



*Der Reeder Müller-Stinnes, Alleininhaber der Horn-Linie
mit Dr. Scholz und Kapitän Hennings*



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

17. Jahrgang · Nr. 10 · 31. Oktober 1957

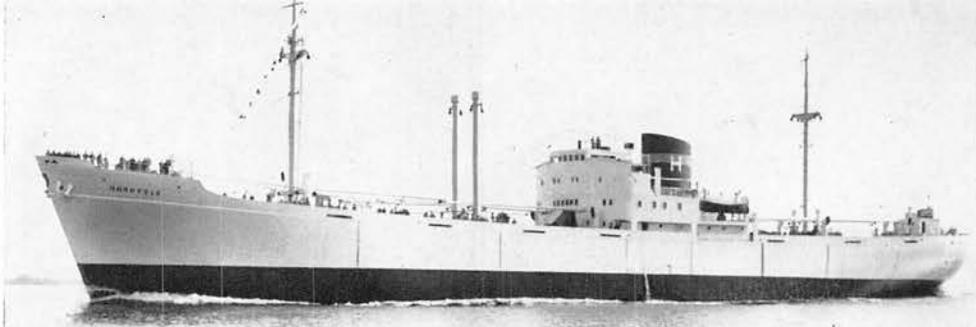
Zur Probefahrt der „Hornland“

Von Wolfram Claviez

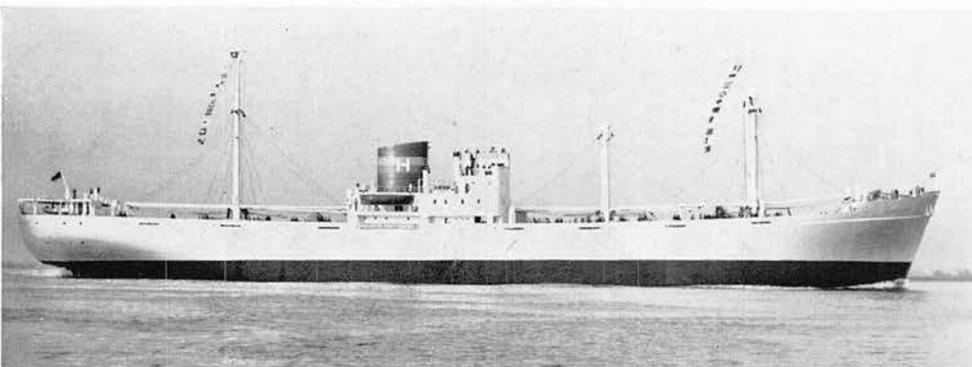
Der einzige schöne Spätsommertag, den wir seit Ende Mai gehabt haben, war der 12. Oktober. Diesen Tag hatte Petrus offensichtlich für die Probefahrt der „Hornland“ aufbewahrt. Der Reeder muß das vorher gewußt haben, denn die Gäste bevölkerten in Scharen die Salons des schönen neuen Schiffes und ergossen sich heiter lustwandelnd und Sonne genießend über die Ober-, Peil-, Boots- und Promenadendecks. Hätte es nun wie gewöhnlich geregnet, dann wäre dieser oder jener vielleicht doch auf die Idee gekommen, daß die „Hornland“ ja gar kein Passagierdampfer ist, sondern ein 7000-Tonnen-Frachtschiff, auf dem normalerweise nicht mehr als 50 Mann zur See fahren. Aber das hat, wie gesagt, kaum jemand merkt. Die Ablieferung eines Schiffes ist ja doch für jeden Beteiligten ein großes Ereignis, für den, der endlich das Werk monatelanger Arbeit vor sich liegen sieht, wie für den, der das Schiff bekommt. Für den, der es bekommt, ist die Wirkung nachhaltiger. Wir Werftleute verlieren ja im allgemeinen unsere Geschöpfe nach kurzer Zeit aus den Augen und müssen uns neuen Dingen widmen, während für den Eigner das Schiff erst dann richtig interessant wird, wenn es ins Leben tritt. Nun ja, interessant . . . ganz stimmt das auch nicht. Der Reeder, Herr Erich Müller-Stinnes, hat bei der Übergabe der „Hornland“ in seiner charmanten Art mit wenigen, treffenden Worten einmal den Werdegang eines Schiffes aus der Sicht des Auftraggebers geschildert, woraus hervorging, daß auch für ihn das Schiff schon vor der Übernahme ein Wesen ist, das sowohl Freude als auch Kopfschmerzen bereiten kann. In ein paar launigen Sätzen beschrieb Herr Müller-Stinnes den Vorgang etwa folgendermaßen: Man kommt auf die Werft, um einen Vertrag zu schließen. Dabei muß man erst einmal fürchterlich viel Geld bezahlen. Man darf sich

jedoch nicht der Täuschung hingeben, daß nun gleich mit Volldampf angefangen wird zu bauen, nein — nun passiert mal erst lange Zeit gar nichts, jedenfalls nichts Sichtbares. Wenn man sich dann einmal nach geraumer Zeit wieder auf die Werft wagt, blicken einen ein paar unförmige, verrostete Schiffsteile traurig an; der Empfang, der einem bereitet wird, ist nicht eben freundlich, und der Lärm so ungeheuer, daß man sein eigenes Wort nicht versteht. Man wird abermals Geld los und zieht betrübt von dannen. Dieser Vorgang wiederholt sich, so oft man die Werft vor dem Stapellauf betritt. Erst von diesem Tage an wird es besser. Der Stapellauf ist die eigentliche Geburtsstunde des Schiffes. Von nun an sieht man, daß sich etwas tut, von Tag zu Tag verändert sich das Bild, es wird Maschinenprobe gemacht, und das Schiff kriegt plötzlich Leben. Ist es dann schließlich so weit, daß man sein großes Schiff in Empfang nehmen kann, hat man, je mehr man sich der Deutschen Werft nähert, das Gefühl, den Kopf einziehen zu müssen. Die vielen in jedem Baustadium herumliegenden 36 000-Tonner verursachen gewisse Beklemmungen, wenn man zwischen ihnen sein eigenes Schiffelein sucht. Derartige Komplexe sind jedoch wie vom Wind zerstoben, wenn man es dann erst betritt, wenn man die behaglichen Räume sieht und sich häuslich niederläßt. Dann lassen Stolz und Freude alle Ungemach vergessen, und man steht staunend und voller Bewunderung vor dem fertigen Werk . . .

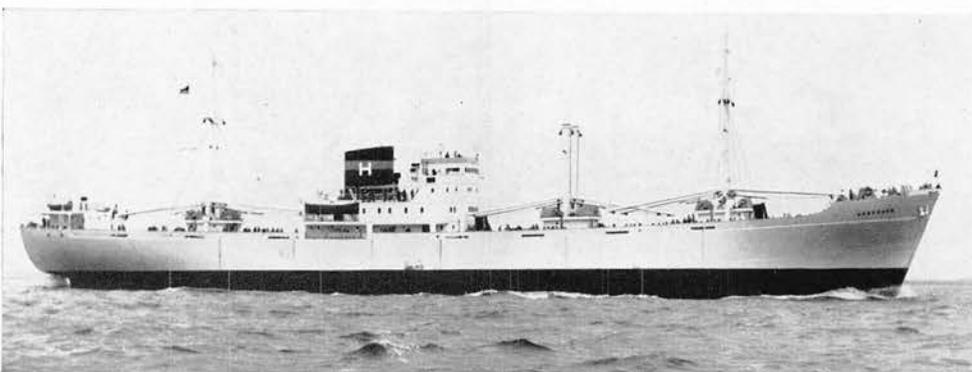
Dieses ist nun schon das siebente Schiff, das wir für die Horn-Linie seit dem Kriege gebaut haben. Sieben Schiffe, sieben Prozent unserer Nachkriegs-Bauleistung für einen Reeder. Diese beachtenswerte Tatsache soll der Anlaß sein zu einer kurzen Würdigung der großen Leistung, die hinter einer solchen Aufbauarbeit steht. Daß



S. 630 MS „Hornfels“, gebaut 1951
7300 tdw; 13,4 kn



S. 631 MS „Hornsund“, gebaut 1951
7300 tdw; 13,4 kn



S. 655 MS „Hornberg“, gebaut 1953
7300 tdw; 13,4 kn



S. 667 MS „Hornkliff“, gebaut 1954
7300 tdw; 13,4 kn



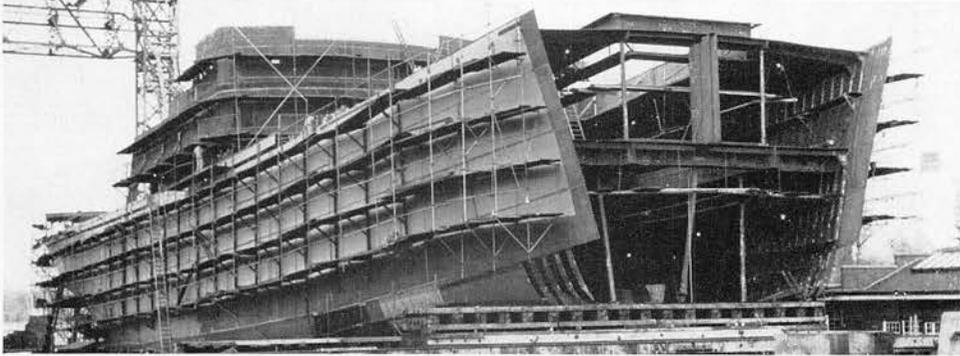
S. 693 Kühl-MS „Horncap“, gebaut
3500 tdw; 17 kn



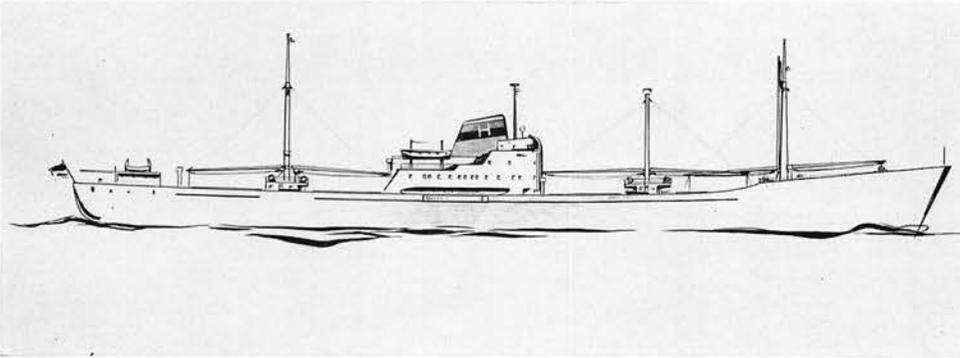
S. 694 Kühl-MS „Hornbay“, gebaut
3500 tdw; 17 kn



S. 723 MS „Hornland“, gebaut 1957
7000 tdw; 16,6 kn



Bau-Nr. S. 724 wie S. 723
vor der Fertigstellung



Bau-Nr. S. 742, 1958
Bau-Nr. S. 743, 1958
12500 tdw; 16,5 kn

Herr Müller Stinnes alle seine Schiffe bei uns bauen läßt, darauf dürfen wir gewiß stolz sein. Warum, das hat er selbst anlässlich der Ablieferung des Fruchtschiffes „Hornbay“ folgendermaßen formuliert: „Die Leistungen der Deutschen Werft haben uns veranlaßt, diesem Unternehmen treu zu bleiben. Ich bestelle daher zwei weitere Motorschiffe von je 7000 Tonnen bei der DW“. Eines dieser beiden, von denen er damals sprach, ist die „Hornland“, das zweite, S. 724, soll noch in diesem Jahr abgeliefert werden. (Über die bei diesem Schiff angewandte eigenwillige Baumethode haben wir schon ausführlich berichtet.) Im kommenden Jahr werden zwei weitere Schiffe folgen, und zwar werden es die beiden bisher größten Schiffe der Reederei sein, zwei Volldecker von je 12 500 tdw. Wenn Herr Müller-Stinnes also nicht nur einen Teil, sondern seine gesamte Flotte bei uns bauen läßt, so ist das Lob, das er ausgesprochen hat, der beste Beweis dafür, daß seine Worte mehr waren als eine freundliche Geste, wie sie die Diplomatie bei Tischreden und sonstigen Gelegenheiten zuweilen erfordert.

Die Horn-Linie, deren alleiniger Inhaber der Reeder Müller-Stinnes ist, wurde nach dem letzten Kriege neu gegründet. Sie knüpft an die Tradition der 1945 erloschenen Gesellschaft gleichen Namens an und hat den alten Liniendienst nach Westindien neu aufgebaut. Sie war eine der

ersten Reedereien, die durch die Qualität ihrer Schiffe und ihre Pünktlichkeit der deutschen Flagge im Ausland wieder Achtung und Ansehen verschafften, nachdem der Ausgang dieses Krieges in noch stärkerem Maße als der des ersten von 1914—18 den deutschen Namen aus der Liste der seefahrenden Nationen auszustreichen drohte.

Was 1945 war, wissen wir noch alle aus eigenem Erleben. Wir durften „nie wieder Schiffe bauen“. Aber wir wollen gar nicht davon sprechen, denn nicht mit dem Aufwärmen von eben Überwundenem und dem Aufkommenlassen neuer Erbitterungen baut man ein neues Europa, sondern aus der Kraft des Vergessens und der Unvoreingenommenheit. In dieser Richtung liegt auch das besondere Verdienst des Reeders Müller-Stinnes. Er war einer der ersten, die aus dem Chaos ungelöster Feindseligkeiten einen Weg zu einer fruchtbaren Aufbauarbeit auf internationalem Boden fanden. Mit der CGT., der Compagnie Générale Transatlantique, baute er einen gemeinsamen Westindien-Dienst auf. Es ist dieses eine deutsch-französische Gemeinschaftsarbeit, in der sich die Partner nicht gegenseitig Konkurrenz machen, sondern nach einem gemeinsamen Fahrplan den Westindien-Dienst versehen, wobei jeder wirtschaftlich ganz unabhängig vom anderen ist. In diesem Gemeinschaftsdienst stehen die Horn-Schiffe, deren Entstehen diejenigen von uns, die vom Beginn des



In der Maschine : Ing. Schulz und seine Helfer



Auf der Brücke : Werftkapitän Brandt

Wiederaufbaues an auf der DW sind, in allen Phasen miterlebt haben. Alle diese Schiffe haben Motorantrieb, und mehrere von ihnen laufen 17 Knoten. Bekanntlich war der Bau von Motorschiffen die Spezialität der Deutschen Werft vom Tage ihrer Gründung an.

Die beigefügten Abbildungen geben einen Überblick über den heutigen Bestand der Horn-Flotte.

Die Fruchtschiffe „Hornbay“ und „Horncap“ sind zur Zeit an die CGT verchartert worden, weil zwei Fruchtschiffe für das Betreiben eines eigenen Fruchtliniendienstes noch nicht ausreichend sind. Die Europallage, die jetzt auf allen Horn-Schiffen im Vortop neben der Flagge des Bestimmungslandes gesetzt wird, ist sichtbares Zeichen für den Geist, in dem die Horn-Linie ihren Aufbau durchführt.

*Reeder und Schiffbauer
auf der Brücke*

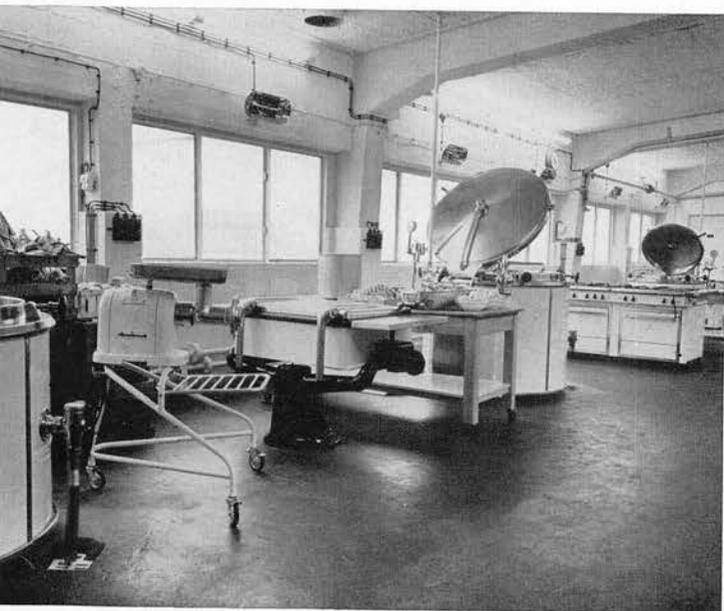


Was die letzten Wochen brachten

Im Laufe des September wurde die neue Küche im Betrieb Reiherstieg eröffnet. Damit hat der bisherige Zustand der Anlieferung der Mittagsmahlzeiten durch eine Großküche ihr Ende gefunden.

Die neue Küche ist hell und übersichtlich. Es ist vorgesehen, auf dem Reiherstieg im wesentlichen das gleiche Essen auszugeben wie in Finkenwerder.

Die Wiedererrichtung einer eigenen Küche auf dem Reiherstieg ist von der Belegschaft sehr begrüßt worden.



Die Neue Küche auf dem Reiherstieg



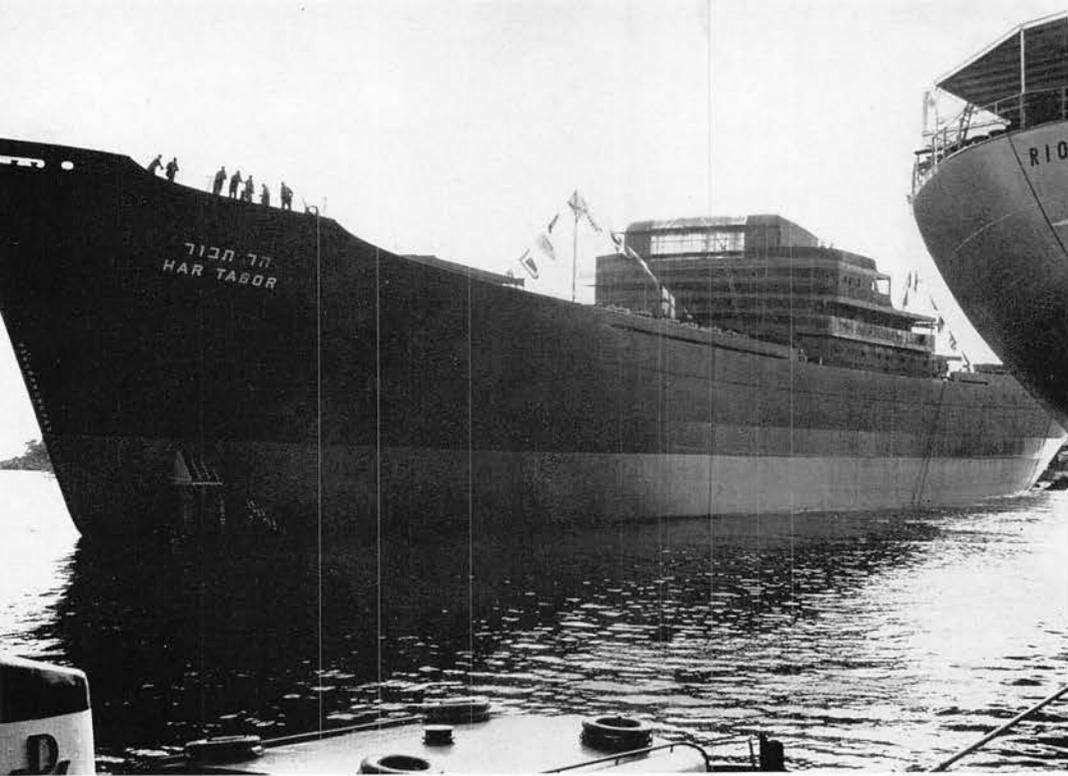
Blick in den „Laden“ auf dem Reiherstieg

Stapellauf der „Har Tabor“



Dr. Scholz begrüßt die Taufpatin, Frau Raphael Recanati





Die „Har Tabor“
wird in den
Werftanlagen verholt

Am 30. September 1957 fand die Taufe der „HAR TABOR“ statt. Die „HAR TABOR“ ist ein 15 150 t großes Frachtmotorschiff, das im Auftrag der Israel Mission für die Reederei Tramp Ships Ltd., Tel Aviv, gebaut wird.

Taufpatin war Frau Raphael Recanati, New York.

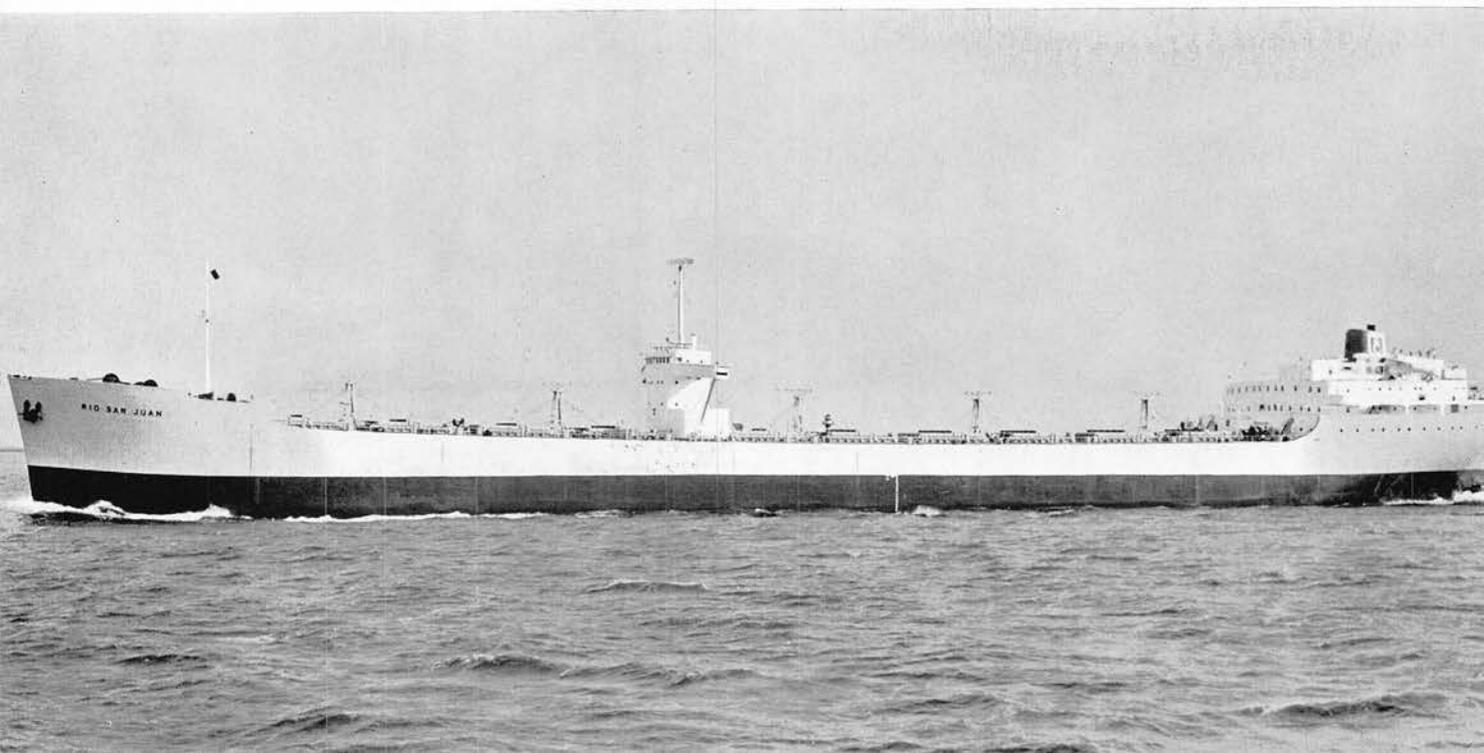
Am 3. Oktober fand die Probefahrt des Erzturbinenschiffs „RIO SAN JUAN“ statt. Das 35 500 t große Schiff wurde in jeder Beziehung auf Herz und Nieren geprüft. Während der mehrtägigen Erprobungsfahrt mußte sich das Schiff bei Windstärke 11 bewähren. Die harte See hat unserer Besatzung und den Gästen schwer zu schaffen gemacht. Es klappte aber alles wie am Schnürchen.

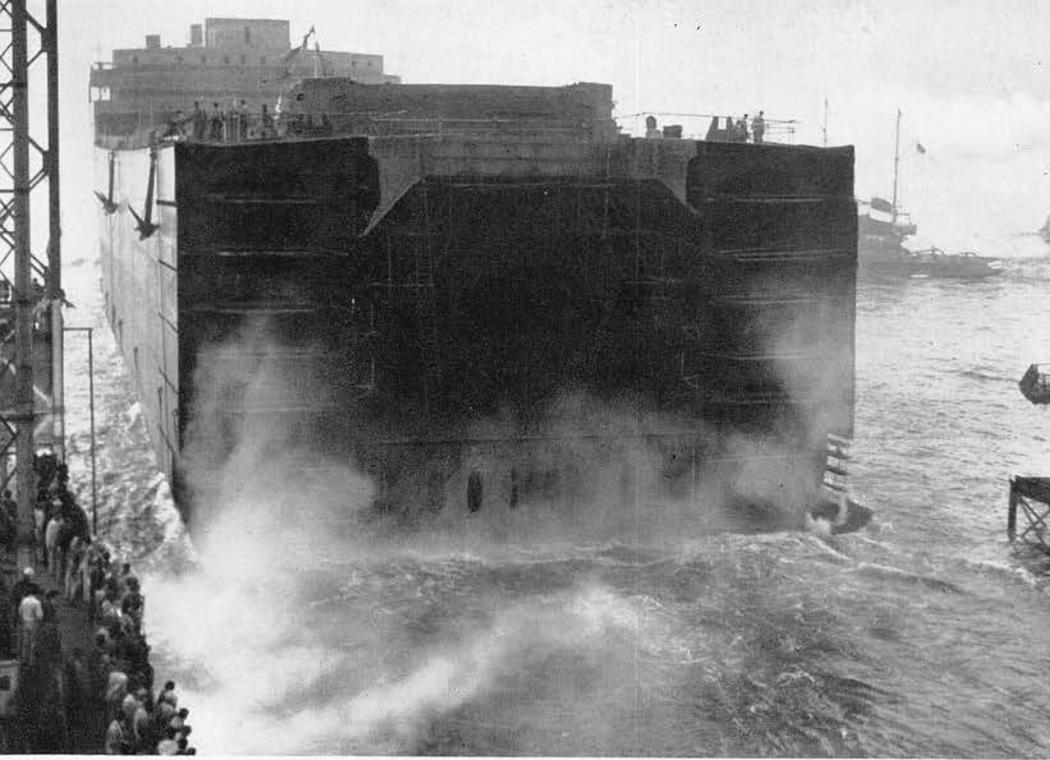
Auch die Tatsache, daß ein Teil des Essens infolge der Bewegungen des Schiffes in der Küche vom Herd geschleudert und unbrauchbar wurde, konnte der guten Laune der Besatzung nichts anhaben.



Offiziersaufenthaltsraum auf der „Rio San Juan“

Erzturbinenschiff „Rio San Juan“ auf der Unterelbe





Stapellauf
des Hinterschiffs
Bau-Nr. 716

Das Schiff wurde auf See an die Transworld Carriers Inc. übergeben. Es befindet sich schon in Fahrt.

Am 8. Oktober 1957 fand der Stapellauf des Hinterschiffes Bau Nr. 716 statt. Bau Nr. 716 ist ein Schwesterschiff der „RIO SAN JUAN“.

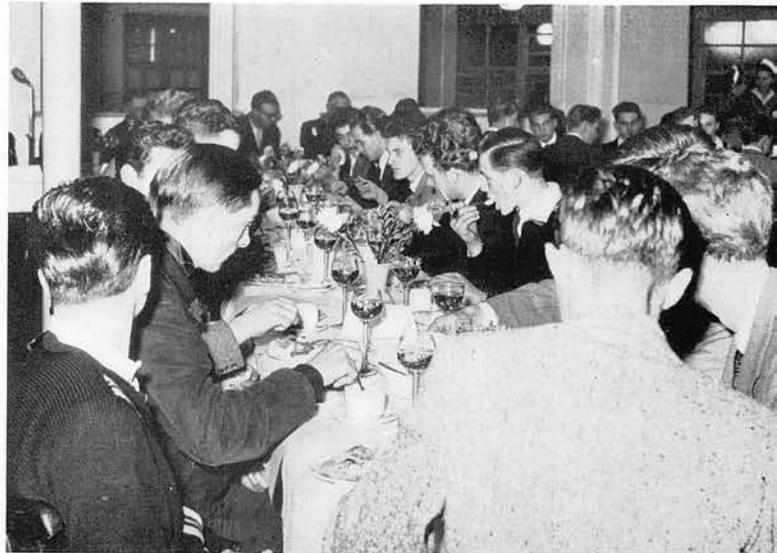
Über die Probefahrt der „HORNLAND“, die am 12. Oktober 1957 stattfand, haben wir an anderer Stelle eingehend berichtet.

Im Oktober wurde auch die Lehrlingsfreisprechung vorgenommen. Wir können mit dem Ergebnis der Prüfungen sehr zufrieden sein.

Die Maschinenbaulehrlinge schnitten mit folgenden Durchschnittsnoten ab: praktisch 2,25 und theoretisch 1,8.

Das Durchschnittsergebnis aller, einschließlich Elektriker, Werkzeugmacher, Zimmerleute, Modelltischler und Kupferschmiede ist: praktisch 2,4 und theoretisch 2,2.

Wie üblich, fand auch in diesem Jahr eine Abschlusßeier statt, die Ausbilder und Ausgebildete noch einmal vereinte.



Ausschnitt aus der Lehrabschlusßeier

Was die nächsten Wochen bringen sollen:

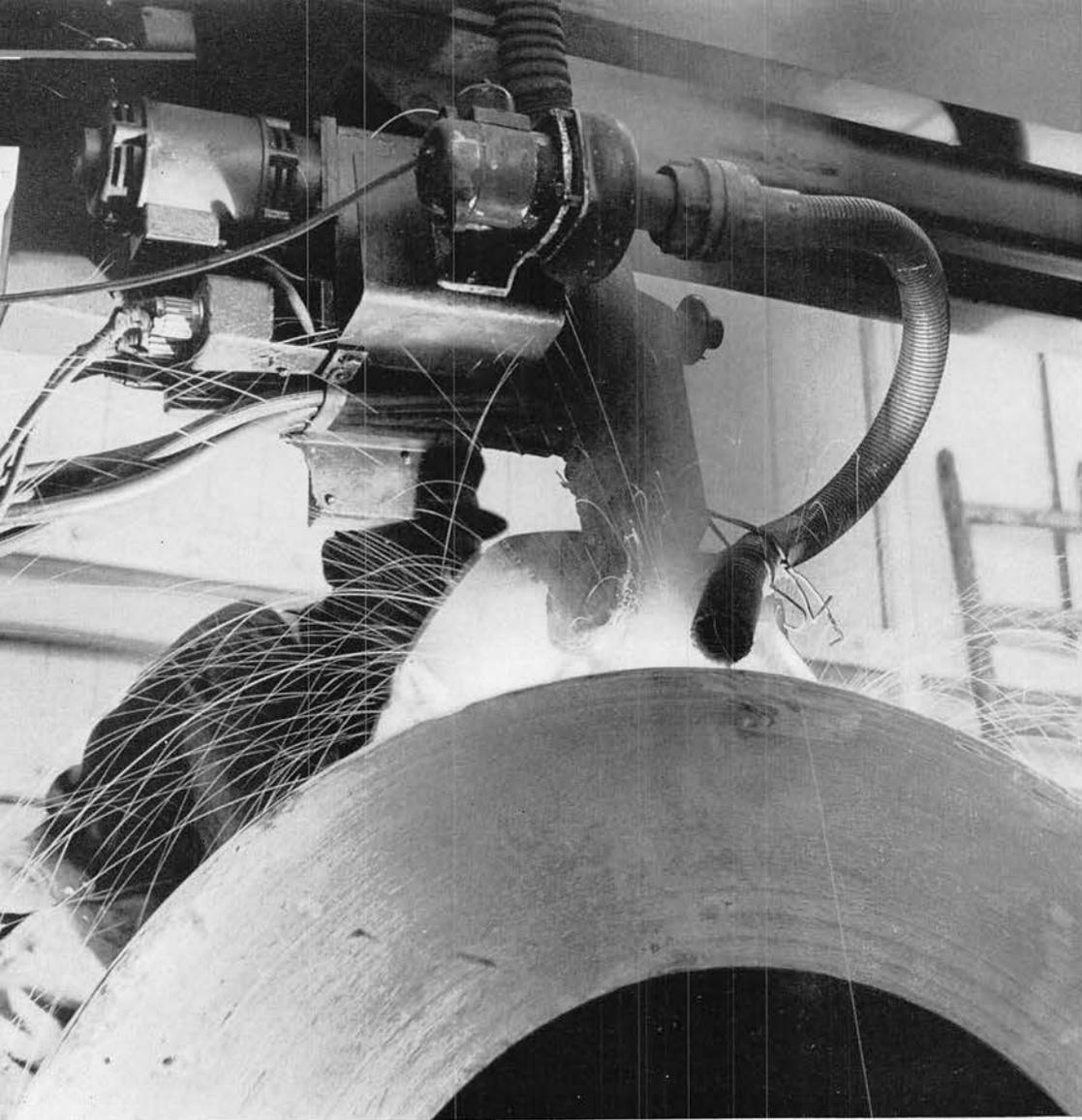
Die zunächst für den 24. Oktober 1957 vorgesehene Ablieferungs-Probefahrt des Fahrgast-Turbinenschiffes „Jerusalem“ mußte aus betrieblichen Gründen auf Anfang November verschoben werden.

Mitte November sollen zwei Stapelläufe stattfinden: Bau-Nr. 724, ein Schwesterschiff der „Hornland“, und Bau-Nr. 728, ein Frachtmotorschiff (15 000 t), für die Reederei Russ sollen zu Wasser gelassen werden.

Für den 25. November 1957 ist die Probefahrt der 10 600 t großen „Saarland“, eines Neubaus für die Hamburg-Amerika Linie, vorgesehen.

In der zweiten Hälfte des Monats November soll auch die Probefahrt des Frachtmotorschiffs „Har Tabor“ (15 150 t) stattfinden.

An einem der letzten Tage des November soll der Stapellauf des Hinterschiffes Neubau 730 stattfinden. Bau-Nr. 730 wird ein Bauxit-Turbinenschiff (36 000 t) für die Sequoia Corporation.



Der Kessel- schmied

Über den Kessel als solchen und seine verschiedenen Systeme wurde schon mehrfach an anderer Stelle ausführlich geschrieben. Jedoch über den Mann, der sie baut und repariert, wurde bisher noch nichts gesagt. Über ihn etwas zu schreiben oder zu erzählen birgt allerdings den ersten Widerspruch bereits in sich. Warum? Weil er, genau wie die Kollegen anderer Gewerke, es nicht gerne hat, wenn man Aufhebens um seine Person und seine Arbeit macht. Trotzdem soll es hier versucht werden. Ihr wißt ja: Bescheidenheit ist eine Zier, doch . . .

In der Kesselschmiede Finkenwerder bauen wir die Neubaukessel, und zwar hauptsächlich die Hochdruck-Wasserrohrkessel. (Unter uns Rohrkommoden genannt.) Diese für den Hauptantrieb unserer Turbinenschiffe bestimmten Kessel erfordern eine Genauigkeit und Sorgfalt beim Zusammenbau, die der außenstehende Betrachter gar nicht vermutet. Wir arbeiten mit Toleranzen, die nur noch mit dem Maschinenbau zu vergleichen sind. Der Kollege in der Kupferschmiede, der unsere Kesselrohre anfertigt, hat ebenso enge Toleranzen beim Abbiegen der Rohre einzuhalten. Selbst bei den kleinsten Krümmungsgraden verändert sich der kreisrunde Rohrquerschnitt höchstens um Zehntel-Millimeter.

Bevor diese Rohre nun im Kessel eingebaut werden, müssen sie bei uns chemisch behandelt werden, damit sie metallisch rein sind. Die Sauberkeit der Rohre, ganz besonders von innen (wasserseitig) ist außerordentlich wichtig für den späteren Dampfbetrieb. Fett ist unser größter Feind im Kessel!

Daneben machen wir noch Hilfskessel verschiedener Systeme, Behälter, Tanks usw. A propos und so weiter! Vor

gar nicht langer Zeit wollte eine Sternwarte so ein halbes Fernrohr haben! Na, das läßt man in der Kesselschmiede machen, hieß es da im Büro, voller Vertrauen zu unserer Arbeit. Wir haben das ja dann auch zur vollsten Zufriedenheit hinbekommen und alle Maßtoleranzen genau eingehalten. So geht es oft bei uns.

Ähnlich wie im Schiffbau hat die Entwicklung der E'Schweißerei das äußere Bild auch in der Kesselschmiede geformt und verändert.

Nur noch selten (im Moment ist es nur einer) werden Zylinderkessel gebaut. Hier feiert dann die „klassische“ Nietung ihre Triumphe. Aber auch nur noch zum Teil. Die Kesselschweißer machen sich auch hier schon breit.

Und beim Hochdruckkessel und beim Behälterbau ist er gar nicht mehr wegzudenken. Darum ist es in der Kesselschmiede auch etwas ruhiger geworden. Das Lied der Niet-hämmer ist gar nicht mehr so typisch für unsere Arbeit. Nur ab und zu, wenn der (verfl. . .) Röntgenmann eine Schweißnaht wieder aushauen läßt, ertönen die Hämmer zum Auskreuzen einer Naht. Und sowas tut dann doppelt weh in den Ohren, obwohl natürlich nur die Elektroden Schuld haben! Aber Scherz beiseite! Unsere Kesselschweißer sind in Ordnung und erledigen die schwierigsten Aufgaben. Die DW hat immerhin als erste Firma im norddeutschen Raum schon vor Jahren (1952) von den Klassifikationsgesellschaften die Zulassung für Schweißungen nach der höchsten Gütestufe (Klasse I) erhalten.

Ach, wie schön waren doch die Zeiten, als man für einen Kessel (Zyl. K.) nur eine Zeichnung brauchte, die man nach mehrmaligem Hineinsehen sowieso auswendig kannte. Heute haben wir ca. 80 bis 100 Zeichnungen je Kessel.



Und da steht so allerhand drauf zum „Verkehrtmachen“. Aber bis jetzt ist es uns noch immer gelungen, alles so zu erledigen, wie es in der Zeichnung gemeint war.

Wenn man miterlebt, wie aus dem Material einer Tafel Blech Form und Gestalt wird durch unsere gemeinsame Arbeit, dann freuen wir uns darüber und sind zufrieden. Ja, und wie sich alles im Leben im Kreise dreht, so auch bei uns. In Finkenwerder werden die Kessel gebaut, an Bord gehen sie wieder kaputt, und im Betrieb Reiherstieg reparieren wir alles wieder! Auf daß es wieder wie neu werde.

Die Kesselreparatur ist so ein Ding für sich! Vom Hochmodernen bis zum Veteranen alter Kesselschmiedekunst aus dem vorigen Jahrhundert kriegen wir alles in die Hände. Manchmal ist es ja ein verdammt schmutziges Geschäft! Und warm ist es auch. Um die klimatischen Verhältnisse bei unseren Kesselarbeiten besser verstehen zu können, bitte ich Dich, lieber Leser, fünf bis zehn Groggs zu trinken. So wie Du dann anfängst zu schwitzen, geht es uns oft, wenn wir z. B. mal eben 50 bis 100 Rohre in der Feuerkiste nachwalzen. Wir lassen uns so leicht nicht aus der Ruhe bringen, auch dann nicht, wenn wir zu Mittag im ruhigen, langsamen Tempo übern Platz gehen! Das muß so sein und hat seinen Sinn! Von wegen der schon vorgenannten klimatischen Arbeitsbedingungen. Wir genießen eben die frische Luft doppelt.

Abschließend sei noch eine kleine Geschichte erzählt, die sich wirklich vor einiger Zeit zugetragen hat. Und zwar so: Von einem englischen Passagierschiff, das an der Überseebrücke festgemacht hatte und abends um 19 Uhr wieder auslaufen wollte, bekamen wir Order für eine eilige Reparatur. Man hatte an Bord einen Rohrreißer gehabt, und wir sollten nun einige Stopper anfertigen und im

Feuerraum auch noch einige Kleinigkeiten machen. War alles halb so schlimm! Nur die Temperatur lag so zwischen zehn bis zwölf Groggs. Der Kessel war nämlich erst einige Stunden außer Betrieb.

Nach kurzer Zeit waren alle vom englischen Chief verlangten Arbeiten erledigt. Die Obertrommel wäre aber noch zu heiß, da dürften wir auf keinen Fall so hinein. Es wäre zu gefährlich und er wolle die Restarbeiten mit seinen Leuten auf See durchführen, wenn der Kessel mehr abgekühlt sei. So meinte der nette Chief zu uns! Unser Kommentar dazu: „Wat wi anfangt, mokit wi ook fertig!“ Also hinein (in die Obertrommel). Ein paar saubere Säcke, die vorerst reingelegt wurden, denn es war tatsächlich so heiß, daß man sich die Finger verbrannte, und ein angelegter Ventilatorschlauch, der dem in der Trommel arbeitenden Kollegen ins Kreuz gehalten wurde, tat ein übriges. Nach etwa 20 Minuten waren die Arbeiten (unter starker Schwitzwasserbildung) erledigt.

Die anwesenden Engländer waren ganz offen darüber erstaunt über diese Leistung. Und der Chief war um so mehr zufrieden, daß er nunmehr Hamburg wieder mit voller Kesselleistung verlassen konnte.

Einer von uns meinte noch dazu: Ich weiß gar nicht, was es da zu wundern gibt! Die Engländer sollen man nicht so „komisch“ über unser Wirtschaftswunder schreiben. Sollen sie sich mal angucken, wie wir arbeiten, dann wundern sie sich über nichts mehr. Na, das nur so nebenbei. Für uns war's eine Arbeit, wie sie jeden Tag vorkommt. Und wir wollen nun aufhören, weiter darüber zu reden. Dem Verfasser dieser Zeilen bleibt weiter nichts übrig, als abschließend zu bemerken, daß es eine Freude ist, mit solchen Männern jeden Tag zusammenarbeiten zu dürfen.

Ing. Günther



Wahlen, Gesetze und die Grippe

Die Bundestagswahlen haben wir hinter uns. Man mag mit ihrem Ergebnis zufrieden sein oder nicht: Für die nächsten vier Jahre haben wir den jetzigen Bundestag, der für das Schicksal unseres Volkes wichtige Entscheidungen zu treffen hat.

Der alte Bundestag hatte uns kurz vor Beendigung seiner Amtsdauer noch eine Reihe von Gesetzen beschert. Man sieht es manchem Gesetz an, daß es unter Zeitdruck zustande gekommen ist. Mancher mag auch auf den Gedanken kommen, daß dieses oder jenes Gesetz durch die damals bevorstehenden Wahlen heftig beeinflusst worden ist. Auf jeden Fall haben wir so unsern Kummer mit dem Gesetz, das sich mit der Verbesserung der Sicherung der wirtschaftlichen Lage des Arbeiters im Krankheitsfalle beschäftigt.

Gewiß sind Ausnahmefälle keine Grundlagen für die Beurteilung einer Sache an sich. Die Gesetzgeber konnten nicht ahnen, daß bald nach Inkrafttreten des Gesetzes eine Grippeepidemie ausbrechen würde, die jedes vernünftige Planen unmöglich macht. So manches, was in dem Gesetz zu bemängeln ist, hätte man aber doch vermeiden können, wenn man trotz der Zeitknappheit jeden Gedanken zu Ende gedacht hätte.

Ich meine damit nicht die Tatsache, daß die Zahl der Kranken nach dem 1. Juli 1957, dem Tage des Inkrafttretens des Gesetzes, ständig gestiegen ist. Das war voraussehen. Manch einer mag endlich in die Lage versetzt worden sein, sich auszukurieren. Für solche ist das Gesetz auch gedacht. Sehr stark werden aber die neuen Möglichkeiten unberechtigt ausgenutzt. Dafür gibt es sinnfällige Beweise. Darüber soll auch noch einiges gesagt werden. Das, was viele Schwierigkeiten bringt, ist die Bestimmung des Gesetzes, daß der vom Arbeitgeber zu leistende Zuschuß so hoch sein muß, daß Zuschuß und Krankengeld zusammen 90 Prozent des Durchschnittsnettolohnes der letzten vier Wochen ausmachen müssen. Die Regelung entspricht etwa der, die zur Zeit auch für die Berechnung des Urlaubslohnes gilt.

Die Folge dieser Regelung ist, daß jemand, der in den vier Wochen vor der Einreichung der ärztlichen Bescheinigung über seine Arbeitsunfähigkeit fleißig Überstunden gemacht hat, während der Krankheit mehr Geld bezieht als ein anderer, der normal arbeitet. Das kann ja nicht beabsichtigt sein. Außerdem gibt es am Jahresende bekanntlich noch den Lohnsteuerausgleich durch das Finanzamt. Es muß also festgestellt werden, daß der Lohnempfänger erheblich besser gestellt ist als ein Angestellter, der im Krankheitsfalle nur sein reines Gehalt bezieht.

Man soll niemand in Versuchung führen! Das tut aber die erwähnte Bestimmung. Ein Beispiel dafür ist die Lage einer kleineren Firma, die für uns arbeitet. Die Eigenart dieses Betriebes bringt es mit sich, daß mal mehr und mal weniger zu tun ist. In Zeiten der besonderen Belastung werden Hilfskräfte eingestellt, die nach Erledigung der Arbeiten wieder entlassen werden. Das weiß natürlich jeder vorher. Also, was kommen mußte, kam: Nach genau vier Wochen setzte es Krankmeldungen mit der Folge, daß die Firma hohe Zuschüsse zahlen muß. In einem mir bekannten Fall erhielt der Kranke für 30 Tage insgesamt 650,— DM, natürlich netto.

Das gleiche, was oben über die Schlechterstellung der Angestellten gesagt wurde, gilt auch für den Vorarbeiter, der ja für zwei Wochen Anspruch auf Fortzahlung seines Lohnes hat. Da er nur seinen reinen Lohn bekommt, erhält er weniger als einer seiner Arbeiter, der 90 Prozent des Nettodurchschnittsverdienstes der letzten vier Wochen bekommt.

Es ist zu hoffen, daß sich der Gesetzgeber dieser Dinge einmal annimmt.

Wie ich schon oben sagte, hat jeder mit einem Ansteigen der Krankenzahl nach dem 1. Juli gerechnet. Wir haben

uns gesagt, daß dann, wenn sich jeder daran gewöhnt hat, im Krankheitsfalle besser gestellt zu sein als vorher, der Reiz der Neuheit fortfällt, so daß die Lohnfortzahlung genau so funktioniert wie bei den Angestellten, deren Verantwortungsgefühl im allgemeinen über jeden Zweifel erhaben ist. Ich könnte da mit einer Reihe von Beispielen aufwarten.

Zunächst sieht es ja fast noch so aus, als wenn diejenigen, die Vertrauen in die Anständigkeit des Arbeiters gesetzt haben, wie ich, es schwer haben, ihre Meinung aufrechtzuerhalten. Es sind doch zu merkwürdige Sachen passiert. Da ist z. B. ein Grippekranker aus Stade mit dem Motorrad vorgefahren und hat um Vorschub gebeten. Die Krankenkasse teilt mit, daß andere Grippekranke reihenweise mit Rollern, Mopeds usw. bei der BKK erscheinen, um ihr Krankengeld abzuholen. In einem anderen Falle hat ein Grippekranker drei Wochen lang als Maler bei der Renovierung einer Gastwirtschaft am Rande der Stadt Hamburg mitgewirkt.

Ich bin sicher, daß solche Erscheinungen Ausnahmen sind, die im Laufe der Zeit nicht mehr vorkommen. Zunächst belastet das alles aber die Krankenkasse sehr. Die Kasse muß sich auf die Regelleistungen beschränken. Außerdem müssen die Beiträge erhöht werden. Das trifft alle.

Die BKK nimmt zur Zeit monatlich rund 100 000 DM weniger ein als sie ausgibt. Das kann kein Dauerzustand sein! Aus den Zeitungen konnte jeder entnehmen, daß einzelne Krankenkassen schon nicht mehr in der Lage waren, ihre Zahlungsverpflichtungen zu erfüllen.

Es muß also etwas geschehen, damit Zusammenbrüche vermieden werden. Auf jeden Fall sollte jeder seinen Einfluß auf seine Kollegen geltend machen, damit die Krankenkasse nicht zu Unrecht oder auch nur unnötig angezapft wird. Irgendwann müssen sich Einsicht und Vernunft durchsetzen. Jeder, der etwas fordert, muß wissen, daß er auch etwas leisten muß. Wenn dieser primitive Grundsatz nicht beachtet wird, muß über kurz oder lang Kurzschluß eintreten. Ich weiß, daß auch diese Zeilen wieder im „Echo der Werft“ oder wie die Schriften aus östlichen Gefilden sonst heißen mögen, böswillig kritisiert werden. Es ist ja so leicht, alles in den Dreck zu ziehen, was andere tun. Es steht aber fest, daß es so nicht weitergehen kann.

Es ist nun einmal eine feststehende Tatsache, daß der Umfang der Leistung jedes Schaffenden die Höhe seines Lohnes bestimmt. Jeder kann sich ausrechnen, wohin es führt, wenn beispielsweise nur 80 Prozent der Belegschaft arbeiten, aber für 100 Prozent Lohn gezahlt werden muß. Das Gerede von den Aktionären, die das ganze Geld einstecken, ist ein ausgemachter Unsinn. Allein die Beträge, die die DW für Unfallversicherung, Kindergeld und Arbeitgeberanteil für die Sozialabgaben zu zahlen hat, sind weit höher als die Dividende, die die Aktionäre „wegschleppen“. Merkwürdigerweise haben seit dem 1. Juli 1957 auch die Unfälle eine Erhöhung um rund 100 Prozent erfahren? Woran das wohl liegt?

Zur Zeit haben wir einen Krankenbestand von annähernd 20 Prozent. Es ist zur Zeit unmöglich, die Termine, die nun einmal auf Grund der Verträge feststehen, zu halten. Der Zahlungseingang, den die Werft erwarten muß, verzögert sich also. Die Verpflichtungen der Werft bleiben die gleichen. Was das bedeutet, kann sich jeder selbst ausrechnen. Wir wollen hoffen, daß die Grippewelle bald abklingt. Wir wollen weiter hoffen, daß nicht aus jedem leichten Schnupfen eine Grippe wird. Und dann wollen wir uns bemühen, den Krankenstand wieder auf ein vertretbares Maß zu bringen. Hoffentlich hilft uns neben der Belegschaft auch der Gesetzgeber dabei!

Ich darf zum Abschluß sagen, daß mir eine sehr große Zahl von alten Werftthasen versichert hat, daß ihnen eine Regelung wie die jetzige, durch die jemand, der nicht arbeitet, mehr bekommen kann als einer, der arbeitet, nicht imponiert.

Allers

BLLENDE UND TIEFENSCHÄRFE

Liebe Photofreunde!

Im obengenannten Leitsatz liegt für viele Amateure noch ein Problem. Immer wieder werde ich auch im Betrieb deshalb angesprochen.

Das Problem Blende—Tiefenschärfe ist in Wirklichkeit keins. Es verliert seinen scheinbaren Schwierigkeitsgrad, kennt man die Funktion und Einwirkung der Blende auf das endgültige Bildergebnis im Sinne der fotografischen Technik.

Gerade die Unkenntnis dieser für die Einstellung des technischen Bildes so wichtigen Funktion führt in den meisten Fällen dazu, daß ihre Möglichkeiten nicht voll genutzt, zumindest aus Vorsichtsgründen stark vernachlässigt werden.

Die richtige Bedienung der Blende ist aber nicht nur ein rein technischer Vorgang, sondern die mit ihrer Einstellung verbundene Tiefenschärfe ist ein wesentlicher Faktor, von dem die Bildaussage und der Aufbau unseres Bildes abhängen kann.

Wir wissen, daß die äußere Hülle unserer Kamera eine Reihe technischer Funktionen birgt, welche im Moment des Auslösens genau aufeinander abgestimmt, unsere technische Aufnahme entstehen lassen.

Die drei wichtigsten Funktionen sind die Zusammenarbeit von Entfernungseinstellung, Blende und Verschuß.

Der Blende fällt neben dem Verschuß und der Ent-

fernungseinstellung eine wichtige Aufgabe zu. Dieses ist erstens die Regelung der Tiefenschärfe mit unserer Hilfe sowie die Überbrückung von extremen Lichtverhältnissen. Sie sitzt zwischen den Linsen unseres Kamera-Objektivs und besteht aus kleinen Lamellen, die sich kontinuierlich durch einen Hebel öffnen oder schließen lassen.

Den jeweiligen Durchmesser ihrer Öffnung gibt sie uns durch Werte (Zahlen) an, welche auf unserer Objektivfassung eingraviert sind und dort abgelesen werden können.

Das Blenden-System:

Die Zahlen unserer Blendenreihe sind international festgelegt und auf fast jeder Kamera die gleichen, sofern es nicht ein veraltetes Modell ist. Sie lauten:

1:1,5, 1:2, 1:2,8, 1:4, 1:5,6, 1:8, 1:11, 1:16, 1:22.

Die erste Blendenzahl auf unserem Objektiv ist zugleich die Lichtstärke unserer Kamera. Kleinbildkameras beginnen meistens mit der Lichtstärke 1:2,8. 6×6-Kameras mit der Lichtstärke von 1:3,5.

Die Zahlen 1:1,5 und 1:2 in obiger Blendenreihe sind nur der Ordnung halber angeführt, da sie extreme Lichtstärken darstellen und für den normalen Amateur wegen ihres hohen Preises meist unerschwinglich sind.

Die größte Blendenöffnung unseres Objektivs ist die

Tiefenschärfe
über das
ganze Bild

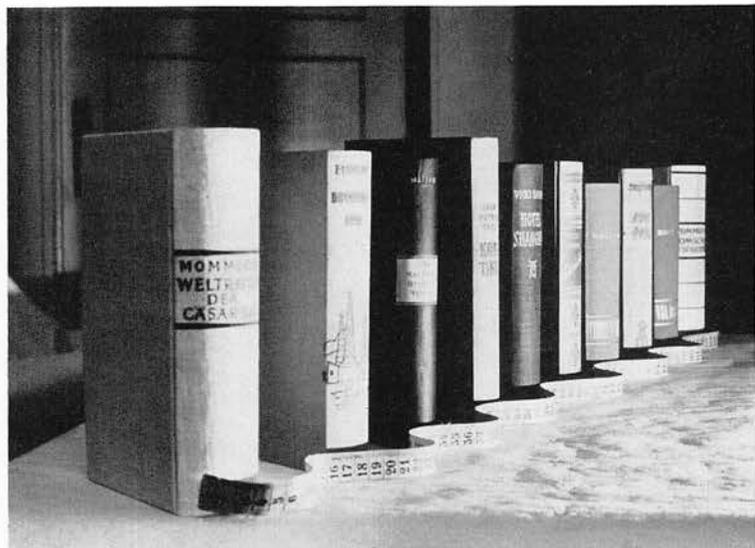




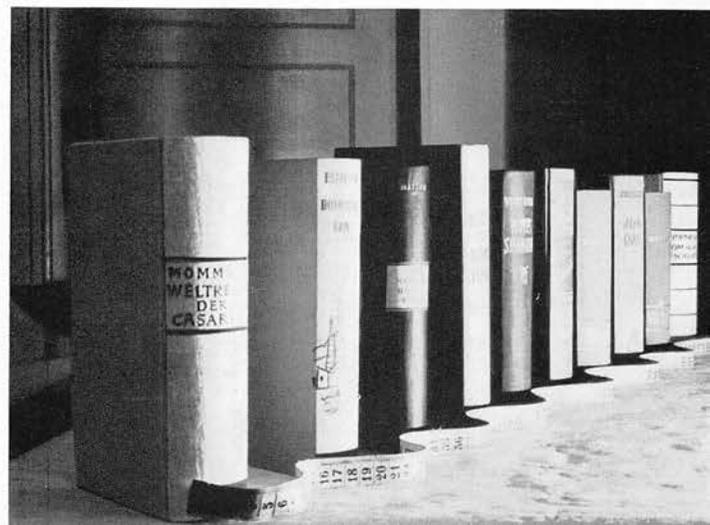
Blende 1:2,8
Entfernung 1,3 m



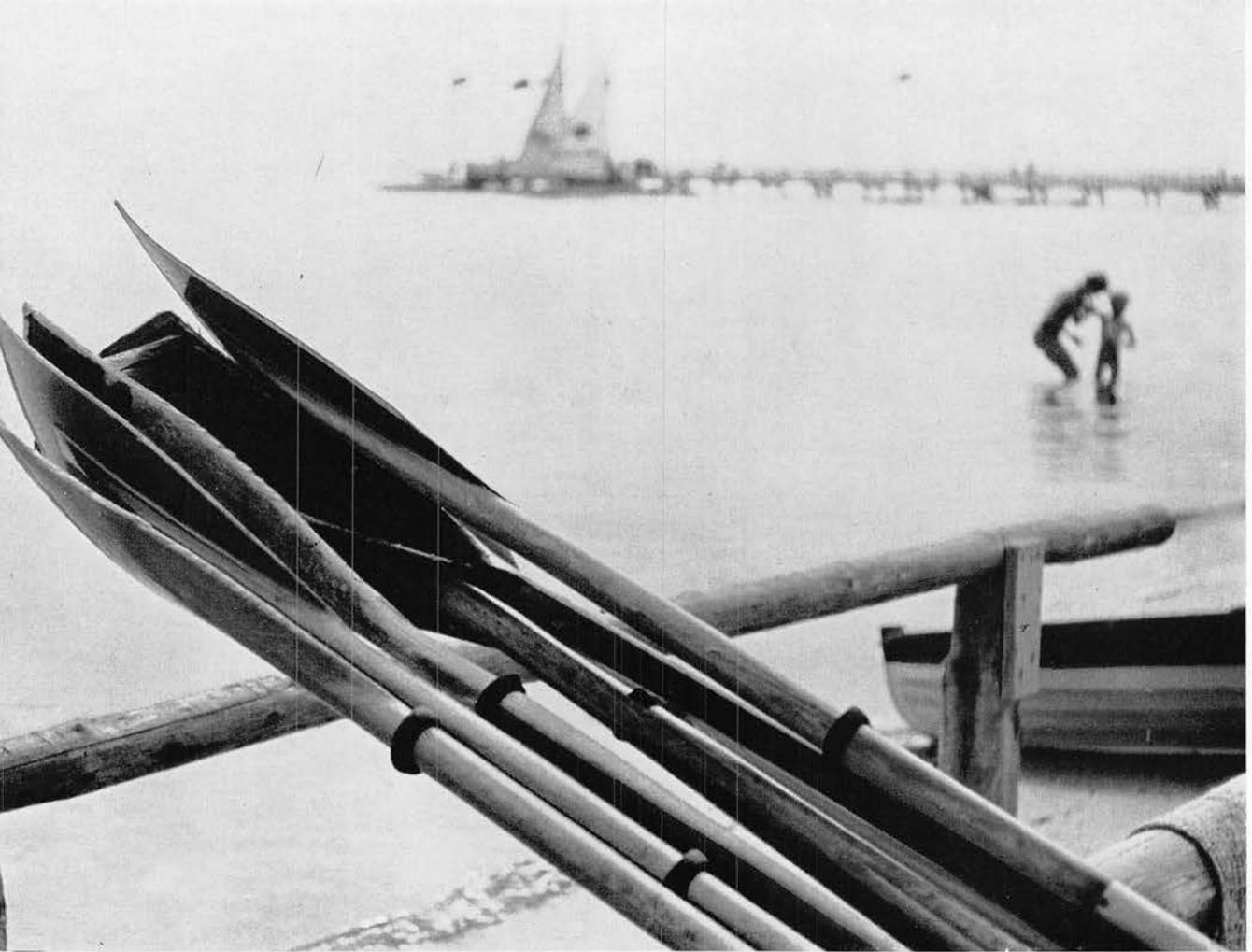
Blende 1:5,6
Entfernung 1,3 m



Blende 1:11
Entfernung 1,3 m



Blende 1:16
Entfernung 1,3 m



Vordergrund scharf - Hintergrund unscharf

Zahl 1:2,8. Sie gibt uns, wie gesagt, zugleich die Lichtstärke unserer Optik an. Stellt man die Blende auf diesen Wert ein, so hat sie ihren maximalen Öffnungswert erreicht und läßt das meiste Licht durch unsere Optik, hat aber infolge ihrer relativ großen Öffnung eine sehr geringe Tiefenschärfezone. Blenden wir unser Objektiv ab, so nimmt die Tiefenschärfe zu, die Lichtstärke aber ab. D. h., je kleiner die Blendenöffnung, je länger die Belichtungszeit. Von Blendenzahl zu Blendenzahl beträgt die Belichtungszeit den doppelten Wert. Z. B. bei Blende 1:5,6 wollen wir 1/200 Sek. belichten, dann würde bei der nächst kleineren Blende 1:8 eine 1/100 Sek. herauskommen, bei der folgenden Blende 1:11 nur noch 1/50 Sek. Diese einfache Faustregel können wir uns merken. Für Blende und Tiefenschärfe gilt folgende Regel:

1. Kleine Blendenzahl (1:2,8) = große Blendenöffnung = geringe Tiefenschärfe.
2. Große Blendenzahl (1:22) = kleine Blendenöffnung = große Tiefenschärfe.

Tiefenschärfe:

Der Begriff Tiefenschärfe erklärt sich folgendermaßen: Bei Einstellung auf einen bestimmten Punkt ist das, was vor und hinter diesem Punkt noch scharf abgebildet wird, die eigentliche Tiefenschärfe. Sie verbreitet sich aus der

Mitte um $\frac{1}{3}$ nach vorne und $\frac{2}{3}$ nach hinten. Deshalb sollten wir darauf achten, unsere Schärfe immer möglichst weit nach vorne zu legen, da ihre Fortsetzung in dieser Richtung ja nur ungefähr $\frac{1}{3}$ beträgt. Somit erreichen wir bei sparsamster Abblendung die gewünschte Schärfentiefezone. Es ist weiterhin von Wichtigkeit: Je weiter man vom zu fotografierenden Objekt entfernt ist, um so größer ist der Raum den unser Objektiv scharf erfaßt. Z. B. 5 cm Optik-Einstellung auf Blende 4:

- 3 m Bl. 4 Tiefenschärfe von 2,5 bis 3,90 m,
- 5 m Bl. 4 Tiefenschärfe von 3,90 bis 8 m,
- 15 m Bl. 4 Tiefenschärfe von 8 m bis unendlich.

Hieraus ist ersichtlich, daß unser Objektiv bei gleicher Blende in der Nähe begrenzte Zonen scharf abbildet, während in der Ferne zunehmend breitere Zonen scharf erfaßt werden.

Die nächste Versuchsreihe macht deutlich, wie wir unsere Schärfentiefe durch Abblenden von vorne bis hinten ausdehnen können. S. Z.

- Blende 5,6 3 m = Tiefenschärfe von 2,40 bis 4 m,
- Blende 8 3 m = Tiefenschärfe von 2,10 bis 5 m,
- Blende 11 3 m = Tiefenschärfe von 1,90 bis 8 m,
- Blende 16 3 m = Tiefenschärfe von 1,70 bis unendlich.

An jeder neuzeitlichen Kamera ist eine Schärfentiefe-

skala angebracht, von der wir diese Werte leicht ablesen können.

Außerdem sind an vielen Kameras Schnappschuß-Einstellungen vorhanden, welche durch Rotpunkt bezeichnet sind. Für den Nahbereich gilt im allgemeinen die Einstellung Blende 8/3 m mit einer Tiefenschärfe von 2 m bis 5 m.

Die Ferneinstellung im allgemeinen von 10 m bei Blende 5,6 ergibt eine Tiefenschärfe von 5 m bis unendlich.

Die angeführten Bildbeispiele wurden alle bei Einstellung auf 1,3 aufgenommen. Der nahe Kamerastandpunkt wurde deshalb gewählt, um die Ausbreitung der Tiefenschärfe möglichst augenscheinlich zu demonstrieren. Auf das Verhältnis von Brennweite und Tiefenschärfe muß hier in besonderen hingewiesen werden. Objektive mit kurzer Brennweite bilden einen größeren Tiefenschärfenbereich ab, als solche mit langer und längerer Brennweite. Ein Weitwinkel-Objektiv von 3,5 cm Brennweite hat einen größeren Tiefenschärfenbereich bei offener Blende, als es bei einer Brennweite von 5 cm der Fall ist.

Diese wieder besitzt einen größeren Schärfentiefenbereich als die 7,5 cm Brennweite einer 6×6-Kamera, oder die eines Teleobjektivs von 13,5 cm.

Die Regel heißt also: Je länger die Brennweite einer Kamera ist, je geringer ist ihre Tiefenschärfenzone. Bei vielen Amateuren herrscht die Auffassung, daß die Schärfe eines Objektivs bei seiner kleinsten Blendenöffnung (22) am größten ist.

Die Tiefenschärfe ist der größte, im Sinne seiner Aus-

maße, scharfe Bereich, nicht aber die eigentliche Scharfzeichnung (Auflösungsvermögen) unseres Objektivs.

Die eigentliche Schärfe (Auflösungsvermögen) eines Objektivs liegt in der Mitte seiner Blendenreihe 5,6—11. Blenden wir weiter ab, so treten schon wieder Lichtbeugungserscheinungen auf, die die eigentliche Schärfe, wenn auch in kleinem Maße, beeinträchtigen.

Aus dieser irrigen Meinung heraus wird meistens zu weit abgeblendet. Dieses geht zu Lasten der Belichtungszeit und führt in den meisten Fällen zu verwackelten Aufnahmen.

Es gibt unzählige Motive, welche ganz und gar nicht eine Schärfe von hinten bis vorne vertragen können. Im Gegenteil, der bildwichtige Teil soll durch volle Schärfe erfaßt werden, während alles Nebensächliche mehr oder minder in Unschärfe versinken kann. Die richtige (bewußte) Verteilung der Schärfe unterliegt dem Gestaltungswillen des jeweiligen Amateurs, der die Aufgabe hat, sie den Eigenarten eines Objekts anzugleichen, um diese hervorzuheben oder zu unterdrücken.

Dadurch haben seine Bilder Ausdrucksfähigkeit und eine eigene Handschrift, aus welcher zu ersehen ist, daß die Kamera nicht nur Materie ist, sondern zum Werkzeug werden kann, welches ihm Achtung und Freude am eigenen Gestalten einbringen kann.

In diesem Sinne, liebe Fotofreunde, wünscht Euch wie immer

Gut Licht!

Siegfried Günther

Du und deine Welt!

Alle im Berufsleben stehenden Menschen haben eigentlich zwei Welten: nämlich die berufliche und die private. Die private ist das, was mit Heim und Hobby bezeichnet wird, und dieser Welt gilt meistens das größere Interesse. Welche Mühen wenden wir nicht auf, um unser Heim behaglicher zu gestalten, und unseres Hobbys wegen nehmen wir es sogar auf uns, in Wirtschaften auf harten Stühlen zu sitzen und kaltes Bier zu trinken, oder wir strapazieren auf Sport- und Spielplätzen unsere Muskeln und Kehlen. Es soll sogar welche geben, die bei jedem Wetter mit der Kamera oder auch mit der Angel losziehen. Von den Mühen der Kleingärtner kann ich selbst ein Lied singen. Und zu Hause könnte man es so schön gemütlich haben! Aber für sein Steckenpferd tut man was (soll man auch!).

Und doch ist diese Welt die kleinere. Denn wo wären Steckenpferd und wohlausstaffiertes Heim, wenn nicht der Beruf die finanziellen Grundlagen hierzu schaffen würde? Daß unser Beruf uns ernährt und auch für die angenehmen Dinge des Lebens noch etwas abwirft, ist doch nicht von ungefähr, sondern die Auswirkung der politischen Entwicklung und des technischen Fortschrittes.

Was tun wir aber dazu? Die hohe Beteiligung an der Bundestagswahl darf uns nicht ein großes politisches Interesse vortäuschen. Nach der Wahl heißt es wieder: Ohne mich!

Und in Beruf und Betrieb? An ihren Vorschlägen sollt ihr sie erkennen, könnte man sagen. Gewiß, die bei uns eingehenden Verbesserungsvorschläge sind überwiegend gut; daß aber ihre Zahl im Verhältnis zu 10 000 DW-Angehörigen viel zu klein ist, sollte zu denken geben. Sagt nicht, für Verbesserungen und Fortschritt sind die Vorgesetzten da, die haben größere Köpfe und dickere Brieftaschen. Die Zahl der Vorgesetzten ist bei uns so gering, daß man nicht erwarten kann, daß sie alles Falsche sehen und alle Neuerungen nur von ihnen ausgehen. Nein, da müssen schon alle mit am Strang ziehen. Zur Demokratie gehört die Mitarbeit aller, nicht nur im Staat, sondern auch in der Wirtschaft, und zur Mitbestimmung gehört die freiwillige Mitarbeit derer, die mitbestimmen wollen.

Willst du an der Entwicklung der DW mitbestimmen, ist dein Verbesserungsvorschlag ein Weg hierzu. Ney

Unfallschutz ist Selbstschutz



Hier spricht
der
Unfallschützer

Es ist den vereinten Anstrengungen der Sicherheits- und Unfallingenieure und der Unfallvertrauensmänner gelungen, die Unfallhäufigkeit auf der Deutschen Werft unter den Durchschnitt aller Seeschiffswerften zu drücken.

So erfreulich diese Tatsache ist, so beängstigend ist der Umstand, daß die Anzahl der Unfälle auf allen Werften im Ansteigen begriffen ist.

Woran liegt das?

Bei der Durchsicht der Unfallmeldungen fällt auf, daß ca. 90 % aller Meldungen auf menschliches Versagen und nur etwa 10 % auf Mängel an Maschinen und Material zurückzuführen sind.

Durch Zusammenarbeit zwischen Gewerbeaufsicht, Berufsgenossenschaft und Sicherheitsingenieur werden Maschinen und Geräte ständig kritisch überprüft, und wir hoffen, durch Einrichtung von weiteren Sicherheitseinrichtungen und Verbesserungen diese 10 % noch weiter herunterdrücken zu können.

Anders liegt es bei den 90 % der Unfälle, die durch menschliches Versagen verursacht werden. Auch hier wird durch Erweiterung der Unfallverhütungsvorschriften, durch Vorträge in Wort und Schrift, durch Filme und durch Unfallschutzausstellungen, alles versucht, was irgend möglich ist, um bei dem arbeitenden Menschen den Willen zur Sicherheit zu wecken und zu stärken, und doch steigen diese Unfälle zahlenmäßig an.

Zu den Unfallverhütungsvorschriften ist zu sagen, daß auch die besten unwirksam bleiben müssen, wenn der arbeitende Mensch sich über sie hinwegsetzt, wenn er ohne Rücksicht auf Sicherheit seine Arbeit verrichtet.

Ähnlich ist es mit Vorträgen, Filmen, Ausstellungen und mit Artikeln in der Werkzeugzeitung. Sie werden nicht zur Kurzweil gehalten bzw. geschrieben, sondern sie sollen

Anregungen geben zum unfallfreien Verhalten!

Über die Ursachen für die Unfälle, die durch menschliches Versagen hervorgerufen werden, geben die Unfallmeldungen ebenfalls Auskunft, und zwar sind sie bedingt durch:

1. Unkenntnis
2. Menschliche Unzulänglichkeit
3. Jugendlichen Übermut

Zu 1. **Unkenntnis** der bei der Arbeit drohenden Unfallgefahr ist durch Erfahrung zu beseitigen. Aber es soll nicht jeder diese Erfahrung am eigenen Leibe machen müssen, sondern jeder muß bestrebt sein, aus dem Unfallgeschehen zu lernen und für sich zu nutzen. Wichtig ist der Erfahrungsaustausch zwischen älteren und jüngeren Kollegen, nur dieser führt zu gegenseitigem Vertrauen und zu dem Bewußtsein, sich aufeinander verlassen zu können. Nur so kann eine Geborgenheit, ein Heimatgefühl erworben werden und dem Fremdsein, der Unkenntnis gesteuert und der Unfallgefahr ein Riegel vorgeschoben werden.

Zu 2. **Menschliche Unzulänglichkeit** hat ihre Ursache in einer falschen inneren Einstellung zur Arbeit, in Krankheit, Verbitterung, Gleichgültigkeit, Unlust, Verkrampfung.

All diese Dinge können zu einer Abstumpfung gegen drohende Unfallgefahren führen.

Das darf nicht sein!

Wir haben auf der Werft soziale Einrichtungen verschiedenster Art. Gehe dort hin und sprich Dich aus, oder teile Deinen Kummer Deinem Vorgesetzten mit und Du wirst erleben, wieviel leichter alles nach so einer Aussprache wird. Du mußt wieder mit offenen Augen die Dich umgebenden Gefahren erkennen können; nur so kannst Du ihnen begegnen.

Zu 3. **Jugendlicher Übermut** hat im Werftbetrieb nichts zu suchen, wo er angetroffen wird, soll man mit aller Schärfe gegen ihn vorgehen; denn die Unfälle, die jugendlicher Übermut verursacht, müssen auf jeden Fall in Zukunft vermieden werden. Hier können die älteren Kollegen viel mithelfen, indem sie durch ihre sittliche und moralische Haltung für die Jugendlichen beispielgebend sind.

Wenn alle aktiv im Unfallschutz mitarbeiten, muß es möglich sein, die Unfallziffer zu senken.

Wenn Ihr Euch und Eure Angehörigen vor Kummer, Leid und Sorge bewahren wollt, dann helfe alle mit, Unfälle zu verhüten!

Berndt



Wir spielen „De vergnögte Tankstell“, eine Komödie von Fritz Wempner, abends 20 Uhr, am:

| | |
|---------------------------|------------------|
| Sonnabend, dem 30. 11. 57 | |
| Sonntag, dem 1. 12. 57 | FINKENWERDER |
| Sonnabend, dem 7. 12. 57 | Gorch-Fock-Halle |
| Sonntag, dem 8. 12. 57 | |
| Freitag, dem 10. 1. 58 | ALTONA |
| Sonnabend, dem 11. 1. 58 | Haus der Jugend |

Für die Neuenfelder wird wieder ein Bus zur Verfügung gestellt, zur Vorstellung am Sonnabend, dem 7. Dezember, zu den gewohnten Abfahrtszeiten. Karten für Neuenfelde gibt es nur im Sportzimmer. Die mit einem N aufgedruckten Karten berechtigen zur Hin- und Rückfahrt. Schon lange möchten unsere Zuschauer Hannes wieder bei einem Spiel beteiligt sehen; in „De vergnögte Tankstell“ wird er wieder auf die Lachmuskeln unserer Zuschauer einwirken.

Viel Freude wünschen Ihnen DIE WERFTKOMODIANTEN



Hannes mit dem Bauchladen

De Döör na buten

Eigentlich muß dat Stück gor nich heeten „De Döör na buten“, sünnern „Dat Leed vun de Landstrot“. Wenn de beden Toppelbröders dor langs komen sühst mit jemmer Gitarr' un mit den Kömbuddel, kunnst richtig Lust kriegen, mittosingen un mittowannern!

Dütt Stück hett jo woll Rekord-Opföhrungen hatt, dat süht man jo an de Wedderholungen. Dat weer jo ok ne Kummedi, as se in't Bok steiht, de Geschicht vun den Landstriker Ole Krull, de allens achter sick loten hett, de de Döör na buten achter sick toslogen hett un de nu op de Landstrot een Foot noh'n annern dorhentippelt, und de rein döör Tofall sien fröhere Brut wedder dröppt, de he vör twintig Johr sitten loten hett.

Dat weer so'n Bombenrull vör Bruno Strübing. De leggt dor jo'n Landstriker hen, dor hest dien Spoß an. Kunnst di richtig vörstellen, wo he — mit sien lütten Toppelbroder Dirk Unbehaun Foot vör Foot öber de Landstrot tippelt, kunnst jem dor meist leibhaftig vör Di sehn. Meist weer dat jo'n beeten drastisch, aber op de Landstrot dor geiht dat in Wirklichkeit woll ok nich as in so'n fien'n Salon to. Un is jo ok allens minschlich.

So as Typ wer de Rull ok ganz kloar anleggt, he will üm jeden Pries keeneen vun sien Vergantheit wat marken loten. Sien lüttje Toppelbroder, den Dirk, de em doch aff un an so'n lütt beeten wat anmarkt, den wimmelt he ganz plietsch jümmers wedder aff, wenn je dat versöcht, wat ut em ruttholen.

Un sien fröhere Brut — Plünnen-Lieschen — (Meta Delventhal), as de em so ganz mählich erkennen deiht und em so richtig annogelt, dat weer großordig. In'n Leben is dat jo meist so, dat sick üm ne Deern, de so'n Kierl sitten loten hett, un de denn noch so'n lütt' Mäken hett, keeneen kümmert, de kann alleen seh'n, wi se trechkommt. Un so is dat Plünnen-Lieschen eben gohn, keeneen wull wat vun ehr un ehr Tochter weeten, siet Otto Krull — de fröhere Medizinstudent — ehr sitten loten harr. Dat bröch Meta Delventhal, de wi all mennigmol de ünnerschiedlichsten Rullen hefft speelen seh'n, ganz utgetegnet to'n Utdruck. Un wat se sick freit, dat se nu den Otto endlich funn'n hett. Dat nu ehr Tochter doch endlich en Vadder kriegen sall, un nich mehr as Bankert umhertolopen brukt. Um de lütt Tine (Karin Bode) kümmert sick nich veel Minschen üm, ne, in Gegendeel, se wiest all mit Fingern op ehr. Dorüm is se ok so dankbor, as Dirk, de

jüngere vun de beiden Toppelbröders, sick mit ehr ünnerholt, un se seggt to em „Dat is öbers scheun, dat Du to Plünnen-Tine so nett büst“ — un wie se dat seggt, so richtig, as ob se wat schinkt kreegen harr —. Dat kann Dirk jo gor nich gläuben, dat een to so ne lütt nette Deern nich nett sien kann.

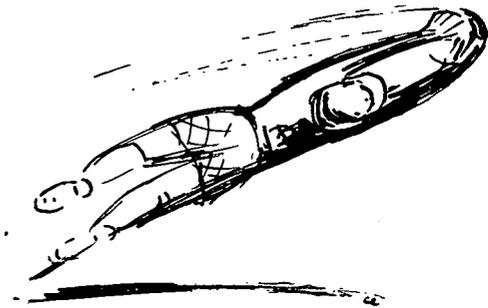
Düsse beiden Jungen, den Dirk und de Tine (Rolf Bandomir un Karin Bode), de speelen dat richtig, as ob se sick sülvst speelen dähn. Dat kunnst ohne wiederes gläuben, dat de an eenanner Gefulln finn'n. Dor keem de Harry, de sick üm Tine jümmers as de eenzige kümmert hett, öbers nich so good bi weg.

Düsse Harry Peper, so'n richtigen Filou, de glieks den richtigen Rükter hett, dat an de Sok irgenwat nich stimmt, wer ganz prachtvull un echt vun Erwin Sauter speelt. Wie sick in düssen fiesen Kierl in'n Handümdreihn een Plon fastsett, as he erfohrn hett, dat de Landstriker Ole den rieken Fabrikbesitzer Krull sien Broder is, wie düsse Plon düttlich sichtbor wasst, ut de Vergantheit Kapitäl to slogen, dat kunnst förmlich sehn. Man sull dat nich gläuben, wie düssen hergelopenen Zirkusmischen — de blots sin eegen Vördeel kennt — de schlechten Gedanken ut'n Kopp rutwasst. Wie he dat Verslogene un Hinnerhältige to'n Utdruck bröch, dor kunn Di vun den Gedanken alleen all schlecht wann.

Ick wör mi dat as Mudder jo öberleggen, ob ick mien Tochter an so'n Halodri weggeben wör, as Lieschen dat will. Öbers, dat is jo den Stücke-Schrieber sien Sok, dat sall uns jo nich bieten.

Öbers eens hefft se all gemeinsom. All muchen se gern rut ut ehr ogenblickliches Leben, all muchen se rut ut de Döör na buten un se achter sick tomoken. De beiden Mannslüd, Ole un Dirk, hefft dat jo makt un allens achter sick loten, un doch kriegt dat Lieschen to'n Sluß doch noch fardig, den Otto Krull to bereden, dat he sick to sien Tochter bekennt, un dat he mit ehr noh Brasilien utwannert. Wie se dat makt, dat weer köstlich! Ok Ole, as he sick so jümmers hen und her windt, wie he an leevsten wedder utneiht wör, dor kunnst Di öber amüseern. Un dat de beiden Lütten sick kriegt, so as sick dat gehört, dor kannst Di to freien. Allens in allen weer dat ne nette runde Opföhrung. Dat se Anklang funnen hett, süht man an de veelen Opföhrungen.

Irma Werner



Aus dem Betriebssport

Am 28. September fand im Stadion Lurup das erste Verbands-Leichtathletiksportfest seit der Gründung der Sparte „Leichtathletik“ im Hamburger Betriebssportverband statt. Auch an diesem Wettkampf nahm eine starke Abordnung unserer Leichtathleten teil. Es wurden wieder schöne Erfolge erzielt. Leider hatten wir großes Pech mit dem Wetter. Nachdem es am Vormittag wenigstens unbeständig war, d. h. dann und wann einmal die Sonne schien, goß es nachmittags in Strömen. Aber auch das konnte unsere gute Laune nicht beeinträchtigen. Das Programm wurde, soweit es die Einzel- und Dreikämpfe betraf, verhältnismäßig glatt abgewickelt. Lediglich die Staffeln wurden infolge des immer mehr sich verschlechternden Wetters nicht mehr gelaufen.

Nachstehend die Ergebnisse, soweit sie die DW betreffen:

Frauen:

| | |
|---------------------|---|
| 100-m-Lauf: | 1. Larssen 13,6 Sek. 3. Krüger 14,4 Sek. |
| Weitsprung: | 1. Larssen 4,36 m |
| Kugelstoßen: | 2. Larssen 7,20 m 3. Krüger 7,09 m |
| Schlagballweitwurf: | 3. Krüger 44,50 m |
| Dreikampf: | 1. Larssen 1685 Punkte 3. Krüger 1365 Punkte |

Männer:

| | |
|--------------|--------------------------|
| 400-m-Lauf: | 1. Schneider 55,0 Sek. |
| 1500-m-Lauf: | 1. Schneider 4:29,6 Min. |
| Kugelstoßen: | 2. Schmidt 10,78 m |
| Speerwerfen: | 2. Püschel 39,16 m |

Senioren (über 40 Jahre):

| | |
|------------|-----------------------|
| Dreikampf: | 1. Sudmann 938 Punkte |
|------------|-----------------------|

Männliche Jugend:

| | |
|--------------|---|
| 3000-m-Lauf: | 1. Rutzen 11:12,3 Min. 2. Meier 11:33,4 Min. |
| Hochsprung: | 1. Köhler 1,60 m |
| Kugelstoßen: | (Kl. A) 2. Thon 10,15 m (Kl. B) 1. Siedentopf II 12,72 m |
| Dreikampf: | 2. Thon 1352 Punkte |

Seit dem 1. Oktober hat nun auch das Wintertraining in der Halle begonnen. An diesem Training können sich selbstverständlich alle Mitglieder unserer BSG beteiligen.

Nachstehend noch einmal die nunmehr gültigen Trainingszeiten:

Montags:

von 18.00—20.00 Uhr für Frauen,
von 20.00—22.00 Uhr für Männer und männl. Jugend
(wird bereits durchgeführt).

Donnerstag:

von 17.00—20.00 Uhr für Männer und männl. Jugend
(erstmalig am 24. 10. 1957).

Unsere Kegler waren zu Besuch in Boizenburg und trugen Freundschaftskämpfe gegen die BSG „Empor Hagenow“ aus. Die Ergebnisse waren:

| | | |
|---------------------|---------------------|-----------|
| DW 1. — Empor 1. | (6 Mann = 100 Wurf) | 4095:4141 |
| DW 2. — Empor 2. | (6 Mann = 100 Wurf) | 4012:4093 |
| DW Damen — Empor D. | (6 Dam. = 80 Wurf) | 3189:3301 |

Im Frühjahr 1958 soll der Gegenbesuch bei uns in Hamburg erfolgen, und wir wollen hoffen, daß dann unsere Kegler etwas besser abschneiden.

Die Klasseneinteilung der Winterrunde Fußball ist erfolgt, es werden in diesem Winter Hin- und Rückspiele gemacht. Den Winterrundenmeister tragen die beiden Sieger der obersten Staffeln aus. In der nächsten Ausgabe unserer Werkzeugzeitung werden wir über die ersten Punktspiele berichten können.

Nachstehend noch einige Ergebnisse:

Fußball:

| | |
|-------------------------------|-----|
| DW 1. — Hansa Drogenhaus 1. | 4:3 |
| DW 1. — Postamt Blankenese 1. | 5:1 |

Tischtennis:

| | |
|--------------------|-----|
| DW 1. — Rapid 1. | 6:9 |
| DW 2. — Matthes 1. | 2:9 |
| DW 2. — Menck 2. | 1:9 |

Kegeln:

| | |
|-----------------------------|-----------|
| DW 1. — Stockmann 1. | 2269:2205 |
| DW 1. — Rot-Gelb 1. | 2133:2147 |
| DW 2. — Philips Valvo 2. | 2142:2190 |
| DW 3. — Dt. Ring 2. | 2157:2264 |
| DW Rhst. 1. — Südbank 1. | 2214:2076 |
| DW Rhst. 1. — Thörl 1. | 2252:2159 |
| DW Rhst. 2. — Vereinigte 3. | 2260:2257 |
| DW BKK 1. — Nordd. Affi. 1. | 2206:2126 |

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen

Warmmacher Helmut Kahl mit Frl. Rita Steinert
am 17. 8. 1957
E'Schweißer-Anlerner Gerd Albers mit Frl. Inge Rohde
am 17. 8. 1957
Schiffbauer Paul Henke mit Frl. Anneliese Petersen
am 24. 8. 1957
Helfer Berthold Eickholt mit Frl. Christel Rodwald
am 24. 8. 1957
Feuerwehrmann Fritz Eggert mit Frl. Margret Thater
am 30. 8. 1957
Kranfahrer und Helfer Günter Stritzki mit Frl. Ursula
Schomann am 31. 8. 1957
E'Schweißer Wolfgang Kellenberg mit Frl. Eveline Fischer
am 31. 8. 1957
Arbeiter Karl-Ulrich Medrow mit Frl. Rosemarie Hössel-
barth am 31. 8. 1957
E'Schweißer-Anlerner Richard Schonbeck mit Frl. Hilde-
gard Sdrojek am 31. 8. 1957
Bohrerhelfer Erwin Behm mit Frl. Ursula Witt
am 31. 8. 1957
Schmied Helmut Gerken mit Frl. Grete Hinrich
am 12. 9. 1957
Stellagenbauer August Jürgens mit Frau Helga Borchers
am 14. 9. 1957
Helfer Harry Sablonski mit Frl. Anneliese Schildhauer
am 21. 9. 1957
Schiffbauer Friedrich Kahl mit Frl. Helga Heidorn
am 21. 9. 1957
Kranfahrer Harry von Rekowski mit Frau Elsa von Re-
kowski am 21. 9. 1957
Brenner Werner Prütz mit Frl. Dora Meyer
am 28. 9. 1957
Arbeiter Josef Just mit Frau Margarethe Lotzmann
am 28. 9. 1957
E'Schweißer Siegfried Langholz mit Frl. Helga Opitz
am 28. 9. 1957
Seilbahnfahrer Helmut Loose mit Frau Margarete Possehl
am 5. 10. 1957
Dreher Willi Thiemann mit Frau Ilse Bahnsen
am 5. 10. 1957
Helfer Helmut Hapke mit Frl. Helga Greifenberg
am 5. 10. 1957

Geburten

S o h n :

Vorarbeiter Herbert Rogge am 31. 8. 1957
E'Schweißer Erwin Härtel am 6. 9. 1957
Anstreicher Heinrich Meybohm am 6. 9. 1957
Montage-Schiffbauer Claus Lepinat am 6. 9. 1957
Helfer Walter Oldehaver am 7. 9. 1957
E'Schweißer-Anlerner Heinz Schwirkschlies am 14. 9. 1957
Vorhalter Hans-Jürgen Hester am 15. 9. 1957
Dreher Walter Uhde am 16. 9. 1957
Behauer-Anlerner Günter Gesell am 18. 9. 1957
Helfer Johannes Mayer am 19. 9. 1957
Bote Richard Köhler am 19. 9. 1957
Stemmer Henry Ploschke am 19. 9. 1957
Schiffbauingenieur Johannes Kobabe am 24. 9. 1957
Helfer Gernard Schulz am 25. 9. 1957
Vorarbeiter Hermann Bartels am 28. 9. 1957
Hauer Heinrich Mahler am 30. 9. 1957
Brenner Günter Hartmann am 30. 9. 1957
Helfer Willi Ladebek am 1. 10. 1957
M'Bauer Johannes Garbe am 1. 10. 1957
Helfer Kurt Kröger am 2. 10. 1957
Bohrer Siegfried Tomuschat am 6. 10. 1957
Schlosser Heinz Kuchta am 6. 10. 1957
T o c h t e r :
Helfer Carlo Jahn am 25. 8. 1957
E'Schweißer Edgar Wächter am 6. 9. 1957
Tischler Alfred Schindler am 21. 9. 1957

M'Bauer Helmut Thams am 22. 9. 1957
Kreuzer Jonni Jildebrandt am 22. 9. 1957 (zwei Töchter)
E'Schweißer-Anlerner Alois Loley am 29. 9. 1957
Werkstattschreiber Helmut Brandt am 30. 9. 1957
Helfer Werner Lobe am 2. 10. 1957
Matrose August Nölke am 3. 10. 1957
S'Bauer Rudolf Penner am 8. 10. 1957

Herzlichen Dank für die erwiesene Aufmerksamkeit an-
lässlich unserer goldenen Hochzeit.
Bernhard Röseler und Frau

Allen denen, die anlässlich meines 25jährigen Dienstjubi-
läums meiner in so netter und aufrichtiger Weise gedachten
und mir in Form von Wort, Bild und Geschenken viel
Freude machten, möchte ich auf diesem Wege meinen
herzlichsten Dank sagen.

Euer Windhund und Luftikus
Wilhelm Wölffer,
Schiffbau-Ing. im SU-Büro

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Wünsche an-
lässlich meiner Verabschiedung sage ich der Betriebs-
leitung sowie den Arbeitskollegen meinen allerherz-
lichsten Dank.
Walter Weiß

Für die mir bei meinem Ausscheiden erwiesenen Auf-
merksamkeiten, die mich sehr erfreut haben, sage ich
allen meinen herzlichsten Dank.
Ascan Arche

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums
erwiesenen Aufmerksamkeiten danke ich allen herzlich.
August Glaser

Für die zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum erwiesenen
Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Be-
triebsleitung, den Meistern und allen Arbeitskameraden
meinen herzlichen Dank.
Otto Müller

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums
erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche danke
ich herzlich.
Otto Rieckhoff

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.
Marie Wagner, geb. Stüler

Dankbar empfanden wir den Beweis des ehrenden Ge-
denkens beim Heimgange meines lieben Mannes und
unseres guten Vaters Anton Herzberg und all das von
Herzen kommende Mitgefühl.
Henny Herzberg und Kinder

Für die innige Anteilnahme beim Heimgange meines
lieben Mannes Gustav Siegesmund sagen wir allen Ar-
beitskollegen sowie dem Betriebsrat und der Betriebs-
leitung unseren herzlichsten Dank.
Anneliese Siegesmund und Kinder

Wir gedenken unserer Toten

Anton Herzberg
Rentner
gest. 10. September 1957



Emil Imbeck
Helfer
gest. 17. September 1957

Gustav Siegesmund
Feuerwehrmann
gest. 5. Oktober 1957

Anton Zimmermann
Rentner
gest. 13. Oktober 1957



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr Dienstjubiläum



Franz Weber

Am 5. September 1957 war der Raumwärter August Glaser 25 Jahre bei uns. Er kam als ungelernter Mann im Jahre 1932 zu uns und wurde in der Schlosserei eingesetzt. Dank seines Fleißes und seines Eifers hat er sehr viel gelernt, so daß er als angelernter Schlosser verwendet werden konnte. Ein schwerer Unfall schied seiner Arbeitsfähigkeit ein Ende zu bereiten. August Glaser hatte aber den festen Willen, wieder einsatzfähig zu werden. So gelang es dann auch den Ärzten, ihn soweit wiederherzustellen, daß er leichte Arbeit verrichten kann. Seitdem ist August Glaser Raumwärter in der Schiffbauhalle. Er erfreut sich bei allen denen, die er betreut, außerordentlicher Beliebtheit.

Wir wünschen ihm, daß er noch lange bei uns bleiben kann.



August Glaser



Ernst Rieckmann

Am 10. September 1957 konnte der Ingenieur Wilhelm Wölfler sein 25jähriges Dienstjubiläum begehen. Ing. Wölfler ist seit dem 23. Februar 1931 auf unserer Werft tätig. Nach kurzer Einarbeitungszeit als DW-Schlosser wurde er wegen seiner konstruktiven Begabung ins schiffbautechnische Büro SU für Ausrüstung und Einrichtung berufen und hat hier Entwurfs- und Detailzeichnungen auf dem Gebiet der Ausrüstung unserer in diesem Zeitraum fertiggestellten Neubauten ausgeführt. Im wesentlichen hat er sich auf lufttechnische Fragen spezialisiert, wobei er im besonderen für die Bearbeitung der umfangreichen Lüftungs- und Klimaanlage unserer kürzlich fertiggestellten Fahrgastsschiffe herangezogen wurde. Ing. Wölfler wird von seinen Vorgesetzten und Kollegen als wertvoller Mitarbeiter geschätzt.

Wir wünschen ihm, daß er noch viele Jahre bei uns ist.

Am 20. August 1957 war der Elektriker Franz Weber 25 Jahre bei uns. Er ist am 19. Juli 1929 zum erstenmal zu uns gekommen. Im Jahre 1931 mußte er, wie viele, mit Rücksicht auf die damals schwierige Wirtschaftslage wieder ausscheiden. Im Jahre 1935 kam er dann zu uns zurück. Seitdem ist er ununterbrochen bei uns.

Franz Weber kann etwas. Deswegen und wegen seines gleichmäßig freundlichen Wesens ist er allgemein anerkannt. Wir wünschen ihm, daß er noch lange bei uns sein kann.

Am 10. September 1957 war der Schlosser Ernst Rieckmann 25 Jahre bei der Deutschen Werft. Auch er mußte im Jahre 1931 nach zweijähriger Zugehörigkeit zur DW wegen der wirtschaftlichen Lage ausscheiden. Nach nochmaliger etwa siebenmonatiger Tätigkeit bei uns im Jahre 1933 und 1934 konnte er im Juni 1935 wieder bei uns eingestellt werden. Seit dieser Zeit ist er ununterbrochen bei uns.

Ernst Rieckmann ist ein tüchtiger Schlosser, den Vorgesetzte und Mitarbeiter schätzen. Unser Wunsch ist es, daß er noch lange bei uns ist.

Wilhelm Wölfler





Otto Müller

Am 2. Oktober 1957 feierte der Werkzeugausgeber Hans K o c k sein 25jähriges Dienstjubiläum. Er ist am 29. Oktober 1929 als Nieter zur DW gekommen. Von 1936 bis 1942 war er Vorarbeiter bei den Nieter. 1942 wurde er als Vorarbeiter zu Meister Kröger versetzt. Dort blieb er bis 1946. Dann wurde er Werkzeugausgeber. Er ist in der Werkzeugausgabe 26 am Schalter für Niethämmer und Bohrmaschinen tätig.

Als alter Fachmann versieht er seine Arbeiten umsichtig. Seine Arbeitskameraden sind mit ihm sehr zufrieden. Bei seinen Vorgesetzten ist er beliebt.

Wir wünschen ihm, daß er noch manch einen Niethammer ausgeben kann.



Hans Kock



Otto Rieckhoff

Der Schiffbauhelfer Johann B r a n d t konnte am 5. Oktober 1957 sein 25jähriges Arbeitsjubiläum im Kreise seiner Kollegen vom Schiffbau Reiherstieg feiern. Johannes Brandt kam 1929 zu uns. Die schwierige Wirtschaftslage brachte es mit sich, daß er 1932 bis 1934 pausieren mußte. Seit 1935 ist er ununterbrochen auf der DW.

Johannes Brandt ist ein guter Arbeiter, der sich der Achtung seiner Vorgesetzten und seiner Kollegen erfreut. Möchte er noch viele Jahre bei uns sein!

Am 26. September 1957 beging unser Otto Müller (Raumwärter) sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Sechzehn Jahre lang auf Reiherstieg als Bohrer tätig, erfreute er sich großer Beliebtheit bei seinen Vorgesetzten und Arbeitskollegen. Wegen eines schweren Unfalls mußte er seine Tätigkeit aufgeben. Daher war er ab 1948 auf Finkenwerder als Wärter im Gemeinschaftsraum und Badezimmer tätig. Auch hier errang er schnell das Vertrauen seiner Kameraden. Die von ihm verwalteten Räume sind stets mustergültig in Ordnung. Ihren vielen Einwohnern ist er ein Muster von Hauswirt.

Wir wünschen unserm Otto, daß er uns noch lange erhalten bleibt.

Am 5. Oktober 1957 feierte der kaufmännische Angestellte Otto R i e c k h o f f sein 25jähriges Dienstjubiläum. Am 20. März 1929 kam er zu uns. Er war zunächst im Lohnbüro Reiherstieg und ab August 1929 im Lohnbüro Finkenwerder tätig. Im März 1931 mußte er auf Grund der mißlichen wirtschaftlichen Lage wieder ausscheiden. Im Mai 1934 kehrte er ins Lohnbüro Finkenwerder zurück. Von Juni 1940 an war er zur Wehrmacht eingezogen. Eine schwere Wehrdienstbeschädigung hat Otto Rieckhoff noch lange Zeit nach dem Kriege in einem Lazarett festgehalten. Erst im Jahre 1947 konnte er zur Werft zurückkehren, wo er im kaufmännischen Büro eingesetzt wurde. Otto Rieckhoff ist Schwerbeschädigter (100 Prozent). Er ist auch Vertrauensmann der Schwerbeschädigten auf der Werft.

Seit 1950 gehört er dem Betriebsrat an, dessen 2. Vorsitzender er seit 1953 ist.

Wir alle wünschen ihm, daß er noch lange bei uns sein kann.

Johann Brandt





Seit unserem letzten Gespräch gegen Ende September 1957 hat sich um uns herum allerlei ereignet. Da ist zunächst einmal von den Russen ein neuer Erdtrabant in den Weltraum geschossen worden. Das ist eine tolle Sache. Man erinnert sich da der Zeit so vor 30 bis 40 Jahren, als uns derartige Möglichkeiten in Zukunftsromanen vorgeführt wurden. Warum soll nun nicht bald jemand zum Mond reisen!

Die Amerikaner sind auch dabei, einen Satelliten ins All zu schicken. Bei dieser Gelegenheit kam die für uns Deutsche immerhin erwähnenswerte Tatsache ans Tageslicht, daß auf beiden Seiten Deutsche wesentlich an der Entwicklung der Satelliten mitgearbeitet haben, und daß beide Seiten auf den alten Ergebnissen deutscher Forschung aufbauen.

Jetzt sind wir nur noch zum Zusehen verurteilt. Daran müssen wir uns nun mal gewöhnen.

Auf dem Gebiet der sogenannten großen Politik hat sich auch manches getan. Unsere diplomatischen Beziehungen zu Jugoslawien sind beendet. Es ist schwer abzuschätzen, was sich daraus für Folgen ergeben. Jedenfalls sieht es nicht so aus, als ob wir dadurch der Wiedervereinigung nähergekommen wären. Beziehungen zum Osten brauchen wir auf jeden Fall, weil eine Wiedervereinigung gegen den Willen des Ostens nicht vorstellbar ist.

Wenn diese Ausgabe unserer Werkzeitung erscheint, werden wir wohl schon das 3. Bundeskabinett haben. Damit ist dann wieder die Stetigkeit des Ablaufs der Dinge sichergestellt.

Die Hamburger Bürgerschaftswahlen stehen vor der Tür. Danach ist für uns für ein Weilchen Schluß mit der Wählerei.

Nach den Wahlen wird sich jeder schon auf das aus näherer Ferne winkende Weihnachtsfest einstellen. Bis dahin muß allerdings noch allerlei geschafft werden.

Es hat in letzter Zeit übrigens noch eine Reihe von gesetzlichen Bestimmungen gegeben, mit denen sich jeder auseinandersetzen sollte.

Da ist zunächst einmal ein Gesetz über Arbeitnehmererfindungen zu nennen, das am 1. 10. 1957 in Kraft getreten ist. Das Gesetz unterscheidet zwischen Erfindungen und technischen Verbesserungsvorschlägen. Erfindungen im Sinne des genannten Gesetzes sind solche, die patent- oder gebrauchsmusterfähig, also schutzfähig sind. Im übrigen wird zwischen Dienstleistungen und freien Erfindungen unterschieden. Einzelheiten über das Gesetz können jederzeit bei mir erfragt werden.

Weiter muß das Gesetz zur Änderung und Ergänzung von Vorschriften des Kindergeldgesetzes erwähnt werden. Danach werden uneheliche Kinder jetzt auch im Verhältnis zum Vater berücksichtigt. Ferner wird unter bestimmten Voraussetzungen Kindergeld für Pflegekinder gezahlt. Näheres kann im Lohnbüro (Nowacki) erfragt werden.

Und schließlich ist das Gesetz zur vorläufigen Neuregelung von Geldleistungen in der gesetzlichen Unfallversicherung anzuführen. Durch dieses Gesetz werden Geldleistungen in der gesetzlichen Unfallversicherung für Unfälle, die sich vor dem 1. Januar 1957 ereignet haben, dem veränderten Lohn- und Preisgefüge angepaßt.

Alle, die das neue Gesetz betrifft, werden sicher schon von der für uns zuständigen Nordwestlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft einen Bescheid bekommen haben.

Für den Unternehmer, der bekanntlich die Beiträge für die Unfallversicherung allein aufzubringen hat, bedeutet dieses Gesetz eine Beitragserhöhung von zunächst 20 %.

Ja, und alle, die Kindergeld auf Grund des Kindergeldgesetzes zu bekommen haben, werden inzwischen gemerkt haben, daß das Kindergeld seit dem 1. 10. 1957 für jedes 3. und weitere Kind 30,— DM je Monat beträgt.

So, das wäre es im wesentlichen. Als erfreulich bleibt noch anzumerken, daß der Bau von Wohnungen wieder losgeht. Es wird allerdings noch eine Reihe von Monaten dauern, bis die Wohnungen bezugsfertig sind. Erfreulich bleibt die Tatsache trotzdem. Es wird zunächst rund 100 neue Wohnungen geben. Zur Zeit haben wir allerdings rund 900 Wohnungsuchende.

Demnächst wird auch der Bau unseres notwendigen neuen Verwaltungsgebäudes beginnen. Die Unterbringung besonders der technischen und der kaufmännischen Büros war bisher ja nur ein Notbehelf. Wir müssen sogar froh sein, daß es überhaupt möglich war, diese Behelfsräume zu schaffen; denn als sie eingerichtet wurden, war jede Art von Bauen verboten. Es mußte alles unter der Hand erledigt werden, damit damals die britische Militärregierung nichts merkte.

Ich habe, wie üblich, eine ganze Menge Briefe bekommen, die ich beim nächsten Mal beantworten werde.

Bis dahin grüßt Euch herzlichst

Euer Klabaubermann



MOTORSCHIFF „HORNLAND“ DER „HORN-LINIE“, 7000 tdrw, 16,6 kn

