



Es geht in den Urlaub

Ein Schlußwort

zum Warnstreik am 30. Januar 1952

Wie sich die Belegschafter noch erinnern werden, wurde in der Betriebsversammlung vom 29. 1. 52 von dem Rest der Anwesenden auf einen Antrag des damals bei uns beschäftigten Tischlers Schwind der Beschluß gefaßt, einen Warnstreik durchzuführen, der sich gegen die Bundesregierung und die von dieser beabsichtigten Verträge richten sollte.

Die Durchführung des Warnstreiks wurde von dem damaligen Betriebsratsvorsitzenden Welchert auf den 30.1. in der Zeit von 12.10 Uhr bis 12.25 Uhr festgelegt. Es bedarf keines besonderen Hinweises, daß alle diese Maßnahmen unsere Zustimmung nicht fanden. Die Betriebsleitung hat vielmehr keinen Hehl daraus gemacht, daß sie jeden DW-Belegschafter, der den nach ihrer Ansicht ungesetzlichen Streik nicht mitmachen würde, schützen würde.

Da wir genau wußten, daß ein großer Teil der Belegschaft dem Streik ablehnend gegenüberstand, wurden, um keine Spannung in die Belegschaft hineinzubringen, keine Maßnahmen gegen die Durchführung des Streiks ergriffen. Im Verlauf des Streiks kam es leider zu Zwischenfällen, die mit Rücksicht auf den Arbeitsfrieden, die Ordnung im Betriebe und weiter im Hinblick auf die der arbeitswilligen Belegschaft gegebene Zusicherung, ihre Interessen zu schützen, nicht hingenommen werden durften.

Das damalige Betriebsratsmitglied Mertens hatte sich in die Tischlerei begeben und die arbeitenden Tischler beschimpft und bedroht, wo hingegen Schwind die Tischler zur Arbeitsniederlegung zwingen wollte und die Arbeitsmaschinen eigenmächtig entgegen allen Unfallverhütungsvorschriften abstellte. Mertens versuchte später, sein Verhalten damit zu rechtfertigen, daß er nur Frieden habe stiften wollen. Es wurde im Gegensatz hierzu festgestellt, daß M. im Anschluß an den Streik äußerte: "Wenn der Streik noch länger gedauert hätte, hätte ich meine Leute geholt und die Tischlerei kurz und klein geschlagen."

Auf Grund dieser Vorkommnisse wurden Mertens und Schwind fristlos entlassen. Es muß in diesem Zusammenhang noch darauf hingewiesen werden, daß Mertens schon früher wegen verschiedener Ordnungswidrigkeiten eindringlich verwarnt worden war.

Im Zuge der sich an die Entlassung von Mertens und Schwind anschließenden, von Welchert angeregten Ereignisse versuchte der damalige Betriebsratsvorsitzende Welchert, die Betriebsleitung unter Druck zu setzen, indem er u. a. erklärte, daß der Betriebsrat erst dann wieder Überstunden bewilligen würde, wenn Mertens und Schwind wieder eingestellt würden.

Obwohl ein im Tarifvertrag vorgesehenes Schiedsgericht der Tarifpartner Welchert die Unrichtigkeit seiner Auffassung bescheinigte, blieb Welchert trotz Verwarnung bei seiner Auffassung und ging sogar so weit, Mitglieder der Betriebsleitung zu beschimpfen und Beisitzer des Schiedsgerichts zu verleumden. Als es W. dann auf eine nochmalige Aufforderung hin ablehnte, seine ihm obliegenden Pflichten als Betriebsrat wiederaufzunehmen, wurde er fristlos entlassen.

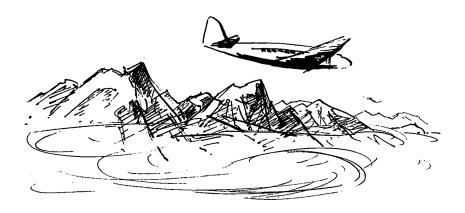
Alle drei haben die Deutsche Werft verklagt und beim Arbeitsgericht beantragt, die von der DW ausgesprochenen fristlosen Entlassungen für unwirksam zu erklären und die Deutsche Werft zu verurteilen, Welchert, Mertens und Schwind wieder einzustellen.

Die angestrengten Klagen von Mertens und Schwind wurden in beiden Instanzen abgewiesen. Die Klage Welchert war verspätet erhoben; das Arbeitsgericht hat es abgelehnt, Welchert Fristverlängerung zu gewähren; die Klage Welchert wurde auch in der 2. Instanz zurückgewiesen.

Damit sind die von Welchert, Mertens und Schwind eingereichten Klageanträge endgültig abgewiesen und die Gerichte haben der Betriebsleitung bescheinigt, daß die fristlosen Entlasungen zu Recht erfolgt sind.

Wir sind der Auffassung, daß Parteipolitik in einem Wirtschaftsunternehmen nichts zu suchen hat. Politische Erörterungen müssen auf die Parteien beschränkt bleiben. Innerhalb unseres eigenen Betriebes sollten wir uns darauf beschränken, die sozialen und wirtschaftlichen Fragen, die die Belegschaft und unseren Betrieb angehen, zu erörtern und diese einer allen Beteiligten nutzenden Lösung entgegenzuführen.

Blitzreise nach Afrika Von Obering. Heeckt mit Zeichnungen von Wolfram Claviez

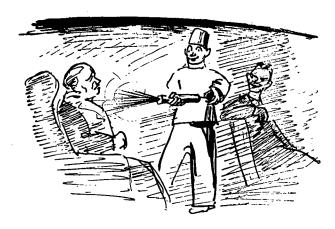


(Schluß)

Auf dem Flughafen mußten wir uns nach erfolgter Kontrolle noch etwas gedulden, da die Maschine aus Adisabeba mit einiger Verspätung eintraf. Jedoch selbst auf diesem kleinen Lufthafen gab es ein buntes Leben und Treiben, als in der Zwischenzeit zwei Maschinen der den Dienst zwischen Karthum, Asmara, Aden versehenden englischen Fluggesellschaft Aden-Air-Lines landeten. Die Zeit bis zu unserem Abflug verstrich daher sehr schnell. Beim Besteigen der Maschine stellte sich heraus, daß es die gleiche und die gleiche Besatzung der Ethiopian-Air-Lines war, die uns gelegentlich unserer Hinreise von Kairo nach Asmara geflogen hatte. So freuten wir uns auf den schwungvollen Start, der gegen 15.15 Uhr vor sich ging. Ein Blick aus dem Fenster zeigte uns noch einmal das zurückbleibende schöne Bergpanorama von Asmara und Umgebung. Bald jedoch hatten wir das Hochplateau hinter uns und das bereits beim Hinflug geschilderte Bild der Wüstenei war fortan unser Begleiter.

In Port Sudan wurde wieder zwischengelandet, und die Uhr eine Stunde zurückgestellt. Hatten wir damals bei unserem ersten Eintreffen auf diesem Flughafen es unerträglich heiß gefunden, so machten wir diesmal nicht diese Wahrnehmung. Hierbei muß ich allerdings die Frage offen lassen, ob es tatsächlich weniger warm war, oder ob wir uns doch schon etwas an die afrikanische Hitze gewöhnt hatten. Nach halbstündigem Aufenthalt wieder mit der anscheinend obligaten Erfrischung in Form einer eisgekühlten Orangeade ging es zum Weiterflug.

Auf dem anschließenden Flug nach Kairo, der landschaftlich gesehen das gleiche Bild bot wie auf der Hinreise, erlebten wir den Sonnenuntergang über der Wüste. Bei wolkenlosem Himmel war es ein herrliches Bild, die Sonne in glühenden Farben hinter den Silhouetten zackiger Berggipfel am Horizont verschwinden zu sehen. Schnell war völlige Dunkelheit eingetreten, und so flogen wir am afrikanischen Sternenhimmel unserem nächsten Reiseziel entgegen. Ein gutes Abendessen verkürzte die Zeit bis zur Landung, die gegen 20.15 Ortszeit vor sich ging. Die Maschine stand bereits eine ganze Weile still und nichts geschah, die Tür zu öffnen, als es plötzlich heftig an derselben klopfte. Beim Öffnen durch die Stewardess schob sich ein bulliger Ägypter herein, der zunächst gewichtigen Schrittes zur Pilotenkabine ging. Nach seinem Wiedererscheinen entleerte der Pharaonensohn mit unnachahmlicher Amtsmiene langsam, wortlos voranschreitend, den Inhalt einer Flitspritze über uns. Nachdem diese beinahe



religiös anmutende Handlung beendet war, durften wir noch etwa fünf Minuten in Schweigen verharren, bis wohl nach Ansicht des ägyptischen Gesundheitsapostels das "Mottengift" seine Wirkung getan hatte...

Bei der anschließenden Paßkontrolle erwartete uns eine unliebsame Überraschung. Da wir es in Unkenntnis versäumt hatten, in Asmara die notwendige Bescheinigung über das Freisein von Gelbfieber zu beschaffen. bedeutete man uns, daß wir für die Zeit unseres Aufenthalts bis zum Weiterflug, 4.00 Uhr morgens, in Quarantäne gehen müßten. Man erzählte uns, daß die Gelbfieberfrage in Kairo sehr ängstlich behandelt wird. Für den Fall, daß wir in Ägypten hätten einreisen wollen, wäre uns ohne entsprechende Bescheinigung eine 14tägige Quarantänezeit sicher gewesen. Wir erhielten auf Anordnung des kontrollierenden ägyptischen Beamten einen eingeborenen Boy, der auf den Namen Hassan hörte, zugeteilt. Letzterer nahm sich unseres Gepäcks an und führte uns zu einem auf Flughafengelände gelegenen Barackenlager. Hier angelangt, rief unser Begleiter sich noch seinen Kollegen Achmed zu Hilfe. Nach mehrfachem Rufen erschien letzterer, anscheinend aus dem Schlaf geweckt, und öffnete wortlos. noch schlaftrunken, eine der vielen Türen. Durch entsprechende Handbewegung forderte er uns, nachdem er Licht gemacht hatte, zum Eintreten auf. Eine Lampe unter der Decke beleuchtete einen viereckigen Raum mit einem der Tür gegenüberliegenden Fenster. Die

gemauerten Wände waren unverputzt und weiß getüncht. Ein kleiner Teppich und zwei kleine Vorlagen vor den an Längswänden stehenden Betten bedeckten nur spärlich den Steinfußboden. Eine Tür in der hinteren linken Ecke des Gemaches führte zu einem primitiven Wasch- und WC-Raum, während eine andere in der vorderen Ecke die Kleiderablage verschloß. Außer den beiden Betten bildeten ein Tisch, zwei Stühle und ein zweiter Tisch mit einem Telefon das Mobiliar. So primitiv dies alles auch anmutete, so muß man doch anerkennen, daß alles sauber war. Um jedoch unserem Herzen über dies unfreiwillige Gefängnis Luft zu machen, nahmen wir den Telefonhörer auf, und als sich eine Stimme meldete, verlangten wir das Büro der Transworld-Air-Lines, der Fluggesellschaft, die uns am kommenden Morgen nach Europa zurückbringen sollte. Tatsächlich erhielten wir die gewünschte Verbindung. Der Sprecher am anderen Ende war sehr höflich, bedauerte unser Mißgeschick und sagte uns, daß Hassan ganz zu unserer Verfügung stände. Wir sollten ihm unsere Wünsche bezüglich Essen, Trinken usw. auftragen, sie würden prompt erledigt werden. Um 3 Uhr würden wir geweckt und zum Flugplatz abgeholt werden. Selbstverständlich machten wir uns Hassan als dienstbaren Geist zunutze, und nach Verlauf einer halben Stunde, während der wir die schöne Abendkühle vor unserem "Gefängnis" genossen hatten, brachte der Boy uns ein sehr ordentliches Essen, dazu eine Flasche ägyptisches Bier. In der Zwischenzeit hatte auch Achmed sich nützlich gemacht und die Betten frisch überzogen. Nach Beendigung unserer Abendmahlzeit suchten wir unsere Lagerstatt auf, die sich im übrigen als ganz passables, gut gefedertes Bett entpuppte.

Ich glaubte, eben erst eingeschlafen zu sein, als wir durch ein Klopfen an der Tür bereits wieder geweckt wurden. Ein Blick auf die Uhr zeigte, daß es schon kurz vor 3.00 Uhr war. Also hieß es: raus aus den Betten. Wir waren noch beim Waschen und Rasieren, als wir Motorengeräusch draußen hörten, und kurz darauf wurde erneut an die Tür geklopft. Nachdem wir fertig angezogen waren und öffneten, stand Hassan mit einem freundlichen Grinsen vor der Tür und deutete auf einen bereitstehenden Autobus. In Eile packten wir unsere Koffer und mit dem Besteigen des Busses hatte die Quarantäneepisode ihr Ende gefunden. Bereits in zwei Minuten war der Bus, dessen einzige Fahrgäste wir waren, vor dem Flughafengebäude angelangt, wo sogleich die übliche Kontrolle erfolgte. Selbst zu dieser Nachtstunde herrschte schon wieder, vielleicht ja auch noch, reges Leben in der Wandelhalle. Die Händler und Stiefelputzer schienen indes noch etwas verschlafen und zeigten gegenüber dem Tage unserer Ankunft weniger Initiative, so daß wir diesmal von ihren Angeboten verschont blieben. Einmal mußten wir allerdings doch noch in die Tasche langen, als man uns die Rechnung für unsere Übernachtung präsentierte.

Gegen 4.00 Uhr wurde zum Flug nach Rom aufgerufen. Wir bestiegen eine große Lockheed-Constellation der amerikanischen Fluggesellschaft Transworld-Air-Lines, die gegen 3 Uhr aus Bombay eingetroffen und mit etwa 50 Fluggästen voll besetzt war. Der Chiefsteward begrüßte die Reisenden in englisch, französisch und italienisch durch die Lautsprecheranlage, stellte die Piloten, die Stewardess und sich selbst vor und gab kurze Erklärungen über den kommenden Flug. Auch empfahl er das Studium einer kleinen Broschüre, die u. a. in der

Tasche des Sitzes vor uns steckte und die in launigen Worten, mit entsprechenden Karikaturen, illustriert über die Verhaltungsmaßnahmen bei etwaiger unfreiwilliger Wasserlandung Aufschluß gab. Fahrplanmäßig gegen 4.10 Uhr rollte der Riesenvogel nach kurzem Probelauf der Motoren an und erhob sich langsam zum nächtlichen Himmel. Waren für kurze Zeit noch dann und wann einige Lichter unter uns auszumachen, so waren in der Folge bis zum Tagesanbruch die bläulichen Flammen, die aus den Auspuffrohren der Motoren schossen, das einzige, was der Blick aus dem Fenster uns bot. Eine Tasse Kaffee, die kredenzt wurde, tat gut. Das eigentliche Frühstück wurde für später angekündigt. Der Steward versuchte vergeblich, ganze Stangen "Amis" abzusetzen, weil offenbar jeder spätere Zollschwierigkeiten befürchtete, wenngleich das Angbot sehr verlockend war. Bei eingetretenem Tageslicht mußten wir feststellen, daß sich das Mittelmeer durch eine dichte Wolkendecke unseren Blicken entzog. Wir flogen in einer Höhe von etwa 5000 m. Zum Frühstück erhielt jeder Fluggast zunächst ein Tischchen vor sich aufgebaut. Das servierte Gedeck mundete ausgezeichnet. Mit der Annäherung an Rom wurde es Zeit, die Uhr um eine weitere Stunde zurückzustellen, und gegen 9.15 Uhr, nunmehr wieder mitteleuropäischer Zeit, landeten wir wohlbehalten auf dem Flugplatz der heiligen Stadt.

Das Wetter hier war leider sehr unwirtlich. Graue Wolken verhängten den Himmel, leichter Regen rieselte hernieder, dazu war es kühl, und auf den Albanerbergen lag Schnee. Nach einer halben Stunde Aufenthalt ging es weiter zum Flug nach Genf. Die Regenwolken hingen sehr tief, so daß schon nach wenigen Minuten jedwede Sicht zur Erde verdeckt war. Darum machten wir uns wenig Hoffnung, unseren beim Hinflug gehegten Wunsch, bei der Rückkehr gute Sicht über den Alpen zu haben, in Erfüllung gehen zu sehen. Jedoch nach Verlauf von etwa 11/2 Stunden Flugzeit erhielten wir tadellose Erdsicht. Wir flogen entlang der Mittelmeerküste, die mit ihren vorgelagerten, vielen kleinen Felseninseln, diese eingebettet in das Blau des Meeres, einen wunderbaren Anblick bot. Entsprechend der Ankündigung im Lautsprecher passierten wir, das Mittelmeer verlassend, Genua. Leider stellten sich hier wieder Wolkenfelder ein, so daß wir um den Genuß des Anblicks dieser großen Hafenstadt gebracht wurden.

Mein Sitznachbar, ein Amerikaner, der in Rom zugestiegen war und von einer Weltreise zurückkehrte, die ihn nach Japan, Indien und Ägypten geführt hatte, fragte mich im Laufe der Unterhaltung, ob ich auch bis New York mitflöge. Da ich dies verneinte und ihm bedeutete, daß ich ihn in Genf verlassen würde, um nach Deutschland weiterzufliegen, fragte er mich, ob ich denn Deutscher wäre. Als ich dies bejahte, gab es eine nette kleine Überraschung, insofern als mein Nachbar in fließendem Deutsch meinte: "Nun, dann brauchen wir uns doch nicht englisch zu unterhalten." Es stellte sich heraus, daß er aus Berlin stammte und 1926 ausgewandert war. Da der Amerikaner seitdem nicht wieder in Deutschland gewesen war, gab es seinerseits viele Fragen, so daß mit der Unterhaltung die Zeit schnell dahinging. Inzwischen hatten wir wieder Erdsicht erlangt. Wie befanden uns über den schneebedeckten Gipfeln der italienischen Alpen. Der Lautsprecher kündigte an, daß wir in einigen Minuten den Montblanc passieren würden. Es war ein imposantes Bild, den höchsten Berggipfel Europas schneebedeckt und sonnenbeschienen,

mit einem Wolkenkranz umgeben in etwa gleicher Höhe passierend anzuschauen. Auch in der Folge bis zur Landung hatten wir beste Sicht, so daß wir den Flug über die Alpen, wie gewünscht, voll genießen konnten. Über dem Genfer See angekommen, umflog die Maschine diesen, um von ihrer Höhe herabzukommen, wobei es manch schönes Luftbild zu sehen gab. Gegen 12.30 Uhr landeten wir auf dem Genfer Flughafen und verabschiedeten uns von unserem Riesenvogel.

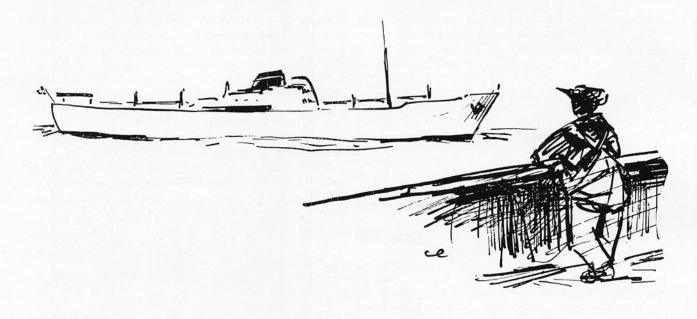
Unser Flugzeug der Swissair, der schweizerischen Fluggesellschaft, das uns nunmehr von Genf nach Hamburg bringen sollte, ging fahrplanmäßig 14.15 Uhr, so daß uns noch etwas Zeit verblieb. Leider reichte diese jedoch nicht aus, um noch schnell einmal in die Stadt zu fahren, da man hierfür je eine halbe Stunde für Hin- und Rückweg benötigte, wie man uns auf Nachfrage erklärte. Da es auf einem Flughafen immer interessant ist, lief die Zeit bis zu unserer Weiterreise schnell dahin, wenngleich wir noch weitere 30 Minuten warten mußten, da das Anschlußflugzeug aus Lissabon sich verspätet hatte. Gegen 14.45 Uhr erfolgte der Start, diesmal wieder in einer zweimotorigen Maschine, nämlich einer Douglas DC 3. Die Sicht war zunächst gut. Unter uns lag der Genfer See im Sonnenschein, den wir an seinem nördlichsten Punkt, Lausanne überfliegend, verließen. Der Blick nach Steuerbord ließ fernab die Berner Alpen erkennen, deren Gipfel in Wolken gehüllt waren. Bald verschlechterte sich jedoch die Sicht durch Wolkenbänke. Wir hatten gerade die uns dargebotene Tasse Kaffee geleert, als unsere Maschine anfing, sich unruhig zu gebärden. Neben Sprüngen nach oben und unten, leistete sich der Vogel auch einige kräftige "sidesteps", so daß der Flugzeugführer es für nötig hielt, das Anlegen der Sitzgurte anzuordnen. Bis zur Landung in Zürich, die gegen 16.00 Uhr erfolgte, wurden wir ganz nett durchgeschüttelt.

Nach der üblichen halben Stunde Aufenthalt in Zürich, dessen Flughafen noch im Ausbau begriffen ist, ging es zum Weiterflug nach Stuttgart, das bei inzwischen eingetretener Dunkelheit nach etwa einer Stunde Flugzeit erreicht wurde. Hier erfolgte auf dem Flugplatz Echterdingen, als erstem deutschen Hafen, die Paß-, Devisenund zollamtliche Handgepäckkontrolle, und nach halbstündigem Aufenthalt nahmen wir wieder Platz zum Flug nach Frankfurt, auf dessen Flughafen wir nach etwa einer weiteren Stunde Luftreise landeten. Kurz nach 19.00 Uhr bestiegen wir dann unsere Maschine zur letzten Etappe nach Hamburg. Ohne besondere Ereignisse verliefen diese beiden letzten Stunden, und gegen 22.15 Uhr landeten wir glatt in Fuhlsbüttel.

Damit hatte die "Blitzreise nach Afrika" und zurück nach genau 5 Tagen und 8 Stunden ihr Ende gefunden. Wir hatten in dieser Zeit neben dem eigentlichen Zweck unserer Reise, der Besichtigung des Docks, etwa 10500 Luftkilometer und einige hundert Landkilometer zurückgelegt. Ich glaube, schneller war mit normaler Reiseverbindung der uns gestellte Auftrag nicht zu erfüllen. Wenn es auch gerade keine Erholung war, so war es doch ein überaus interessantes Erlebnis, bei dem die stetig wechselnden Ereignisse in ununterbrochener, schneller Folge abrollten, fast zu schnell, um alle Eindrücke genügend in sich aufzunehmen, um sie restlos wiederzugeben. Nichtsdestoweniger hoffe ich mit meiner Schilderung, die ich neben der im ganzen gesehen kurzen Zeit für ein solches Vorhaben, nicht zuletzt wegen dieser schnellen Folge des Erlebten und Gesehenen "Blitzreise nach Afrika" betitelte, allen Lesern meine Eindrücke so anschaulich wie möglich vermittelt zu haben.

Es bleibt noch zu erwähnen, daß leider die Reise insofern nicht von Erfolg gekrönt war, als sich bei eingehender Kalkulation nach Rückkehr erwies, daß sich die für den notwendigen Umbau und die Reparatur aufzuwendenden Kosten zusammen mit dem Kaufpreis als zu hoch herausstellten, um den Erwerb des Docks verantworten zu können.





Betrachtungen beim Anblick eines Schiffes

Von Wolfram Claviez

Man hört immer wieder, daß es auf der DW am schönsten war; in jedem Heft unserer Werkzeitung lesen wir von ausgeschiedenen Werftleuten, daß sie sich hier am wohlsten gefühlt hätten.

Aber was macht denn nun eigentlich unsere Werft gegenüber anderen Werken zu etwas Besonderem?

Es sind Tatsachen, die den meisten viel zu selbstverständlich geworden sind, als daß sie noch ab und zu darüber nachdächten, die aber jeden, der offenen Auges durch die Welt geht, immer wieder von neuem begeistern. Da ist zunächst die ganz elementare Tatsache, daß wir Schiffe bauen.

In wenigen Monaten wird aus einem Haufen rostiger Bleche, verbogener Profile, viel Holz, Draht, Farbe und krummen Rohren ein Gebilde zusammengebaut, das in seiner Universalität von keinem anderen technischen Bauwerk übertroffen wird. Diese Tatsache muß man sich einmal richtig klarmachen. Was ist ein Schiff? Ein Schiff ist ein Stück Lebensraum für Menschen inmitten der Weite des Weltmeeres; losgelöst von der Sicherheit, den Bequemlichkeiten, den Lebensbedingungen des Festlandes ohne äußere Energiezufuhr für seine Fortbewegung und dabei das größte Transportmittel, das es auf der Welt gibt. Ein abgeschlossener kleiner Kosmos, der, nur auf sich selbst angewiesen, monatelang oft schwersten Beanspruchungen ausgesetzt, ein eigenes Leben führt. Diese Tatsache erklärt, warum ein Schiff von jeher eine Sonderstellung unter allen von Menschenhand geschaffenen Werken eingenommen hat.

Der technische Fortschritt allein war es nicht, der sich jeweils im derzeitigen Stand des Schiffbaues dokumentierte. Sagen woben sich um berühmte Schiffe, Aberglauben verband die Schiffsleute in durchaus verständlicher Weise mit geheimnisvollen, nicht faßbaren Urkräften, ja — man glaubte, ein Schiff müsse so etwas wie eine Seele haben, und sehr abwegig ist dieser Gedanke gewiß nicht.

Wir Menschen des XX. Jahrhunderts sind nüchtern und sachlich geworden. Das Bewußtsein der Macht, die wir durch die Technik in unserer Hand haben, läßt für derartige Gefühle wenig Raum. Sollte heute einer auf hoher See von beängstigenden Gedanken bedroht werden, so geht er in die Bar und stellt das Radio an...

Der Mensch ist durch die Technik nicht nur über vieles Herr geworden, dem er früher unterlag, — das Umgekehrte gilt leider auch. —

Tatsache bleibt die Sonderstellung des Schiffes unter den Bauwerken der Technik. Mögen Atomkraftwerke, kilometerlange Hängebrücken, Düsenflugzeuge oder Riesenfernrohre im einzelnen wissenschaftliche Probleme enthalten, die "interessanter" sind; aber in der Vielheit der gestellten Anforderungen übertrifft keines dieser technischen Wunderwerke ein modernes Schiff. Hier treten alle Probleme zugleich auf: Probleme der Statik, der Strömungslehre, der Energieerzeugung, der Wirtschaftlichkeit, der künstlerischen Gestaltung, der Innenarchitektur — kurz, ein Schiff ist mehr als alle anderen Werke der Technik ein Niederschlag menschlichen Könnens schlechthin.

Das ist es wohl, was uns an unsere Werft bindet, was uns nicht mit einem Posten in irgendeiner Margarinefabrik tauschen läßt, selbst wenn wir dort 2 Pfennig mehr verdienen sollten.

Und dann sind es gewiß nicht zuletzt der Gestank von Teer und Farbe, das Wasser, der Rhythmus pulsierenden Lebens, das immer neue Erlebnis, die Entstehung des Werkes, an dem man arbeitet, von den ersten Anfängen bis zur Vollendung verfolgen zu können. — Und dann ist es auch vielleicht ganz einfach das, daß wir Werftleute einen der heimatverbundensten Berufe haben; denn was gibt es für die Bürger eines Welthafens Näherliegendes, als Seeschiffe zu bauen? Alles andere kann man zur Not auch in Sachsen oder Bayern, aber das nicht.

Das alles sind wohl die tieferen Gründe dafür, daß uns unsere Werft mehr am Herzen liegt, als wir es uns selbst eingestehen oder erst dann, wenn es zu spät ist. Das soll keineswegs heißen, daß man nun alles, was wir machen und was bei uns geschieht, wunderschön finden muß. Im Gegenteil — ein hohes Maß von Selbstkritik ist notwendig, um wirklich im positiven Sinne für sein Werk zu kämpfen.

Noch andere Gedanken wurden wach, als da neulich so ein wunderschöner Schwede die Elbe heraufgeschwommen kam.

Bei uns an der Danzier T. H. gab es jene lustige Formel für die Klassifizierung der einzelnen Fachgebiete, die besagt, Schiffbau sei Kunst, Maschinenbau Handwerk, Elektrotechnik Glücksache. Diese Behauptung stammt offenbar von einem Schiffbauer, und wir wollen sie hier nicht näher untersuchen. Aber daß Schiffbau etwas mit Kunst zu tun hat, daran wird man beim Anblick mancher Schiffe gewiß nicht zweifeln können.

Nun stand in unserer letzten Nummer, in dem Aufsatz über Schiffsmoden, ein merkwürdiger Satz, der des englischen Kapitäns, der besagt, der Beschauer seines Schiffes müsse den Eindruck gewinnen, der Entwurf sei von Picasso beeinflußt worden. Hatte der Kapitän das ernst gemeint, oder war das eine der ironischen Bemerkungen über die moderne Kunst, die man heute fast täglich hören kann? Wir wollen untersuchen, was mit diesem Satz anzufangen ist; aber vorher wollen wir uns doch über eines ganz klar sein: wenn heute z. B. irgendein Mann vom Bodensee käme und mit überheblicher Miene unsere Schiffe heruntermachte, weil er meinte, wenn er am Bodensee wohnt, wüßte er eben über die Seefahrt genau Bescheid, so würden die Konstrukteure der DW höchstwahrscheinlich nur mitleidig lächeln, oder sie würden den lästigen Gast kurz am Kragen packen und in die Elbe schmeißen. Nichts hindert jedoch dieselben Menschen daran, mit grenzenloser Unbefangenheit Urteile zu fällen auf Gebieten, von denen sie nichts verstehen, etwa der Kunst. Es möge darauf hingewiesen werden, daß man sich z. B. doch nicht mit einem Menschen über Atomphysik unterhalten kann, der von den Gesetzen der elementaren Physik noch nichts begriffen hat, oder über hydromechanische Gesetze, wenn man zum Schluß der Unterhaltung die geistreiche Frage zu hören bekommt: Wie kommt es denn eigentlich, daß ein Schiff schwimmt, wo es doch aus Eisen ist, usw. Ebenso wird jeder zugeben, daß es heute schwer ist über Fragen der Politik und Wirtschaft geistvoll zu diskutieren, wenn man sich nicht eingehend mit dem Stoff befaßt hat. Und das gilt eben auch für Kunst. Nicht, daß ein langes wissenschaftliches Studium vorausgesetzt würde, um moderne Bilder begreifen zu können — aber wie für die Wissenschaft der Verstand, so muß für die Kunst das Auge geschult sein. Man kann sich heute leider nur sehr selten über Kunst unterhalten, ohne daß es — zum mindesten für den einen — maßlos langweilig ist. Und da sind wir bei dem Kernproblem, der Entfremdung zwischen Kunst und Technik.

Denken wir 500 Jahre zurück, an Leonardo da Vinci, so stehen wir vor der überraschenden Erscheinung, daß ein Mensch gleichzeitig einer der größten Künstler und Techniker seiner Zeit gewesen ist. Leonardo malte z. B. das berühmte Heilige Abendmahl und entwarf zur gleichen Zeit Flugzeuge und Festungsbauten. Ähnliches gab es öfter, wenngleich nicht wieder in derartig universaler Genialität. Und weil die Künstler auch Techniker waren und die Techniker Handwerker, und Handwerk und Kunst nicht voneinander zu trennen waren, deshalb gab es dieses Problem der Entfremdung gar nicht; auf beiden Gebieten wirkte die gleiche geistige Kraft. Heute ist es so, daß die Techniker über die Künstler lächeln, und der Künstler über den Mangel an Kunstverstand bei den Technikern sich die Haare raufen muß. Hier eine Annäherung zu schaffen ist eine ganz notwendige Sache, und das ist der letzte, tiefe Sinn der Worte, daß die Schiffsformen etwas haben müßten, als seien sie von Picasso beeinflußt. — Es werden auf beiden Seiten große Fehler gemacht. Die Kunst muß sich der Tatsache bewußt werden, daß wir im Zeitalter der Technik leben und daß die Kunst nur existenzfähig bleiben kann, wenn sie die Technik bejaht. Die Technik wiederum muß sich immer wieder klar machen, daß durch Verzicht auf die Kunst der Mensch schließlich selbst zur Maschine wird. Die künstlerische Gestaltung müßte ein untrennbarer Begleiter der Technik sein. -In der Kunst gab es immer dann neue Impulse, neue Stile, wenn einige von einer Idee besessenen Vorkämpfer ohne Rücksicht auf konventionelle Vorurteile und den bürgerlichen Geschmack sich für ihre Ideen einsetzten, und wenn sie dabei verhungerten.

Ebenso in der Technik. Einige Erfinder bauten ihren gelehrten Vorgängern zum Trotz die "unmöglichen" Maschinen. Sie nahmen die Gefahr in Kauf, daß ihnen dabei so einiges um die Ohren fliegen konnte, was ja auch oft genug geschah.

Und so wollen wir auch in unserer Arbeit auf der Werft noch etwas anderes sehen als nur die Tatsache, daß wir uns dort acht Stunden lang täglich beschäftigen, um Geld zu verdienen. Wir wollen einmal Schiffe bauen, bei deren Anblick die staunenden Betrachter in aller Welt sagen: "Oh — ein DW-Schiff!"

Mit MT "Virgin Islands" auf Probefahrt

Am Montag, dem 30. Juni, fand die Probefahrt des MT "Virgin Islands" statt. Wir fünf Austauschlehrlinge der MAN Augsburg, durften mitfahren. Die Freude war groß, war es doch unsere erste "Seefahrt".

Pünktlich um 7.00 Uhr fanden wir uns bei strahlend blauem Himmel ein, denn um 8.00 Uhr sollte ja die Fahrt beginnen. Wir gingen gleich auf Entdeckungsreise durch das geräumige und großzügig ausgestattete Schiff. Wir ließen uns die Mannschaftskabinen zeigen und staunten über die gewählte und praktische Einrichtung. Wir sahen uns die Offiziers- und Ingenieurskabinen an und versäumten nicht einen Blick in die Vornehmheit der

Kapitänsräume zu werfen. Dann aber nahm das Ausdocken des Tankers unsere ganze Aufmerksamkeit in Anspruch. Vom Schiff zu den Schleppern wurden starke Taue verholt und langsam, aber sicher und mühelos wurde das 16 800 Tonnen große Schiff ins freie Fahrwasser der Elbe bugsiert. Nun kam der große Augenblick, in dem der Koloß durch eigene Kraft elbabwärts seinen Kurs nahm, angetrieben von einem MAN-Dieselmotor mit einer Leistung von 6600 PS. Rasch verbreiterte sich nun die Elbe, und beim Schulauer Fährhaus tönte uns durch einen Lautsprecher die Weise: "Muß i denn, muß i denn zum Städtele hinaus" entgegen,

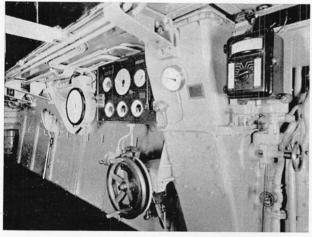
und ein Sprecher wünschte uns frohe Fahrt und glückliche Heimkehr, dem der Kapitän mit einem "Auf Wiedersehen" dankte. Die Ufer traten immer weiter

staunten über die Fülle der raffinierten Einrichtungen zur Sicherheit dieses Schiffes. Dann wurden die Maschinen- und Steuermanöver durchgeführt, denen wir



MT "Virgin Islands" am Ausrüstungskai

zurück und bald erreichten wir Glückstadt Reede. Dort stoppte das Schiff, und es wurde kompensiert. Nach diesem kleinen Aufenthalt fuhren wir weiter, vorbei an



Der Manöverstand

Glückstadt und Cuxhaven. Unterdessen hatten wir auch ausgezeichnet gefrühstückt und gingen wieder an Deck, wo uns ein frischer Wind umwehte und die Sonne vom



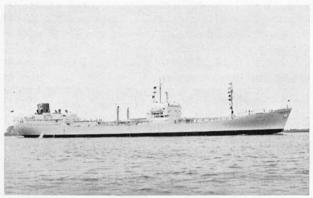
 $5 \times MAN$

wolkenlosen Himmel lachte. Wir stiegen zur Brücke hinauf, die mit den modernsten nautischen Geräten ausgestattet ist, ließen uns alles zeigen und erklären und



Kapitänssalon

zum größten Teil im Maschinenraum beiwohnten. Sie verliefen ohne Zwischenfälle, so daß die Stimmung des Begleit- und Schiffspersonals ausgezeichnet war, zumal es für durstige Kehlen immer etwas zu trinken gab. Auch das Mittagessen, das mit Kaffee und Kuchen endete, fand bei allen begeisterten Anklang. Beim



"Virgin Islands" auf Probefahrt

Feuerschiff Elbe II konnten wir am diesigen Horizont kein Land mehr erblicken und wurden so nicht gewahr, daß das Schiff wendete. Mit voller Fahrt ging es nach Cuxhaven zurück. Dort stiegen wir mit den Gästen und dem Begleitpersonal von Bord und saßen bald darauf im Zug, der uns nach Hamburg zurückbrachte.

Die Probefahrt war für uns Landratten ein großes Erlebnis, das noch bestärkt wurde durch das herrliche Wetter. Wir danken an dieser Stelle der DW, die uns diese Fahrt ermöglichte, und glauben bestimmt, daß sie uns in bester Erinnerung bleiben wird.

Greck, MAN-Schlosserlehrling

Neuer Wohlfahrtsraum

Hinter der großen Kranbahn ist der Neubau eines Wohlfahrtsraumes fertiggestellt worden. Dieser neue Gemeinschaftsraum wird 1000 DWern Platz bieten. Dadurch werden die anderen teilweise sehr stark beanspruchten Wohlfahrtsräume entlastet werden.

Ein Stapellauf

Als am 17. Juni 1952 das Kühlschiff "Alstertor" vom Stapel lief, war wieder einmal Hochbetrieb auf der DW. Es galt, Tausende von Personen zu befördern, die dabei sein wollten. Mehrere Schulklassen waren Gäste der

Kurz vor dem Stapellauf

Werft. Ein herrliches Sonnenwetter begünstigte das Vorhaben. Das Stimmengewirr der festlich gekleideten Zuschauermenge verstummte, als Direktor Gräber das Wort zu seiner Ansprache ergriff. Mit besonderer Freude stellte er fest, daß die "Alstertor" der zweite Neubau für Hamburger Rechnung ist, der innerhalb von knapp vier Wochen vom Stapel laufen sollte. Nach der Ansprache nahm Frau Olff die Taufe vor. Unter den

Hurrarufen der Tausende von Zuschauern glitt der schneeweiße Schiffskörper in sein Element.

Noch lange sah man die Stapellaufgäste in größeren und kleineren Gruppen über die Werft ziehen, um alles eingehend zu besichtigen. So eine gute Gelegenheit, eine große Werft aus der Nähe kennenzulernen, wird ja auch nicht alle Tage geboten.

MS "Alstertor" wird für die Parten-Reederei "MS Alstertor" gebaut. Das Schiff wird als Kühlschiff für den Fruchttransport eingesetzt werden. Es gehört zur

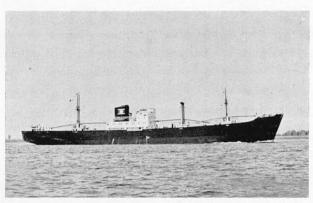


Tausende waren Zeugen des Stapellaufs

gleichen Klasse wie die ebenfalls von der Deutschen Werft gebauten MS "Proteus" und MS "Perseus" und hat eine Tragfähigkeit von 3000 Tonnen.

MS "Vulkan" in Dienst gestellt

Wieder wartete am Ausrüstungskai ein Neubau auf seine Ablieferung. Am 8. Juli 1952 war es dann so weit. Mit einer großen Zahl von Gästen legte MS "Vulkan" ab, um die Probefahrt anzutreten. Mit Festbeflaggung zeigte sich das 7200 t große Schiff erstmals auf der Elbe.



MS "Vulkan" auf Probefahrt

Bei prachtvollem Wetter hatten die Gäste einen besonderen Genuß von der Fahrt.

Die gründliche Erprobung des Schiffes zeigte die erwarteten Leistungen, so daß das Schiff dem Auftraggeber,



Blick auf Treppe und Tür zum Speiseraum

der Reederei Komrowski übergeben werden konnte. Die Reederei unternahm am 9. Juli 1952 nochmals eine Gästefahrt mit MS "Vulkan". Das Schiff wird nun unter der HAPAG-Flagge im Frachtschnellverkehr zwischen Hamburg und New York eingesetzt werden. Wir werden über die Probefahrt und die Gästefahrt in der August-Ausgabe unserer Werkzeitung eingehend berichten.

14 Tage DW-Urlaub im Harz

Das war eine Freude, als mir gesagt wurde, ich wäre mit meiner Frau für eine der diesjährigen Urlaubsreisen vorgesehen. So ging ich also erwartungsvoll zu unserer Sozialabteilung, um ein Los zu ziehen, aus dem ich ersehen würde, in welchen Harzort meine Frau und ich



Bad Grund

reisen sollten. Zur Auswahl standen Wildemann, Bad Grund und Hahnenklee. Ich zog "Bad Grund".

Die Tage bis zur Abreise vergingen voller innerer Unruhe, und am Abend vor der Abfahrt konnten wir vor lauter Reisefieber schon gar nicht mehr einschlafen. Um 3 Uhr hielt es uns nicht mehr im Bett. Wir standen auf, trafen die letzten Vorbereitungen und fuhren mit dem ersten Dampfer von Finkenwerder nach Hamburg. Viel zu früh waren wir am ZOB, unserem Hamburger Omnibusbahnhof, wo die Reise losgehen sollte.

Allmählich fanden sich auch die anderen Mitreisenden ein. Endlich, kurz vor sieben Uhr, erschienen unsere Omnibusse, und wir konnten einsteigen. Herr Oberingenieur Lorenz erfreute uns durch sein Erscheinen. Er verabschiedete die Reisegesellschaft und wünschte allen frohe Fahrt und gute Erholung. Bei Radiomusik und in froher, festlicher Stimmung fuhren wir durch Norddeutschlands Gaue über Celle, Braunschweig und Goslar in den schönen Harz. Die Straße windet sich im Gebirge in Serpentinen hinauf und wieder hinab, und wir genossen den herrlichen Anblick großer Wälder, schöner Täler und Höhen. Zunächst ging die Reise nach Hahnenklee, wo die ersten ausstiegen. Dann ging es weiter nach Wildemann und nach sechsstündiger Fahrt hatten wir unser Urlaubsziel "Bad Grund" erreicht. Wir müssen der guten Organisation vollste Anerkennung zollen. Wir merkten schon bei der Begrüßung auf dem Marktplatz in Bad Grund, daß alles klappen würde. Eine Angestellte unserer Pension holte uns vom Omnibus ab und geleitete uns in unsere Quartiere. Der Inhaber unserer Pension war Schlachtermeister, was wir sehr vorteilhaft fanden. Unsere Zimmer blitzten vor Sauberkeit und Frische. Vom Fenster aus hatten wir einen sehr schönen Ausblick auf den nahen Wald, und kaum hatten wir den Reisestaub abgeputzt, als auch schon der Gong zum Mittagessen rief. Wir ließen uns das vortreffliche Mahl gut schmecken. Was gab es da alles! Wir bekamen Suppe, Braten, Gemüse, Salate und Nachspeise.

Nach dem Essen spazierten wir durch die Straßen. Wir mußten uns doch erst einmal unsere neue Umgebung etwas näher ansehen. Wie schön sind die mittelalterlichen Fachwerkhäuser! Wir freuten uns sehr über den gepflegten Kurpark. Weißgestrichene Bänke laden zum Ausruhen ein, und bei schönem Wetter fand täglich ein Kurkonzert im Kurpark statt. Bei schlechtem Wetter musizierte die Kurkapelle im "Oberharzer Hof".

Morgens um 7 Uhr weckte uns das Geläute der Glocken der Kühe und Ziegen, die auf die Weiden in die Wälder getrieben wurden, und dann standen wir auch bald auf.

Wir machten herrliche Wanderungen auf die Berge über romantische Waldwege an Höfen und bunten Wiesen vorbei. Oft kehrten wir auch in dem schönen "Iberg-Kaffee" ein. Hier gibt es den besten Kaffee und den besten Kuchen von ganz Bad Grund. In dem daneben liegenden, von hohen Bäumen bestandenen Gehege sind zahme Rehe, die sich von Kurgästen gerne füttern lassen, eingegattert. Wenn man vom Iberg auf Bad Grund hinunterschaut, bietet sich dem Auge ein unvergeßlich schöner Anblick, den kein Maler so herrlich wiedergeben könnte. Bei unseren Wanderungen kamen wir auch an einem Erzbergwerk vorbei, das vielen Einwohnern Arbeit gibt. Es war nur verständlich, daß wir sehr interessiert daran waren, einmal ein solches Bergwerk zu sehen, und so versuchten wir, vom Pförtner des Betriebes eine Besichtigungserlaubnis zu erhalten. Leider durfte er unsere Bitte nicht erfüllen. Wir gaben uns aber nicht zufrieden und hatten das Glück, doch noch von einem Bergknappen hintenherum hereingelassen zu werden. So sahen wir wenigstens den Eingang des Bergwerkschachtes und das dazugehörige Maschinenhaus. Beim Abschied bekamen wir als Andenken ein paar Stücke von dem Erz, welches dort gewonnen wird. Das Erz enthält mehrere wertvolle Stoffe, wie Zink, Blei, Schwefel und sogar etwas Silber.

Und wenn das Wetter einmal schlecht war, fanden wir uns zu dem lustigen Kartenspiel "Bur rut" zusammen, das durch seine witzigen Einlagen stets unterhaltsam war

Eines Tages machten wir auch einen etwas größeren Autobusausflug durch den Oberharz. Leider konnten wir den Brocken, den höchsten Berg des Harzes, nicht besuchen, da der in der Ostzone liegt. So konnten wir ihn nur aus der Ferne sehen. Wir kamen an der großen Sööse-Talsperre vorbei. Wir stiegen aus, und es bot sich uns ein eindrucksvolles Bild. Zwei reizende Seen lagen dort zwischen hohen bewaldeten Bergkämmen eingebettet, die sich im dunkelgrünen Wasser des Sees widerspiegeln. Und weiter ging die Fahrt auf steiler Straße nach Altenau, wo wir unser früheres DW-Heim wiedersahen, das jetzt von Flüchtlingen bewohnt wird.

Die Fahrt führte uns durch das Okertal. Dort soll in Kürze die größte Talsperre Europas entstehen. Am Romker Wasserfall rasteten wir noch einmal. Wir staunten nicht wenig, als wir sahen, daß das Wasser unmittelbar an der Straße vom hohen Felsen ins Tal stürzt. Es ist ein einzig schönes Naturwunder. Im romantischen Okertal entlang führt die Straße zur Stadt Oker. Dann kamen wir in die alte ehrwürdige Stadt Goslar mit der historischen Kaiserpfalz. Die engen Straßen und Gäßchen und die mittelalterlichen Fachwerkhäuser geben dieser Stadt ihr malerisches Gepräge. In Goslar sahen wir auch in einem Uhrengeschäft eine wertvolle künstlerische Uhr, die in Holz geschnitzt "das Leiden Christi" darstellt. Der Uhrmacher hat an diesem Kunstwerk 18 Jahre lang gearbeitet. Selbstverständlich haben wir uns auch das Rathaus und das Dukatenmännchen angesehen. Einer der Feriengäste



hielt dabei scherzhafterweise seinen Hut unter das Männchen und redete ihm gut zu. Leider ließ es aber keine Münzen in den Hut fallen. Im Rathaus bewunderten wir Gemälde aus dem 14. Jahrhundert, und an einem alten, mit Bildhauerarbeit geschmücktem Kaufhaus konnten wir auch die originelle Butterhanne erkennen, von der der Volksmund sagt, daß ein Graf, der Butter von ihr kaufen wollte, darauf verzichtete, als er die ungehobelte Hanne erblickte, wie sie mit der einen Hand Butter schlug und mit der anderen an ihr respektables Hinterteil faßte.

Die Zeit war sehr knapp, um alle Sehenswürdigkeiten in sich aufnehmen und verarbeiten zu können. Über Klaustal-Zellerfeld fuhren wir schließlich nach Bad Grund zurück.

Leider neigten sich auch unsere Ferien eines Tages dem Ende zu. Wir wären gerne noch geblieben. Es kam aber dann doch der letzte Ferientag heran, an dem wir Abschied vom Harz und den uns liebgewordenen Gastgebern nehmen mußten. Sie reichten uns das Gästebuch und baten uns, eine Widmung hereinzuschreiben. In ehrlicher Dankbarkeit schrieben wir:

Die ersten Sechs von der Waterkant danken "Haus Sievert" für Speise und Trank. Fräulein Elfriede in ihrer Frische gab uns stets den richtigen Appetit bei Tische. Für guten Humor sorgte Frau Sievert senior. Die Wälder und Höh'n, wie waren sie schön. Wir wünschen "Haus Sievert" ein langes Bestehen

und sagen hiermit "Auf Wiedersehen".

Betriebsangehörige der Deutschen Werft August Jäckl und Frau, Willi Meyer und Frau, Emil Henning und Frau.

Der Omnibus, der die nächsten Gäste aus Hamburg brachte, führte uns über Salzgitter, Hildesheim, Celle und Bergen nach Hamburg zurück. Ein schöner Urlaub war damit zu Ende gegangen. Und ich muß ehrlich gestehen: Einen so schönen Urlaub haben wir bisher noch nicht erlebt. Dafür danken wir der Leitung unserer DW, die uns und vielen anderen DW-Belegschaftern mit ihren Frauen eine solche Erholung ermöglicht hat.

August Jäckl, Werkzeugmacherei.

Unsere Urlauber

haben uns aus allen Ferienorten, in denen sie ihren DW-Urlaub verleben, begeisterte Briefe und Karten geschickt. Ein Urlauber, der in Bad Grund war, hat sogar einen Bericht in dieser Ausgabe unserer Werkzeitung veröffentlicht. Aus allen Berichten und Briefen schäftslage unserer Deutschen Werft es gestattet, daß auch im nächsten Jahr wieder DW-Urlauber auf dem Grabenweg bei Hahnenklee spazierengehen können oder im Kaffee Iberg, oberhalb von Bad Grund, ihre Schlagsahne löffeln dürfen, daß die Deutsche Werft es ihren



Am Grabenweg bei Hahnenklee



Wildemann

spricht die tiefe Zufriedenheit, daß unsere Belegschafter mit ihren Frauen, einmal völlig aus den Alltagssorgen herausgelöst, nur ihrer Erholung leben dürfen. Hoffen wir, daß die Ge-



Sieben Steinhäuser

Urlaubern ermöglichen kann, bei Wildemann die Schönheit des Harzes zu genießen oder aber auch auf einem Spaziergang von Fallingbostel aus die "Sieben Steinhäuser" zu besuchen.

Die Maschinenarbeiter der Schlosserei unterwegs

Nach unserer Ausfahrt im vorigen Jahre faßten wir den Entschluß, diese Ausflüge in jedem Jahr zu wiederholen.

Um auch unseren inzwischen pensionierten Kollegen die Freude der Teilnahme zu machen, kamen wir überein, sie als Gäste mitzunehmen. Wir hatten schon vor längerer Zeit den 29. Juni 1952 als Termin festgelegt. Dabei hatten wir eine glückliche Hand bewiesen, denn nach den letzten ungemütlichen Tagen hatten wir das herrlichste Wetter. So war es nicht verwunderlich, daß



Die Sänger auf der Freilichtbühne

zur festgesetzten Zeit um 7 Uhr morgens alle 46 Teilnehmer sich in fröhlichster Stimmung am Elbtunnel einfanden.

Pünktlich rollten unsere Omnibusse ein und schnell war die ganze Gesellschaft verladen und ab gings in Richtung Lübeck. Bei munteren Gesprächen verging die Zeit sehr schnell, und ehe wir uns versahen, hatten wir unser erstes Ziel, das Dorf Elmenhorst bei Bargteheide, erreicht. Dort gab es das Frühstück. Groß war das Erstaunen aller, als jedem ein Paket mit Schinken und das dazugehörige Brot auf den Teller gelegt wurde.

Groß war auch die Freude, als die Reiseleitung jedem der Pensionäre einen Reisezuschuß der Betriebsleitung in Form eines Briefchens mit einem 10-DM-Schein überreichte, verbunden mit den besten Wünschen zum Gelingen des Tages.

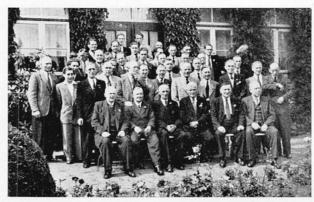
In Elmenhorst erfuhr die Gesellschaft auch erst, wohin die Reise gehen sollte. Nach dem Frühstück wurde wieder aufgesessen, und vergnügt ging die Fahrt nunmehr nach Bad Segeberg. In Bad Segeberg wurden die Kalkberghöhlen besichtigt. Unsere Sänger stimmten in den Höhlen ein Lied an und wurden von dem Bergführer daraufhin gebeten, auch im Freilufttheater zu singen. Es war ein herrliches Bild, die Sänger dabei zu sehen, wie sie ihre Lieder erschallen ließen. Die an den Hängen des Berges wandelnden Gäste dankten unseren Sängern durch Applaus, und dann ging es hinein in die kühle Bergluft. Interessant waren die Erklärungen des Bergführers. Die Säulenhalle war eines der schönsten Bilder, und der in den Kalksteinen zu sehende Eichbaum stellt etwas ganz Besonderes dar. Der Sage nach soll jedes Paar, das sich unter diesem Kalkeichbaum küßt, für das ganze Leben glücklich sein. Mancher Teilnehmer bedauerte, daß keine Damen dabei waren.

Ein kurzer Bummel durch die Stadt brachte uns zurück zu unseren Omnibussen, und nach einem erfrischenden Trunk fuhren wir weiter. Nach einer Fahrt über eine miserable Straße, die allen an der Fahrt Beteiligten, einschließlich der Fahrer, kräftige Flüche entlockte, kamen wir nach Ascheberg. Eine blumengeschmückte Tafel erwartete uns, und alle folgten den Worten der Reiseleitung und langten kräftig zu. Bald waren unsere Kameraden, denen etwas flau geworden war, wieder wohlauf. Nach der Mittagstafel starteten wir zu einer großen Seenrundfahrt. Nur einige unverbesserliche Skatbrüder verzichteten nicht auf ihr Skatvergnügen.

Uns anderen wird diese Rundfahrt ein Erlebnis bleiben.

Wir unterbrachen unsere Seerundfahrt durch eine kleine Rast am Ufer. Kein Wunder, daß unsere jungen Kollegen schnell einmal in die kühlen Fluten sprangen. Durch die gegenseitigen Zurufe der Schwimmer wurden wir auch auf ein wunderbares Echo aufmerksam. Einer der Badenden, der seine Badehose verloren hatte, sorgte für stimmungsförderndes Gelächter. Schließlich kehrten wir nach Ascheberg an die Kaffeetafel zurück. Danach wurde ein Preiskegeln gestartet, das für jedermann Pflicht war. Niemand durfte sich die Kegelbahn vorher ansehen und keiner durfte, wie im vorigen Jahr, barfuß kegeln. Manch eine Kegelkanone ließ ihrem "alle Neune" einen Pudel folgen, was jedesmal ein donnerndes Gelächter auslöste. Am Schluß waren alle zufrieden, denn jeder bekam einen Preis.

Wir versammelten uns nunmehr zu dem wirklich ausgezeichneten Abendessen, und nach einer fröhlichen Stunde mit Gesang und Humor erschallte um 21 Uhr der Ruf: "Abfahrt nach Hamburg". In herrlichster Stimmung ging es zurück, und als die Lampen der vielen hundert Autos und Motorräder aufflammten, waren die Durstigsten des Tages schon eingeschlummert. Der Gesang wurde schwächer und schwächer, und auch unsere tapferen alten Herren ließen ihr müdes Haupt ein wenig sinken. Nur wenigen wird die nächtliche Fahrt auf der



Das war die Reisegesellschaft

Reichsautobahn ein Erlebnis sein, denn das eintönige Singen der Motoren hatte auch die restlichen Kämpfer einschlafen lassen.

Plötzlich taucht aus dem Dunkel heraus eine lange Kette Neonlampen. — Hamburg — Berliner Tor! Landungsbrücken! Schnell ist alles munter und dann ist es soweit. Ein Händedruck, "Gute Nacht" bis morgen! Jo, datt wör ne scheune Fohrt!

Theo Keller.

Die Gleichgültigkeit - eine Geißel der Menschheit

Keine Bange, Kollegen! — Ganz bewußt habe ich meinen nachfolgenden Betrachtungen diesen Titel gegeben, um Euer Augenmerk auf ein Thema zu lenken, das an dieser Stelle einmal angesprochen werden muß.

Wer von Euch ein aufmerksamer Verfolger der Presse- und Rundfunk-Nachrichten und der Unfallverhütungsmaßnahmen im eigenen Betrieb ist, dem sind der ständige Kampf gegen die wachsende Unfallgefahr und das unablässige Bemühen um die Ausschaltung von Gefahrenquellen in den Betrieben geläufig. Seitens der Berufsgenossenschaften und der Betriebe selbst wird heute alles Menschenmögliche getan, die Industrieeinrichtungen und die Arbeitsplätze so zu sichern, daß der schaffende Mensch seiner Tätigkeit ungefährdet nachgehen könnte. Man müßte also annehmen, daß es gelingen muß, uns Menschen das drohende Gespenst des Unfalles vom Leibe zu halten.

Das ist aber keineswegs so! — Das beweisen die sich tagtäglich mehrenden Verkehrs- und Berufsunfälle.

Welchen Ursachen entspringen nun aber die allermeisten Unfälle — trotz aller Verhütungsmaßnahmen und Ermahnungen?

Wißt Ihr denn,

- daß fast 80 % der Unfälle nicht maschinengebunden, sondern menschengebunden sind,
- 2. daß beim Menschen selbst die Gewöhnung an die Gefahren in Verbindung mit einer gewissen Oberflächlichkeit die $gr\"{o}\beta te$ Rolle spielt, und
- daß Unkenntnis und Unterschätzung der Gefahr, Unachtsamkeit, Spielerei, Übermut und Leichtsinn und nicht selten auch Übereifer bei dem einen oder Bequemlichkeit bei dem anderen ebensolche Herde größter Gefahrenquellen darstellen, —

daß also die Gleichgültigkeit als Grundübel aller Unfälle zur drückenden, jedoch als solche kaum erkannten Geißel der Menschheit geworden ist?

Wer von Euch erinnert sich nicht an den Maschinenschlosser-Lehrling Strauss, der — kurz vor der Vollendung seiner Berufsausbildung — am 20. 12. 51 in der Elbe den Tod fand? Warum mußte dieses junge, verheißungsvolle Menschenleben verlöschen, und warum mit diesem alle diejenigen, die bereits bis dahin von den Wassern der Elbe in den Tod getrieben wurden? Warum? —

Nun, Kollegen! Deshalb nur trauern heute *unzählige* Frauen um ihre Männer, Mütter um ihre Söhne, weil diese *gedankenloses Handeln* und



In 2 Minuten ist so ein Transporter leer

eine gleichgültige Lässigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Fährdampfer mit ihrem Leben bezahlen mußten! Weil auch sie "Mitläufer" einer im beängstigenden Maße unter der Menschheit raumgreifenden Oberflächlichkeit, Gedankenlosigkeit und einer durch nichts zu rechtfertigenden Hast waren. Wer von Euch Dampferbenutzern sich einmal die Mühe machen würde, das An- und Ablegen der Werftdampfer entweder am Werftponton, an der Anlegestelle Teufelsbrücke oder an den St. Pauli-Landungsbrücken besonnen zu betrachten, der kann tagtäglich wahre Kapriolen eines bis zur reinen Unvernunft gesteigerten Leichtsinns, einer panikartigen Hast und Eile bei dem einen und eine prinzipielle Bequemlichkeit bei dem anderen seiner Arbeitskollegen wahrnehmen! Sie sitzen bereits absprungbereit auf der Reeling, klemmen schon in den geöffneten Fenstern, drängen sich — rücksichtslos links und rechts puffend — zu den Türen, und die ersten haben den Ponton bereits im "kühnen" Sprung erreicht, bevor der Dampfer die Planken überhaupt berührt, geschweige denn bevor er festgemacht hat! Und das vor den Augen des die Landungsbrücken bevölkernden Publikums, das bei solchen gefahrvollen, sich täglich wieder holenden "Zwischenspurts" nicht selten in Angst und Schrecken (um Euch, Kollegen!) versetzt wird! In sage und schreibe zwei, höchstens aber in drei Minuten (!) — wie Kontrolleure der HADAG gestoppt haben — ist dann so ein "Transporter" buchstäblich leergefegt!

Was ist also letzten Endes die negative Bilanz Eures Handelns? — Neben zertrampeltem Schuhwerk, zerrissenen Bekleidungsstücken, eingeschlagenen Brillengläsern und blauen Flecken schwebt Ihr dauernd in größter Gefahr, und gar mancher, der unter Euch weilte, büßte dadurch sein Leben ein. Kollegen, lest die Statistiken nach. Sie weisen aus, wieviele Tote und Schwerverletzte immer und immer wieder nur infolge eigenen Verschuldens gerade an diesen Brennpunkten des Berufsverkehrs zu verzeichnen sind.

Im Betriebe selbst oder im Werftgelände umlauert Euch die Unfallgefahr auf Schritt und Tritt; bei Tag und bei Nacht, denn sie schläft nie! Trotz der wirklich intensiven Unfallverhütungs-Propaganda scheint leider ein Großteil von Euch der Ansicht zu sein, überhaupt keine Notiz davon nehmen zu müssen.

Ein kleines Beispiel solcher Mißachtung, das offensichtlich die schon stark verwurzelte Gleichgültigkeit unterstreicht, will ich nur ansprechen. Es dürfte vor allem diejenigen unserer Arbeitskollegen besinnlich stimmen, die den Finkenwerder-Haupteingang täglich zu benutzen pflegen. Infolge ständiger Belegung mit den verschiedensten Gußteilen mußte die Benutzung des von der Werftstraße abzweigenden und längs des Werftkanals laufenden Fußgängerwegs kürzlich eingestellt werden, da eine Unfallgefahr gegeben erschien. Trotz der Holzsperre, die mit einem deutlichen Hinweis auf das Begehungsverbot dieses Weges versehen ist, machen leider viele Arbeitskollegen es sich zum Grundsatz, trotzdem unter der Sperre durchzuschlüpfen, um "den Weg abzuschneiden", obwohl wenige Meter daneben die Kaistraße diese Kollegen ebenso schnell an ihre Arbeitsplätze laufen läßt!

Solche Beispiele ließen sich in Hülle und Fülle anführen. Hier, Kollegen, ist der Hebel anzusetzen. Hier — bei diesem Nicht-Wollen — $mu\beta$ eingehakt werden! Jeder von uns sollte sich endlich einmal intensiv mit der Erkenntnis vertraut machen, daß der Mensch allein nur der Träger seines Handelns ist; daß es an ihm allein nur

liegt, Unfälle zu verhüten — wenn er nur willens dazu ist. Alle entsprechenden Maßnahmen, Aktionen, Schutzvorund Einrichtungen müssen Stückwerk bleiben, solange wir nicht die notwendige Bereitschaft aufbringen, diese zum Schutze unseres Lebens gedachten Vorsichtsgebote nicht nur zu beachten, sondern vor allem genauestens zu befolgen!

Deshalb:

Denkt und handelt immer logisch und besonnen, bevor Ihr irgendetwas durchführt — ganz gleich, was es auch sein mag!

Achtet darüber hinaus selbst auf Unfallmomente, denn gar manches in unserem Verhalten ist an sich so selbstverständlich, daß es darüber wirklich keine Gesetze, Vorschriften usw. zu geben braucht!

Treibt Selbsteinsatz für die Unfallverhütung nicht nur für Eure Person, sondern auch für den Mitmenschen!

Macht Eure Arbeitskollegen immer wieder auch auf die geringsten Unfall-Möglichkeiten aufmerksam!

Schaltet in Euch jegliche Gleichgültigkeit, jede Oberflächlichkeit durch eine selbsterzieherisch wirkende Geistes-Disziplin aus!

Dann

leistet auch Ihr Euren Beitrag zu einer wirksamen Unfallverhütung, die heute mehr denn je als ein standhaftes Bollwerk gegen den Berufs- und Verkehrsunfall so bitter notwendig ist!

Denn

Euer Leben, Eure Gesundheit und nicht zuletzt die Arbeitskraft sind die schutzbedürftigsten Güter unseres Volkes, die zu schützen hohen ideellen Wert hat!

Horst H. Beyer, Wzv.

WIEDER EINE GOLDENE

Wieder feierte einer unserer Betriebsangehörigen seine Goldene Hochzeit. Am 12. Juli 1952 konnte das Ehepaar Wilhelm Huß dieses seltene Fest in bester Gesundheit verleben. Eine besondere Überraschung für das Jubel-



Unser Rentner Huß

paar war die Überreichung einer Gratulationsurkunde, verbunden mit einer Plakette des Bürgermeisters der Hansestadt Hamburg.

Herr Huß trat am 25. September 1900 als Schlosser bei der Firma Wetzel & Freytag ein. Hier wurde er 1902 zum Vorarbeiter und 1906 zum Werkmeister befördert. Als im Jahre 1926 die Firma Wetzel & Freytag die Reiherstiegwerft übernahm, hatte es Herr Huß dort bis zum Obermeister geschafft. Im neuen Betrieb wieder als Werkmeister beschäftigt, wurde er als solcher 1927 von der DW übernommen. Im Herbst des gleichen Jahres wurde Herr Huß vom Kalkulationsbüro des Maschinenbaus als Kalkulator übernommen, in dem er als solcher bis 1931 beschäftigt war. Anschließend wurde er wieder als Werkmeister bis zum 31. Januar 1933 eingesetzt. Seitdem ist Herr Huß bis zum heutigen Tage bei uns als Hausverwalter tätig. Am 25. September 1950 konnte er auf eine 50jährige Tätigkeit zurücksehen, und er ist besonders stolz darauf, bis dahin nie krank gewesen zu sein.

Wir wünschen ihm und seiner Ehefrau, die sich im besonderen ihren gesunden Humor erhalten hat, daß ihnen noch viele Jahre in Gesundheit und Frische vergönnt sein mögen.

DW-Lehrlinge in der Facharbeiterprüfung

Bereits in der Mai-Ausgabe veröffentlichten wir einen Bericht über die Lehrabschlußfeier unserer zum Frühjahr ausgelernten Junggesellen. Jeder konnte sich schon an Hand dieser Ausführungen ein ungefähres Bild über den Leistungsstand unserer geprüften Lehrlinge machen.

Inzwischen sind bei uns viele Anfragen über die Höhe der Noten der Prüfungsarbeiten eingegangen, so daß wir uns im Interesse vieler Werkangehörigen — vor allem der Väter unserer jetzigen Lehrlinge — veranlaßt sehen, heute etwas ausführlicher auf die Prüfungs-Ergebnisse der letzten Facharbeiterprüfungen einzugehen.

In der letzten Frühjahrs-Prüfung erzielten unsere 33 geprüften Lehrlinge aus 10 Lehrberufen eine Durchschnittsnote

in der praktischen Prüfung von 1,9,

in der theoretischen Prüfung von 2,1,

was einer Gesamt-Durchschnittsnote von einer glatten $_{,2}$ " entspricht.

Den Wert dieser erzielten überdurchschnittlichen Gesamtnote kann man erst dann ermessen, wenn man bedenkt, daß die Träger dieser Note neben einigen Lehrlingen mit Ober- und Mittelschulbildung in der Hauptsache Lehrlinge mit einfacher Volksschulbildung sind!

Noch in den Prüfungen bis 1949 kamen die an sich schulbedingten unterschiedlichen Leistungsgrenzen unserer Lehrlinge in den Prüfungs-Ergebnissen auch mehr oder weniger deutlich zum Ausdruck. Während die Lehrlinge in denjenigen Lehrberufen, die zum großen Teil von Ober- und Mittelschülern beschickt sind, immer schon eine konstante Gesamt-Durchschnittsnote von "2" erreichten, nämlich die Lehrlinge der Berufe

Schiffbauer, Werkzeugmacher und Maschinenschlosser,

schafften die Lehrlinge der Berufe

Kupferschmiede, Dreher, Zimmerer, Kesselschmiede, Elektriker, Tischler und Modelltischler.

die fast ausnahmslos von Volksschülern beschickt sind, in den Prüfungen 1949 lediglich die Gesamt-Durchschnittsnote "3,4".

In den folgenden Jahren wurde durch eine umsichtige, ständig verbesserte praktische und theoretische Lehrausbildung innerhalb des Betriebes bei jeder Facharbeiterprüfung ein stetes Ansteigen der Leistungen der Lehrlinge in den zuletzt genannten Lehrberufen erzielt. Die planmäßige Unterweisung fand ihren Niederschlag in der letzten Facharbeiterprüfung mit einer Gesamt-Durchschnittsnote der besagten Berufsgruppe von "2,3". Das entspricht einer

Steigerung der Gesamtdurchschnitts-Note um 32 $^{0}/_{0}$, bei Spitzensteigerungen von teilweise 50 $^{0}/_{0}$, z. B. bei den Kupferschmieden!

Mit dieser erfreulichen Tatsache hat die Ausbildungsleitung ein großes Ziel in der Lehrlingsausbildung erreicht.

Ing. Müller I.

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSEREJUBILARE



Am 21. Juni 1952 konnte Herr Otto B u c h n a auf eine 25jährige Tätigkeit bei uns zurücksehen. Am 21. Januar 1922 wurde er als Maschinist bei uns eingestellt. Auf Grund seines vielseitigen Könnens wurde er im Wechsel der jeweiligen Konjunkturen als Seemann, als Schlosser und seit dem 6. Juli 1931 als Kranführer auf dem Turmkran eingesetzt. Wegen seiner Besonnenheit und seiner steten Hilfsbereitschaft ist er bei seinen Vorgesetzten und Kollegen sehr beliebt.



Herr Wilhelm Schulte beging am 18. Juni 1952 sein 25jähriges Dienstjubiläum. An diesem Tage versäumte keiner seiner Kollegen, ihm seine Glückwünsche darzubringen. Er wurde als Schlosser am 25. Februar 1927 bei uns eingestellt und hat als solcher sein hervorragendes Fachkönnen unter Beweis gestellt. Durch seine stete Hilfsbereitschaft und seine Zuverlässigkeit hat er sich bei seinen Vorgesetzten und Kollegen besonders beliebt gemacht.

Auf eine 25jährige Tätigkeit bei uns konnte Herr Cäsar Dam mannam 2. Juli 1952 zurücksehen. Er wurde als Schiffbauhelfer am 27. Dezember 1923 bei uns eingestellt und hat stets die an ihn gestellten Anforderungen zur vollen Zufriedenheit erfüllt. Auf Grund seines Fleißes und seiner steten Einsatzbereitschaft wurde er 1943 als Kolonnenführer im Plattenlager eingesetzt. Sein offenes Wesen und stete Hilfsbereitschaft seine haben ihm die Anerkennung und Wertschätzung aller eingebracht.



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Schiffbauer Hugo Tödt mit Frl. Gertrud Schupp am 31. Mai 1952

Schiffbauer Günter Utecht mit Frl. Ruth Langer am 23. Mai 1952

Seilbahnfahrer Claus Berndt mit Frl. Marianne Rump am 7. Juni 1952

E'Schweißer Günter Rix mit Frl. Anita Wagner am 29. Mai 1952

Schiffsmaschinen-Ing. Walter Müller mit Frl. Ilse Draesner am 23. Mai 1952

E'Schweißer Wolfgang Grosse mit Frl. Elisabeth Lemm am 31. Mai 1952

Hubstaplerfahrer Werner Pätz mit Frl. Ingrid Schönicke am 11. Juni 1952

Kranfahrer Helmuth Dahlström mit Frau Anna Völker am 14. Juni 1952

Ausrichter Helmut Bartsch mit Frl. Helga Schädlich am 31. Mai 1952

Helfer Richard Zschommler mit Frl. Anni Mannke am 31. Mai 1952

Dreher Heinz Rieckborn mit Frl. Christel Skowasch am 31. Mai 1952

Helfer Werner Dufrin mit Frl. Hildegard Rüscher am

14. Juni 1952Seilbahnfahrer Eduard Stachulla mit Frl. Gerda Albers am 14. Juni 1952

E'Schweißer-Anlerner Wolfgang Grosse mit Frl. Anna Lemm am 31. Mai 1952

Rohrschlosser Dieter Schultze mit Frl. Edith Dorroch am 7. Juni 1952

Maschinist Emil Grömm mit Frl. Paula Jensen am 31. Mai 1952

Helfer Günther Böhme mit Frl. Waltraud Gathmann am 13. Juni 1952.

Geburten:

Sohn:

S'bauhelfer Anton Amann am 11. Juni 1952 Maschinenbauer Fritz Bartels am 5. Juni 1952 E'Schweißer Hermann Thies am 28. Mai 1952 E'Schweißer Hinrich Augustin am 12. Juni 1952 Schiffbauer Werner Vogt am 17. Juni 1952 Dreher Gerhard Belau am 14. Juni 1952 Maurer Gerhard Wünsche am 21. Juni 1952 Maschinenschlosser Ludwig Müller am 11. Juni 1952 S'bauer Joachim Surmann am 20. Juni 1952.

Tochter:

Schmied Emil Sedelmaier am 1. Juni 1952 Brenner Willi Kriwat am 4. Juni 1952 Angestellter Olaf Koebke am 13. Mai 1952 Maschinenbauer Paul Reinhardt am 9. Juni 1952 E'Schweißer Heinrich Wagner am 14. Juni 1952 M'bauer Willi Ehrlichmann Zwillinge am 18. Juni 1952 Arbeiter Jonni Neuenstadt am 22. Juni 1952 Brenner Karl Ludwig am 28. Juni 1952.

Wir gratulieren!





Am 14. Juli 1952 sind zum fünften Male in diesem Jahre glückliche DW-Urlauber in den Harz und in die Heide gereist. Wie ihre Vorgänger werden auch sie sich in Ruhe und Beschaulichkeit der Erholung hingeben können. Für zwei Wochen hat die DW ihnen alle Sorgen genommen. Auch die Kinder, die nicht mitreisen können, sind mit Hilfe unserer Werft gut untergebracht worden, so daß auch die Mütter einmal restlos ausspannen können. Der Betätigungsdrang unserer neuen Sportgemeinschaft ist durch das sommerliche Wetter ganz erheblich befügelt worden. Eine beachtliche Zahl von Belegschaftern hat sich bereits zusammengefunden. Die Tischtennisgruppe hat ihre ersten Spiele hinter sich und auch die Fußballspieler haben ihr Training aufgenommen. Gerade sie müssen sich besonders anstrengen, da wir

wahrscheinlich in den nächsten Wochen Gäste aus Schweden, die Fußballmannschaft eines schwedischen Industrieunternehmens, bei uns begrüßen können. Da muß unsere Mannschaft doch bestehen können! Vielleicht kann unsere Fußballgruppe anschließend zum Gegenbesuch nach Schweden reisen. Sicher würde sich jeder DW-Angehörige freuen, wenn unsere Mannschaften Erfolge nach Hause bringen.

Inzwischen ist auch unsere Jugendbücherei wieder aufgefrischt worden. Die Betriebsleitung hat die vorhandene Bücherei um eine ganze Reihe guter Bücher verstärkt. Unser Nachwuchs wird manche Anregung daraus erfahren.

Vor ein paar Tagen hat eine Gruppe junger Belegschafter an einer kleinen Veranstaltung der Caux-Bewegung teilgenommen, in der Menschen aus den verschiedensten Berufen und Schichten unseres Volkes ihre Erlebnisse in dieser Bewegung geschildert haben. Es machte den Eindruck, als wenn unser Nachwuchs von den Grundsätzen der Caux-Bewegung: Ehrlichkeit, Reinheit, Selbstlosigkeit und Liebe, stark beeindruckt gewesen ist. Es wird sich zeigen, ob die Caux-Bewegung den richtigen Weg für alle Menschen finden wird. Auf Wiedersehen im August,

herzlichst Euer Klabautermann

Das ist ja heiter!

(Zeichnungen von Wolfram Claviez)



"Wat, schon wedder keen Luft mehr?"

Hein, arbeitest du auch auf dem Caruso-Dampfer? Wieso Caruso-Dampfer, Fiedje? Is ja man blos wegen dat hohe C.

Plattdütsch

Tetje: Dat holt!

Fiete: Dat Holt? Watt, son lütt'n Zampel?!

Tetje: Du Dussel! Det holt!

Fiete: Ach sooo! Du meenst dat de holt!

