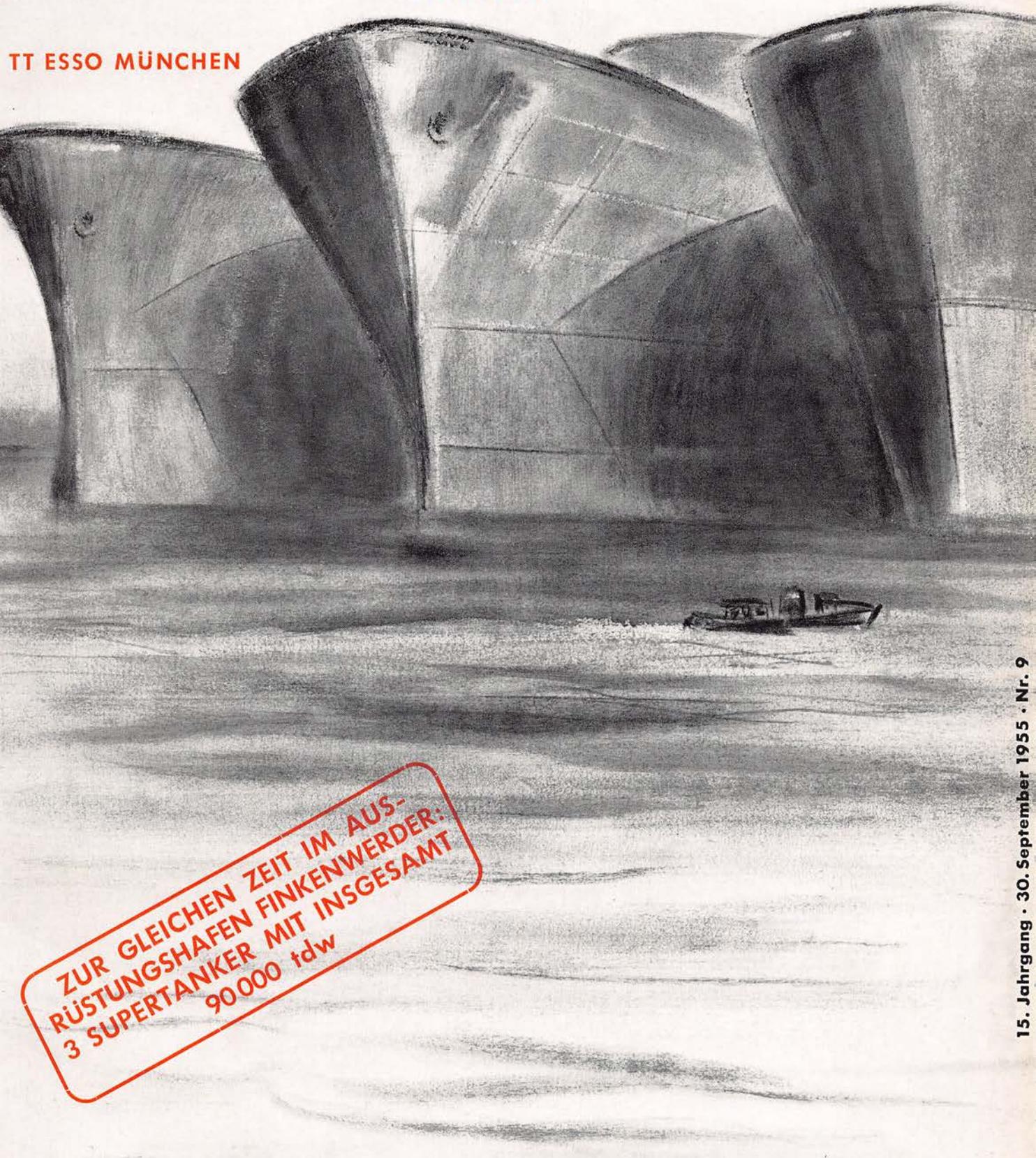




TT ARIZONA

TT LAGUNILLAS

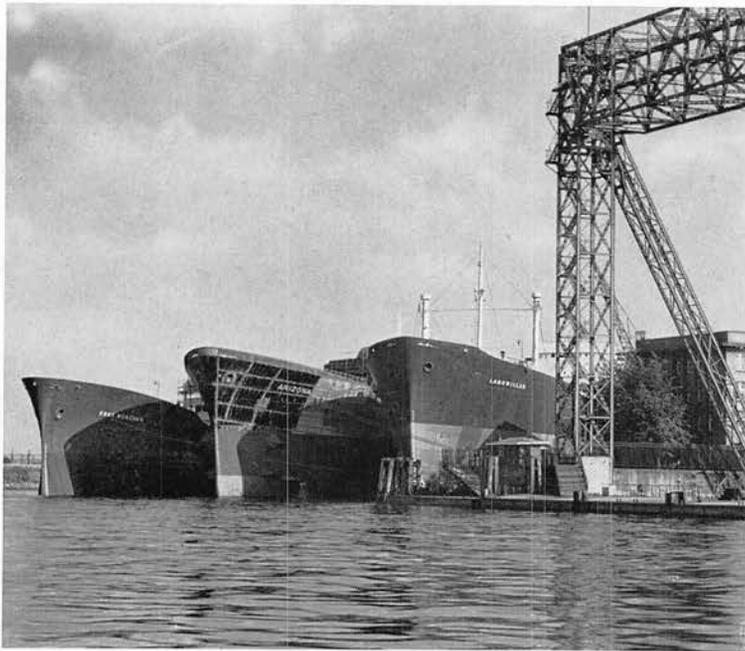
TT ESSO MÜNCHEN



ZUR GLEICHEN ZEIT IM AUS-  
RÜSTUNGSHAFEN FINKENWERDER:  
3 SUPERTANKER MIT INSGESAMT  
90000 t<sub>dw</sub>

# DEUTSCHE WERFT

WERKZEITUNG

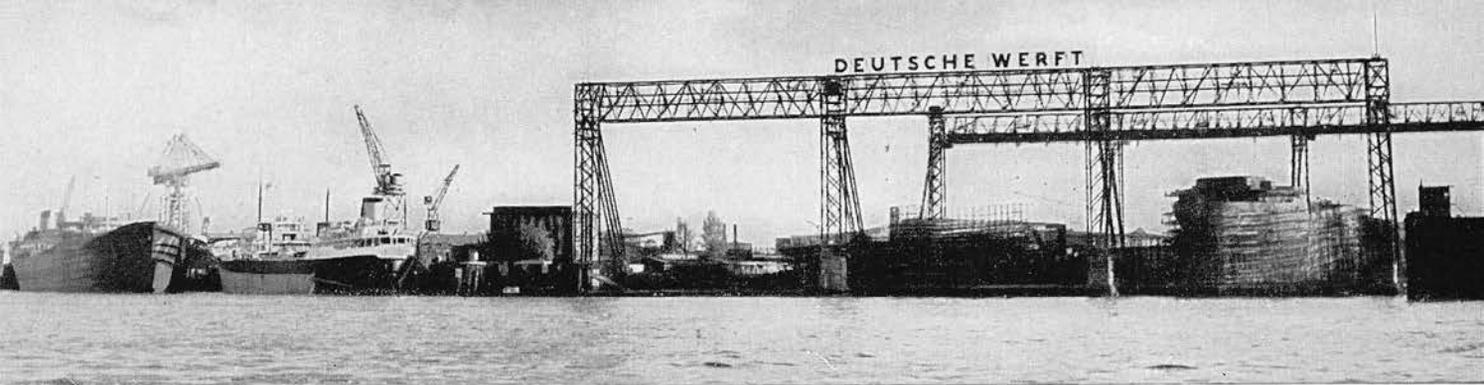


## SUPERTANKER

Der erste Öltransport über See wurde vor etwa 200 Jahren mit chinesischen Dschunken durchgeführt. Streng genommen waren dies die ersten „Tanker“, denn zum erstenmal in der Geschichte wurde auf diesen Dschunken Öl direkt in Tanks verladen — so wie wir es heute tun. Um zu begreifen, daß dies

nichts durchaus Selbstverständliches ist, muß ich erwähnen, daß im vorigen Jahrhundert erst lange Umwege gemacht werden mußten, um wieder zu dieser direkten Verladungsmethode zu gelangen: Das Öl wurde in Fässer gefüllt, die Fässer wurden umständlich an Bord verstaут usw. Bis sich, nun mit ungleich besseren technischen Hilfsmitteln ausgerüstet, vor etwa 70 Jahren die direkte Methode der Füllung des Schiffsrumplies mit der flüssigen Ladung wieder durchsetzte. — Zweihundert — oder auch siebzig Jahre, wie man will. Welch kurze Zeit in der Geschichte der Menschheit und doch — welche unaufzählbare Spanne der Entwicklung liegt zwischen jenen ersten Öl-Dschunken und unseren heutigen Supertankern. — Wenn wir unsere Tankerriesen, von denen ich kürzlich die umseitige Kohlezeichnung gemacht habe, so einträchtig nebeneinander liegen sehen, Schiffe, deren gewaltige Leiber unser mehrstöckiges Hauptgebäude überragen, drängt sich unwillkürlich die Frage auf, wie das wohl weitergehen wird; werden in abetmals 200 Jahren die Tanker noch sechsmal so groß sein wie heute, werden sie wieder kleiner werden oder wird es gar keine mehr geben? — Es ist töricht, die Epoche, in der man gerade lebt, für unübertrefflich zu halten. Dennoch neige ich dazu, unsere heutigen Supertanker von der Größe der „Arizona“ oder „Lagunillas“ oder der Esso-Tanker für eine Endstufe zu halten! Für den vollendeten Typ im „klassischen Tankerbau“, wenn ich mich mal so ausdrücken darf. — Nicht, daß die Entwicklung nicht weitergeht — o nein. Das meine ich wirklich nicht. Aber die Richtung, in der die technische Entwicklung fortschreitet — und über die Richtung gibt es an der Schwelle des Atomzeitalters keinen Zweifel mehr —, wird neue Schiffstypen entstehen lassen, bedingt durch andere Antriebsarten wie auch andere Ladung, welchen eines Tages — der heute noch nicht abzusehen ist — aus Gründen des größeren Wertes, wie auch aus Gründen der zunehmenden Ausschöpfung, der Vorrang gegeben werden mag. Dies erwähne ich nur, um zu erklären, was ich unter „klassischem Tankerbau“ verstehe: Schiffe mit Olantrieb zur Beförderung von Öl, die Kanäle passieren müssen, wie die beiden wichtigsten Straßen der Welt, den Panama- und den Suezkanal, und die Häfen anlauten müssen, wie Hamburg. Dies alles sind Faktoren, die eine technische Entwicklung zum Stillstand bringen, solange diese Faktoren selbst keine Weiterentwicklung erfahren. Jetzt wißt Ihr, was ich damit meine, wenn ich von einer vorläufigen „Endstufe“ spreche, wenn ich sage, daß es nicht viel Sinn hat, Tanker mit 50-, 60- oder 70 000 t zu bauen, obwohl das technisch ohne weiteres durchzuführen wäre, weil man solche Schiffe ja doch nicht voll einsetzen kann; denn nur das Schiff ist wirtschaftlich, dessen Vorteile ohne Einschränkung zur Geltung kommen. Vorteilhaft ist es, große Schiffe zu bauen! Ein Schiff von 30 000 t ist ökonomischer als zwei von 15 000 t! Aber man soll ein vernünftiges Maß nicht überschreiten. — Diese Gedankengänge bestimmen heute wohl das Bauprogramm aller führenden Tankschiffsreedereien; das geht aus unserer Auftragsbestandsliste eindeutig hervor.

Wolfram Claviez



# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

15. Jahrgang · 30. September 1955 · Nr. 9

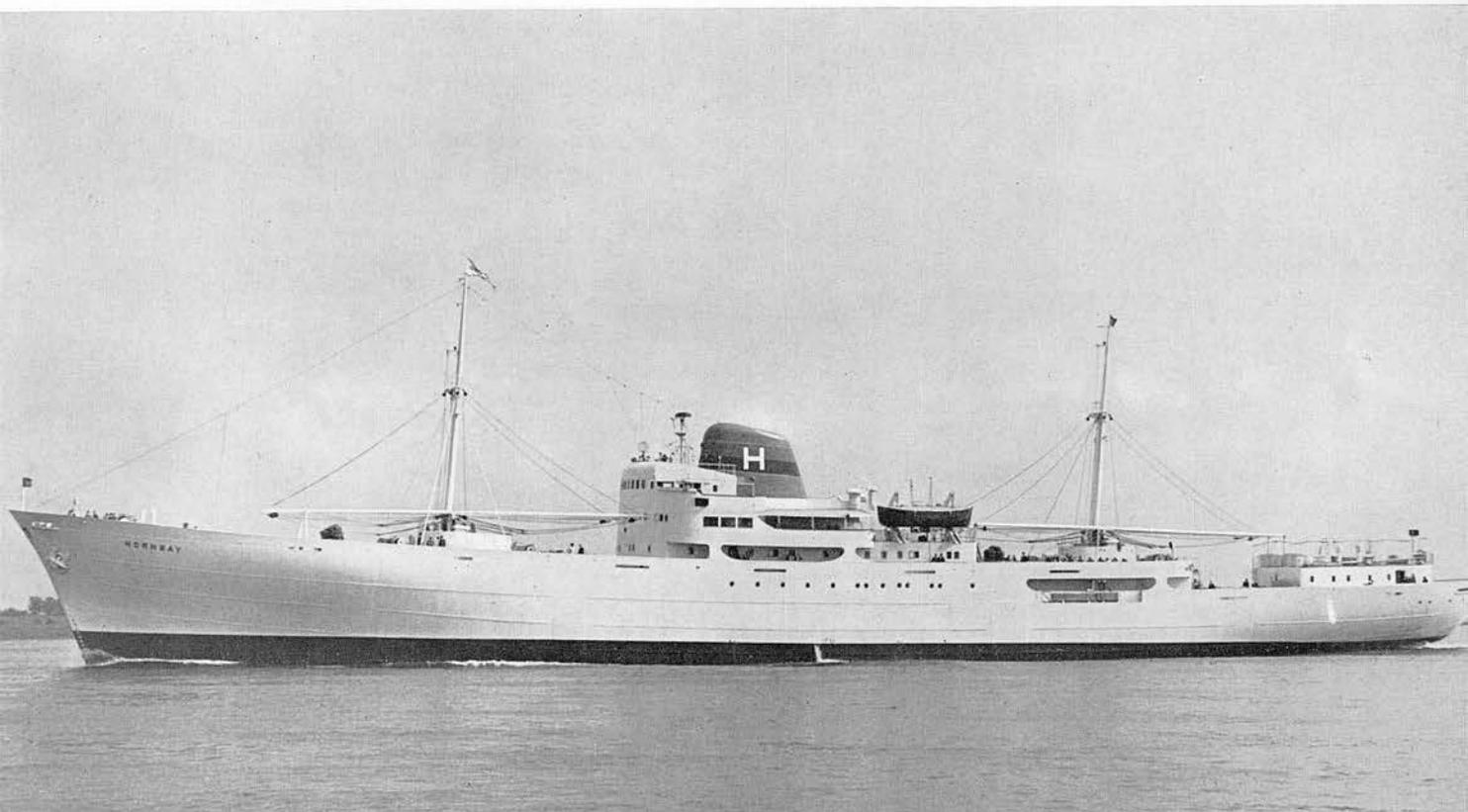
## Was die letzten Wochen brachten

gebauten Fahrgastschiffes. Ende August war es endlich soweit. Die „Israel“ ging am 29. August auf eine mehrtägige Probefahrt, die weit bis in die Nordsee hinein führte. Sämtliche Erprobungen wurden ganz besonders sorgfältig ausgeführt, war es doch seit 1938 wieder das erste Fahrgastschiff, das abgeliefert werden sollte. Die Erprobungen ergaben, daß auch die „Israel“ ein gutes Schiff ist. Mit diesem Bewußtsein kehrte man zur Werft zurück, um die letzten Einrichtungsarbeiten ausführen zu lassen. Am 15. September wurde eine kurze Probefahrt mit Gästen unternommen. Bei dieser Gelegenheit wurde die „Israel“ auf See der Reederei Zim Israel Navigation Company übergeben.

Die „Israel“ hat inzwischen Ladung in Bremerhaven übernommen und ist nach Hamburg zurückgekehrt. Im Freihafen haben viele Interessenten aus Hamburg und norddeutschen Reederkreisen Gelegenheit gehabt, das schicke Schiff eingehend zu besichtigen. Jetzt befindet sich die „Israel“ auf ihrer ersten Ausreise.

Seit dem Stapellauf des Fahrgastschiffes „Israel“ war man gespannt auf die Probefahrt und die erste Ausreise dieses ersten nach dem letzten Kriege in Deutschland

MS „Hornbay“



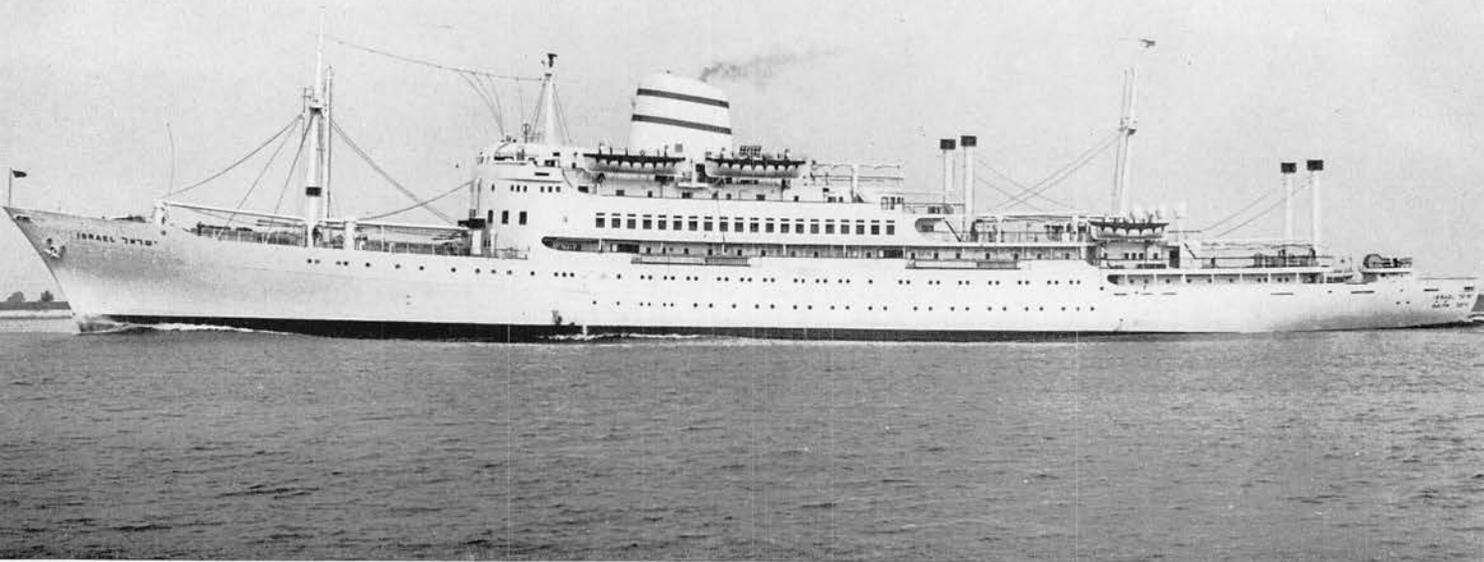


Bild oben: SS „Israel“ auf Probefahrt

Bild Mitte: Lounge SS „Israel“

Bild unten: Treppenhaus der SS „Israel“



Der 6. September 1955 brachte uns die Probefahrt eines weiteren Frachtschiffes. An diesem Tage wurde das Motorschiff „Hornbay“ an die Reederei „Horn-Linie“ übergeben. Auch diese Probefahrt fiel zur vollen Zufriedenheit des Reeders, der Werftleitung und der Klassifikationsgesellschaft aus.

Die nächste Probefahrt erlebten wir in der Zeit vom 10. bis 13. September. Ein weiterer Supertanker, der TT „Lagunillas“ (32 000 t), der bei der DW für die Reederei Gulf Oil Corporation, New York, gebaut wurde, wurde auf Herz und Nieren geprüft. Die Probefahrt führte genau so wie bei der „Esso Hamburg“ bis in den Oslofjord. Die Probefahrt war ein voller Erfolg. Das Schiff befindet sich unter der Flagge der Reederei bereits auf seiner ersten Fahrt nach dem persischen Golf.

Am 12. September 1955 ist der Mietvertrag, den wir über die Docks in Finkenwerder geschlossen hatten, abgelaufen. Wir haben die beiden Docks in Erfüllung des Miet-Vertrages am 13. und 14. September 1955 an die Behörde für Wirtschaft und Verkehr Hamburg als Treuhänder für die Bundesrepublik Deutschland übergeben.

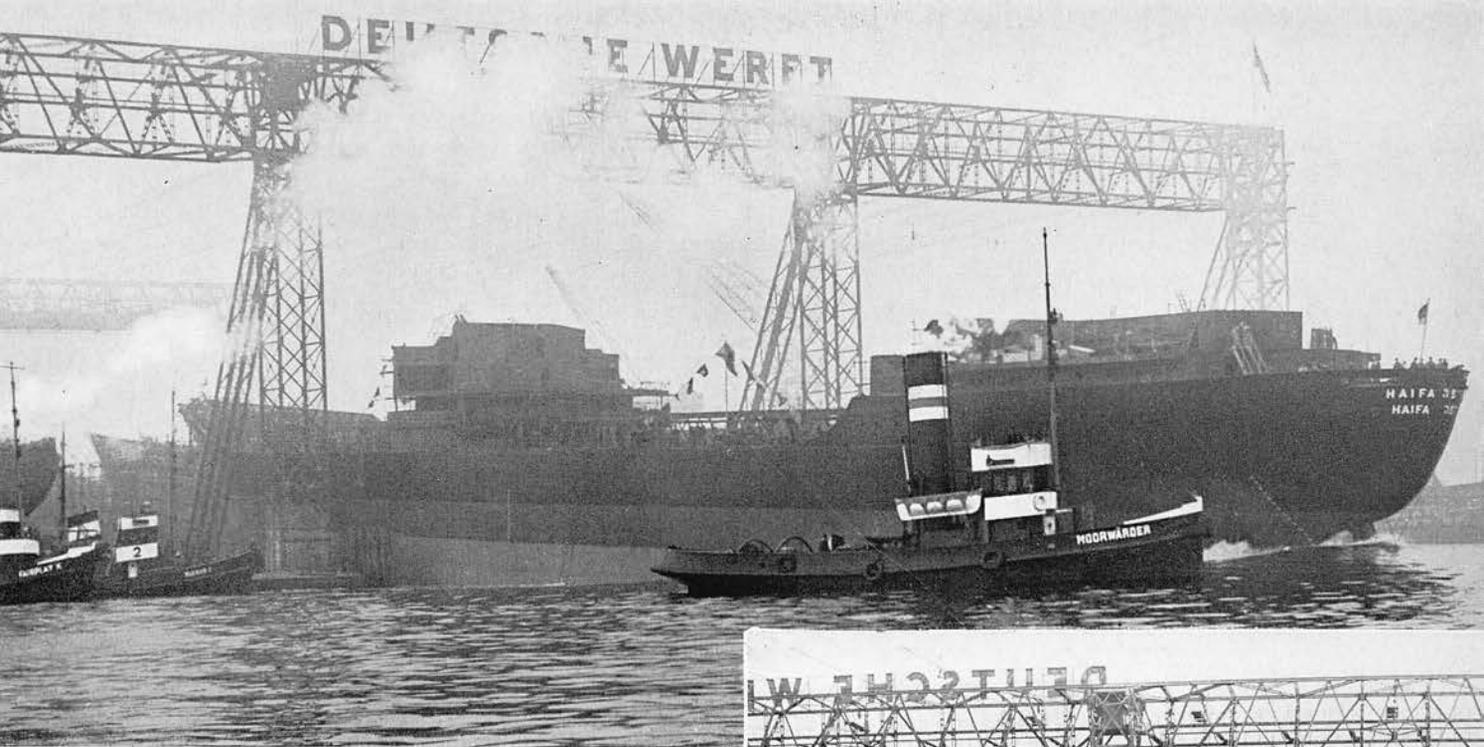
Ein neues Schwimmdock von 8000 t Tragfähigkeit wird z. Z. für uns gebaut. Es soll im Frühjahr 1956 in Dienst gestellt werden. Wegen der Beschaffung eines weiteren Docks schweben z. Z. Verhandlungen.

Der September hat uns auch zwei Stapelläufe gebracht. Am 22. September 1955 wurde der Turbinentanker „Haifa“, 18 000 t, für die Zim Israel Navigation Company Ltd. zu Wasser gelassen. Die „Haifa“ ist das dritte Schiff, das wir für die Zim Israel Navigation Company Ltd. im Rahmen des deutsch-israelischen Abkommens bauen.

Die Taufe des Schiffes wurde auf Wunsch der Israel Mission von Frau Carla Scholz, der Gattin unseres Vorstandes, vorgenommen.

Am 23. September 1955 erlebten wir den Stapellauf des Motorfrachtschiffes „Ceuta“ für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei. Frau H. Teschen gab dem 4650 t großen Schiff seinen Namen.

Die „Haifa“ und „Ceuta“ gehen jetzt im Werftausrüstungshafen ihrer Fertigstellung entgegen. Beide Schiffe sollen noch in diesem Jahr in Dienst gestellt werden. Der Ablieferung der 3 vorgenannten Neubauten MS „Hornbay“, TS. „Israel“ und des Turbinentankers



„Esso Hamburg“ mit insgesamt etwa 40 000 t stehen 4 Neubaufträge auf große Erzschiffe mit rund 120 000 t gegenüber.

Wie sich aus dem Bericht ergibt, war der Monat September in reichem Maße mit Arbeit angefüllt.

Etwas Besonderes brachte der September durch den Abschluß neuer Tarifverträge. Der Ecklohn des gewerblichen Arbeitnehmers wurde um 13 Pfennig auf 1,75 DM erhöht, während die Angestelltegehälter eine zehnpromzentige Erhöhung des Tarifgehalts erfuhren.

*Bild oben: TT „Haifa“*

*Bild Mitte: MF „Ceuta“*

*Bild unten: Docks in Finkenwerder*



# ETWAS ÜBER STREIKS, PREISE, LÖHNE

Es war für viele eine böse Überraschung, als plötzlich am 22. oder 23. August Streiks in einigen Werftbetrieben ausbrachen. Alle die, die vorangegangene Flugblatt-Tätigkeit einer gewissen Gruppe kannten, wußten aber, daß etwas in der Luft lag.

Die Sache liegt hinter uns. Ich glaube aber doch, daß es sich lohnt, sich einmal über die Ursachen der Streiks den Kopf zu zerbrechen.

Über Streiks und ihre Ursachen haben viele kluge Leute schon etwas geschrieben. Viele Menschen sind heute der Ansicht, daß Streiks ihre Berechtigung und ihren Sinn verloren haben, weil sie nicht mehr dem eigentlichen Zweck der Erkämpfung gerechter Löhne dienen. Diese Überlegung leitet man davon ab, daß die Gruppe derer, denen es wirtschaftlich am bescheidensten geht, nämlich der Rentner, Kriegsversehrten usw., gar nicht in der Lage ist, zu streiken, um ihre wirtschaftliche Situation zu verbessern.

Andere sagen, daß der Streik durchaus noch berechtigt ist, weil man nur auf diese Weise den gerechten Anteil des arbeitenden Menschen am Ertrag bekommen kann.

Über das Für und Wider dieser Theorien mag sich jeder selbst seinen Kopf zerbrechen. Wir haben die Tatsache zu konstatieren, daß es immer wieder Streiks gibt. In Deutschland waren wir bisher erheblich zurückhaltender als in anderen westlichen Ländern. Im Osten sind Streiks unbekannte Größen. Sicher ist auf jeden Fall, daß Streiks letzten Endes nichts einbringen, auch wenn ein Streik einmal einen sogenannten Erfolg haben sollte. Der Unternehmer hat am Ende seinen Schaden, weil während des Streiks nichts produziert wird, und infolgedessen Kunden abspringen. Für Werften kann das besonders unangenehm werden, weil die Schifffahrt sich dann unter Umständen an einen ausländischen Hafen gewöhnt. Außerdem ist nach dem Streik immer eine gewisse Anlaufzeit notwendig, um die Produktion wieder in Gang zu bekommen. Und darüber hinaus hat sich ein Teil der Arbeitswilligen inzwischen längst nach einem anderen Arbeitsplatz umgesehen. Das ist immer ein Verlust.

Ja, und der Arbeiter hat auch seinen Schaden. Es dauert meist sehr lange Zeit, bis der Lohnausfall während eines Streiks wieder aufgeholt ist. Die Zahlungsverpflichtungen laufen aber weiter. Bekanntlich gibt es Ärger, wenn man seine Zahlungsverpflichtungen nicht einhält.

Alle diese Überlegungen sind allgemein bekannt, und trotzdem gibt es immer wieder Streiks, die ganz plötzlich auftreten. Wir haben so gewissermaßen vor der Tür den Streik bei anderen Hamburger Werften mitangesehen. Wie konnte es dazu kommen?

Wie ich bereits oben angedeutet habe, sind sicher politische Einflüsse, die von irgendeiner Zentralstelle gelenkt werden, von wesentlicher Bedeutung gewesen. Man muß aber immer zwischen Anlaß und Ursache unterscheiden. Die sogenannte Teuerungszulage, die bei den anderen Werften (wie bei uns übrigens auch) gefordert war, ist sicher auf Anregung von außen gefordert worden. Mit der Ablehnung dieser Forderung war zu rechnen; denn die Leitungen der Unternehmen konnten die Forderung gar nicht erfüllen, wenn sie auch nur einigermaßen

vertragstreu bleiben wollten. Es weiß ja jeder, daß die Lohnverhältnisse sich nach Tarifverträgen regeln. Diese Verträge werden, wenn sie einer von beiden Parteien als nicht mehr zeitgemäß erscheinen, bei Ablauf der Vertragsdauer gekündigt. Dann wird verhandelt und ein neuer Tarifvertrag geschlossen. Dieser Zustand war im Zeitpunkt des Ausbruchs des Streiks in Hamburg gegeben. Man wußte also von vornherein, daß der Streik niemals die Billigung einer Gewerkschaft finden konnte, weil ja die Gewerkschaft an den Tarifvertrag genau so gebunden ist wie der Arbeitgeber. Man wußte im übrigen, daß Lohnverhandlungen vor der Tür standen, die nur mit Lohnerhöhungen enden konnten. Man nahm trotzdem das Risiko des sogenannten wilden Streiks in Kauf. Es kann keinen Zweifel geben darüber, daß eine Lohnerhöhung mit Rücksicht auf die Preisentwicklung in gewissen Sparten notwendig war. Der inzwischen abgeschlossene Tarifvertrag hat im übrigen bewiesen, daß niemand, also auch nicht der Arbeitgeber, sich der Notwendigkeit einer Lohnerhöhung verschlossen hat. Es bleibt also zunächst die unerklärliche Tatsache bestehen, daß eine Minderheit in der Lage war, die arbeitswillige Mehrheit zur Durchführung des Streiks mitzureißen, wenn auch festgehalten werden muß, daß die Arbeitswilligen sehr schnell das Unrichtige ihres Verhaltens erkannt haben. Es muß also irgend etwas vorgelegen haben, was auch die besonnenen Arbeiter dazu gebracht hat, mitzustreiken. Ganz sicher haben die Preisverhältnisse, die bei vielen Menschen ohnehin eine gewisse Unzufriedenheit erzeugten, hierbei eine Rolle gespielt. Man hört überall Worte der Empörung über zu hohe Preisspannen. Ich bin nicht dazu da, um Leuten, die überhöhte Preise nehmen, das Wort zu reden, muß aber im übrigen bekennen, daß ich viel zuwenig Unterlagen besitze, um nachzuprüfen, ob die Preise, die heute z. B. für Lebensmittel genommen werden, gerechtfertigt sind oder nicht. Sicher ist auf jeden Fall, daß derjenige, der am Freitag mit seiner Lohntüte nach Hause kommt und sich von seiner Frau sagen lassen muß, daß der Inhalt nur bei äußerster Einschränkung ausreicht, weil noch irgendwelche Abzahlungen zu erledigen sind, nicht sehr zufrieden ist. Eine gewisse Grundstimmung, die für verlockende Aufrufe empfänglicher ist, ist also schon vorhanden gewesen. Dazu kommt, daß es überall eine gewisse Gruppe gibt, die Freude am Krach hat. Diese Gruppe ist immer bereit, Veranstaltungen wie einen Streik „mitzufeiern“. Es ist sehr zweifelhaft, ob die Jugendlichen, die sich auch bei uns um die Arbeitsniederlegung bemüht haben, überhaupt schon ein genügendes Verantwortungsgefühl besitzen. Dazu kommen dann die Unentwegten, die aus dem Hintergrunde immer wieder schüren. Auch bei uns ist es vorgekommen, daß diese andere zur Arbeitsniederlegung aufgefordert haben, selbst aber mit ihrem Zampelbeutel an Bord geschlichen sind, um zu arbeiten.

Und endlich bewirkt eine größere Menschenmenge immer eine sogenannte Massenpsychose, die ein klares und selbständiges Denken unmöglich macht. Das alles wäre schon Erklärung genug für Streiks in Hamburg, Kassel und an anderen Orten.

# UND VIELE ANDERE WICHTIGE DINGE

Ganz sicher sind aber auch menschliche Schwierigkeiten mit im Spiel. Wir dürfen uns nicht darauf beschränken, festzustellen, daß bei der DW nicht gestreikt worden ist, sondern müssen alles tun, um innerhalb unserer Belegschaft das Gefühl der Unzufriedenheit unmöglich zu machen, soweit ein Unternehmen das kann. Selbstverständlich wird es auch bei uns immer jemand geben, der „anderer Ansicht“ ist. Das liegt wohl so in der Zeit mit ihren fest eingefahrenen, sogenannten Weltanschauungen. Mit Löhnen und Gehältern wird man sich auch im wesentlichen immer im Rahmen der Tarife halten müssen, weil sonst jede Ordnung aufhört. Die gegenwärtige Konjunktur, die ähnliche Verhältnisse wie zur Zeit der Warenknappheit herbeigeführt hat, darf niemanden zu Kurzschlußhandlungen veranlassen. Ihr wißt doch alle noch, wie es damals war. Ein Päckchen Zigaretten kostete den Wahnsinnspreis von 120 Reichsmark. Der sogenannte Kaufmann nannte das den „normalen Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage“. Ähnlich ist die Lage jetzt auf dem sogenannten Arbeitsmarkt.

Ich weiß, daß es viele sehr schöne wissenschaftliche Theorien über die Frage gibt, wann der Zustand der Vollbeschäftigung erreicht ist. Für mich ist er jedenfalls dann erreicht, wenn das zuständige Arbeitsamt nicht in der Lage ist, den notwendigen Bedarf an Arbeitskräften durch Zuweisung zu befriedigen. Diesen Zustand haben wir jetzt. Das hat zur Folge, daß viele Firmen versuchen, unter Umgehung der Tarifverträge durch Zahlung erhöhter Löhne anderen Firmen Arbeitskräfte abzuwerben. Jede Firma, die heute durch Inserat nach Facharbeitern sucht, weiß, daß sie nur solche Kräfte bekommen kann, die woanders beschäftigt sind. Diese Entwicklung mag für den Facharbeiter im Augenblick ganz interessant und auch recht erfreulich erscheinen. In Wahrheit liegt aber in dieser Kehrseite der Konjunktur eine gewaltige Gefahr.

Wir haben keinen Grund, die Dinge nicht genau zu betrachten. Es ist doch so, daß jede Lohnerhöhung bis zu einem gewissen Grade durch verbesserte Arbeitsmethoden aufgefangen werden kann. Irgendwo ist aber die Grenze, und da setzt dann die so oft zitierte und von vielen als Unsinn belachte Lohn-Preis-Spirale ein. Einer Lohnerhöhung folgt dann stur die Preiserhöhung. Und das kann im Wechselspiel so weitergetrieben werden, bis ein Brot beispielsweise 1000,— DM kostet. Diese Zustände haben wir alle zweimal erlebt, und ich denke, daß das reicht. Wie weit die Bemühungen, die Preise zu senken, Erfolg haben werden, bleibt abzuwarten. Auf jeden Fall sollte man sich alle Experimente sparen, die irgendwie inflationistische Tendenzen fördern könnten.

Alle diese Überlegungen, daß die Arbeitskraft „Mangelware“ ist, haben sicher die Streikwilligkeit wegen Fehlers des Risikos der Arbeitslosigkeit durchaus gefördert. Es kann aber nicht übersehen werden — und das wurde auch in einer der letzten Betriebsversammlungen von einem Betriebsratsmitglied unterstrichen — daß hie und da auch bei uns menschliche Schwierigkeiten vorhanden sind, die einfach nicht zu sein brauchten. Unser aller Pflicht ist es, diese Schwierigkeiten zu überwinden. Alle die schö-

nen Re d e n vom sogenannten Betriebsklima nützen überhaupt nichts. Es muß vielmehr so g e h a n d e l t werden, daß jeder sich wohlfühlt. Ich habe schon einmal in dieser Zeitung darauf hingewiesen, daß wir alle den wesentlichen Teil unseres Lebens an unserem Arbeitsplatz verbringen. Es kann uns also nicht gleichgültig sein, wie es da zugeht. Häufig genug hat man den Eindruck, daß der viel verschriene Militarismus ein Kinderspiel gewesen sein muß gegen die Schwierigkeiten, die von Zeit zu Zeit in einem Großbetrieb auftreten. Der Arbeiter hat neben dem Anspruch auf tarifgemäße Bezahlung ein Recht darauf, als Persönlichkeit geachtet zu werden. Es können viele Kleinigkeiten sein, die ihn verletzen. Hier ist es ein nichtbeantworteter Gruß durch einen Vorgesetzten, dort ist es eine unfreundliche Antwort, der zu einer Mißstimmung führt. Jeder hat hier sein gerüttelt Maß an Arbeit und Verantwortung, wenn auch zugegeben werden muß, daß kaum jemand überbeansprucht wird. Es ist aber sicher, daß der Meister z. B. eine Unmenge von Aufgaben und Pflichten zu erfüllen hat, die sich in einem kurzen Aufsatz gar nicht genau schildern lassen. Es hat oft den Anschein, als wenn die Pflichten gerade der Meister über das Maß dessen, was bewältigt werden kann, hinausgehen. Und trotzdem muß er fertig werden. Gerade der Meister hat eine besonders schwierige Stellung. Er hat das Vertrauen der Betriebsleitung, die von ihm erwartet, daß er ein Vorbild ist an Arbeitsleistung und Pflichterfüllung. Andererseits soll er aber auch der Kamerad seiner ihm anvertrauten Mitarbeiter sein, deren Nöte er kennen und für die er immer wieder ein gutes Wort haben muß.

Die Stellung des Betriebsingenieurs ist in anderer Form der des Meisters sehr ähnlich, Er hat es, was den Kontakt mit der Belegschaft angeht, noch schwerer als der Meister, weil er einen größeren Bezirk zu betreuen hat als der Meister.

Wenn in dem Zusammenleben der Betriebsingenieure, Meister, Vorarbeiter und Belegschaft irgendwie sich Mißhelligkeiten eingeschlichen haben, wird die Stimmung in dem betreffenden Gewerk oder in dem Werkteil absinken. Das ist dann die Stelle, an der mit Parolen, die in verschiedenen Betrieben zum Streik geführt haben, eingesetzt wird. Außerdem dürfen wir uns nicht der Tatsache verschließen, daß nicht alle Kündigungen deswegen erfolgen, weil der kündigende Betriebsangehörige woanders eine bessere Stellung bekommen kann. Häufig genug sind solche Kündigungen auch „Streiks im kleinen“. Der Betreffende geht, weil ihm die Verhältnisse an seinem Arbeitsplatz nicht gefallen. Hüten wir uns davor, daß solche Dinge bei uns einreißen. Halten wir uns lieber immer vor Augen, daß ja letzten Endes alle, die hier auf der DW beschäftigt sind, ganz gleich in welcher Stellung, nur einem Ziel dienen, nämlich dem, daß die Deutsche Werft gute Schiffe baut und sich dadurch ihre Stellung im Weltschiffbau erhält. Das ist letzten Endes auch ein Vorteil für jeden von uns.

Wenn wir die Schlußüberlegungen immer beherzigen, werden Streiks wie die im August 1955 auch in Zukunft an uns vorübergehen.

Allers

# „MOZART-FESTSPIELE“ - AUCH FÜR UNS?

„Das unbeirrte Herz  
ist weiser als der klügste Kopf“

**W**ir haben in der letzten Nummer die Frage gestellt, ob „Mozart-Festspiele“ auch für uns Sinn haben. Heute wollen wir versuchen, auf diese Frage etwas näher einzugehen.

Mit dem Namen Mozart hören wir unwillkürlich die Reihe der anderen Großen der Musik: Bach, Beethoven, Schubert usw., und wir haben, wenn uns die Namen im Alltag an unser Ohr dringen, das Gefühl von längst vergangener Zeit und fragen, was hat das jetzt mit mir zu tun? Besinnen wir uns etwas, so fällt uns vielleicht ein, daß ja die Musik aus dieser Zeit fast ausschließlich eine Sache ganz weniger war, eine Sache nämlich, die der Erbauung bzw. dem Ergötzen der Fürsten und ihrer erlauchten Kreise diente. Aus ähnlichen Gedankengängen mag auch das Wort „schöngeistig“ stammen.

Was heißt nun eigentlich „schöngeistig“? Mit Vorliebe wendete man dieses Wort auf die „höhere Tochter“ an, die ihre Zeit damit zubrachte, nichts zu tun, zu Hause zu sitzen und lediglich ein bißchen Klavier zu spielen, ein bißchen zu malen und pralinenkauenderweise Romane zu lesen. Es hieß: sie betätigt sich „schöngeistig“, und man lächelte.

Konzerte ernster Musik, Opernaufführungen, Kunstausstellungen, sind das alles auch Dinge „schöngeistiger“ Art, die nur für einige wenige da sind, die ihre Sprache verstehen?

Diese Frage läßt sich klipp und klar mit „nein“ beantworten. Den Begriff „schöngeistig“ werfen wir zunächst über Bord, denn er trifft nicht das, was wir meinen. Denn wenn auch die Kunst, insbesondere die Kunst der klassischen Zeit des Goethe-Jahrhunderts, aus einer und für eine gewisse — und zwar die höchste — Schicht des Volkes sprach, so sprach sie doch nicht diesen und jenen Fürsten oder diese oder jene „edle Dame“ an, sondern teilte sich ganz einfach dem Menschen mit. „Den Dichter macht erst das volle, ganz von einer Empfindung volle Herz“, sagt Goethe. Hier haben wir es: „Empfindung“ und „Herz“. Wenn auch in der Kunstform zunächst ein gewisses höfisches Zeremoniell gewahrt bleibt, so spricht sich doch durch sie hindurch etwas Neues in Dichtung und Musik aus: das eigene Erlebnis, die Empfindung, das Gefühl. Ist aber in dieser Zeit — wir wollen jetzt nur noch von der Musik sprechen — die Musik insbesondere eine Sprache des Herzens geworden, so wird sie auch den Weg mitten in unser Herz finden, wenn wir uns nur ihr in ganz einfacher Weise anschließen. Von hier aus finden wir den Weg zu unseren Großen und zu ihren „schweren“ Werken. Wir werden bewegt von einer Sprache, die von Freude und Schmerz jubelt und klagt und unser Innerstes anrührt.

Wenn nun im kommenden Jahr, das als das 200. Geburtsjahr Mozarts seinem Gedenken besonders gewidmet sein wird, sich uns die Gelegenheit bieten wird, an den Mozart-Festspielen in Hamburg teilzunehmen, so sollen wir wissen, daß diese Musik auch für uns gemeint ist, denn die Sprache des Herzens, wie wir sie oben genannt haben, wendet sich an j e d e s menschliche Herz, um es zu bereichern und zum Klingen zu bringen. Vertrauen wir uns ihr nur getrost an.

Wolfram Claviez

## VORGESEHENE MITWIKENDE

Berliner Kammerorchester  
Kammerorchester des NWDR  
Chor der St. Hedwigs-Kathedrale, Berlin  
Hamann-Quartett, Hamburg  
Generalmusikdirektor Hans von Benda, Dirigent, Berlin  
Staatskapellmeister Professor Robert Heger, Dirigent, München  
Professor Dr. Karl Forster, Dirigent, Berlin  
Professor Dr. Hans Schmidt-Isserstedt, Dirigent, Hamburg  
Professor Erich Röhn, Violine, Hamburg  
Professor Reinhard Wolf, Viola, Hamburg  
Professor Arthur Troester, Violoncello, Hamburg  
Professor Conrad Hansen, Klavier, Hamburg  
Professor Rudolf Schmidt, Klavier, Berlin  
Professor Erich Geuser, Klarinette, Berlin  
Kammersängerin Gerda Lammers, Sopran, Berlin  
Kammersängerin Lore Fischer, Alt, München  
Kammersänger Walter Ludwig, Tenor, Berlin  
Kammersänger Karl Wolfram, Baß, Berlin

## VORGESEHENES PROGRAMM

Sinfonien  
Serenaden  
Streichquartette  
Streichtrios  
Streichquintetts  
Violin- und Klaviersonaten  
Violinkonzert  
Klavierkonzert  
Klarinettenkonzert  
Sinfonie concertante  
für Violine und Bratsche  
Lieder  
Messe  
Requiem

## VERANSTALTUNGSORTE

Musikhalle, großer Saal      Mozart-Saal  
Musikhalle, kleiner Saal      Hirschpark, Blankenese

Preise der Plätze: 3 bis 6 Mark



Dieselelektro-Fahrgastschiff „Patria“

## Die Deutsche Werft baut wieder Fahrgastschiffe

Mit dem Bau des Dieselelektro-Fahrgastschiffes „Patria“ für die Hamburg-Amerika-Linie im Jahre 1938 wurde die Vorkriegsleistung der Deutschen Werft in besonderem Maße herausgestellt. Daß es nach dem Kriege gelungen ist, als erste Werft Deutschlands den Bau größerer Fahrgastschiffe aufzunehmen, ist eine besondere Genugtuung für die Werft.

In der Voraussicht, daß die Aufträge für den Bau von Tankern zurückgehen werden, hat sich die Betriebsleitung vor über 2 Jahren nach anderen hochwertigen Schiffbauobjekten umgesehen. Mit aller Energie wurden u. a. die Anfragen bearbeitet, die von seiten der Israel Mission in Deutschland im Rahmen des Londoner Wiedergutmachungsabkommens an die Deutsche Werft gerichtet waren. Der bald darauf erfolgte Auftrag auf das nunmehr fertiggestellte erste Turbinen-Fahrgastschiff „Israel“ gab der Werft Gelegenheit, beim Aufbau einer Reederei des jungen Staates Israel entscheidend mitzuwirken. Das Flaggschiff der Reederei mit dem Namen des Staates wird — wie Dr. Bergmann beim Stapellauf des Schwesterschiffes „Zion“ ausführte — völkerverbindend die Weltmeere überqueren und sich mit den Fahrgastschiffen des Nordatlantik messen, indem es als schnelles Schiff auch in den Winterstürmen in regelmäßigem Dienst zwischen Haifa und New York verkehren wird.

Ein Fahrgastschiff gehört in der Zusammenballung technischer Errungenschaften mit zur Spitze menschlicher Leistung, und es wird in seiner Gesamtheit bewundert. Man kann es wohl als Individualisten unter den Schiffen bezeichnen; die Eigenwilligkeit eines solchen Schiffes hat mancher auf der Werft gesehen und gespürt. Der Fahrgast ist der Mittelpunkt, und alles wird ihm zum Vorteil erdacht und vervollkommenet.

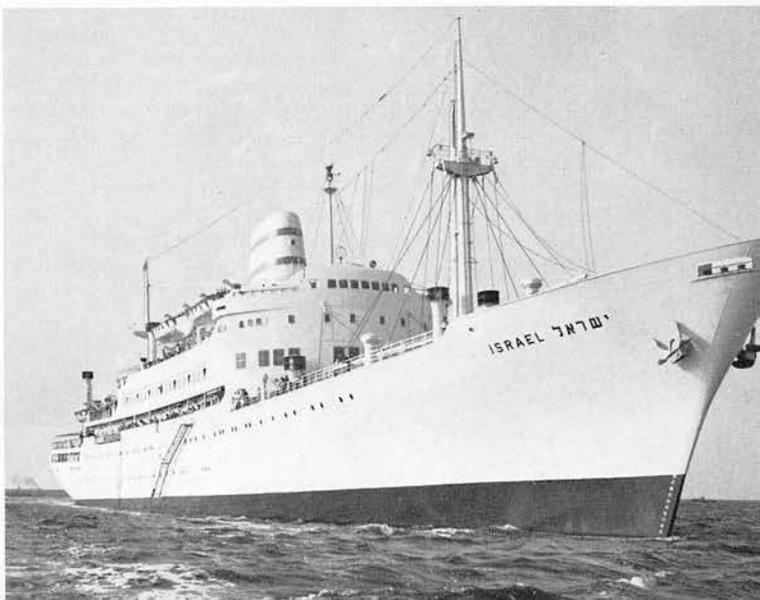
Seit irdischen Zeiten wird der Mensch als Gast auf einem Schiff gegen Bezahlung mitgenommen. Die Gestalt des Fährmannes spielt in vielen alten Sagen und Mythen eine Rolle. Das Reisen auf Schiffen war eine Angelegenheit für Abenteurer, Entdecker, Forscher und Auswanderer. Wer hätte nicht schon etwas von den abenteuerlichen Fahrten syrischer oder altägyptischer Kaufleute und Ärzte gehört um 2000 Jahre vor unserer Zeitrechnung oder von der sagenumwobenen Seefahrt des Odysseus. Noch

bis vor 150 Jahren war die Seereise ein außerordentliches Abenteuer, verbunden mit Gefahr fürs eigene Leben durch Seeräuber und Unsicherheit der Schiffe. Der Fahr„gast“ bekam eine Hängematte oder Koje zugewiesen, war aber in allem Übrigen sich selbst und seinem Schicksal überlassen. Erst mit dem Aufkommen des Eisenschiffbaues wurde auch der reine Fahrgastverkehr entwickelt.

Das Erscheinen des Dampfschiffes im vorigen Jahrhundert verkürzte die Reisedauer und ließ den Verkehr regelmäßiger werden. Die Kontinente kamen sich näher. Das Interesse weiter Kreise war für die Seefahrt geweckt, Kaufleute erweiterten ihre Handelsbeziehungen, ein Riesenstrom von Auswanderern drängte auf die Schiffe. Das war die Zeit, in der die großen Reedereien gegründet wurden. Die Zahl der Personen auf einem Schiff stieg ständig. Man hatte entdeckt, daß man am Fahrgast verdienen konnte. Die Reise blieb trotz allem auch in den Jahren 1870 — 90 noch eine Strapaze, und wer nicht mußte oder sich getrieben fühlte, unterließ lieber die Reise.

Mit der Verbreitung technischer Errungenschaften, wird die Öffentlichkeit erst auf die anhaftenden Mängel aufmerksam. Denn bis dahin hatte man sich um die Sicherheit des Fahrgastes überhaupt nicht gekümmert. Es war jedem

Turbinen-Fahrgastschiff „Israel“ auf der Probefahrt





Speisesaal I. Klasse auf der „Patria“

selbst überlassen, sich beim Untergang eines Schiffes zu retten. Größere Schiffsunfälle in den Jahren 1880 — 1900 und nicht zuletzt der Untergang der „Titanic“ brachten Behörden, Aufsichtsstellen und Versicherungsgesellschaften in Bewegung, und es wurden die ersten Vorschriften für die Sicherheit der Schiffe und der Personen an Bord erlassen, zunächst für den nationalen Bereich und 1929 als Schiffssicherheitsvertrag auf internationaler Basis. Diese Vorschriften zum Schutze des menschlichen Lebens auf See sind 1948 in London wesentlich erweitert worden. Deutschland war an dem Zustandekommen des Internationalen Vertrages von 1948 nicht beteiligt.

Der Bau des Schiffes „Israel“ war in seiner Gesamtheit diesen Vorschriften unterworfen. Es gibt natürlich noch andere, von Behörden und Klassifikationsgesellschaften herausgegebene Vorschriften, die jedoch allgemein für jedes Schiff bindend sind und darum hier nicht weiter erwähnt werden sollen.

Das menschliche Leben auf See ist in erster Linie vor Ertrinken und Feuer zu schützen. Durch die erlassenen Vorschriften, die durch umfangreiche Erfahrungssammlungen aus verschiedenartigen Unfällen entstanden sind, versucht man einerseits, durch konstruktiven Einfluß den Umfang des Schadens von vornherein auf ein Mindestmaß zu beschränken, andererseits werden Rettungsmittel vorgeschrieben und Verhaltensmaßregeln gegeben, die dafür sorgen sollen, das menschliche Leben sicher und schnell retten zu können. Eine dritte Gruppe, die der Sicherheit der Schifffahrt mit Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, will durch Vorschriften für Fahrregeln, Seezeichen und Gefahrenmeldungen die Schiffe möglichst sicher über die Weltmeere geleiten.

Zur ersten Gruppe gehört das Kapitel der Unsinkbarkeit des Schiffes. Eine zweckmäßige Unterteilung durch wasserdichte Querschotte verhindert ein Sinken der Schiffe, solange die Beschädigung durch Kollision oder Rammung innerhalb der Maße bleibt, die für ein anzunehmendes Leck bei den Berechnungen vorgeschrieben sind. In diesem Rahmen ist nach dem Verträge von 1948 auch eine eingehende Untersuchung der Stabilität des Schiffes vor und nach dieser angenommenen Beschädigung nötig. Die Stabilität vor der Beschädigung muß so groß sein, daß im Falle einer symmetrischen Überflutung eines Raumes, z. B. Vollaufen des Maschinenraums, die verbleibende Stabilität positiv sein muß und im Falle einer unsymmetrischen Überflutung, wenn also auf der einen Schiffsseite ein Tank vollläuft, die entstehende Neigung nicht größer als  $7^\circ$  ist. Um bei SS „Israel“ letzteres zu vermeiden, sind alle größeren Tanks im Schiff durch Querflutungseinrichtungen verbunden.

Wenn aber das Leck größer ist? Oder, wenn bei den sogenannten Einabteilungsschiffen, bei denen nicht mehr als eine Abteilung voll Wasser laufen darf, — unser Schiff „Israel“ gehört auch hierher — ein wasserdichtes Schott

mitbeschädigt wird? Nüchtern gesprochen: Dann geht das Schiff unter. Hier beginnt nun der tiefere Sinn und innere Zusammenhang der ganzen Paragraphen der Sicherheitsvorschriften. Das Schiff könnte technisch unsinkbar und heute auch unbrennbar gemacht werden, und bei großen Kriegsschiffen wird es zur Erhaltung ihres Kampfwertes auszuführen versucht. Aber wirtschaftlich ist das nicht tragbar. Für Maschinen- und Laderäume braucht man eine bestimmte Größe, sie müssen einen Nutzeffekt haben. Statt dessen wird durch sinnvolles Berücksichtigen der verschiedenen Einflußgrößen — u. a. Zahl der Fahrgäste, Verwendungszweck — erreicht, daß die Zeit vom Beginn der Beschädigung bis zum Totalverlust ausreicht, um die anderen Hilfsmittel wirksam werden zu lassen. Dazu gehören Zuwasserlassen der Rettungsboote, Herbeifunken anderer Schiffe usw. Daß diese Überlegungen sich bewährt haben und erfolgreich angewandt worden sind, sieht man an größeren Totalverlusten der Nachkriegszeit, wie z. B. am Untergang des Fahrgastschiffes „Magdalena“ vor der Küste von Südamerika mit 500 Fahrgästen. Jeder erinnert sich wohl noch an den Untergang des Fahrgastschiffes „Maipu“ in der Wesermündung. Mit 800 Fahrgästen an Bord brannte im Mittelmeer der Truppentransporter „Empire Windrush“ ex „Monte Rosa“ vollkommen aus. In allen angeführten Fällen sind die Personen gerettet worden.

Ein weiteres Kapitel der ersten Gruppe ist der Feuerschutz auf Schiffen. In seiner Anwendung und Auswirkung fehlten hier bei allen Beteiligten die Erfahrungen, denn dieser Teil der Vorschriften ist im wesentlichen erst 1948 neu aufgenommen worden. Somit mußte man bei unserem Schiff manches neu entwickeln.

Der Sinn des Feuerschutzes ist, durch eine vorgegebene, senkrechte und waagerechte Unterteilung des Schiffes in Hauptabschnitte den möglichen Brand zu begrenzen. Die Grenzschotte aus Stahl müssen isoliert sein, bei SS „Israel“ in der Hauptsache durch Spritzasbest, und sollen dem Feuer mindestens 1 Stunde lang widerstehen. Diese Zeit ist wiederum nötig, um die Personen durch die Boote retten zu können. An sich soll das Entstehen eines Feuers von vornherein verhindert bzw. eingeschränkt werden durch eine Berieselungsanlage (Sprinkler-). Die Sprinklerköpfe schauen aus jeder Raumdecke hervor, das zugehörige Rohrnetz steht unter Wasserdruck. Entsteht eine Temperatur von mehr als  $72^\circ$  C, so schmilzt ein Element im Sprinklerkopf und gibt den Weg des Wassers frei, damit es in den Raum sprüht, das entstandene Feuer zu löschen.

Statt der Sprinkleranlage hat man auch andere Möglichkeiten des Feuerschutzes, indem man mehr oder weniger unbrennbares Material für die Einrichtung einbaut. Bisher einmalig ist diese Art auf dem Fahrgastschiff „United States“ der United States Lines ausgeführt worden. Das ist sehr kostspielig, und ohne staatliche Hilfe wird vorläufig wohl kaum so gebaut werden können.

Über den allgemeinen Feuerschutz hinaus wird eine automatische Feueranzeigeeinrichtung gefordert. Alle Räume, in denen erhöhte Gefahr für den Ausbruch eines Feuers besteht, werden besonders isoliert. Türen in den Feuerschotten werden als Feuertüren ausgeführt und automatisch geschlossen. Die Treppen, in jeder Feuer-

Gesellschaftsaal „Israel“



abteilung erforderlich, müssen vom untersten Wohndeck bis zum Bootsdeck hinaufgeführt werden und sind in besonderem Maße einisoliert. In diese Treppenhäuser flüchten die Menschen im Falle eines Brandes, außerdem können hierdurch die Löschtrupps leicht zu den einzelnen Feuerbereichen vordringen. Das Löschen eines Schiffsbrandes ist weitaus schwieriger, als ein Haus zu löschen, weil man beim Schiff im allgemeinen von oben her an das Feuer heran muß.

Zum Feuerschutz auf Schiffen gehört ferner eine umfangreiche Rauchmeldeanlage und eine Feueranzeige, die ein entstandenes Feuer auf der Brücke anzeigen. Zu den vorhandenen Feuerlöschmitteln gehören außer der schon erwähnten automatisch einsetzenden Sprinkleranlage eine CO<sub>2</sub>-Anlage für Lade- und Maschinenräume, Wasser-

nannt werden, das Gesagte aber zeigt zur Genüge, wie die Vorschriften schon auf den Entwurf eines Fahrgastschiffes einen erheblichen Einfluß ausüben. Hierzu kommen noch die Einflüsse durch die Erfordernisse des Fahrgebietes, der speziellen Verwendung des Schiffes, des gesamten Schiffsbetriebes — daß z. B. die Ochsen auf dem Wege vom Kühlraum zur Küche nicht den Speiseraum passieren — und nicht zuletzt die besonderen Wünsche der Reederei.

Die Reederei will für den vorgesehenen Dienst ein Schiff haben, das sich bewährt, und es muß nach einer gewissen Dienstzeit abgeschrieben sein, damit mit Zunahme des Schiffalters ein Ersatzbau gestellt werden kann. Die Rentabilitätsfrage mit all ihren unsicheren Faktoren ist die Kernfrage für die Reederei. Art und Größe des Schiffes



Bootsaufstellung auf der „Patria“ und „Israel“

anschlüsse und Feuerlöschschläuche in Abständen von ca. 20 m in allen Wohndecks sowie Handfeuerlöcher.

Wenn bei einer Havarie alle vorsorglichen Maßnahmen zur Einschränkung des Schadens nicht mehr ausreichen, setzen die Rettungsmittel ein. Gleich zu Beginn der Havarie läßt der Funker seine Finger spielen, um durch Notrufe andere Schiffe herbeizuholen. Es kann auch automatisch ein SOS gegeben werden, allerdings ohne Angabe des eigenen Standorts. Eine besondere Bereitschaftseinrichtung auf allen fahrenden Schiffen sorgt dafür, daß diese Notrufe auch empfangen werden. Leuchtsignale werden abgefeuert, um Schiffe in unmittelbarer Nähe auf die Havarie aufmerksam zu machen.

Sollte keine fremde Hilfe eintreffen, so sind die Menschen auf die an Bord befindlichen Rettungsmittel angewiesen. Für jede Person ist eine Schwimmweste und ein Platz im Rettungsboot vorhanden, für etwa beschädigte Boote sind Flöße als Reserve vorgeschrieben. Die Boote sind mit Antriebseinrichtungen versehen. Funkgerät und Lebensmittel sind vorhanden. Die Aussetzeinrichtung der Boote funktioniert automatisch — durch die Schwerkraft der Boote — und es muß bei 15° Schlagseite noch möglich sein, die Boote auf beiden Seiten des Schiffes zu Wasser zu lassen. Es könnten noch viele Einzelheiten der Vorschriften ge-

für die angenommene Reiseroute ergeben sich letzten Endes aus den voraussichtlichen Einnahme- und Ausgabe-posten. Einmal muß die Reederei voraussehen, wieviel Ladung in den Häfen anfallen und wie die Nachfrage nach Schiffsplätzen durch Fahrgäste sein wird. Demgegenüber stehen die Ausgaben für Treibstoffe, Löhne, Hafen- und Lotsengebühren und die Amortisation.

Spricht man von Fahrgästen im Überseeverkehr, so muß man gleich an die Konkurrenz durch das Flugzeug denken. Wird sich der Fahrgastschiffbau überhaupt noch lohnen, und welche Klassen werden weiterhin mit dem Schiff fahren? Es gibt viele Pessimisten, die schon vor langer Zeit ein Aussterben der Fahrgastschiffe voraussagten. Daß Direktoren von Flugzeugfirmen dies nach wie vor sagen, ist ein gut Teil ihrer Propaganda und Werbung. Merkwürdig ist nur, daß in der Zeit nach 1945, in der das Flugzeug ganz groß in den Überseeverkehr einstieg, auch der Bau von Fahrgastschiffen im Ausland einen erheblichen Aufschwung erlebte. Auch die Zahl der beförderten Fahrgäste zeigt ein eindeutiges Bild: Vom Gesamtverkehr entfallen 70 % auf die Fahrgastschiffe. Nun hat aber der Gesamtverkehr nach dem Kriege so stark zugenommen, daß der auf die Schiffe entfallende Anteil größer ist, als vor dem letzten Kriege der Gesamtverkehr. Die Schiffsplätze sind

für viele Reisen im voraus belegt, und neue große Fahrgastschiffe werden gebaut. In Frankreich wird der Bau eines 60 000 BRT Schiffes geplant als Ersatz für unsere ehemalige „Europa“, die unter dem Namen „Liberté“ eingesetzt ist. Die früher auf Schiffen ausgedehnte 1. Klasse mit einem Übermaß an Salons ist allerdings fast ganz verschwunden. Geschäftsleute und Politiker, deren Zeit kostbar ist, werden immer dem Schiff das schnellere Flugzeug vorziehen trotz der höheren Passagelkosten.

Mit Zunahme der Konkurrenz werden natürlich die Reedereien einige Mühe aufwenden müssen, um ihren „Dienst am Fahrgast“ zu verbessern. Als Anreiz für eine Seereise muß dem Fahrgast etwas geboten werden. Technisch werden die Schiffe immer vollkommener. Klimaanlagen, die jedem Raum eine angenehme Temperatur geben, und ein Bad mit fließend kaltem und warmem Wasser für jede Kammer sind heute schon für die unteren Klassen üblich. Die Zahl der Fahrgäste pro Kammer wird geringer. Ein großer Teil der Fahrgäste wird auf die Seereise nicht verzichten, sie wollen Ruhe und Erholung finden. Ein weiterer Teil wird aus finanziellen Gründen die Seereise vorziehen, z. B. Auswanderer, die jeden Groschen für den Existenzaufbau benötigen.

Die Planungen für ein Fahrgastschiff werden 2—4 Jahre vor Indienststellung gemacht. Unsere schnelle Zeit kann leicht für große Überraschungen in einer solchen Zeitspanne sorgen. Zumindest passiert es oft, daß ein gut geplantes Schiff bei der Indienststellung schon zu klein und den Anforderungen des Ladungsangebots nicht mehr gewachsen ist.

Hat die Reederei nun eine mehr oder weniger feste Vorstellung von Art und Größe des Schiffes, so wird es Sache der Werft sein, im Rahmen der gestellten Forderungen das kleinste und kostenmäßig günstigste Schiff anzubieten. Was ist nun alles entwerfsmäßig und konstruktiv zu beachten! Schiffe auf der Reise von Haifa nach New York passieren das Mittelmeer. Die hier vorhandene Wetterlage verlangt luftige und freie Oberdecks. Weiter durchfährt es den Nordatlantik und muß den Wetterstürmen dieses Fahrtgebietes gewachsen sein. Das bedingt starke, tiefgehende Schiffe sowie ein hohes Vorschiff, um einigermaßen trocken die hohen Seen überwinden zu können. Es soll auch bei schlechter See noch möglichst lange seine volle Geschwindigkeit aufrechterhalten können. Für die Fahrgäste in einem solchen Fahrtgebiet müssen geschlossene Promenaden vorgesehen werden. Um die Betriebskosten niedrig halten zu können, muß die verlangte Geschwindigkeit mit der kleinsten Leistung erzielt werden. Das verlangt

Die Ausführung des Schornsteines verhindert Rauchbelästigung der Fahrgäste



schmale oder scharfe Schiffe. Die Erfordernisse für die Stabilität bedingen dagegen breite oder völlige Schiffe heute mehr als früher, da die unten im Schiff liegende Antriebsanlage ständig leichter wird. Um z. B. die Leistung von 10 500 PS der „Israel“ mit den alten Zylinderkesseln zu erreichen, wären davon wohl etwa 10 bis 12 nötig. Jetzt wird die gleiche Leistung mit 2 Wasserrohrkesseln, von denen jeder leichter als ein Zylinderkessel ist, erzielt. Die Gesamtbetriebskosten eines Schiffes mit festem Ballast sind durchweg niedriger als die eines Schiffes, das durch große Breite ungünstigen Widerstand erhält.

Der Gestaltung der Fahrgasträume mit den Einzelpunkten wie Größe und Lage der Räume, Einklang von Schiffskonstruktion und Ausbau, Wahl der Baumaterialien, wird heute großes Augenmerk zugewandt. Vielfach werden umfangreiche Studien getrieben über kurze und bequeme Wege des Bordpersonals und über den Tagesablauf der Fahrgäste. Die Einrichtungsgegenstände werden auf ihre Zweckmäßigkeit untersucht, werden in die Wand hineinverlegt und durch leichte Handgriffe herausklappbar gemacht, immer genau an der Stelle, an der man sie vermutet.

Die Fragen des Schiffsausbaues sind ein leidenschaftlich diskutiertes Thema geworden. Es geht dabei um die Frage: Stil oder modern? Die früheren Ozeanriesen hatten eine Inneneinrichtung, die durch illusionistische Tricks den Eindruck eines schwimmenden Hotels machten. Monumentale Freitreppen, riesige Säle und in Marmor gehaltene Schwimmbäder erdrückten den Fahrgast und ließen ihn vergessen, wo er sich eigentlich befand. Die heutigen modernen Richtungen, vor allem aus Italien mit Phantasie reichem und aus den USA mit verstandesmäßigen Überlegungen, bestimmten z. Z. die Inneneinrichtung. Man ist bemüht, dem schwimmenden und schaukelnden Transportmitteln Rechnung zu tragen und dabei alle technischen Erfordernisse zu berücksichtigen. Die Enge und geringe Höhe als schiffsgemäßen Reiz und nicht als Beengung wirken zu lassen, ist die Kunst des Architekten. Dabei dürfen die aus einem robusten Schiffsbetrieb sich ergebenden Zweckmäßigkeiten nicht außer acht gelassen werden.

Beachtung und Widerspruch findet immer wieder der Schornstein auf einem Fahrgastschiff. Er verleiht dem Schiff äußeres Aussehen und trägt zur zweckmäßigen Harmonie bei. Entscheidend ist doch, daß der Rauch die Fahrgäste nicht belästigt. Um sehr hohe Schornsteine wie auf SS „Israel“ zu vermeiden, ist man auch schon dazu übergegangen, die Maschine im Hinterschiff anzuordnen. Die weiteren damit verbundenen Probleme beschäftigen z. Z. in starkem Maße die Werften und Reedereien. Es würde zu weit führen, im Rahmen dieses Aufsatzes noch mehr auf diese und andere Einzelheiten einzugehen. Da fehlen noch Hinweise auf Maschinenanlage, elektrische Einrichtungen und Materialfragen.

In der Zukunft wird für ein Fahrgastschiff die Ausnutzung des Atomtriebs besondere Beachtung finden; denn gerade hier ergeben sich günstige Voraussetzungen dadurch, daß auf kleinem Raum eine große Leistung erzeugt werden soll. Größeres Gewicht und die Platzanforderungen der Atomreaktoren können ohne weiteres in Kauf genommen werden, da einmal die Tragfähigkeit selten ausgenutzt wird, und zum anderen wird das Gewicht der Brennstoffe eingespart. Die großen Vorteile sind: Keine Gewichts-, Trimm- und Stabilitätsänderung während der Reise, Fortfall der lästigen Kesselschächte und der Schornsteine, kurze Hafenliegezeiten. Voraussetzung ist aber ein einwandfreier Strahlungsschutz der Menschen an Bord.

Auf jeden Fall wird sich die Deutsche Werft wie bisher bemühen, an der Entwicklung technischer Neuerungen mit allen Kräften mitzuarbeiten mit dem Ziel, auch dem Atomtrieb in der Schifffahrt baldmöglichst Eingang zu verschaffen.

Ing. Willi Brockmann

## Gedanken öber

# Dat rosa Strumpenband

Öbern plattdütsches Speel kann man an besten wat op plattdütsch snacken, finn ik, un dorum will ik dat mol ver-seuken, mi op platt verständlich to moken, un'n beten öber de Kumedi „Dat rosa Strumpenband“ vertell'n, de uns Werftkomödianten för uns speelt hefft. Wer dat Stück sehn hett, de harr genau so sien Freid doran, as ik dat hatt heff, un as dat jeden gohn is, mit denn ik daröber sproken heff. Dat geef blots een eenstimmiges Urdeel daröber: Dat weer'n feinen, lustigen Obend!

Dat Stück heet to Recht „Dat rosa Strumpenband“, denn un dütt „rosa Strumpenband“ dreiht sik allens, un wat dor allens um passiert, dat is würllich to drollig. Dor geiht binoh 'ne Ehe öber to Bruch un dor vertörnt sik Lüd um, bit sik ton Sluß allens wedder opklort.

Un dat weer nich blots een prächtiges Stück mit fienen Humor un siene urwüchigen Typen, öber dat man würllich vun Harten lachen kunn, nee, uns Kollegen, de dor boben op de Bretter stoht, de jo de Welt bedüden sullt, hefft dat ok ganz wunnerbor dorstellt. Ik heff mi lang nich so amüseert as dissen Obend, un ik heff ok all mennig een Stück speeln sehn.

De meiste Höög harr woll de oll Inlegger Jochen op sien Siet, de vun Walter Krohn ganz prächtig dorstellt wör. So'n beeten verslogen, un so ganz in stillen allens beobachtend un sik sien eegen Gedanken doröber mokend, kunn man dissen Jochen sien „Söbentig“ ohne wiederes glöben. Un wat disse ole Jochen allens opstellt, um de lütt Stadtdeern opdragsgemäß ünnern Rock to kieken, dat wör würllich to drollig. He will dor nämlich noh dat rosa Strumpenband seuken.

Wat öberhaupt um dat rosa Strumpenband for een Trara entsteiht un wat för Verdächtigungen, dat is kuum to glöben.

Ne wunnerbore Lustspeelfigur weer ok de Buerolsch vun Edda Kähler. Disse Fro, mit ehrn Hexengloben, de lett doch wohrraftigen Gotts ehr beste Koh verrecken, blots, weil se denkt, dat Veeh is behext. Se verbeed doch direkt ehrn Söhn Fritz — de nix deiht, wat sien Mudder nich paßt, oder beeter de allens lett, wat ehr nich paßt — un de Deensten. dat se noh'n Tierarzt goht oder denn wenigstens to'n Slachter, as de olle Jochen ehr rood, un wenigstens dat scheune Fleesch to retten, nee, se beharrt op ehrn Standpunkt. Vergebens erinnert de olle Jochen ehr doran, dat de Buer — he is noh'n Bohnhoff, un de lütt Ursel afftohol'n — wenn he dor wör, bestimmt noh'n Tierarzt oder noh'n Slachter schickt harr. Nee, se schickt na „Mudder Wittsch“, de Hexenbannersch, un as de nich dor is, un also nich komen kann, un al den Spöenkrom, de se sülwst mit de Koh opstell, nich helpen deiht, dor is dat natürilch to loot, un de Koh is in de Twüschentid all dod bleeben.

Un wat is de Olsch giftig op de lütt Stadtdeern, de würllich een lebes Minschenkind is. Ober wenn se de lütt Ursel vorher ok all triezt hett, richtig falsch ward se jo erst, as se een rosa Strumpenband in ehr Slop-komer finnen deiht, un se meen, dat kann doch blots dat „Minsch“ togehören un hett de lütt Deern noch in'n Verdacht, dat se ehr denn Mann utspannen will.

Oberhaupt sünd all de Wieber bannig fünsch op de lütt Deern. Greten, de Deenstdeern, wegen Korl, denn Knech, in denn sien Komer se ok so'n rosa Strumpenband funnen hett; de Buerolsch wegen ehrn Mann, un all de Deerns in Dörp ok. All hefft se Angst, dat de Ursel jemmer Mannslüd den Kopp verdreihn kunn. Wat de lütt Deern gornich in'n Sinn hett, wiel see doch den Fritz lieden mag, de ober anschienend gornix vun ehr weeten will un de ok „versproken“ is, as sien Mudder seggt. Dat stimmt ober gornich, dat is blots so'n Gered vun Fritz



sien Mudder und vun Greten, de beid' eifersüchtig op de Ursel sünd.

De Buer, noch de vernünftigste vun de ganze Familie, weer sehr sympathisch dorstellt vun Werner Dittes. Dat is keen Wunner, wenn sik de lütt Ursel, de bannig frisch un lebennig vun Karin Bode speelt ward, to em hentrogen föhlt, un umgekehrt. He weet ok glieks, wat mit de lütt Deern los is, de eegentlich vun'n Buernhoff affstammt, un dat ehr Großvadder erst in de Stadt troggen is, as he nich dörch eegen Schuld sien Hoff verlorn harr. Un se much doch so geern wedder op'n Hoff, ober de Fritz, de interessiert sik nich för ehr, denkt se, un sien Mudder hett ehr jo ok marken loten, dat he „versproken“ is. De Buer ober much ehr geern as Swiegerdöchter hebben, un he schenkt ehr ok een scheunes Trachtenkleed vun sien eegen Mudder (un bi de Gelegenheit verleert se dat rosa Strumpenband, as se nämlich dat Kleed anprobeert, vergitt se de Strumpenbänner, de dor bi leegen hefft). De Buer helpt ehr ok, dat sik to'n Enn allens in Wohlgefall'n oplöst un dat de Ursel ehr'n Fritz kriegt un allens wedder in't Lot kümmt.

Am sympathischsten weer no mien Meenung de lütt Ursel, de ganz unschüllig all düssen Wirbel verursacht um dat rosa Strumpenband. De so richtig in de Welt paßt, de woll in de Stadt leben mutt, ober nich leben mag, un de wedder op't Land will, noh dat se ok immer Sehnsucht hett. Se mag denn Fritz wull geern lieden, ober wenn he nix vun ehr weeten will, denn mutt se eben wedder in de Stadt torüch.

Ok de Buersöhn Fritz, denn Rolf Bandomir speelen däh, weer sympathisch. Toerst, as he noch allens deiht, wat sien Mudder will, oder beter, nix deiht wat sien Mudder nich will, makt he so'n richtig benauten Inndruck, un noher, as he mehr un mehr ut sik rut kümmt, dat is so fein und nett henleggt.

Nich to vergeeten de beiden Deensten, Irmgard Ladday as Greten und Harald Kähler as Korl, de Knech. Beides Typen ut Fleesch un Bloot, so richtig, wie man sik Knech un Deern op'n Buerhoff vörstellt. Disse beiden, de sik geern lieden mögt, un de dörch dat rosa Strumpenband, dat Greten in Korl sien Komer funnen hett, doch so'n beten utenanner komt, speelt dat köstlich, vun ehr Siet so'ne richtige Eifersucht, se will in Gedanken de lütt Deern all to Liev, un vun sien Siet so'n beten Gliekgülligkeit. — Oberhaupt schient uns' Irmgard Ladday 'ne Fro mit allerhand Talent to sien.

Bald harr ik Vadder Madausen vergeten, denn Vadder vun dat Mäken, dat Fritz sien Mudder ehr'n Söhn todacht hett, de vun sien egen Hund beeten ward, as he eenmol utnohmswies nich besopen no Hus kümmt, de vun Günter Sempf echt dorstellt weer.

Oberhaupt, schien dat Stück as ut eenen Guß, un ik mutt ehrlich seggen, dat is würllich scheun, dat wi bi uns op de Warft Kollegen hefft, de dat so prächtig verstoht, uns 'n poor frohe Stünn to moken. Un nu bün ik gespannt op dat nächste Stück, dat hoffentlich noch beeter besocht is as dat letztemol. Un denn müch ik ok wünschen, dat denn ok mol de Kollegen koomt, de sik hüt noch so'n beeten reserviert verhollet, de ehr Nees noch so'n beeten rümp un seggt, och, dat kann jo nix sien. Man süht, dat is doch wat, un steiht sogar op beide Been.

Ik wull, meenig een vun de hütigen sogenannten Schauspielers un Stars wör'n mit so veel Leev un Temperament speeln as uns Werftkomödianten.

Irma Werner

# Drei Monate als Austauschlehrling in Augsburg

Augsburg und die  
Maschinenfabrik  
Augsburg-Nürnberg

In jedem Jahre findet zwischen der Deutschen Werft und der MAN, Werk Augsburg, ein Lehrlingsaustausch statt, der bereits seit dem Jahre 1949 besteht. In diesem Jahre war es für uns eine große Freude, als wir Anfang April von unserem Betriebsing. Müller unsere Berufung für den diesjährigen Austausch erhielten. Für drei Monate durften wir unseren Arbeitsplatz auf der DW mit dem einer Motorenfabrik vertauschen.

Die Stadt, die uns für drei Monate eine „Heimstadt“ war, hat eine nahezu zweitausendjährige Geschichte. Bereits im Jahre 15 v. Chr. wurde sie als Militärkolonie von Kaiser Augustus gegründet. Sie trug daher den Namen „Augusta“, heute Augsburg. Im Hochmittelalter, zur Zeit Maximilians hatte Augsburg eine Blütezeit der Wirtschaft und Kultur, des Handels und der Kunst, die bis zum Beginn des 30jährigen Krieges währte. Augsburger Kaufleute gründeten die Kolonie Venezuela (Südamerika) und dehnten ihren Handel bis nach Indien aus. Goldschmiedekunst, Textilerzeugnisse sowie sonstige handwerkliche Arbeiten trugen den Namen der Stadt in die Welt hinaus. Die Fugger und Welser waren die berühmtesten Kaufmannsgeschlechter jener Zeit. Mit der damaligen wirtschaftlichen Blüte begann auch eine große Zeit der Kunst. Viele alte Renaissancebauten (Rathaus mit Goldenem Saal, Schaezlerpalais und Fuggerhaus) in einer prachtvollen Architektur, zeugen heute noch von der vergangenen Pracht und dem Reichtum der Stadt. Kunstgeschichtlich sind die Kirchen und Brunnen die interessantesten Merkmale der Stadt. Der Hohe Dom birgt den ältesten Glasgemälde-Zyklus der Welt.

Mit dem 30jährigen Krieg begann der Niedergang der Stadt, und erst im 19. Jahrhundert, mit Beginn der Industrialisierung, setzte ein neuer wirtschaftlicher Aufschwung ein. Hier beginnt nun die Geschichte der MAN, die mit dem Wirtschaftsaufstieg der Stadt eng verbunden ist.

Die MAN blickt heute auf eine 115jährige Tradition zurück. Dem damaligen Beginn mit 35 Arbeitern steht heute eine Belegschaft von 9000 Arbeitern und Angestellten gegenüber. Die MAN war bereits Mitte des 19. Jahrhunderts weithin bekannt durch hochwertige Industrieerzeugnisse (Druckmaschinenbau, Pumpenanlagen sowie sonstige maschinenbauliche Arbeiten). In den Jahren 1850 bis 1860 erfolgte der Zusammenschluß mit einem Konkurrenzunternehmen aus Nürnberg zur MAN — Augsburg-Nürnberg. Um den steigenden Bedürfnissen der Industrie gerecht zu werden, begann eine Expansion des Werkes.

Den eigentlichen Weltruf erlangte das Werk durch den

## Floßfahrt durch das Isartal



Der Walchensee mit Tiroler Alpen

Erfinder des Dieselmotors Rudolf Diesel, der in den Jahren 1893—1897 mit Unterstützung der MAN und der Firma Friedrich Krupp, Essen, den ersten Dieselmotor der Welt erbaute. Dem Vermächtnis des Erfinders getreu, entwickelte das Werk im Laufe der Jahrzehnte immer neuere, leistungsfähigere Motoren. Durch Leistungsfähigkeit, Produktionsqualität und Hingabe an diesem Werke Diesels, erreichte die MAN einschließlich ihrer Lizenznehmer die Führung aller dieselmotorbauenden Fabriken der Welt. 1927 erfolgte der Anschluß an die GHH-Gruppe, zu der bekanntlich auch die DW gehört. Die Motorenproduktion erreichte dann 1 Million PS Motoreinheiten, denn längst hatte man in der Industrie erkannt, daß der Dieselmotor mit einer Leistungsausbeute von 30—40 Prozent (heute bis 60 Prozent durch Hochaufladung) die wirtschaftlichste Wärmekraftmaschine ist. Der Bau von Dieselmotoren wird nur im Werk Augsburg betrieben (Automotoren — Nürnberg) und beträgt 75 Prozent der Produktion, während die restlichen 25 Prozent auf den Druckmaschinenbau entfallen (Rotationsdruckmaschinen - Bogendruckmaschinen), der dort auf einem hohen technischen Niveau steht.

Unsere Arbeitsgebiete waren: Montage von Groß-, Mittel- und Kleinmotoren. Teilmontage Groß- und Mittelmotorenbau, Gießerei und Formerei sowie Prüfstand. In den Montageabteilungen lernten wir neuzeitliche Fertigungs- und Arbeitsmethoden, die fast „Fließband-Charakter“ hatten. Die interessanteste Abteilung war für uns der Prüfstand, da wir die Funktionen der einzelnen Motorenteile, die Leistungsbestimmungen und -messungen sowie Belastungsanlagen (Generatoren und Wasserbremsen) kennenlernten. In jeder Hinsicht haben wir also viel gelernt und in uns aufgenommen.

Aber auch die vergnügliche Seite kam neben der technischen nicht zu kurz. Wir unternahmen herrliche Fahrten ins Allgäu, das uns immer wieder mit seiner grandiosen Bergwelt faszinierte. Garmisch, Mittenwald, Bad Reichenhall, Berchtesgaden, der Starnberger See, und der Königssee waren Stationen, die uns wunderschöne Erlebnisse bescherten. Ein unvergessenes Erlebnis bleibt jedoch die Floßfahrt auf der grünen Isar, wo wir die alte, romantische Tradition der Flößer spürten. Beschrieben ist uns diese Romantik der Flößer in der Novelle des Dichters Wilhelm Hauff „Das kalte Herz“.

Für diese ermöglichte Reise, die unserem beruflichen Fortkommen sehr dienlich war, wobei wir aber auch außerordentlich viel erleben konnten, danken wir der Betriebsleitung der DW besonders herzlich. Ein besonderer Dank gebührt auch der Ausbildungsleitung der MAN, die die Durchführung dieses Austausches ermöglichte.

# WERFTKOMÖDIANTEN



Wir spielen:

## „Dat Dokterbook“ von Jens Exler

am 30. 9. im Haus der Jugend, Altona, 20 Uhr  
 am 1. 10. in der Gorch-Fock-Halle, Finkenwerder, 20 Uhr  
 am 2. 10. in der Gorch-Fock-Halle, Finkenwerder, 20 Uhr  
 am 8. 10. in der Gorch-Fock-Halle, Finkenwerder, 20 Uhr  
 Karten im Sportzimmer und beim Betriebsrat.  
 Unkostenbeitrag: 0,50 DM

\*

Das hätten wir also geschafft. Unser erstes Theaterstück „Dat rosa Strumpfenband“ ist vom Spielplan vorerst abgesetzt. Mit unserem Erfolg können wir zufrieden sein. Rund 1900 Zuschauer hatten sich insgesamt eingefunden. Viele Kollegen mußten wir erst überreden uns Karten abzunehmen, aber hinterher war die Begeisterung groß und wir haben manches Lob bekommen. Nun ist die Nachfrage für „Dat Dokterbook“ sehr rege. Die Karten für den 1. und 2. Oktober sind fast vergriffen, so daß wir uns entschlossen haben, noch eine Vorstellung am 8. Oktober in Finkenwerder zu geben. So langsam hat es sich herumgesprochen, daß bei uns „Werftkomödianten“ existieren. Wir suchen aber immer noch Mitspieler. Habt nur ein bißchen Mut und kommt zu uns. Schließlich sind wir alle nur Laien! Und was es bei uns alles zu tun gibt, konntet ihr ja schon im vorigen Heft lesen.

## Aus dem Betriebssport



Wie wir schon in der August-Ausgabe unserer Wertzeitung berichteten, waren unsere Fußballspieler in Schweden. Sie hatten die Gelegenheit, mit der Fähre „Deutschland“ von Großenbrode nach Gjedser zu fahren. Die Fahrt war natürlich sehr interessant. Der Aufenthalt in Kopenhagen wurde zu einer eingehenden Besichtigung der Stadt benutzt. In Malmö wurden unsere Kameraden von den schwedischen Freunden herzlich empfangen. Die drei Tage in Schweden vergingen mit Besichtigungen und freundschaftlichem Beisammensein wie im Fluge. Unsere Mannschaft konnte leider nur ein Spiel gegen die Betriebsmannschaft der Firma Addo-Malmö austragen, das mit 5:1 gewonnen wurde. Die weiteren Spiele mußten wegen der Bestimmungen des schwedischen Fußballverbandes ausfallen. Die schwedischen Vereinsmannschaften hatten keine Genehmigung erhalten, gegen unsere Betriebssportgemeinschaft anzutreten. Die Schwedenreise wird unseren Fußballern genau so wie unseren Handballern in freundlicher Erinnerung bleiben. Am 18. August fand das traditionelle Spiel zwischen den DW-Kaufleuten und den DW-Technikern statt. Nach einer verhältnismäßig ausgeglichenen 1. Halbzeit (2:1), spielten die Kaufleute groß auf und siegten schließlich verdient mit 5:1 Toren.



Unsere Fußballer in Malmö

Bei einem Abendsportball der Norddeutschen Bank waren unsere Handballspieler sehr erfolgreich. Unsere 1. Mannschaft kam ungeschlagen durch das Turnier und belegte den 1. Platz.

Nachstehend die Spielergebnisse des letzten Monats:

### Fußball:

DW 1. gegen Hansa Mot. 1.	7:2
DW 2. gegen Rapid 3.	5:0
DW 3. gegen Nordbank 2.	0:3
DW 3. gegen Rapid 4.	7:2
DW 3. gegen BWV 3.	5:0
DW 1. AH gegen Affinerie AH	0:1
DW 1. AH gegen Tretorn AH	0:3
DW 2. AH gegen Philips AH	5:0
DW 2. AH gegen NWDR AH	5:0
DW 2. AH gegen BWV 2. AH	4:2
DW 1. Reiherstg. gegen Seifert	3:3
DW Reiherstg. Res. gegen BWV 2.	6:2
DW Reiherstg. Res. gegen Pleuger Res.	1:7
DW 1. Jg. gegen Stülken Jg.	1:4
DW 1. Jg. gegen Noleiko Jg.	3:3
DW 1. Jg. gegen Heidr. u. Harb. Jg.	15:0
DW 2. Jg. gegen Meyer Jg.	5:0

### Handball:

DW 1. gegen Rapid	8:20
DW 1. gegen Nordbank 1.	11:24
DW 1. gegen Philips 1.	6:13
DW 1. gegen Kreditbank 1.	5:0
DW 2. gegen OFD 2.	10:14
DW 2. gegen DW 3.	0:5
DW 3. gegen Zoll 2.	16:13

### Kegeln:

DW 1. gegen Albingia 1.	2336:2332
DW 2. gegen Albingia 2.	2228:2282

### Tisch-Tennis

DW 1. gegen Philips	9:6
DW 1. gegen Glasurit 1.	8:9

### Schach:

DW gegen Reichsbahn	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> :5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
---------------------	--

## Bitte, lesen und beherzigen!

An jedem Freitag erscheinen auf der Werft in Finkenwerder Frauen, Verwandte oder Freunde von Betriebsangehörigen, die für kranke, beurlaubte oder sonstwie verhinderte DWer den Lohn abholen wollen. Dagegen ist nichts zu sagen. Das Lohnbüro ist aber nicht in der Lage, vor 13.30 Uhr Auszahlungen vorzunehmen. Sagt euren Bevollmächtigten, daß sie nicht eher kommen möchten, weil früheres Erscheinen das Lohnbüro behindert. Es ist auch nicht sehr angenehm, wenn vor dem Pfortnerhäuschen, vor allem an der Elbseite, viele Menschen herumstehen. Außerdem ist das Warten auch keine Freude. Also! Unterrichtet Eure „Geldboten“. Und vergißt nicht, eine Vollmacht mitzugeben.



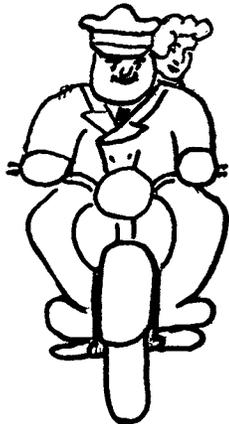
„Lerne leiden, ohne zu klagen“ hat einmal irgendein ausgeruhtes Köpfcchen gesagt. „Lerne dich kleiden ohne Zulagen“, so belehrte ich meine Frau. Wenn man verreisen will, kostet es viel Geld, sagt man im Volksmund ganz schlicht. Also wurde Muttis Gabardine gestrichen, trotz Pallaver — Strich — basta. Viele Lebenskünstler haben ein Talent, sich das Leben auf Kredit zu gestalten. Wer dickfellig genug ist, schläft trotzdem gut. Besondere Leute neigen dazu, sich in einen stillen Winkel zu verkriechen, um dafür zu sorgen, daß die Armut nicht ausstirbt. Für diese Art Volksbelustigung gibt sogar der Herrgott Kredit, allerdings nur gegen Wucherzinsen, aber immerhin.

In diesem Sommer wollten wir drei so'n klein büsch'n mang die Geografie. „Wir“, das sind eine Frau, die zufällig mit dem Papierrollschreiber verheiratet ist, ein ganz kleines Motorrädchen und ich.

Bei Sonnenaufgang wollten wir schon auf der Autobahn sein. Als ich aber von der Matratze kam, war es genau so spät wie sonst. Voll Zorn fing ich an zu gröhlen, Mutti wurde nervös und so begann die Ferienstimmung. — Als wir losfahren traf ich noch zwei Kollegen, die friedlich wie immer zur Arbeit latschten, es waren die typischen Vertreter der „Ochwatschiet-Theorie“. Es ist doch ein schönes Gefühl, einmal nach Herzenslust unpünktlich zu sein und keine Vorgesetzten zu haben.

Erst wenn Hannover nördlich von uns liegt, wird das Land schön. Hügel, Wälder, Wiesen — immer sieht man ein neues Land. Allerdings Wasser ist da nur wenig, Schiffe überhaupt nicht, und die DW gibt es nur noch in trüber Erinnerung. Der Fahrwind rauscht in den Ohren, der Motor schnurrt gleichmäßig und das weißgraue Band der Autobahn rutscht unter uns dahin, es ist schon was dran am Leben.

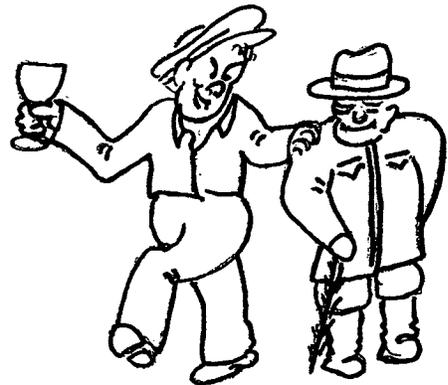
Als wir bei Bielefeld die Autobahn verließen, um nach Süden weiterzufahren, blieb mein Motorrad stehen. Wohl lief der Motor sauber und rund, nur fahren wollte das



## Freud und Leid

Ganze nicht. Die Karre stand eben — stur wie ein Sägebock. „Kupplungsschaden“ stellte ich mit überzeugtem Brustton fest und duldete keinen Widerspruch. Dann veranstaltete ich eine Schlosserei, um vorzuführen, wie gelehrt ich bin. Den ganzen Motorblock habe ich zerlegt, aber keinen Schaden gefunden. Mutti paßte bloß immer auf, daß die aufgekrämpelten Ärmel nicht abrutschten. Wenn ich mal was tun soll, dann sau ich mich immer gleich so ein. Als ich später alles wieder fein zusammengebaut hatte, konnte die Reise weitergehen. — Denkste — Motor lief, Karre stand. Egal wie ich schaltete, Karre stand, es war zum Verrücktwerden. Was sollte ich nun tun, ziemlich hilflos sah ich die Fahrbahn zurück. Da sah ich eine schwarze Schlange liegen — meine Kette — erst dann hat es gedämmert.

In einer westfälischen Kleinstadt mieteten wir uns für eine Nacht in einer billigen Pension ein. Das Zimmer war einfach und bequem. Der Ausblick vom Fenster bot gleich einen Einblick in das fremde Familienleben. Dazwischen war die Landstraße. Auf dem holperigen Straßenpflaster lag frischer, dampfender Pferdemit, darin tummelten sich die Spatzen und fanden es zum Piepen. Sonst war weit und breit nichts als „Gegend“. Eine Frau nennt so etwas herrlich.



Wenn Ihr nach Heilbronn kommt, so beseht Euch zuerst die große Uhr am Rathaus. Es ist der Stolz der ganzen Stadt, danach wird man bestimmt gefragt und wehe dem, der mit „nein“ antworten muß. Es ist für Heilbronner Verhältnisse ganz unmöglich. Aber so schlimm ist es nun auch wieder nicht, weil man die Sprache doch nicht versteht. Wenn man z. B. nach einem Weg fragt, sprechen die Einwohner von „Negerbrühe“, erst später kam ich dahinter, daß damit „Neckarbrücke“ gemeint war. Jetzt könnte ich vom Neckar schwärmen, es wird aber nur eine Prospektsprache werden. Hinfahren, selber ansehen, alles andere ist Quatsch.

A pro-pos: Quatsch, meine Mutti fand es Unsinn, daß ich bei einem kleinen Winzer „bloß mal probieren“ wollte. Einen ganzen Liter feurigen Wein für 1,40 DM. Es wäre sträflicher Leichtsinn, keinen Wein zu trinken. Diese Schande hätte ich einfach nicht überlebt. Mit einem Weinglas bewaffnet ging ich zwischen Fässer, die alle nach Jahrgang und mit schönen Namen bezeichnet waren. Davon verstand ich nichts. Das Bäuerlein stampfte vorweg

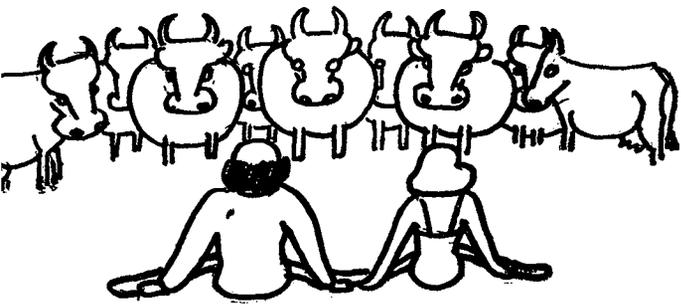
# in der Urlaubszeit

und hielt mir einen belehrenden Vortrag, davon begriff ich nichts. Aber das süßlich frische Prickeln im Mund, das begriff ich sehr schnell (das will bei mir was heißen). Nach einer knappen Stunde war ich sooo, hick, fein zuwege, daß ich dem Winzer jedes Kompliment für seine Ar-



beit machte, er grientete bloß und gab mir in allem recht. Mit dem Bauch voll „Sowas“ hat man unheimlich viel Kraft, jetzt hätte ich alles vertragen können, nur keine frische Luft. „Hupp“ sagte ein starker Mann, dann war er keiner mehr.

Als ich die Augen aufschlug, lag ich in irgendeiner Bettstelle. Mutti saß auf der Bettkante und sagte: „Wie kann man bloß...“; dann habe ich wieder gepennt. Erst am



anderen Vormittag kroch ich ziemlich kleinlaut aus den Federn, so'n klein büsch'n dösig war ich ja noch. Mein Frühstück bestand aus Salzgurken und Mutti hat noch bis zum Abend mit mir gemault.

Bei der Rückfahrt wollten wir im Freien übernachten. Es war ein sehr warmer Sommerabend. Es war schon sehr spät abends und überhaupt und so freut sich die Reisekasse. Woldecken hatten wir beim Gepäck, also machten wir es uns am Rande des Teutoburger Waldes bequem. Vor uns senkte sich eine große Wiese, im Hintergrund Berge, dahinter verkroch sich glutrot die Sonne. Nur vereinzelt ein paar Kühe in der Ferne, es waren wohl die einzigen Lebewesen im Lande — außer Insekten — versteht sich. Wissen möchte ich nur, wann die Insekten eigentlich schlafen, nachts jedenfalls nicht, das weiß ich nun ganz genau. Mit lautem Gebrüll wurden wir bei Mondschein unsanft geweckt, die Kühe hatten uns entdeckt und gaben

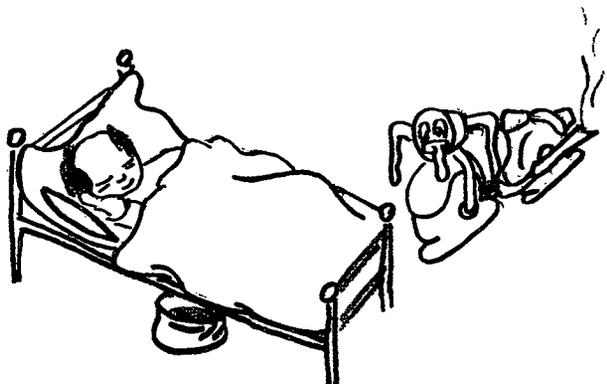


uns ein Nachtkonzert. Ist ein Knüppel nicht zur Hand, kann man auch mit der Luftpumpe den Rindviechern das Laufen beibringen. Aber die Neugierde der Kühe ist nicht zu unterschätzen, sie kamen alle wieder zurück. Mit dem Schlafen war es ohnehin vorbei, also zogen wir weiter.

Als wir bei Görde durch eine Waldstraße fuhren, zog es am Himmel ganz dick hoch. Dann kam es dünn herunter und dann hatten wir den schönsten Regen. Nun versuchte ich ein Gasthaus zu erreichen und fuhr, was die Mühle hergab. Kurve links, grade Straße — Kurve rechts, grade Straße usw., aber kein Gasthaus weit und breit, dabei wurde der Regen immer schlimmer. Mutti knuffte mich dauernd im Rücken, ich sollte anhalten, sie wollte sich unter einen Baum stellen. Ich wollte aber durchaus irgendwo einkehren. Und was ich will, setze ich durch. Ein paar Minuten später standen wir doch unter einem Baum. Es hatte nun aufgehört zu regnen, es goß nur noch. So standen wir ziemlich jämmerlich da und ließen uns richtig vollregnen, sogar die Zigaretten in der Hosentasche waren naß. Uns fror auch, je trostloser unsere Lage wurde, um so doller peitschte der Regen. Unsere Techniker würden sagen: „Die Schwierigkeiten wachsen im Quadrat.“ — Endlich, endlich hatte Petrus ein Einsehen. Zwischen den grauen Wolken wurde jetzt wieder blauer Himmel sichtbar. Das Zeug klebte fest am Körper. Als wir dann weiterfuhren, wäre ich fast vor Wut geplatzt. Gleich hinter der nächsten Kurve war eine Schenke. „Zur Erfrischung“ stand in goldenen Lettern über der Tür, und wir ließen uns 100 m daneben naßregnen, sowas Blödes.

Am Nachmittag sind wir dann wieder über die Elbbrücke gefahren. Mutti meinte dann „lieber mal einen Tag mit Regen, als überhaupt kein Motorrad“. Für diese netten Worte kaufte ich ihr am Abend von meinem letzten Geld noch eine Kinokarte.

A. Koscheda



# WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Sie feierten ihr 25 jähriges Dienstjubiläum



**Gustav Sadowski**  
Stemmer  
26. 5. 1955



**Adolf Cordes**  
Schiffbauer  
13. 8. 1955



**Hermann Müller**  
E.-Schweißer  
16. 8. 1955



**Alfred Ohms**  
Modelltischler  
19. 8. 1955



**Johannes Bilet**  
Vorarbeiter  
22. 8. 1955

\* \* \*

Für die uns aus Anlaß unserer Vermählung dargebrachten Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sagen wir hiermit unseren herzlichsten Dank.  
Heinz Lindner und Frau Helga, geb. Heinrich

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten anläßlich meines 25jährigen Jubiläums spreche ich hiermit der Direktion und allen Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank aus.  
Johannes Bild

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.  
Hermann Müller

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

Für erwiesene Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich unserer goldenen Hochzeit sagen wir hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen unseren herzlichen Dank.  
Rentner Carl Stegen und Frau

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.

Marga Bünning

## Wir gedenken unserer Toten

**Paul Uhde**  
Vorzeichner  
gest. 17. 8. 1955

**Heinz Eberhard**  
Maschinenschlosser  
gest. 23. 8. 1955

**Heinrich Prigge**  
Schiffbauhelfer  
gest. 30. 8. 1955



**Richard Vollstedt**  
Rentner  
gest. 12. 9. 1955

**Robert Kruse**  
Schlosser  
gest. 8. 9. 1955

**Albert Leisering**  
Rentner  
gest. 10. 9. 1955

**Georg Arend**  
Maschinist  
gest. 11. 9. 1955

# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen:

E'Schweißer-Anlerner Johannes Albrecht mit Frl. Magda Lohse am 23. 7. 1955  
Magazinarbeiter Roman Bukowiecki mit Frl. Editha Müller am 30. 7. 1955  
Maschinenschlosser Kay Waack mit Frl. Hildegard Schulz am 30. 7. 1955  
E'Schweißer Adolf Kröger mit Frl. Ilse von Riegen am 30. 7. 1955  
Tischler Werner Hustedt mit Frl. Vera Rolf am 30. 7. 1955  
Reiniger Fritz Groth mit Frl. Brunhilde Huchthausen am 5. 8. 1955  
Schiffbauhelfer Egon Hüttersen mit Frl. Lilli Sander am 6. 8. 1955  
Fahrer Günter Dähn mit Frl. Elli Holst am 6. 8. 1955  
Schlosser Günther Bartols mit Frl. Ingrid Koops am 6. 8. 1955  
Stellagenbauer Kurt Klemm mit Frl. Hildegard Reinhardt am 6. 8. 1955  
Transportarbeiter Walter Kolbe mit Frl. Gertraud Lehmann am 6. 8. 1955  
E'Schweißer-Anlerner Karl-Heinz Behrens mit Frl. Ursula Hempke am 6. 8. 1955  
Maschinenbauhelfer Hans-Joachim Brych mit Frau Lydia Dumke am 13. 8. 1955  
Kupferschmiedhelfer Günter Fritzsche mit Frl. Ida Meyer am 13. 8. 1955  
Modelltischler Werner Claus mit Frl. Brigitte Fischer am 13. 8. 1955  
Stellagenbauer Eitel Niklowitz mit Frl. Hedwig Rosowski am 13. 8. 1955  
Maschinenschlosser Herbert Weidemann mit Frl. Marianne Schierhorn am 13. 8. 1955  
Elektriker Bernhard Gottwald mit Frl. Marie Czommer am 17. 8. 1955  
Tischler Gerhard Grunst mit Frl. Ellen Meyer am 18. 8. 1955  
E'Schweißer Heinz Lau mit Frl. Christel Strehlow am 20. 8. 1955  
Schiffbauhelfer Hans Lütje mit Frau Maria-Louise Lütje am 20. 8. 1955  
Maler Harald Harder mit Frl. Liselotte Plambeck am 20. 8. 1955  
S'zimmerer Helmuth Holl mit Frl. Elfriede Reymers am 20. 8. 1955  
Schlosser Siegfried Reusche mit Frl. Elfriede Horst am 20. 8. 1955  
Modelltischler Werner Kleenlof mit Frl. Edith Heintze am 20. 8. 1955  
Kupferschmied Josef Parketta mit Frl. Ilse Werner am 20. 8. 1955  
Helfer Arnold Landrath mit Frl. Gertrud Witte am 20. 8. 1955  
Helfer Gerd Kleinke mit Frl. Hildegard Schag am 24. 8. 1955  
Behaueranlerner Johannes Heins mit Frl. Margareta Rieger am 25. 8. 1955  
S'zimmerer Paul Blaeser mit Frl. Traude Wolf am 26. 8. 1955  
E'Schweißer Herbert Behrendt mit Frl. Helga Adler am 26. 8. 1955  
Schlosser Erich Neumann mit Frau Hildegard Nowakowski am 26. 8. 1955  
Maschinenarbeiter Kurt Vollstedt mit Frl. Renate Zierow am 26. 8. 1955  
E'Schweißer-Anlerner Hans Fleischer mit Frl. Rosemarie Pump am 26. 8. 1955  
Bohrer Ernst Sock mit Frau Betty Binder am 26. 8. 1955  
Zimmerer Heinz Vick mit Frl. Edith Mirow am 26. 8. 1955  
Bohrer Werner Rottach mit Frl. Gerda Wehrmeister am 26. 8. 1955  
E'Schweißer Georg Lange mit Frl. Ilse Becker am 26. 8. 1955  
Maschinenbauer Gerhard Baule mit Frl. Waltraud Gromball am 26. 8. 1955  
Heizer Alfred Trunk mit Frl. Marie Opitz am 27. 8. 1955  
Transportarbeiter Reinhold John mit Frau Hannchen Rohlf am 27. 8. 1955  
Hilfsarbeiter Paul Anders mit Frl. Edith Kohn am 27. 8. 1955  
Maschinenbauer Erwin Rusch mit Frl. Dagmar Drews am 27. 8. 1955  
Helfer Herbert Börgesen mit Frau Pauline Gomoll am 27. 8. 1955  
Schiffbauhelfer Friedrich Fahje mit Frau Frieda Behr am 27. 8. 1955  
E'Schweißer-Anlerner Günter Tiede mit Frl. Lieselotte Schimmig am 27. 8. 1955  
Hilfsarbeiter Artur Vagts mit Frl. Cornelia Schacht am 27. 8. 1955  
Seilbahnfahrer Edgar Fick mit Frl. Helga Bruhn am 27. 8. 1955  
Transportarbeiter Hermann Gade mit Frl. Margarethe Rübcke am 27. 8. 1955  
Tischler Hans Ludwig mit Frl. T. Schmooch am 27. 8. 1955  
Maler Günter Timsries mit Frl. Erna Trunschel am 27. 8. 1955

Schlosser-Helfer Norbert Maul mit Frl. Hildegard Hagemann am 27. 8. 1955  
Seilbahnfahrer Ernst Netzow mit Frl. Lieselotte Treichel am 27. 8. 1955  
E'Schweißer-Anlerner Helmut Ehlert mit Frl. Ida Florkowski am 27. 8. 1955  
Dreher Werner Ganzauge mit Frl. Renate Möller am 27. 8. 1955  
Maschinenbauer Wilhelm Ehlbeck mit Frl. Brunhilde Conrad am 27. 8. 1955  
E'Schweißer-Anlerner Karl-Friedrich Feuerberg mit Frl. Dita Bubert am 27. 8. 1955  
Tischler Hans Smalinski mit Frl. Traute Fischer am 27. 8. 1955  
Dreher Karl-Heinz Feddersen mit Frl. Eleonore Kiehn am 27. 8. 1955  
Küchenhilfe Meta Schuldt mit Herrn Rolf Duncker am 27. 8. 1955  
Schlosser Siegfried Hoof mit Frl. Ingrid Schumacher am 27. 8. 1955  
A'Schweißer Horst Kunow mit Frl. Margot Rösch am 29. 8. 1955  
Tischler Günther Schulz mit Frl. Christel Hoffmann am 29. 8. 1955  
Schiffbauhelfer Kunibert Dargel mit Frl. Gertrud Busse am 30. 8. 1955  
Brennerhelfer Kurt Kiesel mit Frl. Rita Badekow am 30. 8. 1955  
Anschläger Erwin Fischer mit Frau Alma Andrä am 31. 8. 1955  
E'Schweißer Harald Clemens mit Frl. Käthe Glanert am 31. 8. 1955  
Behauer Kurt Kolschetzki mit Frl. Christa Behrendt am 2. 9. 1955  
S'zimmerer Günter Glismann mit Frl. Elli Schlichting am 2. 9. 1955  
Elektriker Harry Jaborsky mit Frl. Käthe Casper am 3. 9. 1955  
Zimmerer Heinz Starke mit Frau Eleonore Bahnemann am 3. 9. 1955  
Stemmeranlerner Hans Peters mit Frl. Gertrud Hertramph am 10. 9. 1955

## Geburten:

### S o h n :

Schiffbauer Hans-Herbert Rusche am 5. 8. 1955  
Angel. Schiffbauer Egon Wedde am 6. 8. 1955  
Bohrer Franz Paul am 12. 8. 1955  
Schiffbauhelfer Werner Gerlach am 13. 8. 1955  
Maschinenschlosser Walter Natusch am 15. 8. 1955  
Kupferschmiedhelfer Erich Ullrich am 16. 8. 1955  
Maschinenbauer Gerhard Schnoor am 21. 8. 1955  
E'Schweißer-Anlerner Artur Philipps am 23. 8. 1955  
E'Schweißer Horst Lichte am 25. 8. 1955  
Stemmer Edmund Cwiertnia am 27. 8. 1955  
Kupferschmiedhelfer Willi Studt am 27. 8. 1955  
Stellagenbauer Ronald Muss am 30. 8. 1955  
E'Schweißer Ewald Schaffuhs am 2. 9. 1955  
Schlosser Gerhard Kroll am 10. 9. 1955

### T o c h t e r :

Matrose Jonny Hildebrandt am 31. 7. 1955  
E'Schweißer Erich Steinke am 5. 8. 1955  
Schiffbauhelfer Hans Bellenbaum am 7. 8. 1955  
E'Schweißer-Anlerner Wilhelm Koch am 9. 8. 1955  
S'zimmerer Hans-Rudolf Scholz am 11. 8. 1955  
E'Schweißer Heinrich Warnemann am 12. 8. 1955  
Maschinenschlosser Hans Klimaschewski am 12. 8. 1955  
E'Schweißer Alfred Köhnke am 12. 8. 1955  
Schiffbauhelfer Rudolf Penner am 13. 8. 1955  
Matrose Waldemar Buchstein am 13. 8. 1955  
Ausrichter Johannes Christ am 14. 8. 1955  
Maschinenbrenner Werner Hörmann am 17. 8. 1955  
Schiffbauhelfer Georg Claussen am 18. 8. 1955  
Schiffbauer Günther Wagner am 19. 8. 1955  
Vorarbeiter Anton Praclowski am 20. 8. 1955  
Schiffbauhelfer Ernst-Adolf Fick am 24. 8. 1955  
Hauer Albert Jahmke am 24. 8. 1955  
Nietenwärmer Horst Lowin am 26. 8. 1955  
Schiffbauhelfer Diedrich Biesenbach am 28. 8. 1955  
Nietenwärmer Hans Stark am 29. 8. 1955  
Schlosser Erwin Buchholz am 1. 9. 1955  
Schiffbauer Bernhard Klaws am 3. 9. 1955  
Schiffbauer Walter Osse am 4. 9. 1955  
Kupferschmiedhelfer Erich Oldenburg am 7. 9. 1955  
Bohrerhelfer Johann Roggenkamp am 9. 9. 1955  
Tischler Adolf Friedrichs am 10. 9. 1955



Ein wunderschöner Sommer mit viel Sonnenschein liegt hinter uns. In diesem Jahre hatten es alle die besonders gut, die im Urlaub zu Hause geblieben waren. In Hamburg schien nämlich monatelang die Sonne. So etwas soll seit 1911 nicht dagewesen sein, wie die Älteren sagen. Wir haben es jedenfalls dankbar hingenommen. Unsern Urlaubern ist es aber auch nicht schlecht gegangen. Das beweisen die vielen Grüße, die bei uns eingegangen sind.

Ob wohl noch viele von Euch an das Preisausschreiben wegen der Urlaubsgeschichte denken? Es sind schon eine ganze Reihe netter Geschichten und Gedichte eingegangen. Aber, es könnten noch wesentlich mehr sein! Hoffentlich rafften sich jetzt nach Beendigung der Urlaubssaison noch recht viele auf und schreiben etwas nieder. Auch für den, der nicht mit einem Preis bedacht werden sollte, muß es doch ganz lustig sein, mal unter die Schriftsteller zu gehen.

Seit unserer letzten Unterhaltung hat sich eine ganze Menge ereignet. Da war einmal die Unruhe in den letzten Tagen des Monats August, die bei anderen Werften zu plötzlich ausbrechenden Streiks führte. Seien wir zufrieden, daß derartiges bei uns nicht stattfand. Nutzen hat niemand davon, ganz gleich wie so ein Streik ausgeht. Seltsam war übrigens bei der Sache im August, daß schon Lohntarifverhandlungen vorbereitet waren, als die Geschichte losging.

Inzwischen ist der neue Lohnstarif in Kraft getreten. Vielleicht ist er hinter den Erwartungen, die manch einer gehabt haben mag, zurückgeblieben. Sicher ist auf jeden Fall, daß der neue Lohnstarif für uns die größte Lohn-erhöhung bringt, die es bisher gegeben hat. Sicher ist übrigens auch, daß diese Lohn-erhöhung nicht so ohne weiteres durch sogenannte Rationalisierungsmaßnahmen aufgefangen werden kann. Für die DW bedeutet der neue Tarif einen Mehraufwand an Löhnen und Gehältern von etwa 5 Millionen DM pro Jahr. Dazu kommen noch die damit automatisch eintretenden Erhöhungen der Lohnsummensteuer, Unfallversicherungsbeiträge usw.

Der neue Gehaltstarif tritt am 1. Oktober in Kraft. Er bringt eine 10prozentige Erhöhung des Tarifgehalts unter Belassung übertariflicher Zulagen.

Der neue Gehaltstarif hat übrigens eine Merkwürdigkeit mit sich gebracht. Er ist nämlich nur mit der Industriegewerkschaft Metall abgeschlossen worden. Die Deutsche Angestelltengewerkschaft hat ihre Zustimmung im letzten Moment versagt, weil sie sich der Anerkennung ihrer Mitglieder nicht sicher war. Die DW zahlt ab 1. Oktober 1955 aber an alle Angestellten das neue Gehalt. Die Mitglieder der DAG brauchen also keine Sorge zu haben, daß sie leer ausgehen. Beide Tarife (Lohn- und Gehaltstarif) werden selbstverständlich für alle Betriebsangehörigen angewandt, ganz gleich ob sie organisiert sind oder nicht. In Deutschland herrscht Koalitionsfreiheit, nicht aber Koalitionszwang. Das heißt, daß sich jeder organisieren kann, aber niemand gezwungen werden kann, sich einer Organisation anzuschließen. Damit habe ich gleich eine Reihe von Anfragen beantwortet.

Auch sonst habe ich eine Menge Anregungen und Meinungsäußerungen zugeschickt bekommen. Besonders gefreut habe ich mich über eine kurze Mitteilung, die folgenden Wortlaut hat:

„Der Küche ein Lob für das der Jahreszeit angepaßte Mittagessen vom 25. August 1955“

Jeder freut sich ja über Anerkennung. Das geht unserer Küche genauso. Die Küchenbesatzung wird nun mit besonderer Freude ihre nicht leichte Aufgabe erfüllen.

Eine weitere Zuschrift beschäftigt sich mit der Frage, wie man langjährigen Betriebsangehörigen eine äußere Anerkennung zuteil werden lassen kann. Es wird die Verleihung einer silbernen Ehrennadel vorgeschlagen, die ein Gegenstück zu der goldenen Nadel sein soll, die z. B. unser Hugo Voigt erhalten hat. Die Betriebsleitung hat sich darüber auch schon Gedanken gemacht. Was meint Ihr denn dazu?

In einem Großbetrieb wie die DW kann es nicht nur eitel Freude geben. Irgendwie wird sich immer mal ein Mißverständnis einschleichen. Das ist uns auch jetzt mal wieder gelungen. Das kam so: Eine unserer Fußballmannschaften hat in ihrer Klasse die Meisterschaft errungen. Die Kameraden wollten dieses Ereignis gebührend feiern und haben daher die Bitte vorgebracht, mal eine Probefahrt mitmachen zu können.

Dr. Scholz hat diese Bitte erfüllt und die Probefahrt der „Hornbay“ für die „Seereise“ vorgesehen. Als die Karten für die Fahrt recht spät ausgegeben wurden, meinte manch einer, daß andere Betriebsangehörige mit längerer DW-Dienstzeit mehr Anspruch auf eine solche Fahrt gehabt hätten.

Leider ist es bei der Ausgabe der Karten über die zuständigen Meister verabsäumt worden, zu sagen, warum unsere Sportler mitfahren durften. Es war nicht einmal gesagt worden, daß es sich um Sportler handelte. Als sich das dann für alle erkennbar herausstellte, waren die Wogen im allgemeinen geglättet. Im übrigen ist dazu festzustellen, daß die Sportler zusätzlich mitgefahren sind. Sie haben keinem der sonst üblicherweise mitfahrenden Betriebsangehörigen etwas weggenommen. Ich hoffe sehr, daß dieser Hinweis die letzte etwa irgendwo noch vorhandene Unklarheit beseitigt hat. Es ist übrigens nicht die Schuld der Sportler, daß die Übermittlung der Karten erst im letzten Augenblick erfolgte.

Jedenfalls haben sich die Jungens über die Probefahrt herzlich gefreut. Warum sollten wir ihnen die Freude verderben?

Große Freude löste auch die Wiederholung des Lustspiels „Dat rote Strumpenband“ aus. Das Theater im Haus der Jugend in Altona war nahezu „ausverkauft“. Die Vorstellung in Finkenwerder war überfüllt. Herzliches Lachen erfüllte die Zuschauerräume. Unsere Werftkomödianten werden uns weitere Freude machen. Heute abend gibt es in Altona „Dat Dokterbook“.

Unsere Schachgruppe bittet alle Schachfreunde herzlich um ihre Unterstützung. Unsere Schachspieler haben nach schweren Spielen in der letzten Serie den Aufstieg in die oberste Spielklasse erkämpft. In dieser Klasse muß jede Mannschaft stark sein. Da ist es also nicht einfach, sich zu behaupten. Das wollen unsere Kameraden aber. Also, starke Spieler an die Front! Außerdem sind unsere Schachspieler sehr ordentliche Leute, unter denen eine gute Kameradschaft herrscht. Überzeugt Euch selbst!

Leider sind dieses Mal wegen Raumknappheit die Spalten mit den Hinweisen auf die neuesten Gesetze und Verordnungen sowie über Steuerfragen ausgefallen. Beim nächsten Mal wieder! Wenn nicht anders, muß die Zeitung dicker werden!

Es grüßt Euch herzlichst

Euer Klabauteermann