

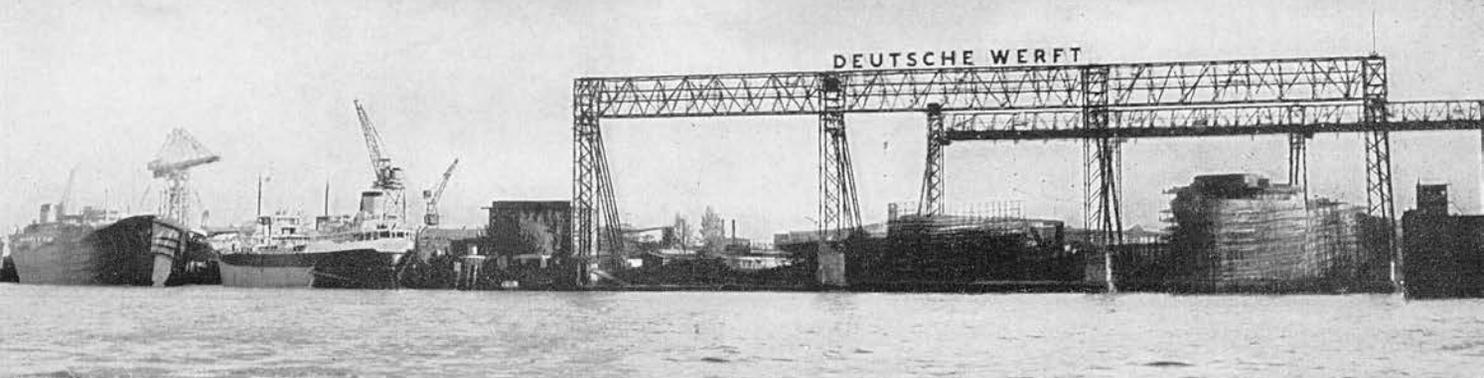


15. Jahrgang · 28. Oktober 1955 · Nr. 10



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

Titelbild: Zeichnung von Wolfram Claviez



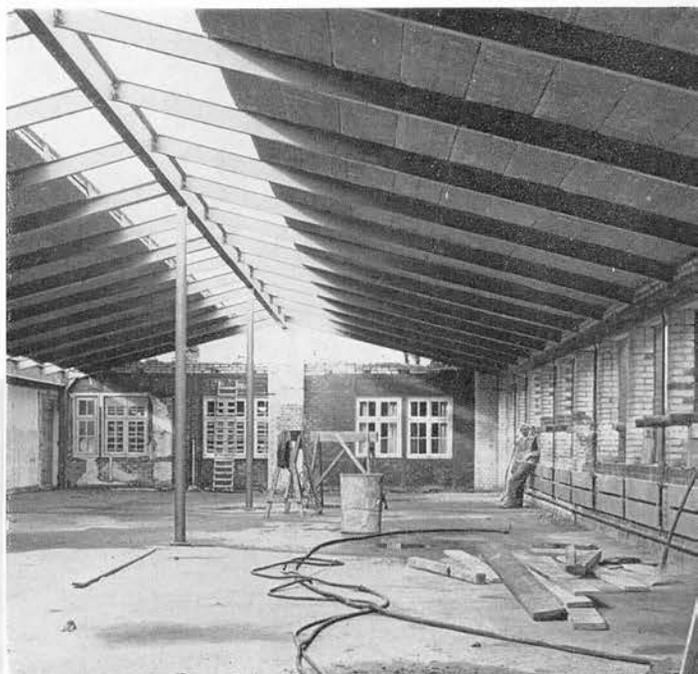
WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

15. Jahrgang · 28. Oktober 1955 · Nr. 10

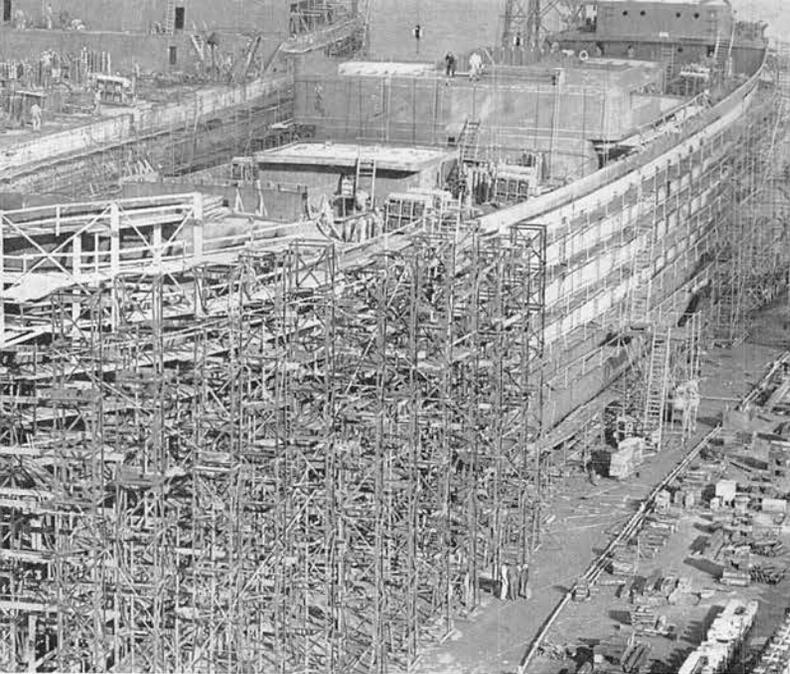
Was die letzten Wochen brachten

Wir haben sonst immer von Stapelläufen und Probefahrten berichtet. Dieses Mal wollen wir einmal betrachten, was innerhalb unseres Betriebes los gewesen ist. Überall ist eine emsige Bautätigkeit festzustellen. Man ist dabei, noch vorhandene Mängel auszubügeln. Mit viel Genugtuung werden die Betriebsangehörigen zur Kenntnis genommen haben, daß der Ausbau der Kantine sichtbar voranschreitet. Der neue Raum wird 350 weiteren Betriebsangehörigen die Möglichkeit geben, die Mittagsmahlzeit in Ruhe und Behaglichkeit einzunehmen. Die Planung geht dahin, im nächsten Jahre eine abermalige Verbesserung der Wohlfahrtsräume zu schaffen, so daß dann auch der letzte Betriebsangehörige seinen Platz hat, wenn das Signal zur Mittagspause ertönt.

Kantinenbau



Fotolabor



„Blue Master“ im Bau

Auch an unserer Lichtpauserei und dem Fotolabor kann man fleißige Bauhandwerker bei der Arbeit sehen. Die Fotoabteilung und die Lichtpauserei erhalten nunmehr endlich auch den Raum, den sie brauchen, um ihren wichtigen Aufgaben gerecht werden zu können.

Außerdem ist die Erweiterung der neuen Schweißhalle um zwei Sektionen vorgesehen. Diese Erweiterung ist notwendig geworden, um die Sektionen für die demnächst zu bauenden Erzschiße besser auslegen zu können. Dadurch wird eine Erleichterung der Arbeit für die dort tätigen Betriebsangehörigen erreicht werden.

Und schließlich ist zu berichten, daß der Bau der Wohnungen an der Osdorfer Landstraße zügig voranschreitet. Leider ist unser aller Wunsch, diesen Bau noch im Jahre 1955 fertigzustellen, nicht erfüllt worden. Es haben sich immer wieder Schwierigkeiten

aufgetürmt, so daß man beinahe hätte verzweifeln können. Zunächst war es nicht ganz einfach, mit der Wohnungsbaukasse klarzukommen. Dann gab es plötzlich unvorhergesehene Schwierigkeiten mit der Baupolizei, weil Nachbarn sich beschwert hatten. Die Nachbarn hatten gemeint, wir müßten unsere Häuser genau so bauen wie die anderen Häuser, die in der Nachbarschaft früher einmal gebaut worden sind. Die Folge war, daß der Bau für kurze Zeit stillgelegt werden mußte, bis auch diese Schwierigkeiten beseitigt waren. Und endlich hatten eines Tages die Laubenbesitzer auf dem Gelände nochmalige Schwierigkeiten bereitet, die ebenfalls beinahe zum Erliegen der Bautätigkeit geführt hätten. Es wird interessieren, zu erfahren, daß die Laubenhäuser sich eines Tages während der Reichsmarkzeit still und leise auf unser Gelände geschlichen hatten. Als wir dahinterkamen,



Der Wohnungsbau an der Osdorfer Landstraße
So fing es an . . .

Der Wohnungsbau wächst



haben wir die Leute mit Rücksicht auf die Wohnverhältnisse dort wohnen lassen gegen die schriftliche Verpflichtung aller Laubenhäuser, in dem Augenblick wieder abzuziehen, in dem dort Wohnhäuser gebaut werden sollen. Als es dann soweit war, weigerten sich die „Ansiedler“ abzuziehen, und daraus ergaben sich die obenerwähnten Schwierigkeiten. Das alles ist inzwischen überwunden. Wir hoffen, daß es im Frühjahr möglich sein wird, die rund 100 Wohnungen den Betriebsangehörigen zur Verfügung zu stellen. Alles in allem sind das erfreuliche Ausblicke.

Der Vollständigkeit wegen sei noch berichtet, daß am 27. Oktober 1955 ein Stapellauf stattgefunden hat. An diesem Tage wurde das Motor-Frachtschiff „Blue Master“ für die Reederei Golden West, Oslo, zu Wasser gelassen. Hierüber werden wir in der November-Ausgabe ausführlicher berichten.

Oberingenieur Bernhard Lorenz

Mit dem 1. Oktober 1955 ist Oberingenieur Bernhard Lorenz auf seinen eigenen Wunsch in den Ruhestand getreten.

In fast 35 Jahren seiner Tätigkeit in unserem Betriebe hat er, gestützt auf seine großen praktischen Kenntnisse und Erfahrungen, mit Energie und Umsicht und großem Verantwortungsbewußtsein einen hervorragenden Anteil an der Entwicklung der heutigen Bauweise im Schiffbau der Deutsche Werft gehabt. Darüber hinaus darf man wohl sagen, daß sich in ihm mehr als ein halbes Jahrhundert deutschen Schiffbaues verkörpert.

In den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts begann er seine Schiffbauerlaufbahn als Lehrling auf der Reiherstiegwerft. Bereits damals erkannte sein Lehrmeister die große Befähigung des jungen Schiffbauers und beförderte ihn noch vor Beendigung seiner Lehrzeit zum Kolonnenführer. Tecklenborg, Sachsenberg in Köln, Tönninger Werft, Vulcan Hamburg, Janssen & Schmiedlinsky waren u. a. zwischenzeitliche Arbeitsfelder, bevor Herr Lorenz seine Tätigkeit bei uns begann. Wo immer er wirkte, hat er stets tätigen Anteil gehabt an der Entwicklung neuer Verfahren im praktischen Schiffbau, sei es im Abwickeln, Anzeichnen oder Zusammenbau von Bauteilen, wie auch auf dem Gebiet der Ausrüstung.

Bei aller an den Tag gelegten Energie, die auch einmal, wenn es angebracht schien, in harten, nicht mißzuverstehenden Tönen überschäumte, hat Herr Lorenz doch immer gezeigt, daß die rauhe Schale nur äußerlich war. Stets hat er für die kleinen und großen Kümernisse des Alltags ein Herz bewiesen, und immer hat er für die Nöte und Wünsche seiner Mitarbeiter und Untergebenen Verständnis aufgebracht. Nicht umsonst nennt man ihn, wenn man unter sich von ihm spricht, schlicht „Bernhard“. Seine geistige und körperliche Frische, die er, was letztere beispielsweise anbelangt, an den Tag legte, wenn er die Treppen, zwei Stufen auf einmal nehmend, hinaufstürmte, befähigten ihn bei Gelegenheiten nicht direkt dienstlicher



Art, durch Humor und gute Laune zum Gelingen manch geselliger Veranstaltung maßgeblich beizutragen.

Wie alle mehr oder weniger hat auch Herr Lorenz seine Hobbies: seine Familie, sein Haus und das Kegeln. So wie er beruflich so viele „Volltreffer“ erzielte, so ist der heute 73jährige auch auf der Bohle noch ein Meister und immer gut für mehrere „Alle Neune“.



Mögen ihm in seinem wieder erstellten Heim, das der Krieg ihm zerstört hatte, an der Seite seiner Gattin und im Kreise seiner Familie noch recht viele Jahre des in rastlosem, jahrzehntelangem Schaffen mit Recht wohlverdienten Ruhestandes vergönnt sein in körperlicher und geistiger Frische wie bisher.

Wir Schiffbauer, die wir das Glück hatten, mit ihm zu arbeiten und von ihm lernen zu dürfen, wissen, daß seine Gedanken auch in Zukunft weiter dem Werk gehören, dem er so lange in guten und schlechten Zeiten seine ganze Arbeitskraft gewidmet hat. Dieses Wissen um die Verbundenheit mit ihm soll uns, die wir berufen sind für das fernere Gedeihen unseres Betriebes zu schaffen, beflügeln, ihm nachzueifern zum Wohle der Deutsche Werft und damit für die Geltung deutschen Schiffbaues.





KURS SCHWEDEN

Urlaub ist, wie jedermann weiß, eine feine Sache, zumal wenn er noch bevorsteht. Die Vorfreude ist aber auch das einzige, die die Mühen der vielen Vorbereitungen etwas mildert. Will man mit einem 20-qm-Jollenkreuzer auf Langfahrt nach Schweden, so müssen Schiff und Crew besonders im Trimm sein. Drei Wochen über See erfordern wesentlich umfangreichere Anstalten, als so eine kleine Wochenendspritztour elbabwärts. Das Schiff muß also seeklar sein. Dazu gehört unter vielen anderen Dingen ein Treibanker, das ist ein etwa ein Meter langer Sack in Form eines stumpfen Kegels, an beiden Enden offen, der bei viel Wind und Seegang über Bord geworfen wird und das Schiff mit der Nase in den Wind hält. Dann muß für jeden Mann (übrigens auch für jede Frau an Bord) eine Schwimmweste vorhanden sein; ein Rettungsring, Signalpatronen, Blaufeuer und Schnaps sind für Seenotfälle und ähnliches vorgesehen. Um stets den rechten Kurs halten zu können, ist man auf so einer Reise zweckmäßig mit einigen nautischen Instrumenten wie Fluidkompaß, Peilscheibe, Stoppuhr, Übersichts-, See- und Küstenkarten, Kompaßdreiecken, Zirkel, Bleistift, Radiergummi und Radio sowie mit den Umgangsformen dieser Dinge ausgerüstet. Um mit in- und ausländischen Gesetzen nicht in Konflikt zu geraten, hat man tunlichst einen Paß und, sagen wir, 500,— DM bares Geld bei sich. Es bedarf schon einer ziemlich langen Zeit, bis man all' diese Dinge beisammen hat, vor allem das viele Geld. Und das ist trotz aller Vorfreude doch auch wieder sehr lästig und unerfreulich. Besonders wenn man so eine Reise noch nie gemacht hat, weiß man nicht, ob alle diese Aufwendungen sich in Form von entsprechenden Ferienerlebnissen und einer guten Erholung bezahlt machen werden.

Ja, und dann kann man ja auch nicht allein losschippern. Der Käpten braucht auch eine Mannschaft, d. h. ein zweiter Mann, an Bord von Beruf Vorschootmann, der muß mitmachen. Große Ansprüche darf man an solche Leute nicht stellen, denn gute Segler haben meistens eigene Schiffe oder sind in fester Heuer und alle anderen sind mehr oder weniger Sonntagssegler und für eine handige Allwetter-schipperei nicht zu haben. Doch ich hatte Glück und gewann einen tüchtigen Segler, den ich als Vorschootmann anheuerte.

Mitte August, an einem sonnigen Wochenende bei herrlichen vier Windstärken aus SO, bei einem Wetter also, das jedem Fahrensmann das Herz höher schlagen läßt, ging die Reise los. Pünktlich wie ein Fährschiff legte SS „Leukothea“ um 12 Uhr bei Hochwasser im Teufelsbrücker Hafen ab. Eine Ehrenrunde, noch mal gewunken und dann nichts wie ab.

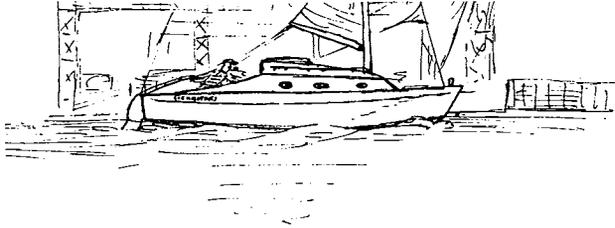
Der kräftige Südost blies uns ein gutes Stück elbab, ging dann aber leider schlafen und überließ uns drückender Gewitterluft, so daß wir erst nach Dunkelwerden, um 21

Uhr, in Brunsbüttel im Alten Hafen festmachen konnten. Am folgenden Morgen ließen wir uns in den Nordostseekanal schleusen und versuchten, uns an irgendeinem Motorisierten anzuhängen. Erst gegen Mittag gelang es uns, einen 200 t Muddelschipper aus Emden für 15,— DM vorzuspannen. Die Landschaft beiderseitig des Kanals, soweit wegen der bestrauchten Böschung überhaupt etwas zu sehen war, bietet wenig Abwechslung und ist, von einigen Hochbrücken abgesehen, die sich ab und zu über die Wasserstraße schwingen, ziemlich langweilig. Erwähnenswert sind höchstens noch zahlreiche Frachter mit Decks-ladungen Holz aus Finnland, denen wir begegneten. Um 20 Uhr waren wir in der Ostseeschleuse und klarierten beim Schleusenmeister unsere Papiere, um dann in die Kieler Förde entlassen zu werden. In Holtenau machten wir fest und gönnten uns beide noch einmal einen soliden Nachtschlaf.

Der dritte Urlaubstag, ein Montag, verging zum großen Teil mit Einkäufen. Wir erwarben für 150,— DM unverzollte Transitware, die plombiert verladen wurde. In Kiel erstanden wir noch eine sehr brauchbare Bratpfanne, die sich später durch häufigen Gebrauch bezahlt machen sollte. So konnten wir erst nachmittags um 17.30 Uhr die Leinen loswerfen und nahmen bei Gewitter Kurs auf See. In Laböe beehrte uns als letzter Deutscher ein Zöllner, der wissen wollte, wohin es ging und unsere Proviantpakete von den Plomben befreite. Nachdem wir Kiel Feuerschiff achteraus gelassen hatten, klarte es auf und bei 4 Windstärken aus NNW gingen wir auf Kurs 41°, also etwa NO. Während der Nacht konnten wir den Kahn gerade noch Vollzeug halten. Einer saß an der Ruderpinne und der andere befaßte sich mit der terrestrischen Navigation, Kurse absetzen, Leuchtfeuer- und -tonnen anpeilen und Geschwindigkeit messen. Wir liefen durchschnittlich 4,5 Knoten. An Fehmarn vorbei steuerten wir auf die Südspitze der dänischen Insel Falster zu.

Dienstagmittag gegen 11.30, als auf der DW gerade Mittagspause war, liefen wir in Gjedserhafen ein. Nach 18 Stunden Seetörn brutzelten wir uns erstmal ein deftiges Mittagessen und speisten gepflegt Kartoffeln, Reis und Gulasch mit Gurken, Tomaten und Salat. Obwohl wir wie die Scheunendrescher gefuttert hatten, blieb die Hälfte der Mahlzeit für die Fische.

Nach dem Essen kamen wir um 14 Uhr nur mit Mühe wieder flott, so müde und träge waren wir. Rund um Gjedser Odde, dem Südkap Dänemarks, gegenüber Rostock, lagen 42° Kurs auf Moens Klint, der Ostspitze der Insel Moen an. Der Westwind schlief ein und gegen Abend trieben wir bei Totenflaute auf See. Die Pinne wurde festgezurr't und wir schipperten mit Wachablösung. Auf meiner Wache, von 21 bis 24 Uhr, schlief ich prompt in der Pflicht vor Lange-weile ein und kam erst nach einer Stunde vor Kälte



wieder zu mir. Ich braute mir einen heißen Tee auf englische Manier, der mich bis zur Wachablösung munter hielt.

Erst Mittwochmittag hatten wir Moens Klint querab. Moens ist eine Insel zwischen Falster und Seeland mit einem hohen Berg an der Ostküste, deren Kreidefelsen zum Strand abgebrochen sind. Die $2\frac{1}{2}$ Windstärken aus S schoben uns viel zu langsam voran. Wir setzten deshalb jeden verfügbaren Fetzen. Kurs 8° , etwa N, Richtung Sund, Ziel Kopenhagen. Großartige Essenmacherei mit vorschriftsmäßigem Backen und Banken hatten wir schon lange satt. Dreimal täglich gab es Einheitsessen „ham and eggs“ mit Tee und belegten Broten. Das war schnell bereitet und sättigte reichlich.

Am Donnerstag, dem sechsten Urlaubstag, um 5 Uhr morgens, liefen wir die dänische Hauptstadt Kopenhagen an. Da meine Freiwache gerade zu Ende war, klarte ich das Schiff auf, um dann an Land zu gehen und mir die Stadt aus der Nähe zu betrachten. Der Königliche Yachthafen, in dem wir festgemacht hatten liegt besonders schön, von Parkanlagen mit Bronzestatuen und Bänken umgeben, aber mitten in der Stadt. Gegenüber fingen die ersten Niet-hämmer der größten dänischen Werft von Burmeister & Wain an zu hämmern. Nach wenigen Schritten war ich schon inmitten des Großstadtgetriebes. Das heißt, die meisten Getriebe bestanden aus Zahnrad und Kette, nämlich Fahrrädern. 20 kamen auf ein Auto. Trotzdem veranstalteten diese unzähligen Radler sehr viel weniger Klingelei und Huperei als die paar in Hamburgs Straßen.

Mir fiel weiter auf, daß Kopenhagens Bauten bis ins Mittelalter zurück alle Zeiten repräsentieren. Die in Deutschland heute üblichen Bank- und Versicherungspaläste aus Glas, Stahl und Beton fehlen ganz und wurden von mir schmerzlich vermißt. Auf der Suche nach dem Thorwaldsen-Museum mußte ich zu meiner Enttäuschung feststellen, daß die Dänen der deutschen Sprache nicht mächtig sind. Ich kam mir vor wie der Hebelsche Kannitverstan. Auch beim Einkauf von Obst, Fisch und Brot mußte ich mich selbst bedienen, da eine Verständigung nicht möglich war. Der Eierkauf, der ja für unsere Einheits Speise besonders wichtig ist, wäre beinahe ganz gescheitert. Die dänischen Krämer verstanden mich weder auf Deutsch noch auf Englisch und schon gar nicht, als ich mich ihnen auf Plattdeutsch zu erklären versuchte. Die Zeichensprache endlich verhinderte, daß wir hungern mußten.

wir natürlich erst um 10 Uhr gurgelte das Meerwasser wieder und wies in Richtung Helsingborg an der schmalsten Stelle des Sundes, das wir nach angenehmer Fahrt bei mäßigem SO abends um 21 Uhr erreichten. Wir machten im Yachthafen fest. Auf der Pier herrschte Hochbetrieb. Tanz im Freien, Feuerwerk, Ausstellung, Touristen und in der Ferne, jenseits des Wassers, die Lichter der dänischen Stadt Helsingörs waren die ersten abendlichen Eindrücke auf schwedischem Boden. Die Schwedinnen, nett gekleidet und unangemalt, verstanden unsere Sprache und waren sehr freundlich. Schade, daß schon um 23 Uhr in Helsingborg die Lichter ausgingen und damit unserer ersten Urlaubswoche ein Ende setzten.

Sonnabendfrüh 7 Uhr legten wir in Helsingborg ab. Kurs N nach dem eigentlichen Ziel unserer Reise Göteborg, zu dem längsten Törn unserer Reise, ca. 120 Seemeilen an der schwedischen Schärenküste entlang. Die Küste bietet dem Auge wenig Abwechslung, ist dafür aber dem Seefahrer wegen der Rockies, felsiger Untiefen, um so gefährlicher. Die Nachtfahrt ist hier wegen der gut sichtbaren Leuchfeuer und -tonnen sehr viel sicherer.

Am Montagmorgen liefen wir in den Götajford ein. Zahllose kleine und größere bewaldete Inseln und romantische Buchten waren uns eine angenehme Abwechslung nach den beiden eintönigen Tagen mit verschwommenen Küstenstreifen, unendlicher Wasserwüste, widrigen Winden und „ham and eggs“. Wir segelten am Göteborger Yachthafen, der außerhalb der Stadt liegt, vorbei in den Seeschiffhafen. Auf der Suche nach einem passenden Liegeplatz lud uns die freundliche Besatzung eines Löschbootes durch Winke ein, und wir gingen längsseits. Zum Kaffee mußten wir uns als Gäste zu den Feuerwehrleuten an Bord ihres Schiffes verfügen. Unsere Gastgeber, nebenberuflich auch Segler, sprachen wie viele Schweden leidlich Deutsch und bei einer Flasche Dujardin war bald Freundschaft geschlossen.

Abends machten wir uns landfein und unter Führung zweier unserer neuen Freunde, Owe und Einar, gingen wir an Land. Wohin? Natürlich in den Vergnügungspark Liseberg. Am Eingang als Hamburger Feuerwehrleute vorgestellt, verzichtete man auf Eintrittsgeld. In Liseberg genießen die Göteborger in Ruhe ihre Feier- und Sommerabende. Um 20 Uhr lotsten Owe und Einar uns — ebenfalls spesenfrei — durch eine Hintertür ins Kabarett. Wir hatten Vorzugsplätze unter der Kuppel neben zwei Scheinwerfern, für Feuerwehrleute ja kein ungewöhnlicher Gesichtswinkel der Dinge, aber für uns . . . ? Für den Eintrittspreis, den alle anderen Zuschauer entrichtet hatten, wurde allerhand geboten. Spät kamen wir wieder an Bord und schliefen nach diesem Tag voller eindrucksvoller Erlebnisse bis weit in den Mittag des Dienstags hinein.

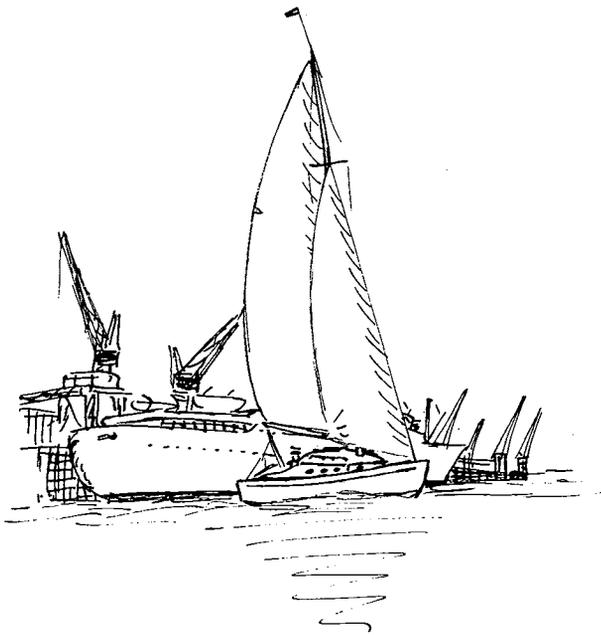
Auf die Empfehlung unserer Freunde besuchten wir nach dem Einheitsessen das Göteborger Schiffahrtsmuseum. Über die Entwicklung des Schiffbaues sind wir dort vielseitiger unterrichtet worden als im Museum für Hamburgische Geschichte. Die drei großen Schiffswerften Göteborgs und die großen Reedereien stellen in eigenen Aus-

stellungsräumen Modelle von Schiffen und Werftanlagen sowie Pläne aus. Besonders zogen uns die zahlreichen Zier- und Halbmodelle von Yachten der letzten 100 Jahre an.

Abends waren wir wieder in Liseberg, um etwas Anschluß bei den kleinen Mädchen zu suchen, wie das ja so Art der Seeleute ist, wenn sie mal an Land sind. Die Schwedinnen sind in ihrer netten freien Art auch gar nicht spröde.

Am folgenden letzten Tag in der uns inzwischen liebge gewordenen schwedischen Hafenstadt, besuchte ich die Göta- werke, eine Schiffswerft wie viele andere. Das Verwaltungsgebäude ist ein kleines Grindelhochhaus mit 13 Stock- werken. Die Werft arbeitet viel für russische Rechnung.

Auf dem Rückweg zum Schiff wäre ich fast unter die Räder gekommen. Bremsen kreischten und unmittelbar vor mir stand ein Auto. Das kommt davon, wenn man nach alter Gewohnheit erst links und dann rechts wahrschau ohne



zu bedenken, daß nicht in allen Ländern rechts gefahren wird, sondern in Schweden beispielsweise Linksverkehr üblich ist.

Nachmittags fuhr uns ein deutscher Vertreter für nautische Instrumente mit seinem Wagen nach Udevalla, einer ruhigen Kleinstadt nördlich Göteborgs im Innern des Landes, und wir waren Gast im Haus dieses freundlichen Landmannes. Abends war natürlich wieder Liseberg fällig.

Donnerstagmorgen, zu Beginn der zweiten Urlaubshälfte, war Auslaufen angesetzt. Nachdem Einar und Owe uns nochmals über das Kattegatt aufgeklärt hatten und gute Liegeplätze in den Karten angekreuzt hatten, nahmen wir, gerührt von der Gastfreundschaft der Göteborger Feuerwehr, Abschied und liefen um 10 Uhr aus. Da der Wind uns im Stich ließ, gingen wir bei einem deutschen Frachtewer in Schleppe und warfen erst querab Vinga, einer kleinen Insel vor dem Götafjord, los. Dort hatte sich Rasmus besonnen und wehte uns mit 3 Stärken aus W raumschoots übers Kattegatt Kurs Aarhusbucht.

Abends schon war der Wind wieder müde und ging schlafen. Aus lauter Verzweiflung holte mein Maat sein Schifferklavier hervor, intonierte in die Eintönigkeit der Umgebung Shanties und wir sangen dazu. Nicht schön, aber laut, und zwar so laut, daß die Seehunde verwundert ihre Glatzköpfe mit den lustigen Augen aus dem Wasser hoben und fortan im Kielwasser blieben. Vielleicht fanden sie unseren Gesang ja auch schön.

Die Nacht wurde wieder in Wachen eingeteilt und der Schnaps auch. Zum Morgengrauen briste es aus NO auf bis zu 5 bis 6 Stärken. Mit der Wachablösung war es aus. Alle Mann an Deck. Großschoot und Pinne aus der Hand fahren. Sturmfock setzen, Ölzeug, Schwimmwesten, Signalpatronen, Treibanker und Strecktaue klarmachen. Kurse auf der Karte nach Kompaß absetzen. Aber die Geschwindigkeit war bei den Formen, die die See angenommen hatte, nicht meßbar. An Deck konnten wir uns nur noch robbend bewegen und auf dem Vorschiff wurde man klitschnaß. Aber das Etmal stieg wesentlich, und als Verpflegung gab es Schokolade für die Mannschaft.

Freitagnachmittag liefen wir die kleine dänische Insel Hjelms vor der Aarhusbucht an, die nicht viel größer als Helgoland ist, mit einem 80 m hohen Berg. Als Eingeborene wurden einige Bauern und ein Leuchtturmwärter festgestellt. In einer idyllischen Bucht mit weißem Sandstrand, der mit riesigen Findlingen übersät ist, machten wir an einem Steg fest. Die Inselbevölkerung kam bald und gaffte uns an, wie die Wilden Westindiens Columbus bestaunt haben mögen, etwas Bewunderung, etwas Mißtrauen und viel Neugierde in ihren Blicken. Ob wir das verdient hatten? Das Schiff sah allerdings nach dem harten Seetörn ziemlich mitgenommen und unordentlich aus. Hier kamen wir erstmalig in die Verlegenheit, als Abort unseren Hallelujathron im Vorschiff zu benutzen. Das ist natürlich wesentlich umständlicher, als sich in die Wanten zu hängen. Als das Schiff nach dem Aufklaren wieder wie ein Schiff aussah, wollten wir auch wieder ganz Mensch sein und aßen erstmal wieder gepflegt. Zur Abwechslung gab es Suppe, belegtes Brot und heißen Tee mit Rum. Da wir einigermaßen Kojenschwere hatten, verkrochen wir uns um 19 Uhr und schliefen mal nicht in der Kimme. Nach einem erfrischenden Bad in der Morgenfrühe kamen alle Klamotten zum Lüften an Deck. Dann war endlich der erste Landgang dran, und zwar zum Leuchtturm. Man begrüßte uns zaghaft, aber nicht unfreundlich. Der Leuchtturmwärter taute bald auf und zeigte uns dann sogar seinen Turm. Von dort entdeckten wir im Norden eine Schonung, der wir einen Besuch abstatteten. Hasen und Fasane tummelten sich dort, suchten aber vor uns das Weite ebenso wie die faul in der Sonne liegenden Seehunde am Strand.

Für ein paar kleine Münzen vervollständigten wir unseren Proviant bei den Inselbewohnern und machten, bevor wir zur Kojen gingen, um die Matratzen zu behorchen, das Schiff seeklar für den nächsten Tag. Ein heftiges Gewitter, das stundenlang über unserem Eiland tobte, ließ uns jedoch nicht zur Ruhe kommen. Durch die Bulleyes sahen wir unsere kleine idyllische Bucht von den Blitzen gespannt erleuchtet.

Gegen Morgen drehte der Wind mit 5 Stärken auf N und schob eine nette Dünung in die Bay. Eine fürchterliche Dümpelei riß an Mast und Wanten, im Schwertkasten bullerte das Schwert und machte jeden Schlaf unmöglich. Hier half nur schleunigste Flucht. Schlag auf Schlag kreuzten wir aus unserem Schlupfwinkel auf die offene See und gingen auf Südkurs. Vor dem Wind gierte der Kahn geradezu unanständig in der hohen kurzen See und schaukelte uns müde. Mit Sehnsucht gedachten wir des vergangenen Tages auf der Eingeborenen-Insel. Gern wären wir einen Hafen angelaufen, wie das an der Elbe ja kein Problem ist. Aber dort oben gibt es nur flache Küsten und keine Häfen.

Wir schlugen uns also schlecht und recht bis Bogense durch, einer stumpfsinnigen Kleinstadt im Norden der Insel Fünen. Die vielen Fischerkaten lagen in sonntäglicher Ruhe, die wir uns dann ebenfalls zukommen ließen, da die vorhergehende Nacht und der wilde Seetörn uns einigermaßen müde gemacht hatten.

Bei mäßigem Wind rutschten wir am Montag durch den Kleinen Belt an Fredericia und Middelfahrt an dem dani-

schen Festland vorbei. Der Belt ist dort auf 8 Meilen verhältnismäßig eng und erfreute uns in seinen Windungen mit hügeligen Ufern, die mit herrlichen Wäldern und üppigen Getreidefeldern bedeckt waren. Wir fanden uns abends im Aarösund wieder, wo wir einen kleinen Hafen anliefen. Hier wurden wir zum ersten Mal auf unserer Reise nach Pässen und unverzollten Waren gefragt.

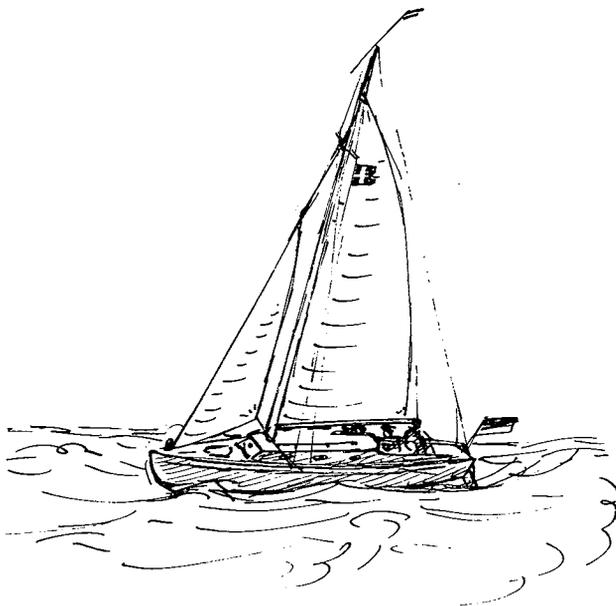
Am anderen Morgen hatten wir 2 Windstärken von vorn, nämlich aus SO. Wir klüsten also an der Festlandküste entlang. Das war eine recht mühselige Seefahrt, da auf der Ostsee mit dem Wind auch die Strömung entgegenwirkt und totgeschippert werden muß. Zudem hatten wir es plötzlich sehr eilig, als wir feststellten, daß uns nur noch wenige Tage vom Urlaubsende trennten. Als dann noch das Barometer fiel, war vollends Gewitterstimmung an Bord. So kreuzten wir verdrossen über Nacht an der Insel Alsen vorbei und jubelten, als gegen Morgen der Wind mit 4 Stärken auf W drehte und uns raumschoots mit hoher Bugwelle Richtung Heimat schob. Im Vorbeifahren sandten wir einen flüchtigen Gruß der Schlei und Eckernförde zu und meldeten uns schon um 11.30 Uhr beim Schleusenmeister in Holtenu. Ein Saßnitzer Fischkutler war so freundlich, uns auf den Haken zu nehmen.

Geschäftiges Treiben in der Brunsbütteler Schleuse und auf der Elbe. Graubraune Sauce wälzte sich träge elbabwärts und nur Meter für Meter kamen wir gegenan. Glückstadt war die erste deutsche Stadt, in der wir wieder festmachten. Wir glaubten noch in Dänemark zu sein, so sehr erinnerte das Stadtbild an unsere Eindrücke im Norden; der charakteristische Kirchturm, die alten Fachwerkgiebel mit dänischen Inschriften. Wir erinnerten uns, daß „happy-town“ von einem dänischen König gegründet worden war.

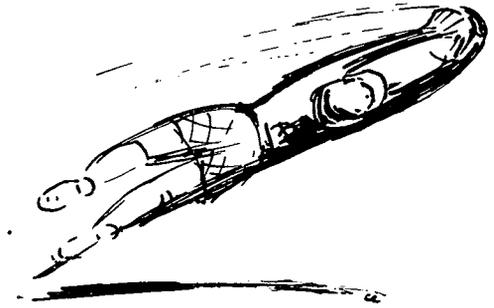
Ein Telefongespräch mit Hamburg rief meinen Maaten vorzeitig zurück, so daß ich die letzten Tage in verschiedenen Schlicklöchern der Untereibe mir selbst überlassen war. Da kann man ja zum Philosophen werden. Wenn mir das auch nicht gerade passiert ist, so habe ich mir doch so meine Gedanken gemacht. Es gibt viele Stufen der Leidenschaft des Seglers für seinen Sport. Das Freiheitsgefühl, die Kameradschaft und der Wettstreit mit Wind, Wasser oder anderen Seglern oder die Liebe zum Meer, der Urwiege organischen Lebens überhaupt. Welche dieser Stufen es nun auch sei, oder ob es auch alle sein mögen, es wird mich immer wieder aufs Wasser ziehen. Deshalb überlege ich schon jetzt wieder Ziel und Weg für die nächste Urlaubsreise. Ob es wieder heißen wird:

„Kurs Schweden“?

Reimund Reich



Aus dem Betriebssport



Der Spielbetrieb der Sommerrunde für die Fußball- und Handball-Spieler ist beendet. Unsere zehn Fußball- und drei Handball-Mannschaften haben sich tapfer geschlagen, sie errangen alle einen guten Platz in ihrer Staffel. Die Handballer haben bereits ihre Winterspiele in der ETV-Halle begonnen. Noch in diesem Monat fangen die Fußballer in der Winterrunde ihre Punktspiele an. Unsere Tischtennis-Spieler schwingen wieder ihre Schläger und die Kegler haben auch mit den Punktkämpfen begonnen. Den Bahnrekord bei den Keglern holte sich W. Kuhrts, er warf in 60 Wurf 508 Holz, 45 mal die 9, knapp gefolgt von W. Reuß mit 503 Holz, 41 mal die 9.

Nachdem die DW-Kaufleute die DW-Techniker im Fußball mit 5:1 geschlagen hatten, bekam die DW-Werkzeugverwaltung auch Mut und forderte die Sieger zum Fußballspiel heraus. Nach einem fairen und freundschaftlichen Spiel hatten diese dasselbe Ergebnis erzielt, aber für die Werkzeugverwaltung. Auch unsere Lehrlinge vom 2. und 3. Lehrjahr gingen auf den Fußballplatz und wollten wissen, wer die Besseren sind. Sieger wurden beide, sie spielten 5:5.

Fußball:

DW 1. gegen BAT	2:1
DW 1. gegen Rapid 1.	9:0
DW 1. gegen Altonaer Fischmarkt	5:3
DW 1. gegen Reemtsma 1.	3:2
DW 2. gegen Haspa	5:5
DW 2. gegen Köster	4:2
DW AH gegen Altonaer Fischmarkt	9:1
DW Reiherstieg Res. gegen LVA Res.	2:3
DW 1. Jg. gegen Kreditbank Jg.	5:1
DW 2. Jg. gegen Affinerie Jg.	5:0

Handball:

DW 1. gegen Norddeutsche Affinerie	10:6
DW 1. gegen Südfrucht	10:9
DW 2. gegen Zoll 2.	16:12
DW 2. gegen Südbank	6:8
DW 2. gegen Rapid	4:7

Tisch-Tennis:

DW 1. gegen Thörl 1.	9:6
DW 1. gegen Rapid 1.	2:9
DW 1. gegen BWV 1.	6:9
DW 2. gegen Bavaria	5:9
DW 2. gegen Bezirksamt Eimsbüttel	3:9
DW 3. gegen Bill-Brauerei	6:9
DW 3. gegen Commerzbank	9:5
DW 3. gegen Fernmeldezeugamt	9:6
DW 3. gegen Alpina Schiffsges.	9:7

Kegeln:

DW 1. gegen Erdölbetrieb	2102:2063
DW 2. gegen Iduna 2.	2078:2127
DW 2. gegen Hbg. Landesbank	2313:2204
DW 3. gegen Reemtsma 2.	2273:2260
DW 4. gegen Rapid 2.	2038:1957
DW Damen gegen Hbg. Landesb. Damen	1787:1824

Der Einzelne und sein Betrieb

Wir wissen alle, daß bei uns eine hohe Zahl von Betriebsangehörigen, die seit 20 und mehr Jahren ihre ganze Arbeitskraft dem Werk zur Verfügung stellen, beschäftigt ist. Wir wissen weiter, daß auch alle diejenigen, die erst kürzere Zeit bei der DW sind, so erheblich in das Gefüge unserer Werft hineingewachsen sind, daß sie sich hier genau so heimisch fühlen wie alle die, die schon seit Jahren dabei sind.

Selbstverständlich wird es immer wieder eine Reihe von Menschen geben, die gerne „wandern“, die heute hier und morgen dort arbeiten. Die gibt es natürlich auch bei uns. Im Grunde sehnt sich aber doch jeder danach, sich an seinem Arbeitsplatz wohl zu fühlen.

Da gibt es nun Leute, die dieses Sichwohlfühlen des Arbeiters an seinem Arbeitsplatz stirnrunzelnd betrachten und dieses Empfinden des Menschen als falsch und schädlich bezeichnen. Diese Leute meinen, daß durch das Zugehörigkeitsgefühl zu einem Betrieb Instinkte geweckt werden, die eigentlich überwunden sein sollten. Man führt zum Vergleich Begriffe wie das Nationalgefühl an und meint, daß übertriebenes Nationalgefühl schädlich sei. Genauso sei es mit dem übertriebenen Betriebsgefühl. Im übrigen würde der Arbeiter, der sich in einem bestimmten Betrieb heimisch und wohl fühlt, seinen höheren Zwecken in der Arbeiterklasse entzogen.

Ich halte diese Auffassung für falsch und gefährlich. Damit wird dauernde Unzufriedenheit geradezu gezüchtet, und zum andern führen derartige Theorien, wenn sie befolgt werden, zur absoluten Gleichgültigkeit seinem Betrieb gegenüber. Und damit ist keinem gedient. Dem Betrieb gar nicht und dem einzelnen nicht, weil er sich ja in seinem Leben wohl fühlen will. Bei jedem, der sich wohl fühlt, entsteht ganz von selbst ein tief eingewurzelt betriebliches Heimatgefühl. Es ist die Aufgabe eines jeden verantwortungsvollen Menschen, dafür zu sorgen, daß dieses betriebliche Heimatgefühl entstehen kann.

Jeder hat ganz bestimmte Vorstellungen davon, wie der Arbeitsplatz aussehen soll, an dem er sich wohl fühlt. Er stellt bestimmte Anforderungen an das Verhalten seiner Umwelt, die nun einmal aus ihm gleichgestellten Kollegen und Vorgesetzten besteht. Mit den Kollegen wird der Arbeiter immer mehr oder weniger schnell und gut klar kommen, anders ist es schon mit dem Vorgesetzten. Der wird natürlich immer wieder kritisch betrachtet. Dabei kann es durchaus dahingestellt bleiben, ob die Betrachtung immer richtig ist. Der Arbeiter erwartet von seinen Vorgesetzten und da ist es vor allen Dingen der Meister, den er meint, selbstverständlich, daß er was kann. Er erwartet aber auch, daß Meister und Vorarbeiter „nette Kerle“ sind. Sie sollen ihm mit menschlichem Verständnis gegenüber treten.

In diesem Punkte setzt eine ungeheure Verantwortung aller derjenigen ein, die für die Auswahl der Vorgesetzten Verantwortung tragen; denn für die Mehrzahl derer, die in einem Betrieb beschäftigt sind, sind Meister und Vorarbeiter die einzigen Vorgesetzten, mit denen sie jemals in Berührung kommen, und die daher das Unternehmen, bei dem sie beschäftigt sind, repräsentieren. Diese Vorgesetzten weisen die Arbeit zu, sie treffen alle Anordnungen, und sie haben für Disziplin und Ordnung zu sorgen. Das weiß jedermann. Ein jeder weiß auch, daß er auf Grund des Arbeitsvertrages zur Arbeit verpflichtet ist. Er erwartet aber auch, daß seine Arbeitsleistung anerkannt und er selbst als wichtiges Mitglied der Gemeinschaft geachtet wird. Es ist daher nicht ausreichend, daß nur nach Fachkenntnissen geurteilt wird, wenn man einen Vorgesetzten auswählt, es muß vielmehr auch die menschliche Qualität in hohem Maße berücksichtigt werden.

Bei einem glücklichen Zusammentreffen von guten Charaktereigenschaften und fachlichem Können des Vorgesetzten wird in dessen Dienstbereich immer eine freundliche Stimmung herrschen. Die Arbeitsleistung wird gut sein. Ja, sogar die Häufigkeit der Krankheitsfälle ist, wie sich aus den Statistiken herauslesen läßt, zum Teil hiervon abhängig.

Selbstverständlich hat auch ein jeder Vorgesetzter seine Vorstellung, wie seine Mitarbeiter aussehen sollten. Ebenso selbstverständlich werden die Mitarbeiter die Form des Idealbildes auch nicht immer erreichen. Da ist ein Drückeberger und dort ist ein Untergebener, der immer dumme Reden führt, die auch den friedlichsten Vorgesetzten in Harnisch geraten lassen. Im Grunde ist es aber doch immer die Kunst des Vorgesetzten, die richtige Einstellung zu den ihm anvertrauten Mitarbeitern zu finden. Wer sich nur auf das Fachkönnen verläßt, wenn er Vorgesetzte bestellt, wird sehr schnell Schiffbruch erleiden. Das alte Schlagwort, das da heißt, man kann leicht einen guten Arbeiter verlieren, dafür einen schlechten Vorgesetzten bekommen, ist sicher allgemein bekannt.

Ich kann versichern, daß die Betriebsleitung, und an ihrer Spitze Dr. Scholz, sich alle Mühe gibt, die richtigen Vorbilder herauszufinden. Das wird nicht immer gelingen. Trotzdem können wir im wesentlichen doch wohl ganz zufrieden sein. Das beweist die oben bereits erwähnte Tatsache, daß wir eine große Anzahl langjähriger Betriebsangehöriger bei uns haben. Niemand wird sich andererseits der Tatsache verschließen, daß hier und da Schwierigkeiten auftreten. Die gibt es überall. Es soll sogar schon vorgekommen sein, daß sich Geschwister nicht vertragen. Einer unserer Kameraden aus dem Betrieb hat mir ein kleines Gedicht zugeschickt, dessen Kehrreim ich schon vor Jahren einmal in der Werkzeitung abgedruckt habe, das seinem Empfinden unserem Werk gegenüber Ausdruck gibt. Aus diesem kleinen Gedicht spricht ein wirkliches Heimatgefühl unserer DW gegenüber. Ich will uns wünschen, daß dieses Heimatgefühl von vielen geteilt wird. Nachstehend bringe ich Euch das Gedicht zur Kenntnis.

Allers

*
* *

Wir von der DW

*Das Hämmern ist Musik in unseren Ohren.
Wenn Sauerstoff als Brenngemisch erst zischt,
fühlt man sich wohl.
Wir sind hierzu geboren
zum Nieten, Brennen,
bis das Licht erlischt.*

*Was mit unseren Händen wir zusammenschweißen,
das hält ganz sicherlich für alle Zeit.
Das kann kein Sturm und keine See zerreißen.*

*Wir stehen fest in unserem Arbeitskleid.
Wir sind und bleiben mehr als nur Kollegen,
wir haben all' 'nen ganz besonderen Dreh;
denn wie wir gehen und wie wir uns bewegen,
man sieht's uns an, wir sind von der DW.*

*Seht, auf den vielen Wasserwegen,
fährt manches Schiff von hier nach Übersee.
Erbaut von Dir und mir, von uns, Kollegen,
Kollegen hört: Von uns, von der DW.*

F. Kr.

Die Amateurfotografie

Von Götz Struck

Wohl in kaum einem Beruf wird so ernsthaft dem Fachmann durch den Laien „Konkurrenz“ gemacht, wie gerade in der Fotografie. Die Amateurfotografie wurde bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges bevorzugt gefördert, und sie ermöglichte es auch der Industrie, die Weiterentwicklung von Kameras und fotografischen Bedarfsartikeln mit Riesenschritten voranzutreiben.

Diese sprunghafte Entwicklung aber birgt die große Gefahr in sich, daß die Fülle des Materials selbst „alte Hasen“ verwirrt und Neulinge abschreckt, sich mit der Materie der Fotografie vertraut zu machen. Fehlresultate wirken selten anspornend, aber sie müssen nicht sein, wenn jeder, der fotografieren will, sich mit den Grundlagen der Fotografie vertraut macht, und darauf seine Erfahrungen aufbaut.

Dazu sollen die folgenden Aufsätze beitragen und gleichzeitig eine kleine Anleitung geben. Werden durch sie neue Freunde gewonnen und „alte Hasen“ die Arbeit erleichtert, — so wäre dies ein schöner Erfolg.

Eine kleine Plauderei über Kameras

Nun, bei diesem Titel möge niemand erschrecken; ich denke nicht daran, irgendeine Kamera zu beschreiben — das können die Werbeabteilungen der Kamera-Hersteller bestimmt besser — ich möchte nur auf das zu sprechen kommen, was in den Werbetexten meistens unerwähnt bleibt.

Gemeint ist der Verwendungszweck einer Kamera; denn dies ist doch der entscheidende Punkt beim Kauf eines Fotoapparates. Was will ich eigentlich fotografieren? Niemand wird mit einer Box befriedigende Sportaufnahmen machen, aber für gelegentliche Familienschnappschüsse reicht sie aus. Dagegen ist eine Leica oder Contax herrlich, aber nur für diesen Zweck völlig überflüssig. Dieses richtige „Maß aller Dinge“ muß endlich auch bei den Foto-Amateuren zur Geltung kommen. Nur derjenige sollte sich eine Kamera mit allen technischen Raffinessen zulegen, der auch eine Verwendung dafür hat. Es ist doch durchaus keine Blamage, beim Sonntagsspaziergang eine einfache Kamera bei sich zu tragen. Sicher ist sie billig, man sieht es ihr fast an, aber sie reicht doch völlig aus. Ein Amateur, der jahrelang mit einer „uralten Box wirklich gute Aufnahmen „schoß“, gab wenige Monate, nachdem er sich eine teure Kamera zugelegt hatte, das Fotografieren beinahe auf, weil er bitter enttäuscht wurde. Bisher hatte er sich mehr auf das Motiv selbst konzentrieren können, jetzt wurde er zu sehr abgelenkt durch das vielseitige Einstellen an seinem Apparat.

Ich möchte durchaus nicht für die billige Kamera werben, wenn auch das obige Beispiel für sich spricht. Nach Überwindung der Einstelltechnik wird es keinen Amateur geben, der seine Kamera mit dem Tele-Objektiv beiseite legt, um künftig nur noch eine Box für seine Tieraufnahmen zur Hand zu haben.

Im Folgenden bringe ich zwei Gegenüberstellungen, die grundlegend für alle Aufnahmen Berücksichtigung finden müssen, wenn wir die Erwartungen erfüllt sehen wollen, die wir an unsere Kamera stellen.

Motiv	Kamera
Viele Bewegungstempi	Viele Verschlusszeiten
Alle Tageszeiten, jedes Wetter, Innenaufnahmen, Hintergrundeffekte usw.	Verschiedene Blenden, hohe Lichtstärke der Optik
Tele- u. Weitwinkelauflauf.	Wechselobjektive
Schnelle Aufnahmefolge	Schnellaufzug, Federmotor usw.

In vielen Fällen fallen mehrere Bedingungen zusammen, die unsere Kamera erfüllen muß, soll sie unseren Wünschen gerecht werden. Mit dem Steigen unserer Wünsche steigt auch der Wert der Kamera bei der Anschaffung. Mit dem Anspruch auf „Vielverwendbarkeit“ läuft eine technische Vervollkommnung parallel. „Wunsch“ und „Anspruch“ werden im Leben durch die wirtschaftliche Reichweite des Einzelnen diktiert. Denken wir daran, daß dies im Foto-„sport“ besonders zutrifft.

Die Grundbegriffe der Fotografie

Ich schrieb eingangs von der Notwendigkeit, sich mit den Grundbegriffen vertraut zu machen. Das A und O unserer Kamera ist das Auge, also die Optik. Daß diese aus verschiedenen Glassorten zusammengesetzt ist, daß ein Spezial-Schleifverfahren nötig ist, um zu einer einwandfreien „Linse“ zu kommen, ist am Rande gesehen gewiß interessant zu wissen, wichtiger jedoch ist es, sich mit der Arbeitsweise einer Optik vertraut zu machen.

Da haben wir als erstes Beispiel in Abb. 1 das Prinzip der Strahlenwirkung, wie es durch eine Sammellinse wiedergegeben wird. Dieses Prinzip bleibt stets erhalten, auch wenn diese Sammellinse durch ein zusammengesetztes Objektiv ersetzt wird. Diese zusammengesetzten Objektive — siehe Abb. 2 — vermeiden Wiedergabefehler (wie etwa Distorsion, Astigmatismus, Koma, Aberrationen usw.), auf die wir später noch zu sprechen kommen.

Bei einem Objektiv unterscheiden wir vier Werte, die sog. „vier optischen Konstanten“, aus denen wir die Eigenschaften einer Foto-Optik herauslesen können:

1. Brennweite
2. Lichtstärke
3. Bildwinkel
4. Korrekturzustand

Brennweite und Lichtstärke sind stets auf das Objektiv aufgraviert, (z. B. $f=50$ mm, 1:3,5) ebenso der Name (z. B. Zeiss-Tessar oder Leitz-Elmar). Diese Bezeichnung, in Verbindung mit dem Aufnahme-Format und der Brennweite, ergibt aus der Herstellertabelle den Bildwinkel, d. h. den Aufnahmebereich der Optik von links nach rechts und von unten nach oben, wie wir ihn nach der Aufnahme im Bild wiederfinden. Die Herstellertabelle sagt uns weiterhin, um welchen Objektivtyp es sich handelt. Größtenteils verwenden die Hersteller heute Anastigmat, dadurch reicht der Korrekturzustand (Vermeidung von Abbildungsfehlern) für alle Zwecke der Amateurfotografie aus.

Im nachfolgenden Bild habe ich die wichtigsten Objektivtypen zusammengestellt, die heute in der Fotoindustrie gebräuchlich sind. Die Objektive von C bis G sind Anastigmat.

Typ	Verwendung
A Periskop	Boxkameras (feste Einstellung auf ∞)
B Aplanat	Box mit versch. Entfernungen, 1—3 Blenden
C Doppelanastigmat	Bei Großformaten häufig
D Triplet (unverkittet)	Mittlere Kameraklasse
E Triplet (teilw. verkittet)	Hauptsächlicher Objektivtyp
F sehr lichtstarker 7linsiger Anastigmat	Auswechsel-Objektive
G Teleobjektiv (Anastigmat)	

Beim unverkitteten Triplet (Bild 2 D) sehen wir in den Herstellertabellen u. a.: Anticomar (Plaubel), Cassar,

Radionar (Schneider), Trinar R (Rodenstock), Triontar (Zeiss).

Das teilweise verkittete Triplet (Bild 2 E) weist die bekannten Namen auf mit Sonnar, Biogon und Tessar (Zeiss), Elmar (Leitz), Heliar, Skopar (Voigtländer), Primotar (Meyer), Xenar (Schneider), Solinar (Agfa) u. a. Und bei der Teleoptik (Bild 2 G): Tele-Makinar (Plaubel), Tele-Tessar (Zeiss), Tele-Xenar (Schneider), Telyt (Leitz) u. a.

Soviel zunächst über den inneren Bau unserer Foto-Objektive. Ich sprach weiter oben von einem Wert, der auf das Objektiv aufgraviert ist: der Brennweite. Im Grunde ist sie eine gegebene und feststehende Größe, die wir höchstens mit besonderen Mitteln (Vorsatzlinsen) verändern können. Unter der feststehenden Größe, der Brennweite, eines Objektivs (oder einer beliebigen Linse) versteht man die Entfernung von der Optik, in der sich die aus dem „Unendlich“ kommenden Strahlen in einem Punkt sammeln (Brennpunkt). Wir bezeichnen diesen Wert mit $f = \dots \text{cm (mm)}$. Dieser ermöglicht es uns, anhand verschiedener Formeln den Abbildungsmaßstab eines beliebigen Objektes zu errechnen, um auf diese Art festzustellen, wo die jeweilige Leistungsgrenze liegt. Ich halte es für müßig, in diesem Rahmen mit Formeln und Berechnungen aufzuwarten. Bei der Betrachtung der Mikro-Fotografie werden wir allerdings kaum um diese herumkommen.

Einen weiteren Wertmesser unserer Kamera finden wir in den „Leistungsdaten“. Jeder Fotoamateur sollte sich mit diesen besonders vertraut machen. Um möglichen Fehlresultaten weitgehendst vorzubeugen, ist es wichtig zu wissen, wie es um die „Lichtstärke“ unserer Kamera steht. Wir finden diese auf den Objektiven als Verhältniszahl (z. B. 1:1,9, 1:3,5, 1:4,5) angegeben. Diese Verhältniszahl drückt mit ihrem Wert (bei geöffneter Blende) die wirksame Öffnung aus; d. h. den Teil der Linsen, der für die auf das Objektiv fallenden Lichtstrahlen freigegeben ist.

Da diese wirksame Öffnung stets in Beziehung gebracht werden muß zur Brennweite, ist also die Lichtstärke um so größer, je größer die wirksame Öffnung ist. Diese wirksame Öffnung verändern wir, wenn wir den Blenden-

ring drehen, und zwar drosseln wir mit jedem höheren Wert die einfallende Lichtmenge um die Hälfte, müssen also jeweils die Belichtungszeit verdoppeln. Bei einem früheren Blendensystem (Stolze) ging das sehr klar aus den Blendenzahlen hervor, die jeweils verdoppelt waren: 2 4 8 16 32 64 128 256.

Später kam die „natürliche Blendenreihe“ auf, die z. T. heute noch Verwendung findet (z. B. Leitz). Diese führt folg. Werte: 2,2 3,2 4,5 6,3 9 12,5 18 25 36 50 International genormt ist das „Universalsystem“ wie folgt: 1 1,4 2 2,8 4 5,6 8 11 16 22 32 44

Die Brennweite, die Lichtstärke (d. h. die benutzte Blende) und die Gegenstandsweite ergeben einen weiteren wichtigen Wert: die Schärfentiefe. Unsere Objektive bilden stets nur eine gewisse Zone scharf ab; wieweit diese reicht, hängt von folgenden Umständen ab:

- | | |
|------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Je kürzer die Brennweite | } desto größer ist die Schärfentiefe |
| 2. Je stärker die Abblendung | |
| 3. Je größer die Entfernung | |

Die Industrie bringt zu den meisten Kameras Schärfentieferinge oder Tabellen heraus, aus denen man die nötigen Werte ablesen kann. Will ich z. B. eine Zimmereinrichtung aufnehmen (ein Weitwinkelobjektiv wäre das gegebene, ja, fast unerläßliche), messe ich von meinem Aufnahmestandpunkt die kürzeste und die längste Entfernung. Angenommen, hier tauchen die Werte 1,10 m und 4 m auf, dann könnte ich mit dem Elmar $f=3,5 \text{ cm}$ bei der Einstellung 1,70 m und Blende 12,5 die Aufnahme machen; ich hätte dann eine völlig zufriedenstellende Tiefenschärfe. Es kommt also im Grunde nur darauf an, Blende und Entfernung richtig aufeinander abzustimmen, um auch mit der Tiefenwirkung effektvolle Ergebnisse zu erhalten. Wenn im umgekehrten Falle der Hintergrund durch irgendetwas Umstände eine Bildkomposition stören würde, bleibt immerhin noch die Möglichkeit, ihn verschwimmen zu lassen, indem man die Schärfentiefe nach vorn verlagert.

Das beste Mittel neben einer theoretischen Erörterung bleibt das Beispiel einer sichtbaren Einprägung. Es wäre deshalb sehr zweckdienlich, wenn man nach dem Lesen dieser Kurzliteratur das bisher Gesagte noch einmal am eigenen Apparat „sichtbar“ wiederholt. Neben einer immerhin interessanten Auffrischung der Theorie durch vorgeschrittene Amateure würden die „Nur-Knipser“ mit der eigenen Kamera vertrauter, und in vielen Fällen erst gewahr, welche kostbaren Apparat sie in der Hand halten. Nur das völlige Vertrautsein mit Blendenschärfe und Lichtstärke läßt dort noch gute Aufnahmen entstehen, wo andere „achtlos“ vorübergehen.

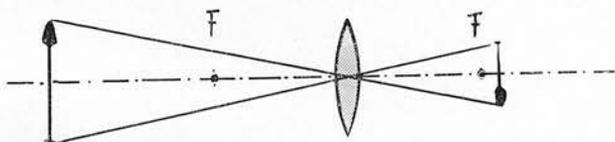


Bild 1

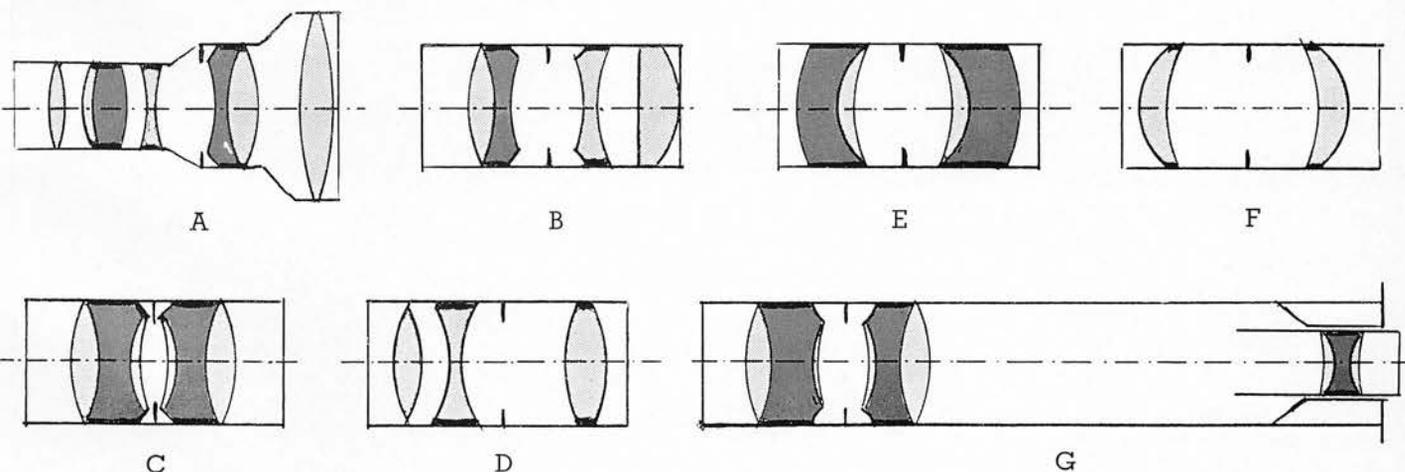


Bild 2 (Die Kamera ist rechtsseitig)

Das sollte jeder wissen

Aus vielen Zuschriften und mündlichen Anfragen habe ich den Schluß ziehen müssen, daß trotz einer Fülle von Veröffentlichungen in den verschiedensten Zeitschriften und Zeitungen über die Bedeutung und Anwendbarkeit des „Ersten Bundesmietengesetzes“ einige Unklarheiten bestehen. Ich will versuchen, zum allgemeinen Verständnis der Rechtslage beizutragen.

Ganz allgemein ist von dem neuen Bundesmietengesetz zu sagen, daß es seiner Bestimmung nach nur ein Übergangsgesetz sein soll.

Die Beurteilung der Berechtigung von erhöhten Mietzinsforderungen ist dadurch etwas erschwert, daß zwischen Wohnraum, der bis zum 31. 12. 49 bezugsfertig geworden ist, solchem, der bis zum 20. 6. 48 bezugsfertig war, und sonstigem Wohnraum unterschieden werden muß.

Wichtig ist zu wissen, daß — von einigen Ausnahmen abgesehen — Mietverhältnisse über Wohnungen und Wohnraum, die in der Zeit vom 21. 6. 48 — 31. 12. 49 bezugsfertig geworden und ohne öffentliche Mittel im Sinne des § 3 des Wohnungsbaugesetzes erstellt worden sind, nicht mehr dem Mieterschutz unterliegen.

Das Wesentliche im Bundesmietengesetz ist die allgemeine Mieterhöhung.

Die Miete für preisgebundenen Wohnraum, der bis zum 20. 6. 48 fertig geworden ist, darf um 10% erhöht werden. Die Mieterhöhung ist aber unzulässig insoweit, als eine Miete gefordert wird, die 130% des Mietrichtsatzes gemäß § 29, Abs. 1, des Ersten Wohnungsbaugesetzes übersteigt. Das heißt auf deutsch, daß die erhöhte Miete im Höchstfalle 1,43 DM je qm Wohnfläche betragen darf.

Neben dem bisher erwähnten Zuschlag ist ein weiterer Zuschlag von 5% für komfortable Wohnungen zulässig. Für diesen Wohnraum gilt nicht die Begrenzung der Höchstmiete, die ich oben erwähnt habe. Unter den Begriff komfortable Wohnungen gehören in diesem Zusammenhang abgeschlossene Wohnungen mit Anschlußmöglichkeiten für Gas- oder Elektroherd, neuzeitliche und betriebsfähige sanitäre Anlagen innerhalb der Wohnung einschließlich einer Badeeinrichtung mit zentralem oder besonderem Warmwasserbereiter, und Keller oder Ersatzraum. Wenn keine besondere Badeeinrichtung vorhanden ist, kann der weitere 5%-Zuschlag gefordert werden unter der Voraussetzung, daß eine betriebsfähige Sammelheizung vorhanden ist.

Mieten für besonders komfortable Wohnungen — das sind solche, die Badeeinrichtung und Sammelheizung aufweisen — können anstatt um 5% um 10% = insgesamt 20% erhöht werden. Das gilt allerdings nicht, wenn der Mieter die Kosten für die Schaffung der Badeeinrichtung oder der Sammelheizung ganz oder überwiegend getragen hat.

Alle Zuschläge dürfen nur von der preisrechtlich zulässigen Miete berechnet werden. Auf jeden Fall können nicht berücksichtigt werden, selbst dann nicht, wenn sie in der Miete einbegriffen sind, Umlagen für Wasserverbrauch, Brennstoffkosten, Anfuhrkosten für Brennstoffe, Kosten der Bedienung für zentrale Heizungs- und Warmwasserversorgungsanlagen, Umlagen für laufende Mehrbelastungen seit dem 1. 4. 45, Untermietzuschläge, Zuschläge für Nutzung von Wohnraum zu anderen als Wohnzwecken, der seit dem 1. 10. 52 erhobene allgemeine Mietzuschlag für Wohnraum, der vor dem 1. 4. 24 bezugsfertig geworden ist.

Wenn eine Miete nach dem 17. 10. 36 wegen der oben erwähnten besonderen Ausstattungen bereits bis zum Inkrafttreten des Bundesmietengesetzes auf Grund einer Genehmigung der Preisbehörde erhöht worden ist oder künftig erhöht wird, dann ermäßigt sich der Mietzuschlag nach dem Bundesmietengesetz (10, 15 oder 20%) um den Betrag der von der Preisbehörde genehmigten Mieterhöhung.

Damit soll es für heute genug sein. Ich glaube, gerade den

Teil des Gesetzes herausgegriffen zu haben, der im allgemeinen die meisten interessieren wird. Über die anderen Teile des Bundesmietengesetzes werde ich mich demnächst wieder äußern. Allers

Oh, diese Steuern

Über die am 1. Januar d. J. in Kraft getretene Steuerreform ist schon viel geredet worden. Interessant ist sie nur für diejenigen, die seither durch die Steuertarifsenkung mehr Lohn oder Gehalt ausgezahlt bekommen. Alle anderen, die bis Dezember 1954 erhöhte Freibeträge (wegen Kriegsschäden usw.) hatten, müssen im allgemeinen jetzt mehr Steuern zahlen.

Wohl jeder von uns weiß, was er nach Erhalt der Steuerkarte für 1956, die jeder bis zum 15. November haben sollte, tun muß. Da sind zunächst sämtliche Eintragungen auf die Richtigkeit zu prüfen. Unrichtige Eintragungen werden in Hamburg vom zuständigen Ortsamt, in anderen Orten vom Finanzamt oder der Lohnsteuerkartenstelle, auf Dörfern meistens vom Bürgermeister berichtigt.

Wichtig ist für jeden, sich mit der Steuerabzugsfähigkeit bestimmter Aufwendungen einmal vertraut zu machen. In den Lohnbüros liegen ab Mitte November Antragsformulare bereit. Außerdem ist jeder neuen Steuerkarte ein Merkblatt beigelegt. Wer überhaupt nicht weiter weiß, bekommt in unseren Lohnbüros bereitwilligst jede nur erdenkliche Auskunft.

Mit Beginn des neuen Kalenderjahres ist die neue Lohnsteuerkarte vorzulegen. Es darf da keine Verzögerung eintreten, sonst ist das Lohnbüro gezwungen, den Säumigen in die Steuerklasse I einzuschließen und dazu noch einen Zuschlag zur Steuer zu erheben, der auch später nicht verrechnet werden darf.

Die Werkstattsschreiber haben im übrigen auch Steuer tabellen in der Hand. Jeder kann sich bei seinem Werkstattsschreiber davon überzeugen, ob der richtige Steuerabzug vorgenommen worden ist oder nicht.

Bekanntlich gibt es die Möglichkeit des Lohnsteuerjahresausgleichs. Für alle diejenigen, die während des ganzen Kalenderjahres bei uns beschäftigt waren oder die wenigstens fortlaufend in Arbeit standen, wird der Lohnsteuer ausgleich durch uns durchgeführt. In allen anderen Fällen ist ausschließlich das Finanzamt zuständig. Auch für Rentner können wir den Jahresausgleich nicht durchführen. Rentner müssen bekanntlich eine Einkommensteuererklärung abgeben.

Auf jeden Fall muß der Lohn, der mit dem 31. Dezember 1955 endet, ausgezahlt sein, bevor der Ausgleich überhaupt vorbereitet werden kann. Auch bei eifrigster Tätigkeit wird es kaum möglich sein, vor Ende Februar / Mitte März die einzelnen DW-Angehörigen abzufertigen. Alle können nicht auf einmal abgefertigt werden. Zunächst werden alle diejenigen ihre Karten erhalten, die zum Finanzamt gehen müssen. Es wird gebeten, nicht schon in diesem Jahre mit Rückfragen zu kommen, die Lohnbüros melden sich, wenn es soweit ist; klar, daß wir uns beeilen. Soweit Auszahlungen erfolgen, erhält jedes Gewerk rechtzeitig Bescheid. Einzelwünsche auf Sonderabfertigungen können leider nicht berücksichtigt werden, da ja immerhin einige tausend Belegschaftsangehörige zu betreuen sind.

Für den Jahresausgleich kommen alle diejenigen in Betracht, deren Einkommen im Laufe des Jahres unregelmäßig war. Mehrarbeitszuschläge sind jedoch keine Begründung. Darauf komme ich später noch zurück, wie auch auf alle diejenigen, die mit der 7200,— DM-Grenze in Konflikt kommen. Wahrscheinlich spielen auch tarifliche und außertarifliche Lohnerhöhungen eine gewisse Rolle. Fest steht auf jeden Fall, daß die im Laufe des Jahres von den einzelnen Betriebsangehörigen gezahlte Lohnsteuer einer genauen Nachprüfung unterzogen wird. Sowie wir feststellen, daß das Finanzamt zuviel bekommen hat, führen entweder wir den Ausgleich durch oder händigen die Steuerkarte zur direkten Einreichung beim Finanzamt aus.

Bollmann

Beifall für Komödianten

Erfolgreiche Aufführung von „Dat Doktorbook“ — Großartiger 70jähriger Darsteller

Finkenwerder. Jehs Exler müßte wegen seiner Komödie zum Ehrenmitglied des Ärzleverbandes ernannt werden. So lustig und treffend hat er dem Bauern und Kröger Asmus Timm mit seinem Fimmel alle möglichen Krankheiten gezeichnet, die dieser bei sich und den Mitmenschen auf Grund seines ihm schlaun angedrehten Doktorbooks feststellt.

Gerade auf dem Lande, wo noch plattdeutsch gesprochen wird, kann das Geschehen auf der Bühne recht lebensnah wirken.

Die Richard-Ohnsorg-Bühne spielte „Dat Doktorbook“ lange Zeit mit großem Erfolg. Jetzt haben die Werft-Komödianten dieses bühnenwirksame

und mit Treffern gespickte Stück in ihren Spielplan aufgenommen. Als Latenspieler vollbringen sie mit ihrer Aufführung eine gute Leistung. Es wurde flott und sicher gespielt. Damit ist von vornherein ein Erfolg gesichert. Hinzu kommt, daß inzwischen die gesammelte Bühnenerfahrung wirksam

Harald Kehler hatte die schwere, aber auch dankbare Rolle des doktorbuchgläubigen Bauern übernommen und wußte sie durchaus glaubhaft zu gestalten. Edda Kehler war seine gestrenge Ehefrau. Karin Bode wirkte als Tochter Frieda, das liegt aber auch an ihrer Rolle, ein wenig farblos, obgleich sie soht lebendig spielte. Daß ihre Freundin Irma Bruhn (Helga Kugel) in diesem Stück hochdeutsch spricht, wirkt als Gegensatz günstig, zumal die Rolle auch sprachlich einwandfrei gestaltet wurde.

Beste Leistung von Steenwarder

Die beste Leistung vollbrachte H. Steenwarder als alter Daglöhner Julle Schäper. Sie ist doppelt hoch zu bewerten, da der Darsteller schon 70 Jahre alt ist. Alles ist echt niederdeutsch an ihm: Ruhe und Sprache. Für viele Mitwirkende bereitet der

große Raum Schwierigkeiten, denn er erfordert doch recht viel Kraft in der Stimme. Darstellerisch aber fanden sich alle gut mit ihrer Rolle ab. Ein besonderes Lob für Helgo Dickschat. Er war wirklich ein sympathischer Nachbarssohn.

Gut Irmgard Laddey als Steensteern Liese. Sie mit dem Jullie zusammen spielen sehen wat eine Freude. Der Reisende Emmerich Grube (Günther Senpf) dürfte gern ein paar Tüpfelchen mehr auftragen, denn er soll komisch wirken.

Ein ausgezeichnetes Bühnenbild (Walter Krohn) gab einen würdigen Rahmen für die Aufführung. Mit dem Beifall, der am Schluß gezoilt wurde, konnten Speelboos Kehler und seine fleißige Spielgruppe zufrieden sein. Zu Beginn des Abends bot der Mänerchor der Deutschen Werft drei plattdeutsche Lieder, die stimmlich gelangen und eine vorbildliche Gesangsdisziplin verrieten. Auch den Sängern wurde dankbarer Beifall zuteil.

WERFTKOMÖDIANTEN



Männerchor „Deutsche Werft“

Rückblick

Es ist jetzt etwa ein Jahr vergangen, seit durch die Initiative von Hermann Ney der Werftchor im September 1954 zum ersten Male zusammenkam. Am Anfang war es gar nicht leicht. Die Übungsabende waren schlecht besucht, so daß wir zeitweise mit neun oder zehn Sängern vor dem Klavier standen. Durch beharrliche Werbung gelang es uns aber doch, eine größere Anzahl Männer für den Chorgesang zu begeistern. Wenngleich eine Mitgliederzahl von etwa 30 Sängern, von welchen ein großer Prozentsatz durch die Wechselschichten am Üben verhindert ist, im Verhältnis zur Belegschaftszahl von 10 000 in gar keinem Verhältnis steht.

Unser erster Schritt an die Öffentlichkeit, am Abend des Kappenfestes der DW-Sportgruppe im Februar 1955, war schon ein schöner Erfolg. Konnten wir doch einmal zeigen, was wir in den wenigen Monaten gelernt hatten. Hofften aber auch, einen größeren Zuwachs an neuen Sängern zu bekommen. Leider war es ein Trugschluß, der wohl mit der Tatsache begründet ist, daß der größte Teil der Besucher dieser Veranstaltung schon selbst in irgendeiner Gemeinschaft des Sports tätig ist. Somit blieben wir weiterhin ein Chörchen und manch einer verließ uns wieder. Während der Urlaubszeit dieses Sommers wollte uns manchmal der Mut sinken, wenn nur ein kleines Häuflein Menschen zusammenkam, um zu singen. Aber wir haben nicht aufgegeben und können jetzt behaupten, daß wir einen festen Stamm von Sängern besitzen.

Durch die Aufführung der Komödie „Dat Dokterbook“ der Werftkomödianten hatten wir die Gelegenheit, uns einem breiteren Kreis von Werftangehörigen vorzustellen. Jeder hat sich wohl ein Urteil gebildet und wir glauben, daß der Chor sich hören lassen konnte. Es könnte aber noch schöner klingen, wenn der Sängerkreis sich vergrößerte. Ganz abgesehen davon, daß es sich im größeren Kreis viel leichter übt. Es könnten auch größere Chorwerke in Angriff genommen werden. Dazu möchte ich noch bemerken, daß die Betriebsleitung ein Tonbandgerät besitzt, welches sie uns freundlicherweise für jeden Übungsabend zur Verfügung stellt. Dadurch hat jeder Sänger die Gelegenheit, das



eingübte Chorwerk zu hören und sich selbst zu korrigieren. Außerdem wird Stimmschulung und Atemtechnik betrieben.

Zum Schluß habe ich eine Bitte, und das ist schließlich der Sinn dieses Aufsatzes. Kommt und singt mit uns. Es wird euch sicher Spaß machen. Wer Lust hat und sich der Chordisziplin einfügen will, melde sich bei Hermann Ney, RF-Büro, Apparat Nr. 311, oder bei H. Wandschneider, Maschinenfabrik, App. 314. Die Übungsabende finden statt: dienstags jeder Woche um 16.45 Uhr im Vortragssaal der Werkzeugmacherei, I. Stock.

K. H. Wandschneider



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25 jähriges Dienstjubiläum



Am 24. September war eine große Schar von Gratulanten zusammengekommen, um unserem Meister Gottschalk herzliche Glückwünsche zum Ausdruck zu bringen. Meister Gottschalk hat seine Tätigkeit bei der DW am 2. 7. 1929 begonnen. Weil er etwas kann, wurde er 1938 zum Vorarbeiter und 1941 zum Meister ernannt. Bis zum Kriegsende war er im Neubau tätig, nach dem Kriege, als der Reparaturbetrieb wieder einsetzte, war es Meister Gottschalk, der die Reparaturarbeiten der Kupferschmiede zur vollsten Zufriedenheit der Reeder und Betriebsleitung ausführte. Seit der Verlegung der Reparaturabteilung zum Grasbrook ist Meister Gottschalk wieder ausschließlich im Neubau tätig. Wir wünschen Meister Gottschalk noch viele Jahre erfolgreicher Arbeit bei unserer DW.



Walter Wendt
Schiffszimmermann
11. 9. 1955



Johann Woltmann
Anschläger
14. 9. 1955



Hermann Beckhusen
Tischler
14. 9. 1955



Wilhelm Stein
Schiffszimmermann
14. 9. 1955



Heinrich Timm
Maschinenbauer
18. 9. 1955

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Kaufm. Angestellte Sigrd Bensen mit Herrn Claus Höhn am 19. 8. 1955
Schlosser Diedrich Kerwien mit Fr. Ursel Wild am 20. 8. 1955
Maschinenbauer Bernhard Brumm mit Fr. Anneliese Mommsen am 26. 8. 1955
Ing. Günter Födisch mit Fr. Christa Hinze am 27. 8. 1955
Schiffzimmerer Heinz Ahrens mit Fr. Hertha Geida am 3. 9. 1955
E'Schweißer-Anlerner Günther Wrage mit Fr. Annemarie Glashoff am 5. 9. 1955
Brenner Egon Delamotte mit Fr. Margarete Kröger am 10. 9. 1955
Brenner Ernst Jörs mit Fr. Sieglinde Freymark am 17. 9. 1955
Schlosser Walter Schröder mit Fr. Gerda Bethke am 17. 9. 1955
E'Schweißer-Anlerner Friedrich Dröse mit Frau Meta Goslawski am 17. 9. 1955
E'Schweißer-Anlerner Herbert Hellmann mit Fr. Brigitte Dzugga am 24. 9. 1955
Bohrerhelfer Gerhard Hinck mit Fr. Hildegard Brehmen am 24. 9. 1955
Rohrschlosser Carl-Heinz Holsten mit Fr. Hildegard Schwonberg am 24. 9. 1955
Feuerwehrmann Erich Hackmack mit Fr. Maria Wüpper am 24. 9. 1955
Anstreicher Adolf Lübke mit Fr. Marlene Külpert am 24. 9. 1955
Schlosser-Helfer Carlo Jahn mit Fr. Elfriede Kuwinnus am 24. 9. 1955
Maschinenbauer Willi Köppe mit Fr. Gisela Denker am 24. 9. 1955
Fahrer Ernst-August Lüdemann mit Fr. Marianne Grimm am 1. 10. 1955
Schiffbauhelfer Alfred Stade mit Fr. Renate Carbuhn am 1. 10. 1955
Anschläger Fritz Dittmann mit Frau Charlotte Niemand am 1. 10. 1955
Maschinenschlosser Claus Baerenzung mit Fr. Eleonore Sasse am 1. 10. 1955
E'Schweißer-Anlerner Hans-Jürgen Woelke mit Fr. Erika Ahlers am 1. 10. 1955

Geburten:

S o h n :

Ausrichter Henry Plaaß am 2. 9. 1955
Schiffbauer Gottfried Härtel am 7. 9. 1955
E'Schweißer-Anlerner Rudi Heidemann am 11. 9. 1955
Feuerwehrmann Bernhard Holz am 14. 9. 1955
Kupferschmied Paul Schiweck am 16. 9. 1955
Schiffbauer Hans-Heinrich Uhlendorf am 16. 9. 1955
Anschläger Walter Dannehl am 17. 9. 1955
Techn. Zeichner Heinrich Tipke am 18. 9. 1955
Angel. Maschinenbauer Heinz Röhmer am 22. 9. 1955
Schiffbauhelfer Theodor Kühne am 25. 9. 1955
Schlosser Gerhard Bünz am 28. 9. 1955
E'Schweißer Werner Claussen am 1. 10. 1955
Hobler Herbert Freercks am 4. 10. 1955
Schlosser Horst Sperl am 5. 10. 1955
Schlosser Hermann Mohr am 7. 10. 1955
Schiffbauhelfer Siegfried Humke am 9. 10. 1955

T o c h t e r :

Schiffbauer Eberhard Rettig am 1. 9. 1955
E'Schweißer-Anlerner Heinz Müller am 6. 9. 1955
Tischler Karl Schindler am 12. 9. 1955

Matrose Paul Uppleger am 15. 9. 1955
E'Schweißer-Anlerner Karl Francke am 16. 9. 1955
Anstreicher Fritz Zimmermann am 18. 9. 1955
Maschinenarbeiter Hans Bumann am 23. 9. 1955
E'Schweißer Walter Dzaak am 27. 9. 1955
Behauer-Anlerner Karl Sommer am 27. 9. 1955
Hauer-Anlerner Karl-Heinz Schlüter am 30. 9. 1955
Anstreicher Rudolf Wehner am 1. 10. 1955
E'Schweißer Voldemars Liepins am 1. 10. 1955
Maschinenbauer Gustav Bastian am 4. 10. 1955
Ausrichter-Helfer Fritz Seeck am 9. 10. 1955

Wir gratulieren !

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen besten Dank.
Fritz Gottschalk

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

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.
Heinrich Stoffregen, Werkmeister

Allen Kollegen der Schweißerei sagen wir herzlichen Dank für die uns zu unserer Silberhochzeit erwiesenen Aufmerksamkeiten.
Gerhard Rüstmann und Frau Maria

Für die mir beim Ausscheiden aus den Diensten der DW erwiesene Aufmerksamkeit sage ich hiermit allen meinen innigsten Dank.
W. Leberecht

Für die herzliche Teilnahme und reiche Blumenspende beim Heimgang unseres lieben Vaters, des ehemaligen Werkmeisters Heinrich Claus, danken wir herzlich. Auch sagen wir Dank für die langjährige Beihilfe, die Sie unseren Eltern gewährten.
Henry Claus und Anna Möller, geb. Claus

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.
Frau Eiben und Kinder

Für die vielen Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des uns betroffenen schweren Verlustes sagen wir unseren herzlichsten Dank.
Charlotte Arend

Wir gedenken unserer Toten

Heinrich Claus
Rentner
gest. 25. 9. 1955



Heinrich Eiben
Rentner
gest. 26. 9. 1955

Erwin Isenecker
Brenner
gest. 9. 10. 1955



Die Urlaubssaison ist mal wieder herum. Bis auf ganz wenige haben alle ihren Urlaub hinter sich. Man denkt noch gern an die schöne Zeit zurück und macht vielleicht schon Pläne für das nächste Jahr. Bis dahin dauert es aber noch ein Weilchen. Vorher kommt ja noch das Weihnachtsfest mit seinen vielen Vorbereitungen. Jeder will ja seinen Nächsten eine Freude machen! Der DW-Weihnachtsmann hat sich schon gerührt. Er ist dabei, die Feiern für die Kinder unserer DW-Angehörigen vorzubereiten. In diesem Jahre wird er sich übrigens im Operettenhaus einquartieren, weil er meint, daß er da besser zu erreichen ist als im Schauspielhaus.

Bis Weihnachten wollen wir noch allerlei an Arbeit schaffen! Da sind noch Stapelläufe vorgesehen, und die Schiffe im Ausrüstungshafen sollen auch fertig werden. Es gibt also noch Arbeit genug für jeden.

Mit dem Ausgang der wärmeren Jahreszeit hat sich manch ein Motorrad- oder Rollerfahrer entschlossen, seine Maschine abzumelden. Und manch ein Fahrrad wandert demnächst in den Keller oder den Schuppen, weil die Radfahreierei bei Wind, Schnee und Eis wirklich kein Vergnügen mehr ist. Für unsere DWer aus dem Süderelbegebiet ist das dann das Signal, sich der Omnibusverbindung zu erinnern.

Es ist klar, daß auch das umfangreichste Omnibusunternehmen machtlos ist, wenn plötzlich eines Montags so rund 100 Mann mehr an der Haltestelle stehen. Befolgt daher die Bitte unserer Harburger Kraftverkehrsgesellschaft und meldet Euch schon jetzt bei Eurem Werk-

stattschreiber mit der Mitteilung, von wann ab Ihr den Bus benutzen wollt, damit die Fahrzeuge rechtzeitig in ausreichender Menge bereitgestellt werden können.

Die meisten von euch werden gehört haben, daß ein paar Lumpen vor einigen Wochen die Fahrzeuge an der Teufelsbrücke geplündert hatten. Da waren Lampen, Treibstoff, Rückspiegel, Antennen usw. gestohlen. Das war für manch einen, der nach anstrengender Nachtschicht nach Hause rollen wollte, ein böser Ärger. Jetzt kommt die Mitteilung, daß die Polizei die Burschen gefaßt hat. Es wird zwar für die Bestohlenen keine Hoffnung auf Ersatz bestehen, eine Beruhigung ist es aber doch, daß die Diebe ihrer Bestrafung zugeführt werden.

Leider kommt in unseren Unterstellräumen für Motorräder und Fahrräder zuweilen auch etwas vor. Mal fehlt eine Luftpumpe, ein anderes Mal ist ein Dynamo verschwunden. Es ist für unsere Wärter einfach nicht möglich, immer zu übersehen, ob der „Richtige“ an die Fahrräder oder Motorräder geht. Dazu ist der Betrieb zu groß. Ganz übel ist es auf jeden Fall, wenn einer dem anderen Muttern oder Schrauben abdrehen sollte. Einer unserer Kameraden ist vor drei Wochen einer am Hinterrad fehlenden Mutter beinahe zum Opfer gefallen. Als er mit seinem Moped losgondelte, saß er plötzlich auf der Strecke. Ein Glück, daß nicht so sehr viel passiert ist. Unser Mopedfahrer hat den dringenden Verdacht, daß die Mutter von einem Unberufenen in unserem Keller abgedreht worden ist.

Meine Bitte an Euch: Paßt auf und legt den Burschen das Handwerk! Derartige Gestalten gehören nicht zu uns!

Unsere Werftkomödianten und der Werftchor haben uns inzwischen wieder viel Freude gemacht. Habt Ihr nicht auch Lust, mitzumachen? Die Sache macht schon Spaß! Am 23. 10. haben unsere Komödianten und unsere Sänger an einem niederdeutschen Treffen in Jesteburg teilgenommen. Dabei stellte sich heraus, daß unsere Kameraden sich eines ausgezeichneten Rufes als Sänger und Schauspieler erfreuen.

Das wäre es für heute. Auf Wiedersehen im November.

Es grüßt Euch herzlichst

Euer Klabaftermann

Mal wieder eine wahre Geschichte oder Termin ist Termin

Als da neulich die „Israel“ vom Stapel lief, waren, wie sonst meistens auch, verschiedene Schulklassen da, damit die Hamburger Jungens auch mal einen Stapellauf aus nächster Nähe mitansehen können.

Es herrschte eine ziemliche Spannung bei den Jungens. Als es endlich so weit war, daß der Schiffskörper in die Elbe glitt, bemerkte einer der Jungens die hebräische Schrift. Erst war er sprachlos. Dann schlug er seinem Nachbar auf die Schulter und sagte ganz aufgeregt: „Mensch, sieh mal, das ist ja was. Nicht mal die Schrift ist fertig geworden.“

