



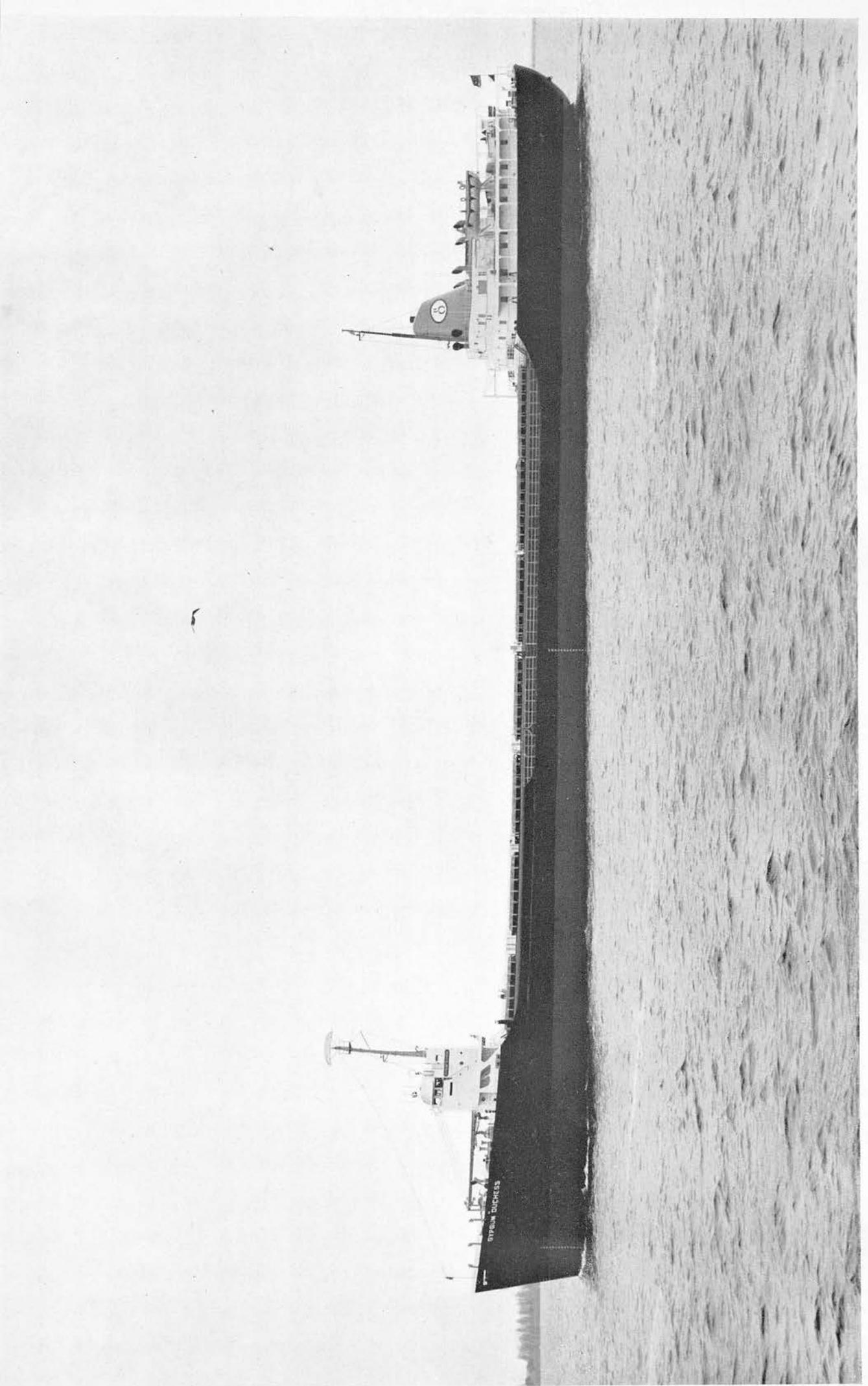
**WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT**

**Was die  
nächsten Wochen  
bringen sollen:**

**A**m 2. April 1958 soll der Stapellauf des Frachtmotorschiffs Bau-Nr. 719 (10 800 t) für die Reederei Wilhelm Wilhelmsen, Oslo, stattfinden. Bau-Nr. 719 wird ein Schwesterschiff der in der Ausrüstung liegenden „Tagaytay“.

Am 9./10. April 1958 wird die Probefahrt des Turbinenschiffs „Baumare“ (36 100 t), eines Neubaus für die Sequoia Corporation, vor sich gehen. Die „Baumare“ ist das erste Schiff einer Reihe von Bauxit-Transportern.

Für den 23. April 1958 ist die Probefahrt des 10 800 t großen Frachtmotorschiffs „Tagaytay“ für die norwegische Reederei Wilhelm Wilhelmsen vorgesehen.



BCTS „GYPSUM DUCHESS“, 10850 TDW, 12 KNOTEN





# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

18. Jahrgang · Nr. 3 · 27. März 1958

## Reparaturbetrieb

Von Wolfram Claviez

Seit ihrer Gründung besteht die Deutsche Werft aus zwei Betrieben, dem Hauptwerk in Finkenwerder und einem Werk im Hamburger Freihafen. Bis 1927 war das der Betrieb Tollerort, danach erfolgte die Übernahme der alten Reiherstieg-Werft. Sowohl auf Tollerort als auch am Reiherstieg wurden Schiffe gebaut, aber die Hauptaufgabe dieser Werke war die Konzentration auf einen umfassenden Reparaturbetrieb. Heute ist der Betrieb Reiherstieg ausschließlich Reparaturwerft für alle schiffbaulichen und maschinenbaulichen Arbeiten. Die Vorteile dieser Organisation sind offensichtlich: In Finkenwerder steht das weite Gelände zu einer großzügigen Ausbreitung, wie sie der heutige Schiffbau erfordert, zur Verfügung. Im Hamburger Hafen wiederum bietet die Nähe der Stadt den reparaturbedürftigen Schiffen einen angenehmeren Liegeplatz. So haben sich im Laufe der Jahre zwei voneinander getrennte Werke

entwickelt, die doch zusammen ein Ganzes bilden: Die Deutsche Werft.

Aber wie das bei einer Trennung so ist — was wissen wir eigentlich von den anderen und was wissen sie von uns? Gut, daß es eine Werksleitung und eine Werkzeitung gibt, sonst wüßten wir so gut wie gar nichts voneinander, und so wissen wir wenigstens etwas.

Die Verschiedenartigkeit der beiden Betriebe liegt in den unterschiedlichen Aufgabenbereichen begründet. Das Wesen des Neubaues ist Planung, Ordnung, Termin-Vorausberechnung, Konstruktions- und Büroarbeit usw. mit allen Vor- und Nachteilen, die mit genauer Zeiteinteilung verknüpft sind. Das Wesen des Reparaturgeschäftes ist ganz anders geartet. Es heißt Improvisation, Umdisponierung, Bereitsein für unerwartete Aufgaben usw. Die Aufträge kommen überraschend, gewissermaßen über Nacht, meistens dann, wenn man gerade sowieso genug zu tun

hat. Man muß Tag und Nacht einsatzbereit sein, Entscheidungen müssen oft blitzschnell getroffen werden, wenn verhindert werden soll, daß die Aufträge an eine andere Werft vergeben werden, oder durch Zögern Termine nicht eingehalten werden, was unangenehme Folgen haben kann, da fast alle Reparaturschiffe in Charterverträgen stehen, die keinen zeitlichen Spielraum haben. Die Eigenart eines Betriebes hat entsprechende Auswirkungen auf seine innere Struktur, auf die Menschen. Ordnung ist ganz schön, aber nur mit Maßen. In einem allzu ordentlichen Haushalt ist es unmöglich etwas wiederzufinden, wenn es zufällig mal nicht an seinem Platze liegt. In einem zu ordentlichen Betrieb kann eine Arbeit unter Umständen nie fertig werden, weil für irgend etwas Ausgefallenes sich möglicherweise niemand zuständig fühlt. In einem so lebendigen und beweglichen Betrieb wie eine Reparaturwerft kann niemand sagen: „Geht mi nix an!“ — jeder muß sich fest auf den anderen verlassen können, und das ist etwas sehr Schönes und Wertvolles. Jeder weiß, daß bei der nächsten Gelegenheit er selbst der Hilfe des anderen bedarf. Das Leben unserer Kollegen vom Reiherstieg ist freier und unfreier zugleich, als das der Männer von Finkenwerder. Freier ist es oft in bezug auf Vielseitigkeit und Großzügigkeit, unfreier in der ständigen Einsatzbereitschaft. Auch das „dienstliche Vergnügen“ im persönlichen Verkehr mit den Kunden unterliegt dieser Zweifelt.

Der persönliche Kontakt zwischen Auftraggeber und dem, der den Auftrag ausführt, die Abkürzung des Dienstweges, hat etwas sehr Verlockendes. Ein Auftrag, der durch siebzehn Chefs gelaufen ist, bevor er bei dem landet, der ihn ausführen soll, ist zu einer völlig unpersönlichen Angelegenheit geworden. Über Notwendigkeit und Wert von Dienstwegen soll hier nicht diskutiert werden; wir wissen, daß sie nutzbringend und hinderlich zugleich sind, wir aber nicht auf sie verzichten können, weil der einzelne nicht unterscheiden kann, wann sie nötig oder schädlich sind. Ganz unbestreitbar ist jedoch der höhere menschliche Reiz des direkten Kontaktes. Der Arbeit kommt er immer zugute.

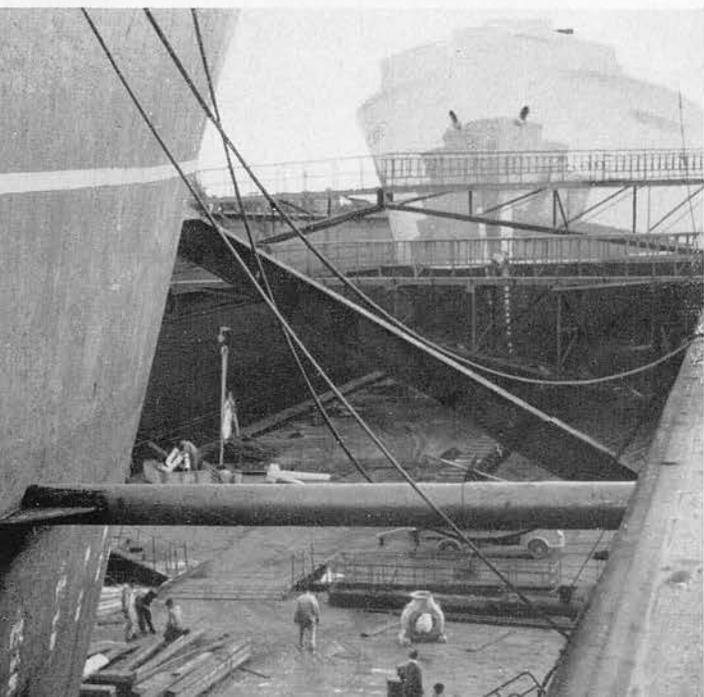
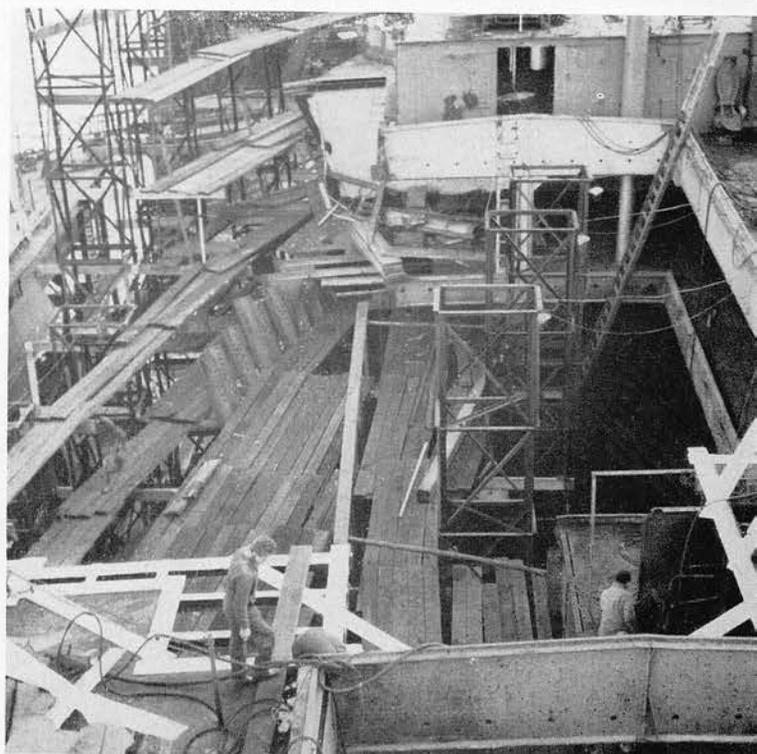
Wir haben doch einen schönen Beruf. Wenn man bedenkt, daß es Leute gibt, die in Eidelstedt arbeiten müssen... Der Geruch bei uns nach Teer und Farbe ist wohltuend und nervenstärkend, und die leicht vergammelte Atmosphäre einer Reparaturwerft, in der Schiffe aus aller Welt kommen und gehen, Schiffe, die der Ozean mit einer Patina überzogen hat, die kein noch so neuer Farbanstrich zerstören kann, hat mich als Kind schon immer mit magischer Kraft angezogen. Viele von uns sind sicher noch nie auf unserem Werk Reiherstieg gewesen. Daher soll diese kurze Schilderung von dem Leben und der Arbeit dort dazu beitragen, Kenntnis und Verbundenheitsgefühl zu vertiefen. Greifen wir ein paar Beispiele von Reparaturaufträgen heraus.

Auf der Elbe, in der Nähe von Glückstadt, ereignete sich unlängst die Kollision der Schiffe „MARTAGON“ und „MOSELSTEIN“. Die Wiederinstandsetzung der „MARTAGON“ ist ein bezeichnendes Beispiel für die unerläßliche Schnelligkeit und Tatkraft im Reparaturgeschäft. Die Havarie erfolgte an einem Winter-Sonntagmorgen in aller Frühe. Weshalb es zum Zusammenstoß kam, mag der Teufel wissen, das Seeamt hat auch nur herausbekommen, daß beide gleich viel schuld haben. Daß der Zusammenstoß kräftig war, darüber lassen die Abbildungen keinen Zweifel zu. Die Pferde der Picadores sahen ähnlich aus, wenn sie ohne Seitenpanzer auf die Hörner der Stiere mußten! Schwimmfähig waren beide Schiffe noch, wenn auch die „MARTAGON“ vorübergehend auf Grund gesetzt wurde, damit man Leckagen im Schott zwischen Laderaum 1 und 2 provisorisch abdichten konnte. Erste Hilfe war dringend nötig.

Man kann schon sagen, daß die Antennen der DW gut funktioniert haben und daß die Art des Zupackens großartig gewesen ist. Noch bevor man sich auf dem englischen Schiff recht erholt hatte von dem Schock, war es im Schlepp Kurs Reiherstieg.

Die „MARTAGON“ ist ein Schiff der EMPIRE-Klasse, von der schon häufig Schiffe bei uns zu Gast waren. Sie hatte 3000 t Zement, Nägel, Draht usw. in Hamburg geladen und befand sich auf der Ausreise nach Venezuela, als die Havarie passierte. Glücklicherweise war niemand zu Schaden gekommen, aber das Schiff sah im Bereich des vorderen Laderaumes furchterregend aus. Im Dock mußte erst einmal ausvisiert werden, ob nicht eine bleibende Deformation des ganzen Schiffskörpers die Folge dieser schweren Havarie sein würde. Mit kräftigen Stützen wurde das Vorschiff am Dock festgeschweißt. Aber das Ergebnis der Messungen lag innerhalb der Grenzen, bei denen man nicht genau weiß, ob es sich überhaupt um eine Deformation handelt. Man konnte also getrost an die Entfernung der zerstörten Platten und Profile gehen und mit dem Aufmessen, Herstellen und Einbauen der neuen beginnen. Die fehlenden Spanten wurden nach denen der Steuerbordseite abgemallt und die Modelle sofort zum Schnürboden nach Finkenwerder gebracht. Schon am nächsten Tage wurden die Spanten gebogen, dann an Bord eingebaut und gleich darauf die Platten aufgemessen, die in den neuen Hallen des Reiherstiegbetriebes zum Einbau vorbereitet wurden.

Die Fortschritte der Schiffbauarbeiten sind für den Außenstehenden immer verblüffend. Da sieht man doch etwas! Des öfteren betrat der Kapitän frühmorgens kopschüttelnd sein Schiff, als ob er es nicht recht glauben wollte, daß er sich auf dem richtigen befände. In drei Wochen war der Schiffskörper wieder intakt, und das Schiff konnte ausgedockt werden. Man ist ja auf der DW gewohnt, daß ein Schlag reingehauen werden kann,



vor allem, wenn sportlicher Ehrgeiz den Eifer noch unterstützt. Rekorde wie: „A new bow in five days“ konnte man sogar in englischen Zeitungen lesen. (Viele werden sich gewiß noch an die „SABRINA“ erinnern.) Aber die neue Außenhaut der „MARTAGON“ war ebenfalls eine solche Leistung, weil keine Konstruktions- und Werkstattarbeit vorangegangen war und erst mit Einschleppen des Schiffes die allerersten vorbereitenden Arbeiten in Angriff genommen werden konnten. Etwas mehr Zeit nimmt immer der Teil der Arbeit in Anspruch, dessen Fortschritte man nicht recht gewahr wird: Ausrüstung und Einrichtung. Im Bereich der Kollision war ja alles zerstört, die Decke aufgerissen, die Lukensäule hinüber, die Winden in den Laderaum gestürzt, der Fockmast an Deck geknallt, Ladebäume gebrochen. Die Zementladung lag in der Bilge; Kabel, Rohrleitungen, Wegerungen, Lüfter und die ganze Deckausrüstung mußten erneuert werden. Das erforderte natürlich einige Zeit, zumal manche Gegenstände von außerhalb bezogen werden mußten. So wurden die Ladebäume in Berlin hergestellt, die neuen Winden in England bestellt. Es kam bei dem Riesenumfang dieser Arbeit nicht auf einen Tag an, das Arbeitstempo übertraf ohnehin alle Erwartungen.

Es gibt aber Reparaturen, wo es auf Stunden ankommt. Das schwedische Motorschiff „ULLA“ z. B. ging an einem Donnerstagabend ins Dock. Auf beiden Seiten war im Bereich des vorderen Laderaumes die Außenhaut eingedrückt, und mehrere Platten mußten ausgewechselt, die Spanten gerichtet werden. Wenn man einem Laien erzählt, man könne in der Zeit von Donnerstagabend, 19.30 Uhr, bis Dienstag früh, 6.50 Uhr, ein Schiff docken, besichtigen, die Wände aufreißen, Spanten richten, neue Platten von  $8,50 \times 2,90$  m aufmessen, ausschneiden und einbauen, die Wände auf Dichtigkeit abspritzen, Malen, sowie 24 weitere Positionen an Deck und am Ladegeschirr zur Ausführung bringen, und dann das Schiff nach Schuppen 50 verholen, wo es pünktlich zu dieser Stunde zur Ladungsübernahme liegen mußte, — so wird er nicht wissen, ob das ernst gemeint ist. Die Übertragung dieses Auftrages war von der Bedingung abhängig, diesen Termin unbedingt einzuhalten. Und er wurde eingehalten. Wie wäre das möglich, ohne das gegenseitige Vertrauen, von dem eingangs gesprochen wurde? Wer könnte es wagen, einen solchen Auftrag zu übernehmen, wenn er nicht wüßte, daß er sich auf seine Kollegen fest verlassen kann?



# Die Blindheit der westlichen Welt

Von Wilhelm Haas, Linz/Donau

Aus „Sozialpolitische Korrespondenz“, Linz/Donau

*„In allen wesentlichen Punkten hat Rußland ständig seine Ziele erreicht, und dies dank der Unwissenheit, Stumpfheit und andauernden Unkonsequenz und Feigheit der westlichen Regierungen.“*

*Karl Marx, 1853, in „New York Herald Tribune“.*

Man kann die heutige weltpolitische Situation gegenüber dem großrussischen Raum nicht treffender charakterisieren, als dies Karl Marx vor rund hundert Jahren mit dem oben zitierten Satz tat. Nur hat sich die Lage gegen damals insofern noch beängstigend verschärft, als sich inzwischen der imperialistische Panslawismus Rußlands mit dem bolschewistischen Imperialismus zu einer Kräfteballung zusammenschloß, die ihren bisher stärksten Ausdruck in dem Vorstoß der beiden Sputniks in den Weltraum fand.

Die freie Welt scheint hierdurch endlich entscheidend alarmiert worden zu sein. Wieder ertönt, diesmal aus dem Munde des US-Handelsministers Weeks, der Ruf: „Mehr Kanonen als Butter!“ Man hat scheinbar nun doch erkannt, daß in der gegebenen Weltlage Fernlenk-raketen wichtiger sind als Fernsehapparate. Wenn dazu US-Außenminister Dulles noch erklärt, das amerikanische Volk müsse möglicherweise kleinere demokratische Freiheiten aufgeben, um gegenüber der sowjetischen Gewaltherrschaft bestehen zu können, dann schließt dies den Kreis von Rüstungswillen und Kampfgeist, den die freie Welt seit 1945 so sehr vermissen ließ.

Uble Schlagworte wie „Lieber ein lebender Esel als ein toter Löwe“, mit denen man den in jedem anständig empfindenden Mann vorhandenen Willen zur Vaterlandsverteidigung untergraben wollte, oder Aussprüche, wie wir sie vor kurzem im Rundfunk hören konnten: „Besser Rock 'n' Roll als Langemarck“, womit eine der größten soldatischen Heldentaten des ersten Weltkrieges destruktiv verhöhnt wurde, dürften nunmehr also wohl bald aus dem bisherigen Propaganda-Vokabular verschwinden. Und sie müssen es auch — von Wien bis Washington —, wenn die freie Welt gegenüber dem Eroberungswillen und der Kampfmoral des Bolschewismus bestehen können soll. Es muß in diesem Sinne endlich begriffen werden, daß es abwegig ist, jene moralischen Werte, welche zur Sicherung jedes Staates unabdingbar vorhanden sein müssen, nur deshalb abzulehnen, weil sie seinerzeit auch der Faschismus auf seine Fahnen geschrieben hatte.

Wir sind uns bewußt, mit solchen Feststellungen gewisse Ressentiments anzustreifen, halten es aber angesichts

der bolschewistischen Weltbedrohung für unsere Pflicht, diese Probleme offen vor aller Augen zu rücken. **Es darf einfach nicht weiterhin stets nach rückwärts geschaut werden**, wo doch ein Blick nach Ungarn genügen sollte, um jedem von uns ein Schaudern über den Rücken zu jagen!

Ein anderes Problem der Blindheit des Westens rührte kürzlich Bruno Skrehunetz-Hillebrand in den „Salzburger Nachrichten“ an, wenn er schrieb: „Schon seit Jahren wirkt es sich wie ein zwangsläufig aktiv werdendes Verhängnis für die westliche Welt aus, daß jedesmal, wenn die internationalen Schwierigkeiten sich häufen und rasche Entscheidungen erfordern, noch zusätzliche Erschwerungen und Belastungen eintreten. Allzu häufig gab es in solchen Lagen plötzlich Regierungskrisen in Frankreich, die Aggression gegen Ägypten gerade zur Zeit der ungarischen Volkserhebung gehört in diese Reihe, und zum dritten Male ist unter solchen Umständen nun der amerikanische Staatspräsident plötzlich erkrankt.“

Die erwähnten Erkrankungen Präsident Eisenhowers, welche oft in wichtigsten Stunden die westliche Welt der klaren Führungsentscheidung ihrer stärksten Macht beraubten, sind sicherlich schicksalhaft bedingte Zufälligkeiten, die jeweils die Lage des Westens noch besonders erschweren. Nicht ganz so zufällig können einem aber verschiedene politische Ereignisse in solchem Zusammenreffen erscheinen, wie etwa die obenerwähnten französischen Regierungskrisen, oder Suezaggression und Ungarnaufstand. In dieser Hinsicht ist vielleicht der Verdacht nicht unbegründet, ein weltweites Zusammenspiel jenes linksgerichteten Jakobinertums zu vermuten, das sich fast ausnahmslos in allen westlichen Regierungen, Parteien, Redaktionen und Rundfunkleitungen eingenistet hat und mit Absicht, meist aber aus Dummheit, den Sowjets in die Hände arbeitet.

Der Blindheit der westlichen Welt muß ein Ende gesetzt werden. Das Verbindende muß gesucht, das Trennende abgebaut werden. **Es muß ein gemeinsamer Weg gefunden werden, daß nicht weiterhin in selbstmörderischer Weise dem Bolschewismus der Weg geebnet wird.**

## Auch im Sommer - Schlitten ziehen?

Der Winter hat nun Abschied genommen, die Tage werden länger und wärmer. Schnee und Eis sind geschmolzen, für die Wintersportler eine unabänderliche bittere Tatsache, jedoch für uns Werftleute ein neuer Impuls zu frohem Schaffen.

Manche unter uns, die die Freuden des Wintersports kennen und auch ausnutzen, denken an die schönen und erholsamen Stunden zurück. Doch auch im Sommer wird auf der Werft des öfteren vom Schlittenziehen gesprochen, man denkt unwillkürlich an den Wintersport.

Um künftig Mißverständnissen vorzubeugen, soll hier der Schiffbauer ein paar aufklärende Worte geben.

Ein auf der Helling erbauter Schiffskörper hat je nach Größe ein Ablaufgewicht von ca. 3000 bis 6000 t. Dieser Bau mit dem imposanten Gewicht muß eines Tages von der Helling herunter und seinem zukünftigen Element übergeben werden. Solange Schiffe gebaut werden, ist der Vorgang des Stapellaufs wohl für alle, ob Fachmann oder Laie, von großem Interesse.

Stellt man sich 600 Waggons der Bundesbahn vor, beladen mit je 10 t oder 200 Zentnern, so hätte man das Gewicht des Schiffes in diesen untergebracht. Der Zug würde die stattliche Länge von 6 km haben, eine Entfernung von der Deutschen Werft Finkenwerder bis zur St. Pauli-Landungsbrücke.

Um ein Schiff sicher vom Helgen zu bekommen, baut der Schiffszimmermann unter dem Schiffsboden zwei parallel zueinander laufende hölzerne Bahnen, wir nennen sie Gleitbahnen. Auf diese eingefetteten Bahnen wird der sogenannte Schlitten gelegt. Aus bestem astreinem Pitschpineholz wurde der Schlitten gebaut. Je nach Länge des Schiffes sind die Schlitten um 125 m lang, 0,6 m, 0,9 m oder 1,2 m breit und 0,3 m hoch. Aus einzelnen Längen wird die Gesamtlänge des Schlittens mittels Verbindungsglaschen hergestellt. Um eine lange Lebensdauer

und sichere Stapelläufe zu gewährleisten, muß der Schlitten vor Beschädigungen und Verunreinigungen der Lauffläche bewahrt bleiben. Kurz vor dem Stapellauf muß das Schiffsgewicht von den Baupallen auf den Schlitten verlagert werden. Durch die schräge zum Wasser abfallende Helgensohle wird das Schiff auf der künstlichen Rutschbahn in sekundenschneller Fahrt den Helgen verlassen. Eine Verbeugung des Vorschiffes nach Ablauf von der Helgenkante wirkt wie eine vornehme Dankesbezeugung gegenüber den Besuchern und Erbauern.

Wie zwei richtungweisende Finger liegen die Gleitbahnen auf der Helgensohle und zeigen den Weg, den das Schiff gelaufen ist (Abb. 1). Vom Schlitten ist beim Stapellauf nicht viel zu sehen, nur vorn am Vorschiff ragen einige Stützengruppen und die der Form des Schiffes entsprechende Aufklotzung an der Außenhaut empor. Starke Drahtseile, die vom Deck kommend an der Außenhaut unter den Schiffsboden gehen, künden von dem noch unter dem Boden sitzenden Schlitten. Es sind die Halteleinen für den Schlitten nach dem Stapellauf.

Alle Bauteile des Schlittens, wie Schlittenbahnen, Pallhölzer, Holzkeile, Stützen usw. sind vor dem Stapellauf miteinander durch Bolzen, Laschen und Drahtseile verbunden. Ein Wegschwimmen der wertvollen Bauhölzer nach dem Stapellauf ist somit unterbunden.

Nachdem das Schiff am Ausrüstungskai festgemacht hat und genügend Wasser unter dem Kiel ist, können die Schlepper bestellt werden und die Arbeit des Schlittenziehens übernehmen.

Die Drahtseile werden am Hauptdeck gelöst und losgeworfen. Der ganze Schlitten liegt nun ohne feste Verbindung mit dem Schiff unter dem Boden. Vorgesehene Schleppeile, die am Schlitten befestigt wurden, werden von den Schleppern auf den Schlepphaken genommen, und die Arbeit kann beginnen.

Die unter dem Schiffsboden liegenden Schlitten und Bauhölzer werden durch den Auftrieb unter den Boden gedrückt. Nimmt man eine Schlittenlänge von 125 m, eine Breite von 1,2 m und eine Höhe von 0,3 m an, so ist ein Druck von ca. 36 t wirksam.

Durch stetiges Ziehen mit voller Motorenkraft der Schlepper kommt nun langsam der Schlitten vor dem Vorschiff an der Wasseroberfläche zum Vorschein (Abb. 2).

Bald ist die Arbeit geschafft, der Schlitten schwimmt frei. Im Winter ist das Schlittenziehen oftmals durch Treibeis besonders erschwert. Stützengruppen und sich doch noch selbständig gemachte Hölzer werden an die Kaimauer bugsiert und dort vom Landkran aufgenommen. Der Schlitten selbst wird nun zum Helgen geschleppt, um dort an einem dafür bestimmten Platz aufs Trockene gebracht zu werden (Abb. 3). Das Hochwasser ermöglicht es, den Schlitten soweit wie möglich auf den Helgen einzuschwimmen.

Eine auf der Helgensohle je nach Breite der Schlitten verstellbare Rollenbahn, genannt Schlittenaufschleppe, nimmt nun den Schlitten auf. Durch Ziehen mittels einer Seilwinde wird nun stückweise der Schlitten aufs Trockene gezogen (Abb. 4).

Nun kann der Schiffszimmermann seinen mit großer Geduld und harter Arbeit erbauten Schiffsschlitten auseinanderbauen und die Bauteile für den nächsten Stapellauf herrichten.

Kriepke

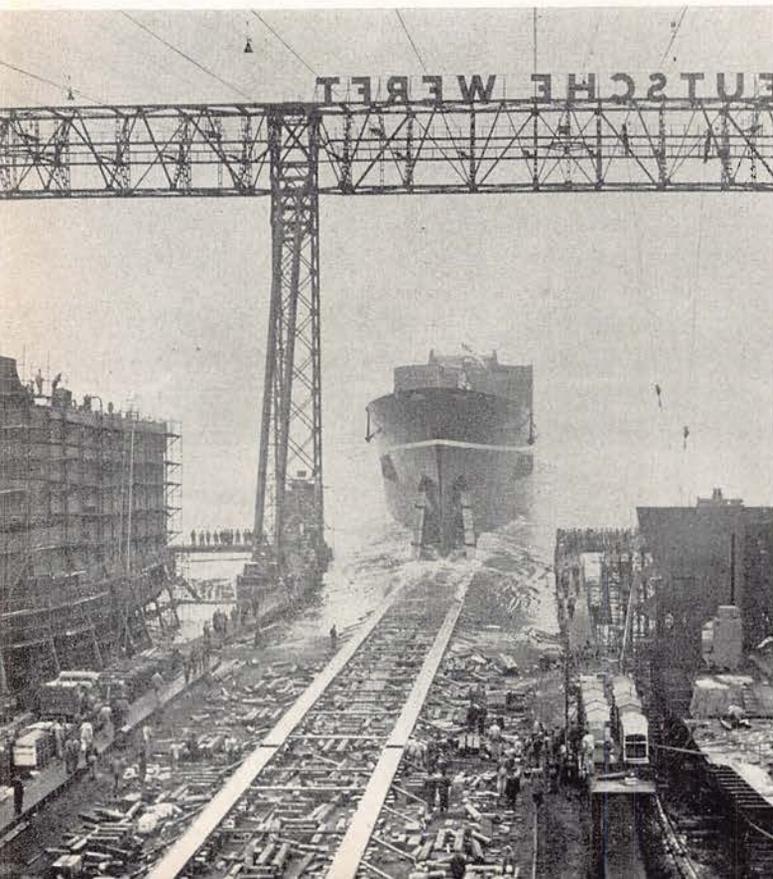


Abb. 1



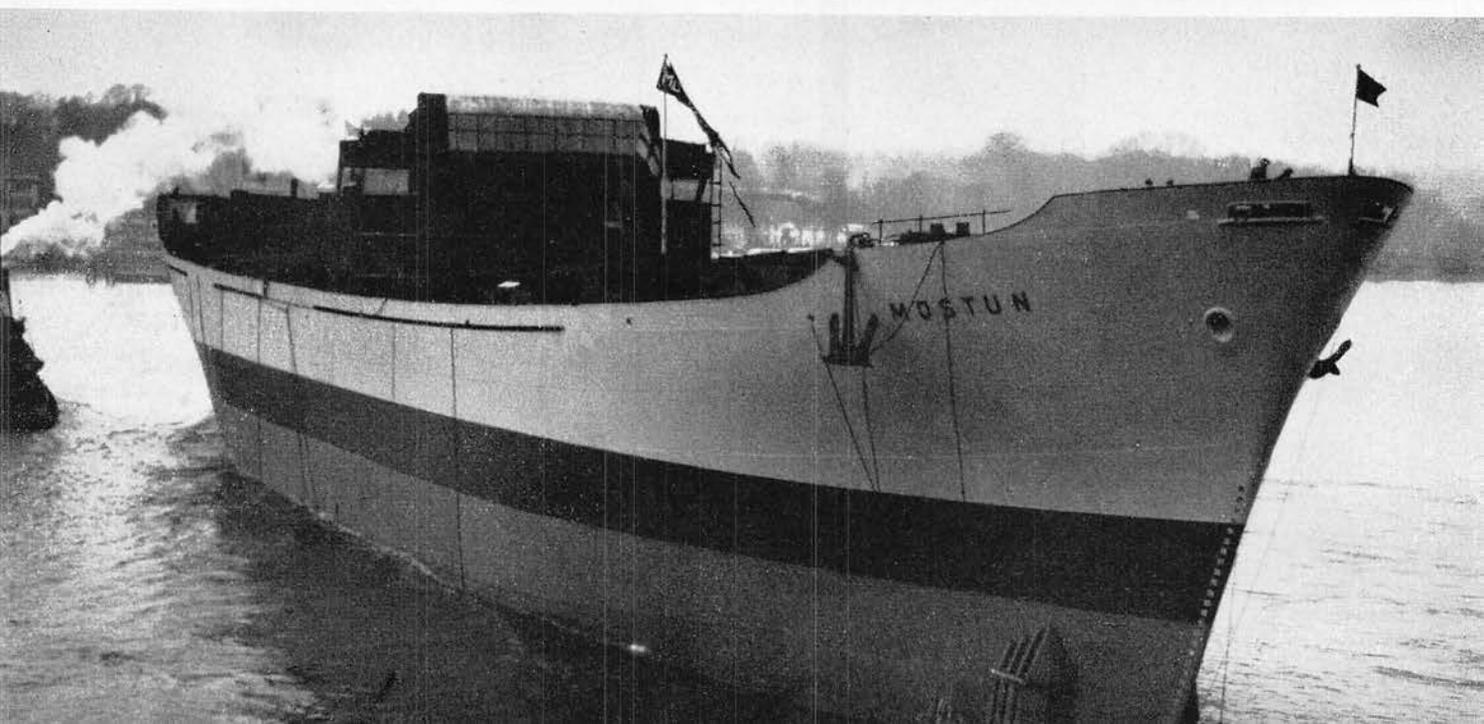
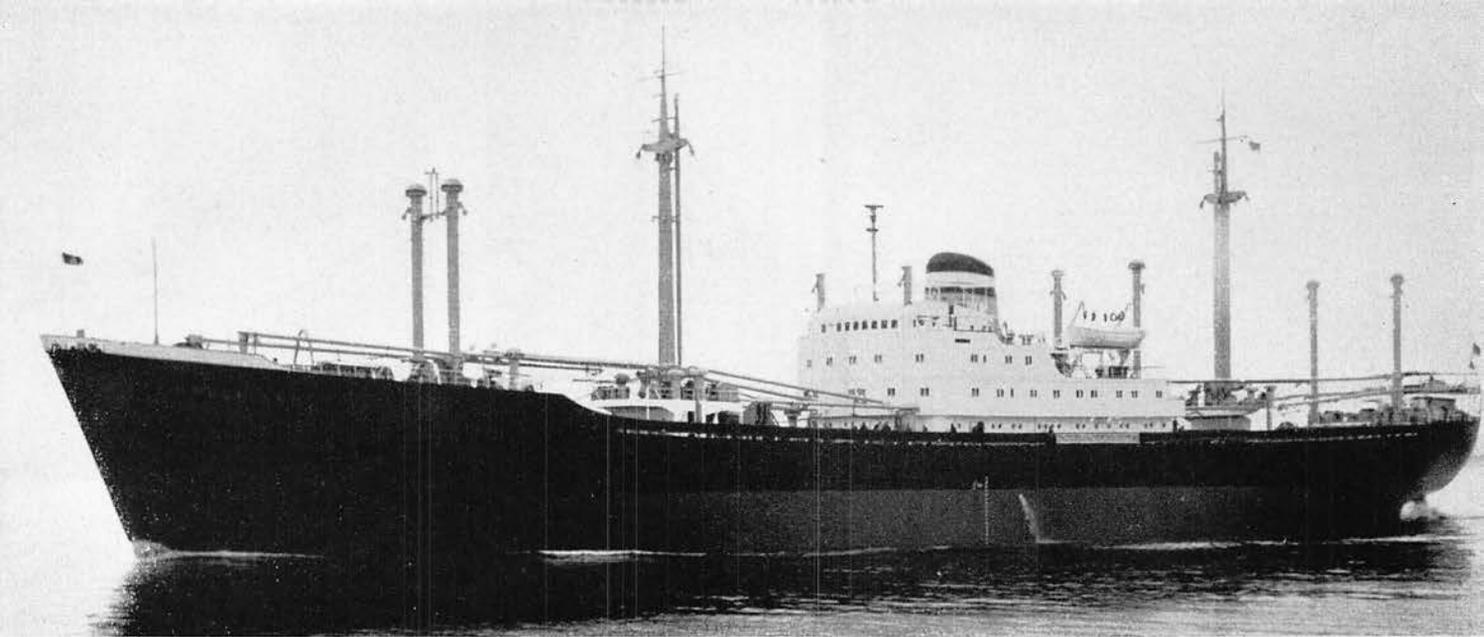
Abb. 2



Abb. 3



Abb. 4



# Die letzten Wochen:

1. MS „Havelland“ auf Probefahrt.
2. Die Taufpatin der „Mostun“, Frl. Haanes.
3. Bei echt hamburgischem Mistwetter wurde das Schiff getauft.
4. Die „Mostun“ auf ihrer ersten Fahrt.
5. Die Taufe des 36 000 t großen Bauxit-Schiffes „Baumare“ fand im großen Dock am Reiherstieg statt.
6. Die „Baumare“ wird ausgedockt.



Unsere Reisen führen uns in ferne Lande. Wer nicht wenigstens in Italien war, hat keinen richtigen Urlaub verlebt. Besser ist natürlich Spanien! Wie wäre es mit Mallorca?

Ja, und außerhalb des Urlaubs? Was interessiert uns?

Schon ist unsere Sprache dabei, sich zu wandeln. Im Osten unseres Vaterlandes spricht man ein Deutsch, das von übernommenen Fremdwörtern nur so wimmelt. Man höre sich nur einmal eine Ansprache eines Würdenträgers aus dem anderen Deutschland an. Ohne Lexikon kann man da kaum noch folgen. Spötter nennen das, was da geredet wird, „Partei-chinesisch“.

Wir haben hier im Westen aber keinen Grund, uns etwa erhaben zu fühlen. Bei uns gibt es „Tihntätscher, Tihmwörk, Pablic Riletschens“ usw. Dabei haben wir so schöne Worte wie Backfisch oder Gemeinschaftsarbeit und so fort. Es scheint fast, daß man als sehr ungebildet gilt, wenn man sich sein schlichtes Deutsch erhält.

Und dabei wollen wir doch wohl alle die Wiedervereinigung unseres Vaterlandes? Was tun wir eigentlich dafür?

Weiß die Jugend eigentlich noch, wie Deutschland einmal aussah? Wir haben uns gedacht, daß wir in unserer Werkzeitung vielleicht doch auch manche Anregung geben und manche Erinnerung wachhalten können. In Zukunft wollen wir daher in jeder Ausgabe einige Bilder (Zeichnungen oder Fotografien) veröffentlichen, die Motive aus Deutschland innerhalb der Grenzen von 1937 zeigen. Hierneben die ersten Bilder!

Die Aufgabe unserer Leser, die Wertfangehörige sind, soll es sein, die Abbildungen zu erkennen und uns über das dargestellte Bauwerk und den Raum, in dem das Bauwerk stand oder steht, und die Persönlichkeiten, die dort geboren sind oder gelebt haben, alles Bekannte niederzuschreiben.

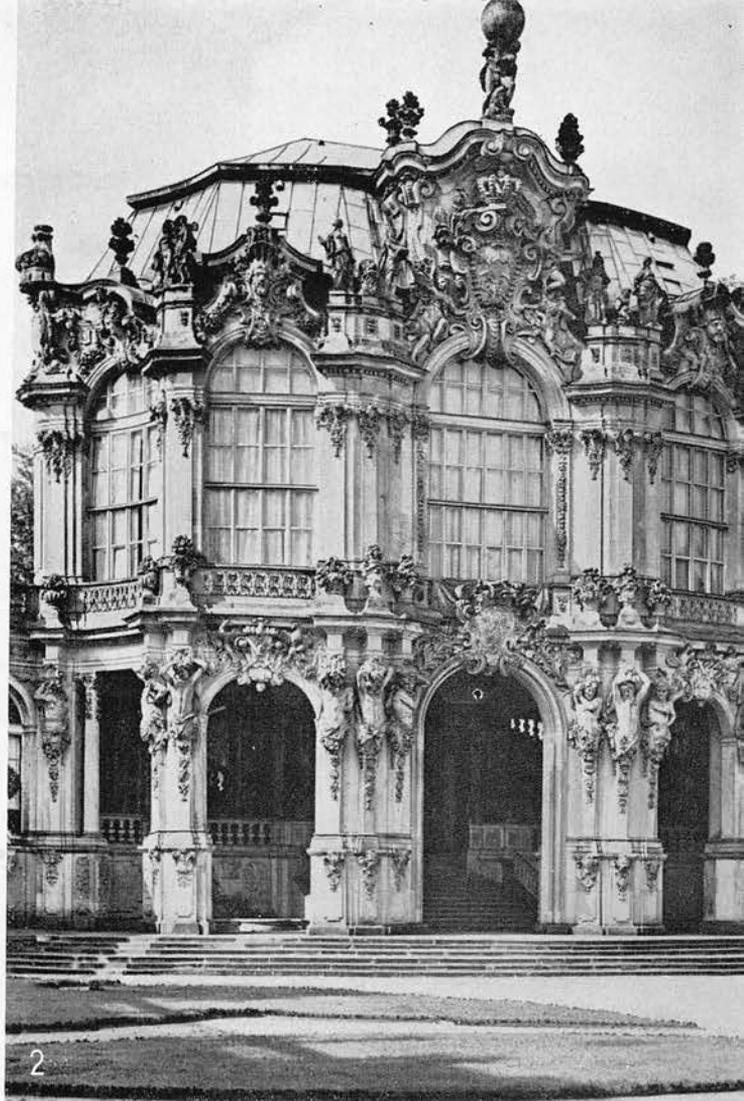
Wir werden die drei besten Einsendungen jeweils mit einem Geldpreis (30,— DM, 20,— DM, 10,— DM) belohnen.

Einsendeschluß ist dieses Mal der 17. April.

# Was wissen wir von Deutschland

# ?





# Besser leben!

Das ist eines der Schlagworte unserer an „Überschriften“ so reichen Zeit. Besser leben! Was heißt dieses „Besser“? Besser als gestern, oder als vorgestern? Wo ist der Maßstab? Wo ist das Ziel? Ja, und wie soll dieses bessere Leben erreicht werden? Mit höherer Leistung? Besserer Arbeit?

Nein, das ist nicht gemeint! Es sollen die Güter einfach anders verteilt werden. Das bessere Leben soll in mehr Freizeit und gehobenem Lebensstandard bestehen. Das heißt also, daß bei geringerer Arbeitsleistung ein höheres Ergebnis der Arbeit, sprich Lohn, herauskommen soll. Solange durch technische Verbesserungen die Produktivität erhöht werden kann, mag das gut sein, wenn man auch der Meinung sein kann, daß die Verbesserungen in Gestalt von Preissenkungen allen Verbrauchern zugute kommen sollten. Schwierig wird die Sache aber, wenn die Produktivität nicht mehr steigt oder jedenfalls in geringerem Umfange als die Forderungen; dann kann nämlich nur einem das genommen werden, was einem anderen gegeben werden soll. Bei solchen Gelegenheiten rufen alle, die sich sonst jede staatliche Willensäußerung als Eingriff in ihre persönliche Freiheit verbitten, nach dem Eingreifen des Staates. Es sollen dann plötzlich Gesetze geschaffen werden, die das Ziel der Wünsche erreichen lassen. Das kostet natürlich Geld. Einmal in Gestalt von Steuern und zum andern in Form sonstiger Abgaben, und wenn es z. B. erhöhte Beiträge zu den Krankenkassen sind. Das aber paßt keinem.

Der neue Bundestag beschäftigt sich mal wieder mit Gesetzentwürfen, die, wenn sie erst einmal als Gesetz auf der Welt sind, die öffentlichen Ausgaben erhöhen oder aber, wie das Kindergeldgesetz, eine bestimmte Gruppe von Bürgern und Rechtspersonlichkeiten einseitig belasten. Die private Vorsorge aber ist wie gelähmt. Wer spart schon, wenn er sein Alter als durch Renten gesichert ansieht! Es ist sicher ein sehr schöner Gedanke, den Rentner gegen Währungsverfall zu schützen und ihn an der Anhebung des Lebensstandards teilnehmen zu lassen, wie es die letzten Rentengesetze versuchen. Wer

bezahlt das aber alles? Der Gedanke der Sozialversicherung ist so sehr durchlöchert, daß von Versicherung doch wohl nicht mehr im Ernst gesprochen werden kann. Zu einem großen Teil werden die Renten ja im Umlageverfahren aufgebracht. Jeder weiß, daß gerade unser Volk immer älter wird. Die nachwachsenden Jahrgänge werden immer schwächer. Bei uns kamen im Jahre 1951 auf 1000 Menschen im arbeitsfähigen Alter 184 Männer über 65 Jahre und Frauen über 60 Jahre. 1971 werden es 283 sein. Schon heute müssen neben den Beiträgen der arbeitenden Menschen zur Rentenversicherung Milliardenbeträge im Jahre aufgebracht werden, um die Renten zahlen zu können. Wie soll es später aussehen? Wenn die Renten aufrechterhalten werden sollen, müssen die Zuschüsse erheblich gesteigert werden. Das kann nur durch eine Steuererhöhung oder sonstige Belastungen erreicht werden.

Ich weiß, daß das alles unbequeme Erörterungen sind. Wir leben ja aber nicht einfach in den Tag hinein. Schließlich muß auch mal an morgen und übermorgen gedacht werden. Das muß besonders dann sein, wenn man „besser“ leben will.

Es gibt viele Menschen, die sagen, daß in den sich in Abständen wiederholenden neuen Lohnforderungen eine gesunde Dynamik liegt, die eine belebende Wirkung auf die Gütererzeugung haben muß.

Das ist wie die berühmte Frage: Was war zuerst, das Huhn oder das Ei? Wie ich darüber denke, habe ich oben gesagt.

Meines Erachtens sollte man sich mit vereinten Kräften bemühen, die Preise zu stabilisieren. Das sollte im Interesse aller liegen. Wenn dieses Ziel erreicht ist, wird sich die wirkliche soziale Sicherheit von selbst einstellen. Dem einzelnen muß aber bewußt sein, daß er auch Verantwortung trägt. Jeder sollte einsehen, daß mit Schlagworten nichts erreicht wird. Wenn wirklich Sozialpartnerschaft ohne Vorbehalte geübt wird, werden auch alle besser leben.

Allers

## Lieber Klabaubermann!

„Erlauben Sie zunächst, daß ich mich Ihnen einmal vorstelle. Ich bin die Frau eines Weritarbeiters bei der DW — Finkenwerder. Da mein Mann keine Ahnung von diesem Brief hat, bitte ich, zu entschuldigen, daß ich meinen Namen verschweige. Ich möchte meinem Mann, mit dem ich 29 Jahre verheiratet bin, nichts Unangenehmes bereiten. In drei Jahren hat mein Mann Arbeitsjubiläum bei der DW, und somit wäre ich schon bei dem Kernpunkt meines Schreibens angelangt, nämlich bei Ihrem netten Artikel in der letzten Werkzeugzeitung gegen das ‚Unwesen des Trinkens bei den Jubiläumsfeiern auf der DW‘. Sie haben damit ein Thema angerührt, welches meinem Mann und mir sehr am Herzen liegt. Ich bitte Sie, mir zu gestatten, ein paar Worte dazu sagen zu dürfen. Wenn ich auch nicht unmittelbar angesprochen wurde, so möchte ich doch annehmen, daß meine Meinung die vieler Frauen sein dürfte. Wie oft hat mein Mann schon nach Jubiläumsfeiern gesagt, ‚wie ist es doch schade, wenn man das schöne Geld in Form von Alkohol so durch die Kehlen der Arbeitskameraden fließen sieht.‘ Wenn es nur die engeren Kameraden wären, sagt er, ließe man sich das auch noch gefallen, aber an solchem Tag stellt sich einfach alles ein, Leute, mit denen man sonst überhaupt nichts zu tun hat. Die ‚Schar der Dursti-

gen‘ wird immer größer. Diese Angelegenheit, sagte mein Mann, hat solche Formen angenommen, daß ihm heute schon graut vor seinem Arbeitsjubiläum bei der DW. Eines möchte ich allerdings einfügen, mein Mann ist kein Maßstab für solche Feiern, weil er sich aus Alkohol absolut nichts macht. Er trinkt wohl gern seine Flasche Bier, aber Alkohol im allgemeinen lehnt er ab. Trotzdem gibt er natürlich bei jeder Sammlung seine Spende, wie das so üblich ist.

So, wie die Dinge nun mal bei uns liegen, werden Sie, lieber Klabaubermann, es verstehen, daß ich mich zu Ihrem Artikel ganz besonders getreut habe. Mein Mann hatte tatsächlich den Wunsch, von dem Jubiläumsgeld zu verreisen mit mir. Aber so, wie das jetzt zugeht auf der DW, wird daraus wohl nichts werden, schade eigentlich. Ich denke, eine Erinnerung an dieses Fest, verbunden mit einer kleinen Reise, ist doch wohl sehr viel schöner, als die Erinnerung an einen ‚Haufen Betrunkener‘, noch dazu, wenn man die ‚Durstigen‘ zufriedenstellen muß. Ja, ja, lieber Klabaubermann, muß ist hier nämlich, so beschämend es auch ist, das einzig richtige Wort.

Damit Sie einmal Gelegenheit haben, tiefer in diese Dinge hineinzusehen, lege ich Ihnen einen Extrabogen

bei. Darauf werde ich Ihnen mal ein Gespräch mit meinem Mann demonstrieren.

Ich denke, nun habe ich Ihnen mal mein Herz ausgeschüttet und wäre glücklich, wenn ich ein ganz klein bißchen dazu beigetragen hätte, diesem Übelstand auf der DW abzuwehren.

Für heute recht herzliche Grüße,  
die Frau eines Werftarbeiters,  
eine waschechte „Hamburger Deern“

\*

Das ist also die Meinung der Ehefrau eines unserer Werftmänner. Ganz sicher steht sie mit ihrer Ansicht nicht allein. Auch die Männer selbst sind in der Mehrzahl nicht für „alkoholische“ Jubiläen.

Die Werftleitung hat sich der Sache angenommen. Sie ist der Meinung, daß unserer „Hamburger Deern“ und

ihren Leidensgefährtinnen geholfen werden muß. Die Jubiläumsfeier soll wieder das werden, was sie sein soll: die Ehrung fleißiger und zuverlässiger Mitarbeiter.

Aus diesem Grunde wird die DW in Zukunft einmal im Jahr alle Jubilare des Jahres mit ihren Frauen zu sich einladen. Da sollen dann die Jubilare und ihre Frauen einige frohe Stunden gemeinsam verleben. Außerdem lernen die Ehefrauen dann auch gleich den Arbeitsplatz ihrer Männer kennen.

Andere Jubiläumsfeiern gibt es in Zukunft nicht mehr auf der Werft.

Ich hoffe, daß diese Regelung allgemein begrüßt wird. Auf diese Weise kommt der Jubilar auch dazu, sich von dem Jubiläumsgeschenk der Werft einmal etwas Besonderes zu leisten. Unsere Hamburger Deern soll für ihren Vorschlag eine Prämie erhalten. Hoffentlich meldet sie sich.  
Allers

## Verstiegen

**R**ax-Gebirge, Niederdonau, Österreich. Verstiegen: Junges Münchner Ehepaar auf Hochzeitsreise, anlässlich eines Bergausfluges, hatte sich verstiegen. Nach über 8 Stunden unfreiwilligen Aufenthaltes, halb erfroren, vom Bergführer gefunden und gerettet.“

Diese Anzeige lese ich in einer alten Zeitung, welche ich als Buchumschlag benutzt hatte. Etwas Besonderes konnte ich mir unter „verstiegen“ nicht vorstellen. Würde ja verlaufen, verirren, verbiestern sagen, aber verstiegen ist bestimmt richtiger. In meinem Leben hatte ich mich auch einmal verstiegen und will dieses berichten. Was kennt ein Hamburger, von der sogenannten Waterkant, schon von Bergen und gar Gebirge. Wir haben ja auch ein paar berühmte Berge hier, wie z. B. den Meßberg, Anberg, Venusberg, Falkenberg oder gar den Süllberg. Verstiegen, glaube ich, hat sich da noch kein Mensch. Mein sogenanntes Verstiegensein passierte mir ganz unabsichtlich.

Vor einigen Jahren lag ich mit der Viermastbark „Mayotte“ auf Reede in einer Meeresbucht von Chile. Der Ort hieß Mexillons bei Autofagasta zwischen Valparaiso und Iquique. Wir wollten Salpeter holen. Hatte Landurlaub und ließ mich mit dem Boot an die Küste pullen, um mir die Gegend anzuschauen. Wanderte planlos ins Blaue am Meeresstrand entlang. Außer einem wunderbaren blauen, ruhigen Meer und ebensolchen prächtigen blauen, wolkenlosen Himmel gab es nur einen schmalen Streifen Land mit Felsgeröll. Ganz selten ein paar kaktusartige Pflanzen. Umsäumt war der Strand auf der einen Seite vom Meer und der anderen Seite von steilem, unregelmäßig zerrissenem ziemlich hohem Felsengebirge. Mein Interesse war weniger den Felsen gewidmet als dem Meere.

Auf den Steinen flitzten ab und zu bis zu einem Meter große sonderbare, wie kleine Drachen aussehende Eidechsen, von denen ich aber leider keine erwischte. Hätten gut gepaßt zu meiner kleinen Sammlung ausgestopfter Haifische und fliegende Fische an Bord. Im Wasser sah man bei schärferem Hinschauen, außer vielen sehr schönen, in allen Farben schimmernden kleinen und großen Quallen, auch häufiger Haie träge dahinschwimmen. So gerne ich bei der fürchterlichen Hitze gebadet hätte, wagte ich doch nicht recht, ins Wasser zu gehen. Eine alte gestrandete Hulk mit vielen Kanonenpforten in mittelalterlicher Bauart, vielleicht noch aus Kolumbus Zeiten stammend, lag dicht vor mir. Wieviel Zeitgeschehen, Erleben und Abenteuer mag dieses alte Segelschiff

gesehen haben? Man sieht doch, daß Eichenholz immer härter wird und fast unverwüßlich ist. Wie könnte sonst ein jahrhundertealtes Wrack noch so gut erhalten sein, trotz der Jahre, Stürme und Witterung. Hatte einen kleinen Segeltuchbeutel mitgenommen und schon fast ganz voll gesammelt mit allerhand Zeugs, darunter hauptsächlich viele sehr schöne Muscheln, Korallen und bernsteinfarbige Steine; einige Krebse, die wie Hummer aussahen, waren auch dabei. Einige Stunden mögen mit Strandlauferei vergangen sein, als plötzlich mit großer Schnelligkeit der Strand zwischen Felswand und Meer immer schmaler wurde. Die Flut kommt plötzlich an der chilenischen Küste, und das Wasser steigt mit erschreckender Geschwindigkeit. Das kostete schon manchen Unwissenden das Leben, weil ohne Boot kein Flüchten vor dem Wasser möglich ist und die Felsen am Meer fast unbesteigbar sind. Die Wellen erreichten beim Anrollen schon meine Füße, und immer höher stieg das Wasser. Trotz emsigen Suchens und vielen Versuchen, irgendwie höher hinaufzukommen in die Felsenwildnis, fand ich keinen Zugang. Aber auf jeden Fall mußte ich vom Wasser, das mir schon wiederholt bis zur Brust ging, baldigst fort, wenn ich nicht erbärmlich ertrinken oder gar von den Haien gefressen werden wollte. Auf einmal fand ich doch irgendwie und -wo, ein paar Meter über dem Wasser, einen Halt. Wie ich dort hinaufgekommen bin, könnte ich nicht sagen. Muß wohl die Angst vor dem Wasser gewesen sein, daß ich hier nur ein paar armselige Meter über dem immer noch höher steigenden Wasser sozusagen an den Felsen klebte. Normalerweise wäre ich hier nie auch nur ein kleines Stück hinaufgekommen. Ich hing ja auch recht kümmerlich an ein paar Felsenzacken. Erstmal war ich gerettet, aber wie lange würde es dauern und ich müßte doch ins Gras beißen oder, weil es hier kein Gras gab, wie der Seemann sagt, in den Keller gehen. Dazu hatte ich noch gar kein Verlangen. Schon gar nicht mit meinen 19 Jahren. Ich wollte doch noch so viel sehen und erleben in der Welt. Unsere treue Bark konnte ich noch eben sehen, aber sonst nur Wasser, Wasser und nochmals Wasser, das immer näher kam und soeben meine Füße bis zu den Knien umspülte. Kaum hatte meine große Erregung etwas nachgelassen, begann es wieder im Herzen und Kopf zu klopfen. Ich zwang mich zur Besonnenheit, konnte aber keinen vernünftigen Gedanken fassen. Es war doch außer Wasser, Möwen, Himmel und den verdammt Felsen nichts hier. Fühlte mich einsam und verloren. Niemand konnte mir helfen. Auf den Gedanken zu schreien oder mich irgendwie bemerkbar zu machen,

verfiel ich sonderbarerweise nicht. Wenn ich schon daran dachte, muß ich den Gedanken wohl für verrückt gehalten haben. So ziemlich kurz vor dem Irrsinnigwerden war ich bestimmt, aus Angst vor dem Wasser. Und doch muß ich dieses allereinfachste, naheliegende Schreien verursacht haben, denn nach einiger Zeit hörte ich lautes Rufen über mir, und sowas wie ein Tau mit einem festen Gegenstand daran schlug in meiner Nähe gegen den Felsen. Nach mehreren Versuchen konnte ich endlich ein Lasso, mit einem Knüppel daran geknotet, erwischen. Aber nur ganz langsam gelang es mir, mich aus meiner krampfhaften Stellung zu lösen, den Knüppel zwischen die Beine zu kriegen und mit ganz wenig Kraft mich ebenso festzuhalten, daß man mich, ohne runterzufallen, hochziehen konnte. Nach mehreren kurzen Pausen gelangte ich endlich so weit, daß ich ein paar Hände und Köpfe sah und wurde dann auch schnell über einen etwas vorspringenden Felshang hinaufgezogen. — Ich muß wohl etwas ohnmächtig gewesen sein. Als ich die Augen aufmachte, saß ich auf einem alten Maultiersattel, ein großes Feuer vor mir, eine Ponchodecke umgehängt, und irgend jemand hielt mir ein kürbisartiges Gefäß an den Mund, woraus ich ein ziemlich heißes, scheußlich schmeckendes, aber doch erfrischendes Getränk zu mir nahm. Eine ganze Menge, in spanischer Sprache schreiender und gestikulierender, abenteuerlich aussehender Gestalten umgab mich, und immer noch mehr kamen aus einem großen Loch oder Tunnel angelaufen, um den so seltsam ge-

fundenen und geretteten „Aleman-Marinero“ (deutscher Seemann) zu sehen. Wir mußten uns ganz hübsch gegenseitig neugierig angestaunt haben. Ich die bronzefarbenen, schwarzhaarigen und schwarzäugigen, sonderbar gekleideten Chilenen. Lauter „Rinaldinis“ konnte man sagen, aber mit goldenen, redlichen Herzen. Auch ich muß wohl ein ganz seltenes Kuckucksei gewesen sein. Soviel Freundlichkeit, Angestauntwerden und überhaupt Theater habe ich vorher und auch später nie mehr erlebt. Ich verstand kein Wort, aber meine Retter schienen mich ganz gut zu verstehen. Man gab mir haufenweise „Embanadas“ (Maisbrot mit Fleisch dazwischen) und sonst noch alles mögliche mir Unbekannte zu essen. Zu Rauchen hatte ich auch einen kleinen Laden bekommen und erriet allmählich mehr als ich verstand, daß ich mich ungefähr  $\frac{1}{3}$  in Berghöhe, an einem Eingang eines Salpeter-Bergwerkes befand. Meine Retter waren chilenische Kumpels und hatten mich schreien gehört. Ich versuchte noch zu schlafen, was mir aber nach den Auf- und Anregungen meiner Erlebnisse und Umgebung schlecht gelang. Am frühen Morgen brachte man mich auf einem Maultierkarren nach etwa 3 Stunden Weg hinunter zum Wasser, wo ich Bescheid wußte. Daß es recht viele freundliche „muchas gracias“ und „hasta la vista“ (Vielen Dank, Auf Wiedersehen) zum Abschied gab, war selbstverständlich. Das war mein erstes Mal „Verstiegen-Sein“ im Leben.

Friedrich Lappe

## Seelische Betriebsunfälle

**K**ennen Sie das? Zeit verschlafen, mit dem linken Fuß aus dem Bett, den Dampfer verpaßt, dem Chef beim Zuspätkommen geradewegs in die Arme gelaufen? Ein netter Tagesbeginn!

Ganz so schlimm kommt es glücklicherweise in der Regel nicht, aber wie oft geschieht es doch, daß man schon die richtige geladene Stimmung in den Betrieb mitbringt. Wie mag wohl bei so einer „farbigen Morgenstimmung“ der übrige Tag aussehen?

Natürlich, Ärger ist nicht immer vermeidbar, weder in der Familie noch am Arbeitsplatz. Er ist unfruchtbar, und ehrliche Selbsterkenntnis kann seine Schärfe mindern und ihn beseitigen. Was aber, wenn die wesentlichsten Grundlagen für eine harmonische Zusammenarbeit fehlen, beispielsweise das wechselseitige Verständnis, Toleranz, gegenseitige Achtung und Rücksichtnahme, Herzensbildung, die nicht nur Attrappe ist, wie man eine Fahne am Feiertag aus dem Fenster hängt?

Wenn einzelne Mitarbeiter mit ihrer Rücksichtslosigkeit geradezu paradieren und diese noch als Charakterstärke ausgeben, die nur gegen jene höflich sind, die auf gleicher oder höherer Sprosse der sozialen Leiter stehen als sie selbst? Wo die Angst vor der Leistung des Mitarbeiters durch klares Denken nicht überbrückt werden kann, wo auf Kosten der anderen Betriebsangehörigen mit steiler Erfolgskurve „radgefahren“ wird? Die Anreicherung solcher Unebenheiten ist bedenklich und führt mit fortschreitender Zeit zwangsweise zur latenten Verschlechterung des Arbeitsklimas. Fehlt nur noch der Funke zur Explosion — der oben illustrierte Tagesbeginn ist eine ideale Startbahn dafür, daß es irgendwo zum „Krachen“ kommt. „Vorsicht — Stufe — Unfallgefahr!“ sollte man in diesem Falle an die Tür eines Büros oder eines Arbeitsraumes schreiben. Ist es nicht ein schlechtes Zeichen, wenn man sich erst erkundigt, wie die Stimmung ist, ehe man zu seinem Vorgesetzten geht? Eine gesunde, energiegeladene Arbeitsatmosphäre ist etwas Schönes; da macht es Freude zu wirken und zu schaffen, da reißt einer den anderen mit. Ein hochspannungsgeladenes Klima dagegen

ist gefährlich, ist lähmend, ist Sand im Getriebe. Wie die gedrückte Schwüle der Tropen unser Wohlbefinden beeinträchtigt, so benötigen wir für unsere Arbeit die entsprechenden Umweltbedingungen.

In welcher Stimmung gearbeitet wird, ob miteinander oder gegeneinander, ob in gegenseitiger Anerkennung, ob aufrecht oder unterwürfig, in allem stellt sich jeder Vorgesetzte, jeder Mitarbeiter sein eigenes Zeugnis aus. Haben wir doch den Mut, zu dem zu stehen, was wir denken, und nicht nur das zu tun und zu sagen, was uns gerade zweckmäßig erscheint.

Noch sind diejenigen Betriebe in der Überzahl, die der sachgemäßen Behandlung ihrer Maschinen weit mehr Aufmerksamkeit schenken als einer wesensgemäßen Behandlung ihrer Menschen. Eine Maschine zeigt Bedienungs- oder Wartungsfehler sehr schnell an durch Leistungsabfall, vorzeitigen Verschleiß oder Maschinenschaden. Die Reaktionen der menschlichen Seele dagegen oder die Verhaltensweise der menschlichen Kreatur ist zu kompliziert, um gleich auf die Art eines möglicherweise begangenen Bedienungsfehlers schließen zu lassen. Bei Unfällen denken wir immer nur an körperliche Schäden, die durch Nichtbeachten der Schutzvorschriften usw. verursacht werden. Wenn sich jemand in den Finger schneidet oder beim Rollen eines Fasses die Hühneraugen quetscht, ist es ein anerkannter Betriebsunfall.

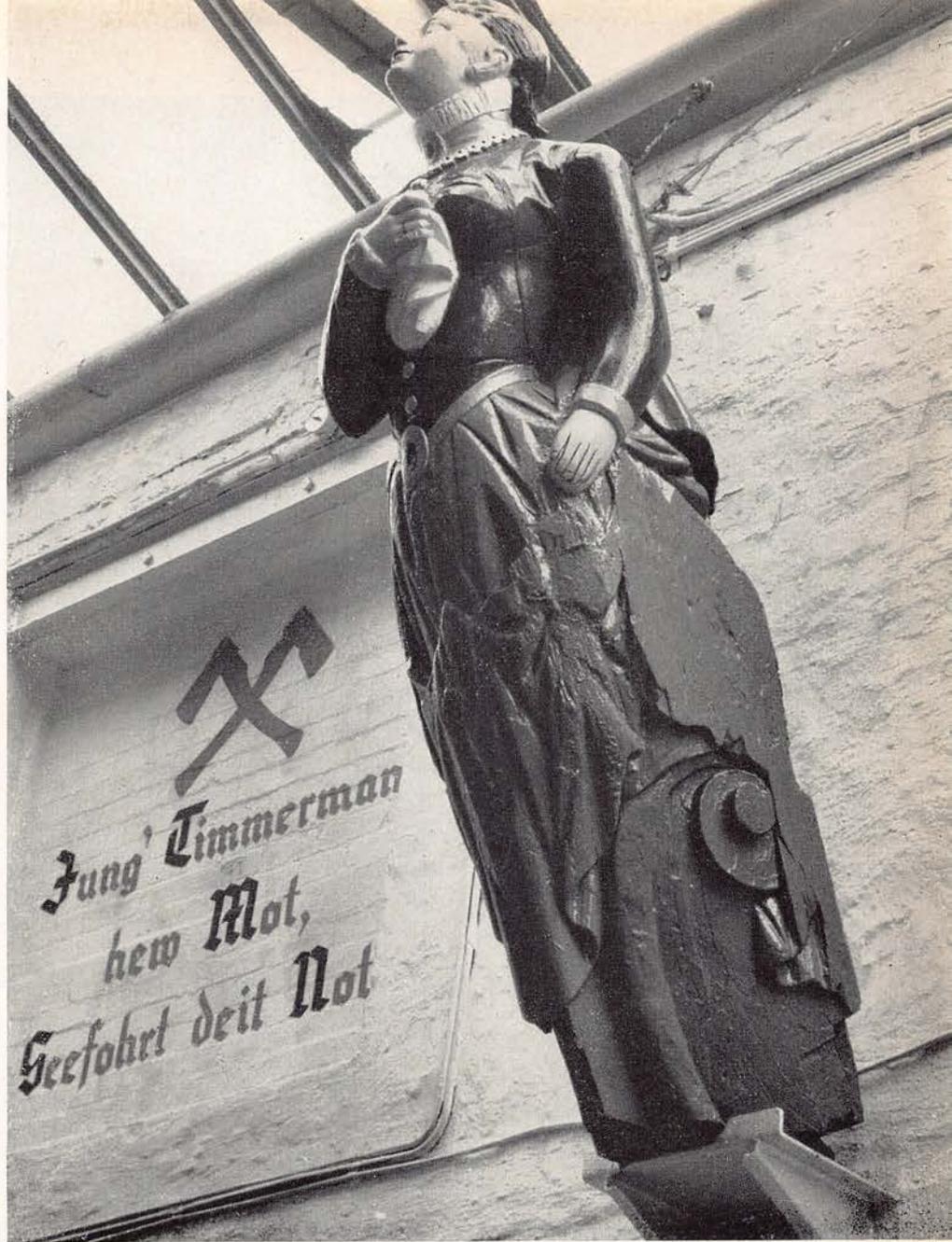
Wenn aber die Persönlichkeit des Mitmenschen mit Füßen getreten wird, wenn der zu Hause geschluckte Groll im Betrieb abreagiert wird, und zwar im ungeeignetsten Augenblick, in der unvernünftigsten Form, wenn der berühmte „Kragen platzt“, was ist dann? Menschliche Konflikte am Arbeitsplatz, Spannungen im Miteinander, im Zusammenleben und Zusammenarbeiten sind

seelische Betriebsunfälle!

Wer bemüht sich um den erforderlichen Unfallschutz, wer leistet dem Opfer wirksam die „Erste Hilfe“ und bewahrt den Betroffenen vor der erbarmungslosen Konsequenz der rauen Wirklichkeit? Werner Schütze

# Uns Seute Deern

\*



*Wi hebbt uns Timmere mol molt,  
un ook uns Jungiru öwerholt.  
De Moler kreeg von uns Bescheed,  
„Schenk doch de Deern een nees Kleed!“*

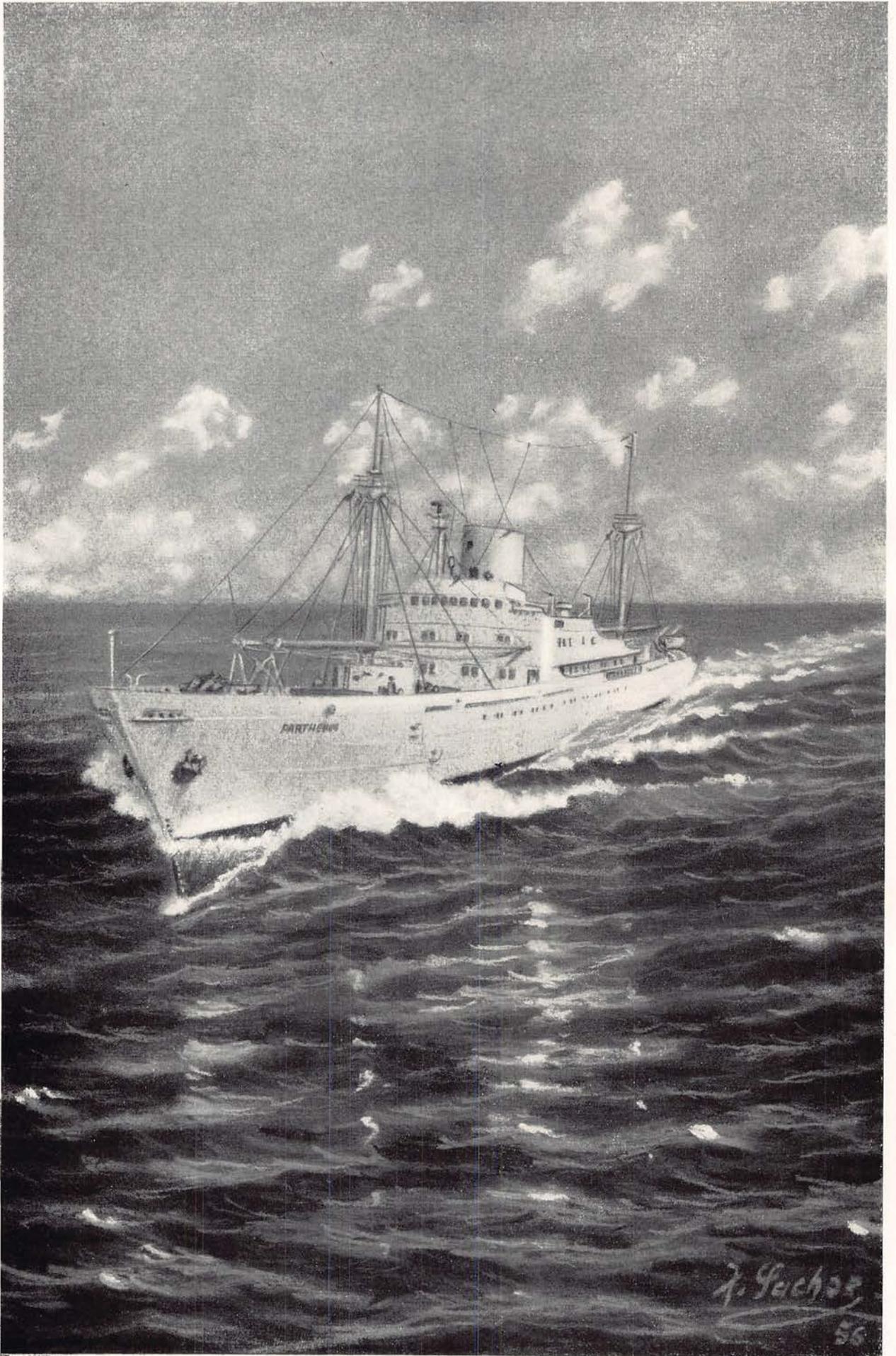
*Dat ole hett in all de Johr'n  
sin wunnerscheunen Glanz verlorn.  
Se moch sick sülbens, nich' mehr sehn  
un schomte sick bitt op de Teun.*

*Denn freuer hett se beter levt,  
dor is se obert Woter schwewt,  
hett manchen scheunen Hoben sehn  
un kunn sick jedes Schipp besehn.*

*To'n Schluß dor is se bi uns land't  
un hangt nu trurig an de Wand.  
Se drömt jetzt vun de olen Johr'n,  
as se noch kunn de Welt befohr'n.*

*Se drömt ok vun ehr Jugendtiet,  
as se wörd' schnitzt vun Timmerlüüd.  
Drum solang wi noch Schepen bood,  
solang wi hebbt noch Ebb un Flot,  
meent se: „Jung Timmermann, hev Mot,  
Seefohrt deit Not!“*

H. Kummrow FA



KMS „Parthenon“, Pastellbild von Jochen Sachse

# Hier spricht der Unfallschutz

Dem technischen Jahresbericht 1955/56 der nord-westlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft entnehmen wir folgende Abhandlung, die auch für uns von Interesse sein dürfte.

**A**uch in diesem Jahr sind wieder mehrere Unfälle durch Bolzensetzwerkzeuge eingetreten. Sie hätten bei genauer Beachtung der Richtlinien zum größten Teil vermieden werden können.

In einem Falle stand der Bedienungsmann so unsicher auf einer Leiter, daß er sich mit der linken Hand festhalten mußte. Für das Bedienen des an sich nicht leichten Bolzensetzwerkzeuges blieb ihm nur die rechte Hand frei. So kam es, daß die Schutzkappe des Gerätes an der Wand, in die ein Bolzen gesetzt werden sollte, nicht allseitig auflag und der zurückfliegende Bolzen als Querschläger das Gelenk der linken Hand durchschlug.

In einem anderen Falle sollte eine größere Anzahl Fensterrahmen aus 4-mm-Winkeleisen in Fensteröffnungen eines Neubaus mittels Bolzensetzwerkzeuges angebracht werden. Obgleich die Bolzen ziemlich dicht an der äußeren Kante der freien Schenkel gesetzt wurden, hatten sie von der Kante des Betonmauerwerkes nur 25 bis 30 mm Abstand (vorgeschrieben sind mindestens 50 mm). Der Bolzen brach aus, traf einen Lehrling, der sich hinter der Eintreibsstelle weit seitlich von der Schußrichtung sicher glaubte, in den Leib.

Die oben geschilderten Unfälle geben Veranlassung, hier nochmals auf folgende wesentliche Punkte aufmerksam zu machen:

1. Die „Sicherheitstechnischen Richtlinien“ gehören in den für die Aufbewahrung der Bolzensetzwerkzeuge vorgeschriebenen verschließbaren festen Behälter.
2. Es dürfen nur geprüfte Geräte verwendet werden.
3. Das Bedienungspersonal (Mindestalter 18 Jahre) muß mit dem Bolzensetzwerkzeug und seinen Gefahren von sachkundiger Stelle gründlich vertraut gemacht werden.
4. Beim Auslösen muß die vorgeschriebene Schutzkappe mit ihrem Rand allseitig aufliegen. Für das Bolzensetzen in besonders geformte Werkstücke, Bauteile u. dgl., z. B. auch Ecken, müssen entsprechend passende Sonderschutzkappen benutzt werden.

5. **Mit Bolzensetzwerkzeugen ist äußerst vorsichtig vorzugehen.** Jedes unnötige Hantieren mit dem geladenen Gerät ist zu unterlassen.
6. Das Bolzensetzwerkzeug darf nur von einem sicheren Stand aus bedient werden; dies gilt besonders bei Benutzung auf Leitern und Gerüsten.
7. **Der Bedienungsmann muß eine splittersichere Schutzbrille und einen Schutzhelm tragen.** Sein Kopf und Oberkörper gehören hinter das Werkzeug. Helfer müssen während des Bolzensetzens hinter den Bedienungsmann treten.
8. Bolzen dürfen grundsätzlich nicht gesetzt werden:
  - a) in Werkstoffe, bei denen die Gefahr starker Splitterwirkung besteht,
  - b) in Wände oder Leichtbaustoffe, die von Bolzen durchschlagen werden können,
  - c) in federnde Teile, von denen die Bolzen zurückspringen können,
  - d) durch Löcher, deren Begrenzung eine Ablenkung des Bolzens verursachen kann,
  - e) an den Rand der Eintreibfläche; der Abstand einer Eintreibsstelle von einer freien Kante muß bei Beton und Mauerwerk mindestens 5 cm betragen,
  - f) an einer Eintreibsstelle, an der vorher schon ein anderer Bolzen abgeprallt oder abgebrochen ist, nicht festgesessen hat oder an welcher der Werkstoff ausgebrochen ist; ein zweiter Bolzen muß von dieser Stelle mindestens 5 cm Abstand haben,
  - g) in explosionsgefährdeten Betriebsstätten.
9. Bolzensetzwerkzeuge müssen nach Bedarf — jedoch jährlich mindestens einmal — einer Werkprüfung beim Hersteller unterzogen werden, dem auch sämtliche Instandsetzungen zu übertragen sind.

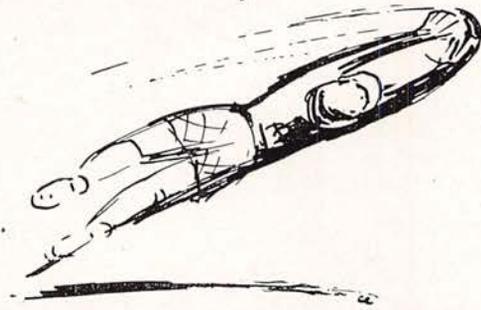
**Richtig arbeiten heißt sicher arbeiten!**

Berndt

## Prämiierte Verbesserungsvorschläge

Nr. 726	Schweißungen mit Luftspalt . . . .	DM 20,—	Nr. 810	Leinenbruch-Alarmanlage . . . .	DM 100,—
„ 734	Anwendung des Peco-Schweißverfahrens . . . . .	„ 100,—	„ 816	Fräseinrichtung für Bohrwerk . . . .	„ 200,—
„ 764	Holzpfropfenbohrer . . . . .	„ 25,—	„ 819	Führungsrolle für Schleppkabel . . . .	„ 30,—
„ 770	Anschlag mit Maßskala für Kreissäge . . . . .	„ 70,—	„ 822	Kontrollspiegel für Karussellbank . . . .	„ 25,—
„ 779	Fertigung mehrgliedriger Lastketten . . . . .	„ 100,—	„ 839	Unfallsicherung für Karussellbank . . . .	„ 70,—
„ 799	Bezeichnungsschilder für Rohrlager . . . . .	„ 20,—	„ 803	Kennzeichnung der Schiffe am Kai . . . .	„ 50,—
„ 802	Kanten von Lukendeckeln . . . . .	„ 70,—	„ 793	Unfallsicherer Verschuß für Siebdeckel . . . . .	„ 50,—
„ 806	Vorrichtung zum Einbau eiserner Türen . . . . .	„ 70,—			

## Aus dem Betriebssport



Inzwischen fand am 22. Februar in sämtlichen Räumen der Elbschloßbrauerei unser diesjähriges Kappenfest statt. Es war — ebenso wie in den vergangenen Jahren — wieder ein voller Erfolg und wird sicher für alle Teilnehmer eine bleibende Erinnerung sein.

Man kann aus der großen Teilnehmerzahl und an der von Jahr zu Jahr größeren Nachfrage nach Karten für das Kappenfest ersehen, daß diese Veranstaltung schon beinahe ein Familienfest der großen DW-Familie geworden ist.

In diesem Jahr fiel auf den gleichen Tag ein Ereignis besonderer Art für unsere Kegler.

Wir hatten 20 Kegelfreunde aus Boizenburg (Ostzone) zu einem Freundschaftsrückkampf zu Gast. Nachdem am Nachmittag und in den frühen Abendstunden auf der Kegelbahn eifrig um die sportlichen Lorbeeren gekämpft wurde, vereinte der Abend unsere Gäste mit den Teilnehmern unseres Festes bei fröhlicher Unterhaltung und Tanz.

Aus den einzelnen Sparten ist folgendes zu berichten:

### 1. Fußball

Unsere 1. Winterrundenmannschaft (Spieler, die nur der BSG angehören) hat in ihrer Staffel auch in diesem Jahr die Meisterschaft errungen und wird (wahrscheinlich am 29. März) gegen die 1. Herren der BSG Zoll das Endspiel der Winterrunde des Betriebssportverbandes bestreiten. Drücken wir die Daumen, daß sie auch dieses Spiel gewinnt!

### 2. Handball

Unsere Handballmannschaften sind mitten in der Hallenhandballssaison; die erste Mannschaft steht ziemlich oben in der Tabelle, während die 2. Mannschaft im Augenblick mehr am Tabellenende hängt, aber das kann sich bis zum Schluß der Serie natürlich noch wesentlich ändern.

### 3. Leichtathletik

Das Training im Freien beginnt spätestens am 15. April (evtl., d. h. bei gutem Wetter, schon am 1. April).

Für den 13. April ist wieder eine Ausfahrt mit Waldlauf usw., ähnlich wie im Januar, vorgesehen. Einzelheiten werden noch bekanntgegeben.

Im übrigen haben unsere Leichtathleten in der kommenden Saison allerhand Möglichkeiten, um sich in allen Disziplinen auszuzeichnen. Einzelheiten über den Terminplan folgen in der nächsten Ausgabe der Werkzeitung.

### 4. Kegeln

Der bisherige Spartenleiter der Sparte „Kegeln“, Paul Schwingel, hat aus persönlichen Gründen sein Amt zur Verfügung gestellt. Auf der daraufhin einberufenen Spartenversammlung wurde Erich Brose einstimmig zum neuen Spartenleiter gewählt.

### 5. Tischtennis

Von den Tischtennismannschaften läßt sich nur berichten, daß die 1. Mannschaft einen guten Mittelplatz innehat, während die 2. Mannschaft mehr am Tabellenende steht, aber wohl keinen Abstieg mehr zu befürchten hat.

### 6. Schach

Die Sparte „Schach“ befindet sich noch mitten in der Serie und hält bisher einen Mittelplatz in der Tabelle.

### 7. Federball

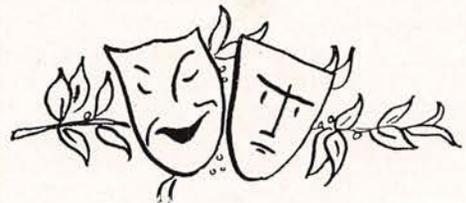
Unsere jüngste Sparte „Federball“ ist im Laufe des Berichtsmonats aus dem für ihren Trainingsplan ungünstigen Gymnastiksaal der Schule Hirtenweg in die Turnhalle der Schule Hohenzollernring umgezogen. Inzwischen haben sich auch bei dieser Sparte einige Damen angemeldet. Trainingsabende: jeden Freitag, 18.00 Uhr bis 22.00 Uhr.

Spielergebnisse der letzten Wochen:

Fußball:		DW 2. — Peek & C.	3:15
DW 1. — Reemtsma 1	5:0	DW 2. — Postamt 1.	6: 8
DW 1. — Philips-Haus	1:1	Tischtennis:	
DW 2. — Hansa Drogen	2:2	DW 1. — Philips	9:0
DW 2. — Eisenwerk 2.	3:2	DW 1. — Menck	9:0
Handball:		DW 1. — Commerzbank	9:0
DW 1. — Dresd. Bank	15:13	DW 1. — Vereinigte	9:4
DW 1. — Dt. Bank 1.	10:14	DW 2. — Hochhaus 2.	9:7
DW 1. — Südfrucht	10: 7	DW 2. — Menck 2.	4:9
DW 1. — I./FAR 1	5: 0	DW 2. — Albingia 2.	5:9
DW 1. — I./FAR 1	10:15	DW 2. — OEW 1.	3:9
DW 1. — Dt. Ring	11:13	DW 2. — Philips 2.	8:8

Kegeln:		
DW 1. — DEA 1		2287:2137
DW 1. — Stockmann 1.		2177:2170
DW 2. — VTG 2.		2060:2027
DW 2. — Albingia		2035:2096
DW 3. — Philips Röntgenm.		2141:2163
DW 3. — OFD 3.		1967:2033
DW Rhst. 1. — Hoborn 1.		2043:2060
DW Rhst. 2. — Carl Spaeter		2015:2059
DW Rhst. 2. — Tretorn 3.		2257:2212
DW BKK 1. — Rapid Avanti 1.		2155:2112

Schach: DW — Nova 2½×7½



## WERFTKOMÖDIANTEN

Was die Trichine für so'n Schwein,  
will ich für Dich, o Martha, sein.

Mit diesem Vers wissen die Besucher des letzten Theaterstückes, was gemeint ist. Mit dem Trichinen-dichter von Gerd Lüpke haben wir nach langer Zeit endlich einmal wieder ein Lustspiel aus dem bäuerlichen Leben, dem Ausgangspunkt des niederdeutschen Theaters, gebracht. Dieses Lustspiel ist im norddeutschen Raum bisher selten, in Hamburg unseres Wissens noch gar nicht gespielt worden. Neu hieran, und interessant für uns und die Zuschauer, ist das ausgeprägte Wechselspiel mit den räumlichen Entfernungen angedeutet worden. So lief die Handlung in der Laube, am Wirtshausfenster und auf der Straße. Im dritten Akt sitzen die Zeugen im Zuschauer-raum und ziehen somit auch das Publikum mit in die Handlung hinein. Alles in allem ein sehr interessanter Versuch, und wir hoffen, daß es allen viel Freude gemacht hat.

Auf der im Februar stattgefundenen Jahreshauptversammlung unserer Spielgruppe wurde durch Satzungsänderung eine Vorstandserweiterung von drei auf fünf Personen beschlossen. Der Vorstand setzt sich nunmehr aus folgenden Mitspielern zusammen:

1. Vorsitzender	Harald Kähler, Kesselschmiede
2. Vorsitzender	Bruno Strübing, Nieterei
Kassierer	Alex Steussloff, Maschinenbau
Schriftführer	Walter Stehr, Große Schlosserei
Beisitzer	Walter Krohn, Malerei

Irmgard Laddey ist aus dem Vorstand ausgeschieden. Über unser nächstes Stück werden wir in der nächsten Werkzeitung berichten. So viel sei aber schon verraten, es wird wohl eine Geschichte von der Küste sein. Eine Hafenkneipe wird eine wichtige Rolle spielen.

Harald Kähler



# WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum



*Erich Schäfer*

Am 2. Januar 1958 feierte unser Maschinenlackschleifer Erich Schäfer sein 25jähriges Dienstjubiläum. Er ist ein anständiger Kerl, der seine Arbeit immer pflichtbewußt erledigt. Daher erfreut er sich bei Vorgesetzten und Kollegen eines guten Ansehens. Für seine weitere Tätigkeit wünschen wir ihm alles Gute.



*Karl Ebeling*

Schon im Januar 1958 hat der Seilbahnfahrer Karl Ebeling 25 Arbeitsjahre bei der DW hinter sich gebracht. Infolge seiner schweren Erkrankung ist die Ehrung damals verschoben worden. Wir wünschen unserem bescheidenen und fleißigen Karl Ebeling, daß er recht bald wieder gesund unter uns weilen kann.



*Friedrich Hagenah*

Der Werkzeugausgabenführer Friedrich Hagenah konnte am 21. Februar 1958 sein 25jähriges Arbeitsjubiläum im Betrieb Reiherstieg feiern.

Am 15. 11. 1929 wurde er im Betrieb Reiherstieg im Schiffbau eingestellt. Infolge der schlechten Wirtschaftslage in den 30er Jahren mußte auch er für einige Jahre die Arbeit unterbrechen. 1935 wurde er dann in die Werkzeugausgaben übernommen, wo er bis zum heutigen Tage noch pflichtgetreu und umsichtig in der Werkzeugausgabe der Maschinenfabrik Reiherstieg seine Arbeit verrichtet.

Sein zuvorkommendes Wesen und seine Pflichttreue machen ihn bei seinen Vorgesetzten und Mitarbeitern beliebt. Wir wünschen ihm, daß er noch lange Jahre in unserem Kreise tätig ist.



*Thys Jansma*

Am 10. März 1958 konnte unser Schiffszimmermann Thys Jansma auf eine 25jährige Tätigkeit bei der DW zurücksehen. Er hat infolge der schlechten Wirtschaftslage 1930 einmal bei uns ausscheiden müssen. Seit 1935 ist er, abgesehen von einer kurzen Unterbrechung im Jahre 1945, ununterbrochen bei uns. Thys Jansma ist ein allzeit fröhlicher Mann, der es verstanden hat, sich die Zuneigung seiner Mitarbeiter zu erwerben. Wir wünschen ihm, daß er noch recht lange bei uns bleiben kann.

# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen:

- Angel. E'Schweißer Werner Berlin mit Frl. Ilse Anderson am 25. 1. 1958  
 Schiffbauhelfer Manfred Dieban mit Frl. Christa Zeuch am 8. 2. 1958  
 Angel. Dreher Herbert Radtke mit Frl. Käthe Schultheiß am 8. 2. 1958  
 E'Schweißer Vasile Bahruth mit Frl. Heidrun Neven am 14. 2. 1958  
 Tischler Gerhard Hein mit Frl. Hannelore Färber am 14. 2. 1958  
 Fahrer Helmut Kücks mit Frl. Johanna Schwarzer am 14. 2. 1958  
 Ausgeber Albert Löh mit Frl. Helga Jensen am 14. 2. 1958  
 Schiffbauhelfer Erich Kunz mit Frl. Christel Jacobsen am 15. 2. 1958  
 Brenneranlerner Franz Schade mit Frau Johanna Weber am 22. 2. 1958  
 Schiffbauer Ernst Soltau mit Frl. Grete Voigt am 22. 2. 1958  
 Maschinenarbeiter Johann Grabowski mit Frl. Gisela Jensen am 22. 2. 1958  
 Schiffbauer Marten Matthiesen mit Frl. Christa Hoffmann am 22. 2. 1958  
 Schlosser Siegismund Krüger mit Frl. Karin Nowicki am 22. 2. 1958  
 Schlosser Heinrich Lohmann mit Frau Marks am 22. 2. 1958  
 Dreher Horst Wohlers mit Frl. Edith Brust am 22. 2. 1958  
 Schiffbauer Gerhard Stamer mit Frl. Meta Rolff am 22. 2. 1958  
 S'zimmerer Manfred Jäger mit Frl. Ursula Müller am 22. 2. 1958  
 Maler Heinz Reddin mit Frl. Hedwig Dietrich am 28. 2. 1958  
 Angel. Kesselschmied Alexander Hagen mit Frl. Ingrid J alas am 28. 2. 1958  
 Poliererin Elly Becker mit Herrn Karl Harms am 28. 2. 1958  
 Schiffbauer Helmut Griwenka mit Frau Paula Bauer am 8. 3. 1958  
 Tischler Werner Kirschke mit Frl. Johanna Bethge am 8. 3. 1958  
 E'Schweißer-Anlerner Heinrich Klenke mit Frl. Grete Meybohm am 11. 3. 1958

## Geburten:

### S o h n :

- Ausgeber Erich Henke am 25. 1. 1958  
 Matrose Friedr. Poeck am 31. 1. 1958  
 Schmied Hubert Neumann am 10. 2. 1958  
 Autom.-Schweißer Alfred Treptow am 12. 2. 1958  
 Anschläger Ekkehard Vosgerau am 14. 2. 1958  
 Hauer Helmut Syperrek am 15. 2. 1958  
 Schmied Bruno Schüttpelz am 16. 2. 1958  
 Tischler Hans Bebernitz am 17. 2. 1958  
 Schlosserhelfer Albert Gerlach am 18. 2. 1958  
 Matrose Rudolf Junker am 21. 2. 1958  
 Bohrerhelfer Horst Hoffmann am 1. 3. 1958  
 Schlosser Rudolf Dahnke am 8. 3. 1958

## Tochter:

- Dreher Walter Drost am 5. 2. 1958  
 Maschinenbauer Horst Wenzlawsky am 9. 2. 1958  
 Tischlerhelfer Karl-Heinz Jegodka am 11. 2. 1958  
 Maschinenbauer Gerhard Bernasek am 14. 2. 1958  
 Schiffbauhelfer Rudolf Gaspar am 14. 2. 1958  
 Maschinenschlosser Arnold Hohlers am 15. 2. 1958  
 Maschinenschlosser Otto Geisenheyner am 19. 2. 1958  
 Häuer Ernst Salzmann am 25. 2. 1958  
 Feuerwehrmann Günther Heinbockel am 27. 2. 1958  
 Brenner Karl-Heinz Westphal am 28. 2. 1958  
 Schiffbauer Erich Wurzel am 1. 3. 1958  
 Maschinenbauer Gerhard Maevers am 2. 3. 1958  
 Brenner Heinrich Rüdebusch am 2. 3. 1958  
 Schlosser Heinz Kownatzki am 3. 3. 1958  
 Dreher Gerhard Marc am 3. 3. 1958  
 Maler Rainer auf'm Kampe am 5. 3. 1958

## Wir gratulieren!

Für die zu unserer Silberhochzeit erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche danken wir herzlich.

Hans Becker und Frau

Für die vielen Beweise herzlicher Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Friedrich Wolff sage ich meinen herzlichsten Dank.

Frau Emma Wolff

Für die wohlthuenden Beweise aufrichtiger Anteilnahme, die mir beim Heimgang meines lieben Mannes und Vaters Horst-Günter Jürgens durch Wort, Schrift sowie Kranz- und Blumenspenden erwiesen wurden, sage ich hiermit meinen herzlichen Dank.

Helene Jürgens, geb. von Borstel, und Tochter Petra

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.

E. Rahmlow und Kinder

## Wir gedenken unserer Toten

Harald Schumann

Tischler

gest. 15. 2. 1958

Gustav Heinemann

Rentner

gest. 2. 3. 1958

Paul Rahmlow

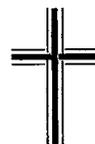
Rentner

gest. 27. 2. 1958

Georg Ottowell

Ingenieur

gest. 13. 3. 1958





Es ist schon merkwürdig, womit man auf Widerspruch bei anderen stoßen kann, oder, um es schlicht zu sagen, womit man so zuweilen aneckt. Da war also folgendes: In unserer Januar-Ausgabe von 1958 hat einer unserer Betriebsangehörigen seine Erlebnisse mit seinem Freund Oskar geschildert. Außerdem hatte der Klabautermann es sich nicht verkneifen können, einige Bemerkungen über die von den Kirchen so wenig geschätzte „Mischehe“ zu verlieren.

Beides soll mißfallen haben. Die Geschichte von Oskar deswegen, weil der deutsche Arbeiter darin verunglimpft würde, ja, und die „Mischehe“ überhaupt und so. Ich weiß leider nicht, wie groß der Kreis derer ist, der sein Mißfallen geäußert hat. Mich hat jedenfalls der Betriebsrat daraufhin angesprochen und mir versichert, daß er nunmehr seine Mitarbeit an der Werkzeugzeitung einstellen müsse. Diese Mitarbeit war leider nie sehr umfangreich. Sie beschränkte sich im wesentlichen auf die Durchsicht der Manuskripte und von Zeit zu Zeit auf die Anmeldung von Bedenken gegen diese oder jene Äußerung, wobei meistens dem Wunsche des Betriebsrats Rechnung getragen worden ist, indem der kritisierte Artikel geändert, manchmal sogar ganz weggelassen wurde. Ich habe die Bedenken des Betriebsrats oft nicht verstanden, so z. B. als ein Aufsatz über die Löhne gebracht werden sollte. Da hieß es, daß eine solche Veröffentlichung unerwünscht sei, weil sich niemand in die Lohntüte sehen lassen wolle und außerdem in manchem Fall häuslicher Unfrieden drohe; denn die Frauen seien oft über die Höhe der Löhne ihrer Männer nicht im Bilde.

Na ja, ich bin zufrieden, daß der Entschluß des Betriebsrats nichts mit der gleichlautenden Forderung unserer kommunistischen „Konkurrenz-Zeitung“, dem „Werft-Echo“, zu tun hat. Da wird schon seit längerer Zeit gefordert, der Betriebsrat solle sich nicht mit der Werkzeugzeitung befassen.

Ich hoffe, daß sich die gegenwärtigen Auffassungsunterschiede wieder beheben lassen. Und schließlich sind so gut wie alle Arbeiten, die in unserer Zeitung erscheinen, von Werftangehörigen verfaßt, auch Freund Oskar. Ja, und meine Stimmungsberichte sind letzten Endes das Ergebnis unzähliger, immer neuer Gespräche mit Betriebsangehörigen. Ich weiß auch recht gut, wo den DW-Angehörigen der Schuh drückt.

Es hat aber auch Zustimmung gegeben. So hat uns eine „Hamburger Deern“, die Ehefrau eines DWers ist, einen langen, sehr schönen Brief geschrieben, den ich Euch nicht vorenthalten konnte. Diese Hamburger Deern hat sich auch ihre Gedanken über die Jubiläumstrinkerei gemacht. Ihr findet den Brief an anderer Stelle unserer Zeitung wieder. Im Zusammenhang mit der Beschäftigung mit dem Bier, das bei den Jubiläen getrunken wird, ist mir noch eine „alkoholische“ Merkwürdigkeit aufgefallen. Unsere Kantine in Finkenwerder bezieht neben anderen Bieren 6300 Flaschen einer bestimmten Biersorte im Monat. Das Bier wird auch umgesetzt. Wenn der Monat herum ist und man zur Sichtung des Leerguts übergeht, stehen 7800 leere Flaschen dieser Biersorte da. Ein Wunder? Kaum! In jüngerer Zeit hat es keine mehr gegeben. Auch diese Merkwürdigkeit wird ihre ganz irdische Erklärung finden. Es gibt viele Möglichkeiten für eine Lösung des Rätsels. Auf jeden Fall möchte ich alle vorsorglich daran erinnern, daß jede Art von Handel auf der Werft verboten ist! Es könnte ja sein, daß . . . , aber lassen wir das. Ich werde Euch jedenfalls eines Tages berichten, wie die Sache weitergegangen ist.

Auf meine Februar-Bemerkung wegen der Überweisung der Angestelltengehälter auf ein Konto bei einer Bank oder einer Sparkasse sind auch Antworten in ganz schöner

Zahl eingegangen, teilweise sogar recht lustige. Zur Zeit sieht es so aus, daß die Mehrzahl der Angestellten dem Satze: „Bargeld lacht“ zu folgen scheint.

Auch im letzten Monat hat sich wieder einmal eine üble Geschichte zugetragen, die meiner Ansicht nach erwähnt werden muß. Da hat einer unserer Schweißer nämlich entweder den Versuch unternommen, selbständiger Unternehmer zu werden oder aber in seiner Freizeit so gewissermaßen auf Montage zu arbeiten. Er hat nämlich das notwendige Werkzeug, wie Schweißhämmer, Elektroden usw., in reicher Zahl an der Umzäunung unseres Betriebes Finkenwerder abgelegt, um es dann nach Feierabend von draußen durch das Gitter zu ziehen. Seine Bemühungen haben keinen Erfolg gehabt, weil man ihn erwischte. Selbstverständlich ist er fristlos entlassen worden, weil die Werft ja diese Art von Teilhaberschaft nicht dulden kann.

Aus dem Lohnbüro habe ich mir auch eine Reihe von Anregungen geholt, die ich sofort an Euch weitergeben will. Also: Da sind die Lohnzahlungen für die Kranken, die bekanntlich an jedem Freitag von 8 bis 16 Uhr stattfinden. Immer wieder kommt es vor, daß Ehefrauen oder andere Angehörige zum Geldempfang erscheinen, ohne eine Vollmacht des Empfangsberechtigten bei sich zu haben. Bitte, denkt daran: Ohne Vollmacht darf die Lohnkasse nicht auszahlen.

Und weiter: Bitte, werft Eure Lohnabrechnungen nicht weg. Ihr braucht sie vielleicht eines Tages für das Finanzamt oder eine andere Behörde!

Demnächst wird es wieder die bekannten Kohlenscheine geben. Denkt rechtzeitig daran, daß niemand einen Kohlenschein bekommen kann, der den alten Vorschuß noch nicht abgedeckt hat. Auch für Kranke gibt es grundsätzlich keine Ausnahmen.

Und wieder eine Bitte: Achtet doch darauf, daß die Stempelkarten liebevoller behandelt werden. Manche sind ganz schön zerknittert und schmutzig. Es ist oft schwer, noch etwas vom Aufdruck zu erkennen.

Außerdem werden jetzt neue Stempelkarten eingeführt. Auf der Rückseite findet Ihr eine Rubrik, in die jeder den Betrag einsetzen kann, den er als Vorschuß auf die bereits abgeleistete Arbeit in den Wochen, in denen Abschläge gezahlt werden, ausgezahlt zu erhalten wünscht. Das Lohnbüro will damit allen die Möglichkeit schaffen, Teilbeträge stehen zu lassen, um dann am jeweiligen Ersten einen größeren Betrag zur Verfügung zu haben, mit dem dann Miete, Gas, Licht und sonstige laufende Ausgaben bestritten werden können. Von dieser Möglichkeit braucht natürlich niemand Gebrauch zu machen. Wer die Rubrik nicht ausfüllt, erhält wie immer seinen Abschlag.

Schließlich möchte ich noch auf zwei Kleinigkeiten hinweisen, die zuweilen zu unangenehmen Meinungsverschiedenheiten mit arbeitsrechtlichen Folgen führen:

1. Jeder darf nur seine eigene Stempelkarte benutzen. (Das ist ja wohl selbstverständlich, nicht wahr?)
2. Laut Arbeitsvertrag ist jeder Betriebsangehörige verpflichtet, je nach Bedarf im Betrieb Finkenwerder oder im Betrieb Reiherstieg zu arbeiten. (Das sollte eigentlich jeder wissen.)

Das wäre es mal wieder! Der Bericht ist wieder schön bunt geworden, fast wie ein Osterei!

Auf Wiedersehen im April!

Ich wünsche Euch frohe und gesunde Osterfeiertage. Der Sonnabend vor dem Fest ist frei. Dieses Mal hat auch der Betriebsrat zugestimmt.

Es grüßt Euch herzlich  
Euer Klabautermann

