



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

**Was die
nächsten Wochen
bringen sollen:**

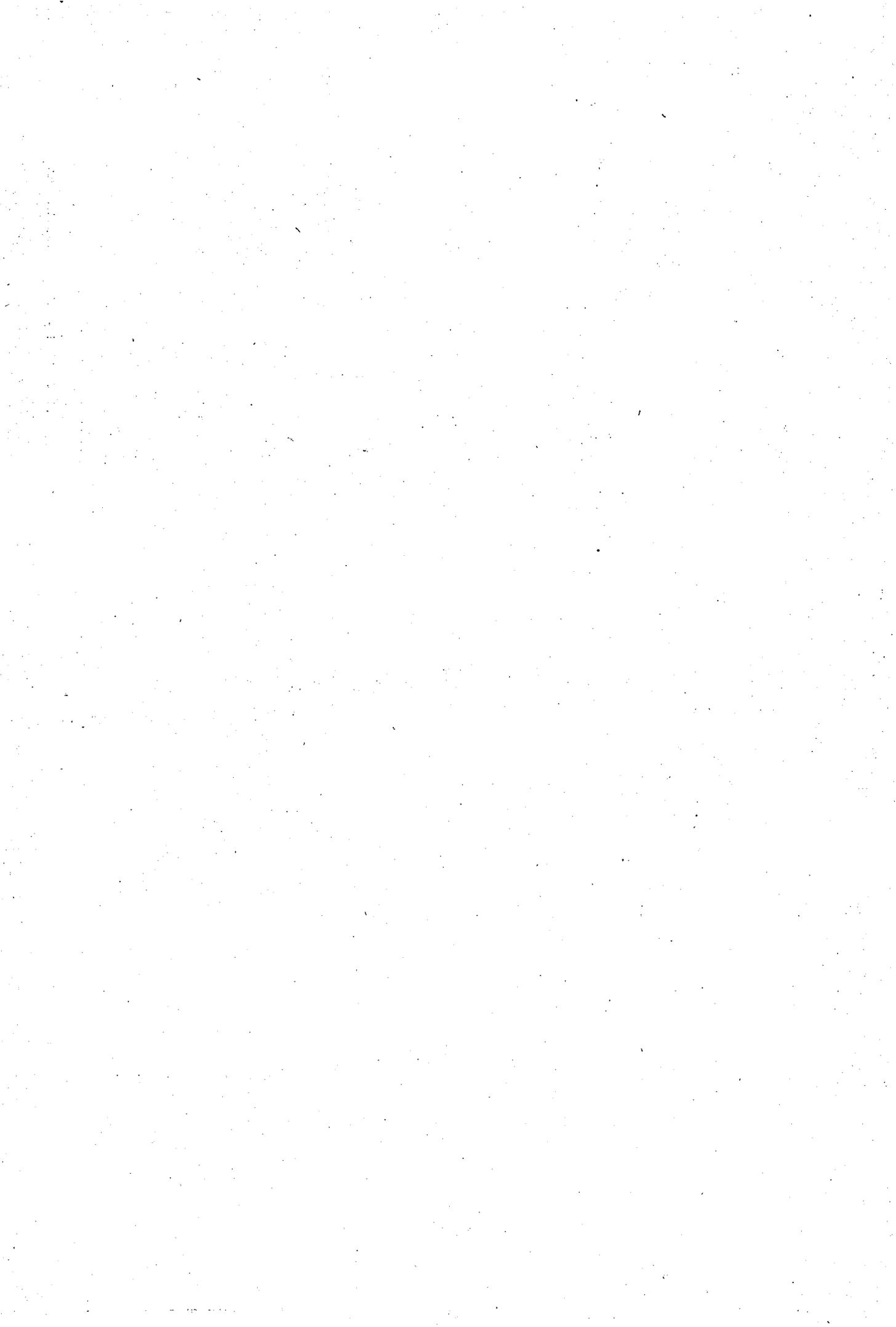
Am 7. Mai 1958 wird die Probefahrt des Frachtmotor-
schiffes „Mostun“, eines 12 500 t großen Neubaus für die
Reederei A. S. Mosnes Shipping Co., Kristiansand, statt-
finden.

Für den 21. Mai 1958 ist der Stapellauf des Frachtmotor-
schiffes Bau-Nr. 726 für die norwegische Reederei Chri-
stian Haaland vorgesehen. Bau-Nr. 726 wird ein 9500 t
tragendes Frachtschiff.

Am 21. Mai 1958 wird auch der Stapellauf des Vorschiffes
Bau-Nr. 731 stattfinden. Bau-Nr. 731 wird ein Schwester-
schiff des Turbinenschiffes „Baumare“ (36 100 t), das wir
kürzlich an die Sequoia Corporation in Panama abliefern
konnten.



S. 730 BAUXIT-CARRIER „BAUMARE“, 36 100 TDW





WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

18. Jahrgang · Nr. 4 · 30. April 1958

Volkswagen nach USA

auf M. S. „Johannes Russ“, S. 728 der DW

Von Wolfram Claviez

Man sollte meinen, daß es im Autoparadies Amerika genug Autos gäbe. Aber nein, auch deutsche Wagen sind dort beliebt und gefragt. Vor allem der Volkswagen scheint sich langsam, aber sicher die ganze Welt zu erobern.

Die VW-Werke haben einen 3 Jahre laufenden Exportauftrag nach den U.S.A. Den Transport der Wagen hat die Reederei Russ übernommen. Etwa 1000 VW's pro Reise — eine Anzahl, von der man sich schwer eine Vorstellung machen kann. Wie will man so viele Autos auf einem 12 000-Tonnen-Schiff verstauen?

Gewiß, ein VW wiegt nur 750 kg, also wäre das Schiff mit dieser Ladung noch lange nicht auf seinen normalen Tiefgang gebracht. Eine Ladung von insgesamt 750 Tonnen ist gar nichts. Doch erhebt sich die Frage, wo man die vielen Wagen läßt. Tausend Autos, unter denen sogar eine stattliche Anzahl von Kleinbussen ist, nehmen eine Ladefläche ein, die die vorhandene um ein Vielfaches übersteigt! Selbst wenn man die Zwischenräume nicht mitrechnet, die doch fraglos in reichem Maße vorhanden sein müssen. Automobile sind schließlich keine Kartoffelsäcke! Wie schiebt man sie so in die Ecken, daß möglichst aller Raum ausgenutzt wird? Wer kauft schon einen Wagen mit einer Schramme am Kotflügel, auch wenn sie nicht von einem billigen Garagenpfeiler herrührt, sondern ehrenvoll bei Windstärke 12 auf dem Atlantik erworben ist? Wie verhindert man es, daß solche mobile Ladung im Rollen des Schiffes selbst ins Rollen gerät, wozu sie ja geradezu

herausgefordert wird. Man kann doch nicht die ganzen Räder abmontieren!

Alle diese Fragen sind interessant genug, ihnen einmal auf den Grund zu gehen. Auf unseren Schiffen sind schon des öfteren Autos verladen worden, aber noch nie in dieser enormen Anzahl. Ein reiner Autotransport ist etwas anderes als eine gelegentliche Zuladung. Dieser Bericht soll einen Eindruck davon vermitteln, wie die Beladung vor sich geht und welche Einrichtungen dazu nötig sind. Die Erfahrungen, die man mit Verladung und Transport bei diesem Schiff macht, sind die besten Konstruktionsgrundlagen für künftige ähnliche Aufgaben. Das Schiff hat schon eine Reise hinter sich und die Wagen sind trotz stürmischer Überfahrt gut angekommen. Es waren auf dieser ersten Reise jedoch nur 300 Stück, und erst nachher wurden von einer Spezialfirma die zusätzlichen Ratterndecks eingebaut, die eine Unterbringung von 700 weiteren Kraftwagen möglich machten.

Der Kai, an dem die „Johannes Russ“ lag, sah ungefähr so aus wie ein Parkplatz während der Frankfurter Messe. Auto neben Auto in endlosen Reihen und auf den Eisenbahnzügen auch noch übereinander. Die Bahn hat ja diese langen Spezialwagen, auf denen sich 10 Personenwagen in Doppelreihe übereinander transportieren lassen. Es war ein buntes Bild, ein Querschnitt durch das, was die VW-Werke heute produzieren: Das Export-Modell in allen Farben, Karman-Ghia vom extravaganten Rot bis zum eleganten Schwarz, Kleinbusse und Lieferwagen.

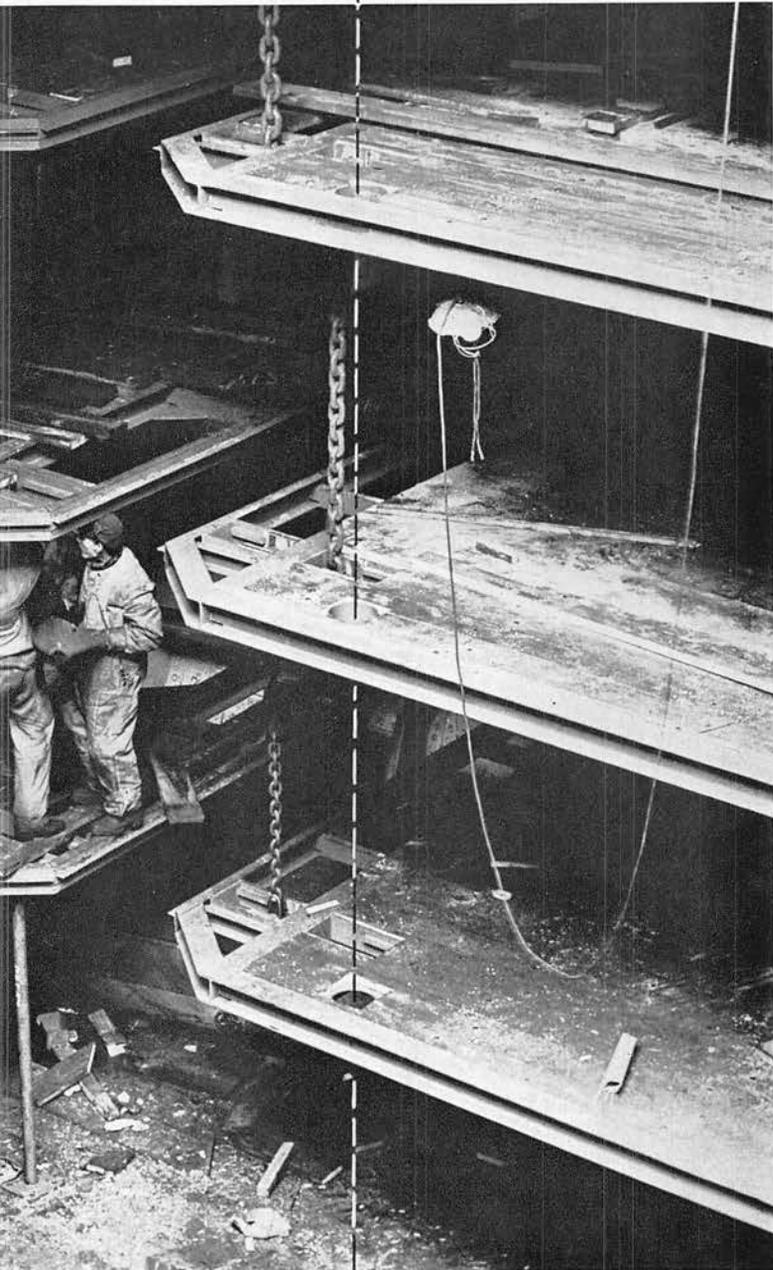


Abb. 1

Die Skizze und die Fotos zeigen, durch welche Maßnahmen man die Ladefläche des Schiffes in geschickter Weise vervielfacht hatte: Durch den Einbau nichtstationärer Zwischendecks (oder Verladebühnen, Ratterndecks, oder wie man sie nennen will). Stehen normalerweise nur der Raumboden und das Zwischendeck für die Unterbringung der Autos zur Verfügung, so hatte man jetzt (mit Ausnahme von Raum 6, wo die in Tunnelhöhe liegende Tankdecke die Anbringung nur eines zusätzlichen Autodecks gestattete) je drei solcher Decks in die Laderäume und je eines in die Zwischendeckräume eingezogen. Kein Platz wurde verschwendet. Zwischen den einzelnen Autodecks blieb knapp Stehhöhe.

Ich stehe an Deck und blicke in den Laderaum. Unten steht Wagen neben Wagen — caramba! sind die sauber verstaut. Wie kriegen sie die wohl so präzise in die Ecken? Eine Hieve naht von oben, na — wir werden es gleich sehen. Mit etwas beängstigender Geschwindigkeit wird der am Kran hängende VW-Buß weggefiert bis kurz über das Deck, auf dem er verstaut werden soll. Da nimmt einer der Stauer den Wagen an einer Ecke und dreht ihn so hin, daß er ungefähr in der richtigen Lage hängt, dann wird er abgesetzt. Die Regie führt der Stauerviz an Deck, der mit lässigen Handbewegungen den Kranführer an Land, der ja keinen Einblick in die unteren Regionen des Schiffes hat, zu wahrer Millimeterarbeit veranlaßt. Der Wagen steht jetzt unten, die Stropps werden losgemacht. Ein Stauer-Steuermann steigt in den Wagen, die anderen schieben. Jetzt wird ein bißchen rangiert, vor, zurück, einschlagen, geradeaus — und dann der letzte Rest — ja wie nun?

Es geht alles viel einfacher vor sich, als man am grünen Tisch vermutet. Wozu läuft da unten eine Stauercrew von acht handfesten Gesellen herum? In die Hände gespuckt, Hau — ruck! und der Omnibus steht da, wo er hin soll. Es ist eine Freude, wie das funktioniert! Wenn man bedenkt, wie hilflos an Land oft ausgewachsene Männer tuten und schimpfen, wenn irgendwo mal so ein Floh von Kabinenroller im Wege steht...

Die Wagen stehen nur wenige Zentimeter von Bordwand und Schott entfernt, und auch zwischen ihnen ist kein Platz zum Durchlaufen. Ich versuche, die Wagen zu zählen — es ist zwecklos. Schneller kommt man zum Ziel, wenn man die Decksflächen eben ausrechnet, mit einem Automobildecksflächenvölligkeitskoeffizienten von etwa 0,9 multipliziert und durch die mittlere Autogrundfläche dividiert.

Nun müssen die Fahrzeuge sorgfältig gesichert werden, damit sie nicht in Bewegung geraten. Zunächst werden unter die Räder Bremsklötze geschoben, die aus einfachen Holzrahmen bestehen, in denen die Räder fest liegen. Die Rahmen haben kleine eiserne Spitzen an den Ecken, die sich wie Nagelschuhe

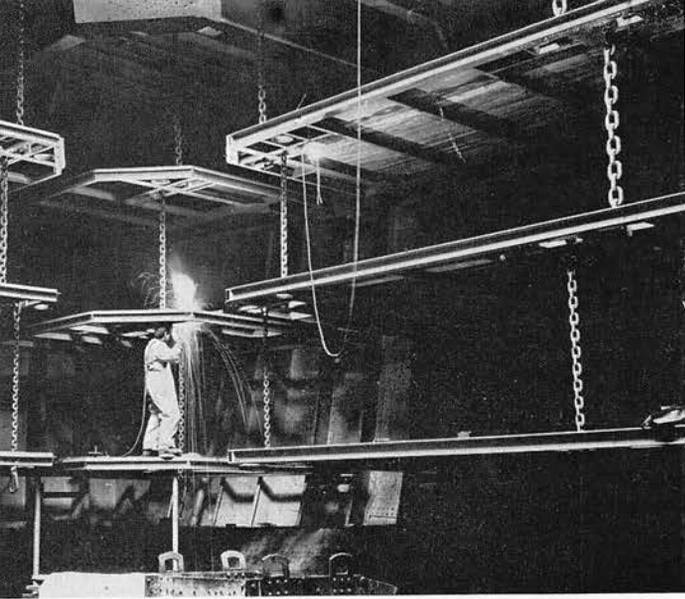


Abb. 2



Abb. 3

in das Deck einbohren und ein Verrutschen unmöglich machen. Dann wird jeder Wagen mit vier Stropps aus etwa zweizölliger Leine festgezurt und in der Form verspannt, wie schon die alten Ägypter ihre Leinen steifgesetzt haben: Die doppelt gezurte Leine wird mit einem Knebel aufgedreht. Auf den Decks sind überall Zurraugen angebracht, von denen aus die Tampen um die Halter der Stoßstangen gelegt werden. Man hat bei diesen sorgfältigen Sicherheitsmaßnahmen den Eindruck, daß nicht viel passieren kann. Sie sind unbedingt notwendig. Seebefahrene Leute wissen, was für Gegenstände an Bord schon in Bewegung geraten sind, von denen man es niemals für möglich gehalten hätte. Aber genug über die Ladung. Werfen wir nun einen Blick auf die Konstruktion der eingebauten Autodecks.

Der Einbau zusätzlicher Decks für eine so leichte Ladung wie Kraftwagen ist an sich kein Problem. Aber zu einer interessanten technischen Aufgabe wurde die Forderung, daß die Decks alle paar Tage aus- und wieder eingebaut werden müssen: Auf jeder Reise nach Amerika werden sie für den Autotransport benötigt, auf jeder Rückfahrt sind sie im Wege, weil auf der Rückreise Kohlen geladen werden sollen und dazu der Laderaum frei sein muß. Aus den Abbildungen geht hervor, wie die Bühnen getragen werden. Im Inneren des Raumes hängen sie an starken Ketten vom Zwischendeck herunter, an der Bordwand liegen sie zwischen je zwei Spanten auf festgeschweißten Schlingen, in denen eine einfache Loch- und Zapfenkonstruktion die Bühnen gegen seitliche Verschiebung sichert. Die Plattformen bleiben immer im Schiff und werden für die Fahrt mit Schüttgut aufgeheißt. Die kleinen schematischen Skizzen auf der folgenden Seite erläutern das Prinzip.



Das Aufheizen der Plattformen geschieht durch transportable Winden, deren das Schiff acht Stück mitnimmt; je vier werden immer über dem aufzuheizenden Stück Deck aufgestellt, und zwar geschieht das vom Zwischendeck aus für alle drei Laderaumbühnen und vom Oberdeck aus für die Zwischendeckbühne. Mittels einer sinnreichen Vorrichtung werden sie in der in Abb. 1 verdeutlichten Weise aufgespießt und am jeweils tragenden Deck befestigt. Rohrstücke erforderlicher Länge mit einer festgeschweißten

Abb. 4

Selbst in den Luken werden noch Autos verstaut

Abb. 5



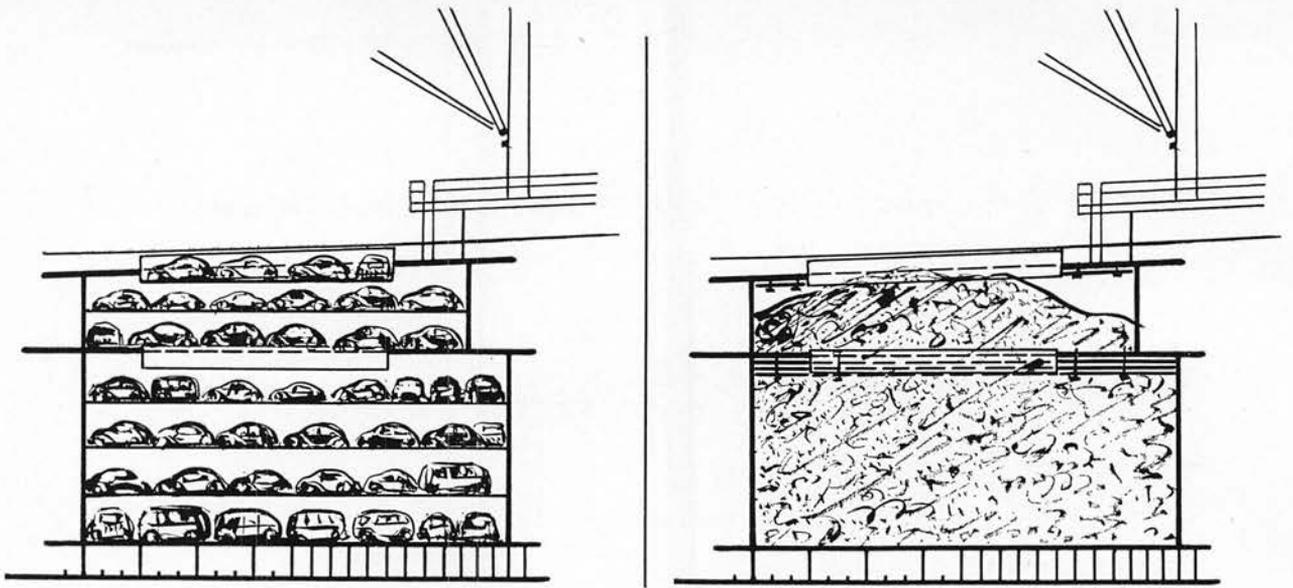


Abb. 6

Tragplatte am Fuß und einem in einer Gabel befestigten Stift am Kopf nehmen die Bühnen auf und reichen so weit durch das Zwischen- bzw. Oberdeck hindurch, daß sie oberhalb der Decks in einfacher Weise verriegelt werden können. Die Mittelstücke der Autodecks, die Lukendeckel, liegen auf den an den Ketten hängenden Bühnen fest auf und sind mittschiffs abgestützt, wie aus Abb. 3 hervorgeht. Alle Tragplatten auf den Stützen und an der Bordwand sind mit Löchern zur Aufnahme der unter den Plattformdecks vorhandenen Zapfen versehen, so daß in keiner Richtung eine Verschiebung erfolgen kann. Die Mittelstücke der Zwischendeckluken werden während der Kohlefahrt an Deck verstaut; in hohen

Stapeln liegen sie an Oberdeck und werden von umklappbaren Trägern gehalten.

Die „Johannes Russ“ wird bei Erscheinen dieses Artikels eine weitere Reise hinter sich haben, und sicher werden wir bald Berichte von der Bordleitung erwarten dürfen, wie sich die Konstruktion im Seegang bewährt hat. Wir sind gespannt, ob die Aufgabe, „elegant, leicht, unkompliziert und dabei sicher“ zu bauen, auch im Hinblick auf Orkanbeanspruchung, wo alles drunter und drüber geht, gelöst worden ist. In der Seefahrt gilt, daß jede Konstruktion auch den härtesten, vielleicht alle hundert Jahre nur einmal vorkommenden Ausnahmefällen gewachsen sein muß.

Abb. 7



Hier spricht der Unfallschutz

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

Verbrennungen! Explosionen!

Wieder Menschen als lebende Fackeln durch falsche Anwendung von Sauerstoff.

In jedem Jahresbericht werden die Gefahren des Sauerstoffs erneut beschrieben, und in jedem Jahre ereignen sich immer mehrere tödliche Verbrennungen durch das Benutzen von Sauerstoff zum Belüften enger Räume.

Jeder Verantwortliche im Betrieb sollte sich verpflichtet fühlen, alles zu tun, um hier für Aufklärung und Abhilfe zu sorgen.

In einem Kofferdamm eines Tankschiffes mußten Brennarbeiten ausgeführt werden. Zur Lüftung wurde Preßluft aus einem dünnen Schlauch in den Raum gedrückt. Diese geringe Lüftung entsprach natürlich keinesfalls den Erfordernissen. So ist es nicht verwunderlich, daß die Luft sich verschlechterte. **Anstatt nun für eine vernünftige Raumlüftung zu sorgen, ließen die Brenner Sauerstoff in den Raum strömen!** Die Luftverhältnisse besserten sich auch schnell, doch ebenso schnell standen zwei Brenner in hellen Flammen. Ein Funke hatte genügt, ihre Kleider zur Entzündung zu bringen. Den beiden war nicht mehr zu helfen. Sie konnten nur noch als verkohlte Leichen geborgen werden. Den anderen gelang in letzter Minute die Rettung durch die Flucht.

In einem anderen Werftbetrieb verbrannte ein E-Schweißer zu Beginn der Nachtschicht in einem Tieftank eines Schiffes, unmittelbar nachdem er seine Arbeit begonnen hatte. Ein Brenner der Frühschicht hatte es versäumt, die Schläuche seines Brenngerätes aus dem Tank zu holen und das Sauerstoffventil ganz zu schließen. Er verletzte damit die Vorschriften gröblich. Nachdem der Tank mehrere Stunden lang nicht betreten worden war und sich inzwischen mit Sauerstoff angereichert hatte, fing der ahnungslose Schweißer mit seiner Arbeit an. Kurz darauf stand er in Flammen. Er bezahlte die Nachlässigkeit des Kollegen mit seinem Leben. Der Schuldige blieb leider unbekannt.

Bei Schweiß- und Brennarbeiten in engen Räumen benutze niemals Sauerstoff zur Luftverbesserung, sondern veranlasse das Aufstellen von Lüftern!

Im Februar 1958 haben folgende Betriebe unfallfrei gearbeitet:

Finkenwerder: 203 Bohrer; 213 Schiffbauhalle, warm; 222 Schlosserei II; 237 Taklerei; 238 Hammerschmiede; 239 Baubetrieb; 254 Bordschlosserei; 259 Kesselschmiede; 260 Blechbearbeitung; 265/282 Hausbetrieb; 268 Werkzeugmacherei; 287 Wassertransport.

Reiherstieg: 602 Nieterei; 604 Stemmerei; 626 Schweißerei; 633 Zimmerei; 653 Mechanische Werkstatt; 668 Werkzeugmacherei; 682/84/87 Transport.

Der Unfallschutz dankt allen, die zu diesem Ergebnis beigetragen haben und bittet alle Betriebe um Nacheiferung.

Berndt

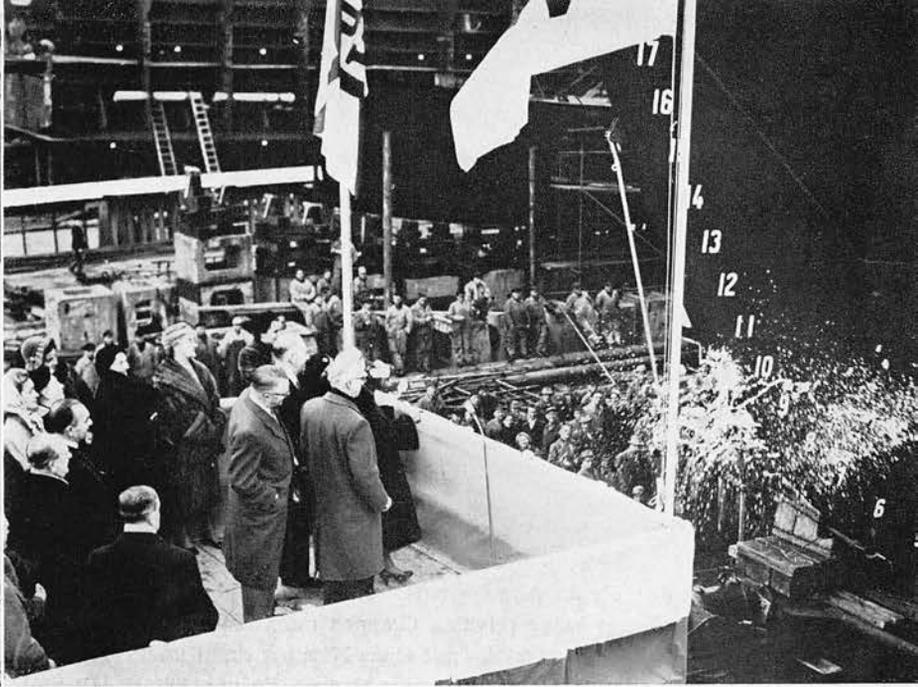


Die „alten“ Lehrlinge werden freigesprochen . . .

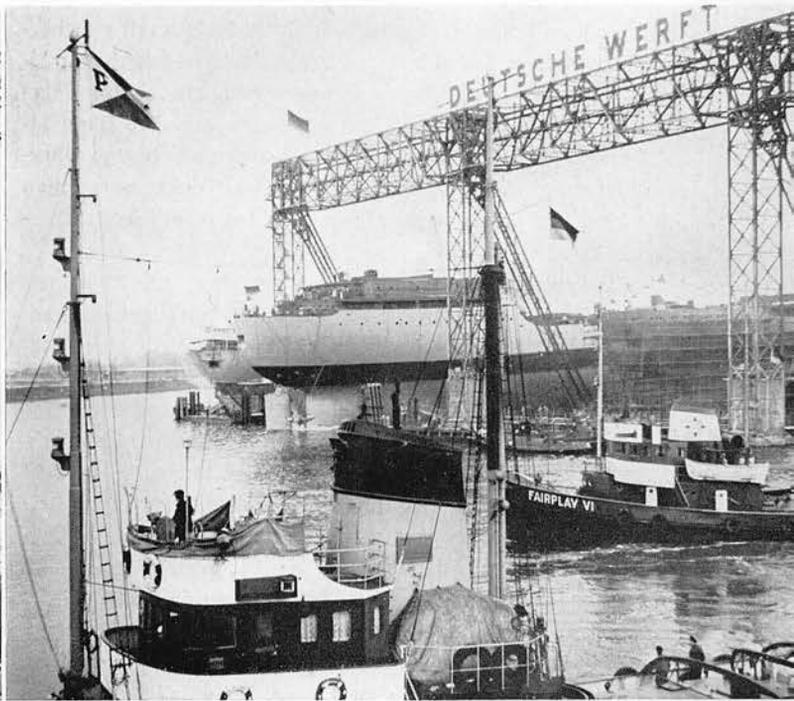
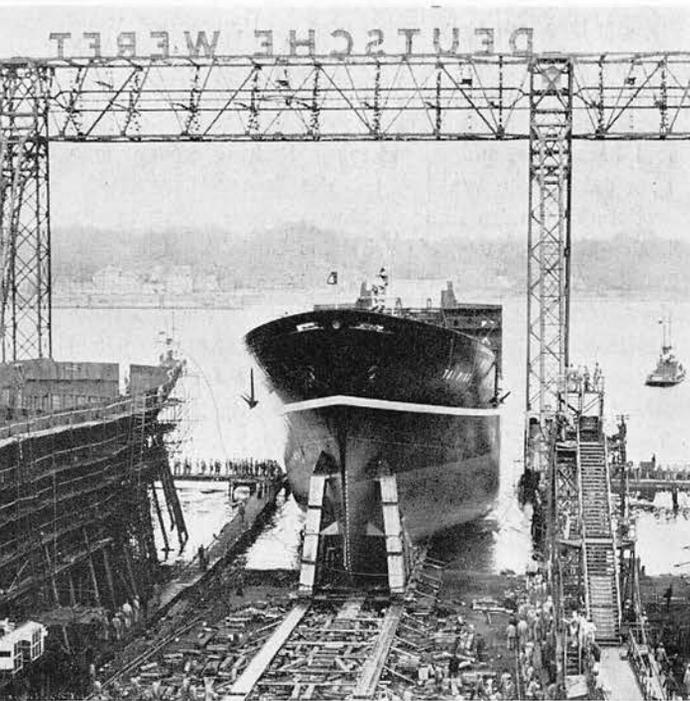


. . . für die „jungen“ beginnt der Ernst des Lebens

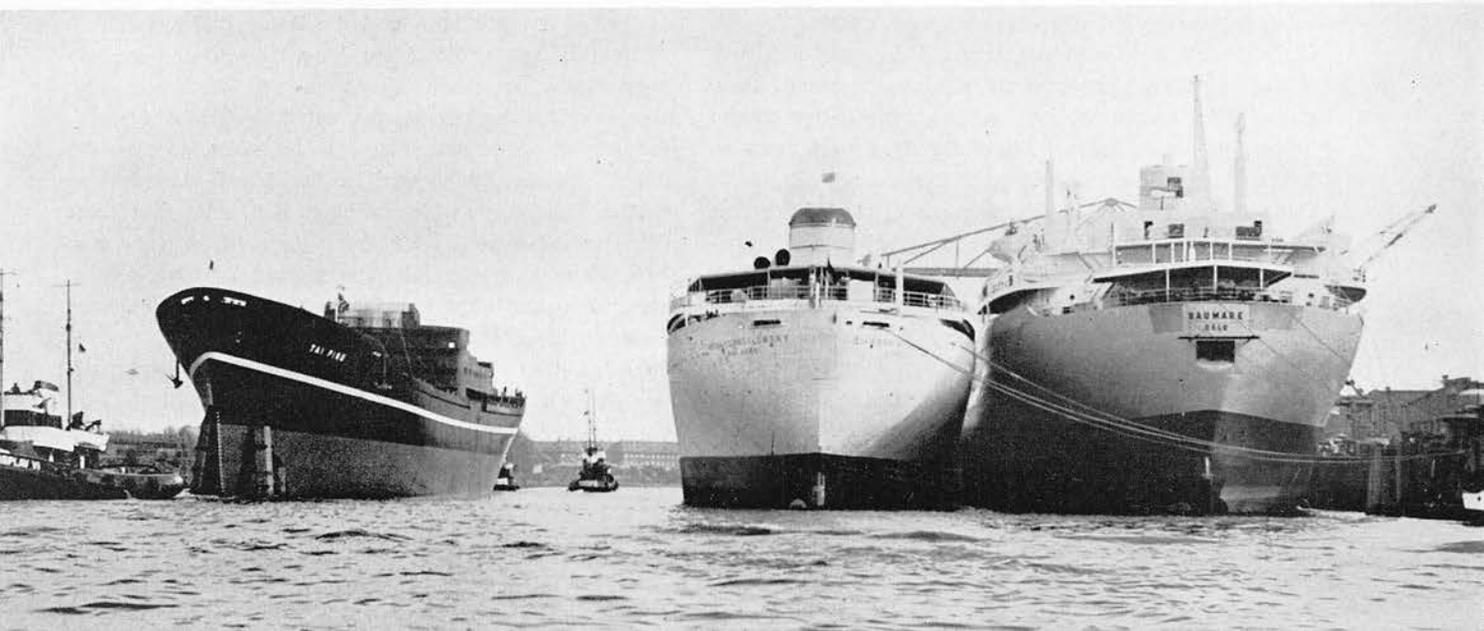




Die Taufe der „Tai Ping“



Die beiden jüngsten Stapelläufe: MS „Tai Ping“ und Hinterschiff S. 731





Seine Hoheit der Schirrmeister

Geben wir es doch ruhig zu: Wenn man, so wie Du, jetzt in der Werkzeugzeitung herumblättert, so sollte man meinen, das Leben bei der DW sei eine wahre Lust. Dabei stellst Du, soweit Du kein größeres Licht bist, nur eine traurige Funzel dar, die an dem zugewiesenen Platz zu glimmen hat. Damit nur keine privaten Grappen aufkommen, hat man noch eine Blechmarke mit einer Nummer drauf und ist somit nur ein kleiner Teil vom Ganzen. So ungefähr kommt man sich doch vor, nöch?

Als Mensch ist man doch ein ulkiges Geschöpf. Da ist man von sich selber überzeugt, ein gutes Herz zu haben, bloß weil man ein wackeliges Stück Fleisch mit sich herumschleppt. Dabei hat jeder anständige Mensch mindestens drei feste Überzeugungen: eine ehrenhafte Überzeugung, wenn es ihm gut geht, eine gerechte Überzeugung, falls es ihm schlecht geht, und eine richtige Überzeugung, aber die bekommt man erst dann, wenn man klug und weise wird. Man nennt das dann „innere Einkehr“.

Sind zwei Leute zusammen, so ist man bemüht, sich gegenseitig zu verstehen. Man macht auch Zugeständnisse; soweit verträgt man sich ganz gut. Jedenfalls kommen Streitigkeiten bei nur zwei Mann ganz selten vor. Das wird dann „Nächstenliebe“ genannt. Sind aber drei Mann und mehr zusammen, dann hat jeder den Ehrgeiz, sich durchzusetzen. Wer es nicht mitmacht, wird lächerlich gemacht und ist dann sowieso unterdurch; jedenfalls kommen Reibereien überall mal vor — oder man gründet einen Verein. Ich habe noch nie einen Haufen verträglicher Menschen zusammen gesehen, die keinen Verein gebildet haben.

Die Menschheit reißt sich geradezu darum, gleiche Orden, Mützen oder Schlipse zu tragen. Es scheint eben eine große Erleichterung zu sein, genau nach Statuten zu leben, es erspart viel eigene Denkarbeit. Man braucht dann keine eigene Meinung mehr zu haben, nichts zu beurteilen, und zu verantworten hat man dann schon gar nichts. Irgendein starker Mann wird sich schon finden, der sich aufpustet und für alle anderen die Verantwortung mit übernimmt. Man braucht einfach nur: Richtung halten, Fahne halten, Schnauze halten! Die Einigkeit dauert dann so lange, bis alle Mann endgültig im Eimer sind.

Ganz so schlimm ist die Vereinsmeierei zum Glück nun nicht mehr. Dafür gleicht die Menschheit einer aufgeschreckten Herde, der man den Leithammel geklaut hat. Niemand traut sich so recht, etwas zu beurteilen. Man verläßt sich lieber auf das Massenprinzip. Wer hat zum Beispiel heute schon den Nerv, einen Film schlecht zu finden, wenn von den Reklamemachern eine gute Kritik vorgeschrieben ist? Bei den Musikern und Sängern ist man überhaupt nicht mehr imstande zuzuhören, der Name

genügt vollauf. Wenn nun Film, Funk- oder Fernsehen irgendeine verkrachte Existenz aus dem In- oder Ausland vorstellt und diese mit einem langen Geseire als Star anpreist, so hat man eben Beifall zu klatschen. Wehe, wer es nicht mitmacht, der gilt als altmodisch und unkultiviert. Wohl lassen wir uns gern das Volk der Denker und Dichter nennen, doch gerade die Leute, die mit Stolz darauf herumreiten, lesen zu Hause Kriminalromane. Natürlich soll man die leichte Muse nicht verachten; denn auf einem Polterabend singt man keine Schubert-Lieder, doch zwischen leichter Musik und verlogener Empfindung ist immer noch ein Unterschied. Viele Menschen empfinden bei der Musik aber überhaupt nichts. Daher kommt auch die Affenliebe zur billigen Importkunst, der rhythmische Krach ist wenigstens idiotisch laut und herzerfrischend stumpfsinnig. Dadurch kommt man auch dahin, jede Weisheit aus der Tageszeitung als ein welterschütterndes Ereignis hinzunehmen; auch das Liebesleben des ermordeten Fräuleins Gittigitt.

Bei der Arbeit denkt man in allen Dingen viel sachlicher, doch irgendwie soll der Kram ja funktionieren. Deshalb schuf man die Blechmarke und die Vorgesetzten. In jedem Gewerk der Reihe nach, der eine vor dem anderen; wenn man nicht weiter weiß, so weiß man wenigstens, wo man fragen kann. Manchmal findet man auch jemanden, der wirklich Bescheid weiß.

Damit nun aber keiner übermütig wird, schuf man die Schirrmeister. Doch es ist nicht böse gemeint. Die meisten Leute sind zusammen mit ihren Werkmeistern alt und grau geworden. Der Meister weiß genau, was er dem Mann zumuten kann und kennt auch seine Verlässlichkeit. Durch diesen alten Stamm, der jahrein, jahraus treu und brav seine Arbeit leistet, konnte die DW das werden, was sie heute ist. Die jüngeren Kollegen können sich ruhig daran ein Beispiel nehmen; denn es kann bei aller Gleichberechtigung nicht angehen, daß die Jungen das große Wort führen und die Alten sollen zuhören. Schließlich haben die Alten längst bewiesen, daß sie ihren Kram verstehen. Wenn so ein Mann sich zum Wochenschluß verkriecht, um den Zettelschiet durchzurechnen, so sollte man ihm die Zeit schon gönnen, die Arbeit soll auch getan werden. Es ist auch gar nicht so einfach, das Zeug so hinzurechnen, daß jeder sein Recht bekommt bei diesen Preisen heutzutage. Meistens ist man froh, wenn man sich mit dem ganzen Zettelzeug nicht herumzuzürgern braucht und trotzdem sein regelmäßiges Akkordgeld bekommt.

Leider gibt es aber (zum Glück nur wenige) Leute, die sich als Schirrmeister ganz großartig vorkommen. Man eignet sich Rechte an, die nur in der Einbildung bestehen und die in Wirklichkeit keiner hat. Die Betriebsordnung

scheint überhaupt nur dazu da zu sein, daß die „Untergebenen“ etwas zu hören kriegen. Das kann aber doch nicht im Sinne der Betriebsordnung sein. Der Meister ist froh, wenn der Laden klappt. Es bleibt ihm eine Menge Aufregung erspart, und die Leute tun besser daran, sich mit ihrem Schirrmeister gut zu stellen, dagegen kommt man ja sowieso nicht an. Es gibt nun Stellen im Betrieb, wo ein derartiger Kult getrieben wird, daß man glaubt, sich innerhalb des Betriebes eine eigene Welt aufbauen zu können. Man sollte doch sein Ansehen beim Meister nicht so ausnutzen, nun selbst so eine Art Halbgott sein zu wollen. Die Verantwortung, mit der man angibt, ist ja gar nicht so doll, wozu hat man sonst wohl die Vizen gemacht. Schirrmeister dieses Schlages sind imstande, Dein Wohlergehen zu beeinflussen. Wer es nicht glaubt, der rate mal, auf wen der Meister mehr hört, auf Deinen Schirrmeister oder auf Dich? Früher war ich mal so dumm, eine andere Meinung zu haben. Das bekam mir aber nicht gut. Von Stund an wurde mir jedes Malheur in die Schuhe geschoben. Dabei ist es wohl reichlich billig, einen Neuling, der sich nicht zu helfen weiß, für jeden Schiet anzuknallen oder lächerlich zu machen. Gewöhnlich dauert das dann so lange, bis dem jungen Kollegen ein Satz einfällt, der in keiner Schule gelehrt wird (fängt mit „L“ an).

Wollen wir uns da noch groß aufregen, wenn die jüngeren Kollegen frech wie Sott sind? Der anständige Schirrmeister kann sich mit solchen jüngeren Leuten nachher herumärgern.

Wie oft schon ermahnte die Betriebsleitung zur Einsparung der Leerlaufzeiten. Dabei kommt der kleine Moritz vielleicht auf die Idee, daß man nun den Kalkulator scharf machen müsse, um von den Preisen hier und da etwas abzuknappen. Jedoch sind die Akkordpreise so apothekenhaft errechnet, daß hier wirklich nichts mehr zu erben ist. Doch Hand aufs Herz, hast Du noch nie gehört: „... möchte bloß mal wissen, wie der sein Geld verdient?“ Die Lösung kann ich verraten: Weil Du für ihn mitarbeitest! Natürlich kann man von mir nicht erwarten, daß ich jemanden persönlich angreife. Einen Namen werde ich weder Euch noch auf Wunsch der Betriebsleitung nennen. Es ist auch gar nicht notwendig. Wer nicht erst seit gestern hier ist, der weiß Bescheid.

Nun habe ich mich selber in Wut geschrieben, so daß ich zur Beruhigung erst einmal eine gute Zigarre rauchen will. Den Zweck solltet Ihr nie erfahren — pst — nicht weitersagen, sie ist für meinen Schirrmeister.

Alwin Koscheda

Zwei machten den Anfang

Fast fünf Jahre sind es her, daß die Deutsche Werft den Schutzhelm einführte. Die Sache war zu Beginn gar nicht so einfach. Heute trägt ihn ein Drittel der Belegschaft. Damals klemmte sich der „Unfall“, wie die Werftangehörigen den Beauftragten für den Unfallschutz nennen, zwei Helme unter den Arm, stülpte sich selbst ein solches Ding auf den Kopf und bestieg in der Frühstückszeit die Leitern zu den Gerüsten der auf den Helgen liegenden Neubauten. Es begannen Gespräche mit in Gruppen sitzenden Männern über Vor- und Nachteile eines Schutzhelmes, aber der einzelne zog es überhaupt nicht in Erwägung, selbst einen solchen Helm aufsetzen zu wollen. „Schirmmütze mit eingelegerter Morgenpost und Werkzeugbuch“ reichten. „So machen wir es alle“, war die allgemeine Erklärung. — Weiter von Gruppe zu Gruppe, bis sich endlich ein Mann bereit erklärte, einen Schutzhelm versuchsweise zu tragen, aber nur mit der Einschränkung, wenn auch sein Kollege eine solche Dunstglocke aufsetzen würde. Der Kollege wollte, und zwei Helme hatten ihre Träger gefunden. Immerhin war es ein ermutigender Anfang. Tag für Tag ging das fort, bis auch das 16. Musterstück untergebracht war. Dann kamen die Beschwerden.

Ein Ausrichter, das ist ein Lärmacher, der mit dem Sechspfunder umzugehen weiß, zeigte seinen Helm, in dem sich eine tiefe Beule befand. Er wollte es ganz genau wissen und den Helm selbst auf Sicherheit prüfen. Das sah so aus:

Er hatte den Helm auf Deck gesetzt, in die Hände gespuckt, den Sechspfunder ergriffen und wie beim „Hau

den Lukas“ mit kräftigem Schwung ausgeholt. Der Schlag saß und ein Trümmerstück entstand. „Was“, so erklärte der Prüfer, „wäre seinem Kopf passiert, wenn er sich auf den Blechhelm verlassen hätte. Solche leichten Dinger taugten nun einmal nichts für unseren rauhen Betrieb auf der Werft.“ Rings um das zerstörte Gebilde seines Helmes standen nun die Männer und vertraten kräftig die Meinung ihres Kollegen und schmunzelten, was wohl der „Unfall“ für eine Meinung dazu haben würde. Erst als ihnen klagemacht wurde, daß die in einer Federung liegende Kopfstütze gar nicht zum Abfangen kommen konnte, weil der Helm statt aufgesetzt mit seinem Metallrand auflag, verschwand das Grien aus den Gesichtern und Verständnis trat ein.

Ein später erfolgter Unfall bewies dies in der Praxis. Ein E'Schweißer arbeitete auf einem Tankdeck, als aus einer 10 m hohen Stellage ein 6 kg mit Nieten gefüllter Nietenkasten herunterfiel und ihn auf den behelmten Kopf traf. Keine ernstliche Verletzung, nur der Schreck und eine unbedeutende Rißwunde ließen den E'Schweißer zwei Tage aussetzen. Der Helm wurde zum Lebensretter. Die Kleinarbeit des Unfallschutzes ging und geht auch noch heute weiter. Obwohl man mit Helm keineswegs mehr auffällt, gibt es noch Unentwegte, die sich dem Schutz des Helmes immer noch nicht anvertrauen. Wollen sie etwa durch Erfahrungen klug werden, statt den wohlgemeinten Rat zu befolgen?

Helft im eigenen Interesse Unfälle verhüten. Holt besser heute den Helm — morgen könnte es vielleicht schon zu spät sein.

Herrmann, FH.



Stralsund, alte und schöne Stadt im Osten unserer Heimat

Viele von uns, besonders die Jüngeren, wissen wenig über den Teil unserer schönen Heimat, der nach der Kapitulation von den sowjetischen Truppen besetzt wurde. Noch weniger weiß man allerdings wohl von den Gebieten hinter der Oder-Neiße-Linie.

Ich möchte daher etwas von meiner Heimatstadt, dem schönen alten Stralsund, schreiben.

Die meisten werden wissen, wo Stralsund auf unserem Globus liegt, für den Rest sage ich: die Stadt liegt im westlichen Teil Pommerns am Strelasund, der die Trennung der Insel Rügen vom Festland darstellt.

Schon um 1200 erhielt das Fischerdorf Strela am Sunde das Stadtrecht. Damit wurde der Anfang für die Entwicklung einer schönen und reichen Stadt gemacht. Stralsund hat ein fruchtbares Hinterland.

Eine große Industrie hatte die Stadt nie, aber reicher Fischfang, eine tüchtige Landwirtschaft und nicht zuletzt ihre gute Lage als Tor zur Insel Rügen sicherten ihren Wohlstand. Die Lage der Stadt an der schmalsten Stelle des Sundes ließ Stralsund schon bald zu einer wichtigen Festung werden, von der Wallenstein im Dreißigjährigen

Krieg sagte: „Ich werde sie einnehmen — und wenn sie mit Ketten an den Himmel geschlossen wäre.“ Die Stralsunder haben damals die monatelange Belagerung und das Bombardement ertragen, weil sie wußten, was ihnen bevorstehen würde, wenn sie zusammenbrechen sollten. Geschichtskenner sagen heute, daß die standhafte Verteidigung Stralsunds im Dreißigjährigen Krieg dem gesamten europäischen Norden die Reformation erhalten hat. Über Stralsunds Hafen sagen die Einwohner heute noch, daß Kaiser Wilhelm versäumt habe, den von der Natur geschützten Hafen richtig auszubauen. Wie wichtig der Hafen war, erkannte schon die Hanse. Sie gründete eine Niederlassung und sorgte für die Befestigung. Die Befestigung war verhältnismäßig einfach, denn die Altstadt ist fast gänzlich von Wasser umgeben, so daß nur im Osten und im Westen schmale Zugänge waren.

Teile der Stadtmauer Stralsunds sind heute noch erhalten, ebenso drei der alten Stadttore, nämlich das Kniepforter, das Kütertor und das Hafentor. Das Hafentor wurde zwar durch Bombenangriffe schwer beschädigt, ist aber in der alten Form wieder aufgebaut worden. Besonders schön und sehenswert ist das Rathaus, das im



13. Jahrhundert entstanden ist. Die Spötter sagen zwar, daß es hoch hinaus wolle und daß nichts dahinter sei. Aber schön ist das Rathaus doch. Besonders schön ist die Marktplatfront. Der Bau gehört zu den schönsten Zeugen mittelalterlicher Baukunst. Schön sind auch die Kirchen der Stadt, deren größte, die Marienkirche, einen 130 Meter hohen Turm hat. Die Nikolaikirche steht direkt hinter dem Rathaus. Die Jacobikirche wurde im Laufe der Jahrhunderte dreimal von Feuersbrunst heimgesucht. Das vierte Feuer ließ das ganze Schiff ausbrennen. Die Kirche ist heute noch nicht wieder hergestellt. Das letzte Feuer war die Folge eines Bombenangriffs, der die Stadt zu fast 50 Prozent zerstörte.

Stralsund hat ein wunderschönes Theater, das im 19. Jahrhundert erbaut wurde. Es hat außerhalb des alten Befestigungsringes am Kniepertor unter den alten Bäumen am Knieperteich einen besonders schönen Platz gefunden.

Voller Stolz blicken die Stralsunder auf ihre Vergangenheit. Viele Namen weisen heute noch auf die Kämpfe während des Dreißigjährigen Krieges hin. Die Schwedenschanze ist heute ein beliebter Ausflugsort der Stralsunder. Das Café „Schwedenschanze“ war vor dem Kriege das Ausflugslokal. Es liegt 40 Meter über dem Wasser und gestattet einen freien Blick über den Sund zur Insel Rügen und auf das dort in dem Wald eingebettete Altefähr. Das Lokal wurde 1945 vollständig ausgeplündert und teilweise beschädigt.

Man spricht heute noch in Stralsund von dem preußischen

Major Schill, der in Stralsund im Jahre 1809 im Kampf gegen Napoleons Soldaten den Tod fand. Eine in die Schillstraße eingelegte schwarze Marmorplatte zeigt heute noch den Platz, auf dem der Major fiel. Das Schill-Denkmal gegenüber dem Theater ist das einzige Denkmal, das die „Befreier“ stehen ließen. Sie begründeten das damit, daß Schill der Begründer der Freundschaft zwischen dem deutschen und dem russischen Volke wäre; denn er hätte ja das gleiche Ziel gehabt wie die Russen damals, nämlich die Vernichtung der napoleonischen Heere.

Wie ich oben schon sagte, hat die Stadt keine große Industrie. Es gibt lediglich die Zuckerfabrik und zwei Werften, von denen eine nur eine kleine Bootswerft ist. Die andere, die frühere Kröger-Werft, ist heute Volkswerft. Sie beschäftigt etwa 1500 Menschen.

Früher gab es noch eine Fabrik, die viele von uns kennen werden, die bekannte Stralsunder Spielkartenfabrik. Die Altenburg-Stralsunder Spielkarten sind weltbekannt geworden. Außerdem hatte Stralsund eine Münze. Beide Betriebe sind nicht mehr in Benutzung.

Alles in allem war Stralsund ein kleines, aber schickes Städtchen, in dem 50 000 Menschen lebten. Wenn wir die Stadt heute sehen, befällt uns ein Gefühl der Öde und Leere. Alles macht einen traurigen und faden Eindruck. Von der schmucken, farbenfreudigen Stadt ist nichts übriggeblieben. Stralsund ist zwar sauber und aufgeräumt, aber es fehlt etwas, was man einfach nicht schildern kann. Hoffen wir, daß die unnatürliche Grenze, die unser Vaterland teilt, bald fällt und dann auch Stralsund wieder zu seiner alten Pracht erblühe zur Freude seiner Einwohner und der Besucher aus allen Teilen unseres Vaterlandes.

Gustav Herrmann

Stralsund,
Rathaus
und
Nikolaikirche



Was wissen wir von Deutschland?

Mit einiger Spannung hatten wir die ersten Einsendungen auf unsere vier Fragen erwartet. Wir waren uns nicht ganz sicher, ob nicht die Bilder 3 und 4 zu schwer zu enträtseln sein würden. Es war anscheinend auch so; denn die Burg von Marienwerder (Bild 3) ist häufig mit der bekannten Marienburg verwechselt worden. Ja, und die Domkapelle in Goslar (Bild 4) war doch wohl vielen überhaupt unbekannt.

Die Marienkirche in Danzig (Bild 1) ist von allen Einsendern richtig erkannt worden. Vielleicht lag das daran, daß wir schon einmal einen Bericht über das schöne deutsche Danzig gebracht haben. Den Dresdener Zwinger (Bild 2) hat auch jeder Einsender erkannt. Mit besonderer Freude haben wir festgestellt, daß die Einsender sich mit dem jeweiligen Zeitabschnitt unserer Geschichte, in denen die Bauwerke entstanden sind, beschäftigt haben. Das ist ja der Sinn unserer Frage gewesen: Was wissen wir von Deutschland? So schrieb einer der Einsender:

„Nachdem es mir gelungen war, auch das vierte Bild zu „enträtseln“, und ich prüfte, was ich über die Bau-

werke und die Städte, in denen sie zu finden sind, wirklich wußte, mußte ich doch mit Schrecken feststellen, daß es nicht viel war. Weniger dem Preisrätsel zuzuliebe als vielmehr aus dem etwas unbehaglichen Gefühl heraus, daß man im Begriff ist, Bauwerke, die zu den bedeutendsten Kunstdenkmälern der deutschen Geschichte gehören, aus dem Gedächtnis zu verlieren, habe ich mich etwas mit ihnen beschäftigt.“

Es ist nicht ganz leicht gewesen, die Reihenfolge der Gewinner festzulegen. Wir haben uns daher entschlossen, die Zahl der Preise zu erhöhen und zwei dritte Preise zu verteilen.

Gewinner waren:

1. Arnim Schaedla, SU
2. Hans Eckhoff, 201/13
3. Ruth Lempfert, SE
Erich Ahrens, 225/255.

Herzliche Glückwünsche.

Heute bringen wir drei Bilder, wieder mit der Bitte, die Abbildungen zu erkennen und alles, was über die Bauwerke, die Zeit, in der sie entstanden, und die Persönlichkeiten, die mit und in ihnen zu tun hatten, bekannt ist, niederzuschreiben. Wir haben es Euch für dieses Mal etwas leichter gemacht.

Einsendeschluß ist der 19. Mai 1958.



Bild 1

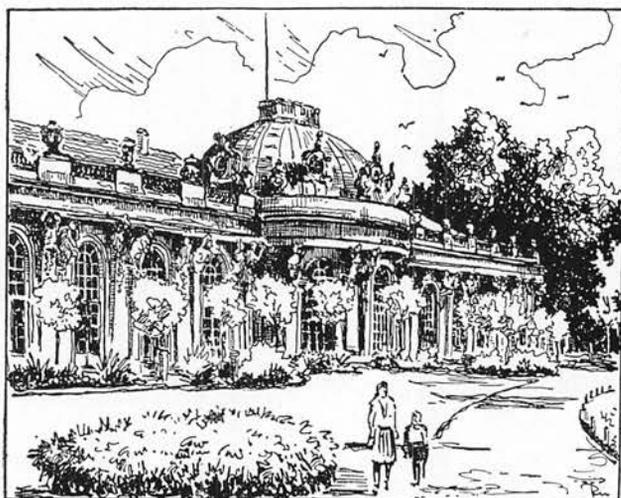


Bild 2

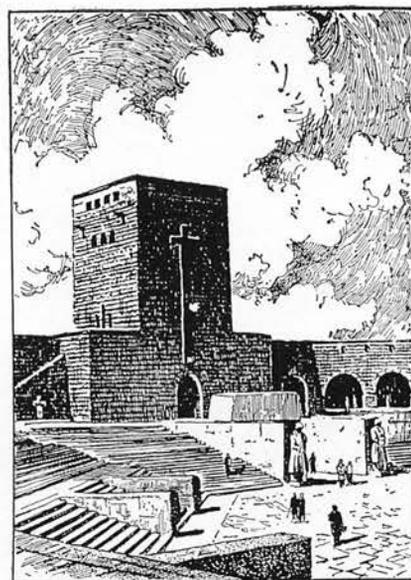


Bild 3



UNSER ENTWICKLUNGSGERÄT :

Dose Einsatz Deckel Messuren Fixierbadflasche Entwicklerflasche Thermometer Weckeruhr Schere

VOM ENTWICKELN DES FILMS

Liebe Fotofreunde!

Das letztemal haben wir über unseren Film gesprochen, heute wollen wir uns einmal über seine Entwicklung unterhalten.

Die Entwicklung eines Filmes bietet im allgemeinen keine so großen Schwierigkeiten, wie vielfach angenommen wird. Trotzdem führt der Weg zum Negativ für die meisten Amateure auch heute noch über das Labor des Fachmannes. Hiermit soll nichts gegen den Fachmann gesagt werden; denn dieser wird sich mit der Entwicklung der zu ihm gebrachten Filme die größte Mühe geben. In den meisten Fällen aber ist er aus Zeitgründen nicht in der Lage, jeden Film einzeln und individuell zu entwickeln. Dies aber ist der große Vorteil des Amateurs, der seine Filme selbst entwickelt. Gerade die individuelle Entwicklung eines Films ist entscheidend für das gute Negativ. Der Fachmann ist bei der Tankentwicklung, bei der größere Mengen Filme zusammen, also gleichzeitig entwickelt werden, zu sehr an starre Werte gebunden, da er ja in jedem Falle einen Sicherheitswert erreichen muß. Der Amateur hingegen ist in der Lage, die Entwicklung seines Films genauestens zu kontrollieren und in seinem Sinne zu beeinflussen. Die Vorteile des Selbstentwickelns wiegen alle damit verbundenen Unbequemlichkeiten auf. Es werden mindestens 25 Prozent Unkosten gespart. Das Wichtigste aber sind die Erfahrungswerte, welche bei län-

gerer Praxis entstehen. Das dadurch bedingt tiefere Eindringen in die Materie erlaubt uns, im Laufe der Zeit Fehlerquellen von vornherein zu erkennen und auf ein Mindestmaß zu beschränken bzw. ganz abzustellen. Geben wir unseren Film aber in fremde Hände, so bleibt uns das verschlossen und eine genaue Kontrolle unserer Arbeit ist unmöglich. Die Entwicklung unseres Films ist die wichtigste Forderung, die unser Hobby an uns stellt, da es sich hier ja um die Sichtbarmachung des fotografierten Bildes handelt.

Hierfür brauchen wir einen Entwickler sowie ein Gerät, in welchem die Entwicklung vor sich gehen kann. Mit den heute im Handel befindlichen Entwicklungsdosen, deren Handhabung denkbar einfach und unkompliziert ist, ist die Entwicklung eines Films keine so große Schwierigkeit, wie es der weitaus größte Teil der Amateure wohl annimmt. Diese irriige Auffassung wird leider häufig dadurch unterstützt, daß rat-suchende Fotofreunde von einigen Amateuren, die ihre Filme schon selbst entwickeln, mehr oder minder geheimnisvolle Andeutungen zu hören bekommen, mit denen sie den Anschein erwecken wollen, als gehörten sie einem magischen Zirkel an.

Dies ist nicht so, liebe Fotofreunde. Wie gesagt, die Hand-

griffe, die zur Beschickung der Entwicklungsdose nötig sind, sind leicht zu erlernen.

Zur Entwicklungsdose selbst gehört ein verschließbarer Deckel sowie ein Spiraleinsatz nebst einer kleinen losen Auflage für diesen, ferner ein Gummiring zur Abdichtung. In der Dose selbst und im Deckel sind eine Ausgußöffnung und eine Eingußöffnung, die verschließbar sind (Jobo-Neofin-Dose). Am besten sind die sogenannten Kippdosen, die man während der Entwicklung alle 60 Sekunden auf den Kopf stellt. Dies ist für eine gleichmäßige Entwicklung sehr wichtig. Es sollen hier einmal die Handgriffe, welche zum Beschicken der Dose notwendig sind, der Reihe nach aufgeführt werden:

1. Ansetzen der Entwicklerlösung, Temperatur genauestens kontrollieren (18—20° C). Film bei völliger Dunkelheit in den Spiraleinsatz einführen. Einsatz in die Dose stellen, Deckel fest verschrauben (luftdicht).
2. Licht anmachen, Entwickler langsam, aber zügig durch die Eingußöffnung in die Dose gießen.
3. Entwicklungszeit kontrollieren, Temperatur nachprüfen, Dose alle 60 Sekunden auf den Kopf stellen (Kippdosen). Bei anderen Fabrikaten Spiraleinsatz mittels Stab unregelmäßig drehen. Dose aufstoßen, um eventuelle Luftbläschen, welche sich beim Einfüllen des Entwicklers manchmal auf die Schicht setzen, abzuschütteln.
4. Nach Ablauf der Entwicklungszeit Entwickler durch Ausgußöffnung (unterhalb der Dose) wieder in die Flasche gießen. Einmal-Entwickler weggießen. „Vorsicht!“ Dose noch nicht öffnen. Zwischenwässerung ca. 1 Minute.
5. Fixierbad in die Dose gießen, 10 Minuten fixieren lassen. Jetzt Deckel abnehmen und eine halbe Stunde unter fließend Wasser wässern.
6. Film durch zwei Klammern zum Trocknen hängen (oben und unten). „Vorsicht“, die aufgeweichte Schicht ist sehr empfindlich gegen Berührungen, möglichst staubfreien Raum zum Trocknen benutzen.



Vor dem Einspulen in den Spiralekern, Filmanlang über eine scharfe Kante ziehen

Das waren die Handgriffe. Für die Entwicklung eines guten Negativs sind aber weiterhin von Wichtigkeit die Wahl des Films, die Wahl des Entwicklers sowie unbedingt sauberes Arbeiten.

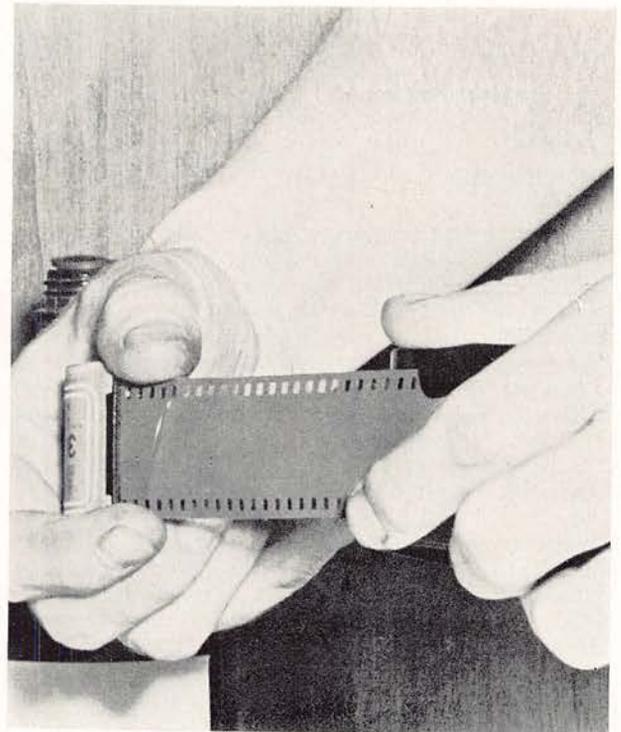
Der Entwicklungsvorgang in der Dose ist folgender:

Die belichteten Bromsilberkristalle werden vom Entwickler in schwarze Silberflockchen umgewandelt. Ist viel Licht auf eine bestimmte Stelle unseres Films gefallen, so werden hier entsprechend viele Bromsilberkristalle zu metallischem Silber reduziert, wobei unser Negativ an dieser Stelle und in diesem Falle eine sehr starke Dekung bzw. Schwärzung erhält.

Bei kleineren Lichtmengen wird entsprechend weniger Bromsilber zu schwarzen Silberflockchen umgewandelt. Es wird also auch eine entsprechend geringere Schwärzung der Fall sein.

Bei der Entwicklung unseres Negativs wird nicht alles Bromsilber, das die Aufnahmeschicht in sich birgt, zum Aufbau des Negativs gebraucht. Hierzu werden nur ungefähr 20 Prozent benötigt. Der Rest bleibt als trübe Substanz in der Schicht zurück und wird erst durch das Fixiersalz beim Fixieren herausgelöst. Durch die verschiedenen Lichtmengen, die bei der Belichtung unseres Films ihre Spuren hinterlassen haben, wird auch bei der Entwicklung eine verschiedene Deckung oder ein verschiedener Kontrast im Negativ der Fall sein. In der Fachwelt spricht man dann von Negativkontrast. Den normalen Negativkontrast spricht man mit 1:30 an. Der Begriff Negativkontrast zeigt uns das Verhältnis zwischen Lichtern und Schatten unseres Negativs, also seine Lichtdurchlässigkeit im Verhältnis zwischen hellster und dunkelster Stelle. Es muß hier noch gesagt werden, daß im Negativ die Werte umgekehrt kommen, nicht so, wie es bei der Aufnahme der Fall war. Dunkel wird im Negativ hell und Hell wiederum dunkel wiedergegeben.

Der Entwickler hat die Aufgabe, das latente Bild sichtbar zu machen. Das wissen wir schon, aber über die Entwickler selbst wissen wir noch sehr wenig. Sie bestehen fast alle aus drei Grundstoffen, welche jedem eigen sind. Wer-



Handstellung beim Einführen in den Spiralekern



Erster Handgriff bei der Kippmethode



Zweiter Handgriff bei der Kippmethode

den diese verändert, indem man ihnen andere dazugibt oder sie auch in ihrem Verhältnis zueinander verschiebt, so wird sich auch ihr Charakter bzw. ihre Arbeitsweise verändern. Der erste Grundstoff ist die eigentliche Entwicklersubstanz, also der Stoff, welcher das Bromsilber chemisch verändert. Bekannte Entwicklersubstanzen sind Hydrochinen, Metol, Glycin, p-Phenylendiamin, o-Phenylendiamin.

Die zweite Substanz eines Entwicklers ist ein Konservierungsmittel, welches ihm eine längere Lebensdauer geben soll. Es hat die Aufgabe, die zu schnelle Aufnahme von Luftsauerstoff zu verhindern (Oxydation). Es ist in fast allen Fällen Natriumsulfit.

Als dritte Grundsubstanz enthält jeder Entwickler ein Alkali. Dieses hat die Aufgabe, den Entwicklungsvorgang einzuleiten und anzutreiben, es ist sozusagen der Motor unseres Entwicklers.

Kräftig wirkende Alkalien sind z. B. Ätznatron, Ätzkali. Normal arbeitende Alkalien sind Soda, Pottasche, dreibasisches Natriumphosphat.

Ein mildes Alkali ist Borax.

Außerdem gehört zu einem Entwickler natürlich H_2O , ganz gewöhnliches Wasser. Aus der Arbeitsweise der Alkalien ist schon zu ersehen, wie sensibel ein Entwickler ist und wie leicht er zu beeinflussen ist. Ein kräftiges Alkali wird infolge seiner rapiden Arbeitsweise eine kürzere Entwicklungszeit benötigen als ein solches mit normaler oder milder Wirkung.

Die Zeitdauer des Hervorrufens, also die Entwicklungszeit, ist überhaupt von entscheidender Bedeutung auf das Endergebnis der Entwicklung. Es gibt sehr viele Entwicklerarten, welche im Prinzip dieselben Eigenschaften aufweisen.

Die Feinkorn-Entwickler bezeichnet man auch als Universal-Entwickler. Sie eignen sich zur Entwicklung jedes Filmes, solange keine großen Ansprüche an die Vergrößerungsfähigkeit der Negative gestellt werden. Hauptsächlich aber sollten sie nur die Mittelformatler, 6×6 , 6×9 , benutzen. Der Kleinbildmann sollte auf ihre Anwendung verzichten. Diese Entwickler sind sehr wirtschaftlich im Verbrauch und sehr lange haltbar.

Die Feinstkornentwickler sind hauptsächlich für Dünnschichtfilme mittlerer Empfindlichkeit sowie für Filme größerer Empfindlichkeit gut geeignet. Höherempfindliche Filme werden meistens in sehr starker Verdünnung hierin entwickelt. Sie ergeben relativ feinkörnige Negative mit guter Tonabstufung, ausgleichende und weiche Arbeitsweise.

Spezialentwickler, Einmalentwickler, hauptsächlich für die Entwicklung von Dünnschichtfilmen niedrigerer Empfindlichkeit geeignet. Sie arbeiten nach dem Prinzip der Oberflächengerbung, entwickeln also nicht bis in die Schichttiefe. Dadurch werden größtmögliches Auflösungsvermögen sowie extreme Feinkörnigkeit erreicht. Sie besitzen stark ausgleichende Eigenschaften und arbeiten weich. Der Bildung von Kornzusammenballungen wirken sie entgegen. Für den Kleinbildmann ist dieses der Weg, um zu einem guten Negativ bzw. der Feinkörnigkeit, des Auflösungsvermögens und der Tonwertmäßigkeit zu kommen, sofern man die Filme benutzt, für welche diese Entwickler speziell von der Industrie in jahrelang dauernden Versuchen ermittelt wurden. Über die Kombination Film und Entwickler ist in einem vorhergegangenen Heft unserer Werkzeitung schon gesprochen worden (Heft Nr. 2/1958, „Welches ist der beste Film?“, Seite 10).

Von obengenannter Kombination lassen sich vom Kleinbildnegativ 24×36 mm Vergrößerungen bis zu 50×60 cm ohne störendes Korn anfertigen.

Die Gebrauchsanweisungen, welche jeder konfektionierten Packung beiliegen, geben uns Werte an, welche vom Hersteller ausprobiert sind, die sogenannten Erfahrungswerte. Wir lesen dort zum Beispiel, daß bei Verwendung eines bestimmten Filmes der vorliegende Entwickler bei einer Entwicklungszeit von 12 Minuten bei $20^\circ C$ einen Gammawert von 0,7 bewirkt. Dieser in der Fotowelt schon beinahe legendäre Gammawert 0,7—0,8 ist bei der Entwicklung eines Films nicht immer leicht zu erreichen. Wird er aber erreicht, so sagt er uns, daß der Kontrastumfang unseres Negativs ein guter bzw. ein normaler ist. Der normale Negativkontrast wird mit dem Verhältnis 1:30 angesprochen. Dieses Verhältnis zeigt uns die Lichtdurchlässigkeit unseres Negativs im Vergleich zwischen hellster (Lichter) und dunkelster Stelle (Schatten) an, also seine unterschiedliche Dichte, wie wir wissen. Dieser

Gammawert ist also der Faktor, mit welchem wir die Entwicklung unseres Films beeinflussen können. Mit dem Gammawert 0,7 ist also ein normales, gut zu vergrößerndes Negativ erreicht. Wird Gamma niedriger als 0,7, so werden die Negative bei der Entwicklung weicher bis flau. Wird Gamma höher als 0,7, so werden die Negative härter bis hart. Bei kontrastarmen Motiven können wir also ein höheres Gamma bei der Entwicklung erstreben. Bei Motiven mit starkem Objektkontrast können wir das Gamma entsprechend niedriger halten. Es wird aber empfohlen, in diesen Fällen nur Motive mit gleichem Kontrastumfang auf einen Film zu vereinigen. Es ist jedoch so, daß die heutigen Entwickler, jedenfalls solche mit stark ausgleichender Wirkung, dem Amateur, welcher noch keine Erfahrung hat, hier viel helfen, sobald er sich bei der Aufnahme im Kontrastumfang eines Motivs einmal verschätzt hat.

Wir können also durch Variieren der Entwicklungszeit die Entstehung unseres Negativs beeinflussen. Nach unseren Wünschen können wir sie zu einem bestimmten Gamma entwickeln und so schlechte Lichtverhältnisse und Kontrastarmut unseres Motivs ausgleichen. Wir sollten deshalb schon vor der oder bei der Aufnahme an die Entwicklung unseres Negativs denken.

Es sei noch gesagt, liebe Fotofreunde, daß Staub, Filmrückstände, kleine Sandkörnchen, welche sich manchmal durch irgendwelche Umstände in unsere Kamera einschmuggeln, die Erzfeinde des Negativs sind. Schwarze Punkte und sogenannte Telegrafendrähte (Schrammen) sind die Folge. Sie können unsere ganze Arbeit zunichte machen. Wir sollten vor jedem Filmeinlegen unsere Kamera säubern. Beim Selbsteinlegen von Tageslichtfilm-

packungen in alte leere Kassetten diese nicht dauernd benutzen, sondern von Zeit zu Zeit neue nehmen. Man kann nie wissen, ob diese noch lichtdicht sind.

Mit Chemikalien größte Vorsicht. Ein paar Tropfen Fixiersalz im Entwickler können das ganze Ergebnis unserer Arbeit in Frage stellen.

Liebe Fotofreunde, ich weiß, grau, grau ist alle Theorie, aber im Laufe der Zeit wird auch die Technik der Entwicklung in uns ausgereift sein. Wenn wir erst einmal den Mut zum Anfang gefunden haben, so werden wir sehen, daß es in der Praxis gar nicht so schwer ist, einen Film zu entwickeln. Die Kosten für unser Entwicklungsgerät sind minimal im Vergleich zu der Freude, welche wir uns hiermit erkaufen.

Wir brauchen dazu eine Entwicklungsdose (ca. 10 DM), ein Thermometer (ca. 2 DM) sowie eine Mensur zum Abmessen der Flüssigkeiten (ca. 2 DM). Einen Wecker bzw. eine Uhr haben wir alle im Haus. Ein paar Wäscheklammern zum Aufhängen des Films gibt uns sicher die Hausfrau. Fürs erste haben wir damit alles zusammen, bis auf die Praxis, die aber kommt im Laufe der Zeit von selbst. Nur anfangen müssen wir, das ist wichtig. Geduld ist ein wichtiges Wort für den Amateurfotografen. Amateure, egal auf welchem Gebiet sie sich betätigen, sind Idealisten. Mögen andere Leute Idealismus in der heutigen Zeit für Dummheit halten, wir nehmen unsere Kamera und werden milde darüber lächeln.

In diesem Sinne, liebe Fotofreunde, wünschen Euch wie immer

Gut Licht!

Siegfried Günther

ACHTUNG! E-Schweißer!

Zur Ausrüstung eines E-Schweißers gehört ein Schraubenschlüssel zum Ankleben des Kabels. Uns wurde gemeldet, daß vielen Schweißern ihr Schraubenschlüssel abhanden gekommen ist. Dabei wurde vorgeschlagen, die Schlüssel mit einer Kette zu versehen, damit sie nicht so leicht verlorengehen. Um festzustellen, ob dem wirklich so ist, fordern wir hiermit alle E-Schweißer, denen der Schlüssel abhanden gekommen ist, auf, ihren Namen und Kenn-Nummer auf einen Zettel zu schreiben mit dem Ver-

merk: „Mir ist mein Schraubenschlüssel abhanden gekommen.“ Diesen Zettel bitte in einen der Briefkästen für Verbesserungsvorschläge stecken.

Wer seinen Schraubenschlüssel noch hat, ihn aber gerne an der Kette tragen möchte, stecke bitte einen Zettel mit Namen und Kenn-Nummer und dem Wort „Kette“ in den Kasten.

Ney

Ein Kommentar zu „Oskar“

*Warum so bö's auf Herrn Koscheda?
Sein „Oskar“ war doch wunderschön.
Mir hat der Aufsatz gut gefallen,
man muß zu lesen ihn „verstehn“.*

*Er wollt' Euch ganz gewiß nicht kränken,
als er für Euch den „Oskar“ schrieb;
denn dieser ist und bleibt 'ne Type,
die 's nicht nur auf der DW gibt.*

*Der Arbeiter im allgemeinen
sollte gar nicht „verunglimpft“ sein;
denn der Bericht „vom Weg zur Arbeit“,
konnt er wohl lebensechter sein?*

*Was weiß man denn, wovon bei „Oskar“
die Lust zum „Meckern“ und „Krakeelen“ kommt,
vielleicht hat er ja Gallensteine,
daß ihm solch ein Benehmen frommt.*

*Ich las mit Schmunzeln den Bericht
und stell' mir „Oskar“ dabei vor,
und so war's, glaub' ich, auch gedacht,
ein Hamburger hat doch Humor!*

Die Hamburger Deern

Gibt es noch Kameradschaftsgeist?

Der Bau eines Schiffes ist eine Gemeinschaftsarbeit. Nur der sinngerechte und folgerichtige Ansatz eines jeden kann zum Gelingen führen und uns die Zufriedenheit und darüber hinaus, wie wir es gewohnt sind, die Anerkennung unserer Auftraggeber sichern.

Wir sind, wie man so sagt, eine „eingefahrene Gäng“. Jeder kennt sein Arbeitsgebiet. Büros, Werkstätten und Gewerke arbeiten mit Fleiß nebeneinander, damit das Werk gelinge.

Von der Auftragsannahme bis zur Vertragserfüllung ist alles auf ein Ziel gerichtet: die Ablieferungsprobefahrt des fertigen Schiffes.

Es ist bei uns fast sprichwörtlich geworden, daß Termine nicht nur auf dem Papier stehen, sondern stets genauestens eingehalten werden, sofern uns nicht höhere Gewalt daran hindert, eine Umstellung für notwendig gehalten wird oder — was auch einmal vorkommt — uns die Technik selbst ein Schnippchen schlägt.

Leider gibt es aber auch Dinge, die die Fertigstellung und die Probefahrt der Schiffe gefährden, und es ist bedauerlich, daß die Schuldigen unter uns sind.

Bevor ein Schiff seine Probefahrt antritt, erhält nicht nur sein Äußeres seinen letzten Schliff, sondern es ist auch erforderlich, die Maschinenanlage, die elektrische Ausrüstung, die Funkanlage, die Ortungsgeräte, die Navigationsgeräte, die Radaranlage und die Fernmeldeanlagen, insbesondere die zum Schutze der Besatzung, der Fahrgäste, der Probefahrtteilnehmer und nicht zuletzt des Schiffes selbst eingebauten Anlagen und Geräte einer genauen Überprüfung und eventuell auch einer besonderen behördlichen Abnahme zu unterziehen.

Bei diesen Überprüfungen tritt das Übel dann zu Tage.

Empört wird festgestellt, daß von Bubenhand eine Echolotanlage ausgeschlachtet, aus dem Radargerät die Röhren fehlen, aus dem Peiler der Verstärkersatz entfernt oder gar Teile aus der Telephonie- oder Telegraphierstation (Funkstation) herausgerissen worden sind.

Die Täter, deren Gewissenlosigkeit keine Grenzen zu

kennen scheint, die aus frevelhaftem Bastlerehrgeiz oder krankhafter Zerstörungsfreude zu Werke gehen, führen ihre Demontagen unfachgerecht aus, um den Anschein zu erwecken, daß es sich um Diebstähle von Laien handelt. Leider geht es hier nicht um einen Einzelfall.

Seit einigen Monaten sind diese feinen Herren bei der Arbeit. Vor fast jeder Probefahrt wird das eine oder andere Gerät beschädigt, obgleich inzwischen bemerkt sein dürfte, daß es sich hierbei um Spezialanfertigungen handelt, die Bastlern kaum dienen können, und der angerichtete Schaden zugleich größer ist, als das ausgebaute Teil an Wert darstellt.

Es ist jetzt an der Zeit, die Beteiligten für ihre Untaten verantwortlich zu machen.

Unser Kameradschaftsgeist fordert, daß jeder, der ein technisches Gewissen hat, und jeder, der stolz auf seine Arbeit und auf unsere schönen Schiffe ist, sich angesprochen fühlen sollte und mithilft, den Frevlern unter uns das Handwerk zu legen.

Darum richte ich mich mit einer Bitte an alle, die an Bord unserer Schiffe tätig sind:

„Laßt unsere Gemeinschaftsarbeit nicht zerstören. Klopf jedem, der Geräte und Anlagen unsachgemäß behandelt oder gar unlautererweise von innen betrachtet, mit Nachdruck auf die Finger.“

Sollte es gar einem gelingen, einen, der Geräte demonstriert oder zerstört, zu erwischen, darf wohl erwartet werden, daß er sofort einen entsprechenden Hinweis an die Männer des Überwachungsdienstes oder an seinen Meister gibt.“

Jeder, der noch ein Gefühl der Wohlanständigkeit besitzt, wird Verständnis für meine Bitte aufbringen und mithelfen zu verhindern, daß in Zukunft noch Geräte geschändet werden.

Ich denke, alle werden mich verstehen und auch Obacht geben, denn der Kameradschaftsgeist auf der DW kann doch nicht eingeschlafen sein. Schneider

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

Otto Diebenau und Frau

Da es mir nicht möglich ist, der Betriebsleitung sowie allen Kolleginnen und Kollegen für die mir anlässlich meiner Versetzung in den Ruhestand erwiesenen Aufmerksamkeiten persönlich zu danken, möchte ich dieses durch die Werkzeugzeitung tun.

Bruno Hoffmann

Für erwiesene Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen des Betriebes Reihertieg meinen herzlichen Dank.

Thys Jansma

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten zu meinem Jubiläum sage ich hiermit meinen aufrichtigen Dank.

K. Ebeling

Aus Anlaß meines Abschieds danke ich der Betriebsleitung sowie allen Kolleginnen und Kollegen für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten aufs herzlichste.

Fr. Sehrer

Für die zu meinem 35jährigen Dienstjubiläum erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung, den Meistern und allen Arbeitskameraden meinen herzlichen Dank.

Gustav Rau

Hiermit der Direktion und allen Arbeitskameraden herzlichen Dank für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten bei meiner Verabschiedung aus dem Betrieb.

Aloys Scholz

Für die mir erwiesene Ehrung und Aufmerksamkeiten anlässlich meines Ausscheidens spreche ich hiermit der Direktion und den Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank aus.

Carl Fanghänel

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Hauer Alfons Roggenbuck mit Fr. Brigitte Carl am 28. 2. 58
 Maschinenschlosser Reinhold Herich mit Frau Lenchen Hustedt am 6. 3. 58
 E'Schweißer-Anlerner Klaus Zimmermann mit Fr. Hannelore Oltersdorf am 8. 3. 58
 Brenner Heinz König mit Fr. Ursula Koch am 8. 3. 58
 Angel. Schiffbauer Kurt Deblitz mit Fr. Edith Hube am 13. 3. 58
 Hauer-Anlerner Fritz Hecht mit Fr. Elfriede Martens am 13. 3. 58
 Stellagenbauer Walter Hagen mit Fr. Käthe Schlüter am 14. 3. 58
 Ausrichter Horst Piccio mit Fr. Helga Bottin am 15. 3. 58
 Fahrer Herbert Koyro mit Fr. Ilse Klauunde am 15. 3. 58
 Schlosser Leonhard Schmeichel mit Fr. Helga Kloschies am 15. 3. 58
 Rohrschlosser Rudolf Raudzus mit Fr. Anne Schuck am 21. 3. 58
 Schiffbauer Heinz Höfs mit Fr. Dorothea Schröter am 22. 3. 58
 Schiffbauhelfer Willi Fett mit Frau Anna Blunk am 22. 3. 58
 Kranfahrer Harry Zundel mit Fr. Erika Wehrendt am 22. 3. 58
 Elektriker Wolfgang Vest mit Fr. Helga Gleide am 22. 3. 58
 Kesselschmied Uwe Schönebeck mit Fr. Rosamunde Brandt am 22. 3. 58
 Stellagenbauer Werner Kortegast mit Fr. Marlen Weidinger am 22. 3. 58
 Schiffbauhelfer Horst Saldanski mit Fr. Luise Mohr am 22. 3. 58
 Ingenieur Günther Engel mit Fr. Christa Grafe am 22. 3. 58
 Bürohilfskraft Hans Dvorak mit Frau Marianne Mewes am 28. 3. 58
 Schiffbauhelfer Karl-Heinz Lohmann mit Fr. Else Rein am 29. 3. 58
 Elektriker Rolf Meihöfener mit Fr. Frieda Hartmann am 2. 4. 58
 Kfm. Angestellte Thea Lorenzen mit Herrn Günter Schoot am 2. 4. 58
 Kupferschmiedhelfer Helmut Borsinski mit Fr. Margot Reschke am 3. 4. 58
 Maschinenbau-Helfer Victor Kolbe mit Fr. Ingeborg Schleprow Brenner Manfred Schülke mit Fr. Anneliese Starke am 5. 4. 58
 Reiniger Werner Beck mit Fr. Lieselotte Grahn am 5. 4. 58
 Stellagenbauer Helmuth ter Veen mit Frau Ursula Dirks am 5. 4. 58
 E'Schweißer-Anlerner Horst Link mit Frau Hildegard Skowronek am 5. 4. 58
 Schlosser Erich Kammann mit Frau Auguste Oesen am 5. 4. 58
 Rohrschlosser Günter Wohlan mit Fr. Irma Kopinski am 5. 4. 58
 S'zimmerer Heinz Stein mit Fr. Christa Baguhl am 9. 4. 58
 Hauer Ernst Meybohm mit Fr. Martha Quelle am 11. 4. 58
 Dreher Wolfgang Froböse mit Fr. Hanna Endrejat am 11. 4. 58
 Schlosser Walter Mayer mit Fr. Helga Paustian am 12. 4. 58
 Kupferschmiedhelfer Horst Fahrrenkrug mit Fr. Marianne Bock am 12. 4. 58

Geburten:

Sohn:

Hauer Peter Quell am 14. 2. 58
 Anschläger Alfred Brettner am 25. 2. 58
 Maschinenschlosser Gerd Horstmann am 27. 2. 58
 Angel. Schiffbauer Gerhard Hoffmann am 28. 2. 58
 Kranfahrer Jürgen Röhl am 11. 3. 58
 E'Schweißer-Anlerner Fedor Bochmann am 12. 3. 58
 E'Schweißer Robert Aust am 12. 3. 58
 Vorarbeiter Wilfried Hnida am 13. 3. 58
 Hauer Heinz Zastrow am 22. 3. 58
 Kupferschmiedhelfer Gustav Rettkowski am 24. 3. 58
 E'Schweißer-Anlerner Horst Kotzke am 1. 4. 58
 Stellagenbauer Karlheinz Peters am 2. 4. 58
 Dreher Erwin Störmer am 3. 4. 58
 E'Schweißer-Anlerner Georg Freudenthal am 4. 4. 58

Tochter:

Schiffbauhelfer Manfred Barz am 12. 2. 58
 Elektriker Werner Hebel am 23. 2. 58
 Maschinenschlosser Gerd Horstmann am 27. 2. 58
 Kupferschmiedhelfer Uwe Sudeck am 1. 3. 58
 Kupferschmiedhelfer Günther Bewernick am 4. 3. 58
 Vorarbeiter Hans Semmel am 8. 3. 58
 E'Schweißer-Anlerner Hans-Erik Riewe-Buschner am 10. 3. 58
 Maschinenbauer Harald Schütte am 11. 3. 58
 Stellagenbauer Wilhelm Behrens am 15. 3. 58
 E'Schweißer Ulfried Bleich am 16. 3. 58
 Maschinenschlosser Erhard Kickhöfel am 16. 3. 58
 Dreher Heinz Rieckborn am 18. 3. 58
 Tischler Horst Ramm am 21. 3. 58
 Maschinenschlosser Kurt Grapp am 21. 3. 58 (2 Töchter)
 Brenner Werner Prütz am 22. 3. 58
 Kesselschmied Erwin Beese am 22. 3. 58
 Angel. Schiffbauer Ernst Zunft am 27. 3. 58
 Schiffbauhelfer Günter Rohde am 30. 3. 58
 Brenner Helmut Böttger am 31. 3. 58
 Stemmer Hermann Lühje am 1. 4. 58
 Kupferschmiedhelfer Johannes Köpcke am 3. 4. 58
 Schiffbauer Adolf Kapahnke am 5. 4. 58

Angel. Schiffbauer Richard Siemer am 8. 4. 58
 Techn. Angestellter Amandus Schwartau am 8. 4. 58
 Brenner Heinz Ficker am 11. 4. 58

Wir gratulieren!

GOLDENE HOCHZEIT



Das Fest der goldenen Hochzeit begingen unser Rentner Otto Feuchte und seine Ehefrau

Sehr herzlichen Dank für alle liebevolle Anteilnahme und das so sehr ehrenvolle Geleit beim Heimgange unseres lieben Entschlafenen.
 Luise Ottowell und Tochter

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.
 Alfred Gebert und Familie

Für die Beweise so liebevoller und herzlichster Anteilnahme anlässlich des uns betroffenen schweren Verlustes meines geliebten Mannes und Vaters sprechen wir der Direktion, dem Betriebsrat und seinen Kollegen unseren innigsten Dank aus.

Frau Aenne Geiger und Sohn Karlheinz

Liebe und Verehrung, die meinem unvergeßlichen, lieben Mann in so reichem Maße auf seinem letzten Wege erwiesen wurden, waren mir Trost in schwerster Stunde. Ich danke von ganzem Herzen für die innige Teilnahme an meinem schweren Verlust.

Elfriede Heinemann, geb. Reimers

Hiermit sage ich der Direktion, dem Betriebsrat und der Belegschaft der Deutsche Werft A.G. für den ehrenvollen Beweis der Teilnahme beim Heimgange unseres lieben Entschlafenen, des Betriebs-Ingenieurs i. R. Otto Boehlke, zugleich im Namen aller Angehörigen meinen herzlichsten Dank.

Agnes Boehlke, geb. Todt

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

Frau Aenne Geiger und Sohn Karlheinz

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

Helga Sperling, geb. Rohlfen, nebst Kinder

Für die vielen Beweise herzlichster Anteilnahme, die mir beim Heimgang meines lieben Mannes Emil Waldmann durch Wort, Schrift sowie Kranz- und Blumenspenden erwiesen wurden, sage ich hiermit meinen herzlichsten Dank.

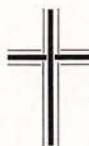
Maria Waldmann

Wir gedenken unserer Toten

Hermann Sperling
 angel. Seilbahnfahrer
 gest. 16. März 1958

Gustav Gebert
 Maschinenbauer
 gest. 19. März 1958

Emil Waldmann
 Rentner
 gest. 27. März 1958



Eugen Geiger
 Pförtner
 gest. 30. März 1958

Willy Marquard
 Schiffszimmerer
 gest. 4. April 1958

Georg Kudalla
 Schlosser
 gest. 6. April 1958

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Alfred Dej

Am 3. 4. 58 konnte Meister Helmut Vagts auf eine 25jährige Tätigkeit in unserem Betrieb zurückblicken. Am Anfang dieser 25 Jahre stand die Schiffbaulehre auf dem Reiherstieg. Dort hat er dann bis 1948 alle Schiffbauabteilungen kennengelernt. Durch die Folgen des Krieges ist Meister Vagts dann zum Betrieb Finkenwerder versetzt worden. Hier hat er bis zu seiner Ernennung zum Vorarbeiter 1951 auf dem Schnürboden gearbeitet. Durch sein Können und sein ruhiges Wesen ist er dann 1954 zum Meister des neu entstehenden Sortierlagers ernannt worden.

Nachdem in unserem Schiffbau-Innenbetrieb die modernere Fertigungsweise immer größeren Umfang annahm, übernahm er die Abteilung Monopol-Brennmaschinen mit dem dazugehörigen Zeichenbüro. Mit seinem Können hat er großen Anteil am Aufbau dieser Abteilung. Durch seine ruhige und besonnene Art ist er bei allen Vorgesetzten, Kollegen und Mitarbeitern ein geschätzter Meister. Wir wünschen ihm noch viele erfolgreiche Jahre in unserem Betrieb.

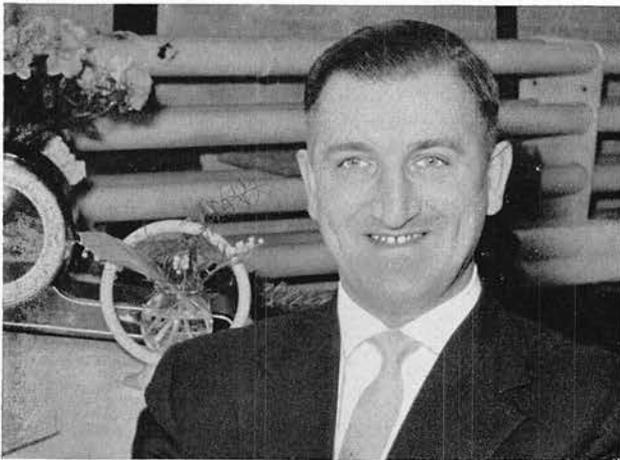
Sie feierten
ihr 25jähriges Dienstjubiläum



Am 3. April 1958 beging der Schiffszimmerer Alfred Dej sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Im April 1933 kam er zu uns, um das Schiffszimmerer-Handwerk zu erlernen. Seit diesem Tage hat er sein sonniges und heiteres Wesen und sein durch Erfahrungen immer umfangreicher gewordenen fachliches Können der DW und seinen Kollegen zur Verfügung gestellt. Alfred Dej ist ein guter Zimmerer und Docker, der sich der Achtung seiner Vorgesetzten und seiner Kollegen erfreut. Wir wünschen ihm noch viele erfolgreiche Arbeitsjahre bei guter Gesundheit.



Helmut Vagts



Karl Stössner

Mit dem Eintritt in die Lehre begann Karl Stössner seine Laufbahn bei uns. Nur durch die Ableistung seiner Arbeitsdienstpflicht und eine kurze Gastrolle bei der Wehrmacht wurde seine Dienstzeit unterbrochen. Seit 1942 ist Karl Stössner technischer Angestellter im E-Büro. Er hat sich als Rad im Getriebe der Büroorganisation schnell eingearbeitet und wird heute als tatkräftiger Mitarbeiter sehr geschätzt. Darüber hinaus hat er durch Pflichttreue und korrektes Verhalten bei seinen Vorgesetzten und Arbeitskameraden viele Freunde gewinnen können.

Am 3. April 1958 wurde seine 25jährige DW-Zugehörigkeit in einer Feierstunde gewürdigt.

Die Vielzahl der Gratulanten und auch der Geschenke kann als Gradmesser seiner Beliebtheit angesehen werden. Wir gratulieren dem jugendlichen Jubilar nochmals herzlich und wünschen ihm für die nächsten 15 Jahre weiterhin Gesundheit, Glück und Erfolg.

Am 3. April 1958 feierte der Schiffbauvorarbeiter Gustav Rau sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Er trat am 3. April 1933 bei der DW (Betrieb Reiherstieg) in die Schiffbaulehre. Nach Beendigung seiner Lehrzeit ist Gustav Rau, nur unterbrochen durch den Wehrdienst, der Deutschen Werft treu geblieben.

1949 wurde er zum Vorarbeiter ernannt. Diese Stellung hat er auch heute noch inne. Fleiß, Fachkenntnisse und Verantwortungsbewußtsein machten ihn zum wertvollen Mitarbeiter im Reparaturbetrieb. Sein Humor und seine Lebensfreude haben ihm das Wohlwollen seiner Vorgesetzten und Arbeitskameraden eingebracht. Wir wünschen Gustav Rau, daß er noch viele Jahre bei uns bleibt und möglichst sein 50jähriges Jubiläum noch feiern kann.



Gustav Rau



Endlich hat der junge Frühling den alten Winter in die Flucht geschlagen. Endlich können wir uns wieder über die Sonne freuen und außerdem noch Heizmaterial sparen.

Es wurde ja auch Zeit, daß der Winter sich verabschiedete, denn wir haben ja schon wie in den zurückliegenden Jahren auch alle Vorbereitungen für den Beginn der DW-Urlaubssaison getroffen. Als vor Monaten die Auf-

forderung herausging, daß sich alle Urlaubsreisenden melden sollten, wirkte das im Hinblick auf den Schnee, der fast täglich vom Himmel fiel, vielleicht etwas verfrüht. Inzwischen sind nun alle, die als Gäste der Werft auf Reisen gehen können, von ihrem Glück unterrichtet worden.

Auch in diesem Jahre sind wieder mehr Reiselustige vorhanden gewesen, als Plätze zur Verfügung gestellt werden können. Ich kann mir denken, daß manch einer, der schon Jahre getreulich seine Arbeit gemacht hat, etwas betrübt ist, weil er nicht mitfahren kann. Diese möchte ich auf die Zukunft vertrösten. Ihr wißt ja: aufgeschoben ist nicht aufgehoben.

Hoffentlich kommen unsere Reisenden genau so erholt von ihren Fahrten zurück, wie in den früheren Jahren auch. Das gilt selbstverständlich auch für die Betriebsangehörigen, die nicht als Gäste der DW unterwegs sein werden.

Innerbetrieblich hat es im vergangenen Monat nichts Bemerkenswertes gegeben. Es ist ja allen bekannt, daß die Reparaturarbeiten einigermaßen zurückgegangen sind. Das hat sich leider auch insofern ausgewirkt, als 100 Betriebsangehörige ausscheiden mußten. Außerdem weiß ich, daß bis zu 53 Prozent der Betriebsangehörigen auf dem Reihertstieg zur Zeit mit unproduktiven Arbeiten beschäftigt sind. So kommt es, daß im Augenblick qualifizierte Facharbeiter Wiederaufbauarbeiten bei Werk II leisten.

Leider ist noch nicht abzusehen, daß die Lage im Reparaturgeschäft sich wesentlich verbessert. Wir erleben es immer wieder, daß unsere Bemühungen um Reparaturaufträge mit der Feststellung enden, daß das betreffende Reparaturschiff einen ausländischen Hafen, meistens Rotterdam, anläuft, um die Arbeiten dort ausführen zu lassen. Das hängt selbstverständlich mit den Preisen zusammen. Natürlich ist auch die Frage der Arbeitszeit in diesem Zusammenhang nicht ohne Bedeutung.

Im Neubaubetrieb ist bis auf weiteres damit zu rechnen, daß der Belegschaftsstand gehalten werden kann. Zur Zeit sind wir dabei, unser Neubauprogramm etwas umzustellen, um unnötige Arbeitsspitzen zu vermeiden und eine gleichmäßige Verteilung der Aufgaben zu erreichen. Auf diese Weise ist sowohl den Reedern als auch uns geholfen. Es kann dann nicht mehr vorkommen, daß sich störende Arbeitshäufungen einstellen. Es muß allerdings gesagt werden, daß wir bei der Hereinnahme der Aufträge davon ausgegangen sind, daß die Arbeitszeit 45 Stunden je Woche beträgt. Die alte Planung mit 48 Wochenstunden mußten wir ja schon vor einiger Zeit abändern. Es ist nötig, daß diese 45 Arbeitsstunden auch wirklich sinngemäß für die Arbeit verwendet werden, da wir sonst in Schwierigkeiten kommen müssen.

Hinsichtlich der Arbeitszeit sind ganz offensichtlich zur Zeit die wildesten Gerüchte in Umlauf. Da heißt es z. B., daß ab 1. Mai 1958 bei der DW die Fünf-Tage-Woche eingeführt werden soll unter Aufrechterhaltung einer Arbeitszeit von 45 Stunden je Woche. Früher hatte der Betriebsrat lediglich einmal darauf hingewiesen, daß in unserer nächsten Nachbarschaft andere Betriebe die Fünf-Tage-Woche hätten. Der Betriebsrat hatte angeregt, zu erwägen, ob man nicht mit Rücksicht auf das, was nebenan

gemacht wird, eine ähnliche Einstellung einnehmen wollte. Eine entsprechende Forderung hat der Betriebsrat namens der Belegschaft aber erstmalig in der letzten Betriebsversammlung erhoben.

Die Gewerkschaft hat beim Arbeitgeberverband die Einführung der Fünf-Tage-Woche angeregt. Irgendeine Vereinbarung in dieser Richtung liegt aber nicht vor.

Es ist verwunderlich, daß jetzt plötzlich die Fünf-Tage-Woche mit neun Arbeitsstunden am Tage eingeführt werden soll, nachdem man doch früher immer wieder betont hat, daß kein Mensch mehr als acht Stunden am Tage arbeiten soll. Das ist aber eine Überlegung, der ich nicht weiter nachzugehen brauche.

Auf jeden Fall bitte ich Euch, einmal darüber nachzudenken, daß die Werft in vielen Punkten überhaupt nicht rationeller gestalten kann als es ist. Die vorhandenen Maschinen müssen ausgenutzt werden. Es kommt darauf an, daß sie so lange in Betrieb sind wie möglich. Bei der Sechs-Tage-Woche können sie 144 Stunden ausgenutzt werden, bei der Fünf-Tage-Woche 120 Stunden. Diejenigen Arbeitskräfte, die ihre Arbeitszeit vom Sonnabend auf andere Wochentage verlegen, würden wahrscheinlich gar nicht arbeiten können, weil die Maschinen ja ohnehin schon besetzt sind; denn sie laufen ja schon 24 Stunden. Das sinnfälligste Beispiel ist dafür die Kranhelgenanlage. Wir können diese Anlage nicht mehr verändern. Mit der Anlage können innerhalb einer bestimmten Zeit nur ganz bestimmte Lasten bewegt werden. Es wäre völlig sinnlos, wenn man für einige Stunden am Tage die Zahl der Anschläger oder Seilbahnfahrer vermehrte. Es bleibt dabei, daß in fünf Tagen weniger Lasten bewegt werden als in sechs Tagen. Eine Zusammenpressung der Arbeitszeit auf fünf Tage würde also ganz zwangsläufig dazu führen, daß das Arbeitsergebnis geringer würde. Das wiederum hätte zur Folge, daß die DW ihre Produktionspläne nicht einhalten kann.

Es gibt noch manches, was widerspruchsvoll erscheinen muß. Ihr wißt doch alle, daß beispielsweise im Ruhrgebiet Feierschichten eingelegt werden müssen, weil die Kohlenproduktion nicht so recht untergebracht werden kann. Mir fehlen die Fachkenntnisse, um mich ernsthaft darüber zu verbreiten, woran das liegt, nachdem wir doch bis vor kurzem noch ungeheure Mengen ausländischer Kohle dringend nötig brauchten. Man kann da zu den verschiedensten Schlüssen kommen. Sicher ist die Umstellung auf Heizöl zum Teil dafür verantwortlich zu machen, daß weniger Kohle verbraucht wird. Ich kann mir denken, daß die Deutsche Bundesbahn eine ganze Menge Kohle verarbeitet hat, während sie jetzt ja im wesentlichen auf Ölfuehrung übergegangen ist. Ganz sicher ist aber wohl auch nicht zu verkennen, daß die Stahlproduktion rückläufig ist. Für diese Entwicklung, die in den USA ihren Anfang genommen hat, hat man das schöne Fremdwort „Recession“ übernommen, das im Grunde nichts weiter ist als die Übersetzung für das deutsche Wort Rückläufigkeit. Es kann niemand vorhersagen, wie die Entwicklung gehen wird. Sicher ist nur, daß die Wirtschaft sich einigen Schwierigkeiten gegenüber sieht. Es hängt sehr viel vom einzelnen ab, ob wir gemeinsam die Schwierigkeiten beherrschen oder ob wir uns von ihnen beherrschen lassen. Die DW wird jedenfalls nichts dazu tun, um negativen Stimmungen Auftrieb zu geben. Wir werden beispielsweise den Bau unseres Großhelgens zu Ende führen und auch auf ihm bauen.

Als widerspruchsvoll muß es aber wohl angesehen werden, wenn man diese Zeichen außer acht läßt und Dinge tut, die zur Erhöhung der Produktionskosten beitragen müssen. Wer jetzt einer Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohnausgleich, einer Lohnerhöhung oder einer sonstigen Verbesserung der sozialen Lage das Wort redet und entsprechende Forderungen stellt, muß in Kauf nehmen, daß die Industrie, Handel und Handwerk in wirtschaftliche Schwierigkeiten kommen. Es ist längst nicht mehr so, daß unsere Preise unter denen des Weltmarktes lie-

gen, weil etwa unsere Löhne unter den Weltmarktlöhnen liegen.

Es kann sich jeder leicht ausrechnen, wieviel Geld an jedem Donnerstag im Lohnbüro vorhanden sein muß, damit jeder zu seinem Recht kommt. Vergeßt nicht, daß die Werft die bekannten Arbeitgeberanteile zu tragen hat, daß außerdem die Lohnsummensteuer fällig ist. Von den anderen Steuern will ich gar nicht reden. Darüber hinaus sind Abgaben und Beiträge zu bezahlen, die eine erwähnenswerte Höhe haben. Wir müssen beispielsweise auf 1000 DM Lohnsumme allein 20,16 DM an Beiträgen zur berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung zahlen. Diese Versicherung bezahlt nur das Unternehmen. Der Betriebsangehörige zahlt dafür nicht einen Pfennig. Unsere Betriebskrankenkasse hat zum 31. 1. 58 einen Fehlbetrag von 677 000 DM gehabt. Es ist also schon einiges los bei uns. Selbstverständlich will jeder pünktlich und ordentlich zu seinem Geld kommen. Das ist auch das Recht eines jeden. Schön wäre es, wenn dem immer pünktliche und ordentliche Arbeitsleistung gegenüberstünde, wie sie ja von den meisten Angehörigen unserer Betriebe tatsächlich auch erbracht wird. Es wäre demnach nur vernünftig, wenn wir alle zusammenhielten. Trotzdem erleben wir immer wieder gerade die merkwürdigsten Dinge. Es gibt nämlich Leute, die die Qualifikation eines Betriebsangehörigen davon abhängig machen, ob er gewerkschaftlich organisiert ist oder nicht. Solche Dinge sollten doch überwunden sein. Wir haben die Freiheit zur Koalition. Es kann also niemand wegen der Zugehörigkeit zu einer erlaubten Organisation belangt werden. Die Koalitionsfreiheit schließt aber selbstverständlich auch die Freiheit zu einem Entschluß, sich nicht zu organisieren, ein. Es darf also auch niemandem ein Nachteil daraus erwachsen, daß er sich nicht irgendeiner Gruppe anschließen will.

Wie ich Euch neulich schon mitgeteilt habe, habe ich mit Bedauern zur Kenntnis nehmen müssen, daß der Betriebsrat mit der Werkzeugzeitung nichts zu tun haben will. Das ist nicht nur bei uns so, sondern scheint damit zusammenzuhängen, daß man von verschiedenen Seiten her versucht, die Werkzeugzeitungen als Propagandawaffe der Unternehmer herabzusetzen. So stand es jedenfalls in der Funktionserzeitung der IG Metall. Diese Dinge, die außerhalb unserer Werft liegen, brauchen uns hier nicht zu berühren. Wir haben bisher unsere eigene Meinung gehabt und werden sie auch behalten. Jedenfalls habe ich dem Betriebsrat ganz bestimmte Vorschläge gemacht, wie ich mir eine durchaus fruchtbare Zusammenarbeit in der Werkzeugzeitung vorstellen kann. Ich habe z. B. dem Betriebsrat erklärt, daß er jederzeit den notwendigen Platz in der Werkzeugzeitung haben kann, um seine Meinung zum Ausdruck zu bringen, und daß man sich überhaupt wegen des Inhalts der Zeitung vor der Drucklegung aussprechen kann. Ich hoffe daher, daß die Erklärungen, die in der letzten Betriebsversammlung abgegeben worden sind, nicht die einzige Antwort sind, die ich auf meine Vorschläge zu erwarten habe. Wir können ja schließlich unser Zusammenleben auf der Werft nicht von Dingen abhängig machen, die außerhalb der Werft liegen.

Außerdem ist es immerhin interessant, festzustellen, daß unsere Werkzeugzeitung auf jeden Fall aufmerksam gelesen wird. Das war ja letzten Endes der Inhalt der Erklärungen aller Diskussionsredner, soweit sie sich nicht darauf beschränkt haben, irgendwelche Aufrufe anderer Leute oder Artikel aus fremden Zeitungen vorzulesen. Es kann jedenfalls niemand bestreiten, daß wir uns in der Werkzeugzeitung immer bemüht haben, sachlich zu sein. Es ist zu billig, die Werkzeugzeitung als gewerkschafts- oder arbeitnehmerfeindliche Propaganda des Unternehmertums zu bezeichnen, weil sie die Probleme aus sozialer und nicht aus sozialistischer Sicht betrachtet. Die Kritiker unserer Werkzeugzeitung werden doch nicht im Ernst glauben, daß die Werkzeugzeitungsschriftleiter sich darauf zu beschränken haben, etwas über Unfallverhütungsvorschriften zu berichten und, wie in unserem Falle, Stapelläufe und Probe-

fahrten zu registrieren sowie bestenfalls noch Mitteilungen über Eheschließungen und Geburten zu veröffentlichen. Wenn man die Forderung eines Gewerkschaftsorgans, die Werkzeugzeitungen hätten sich an der Meinungsbildung nicht zu beteiligen, ernst nehmen wollte, hätte das zu bedeuten, daß ein Werkzeugzeitungsschriftleiter über volkswirtschaftliche Zusammenhänge kein Wort sagen dürfe. Bis zur letzten Konsequenz durchdacht hieße das, daß dem Arbeiter nur das vorgesetzt werden darf, was in die wirtschaftlichen Überlegungen der Gewerkschaft hineinpaßt. Dann aber würde der Arbeiter über die großen Zusammenhänge nur einseitig unterrichtet bleiben. Und schließlich muß ich noch darauf hinweisen, daß bei uns jedem das Recht erhalten bleiben muß, eine Meinung zu haben und sie auch zu äußern. Niemand von Euch wird doch wirklich der Ansicht sein, daß es richtig wäre, daß die eine Seite immer fordert und ihre Begründungen für die Forderungen gibt, während die andere immer nur fleißig ja sagt und im übrigen auf die Äußerung einer eigenen Meinung verzichtet. Das, worauf es bei einer Werkzeugzeitung ankommt, ist doch gerade, die Ansprüche zu registrieren und ihrerseits aus der Kenntnis der wirtschaftlichen Zusammenhänge und der sozialpolitischen Notwendigkeit heraus zur Meinungsbildung beizutragen. Und nun etwas anderes.

In letzter Zeit sind Betriebsangehörige in größerer Zahl an die Werftleitung herangetreten mit der Bitte um einen Lohnvorschub. Es handelte sich in einzelnen Fällen sogar um Beträge so um 3000 bis 4000 DM herum. Zur Begründung dieser Bitten wurden z. B. notwendige Reparaturen am Dache des elterlichen Hauses, Umbau des eigenen Hauses und ähnliches angeführt. Ihr wißt, daß stets ganz beachtliche Beträge in Form von Vorschüssen in Umlauf bei der Belegschaft sind. Die Werft kann Vorschüsse nur geben, wenn wirklich dringende Notwendigkeit vorliegt. Wenn die Werft nur jedem Betriebsangehörigen 1000 DM als Darlehen gewähren wollte, müßte sie für diese Zwecke 10 000 000 DM bereitstellen. Das kann sie nicht, wie Ihr Euch denken könnt. Seid also so gut und überprüft Euch selbst einmal ganz genau, bevor Ihr Vorschubwünsche anbringt. Selbstverständlich wird man auch in Zukunft in allen Fällen wirklicher Dringlichkeit helfend eingreifen. Die Kirche muß aber im Dorf bleiben.

Und dann noch etwas:

Im Mai wird ein Verkehrssicherheitstag stattfinden. Dieser Tag soll allen zum Bewußtsein bringen, daß man mit der Teilnahme am Verkehr zu seinem Teile auch eine Verantwortung übernimmt. Die gesamten Verkehrsvorschriften sind doch nicht in die Welt gesetzt worden, um die Verkehrsteilnehmer zu ärgern, sondern dienen ausschließlich der Sicherheit eines jeden, der sich in den Verkehr begibt. Wir haben nun einmal eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km in geschlossenen Ortschaften. Also wollen wir auch unsere Geschwindigkeit entsprechend einrichten. Es ist ja wieder beinahe so, daß die Masse der Kraftfahrer anscheinend die Bestimmungen über Geschwindigkeitsbegrenzung als für sich selbst nicht bindend ansieht. Ich habe selbst festgestellt, daß auch auf diesem Gebiete die Gleichberechtigung der Frau erhebliche Fortschritte gemacht hat.

Im übrigen ist es nicht so, daß nur die Kraftfahrer und die Radfahrer die Schwierigkeiten hervorrufen. Auch der Fußgänger kann durch falsches Verhalten im Verkehr schwerste Unfälle verursachen. Möchte der Fußgänger daran denken, daß die Fahrbahn auf dem kürzesten und an den dafür vorgesehenen Stellen überquert werden sollte. Die gesamte Presse, Rundfunk und Fernsehen werden am 17. Mai, dem Verkehrssicherheitstage, sich mit Verkehrsproblemen beschäftigen. Hoffentlich nimmt sich jeder alles zu Herzen, was da gesagt wird.

Das wäre es mal wieder.

Es grüßt Euch herzlichst

Euer Klabautermann