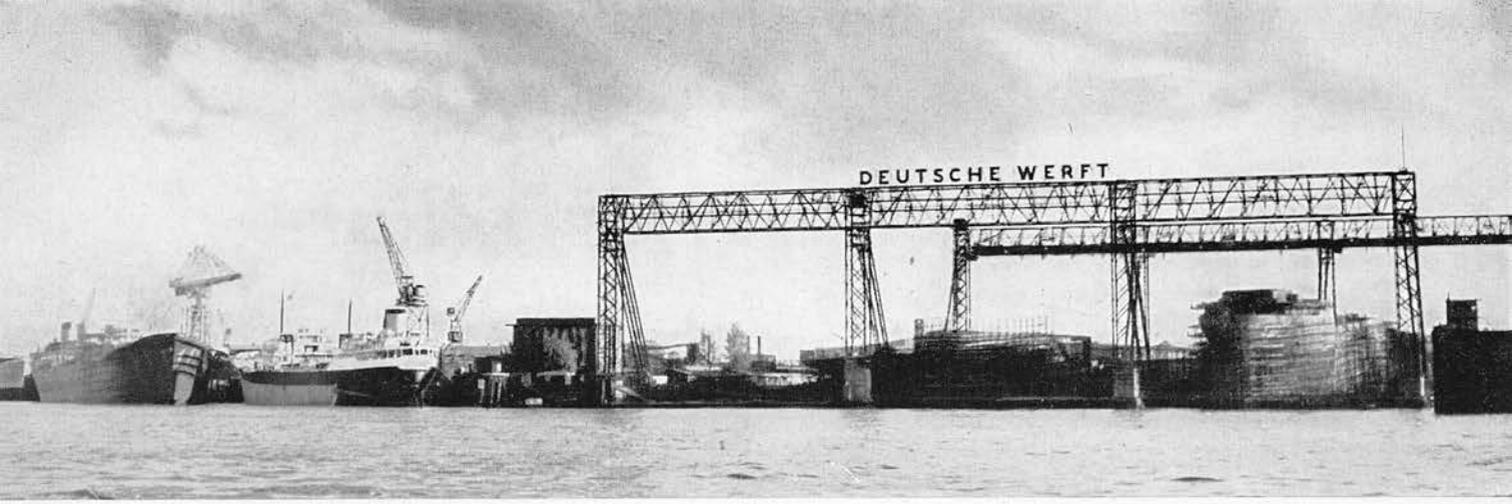




**WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT**

**Titelbild: MS „Urundi“ im DW-Ausrüstungshafen  
Nach einem Aquarell von Wolfram Claviez**



# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

15. Jahrgang · 25. Februar 1955 · Nr. 2

## Was die letzten Wochen brachten

Die letzten Tage der Monate Januar und Februar waren äußerlich verhältnismäßig ruhig, wenn sie auch in Wahrheit mit intensiver Arbeit, wie stets, angefüllt waren. Für den Außenstehenden gab es nur zwei Ereignisse, die

erwähnenswert erscheinen mögen. Am 2. Februar 1955 wurde nämlich der 18 300 t große Motortanker „Nueva Granada“ für die Texas Oil Company, Oslo, zu Wasser gelassen, und der 5. Februar 1955 brachte den Stapellauf des ersten Teils eines 27 000 t großen Tankers für die Waried Tankschiff-Rhederei.

Eine große Zahl von Gästen und Schaulustigen hatte sich am 2. Februar eingefunden, um den Stapellauf des schnee-weißen Schiffskörpers der „Nueva Granada“ mitzuerleben. Unser Doktor begrüßte die Gäste und dankte der auf-



Dr. Scholz mit der Taufpatin Frau Velma Filley und Direktor Mingay von der Texaco New York



Stapellauf der „Nueva Granada“

traggebenden Reederei für das immer wieder durch neue Auftragserteilung zum Ausdruck gebrachte Vertrauen.

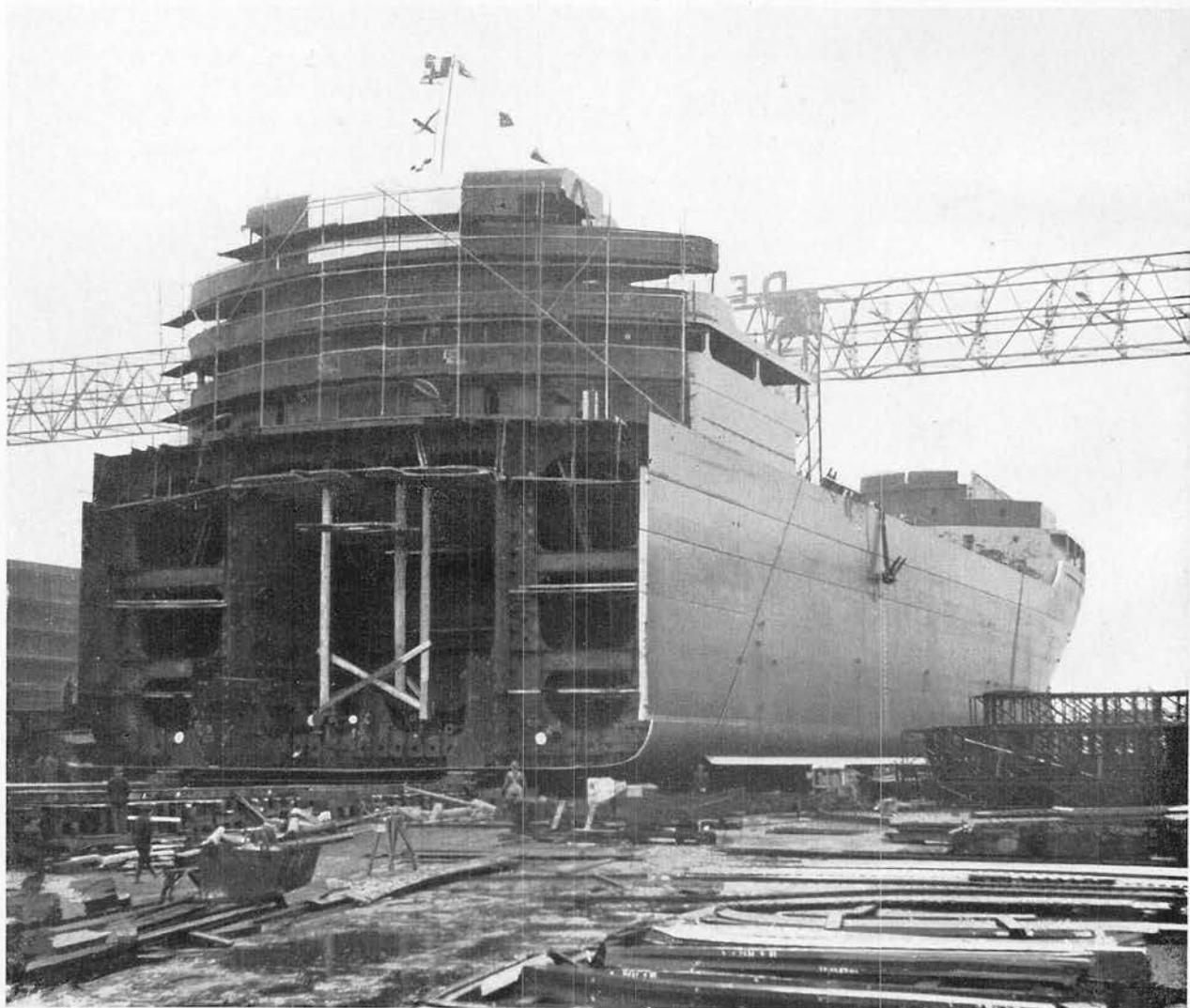
Die „Nueva Granada“ ist bereits das dritte Schiff, das für die Texas Oil Company seit Kriegsende bei uns gebaut wird. Die vorher gelieferten gleich großen Tanker „South America“ und „Britannia“ sind bereits seit längerer Zeit in Fahrt und haben sich bestens bewährt. Den Taufakt nahm Frau Velma H. Filley aus New York vor. Unter Hurrarufen der Zuschauer glitt das Schiff schnell und sicher in sein Element. Die „Nueva Granada“ liegt jetzt im Ausrüstungshafen, sie soll demnächst in Dienst gestellt werden. Vor dem Kriege hatten wir bereits einmal eine „Nueva Granada“ für die Texas Oil gebaut. Der damalige Kapitän und jetzige Reedereidirektor Tellefsen erinnert sich noch gern an dieses gute Schiff.

Als am 5. Februar 1955 der erste Teil des Neubaus 679 für die Waried Tankschiff-Rhederei zu Wasser gelassen wurde, waren gegen jede Erwartung viele Gäste eingetroffen. Dr. Scholz konnte auf der Werft sogar Gäste aus den Vereinigten Staaten begrüßen, die eigens zu diesem Stapellauf erschienen waren. Diese Tatsache beweist das Interesse, das unsere Auftraggeber und be-

freundete Kreise der von der Deutschen Werft entwickelten Bauweise entgegenbringen. Der Stapellauf selbst fand ohne jede Feierlichkeit statt, weil die eigentliche Taufe erst dann vorgenommen wird, wenn die beiden Bauteile des Schiffes im Dock zu einem Ganzen vereinigt worden sind.

In den letzten Tagen des Monats Februar werden wir noch die Indienststellung des Kühlschiffes „Piräus“ für die Reederei Laeisz erleben.

Außer an den genannten Schiffen ist aber auch sonst emsig gearbeitet worden, so daß wir in verhältnismäßig schneller Folge weitere Stapelläufe und Indienststellungen erleben werden. Die Geschäftsleitung war darüber hinaus bemüht, neue Aufträge hereinzubekommen. Das bedeutet auch für die technischen Büros eine erhebliche Arbeitsbelastung, weil Angebote, Pläne und sonstige Vorarbeiten in erheblichem Umfange geleistet werden mußten. Die schwierige und zeitraubende Arbeit hat aber auch ihre Früchte getragen. Die Deutsche Werft kann mit Befriedigung feststellen, daß sie jetzt über einen Auftragsbestand von über 550 000 tdw verfügt. Bei den Neuaufträgen handelt es sich um größere Schiffe aller Typen.



Vor dem Stapellauf der „1. Hälfte“ des Tankers Bau-Nr. 679

# Eine Reise nach München

## ALS BELOHNUNG

Anfang Dezember 1954 bekamen wir drei ehemaligen DW-Lehrlinge von Herrn Ing. Müller I die freudige Nachricht, daß wir als Belohnung für die in der Facharbeiterprüfung geholte „1“ nach München fahren durften, um das Deutsche Museum zu besuchen. Unsere frohe Erwartung wird man sich wohl vorstellen können; gewiß auch die vielen Pläne, die wir für diesen achttägigen Besuch Münchens faßten.

Am Abend des 13. Dezember fuhren wir mit dem Alpenexpress los. In München angekommen, suchten wir zuerst unser Quartier auf, das von der Deutschen Werft für uns bereits vorbestellt war. Einem ausgiebigen Frühstück schloß sich ein erster Stadtbummel an. Leider bot uns München auch nur Regenwetter. So war das Deutsche Museum unser tägliches Ziel.

Das Deutsche Museum, ein an der Isar gelegener riesiger Bau, unterscheidet sich in manchem wesentlich von den uns bereits bekannten Museen. Wir waren es gewohnt, an den Ausstellungsstücken Schilder mit der Aufschrift „Bitte nicht berühren!“ vorzufinden. Im Deutschen Museum ist es aber gerade umgekehrt. Da steht zum Beispiel an einer „Magdeburger Halbkugel“: „Bitte auf den Knopf drücken!“ Eine Pumpe setzt sich nach dem Knopfdrücken in Bewegung, und man kann versuchen wie man will, die Halbkugeln auseinanderzubekommen, man schafft es nicht. Oder: man betritt eine kleine Röntgenkabine, deren Röntgenschilder aufleuchtet, sobald sich die Tür hinter einem schließt. Nun kann man seine Hand, seine Geldbörse usw. durchleuchten.

Die Vielseitigkeit der Sammlungen und Ausstellungen verschlug uns beinahe den Atem. Wir merkten bald, daß die uns gewährte Woche gerade ausreichen würde, uns lediglich einen Überblick im großen verschaffen zu können. Interessant fanden wir ein Kohlenbergwerk, das in naturgetreuer Nachbildung regelrecht arbeitet; ebenso wie eine im Schnitt aufgebaute Lokomotive, die man in Bewegung setzen kann. Es wäre aber müßig, alles aufzählen zu wollen, was wir an Interessantem sahen. Die Sammlungen erstrecken sich auf fast alle Gebiete der Technik, der Physik und der Chemie. Ja selbst die Musik ist reichhaltig vertreten, u. a. mit vielen alten Orgeln, die man ruhig benutzen darf, sofern man das Orgelspiel beherrscht.

Im obersten Stockwerk befindet sich eine Sternwarte, doch konnten wir diese wegen des schlechten Wetters nicht besuchen. Wie schon gesagt, war alles für uns sehr belehrend; vor allem eben deshalb, weil man fast alles irgendwie bewegen oder in Funktion setzen kann.

An den Abenden beteiligten wir uns an Schulungskursen über Physik und Elektrotechnik. Träger dieser Kurse, die im Rahmen der „Reisestiftung“ durchgeführt werden, ist ebenfalls das Deutsche Museum.

Für reine „private“ Unternehmungen blieb uns also nicht viel Zeit, gingen doch die acht Tage wie im Flug dahin. Wir möchten wirklich hoffen, daß auch anderen jungen Menschen solch ein Besuch des Deutschen Museums in München ermöglicht wird. Abschließend wollen wir es nicht versäumen, der Betriebsleitung der Deutschen Werft unseren herzlichen Dank zu sagen.

Werner Kochte, Gerhard Suhr, Gerd Thomsen



# Wie ist das mit den Docks in Finkenwerder?

Jeder weiß, daß wegen der bei uns in Finkenwerder liegenden Docks VII und VIII irgend etwas im Gange ist. Von Zeit zu Zeit liest man Berichte darüber in den Zeitungen, und es gibt Leute, die meinen, daß die Deutsche Werft zu Unrecht fremdes Eigentum in Besitz habe und dieses Eigentum einer anderen Hamburger Werft, die um ihren Wiederaufbau ringe, vorenthalte. Es wird daher höchste Zeit, daß wenigstens die Belegschaft unserer Werft über die wirklichen Zusammenhänge einmal ganz sachlich unterrichtet wird.

Als im Jahre 1945 die deutsche Wehrmacht angesichts der erdrückenden Übermacht der Alliierten und der mit ihnen kämpfenden Völker die Waffen strecken mußte, wurden sämtliche in Deutschland vorgefundenen Docks beschlagnahmt und einer Drei-Mächte-Kommission überwiesen. Diese Kommission nannte sich Tripartite Naval Commission. Sie bezeichnete sämtliche beschlagnahmten Docks als ihr Eigentum und versah sie mit ihren Eigentumsbezeichnungen. Die früher der Werft Blohm & Voss gehörenden Docks, die jetzt bei uns liegen, erhielten aus diesem Grunde die Nummern T(ripartite) N(aval) C(ommission) 49 und TNC 50.

Die erwähnte Kommission verteilte dann die Docks auf die einzelnen Mächte. Die im Hamburger Hafen beschlagnahmten Docks wurden der Regierung des Königreichs England (der englischen Krone) zu Eigentum überwiesen. Wie allen noch erinnerlich sein wird, wurde das frühere DW-Dock III von der britischen Militärregierung nach Griechenland geschleppt, wo es, ohne benutzt zu werden, heute noch liegt. Die Werft von Blohm & Voss wurde wie unser Betrieb Reiherstieg restlos demontiert. Die Deutsche Werft Finkenwerder kam durch die Anstrengungen unserer Leitung langsam wieder zum Leben. Zunächst wurde ein bescheidener Reparaturbetrieb eingerichtet. Bekanntlich gehört zu einem Reparaturbetrieb das Vorhandensein von Docks. Und so wurden im Jahre 1947 die Docks VII und VIII (TNC 49 und 50) von der Behörde für Wirtschaft auf Anweisung der Besatzungsmacht von Steinwerder nach Finkenwerder verlegt. Vor der Verlegung der Docks zu uns verlangte die Hamburger Behörde für Wirtschaft und Verkehr von uns eine Erklärung, anzuerkennen, daß die Docks Eigentum der britischen Krone seien. Diese Erklärung zu beanstanden, lag für uns kein Grund vor, um

so mehr, da uns nur die Treuhänderschaft über die Docks übertragen wurde. Diese Treuhänderschaft wurde später in einen Mietvertrag, der, nachdem er mehrfach verlängert worden war, jetzt noch bis zum September 1955 läuft, umgewandelt. Seit etwa 1950 schwebten Verhandlungen zwischen der Bundesregierung und der britischen Krone über einen Verkauf der Docks bzw. über einen grundsätzlichen Mietvertrag, um zu verhindern, daß auch die letzten in Deutschland verbliebenen Docks das Schicksal des Docks III der Deutschen Werft teilen mußten und ins Ausland verlegt würden. Die Verhandlungen waren vorher schon von der Verwaltungsbehörde der damaligen Bizone und später der Dreizonen-Gemeinschaft begonnen worden. Ein Mietvertrag kam nicht zustande, vornehmlich deswegen nicht, weil über die Höhe der Mietzinsträge eine Einigung nicht erzielt werden konnte. Inzwischen hatte die Deutsche Werft in direkter Unterhaltung mit dem zuständigen Repräsentanten der Militärregierung einen Mietvertrag hinsichtlich der Docks VII und VIII erhalten.

Am 16. Juni 1952 übergab die königlich britische Regierung der deutschen Bundesregierung durch den britischen Hochkommissar ein Kaufangebot auf sämtliche früheren deutschen Docks, für die Großbritannien das Eigentum beanspruchte. Unter den zum Verkauf angebotenen Docks befanden sich auch die von uns benutzten Docks VII und VIII. Am 26. März 1953 wurde dieses Angebot durch ein Schreiben des Bundeskanzlers angenommen mit gewissen Einschränkungen hinsichtlich der Auffassung über die Eigentumsverhältnisse. Nunmehr forderte die Firma Blohm & Voss von uns die Docks zurück mit dem Bemerkten, sie seien Eigentum der Firma Blohm & Voss, und mit der gleichzeitigen Forderung auf Zahlung von Miete und Schadenersatz und ähnlichen Beträgen. Die Deutsche Werft lehnte die Herausgabe folgerichtig ab mit dem Hinweis darauf, daß das Eigentum an den Docks durch den Kaufvertrag auf die Bundesrepublik übergegangen sei. Außerdem wurde auf den bereits erwähnten Mietvertrag hingewiesen. Im Juni 1953 versuchte die Firma Blohm & Voss durch eine beim Landgericht Hamburg beantragte einstweilige Verfügung die Herausgabe der Docks zu erzwingen. Die Firma Blohm & Voss hatte mit diesem Versuch keinen Erfolg, vielmehr wies das deutsche Gericht die Firma Blohm & Voss darauf hin, daß ihr nach erfolgtem

Die Docks in Finkenwerder



Kauf der Docks durch die Bundesregierung kein Eigentum an den Docks mehr zustehe. Die Deutsche Werft hat daraufhin Klage beim Landgericht Hamburg erhoben mit dem Ziel, die Eigentumsverhältnisse an den Docks feststellen zu lassen. Über diese Klage ist eine Entscheidung bisher nicht gefallen. Die deutsche Bundesregierung hat der Deutschen Werft jedoch inzwischen bestätigt, daß sie die Vermieterin der Docks an die Deutsche Werft sei. Wie bereits oben ausgeführt, läuft der Mietvertrag noch bis zum September 1955.

Seit langer Zeit schweben Verhandlungen zwischen der Deutschen Werft und den verschiedensten Behörden darüber, unter welchen Bedingungen die Deutsche Werft bereit sei, die Docks vorzeitig an den Staat zurückzuliefern, damit dieser die Docks der Firma Steinwerder Industrie AG. (früher Blohm & Voss) zur Verfügung stellen könne. Die Deutsche Werft hat es niemals abgelehnt, die Docks herauszugeben, jedoch verlangt, daß zuvor der Eigentümer der Docks einwandfrei festgestellt werde, um nicht später zur Rechenschaft gezogen zu werden. Vor allem wollte die Deutsche Werft vermeiden, daß ihr Entgegenkommen damit vergolten würde, nach Herausgabe der Docks mit einer ganzen Reihe von Prozessen von seiten der Firma Blohm & Voss überzogen zu werden, wie sie von Blohm & Voss der Deutschen Werft durch Miete- und Schadenersatzforderungen in Aussicht gestellt worden sind. Andererseits ist die Deutsche Werft berechtigt, Forderungen für die Instandhaltung der Docks, für Wertverbesserungen und die vorzeitige Beendigung des Mietvertrages zu erheben.

Der Sachverhalt ist also völlig klar. Von irgendeinem Verschulden der Deutschen Werft oder einer Benachteiligung der Firma Blohm & Voss kann überhaupt keine Rede sein. Die Docks sind genau so zu behandeln wie jedes andere bewegliche Eigentum, das 1945 auf Grund direkter Einwirkung der Besatzungsmacht seinen Eigentümer gewechselt hat. Auf Grund des Mietvertrages hat die Deutsche Werft ein Recht zum Besitz der Docks.

Es ist verständlich, daß die Firma Blohm & Voss, wie viele andere Deutsche, ihr Eigentum, das sie nach 1945 verloren haben, wiederhaben möchte. Das gilt auch für die Deutsche Werft für das bei ihr beschlagnahmte Dock III von 10 000 t Tragfähigkeit, das ohne jede Entschädigung nach dem Piräus übergeführt worden ist. Also auch hier eine Frage, die dem Kriegsschädenschlußgesetz vorbehalten bleiben muß. Die Entschädigungen, die nach diesem Gesetz zu erwarten sind, werden wahrscheinlich ähnlich abgestuft sein wie bei dem bekannten Lastenausgleichsgesetz. Tausende und aber tausende Deutsche haben ihr Eigentum verloren und warten noch auf die ihnen zustehende Entschädigung. Das ist zwar bedauerlich, aber im Augenblick leider nicht zu ändern. Jedenfalls kann die Situation nicht dazu führen, daß die Deutsche Werft einen Teil der Kriegsschäden der Firma Blohm & Voss trägt. Im übrigen könnten die Docks schon seit Monaten wieder im Besitz der Firma Blohm & Voss bzw. der Steinwerder Industrie AG. sein, wenn dort etwas mehr Verständnis für die Lage der Deutschen Werft und die gesamte Wirtschaftslage vorhanden wäre.

Allers

## Schiffbau im Wohnzimmer Noch'n Tanker

In 85 Tagen wurde aus 9700 Streichhölzern, diversen Tuben Leim, etwas Lack, Papier, Zwirn und noch weniger Metall der hier abgebildete Tanker gebastelt.

Eine mühselige „Fummelarbeit“; denn die Streichhölzer klebten entweder an der linken oder rechten Hand, fast nie aber dort, wo sie sollten. Alle geraden Stellen wurden erst einmal auf eine Papierunterlage geleimt, die dann abgeschmirgelt werden mußte. Die Hausfrau behauptete, daß selten eine größere Staubmenge erzielt wurde. Trotzdem konnte nie genug gearbeitet werden, so daß einige Male ein Materialmangel entstand, der aber

immer durch Sammelaktion in der Kantine behoben wurde. Es darf dabei bemerkt werden, daß grundsätzlich nur abgebrannte Hölzer verwendet wurden und sich also wieder einmal der Spruch bewies: „Wenn ut Schiet wat wart...“ Hier noch schnell die Abmessungen:

Länge über alles . . . . .	1060 mm
Breite . . . . .	145 mm
Höhe . . . . .	240 mm
Gewicht . . . . .	740 g

Günter Schikora



# Hutmoden AUF DER DW

Wir haben schon des öfteren die Vielseitigkeit eines Werftbetriebes gepriesen. Daß sie sich jedoch bis in Bereiche hinein erstreckt, von denen der Laie keine Ahnung hat, das wollen wir nun versuchen nachzuweisen.

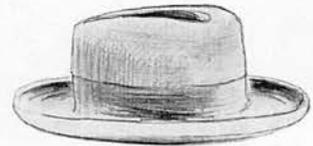
Nehmen wir mal ein ganz entferntes Gebiet. Die Mode. Und davon nur ein Teilgebiet: die Hutmode. Die Hutmodeschöpfer und -schöpferinnen von Unter- und Übersee haben ja keine Ahnung, was für Anregungen sie auf unserer Werft finden könnten — zum Glück, denn sonst müßten wir wohl dauernd Werftführungen machen wegen unserer neuesten und attraktivsten Modelle.

Ich will versuchen, eine gewisse Übersicht in die Fülle der Varianten und Subvarianten gewisser Hutformen hineinzubringen, die in einigen Fällen die Urform, aus der sie entwickelt worden sind, sogar noch erkennen lassen.

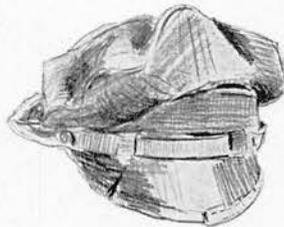
## Die Grundtypen sind etwa:



der Stahlhelm



der Arbeitgeberhut



die Schiffermütze



die Schiebermütze

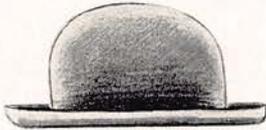


die Pudelmütze

Soweit sind diese Bekleidungsstücke in besseren Fachgeschäften erhältlich, und wir brauchen nicht näher darauf einzugehen. Aber nun setzt die formbildende Kraft des DW-Mannes ein.

(Ich möchte noch eine philosophische Zwischenbemerkung einschieben. Ich war mal im Reichsarbeitsdienst. Über das Für und Wider dieser Institution will ich mich nicht verbreiten, aber in bezug auf die Hüte war das da so: erstens mußten alle die gleichen aufhaben, und dann mußte jeder Hut die Beule am gleichen Fleck haben. Und wenn einer seinen Hut bei der Arbeit abnahm, wurde er angefaucht: Entweder nimmt hier jeder seinen Hut ab oder gar keiner. „Stillgestanden! Hüte abnehmen! Weiterarbeiten!“ Auf der DW dagegen sind wir freie Menschen, was ohne weiteres schon an den Hüten abzulesen ist.)

## Nun zu unseren Typen:



Der standesbewußte Schiffbauer gibt sich mit einem gewöhnlichen Arbeitgeberhut nicht zufrieden. Er trägt eine Melone. Dieser gepflegte Chapeau, sauber gebürstet und tiefschwarz, bildet einen äußerst wirksamen Kontrast zu dem darunter befindlichen verrosteten Anzug.

Die Herren, denen dauernd was auf den Kopf zu fallen droht — und das kommt auf einer Werft nun mal vor, von ...



angefangen bis zur glühenden Niete, bevorzugen den Stahlhelm, der neben der aparten steifen Form absolute Schlagfestigkeit gewährleistet. Auch diese Töpfe erhalten innerhalb kürzester Zeit ihre individuelle Note durch Mennige, Teer und andere Substanzen.



Wer nun aber dieser Steifigkeit abhold ist, bedeckt sich mit weicheren Formen. Auch dann erfüllt ein Hut ja noch einen Zweck, nämlich Schutz gegen Sonneneinstrahlung, um die Lockenpracht zu bändigen usw. Sehr delikate ist eine Abart, die daraus entstanden ist, daß man den überflüssigen Teil der Krempe operativ entfernt oder wartet, bis sie vor Altersschwäche von selbst abfällt.

Schneidet man nur an den Seiten die Krempe ab, so entsteht ganz von selbst der klassische Admiralshut — den man auch quer aufsetzen kann, wodurch dann der Träger von der Seite wie ein Türke und von vorn wie Old Shatterhand aussieht. Andere Kollegen tragen eine Art Cabriolet, die lassen aber Licht und Luft herein und legen nur auf die breite Krempe Wert.



Niemand wird bestreiten, daß diese Art von Sombreros großen dekorativen Wert besitzen. Noch wesentlich intensiver ist der Effekt, wenn einer von Muttis völlig veralteten Hüten (also etwa einen, der schon vier Wochen alt ist) neu komprimiert wird. Zum Umpressen stehen uns ja ganz andere Möglichkeiten zur Verfügung als einem durchschnittlichen Hutsalon. Was man mit einer 50-Tonen-Presse alles machen kann, davon hat ein Normalverbraucher ja keine Ahnung!



Nicht minder mannigfaltig sind die Spielarten, die aus den anderen Grundformen entstanden sind.

Diese schnelle Mütze gibt dem zu bedeckenden Charakterkopf ganz verschiedenen Ausdruck, je nachdem, ob man das Visier nach oben oder unten klappt.



Ebenso diese, die mit Vorliebe von Detektiven, Millionären und Gangstern getragen wird, also von sehr ausgeprägten Persönlichkeiten. Erst die Art, wie man sie aufsetzt, gibt einigen Aufschluß über die Wesensart ihres Trägers.

Selbst die einfache Schiffermütze bietet ungeahnte Variationsmöglichkeiten. Sie wird von Kapitänen, Arbeitern, Reedern, Ingenieuren, Meistern und Direktoren getragen. Jeder braßt sie anders. Es würde zu weit führen, sie hier alle aufzuzählen. Aber einige sind so schön, daß sie nicht unerwähnt bleiben dürfen.

Diese etwa, deren Schirm den chemischen Prozeß der Verwandlung der Materie nicht mitgemacht hat. Aus blauem Stoff ist nämlich unter Zuhilfenahme von Doppelbodenschiet und reinem Heizöl ein brauner Kunststoff geworden, der garantiert luft- und wasserdicht, kerb-, schlag-, biegefest, zäh und elastisch ist.



Hin und wieder sieht man auch so etwas, was weniger elastisch, aber sonst sehr wirkungsvoll ist. Ich gebe zu, daß einem um so mehr auffällt, je mehr man sich mit einem Thema beschäftigt; denn einer, der beispielsweise über Transportprobleme berichten würde, hätte das gewiß von seiner Warte aus gesehen.

Aber ich war ja nun mal bei den Hüten. — —

Wolfram Claviez

# Marcismus und Antimarcismus

Die Welt ist um zwei „Ismen“ reicher geworden.

Marcismus ist weder Schreib- noch ein Druckfehler. Anfänglich wird wohl mancher der Meinung sein, dort müsse ein x für ein c gemacht werden. Marcismus hat aber mit Marxismus nichts zu tun. Der Urheber dieser neuen „Bewegung“ ist der Maler Franz Marc (mit einem harten „c“), 1880 geboren, 1916 vor Verdun gefallen. In seinen letzten sieben Lebensjahren hat er eine Fülle von Tierbildern und -skizzen aquarelliert und in Öl gemalt, von denen manches als Farbdruck heute in jeder Kunst- und Buchhandlung zu kaufen ist.

Die Farbe spielt bei seinen Bildern die hervorragende Rolle. Also kann auch das nebenstehende Bild in Schwarz-Weiß-Druck gar nicht richtig wirken und deshalb nur unvollkommen deutlich machen, wieso an diesem Pferdebild die Gemüter sich derartig erhitzen können, wie es unlängst im Büro geschah. Dieses Werk heißt die „Roten Pferde“. Zwei von ihnen sind nämlich tatsächlich tomatenrot — da kann man schon rot sehen. Unter- und Hintergrund haben grüne, gelbe und blaue Farbtöne.

Eben dieses Bild hingte doch neulich ein kühner Kollege an die Wand in unserem Büro. Das war das Signal zum Anstoß. Die ersten Beifallsäuerungen kamen prompt: „So'n Mist!“ „Widerliche rote Gäule!“ „Weg mit dem Bild!“ „Das Bild bleibt da!“ „In'n Kohlenkeller damit!“ „Laß das Bild hängen!“ Die Fronten zeichneten sich ab, die gegnerischen Mannschaften nahmen Aufstellung. Über ihre Kampfstärke konnte man noch nichts voraussagen. Die Marc-Anhänger verhielten sich anfangs meist defensiv. Sie bewiesen im Verlauf des Titelkampfes eine abwehrstarke Hintermannschaft, während die Marc-Gegner durch die Aktivität eines dynamischen Mittel-Bilder-Stürmers manchen Erfolg für sich buchen konnten.

Die Antimarcianer begannen mit leichten Störangriffen. Nach den ersten Spielminuten hing das Bild schon auf dem Kopf. Die Marcianer hängten es wieder richtig auf. Das wiederholte sich einige Male, bis der tapfere Schrittmacher einer neuen Kunstepoche, der es aufhängte, es resigniert eigenhändig wieder abhakte und in den Schrank schloß. 1:0 für die Antis. Am nächsten Tag starteten die Marcianer einen neuen Angriff und hängten das Bild wieder auf. Die Antimarcianer erwiderten mit etwas massiveren Protesten. Es wurde behauptet, 80 Prozent seien gegen dieses Bild, es liefe dem allgemeinen Geschmack zuwider.

Die Marcianer fühlten sich hart bedrängt, obgleich sie sich noch lange nicht mit einem derartig gegenständlichen Bild an der Strafraumgrenze des Erlaubten wähten.

Am folgenden Tag war das Bild wieder abgehakt und im Schrank verschwunden. Soweit die erste Halbzeit.

Man veranstaltete eine freie, namentliche Wahl, ob das Bild nun aufgehängt werden sollte oder nicht. Von 20 Wahlberechtigten wählten 17. Wahlbeteiligung 85 Prozent. Der Volksentscheid ergab: 5 Nein-Stimmen = 29,4 Prozent und 12 Ja-Stimmen = 70,6 Prozent = Zweidrittelmehrheit.

Damit war der Idee des Marcismus zum Siege verholfen. Die Mehrheit erhielt ihren Willen: die „Roten Pferde“ wanderten wieder an die Wand. Die Opposition protestierte zwar. Man mußte hören: die Wahl sei gefälscht, ja, sie sei übereilt zugunsten der Marcianer „durchgepeitscht“.

Nach zwei Tagen nimmt ein Kollege das Bild mit und sagt, er wolle es kaufen. Den Marcianern fuhr's ins Mark. Die Opposition triumphierte. Welch Wunder! Am nächsten Tag brachte der Kollege das Bild wieder mit. Nicht, daß er es bei näherem Ansehen vielleicht abscheulich fand, nein, er brauchte ein Bild im Hochformat. Ein Hoch dem Breitformat! Wir haben die Pferde wieder. Jetzt prangen sie unangefochten an der Wand. Vielleicht gewöhnen sich die Gegner allmählich daran.

Die Anordnung von Formen und Farben in einem Bilde gehorcht den der Kunst eigenen Gesetzen. Es ist eine Frage der betreffenden Stilepoche, wieweit sich die Wiedergabe eines Objektes im Bilde mit der Natur deckt. Bilde ich sehr naturgetreu, dann spricht man von Naturalismus. Die Kunstrichtung, der unser Bild angehört, heißt Expressionismus. Zugunsten eines gesteigerten Ausdrucks wurde bewußt die strenge Gegenstandstreue aufgegeben. Verfolgt man diese Entwicklung weiter, so landet man bei den Problemen, mit denen die Kunst heute ringt: Ob und wieweit man auf den Gegenstand überhaupt verzichten kann. Hierauf können wir aber im Augenblick nicht näher eingehen. Auf jeden Fall ist ein Verständnis dieser sehr tiefgreifenden Fragen nicht möglich, ohne den geistigen Mitvollzug der hierherführenden Entwicklung.

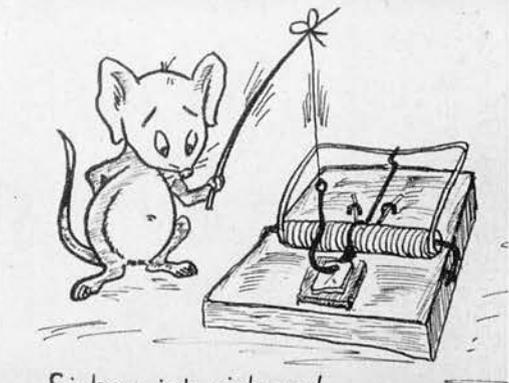
Sollen wir die „Roten Pferde“ wieder fortnehmen?

Wir würden uns — glaube ich — dann sagen lassen müssen, man dürfe eben keine Schmuckstücke vor die Borstentiere werfen.

H. Fabarius, SU

Anmerkung der Redaktion: Die Geschichte ist recht bezeichnend. Da die ewigen Neinsager in Wirklichkeit in der Minderheit sind, müssen sie um so lauter schreien. Klar. Im übrigen sollte man sich wirklich dazu erziehen, nicht immer gleich „So'n Mist!“ zu sagen, wenn man eine Sache nicht auf Anhieb versteht. Man beraubt sich selbst damit jeder Möglichkeit eines tieferen Eindringens, weil man nicht dazu bereit ist! Man kann eine Sache ablehnen, wenn man sich mit ihr auseinandergesetzt hat; aber es hat in einer etwas würdigeren Form zu geschehen. Über das Stadium, gleich mit Kokosnüssen zu schmeißen, sollten wir hinaus sein.





# Mausefallen

Jedem sind sie bekannt. Jeder weiß, wie sie wirken. Über sie braucht daher nicht weiter gesprochen zu werden. Aber auch auf der Werft begegnen wir ihnen. Hier sind sie uns Menschen eine Gefahr und verlieren diesen harmlosen Namen.

**Bild 1**

Am Ausrüstungskai sind es die Flurplatten für den Kanal der Versorgungsleitungen. Sie bilden, aneinandergereiht und richtig verlegt, eine Lauffläche. So sollte es wenigstens sein. Leider aber werden Platten herausgenommen und nach erledigter Arbeit nicht wieder einwandfrei eingefügt oder gar weggelassen. Die Platten kippen nunmehr und bieten immer wieder Anlaß zu Unfällen. Von den offen gelassenen Flächen soll gar nicht geredet werden.

**Bild 2**

Auf den Schiffen sind die „Mausefallen“ in den Stellagen zu finden. Arbeitsbedingte Aufdeckungen werden der Einfachheit halber von Nichtstellagenbauern vorgenommen und in den wenigsten Fällen nach Auftragserledigung in den unfallsicheren Zustand zurückversetzt. Allgemein ist bekannt, daß Stellagenveränderungen nur vom Sicherheitsdienst dieses Gewerkes vorgenommen werden dürfen. Jede Arbeit läuft reibungsloser, wenn sich der zuständige 3/8.-Vice rechtzeitig an den Stellagenbau wendet und Änderungen für seine Kolonnen beantragt.

**Bild 3**

Auch auf dem Haupt- und Tankdeck haben es die nicht wieder mit Schutzeinrichtungen versehenen Mannlöcher und Rohrleitungsdurchbrüche in sich. Die „Mausefalle“ ist fertig. Der Stellagenbau sorgt zwar für sofortige Abdeckung der offenen Löcher, aber so viele Grätings und Schutzeinfassungen sind nicht aufzutreiben, wie täglich von der Bildfläche verschwinden. Zwar sagt eine Redensart, daß auf der Werft nichts verlorengeht, alles fände sich wieder an. Nur müßte man erst sämtliche Schrottkübel, Bilgen und entlegenste Winkel der Doppelböden durchstöbern, um dieses bestätigt zu finden.

**Bild 4**

Leider hat das Nichtwiederbringen von Sicherheitseinrichtungen in jedem Monat mehrere Unfälle zur Folge. Vermeidbar wären sie alle, wenn jeder die Bequemlichkeit durch Gewissenhaftigkeit ersetzen würde.

Hermann, F. H.

Sicher ist sicher!

## Betriebssport

Der Spielbetrieb geht eifrig weiter. Unsere sämtlichen Mannschaften kämpfen um die Punkte. Die Einzelergebnisse der Berichtszeit sind folgende:

### Fußball

DW 1. gegen BAT Bahrenfeld 1.	6:1
DW 1. gegen Hansa Motoren 1.	5:0
DW 1. gegen Hbg. Schornsteinfeger 1.	6:3
DW 3. (AH) gegen BWV 2.	9:1
DW 3. (AH) gegen Rapid 2.	3:5
DW Reiherstieg gegen Spaeter	7:2
DW Reiherstieg gegen Eigenhilfe	5:0
DW Reiherstieg gegen Philips Fuhsb.	2:3

### Tischtennis

DW 1. gegen BWV 1.	6:9
DW 1. gegen Thörl 1.	9:7
DW 3. gegen Bill-Brauerei	8:8
DW 3. gegen Nordd. Affinerie 1.	6:10

### Schach

DW 1. gegen Esso 1.	6:4
DW 2. gegen Deutscher Ring 3.	7:3
DW 2. gegen Kreditbank	7:3
DW 2. gegen Post 2.	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> :3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

### Kegeln

DW 1. gegen Philips-Valvo 1.	2160:2093
DW 2. gegen Hbg. Landesbank	2022:2060
DW 3. gegen Röntgenmüller	2088:1975
DW 3. gegen NWDR 2.	2050:2149

Die Mitgliederversammlung verlief harmonisch. Der alte Vorstand wurde wiedergewählt.

Ein besonderes Sportereignis brachte der 12. Februar 1955. An diesem Tage hatte der Hamburger Betriebssportverband die Betriebs-Hallenhandballmannschaft der Firma Valvo aus Göteborg bei sich zu Gast. Aus diesem Anlaß wurde ein Hallenhandballturnier, an dem außer den Schweden die Hallenhandballmannschaften der Nordd. Affinerie, der Deutschen Philips GmbH. und der Deutschen Werft teilnahmen, durchgeführt. Den Schweden ging der Ruf voraus, unüberwindlich zu sein. Dieser Ruf war auch durchaus begründet, denn vier Mitglieder der bekannten schwedischen Weltmeistermannschaft gehörten zu den Gästen. Wenn man bedenkt, daß die Hallenhandballmannschaften im Grunde nur aus sieben Mann bestehen, ist eine gewisse Scheu durchaus berechtigt gewesen. Gleich das erste Spiel, das die Schweden gegen die Betriebsmannschaft der Nordd. Affinerie im Kampf sah, war eine Bestätigung ihres Rufes. Die Nordd. Affinerie kam überhaupt nicht so recht ins Spiel. Die Schweden beherrschten das Kampfgeschehen und siegten haushoch. Das zweite Spiel hatte die DW gegen Philips auszutragen. Unsere Männer waren erfolgreich. Die DW konnte sich auch gegen die Mannschaft der Nordd. Affinerie durchsetzen, während Philips dann überraschend die schwedische Mannschaft schlug. Wie sich jeder vorstellen kann, war jetzt die Spannung auf dem Höhepunkt angekommen; denn ein Sieg der DW über die Schweden hätte bedeutet, daß die DW Turniersieger gewesen wäre. Es kam aber anders. Unsere Männer gingen nach schönem und schnellem Spiel gegen die Schweden unter, nachdem sie in der ersten Halbzeit aber zeitweise geführt hatten. Das letzte Spiel des Tages gewann dann die Mannschaft von Philips gegen die Nordd. Affinerie, so daß drei Mannschaften, nämlich die schwedische Mannschaft, Philips und DW, punktgleich waren. Es gab mithin nicht nur einen Sieger, sondern gleich drei. Im Zeichen der Gastfreundschaft und in Anerkennung der Tatsache, daß die Schweden im Grunde auch wirklich die beste Mannschaft gestellt hatten, wurde dem schwedischen Mannschaftsführer der Pokal übergeben.

Im Anschluß an die Spiele vereinigten sich Gäste und Gastgeber zu einem gemeinsamen Abendessen, dem sich einige frohe Stunden im kameradschaftlichen Kreise angeschlossen.

Wir hatten die schwedische Mannschaft am 12. Februar vormittags als Gäste auf der DW begrüßen dürfen, wo sie einen Eindruck von unserem Arbeitsleben bekamen. Anschließend haben wir dann noch ein halbes Stündchen mit unseren Gästen in der Kantine bei einer Tasse Kaffee Gedanken und Erfahrungen ausgetauscht, wobei wir dankbar begrüßten, daß unser alter Ingenieur Meusel sich freundlicherweise als Dolmetscher zur Verfügung gestellt hatte. Ing. Meusel war auch schon am Freitag auf dem Bahnhof gewesen, um die Gäste in Empfang zu nehmen. Außerdem hat er in kameradschaftlicher Weise bei der sprachlichen Verständigung in der Sporthalle mitgewirkt, als die wechselseitigen Ansprachen übersetzt werden mußten.

Demnächst werden einige Mannschaften des Hamburger Betriebssportverbandes als Gegenbesuch nach Schweden reisen.

## Lerne die Unfallverhütungsvorschriften

### nicht erst durch Unfälle kennen!

Im November vorigen Jahres verursachte eine Explosion vier Werftangehörigen Körperschäden. Was war die Ursache?

Auf einem Neubau unterm Helgen war die Außenhaut der Vorpiek auszurichten. Eine Kolonne war mit den Arbeitsvorbereitungen beschäftigt. Man stellte auf der Helgensohle die Sauerstoff- und Azetylenflaschen bereit, trennte die Brennerpistole von den Schläuchen und steckte die Schlauchenden durch das jeweils dem Arbeitsplatz am nächsten befindliche Entwässerungsloch ins Schiffsinere. Ein Klopfzeichen bestätigte die erfolgte Verschraubung. Danach konnten die Flaschenventile geöffnet werden. Dieses Verfahren hatte die Ausrichterkolonne erprobt und ohne Zwischenfälle bis zu diesem Unglückstage als brauchbar erkannt und angewendet.

Ärgerlich darüber, daß diesmal die Schläuche beim Durchstecken so lange auf sich warten ließen, klopfte der im Inneren des Schiffsbodens wartende Ausrichter, um auf das Entwässerungsloch in der Vorpiek hinzuweisen. Die Schläuche waren jedoch irrtümlicherweise im zwei Meter entfernten Entwässerungsloch zum Nebenraum eingeführt worden. Das vereinbarte Klopfzeichen, im allgemeinen Lärm falsch gedeutet, veranlaßte zum Öffnen der Ventile. Das ausströmende Gas entzündete sich durch elektrische Schweißfunken und führte zur Explosion.

Was waren die Folgen?

In der Vorpiek flogen dem Ausrichter aufgewirbelte Fremdkörper in beide Augen. Vor dem Mannloch zur Vorpiek erfaßte die Explosion einen Kupferschmied und warf ihn auf das Tankdeck, wo er besinnungslos liegen blieb. Neben ihm lag ein Elektroschweißer, der aus einer Stirnplatzwunde blutete, die er sich beim Sturz von einer Stel-lage zuzog. Ein Stellagenbauer prellte sich am Kopf am Querschott zum Raum 2. Über eine Nietkolonne (zwei Schweißer und drei Schiffbauer), die auf der Mitte des Tankdecks arbeiteten, ging die Explosionswelle hinweg. Dieses Ereignis hatte sich mit Windeseile auf der Werft herumgesprochen. So bedauerlich es auch für die Betroffenen ausging, sollten Brenner und Ausrichter zu erhöhter Gewissenhaftigkeit hingewiesen werden. Leider war dem nicht so. Erst kürzlich mußten vier Brenngeschirre, die während der Arbeitspausen im Schiffsinere verblieben, sichergestellt werden. Der § 18 der Unfallverhütungsvorschriften weist eindeutig darauf hin, daß Schläuche und Geräte im Freien zu bergen und die Flaschenventile zu schließen sind. Aus diesem Grunde sind die Brennerpistolen nur außerhalb der Räume von den Schläuchen abzuschrauben und auch dort wieder zusammenzusetzen.

Herrmann, Unfallschutz

WIR  
BEGLÜCKWÜNSCHEN  
UNSERE JUBILARE



Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum

Am 1. Februar feierte der Ingenieur Robert Blum sein 25jähriges Dienstjubiläum. Herr Blum war bei den verschiedensten Werften als Maschinenbau-Ingenieur tätig gewesen. Während des ersten Weltkrieges war er als Pionier an der Front. Er hat hohe Auszeichnungen erhalten.

Nach Kriegsende kehrte er zu der damaligen Vulcanwerft in Hamburg zurück. Im Jahre 1930 trat er bei uns ein. Er kam in das Reparaturbüro, das damals von OBERINGENIEUR Sievert geleitet wurde.

Sein Arbeitsgebiet umfaßt die Ausarbeitung von Angeboten, die Aufmachung von Rechnungstexten, Verhandlungen mit den Auftraggebern und den Besuch der im Hafen liegenden Reparaturschiffe. Häufig mußte er ins Ausland reisen, um Reparaturschiffe zu besichtigen. Häufig brachte unser Onkel Robert, wie ihn seine engeren Kameraden nennen, gute Objekte herein.

Während des letzten Krieges war Ing. Blum für die Kriegsmarine eingesetzt und hat auch hier seinen Mann gestanden. Seit Kriegsende ist er wieder bei uns. Möge unser Jubilar im Kreise seiner Kameraden im neuen Reparaturbüro auf dem Reierstieg noch viele Jahre zum Wohle der DW wirken können.



**Henry Niemann**  
Maschinenbauer  
6. Januar 1955



**Hans Hodde**  
Maschinenbauer  
20. Januar 1955



**Emil Drews**  
Nieter  
20. Januar 1955



**Max Bonke**  
Transportarbeiter  
25. Januar 1955



**Franz Marcinkowski**  
Vorarbeiter  
29. Januar 1955



**Harry Körner**  
angel. Maurer  
31. Januar 1955



**Ernst Alpert**  
Tischler  
31. Januar 1955



**Heinrich Hinz**  
Raumwärter  
2. Februar 1955



**Johann Haug**  
Elektriker  
4. Februar 1955

# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen:

- Kranführer Heinrich Aldag mit Frl. Helga Deuschle am 8. 1. 1955  
 Schlosser Ernst Schwarz mit Frl. Ingrid Kossert am 15. 1. 1955  
 Werkzeugausgeber Helmut Heidmann mit Frl. Gertrud Marquardt am 15. 1. 1955  
 Schlosser Günther Sommer mit Frl. Hanna Krug am 15. 1. 1955  
 Blechslosser Günter Eggert mit Frl. Elsa Burmeister am 15. 1. 1955  
 E'Schweißer-Anlerner Otto Quast mit Frl. Margarete Barvels am 15. 1. 1955  
 E'Schweißer-Anlerner Rudi Ochs mit Frl. Ursula Sturmat am 29. 1. 1955  
 Eidechsenfahrer Egon Zmidzinski mit Frl. Christa Volquardsen am 29. 1. 1955  
 Bohrerhelfer Ernst-August Baumann mit Frau Inge Kosok am 29. 1. 1955  
 Nietenwärmer Werner Carl mit Frl. Ingeborg Wolf am 29. 1. 1955  
 Bohrerhelfer Benno Wildies mit Frau Inge Waack am 29. 1. 1955  
 Maschinenbauer Gotthard Kubis mit Frl. Irmgard Hauschildt am 29. 1. 1955  
 Schiffbauhelfer Dieter Kiehn mit Frl. Ingrid Lohse am 29. 1. 1955  
 Brenner Herbert Würtrich mit Frl. Inge Gätcke am 5. 2. 1955  
 Schiffbauhelfer Enod Sieverts mit Frl. Gisela Hausberg am 5. 2. 1955  
 E'Schweißer Henrik Majak mit Frau Helene Bostelmann am 5. 2. 1955  
 E'Schweißer Fred Ihloff mit Frl. Inge Wlazlinski am 5. 2. 1955  
 E'Schweißer-Anlerner Willi Hübner mit Frau Adolfine Gätjens am 7. 2. 1955

## Geburten:

### Sohn:

- Angel, Helfer Hans Preuss am 6. 1. 1955  
 Ausrichter Helmut Bartsch am 10. 1. 1955  
 Matrose Klaus-Jürgen Peters am 14. 1. 1955  
 Dreher-Anlerner Horst Schlüter am 17. 1. 1955  
 Hauer Kurt Pohle am 22. 1. 1955  
 E'Schweißer Alois Lang am 23. 1. 1955  
 Schiffbauer Dietmar Senf am 26. 1. 1955  
 Reiniger Willy Wiedner am 29. 1. 1955  
 Maschinenbauer Harald Stielert am 30. 1. 1955  
 Brenner Richard Zschommler am 4. 2. 1955  
 Kreuzer Günther Schikora am 4. 2. 1955  
 Maschinenbauer Eduard Hildebrandt am 5. 2. 1955  
 Transportarbeiter Carl Hoth am 6. 2. 1955

### Tochter:

- Schlosser Harald Hansen am 5. 1. 1955  
 Bordschlosser Ernst Bennowitz am 5. 1. 1955  
 Maler Werner Struve am 7. 1. 1955  
 Schiffbauhelfer Richard Blank am 7. 1. 1955  
 E'Schweißer Heinz Kempke am 11. 1. 1955  
 E'Schweißer Heinrich Quade am 16. 1. 1955  
 Elektriker Ralf Henkel am 17. 1. 1955  
 Helfer Herbert Najack am 18. 1. 1955  
 Schiffbauer Arvid Brodersen am 18. 1. 1955  
 Bordschlosser Heinz Böttcher am 18. 1. 1955  
 Schiffbauhelfer Max Kuk am 25. 1. 1955  
 E'Schweißer Heinz Salewski am 25. 1. 1955  
 E'Schweißer Heinrich Griemsmann am 5. 2. 1955

Wir gratulieren!

Für die mir bei meinem Ausscheiden erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich allen meinen besten Dank. Ich habe mich sehr gefreut.  
 Georg Hammann

Die mir aus Anlaß meiner 25jährigen Zugehörigkeit zur Deutschen Werft erwiesenen Aufmerksamkeiten möchte ich der Betriebsleitung und meinen Kollegen hiermit herzlichen Dank sagen.  
 Emil Drews, Nieterei

Sage hiermit meinen recht herzlichen Dank für die reiche Kranzspende und die Beteiligung bei der Beisetzung meines lieben Mannes Adolf Strümpfler.  
 Emma Strümpfler

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

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten anläßlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichen Dank.  
 Max Bonke

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

Beim Heimgange meines lieben Mannes haben mir die Betriebsleitung, der Betriebsrat und die Kollegen der Schiff- und Maschinenbaubüros ihre Anteilnahme in herzlicher und wohlthuender Weise bekundet. Dafür möchte ich allen meinen aufrichtigen Dank aussprechen.  
 Frida Siemann

Für die innige Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes Hans Stier sage ich hiermit der Deutschen Werft sowie der Belegschaft meinen innigsten Dank.  
 Frau A. Stier

## Wir gedenken unserer Toten

Adolf Strümpfler  
 Rentner  
 gest. 15. 1. 1955

Georg Siemann  
 Ingenieur  
 gest. 27. 1. 1955



Hermann Seemann  
 Stellagenbauer  
 gest. 28. 1. 1955

Ernst Ludwig  
 Rentner  
 gest. 9. 2. 1955



Wieder ist ein Monat herum. Jeder von uns ist mit seiner Arbeit beschäftigt gewesen. Und wieder ist eine ganze Menge geleistet worden. Das Wetter hat die Außenarbeiten keineswegs gefördert. Der ständige Wechsel zwischen Winter und Frühlingserwachen war durchaus keine Erleichterung für den Außenbetrieb. Die teilweise erheblichen Temperaturschwankungen haben sich auch im Gesundheitszustand unserer sonst so sehr abgehärteten Belegschafter bemerkbar gemacht. Der Krankenstand liegt über 7 Prozent. Das ist eine ganze Menge und macht sich, in absoluten Zahlen ausgedrückt, unerfreulich bemerkbar. Bei einer Belegschaft von etwa 9500 Mann sind 700 Kranke sehr viel. Unsere Betriebskrankenkasse muß schon allenthalben Geld bereitstellen, um das Krankengeld pünktlich auszahlen zu können. Und für den Betrieb bedeutet jeder

Ausfall ein ständiges Umdisponieren, was in keinem Fall zur Erleichterung des Ablaufs der Arbeit dienlich sein kann. Wir werden aber auch diese Schwierigkeiten überwinden. Das Fortschreiten der Jahreszeit wird uns dabei behilflich sein. Wenn ich mich im März wieder melde, werde ich hoffentlich schon von Sonnentagen sprechen können.

Langsam aber sicher laufen die organisatorischen Vorarbeiten für die Urlaubsreisen wieder an, die hoffentlich dazu beitragen werden, daß auch in diesem Jahre eine größere Anzahl unserer Betriebsangehörigen sich in den schönen Landschaften Bayerns, der Lüneburger Heide und unseres Harzgebietes erholen kann.

Für alle Betriebsangehörigen wird es eine weitere Beruhigung sein, zu wissen, daß es der Geschäftsleitung erneut gelungen ist, größere Aufträge hereinzubekommen. Es ist in der Zeitung an anderer Stelle bereits darüber berichtet worden. Für die nächsten Jahre ist also für jeden von uns Arbeit genug da, und nach unseren Erfahrungen können wir getrost damit rechnen, daß immer wieder neue Aufträge hereingebracht werden. Die hohe Zahl unserer Jubilare beweist im übrigen, daß jeder, der guten Willens ist, seine Stellung bei der DW als Lebensstellung ansehen kann.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabauteermann

## Das ist ja heiter!



Dieser Brief  
an unsere

„Dierecksjon“

kam sogar an.

An  
die Dierecksjon  
das Deutsche - Kraft  
Wannberg Finkenwerder