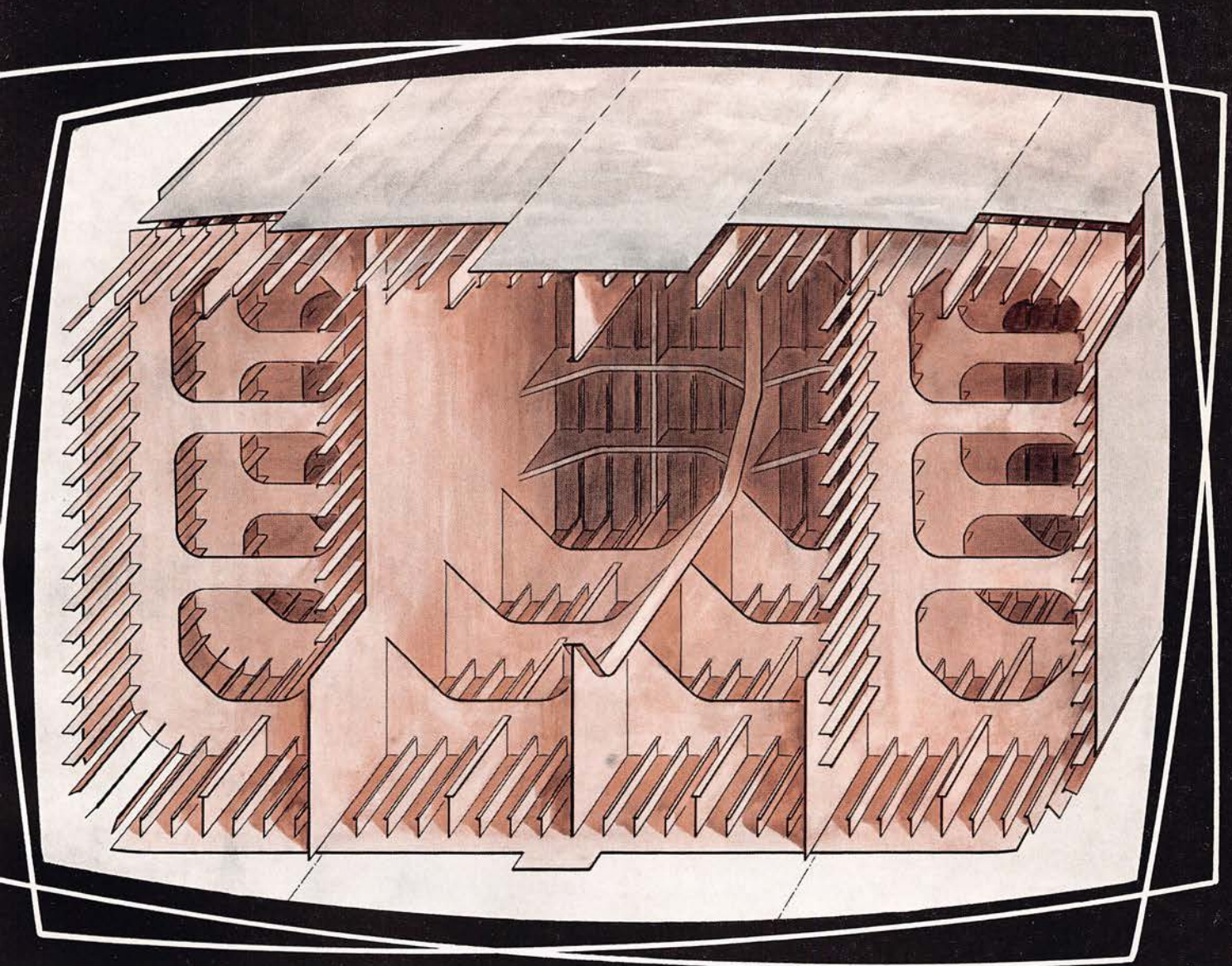
15. Jahrgang · 29. Juli 1955 · Nr. 7

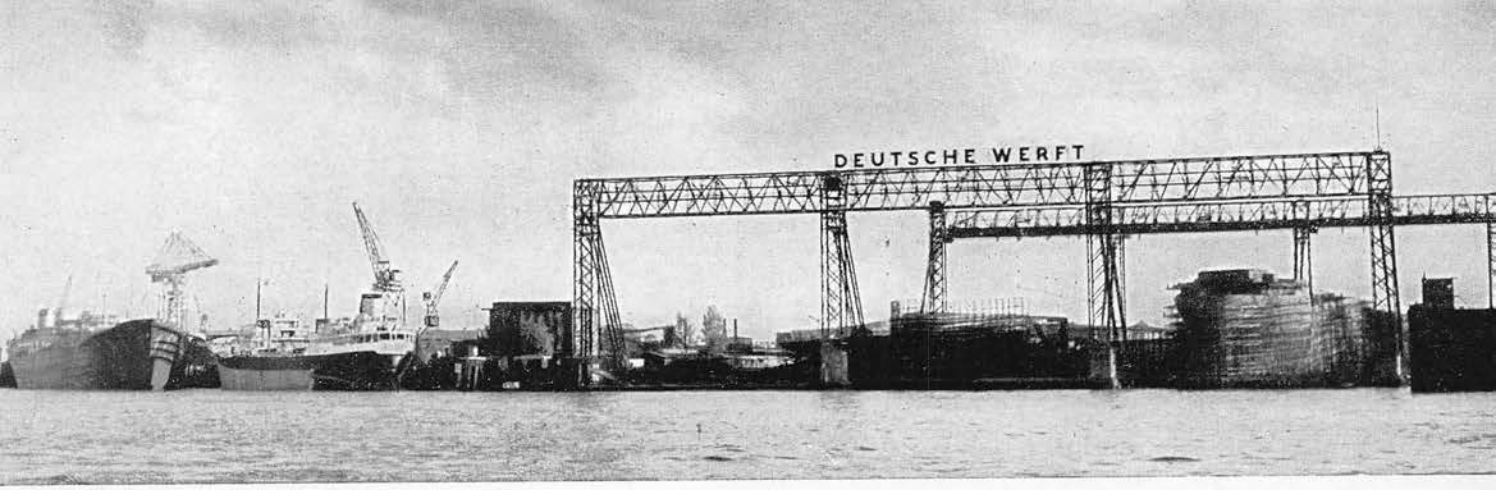
DW



WERKZEITUNG

DEUTSCHE WERFT

Titelbild: Blick in das Innere eines Tankers · Nach einer Zeichnung von W. Claviez
Bild-Seiten 10 u. 11 nach einer Aufnahme von W. Bartels



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

15. Jahrgang · 29. Juli 1955 · Nr. 7

Was die letzten Wochen brachten

Am 14. Juli waren wir wieder Zeugen des Stapellaufs eines „halben" Schiffes. In Gegenwart von Vertretern der „Waried Tankschiff-Rhederei" und der Esso lief an diesem Tage das Vorschiff des Tankerneubaus Nr. 686 vom Stapel. Bei herrlichem Sonnenschein wurde der Schiffskörper seinem Element übergeben.

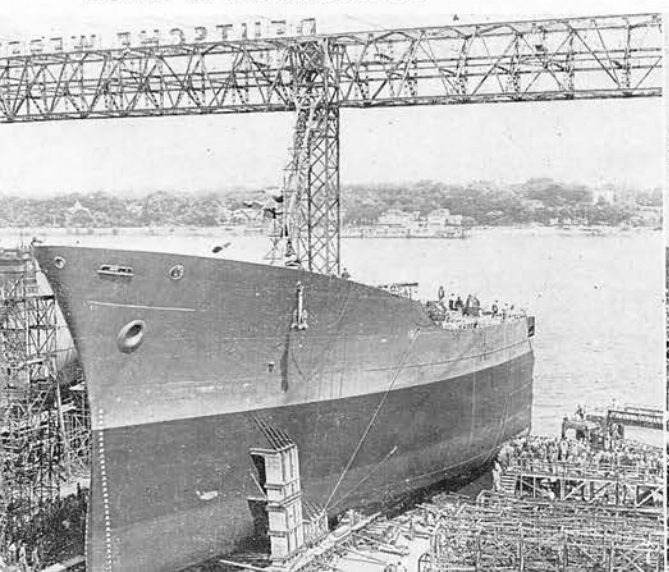
Sehr bald werden beide Teile des neuen Supertankers im Dock zusammengebaut sein. Und dann erfolgt die feierliche Namensgebung. Bau-Nr. 686 wird der zweite Supertanker für die Waried sein.

Der 14. Juli brachte uns ein weiteres bemerkenswertes Ereignis. Wir sind daran gewöhnt, daß wir von Zeit zu Zeit Stapelläufe ohne Taufen haben. Das ist immer der Fall, wenn Schiffe in Teilen gebaut werden.

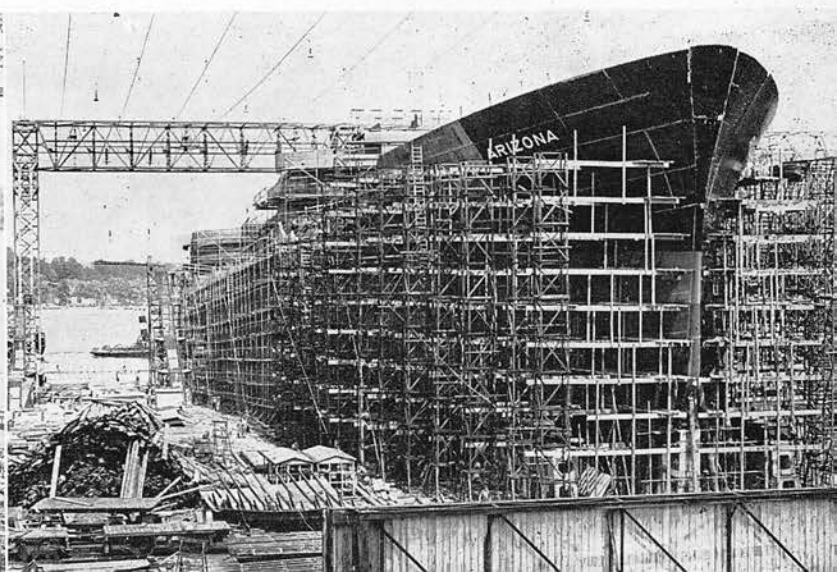
Am 14. Juli erlebten wir nun erstmalig eine Schiffstaufe ohne Stapellauf. Das war für uns alle etwas ganz Neues. Um die Mittagszeit herum erschienen Vertreter der Texas-Oil-Company bei uns, um der Namensgebung für den Tanker Bau-Nr. 680 beizuwohnen. Wie immer stand eine Taufkanzel bereit, auf der sich Reeder und Werftleitung zusammenfanden. Der Täufling war aber zum Stapellauf noch nicht bereit. Er war noch in Aufrichter und Stellagen eingepackt, und es wird noch manche Stunde harter Arbeit kosten, bis er seinem Element übergeben werden kann. Die Taufe ohne Stapellauf wurde auf besonderen Wunsch der Reederei vorgenommen, weil die Reisedispositionen der Taufpatin nicht mit dem seit längerer Zeit festliegenden Arbeitsprogramm der Bauwerft in Einklang gebracht werden konnten.

Lustig flatterten die Flaggen der USA, Panamas und der Bundesrepublik zusammen mit der Texaco-Flagge an der Taufkanzel, als Dr. Scholz Gäste und Werftbelegschaft begrüßte. Frau Gretchen Folay, Gattin eines Vizepräsidenten der Texas-Oil-Co., nahm die Taufe vor. Nach dem Zerschellen der traditionellen Flasche Sekt ging die Holztafel hoch, die bis dahin den Namen verdeckt hatte. „Arizona" heißt das neue Schiff. Es gehört zur Gruppe der Supertanker von etwa 28 500 t Tragfähigkeit. Voraussicht-

Stapellauf des Vorschiffs „Bau-Nr. 686"



TT „Arizona" im Dock



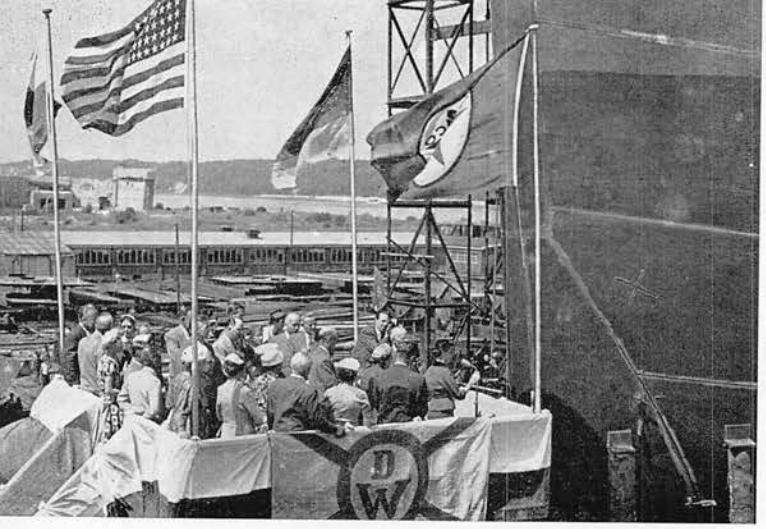


Bild links: Die Taufe der „Arizona"

Bild Mitte: Dr. Scholz mit Taufpatin Frau Cornelie Maas und Dr. Bergmann

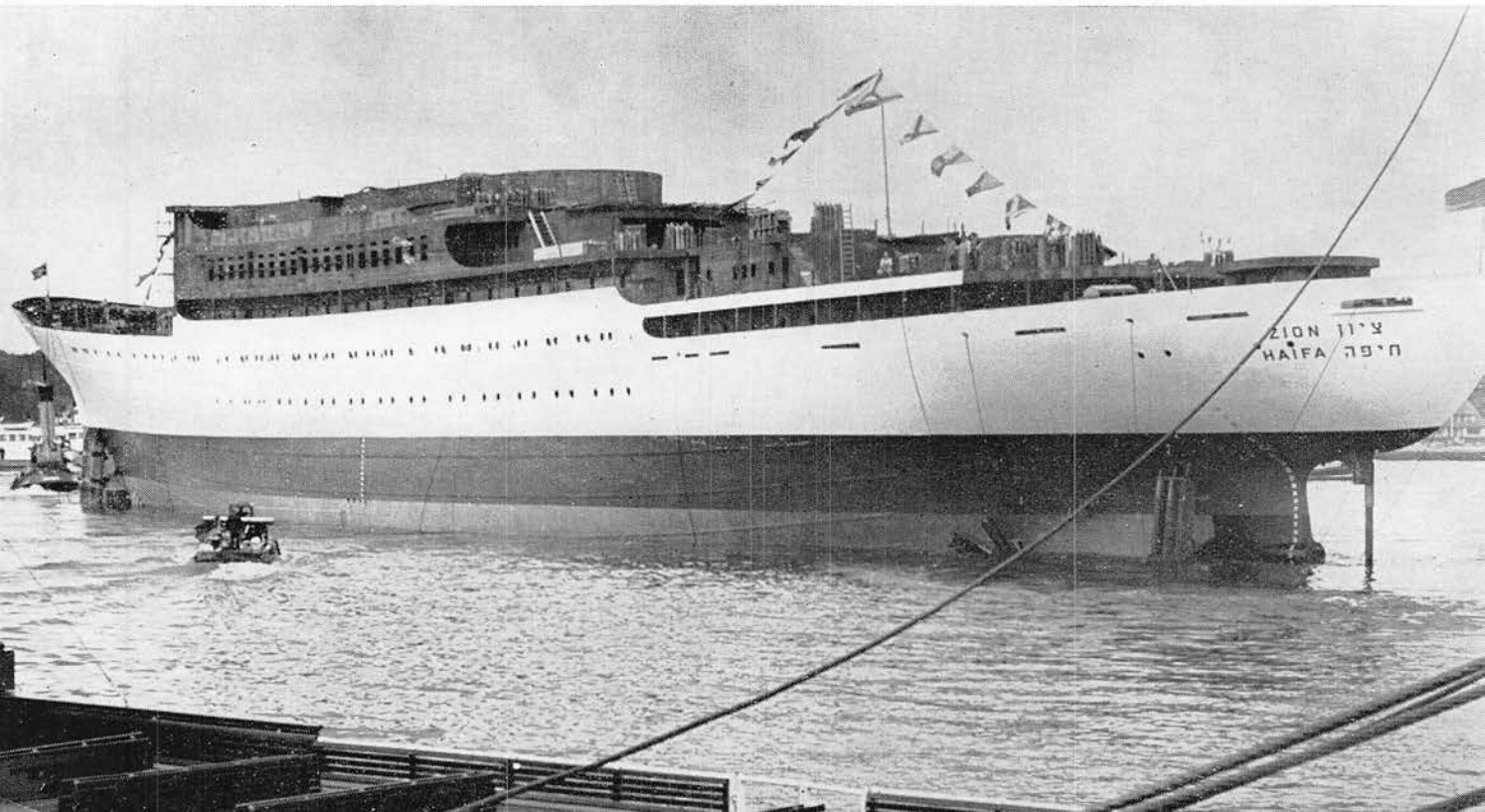
Bild unten: Die „Zion" wird nach dem Stapellauf in den Werfthafen geschleppt

lich wird noch vor Ende des Monats der Stapellauf stattfinden, der dann ohne besondere Feierlichkeiten vor sich gehen wird.

Der 19. Juli brachte den Stapellauf eines weiteren Passagierschiffs für Israel. Auch dieses Schiff wird im Rahmen des deutsch-israelischen Vertrages gebaut.

Eine beachtliche Zahl von Gästen hatte sich versammelt, als unser Vorstand Reedereivertreter, Vertreter des Staates Israel und der Bundesrepublik, Gäste und Werftangehörige begrüßte. Für die Auftraggeber sprach Herr Dr. Bergmann. Frau Cornelia Maas (Heidelberg) taufte das Schiff auf den Namen „Zion". Das Schiff wird den Heimathafen Haifa erhalten.

Uber die Abnahme des Motortankers „Julius Schindler" (18 300 t), die am 20. 7. 55 stattfand und nach sehr zufriedenstellender Probefahrt und Absetzen der Probefahrt-Teilnehmer in Cuxhaven sofort die erste Ausreise nach dem Persischen Golf antrat, sowie die weiteren Probefahrten in den Monaten Juli und August wird in der nächsten Ausgabe berichtet werden.



Wille zur Zusammenarbeit

der beherrschende Eindruck von der Betriebsversammlung im Juli

Die Bereitschaft zur Zusammenarbeit kennzeichnet die Stimmung dieser wichtigen Zusammenkunft von Belegschaft und Betriebsleitung. Es wird immer so sein, daß in vielen Dingen gegensätzliche Auffassungen bestehen. Ein unbestreitbarer Gewinn für alle ist aber der Wille, auf den anderen einzugehen und dessen Absichten und Pläne als Ergebnis ernster Überlegung und anständiger Gesinnung anzuerkennen. Damit ist die Basis für eine fruchtbare Arbeit gegeben, deren Ergebnis dem gesamten Werk genau so zugute kommt wie dem einzelnen, der diesem Werk dient.

„Ich erkläre ausdrücklich, daß die Belegschaft der DW bereit ist, mit der Betriebsleitung zusammenzuarbeiten." Diese Worte sprach der Betriebsratsvorsitzende Fred Suhr auf der letzten Betriebsversammlung in der Schiffbauhalle. Schon bei der gemeinsamen Besprechung von Betriebsleitung und Betriebsrat einige Tage vor der Betriebsversammlung war der Wille zur gemeinsamen Lösung der Probleme deutlich geworden.

Dr. Scholz gab in seinem groß angelegten Bericht vor der Belegschaft einen Rückblick über das hinter uns liegende Geschäftsjahr mit Erläuterungen zu einzelnen Zahlen des veröffentlichten Geschäftsberichts. Anschließend ließ er ein Bild von der zu erwartenden Entwicklung der DW für die nächste Zeit entstehen. Er berichtete von dem beruhigenden Auftragsbestand und der dadurch gegebenen Sicherheit für die Erhaltung der Arbeitsplätze bei der DW. Dr. Scholz sprach auch von den Schwierigkeiten der Preisgestaltung und der Notwendigkeit, auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig zu bleiben, wobei er insbesondere das Problem der Festpreisverträge erwähnte. „Es ist notwendig, daß alle Hand in Hand arbeiten, um die Gesamtleistung zu erhöhen." In diesem Zusammenhang sprach Dr. Scholz die Erwartung aus, daß die Arbeitsdisziplin sich weiter hebt, weil Arbeitsergebnis und Arbeitsstunden in einem gesunden Verhältnis stehen müssen.

In großen Umrissen gab Dr. Scholz die Pläne zur Schaffung neuer Kantinenräume und Umkleidemöglichkeiten bekannt. Nach Dr. Scholz sprach der Betriebsratsvorsitzende. Er brachte Wünsche der Belegschaft vor und begrüßte die Absicht der Betriebsleitung, neue Wohlfahrtseinrichtungen zu schaffen. Die sachlichen und von tiefem Ernst erfüllten Ausführungen des Betriebsratsvorsitzenden waren ein Bekenntnis zur Zusammenarbeit, wie es jetzt auch in der freiwilligen Schlichtungsvereinbarung, die im Juni 1955 zwischen dem Gesamtverband der metallindustriellen Arbeitgeberverbände und der Industriegewerkschaft Metall abgeschlossen wurde, zum Ausdruck gekommen ist. Mit dieser Schlichtungsvereinbarung ist die Gewähr gegeben, daß Lohn- und Tarifstreitigkeiten in eigener Verantwortung der Verbände geschlichtet werden.

In der Betriebsversammlung traten noch einige Diskussionsredner auf, die zum Teil offensichtlich nichts von der Zusammenarbeit hielten und dafür parteidoktrinäre Erklärungen abgaben. Es ist oft erstaunlich, zu sehen, mit welchen Tricks der eine oder der andere der Diskussionsredner immer wieder zu seinen Redensarten von der Ausbeutung usw. gelangt, und mit welcher Findigkeit aus dem Zusammenhang gerissene Sätze zum Beweise der angeblichen Torheit z. B. des Verfassers dieses Berichtes Verwendung finden.

Aber diese Eskapaden konnten die einhellig harmonische Stimmung der Versammlung nicht stören. Von den Diskussionsreden waren übrigens die Ausführungen des Angestelltenvertreters Scharfe beachtlich, der die gerechte Behandlung der Angestellten hinsichtlich des Urlaubsgeldes forderte. Bekanntlich erhielten die Angestellten seit einiger Zeit nur ein Urlaubsgeld unter Zugrundelegung des reinen Gehalts, ohne Berücksichtigung etwa geleisteter Überstunden.

Dr. Scholz nahm sofort Stellung zu den einzelnen Diskussionsreden und sicherte Nachprüfung aller Wünsche und Beschwerden zu. Abschließend gab er bekannt, daß die Nordwestliche Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft in Zukunft an die Betriebe, deren Unfallziffern unter dem Durchschnitt der Zahlen des Gewerbezweiges liegen, Teile des Jahresbeitrages zurückvergüten wird. Er erklärte, daß die Betriebsleitung entschlossen sei, etwa an die DW zurückgezahlte Beitragsteile für die Belegschaft zu verwenden.

Nach einem Bericht des stellvertretenden Betriebsratsvorsitzenden Rieckhoff über den Kulturfonds und dem Schlußwort des Betriebsratsvorsitzenden war die Betriebsversammlung zu Ende.

Nach meinem Dafürhalten war diese Versammlung ein Gewinn. Selbstverständlich gibt es Kritik. Und ebenso selbstverständlich wird manch einer bei der Arbeit entdecken, daß es mit der Zusammenarbeit manchmal so eine Sache ist. Irgendwo hat einer Schwierigkeiten mit dem Meister. An anderer Stelle klappt die „Verständigung" mit dem Vorarbeiter nicht. Sicher kommt es sogar einmal vor, daß eine Anordnung der Betriebsleitung von untergeordneterer Stelle nicht befolgt wird, z. B. eine Versetzung in ein anderes Gewerk ist nicht ausgeführt worden. Alle diese Dinge führen zu Verärgerungen und zuweilen wohl auch zu Mißtrauen.

In solcher Lage hilft nichts, als die Überlegung, daß jeder Mensch Fehler hat und Fehler macht. Davon ist niemand ausgenommen. Und ein jeder muß sich bemühen, auch die Gedankenwelt des anderen zu verstehen. Jeder muß sich davor hüten, sich selbst für den Mittelpunkt der Welt zu halten. Das ist oft schwer, zuweilen mag es über die Kraft des einzelnen gehen. Wer wüßte wohl nicht, daß jeder gern in seinem Beruf arbeiten möchte und in diesem vorwärtsstrebt. Da muß es den einzelnen, der von Hause aus z. B. Schlosser ist, schon schmerzlich berühren, wenn er als Brenner mit dem Lohn für Angelernte eingesetzt ist und immer wieder erleben muß, daß seine Bemühungen, zur Schlosserei umgesetzt zu werden, fehlschlagen. Versetzt euch aber auch einmal in die Lage des Meisters, der seine Aufgaben erfüllen muß und noch dazu auf die Mitarbeit des als Brenner eingesetzten Schlossers angewiesen ist. Auch hier hat also die Medaille eine Kehrseite!

Im übrigen wird sich die Betriebsleitung immer wieder bemühen, das Menschenmögliche zu tun, um die berechtigten Wünsche der Belegschafter so weit wie möglich zu erfüllen. Sie will ja zufriedene Mitarbeiter haben, die ihre Arbeit gern tun. Und es ist ja nun einmal so, daß nicht nur der Lohn, das Geld, für die Zufriedenheit ausschlaggebend ist.

Beim Lesen des letzten Satzes wird manch einer sagen: „Siehst du! Da haben wir es! Jetzt will er uns auf die Nudel schieben. Die wollen uns darauf vorbereiten, daß der Lohn nicht erhöht wird. Neulich hat er auch schon so was geredet von scharfer Kalkulation und Konkurrenz."

Das ist natürlich nicht richtig. Die Werft wird auch im Hinblick auf die Löhne alles tun, was sie kann. Den guten Willen hat Dr. Scholz gerade jetzt wieder bewiesen, als er unmittelbar nach der Betriebsversammlung anordnete, den Angestellten mit Wirkung ab 1. Januar 1955 das Urlaubsgeld wieder wie früher unter Anrechnung der Überstunden zu zahlen, trotzdem ein entsprechender Beschluß des Arbeitgeberverbandes auch heute noch nicht vorliegt.

Lassen wir uns nicht irremachen, sondern erhalten wir uns den guten Willen zur Zusammenarbeit. Es kann gar nicht zweifelhaft sein, daß nur auf diesem Wege erfreuliche Ergebnisse erzielt werden können.

Allers

DIE NAHT

Viel wurde bereits über Schiffbaumethoden mitgeteilt. In der letzten Werkzeitung berichtete man über den Sektionsbau. Auch andere Zeitschriften haben den modernen Schiffbau angesprochen, an dem die Deutsche Werft AG. maßgeblich beteiligt ist und deren Bauweise auch von anderen Werften mit Erfolg übernommen wurde.

Zu erwähnen ist, daß das jüngste Kind des neuen Schiffbaues der Bau von geteilten Schiffen ist, wobei die einzelnen fertigen Schiffsteile in geeigneten Schwimmdocks in jeder Größe zusammengeschwemmt und ohne jegliche Benachteiligung der Festigkeitseigenschaften miteinander verbunden werden können. Diese Bauweise ist bei uns mit gutem Erfolg durchgeführt worden. Aber niemals wurde berichtet, wie dieses Zusammenfügen erfolgt und welche Kontrollen bzw. Untersuchungsmaßnahmen notwendig sind, um dem fertigen Schiff im allgemeinen die notwendige Sicherheit zu geben.

Bei dem heutigen Stand der Technik ist es oft schwer, sich wegen der vielen Einzelerscheinungen ein klares Bild über ein besonderes Fachgebiet zu machen. Trotzdem ist es nötig, sich auf dem laufenden zu halten. Das gilt besonders für die Verantwortlichen des jeweiligen Fachgebietes. Jeder, der damit zu tun hat, sollte über das Wesentliche auch unterrichtet sein.

Um nun den Sinn und den Zweck dieses Aufsatzes zu erreichen, erscheint es mir besser, etwas weiter auszuholen und zunächst ein allgemeines Gebiet, das jedem bekannt ist, zu beleuchten. Sehen wir uns einmal die Bekleidungsindustrie an! Die Tuchfabriken bzw. Webereien liefern die gewünschten Stoffe wie bei uns die Hütten die Stahlbleche. Der Schneidermeister oder der Zuschneider in den Konfektionsfabriken geben dem Stoff eben durch den Zuschnitt die gewünschte Form. Ebenso werden im Schiffbau die Stahlplatten nach der gedachten Form oder gemäß Modell entsprechend zugeschnitten und geformt.

Zum Verbinden der einzelnen Teile miteinander verwendet der Schneider den Faden. Man spricht von Zusammennähen und hat dann „die Naht". Die Herstellung eines solchen Fadens, mit dem man das entsprechende Kleidungsstück zusammenfügt, stellt ein absolutes Spezialgebiet dar. Das Ergebnis von Versuchen und Forschungen ist, daß Kunst- und Naturfaser dem verhältnismäßig sehr dünnen Faden die gewünschte Festigkeit und Dehnung geben. Würden auf diesem Fachgebiet nicht bedeutende Männer gewirkt haben, die sich die Gestaltung des Nähfadens zur Lebensaufgabe gemacht hätten, dann würde ein modernes Kleidungsstück vollkommen undenkbar sein. Man denke z. B. an Damenkleider, die aus hauchdünnen, fast durchsichtigen Stoffen gefertigt werden, so daß man fast keine Naht erkennen kann. Und doch sind Nähte vorhanden, hergestellt mit sehr feinen Fäden von hoher Festigkeit. Um solche Fäden zu fertigen, hat sich eine Spezialindustrie herausgebildet mit sehr komplizierten Einrichtungen, worauf hier nicht eingegangen werden kann. Ein gutsitzender Anzug wäre nicht vorstellbar, wenn die sogenannte Nähnaht bzw. der Nähfaden nicht vorhanden wäre. Nun sind wir bei dem Punkt angekommen, der außerordentlich wichtig ist für jedes Zusammenfügen. Die meisten Menschen sehen die Dinge recht oberflächlich, d. h., sie sehen das fertige Produkt in den oft schönen Formen und machen sich keine Gedanken, wie diese Formen mit den nötigen Festigkeitseigenschaften zusammengehalten werden. Alles spricht von den Besitzern dieser schöngeformten Kleidungsstücke. Was würde man jedoch sagen, wenn die Fäden nicht halten würden und das Kleid bei der geringsten Beanspruchung auseinanderfiele!?

Vor nicht allzulanger Zeit wurden die Schiffe im Eisenschiffbau in den Einzelteilen und bis zur Vollendung genietet, d. h. mit Nietnähten versehen. In der neueren Zeit werden verhältnismäßig wenig Nietnähte verwendet, dafür jedoch immer mehr Schweißnähte. Auf dem Schweißsektor finden wir Fortschritte im Bau der Maschinen, der Erkenntnis der Metallurgie und der Festigkeitsberechnungen. So gibt z. B. die Entwicklung einer neuen Elektrode, genau wie die Entdeckung einer neuen Kunstfaser zur Herstellung eines hauchdünnen Damenstrumpfes oder eines Nähfadens von hoher Festigkeit, den Anstoß zu neueren, besseren Arbeitsmethoden, zur Gestaltung eleganter Formen mit den entsprechenden gewünschten Eigenschaften. Ob eine hergestellte Schweißnaht gut ist und ob der entsprechend zusammengefügte Bauteil an der betreffenden Stelle den gedachten Festigkeitswerten entspricht, kann nur von besonders ausgebildeten Fachkräften beurteilt werden, die etwas vom Wesen der Schweißnaht verstehen. Ein besonderes Wissen auf diesem Spezialgebiet ist notwendig.

Am Anfang einer so allgemeinen Betrachtung gehört zunächst die Frage: Was versteht man unter einer Schweißnaht? Ist das nicht eine Selbstverständlichkeit?

Wenn man jedoch grundsätzliche Fragen anschneidet, so müssen auch solche angeblichen Selbstverständlichkeiten noch einmal beleuchtet werden. Unter Schweißen versteht man ein Verbinden zweier gleicher Werkstoffe (Stahl, Alu, Kupfer u. a.) mit oder ohne Zusatz von artgleichen Werkstoffen unter Anwendung von Wärme oder Druck oder von beiden.

Diese neue Definition des Schweißbegriffes soll am Beispiel erklärt werden. Man unterscheidet Preß- und Schmelzschweißung. Auf unserer Werft wird im Schiffbau ausschließlich die Schmelzschweißung, mit Hilfe des elektrischen Stromes oder Acetylen und Sauerstoff als Wärmequelle, verwendet. Die Preß- oder Kaltschweißung findet zur Zeit auf der Werft noch keine Anwendung. Bei dieser Schweißart genügt bereits der Druck allein. Hierzu soll eine kurze Erklärung gebracht werden.

Wir pressen zwei Alu- oder Kupferbleche fest aufeinander. Die Oberflächen der beiden Körper berühren sich so innig, daß ein Austausch der Oberflächenkräfte und ein Verwachsen der Gefügestrukturen stattfindet. Obwohl dieser Vorgang so einfach zu sein scheint, hat man ihn erst in den letzten Jahren technisch nutzbar gemacht. Die Schwierigkeiten, die es zu überwinden galt, lagen darin, daß es Mühe machte, eine glatte, vollkommen saubere, also aktive Oberfläche zu schaffen. Dies gilt besonders für Alu, da gerade bei diesem Metall wegen seiner großen Aufnahmefähigkeit des Luftsauerstoffes stets die Oberfläche mit einer Oxydhaut bedeckt ist und somit das Ineinanderschweißen verhindert. Erst durch eine besondere Oberflächenbehandlung kann die Oxydhaut beseitigt werden. Erst dann ist ein Verschweißen auf kaltem Wege durch Druck möglich.

Unliebsam war diese Erscheinung schon länger bekannt beim Fressen von Zahnrädern. Hierzu neigt besonders kohlenstoffarmer Stahl, also rein ferritischer Stahl, am stärksten. Abhilfe schafft hier eine Phosphatierung der Oberfläche, Nitrieren oder ähnliches. Auf den Werften interessiert in der Hauptsache die Schmelzschweißung, insbesondere die elektrische Lichtbogenschweißung oder auch die Gasschmelzschweißung. Letztere wird noch häufig verwendet zum Verbinden von Hochdruckrohren und dergleichen. Die Schweißnahtvorbereitung spielt bei allen Schweißungen eine wichtige Rolle. Nach der wichtigen Schweißnahtkantenvorbereitung verstärkt am meisten die Anwendung von Wärme die Schweißneigung. Die Wärme lockert den atomaren Verband, d. h. die Gitterbausteine bekommen eine größere Beweglichkeit. Beim Übergang zum flüssigen Zustand spricht man dann von einem Ineinanderfließen. Bei der Erkaltung ist eine Trennstelle nicht mehr vorhanden. Als Muster für eine solche Schweißung soll eine V-Naht betrachtet werden.

Man hat dann grundsätzlich bei dieser Schweißnaht (Schweißstoß) verschiedene Zonen zu unterscheiden. Am

besten wird man einer Schweißung gerecht, wenn man sich klar macht, daß man es mit einem Verbundkörper aus mehreren ineinander übergehenden Zonen mit verschiedenen physikalischen Eigenschaften zu tun hat. Der Grundwerkstoff ist in vielen Fällen ein Blech mit dem Charakter eines Walzwerkstoffes. Die Schweißung hat Gußcharakter, weil gewissermaßen zwischen der Trennfuge durch den Lichtbogen, in diesem Falle der als Elektrode dienende Zusatzwerkstoff, tropfenweise abgeschmolzen wird und sich in die sogenannte Fuge oder Naht ergießt. Dazwischen liegt eine Übergangszone, die, soweit es sich um aufgeschmolzenen Werkstoff handelt, ebenfalls Gußcharakter hat und nach der anderen Seite hin die Eigenschaften des Walzwerkstoffes verändert. Es kommt nun darauf an, entsprechend dem Grundwerkstoff solche Elektroden zu verwenden, die die Veränderung der Schweißnaht kaum erkennen lassen. Es ist die Aufgabe des Schweißfachmannes, daß die Festigkeiten des Grundwerkstoffes erreicht werden. Seit langem werden auf der Werft Elektroden verwandt, die außer den erreichten gleichen Festigkeitseigenschaften des Grundwerkstoffes eine noch höhere Dehnung aufweisen, wodurch ein größeres Arbeitsvermögen und somit eine größere Elastizität der hergestellten Schweißnaht erreicht wird.

Durch die größere Elastizität der Schweißnähte werden die eventuell auftretenden Spannungen, die naturgemäß durch die Wärmebehandlung entstehen, aufgenommen. Die Aufgabe des Schweißfachmannes besteht also darin in allen Lagen einwandfreie Schweißnähte herzustellen. Bei einem so großen Bauobjekt, wie es ein Schiff darstellt, sind viele kilometerlange Schweißnähte anzufertigen. Aus terminlichen Gründen werden diese Arbeiten von einer Vielzahl von Schweißern ausgeführt. Diese Schweißer, im Schiffbau in der Hauptsache Elektroschweißer, sind Spezialisten. Eine Schweißnaht kann von außen gut aussehen, kann jedoch von innen mit Fehlern behaftet sein. Diese Fehler können verschiedener Art sein, und es ist oft sehr schwer, ihre Ursache festzustellen. Der Schweißfachmann erkennt sofort, welche Fehler beseitigt werden müssen und welche (geringfügiger Art) man belassen kann, ohne daß die Festigkeitseigenschaften bzw. die geforderte Sicherheit gemindert werden. Um in das Innere der Schweißnaht sehen zu können, bedient man sich in der Hauptsache der Röntgengeräte, die mit Hilfe materialdurchdringender Strahlen das Bild vom Inneren der Schweißnaht auf einen Film projektieren, wo durch modernste Aufnahmeverfahren kleinste Fehler auf einem Film sichtbar werden. Auf dem Film ist sofort zu erkennen, ob der Schweißer sorgfältig gearbeitet hat oder nicht. Man erkennt Gaseinschlüsse, Schlackeneinschlüsse, Binde- und Wurzelfehler oder auch, was kaum noch vorkommt, Schrumpfrisse.

Damit eine gewisse Sicherheit bei der Vielzahl der Schweißnähte vorhanden ist, werden sämtliche über Kreuz laufende Schweißnähte geröntgt und auf dem Film festgehalten. Die Filme werden sorgfältig aufbewahrt, so daß jederzeit der Nachweis über die Qualität der ausgeführten Arbeit gebracht werden kann. Hierfür ist auf der Werft ein besonderes Institut eingerichtet worden, eine sogenannte Qualitätsstelle, die mit anerkannten Fachleuten auf dem Schweißsektor besetzt ist. Es kann mit Recht gesagt werden, daß die Kundschaft, die auf der Deutschen Werft arbeiten läßt, qualitätsmäßig gut bedient ist.

Es werden nicht nur Schiffe auf der Werft geschweißt, sondern auch Zubehörteile für Maschinenanlagen, z. B. Luftanfahrbehälter und Gefäße für andere Zwecke sowie auch Kesselanlagen, die einer besonderen Klassifikation mit ganz strengen Maßstäben unterstehen. Diese Art Schweißung wird in Klasse 1 und 2 aufgeteilt. Kesselschweißungen und Luftbehälter, auch Luftflaschen genannt, fallen wegen der hohen betrieblichen Drücke meistens in die Klasse 1.

Es gibt nur ganz wenige Firmen in Deutschland die nach Klasse 1 schweißen dürfen. Die Deutsche Werft besitzt die Erlaubnis, nach dieser Klasse zu schweißen, da sie modernste Einrichtungen auf diesem Gebiete, inbesondere auf dem Prüfsektor, besitzt. Über die Prüfanlagen und die Laboreinrichtungen, die vorbildlich sind, wurde bereits in mehreren Werftzeitungen berichtet.

Ing. Adler

Das sollte jeder wissen!

Damit nach Möglichkeit niemand dadurch einen Schaden erleidet, daß ihm irgendeine gesetzliche Bestimmung nicht bekannt geworden ist, wollen wir in Zukunft an dieser Stelle einen Überblick über alle neuen Bestimmungen geben, die von allgemeinem Interesse sind. Das darf den einzelnen allerdings nicht dazu verleiten, sich nun um nichts mehr zu kümmern. Wir können nämlich auch etwas übersehen! A l s o :

1. Alle unter Artikel 131 des Grundgesetzes fallenden Betriebsangehörigen, die bei der Kassendentistischen Vereinigung Deutschlands, der Kassenzahnärztlichen Vereinigung Deutschlands oder Zahnärztekammern, im Bereich der Reichs-Apothekerkammer oder der Kassenärztlichen Vereinigung Deutschlands beschäftigt waren, sollten sich für die 12., 13. und 14. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Rechtsverhältnisse der unter Artikel 131 des Grundgesetzes fallenden Personen (BGBl. Nr. 18) interessieren. Gegebenenfalls erteilt Sz nähere Auskunft.
2. Die Bundesregierung hat eine neue Verordnung, den Luftverkehr und die Prüfordnung für Luftfahrer betreffend, erlassen. Die Verordnung wird die bei uns beschäftigten früheren Flugzeugführer interessieren. Sie kann bei Sz eingesehen werden.
3. Das Kraftfahrzeugsteuergesetz ist neu gefaßt worden. Danach beträgt die jährliche Kraftfahrzeugsteuer
   für Zweirad-Fahrzeuge . . DM 3,60 je 25 cm^3
   für Pkw (einschließlich Dreirad-Fahrzeuge) . . . . . DM 14,40 je 100 cm^3
   In jedem Fall ist derjenige, für den ein Fahrzeug zugelassen wird, für die Neuanmeldung verantwortlich.
   Schwerbeschädigte (mindestens 50 % Minderung der Erwerbsfähigkeit) und Körperbehinderte, die nicht nur vorübergehend auf ein Fahrzeug angewiesen sind, können auf Antrag Steuerbefreiung für Fahrzeuge unter 2400 cm^3 erhalten.
4. Und nun die Radfahrer! Jeder muß darauf achten, daß sein Fahrrad folgende Ausrüstung enthält:
   eine hell tönende Glocke (die auch heil sein muß),
   zwei voneinander unabhängig wirkende Bremsen,
   einen roten Rückstrahler,
   eine rote Rückleuchte,
   gelbe Rückstrahler an beiden Seiten der Pedale.

   Ab 1. Oktober 1955 gibt es dann verschiedene Verschärfungen. Da muß der Radfahrer zunächst einmal das Brennen der Schlußleuchte während der Fahrt ohne wesentliche Änderung der Kopf- und Körperhaltung übersehen können. Die Rückleuchte sollte also nach beiden Seiten Lichtaustrittsöffnungen aufweisen, auf jeden Fall muß sie wenigstens den Lichtschein gut sichtbar nach beiden Seiten werfen.

   Achtet darauf, daß Rückstrahler und Rückleuchten stets sauber sind! Das gilt auch für die Rückstrahler an den Pedalen.

   Und dann die Beleuchtung! Sie muß nach vorn weiß oder schwach gelb sein und auf 300 m sichtbar sein. Die Neigung des Lichtkegels muß so sein, daß seine Mitte 5 m vor der Lampe nur halb so hoch ist wie beim Austritt aus der Lampe. Jede Lampe muß so befestigt sein, daß die Neigung zur Fahrbahn während der Fahrt nicht verändert werden kann.

   Lichtmaschine und Scheinwerfer müssen in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt sein.

So, das wäre es für heute. Al.

Britische Aufträge für deutsche Werften

Britischer Feldzug gegen unsere Werften

Was englische Arbeiter in Hamburg entdeckten

eg. Hamburg, 14. Juli

Gewerkschaftliche Maßnahmen hat Ted Hill, Sekretär der englischen Kesselarbeiter-Gewerkschaft, allen britischen Reedern angedroht, welche Schiffsneubauten und Reparaturen noch an deutsche Werften vergeben.

Das ist der Höhepunkt einer Kampagne gegen das deutsche Schiffbauwunder, gegen die den Engländern unerklärliche Tatsache, daß in jüngster Zeit immer mehr britische Aufträge an Hamburger und Bremer Werften vergeben werden.

Ausschnitt „Bildzeitung"

New Asphalt Tanker Operated by Shell Tankers, Ltd., Placed in Service Here

BRITISH SS PLATIDIA SUPPLIES TRUMBULL ASPHALT COMPANY REFINERY; McGIFFIN IS AGENT

Leaving for Customhouse are Capt. H. C. L. Phillips, W. R. Ketchum, and H. Herder

The Platidia discharged at Atlantic Coast Line Export dock.

Ausschnitt „Seafarer"

Es hat beträchtliche Aufregungen in England gegeben, als bekannt wurde, daß einige britische Reedereien verschiedene Neubau- und Reparaturaufträge an deutsche Werften erteilt haben. Wenn auch das Schiff, mit dem Königin Elizabeth II. ihre Weltreise unternommen hat, unter den in Deutschland reparierten Schiffen war, ist das ganze doch völlig unverständlich. Deutsche Werften haben immer schon für englische Rechnung gebaut und Reparaturen an englischen Schiffen ausgeführt. Vor über dreißig Jahren hat die DW z. B. eine ganze Serie von Schiffen, die Schiffe der Prince-Klasse, an die englische Reederei Furness, Witty abgeliefert. Die Tanker „Plagiola" und „Platidia" für die Anglo-Saxon Petroleum Co. sind erst vor einigen Monaten von uns fertiggestellt worden.

Und dann! Es heißt doch immer, daß fairer Wettbewerb gerade englischer Grundsatz sei. Nach dem letzten Kriege wurde uns immer wieder vorgehalten, daß wir mit unserer „Autarkie" gegen diesen Grundsatz verstoßen hätten. Es mag für einen Engländer bitter sein, zu sehen, daß gerade auf dem Gebiet des Seeschiffsbaues andere zu ernsten Konkurrenten werden. Trotzdem sollten Drohungen englischer Gewerkschaftsführer gegen ihre Reeder und unschöne Verdächtigungen der deutschen Konkurrenz vermieden werden. Das paßt nicht zu dem Bild, das die Engländer immer von sich selbst zeichnen.

Es trifft ja nicht zu, daß der deutsche Werftarbeiter bei schlechterem Lohn mehr arbeiten muß als der britische, wenn auch die deutschen Kommunisten in das gleiche Horn blasen. Richtig ist nur, daß in England Schiffbaubleche billiger sind als bei uns. Die Engländer haben auf Anregung der konservativen Zeitung „Daily Mail" eine Studienkommission, bestehend aus Journalisten und Gewerkschaftern, die selbst Werftarbeiter sind, zur Prüfung der Verhältnisse auf unseren Werften nach Deutschland geschickt. Die Kommission war auch bei uns. Ihre Mitglieder sprachen zum Teil recht gut deutsch und haben sich eingehend mit einzelnen unserer Arbeiter unterhalten. Und das Ergebnis?

„Die britischen Schiffswerften müssen modernisiert werden, wenn sie mit den deutschen Schritt halten wollen", schreibt die „Daily Mail". „Alte und unzulängliche Methoden müssen über Bord geworfen werden", heißt es weiter. Und schließlich sagt die „Daily Mail": „Einigkeit und Harmonie müssen in die britischen Werften einziehen."

Die drei englischen Werftarbeiter, die bei uns waren, haben in England erklärt, daß „die Deutschen ihre Produktion so durchorganisiert haben, daß sie wie auf dem Fließband einer Automobilfabrik läuft."

Unsere Katzenbahnen, die Traversen, das Transportwesen und die Schweißhalle mit dem Schiebedach haben es den Engländern besonders angetan. Die Engländer stellten fest, daß unsere Arbeiter nicht weniger Lohn erhalten als sie selbst. Tiefen Eindruck machte die Tatsache, daß es bei uns auf einer Werft nur eine Gewerkschaft gibt und nicht 38 wie in England, wobei die englischen Gewerkschaften heftige Kämpfe gegeneinander führen, die sogar zu Streiks führen können wie bei der letzten Arbeitsniederlegung. Die drei Arbeiter, die uns besuchten, meinten, daß die Zusammenarbeit bei uns besser sei. Alle drei waren alte Werfthasen, denen man nichts vormachen kann. Einer war Schmied aus Belfast, ein anderer ist auf dem Schnürboden beschäftigt, und der dritte arbeitet als Elektriker auf einer Werft. Schmunzelnd stellten sie fest, daß es bei der Deutschen Werft genau so viel Bummelstunden gibt wie auf englischen Werften.

Wir haben dem Bericht der Engländer nichts hinzuzufügen, weil er im wesentlichen richtig ist.

Alles in allem wäre nur noch zu sagen, daß wir offensichtlich auf dem richtigen Wege sind. Allers

Zwei vergessene Jubiläen

Im allgemeinen Trubel der großen Politik mit ihren Erwägungen über die Ost-West-Beziehungen und die ersehnte Entspannung sind zwei für die ganze Welt wichtige Erinnerungstage völlig in Vergessenheit geraten. Eigentlich hätten wir Deutschen daran denken sollen.

Da ist zunächst einmal der 21. Juni 1895. An diesem Tage wurde der Nord-Ostsee-Kanal geboren. Damals hieß er noch Kaiser-Wilhelm-Kanal. Sicher waren seinerzeit in erster Linie seestrategische Gründe für den Bau dieses bedeutenden Kanals maßgebend. Auf diese Weise war die deutsche Kriegsmarine nämlich in ihrem Wert mit einem Schlage nahezu verdoppelt worden, weil ihre Einheiten binnen kürzester Frist in der Ostsee und in der Nordsee erscheinen konnten. Inzwischen hat sich jedoch die ungeheure Bedeutung des Kanals für die gesamte Schiffahrt erwiesen. Er ist einfach nicht mehr wegzudenken. Die Tatsache, daß bisher etwa 2,5 Millionen Schiffe durch den Kanal geleitet worden sind, spricht für sich.

Nach Beendigung des ersten Weltkrieges wurde der Kanal in Versailles internationalisiert. Nach kurzer Unterbrechung ist dieser Zustand jetzt nach dem zweiten Weltkriege wieder herbeigeführt worden. Das bedeutet, daß die Schiffe, die den Kanal benutzen, sich außerhalb des deutschen Hoheitsgebietes befinden.

Die besondere Leistung der Männer, die vor jetzt sechzig Jahren das große Werk des Kanalbaus durchführten, wird jedem klar, der sich vor Augen hält, daß umfangreichere Erdbewegungen notwendig waren als beispielsweise beim Bau des Panamakanals.

Und das weitere Datum, das aus der allgemeinen Erinnerung entschwunden zu sein scheint, ist der 29. Mai 1935. An diesem Tage ist der erste Fernsehsender der Welt, der Fernsehsender Paul Nipkow, durch die damalige Reichsrundfunkgesellschaft in Betrieb genommen worden. Durch die Namensgebung wurde der Mann geehrt, dem die grundsätzlichen Erfindungen auf dem Gebiet des Fernsehens gelungen waren.

Der Inbetriebnahme des Senders waren langjährige Versuche der damaligen Reichspost vorausgegangen, deren Anfänge in das Jahr 1928 zurückreichen.

Andere Völker haben damals Studienkommissionen zur Erforschung unserer Anlagen nach Deutschland geschickt. Während des Krieges war es bei uns nicht möglich, die Forschung und Entwicklung in dem gewünschten Umfang fortzusetzen. Immerhin gab es bei uns schon 1936 Fernseh-

So sah der Telefunken-Fernsehempfänger im Jahre 1935 aus

übertragungen der Olympischen Spiele. Es wurden Sportveranstaltungen gesendet. Damals gab es bereits ein sehr beachtliches Kulturprogramm. Manch ein Landser, der in einem Lazarett des Berliner Sendebereichs lag, wird sich noch dankbar der guten Fernsehübertragungen erinnern, die ihm fast bis zum Schluß des Krieges in Lazaretten und Soldatenheimen zugänglich gemacht wurden.

Infolge der Zwangspause, die die Nachkriegszeit für uns bedeutete, stehen wir wieder am Anfang. Neue Leute sind zum Teil in Zusammenarbeit mit alten Spezialisten dabei, das Fernsehen wieder auf die gewünschte Höhe zu bringen, nachdem das alte Fachpersonal aus den verschiedensten Gründen zunächst ausgeschaltet wurde.

Jeder, der einer Fernsehsendung zusieht, mag sich dankbar unseres Landsmannes Paul Nipkow erinnern.

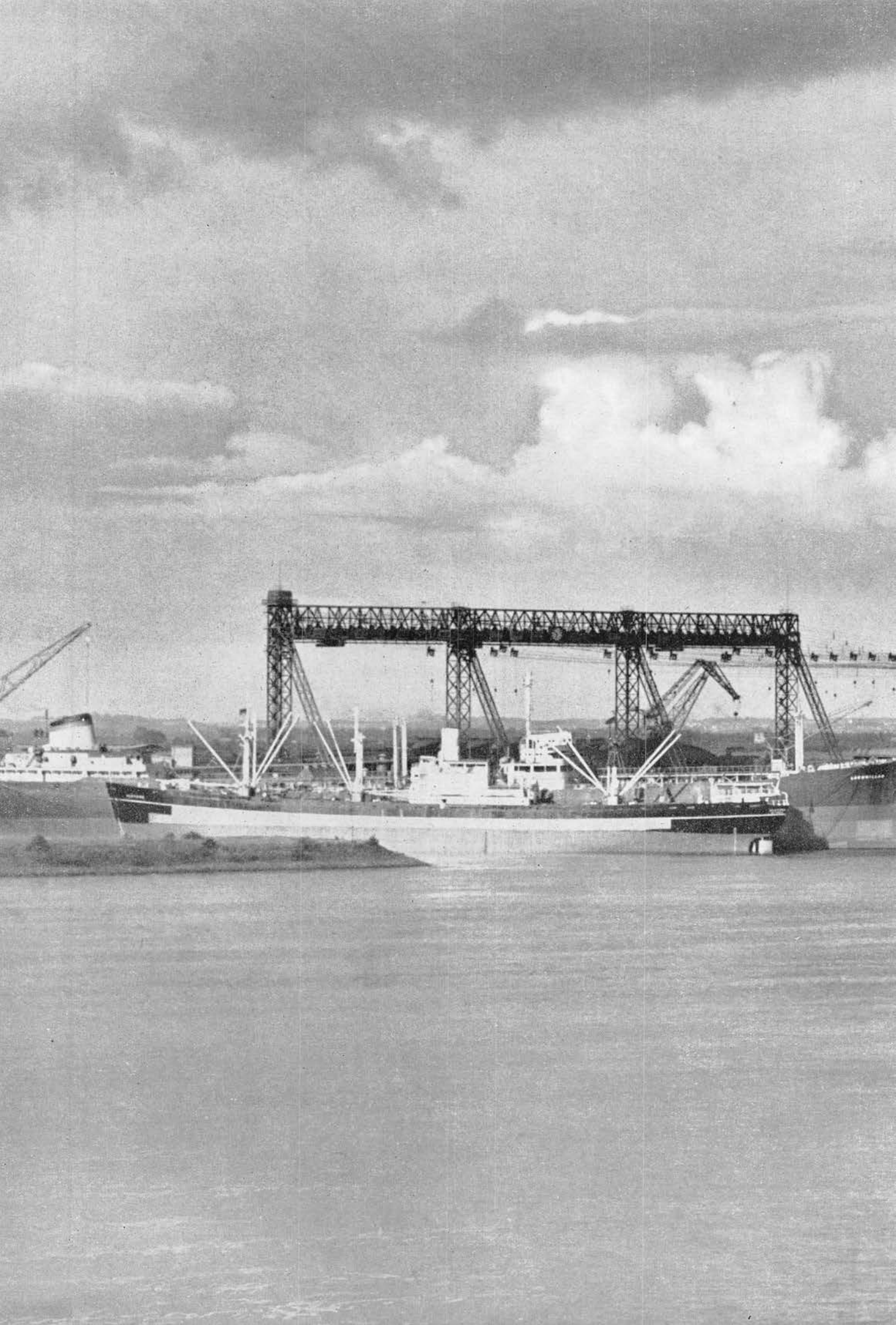
Übrigens. Ing. Adler hat schon in unserer April-Ausgabe von 1954 über den Ursprung des Fernsehens berichtet. (Grübeleien, vom Rundfunk bis zur Atombombe.) Allers

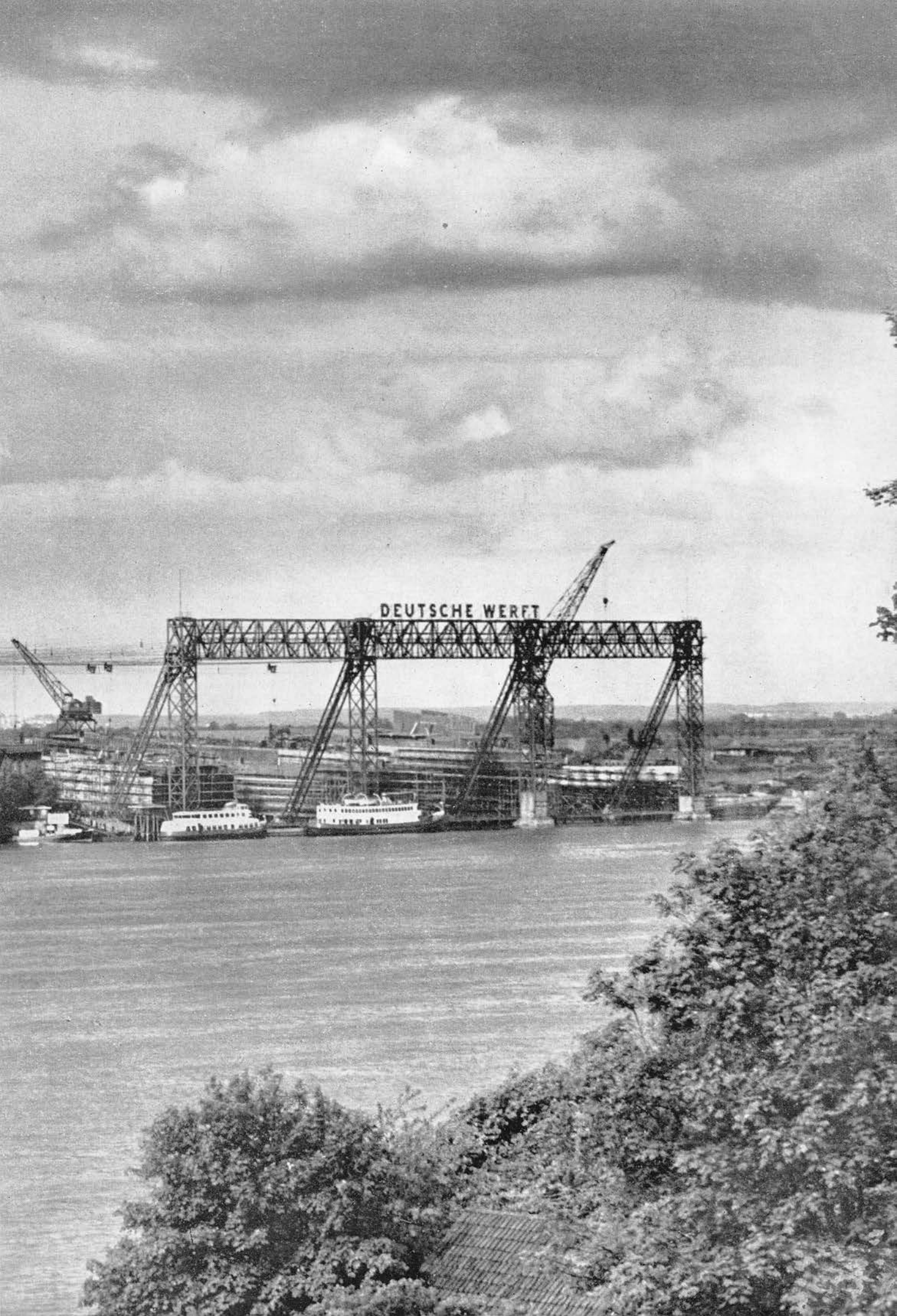
Musik aus Norwegen

Freudige Überraschungen sind immer angenehme Sachen. Und freudig überrascht waren unsere Männer, als sie sich am 2. Juni zur Mittagspause in dem großen Gemeinschaftsraum versammelten, um ihre Mahlzeit einzunehmen. Da hatte sich nämlich die Kapelle der Majorstuen-Schule in Oslo aufgebaut, um unseren Belegschaftern eine Freude zu machen zum Dank dafür, daß die Jungen sich unsere Werft ansehen durften. Flotte norwegische Märsche und Volksliedmelodien klangen durch den Raum, der an diesem Tage erheblich überfüllt war. Es hatte sich nämlich schnell herumgesprochen, daß etwas „los war". Trotz der Wärme im Raum und dem dicken Tabaksqualm, der das Musizieren sicher nicht erleichtert hat, haben die 56 Jungen aus Norwegen tapfer 40 Minuten durchgehalten. Nach jedem Musikstück gab es jubelnden Beifall. Mit Bedauern sah man die Schülerkapelle die Instrumente einpacken.

Beim Ende der Pause waren die Jungens aus Oslo, die zwischen acht und sechzehn Jahre alt waren, auch am Ende mit ihrer Kraft. Sie wurden dann in der Kantine mit Spinat und Ei sowie mit viel Frisco wieder aufgemöbelt.

Allers




DEUTSCHE WERFT

Quer durch Zentralafrika

Von Karl Riederle

(Fortsetzung)

Der Viktoria-See hat eine Größe von etwa 83 310 qkm. Das Wasser ist klar und hat leichte Strömung dem Ausfluß des Nils zu. Ungefähr in der Mitte des nördlichen Ufers tritt aus dem Viktoria-See bei Finja der Nil aus und bildet bei einer Breite von ungefähr 150 m und einer Höhe von 10 m die Riponfälle. Von vielen Klippen und Felsen schäumen noch seine Wellen, auf den sonnigen Bänken sonnen sich Krokodile, und die Ufer sind zerstampft von den Riesenfüßen der Nilpferde. Nach 28stündiger Fahrt langten wir in Entébbe, der Hauptstadt Ugandas, an. Uganda war einer der bestorganisierten Eingeborenenstaaten, als die ersten Europäer, es waren Engländer, bis zum Viktoria-See vorgedrungen waren. Im Jahre 1862 entdeckte der Engländer die damals als Quelle des Nils bezeichneten Riponfälle nahe dem Abfluß des Viktoria-Sees. Das Christentum machte in Uganda, ebenso wie vorher der Islam, rasche Fortschritte, und die Folge waren starke religiöse Rivalitäten und Spaltungen, die von blutigen Kämpfen begleitet waren. Im deutsch-englischen Abkommen wurde, trotzdem im selben Jahr der Deutsche Dr. Carl Peters einen Schutzvertrag mit dem König Muanga abgeschlossen hatte, Uganda den englischen Interessen überlassen, um späterhin als britisches Schutzgebiet proklamiert zu werden, das namentlich durch die Erbauung der Uganda-Bahn, mit der man im Dezember 1896 begann, erschlossen wurde.

Während der fortwährenden religiösen Wirren und den wenigen Mitteln, um das im Innern liegende Uganda festzuhalten, brach 1897 die gefährliche Meuterei eines früheren sudanesischen Soldaten aus. Der Aufstand konnte erst nach sehr erbitterten und verlustreichen Kämpfen im Jahre 1898 mit Hilfe indischer Truppen und Unterstützung von deutscher Seite unterdrückt werden.

Uganda hat für England großen strategischen Wert, gibt es doch die Verbindung längs des Nils zum Viktoria-See und durch die Uganda-Bahn in Britisch-Ostafrika zur Küste des Indischen Ozeans mit Indien, falls der Weg durch das Rote Meer gesperrt sein sollte. Die Bodenverhältnisse im westlichen Uganda sind einigermaßen günstig. Es wird dort Kaffee, Zuckerrohr und Baumwolle angepflanzt. Uganda gliedert sich in die Zentral-, West-, Nil- und Ugandaprovinz. Unsere Expedition galt der Zentralprovinz. Die englische Verwaltung reicht nur bis zum Salisburg-See. Die darüber hinaus liegenden Gebiete sind bisher noch unerforscht, und die Riesenflächen des Innern Afrikas zu erschließen, war die Hauptaufgabe der Expedition.

In Entébbe, der Hauptstadt Ugandas, nun angekommen, wurden wir von dem dortigen Gouverneur empfangen, und nach den üblichen Zoll- und sonstigen Kontrollen wurde unsere Ausrüstung durch abermalige Anschaffungen erweitert. Den einen Tag Aufenthalt benutzten wir zu einem Ausflug nach Kampala, für welchen wir einen Wagen der British-East Africa Corp. zur Verfügung hatten und der uns durch den Busch brachte bis zu der Stelle, wo eine rote Flagge gehißt war als Zeichen, daß wir uns in dem Gebiet der gefürchteten Schlafkrankheit befanden. Diese damals fast immer tödlich auslaufende Krankheit hat schon Tausenden von Eingeborenen das Leben gekostet, und es bedurfte aller Anstrengungen, diese Gefahr zu bannen. Die Hauptbrutstätten dieser Fliege, die etwas größer als unsere Stubenfliege ist, sind das Buschwerk am Uferrand vieler afrikanischer Flüsse und Seen. Man ist immer bemüht, das Buschwerk an solchen gefährlichen Stellen zu verbrennen. Es ist sogar verboten, bei einer Strafe bis zu 1000 Rupien, an solchen Stellen zu campieren; denn die Verschleppungsgefahren sind sehr groß. Gegenüber diesen gefährlichen Brutstellen zieht sich längs der anderen Seite der Straße, soweit man von „Straße" sprechen kann, ein Urwaldstreifen hin, in dem eine Unmenge von schillernden Vögeln zwitschern und beim Näherkommen mit einem ohrenbetäubenden Lärm auffliegen, sowie Hunderte von Affen von Stamm zu Stamm springen und klettern. Ein unbeschreiblich schöner Anblick für Menschen, die die Natur lieben und ihr auch die Schönheiten abzugucken verstehen. Der Wald nimmt nun bald sein Ende, und an seiner Stelle treten weit ausgebreitete Sümpfe. Die Straßen waren daher auch sehr schlecht.

Gegen Mittag trafen wir in der Eingeborenenhauptstadt Kampala ein, wo wir leider kein europäisches Haus antrafen und dankbar die Einladung eines Reichsdeutschen, welcher sich in einer leitenden Stellung der Afrikanischen Seidengesellschaft befand, annahmen. Um die nähere Umgebung von Kampala zu besichtigen, fuhren wir in „Rikshas", die von vier Eingeborenen geschoben und gezogen werden (drei schieben, einer zieht). Das Rikshaziehen ist ein sehr einträgliches Geschäft, leider machen diese robusten Leute aber höchstens vier bis fünf Jahre mit, dann überfällt sie meistens ein schweres Lungen- oder Herzleiden. Unser beabsichtigter Besuch beim König von Uganda

Die Hauptstraße von Entébbe

mußte leider an diesem Tage unterbleiben, da um sechs Uhr nachmittags die Dämmerung einbrach und wir uns mangels jeder Schlafgelegenheit in Kambala zur raschen Rückfahrt entschließen mußten.

Der nächste Tag war der letzte unseres Aufenthaltes in Entébbe. Der Gouverneur hatte uns eine Speziallizenz für volle Jagd- und Zollfreiheit ausgefolgt sowie noch dreißig Träger in Kampala angeworben. Nachmittags verabschiedeten wir uns von dem Gouverneur, die letzte Nacht in Entébbe verbrachten wir an Bord, um am nächsten Morgen die Fahrt mit der „Winifred" nach Jinja anzutreten. Zum Abschluß erlebten wir an Bord mit den in Entébbe ansässigen Deutschen noch ein kleines Fest, um dann beim Morgengrauen des kommenden Tages auszulaufen. In den Mittagsstunden erreichten wir Jinja.

Jimja, die Hauptstadt der Zentralprovinz Ugandas, ist eine kleine Siedlung mit großer Zukunft und heute jedenfalls ein bedeutendes Industriegebiet.

Nachdem das Gepäck nun an Land war, begaben wir uns an den von dem Regierungsbeamten zugewiesenen Camp und begannen mit dem Aufschlagen der Zelte, um nach wenigen Stunden unser erstes afrikanisches Lager zu beziehen. Wir waren nun dort angelangt, bis wohin der Reisende noch vor wenigen Jahren in Mombassa eine große Karawane ausrüsten mußte. Heute gelangt der Reisende ungefährdet und ohne Strapazen nach Jinja, und erst hier beginnen die Schwierigkeiten. Jinja selbst hat ein bekannt schlechtes Klima, und alle bekannten Tropenkrankheiten mahnen dort zur größten Vorsicht.

Von Jinja marschierten wir zunächst in nordöstlicher Richtung. Alles war in bester Stimmung, besonders wir Europäer, da nun nach den sechs Wochen, die wir der Heimat fern waren, endlich die eigentliche Safari (Reise) in ein Gebiet begann, in dem es keine Eisenbahn mehr gab, keine europäische Kultur, und wo wir auf uns selbst angewiesen waren. Der Weg führte uns durch Bananenanlagen und an vielen Eingeborenenniederlassungen entlang. Unsere Träger waren trotz der vielen Last, die sie zu bewältigen hatten (etwa sechzig Pfund), bei bester Laune und hörten nicht auf zu singen und zu lärmen. Beim Eintritt des Abends schlugen wir mitten auf der Straße unsere Zelte auf. Schon um fünf Uhr morgens wurde zum Aufbruch geweckt, aber es dauerte fast noch zwei weitere Stunden, bis sich alles in Bewegung gesetzt hatte. Auf dem Wege nach Mebale trafen wir noch zwei ganz bekannte Elefantenjäger, die sehr niedergeschlagen waren, und als wir später in Mebale eintrafen, erfuhren wir, welchem Mißgeschick diese beiden Jäger zum Opfer fielen. Es wurden ihnen nicht weniger als siebzig Paar Elefantenzähne konfisziert, sie stammten alle von weiblichen Elefanten, und das Märchen, daß sie die Zähne von Eingeborenen eingetauscht hätten, wurde nicht geglaubt; denn diese Herren waren bei der Inspektion bestens bekannt und ihr Ruf als „Wilderer" bestand bestimmt nicht zu Unrecht. Elfenbein ist dort wie bei uns bares Geld, und solche Leute scheuten sich damals nicht, ganze Herden weiblicher Elefanten umzulegen, nur um in den Besitz des schnöden Mammons (Elfenbein) zu kommen.

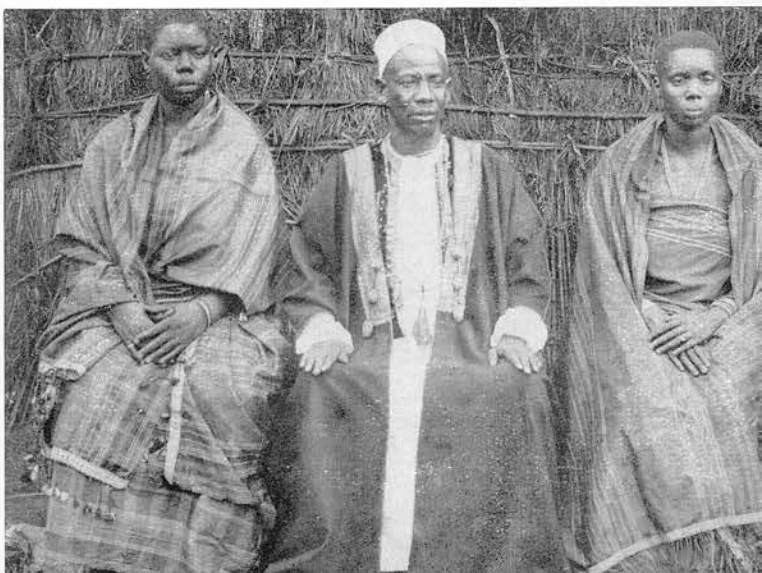
Am nächsten Tag, frühmorgens, ging unsere Reise weiter über eine breite Straße, die uns bald durch prächtige und riesengroße Bananen- und Gummiplantagen und zwischendurch an größere Negersiedlungen vorbeiführte, von denen wir alle mit großer Lebhaftigkeit begrüßt und empfangen wurden. Zugleich konnte man immer und immer wieder feststellen, wie primitiv diese Naturmenschen leben, allerdings gesünder und ruhiger als wir Europäer. Gegen zwei Uhr nachmittags trafen wir in Iganga, einer größeren Eingeborenenniederlassung, ein, in der sogar indische Kaufläden errichtet waren, wo die nötigsten Lebensmittel sowie Tabak, ja man staune, billige Baumwollstoffe erhältlich waren. Wir selbst wurden mit Mehl und Bananen versorgt, so daß wir unsere Konserven noch sparen konnten, denn wir hatten ja noch einen langen und beschwerlichen Weg vor uns; ja selbst frische Eier, Hühner, Milch und Schaffleisch waren zu haben. Der Aufenthalt sollte nicht lange dauern, und am anderen Mittag trafen wir dann in dem Negerdorf Bugueri ein, wo wir von dem Häuptling und seinem Stab empfangen wurden. Gegen Abend wurde abgekocht, und die Träger führten unter eigenartigen Gesängen ihre Tänze auf, die vom Händeklatschen der Nichtsänger begleitet wurden. Ein etwa vierstündiger Marsch brachte uns am nächsten Tag nach Mebale, die letzte englische Station im Nordosten Ugandas. Eine wunderschön angelegte und gut gepflegte Straße führte uns im Schatten der Gummibäume durch die Niederlassungen der Eingeborenen an indischen Kaufläden vorbei bis zum nächsten Punkt des Ortes, einer großen Wiese, die uns von dem englischen Distrikskommissar als Lagerplatz angewiesen wurde.

Das Klima von Mebale ist sehr ungesund. Dort ist hauptsächlich die Malaria stark verbreitet. Die Umgebung von Mebale ist einfach bezaubernd schön, vollkommen umgeben von Hügeln und Bergen, welche in leuchtendem Grün der Bananenpflanzungen ein Bild von reicher Fruchtbarkeit des Bodens geben. In dieser landschaftlich schönen Gegend traten unsere ersten und größten Sorgen auf, als sich herausstellte, daß eine große Zahl unserer Träger den kolossalen Strapazen nicht mehr gewachsen war und entlassen werden mußte. Zum größten Glück lernte unser Leiter der Expedition einen erfahrenen Elefantenjäger kennen, der das vor uns liegende Karamojogebiet genau kannte und uns versprach, die fehlenden Träger zu beschaffen, was er auch wirklich gehalten hat; denn gerade unter den Eingeborenen ist die Wahrheit sehr selten, und folgedessen ist es für einen Expeditionsleiter sehr schwer, eine Reise zusammenzuhalten; denn je tiefer wir in das noch unerforschte Gebiet von Uganda vordrangen, desto schwieriger ist es, Träger zu finden. Man hat von der Gefährlichkeit der Gebiete, die wir nun durchqueren wollten, schon allzuviel gehört, namentlich bei den Naqua- und Toburstämmen.

In den vier Tagen unseres Aufenthaltes in Mebale war unser Leiter mit den kartographischen und astronomischen sowie meteorologischen Aufnahmen beschäftigt, während unser Arzt von den erkrankten Trägern sehr in Anspruch genommen wurde. An dem festgesetzten Tage marschierten wir von Mebale ab nach Bujobo, wo wir unser erstes Nachtlager aufschlugen. Am anderen Morgen stieg unser Leiter auf einem schmalen Eingeborenenpfad den steilen vulkanischen Hügel Buwalesi hinauf. Der Hügel bot erstklassige Punkte für kartographische Arbeiten und zugleich einen herrlichen Ausblick auf die zwischen dem Elgon gelegenen Zwischenberge. Auffallend war der Reichtum an Schmetterlingen, den wir hier antrafen, und unsere entomologische Sammlung erreichte hier die Zahl von über 600 der schönsten und farbenprächtigsten Tiere.

Auf dem Wege zum Buwalesi fanden sich noch spärliche Niederlassungen von Eingeborenen, fast ganz nackte Menschen von mittlerer Größe.

Schon ganz in der Frühe verließen wir am nächsten Tag unseren Rastplatz und marschierten bis Buhugo. Bergauf und bergab ging es durch die gewohnten und bekannten



„Honoratioren" in Kampala

Der Weg führt an vielen Eingeborenensiedlungen vorbei

Bananenpflanzungen, bis wir bald in ein sehr breites Tal niederstiegen, das vom Siroko durchflossen wird, zur Regenzeit ein sehr großer und mächtiger Fluß. Als wir ihn durchschritten, führte er aber nur sehr wenig Wasser. Über ihn führte eine noch nicht lange bestehende Brücke aus zusammengeflochtenen Bambusstämmen. Wir gingen nun fortwährend bergauf und erreichten gegen zehn Uhr vormittags Buhugo und wurden von dem dortigen Häuptling mit den üblichen Geschenken erwartet. Es gab Schafe, Milch, Hühner, Eier sowie Fische. Hier waren wir auch Zeuge einer dort üblichen Gerichtsverhandlung. Ein Eingeborener hatte eine Ziege gestohlen und wurde ins Lager gebracht. Hier legte man ihn auf den Bauch, band ihm die Füße und die auf den Rücken gelegten Hände zusammen und schnallte ihn an dicke Pfähle. Nun hätte ihm eine ordentliche Tracht Prügel verabreicht werden sollen, aber Mr. Pergman, der zufällig anwesend war und den Distrikt als englischer Kommissar zu verwalten hatte, ließ das grausame Spiel beenden und gab den Schwarzen frei mit dem Versprechen, daß er nie wieder einen Diebstahl begehen will.

Am nächsten Morgen brachen wir zur gewohnt frühen Stunde auf und gelangten nach etwa einstündiger Wanderung durch ansteigende Bananenpflanzungen und an einigen Dörfern vorbei am Fuß des Namugawehill an. In einem am Berg liegenden Eingeborenendorf machten wir halt, um uns über den Aufstieg, der sehr schwierig war, zu beraten und von den Eingeborenen Auskunft und Richtung einzuholen, wobei wir zu dem Entschluß kamen, den Aufstieg direkt durch die Felsen zu machen, was allerdings eine sehr schwere Arbeit war. Überdies hatten wir unter drückender Hitze (38 Grad im Schatten) sehr zu leiden. Nach etwa zwei Stunden hatten wir es geschafft. Oben angelangt, stiegen wir nach kurzer Rast den Kamm entlang in einer Höhe von etwa 2280 m. Bald nahm uns ein Wald mit enorm hohen alten Bäumen und fast undurchdringlichen Unterwuchs auf. Eine weitere Stunde später standen wir mitten in einem richtigen Bambuswald. Nach einer weiteren Marschstunde überschritten wir einen kleinen Bach mit klarem hellem Wasser. Langsam lichtete sich der Bambuswald, an dessen Stelle nun ein riesiger Laubwald begann, und über uns wölbte sich nun majestätisch der Urwald. Die mächtigen Stämme sind mit dickem Moos und sonstigen Schmarotzerpflanzen bewachsen, und den Boden überzieht ein mächtiger Teppich aus Moos und Farnen und sonstigen Kräutern. Das Sichvorwärtsarbeiten kostete viel Mühe, weil umgestürzte Baumstämme und mächtige Wurzeln, die oft den Weg versperrten, über-

Dorfleben in Afrika

klettert werden mußten. Stundenlang ging es Schritt für Schritt vorwärts, und unsere sonst so lärmenden Träger ziehen mit größter Stille dahin, ein Zeichen dafür, daß der Weg sehr mühsam und schwer ist; nur das Knacken und Brechen der Äste ist zu hören sowie das zarte Gezwitscher der vielen hunderterlei Vögel.

Fünf Stunden lang währte dieser unvergeßliche und schwere Marsch durch den Urwald, dann wurde die Walddämmerung heller, und wir sind am oberen Ende des Urwalds angelangt und schlagen in einer Höhe von 3290 m unser Lager auf, um die von allen sehnlichst erwarteten Ruhestunden zu verbringen. Von großem Interesse war es, von unserem Eingeborenenführer zu erfahren, daß es auch noch in dieser Höhe, eine Stunde von unserem Lager entfernt, eine kleine Niederlassung von Eingeborenen gäbe. Der Leiter gab den Auftrag, einige von diesen zu uns zu bringen, und tatsächlich: gegen Abend erschien der Häuptling mit zwei seiner Leute in unserem Lager. Es waren sehr scheue mittelgroße Menschen, mit einem hemdartigen Überwurf bekleidet. Ohren, Hals und Arme reich mit Eisenringen geschmückt, die Haare in schmalen Strähnen geflochten, eingefettet und mit roter Erde bestrichen. Wir beschenkten sie mit Messingdraht und Spiegeln. Die Spiegel machten großen Eindruck auf sie.

(Wird fortgesetzt)

Diese Steuern

Wir Menschen sind zwar über viele Dinge, ja wohl über die meisten, recht verschiedener Auffassung. In einem Punkt sind sich aber so ziemlich alle einig: Die Steuern sind zu hoch!

Trotzdem: Steuern müssen sein. Das leuchtet jedem ein. Und gerade bei uns in Deutschland ist die Höhe der Steuern nichts Überraschendes; denn wir haben den Krieg verloren. Wir müssen alles, was im Kriege durch Bomben und Granaten und nach dem Kriege durch „sinnvolle Demontage-Planung" der Sieger zerstört wurde, nun wieder aufbauen. Außerdem sind da Rentner, Kriegsversehrte, Heimatvertriebene und andere Anspruchsberechtigte, die ihr Recht haben müssen. Ja, und die neue Wehrmacht! Die kostet auch Geld. Man kann übrigens nicht sagen, daß dieses Geld so sehr sinnlos angelegt ist; denn in unserem Zeilalter, in dem so schrecklich viel von Frieden gesprochen wird, ist noch kein Staat auf die Idee gekommen, auf seine Armee zu verzichten. Es muß also wohl doch etwas dran sein an der Notwendigkeit der Aufrüstung. Staaten wie San Marino. Liechtenstein und Andorra haben keine Truppen. Die spielen im Rahmen dieser Betrachtung aber doch keine Rolle.

Wenn also auch Steuern sein müssen, will doch niemand mehr zahlen als unbedingt sein muß. Für die Zukunft wollen wir daher an dieser Stelle stets einige Hinweise geben. Heute ist das Kraftfahrzeug dran, oder besser: die Frage der Abzugsfähigkeit von Aufwendungen, die durch die Benutzung eines Kraftfahrzeuges entstehen.

Es ist allgemein bekannt, daß die Kosten für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz als sogenannte Werbungskosten angesehen wurden. Sogenannte notwendige Aufwendungen waren abzugsfähig. Da es nicht notwendig ist, mit dem eigenen Kraftfahrzeug zur Arbeit zu fahren, gab es für Motorisierte keine angemessene Möglichkeit, Steuerermäßigungen zu erhalten. Das ist jetzt anders. Jetzt kann jeder Lohnsteuerpflichtige einen Teil seiner Aufwendungen für das eigene Kraftfahrzeug absetzen. Wichtig ist, zu wissen, was die Steuerbehörde unter den Begriff „eigenes Kraftfahrzeug" faßt. Gemeint ist natürlich nicht der bürgerlich rechtliche Eigentumsbegriff, weil sonst wahrscheinlich kaum ein Mensch in den Genuß von steuerlichen Vorteilen käme, weil die Fahrzeuge grundsätzlich bis zur vollen Bezahlung des Kaufpreises im Eigentum des Verkäufers bleiben. Und die meisten Fahrzeuge sind doch wohl auf „Stottern" gekauft. Die Finanzbehörde hat dafür Verständnis. Sie fordert daher nur, daß das Fahrzeug für denjenigen, der einen Antrag auf Bewilligung eines Freibetrages für das Kraftfahrzeug stellt, zugelassen sein muß. Dem, der ein Fahrzeug von guten Freunden und getreuen Nachbarn benutzt, ist also nicht zu helfen!

Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung wird nicht der wirkliche Unkostenbetrag angerechnet. Es sind vielmehr Pauschalbeträge festgesetzt worden. Diese sind zur Zeit folgende:

1. bei Benutzung eines Kraftwagens DM 0,50 je km
2. bei Benutzung eines Motorrades, Motorrollers (Kabinenrollers) . . DM 0,22 je km
3. bei Benutzung eines Fahrrades mit Hilfsmotor (Moped) . . . . . DM 0,12 je km

Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bis zu einer Höchstentfernung von 40 km und für jeden Arbeitstag, an dem das eigene Fahrzeug benutzt wird.

Wenn jemand aus zwingenden Gründen weiter als 40 km vom Arbeitsplatz entfernt wohnt, kann er gegebenenfalls mit der Bewilligung eines höheren Freibetrages rechnen.

Höhere Aufwendungen können an Stelle der oben genannten Pauschsätze nicht geltend gemacht werden. Für die Berechnung der Entfernung zwischen Arbeitsplatz und Wohnung ist die kürzeste benutzbare Straßenverbindung maßgebend.

Anträge auf Bewilligung eines besonderen steuerfreien Betrages wegen Benutzung eines eigenen Kraftfahrzeugs sind an das für den Wohnsitz zuständige Finanzamt zu richten. In dem Antrag ist glaubhaft zu machen, an wieviel Arbeitstagen das Fahrzeug gebraucht wird. Die Fahrzeugpapiere sind vorzulegen.

So, wer mehr wissen will, wende sich an Sz oder den Klabautermann. Allerdings, die Arbeit von Steuerberatern oder Helfern in Steuersachen kann von beiden nicht erledigt werden.

Allers

Auslandsreise mit Kraftfahrzeug

Da manch einer von unserer Belegschaft im Urlaub mit dem Fahrzeug ins Ausland gondelt, ist es sicher ganz gut, zu wissen, welche Kraftfahrzeugpapiere außer den Zollpapieren vorhanden sein müssen.

Der deutsche Führerschein und die deutsche Kraftfahrzeugzulassung reichen aus für Fahrten nach Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Jugoslawien (für Besucher mit Touristen- und Durchreisevisum), Liechtenstein, Luxemburg, Monako, Norwegen, Österreich, Portugal (für einen Aufenthalt bis zu sechs Monaten), Saargebiet, San Marino, Schweiz.

Schweden fordert amtlich beglaubigte Übersetzungen des deutschen Führer- und deutschen Kraftfahrzeugscheins in einer nordischen Sprache (dänisch, norwegisch, schwedisch).

Der internationale Führerschein und die internationale Zulassung sind für Urlaubsfahrten nach Finnland, Französisch-Nordafrika, Gibraltar, Griechenland, Großbritannien und Nordirland, Irischer Freistaat, Niederlande, Spanien, Spanisch-Marokko, Tanger, Türkei notwendig.

Für die Niederlande besteht die Möglichkeit, an der Grenze Ersatzpapiere mit achttägiger Gültigkeit zu bekommen. Britische Ersatzpapiere werden gegen eine Gebühr von 5—30 Schilling durch die Hafenbeamten ausgegeben.

Einreisen mit einem Kraftwagen für die nicht erwähnten europäischen Länder sind so gut wie ausgeschlossen. Der Vollständigkeit halber wird erwähnt, daß das gleiche auch für die Vereinigten Staaten von Nordamerika gilt, die von jedem, der ein Kraftfahrzeug in die USA führen will, einen US-amerikanischen Führerschein verlangen.

Internationale Führerscheine und internationale Zulassungen sind bei der Polizeibehörde zu beantragen. Dem Führerscheinantrag muß ein Foto beigelegt werden.

HOBBY

„Hobby" ist zwar ein ausländisches Wort, aber es weiß ja jeder, was damit gemeint ist. Denn heute hat jedermann ein Hobby, und es gibt deren unzählige. Dieser züchtet Seidenraupen, jener sammelt Münzen, ein anderer übt sich im Schnellaufen und wieder ein anderer baut an Miniatureisenbahnen. Alle aber suchen in ihrem Hobby Entspannung und Abwechslung von der Mühe täglicher Berufsarbeit.

Doch ich wollte ja eigentlich von meinem Hobby erzählen. Wenn ich abends oder am Wochende die Werft mit ihrem Lärm und all den wunderbaren Mechanismen hinter mir lasse, zieht es mich aufs Wasser, irgendwo mit einem Boot in einem kleinen Schlickhafen oder einem Priel der Haseldorfer Marsch zu liegen, der Stille zu lauschen und mir meine Bratkartoffeln selber zu schmurgeln. Oder auch mit viel Wind und Wellen zu spielen. Früher freilich war es weniger Segelei als Wassersport; als ich gerade schwimmen gelernt hatte und im Teufelsbrücker Hafen Eisschollen, zusammengebundene Benzinkannen oder geteerte Kisten als schiffbare Untersätze mißbrauchte. Später schipperte ich dann schon mit einem richtigen, aber etwas brüchigem Ruderboot los und dehnte meine Entdeckungsreisen bis nach Cranz und Meierssand aus. Wenn deftiger Westenwind war — und das kam schon damals häufig vor —, segelte ich sogar mit einer Zeltbahn an einem Besenstiel. Mit Bewunderung und vielleicht etwas Neid sah ich dann die großen Jollen, Jollenkreuzer und Jachten, die, ohne mich eines Blickes zu würdigen, stolz an mir vorbeirauschten. „So ein Schiff müßte man haben", dachte ich dann, „und eines mit Kajüte, wo man nicht jedesmal so jämmerlich naß wird" — denn das kam auch und noch häufiger vor. Doch bis zum eigenen Segelboot war es damals noch lange hin. Vorerst schipperte ich als Vorschotmann auf kleinen Jollen, bis ich in die Zimmererlehre kam. Da mußte ich dann sonnabendnachmittags meinem Meister die Werkstatt aufräumen oder Feuerholz hacken. Wenn ich abends an den Hafen kam, waren meine Freunde schon über alle Wellenberge.

Nach der Gesellenprüfung erwachte die alte Sehnsucht wieder mit Macht. Wie aber sollte ich mir von meinem Wochenlohn ein Schiff kaufen? Und dann ein gebrauchtes? Dafür langte es nicht. Also selber eins bauen. Nachdem ich auf der DW noch die Schiffszimmererlehre durchgemacht und auf verschiedenen Bootswerften gearbeitet hatte, traute ich mir das auch zu. Woher aber einen Raum, Werkzeuge und Maschinen nehmen? Da half nur eisernes Sparen. Erst ein paar Werkzeuge, dann eine Nissenhütte, Bohrmaschine und Bandsäge.

Auf der DW hatte ich gelernt, daß jedes Schiff nach einem bestimmten Riß gebaut wurde. Woher sollte ich einen Bauplan nehmen, der nur gute Eigenschaften aufwies, dem Schiff gutes Segeln bei jedem Wind garantierte, ohne gegen die Vermessungsvorschriften zu verstoßen? Und dann sollte der Bau natürlich und vor allem billig sein. Wenn ich mir einen 20-qm-Sharpiejollenkreuzer selbst konstruierte, so gehörte bei meiner mangelhaften Erfahrung schon eine gute Portion Leichtsinn dazu. Die Tropfenform, das leuchtete mir ein, mußte das Ideale sein; der Flugzeugbau schien das zu lehren, und an wesentliche Unterschiede zwischen Äro- und Hydrodynamik glaubte ich nicht, zumal auch der Großschiffbau dahin tendiert.

Ein weiteres und von mir unterschätztes Problem war die Finanzierung. Da ich Auftraggeber, Werftdirektor und Arbeiter in einer Person war, flossen die Anzahlungen nur langsam; wöchentlich freitags nämlich kam immer ein bißchen. Denn meine Ersparnisse waren schon bei der Anschaffung von Werkzeugen draufgegangen. So konnte also das Material nur von Fall zu Fall gekauft werden, weil die Holzlieferanten ja auch leben wollen.

Ich hatte gerade mit dem Bau begonnen, als zwei befreundete Segler zu mir kamen, um mir begreiflich zu machen, daß sich drei Boote relativ schneller und billiger bauen lassen als eines. So entwickelte sich eine Gemeinschaftsarbeit, die jedoch nur stockend vorankam, denn von uns hatte keiner Bootsbauer gelernt, und nur einer in dem Fach gearbeitet. Deswegen mußte jede freie Minute, täglich bis halb elf Uhr einschließlich des Wochenendes, geschuftet werden. Als wir dann nach fast zweijähriger mühevoller Arbeit zwei Boote fertig hatten, zogen die beiden Helfer mit ihren Schiffen ab und ließen mich freundlicherweise mit meinem halbfertigen sitzen. Kompanie ist eben doch Lumparie.

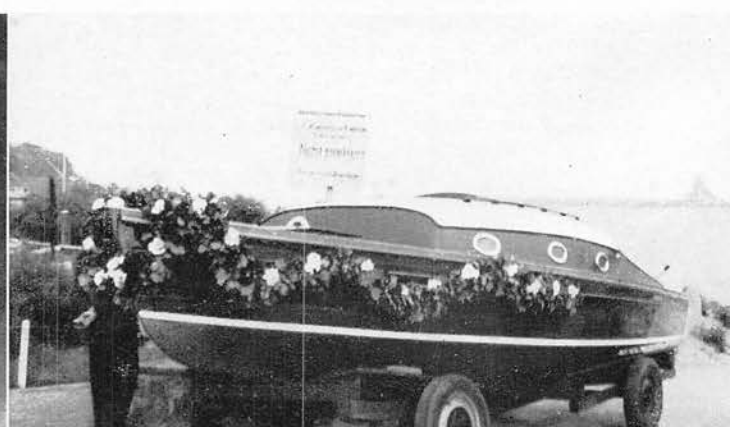
Abgesehen hiervon aber ist viel Zeit durch den Mangel an Detailzeichnungen verlorengegangen, denn Stücklisten, wie es sie auf der DW gibt, haben wir nie gehabt. Spanten, Planken, Deck und Aufbauten wurden für alle Schiffe in einem Arbeitsgang angefertigt, aber wegen des Raummangels nacheinander montiert. Daß bei einem großen Schiff die einzelnen Teile unzählig sind, kann ich verstehen; daß aber auch zu einem im Vergleich zu den DW-Schiffen so winzigen Schiff so vieles gehört, wundert mich immer wieder. Das fängt beim Profilruder an und hört bei der Nähnadel auf. Für annähernd 3000,— DM Material und 2200 Arbeitsstunden stecken in dem Kahn. Überhaupt, mit der Kalkulation ist das so eine Sache. Nach meinen Berechnungen hätte ich nämlich schon ein Jahr früher fertig sein müssen und nur die halben Kosten haben dürfen. Ob es wohl bei dem ersten DW-Neubau auch so war? Ich glaube kaum, denn dann hätte die DW wohl den Konkurs anmelden können.

Allen Schwierigkeiten zum Trotz war am 24. Juni endlich der Tag gekommen, an dem mein Jugendtraum in Erfüllung ging. Der Jollenkreuzer mit der Baunummer SS 3 (Segel-Schiff soll das heißen), genannt nach der griechischen Meeresgöttin Leukothea, lief vom Stapel. Inzwischen habe ich nun schon einige Segeltouren hinter mir, und es bahnt sich so etwas wie ein Verhältnis zu meiner „Leukothea" an. Sie ist zwar kein Flitzer, aber doch ein guter Durchschnittsläufer. Nachdem ich alle Mühsal hinter mir habe, bin ich nicht nur sehr zufrieden, sondern fühle mich reichlich entlohnt für die Jahre des Entbehrens. Wenn ich von meinen Wochendfahrten sonntagmittags mit der Tide zurück muß, bin ich immer versucht, weiter elbab auf Fahrt zu gehen. Aber der unerbittliche Ruf der Pflichten ... Das ist m e i n Hobby.

Reimund Reich

Schiffbau in der Nissenhütte

Klar zum Stapellauf



Aus dem Betriebssport

Das in jedem Jahr stattfindende Sportfest des Betriebssportverbandes liegt hinter uns. Unsere Sportgemeinschaft war stark vertreten. Für uns traten nämlich in Geesthacht zwei Fußballmannschaften (Männer), zwei Handballmannschaften, zwei Keglermannschaften, eine Jugend-Fußballmannschaft und zehn Staffelläufer an.

Bei dem Staffellauf quer durch Geesthacht — Strecke 2400 m — belegten wir den vierten Platz. Unsere Fußballmannschaften hielten sich ebenfalls sehr gut. Die 1. Mannschaft spielte sich bis zur Vorschlußrunde durch und verlor dann ganz knapp 0:1. Die Reservemannschaft ging als Sieger aus der Trostrunde hervor.

Die 2. Handballmannschaft belegte den zweiten Platz. Die 1. Keglermannschaft wurde sechste.

Nach der Siegerehrung fand das schon Tradition gewordene fröhliche Beisammensein statt, das alle in gemütlicher Runde zusammenhielt. Als dann die Omnibusse nach Hamburg zurückrollten, hatte mancher das Empfinden, daß der Abfahrtstermin zu früh angesetzt war. Aber, am nächsten Tage war ja Montag, und um sieben Uhr beginnt die Arbeit.

Unsere Schachgruppe konnte einen sehr beachtlichen Erfolg verzeichnen. Die 1. Mannschaft erkämpfte sich in der Punktrunde den Aufstieg in die höchste Spielklasse! Wir können unsere Schachspieler zu diesem Erfolg nur beglückwünschen.

Auf Beschluß des Spielausschusses Schach müssen die Mannschaften der I. Gruppe in Zukunft mit 25 Mann statt wie bisher mit 10 Mann spielen. Das bedeutet, daß sich die Kameraden noch mehr als bisher anstrengen müssen. Das DW-Schachturnier geht munter voran. Der Spielbetrieb leidet im Augenblick naturgemäß etwas durch die Urlaubszeit. Wir werden in der August-Ausgabe Näheres darüber berichten.

Eine Bitte: Spieler, die aus irgendwelchen Gründen zu den montags stattfindenden Spielen nicht erscheinen können, wollen dem Spartenleiter Lagergreen (App. 390) unbedingt rechtzeitig Nachricht zukommen lassen, damit andere Spielgruppen eingeteilt werden können.

Und nun nachstehend die Spielergebnisse des letzten Monats:

Fußball:

DW Reserve gegen BAT Bahrenfeld Reserve	5:3
DW Reserve gegen Mitropa Reserve	10:1
DW Reserve gegen HS 53 Reserve	1:2
DW 2. gegen Philips Lokstedt Reserve	5:0
DW 2. gegen AEG Schiffbau Reserve	6:4
DW 2. gegen Nova Reserve	7:5
DW 3. gegen Tretorn 2.	1:2
DW 1. AH gegen BWV AH	5:0
DW AH gegen Haspa 1827 AH	4:2
DW 2. AH gegen Mitropa AH	5:3
DW 2. AH gegen Affinerie AH	1:4
DW 1. Jgd. gegen Menck & Hambr. Jgd.	1:5
DW 1. Jgd. gegen Eisenwerk Jgd.	5:0
DW 2. Jgd. gegen Stülcken Jgd.	4:2
DW 2. Jgd. gegen Philips Jgd.	2:2
DW Reiherstieg 1. gegen Finanzbehörde	4:2
DW Reiherstieg 1. gegen Dello	2:1
DW Reiherstieg 1. gegen Landesbank	5:0
DW Reiherstieg Res. gegen Hansa Mühle Res.	8:1

Handball:

DW 1. gegen Albingia 1.	16:7
DW 1. gegen Nordbank 1.	17:17
DW 1. gegen Albingia 1.	15:10
DW 2. gegen Zoll 2.	20:7
DW 2. gegen Nordbank 2.	5:0
DW 3. gegen Zoll 2.	25:12
DW 3. gegen Philips 3.	18:9

Kegeln:

DW 1. gegen Verbandsspielausschuß 6×60 Wurf	2676:2675
DW 2. gegen C. A. Schmidt Söhne 10×50 Wurf	3452:3373

Der Shell-Pokal kehrte endgültig heim zu uns

Werner Ritzel übernimmt für die siegreiche 1. Fußballmannschaft den Preis

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum

Wilhelm Gabriel
Vorarbeiter
17. Juni 1955

Bernhard Studt
Elektriker
24. Juni 1955

Bernhard Joost
Vorarbeiter
30. Juni 1955

August Truberg
Elektriker
3. Juli 1955

Hans Brandenburg
Vorarbeiter
6. Juli 1955

Alwin Kreye
Maschinenschlosser
15. Juli 1955

* * *

Für die vielen Beweise liebevoller Teilnahme anläßlich des uns betroffenen schweren Verlustes sagen wir unseren herzlichen Dank. Frau Martha Schulz nebst Kinder

Für die uns beim Heimgang unseres lieben Entschlafenen erwiesene Teilnahme und für die reiche Blumen- und Kranzspende danken wir herzlichst.
Cäcilie Cohrs und Kinder

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.
Frau H. Fehrmann und Kinder

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang unseres lieben Mannes Gustav Meyer sagen wir hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichen Dank. Margarethe Meyer und Kinder

Für die uns beim tragischen Unfall unseres lieben Sohnes und Bruders Wilhelm erwiesene Anteilnahme sagen wir allen Arbeitskameraden und der Betriebsleitung der Deutschen Werft unseren herzlichen Dank.
Wilhelm Wendt und Familie

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

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

Für die mir von der Betriebsleitung, meinen Vorgesetzten und Kollegen erwiesenen Aufmerksamkeiten anläßlich meines Jubiläums danke ich herzlich.
Bernhard Studt

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich allen Kollegen sowie der Betriebsleitung meinen herzlichsten Dank.
Hans Brandenburg

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

E'Schweißer-Anlerner Gerhard Kock mit Frl. Helga Lemcke am 28. 5. 1955
Stellagenbauer Wilhelm Schwampe mit Frl. Monika Habermann am 28. 5. 1955
Maschinenbauer Horst Wenzlawsky mit Frl. Ilse Wolff am 28. 5. 1955
E'Schweißer-Anlerner Heinz Müller mit Frl. Wally Wölk am 28. 5. 1955
Maschinenbauer Hans-Peter Kölln mit Frl. Sus Wegner am 28. 5. 1955
Anschläger Erich Beck mit Frl. Renate Kausch am 28. 5. 1955
Röntgenprüfer Ernst Peters mit Frl. Ingrid Arndt am 28. 5. 1955
Brenner Friedrich Busse mit Frl. Inge Filter am 3. 6. 1955
E'Schweißer-Anlerner Karl Tuttkowski mit Frl. Waltraud Baum am 3. 6. 1955
Zeichner Bruno Kowalewski mit Frl. Ingeborg Glowacki am 4. 6. 1955
Bohrerhelfer Gerhard Könnecker mit Frl. Maria Kaminski am 4. 6. 1955
Anstreicher Horst Fürst mit Frl. Käte Blohm am 4. 6. 1955
Maschinenbauer Norbert Schröder mit Frl. Erna Rosenbrock am 10. 6. 1955
Verzinker Günther Matern mit Frl. Berta Grüsshaber am 11. 6. 1955
E'Schweißer Rudi Hamann mit Frl. Erika Slubowski am 11. 6. 1955
Maler Josef Perrier mit Frl. Irmgard Schmechel am 11. 6. 1955
Schiffszimmerer Günther Dölling mit Frl. Helga Rohling am 11. 6. 1955
Schiffbauer Karl-Heinz Krumfuß mit Frl. Irmgard Stenzel am 16. 6. 1955
Hauer Hans-Peter Hauschildt mit Frl. Ilse Besch am 17. 6. 1955
E'Schweißer Egon Geppert mit Frl. Gertrud Dembski am 17. 6. 1955
E'Schweißer Ernst Everding mit Frl. Anneliese Emmrich am 18. 6. 1955
E'Schweißer Helmuth Lohse mit Frl. Charlotte Wartenberg am 18. 6. 1955
Tischler Werner Petersen mit Frau Helga Hönke am 18. 6. 1955
Tischler Wolfgang Kamp mit Frl. Gerda Andresen am 18. 6. 1955
Schlosser Gerhard Bünz mit Frl. Ursula Gronau am 18. 6. 1955
Tischler Erich Klein mit Frl. Luise Nickelsen am 18. 6. 1955
E'Schweißer Rolf Prüfe mit Frl. Paula Lange am 18. 6. 1955
Schiffbauer Gottfried Härtel mit Frl. Erika Zellmer am 18. 6. 1955
Schiffbauer Günther Rademacher mit Frl. Waltraud Keil am 25. 6. 1955
Behauer-Anlerner Horst Birk mit Frl. Hertha Bade am 25. 6. 1955
Stellagenbauer Ronald Muss mit Frl. Irmgard Schneider am 25. 6. 1955
Schiffbauhelfer Gerd Eilts mit Frl. Christa Hintz am 25. 6. 1955
Schiffbauhelfer Herbert Kastenberg mit Frl. Inge Brandschädel am 25. 6. 1955
Schiffbauhelfer Robert Bohmgahren mit Frl. Edith Störmer am 25. 6. 1955
Tischler Günter Wagner mit Frl. Karla Kähler am 25. 6. 1955
Kesselschmied Herbert Hahn mit Frl. Margreth Hofmann am 25. 6. 1955
Ausrichter-Helfer Willi Magdeburg mit Frl. Margarete Moldenhauer am 25. 6. 1955
E'Schweißer Kurt Giese mit Frl. Waltraud Damm am 30. 6. 1955
Nieter-Anlerner Kurt Hoppe mit Frl. Elly Röhl am 2. 7. 1955
Maschinenbauer Horst Liedtke mit Frl. Ruth Sablonsky am 2. 7. 1955
Schiffbauhelfer Diedrich Biesenbach mit Frl. Ruth Wilbers am 2. 7. 1955
Kupferschmied Kurt Liedtke mit Frl. Gerda Mill am 2. 7. 1955
Maschinenbauer Gerhard Schnoor mit Frl. Ina Hörmann am 2. 7. 1955
E'Schweißer-Anlerner Herbert Müller mit Frl. Lisa Brunkhorst am 8. 7. 1955
E'Schweißer-Anlerner Heinz Czernijewski mit Frau Gertrud Castan am 9. 7. 1955
Schiffbauer Horst Thiecke mit Frl. Ursula Lanowski am 9. 7. 1955
Maler Klaus Ketzner mit Frl. Ella Vogt am 9. 7. 1955
Klempner Hans Mehrkens mit Frl. Käthe Holz am 9. 7. 1955

Geburten:

Sohn:

E'Schweißer Gustav Maecker am 4. 6. 1955
Elektriker Egon Auge am 4. 6. 1955
Schiffbauer Horst Hentschke am 7. 6. 1955
Feuerwehrmann Karl-Heinz Wessel am 9. 6. 1955
Schiffbauhelfer Werner Junge am 14. 6. 1955
Schiffbauhelfer Heinrich Wulfes am 14. 6. 1955
Schiffbauhelfer Kurt Bär am 14. 6. 1955
Maschinenschlosser Wolfgang Friedrichs am 14. 6. 1955
Maschinenschlosser Hans Wolter am 16. 6. 1955
Kupferschmied-Helfer Paul Jazdzewski am 17. 6. 1955
Schiffbauer Karl-Heinz Lohse am 20. 6. 1955
E'Schweißer Erich Wiewiorra am 20. 6. 1955
E'Schweißer Rudi Ochs am 20. 6. 1955
E'Schweißer-Anlerner Wilhelm Prigge am 21. 6. 1955
Schlosser Günter Reinsch am 25. 6. 1955
Angel. Schiffbauer Hermann Langwaldt am 26. 6. 1955
E'Schweißer-Anlerner Heinz Jander am 27. 6. 1955
Transportarbeiter Heinrich Wulf am 5. 7. 1955
Kupferschmied Ewald Wagner am 11. 7. 1955
Brenner-Anlerner Walter Richters am 12. 7. 1955
Behauer Franz Nordmann am 12. 7. 1955

Tochter:

Stellagenbauer Kurt Will am 31. 5. 1955
Maschinenbauer Willi Brockmann am 4. 6. 1955
Schiffbau-Helfer Werner Winkelmann am 7. 6. 1955
Schmied Herbert Twisselmann am 8. 6. 1955
Prob.-Anlerner Alfred Mayer am 8. 6. 1955
Brenner Werner Arp am 9. 6. 1955
Kupferschmied-Helfer Karl-Heinz Wenzel am 10. 6. 1955
Brenner Manfred Niemann am 16. 6. 1955
Brenner Kurt Hardings am 16. 6. 1955
E'Schweißer Hermann Kurth am 17. 6. 1955
Schiffbau-Helfer Willy Hester am 19. 6. 1955
Nieteneinstecker Wilhelm Meyer am 21. 6. 1955
E'Schweißer Friedrich Neetzel am 24. 6. 1955
Hauer Ernst Wienecke am 26. 6. 1955
Kupferschmied-Helfer Hans Claussen am 30. 6. 1955
Ausgeber Fritz Zimmermann am 4. 7. 1955

Wir gedenken unserer Toten

Helmut Bartzik
Ausrichter-Helfer
gest. 13. 6. 1955

Peter Steffen
Maschinenbauer
gest. 15. 6. 1955

Ernst Fehrmann
Rentner
gest. 16. 6. 1955

Fritz Köbnick
Schiffbauer
gest. 20. 6. 1955

Joran Dinulovic
Maschinenbau-Helfer
gest. 29. 6. 1955

Ferdinand Schulz
Brenner
gest. 4. 7. 1955

Alfred Johannsen
Maler
gest. 6. 7. 1955

Heinrich Stitterich
Rentner
gest. 14. 7. 1955

Herausgeber: Deutsche Werft, Hamburg-Finkenwerder · Druck: Krögers Buchdruckerei, Hamburg-Blankenese

Das war ja was, als vor rund drei Wochen die Hitze über uns hereinbrach. So toll brauchte es ja nicht gleich zu sein! Man konnte sich ja kaum noch bewegen. Dankbar wurde jeder Luftzug begrüßt, weil er Linderung brachte. Trotzdem! Sonnenschein ist schon eine feine Sache. Vor allen Dingen, wenn man einen fahrbaren Untersatz hat, mit dem man zum Wochenende irgendwohin gondeln kann, um mal richtig den Feiertag zu genießen. Oder einen Garten, in dem man endlich mal sitzen kann. Die Wasserschlepperei im Garten wird allerdings auch manch einen zu heftigen Worten veranlaßt haben. Schön ist es aber doch, wenn alles grünt und blüht.

Besonders erfreulich war der Sieg der Sonne für unsere Urlauber. Übrigens, denkt an den Wettbewerb! Die schönste Urlaubsgeschichte wird gesucht.

Unter den verhältnismäßig vielen Besuchern, die so im Laufe eines Monats zu mir kommen, war einer, der mir besonders leid getan hat. Das war ein Spätheimkehrer, dem die Verkündung des Gesetzes über die Abfindung von Heimkehrern entgangen war. Als er dann eines Tages seinen Antrag einreichte, um seine verdiente Abfindung zu bekommen, war es zu spät, weil die Antragsfrist verstrichen war. Wir versuchen zwar, noch etwas für unseren Heimkehrer zu retten. Viel Hoffnung besteht allerdings nicht.

Nun wollen wir uns bemühen, einen Wiederholungsfall zu verhindern. Aus diesem Grunde wird in Zukunft in unserer Zeitung eine Rubrik: „Das sollte jeder wissen" erscheinen, in der wir auf alle wichtigen Bestimmungen, die neu herauskommen, hinweisen wollen. Da auch nur wir schwache Menschen sind, die Fehlern unterliegen, bitte ich um tätige Mitarbeit, damit nichts übersehen wird. Auch mit steuerrechtlichen Fragen werden wir uns nunmehr auseinandersetzen. Hoffentlich treffen wir dabei immer das, was interessiert. Sonst müßt Ihr mit Anfragen nachhelfen. Jede Anregung wird verarbeitet.

Unter den vielen Zuschriften, die mich im letzten Monat erreichten, war auch ein Brief von drei Witzbolden, die ihr Schreiben an den „Inhaltsmacher der Familien-Nachrichten unserer Deutschen Werft-Zeitung" gerichtet hatten. Ihnen hatte offensichtlich die Berufsbezeichnung „Warmmacher" in den letzten Familiennachrichten den nötigen Schwung für ihre Zuschrift gegeben. Zugegeben, daß der „Warmmacher" nicht schön ist. Und außerhalb der Werft weiß niemand, was ein Mann mit so einer Berufsbezeichnung eigentlich treibt. Aber auch bei uns ist das sicher vielen unbekannt. Im Lohnbüro wird er aber so geführt. Und da die Familiennachrichten aus dem Lohnbüro stammen, — na ja, in Zukunft werden wir aufpassen. Einen Familiennachrichten-Macher-Kontrolleur werden wir aber nicht ernennen.

Eine kleine Panne hat es bei der Juni-Ausgabe noch gegeben: Durch ein nicht mehr zu erklärendes Versehen ist der Aufsatz „Der Verbesserungsvorschlag" ohne Angabe des Schreibers abgedruckt worden. Es hätte dort der Name „Allers" erscheinen müssen. Der „Schriftsteller" wollte nicht unerkannt bleiben. Es war tatsächlich nur eine Panne! Sonst habe ich nichts zu berichten. Halt! Da ist doch noch etwas!

Auch bei uns sind leider einige Betriebsangehörige an der ansteckenden Augenkrankheit (Virus-Erkrankung) erkrankt. Am Tage der Abfassung dieses Berichtes (20. 7. 55) waren es 28 Mann. Damit keiner einen Gesundheitsschaden erleidet und im übrigen die Ausbreitung der Krankheit verhindert wird, hat Dr. Scholz angeordnet, daß jeder für die Dauer der Krankheit in zusätzlichen Urlaub geschickt wird. Er muß sich während des Urlaubs vom Werkarzt behandeln lassen und erhält sein Urlaubsgeld, damit er keinen wirtschaftlichen Schaden hat. Krankengeld gibt es nicht. Die Behandlung wird von der Betriebskrankenkasse getragen. Das ist eine Lösung, die meines Erachtens sehr in Ordnung ist.

Und nun Schluß für heute!

Es grüßt Euch herzlichst

Euer Klabautermann.