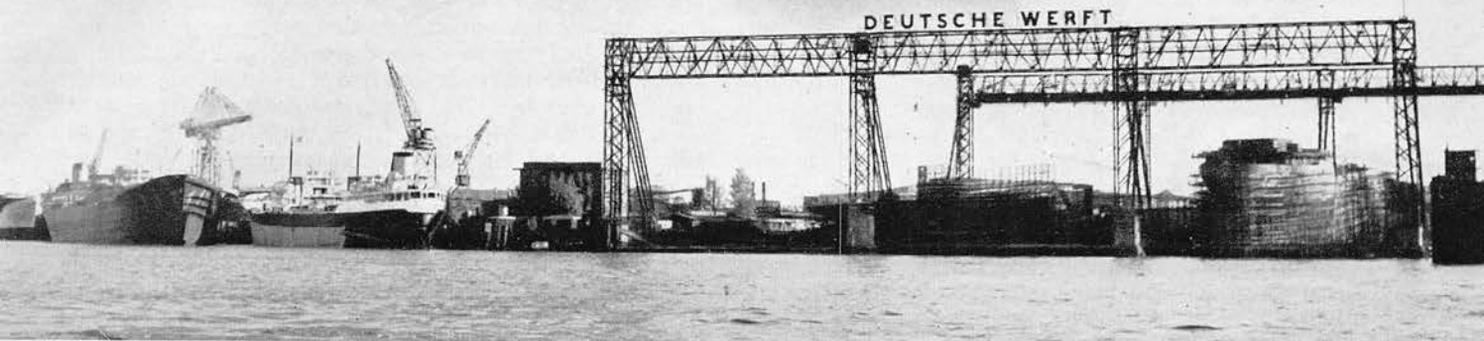




WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

Umschlagbild: „Auf Probefahrt“ von Wolfram Claviez

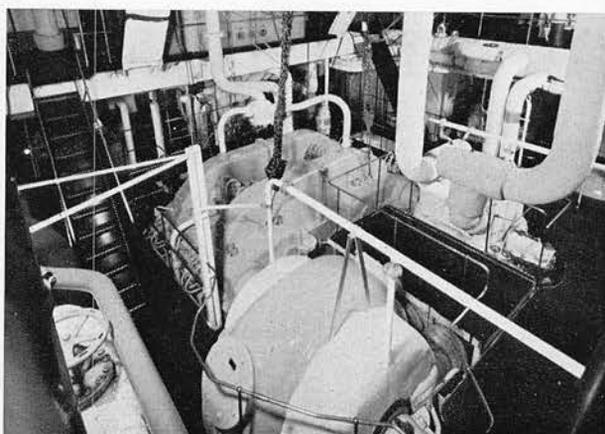


WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

14. Jahrgang · 29. Oktober 1954 · Nr. 10

Was die letzten Wochen brachten

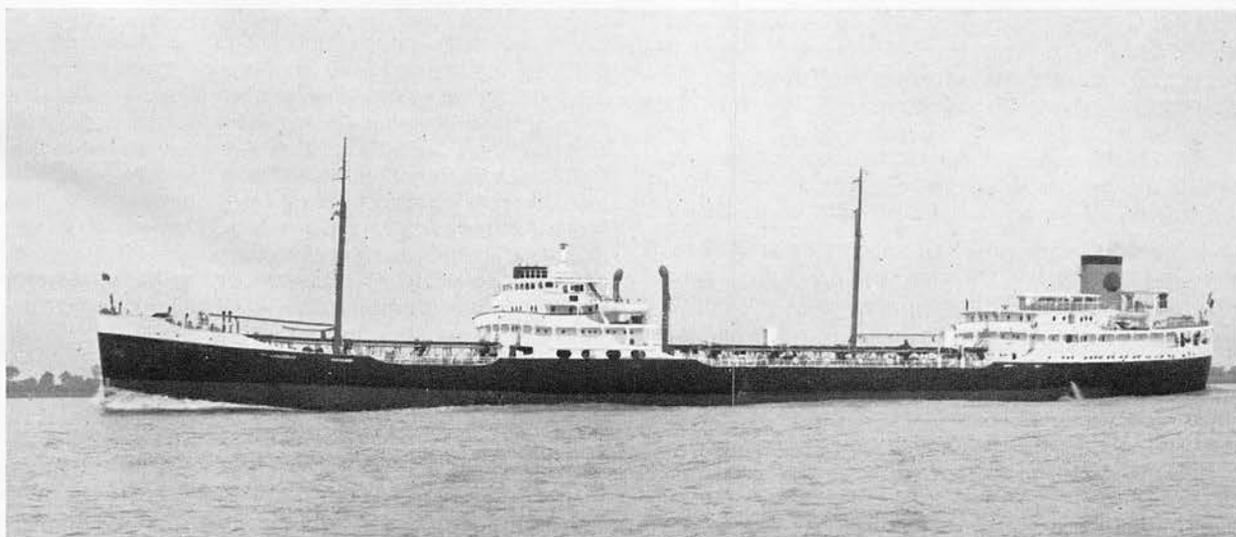
Am 28. September 1954 sollte der 14 500 t große Turbinentanker „Plagiola“ dem Auftraggeber, der niederländischen Reederei La Corona, übergeben werden. Pünktlich zur festgesetzten Zeit wurde das Schiff von den Schleppern in den Strom gezogen, um dann mit eigener Kraft zum erstenmal elbabwärts zu dampfen. Schon auf der Elbe wurde mit den üblichen Überprüfungen begonnen. Es wurde kompensiert, die Funkanlage wurde überprüft, die Anker rauschten zum erstenmal in das Wasser. Alles ging erwartungsgemäß glatt und sicher vor sich. Die an Bord befindlichen Reedereivertreter und die Gäste waren zufrieden. Die



Turbinenanlage „Plagiola“

Besatzung hatte alle Hände voll zu tun, um den eingehenden Wünschen der abnehmenden Reederei Genüge leisten zu können.

In zügiger Fahrt wurden die Elbfeuerschiffe passiert, es ging hinaus in die Nordsee. Meilenfahrten und for-



„Plagiola“ auf der Elbe

cierte Fahrt mit höchster Maschinenleistung und einer erreichten Geschwindigkeit von 17 kn wurden zur vollsten Zufriedenheit der anwesenden Reedereivertreter erledigt, und schon wollten die bevollmächtigten Herren von Reederei und Werft das Abnahmeprotokoll aufstellen, als ein Spannungsriß in einem Drucklagergehäuse der Probefahrt weit in der Nordsee ein vorzeitiges Ende bereitete. Aber jetzt sollte sich das ganze Können der Deutschen Werft und ihrer Belegschaft zeigen. Obwohl im Augenblick manövrierunfähig, wurde mit den an Bord vorhandenen Reserveleitungen eine Notschaltung gebaut, und in wenigen Stunden fertiggestellt, die es ermöglichte, mit eigener Kraft die Heimreise ohne jede fremde Hilfe anzutreten und durchzuführen. Der verantwortliche Vertreter der Reederei gab seiner uneingeschränkten Anerkennung über die Leistungen unserer Männer Ausdruck.

kes ein. Er wies darauf hin, daß die Situation des Schiffbaus sich ganz allgemein verschlechtert hat, daß aber die Deutsche Werft im Laufe dieses Jahres bisher über 100 000 t Neubaufträge erhalten hat, und weitere Aufträge zu erwarten sind. Trotzdem bleibt die Tatsache bestehen, daß wir im Jahre 1954 mehr Tonnage gebaut haben als Neubaufträge hereingekommen sind, so daß ein Absinken des Auftragbestandes zu verzeichnen ist. Wir können trotzdem getrost in die Zukunft sehen, weil wir bis 1956 mit Aufträgen versehen sind. Die Situation der deutschen Schiffsunternehmungen ist leider so, wie Dr. Scholz weiter ausführte, daß mit wesentlichen Neuaufträgen für deutsche Rechnung nicht zu rechnen ist, weil das Kapital fehlt und die Bundesrepublik die bisherigen Erleichterungen für die Finanzierung des deutschen Schiffbaus nicht mehr gewähren kann. Dr. Scholz ermahnte die Belegschaft, wie bisher fest zu-



Wieder schwimmt ein „halbes“ Schiff

Das Schiff kehrte in den späten Nachtstunden zurück zur Werft, um die notwendigen Instandsetzungsarbeiten auszuführen. Es wird mit seiner „Schwester“ zusammen, die Anfang November bei uns zu Wasser gelassen wird, im Liniendienst nach der Karibischen See von der Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij eingesetzt werden.

Der 8. Oktober 1954 brachte uns den Stapellauf der ersten Hälfte des Schwesterschiffes des Turbinentankers „Cabimas“ für die Gulf Oil Corporation, New York. Fast die gesamte Belegschaft war erschienen, um diesen Stapellauf mitzuerleben, der in Anwesenheit von Vertretern unserer Auftraggeberin vor sich ging. Ruhig und sicher glitt der mächtige Schiffskörper in die Elbe.

Er liegt jetzt in unserem Werfthafen und wartet darauf, vervollständigt zu werden. Der zweite Teil des Schiffes wird demnächst ebenfalls zu Wasser gelassen werden.

Am 13. Oktober 1954 fand in der großen Schiffbauhalle die fällige Betriebsversammlung statt, an der tausende unserer Werkmänner teilnahmen. Die Versammlung wurde vom stellvertretenden Betriebsratsvorsitzenden Rieckhoff, der unserem Vorstand, Dr. Scholz, das Wort zu seinem Bericht erteilte, eröffnet. Dr. Scholz gab temperamentvoll und mit beredten Worten einen gründlichen Überblick über die Situation im Weltschiffbau und ging dann im besonderen auf die Lage unseres Wer-

zupacken und mitzuarbeiten, da nur aus dem Gemeinsamen heraus eine erfolgversprechende Leistung entstehen kann. „Der Betriebsleitung“, so sagte er, „ist es gelungen, aus allen Teilen der Welt Neuaufträge hereinzubringen, nun ist es an euch, Männer der Deutschen Werft, durch Leistungen das in euch gesetzte Vertrauen zu bestätigen.“

Dr. Scholz wies darauf hin, daß in manchen Punkten die Arbeitsdisziplin besser sein könnte. Es sei immerhin die Tatsache zu verzeichnen, daß wir neuerdings für die einzelnen Neubauten mehr Arbeitsstunden benötigen als früher. Wenn auch diese Tatsache zum Teil ihre Erklärung in dem rapiden Anwachsen der Belegschaft, die jetzt über 9000 Mann beträgt, begründet ist, weil viele Werkangehörige sich erst in einen Werftbetrieb eingewöhnen müssen, so müsse doch darauf geachtet werden, daß die Arbeitszeit voll ausgenutzt wird. Anhaltender Beifall der Belegschaft dankte Dr. Scholz für seine Ausführungen.

Nach Dr. Scholz sprach der Betriebsratsvorsitzende Löffler. Er gab einen Überblick über die Tätigkeit des Betriebsrates und brachte im wesentlichen zum Ausdruck, daß ein durchaus gutes Verhältnis zwischen Betriebsrat und Betriebsleitung besteht. Er brachte Wünsche der Belegschafter hinsichtlich der Beschaffung neuer Unterkunftsräume und der Verbesserung der Anlagen für die Ausgabe des warmen Essens vor.

Nach kurzer Diskussion, an der sich drei Redner beteiligten, wurde die Betriebsversammlung mit den Schlußworten des Betriebsratsvorsitzenden beendet.

In der Diskussion hatte das Betriebsratsmitglied Kuchta unter anderem über die Stellung des Jugendlichen im Betrieb und seine Vertretung Ausführungen gemacht, die mit dem Gesetz nicht im Einklang stehen und vielleicht auch sonst geeignet sind, Irrtümer entstehen zu lassen. Es werden daher an anderer Stelle kurze Ausführungen über die Rechtsstellung des jugendlichen Arbeitnehmers abgedruckt werden.

Am 14. Oktober 1954 fand im Betrieb Reiherstieg die Betriebsversammlung statt, die einen ähnlichen Verlauf nahm wie die Betriebsversammlung in Finkenwerder. Am 27. Oktober 1954 erlebten wir den Stapellauf des Kühlschiffes „Alsterufer“. Mit diesem Schiff, das für die Partenreederei „Alsterufer“, Hamburg, in Auftrag genommen wurde, setzten wir die Serie der Fruchtschiff-



Überall, wo sich der Bundespräsident auf unserem Werftgelände zeigte, war er sofort von Hunderten von Belegschaftern umringt. Und als er dann mit der Staatsbarkasse von unserem Elbanleger abfuhr, waren die Neubauten auf den Helgen, der neue Jungfernstieg und die Schiffe im Ausrüstungshafen Kopf an Kopf von tausenden unserer Belegschafter besetzt, die dem Bundespräsidenten zuwinkten.

bauten, die seinerzeit mit „Perseus“ und „Proteus“ begonnen wurden, fort.

Die Beteiligung an dem Stapellauf war wie immer groß. Dr. Scholz dankte in seinen Ausführungen der Reederei für das für die Auftragserteilung gezeigte Vertrauen. Den Taufakt nahm Frau Mildred Krasemann vor. Das Schiff liegt jetzt in unserem Ausrüstungshafen. Es wird noch in diesem Jahr zur Ablieferung kommen.

Ein besonderes Ereignis war der Besuch des Bundespräsidenten bei uns. Prof. Heuss hielt sich anlässlich der Hamburger Feiern des spanisch-südamerikanischen Feiertages der Rasse in Hamburg auf und besichtigte neben verschiedenen anderen Industrieunternehmungen auch unsere Werft. In seiner Begleitung befanden sich die Bürgermeister Dr. Sieveking und Engelhardt. Dr. Scholz begrüßte den Bundespräsidenten und die Vertreter des Senats am Werfteingang und zeigte ihnen einzelne unserer großen Schiffbau- und Maschinenbau-Werkstätten und ihre Spezialeinrichtungen, von denen das völlig automatisch und im Schiffbau erstmalig angewandte Brennschneiden das besondere Interesse des Bundespräsidenten und seiner Begleitung erregte. Eine anschließende Fahrt auf die Höhe des Helgengerüsts gab Prof. Th. Heuss einen umfassenden Überblick über das große Werftgelände, das heute Finkenwerder völlig beherrscht.



Lehrlingsfreisprechung 1954

Am 30. September 1954 fand unsere Gesellenfeier in der kleinen Kantine statt. Bei weißgedeckten Tischen mit Kaffee und Kuchen und einem Glas Wein wurde es ein feierlicher Abschluß.

Unsere großartige Lehrlingskapelle unter Leitung von Herrn Pfeiffer eröffnete die Feier mit flotten Marschklängen. Dann hielt unser Lehrlingsoberhaupt, Betr.-Ing. Müller, eine Ansprache. Er begrüßte zuerst zwei Herren der Handelskammer, die aus Anlaß dieser Feier extra zu uns kamen. Dann brachte Herr Müller u. a. zum Ausdruck, daß die Lehrlinge der Deutschen Werft wieder so gut bei der Facharbeiterprüfung abgeschnitten haben.



An der festlichen Tafel

Wir sind bei der Fertigungsprüfung auf die Durchschnittsquote von 2,3 gekommen.

Nach dieser Ansprache spielte die Kapelle einige Walzerklänge, welche mit großem Beifall aufgenommen wurden.

Anschließend hielt Direktor Gräber seine Ansprache. Er freute sich besonders über die guten Leistungen und betonte, daß es sich in der letzten Zeit wieder gezeigt habe, wie notwendig es ist, gute Facharbeiter zu haben, die nicht nur über fachliches Können verfügen, sondern auch vom Geist ihres Berufs erfüllt sind. Er wies darauf hin, daß bei der Probefahrt der „Plagiola“ Rohre neu gelegt werden mußten. Die Arbeit wurde in kürzester Zeit mit Bordmitteln durchgeführt. Jetzt bewährten sich die guten Facharbeiter, die für ihr Werk nur 4 Stunden benötigten, während man in einem ähnlichen Fall auf einer ausländischen Werft für die gleiche Arbeit einen ganzen Tag brauchte. Direktor Gräber ermahnte die jungen Gesellen, ihren Kameraden auf der „Plagiola“ nachzueifern. Dann erhob er sein Glas und trank auf weitere gute Zusammenarbeit. Anschließend verteilte er die Facharbeiterbriefe. Es waren diesmal drei Auszeichnungen und sechs Belobigungen dabei. Sieben Kollegen bekamen ein Buch mit der Widmung der Betriebsleitung und zwei Kollegen eine Freifahrt nach Lüdenscheid.

Jetzt kam die Kapelle wieder zu Wort, die es erneut schaffte, alle Sympathien auf ihre Seite zu holen.

Nach dieser Zwischenmusik bedankte sich unser Kollege Beckmann in unserem Namen bei der Betriebs-



Direktor Gräber verteilt die Belohnungen

leitung und den Ausbildern für die manchmal mit großer Mühe verbundene Ausbildung. Dann gab es die üblichen Diskussionen, wo wir die Fehler, die uns während der Lehrzeit auffielen, erwähnen oder auch Verbesserungsvorschläge vorbringen konnten. Der erste Vorschlag war die Bitte, mehr Lehrlinge als Helfer bei Probefahrten mitzunehmen, nicht als Gäste, wie irrtümlich von Herrn Obering Lorenz angenommen wurde, wobei er uns nach allen Regeln der Kunst einschüchterte, so daß wir nach längerer Pause nur noch den zweiten Vorschlag herausbrachten: Mehr Unterricht aus der Praxis, und zwar von Leuten vom Fach.

In der Pause zwischen dem ersten und zweiten Vorschlag brachten uns drei Solisten der Kapelle mit dem Meistertrompeter Herbert Hahn „Oh, mein Papa“. Hiermit ernteten die drei Spieler großen Beifall. Nach dieser Sondervorstellung sprach der Kollege Kuchta noch einige Worte zu uns. Er sagte, wir sollten uns als Gesellen, älteren Kollegen gegenüber genau so verhalten wie früher als Lehrlinge. Mit einem Marsch beendete die Kapelle die Feierstunde.

Werner Neumann, „Jungeselle“



Die Lehrlings-Kapelle

Die Lehrlingswerkstatt leistet etwas!

Es lohnt sich schon, wieder einmal auf die Ausbildungsstätte unseres Facharbeiternachwuchses, unsere Lehrwerkstatt, hinzuweisen. Dort erhalten unsere künftigen Handwerker ihre erste Unterweisung.

Wurden vor dem letzten Kriege jährlich etwa 60 Lehrlinge bei uns ausgebildet, so belaufen sich die Einstellungen seit dem letzten Kriege auf etwa 100 Lehrlinge jährlich. Es stehen also derzeit ständig rund 280—300 Lehrlinge bei uns in Ausbildung.

Dieses starke Anwachsen des Lehrlingsbestandes war nicht allein nur die Folge des großen Anfalls an Schulabgängern — für die es galt, Lehrstellen zu schaffen, damit sie nicht auf der Straße blieben —, sondern auch die Folge der Notwendigkeit, beizeiten für einen ausreichenden Facharbeiter-Nachwuchs zu sorgen. Den geburtenreichen folgten die geburtenarmen Jahrgänge der Kriegszeit, so daß die rechtzeitige Erweiterung auch unserer Lehrwerkstatt unausbleiblich war. Zudem mußte auch bedacht werden, daß verhältnismäßig viele erfahrene Facharbeiter wegen Erreichung der Altersgrenze laufend ausscheiden.

Eine Ausbildung der selbst für unseren Betrieb großen Zahl von Lehrlingen, ohne diese an der Produktion zu beteiligen, würde Unsummen verschlingen. Und dabei ist dies nicht der Grund, weshalb wir unsere Lehrwerkstatt in die Produktion mit eingeschaltet haben.

Es gab einmal eine Zeit, in der man glaubte, daß ein Lehrling ausschließlich mit reinen Übungsarbeiten ausgebildet werden kann. Der Ausbildungsplan war genau festgelegt: Z. B. 6 Wochen Feilen, dann 3 Tage Bohren, dann 3 Tage Gewindeschneiden usw. Warum sollte auch ein Lehrling auf diese Weise nicht die Fertigkeiten erwerben, die für die Ausübung seines Berufes erforder-

O nein! Er will möglichst gleich eine Dampfmaschine bauen. Er träumt von seiner Dieselmachine, die das Schiff seines Lehrkollegen über die Weltmeere treiben soll! Daß jeder Handgriff erst erlernt sein muß, erkennt er erst viel später. Er soll also plötzlich ein Jahr lang, oft sogar 3 Jahre lang, immer nur etwas zur Übung



Das ist produktive Arbeit

fertigen, was dann in den Schrottkasten wandert, oder allenfalls etwas, das er sich zu Hause in den Schrank stellen kann! Hätten wir selbst denn an so einer Ausbildungsart Freude gehabt? — Bestimmt nicht!

Deshalb soll schon der Lehrling etwas anfertigen, das wirklich verwendet wird. Eine wichtige Aufgabe dabei ist die Auswahl des herzustellenden Werkstückes nach dem Umfang der vom Lehrling bereits erworbenen Fertigkeiten. Freilich müssen dem Lehrling an Hand eines Lehrstückes ihm noch unbekannte Fertigkeiten vermittelt werden. Selbstverständlich gibt man ihm dafür kein teures Maschinenteil in die Hand. Hat der Lehrling den Bogen aber erst richtig heraus, dann kann er seine größere Geschicklichkeit auch an einem Teil erlangen, das später Verwendung finden kann!

Und noch etwas Wesentliches. Alles, was ein Industriebetrieb heute herstellt, ist keineswegs mehr nur das Produkt eines einzelnen. Viele Köpfe, viele Hände wirken daran. Es ist die Arbeit einer Gruppe. Und dieses „Gruppenerlebnis“ ist ein wesentliches Merkmal unserer Zeit! Dieses Erleben der Arbeit in der Gruppe einschließlich des Ausbilders fördert den Lernerfolg des Lehrlings, steigert seine Arbeitslust und vertieft sich in ihm nachhaltig. Immer wieder wird dieses Erleben in ihm wach, und oft hört man auch leitende Herren unseres Betriebes noch heute mit Begeisterung von ihrer Lehrzeit und besonders von ihrem Lehrgesellen erzählen. O, keiner war ja so tüchtig wie gerade er! Wem von uns Handwerkern geht es anders! Es ist ja auch kein Zufall. Es ist eben das Erlebnis der gemeinschaftlichen Arbeit und des Bewußtseins: „Auf unser Stück kam es an!“ Deshalb darf der Lehrgeselle nicht außerhalb seiner Lehrgruppe stehen und — angetan mit dem weißen Mantel „königlich herrschend“ — allein nur die über die Arbeit gebeugten Köpfe seiner Lehrlinge be-



Der angehende Facharbeiter

lich sind? Gewiß! Aber mit dem Herzen konnte der Lehrling seinerzeit nicht bei dieser Arbeit gewesen sein, weil diese ganz einfach seelenlos war. Man soll doch bedenken: Nimmt ein Junge seine Lehre auf, dann kommt er ja zunächst nicht, um zu feilen, zu bohren oder erst einmal die fundamentalen Fertigkeiten beigebracht zu bekommen.



Meister Vogl macht mit

obachten. Nein! Er soll im Mittelpunkt seiner Lehrgruppe stehen und deren gemeinschaftliche Arbeit mit Rat und Tat unterstützen. Nur so wird dem Jungen die Lehre zu einem Erlebnis, das er nicht vergessen wird! Noch in den Jahren 1947/48 hatten wir Schwierigkeiten, etwas zu finden, was die Lehrwerkstatt im Rahmen der Produktion anfertigen konnte. Nachdem unsere Not dem Betriebsdirektor einmal geklagt worden war, strömte die Arbeit von allen Seiten nur so heran, so daß wir jetzt schon ziemlich bremsen müssen, vor allem bei den Arbeiten mit großen Stückzahlen. Denn das ist klar: es muß genug Zeit bleiben, von den Lehrlingen laufend reine Lehrstücke übungshalber fertigen zu lassen. In diesem Zusammenhang wird besonders auf die turnusmäßig wiederkehrenden Zwischenprüfungen hingewie-

sen. Da dafür stets eine genau nach Zeit und Güte meßbare Arbeit notwendig ist, können wir nicht in jedem Fall ein verwertbares Stück auswählen. Über diese Zwischenprüfungen bliebe noch zu einem späteren Zeitpunkt ausführlicher zu berichten.

Von der Lehrwerkstatt wurden sowohl für den Betrieb wie auch für die Schiffe bisher vielerlei Dinge hergestellt. Da wir durch Betr.-Ing. Müller mit der Werkzeugmacherei verbunden sind, fällt von diesem Gewerk naturgemäß ein Großteil unserer „produktiven“ Arbeit ab. In welchem Umfange solche Arbeiten von der Lehrwerkstatt erledigt worden sind und werden, vermitteln nachstehend aufgeführte Arbeitsobjekte:

Für die Werkzeugmacherei: Bohrstangen, Bohrverlängerungen, Hebelzangen, Plattenzangen, Armaturen und Verbindungen für Preßluftwerkzeuge, Verbindungen für Sauerstoff- und Gasschläuche, Meßuhrständer, Höhenreißer, Maschinenschraubstöcke, Nieten- und Transportkästen u. v. m. Für die Elektriker: Lampen- und Steckerkästen für Bordbeleuchtung sowie Kontakte verschiedenster Art. Für die Schiffe u. a. Fallreepswinden, Telefonzellen, Schraubensicherungen, Ölstandanzeiger. In den Jahren der Materialknappheit haben wir an die 1000 Ventile instand gesetzt. Weiter haben wir einen treuen Kunden in der Abteilung SE bei der Erstellung von Geräten für Geschwindigkeits- und Schwingungsmessungen.

Diese Tatsache allein spricht schon dafür, daß man von der Lehrwerkstatt keineswegs als von einem „völlig unproduktiven“ Betrieb sprechen kann. Ja, diese Feststellung beweist eindeutig, daß der von unserer Lehrwerkstatt im Hinblick auf Ausbildung und Fertigung eingeschlagene Weg sowohl für unsere Lehrlinge wie auch für unseren Betrieb selbst der richtige ist. Die Lehrwerkstatt leistet etwas!

Meister Vogl

Der jugendliche Arbeitnehmer und seine Vertretung im Betrieb

Die vornehmste Aufgabe, die sich alle Völker und Staaten gesetzt haben, ist die Für- und Vorsorge für die Jugend; denn nur das Heranwachsen junger, gesunder Generationen sichert den Fortbestand der Völker und damit letzten Endes alles menschlichen Daseins überhaupt.

Es kann daher nicht wundernehmen, daß fast alle Völker besondere Bestimmungen über die Berufsausbildung, ärztliche Betreuung und Arbeitszeit der Jugendlichen erlassen haben. Es gibt Bestimmungen, die Jugendliche davor bewahren, frühzeitig mit dem Alkohol Bekanntschaft zu machen und in Veranstaltungen zu geraten, die für sie durchaus ungeeignet sind. Diese Bestimmungen werden von den Jugendlichen nicht immer als für ihren Schutz erlassen anerkannt. Das ist bedauerlich, aber wohl nicht zu ändern, da es verständlich ist, daß der Jugendliche möglichst früh „erwachsen“ sein will.

Den Jugendlichen dient auch die bei uns bestehende Berufsschulpflicht. Und für Jugendliche, die einmal vom rechten Wege abgewichen sind, gibt es ein besonderes Strafgesetz, das verhindern soll, daß sie wegen einer Jugendtorheit zeitlebens mit einem Makel behaftet sind.

Bei all dieser staatlichen Fürsorge für unsere Jugend wäre es erstaunlich, wenn nicht auch die Stellung des arbeitenden Jugendlichen in dem Betriebsverfassungsgesetz, nach dem die innerbetrieblichen Beziehungen der Belegschaften und der Unternehmer geregelt werden, ihre Berücksichtigung erfahren hätte. Die jugendlichen

Arbeitnehmer, zu denen in diesem Zusammenhang auch die Lehrlinge gehören, haben die Möglichkeit, sich eine Vertretung zu wählen.

Paragraph 20 des oben angeführten Gesetzes sagt hierzu, daß die Arbeitnehmer unter 18 Jahren in Betrieben, in denen mindestens 5 Jugendliche beschäftigt sind, einen Jugendvertreter wählen. Ihre Zahl beträgt in Betrieben mit mehr als 100 jugendlichen Arbeitnehmern fünf. Das Gesetz bestimmt weiter, daß als Jugendvertreter Arbeitnehmer des Betriebes vom vollendeten 16. bis zum vollendeten 24. Lebensjahr gewählt werden können. Der Gesetzgeber ist also vernünftigerweise davon ausgegangen, daß Jugendliche auch durch Jugendliche vertreten sein sollen. Darüber hinaus gibt es Bestimmungen, die den Wahlvorgang regeln. Darüber braucht im Rahmen dieser kurzen Abhandlung aber nicht viel gesagt zu werden.

Zur Vorbereitung der Wahl hat der Betriebsrat einen Wahlvorstand zu bestellen. Die Wahl hat geheim, allgemein und gleich zu erfolgen und kann als Mehrheitswahl oder als Verhältniswahl durchgeführt werden. Wählbar sind alle diejenigen Arbeitnehmer zwischen dem 16. und 24. Lebensjahr, die, abgesehen vom Alter, für den Bundestag wahlberechtigt wären. Da die Wählbarkeit nur bis zu einem Alter von 24 Jahren gegeben ist, muß derjenige Jugendvertreter, der das 24. Lebensjahr vollendet hat, ohne weiteres aus seinem Amt ausscheiden. Das Amt des Jugendvertreters ist ein Ehrenamt. Für notwendige Arbeitsversäumnis steht dem

Jugendvertreter ein Anspruch auf Lohn zu. Die erforderlichen Aufwendungen müssen der Jugendvertretung von dem Unternehmer ersetzt werden. Der Jugendvertreter ist zur Verschwiegenheit genau so verpflichtet wie jedes Betriebsratsmitglied. Der Jugendvertreter genießt nicht den besonderen Schutz des Paragraphen 13 des Kündigungsschutzgesetzes, er ist aber trotzdem geschützt, weil eine Kündigung aus Gründen, die im Amt des Jugendvertreters liegt, nichtig ist. Die Amtsdauer der Jugendvertreter beträgt zwei Jahre, was aber nicht bedeutet, daß die Amtszeit parallel mit der des Betriebsrats zu laufen hat. Die Jugendvertreter dürfen in ihrer Tätigkeit nicht gestört werden, und sie genießen daher den gleichen Schutz des Paragraphen 53 Betriebsverfassungsgesetz wie der Betriebsrat.

Damit wäre der äußere Rahmen der Jugendvertretung abgesteckt. Ganz offensichtlich bestehen aber erhebliche Verwirrungen über die Aufgaben der Jugendvertretung, da immerhin teilweise die Auffassung vertreten wird, die Jugendvertretung sei so eine Art Teil oder Anhängsel des Betriebsrats und bedürfe der Betreuung durch ihn. Das ist falsch. Die Tatsache, daß ein Jugendvertreter das 24. Lebensjahr nicht vollendet haben darf, verbietet, daß eins unserer Betriebsratsmitglieder Jugendvertreter sein kann, weil sie sämtlich älter sind. Aufgabe der Jugendvertreter ist die Vertretung der Interessen der jugendlichen Arbeitnehmer sowohl gegenüber den Arbeitgeber als auch gegenüber anderen Arbeitnehmern. Also auch gegenüber dem Betriebsrat.

Die Jugendvertreter können fordern, zu Sitzungen des Betriebsrats mit beratender Stimme hinzugezogen zu werden, wenn dort Fragen erörtert werden, die die Interessen der Jugendlichen berühren. Insoweit ist der Paragraph 35 des Betriebsverfassungsgesetzes entsprechend anzuwenden.

Es ist also festzustellen und festzuhalten, daß die Jugendvertreter selbständig handeln. Sie sind in ihrer Tätigkeit nur ihren Wählern und ihrem Gewissen ver-

antwortlich. Es soll auf diese Weise verhindert werden, daß die jugendlichen Arbeitnehmer für irgendwelche ihnen fremde Interessen etwa mißbraucht werden. Es soll auch nicht sein, daß sie in irgendeiner Weise beeinflusst werden. Vergessen wir nicht, daß der Jugendliche der Erziehungsgewalt von Eltern oder Vormündern unterliegt, die letztlich das Bestimmungsrecht haben.

Jeder Unternehmer, der jugendliche Arbeitnehmer beschäftigt, trägt damit eine hohe Verantwortung; denn er hat dafür zu sorgen, daß diejenigen, die ihm zur Berufsausbildung anvertraut sind, auch wirklich etwas lernen, und im übrigen sorgfältig und gewissenhaft beschäftigt werden, so daß sie keinen Schaden nehmen. Diese Verantwortung kann niemand dem Unternehmer abnehmen, auch nicht der Betriebsrat. Die Jugendlichen selbst wissen am besten, was ihnen fehlt und was sie etwa noch benötigen. Pflicht der Jugendvertreter ist es, die entsprechenden Wünsche direkt beim Unternehmer anzubringen, damit die etwa notwendige Erfüllung der Wünsche erfolgen kann. Selbstverständliche Pflicht der Älteren sollte es sein, die Jugendlichen gewähren zu lassen und ihnen nicht in ihre Tätigkeit hineinzureden. Im übrigen dürfte es eine Ehrenpflicht sein, daß der Ältere dem Jüngeren von seinen Erfahrungen abgibt.

Irgendwelche Meinungsverschiedenheiten über die Stellung der Jugendlichen und ihre Vertretung können nur dann auftreten, wenn irgend jemand versucht, sich in die Angelegenheiten der jungen Belegschafter einzumischen. Es kann keine Rede davon sein, daß versucht wird, einen Keil zwischen Betriebsrat und Jugend zu treiben und was sonst noch geredet werden mag. Die Jugend wird immer ihre eigenen Wege gehen, darüber kann sich niemand wundern.

Sicher ist es für alle interessant, zu erfahren, wer unsere Jugend vertritt. Aus diesem Grunde sollen hier die Namen folgen: 1. Günther Voje, 2. Christian Bergmann, 3. Wilhelm Dietz, 4. Gerhard Suhr, 5. Dieter Johnsen.

Allers

Das Elektro-Schweißen bei uns

Um die Entwicklung der Anwendung der Lichtbogen-schweißung auf unserer Werft übersehen zu können, ist es notwendig, einen kurzen Rückblick in die letzten beiden Jahrzehnte zu machen:

Bis zum Jahre 1929/30 bestand der Schweißmaschinenpark ausschließlich aus Einzelplatz-Umformern. Die DW hatte schon damals die Wichtigkeit eines gesonderten

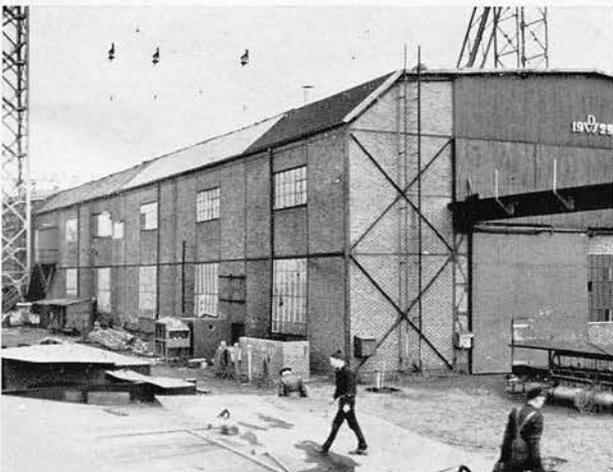


Bild 1: „Alte Schweißerei“

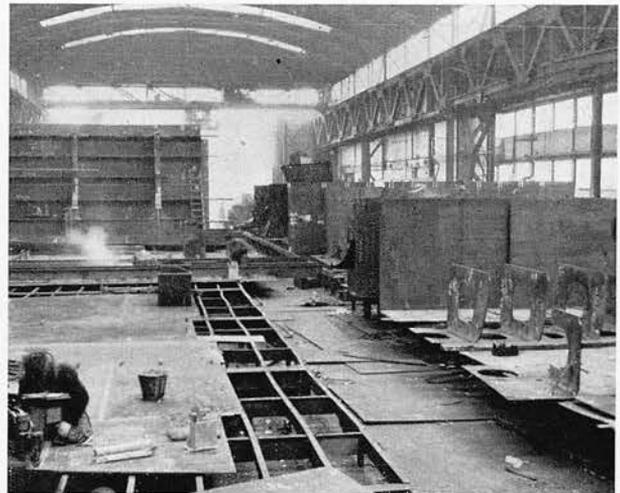


Bild 2: Blick in die 1939 erbaute Großschweißerei

Schweißplatzes erkannt und baute die uns allen bekannte „Alte Schweißerei“ (s. Bild 1). Sogar einen Mehrstellen-Schweißumformer besaßen wir damals schon, jedoch unterschied er sich bezüglich seiner Bauart-Umschaltung merklich von der heutigen Bauweise: Es waren 8 einzelne Schweißgeneratoren, die mit einem ge-



Bild 3: Umformzentrale der Großschweißerei

meinsamen Motor gekuppelt waren. Da außer den erwähnten Maschinen auch noch eine gemeinsame Erregermaschine eingebaut war, hatte das Gehäuse, in welchem die Maschine untergebracht war, die beachtliche Länge von beinahe 9 m, das Gewicht betrug 7 t. Die älteren Mitarbeiter werden sich erinnern, welche Mühe es machte, diese „Kiste“ zu den Schweißplätzen zu transportieren.

Dem Zuge der Zeit folgend, versuchte man auch damals schon mehrere Aggregate zu einer Einheit zusammenzufassen. Dem Rechnung tragend wurden im Jahre 1931 bei uns die ersten Versuche mit sogenannten Mehrstellen-Schweißumformern durchgeführt. Da derartige Maschinen schwer zu beschaffen waren, wurden bei uns 110-V-

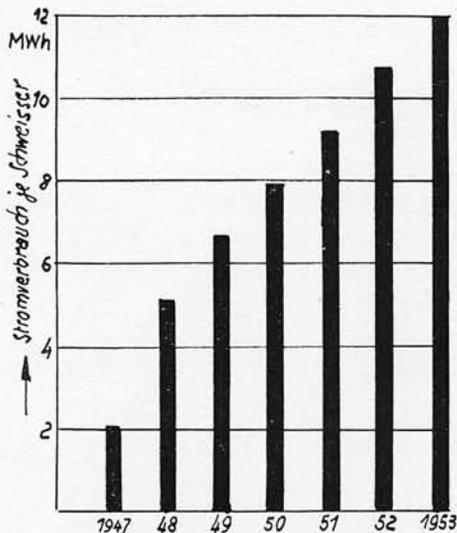


Bild 4: Stromverbrauch je Schweißer und Jahr

Gleichstrom-Motoren als Schweißstromerzeuger umgebaut. Damit war der Anfang einer Entwicklung gegeben, die sich in den folgenden Jahren immer weiter ausbreitete. So entstanden bis zum Jahre 1938 eine Vielzahl solcher Mehrstellen-Schweißanlagen, deren Leistungen jedoch niemals über 8 Schweißer je Einheit hinausging. Erst bei dem Bau unserer Großschweißerei im Jahre 1939 gingen wir dazu über, eine Zentrale zu schaffen, in welcher 4 Schweißumformer mit je 3000 A bei 65 V aufgestellt wurden, die ihren Strom über ein stark ausge-

bautes Sammelschienenennetz direkt an die verschiedenen Schweißplätze innerhalb der Halle lieferte. Damit war eine Schweißerei mit eigener Zentrale geschaffen, die in dieser Größe bis dato einmalig war, und vielen anderen Firmen als Vorbild diente (s. Bild 2 und 3).

Die bessere Beherrschung der durch die beim Elektro-Schweißen entstehenden Materialverwerfungen führten zur Anwendung von Elektroden mit stärkerem Querschnitt. Gleichzeitig damit steigerte sich auch unser Stromverbrauch. Das Schaubild 4 läßt deutlich erkennen,

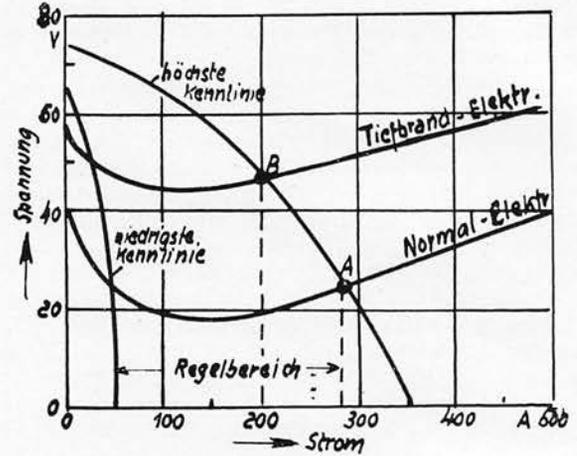


Bild 5: Stromspannungskennlinien eines Schweißstromerzeugers. A und B sind die Arbeitspunkte für eine Normal- bzw. eine Tiefbrand-Elektrode

wie die immer stärkeren Elektroden-Querschnitte unseren Stromverbrauch beeinflussen. Im Verbrauchsjahr 1953/54 z. B. war die Schweißerei mit $\frac{1}{3}$ am Gesamt-Stromverbrauch der Werft beteiligt.

Es ist klar, daß die Firmen welche Schweiß-Maschinen herstellen, versuchen, den Umformer- bzw. Umspanner-Wirkungsgrad stets zu verbessern. So entstanden im Laufe der letzten Jahre verschiedene Arten der Schweißstromerzeuger, die im nachstehenden getrennt nach Einstellen- und Mehrstellen-Anlagen beschrieben werden:

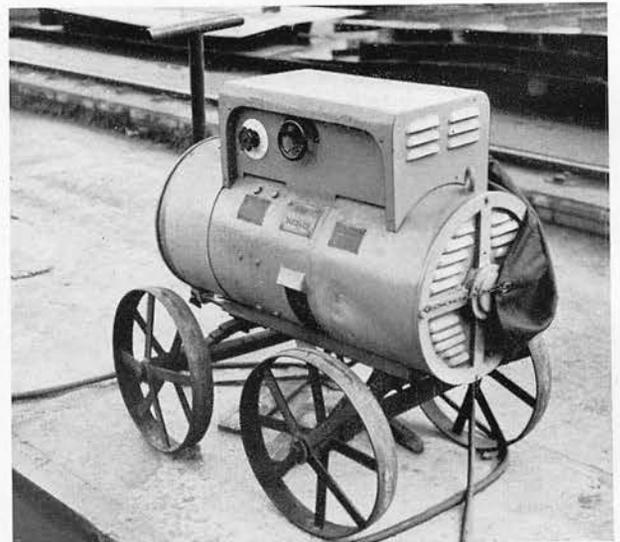


Bild 6: Schweißumformer 350 A

Die Einstellen-Schweißstromerzeuger

Gemeinsam haben die Stromerzeuger dieser Gruppe eine stark fallende Kennlinie $U = f$ von J (s. Bild 5).

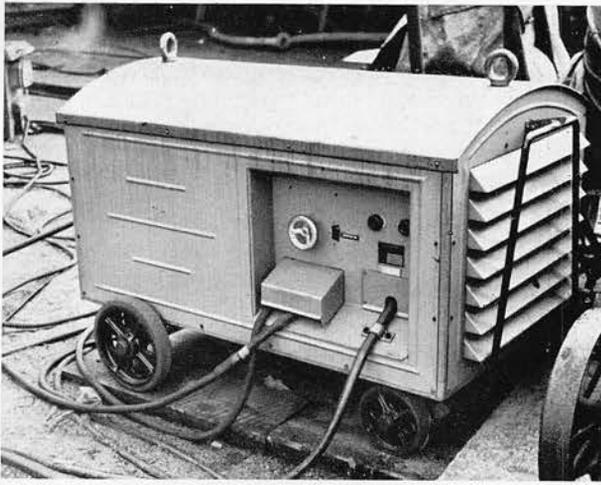


Bild 7: Schweißgleichrichter 500 A

Schweißumformer

Wie schon oben beschrieben, beherrschten unter den Einstellen-Stromerzeugern bis vor wenigen Jahren die uns allen bekannten Schweißumformer das Feld (s. Bild 6). Sie haben jedoch verschiedene schwerwiegende Nachteile. Einer davon ist vor allen Dingen der störanfällige, Bürsten abnutzende und damit dauernd wartungsbedürftige Kollektor und die ebenfalls wartungsbedürftigen Lager. Besonders schwer ist die Gefahr der Unterbrechung einer Phasenleitung des Antriebsmotors. Dieser Fehler, der bei dem rauen Werftbetrieb sehr leicht geschehen kann, führt in den meisten Fällen zum Verbrennen der Statorwicklung des Motors.

Der Wirkungsgrad der sich bei einem Schweißumformer aus dem Produkt der Einzelwirkungsgrade von Motor und Generator zusammensetzt, ist mit 45–55 % verhältnismäßig niedrig. Ein weiterer Nachteil besteht darin, daß der Motor selten voll belastet ist und deshalb mit einem sehr niedrigen Leistungsfaktor arbeitet. In größeren Schweißereien rechnet man erfahrungsgemäß mit einem $\cos \varphi = 0,5$.

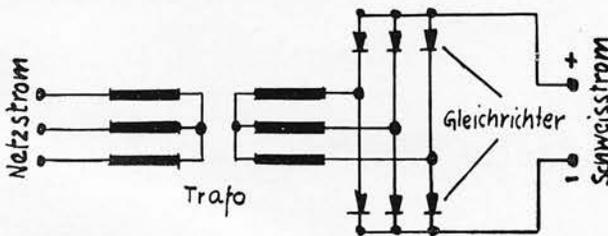


Bild 8: Prinzipschaltbild eines Schweißgleichrichters

Schweißgleichrichter

Schon vor dem letzten Kriege wurde der Versuch unternommen, Schweißgleichrichter einzuführen. Die Ergebnisse waren jedoch größtenteils wenig befriedigend, weil die damals verwendeten Trockengleichrichterplatten witterungsanfällig und den harten Anforderungen des Werftbetriebes nicht gewachsen waren. Heute sind die Gleichrichter dank Kühlung und Isolierung der Platten von der Luftfeuchtigkeit betriebsichere Geräte (siehe Bild 7). Der Wirkungsgrad liegt mit 63 % und auch der Leistungsfaktor mit 0,7 weit über dem des Umformers. Der Gleichrichter besteht im wesentlichen aus einem dreiphasigen Umspanner, dem ein Trockengleichrichtersatz in Brückenschaltung nachgeschaltet ist (siehe Bild 8). Die beträchtlichen Unterschiede in der Wirk-

lastaufnahme zwischen Umformer und Gleichrichter zeigt Kurvenbild 9.

Wie ersichtlich, braucht bei einer Einschaltdauer von 28% der Umformer 78% mehr Strom als der Gleichrichter. Selbst bei der hohen ED von 40 % ist der Unterschied zwischen Gleichrichter und Umformer noch 58 %. Welchen Einfluß dieser Unterschied hat, soll die folgende Rechnung zeigen:

Bei kompensierten Gleichrichtern und 10 Pf für die kWh errechnet sich die Ersparnis pro Schweißstelle zu 36.4 Pf je Arbeitsstunde. Diese kleine ersparte Summe erscheint auf den ersten Blick nicht allzu hoch. Bedenkt

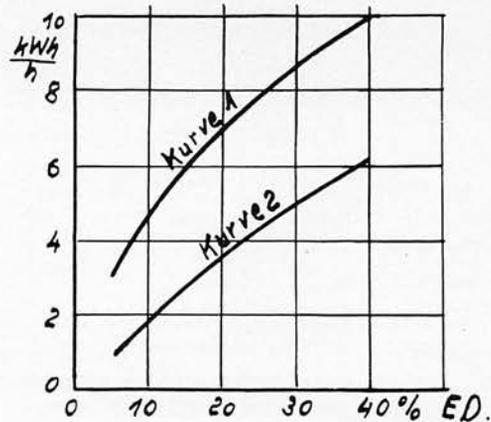


Bild 9: Stromverbrauch eines Schweißumformers (Kurve 1) und eines Schweißgleichrichters (Kurve 2) in Abhängigkeit zur relativen Einschaltdauer ED.

man jedoch, daß heute schon auf jeder mittleren Werft 100 Schweißeinheiten mit 3-Schichten-Betrieb laufen, so kommt als Jahresersparnis beim Einsatz von Gleichrichtern anstelle von Umformern der immerhin beachtliche Betrag von DM 262 000 heraus.

Zusammen mit den oben angeführten Energie-Einsparungen werden das wesentlich geringere Gewicht, die infolge Fehlens der rotierenden Teile größere Betriebssicherheit und Lebensdauer, und nicht zuletzt der wesentlich einfachere Aufbau und damit niedrige Preis dahin wirken, daß der Gleichrichter sich immer mehr durchsetzt und den Schweißumformer allmählich ablöst.

Schweißumspanner

Es ist sehr schnell einzusehen, daß die Wirtschaftlichkeit des Schweißumspanners noch höher als die des Gleichrichters sein muß, wenn man die im Bild 10

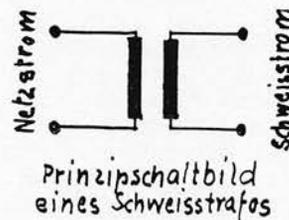


Bild 10: Prinzipschaltbild eines Schweißtrafos

dargestellte Schaltung eines Schweißtrafos mit dem Schaltbild 8 eines Schweißgleichrichters vergleicht. Durch das Fehlen der Gleichrichterplatten fallen die in diesen Platten auftretenden Verluste fort, und damit liegt der Wirkungsgrad des Umspanners über dem des Gleichrichters.

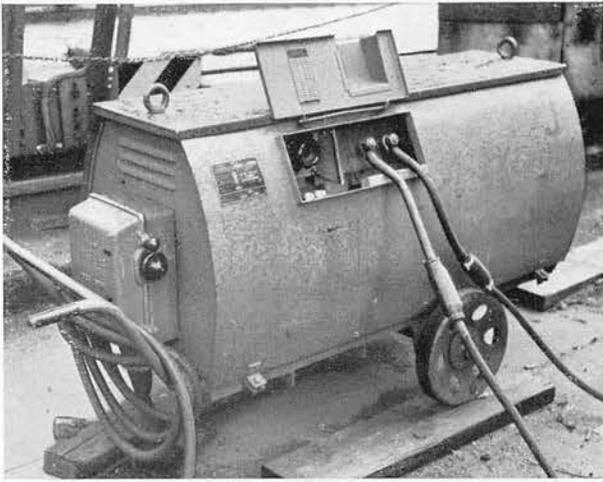


Bild 11: Schweißfrequenzwandler 700 A

Gegen die Verwendung von Schweißumspannern in unserem Betrieb sprechen jedoch gegenwärtig drei Nachteile, die die Umspanner aufweisen:

1. Die höhere Leerlaufspannung.
2. Der schlechtere Leistungsfaktor.
3. Die unsymmetrische Netzbelastung.

Zu Pkt. 1. Bekanntlich erfordert ein Schweißumspanner zum guten Zünden und Schweißen eine effektive Leerlaufspannung von mehr als 60 V. Durch diese Spannung sind unter den Voraussetzungen, wie sie auf den Heling-Montageplätzen bestehen, schon mehrere tödliche Unfälle vorgekommen. Es bestehen deshalb bezüglich der Verwendung des Schweißumspanners einengende Vorschriften seitens der Aufsichtsbehörden. Diese erhöhte Unfallgefahr hat die Betriebsleitung im Gegensatz zu anderen Betrieben bewogen, von einem Einsatz dieser Umspanner in unserem Betrieb abzusehen.

Zu Pkt. 2. Dieser Punkt könnte durch Einsatz einer größeren und damit zwangsläufig teureren Kompensationseinheit behoben werden.

Zu Pkt. 3. Für jedes größere Drehstromnetz ist eine gleichmäßige sog. symmetrische Belastung erstrebens-

wert. Die Eigenart und das Tempo unseres Werftbetriebes verlangen ein oftmals schnelles Umdisponieren ganzer Schweißgruppen. Selbst wenn eine Vielzahl von Transformatoren an einem bestimmten Tag symmetrisch verteilt wären, so ist das Versetzen die Ursache, daß die Symmetrie schon nach kurzer Zeit in der Lastenverteilung nicht mehr gesichert ist.

Schweißfrequenzwandler

Die Nachteile, denen die Schweißumspanner unterworfen sind, umgehend, und gleichzeitig die Vorteile der Wechselstromschweißung ausnutzend, brachte die AEG 1951 die ersten Schweißfrequenzwandler heraus (siehe Bild 11 Schaltbild 12). Der Schweißfrequenzwandler formt bei symmetrischer Netzbelastung den Drehstrom,

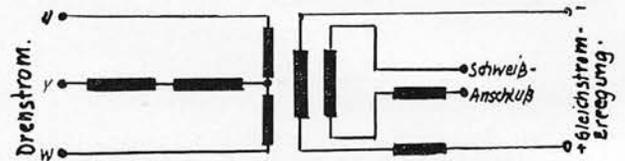


Bild 12: Symmetrieschaltung eines Schweißfrequenzwandlers (AEG)

der in unserem Netz bekanntlich 50 Hertz hat, in einen 100-Hz-Wechselstrom um und gestattet mit einer Schutzschaltung die effektive Leerlaufspannung auf 35 V (also einen ungefährlichen Wert) herabzusetzen. Durch die Frequenz von 100 Hz auf der Sekundärseite sind die Schweißigenschaften des Frequenzwandlers infolge des Fortfalls der Blaswirkung für den Schiffbau mit seinen vielen Winkel- und Eckschweißungen besonders geeignet. Der Wirkungsgrad von 80% liegt ebenso hoch wie der des Umspanners.

Doch hat der Einsatz dieser Geräte seine Grenze. Durch die Anwendung von Schweißstrom mit 100 Hz tritt ein erhöhter induktiver Spannungsabfall in den Schweißkabeln auf. Dieser begrenzt den wirtschaftlichen Einsatz der Schweißfrequenzwandler schon bei einer Kabellänge von 100 m.

(Wird fortgesetzt!)

Ing. G. Jung, FHE.

Männerchor Deutsche Werft

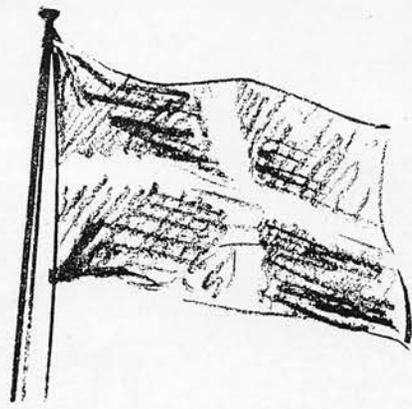
Wie schon in der August-Ausgabe der Werkzeugzeitung kurz erwähnt, wurde bei uns ein Werkchor ins Leben gerufen. Den Anstoß dazu gab eigentlich meine Frau, welche, während wir Sonntagnachmittags die Wunschsending des NWDR abhörten, so ganz beiläufig sagte: „Schade, daß gar keine Shanties mehr gesendet werden.“ „Ja“, sagte ich, „seit die Marineschule nicht mehr ist und auch den Knurrhähnen vom Kieler Lotsenchor das Singen vergangen ist, singt diese schönen Lieder wohl kein Mensch mehr.“ „Dann singe du sie doch, aber du singst immer nur Arien und Balladen.“ „Shanties müssen von einem Chor gesungen werden, für Einzelstimmen klingt so etwas nicht.“ Damit war dieses Thema beendet. Nachts aber erschien mir der Klabaubermann, setzte sich auf meinen Kehlkopf und riß an den Stimmbändern, dabei schrie er mich an: „Was, du willst keine Shanties singen? Wer soll sie denn singen, wenn nicht mal ihr Werftgrandies das wollt?“ „Lieber Klabaubermann, ich möchte ja schon, aber Shan-

ties klingen nur im Chorus, und ich bin doch nun einmal kein Chor.“ „Dann mich dir doch einen!“, sagte er eindringlich und verschwand. Am anderen Morgen im Büro aber saß er mir im Nacken und sagte mir mal ins linke und mal ins rechte Ohr: „Vergiß das nicht mit dem Shantie-Chor.“ Um ihn loszuwerden, ging ich zur Direktion und trug dort vor, daß die Deutsche Werft unbedingt einen Chor haben müßte, um dem Klabaubermann Shanties vorzusingen. „Das hätte Ihnen auch schon einige Jahre früher einfallen können, sehen Sie zu, daß diesem Mangel schnellstens abgeholfen wird“, bekam ich ohne Zögern zur Antwort. Und nun ist dieser Chor da. Genau genommen ist er eigentlich erst ein Chörchen, aber er ist ja auch noch im Wachsen und bald wird er ein richtiger, ausgewachsener Chor sein. Habt ihr nicht auch Lust mitzusingen? Es wird nicht nur bei Shanties bleiben. Singabend: Montags von 16.30 bis 18.30 Uhr. Näheres durch Herrn Ney, Tel. 311, und Herrn Wand-schneider, Tel. 314.

Hermann Ney

Streifzug durch Dänemark

(2. Teil)



Man kann wohl mit Recht sagen, es ist eine Strapaze für den Magen, bei alteingesessenen Familien in Süderjütland an Kaffeegesellschaften teilnehmen zu müssen. Auf letzteren gibt es mindestens elf verschiedene Sorten selbstgebackenen Kuchen. Das gehört nun mal zum guten Ton, es dürfen gern mehr sein, aber bloß nicht weniger. Man muß wohl oder übel von allen Sorten probieren und von der leckersten Torte notgedrungen zweimal nehmen, wenn man die Gastgeber nicht kränken will. Und die großen Schalen mit Schlagsaure darf man natürlich auch nicht unberührt lassen. Der Kaffee fließt dabei sehr reichlich und ist meistens recht stark. Eine kleine Unsitte ist es, daß im Privathaushalt das Brot für Frühstück und Abendbrot so übertrieben dünn geschnitten wird. Wenn man etwas darüber sagt, dann heißt es von seiten der Gastgeber: Ach, es ist doch so schön, dünne Scheiben zu haben, wenn man dann die Butter doppelt so dick nimmt wie das Brot und den Aufschnitt doppelt so dick wie die Butter, dann braucht das Brot doch nicht so dick geschnitten zu sein.

Vor dem Schlafengehen gibt es noch die sogenannte „kleine“ Tasse Kaffee. Es sind natürlich dieselben Tassen, die man nachmittags benutzt, aber anstatt ein halbes Dutzend oder gar noch mehr wie bei der Nachmittags-Kaffeetafel, trinkt man vor dem Schlafengehen „nur“ 2 bis 3 Tassen Kaffee und „begnügt“ sich mit 5 bis 6 Sorten Kleingebäck. Merkwürdigerweise heißt dasselbe Gebäck, welches wir „Kopenhagener“ nennen, in Kopenhagen „Wiener Bröd“.

Die Dänen sind sehr dankfreudige Menschen, sie danken für das Frühstück „tak for frokost“, für das Mittagessen „tak for mad“, für den Kaffee „tak for kaffee“, für das Abendbrot „tak for aftensmad“. Sie danken auch für den zusammen verlebten Tag „tak for i dag“, und trifft man sich zufällig am nächsten Tag, dann heißt es „tak for i gaar“, danke für gestern. Begegnet man sich erst nach längerer Zeit, dann heißt es „tak for sidst“, danke für das letztmal. Zum Jahreswechsel heißt es: „Godt nyttaar og tak for det gamle“, frohes neues Jahr und danke für das Vergangene. Der Küchen-Chef des königl. Schlosses in Kopenhagen hat es sehr bequem, wenn es sich darum handelt, Fischgerichte auf die königl. Tafel zu bringen; denn der

Fischmarkt wird dem Schloß direkt gegenüber werktäglich von 6 bis 15 Uhr abgehalten.

Beim dänischen „Kommiß“ hat es der „Spieß“ in einer Beziehung auch recht bequem, er braucht sich nämlich nicht die Namen seiner „Leute“ zu merken, denn der dänische Soldat wird nur mit der Nummer seiner Stammrolle gerufen und angeredet. Dies ist wohl eine rein praktische Maßnahme wegen der so häufig vorkommenden Namen wie Hansen, Jensen, Clausen usw. Eine Sprache entscheidet nur bedingt über eine Landesgrenze, wie aus folgendem Beispiel hervorgeht:

In dem Dorf Fröslev (jetzt dänisch), nahe der seit 1920 gültigen deutsch-dänischen Grenze, wohnte ein Großbauer, der sehr stolz darauf war, den Krieg 1914/18 als schneidiger Wandsbeker Husar mitgemacht zu haben, und der nach der Abtretung Nordschleswigs an Dänemark seine beiden Kinder nicht in Dänemark zur Schule gehen lassen wollte. Der Junge war neun, das Mädchen zehn Jahre alt. Jedes Kind bekam vom Vater ein Reitpferd, und damit ritten die beiden den etwa 6 km langen Weg von Fröslev nach Flensburg, um dort die Schule zu besuchen, jeden Tag, Sommer und Winter, aber zu Hause bei den Eltern wurde nur dänisch gesprochen.

Wenn man in vielen verkehrsreichen Städten (in Hamburg kann man erfreulicherweise in der letzten Zeit eine gewisse „fairness“ im Straßenverkehr beobachten) als Fußgänger den Eindruck hat, als ob die „Motorisierten“ die Fußgänger nur als lästiges Übel betrachten, das möglichst bald ganz von der Bildfläche zu verschwinden hat, dann wundert man sich in dem wirklich verkehrsreichen Kopenhagen, wie hier der Fußgänger von den „Motorisierten“ immer noch als „vollwertiges Mitglied der menschlichen Gesellschaft“ gewertet und mit entsprechender Rücksichtnahme behandelt wird. Anders ist es hier mit den Radfahrern. Diese treten besonders in Kopenhagen in rauen Mengen auf und fühlen sich durchaus als Beherrscher der Straße; da muß man als Fußgänger schon sehr aufpassen, daß man nicht in Bedrängnis kommt.

In Kopenhagen gibt es einige sonderbare Straßennamen. Hierfür ein Beispiel: Der Weg, jetzt die Straße, die von Nørrebro nach Österbro führt, hat ihren Namen auf Grund folgender Begebenheit erhal-

Schloß Christiansborg in Kopenhagen



Fischmarkt gegenüber Schloß Christiansborg in Kopenhagen





Carlsberg-Umzug 1904



Ny Carlsberg Glyptothek in Kopenhagen

ten: König Christian der Vierte kam einst auf dem recht engen Wege angefahren und begegnete einem langsam fahrenden Bauern, der dem König nicht ausweichen wollte. Da befahl König Christian seinem Kutscher, dem Bauern Platz zu machen, und während dieser vorüberfuhr, sagte der noble König zu ihm: „Fahre nun gemächlich weiter“ (auf dänisch „far nu i mag“), und daher wurde dieser Weg „Farimagvejen“ genannt. Dies geschah vor fast 350 Jahren, und die Straße hat immer noch denselben Namen.

Ein bemerkenswertes Unternehmen sind die im Familienbesitz befindlichen Kopenhagener Carlsberg-Brauereien, deren Überschüsse Jahr für Jahr für kulturelle Zwecke verwendet werden. Die großartigste Stiftung aus dem „Carlsberg-Fond“ ist die „Ny Carlsberg Glyptothek“, ein Museum mit den wertvollsten Skulpturen und Gemälden dänischer und ausländischer Künstler, die Dänemark aufzuweisen hat. Ny Carlsberg Glyptothek birgt so viele Kostbarkeiten, daß man den Besuch dieses hervorragenden Museums nicht versäumen sollte. Die Carlsberg-Brauerei wurde 1847 von dem Brauer J. C. Jacobsen gegründet. Im Jahre 1904 wurde ein namhafter dänischer Künstler damit be-

auftragt, ein neues Flaschen-Etikett zu entwerfen, welches u. a. die Bezeichnung „Leverandør til det kongelig danske Hof“ enthalten sollte. Die Einführung dieses neuen Etiketts ging am 4. Mai 1904 mit einem großen Umzug des gesamten Carlsberg-Wagenparks vonstatten. Auf obenstehendem Bilde sieht man den Umzug beim Passieren des großen Platzes „Kongens Nytorv“. Bald nach dieser Begebenheit hieß es im Volksmund, wenn man Bier trinken wollte: „Sollen wir eine ‚Hoff‘ haben?“ (Der Däne spricht das Wort so aus.) Der Brauereileitung war das zuerst gar nicht recht, da sie befürchtete, das „Carlsberg“-Renommee würde darunter leiden. Doch weit gefehlt, die Kurzbezeichnung „Hoff“ wurde die beste Reklame, die man sich denken kann; denn von 1904 bis 1954 wurden über 6½ Milliarden von diesen Etiketts verbraucht. (Übrigens die größte Auflage, die eine Drucksache in Dänemark jemals gehabt hat.) Am 4. Mai d. J. erlebte Kopenhagen aus Anlaß des 50jährigen Etikett-Jubiläums einen festlichen Umzug mit den heutigen modernen Transportmitteln der Carlsberg-Brauereien. Die groß aufgemachten Etiketts trugen die Überschrift: „Ein guter Bekannter ist 50 Jahre alt geworden.“ Ing. Meusel.

Wenn einer eine Reise tut ...

New York und die Weltausstellung 1939

(Fortsetzung)

Die Umgebung von New York ist sehr abwechslungsreich, nach allen Himmelsrichtungen kann man Ausflüge unternehmen, schon die Vororte liegen im walddichten, hügeligen Gelände, und 2 bis 3 Stunden Autofahrt bringen einen schon in eine gebirgige Landschaft ähnlich wie unser Harz. Besonders zahlreich sind die Seen und die Buchten des Atlantik. Für den Wassersportler und Angler ist diese Gegend auch heute noch ein Dorado. Der Hudson-River wird wegen seiner herrlichen landschaftlichen Lage auch der amerikanische Rhein genannt. Es fehlen nur die alten Städte und die Burgen und vor allem der Wein!

Was nicht fehlt, sind riesige Reklameschilder an den Autostraßen. Wir empfinden diese aufdringliche Reklame als scheußlich. Eine besondere Freude der Amerikaner ist die Fluß- und Hochseeangelei. Ich selbst habe auch einen Tag mit dieser nützlichen Beschäftigung verbracht. Mein Schwager und ich fuhren mit dem Auto an die atlantische Küste nach einem bekannten Fischerort, mieteten uns dort zwei Boote, und bekamen jeder eine Grundangel und einen Kasten mit kleinen etwa 10 cm langen Fischen. Diese wurden an einen Angelhaken gesteckt und dienten so als Köder. Wir ruderten

etwa 200 m hinaus, warfen den kleinen Anker aus und das Wettangeln konnte beginnen. Ich mußte diese Angelart erst einmal kennenlernen, denn kein Korken zeigt an, ob ein Fisch angebissen hat, man kann es nur an der Leine spüren. Mein Schwager fing zuerst eine große Hochseescholle von etwa 35 cm im Durchmesser. Ich war begeistert und auch etwas enttäuscht. Aber nach und nach hatte auch ich so ein paar Burschen gefangen. Nach dreistündiger Fangzeit zogen wir dann mit 24 solcher Hochseeschollen beglückt ab. Am Abend fielen wir mit Appetit über diese gebratenen Prachtexemplare her und waren zu unserem Bedauern schon von einem halben Fisch gesättigt. Alle anderen wurden gebraten und in Essig gelegt.

Es gibt Sportangler, die mit Motorbooten weiter hinausfahren und dann mit der Angel Kapitalfische von 1 m Länge und mehr fangen. Mit solch einem Fang läßt der Amerikaner sich dann gern fotografieren.

Da das Klima in den Sommermonaten in New York beinahe als tropisch zu bezeichnen ist, hat die Stadtverwaltung für schöne Badeplätze Sorge getragen. Der auf der ganzen Welt bekannte Badestrand auf der New York vorgelagerten Insel Coney Island ist mit einem Vergnü-

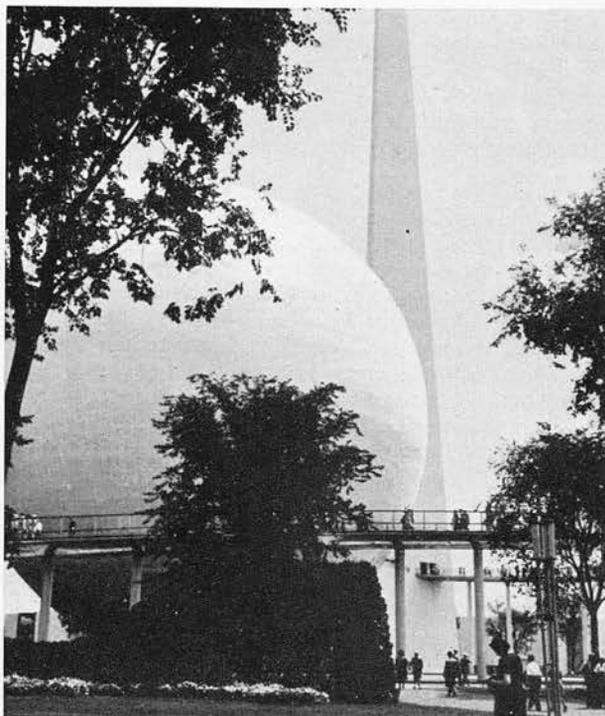
gungspark und einer schönen Strandpromenade verbunden. Hier ist es ganz normal, wenn rund eine halbe Million Badegäste sich am Strande tummeln. An besonders warmen Tagen sollen schon 1 Million Menschen dort gewesen sein. Dann war es allerdings so voll, daß nicht alle einen Liegeplatz mehr zur Verfügung hatten. Das Baden ist dort kostenlos, die Hinfahrt kostet 5 Cent. In der Achtbahn oder in dem großen Lufrad zahlt man gleichfalls nur 5 Cent und für 10 Cent bekommt man das herrlichste Eis mit Früchten und Creme, so lecker wie man es hier kaum kennt. Ich habe oft Eis gegessen, weil es mir so prachtvoll schmeckte. Dieses Eis hatte noch einen weiteren Vorteil, man wurde gleichzeitig davon gesättigt.

Bei der schnell fortschreitenden Entwicklung der Riesenstadt hat man der Straßenherstellung ganz besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Es wurden hierfür große Spezialmaschinen gebaut, und ich muß sagen, trotzdem bereits 10 Jahre verstrichen sind, habe ich ähnliche Maschinen noch nicht in Deutschland gesehen. Mit wenigen Arbeitskräften wurden an einem Tag rund 250 m Straße fertiggestellt. Diese Leistung war möglich, ohne daß die Arbeitskräfte sich persönlich besonders dabei verausgabten. Die Arbeit leistete, wie überall in Amerika, die Maschine.

Die Ausstellung war natürlich der Hauptanziehungspunkt der Besucher aus allen Teilen des Landes und der ganzen Welt. Weltausstellungen finden normalerweise alle 4 Jahre statt. Die nächste soll in Australien stattfinden. Weltausstellungen sollen den Geschäftsleuten Gelegenheit geben, ihren Handel über den ganzen Erdball ausdehnen zu können. Sie werden wahrscheinlich denken, was haben denn wir damit zu tun, welche Vorteile haben denn wir davon und doch haben wir gerade bei uns auf der DW das beste Beispiel, daß der Welthandel jedem einzelnen Vorteile bringt. Wie bekannt, bauen wir rund 50 % unserer Schiffe für das Ausland. Das bedeutet, daß die Belegschaft von 9000 Mann zur Hälfte durch Auslandsaufträge beschäftigt wird. Wären diese Aufträge nicht da, dann hätte nur die Hälfte die Möglichkeit auf der Werft ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Wie bei uns, so sieht es auch bei vielen anderen Firmen aus. Der Export gibt dem deutschen Volk erst die Möglichkeit, überhaupt existenzfähig zu sein. So wie der Kleinkaufmann seine Waren im Schaufenster ausstellt, um die Kunden zum Kauf zu veranlassen, so stellen auf einer Weltausstellung die Nationen in besonders hierfür gebauten Häusern und Messehallen die Erzeugnisse ihres Landes aus in der Hoffnung, das Exportgeschäft zu heben. Es ist also ein friedlicher Wettkampf der Nationen. Diese Ausstellung von New York übertraf alle bisherigen um das Dreifache.

Um den Riesenverkehr zu bewältigen, hatte man drei Sonderbahnhöfe für die Schnell- und Untergrundbahnen gebaut. Zwei davon konnten in jeder Stunde 40 000 Besucher in die Ausstellung schaffen, der dritte Bahnhof bewältigte 20 000 Besucher. Die Züge kamen in zwei Stockwerken übereinander an und spuckten in je zwei Minuten 3200 Menschen aus. Auf dem Ausstellungsgelände war in vierjähriger Bauzeit ein Ausstellungsgebäude nach dem anderen entstanden, und die besten Architekten der Erde, die besten Ingenieure der Welt wetteiferten, hier etwas besonderes zu schaffen. Und ich muß sagen, das ist ihnen wirklich gelungen. Die Eintrittspreise waren gering, 0,75 Dollar pro Person und an besonderen Tagen nur 0,25 Dollar. Die Ausstellung dauerte ein ganzes Jahr, und der Aufbau verschlang die Riesensumme von 260 Millionen Dollar. Diese ungeheure Summe mußte in Amerika von Privatleuten eingebracht werden im Gegensatz zu den europäischen Ausstellungen, wo die Gelder zum allergrößten Teil aus der Staatsschatulle genommen werden. Für die Autofahrer

war ein Platz vorgesehen, auf welchem 35 000 Autos parken konnten, außerdem war ein Parkplatz für 600 Busse vorhanden, 50 000 Bänke waren unter schattenspendenden Bäumen aufgestellt. 1000 Telefonzellen gaben den Besuchern Gelegenheit, zu jeder Zeit zu telefonieren. 2000 Polizisten waren besonders für die Aufgaben, die auf der Ausstellung zu erfüllen waren, ausgebildet. Aus diesen Zahlen kann man sich ungefähr Vorstellungen von der Größe dieser Ausstellung machen. Für diejenigen Besucher, welche nicht gut zu Fuß waren, hatte man besondere Karren gebaut, in welchen man bequem im Sessel sitzend von besonders ausgebildeten Leuten durchs Ausstellungsgelände geschoben wurde. Auch Sonderbusse fuhren im langsamen Tempo herum, um älteren Leuten die Besichtigung möglich zu machen.



Das Wahrzeichen der Ausstellung

Das Wahrzeichen der Ausstellung war eine riesige Kugel von 60 Fuß Durchmesser, gleich 20 m. Zum Vergleich kann man sich die Höhe eines 6- bis 7stöckigen Hauses vornehmen. Außerdem eine spitze dreieckige Pyramidennadel von 200 Fuß Höhe, beide Teile waren aus Stahl und Aluminium konstruiert. Durch einen auf Säulen stehenden Laufgang konnte man spiralförmig hinaufgehen und in das Innere dieser Riesenkugel gelangen. Hier wurde die Welt von morgen gezeigt. Man sah von der Betrachtungsgalerie unter sich eine Stadt der Zukunft liegen. In der Mitte das Geschäftszentrum, die City, mit den Fabriken und Geschäftswolkenkratzern und rund herum waren die Wohnorte für die Menschen erbaut. Es war also für jeden möglich, in kurzer Zeit in den Kern der Stadt zu fahren, gleichzeitig war durch die Anordnung dieser Stadt von morgen die Garantie gegeben für eine gesunde, fröhliche Freizeit mitten im Grünen liegender Wohndörfer. Wir müssen zugeben, daß solch eine Anordnung der Städte auch für uns wünschenswert wäre, denn viele haben eine Wegstrecke von vier bis fünf Stunden zurückzulegen, um ihre heutige Arbeitsstelle zu erreichen.

Die Weltausstellung war gleichzeitig eine Paradeausstellung der Gartenbaukunst, ähnlich wie wir es auch in Planten und Blumen sehen können, nur größer in den

Ausmaßen. An einer Stelle waren einige indianische Götzenbilder aufgestellt, welche aus Baumstämmen geschnitzt waren. Eine Erinnerung an die historische Vergangenheit dieses Landes. Einige Meter weiter sah man die geplanten neuartigen Straßen. Unten die Fahrbahnen für Busse und Autos, oben die Fußgängerstraße mit den Geschäften usw. Wie ich hörte, sollen die damals geplanten Straßen heute in einigen Städten der USA bereits Wirklichkeit geworden sein. Ein besonders prachtvolles Gebäude hatten die Italiener aufgebaut. Hoch oben auf dem Gebäude aus weißem Marmor saß eine römische Frauenfigur in antiker Tracht. Der Turm war 200 Fuß = 66 m hoch. Von oben, aus etwa 60 Meter Höhe, rauschte ein künstlicher, von verschiedenen Farben beleuchteter Wasserfall herunter. Ein wahrhaft wunderschöner Anblick. Unten zwischen den Säulengängen und den Wasserspielen stand das Standbild des Erfinders Markoni. In den Ausstellungshallen waren die Erzeugnisse Italiens zu bewundern. Elegante Autos, Werkzeugmaschinen, moderne Flugzeugmotoren, herrlicher Schmuck und Kleider für die Frauenwelt, und die Kunst Italiens war durch eine Gemäldeausstellung vertreten, ferner war eine Halle der geschichtlichen Entwicklung gewidmet.

Eine moderne Figur, einen Fechter darstellend, aus 8 mm Eisenblech geschweißt und sauber lackiert stand vor einem Ausstellungspavillon der Chrysler-Automobilwerke. Innen waren die neuesten Modelle zu sehen. Besonders interessant war ein drehbares Modell, bei dem alle beweglichen Teile wie Motorkolben, Pleuelstangen und die Getriebe in Betrieb betrachtet werden konnten. Jede Gruppe war mit Kennnummern versehen. Daneben stand eine Schalttafel. Man konnte auf die Nummer schalten, welche man näher erklärt haben wollte und schon ertönte aus dem Lautsprecher die genaue Beschreibung des Motors, der Hinterbrücke usw. Besonders die Ford-Company hatte ein interessantes Gebäude erbaut. Während im Innern der Halle die Fabrikation zu sehen war und die Autos am Fließband montiert wurden, kam alle 4 Minuten ein fertiger Wagen auf den Prüfstand, fuhr zum Abnahmeturm hinauf, um dann auf einer Galerie um das Gebäude herum auf einer in mehreren eleganten Spiralen gebauten Fahrbahn zum Verkaufsstand zu fahren. Der Käufer konnte also auf seinen Wagen warten.

Die UdSSR hatte einen riesigen Marmorpalast aufgebaut. In der Mitte des halbkreisförmigen Gebäudes war ein Turm erbaut, auf dem sich eine 60 Fuß hohe Figur eines Arbeiters befand, welcher den Stern der Union mit hochgestrecktem Arm emporhielt. In dem Gebäude waren hauptsächlich Dokumente und Statistiken veröffentlicht, welche die Entwicklung der UdSSR darstellten. Prachtvolle Riesengemälde stellten die Maifeiern in Rußland dar, die kommunistischen Führer auf dem Kreml beim Kaffee usw. An Maschinen war aber nur ein Trecker ausgestellt. Ich muß sagen, hier wurden meine Erwartungen enttäuscht.

Polen hatte einen besonders schönen Turm in Filigranarbeit, ganz aus Kupfer hergestellt, aufgebaut. Vor demselben stand ein prachtvolles Reiterstandbild.

Die USA wurden durch ein vornehmes Gebäude repräsentiert, in dem sich die Räume für den Empfang der Staatsorgane und ein großer Festsaal für die Einweihungsfeier usw. befanden. Jeder der 49 Staaten der USA hatte in der Staatenstraße ein Gebäude errichtet, um seine Erzeugnisse aufzeigen zu können. Eine cubanische Militärkapelle spielte gerade ihre Weisen, welche allerdings für unser europäisches Ohr an manchen Stellen etwas komisch klingen. Beim Spielen der amerikanischen Nationalhymne nahm alles den Hut ab und die Soldaten legten die Hand an die Mütze.



Ein Blick in die Stadt der Zukunft

Das Vergnügungsviertel bot außer den bekannten Unterhaltungen einige Besonderheiten, welche hier bisher noch nicht bekannt wurden. Besonders interessant war ein 250 Fuß = 83 m hoher Turm in Eisenkonstruktion. Dieser Turm hatte oben 10 weitausladende Arme. An jedem Arm hing ein Fallschirm. Das Vergnügen bestand nun darin, die Wirkung eines Fallschirmsabprun- ges kennenzulernen. Je ein Pärchen konnte einen Korb unter dem Fallschirm besteigen und wurde dann in die Höhe gezogen, oben angekommen, hatten beide zunächst etwa 5 Minuten eine wundervolle Aussicht über die Ausstellung, um dann plötzlich mit dem Fallschirm nach unten zu fallen. Die Wirkung dieses Sturzes soll so enorm gewesen sein, daß fast alle Pärchen sich gleich darauf miteinander verlobten oder auch heirateten. Die großen Industriefirmen hatten auch ihre besonderen Gebäude aufgebaut. Besonders interessant waren die Ausstellungshallen der General Electric Company. Hier konnte man schon die ersten Fernsehgeräte in Betrieb sehen. Vor allem konnte jeder sich im Aufnahme- gerät aufnehmen lassen und die Bekannten oder Familienmitglieder konnten im nächsten Raum auf der Empfangsseite die Person auf dem Bildschirm der Fernsehapparate sehen. Inzwischen sind in den USA bereits 14 Millionen Fernsehapparate gebaut worden. Das heißt, daß jede 10 Person oder jede dritte Familie solch ein Gerät hat. Bei uns sind die Geräte leider noch viel zu teuer, aber wir hoffen, auch mal preiswert ein neues Gerät kaufen zu können. Der Amerikaner erreicht alle diese Dinge durch Beschränkung der Typen und durch Rationalisierung, denn hierdurch wird der Lebensstandard gehoben. Die jetzt in den letzten Jahren hier be-

Das ist der Fechter





Das Gebäude der USA

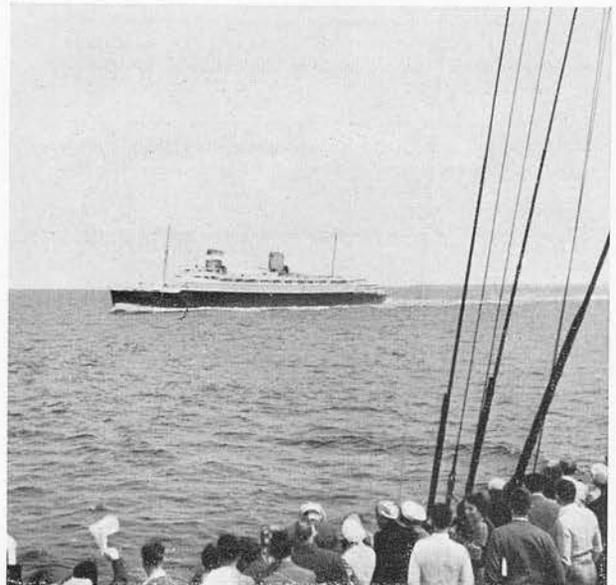


Das Gebäude Italiens

kannt gewordenen kleinen Handtaschen-Radiogeräte waren dort schon 1939 zu bekommen. Auch das jetzt allgemein bekannte Getränk Coca-Cola lernte ich damals in New York kennen, aber ich mochte es nicht, jetzt habe ich mich allerdings auch an den Geschmack gewöhnt. Aber auch die schönste Ausstellung ermüdet, ich war auch gesättigt von den vielen Eindrücken, welche ich dort gesammelt hatte. Nach all diesen Erlebnissen war auch für mich bald die Zeit gekommen, wieder heimzufahren. So war ich dann wieder froh, meine Füße auf die Planken des stolzen Dampfers „Europa“ setzen zu können, und in 5½ Tagen hatten wir die Strecke über den Atlantik wieder hinter uns. Auf hoher See hatten wir noch ein großes Erlebnis. Wir begegneten dem Schwesterschiff der „Europa“, der „Bremen“. Beide Schiffe sind eine stolze Leistung unserer Schiffbauwerften, die auf der ganzen Welt ihre Anerkennung und Bewunderung fanden.

Ing. Harms

*Begegnung
mit der „Bremen“*



Aus dem Betriebssport

Der letzte Monat brachte das Ende der Punktspielserie für unsere Feldmannschaften im Fußball und Handball. Wir können mit den Ergebnissen ganz zufrieden sein.

Inzwischen haben unsere Hallenhandballspieler mit der Winterrunde begonnen. Die Fußballwinterrunde wird demnächst auch einsetzen. Unsere Tischtennispieler sind bereits mitten in ihrer Punktserie. Das gleiche gilt für unsere Schachmannschaften. Auch die Kegelgruppe hat bereits von ihren ersten Punktspielen zu berichten.

Eine besondere Freude hatte unsere Sportgemeinschaft durch den Gegenbesuch einer Tischtennismannschaft der Betriebssportgemeinschaft Motor-Altstadt-Dresden.

Unsere Tischtennispieler waren zu Pfingsten in Dresden, jetzt wurde das Rückspiel in Hamburg ausgetragen. Unsere Mannschaft gewann mit 15:1.

Wir haben mit unseren Gästen viele fröhliche Stunden verlebt. Alles, was in Hamburg sehenswert ist, haben wir ihnen gezeigt. Die Gäste waren sehr beeindruckt von dem, was sie hier erlebt haben. Besonders eindrucksvoll war die Besichtigung unserer DW. Aber auch die

Stadtrundfahrt, eine Hafenbesichtigung und ein Bummel durch die Geschäftsstraßen waren sehr interessant für unsere Dresdener. Durch den Gegenbesuch wurden die schon in Dresden angeknüpften freundschaftlichen Beziehungen vertieft. Hoffen wir, daß die Spiele im nächsten Jahre fortgesetzt werden können.

Nachstehend geben wir, wie üblich, die Ergebnisse des letzten Monats bekannt:

Fußball:

DW 1. Herren	gegen Popp 1. Herren (Pokal)	0:1
DW komb.	gegen Altonaer Fischmarkt 1.	3:3
DW 1. Jugend	gegen Menck & Hambrook Jg.	10:1
DW 1. AH	gegen NWDR AH	4:1
DW 1. AH	gegen Haspa AH	4:2
DW 1. AH	gegen Rapid AH (Meister 1954)	4:2
DW 2. AH	gegen NWDR AH	1:1
DW 2. AH	gegen Schullenberg AH	5:2
DW 1. Reiherst.	gegen BAT Res.	2:0
DW 1. Reiherst.	gegen Worthington 1.	3:2
DW 1. Reiherst.	gegen Philips Levante	1:2

Handball:

DW 1.	gegen Rapid 1.	19:11
-------	----------------	-------

DW 1. gegen Kreditbank 1. 5: 8
 DW 1. gegen Albingia 1. 16:11
 DW 2. gegen Philips 2. 10:11

Schach:
 DW 1. gegen HGW 1. 6 1/2:3 1/2
 DW 2. gegen Rapid 2. 6 :4

Hallenhandball:

DW 1. gegen Nordd. Affinerie 10: 8
 DW 1. gegen Kreditbank 1. 11:13
 DW 2. gegen Nordbank 2. 8: 7
 DW 2. gegen Nordd. Affinerie 2. 1: 5

Kegeln:
 DW 1. gegen Rapid Harburg 1. 1976:1910
 DW 1. gegen Tretorn 1. 2127:2208
 DW 2. gegen Albingia 2. 2031:2154
 DW 2. gegen OFD 2. 1966:2086
 DW 3. gegen NWDR 2. 1972:2121

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich unserer Vermählung sagen wir hiermit allen Kolleginnen und Kollegen unseren herzlichen Dank.

Willi Müller und Frau Marion, geb. Mey

Für erwiesene Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich unserer silbernen Hochzeit sagen wir hiermit allen Kollegen unseren herzlichen Dank.

Fritz Grönwoldt und Frau

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichen Dank.

Erich Alt

Für die anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich hiermit allen meinen herzlichen Dank.

Franz Deiter

Für erwiesene Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Jubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichen Dank.

Willi Lanzig

Für die Teilnahme an der Bestattung meines lieben Mannes Hans Reich sage ich der Betriebsleitung sowie dem Betriebsrat und allen Kollegen meines Mannes meinen herzlichen Dank.

Irma Reich

Wir gedenken unserer Toten

Friedrich Künning
 Rentner
 gest. 11. 8. 1954

Johannes Fock
 Obergeringieur
 gest. 28. 9. 1954

Johann Schmilch
 Maschinenarbeiter
 gest. 11. 9. 1954

Eduard Bensen
 E'Schweißer
 gest. 5. 10. 1954

Hans Reicher
 Probierer
 gest. 16. 9. 1954

Hans Wagner
 Elektriker
 gest. 10. 10. 1954

Ernst Flügge
 Rentner
 gest. 17. 9. 1954

Walter Brühn
 Kupferschmied
 gest. 10. 10. 1954

Karl Schmidtman
 Schiffbauer
 gest. 20. 9. 1954

Heinrich Schlüter
 E'Schweißer
 gest. 13. 10. 1954

Ein Praliné

Was einst des Landsers Kopf geschützt,
 die Industrie hat ausgenützt.
 Zwar nicht so plump und nicht so schwer,
 gefällig zeigt es uns was her.
 Es wiegt um 150 Gramm.
 Man setzt es locker oder stramm,
 beliebig. Zur Bequemlichkeit
 kommt noch hinzu die Sicherheit.

Der eine trägt es tief im Nacken,
 Ein andrer klemmt es sich aufs Ohr.
 Kopsprünge könnt' man damit machen,
 doch warnt die Praxis uns davor.

Man soll nicht nur an Wintertagen
 die Pudelmütze d'runter tragen,
 denn immer vor Abkühlung schützt,
 wenn sie auf unserer Kopfhaut sitzt.
 Gleich sei der Abstand ringsherum
 von Kopf zu Blech, sonst haut's uns um.
 Wer diese Forderung erfüllt,
 benutzt es, wie hier zeigt das Bild.

Wer einst dagegen nur gewettert
 und solch ein Schutz nie aufgesetzt,
 ist heute fast mit ihm verwettert
 und seine Eigenschaft er schätzt.

Der blöde Schnack ist abgetan
 von wegen E-V-G-Kumpan.
 Auch NATO-Vorausbildungstrieb
 hat sich gelegt, da unbeliebt.

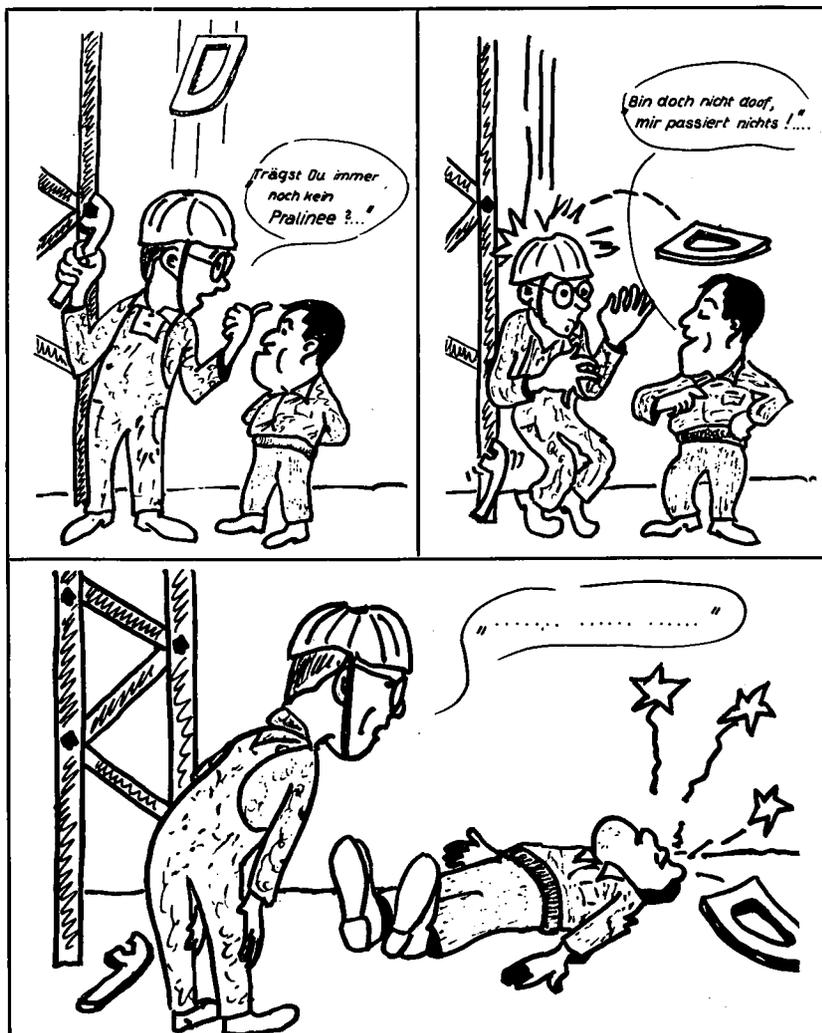
Als einziges bleibt nur bestehen
 was auf dem zweiten Bild zu sehen.
 Hier schlug ein Ding aufs blechern Dach
 und über aufs Gedankenfach.

Das Schicksal nahm schnell seinen Lauf.
 Bild drei zeigt jenen Augenblick.
 Sofort steht man nicht wieder auf,
 hat sich vollzogen das Geschick.

Die Zeit hat daran auch ihr Teil,
 Blech und auch Kopf sind wieder heil.
 Nach Lohnausfall darf man nicht fragen,
 auch Schmerzen sind allein zu tragen.
 Die Erfahrung macht meist klug,
 für alle Zeit hat er genug
 vom Unfall. Denn der hat gelehrt:
 „Ein Loch im Kopf den Mensch beschwert.“

Moral:

So lang' herunter von Gerüsten
 noch Eisen fliegt und trifft auch jäh,
 da soll den Kopf man ständig schützen
 und stülpen auf 'nen Praliné.



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum



Walter Eddebüttel
Konstrukteur
18. September 1954



Fritz Sietz
Dreher
28. September 1954



Heinrich Klupsch
Ausgeber
28. September 1954



Hans Hartleb
Vorhalter
29. September 1954



Erich Alt
Härter
2. Oktober 1954



Walter Schulze
Stellagenbauer
6. Oktober 1954

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Elektriker Karl Clausen mit Fr. Charlotte Kadow am 17. 8. 1954
E'Schweißer Karl-Heinz Frahnert mit Fr. Lilly Stuben am 28. 8. 1954
Schiffbauhelfer Konrad Pientka mit Frau Johanna Schmidt am 28. 8. 1954
Stemmeranlerner Edgar Schlue mit Fr. Margrit Nachmacher am 28. 8. 1954
Maschinenbauhelfer Karl-August Meier mit Fr. Käte Gensch am 28. 8. 1954
Dieselkranfahrer Siegfried Wussmann mit Fr. Elli Klawitter am 9. 9. 1954
Schmied Horst Klimmek mit Fr. Ruth Penner am 16. 9. 1954
Anschläger Willi Groll mit Frau Lina Krepesch am 17. 9. 1954
Brennerhelfer Harry Bauer mit Fr. Margarethe Ledermann am 18. 9. 1954
Anstreicher Horst Riechert mit Fr. Eva Rappillus am 18. 9. 1954
Kranführer Karl Stöber mit Fr. Ingeborg Behm am 18. 9. 1954
Schiffbauhelfer Helmuth Hobe mit Fr. Ingrid Reher am 25. 9. 1954
E'Schweißer Herbert Bagdons mit Frau Annemarie von Döhren am 25. 9. 1954
Schiffbauhelfer Hermann Müller mit Fr. Anna Siekmann am 25. 9. 1954
Maschinenbauer Hans-Joachim Doose mit Fr. Ingrid Allers am 25. 9. 1954
Maschinenbauer Helmut Peinemann mit Fr. Luise Gülck am 25. 9. 1954
Schiffbauhelfer Wolfgang Fick mit Fr. Regina Friedrich am 25. 9. 1954
E'Schweißer Günther Scholz mit Fr. Adina Steinke am 25. 9. 1954
Maschinenschlosser Gerhard Streich mit Fr. Herta Driessner am 1. 10. 1954
Kranfahrer Kurt Hoffmann mit Frau Helga Diedrichsen am 2. 10. 1954

Probierer Johann-Günter Parsch mit Fr. Martha Feierabend am 2. 10. 1954

Brenner Herbert Bonk mit Fr. Waltraud Ferdinand am 2. 10. 1954
Tischler Otto Langtimm mit Fr. Maria Morsch am 14. 8. 1954

Geburten:

Sohn:

Maschinenbauer Arno Liedtke am 26. 8. 1954
Anschläger Paul Rogowski am 2. 9. 1954
Hauer Emil Bastian am 19. 9. 1954
Schlosser Karl-Heinz Ziethen am 23. 9. 1954
Schmied Erich Stahl am 23. 9. 1954
Schiffbauhelfer Christian Bruhn am 23. 9. 1954
E'Schweißer-Anlerner Heinz-Otto Ritter am 29. 9. 1954
E'Schweißer Erwin Härtel am 30. 9. 1954
Maschinenarbeiter Reinhold Patzke am 5. 10. 1954

Tochter:

Nieter-Anlerner Rudolf Dilling am 11. 8. 1954
Schiffbauhelfer Wolfgang Kujajt am 25. 8. 1954
Helfer Harald Cwicklinsky am 29. 8. 1954
E'Schweißer Gustav Mantey am 30. 8. 1954
Anstreicher Werner Rosendahl am 31. 8. 1954
Angel, Seilbahnfahrer Hans Schuldt am 13. 9. 1954
Werkzeugmacher Horst Eulenstein am 14. 9. 1954
Kupferschmiedehelfer Heinz Jahn am 15. 9. 1954
E'Schweißer Paul Albers am 19. 9. 1954
Helfer Karl Edsen am 25. 9. 1954
E'Schweißer-Anlerner Kurt Riek am 27. 9. 1954
Anstreicher Reinhold Radtke am 27. 9. 1954
Schiffszimmerer Harald Herrmann am 28. 9. 1954
Ausrichter Harry Bauer am 28. 9. 1954
Vorhalter Walter Pump am 29. 9. 1954
E'Schweißer Wilfried Schulz am 1. 10. 1954
Kranführer Karl Stöber am 4. 10. 1954



Wieder ist ein Monat herum. Die Zeit vergeht in rasender Eile. Keine zwei Monate mehr, dann ist schon wieder einmal Weihnachten. Bis dahin ist aber noch viel zu tun. Unser Ausrüstungshafen liegt voller Schiffe, die auf ihre Ablieferung warten. Und verschiedene Neubauten auf den Helgen sollen noch vom Stapel laufen. Hoffen wir, daß das Wetter das Arbeiten nicht so schwierig werden läßt. Wir haben noch genug von den Schwierigkeiten, die uns der Frost des vergangenen Winters gebracht hatte.

Die Lage unserer Betriebe hat sich beinahe planmäßig entwickelt. Auf dem Reiherstieg herrscht emsiger Reparaturbetrieb, und in Finkenwerder beschränken wir uns wie vorgesehen im wesentlichen auf den Neubau von Schiffen. Die Zahl unserer Belegschafter ist noch um ein geringes angestiegen. Freuen wir uns dieser Tatsache und der Gewißheit, daß alle Arbeitsplätze nach menschlicher Voraussicht auch erhalten bleiben.

Der Monat Oktober hat für Hunderte unserer Betriebsangehörigen mit ihren Familien die freudige Botschaft gebracht, daß ihnen von der Werft Wohnungen zur Verfügung gestellt werden können. Die Neubauten sind soweit, daß am 31. Oktober die Besichtigung stattfinden kann. Jeder weiß schon, in welche Wohnung er kommt und kann dann bei der Besichtigung seine Überlegungen darüber anstellen, wie die Möbel untergebracht und welche Gardinen angeschafft werden sollen.

Es ist geplant, auch im nächsten Jahr wieder eine größere Anzahl von Wohnungen zu erstellen, so daß wir hoffen dürfen, in sehr absehbarer Zeit alle Betriebsangehörigen in ordentlichen Wohnungen untergebracht zu sehen.

Wie es gar nicht anders sein kann, habe ich nicht nur erfreuliche Tatsachen bemerkt. Es gibt auch erhebliche Mängel, die erwähnt werden sollen. So haben wir uns im Monat Oktober von drei Werkangehörigen trennen müssen, weil sie sich des Metalldiebstahls schuldig gemacht haben. Drei weitere mußten unsere Gemeinschaft verlassen, weil sie des Kameradendiebstahls überführt wurden. Einer von ihnen hatte in unerfreulicher Regelmäßigkeit Kameraden im Wohlfahrtsraum Brieftaschen und Geldbörsen ausgeräumt, während zwei andere auf dem Parkplatz Teufelsbrücke das Benzin aus Motorrädern von Werkangehörigen abgezapft hatten, um es für eigene Zwecke zu verwenden. Es gibt nichts Unschöneres als den Kameradendiebstahl. Und es ist bedauerlich, daß man diesen traurigen Gestalten nicht in

sehr drastischer Form beibringen kann, wie sie sich in Zukunft zu verhalten haben.

Und schließlich muß ich noch etwas mitteilen. Da hat die Hadag ein neues Fährschiff eingesetzt, die „Jungfernstieg“. Die ersten Passagiere, die dieses neue Schiff beförderte, waren Angehörige unseres Werkes Finkenwerder. Als unsere Betriebsangehörigen das Schiff wieder verlassen hatten, stellte die Besatzung voller Erstaunen fest, daß eine Reihe von Aschenbechern abgeschraubt war. Die Hadag hat ihrem Mißfallen über diese Tatsache in einem Schreiben an uns Ausdruck verliehen, daß sie im Wiederholungsfalle für uns keine neuen Schiffe mehr einsetzen wird, sondern ihre alten Fährdampfer ausschließlich für Werftangehörige verwendet.

Ähnliche Klagen führt das Omnibusunternehmen, das den Werkverkehr zwischen Harburg-Neugraben-Buxtehude und Finkenwerder unterhält. Auch hier fehlen in den Omnibussen von Zeit zu Zeit Aschbecher, Türklinken und ähnliches. Außerdem wird die Asche wahllos auf den Boden geworfen. Papier und sonstiger Abfall liegt, nachdem unsere Werftangehörigen die Busse verlassen haben, auf der Erde herum.

Wir haben in der letzten Betriebsversammlung von einem Diskussionsredner gehört, daß im Werkverkehr nur wirklich gute Fahrzeuge eingesetzt werden sollen und daß das Beste gerade gut genug sei. Ihr werdet Euch alle vorstellen können, wie einem Omnibusunternehmer zumute ist, der sich ausrechnen kann, wann seine neuen Fahrzeuge durch die oben geschilderte Behandlung soweit sind, daß sie nur noch Schrottwert haben. Niemand will sein Eigentum gern mutwillig beschädigt sehen.

Es ist also wirklich nicht der geringste Grund zu erkennen, warum nun ausgerechnet die Hadagschiffe und die Omnibusse ruiniert werden müssen. Es ist ganz sicher, daß nur einige wenige sich zu den geschilderten Handlungen hinreißen lassen. Es sind genug Vernünftige dabei, die diese Unvernünftigen von ihrem Tun abhalten können. Ich hoffe im Interesse des Ansehens unserer Gemeinschaft, daß der gute Einfluß der Vernünftigen Wiederholungen von Zerstörungen verhindert.

Die Frist für das Einreichen der Bilder für den Fotowettbewerb läuft am 31. ab. Weil dieser Tag ein Sonntag ist, werden am Montag, dem 1. November, eingehende Bilder auch noch angenommen.

Auf Wiedersehen im November.

Euer Klabauteermann