen.

Wer int negste Jahr Stiefmütterchen, Primeln und Nelken hebben will, mutt jetzt in Juli utseien, dormit de Planten ton Harfst kräftig genug sünd ton überwintern.

In Gemüsegorne is nu ok alles in de Er. Wer in Harfst noch junge Bohn hebben will, kann in Juli noch welche plantan. Am besten is dorto de Sorte Saxa. De Hauptsok is jetzt dat Hacken un Unkrutpuhlen. Veel Arger mokt dat Franzosenkrut. As man de Plant um 1800 von Peru as Seltenheit no Europa brocht hett, dach man nich daran, dat de Plant noch mol en Landploog warn dee. Ober dat is keen Wunnern, wenn schon een Plant 300 000 Sotkörner bringt, un de Soot mit Wind un Woter öberall hen kommt. Ok grote Küll kann de Soot verdregen. So helpt blos freutidiges Hacken. Dor kriegt man dat am besten mit weg.

Weil dat mit de Stallmeßbeschaffung dorch de Motorisierung immer schlechter ward, sünd wi gezwungen uns immer mehr mit Kunstdünger to behelpen. Ick hev'n lütt Tabell opschreiben, de ick all in de Mainummer bringen wull, ober do wör keen Platz mehr. Dor kann man sick dat Quantum Kunstdünger rutseuken, wat de Planten hebben möht. De Tohlen, de in de Tabell angeben sünd, möht mol 10 nohmen warn, dat gift denn de Gramm pro Quadratmeter. Ton Bispill:  $4\frac{1}{2} \times 10 = 45$  Gramm pro qm. Von de in de Tabell insetten Tohlen sind de ersten för fetten Bodden. De tweeten Tohlen för mogern Bodden inset. En gode Düngung un de neudige Feuchtigkeit is de

Grundlog för en godes un snelles Wassen von alle Planten. De Gorn mokt denn noch mol so veel Spoß.

Veel Vergneugen in Gorn

Jan Suppengreun

Gemüse- bezw. Obst	Phosphat	Kali	Stickstoff		Verteilung der Dünger Kali-Phosphat Düngung 8-10 Tage vor Aussaat bzw. d. Auspflanzen in e Gabe verabfolgt Stickstoffdüngung wird verteilt
	17%iges Düngemittel, z. B. Thomasphosphat Superphosphat	40%iges Düngemittel, z. B. 40er Kalidüngesalz	20%iges Düngemittel, z. B. Kalkammonsalpeter	16%iges Düngemittel, z. B. Kalisalpeter Natronsalpeter	
Kohlarten (Weißkraut, Rotkraut, Wirsing, Kohlrabi, Blumenkohl, Rosenkohl, Winterkohl)	4 $\frac{1}{2}$ -7	4-6	4-7	5-9	$\frac{1}{3}$ vor der bzw. dem Au $\frac{1}{3}$ 4-5 Wochen der Saat bzw. Pflanzen
Sellerie, Lauch (Porree)	3 $\frac{1}{2}$ -4 $\frac{1}{2}$	4-6	3-4 $\frac{1}{2}$	4-6	$\frac{1}{2}$ vor der Sa $\frac{1}{3}$ nach d. Verzie $\frac{1}{3}$ 4 Wochen sp $\frac{1}{2}$ vor der Sa
Zwiebeln	3-4	2-3	2 $\frac{1}{2}$ -3	3 $\frac{1}{2}$ -4	$\frac{1}{2}$ beim Ersche 4-5 Wochen
Tomaten	5-7	4-5	3 $\frac{1}{2}$ -6	4 $\frac{1}{2}$ -8	$\frac{1}{2}$ nach weit 4-5 Wochen
Gurken	3 $\frac{1}{2}$ -6	2-3 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$ -4	3 $\frac{1}{2}$ -5 $\frac{1}{2}$	
Wurzelgewächse (Rote Rüben, Karotten, Möhren, Rettich)	3 $\frac{1}{2}$ -5	2 $\frac{1}{2}$ -3 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$ -3 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$ -4 $\frac{1}{2}$	$\frac{1}{3}$ vor der Sa $\frac{1}{3}$ nach d. Verzie $\frac{1}{3}$ 4 Wochen sp $\frac{1}{2}$ vor der Sa
Spinat	3 $\frac{1}{2}$ -5	3-4	3-5	4-7	$\frac{1}{2}$ beim Ersche der Blätter
Salat, Endivien	2 $\frac{1}{2}$ -3 $\frac{1}{2}$	2-2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$ -3 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$ -4 $\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$ vor der Sa $\frac{1}{2}$ 4-5 Wochen Aufflaufen ganze Gabe v. d.
Erbsen, Bohnen	3 $\frac{1}{2}$ -4 $\frac{1}{2}$	2-3	1-1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{4}$ -2	ganze Gabe bei Neuaufgaben Frühjahr, bei ä Anlagen n. d. S $\frac{1}{2}$ vor d. Ausle $\frac{1}{2}$ nach Aufga
Spargel	3 $\frac{1}{2}$ -5	3-4 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$ -4 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$ -6	
Frühkartoffeln	3 $\frac{1}{2}$ -4 $\frac{1}{2}$	4-5	5-6	6 $\frac{1}{2}$ -8	
Erdbeeren	2 $\frac{1}{2}$ -3 $\frac{1}{2}$	2-3	2-2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$ -3 $\frac{1}{2}$	$\frac{2}{3}$ im Frühja $\frac{1}{3}$ nach der Err
Geschlossene Obst- und Beerenobstanlagen	3 $\frac{1}{2}$ -6	3-4 $\frac{1}{2}$	3-5	4-6 $\frac{1}{2}$	$\frac{2}{3}$ d. Gabe i. Fr $\frac{1}{3}$ im Juni
Spalier-, Buschbäume u. junge Hochstämme bis 3 m Kronen- $\phi$ bis 4 $\frac{1}{2}$ m Kronen- $\phi$ in je Baum!	300- 500 g 550-1000 g	250-400 g 500-800 g	250-400 g 500-800 g	300- 500 g 650-1100 g	$\frac{2}{3}$ d. Gabe i. Fr $\frac{1}{3}$ der Gabe im
Besond. große Bäume je qm zu düngender Fläche!	35-60 g	30-50 g	30-50 g	40-65 g	ganze Gabe im tägsten Frühja
Johannis- und Stachelbeeren: je Strauch	50-70 g	50-80 g	50-70 g	70-100 g	$\frac{2}{3}$ im Frühja $\frac{1}{3}$ nach der Err



Seit einiger Zeit ist die Frage der Arbeitszeitverkürzung Gegenstand von Erörterungen gewesen. Bekanntlich ist bei uns die Arbeitszeit auf grundsätzlich 48 Stunden festgelegt. Wie wir alle wissen, reicht diese Arbeitszeit nicht immer aus, so daß Überstunden geleistet werden müssen. Wegen des Mangels an Arbeitskräften war eine andere

Lösung nicht möglich. Inzwischen haben die Besprechungen über die Verkürzung der Arbeitszeit einen vorläufigen Abschluß mit einer Vereinbarung zwischen dem Gesamtverband der Arbeitgebervereinigungen und der Industrie-Gewerkschaft Metall gefunden. Diese Vereinbarung sagt, daß die regelmäßige Arbeitszeit von 48 Stunden unter Weitergeltung der entsprechenden Bestimmungen der Manteltarifverträge auf 45 Stunden herabgesetzt werden soll. Es ist vorgesehen, die bisherigen Tariflöhne (Ecklohn) unter Weitergeltung der Lohn tarifverträge um 8% zu erhöhen. Das bedeutet einen vollen Lohnausgleich für die fortfallenden drei Arbeitsstunden und darüber hinaus eine gewisse Erhöhung des Lohnes.

Für uns auf der Werft bedeutet diese Vereinbarung, die im übrigen durch weitere Verhandlungen noch einer Ergänzung bedarf, eine einschneidende Veränderung.

Man wird sehr genau überlegen müssen, wie die Arbeitszeit anders aufzuteilen ist als bisher. Wenn auch bis zum 1. Oktober noch ein paar Monate vergehen werden, werden wir uns doch recht bald ernsthaft Gedanken über das Problem machen müssen; denn die Zeit läuft schnell, wie wir alle wissen.

Wir wollen hoffen, daß die Durchführung der Arbeitszeitverkürzung keine wirtschaftlichen Rückschläge durch Verringerung der Produktion mit sich bringt. Das könnte dann ziemlich übel werden.

Im übrigen hat sich im Werftgeschehen nichts besonders Einschneidendes ereignet, das verdient erwähnt zu werden.

Ich habe noch mal wieder eine kleine Bitte an alle diejenigen, die den Omnibusverkehr im Süderelbegebiet in Anspruch nehmen.

Wie Ihr wißt, sind die Kosten des Verkehrs recht erheblich. Deswegen muß der von uns beauftragte Unternehmer immer noch sehr vorsichtig planen, um mit dem Ergebnis seiner Arbeit, nämlich dem Fuhrlohn, auszukommen. Aus diesem Grunde sollte man ihm keine unnötigen Sonderausgaben verursachen. Immer wieder kommen an sich unverständliche Dinge vor. Da werden Scheiben eingeschlagen. Zuweilen verschwinden die Nothämmer und die polizeilich vorgeschriebenen Werkzeugkästen der Omnibusse. Auch die Sanitätskästen mit Verbandszeug finden von Zeit zu Zeit unbefugte Liebhaber. Kurz und gut, der Betrieb für den Unternehmer ist nicht immer erfreulich. Ich bitte Euch, darauf zu achten, daß derartige Unregelmäßigkeiten unterbunden werden.

Ansonsten geht bei uns alles seinen gewohnten Gang. Unsere Urlauber schreiben begeisterte Briefe und Karten. Es scheint ihnen also gut zu gehen. Hoffen wir, daß auch alle anderen Urlauber zufrieden sein werden, damit sie gesund und munter zu uns zurückkommen.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klaba u t e r m a n n



