

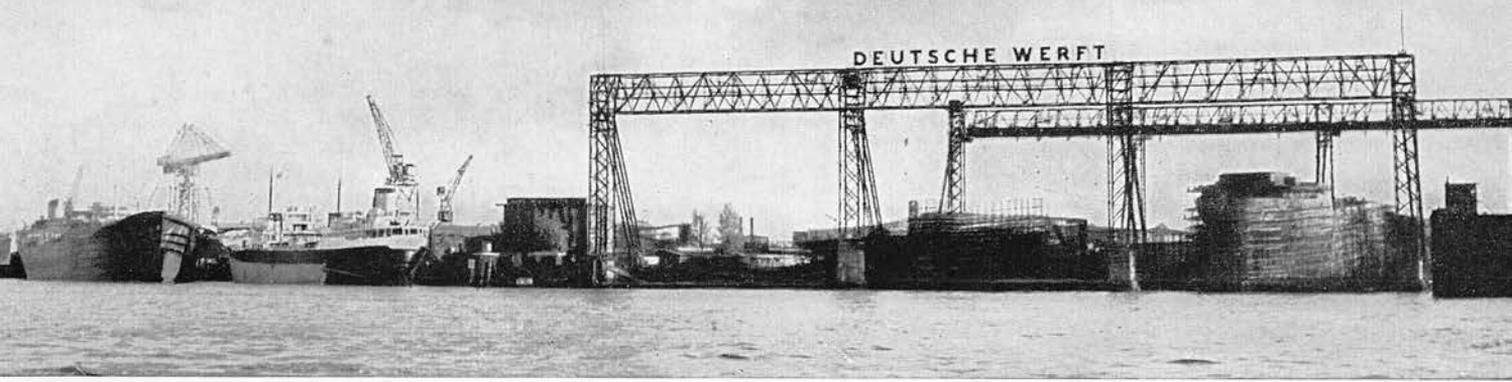


15. Jahrgang · 1. Juli 1955 · Nr. 6

**D  
W**

**DEUTSCHE WERFT WERKZEITUNG**

**Titelbild: Sturmflut an der spanischen Atlantikküste  
nach einem Gemälde von Wolfram Claviez**



# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

15. Jahrgang · 1. Juli 1955 · Nr. 6

## Was die letzten Wochen brachten

Wie wir schon in der letzten Ausgabe unserer Werkzeitung meldeten, fand am 24. Mai 1955 der Stapellauf des Tankerneubaus „Julius Schindler“ statt.

Der Tanker „Julius Schindler“ ist ein Neubau für die Reederei Ernst G. Ruß, Hamburg, und wird eine Tragfähigkeit von 18 300 t haben. Der Antrieb des Schiffes wird durch einen MAN-Dieselmotor von 7200 PS erfolgen.

Zum Stapellauf herrschte wieder bewegtes Leben auf der Werft. Viele Gäste hatten sich eingefunden, und eine große Zahl von Belegschaftsangehörigen war zur Stelle.



Wieder gleitet ein stolzer Neubau in sein Element



Die Taufe

Dr. Scholz dankte in seiner Ansprache der Reederei für das durch die Auftragserteilung bewiesene Vertrauen und gab seiner Genugtuung darüber Ausdruck, daß alle an dem Werk beteiligten Männer der Deutschen Werft ihr Bestes gegeben haben.

Frau Marga Schindler nahm die Taufe vor. Nachdem die Sektflasche am Bug des Neubaus zerschellt war, glitt der gewaltige Schiffskörper elegant und sicher in sein Element. Vor über 33 Jahren hat die DW schon einmal einen Tanker mit dem Namen „Julius Schindler“ abgeliefert, übrigens der erste Tanker in ihrer Geschichte. Der alte



Der erste „Julius Schindler“ im Februar 1922

„Julius Schindler“ hatte zunächst eine Tragfähigkeit von etwa 4000 t. Im Jahre 1935 wurde sie durch Einbau eines zusätzlichen Ladetanks auf eine Tragfähigkeit von 4500 t gebracht. Das Schiff hat nach dem letzten Kriege Namen und Nationalität gewechselt und ist jetzt im Mittelmeer eingesetzt.

Der 31. Mai brachte die Ablieferungsprobefahrt des Kühlschiffs „Horncap“ für die Horn-Linie. Bei strahlendem Sonnenwetter wurde um die Mittagszeit vom Ausrüstungskai im Werfthafen abgelegt. Das Schiff wurde gründlich überprüft. Es ergab sich auch nicht die geringste Beanstandung. Beim feierlichen Flaggenwechsel brachte der Reeder, Herr Müller-Stinnes, seine Zufriedenheit zum Ausdruck, wobei er darauf hinwies, daß die bisher von der DW für die Horn-Linie erbauten Schiffe die in sie gesetzten Erwartungen voll erfüllt haben.

Gegen Mitternacht kehrte die „Horncap“ nach Hamburg zurück. Inzwischen ist das Schiff längst zu seiner ersten Reise ausgelaufen. Die Reederei wartet nunmehr auf die Schwester der „Horncap“, die unter der Bau-Nr. 694 am 20. Juni 1955 vom Stapel gelaufen ist.



Blick in die Bar auf der „Horncap“

MT „Horncap“



# Der Verbesserungsvorschlag

Ihr kennt ja alle die an verschiedenen Stellen in Finckenwerder und auf dem Reiherstieg aufgehängten Kästen, die zur Aufnahme von Verbesserungsvorschlägen dienen. Es kommen auch regelmäßig Zuschriften an unsere Abteilung RF. Für die Werkzeugung und den Klabauteurmann ist meistens auch etwas dabei.

Und doch! So ganz einwandfrei funktioniert die Geschichte manchmal nicht. Wie kommt das? Zuweilen gibt es für die Betriebsangehörigen sogar Enttäuschungen, die dann zu Verstimmungen führen. In solchen Fällen ist meistens gerade das Gegenteil von dem erreicht, was das Verbesserungswesen eigentlich bewirken soll. Durch die Möglichkeit des Einreichens von Verbesserungsvorschlägen soll ja das gegenseitige Verständnis gefördert werden. Eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Betriebsleitung, Meister und Belegschaft ist doch das, was erstrebt wird. Eine angenehme Beigabe für den einzelnen ist die Prämie, der Gewinn für den Betrieb liegt häufig in der Einsparung von Zeit und Material. Derjenige, der den angenommenen Vorschlag eingereicht hat, hat vor allen Dingen aber das stolze Bewußtsein, aus eigener Überlegung etwas Besonderes geleistet zu haben.

In diesem Zusammenhang muß man sich auch vor Augen halten, daß manche Unfallgefahrenquelle durch einen vernünftigen Verbesserungsvorschlag beseitigt worden ist. Jedes Ding hat nun aber die bekannten zwei Seiten. So ist es auch mit dem Verbesserungsvorschlag. Da ist also jemand, der etwas besser zu können oder zu wissen glaubt, als andere! Sonst würde er ja nicht einen Vorschlag einreichen, der einen Zustand oder eine Arbeitsmethode *verbessern* soll. Folglich muß da also auch jemand sein, der bisher nach Ansicht des den Vorschlag einreichenden Betriebsangehörigen nicht so vernünftig gearbeitet hat. Und in diesem Punkt setzt die erste Schwierigkeit ein.

Wir sind ja alle keine Engel! Wer wollte sich ausgerechnet ausnehmen. Also kann es nicht verwundern, wenn jemand angesichts eines Verbesserungsvorschlags etwa folgende Überlegungen anstellt: Soso, der Müller weiß das besser als ich! Wozu bin ich denn als Vorgesetzter da? Dann bin ich wohl nicht mehr nötig!"

Und schon ist die Mißstimmung fertig. Dabei wollen beide das Beste. Der Vorgesetzte mit seinen Erfahrungen will dem Ganzen dienen und der Mann mit seinem Vorschlag auch.

Eine weitere Schwierigkeit liegt in der menschlichen Beharrlichkeit. Wenn eine Sache erst, sagen wir einmal 30 Jahre lang in einer bestimmten Art erledigt worden ist, ist jeder leicht geneigt, zu sagen: „Dat hebt wi all dortig Joahr so makt“ und jede Neuerung als „neumodi-

schen Kram“ abzulehnen. Und dann bleibt alles, wie es war. Auch in diesem Fall gibt es eine Verärgerung. Und zwar auf seiten des Verbesserers.

Oft genug führen die Enttäuschungen dann dazu, daß der Betriebsangehörige mit dem abgelehnten Verbesserungsvorschlag auf „stur“ umschaltet und sich darauf beschränkt, recht und schlecht das zu machen, was ihm aufgetragen wird.

Ein jeder wird erkennen, daß das nicht der Sinn der Sache ist. Wir alle bringen den weitaus größten Teil unseres wachen Daseins am Arbeitsplatz zu. Es ist doch klar, daß man dann gern zur Arbeit gehen will und nicht mit gemischten Gefühlen. Zur Freude an der Arbeit gehört auch, daß man mitdenkt und mit eigenen Ideen herauskommen kann. Natürlich kann man dann auch erwarten, daß Vorschläge angehört und geprüft werden. Zuweilen wird sich dann herausstellen, daß der Vorschlag gar keine Verbesserung bedeutet. Häufiger wird der Fall sein, daß die Verbesserungsidee mit kleineren Änderungen angenommen werden kann. Und oft wird man den Vorschlag, so, wie er ist, in die Tat umsetzen können. Das Wesentliche im Verbesserungswesen ist das Bestreben, in dem anderen einen Menschen zu sehen, der sich ehrlich bemüht, etwas Gutes zu wollen. Das gegenseitige Vertrauen ist das Entscheidende. Natürlich kann das Mitdenken und das „Verbessern“ nicht auf einen bestimmten „Dienstgrad“ beschränkt sein, so daß man etwa sagen könnte: „Nur der Betriebsdirektor darf etwas Neues bringen“, oder „nur die Betriebsingenieure dürfen Änderungen vorschlagen“ oder ähnliches mehr. Ebenso sicher ist aber auch, daß gegebene Anweisungen unverändert ausgeführt werden müssen. Es darf niemand etwa auf den Einfall kommen, eine Arbeitsanweisung für falsch zu halten und die Arbeitsausführung dann nach eigenem Gutdünken vorzunehmen. Das ist etwas ganz anderes und gehört in die Rubrik von dem Denken, das man den bekannten vierbeinigen Tieren überlassen soll! Ich meine, bei einigem guten Willen von seiten aller Beteiligten müßte es schon klargen.

Der Betrieb macht es ja allen so leicht wie möglich. Für jeden, der mit seinen Ideen nicht so recht zu Rande kommt, ist ja die Abteilung RF da, in der es Rat und Tat für jeden Fall gibt.

Wir haben im Laufe der Zeit eine ganze Reihe von sehr guten Vorschlägen gehabt. Und manch eine Arbeitserleichterung, die eingeführt wurde, verdankt ihr Entstehen einem Verbesserungsvorschlag. Auch Patente sollen auf diese Weise schon zustande gekommen sein!

Wäre es nicht schön, wenn wir eines Tages sagen könnten: Bei uns auf der DW denkt jeder an seinem Platz mit. Bei uns klappt aber auch alles!

## Kriegsgefangene bitten: „Vergeßt uns nicht!“

Auch in diesem Jahr geht die Bitte an alle Kreise der Bevölkerung, durch Spenden die Brücken zu festigen, die unsere Gefangenen mit der Heimat und ihren Angehörigen verbinden. Für die Hoffnung der Gefangenen auf Heimkehr und Wiedervereinigung mit ihren Angehörigen ist die Erhaltung der seelischen und körperlichen Widerstandskraft wichtigste Voraussetzung. Allen von dem Unglück der jahrelangen Trennung noch betroffenen Menschen beizustehen, sollte für alle Deutsche eine verpflichtende Herzensache sein. Jede Spende trägt dazu bei, das Band der Hoffnung zwischen hüben und drüben zu festigen und die Größe des Leides zu mildern.

Spendet alle für die

### „Kriegsgefangenenhilfe der Wohlfahrtsverbände!“

Deutsches Rotes Kreuz / Arbeiterwohlfahrt, Hauptausschuß  
Deutscher Caritasverband  
Evangelisches Hilfswerk für Internierte und Kriegsgefangene  
Die Einzahlungen sind steuerabzugsfähig!

Sämtliche Banken, Sparkassen, Volksbanken, Ländliche Kreditgenossenschaften, Postscheckämter u. Zentralkassen im Bundesgebiet und in West-Berlin nehmen Einzahlungen entgegen unter dem Stichwort „Kriegsgefangenenhilfe der Wohlfahrtsverbände“ zugunsten d. Konten

Nr. 800 Städt. Sparkasse, Bonn  
Nr. 10 000 Bankverein Westdeutschl., Fil. Bonn  
Nr. 33 500 Rhein-Ruhr-Bank, Filiale Bonn  
Nr. 10 000 Rhein.-Westf. Bank, Filiale Bonn  
Nr. 8 900 Bank f. Gemeinwirtschaft AG, D'dorf  
Nr. 10 000 Volksbank Bonn  
Nr. 10 000 Rhein.Landesgenossenschaftskasse  
Filiale Bonn  
Nr. 1075 Postscheckamt Köln

# Der Sektionsbau auf deutschen Werften

*Wir bringen nachstehend den wesentlichen Inhalt eines Vortrages unseres Betriebsingenieurs Dipl.-Ing. Ludwig Raudenkolb anlässlich einer Pressekonferenz am Tage vor der Taufe der „Esso-Hamburg“ wieder.*

Der Grundgedanke dieser Bauweise besteht darin, einen Teil der schwierigen und umständlichen Montgearbeiten, wie sie bei der althergebrachten Methode der Einzelteilbauweise nötig waren, unter günstigeren Bedingungen zu ebener Erde auszuführen und damit eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und eine Steigerung der Hellingkapazität zu erreichen. Die Deutsche Werft hat bereits nach dem ersten Weltkrieg aus diesen Überlegungen heraus bei der damals genieteten Bauweise erstmalig diese Methode mit großem Erfolg angewandt, indem sie am Boden gefertigte größere Bauteile in den Schiffskörper einfügte und damit den Weg für die zukünftige Entwicklung im modernen Schiffbau festlegte. Die Schweißung beschleunigte diese Entwicklung, indem sie neben einer Gewichtsersparnis vereinfachte Sektionsteilungen zuließ und die Anwendung wirtschaftlicher Arbeitsverfahren ermöglichte.

Die Sektionen, die ein Höchstgewicht von 45 Tonnen erreichen, setzen sich aus Platten, Stegen und Gurtungen zusammen, die in der Schiffbauhalle auf jede gewünschte Form gebracht und zum großen Teil auf autogenen Brennmachines hergestellt werden. Eine Spitzenleistung auf diesem Gebiet ist die photo-elektrisch gesteuerte vollautomatische Brennmachine, die nach einer in die Maschine eingelegten photographischen Platte zwei Bauteile gleichzeitig erstellt. Die Vorarbeiten müssen, um eine genaue Maßhaltigkeit der Sektionen zu gewährleisten, mit größter Sorgfalt und Genauigkeit ausgeführt werden, wobei z. B. die Materialschumpfungen, die durch das Brennen und Schweißen entstehen, zu berücksichtigen sind. Heute wird der Sektionsbau in großen Montagehallen und auf Montageplätzen durchgeführt, deren Raumbedarf ungefähr das Zweieinhalbfache der alten Bauhellinge beträgt. Sie haben mit den dazugehörigen Kran- und Transportanlagen das äußere Bild der Werft wesentlich verändert. Die ursprünglichen Werkhallen mit den 7—8 m lichten Kranhöhen entsprachen in keiner Weise mehr den Anforderungen des Sektionsbaues. Neben der großen Hebekraft der Kräne ist auch eine ausreichende Höhe für das Wenden der Sektionen erforderlich, da sie in einer für die Montage günstigsten Lage zusammengebaut werden. Das bedeutet die Erstellung riesiger Hallen, wie sie zum Teil auf einigen Werften erfolgt ist. Die Deutsche Werft hat diese Forderung gelöst, indem sie normale

Hallen mit verschiebbaren Dächern baute, so daß ein außen fahrender großer Kran die Sektionen herausnehmen, wenden und auf den Bereitstellungsplatz bringen kann.

Der Sektionsbau gestattet neben den allgemeinen Vorteilen einer werkstattmäßigen Fertigung die Anwendung wirtschaftlicher Arbeitsverfahren. So wird durch den Einsatz von Brenn- und Schweißautomaten die Montage erheblich beschleunigt und gleichzeitig eine Verbindung der Bauteile von höchster Güte hergestellt. Durch den planmäßigen Einsatz von Arbeitskolonnen können die Vorteile einer fließenden Fertigung ausgenutzt werden.

Der Montageplatz besteht im wesentlichen aus einem in Terrainhöhe liegenden schweren Eisenrost, auf dem die Einzelteile in mehreren Arbeitsgängen zu einer Sektion montiert werden. Durch die darauf folgende Schweißung entstehen Schrumpfungen, die bei unrichtiger Schweißfolge zu gefährlichen Spannungen und Verwerfungen führen können. Der Schweißplan, der nach diesen Gesichtspunkten ausgearbeitet ist, muß deshalb genau eingehalten werden. Eine besondere Gruppe von räumlichen Bauteilen stellen die ganz geschweißten Vor- und Hinterschiffsektionen mit ihren komplizierten Formen dar. Sie erfordern ein hohes Maß an Können und Erfahrung und vermitteln ein eindrucksvolles Bild vom hohen Entwicklungsstand der Schweißtechnik.

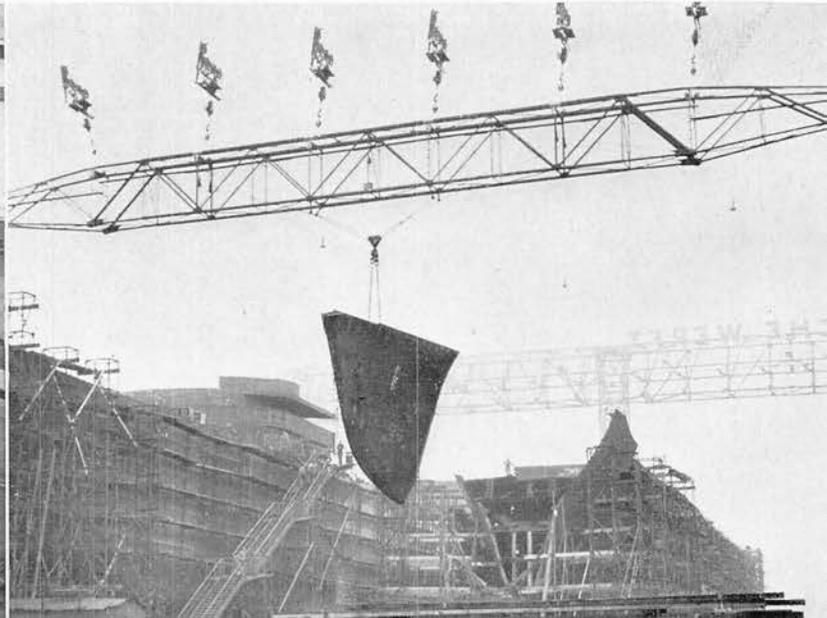
Der Aufbau eines Schiffes auf dem Helgen aus den einzelnen Sektionen hängt von der Hellinganlage ab und kann von der Mitte des Schiffes aus nach beiden Enden oder von achtern zum Vorschiff hin erfolgen. Die Deutsche Werft bevorzugt die letztgenannte Methode, die den Vorteil hat, rechtzeitig maschinenbauliche Vorarbeiten in Angriff nehmen zu können. Nach einem präzise ausgearbeiteten Plan werden täglich 10 bis 15 Sektionen mit einem Gesamtgewicht von 250 bis 300 Tonnen auf den verschiedenen Schiffen eingebaut. Nach 80 bis 90 Tagen vollendet der letzte Bauteil den Schiffsrumpf, und das Schiff steht zum Stapellauf bereit. So wurden im vergangenen Jahr auf fünf Helgen 17 Schiffe und 1 Schwimmdock mit insgesamt 238 000 Tonnen Tragfähigkeit zu Wasser gelassen.

Besonders bemerkenswert ist die Baumethode großer Tanker. In dem Bestreben, die Bauzeit noch weiter zu ver-

Photoelektrisch gesteuerte vollautomatische Brennmachine



Eine Bausektion, Gewicht 45 t

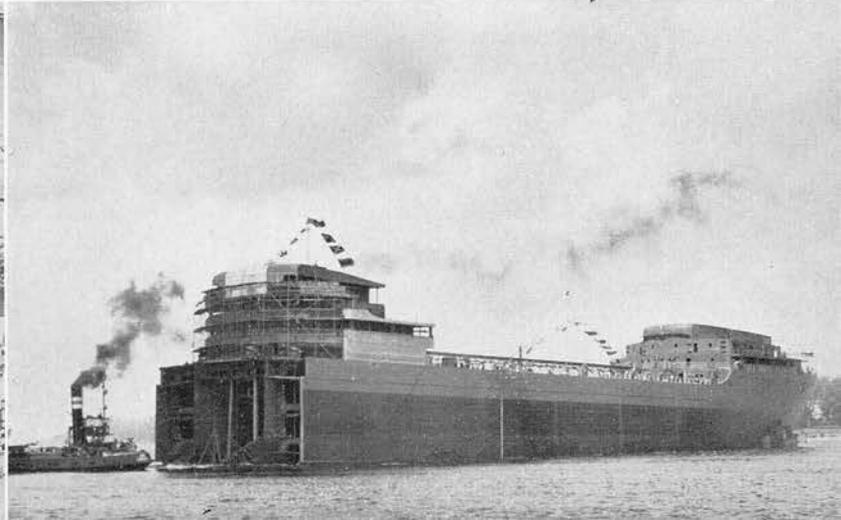
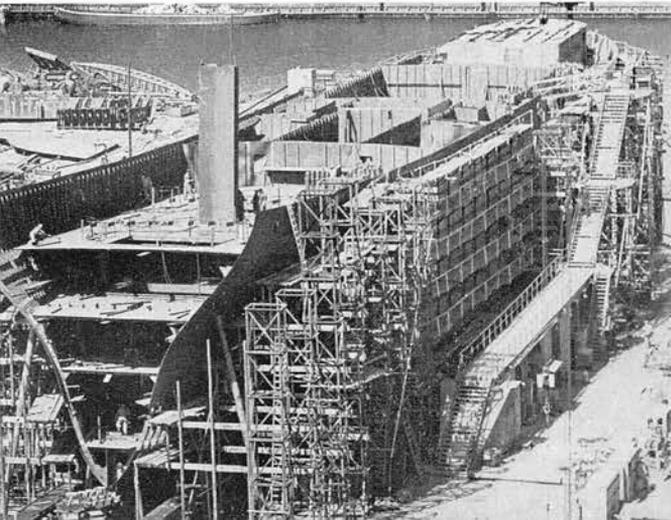
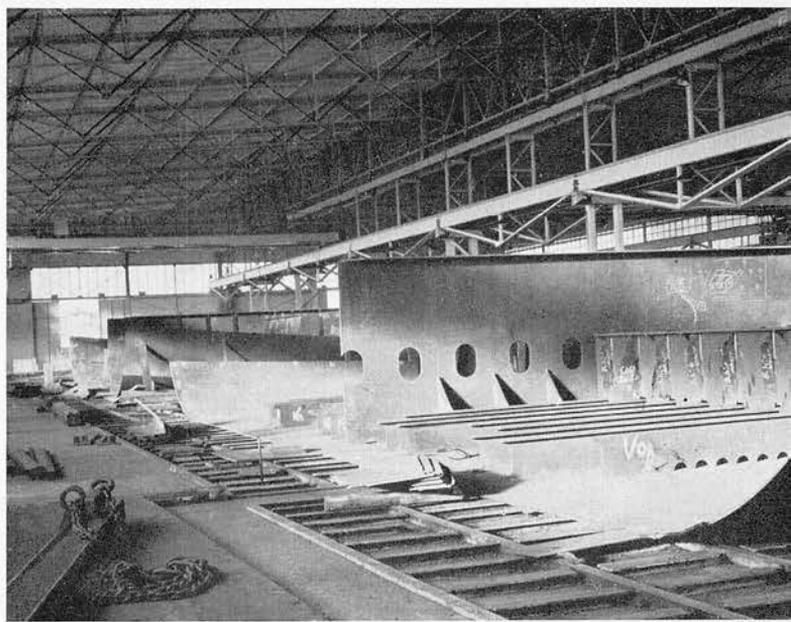




kürzen, entschloß sich die Werftleitung, die Schiffe in zwei Teilen vom Stapel laufen zu lassen und im Dock zusammenzubauen. Dadurch ist es möglich, sofort nach dem Stapellauf des Hinterschiffes mit dem Einbau der Maschinenanlage und der Einrichtung und Ausrüstung zu beginnen. Das Vorschiff, das inzwischen auf der Helling fertiggebaut wird und nach dem Stapellauf keine nennenswerten Arbeiten mehr erfordert, wird dann mit dem schon weitgehend fertiggestellten Hinterschiff im Dock zusammengesetzt.

Die Deutsche Werft hat mit dem Zusammenbau eines Schiffes aus zwei Teilen den folgerichtigen Schritt in der Weiterentwicklung des Sektionsbaues getan.

*Bild oben: Halle mit verschiebbarem Dach  
 Bild rechts: Blick in eine Montagehalle  
 Bild unten links: Ein Schiff entsteht auf der Helling  
 Bild unten rechts: Ein „halbes“ Schiff*



# Quer durch Zentralafrika | Von Karl Riederle

*Immer wieder hört man in den letzten Jahren von Unruhen und Kämpfen im „Mau-Mau“-Gebiet um Nairobi. Es mag daher recht interessant sein, was einer unserer Belegschaftsangehörigen auf einer Tierfang-Expedition vor rund 30 Jahren in diesem Gebiet erlebte, zumal die Expedition größere Teile unserer alten Kolonie Deutsch-Ostafrika berührte.*

Von Triest aus sollte unsere Expedition im Oktober 1922 losgehen. Als endlich alle Vorbereitungen erledigt waren, gab es noch einen feierlichen Abschied. Jeder wußte, daß es eine lange Zeit dauern würde, bis wir die Heimat wiedersehen würden. So schön große Reisen sein können, so eintönig können sie auch sein. Und: Heimat ist eben doch Heimat.

Endlich legte unser Schiff ab, und hinaus ging es in die Adria und das Mittelmeer. Auf der Höhe von Kreta wurde die See sehr unruhig, so daß der größte Teil der Passagiere die Tücken der Seefahrt kennenlernte. Dadurch wurde die Stimmung leider ungünstig beeinflusst, zumal das schlechte Wetter anhielt, bis wir den Hafen Port Said erreicht hatten. Von dort ging es nun einen Tag später in langsamer Fahrt durch den Suezkanal und dann fünf Tage lang durch das Rote Meer. Die Hitze war bei der völligen Windstille bald unerträglich. Wir hatten um 11 Uhr nachts in den Kammern etwa 38 Grad und in der Maschine sogar 50 Grad Celsius. Ausgang Oktober langten wir in Aden an. Leider blieb sehr wenig Zeit, um das farbenprächtige und sehr schön gelegene Felsenest mit seinem orientalischen Leben näher kennenzulernen. In Aden wurden die ersten Briefe mit der Heimat gewechselt.

Endlich war die Zeit zum Auslaufen wieder da, und langsam glitten wir aus dem Hafen, die bizarren Formen des Stadtbildes zogen nochmals an uns vorüber. Im Gegensatz zu dem sehr stürmischen Wetter, das wir bis Port Said hatten, wurden wir nun in den nächsten sechs Tagen auf der Reise durch den Indischen Ozean, vorbei an Kap Guardafui, die Ostküste Afrikas entlang, reichlich belohnt, indem uns Neptun ein herrliches und ruhiges Wetter bescherte. Das belebte natürlich die Vorbereitungen zur Äquatortaufe. Nach herrlicher Fahrt liefen wir in den Hafen von Kilindini ein und betraten dann zum erstenmal ostafrikanischen Boden.

Von Kilindini, dem eigentlichen Landungshafen für Uganda, führten uns Eingeborene in ihren Rollwägelchen — Trolly genannt — nach „Mombassa“. Die Straße dort hin, soweit man überhaupt von Straße nach deutschem

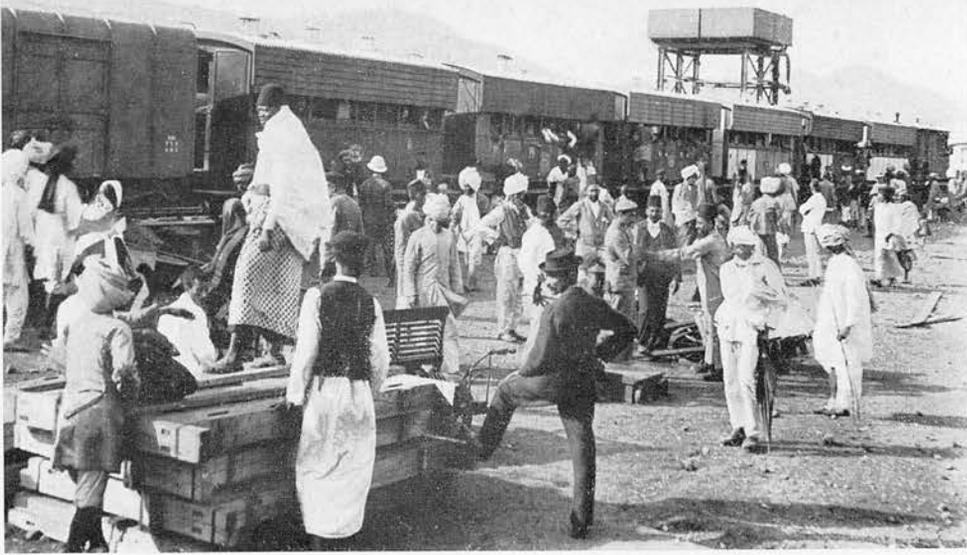


Afrikanische Mode von 1922

Muster sprechen kann, ist außerordentlich breit und von prächtigen Palmen, Affenbrotbäumen und von bunten Blumen eingesäumt. In Mombassa blieben wir drei Tage.



Negerkapelle  
in Uganda



Ein Bahnhof  
der Ugandabahn

Dann ging es mit den verhältnismäßig bequemen Wagons der Uganda-Bahn weiter. Nach etwa 18stündiger Fahrt durch sehr stark ansteigendes Gelände erreichten wir das sogenannte Reservatgebiet. Die Landschaft, die wir durchfuhren, ist einfach nicht zu beschreiben; denn mit jedem Kilometer wird sie fesselnder und eindrucksvoller, mit einem Wort: sie ist bezaubernd schön. Man glaubte zuweilen, in einem europäischen Zoo zu sein; denn die ganze Gegend war von großen Rudeln Zebras, Straußen, vielerlei Arten Antilopen und einzelnen Giraffen belebt.

Die ganze Steppe war ein wahres Tierparadies.

Inzwischen sind wir nun etwa 330 Meilen von der Küste entfernt und nähern uns jetzt der Hauptstadt Nairobi.

Nairobi, eine noch sehr junge Stadt, jedenfalls für damalige Zeiten, wies in den zwei Hauptstraßen fast nur europäische und indische Kaufläden auf, in denen aber auch alles zu haben war, was man zu einer Reise ins Innere Afrikas gebrauchte. Nairobi war damals der Hauptausgangspunkt für Jagdausflüge in das Gebiet des Kilimandscharo. Die Reise auf der Uganda-Bahn war daher für afrikanische Verhältnisse sogar komfortabel zu nennen. Das erklärt sich eben daraus, daß reiche Leute und Globetrotter von dort aus für teures Geld auf „Großwildjagd“ zogen und dabei leider die Tierwelt sehr dezimierten. So hörten wir damals in Nairobi, daß ein Amerikaner mit einer großen Meute von Hunden zur Löwenjagd ging und die unglaubliche Strecke von 61 Löwen verbuchen konnte, darunter an einem einzigen Tag nicht weniger als 24 Stück. Solche Leute kann man natürlich nicht mehr Jäger nennen, sondern nur bedauern, daß so etwas möglich war. Heute wären solche Resultate ausgeschlossen; denn erstens gibt es dank der Tätigkeit dieser „Jäger“ nicht mehr soviel Wild, und zweitens ist heute für den Abschluß von Großwild eine Genehmigung nötig, und wehe, wenn sie nicht eingeholt wird.

Leider ist es in Afrika genauso wie in Europa. Durch die

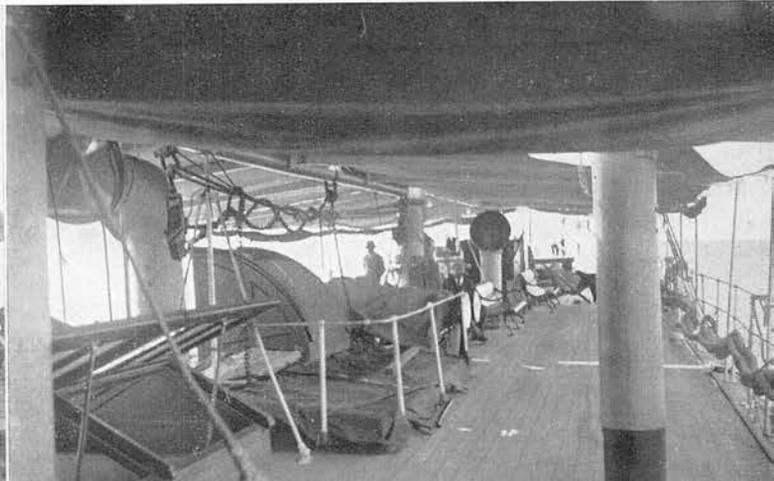
fortschreitende Technik und Vergrößerung der Städte verschwinden langsam aber sicher alle Naturschönheiten.

In Nairobi bekamen wir für die weitere Expedition fünfzig schwarze Träger. Sie alle wurden mit blauen Wolljacken und einer roten Wolldecke, die sie untertags zusammengerollt als Turban trugen, und mit einer Feldflasche versehen. Als Lohn erhielt jeder ein paar Pfennige und freie Verpflegung. Daraus ist zu ersehen, wie anspruchslos die armen Leute waren. Kein Wunder, daß die Besitzer der überseeischen Faktoreien steinreiche Leute wurden! Am gleichen Tage, da sie angeworben worden waren, wurden sie zur Bahn gebracht und mit den Maultieren zusammen in einem Lastenzug nach Kisumu befördert. Wir selbst traten am nächsten Tag die Reise mit dem einmal in der Woche fahrenden Personenzug an. Keuchend und schnaufend bahnt sich der Zug den Weg bis zum höchsten Punkte des terrassenartig ansteigenden Kicknyugebirges, 2381 m über dem Meer, von wo sich ein wundervoller Ausblick 600 m tief hinab in das Tal der großen Bruchspalte bietet. Es ist dies der sogenannte afrikanische Graben, der sich von Zambesi durch Ostafrika bis Palästina verfolgen läßt. Nun geht es am Berghang abwärts durch dichten Wald und über kühn geschwungene Eisenviadukte am Naivascha-See vorüber nach Nakuro, das am Ufer des gleichnamigen Sees in einem uns Europäer angenehmen Klima liegt. Die Endstation der Bahn liegt direkt an der Landungsbrücke, wo die Regierungsdampfer zur Abfahrt nach Entébbe schon bereitlagen. Hier erwarteten uns auch die fünfzig schwarzen Träger. Mittags verließen wir mit unserem Regierungsdampfer den Hafen von Kisumu. Langsam schleichen wir uns an einer Anzahl Inseln vorbei, die dem Dampferchen in ihrer Menge fast den Weg versperren. Bei Eintritt der Dunkelheit wurde Anker geworfen. Da wir nun bereits im Gebiet, in dem es die Schlafkrankheit erregende Fliegen gibt, sind, müssen wir sehr vorsichtig sein bevor wir schlafen gehen, und untersuchen nun unsere Moskitonetze aufs genaueste.

Schwarze Träger wurden angenommen



An Bord des Regierungsdampfers





# Die „Pamir“ lag bei uns im Dock

Von Wolfram Claviez

Viele Schiffe kommen zu uns zu Gast, aber nur selten begegnet einem Schiff so großes Interesse wie dem, das kürzlich in unserem Dock lag, der Viermastbark „Pamir“. Sie ist wohl der letzte Zeuge aus einer Zeit, die nun vorbei ist; jener Zeit, wo die großen Windjammer mit ihren weißen Segeln über die weiten Meere flogen, wo Abenteuerlust und Sehnsucht nach unbekanntem Fernen die Menschen hinauslockten auf die See, einer harten und zugleich großartigen Zeit. —

Daß diese Epoche der Seefahrt zu Ende ist, läßt sich nicht leugnen — der beste Beweis dafür ist ja, daß die letzten Überlebenden bestaunt werden wie Wesen aus einer fremden Welt. Es ändert auch nichts an dieser Tatsache, daß es immer noch einige Überlebende gibt, und daß man Motive findet, die heute noch den Einsatz der letzten Segelschiffe rechtfertigen, wie z. B. die Ausbildung des Nachwuchses. Aber es hilft alles nichts, wir müssen uns damit abfinden, es ist vorbei. Etwas schmerzlich ist uns diese Erkenntnis. Aber warum eigentlich? Wir trauern doch sonst im allgemeinen nicht irgendwelchen mit der Zeit nun mal unmodern gewordenen Dingen nach. Warum gerade den Segelschiffen?

Nun, wir haben schon oft festgestellt, daß ein Schiff unter allen von Menschenhand geschaffenen Gebilden eine Sonderstellung einnimmt. Daran ist nicht zu zweifeln. Ein kleines Reich, dem wir inmitten des Weltmeeres unser Leben und Gut anvertrauen, ein Gebilde mit eigenem Charakter und einer Seele. Aber warum diese Betrübnis? Dampfer sind doch viel sicherer und rentabler und was weiß ich, und sie stellen auch nicht so schwere Anforderungen an die Besatzung, wieso ist es denn schade — warum sagt man nicht Gott sei Dank?

Es ist übrigens eine eigenartige Sache, wenn wir uns bewußt machen, daß heute, wo noch die letzten Segelschiffe im Dienst sind, Endprodukte von hoher Vollendung einer Jahrtausende währenden Entwicklung, wir bereits dem Ende der Epoche des Dampfschiffes, das die weißen Segel vom Meere vertrieben hat, entgegensehen. Nach einem Jahrhundert der Maschinenkraft sehen wir schon einer neuen Zeit entgegen, die die Verbrennungskraftmaschinen für ebenso veraltet und unrentabel halten wird, wie wir heute die Schiffe, mit denen man sich auf die Kraft des Windes verlassen mußte. Aber eines weiß ich: wenn es schon lange keine Dampfmaschinen und Verbrennungsmotoren mehr geben wird, wenn jedes Schiff sein kleines Atomkraftwerk an Bord haben wird, werden immer noch Segel auf der See zu finden sein.

Es ist ein Geheimnis um das Erlebnis, sich von der Kraft des Windes über die Meere treiben zu lassen. Ich möchte sagen, man könnte die Menschheit in zwei Klassen einteilen: die eine, die aus den Menschen besteht, die das verstehen, die nichts Schöneres kennen, als Tage und

Nächte an der Pinne ihrer Yacht oder Jolle zu verbringen, die sich ein Boot kaufen, längst bevor sie einen anständigen Anzug haben —, und die andere Klasse aus jenen Leuten bestehend, die sagen: Segeln, o Gott, wie langweilig, was macht man, wenn der Wind einschläft? Diese Menschen sind sicher nicht schlechter, nur eben völlig anders geartet. Die Grenzsicht dieser beiden Gruppen ist jene mit Außenbordmotor.

Nun wollen wir zugeben, daß es ein verdammt unterschied ist zwischen dem Segeln heute, aus einer unerklärlichen Leidenschaft heraus, und dem Segeln früher, hinter dem ein unerbittliches Muß stand. Das Leben an Bord war früher von einer Härte, die von einem noch so ansehnlichen Verdienst allein nicht aufgewogen werden konnte. Hinzu kamen dieses Unbestimmbare, das in dem schönen Wort liegt „Das freie Meer befreit den Geist“, das stärker war als aller Zwang des Bordlebens, und jene ewig wache Sehnsucht nach der Ferne und dem Unbekannten, eine aktive Abenteuerlust, die mächtiger war, als das heute überall vorherrschende Streben nach „Sicherheit“, das den größten Teil unserer Tatkraft einfach totschrägt. Unser Leben ist ja durchorganisiert bis zum Lächerlichen, mit allen den kleinen Versicherungen und Rückversicherungen, mit denen wir uns selbst vorzumachen suchen, wir könnten unserem flüchtigen Leben feste Dauer verleihen — gewiß, das Zeitalter der Entdeckungen und Abenteuer ist vorbei, alles ist organisiert, selbst die Schiffe kommen heute auf Stunde und Minute genau in ihrem Bestimmungshafen an, das Rad der Entwicklung läßt sich nicht rückwärts drehen; es ist müßig, darüber zu diskutieren. Ich will ja nur gegenüberstellen und ich glaube, es wäre ganz gut, sich ein paar Gedanken darüber zu machen, was wir — bei allem, was wir durch die Technik gewonnen haben an Pünktlichkeit, Sicherheit, Bequemlichkeit — auf der anderen Seite verloren haben. Verloren haben wir, so scheint es, jene Einsatzfähigkeit, uns dem Winde anzuvertrauen. Man kann die Entdeckungsreisen der ersten Eroberer der Meere, etwa die des Columbus, um nur einen für viele zu nennen, von heute aus ganz sachlich und kühl betrachten als die erste Reise nach Amerika, von welchem wir heute genau wissen, wo es liegt und was da los ist. Aber wir müssen einmal zurückschrauben bis zum Jahr 1500. Wie sah es denn damals in der Welt aus? Wir dürfen nicht vergessen, daß noch nicht einmal erwiesen war, daß die Erde eine Kugel ist. Man konnte sich von dem Schicksal, das einen erwartete, weniger ein Bild machen, als wir heute von dem, was uns auf dem Mond erwarten würde. Segelte man um die Erde herum? Segelte man an den Rand der Welt? Man vertraute sich dem Wind und seinem Schiffe an und brach die Verbindung mit der Welt ab, die wir heute durch unsere Nachrichtentechnik bis zu jedem beliebigen Punkt der Erde aufrecht erhalten können. Die Schiffe des Columbus waren für unsere heutigen Begriffe winzige Nußschalen. (Die „Santa Maria“ war 23 m, die „Pinta“

20 m und die „Niña“ 17,3 m lang.) Und doch sind dies schon recht beachtliche Schiffe in bezug auf Bauweise und Takelung gegen die ersten Wikinger, die „drüben“ waren, und die ersten Ägypter und Phönizier, die auf große Fahrt gingen. Die Seefahrt ist so alt wie die Menschheit, und das, was die Menschen seit Anbeginn immer wieder aufs Wasser hinausgetrieben hat, steckt so tief in uns, daß es nicht so von heute auf morgen ausgetrieben werden kann. Es ist alles nüchtern heute und bekannt. Wir wissen genau, wenn wir ein Schiff betreten, um irgendwo hinzureisen, wann wir ankommen und wann wir wieder zurück sein werden. Aber wenn ich so im Dock stehe und die verrosteten Platten der „Pamir“ über mir sehe und den Wind in den Wanten singen höre, dann kommt in mir irgend etwas aus tieferen Schichten zum Durchbruch, etwas, was wir Jungen nicht mehr erlebt haben und was doch noch in uns steckt, weil unsere Väter und Vorväter es erlebt haben.

Die „Pamir“, die 1905 gebaut ist, ist der letzte lebendige Zeuge aus der Blütezeit der großen Segelschiffe. Es ist eine sehr interessante Sache, einmal die Schiffstypen der verschiedenen Jahrhunderte zu studieren, wie sie abhängig waren von dem jeweiligen Baustoff, der Antriebsart, der Größe der Häfen, dem Verwendungszweck, und welches besondere Merkmal jeweils das Aussehen der Schiffe bestimmte. Also etwa ob es dick und rund war, damit es möglichst viel laden konnte, oder ob es über und über mit Kanonen bespickt war oder ob es ein Staatsschiff war, auf dem sich der Fürst, dem es gehörte, wie in seinem Schloß fühlen konnte — oder ob es in erster Linie auf Schnelligkeit ankam. Diese letzte Forderung wurde seit Beginn des vorigen Jahrhunderts in zunehmendem Maße an die Schiffe gestellt. Eine neue Zeit brach an. Das Aufkommen der ersten Dampfschiffe, das Erwachen wirtschaftlichen Wettbewerbs, das Eintreten Amerikas in die Weltschiffahrt, all dies förderte die Züchtung ungemein schneller Schiffe, und es entstanden Linien, die heute noch jedes echte Schiffbauerherz höher schlagen lassen. Allmählich entwickelte sich ein edler Wettstreit, wer als erster mit seiner Ladung zu Hause ankam, wenn gleichzeitig mehrere Schiffe starteten, und dies war ganz besonders nach jeder neuen Tee-Ernte der Fall. So entstanden, um nur ein Beispiel zu nennen, die berühmten Tea-Races von Ostasien nach England. Die Schiffe, die hierfür bestimmt waren, nannte man Teeklipper, sehr schnelle, hochgezüchtete Dreimaster. Zum ersten Male baute man Schiffe mit konkaven Linien im Vor- und Achterschiff, und noch heute nennt man die hohl nach vorn ausschwingende Form des Stevens Klipperstevens. Da ich gerade von den Teeklippern spreche, möchte ich eine kleine Begebenheit erzählen, die ein anschauliches Bild aus der damaligen Zeit gibt. Es war, wie ich sagte, Tradition geworden, daß regelrechte Regatten ausgetragen wurden, denn wer die erste Ladung nach Haus brachte, wurde sie nicht nur am besten los, sondern bekam noch eine hohe Prämie. Nun geschah es 1866, daß fünf Klipper, die gleichzeitig in Fu-Tschou-Fu starteten, nach 100 Tagen alle innerhalb 48 Stunden in England ankamen. Sieger waren die in der Geschichte der Schiffahrt zu einem Begriff gewordenen Klipper „Ariel“ und „Teaping“, die — obwohl sie sich auf der ganzen langen Reise nie gesehen

und einer mit wenigen Minuten Vorsprung das Ziel erreichte. Ich sage einer, es ist für meine Begriffe belanglos, welcher es war, ihnen gebührt beiden eine Goldmedaille. Es ist verständlich, daß diese Schiffe bereits einen hohen Grad von Überzüchtung aufwiesen. Damit die Schiffe auch bei Flaute noch liefen, waren sie erheblich übertakelt. Damit man der Riesensegelfläche Herr werden konnte, war sie sehr stark unterteilt; die Klipper hatten mehr Segel als später die großen Fünfmaster. Der Großmast hatte beispielsweise außer der üblichen Unterteilung in Großsegel, Unter- und Obermarssegel, Unter- und Oberbramsegel und Royal, noch ein Skysegel und einen Moonraker. Daneben wurden vor dem Winde und raumschoots bei erträglicher Brise noch die Leesegele gesetzt, so daß man allerhand Besatzung brauchte, um die Lappen bedienen zu können. Die Stabilität der Schiffe wurde bis an die Grenze ausgenutzt. So war z. B. die Höhe der Masten so groß, daß im Leerzustand der Schiffe die obersten Stengen weggefiert werden mußten, um das Toppgewicht zu verringern. Um sich einen Begriff von den erzielten Geschwindigkeiten zu machen, sei nur ein Beispiel erwähnt: Die „Cutty Sark“ soll das größte Etmal erreicht haben, das je ein Segelschiff zurückgelegt hat, 420 Seemeilen in 24 Stunden. Das ist eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 17,5 Seemeilen in der Stunde.

Natürlich waren solche Leistungen Ausnahmen. Aber was das heißt, mit einem 1000 Tonnen großen Segler, das mag man sich ermessen, wenn man sich vor Augen hält, daß weder die „Tina Onassis“ noch unsere schnellsten Hapag-Turbinenschiffe schneller sind. Nun will ich gerecht sein, heute laufen wir solche Geschwindigkeiten mit maschinenhafter Präzision und nicht mehr nur zufällig. Das haben wir gewonnen. Aber verloren haben wir den Rausch der Leidenschaft, ein Schiff ohne andere Hilfsmittel als die elementaren Naturkräfte in so einer Braßfahrt über den Ozean zu knüppeln, verloren das Fieber, das einen packt, wenn man den Kampf mit den Elementen bis an die äußerste Grenze treibt.

Vom schiffbaulichen Standpunkt aus sind die Schiffe, die nach den Klippern kamen, und unter denen sich die „Flying P-Liners“ von Laeisz Weltruhm erobert haben, solider. Sie waren etwas völliger in den Linien und unkomplizierter in der Takelung. Sie waren dabei nicht langsamer als die Klipper. Sie waren aber größer, und wer das Froudesche-Gesetz kennt, würde sagen, daß sie relativ etwas langsamer waren.

Einer von diesen Flying P-Liners ist auch die „Pamir“, und es sind auch von ihr Rekordfahrten bekannt, wie von ihren berühmten großen Schwestern, den Fünfmastern „Potosi“ und „Preußen“, die ungeschlagene Rekorde auf der Fahrt ums Kap Horn nach Chile aufgestellt haben.

Jedes dieser Schiffe hat eine Geschichte hinter sich. Viele sind verschollen, andere sind verbrannt, gestrandet und im ersten Weltkrieg versenkt worden. Die letzten wurden nach und nach abgewrackt — aber eines fährt noch und kommt zu uns zu Besuch an die Deutsche Werft. Man sollte nicht achtlos daran vorbeifahren und sich gleich in die abgeschmackten Diskussionen über Rentabilität verlieren, man sollte ruhig einen Moment in Gedanken verweilen.



Die DW 9

## Die DW 9 war zur Stelle

Eine gewaltige Detonation erfüllte in den Morgenstunden des 21. Mai die Luft, als sich der Schlepper „DW 9“ gerade anschickte, aus dem Petroleumhafen auszulaufen. Augenblicklich stand ein Rauchpilz über dem Hafenbecken, der sich schnell nach allen Seiten ausbreitete.

Auf dem Tanker „Marianne“ hatte sich eine Explosion ereignet. Das Schiff stand in Flammen.

Der Schiffsführer der DW 9, Johannes Marquardt, zögerte nicht eine Sekunde, seinen Schlepper an das Unglücksschiff heranzumanövrieren, um zu helfen. Das tat er, obwohl er wußte, daß in jedem Augenblick eine weitere Explosion eintreten könnte, die dann höchste Gefahr für die DW 9 und ihre Besatzung bedeutet hätte.

Insgesamt fünf Menschenleben konnte der schneidige Schlepperkapitän mit seiner Besatzung bergen.

Das Seeamt hat in der Verhandlung über die Vorgänge, die zur Explosion auf der „Marianne“ geführt hatten, das tapfere Verhalten unserer DW-Männer lobend gewürdigt und festgestellt, daß der schnelle Einsatz der Feuerwehr und der Besatzung des Rettungsschleppers der Deutsche Werft höchste Anerkennung verdient.

Die Reederei Haltermann hat der Schlepperbesatzung ihren Dank ausgesprochen. Dr. Scholz dankte den Männern mit Worten höchster Anerkennung für ihren Einsatz.

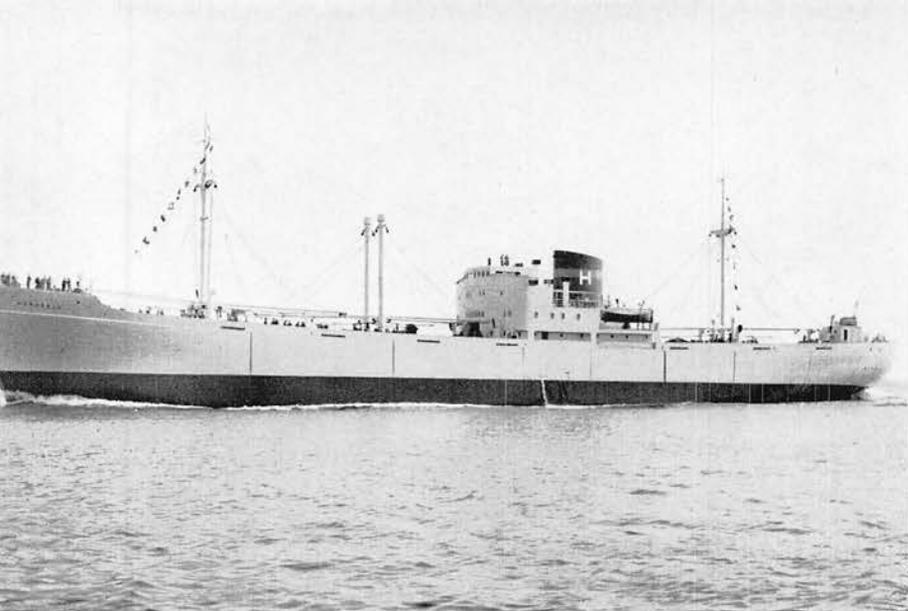
Wir alle sind stolz auf unsere Kameraden von der DW 9, die selbstlos ihre Pflicht erfüllt haben, ohne viel Aufhebens von ihrer Leistung zu machen.

„...Mängel...“  
 nelden, damit — wie ich hoffe  
 gegen sie mit empfindliche  
 Freiheitsstrafen vorgegangen  
 wird.“

Das Seeamt schloß sich im wesentlichen dem Plädoyer des Bundesbeauftragten an und verkündete: „Es widersprach den Sicherheitsbestimmungen, daß an Bord eine offene Feuerstelle und ein Elektrokocher in Betrieb und die Feuerschutzsiebe aus den Schaulöffnungen der Tanks entfernt waren. Der schnelle Einsatz der Feuerwehr und der Besatzung des Rettungsschleppers der Deutschen Werft verdient höchste Anerkennung.“



Die Besatzung der DW 9:  
 Schiffsführer Johannes Marquardt, Maschinist Ludwig Ernst, Decksmann Erich Meyer

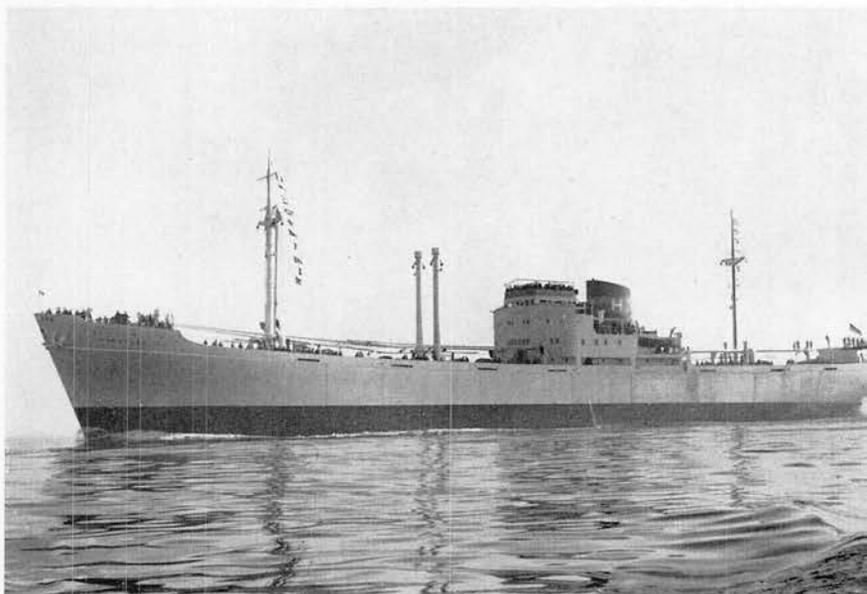


*MS „Hornfels“*

# Horn- Linie

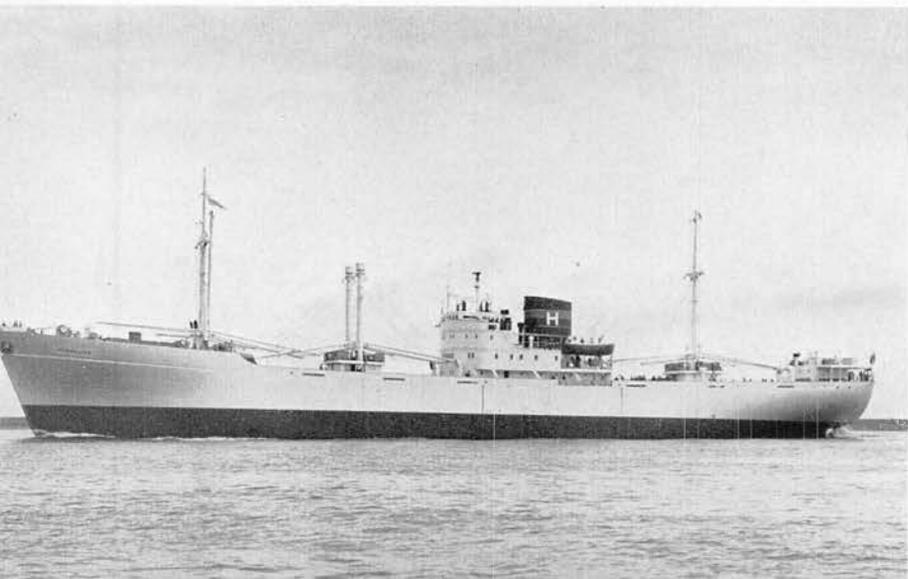
Die Reederei Horn-Linie ist auch für den, der mit dem Hamburger Hafen nur wenig zu tun hat, ein Begriff. Jeder Kenner Hamburger Verhältnisse aber weiß auch um die weltweite Bedeutung dieser Reederei.

Bei Kriegsende stand die Horn-Linie wie alle anderen Reedereien vor dem Nichts. Ebenso wenig wie die verantwortlichen Leiter anderer Unternehmen hat sich der Reeder Müller-Stinnes von der anscheinenden Hoffungslosigkeit der Lage unterkriegen lassen. Es wurde geplant und durch Anknüpfen alter Beziehungen der Boden für den Wiederaufbau bereitet. Als endlich die Fesseln gefallen waren, die das Potsdamer Abkommen dem deutschen Schiffbau angelegt hatte, war der Zeitpunkt für das Handeln der Leitung der Reederei gekommen. In schneller Folge entstanden die Neubauten der Horn-



*MS „Hornsund“*

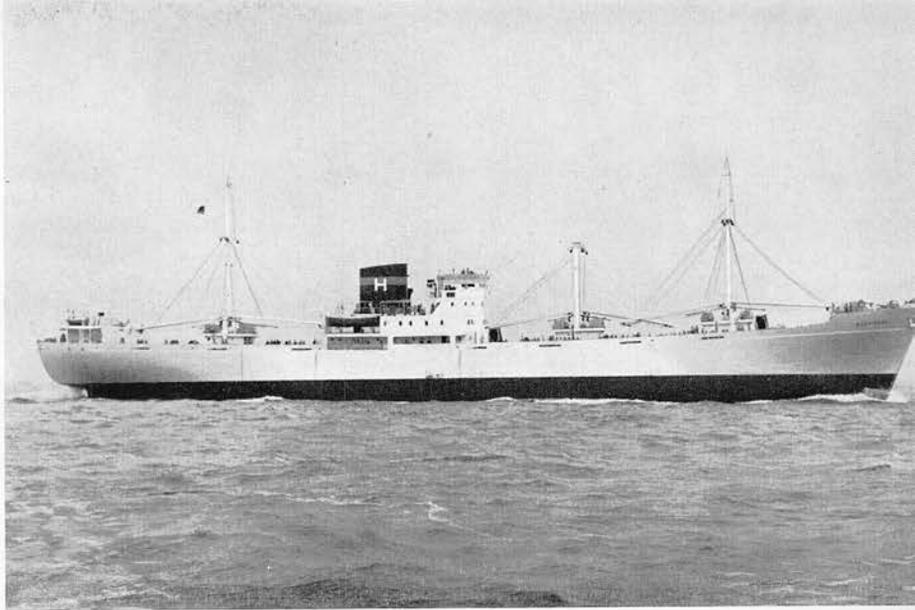
*MS „Hornkliff“*



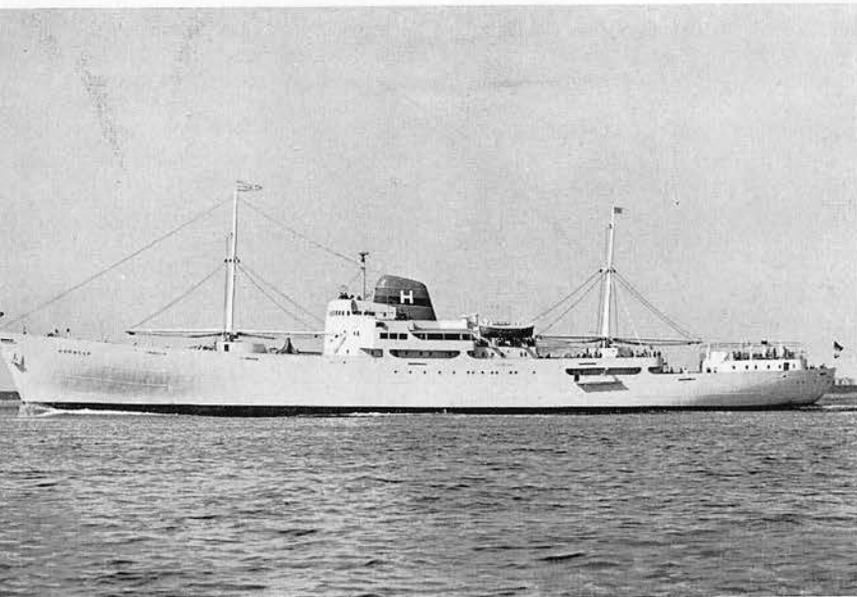
Linie. Jetzt verfügt die Reederei wieder über einen Schiffsraum von etwa 40 000 t. Vier Frachtschiffe, die „Hornsund“, „Hornberg“, „Hornfels“ und „Hornkliff“, und das Kühlschiff „Horncap“ tragen die blau-rote Schornsteinmarke der Horn-Linie über alle Meere. Alle diese Schiffe sind von der DW gebaut. Es kann mit Genugtuung festgestellt werden, daß sich alle Schiffe bestens bewährt haben. Das hat der Reeder anlässlich der Übergabe der „Horncap“ deutlich ausgesprochen.

Und am 20. Juni 1955 ist ein weiterer Neubau für die Horn-Linie bei uns

# UND DEUTSCHE WERFT



MS „Hornberg“



MS „Horncap“

vom Stapel gelassen worden. Wir können uns also als Bauwerft sämtlicher in Fahrt befindlicher Schiffe der Horn-Linie getrost als Hauswerft dieser Reederei bezeichnen.

Der jüngste Neubau, die „Hornbay“, ist eine Schwester der vor kurzem in Dienst gestellten „Horncap“, das 3400 Tonnen große Schiff lag termingemäß zum Stapellauf bereit, als sich die Vertreter der Reederei und der Bauwerft mit vielen, vielen Gästen zur Taufe eingefunden hatten. Ein freundliches und warmes Wetter begünstigte die frohe Stimmung der Versammelten.

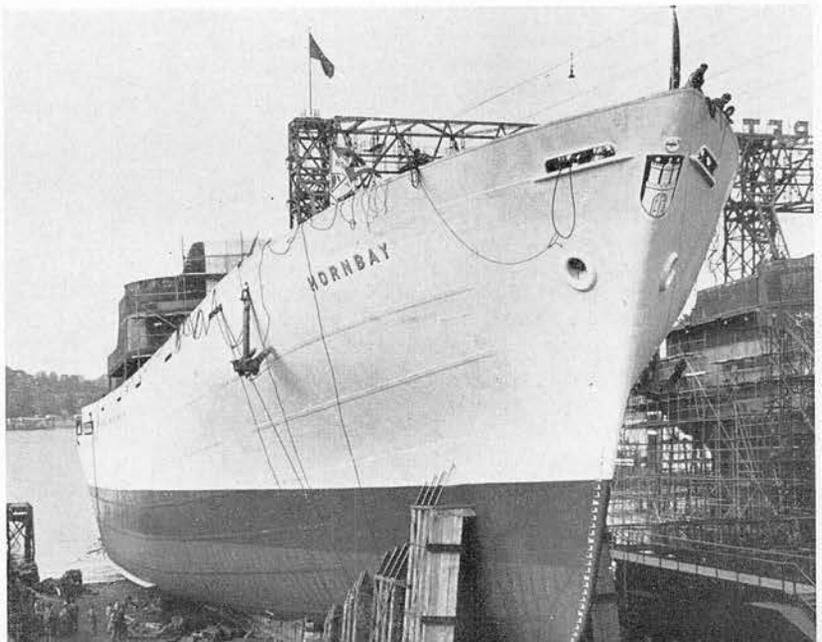
In Vertretung unseres abwesenden Vorstandes begrüßte der Betriebsdirektor Gräber Reedereivertreter und Gäste. Er dankte der DW-Belegschaft für ihre Leistung und gab unserer aller Genugtuung für das Vertrauen des Reeders, das in der Auftragserteilung liegt, Ausdruck.

Herr Müller-Stinnes sprach für seine Reederei. Aus seinen Worten klang die Gewißheit heraus, wieder ein gutes Schiff zu bekommen. Für alle DW-Männer wird dieses Vertrauen ein Ansporn sein.

Frau Dr. Rose-Marie Stödter nahm die Taufe vor. Nachdem die traditionelle Flasche Schaumwein am Bug des Schiffes zerschellt war, glitt der Neubau schnell in sein Element.

Bald werden wir von der Probefahrt der „Hornbay“ berichten können.

Stapellauf der „Hornbay“



# Produktivität

Da sind mir in letzter Zeit zwei Meldungen, die durch die Presse gingen, aufgefallen. Ich führe sie Euch nachstehend vor:

## 1. Lohnpolitik / WWI: Löhne blieben hinter Arbeitsproduktivität zurück.

Das Wirtschaftswissenschaftliche Institut der Gewerkschaften (WWI) hat in einer Untersuchung festgestellt, daß das Produktionsergebnis je Arbeitsstunde bis zum ersten Vierteljahr 1955 gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres fast doppelt so stark angestiegen sei wie das industrielle Lohnniveau, das sich in dieser Zeit schätzungsweise um 4,6 Prozent erhöht habe. Die Zuwachsrate der westdeutschen Industrielöhne, eingerechnet der Stundenverdienste des Bergbaues, war nach den Angaben des WWI im Jahresdurchschnitt 1954 die niedrigste seit der Währungsreform. Die nominale Einkommensverbesserung für die Arbeiterschaft hätte sich wegen der Erhöhung wichtiger Positionen der Lebenshaltungskosten im Reallohn nicht voll auswirken können.

## 2. Lohnpolitik / DI: Produktivität muß erhöht werden.

Nach den Berechnungen des Deutschen Industrieinstitutes war das Produktionsergebnis der Industrie in der Bundesrepublik im Jahresdurchschnitt 1954 je Arbeitsstunde um 20 % höher als vor dem Kriege. Im gleichen Zeitraum erhöhte sich der Brutto-Stundenverdienst der Industriearbeiter nominal um 115 und real um 27 %. Auf dem Gebiete der Produktivitätssteigerung müsse noch einiges nachgeholt werden, damit die realen Lohnerhöhungen der Vorkriegszeit erreicht werden.

Diese beiden Meldungen beschäftigen sich mit dem, was der „Fachmann“ als Produktivität bezeichnet, wobei für den Normalbürger jede Möglichkeit für ein Mißverständnis geschaffen wird. Produktivität ist nämlich nicht ein moderner Ausdruck für eine alte Sache, der nur im Zuge der jüngsten Entwicklung von irgendwoher angepriesen ist wie etwa das Wort Management für den alten Begriff „Betriebsleitung“. Die „Produktivität“ ist für sich gar nichts. Dieses Wort krönt nur den Versuch, ein Schlagwort für das Verhältnis zwischen Arbeitsergebnis und Arbeitsleistung zu finden. Vielleicht macht ein Beispiel die Sache klar:

Eine Arbeitskolonne hat bisher in 8 Stunden ein bestimmtes Arbeitsergebnis erbracht. Nach Einführung neuer Arbeitsmethoden oder dem Aufstellen neuer Maschinen oder aus sonstigen, hier nicht näher zu untersuchenden Gründen schafft sie den alten Erfolg jetzt in sechs Stunden. Dann ist das Arbeitsergebnis je Stunde gestiegen, und zwar im Verhältnis 6 : 8, mithin um 25 %.

Die Produktivität ist demnach gestiegen. Es leuchtet also ein, daß das Verhältnis von Arbeitszeit, Arbeitsleistung und Arbeitsergebnis etwas mit dem Lohnniveau zu tun hat. Wenn mehr in einer bestimmten Zeit erreicht wird, können daraus natürlich auch bestimmte Folgerungen gezogen werden. Das heißt also, daß beispielsweise die Arbeitszeit verringert werden könnte. Man kann aber auch die Produktion erhöhen und dadurch zum Anheben oder Senken der Preise kommen, was im Ergebnis letzten Endes auf das gleiche herauskommt. Eine Erhöhung der Produktion ist jedoch nur dann sinnvoll, wenn auch der Absatz gesichert ist. Und das kann durchaus sehr zweifelhaft sein. Es wird im übrigen niemand bestreiten wollen, daß der Unternehmer einen erheblichen Anteil an der Steigerung der Produktivität hat, denn er schafft ja überhaupt erst die Voraussetzung dafür.

Um noch einmal auf die beiden obigen Meldungen zurückzukommen: sie enthalten nur scheinbar einen Widerspruch. Die Gewerkschaft vergleicht die Ergebnisse der Jahre 1954 und 1955, während das Industrie-Institut das Jahr 1954 und die Vorkriegszeit gegenüberstellt, um dann

die Wiedergewinnung des alten Verhältnisses zwischen Lohnniveau und Produktionsergebnis zu fordern.

Nach den beiden Meldungen ist also sicher, daß seit der Vorkriegszeit das Produktionsergebnis je Arbeitsstunde nicht im gleichen Maße gestiegen ist wie das Lohnniveau, während es in dem kurzen Zeitabschnitt von 1954 bis 1955 umgekehrt ist.

Besondere Bedeutung haben aber beide Meldungen nicht, weil sie in jedem Fall einem bestimmten Zweck dienen. Die Gewerkschaft will mit ihrer Meldung eine Forderung nach Lohnerhöhung begründen, während die andere Meldung die Forderung nach Erhöhung der Produktivität berechtigt erscheinen lassen will.

In diesem Zusammenhang können wir uns gleich einmal mit dem auseinandersetzen, was alles so im Gespräch ist auf dem Gebiet der Produktivität und der Löhne.

Die Gewerkschaft fordert unter anderem:

1. Lohnerhöhung,
2. Arbeitszeitverkürzung,
3. Tarifliche Angleichung der Frauenlöhne an die Männerlöhne.

Demgegenüber fordern die Arbeitgeberverbände Erhöhung der Produktivität, um Lohnerhöhungen und Arbeitszeitverkürzungen durchführen zu können. Diese Forderung hat ihre Berechtigung, weil durch die Arbeitszeitverkürzung ohne Erhöhung der Produktivität ein empfindlicher Produktionsausfall eintreten müßte, zu dem dann noch die doppelte Lohnerhöhung käme. Nämlich einmal die echte Lohnerhöhung und zum anderen die Lohnerhöhung, die in der Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohnausgleich liegt.

Im übrigen ist kein vernünftiger Mensch grundsätzlich gegen eine Lohnerhöhung oder die Arbeitszeitverkürzung. Es muß nur alles Sinn und Verstand haben. Und schließlich ist gerade Deutschland vielleicht doch nicht der geeignete Schauplatz für Experimente. Gerade wegen des Kriegsausgangs mit all seinen Folgen sollte man meinen, daß bei uns besonders viel Arbeit nötig ist, um Schäden auszugleichen und den Vorsprung, den andere mindestens in den Jahren 1945 bis 1950 vor uns gewinnen konnten, auszugleichen. Aber das mag Ansichtssache sein.

Auf jeden Fall muß das Ziel sein, die Lebensfreude aller durch möglichste Erhöhung des Lebensstandards zu erhöhen.

Es ist nichts dagegen zu sagen, daß eine Frau, die gleiche Leistungen erbringt wie ein Mann, auch das gleiche verdient wie er. Zu berücksichtigen ist aber in jedem Fall, daß die Durchschnittsfrau durch die Gewährung des Hausarbeitstages geringere Arbeitszeiten ableistet als ein Mann.

Die alten Überlegungen der Gewerkschaft, die uns vor rund 25 Jahren als Kaufkraftlehre präsentiert wurden, sind uns jetzt unter der Bezeichnung „expansive Lohnpolitik“ wieder vorgesetzt worden. Diese Überlegungen laufen auf folgendes hinaus: Nur dann, wenn der Produktion eine gesicherte und steigende Nachfrage gegenübersteht, ist die Beschäftigung und damit das Einkommen des arbeitenden Menschen gesichert. Eine erhöhte Nachfrage kann nur eine Folge von erhöhten Löhnen sein. Also: erhöht erst einmal die Löhne! Die Produktion wird dann schon nachkommen. Die Belastung des Unternehmers durch die anfangs überhöhten Löhne muß sich bei Erhöhung der Produktion durch das dadurch erfolgende Absinken der Gesteuerungskosten später ausgleichen.

Soweit diese Überlegungen, die, wie gesagt, nicht neu sind. Wir haben in der Vergangenheit erlebt, daß eine Folge der Realisierung solcher Überlegungen das Absinken der Kaufkraft des Geldes war. Eine weitere Folge war das Eintreten von Schwierigkeiten im Außenhandel. Wir sollten daher doch lieber nur das Geld ausgeben, das bereits verdient ist, anstatt so gewissermaßen auf Pump zu leben. Zwei Inflationen haben wir hinter uns! Und das sollte auch dem anspruchsvollsten Experimentemacher vollauf genügen.

Allers

# Diese Fremdwörter

Heute hat es mir das Fremdwort „neutral“ angetan. Dieses Wörtchen wird jetzt so oft gebraucht, daß es zweckmäßig erscheint, etwas darüber zu sagen.

Manch einer weiß aus der Schule noch, daß die Hauptwörter in männliche, weibliche und sächliche eingeteilt wurden. So lernten wir, daß der Hund männlich, die Katze weiblich und das Pferd sächlich ist. Dafür gab es und gibt es auch vornehme lateinische Ausdrücke, die das gleiche bedeuten und Maskulinum (männlich), Femininum (weiblich) und Neutrum (sächlich) bedeuten. Das Neutrum ist nicht Fisch und nicht Fleisch, es ist nicht männlich und nicht weiblich. Aus diesem Wort hat sich der Begriff „neutral“ entwickelt. Dieser Begriff heißt nichts weiter, daß der betreffende Neutrale sich nicht um die Dinge anderer Leute kümmert. In der Politik bezeichnet man als neutral z. B. jemand, der einem Staate als Bürger angehört, der

an einem gerade stattfindenden Kriege zufällig nicht beteiligt ist. In Europa hat sich ein Staat entwickelt, der es sich fest vorgenommen hat, immer neutral zu sein und nie Partei für irgend jemanden zu ergreifen. Das ist die Schweiz. An dieser Schweiz hatten viele andere Staaten großes Interesse und aus diesem Grunde haben so ziemlich alle Kulturstaaten im Jahre 1815 feierlich versichert, daß sie die Neutralität dieses Staates achten und anerkennen würden. Auf diese Weise ist die Schweiz aus allen Streitigkeiten herausgehalten worden. Damit wäre der Begriff „neutral“ erklärt. Die Frage ist nur, wie weit es immer möglich sein wird, neutral zu bleiben. Es ist ja eine bekannte Tatsache, daß man sehr leicht in Meinungsverschiedenheiten hineingezogen werden kann.

Allers

## Aus dem Betriebssport



Unsere Schweden-Reisenden sind wieder da. Sie haben ihre Handballspiele mit Schwung und Kampfgeist durchgestanden, trotzdem in den schwedischen Mannschaften zum Teil Weltklassenspieler gegen sie antraten.

Im Feldspiel erwies sich die Überlegenheit unserer Mannschaft. Beide Spiele wurden gewonnen. Im Hallenspiel war es ein besonderer Erfolg, daß die bekannte Mannschaft von Valvo Gotenburg geschlagen werden konnte. Auch in den übrigen Hallenspielen machten unsere Spieler eine gute Figur.

Im übrigen stand der hinter uns liegende Monat im Zeichen der Fußballpunktkämpfe und der Vorbereitung auf das Verbandssportfest in Geesthacht, das Anfang Juli stattfindet.

Die Ergebnisse im letzten Monat:

### Fußball:

DW 1. — Böttcher 1.	5:0
DW 1. — BAT 1.	4:1
DW 1. — Schlüter 1.	1:4
DW 1. — Mitropa 1.	2:2
DW Res. — NWDR Res.	6:1
DW Res. — HS 53 Res.	7:1
DW Res. — Mitropa Res.	8:0
DW 2. — Rapid 3.	3:3
DW 2. — Kreditbank Res.	0:2
DW 3. — Rapid 4.	0:1
DW 3. — R. O. Meyer	3:1
DW 3. — Nordd. Affinerie 3.	5:0
DW Rhst. 1. — AEG Schiffb	6:4
DW Rhst. 1. — HS 53 1.	1:3
DW Rhst. 1. — Landesbank 1.	4:3
DW Rhst. 1. — AEG Schiffb.	4:1
DW Rhst. Res. — Pleuger Res.	5:0
DW Rhst. Res. — OEW Res.	6:3

DW 1. Jg. — Noleiko Jg.	3:2
DW 1. Jg. — Kreditbank Jg.	2:3
DW 1. Jg. — Heidenr. & Harb. Jg.	10:0
DW 2. Jg. — Nordd. Affinerie Jg.	1:4
DW 1. AH — Heidenr. & Harb. AH	5:0
DW 1. AH — Deutscher Ring AH	4:1
DW 1. AH — Hbg. Abendblatt AH	9:2
DW 1. AH — Philips AH	5:0
DW 1. AH — NWDR AH	5:0
DW 2. AH — HEW AH	1:2
DW 2. AH — Rapid AH	0:2

### Handball:

DW 1. — Philips 1.	12:14
DW 2. — DW 3.	12:13
DW 3. — OFD 3.	31:21
DW 3. — Philips 3.	12:8

### Handballer in Schweden:

DW 1. — Volvo Göteborg, Feldspiel	12:11
DW 1. — Johnson Göteborg, Feldspiel	8:4
DW 1. — Asca Malmö, Hallenspiel	6:8
DW 1. — Ekawerken Lund, Hallenspiel	12:6
DW 1. — Fenix Lund, Hallenspiel	3:4
DW 1. — Nordisk Lund, Hallenspiel	2:6



Unsere Handballspieler in Malmö

# WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Sie feierten  
ihr 25 jähriges Dienstjubiläum



**Hans Meeves**  
Meister  
25. 5. 1955

Unser Jubilar Hans Meeves wurde nach einer gründlichen Ausbildung als Schiffbauer auf einer Hamburger Schiffswerft im Jahre 1915 Soldat. Er machte den ersten Weltkrieg als Pionier bis zum letzten Tage mit. Im Dezember 1918 kam er zum erstenmal als Schiffbauer zu uns. Dann hat er sich auf holländischen Werften umgesehen. Auch auf anderen Hamburger Werften hat er noch einige Monate gearbeitet. Im Dezember 1929 kehrte Hans Meeves sen. endgültig zu uns zurück. Nach vierjähriger Tätigkeit als Schiffbauer wurde er Vorarbeiter. Sein Können und sein Verständnis für seine Mitarbeiter sicherten ihm die Achtung von Vorgesetzten und Kameraden. So kam es, daß unser Jubilar schon nach zweijähriger Tätigkeit als Vorarbeiter zum Meister im Schiffbau befördert wurde. Dort finden wir Meister Meeves auch heute noch am Werk. Immer ausgeglichen und freundlich tut er seine Arbeit. Wer am Jubiläumstage das ausgeschmückte Arbeitszimmer und den reichen Gabentisch gesehen hat, braucht nicht zu fragen, ob die Männer des Gewerks 212 mit ihrem Meister gut zusammenarbeiten. Jeder sah: hier klappt es. Wir gratulieren Hans Meeves herzlich und wünschen ihm ein weiteres erfolgreiches Wirken.



**Alfred Harder**  
Stemmer  
14. 5. 1955



**Claus Bosselmann**  
Werkstatteiniger  
15. 5. 1955



**Hermann Christoph**  
Transportarbeiter  
19. 5. 1955



**Helmut Reese**  
Vorarbeiter  
2. 6. 1955

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes sage ich auf diesem Wege der Betriebsleitung, Betriebsrat, Gewerk 202, Nieterei sowie allen Kollegen meinen herzlichen Dank.

Frau Frieda Breitsprecher

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des schweren Verlustes, der uns betroffen hat, sagen wir herzlichsten Dank.

Ernst Kriegsmann und Frau

Für erwiesene Teilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes Willi Diercks sage ich der Betriebsleitung sowie dem Betriebsrat und allen Kollegen meines Mannes meinen herzlichen Dank.

Irma Diercks, geb Kröger  
und Hans Jürgen

Für die meinem lieben Mann auf seinem letzten Wege gegebenen Beweise des treuen Gedenkens und für die mir in meinem schweren Leid erwiesene Teilnahme sage ich der Betriebsleitung und allen Mitarbeitern meinen herzlichen Dank.

Frau Martha Löwenstein

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung, meinen Vorgesetzten und Kollegen von Finkenwerder und Reiherstieg herzlichen Dank.

Hans Meeves

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich unserer Vermählung sagen wir hiermit unseren herzlichen Dank.

Aurel Relli Dantus  
Edith Dantus, geb. Beier

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen des Betriebes Finkenwerder und Reiherstieg meinen herzlichen Dank.

Helmut Reese

# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen:

Nieteneinstecker Wilhelm Meyer mit Fr. Anneliese Söder am 30. 4. 1955  
 Zimmerer Carl-Heinz Loose mit Fr. Hildegard Poppe am 6. 5. 1955  
 E'Schweißer-Anlerner Karl Francke mit Fr. Liese-Lotte Schmolls am 7. 5. 1955  
 E'Schweißer-Anlerner Karl Zizka mit Frau Edith Matthies am 14. 5. 1955  
 Bohrer Hans Zels mit Fr. Ursula Wulffram am 14. 5. 1955  
 Tischler Friedrich Steuer mit Fr. Elfriede Eddelbüttel am 14. 5. 1955  
 Tischler Karl Schindler mit Fr. Karin Schultz am 14. 5. 1955  
 Brenner-Anlerner Gustav Bastian mit Fr. Gisela Kawohl am 14. 5. 1955  
 Maschinenbauer Werner-Friedrich Telschow mit Fr. Irmgard Mojen am 14. 5. 1955  
 Bote Heinz Fredebold mit Fr. Margot Neis am 21. 5. 1955  
 Schiffbauer Erwin Koschwitz mit Fr. Ingeborg Delfs am 21. 5. 1955  
 Kalkulator Hermann Kummerow mit Fr. Paula Rübcke am 21. 5. 1955  
 Reiniger Gustav Waschkawitz mit Fr. Lieselotte Kummer am 21. 5. 1955  
 Schiffbauhelfer Günter May mit Fr. Ernestine Hansen am 21. 5. 1955  
 Feuerwehrmann Aurel-Relli mit Fr. Edith Beier am 21. 5. 1955  
 Schmiedehelfer Alfred Polzin mit Fr. Tilly Hatje am 21. 5. 1955  
 Schiffszimmerer Heinrich Tode mit Fr. Elfryda Jabs am 21. 5. 1955  
 Dreher Günther Köhler mit Fr. Edith Bölter am 21. 5. 1955  
 Kfm. Angestellter Johann Strahlendorf mit Fr. Cäcilia Harms am 21. 5. 1955  
 Brenner Erich Rohde mit Fr. Liselotte Michaelis am 27. 5. 1955  
 Schlosser Guido Lehmbeck mit Fr. Rita Tesch am 27. 5. 1955  
 Tischler Siegfried Wolff mit Fr. Magdalene Winter am 27. 5. 1955  
 E'Schweißer-Anlerner Erhard Weissin mit Fr. Hildegard von Dalen am 28. 5. 1955  
 Transportarbeiter Josef Kroh mit Frau Minna Westphal am 28. 5. 1955  
 E'Schweißer Heinz Kalinowski mit Fr. Gertrud Heinrich am 28. 5. 1955  
 E'Schweißer Ewald Winkelbauer mit Fr. Elisabeth Holm am 28. 5. 1955  
 Matrose Walter Straus mit Fr. Else Bork am 28. 5. 1955  
 Anschläger Helmuth Falkenstern mit Fr. Ursel Sacholsky am 28. 5. 1955  
 Hauer Wilhelm Schlüter mit Fr. Gudrun Schaller am 28. 5. 1955  
 Zeichner Heinz Leseberg mit Fr. Hannelore Rehmann am 28. 5. 1955  
 Warmmacher Alexander Trafara mit Frau Sophie Wiesner am 28. 5. 1955  
 Kupferschmied-Helfer Johannes-Wilhelm Peters mit Fr. Elli Kuligowski am 28. 5. 1955  
 E'Schweißer Josef Bader mit Frau Sonja Sammer am 28. 5. 1955  
 Brenner-Anlerner Rolf Hinrichs mit Fr. Käthe Möhring am 3. 6. 1955  
 Schlosser Gustav Klarholz mit Frau Martha Wittland am 3. 6. 1955  
 Stellagenbauer Horst Potrykus mit Fr. Traute-Fridel Lokoschat am 4. 6. 1955  
 Maschinenbau-Ingenieur Hans Gerbitz mit Fr. Gisela Markow am 4. 6. 1955  
 Kaufm. Angestellte Irma Wilhelm mit Herrn Günter Speeth am 4. 6. 1955

## Geburten:

### S o h n :

Schlosser Alfred Tochtenhagen am 30. 4. 1955  
 Schiffbauhelfer Hermann Holst am 4. 5. 1955  
 Schiffbauhelfer Hans-Werner Rambow am 5. 5. 1955  
 Maschinenbauer Harald Richter am 10. 5. 1955  
 Kupferschmied-Helfer Günther Lau am 11. 5. 1955  
 Ausgeber Reinhold Ambos am 12. 5. 1955  
 Bohrer-Helfer Herbert Grube am 12. 5. 1955  
 Schlosser Heinz Kownatzki am 12. 5. 1955  
 Schiffbauer Otto Scheele am 13. 5. 1955  
 Schiffbauhelfer Gorch Fock am 16. 5. 1955  
 E'Schweißer-Anlerner Otto Quast am 18. 5. 1955  
 Schlosser Hans Neufeld am 19. 5. 1955  
 E'Schweißer Heinz Schmid am 23. 5. 1955  
 Anstreicher Günther Rumpel am 24. 5. 1955  
 Feuerwehrmann Herbert Esselmann am 24. 5. 1955  
 Helfer Heinz Marquardt am 25. 5. 1955  
 Schlosser Günther Sommer am 30. 5. 1955  
 Maschinenbauer Horst von Elm am 1. 6. 1955  
 Ausgeber Alfons Schewe am 2. 6. 1955  
 Ausrichter Alois David am 3. 6. 1955  
 Maschinenbauer Horst Büttner am 4. 6. 1955  
 Schlosser Guido Lehmbeck am 5. 6. 1955

### T o c h t e r :

Schiffszimmerer Georg Brand am 1. 5. 1955  
 Bohrer-Helfer Karl Dehnerdt am 7. 5. 1955  
 Schiffbauer Werner Vogt am 8. 5. 1955  
 Schiffbauhelfer Curt Hartwig am 9. 5. 1955  
 Elektriker Bruno Kohrn am 9. 5. 1955  
 Kupferschmied Herbert Neisewald am 10. 5. 1955  
 Schlosser Albert Voss am 11. 5. 1955  
 Kupferschmied Karl-Heinz Holz am 11. 5. 1955  
 Feuerwehrmann Rudolf Johl am 12. 5. 1955  
 E'Schweißer Konrad Gerlach am 14. 5. 1955  
 Kreuzer Heinrich Paasch am 17. 5. 1955  
 E'Schweißer Georg Gensty am 17. 5. 1955  
 Helfer Helmuth Schade am 19. 5. 1955  
 Maschinenschlosser Heinz Kapischke am 20. 5. 1955  
 E'Schweißer Dieter Sick am 21. 5. 1955  
 Elektriker Ingo Leipnitz am 23. 5. 1955  
 Brenner Herbert Bonk am 25. 5. 1955  
 Hobler Manfred Schwark am 25. 5. 1955  
 Schiffbauer Erich Sender am 26. 5. 1955  
 Kranfahrer Hans Vietheer am 5. 6. 1955  
 Schiffbauer Harald Tamcke am 6. 6. 1955

Wir gratulieren!

Für die vielen Beweise herzlicher Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes sage ich allen Arbeitskameraden der Deutschen Werft und der Betriebsleitung auf diesem Wege meinen herzlichen Dank.

Anna Kühl und Kinder

## Wir gedenken unserer Toten

Ernst Breitsprecher  
Rentner  
gest. 22. 5. 1955

Siegfried Kriegsmann  
jugendl. Helfer  
gest. 26. 5. 1955

Gustav Harbeck  
E'Schweißer  
gest. 30. 5. 1955



Gustav Meyer  
Maschinenschlosser  
gest. 30. 5. 1955

Paul Starische  
Klempner  
gest. 1. 6. 1955

Wilhelm Wendt  
Matrose  
gest. 10. 6. 1955

Hinrich Cohrs  
Bohrer  
gest. 12. 6. 1955



Dieses Mal komme ich Euch gleich mit einem Hinweis: Da haben sich einige Briefmarkensammler zusammengefunden, die den Kreis ihrer Tauschpartner erweitern wollen. Nun meinen sie, daß es auf der DW eine ganze Reihe von Briefmarkenfreunden geben müßte, die das gleiche Interesse haben wie sie. Wir werden ja sehen! Jedenfalls kann sich jeder, der ein Interesse am

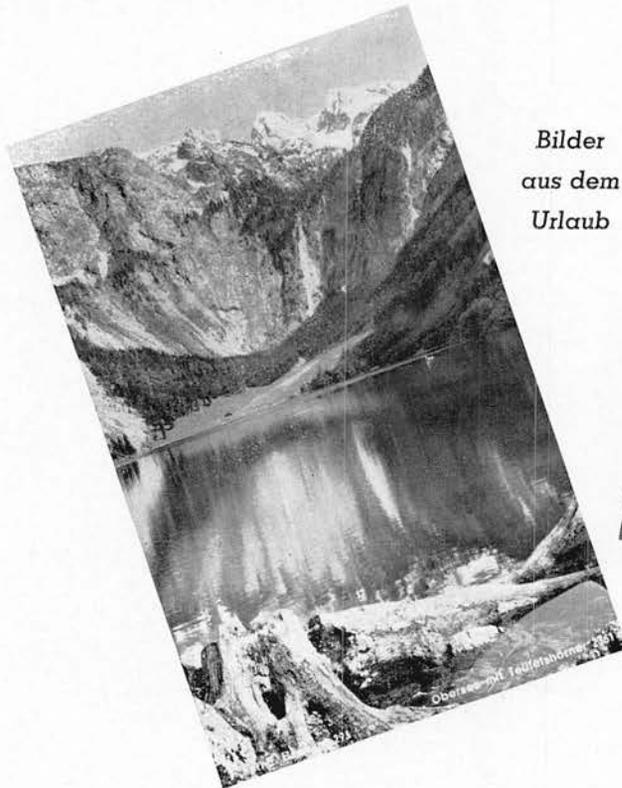
Markentausch hat, im Sportgeschäftszimmer melden. Unser Sportwart Hans Meeves wird die Zusammenkunft der Markensammler „organisieren“. Alles Weitere müßt Ihr dann selbst machen. Die Markenfreunde vom Reihertieg können sich bei Deutschler (Maschinenfabrik) anmelden. Es wäre ja gelacht, wenn da nicht spätestens nach Beendigung der Urlaubssaison eine muntere Tauscherei losginge.

Bei dem Stichwort „Urlaubssaison“ fällt mir der in der letzten Ausgabe unserer Werkzeitung ausgeschriebene Wettbewerb wieder ein. Hoffentlich beteiligen sich recht viele von uns daran. Die Preise sind ja nicht schlecht. Und außerdem macht es sicher manch einem Freude, die Feder zu schwingen. Vielleicht werden



aufgenommen, wie Ihr sicher in der Zeitung gelesen habt. Diese Werft gewährt für die Zukunft in jedem Jahr an 500 ihrer Belegschafter ein tägliches Urlaubsgeld von 5,— DM, das unter gewissen Voraussetzungen auch für die Ehefrau gezahlt wird. Uns gefällt unsere etwas umfangreichere Regelung besser, weil immer Hunderte von DWern mit ihrer Familie völlig sorglose Ferien erleben können. Wir sehen aber, daß man sich auch anderswo erfolgreich den Kopf darüber zerbricht, wie man Freude und Erholung geben kann.

Ein altes Problem soll auch wieder einmal „gelöst“ werden. Ihr wißt ja: die Fahrräder, Mopeds und Motorräder! Immer, wenn wir glauben, daß eine Lösung für längere Zeit gefunden ist, stehen wir plötzlich vor unerwarteten Ereignissen. Der Fahrradkeller an der Elbchaussee reicht mal wieder nicht mehr. Es ist gelungen, noch etwas Raum dazu zu bekommen, so daß die Werft Platz für weitere 250 Räder und auch für Motorräder



Bilder aus dem Urlaub



dabei sogar Talente entdeckt. Auf jeden Fall werden wir so viele Geschichten und Gedichte wie möglich abdrucken. Es muß ja etwas bei der Schriftstellerei herauskommen; denn, wie sich aus den vielen Urlaubsgrüßen herauslesen läßt, ist die Freude unserer DW-Urlauber und ihrer Familien groß. Übrigens, eine andere Werft in Deutschland hat die Idee, ihren Belegschaftern eine besondere Urlaubsfreude zu schenken, jetzt

schaffen kann. Unser Feuerwehrhauptmann hat den Auftrag, sich der Sache anzunehmen. Er wird in der Werkzeitung über den Erfolg berichten.

Wir freuen uns immer wieder darüber, wenn sich ein weiterer DW-Mann aus der Gruppe der „normalen“ Verkehrsteilnehmer heraushebt. Jedesmal erhebt sich aber auch ein leichtes Stirnrunzeln bei der Betrachtung der Unterstellmöglichkeiten. Der Parkplatz Teufelsbrücke hat seine Unzulänglichkeit bereits wieder erwiesen. Unsere Motorradfahrer sind jedenfalls wieder in größter Bedrängnis. Sie wissen oft nicht, wo sie ihre wertvollen Maschinen lassen sollen. Eine Reihe von neuen Kabinenrollern, Kleinautos und auch „richtigen“ Wagen hat sich inzwischen wieder angesiedelt. Es ist schon schwierig, jedem zu seinem Platz zu verhelfen.

Etwas besser wird es durch den neuen Raum vorerst werden. Damit wird es für die Männer, die die DW zur Bewachung Eures Eigentums im Fahrradkeller angestellt hat, ebenfalls leichter sein. Aber wie lange?

Ja, und eine besonders erfreuliche Botschaft habe ich auch noch für Euch! Der Bau weiterer Wohnungen für DW-Angehörige geht in den nächsten Tagen an der Ebertallee los. Es war nicht einfach, das Projekt unter Dach und Fach zu bekommen, weil einige behördliche Stellen nicht so recht mitmachten. Jetzt ist aber alles klar. Unsere DW hat erheblich Haare lassen müssen. Außer von Grund und Boden muß sie sich auch von einigen hundert Tausendmarkscheinen trennen. Wollen wir hoffen, daß der Bau in diesem Jahre wenigstens noch recht weit gedeiht!

Sonst habe ich nichts zu berichten!

Auf Wiedersehen im Juli!

Herzlichst

Euer Klabauteermann



Ruhe, nicht stören!

Wir wollen uns erholen.