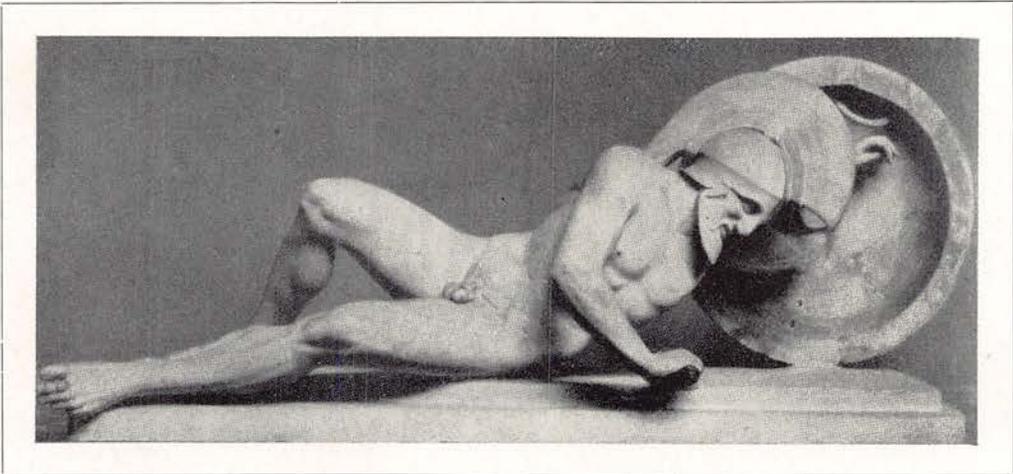




WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT



WIR GEDENKEN DER TOTEN

Abbildung: Sterbender Krieger aus dem Ostgiebel des Aphaiatempels von Agina (5. Jh. vor Chr.)



MOTOR-TANKER „GIOVANNI FASSIO“ 16800 TDW, 15 KNOTEN, 1953 ERBAUT



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

18. Jahrgang · Nr. 11 · 27. November 1958

Unser Garantie-Ingenieur Heinrich Fricke erzählt von der Bauxitfahrt

(Siehe auch Titelfeld)

Unsere Werkzeitung vom Dezember 1957 brachte in einem Artikel nähere Einzelheiten vom Einsatz der auf dem Rio Orinoco verkehrenden Eisenerz-Transporter. Die nun folgenden Aufzeichnungen vermitteln einen kleinen Einblick über den Einsatz der Bauxit-Transporter zwischen Jamaica und den USA.

Das an vielen Stellen der Erde in den mannigfachen Zusammensetzungen von gesteinsgebundener Lavastruktur bis zu erdähnlicher Substanz mit gebundenem Aluminiumoxyd anzutreffende Mineral, ist der Grundstoff für die Aluminium-Gewinnung. Es ist bekannt unter dem Namen Bauxit.

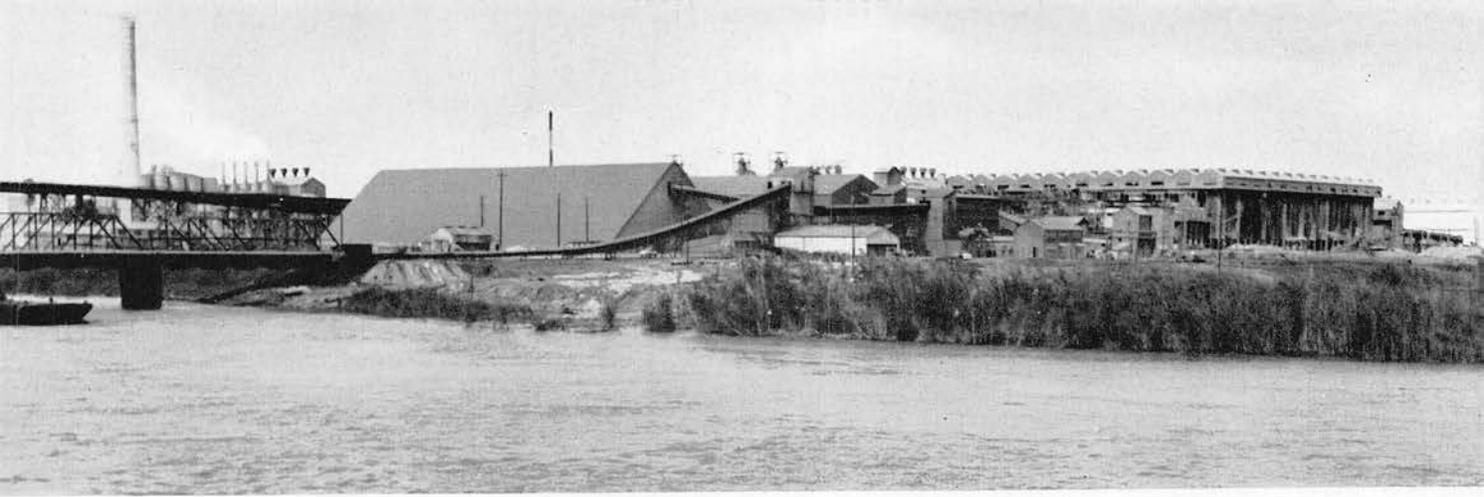
Die amerikanische Alu-Industrie stützte sich viele Jahre hindurch hauptsächlich auf die Bauxit-Vorkommen in Holländisch- und Britisch-Guayana in Südamerika. Der Transport ging in verhältnismäßig kleinen Schiffen vor sich. Die 3000 bis 4000 Tonnen tragenden Schiffe waren im Stückgutverkehr eingesetzt, bedienten von den Golfhäfen eine Reihe von Häfen auf der umliegenden Inselwelt, um rückkehrend dann Bauxit mitzunehmen. Die derzeitigen Fahrten, die fünf Wochen in Anspruch nahmen, waren in jeder Hinsicht angenehm und abwechslungsreich. Einesteils ließen die Gewässer um Surinam gar keine größeren Schiffe zu, zum anderen rechtfertigte die geringe Nachfrage auf dem Bauxitmarkt nicht den Einsatz größerer Schiffe. Heute sind solche Schiffe nicht mehr in der Lage, den Anforderungen gerecht zu werden. Trotzdem sind diese noch ständig im Pendeldienst zwischen Surinam und Port of Spain und schaffen den so begehrten Rohstoff zu einem am tiefen Wasser aufgebauten Umschlagplatz. Hier nehmen große Einheiten es in sich auf und treten die Reise nach dem jeweiligen Bestimmungshafen an.

Der Verbrauch von Aluminium ist rapide gestiegen, demzufolge auch der Bedarf an Bauxit. Während des zweiten Weltkrieges baute die US-Regierung ein neues Werk in Baton Rouge zur Gewinnung von Aluminiumoxyd. Zunächst in Regie von der Alcoa betrieben, trat

im Jahre 1946 die bekannte Kaiser-Kompanie in den Vordergrund und pachtete vom Staat die Anlagen am Mississippi sowie andere damit zusammenhängende Weiterverarbeitungsbetriebe. Schon im Jahre 1949 gingen diese gepachteten Anlagen in Eigentum der Kaiser Aluminium & Chemical Corp. über. Gleichzeitig wurde eine Erweiterung der bestehenden Einrichtungen in Angriff genommen. Des weiteren wurde in Chalmette nahe New Orleans ein gigantisches Aluminium-Schmelzwerk aus dem Boden gestampft, welches allein 30 % der gesamten amerikanischen Produktion bewältigt.

Der Heranschaffung und Sicherstellung des kolossal zunehmenden Bauxitbedarfes mußte Rechnung getragen werden. Im Jahre 1952 traf die Kaiser Aluminium & Chemical Corp. mit der Regierung von Jamaica ein Abkommen zur Sicherung der Schürfrechte im Südwesten der Insel und gründete daraufhin die Tochtergesellschaft Kaiser Bauxit Kompanie. Das dem Vertragsabschluß zugeordnete Gebiet umfaßt eine Fläche von 120 km², die Abtragung dieser Vorräte hält Generationen aus. An einer günstig gelegenen Küstenstelle wurde eine Verladebrücke aufgebaut, eben lang genug, um gewöhnliche Frachter abfertigen zu können. Die zugehörigen Transport-Einrichtungen mit Lagerschuppen und Trockenanlage sind gleich den gesteckten Zielen entsprechend eingerichtet und bemessen. Zur Versorgung aller Antriebe stehen im Krafthaus vier aufgeladene Nordberg-Viertakter von je 800 PS, die mit 450 Umdrehungen den angekuppelten Drehstrom-Generator antreiben. Die Erzeuger-Spannung beträgt 2400 Volt, 60 Perioden.

Das vom Küstenplatz in etwa 20 km Entfernung seinen Anfang nehmende Abbaugelände erstreckt sich zu beiden Seiten einer Talmulde und reicht herauf bis zu den Berggründen in ungefähr 700 m Höhe. Eine eigene Bahnlinie mußte an dieses Gebiet herangeführt werden, die Einfügung der Gleise war besonders an den felsigen Küstenhängen mit Schwierigkeiten verknüpft. Es mußten Durchstiche in das granitartige Steinmassiv eingesprengt werden, Brückenüberführungen zur Verbindung von



Gesamtansicht der Kaiser Aluminium & Chemical Corp. in Baton Rouge

Felsvorsprünge über den Schluchten und Schotterdämme zum Ausgleich von Höhenunterschieden im Gelände angelegt werden. Auf dieser mit ziemlich gleichmäßiger Steigung verlaufenden Eisenbahnstrecke wird das in ungefähr 200 m über dem Meeresspiegel abgebaute Mineral zur Küste geschafft.

Unter dem tropischen Klima gleicht die ganze Insel einem Paradiese mit üppigster Vegetation. Das über dem Urstein in verschiedenen Stärken liegende Oberflächengut läßt alle Pflanzen prächtig gedeihen, nur in dem hier interessierenden Gebiet ist es mit dem Wachstum etwas kümmerlicher. Die auf der ganzen Insel allerorts anzutreffenden Bananen, Ananas, Zuckerrohr und Kokospalmen wollen hier nicht gedeihen. Es ist alles nur mit Grasnarbe und Buschwerk überwuchert. Hat man die dünne Narbe abgestochen, so steht man unmittelbar auf dem Rohstoff Bauxit.

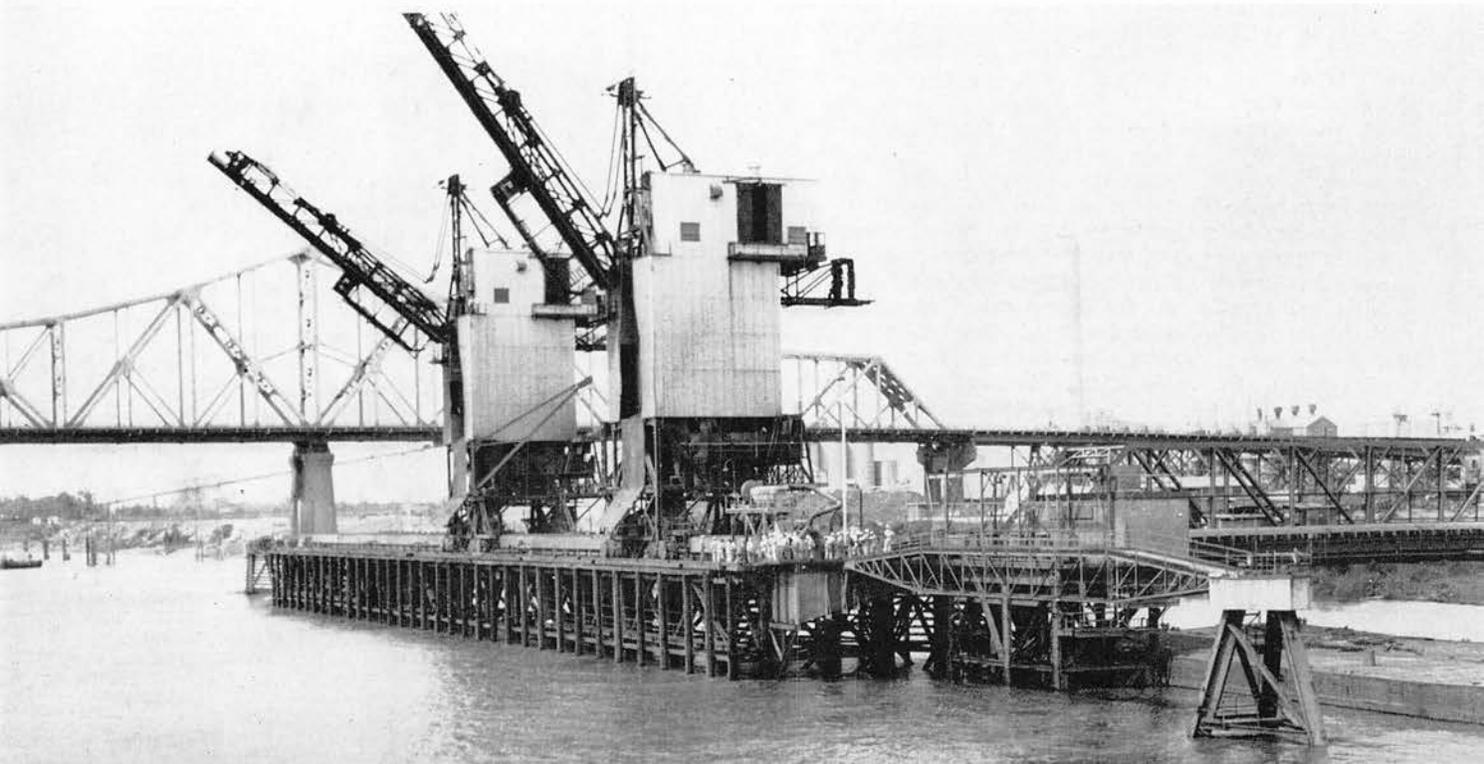
Man stelle sich vor, wie man beim Ausheben von Baugruben für Wohnblocks mit Schaufelbaggern und Förderbändern das Erdreich bis zur Fundamentsohle ausschachtet und fortbewegt, genau so geht es hier beim Fördern von Bauxit vonstatten, nur sind die Einrichtungen für wesentlich größere Leistungen bemessen. Die Gleisstränge der Förderanlagen sind in ständigem Umbau, die Abtragung wird derart vorangetrieben, daß man große, breite bis zu 6 m tiefe Straßen entlang des linksseitigen Berghanges schafft und mit den Transportzügen direkt vor Ort hält.

Wie sieht es nun mit der Zusammensetzung dieser Substanz aus? Rundweg 47% Aluminiumoxyd, davon 38% Trihydrate und 9% Monohydrate, der nächstgrößere Anteil ist Eisenoxyd und beläuft sich auf 20%. Außer-

dem sind geringe Mengen von Kaolin, Siliziumoxyd und Titanoxyd enthalten, der Rest ist reine Erde. Wegen seines Eisenanteiles ist das Material rostbraun bis ockerfarben.

Fördertechnisch treten unter normalen Umständen keine Schwierigkeiten auf. In der sogenannten Regenzeit wird der Stoff glitschig, so daß es an den Förder- und Transporteinrichtungen klebend hängen bleibt. Die offenen Kastenwagen von 80 to Fassungsvermögen werden unter den Schüttgerüsten der Förderanlagen aufgefüllt, bis zu 40 Waggons werden zu einer Zugeinheit zusammengekuppelt. Unter Vorspann von zwei Diesellokomotiven rollt das Gut zur Küste hinunter zum Entladen. Auch dieser Vorgang ist erstaunlich schnell, die Wagen laufen einzeln nacheinander in ein hydraulisch betätigtes Drehgerüst, werden mit Stoppern und Halteriegeln eingespannt, worauf sich der ausbalancierte Zylinderteil mitsamt dem Wagen dreht und den Inhalt dessen in den darunter eingeordneten Auffangkanal schüttet. In wieder aufgerichteter Lage wird die Halterung gelöst, der Wagen rollt zum Abstellgleis, während ein nächster zur Entleerung eingelassen wird. In kurzer Zeit ist so eine Ladung ausgeschüttet, der Zug zusammengestellt und zur nächsten Fahrt zum Abbaugbiet bereitstehend. Die unter dem hydraulischen Kipper angeordneten Förderbänder bewegen das Material auf einen unter freiem Himmel liegenden Vorratshaufen. Von hier aus nimmt das bis zu 26% Feuchtigkeit haltende klumpige Zeug seinen Weg zu den Trockenöfen. Hier wird es in leicht geneigten Langrohrtrommeln im Gleichstrom mit den hindurchtretenden Verbrennungsgasen der frontseitigen Heizölfeuerung langsam zum Austrittsende geführt,

Entladeanlage in Baton Rouge





Port Kaiser

welches durch eingebaute Leitkanten bewirkt wird. Die angestrebte Trocknung liegt bei 15% Feuchtigkeit. Ist die Masse infolge lang anhaltender Regenfälle sehr mit Wasser gebunden, dauert die Trocknung dementsprechend länger, unter Umständen wird das aus dem ersten Ofen ausfallende Gut noch einmal im zweiten Ofen zur Resttrocknung hindurch geschickt. Der Antrieb der Langrohtrommeln ist außerdem noch regulierbar. Jede der drei Einheiten vermag in der Stunde 400 to durchzusetzen, meistens sind zwei Anlagen ständig in Betrieb. Während dieses Trockenvorganges steigen aus den Abzugsschächten mächtige Schwaden von Wasserdampf auf. Das die Trockentrommeln verlassende Bauxit hat sich unterdessen fein und pulverig gerieben und stäubt beträchtlich. Mit endlosen Bändern wird es nun in einen überdachten Lagerschuppen gefördert, der bis zu 70 000 to aufzunehmen vermag. Unterflur-Schieberauslässe sind im Lagerhaus angeordnet für die beiden zum Verladepier hinunterführenden vollständig gegen Wind und Wetter eingekleideten Abgabebänder.

Von dem hier entstandenen Anlagenkomplex, der den Namen Port Kaiser erhielt, kamen im Jahre 1953 die ersten Abtransporte nach den USA zustande. Mit Liberty-Schiffen, die für diesen Zweck mit längsschiff hebenden Klapppluken versehen wurden, denen man die Zwischendecks herausnahm und die achteren Räume mit dem Wellentunnel durch Einbau von Seitentanks zur glatten Bodenfläche umbaute, ward die Aktion ins Leben gerufen. Mit 10 solchen Einheiten wurde der Pendelverkehr zwischen Port Kaiser und Baton Rouge resp. Gramercy durchgeführt, bis zu 250 000 Tonnen vermochten sie gemeinsam im Monat heranzuschleppen.

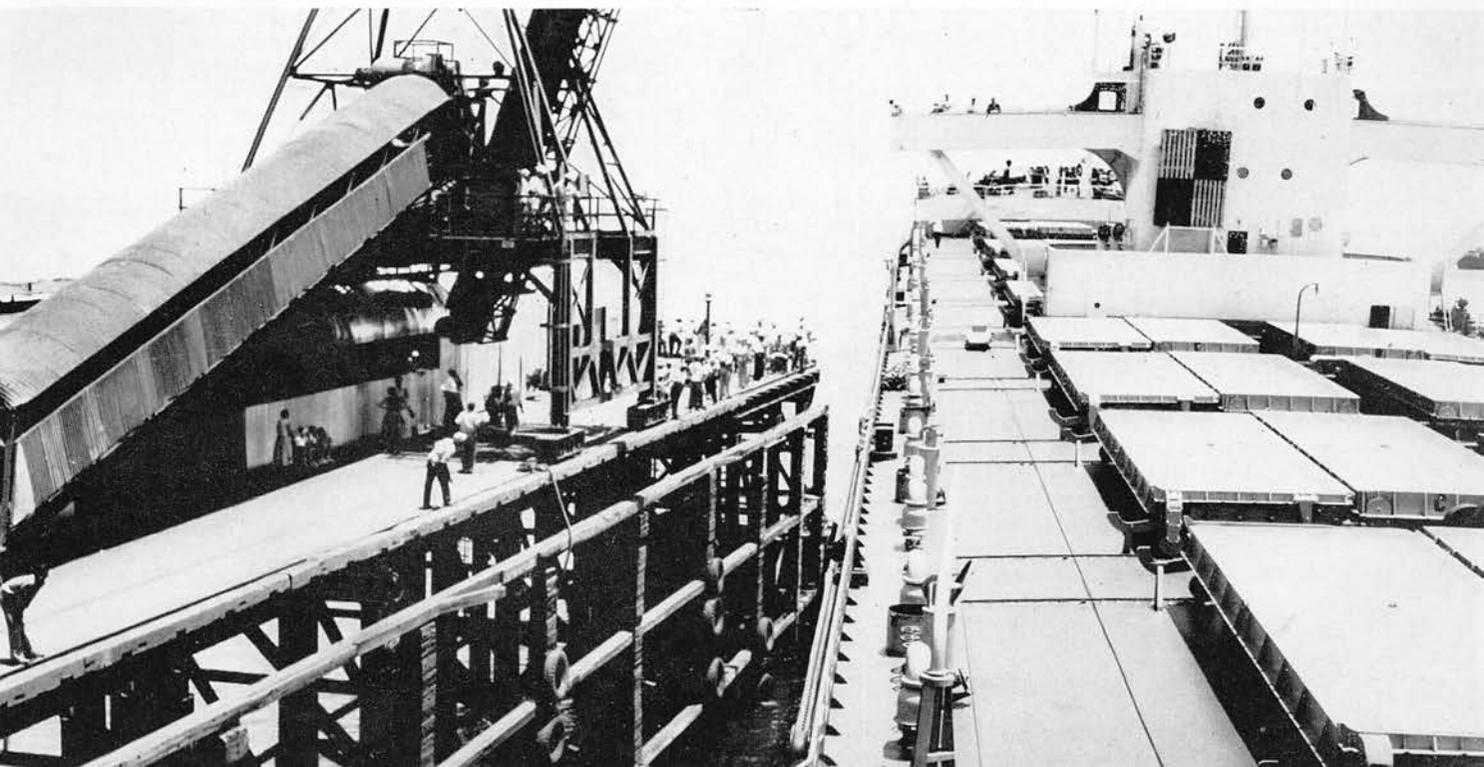
Die bislang gecharterten Liberty-Schiffe hatten ihre vertraglich festgelegten Fahrten beendet, gingen eines nach dem andern an die Werft, um wieder so hergerichtet zu werden, wie sie vordem mal gewesen waren. Die inzwischen abgelieferte „Baumare“ übernahm den Bauxit-Transport zunächst noch mit drei verbliebenen Liberty's. Als die „Bauta“ auch drüben ankam, ließ sich mit diesen beiden Supertransportern genügend Rohstoff heranschaffen. Ob die „Baune“ auch noch mit eingereiht werden kann, erscheint zunächst noch fraglich, denn die Absatzschwierigkeiten auf dem amerikanischen Markt haben zu Produktionseinschränkungen geführt.

Mit dem nun beginnenden Großeinsatz der Supertransporter mußte der Verladepier um einiges verlängert werden. Seeseitig kam ein aus Stahlpfehlen gebildetes inselförmiges Molenhaupt hinzu, landseitig schaffte man bessere Wassertiefe durch Fortnahme der dort am Grund liegenden Felsbrocken. Zu dem bisherigen einzigen Abgabegerüst kam ein zweites hinzu.

Das sich dem Verladeplatz nähernde Schiff wirft vor dem Molenhaupt in Richtung gegen See liegend beide Anker aus, schwoit unter Vorwärts- und Rückwärtsmanöver langsam herum und kommt mit seiner B.B.-Seite gegen die reichlich mit Fendern und Dämpfern bewehrte Brückenanlage zu liegen. Mit dem Heck bis zum Äußersten nach der Landböschung zurückgeholt, werden darauf die Ankerketten auf Zug gebracht. Sie müssen die Vorderleinen ersetzen, denn die ganze Back ragt über das Pierende hinweg.

Die Beladung des Schiffes geht in 14–16 Stunden vor sich. Die beiden fahrbaren Querbandgerüste sind so angeordnet, daß eines die Luken vor der Kommando-

Anlagen in Port Kaiser





In Port Kaiser

brücke befährt, das andere die hinteren. Das vom Lagerhaus über die Längsbänder auf die Querbänder nach den Fallrohren bewegte Bauxit ist zum Teil noch ziemlich warm, es wirbelt ein kolossaler Staub aus den offenen zur Beladung anstehenden Lukenöffnungen hervor. Das ganze Schiff ist mit beendeter Ladungseinnahme dermaßen von dem leichten Flugstaub eingedeckt, daß man nach dem Ablegemanöver erst einmal die Deckwaschschläuche zum Fortspülen der lästigen Verunreinigungen in Aktion setzt. Bis dieser hartnäckig klebende Dreck einigermaßen entfernt ist, hat das Schiff schon etwa 24 Stunden Fahrt hinter sich gebracht. Die bis dahin geschlossen gehaltenen Maschinenraumboberlichter können wieder geöffnet werden, um der sich im Schacht stauenden Wärme Abzug zu gewähren.

Von Port Kaiser bis zur Mündung des Mississippi sind 1000 Seemeilen zurückzulegen, in 68 Stunden ist die Strecke abgelaufen. Dann kommt die 240 Seemeilen lange Revierfahrt bis Baton Rouge, wofür etwa 26 Stunden erforderlich sind.

Deltamündungen großer Ströme bedürfen laufender Unterhaltung wegen der sich bildenden Barren. Die US-Navy ist für die Wasserstraßen zuständig, ein großer Saugbagger vom „Corps of Engineers“ ist ständig im Einsatz, um die Fahrinnen vor und in den Passagen tief zu halten. Das auf 34½ Fuß abgeladene Schiff schiebt sich infolge ständiger Bodenberührung mit dem meterdick anstehenden Grundschlamm nur zögernd über diese Stelle hinweg. Nach etwa halbstündiger Schlickrutscherei nimmt es mehr Fahrt auf, die spürbar zunehmende Strömung hält das Flußbett tief. Die Ufer sind dem Wasserspiegel fast gleich, zu beiden Seiten nichts als ein ganz schmaler aus dem weiten Wattenmeer hervorspringender Landstrich. Soweit das Auge reicht, sieht man die unzähligen von schwimmenden Pontoninseln niedergebrachten Bohrungen, und immer

kommen noch neue hinzu, um das hier in überaus reichen Mengen anstehende Erdgas abzufangen und es in großen Fernleitungen den Verbraucherzentren zuzuleiten.

Im Frühjahr werden auf den schneebedeckten Gebirgsrücken im Norden des Landes übermäßige Schmelzwasser frei, in zahllosen Rinnsalen, Bächen und Nebenflüssen gelangt es in das Strombett des Mississippi. Der Fluß vermag dieses Uferangebot gar nicht so schnell abzuführen, die Strömung nimmt gewaltig zu und bewirkt außerdem ein starkes Ansteigen des Wasserspiegels. Überall wühlt die Strömung an den wild aufwachsenden Baum- und Buschbeständen, wodurch vieles entwurzelt und im Strudel mitgerissen wird. In toten Ecken, vor hindernden Uferanlagen sowie in überfluteten Uferstreifen staut es sich.

Während dieser etwa 2 Monate anhaltenden Hochwasserschwemme hat es das Schiff, von der Mündung her bis hinauf nach Baton Rouge, mit äußerst starker Strömung aufzunehmen. Dort oben angelangt, schwimmt es um rund 10 Meter über Meeresspiegel. Das schlickigbraune Flußwasser ist kalt und liegt etwa 10—12° unter der Seewassertemperatur. Zu beiden Seiten des Stromes sind die Flußufer mit breiten Dämmen hochgebracht, um der Überschwemmung zu begegnen. Das Land hinter diesen Deichen liegt zum Teil tiefer als der Flußwasserspiegel. An New Orleans vorbeifahrend kann man vom Schiff aus in die niedriger liegenden Straßenfluchten hineinschauen.

Ist dieser außergewöhnliche Zuwachs nachlassend, dann geht der Stand am Pegel in Baton Rouge auch rapide zurück. Bis zur nächsten Ankunft nach 10 Tagen war ein Fallen um 4½ m zu verzeichnen, dann zeigt sich das wesentlich ruhiger dahinfließende Wasser auch wieder klarer aussehend.

Mit Ankunft in Baton Rouge geht das Schiff gegen den Strom mit seiner Steuerbordseite an die Entladebrückenanlage. Dort festgemacht, wird die Ladung in 36—40 Stunden mittels zweier fahrbarer Geifer Krangerüste aus den Laderäumen herausgeholt. Bei jedem Hub werden rund 10 Tonnen Bauxit erfaßt, welches beim Einwärtsfahren in Auffangmulden ausgeleert wird. In gleichmäßigem Auslauf landet das Gut auf einem darunter angeordneten Förderband, über welches es bis in das große Vorrats-Lagergebäude an Land bewegt wird. Auch hier wird eine Menge Staub aufgewirbelt, sehr häufig fällt von den angehäuft gefüllten Greiferkübeln ein Teil herunter. Bei all den vom Kranführer vorzunehmenden Schaltungen kommt bisweilen auch ein Fehlgriiff zustande, der noch nicht in einwärts Ausleerstellung gebrachte Greifer öffnet sich plötzlich und läßt von dem Inhalt einen Teil oder sogar alles über die Decksflächen und Kaibrüstung niedergehen. Mit Beendigung der Entladung liegt eine ansehnliche Menge vorbeigefallenen Bauxites umher, zu dessen Fortschaffung wieder sehr viel Wasser erforderlich ist. Auch über die Ballastpumpe wird eine gute und bequeme Hilfe in Anspruch genommen, man pumpt zu diesem Zweck ständig in einen der vordersten Seitentanks, aus dessen Tanklukenöffnung das überquellende Wasser sich auf Deck stürzt.

Bei der achterlastigen Lage fluten diese Wassermengen durch die Dreckanhäufungen längs Deck, den Weg zu den Speigatts suchend. Zur schnelleren Erledigung rühren die Seeleute die glitschig gewordene Masse mit Besen auf, und alsbald ist der größte Unrat abgeführt. Während der Hafensliegezeit wird das Schiff mit dem nötigen Rundreise-Bunkerbedarf ausgerüstet, außerdem wird in die vorderen Tiefertanks, die in dieser Fahrt für das Schiff selber nicht benötigt werden, Gasöl als Ladung eingenommen. Diese ist für Port Kaiser bestimmt und wird während der Beladung daselbst über eine Abgabelitung, die unter dem Brückengerüst verlegt ist, an Land gepumpt. Diese Brennstoffnachschiebedienste



Beladung in Port Kaiser in vollem Gang

sind jede Reise mit zu erledigen. Ausrüstung und Material für die Anlage auf Jamaica wird regelmäßig in große Transportbehälter verpackt, dem Schiff an Deck gestellt, mitgegeben. In der anderen Richtung werden alle reparaturbedürftigen Maschinen und Apparate, soweit sie nicht in den eigenen Werkstätten wiederhergestellt werden können, dem Schiff nach Baton Rouge mitgegeben, auch Sauerstoff- und Azetylenflaschen gehen mit zum Auffüllen.

Europäer würden an dieser Fahrt kein Wohlgefallen finden, deswegen hat man vornehmlich dort heimische Seeleute angeheuert. 32 Barbadosneger sind den 16 norwegischen Führungskräften zugeordnet. Die ihnen einmal beigebrachten betrieblichen Obliegenheiten werden gewissenhaft durchgeführt, es geht nicht in dem uns angeborenen Tempo, aber dafür haben sie Ausdauer und laufen nicht von der Arbeit weg.

Für die Reinhaltung der Wohnräume sowie der Maschinenanlage während der staubigen Ent- und Beladezeiten sind auf dem Bootsdeck große Luftwäscher vor den Einsaugkanälen der Klimälüfter angeordnet. Der umherwirbelnde im Luftstrom mitgerissene Flugstaub wird durch die angeordneten Seewassersprühdüsen ausgedüht und läuft in dem als Regenschauer nieder-

gehenden Wasser durch eine starke Abflußleitung über Bord. Die nachgeschalteten Luftfilterplatten fangen jedoch immer noch Restmengen von Staub ab und müssen in monatlicher Betriebszeit periodisch ausgewaschen werden. Die Maschine wird nur mit gewaschener Außenluft ventiliert, während der zu den Wohnräumen geleitete klimatisierte Luftstrom über die Rückführung arbeitet, dem ein kleiner Erneuerungs-Frischlufteanteil zugesetzt wird.

Dieser immerwährende, eintönig werdende Arbeitsablauf hat auf die Dauer gesehen doch ein Gutes an sich: man gondelt dauernd in einem Gebiet umher, wo es zu keinen größeren Klimaschwankungen kommt, und mit schlechtem Wetter macht man äußerst selten Bekanntschaft. In dieser Hinsicht sind die Fahrten von Venezuela nach Philadelphia, wo die Erzfrachter eingesetzt sind, in den Wintermonaten viel unangenehmer, die Gegensätze sind innerhalb von 24 Stunden so schroff, daß man sich ernsthafte Erkältungen zuzieht, sofern man nicht vorsichtig genug auf sich selbst aufpaßt.

Die den Besatzungsmitgliedern auferlegte Vertragsdauer beläuft sich auf 1½ Jahre, das heißt, es müssen in dieser Zeit rund 52 Reisen abgeholten werden, was einen Transport von 1,7 Millionen Tonnen Bauxit aus-

New Orleans



macht. Ist diese Zeit um, dann hat ein jeder die Nase gestrichen voll und sehnt sich ein zweites Mal nicht wieder nach solchem Arbeitseinsatz.

Zum Schluß noch eine kurze Betrachtung der Vorgänge im Werk Baton Rouge. Hier wird auf chemischem Wege das Aluminiumoxyd aus dem Bauxit ausgezogen. Neben den von Jamaica bezogenen Rohstoff bringt alle drei Wochen ein 26 000 t Erzfrachter eine Ladung Surinam Bauxit von Trinidad nach Baton Rouge. Dieser ist zum Zusetzen auf halbem Wege des Umwandlungsvorganges äußerst wichtig, um die Ausbeute besser steuern zu können. Seine Substanz ist wesentlich anders geartet, in Hüttenkoks großen Brocken kommt es an, ist äußerst homogen und läßt sich sägen und schleifen wie Marmor.

Das Schliffbild eines solchen Stückes zeigt die mannigfachsten Farben und sieht verblüffend ähnlich aus wie Cornedbeef. Es wird unter freiem Himmel gelagert, für den Aufbereitungsprozeß in Brechern und Schlaghammermühlen zu Staub gerieben. Das im ersten Vorgang mit Kaustik-Sodalauge und Kalksteinzusatz unter Dampfdruck und zugeordneter Temperatur in den Aufschleißbehältern in die Sodalauge überführte Aluoxyd des Jamaica Bauxites erfährt im nächsten Stufenprozeß eine aus Surinam Bauxit in schwacher Lauge transportfähig gemachte Schlammischung mittels Duplexpumpen zugespeist. Hiermit geht die Ausscheidung den angestrebten Werten wesentlich näher. Die über Wärme-Austauscher Druck- und Temperatur entspannte Lösung geht über Filterpressen um den verbleibenden Anteil an Mudd und unlöslichen Bestandteilen auszusondern, welche in den Klärbecken abgelassen als eingedickter Abfall auf eine aufzufüllende Fläche abgefahren werden.

Das verbleibende ausgefilterte Sodalauge-Aluoxydgemisch wird nachdem zu einer großen Batterie zusammengefaßten Ausfällsektionen geleitet, wo die Oxyde sich in Kristallform absetzen. Der Sodalaugeinstrom wird in Verdampfern wieder zur Sättigungskonzentration gebracht und dem Kreislauf erneut einverleibt. Im nun folgenden wird das auskristallisierte Aluoxyd über Waschanlagen und Vakuumtrockner zu den gasgefeuerten Langrohrtrommelöfen geleitet, wo es im Gegenstromfluß bei einer Temperatur von 1100° C kalziniert. Das ausfallende Gut durchläuft einen Kühler, und das als weißer Kristallzucker aussehende Aluminiumoxyd ist für die Weiterverarbeitung im zweiten Werdegang,

der sich im Aluminium-Schmelzwerk abspielt, bereitstehend.

Als Spezialprodukte werden noch Aluoxye in anderer Eigenschaft hergestellt, die in der chemischen und Schleifmittelindustrie verwandt werden, außerdem dient es zur Herstellung von feuerfesten Steinen und Isolatoren für die Elektroindustrie. Das weiß granulierte Material ist sehr hart und äußerst widerstandsfähig gegen chemische Einflüsse.

Die Anlage benötigt unheimliche Wassermengen, es muß Frischwasser sein, ein Grund mit, weshalb das Werk soweit flüßaufwärts angelegt ist. Allein an Flußwasser werden täglich 160 000 t hindurchgejagt, ein eigener Brunnen steuert weitere 15 000 t hinzu. Das Erdgas aus dem Mississippi-Delta dient auch hier zur Befuerung der Dampfkraftanlage, wovon täglich 1 Million m³ benötigt werden. Die stündliche Dampfleistung beläuft sich auf 460 t, von 60 atü bei 460° C. Vier Turbogeneratoren erzeugen 24 000 kw elektrischer Energie. Die als Anzapfturbinen ausgelegten Sätze geben über zwei Entnahmen schon weitgehend ausgenutzten Dampf mit konstanten Drücken an betriebliche Weiterverbraucher ab. Was geht nun eigentlich durch die Anlage hindurch und was wird erzielt. Jährlicher Durchsatz an Bauxit 2 Millionen t, 75 000 t Kaustiksoda und 100 000 t Muschelschalen, die im Brennofen zu Kalk umgewandelt werden. Eine Tonne Aluminiumoxyd erfordert: 2,3 t Bauxit, 90 kg Kaustik, 65 kg Kalk, 6 kg Stärke zum Binden des Muddrückstandes und 10 000 W E an Dampf.

Im Werk Chalmette nahe New Orleans, wo aus dem Aluoxyd im Schmelzprozeß das Aluminiummetall gewonnen wird, sind noch wesentlich größere Energiemengen erforderlich. Mit den jährlich verpulverten 1,5 Milliarden m³ Erdgas werden in 15 Kesseln stündlich 1600 t Dampf mit denselben Werten wie in Baton Rouge erzeugt. Die Turbogeneratoren bringen 375 000 kw Drehstrom auf, in 80 Radialen Nordberg Gasmotoren, die mit Gleichstromgeneratoren gekuppelt sind, kommen 103 000 kw Abgabeleistung auf. Hier ist die Ausbeute im Durchschnitt gesehen so, daß aus 1,93 t Aluoxyd 1 t Aluminium entsteht.

Mit dieser Schilderung mögen die Vorgänge in der Bauxitfahrt und in den Verarbeitungsbetrieben hinreichend beleuchtet sein. Heinrich Fricke, DW-Garantie-Ing.

Am Entladepier in Baton Rouge



Herzlichen

Glückwunsch!



Als erster Angestellter der Deutsche Werit nach der Gründung im Juni 1918 feierte am 21. 11. der 67jährige Betriebs-Ingenieur Arthur Müller sein 40jähriges Arbeitsjubiläum.

Der Weltkrieg von 1914—1918 war zu Ende. Kaum wieder in die Heimat zurückgekehrt, nahm der ehemalige Waffenmeister bei der Deutsche Werit in Finkenwerder als Werkzeugmacher die Arbeit auf. Der damals 27jährige energische Mann kam in seinem Wirkungskreis rasch vorwärts. Sehr bald wurde er Kontrolleur und Werkmeister. 1923 übernahm er im Zweigbetrieb Tollerort die Werkzeugmacherei und Werkzeugverwaltung. Als Werkmeister wurde er einige Jahre später auch mit der Lehrlingsausbildung im Betrieb Reiherstieg beauftragt.

Nebenher bildete er sich in Abendlehrgängen an der Ingenieurschule Hamburg weiter. Inzwischen war er zum Betriebsassistenten ernannt worden. Kurze Zeit darauf erfolgte die Beförderung zum Betriebs-Ingenieur.

Es ist eine äußerst umfangreiche und verantwortungsvolle Aufgabe, die Werkzeugmacherei und dazu die Werkzeugverwaltung mit ihren über 20 000 verschiedenen Arten von Werkzeugen, Apparaten, Geräten usw. bei einem ständig wachsenden Großbetrieb zu leiten. Immer wieder mußte neu eingerichtet, umgebaut und organisiert werden. Hart traf es ihn, als im Jahre 1943 ein mühselig neuingerichtetes großes Werkzeuglager auf Betrieb Reiherstieg, kaum fertiggestellt, von den Bomben wieder vernichtet wurde. Viele auf Grund seiner weitsichtigen Planung neu eingeführten Werkzeuge und Geräte — oit gelang ihm die Neuanschaffung erst nach Zerstreuung mancher Bedenken im Betrieb — sind heute besonders im modernen Schiffbau nicht mehr wegzudenken.

Obwohl ihm in erster Linie die Werkzeugmacherei und Werkzeugverwaltung unterstellt waren, widmete er sich mit besonderer Liebe der Lehrlingsausbildung. Nach dem zweiten Weltkriege übernahm er erneut die Lehrlingsausbildung, die er im Jahre 1933 abgegeben hatte.

Die Gesamtzahl der zur Zeit in Ausbildung befindlichen Lehrlinge erhöhte sich dank seines unermüdlichen Strebens auf über 400.

Bis heute sind von der Deutsche Werit über 2300 Lehrlinge zu Facharbeitern ausgebildet worden; davon allein unter seiner Leitung rund 1500 Lehrlinge in 14 verschiedenen Lehrberufen. Er war den Lehrlingen nicht nur ein guter Ausbildungsleiter, sondern auch der Lehrlingsvater und Erzieher, der seinen Jungen auch in allen persönlichen Belangen Rat gab und wo er konnte, geholfen hat. Besonderes Augenmerk legte er stets darauf, der Deutsche Werit guten Facharbeiternachwuchs heranzubilden. Wie intensiv und nutzbringend seine Ausbildungsweise war, geht aus der Tatsache hervor, daß eine große Anzahl seiner ehemaligen Lehrlinge heute als Techniker und Ingenieure — viele davon bei der Deutsche Werit — tätig sind.

Von der Handelskammer Hamburg wurde er auf Grund seiner hervorragenden Eigenschaften als Ausbildungsleiter zum Vorsitzenden in den Prüfungsausschuß berufen, dem er viele Jahre lang angehörte. Außerdem war er ein gern gehörter Berater im Schulbeirat der Gewerbeschule.

Als sein Steckenpferd gilt die von ihm ins Leben gerufene DW-Lehrlingskapelle, der er heute noch seine Aufmerksamkeit schenkt.

Trotz seiner vielen Aufgaben, die nicht nur im Beruf, sondern auch im Hause auf ihn warten, findet er noch Zeit für seine privaten Hobbys. Die Pilege seines Gartens und das leidenschaftliche Sammeln von Briefmarken stehen an erster Stelle. Auch liest er gerne Reisebeschreibungen und kulturgeschichtliche Bücher, wie er auch guter Unterhaltungsmusik zugetan ist.

Wir gratulieren dem Jubilar zu seinem 40jährigen Arbeitsjubiläum von ganzem Herzen und wünschen ihm viel Glück und Gesundheit.



Abb. 1

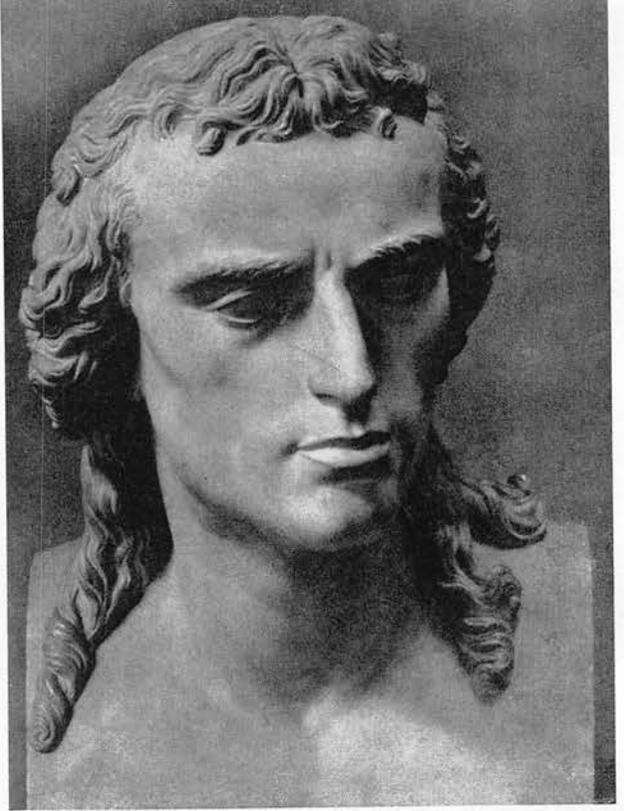


Abb. 2

Was wissen wir von Deutschland?

Seit einigen Monaten kommen wir immer wieder mit der Frage nach dem, was wir eigentlich noch von Deutschland wissen. Zu unserer großen Freude ist die Beteiligung von Monat zu Monat größer geworden. Anscheinend besteht also tatsächlich wirkliches Interesse an dem Fragespiel.

Wir wollen trotzdem noch einmal darauf hinweisen, daß diese Fragen einen ernsteren Hintergrund haben. Wir leben ja in einer Zeit, in der sogar die deutsche Sprache in Gefahr gerät, vergessen zu werden. Ihr wißt ja: Praktisch sind Backfische jetzt Teenager und Versuche nennt man Tests. Ganz vorsichtige Leute sprechen sogar von Testversuchen.

Außerdem müssen wir immer wieder mit Schrecken feststellen, daß unsere Jugend von Deutschland überhaupt kaum noch etwas weiß. Dabei ist es völlig gleichgültig, ob es sich um das Deutschland hinter dem eisernen Vorhang oder um die Bundesrepublik handelt. Ich habe neulich mit eigenen Augen und Ohren eine Fernsehsendung zur Kenntnis nehmen müssen, in der verschiedene Jugendliche nach ihren Interessen gefragt wurden. Dabei kam heraus, daß der amerikanische Schlagersänger Bellafonte für mindestens so bedeutungsvoll gehalten wurde wie der Komponist Ludwig van Beethoven. Und wenn man jemand nach Bismarck fragt, bekommt man häufig eine Antwort, die mit Herzingen zusammenhängt.

Aus all diesen Gründen wollen wir zum Nachdenken über uns, unser Volk und unser Land anregen.

Die Fragen in unserem letzten Heft waren wirklich nicht einfach. Wir hoffen allerdings, daß trotzdem die Bemühungen, das Richtige herauszufinden, wieder gewachsen sind.

Es handelte sich dabei bei Abb. 1 um ein kleines Stückchen des Nibelungen-Liedes aus einer ganz alten Handschrift. Das Nibelungen-Lied werden hoffentlich die meisten noch kennen. Der wesentliche Inhalt ist die Siegfried-Sage und der Untergang der Burgunden im Reiche des Hunnenkönigs Etzel.

Abb. 2 zeigt den jungen Dichter Johann Wolfgang Goethe nach einem Gemälde von Tischbein auf seiner Italienreise.

Abb. 3 zeigt den berühmten Ritter mit der eisernen Faust Götz von Berlichingen. Es handelt sich bei der Abbildung um die Wiedergabe der Grabplatte des Ritters. Dieser Ritter hat seinen Namen zu einem Werk von Goethe gegeben.

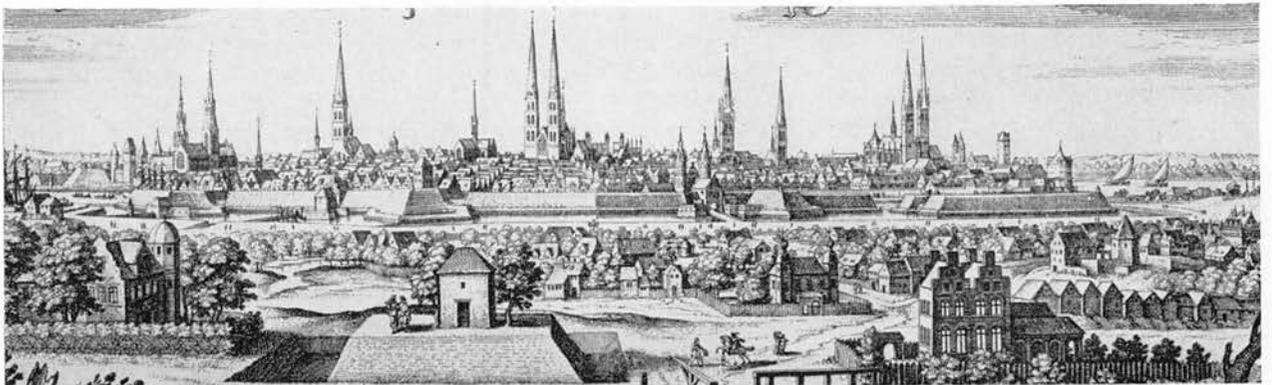
Auf Abb. 4 sahen wir das Hochmeisterhaus der Burg zu Marienburg.

Die Preisträger können wir dieses Mal wieder nicht bekanntgeben, weil die Einsendungen noch gar nicht da sein konnten, als wir die Neuausgabe unserer Werkzeitung in Druck geben mußten. So werden wir im Dezember also zwei Gruppen von Preisträgern bekanntgeben.

*

Heute geben wir wieder 4 Bilder, von denen 3 richtig erkannt werden müssen.

Einsendeschluß: 8. Dezember 1958.



Abb

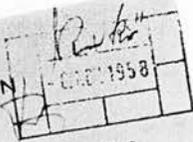


Abb



JOSHUA HENDY CORPORATION
 612 SOUTH FLOWER STREET
 LOS ANGELES 17, CALIFORNIA

November 4, 1958



Deutsche Werft, A. G.
 Postfach 889
 Hamburg 1, Germany

Gentlemen:

We would like you to know that we are extremely pleased with the first six-months' operation of our S/S "Baumare." To date this vessel has maintained an average loaded speed of 14.5 knots on a consumption of only 50 tons per day.

As is to be expected with a vessel of a new type, we have encountered a few minor repairs which could be considered of a guarantee nature. Enclosed you will find a resume of these minor items of work performed at a cost to us of \$2,394.62, together with supporting invoices and survey reports.

We have not as yet had an opportunity to modify the sounding pipes in tank #11, port and starboard, in accordance with your sketch No. 5 - 731/732. Neither have we as yet carried out the alteration on the steam cargo winches, although we are quite certain that the winch modification can be accomplished by the vessel's crew upon receipt of the necessary parts. We estimate the cost of modifying the sounding pipes in #11 tank at \$2,800, and we would like to hold the settlement of the guarantee items in abeyance until such time as the sounding pipes and winch modification have been carried out.

We would like to take this opportunity to congratulate the management and the workmen of Deutsche Werft on their ability to create an entirely new type of vessel, which has proven eminently satisfactory in our service.

Very truly yours,

SEQUOIA CORPORATION
 Joshua Hendy Corporation, as Agent

R. M. Elden
 R. M. Elden

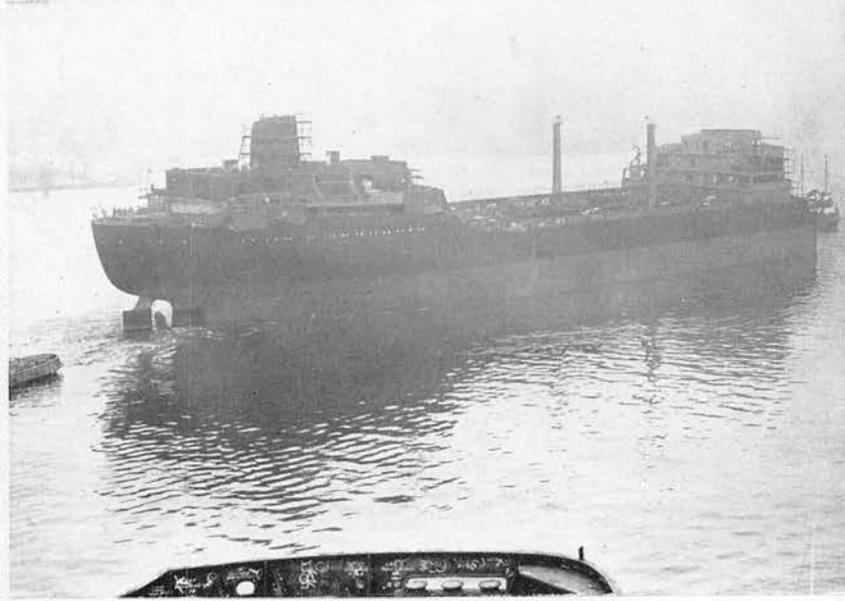
RME:JW
 Enclosures

Wieder ging ein Brief bei uns ein, den wir nicht für uns behalten wollen. Die Sequoia Corporation brachte uns in einem Schreiben ihre besondere Zufriedenheit mit den Leistungen der Werft beim Bau des Turbinenschiffes „Baumare“ zum Ausdruck.

Wir bringen den Brief hier neben im ganzen.

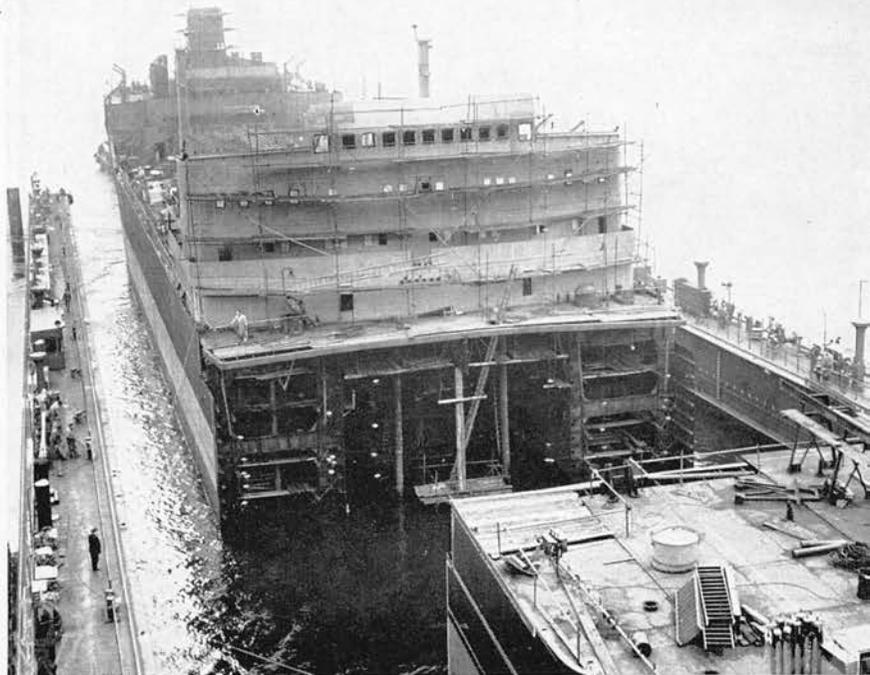
Der in diesem Zusammenhang interessierende Absatz des Briefes hat folgenden Wortlaut:

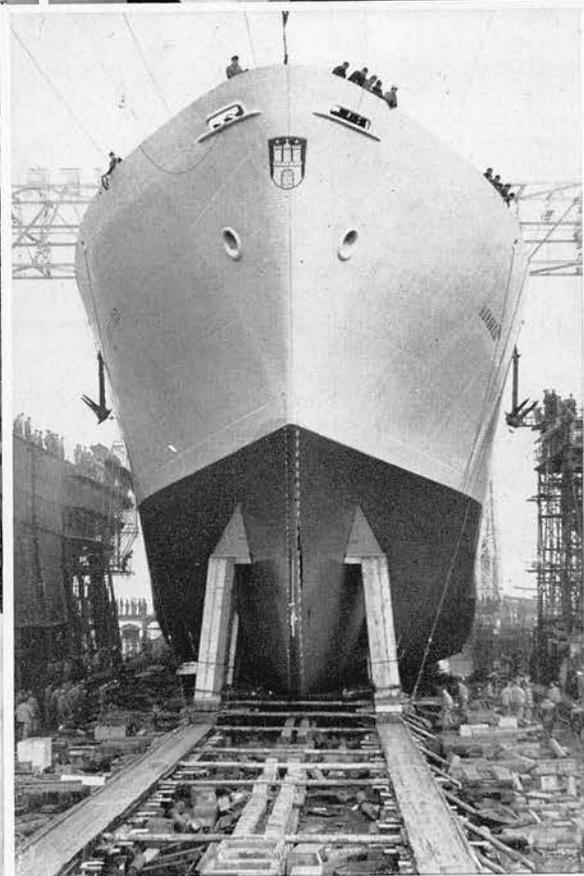
„Wir möchten die Gelegenheit benutzen, um der Leitung und Belegschaft der Deutsche Werft zu ihrer Fähigkeit beim Schaffen eines ganz neuen Schiffstyps zu gratulieren. Dieses Schiff hat sich in den Diensten der Reederei als hervorragend zufriedenstellend erwiesen.“



Die letzten Wochen

brachten uns zu unserer großen Freude einen neuen Stapellauf für die Reederei Horn-Linien. Am 4. November 1958 wurde die 12 500 t große „Hornbelt“ zu Wasser gelassen. Frau Chardon aus





Paris nahm in Gegenwart einer großen Gästeschar die Taufe vor.

Am 10. November 1958 erlebten wir den Stapellauf des Vorschiffs Bau-Nr. 725 (32 500 t). Die Taufe von Bau-Nr. 725 wird am 2. Dezember 1958 im Dock 5 in Finckenwerder stattfinden.

NACHTSCHICHT

Der Tag klingt aus. Jeder anständige Mensch sitzt nun im Hemd auf der Bettkante, stellt den Wecker, knipst das Licht aus und haut sich hin. Gute Nacht! Schlafen kann man aber noch nicht; denn erstmal ist die Flohkiste im Winter eiskalt, aus der Nachbarschaft stört das Radio, welches eine Melodie nach der anderen plärrt. Schließlich hat man am Tage auch etwas erlebt, worüber sich Nachdenken lohnt, und einen Teil der Alltagsorgen nimmt man sowieso mit ins Bett. Doch der Tag war lang, der Körper wird schwerer, die Augen werden klebrig, und die Gedanken laufen in ungewollter Richtung. Die Natur fordert ihr Recht.

In derselben Zeit geht im Werk die dritte Schicht los. An sich eine eintönige Angelegenheit; denn jeder Kollege weiß, was er zu tun hat. Bei uns Schweißern wird aber erst so eine Art Arbeitsmarkt veranstaltet, doch es ist schnell getan; denn die Handvoll Leute werden von dem leeren Schiff fast verschluckt. Ich soll Dobbas schweißen, hat mein Vize gesagt. „Dobbas“ ist keine Benennung, sondern ein Sammelbegriff für alles, was er nicht erklären will. Es kann also ein Rohhalter, ein Lümmellager, ein starker Schnaps, ein großer Akkordzettel oder sonstwas sein. Seine Sorge ist nur, daß die Akkordzettel genau ausgeschrieben werden müssen; denn für „Dobbas“ will kein Kalkulator ein Geld rausrücken. Diesmal waren die Schlingen unter dem Windenhaus gemeint, die eine Hand breit auseinander saßen. „Hand breit“ soll bei meinem Vizen schon was heißen. Der Schiffbauer hatte die Schlingen am Tag eingehaftet, und damit sie über Nacht fertig geschweißt werden, ES an die Wand gemalt. Es gibt aber auch Maler im Betrieb, die daraus „erst streichen“ lesen und fleißig sind die Leute ja. Es ist wohl nur, damit es beim Schweißen besser stinkt; denn ganz sauber kriegt man die Farbe in den Ecken doch nicht weggekratzt. Das glauben nur die Leute, die eine Schweißfibel schreiben. Schweißfibern sind sehr schlaue Bücher, da kann man über Materiallehre, fließendes Schweißgut usw. nachlesen. Doch merkt man gleich, wenn einem Stahl der betr. Schweißdraht nicht bekommt. Ich weiß auch nicht wie, aber man fühlt es eben. Wenn an Deck sich irgendein Schweißdraht rumtreibt, so weiß jeder Schweißer, wofür er gut ist. Selbst an der Schlacke (oder dem Qualm) erkennt man die Type; an dem Gestank sollst du sie erkennen. Doch ohne Theorie kommt man heute längst nicht mehr aus, sonst kommen wir wohl noch mit der Postkutsche zur Arbeit.

Bei Nacht erscheint das Schiff viel voller gepackt als am Tage, weil jedes Teil wie Stellage, Gasbottel usw. lange Schatten werfen. Doch erstmal baut man für sich eine Stellage, dann wird das Schweißkabel von Gott weiß wo rangezottelt, und etwas Licht braucht man natürlich auch. Habt ihr schon einmal eine Lichtschnur gesehen, die lang genug ist? Wohl ist ein Lichtkasten in der Nähe, dieser ist natürlich kaputt und der nächste zu weit weg, und der Elektriker steckt irgendwo im Dock. Jeder Schweißer kann sich von den fünf Fingern abzählen, was er in der Schicht leisten muß. Wer in der Pause nicht mindestens die Hälfte beschickt hat, der ist bis Feiernmorgen bestimmt versackt, daran kann auch der gute Wille nicht viel ändern. Es ist also immer Schiet, wenn man mit Zeitverlust anfangen muß. Jetzt, wo ich alles beieinander habe, kann ich losknistern. Schweißen ist nicht gerade eine geistreiche Angelegenheit. Wenn sich die Hand daran gewöhnt hat, darf man auch an etwas anderes denken, solange man nicht träumt, geht es mechanisch immer weiter. Andere Kollegen pfeifen oder singen auch so nebenbei, es hört sich aber bei dem Qualm nicht gut an. Jetzt brüllt aus dem Laderaum ein Kollege seinen Schlager. Es ist dasselbe Ding, welches er in der vorherigen Nacht egalweg gedudelt hat.

In Hamburg ist das Nachtleben nun in vollem Gange; denn über St. Pauli ist ein heller Schein am Himmel zu sehen. Die Elbe ist aber ruhig, das Wasser zieht wie schwarzes Oel dahin. Nur ein kleines Frachtschiff, es ist ein alter Kasten aus Genua, läuft aus. Ob es in Italien wohl auch so ungemütlich zugeht wie bei uns? Auf jeden Fall ist es da nicht so kalt. Doch Italien ist für mich genau so unerreichbar wie China, Mecklenburg und der Südpol. Einen Sack voll Geld müßte man haben, dann könnte man die Welt kennenlernen, mindestens die Halbwelt.

Verdammte Fummelei, die Schlingen hat der Schiffbauer wohl bloß so versteckt angebaut, um den Schweißer zu ärgern. Doch mit Geduld und Spucke, einen langen Arm, Kopf zur Seite und dann so mit einem Auge an längs geschielt, dann geht es doch. Da machen die Kunststoffleute groß Reklame, was sie alles können, aber einen elastischen Schweißspiegel, womit man in die Ecken rumkriechen kann, habe ich noch nicht in der Hand gehabt. Die jetzigen Dinger sind viel zu steif und unhandlich. Am Ende hilft man sich, indem man das Glas herausnimmt und nur mit dem Stück Glas in der Hand arbeitet. Mit den Augen muß man dann sehr vorsichtig sein, und wie es der Haut bekommt, merkt man später beim Rasieren. Nun kommt mein Vize, um nach dem Rechten zu sehen. Er will wissen, wieviel Meter Dobbas ich schon fertig habe. Der Vize ist sonst ein netter Kerl, er stellt bloß immer so dumme Fragen. In der letzten Nacht wollte er kurz vor Feiernmorgen sogar wissen, ob ich meine Arbeit fertig habe. Dabei war mir die Fragerei so peinlich, und ich suchte an Ausreden zusammen, was mir einfiel. Doch er wollte es wohl nicht merken; denn er wiegte sich in seiner Überlegenheit.

Nun war ich ihn wieder los, und ich kann allein meine Meter braten, dabei komme ich auch ganz gut vorwärts. Wenn aber Stellen mit viel Luft dazwischen sind, kann man einen Schweißdraht nach dem anderen verschmoren, ohne weiter zu kommen. Natürlich gibt es noch anderen Draht auf der Welt, so gibt es wohl kaum ein techn. Gerät ohne Draht. Auch Hagenbeck hat allerhand davon, man verwendet da aber nur schönen glatten Draht, damit sich die wertvollen Tiere nicht verletzen. Will man aber einem Menschen den Weg versperren, so verwendet man Stacheldraht, damit er sich verletzt. Selbst in Häusern, wo man auf gute Sitten soviel Wert legt, wird der ganze Besitz mit Stacheldraht umrahmt. Ohne Stacheldraht keine Geborgenheit.

Nun hat sich die Nachtkälte durch das Zeug gefressen. Mir war eklig kalt, von den Knien abwärts fühle ich überhaupt nichts mehr, dabei hatte ich an alten Klammotten alles angezogen, was ich im Spind hatte. Es nützte aber alles nichts, gegen Stillstehen in der Kälte ist man machtlos. Von der Helling ist ein Gedröhn zu hören, weil die Anbringer mit den Kollis rumfuhrwerken. Es scheint da aber nicht recht zu klappen; denn sie rufen durch die Nacht nach dem Elektriker, wie die Säuglinge nach der Mutter. Von der Stadt her wird der Lichtschein vom Himmel schon blasser, ein Zeichen, daß Mitternacht vorüber ist. Eigentlich wollte ich dieses Ende noch fertig machen, dann wird wohl Pause sein. Aber soweit komme ich nicht mehr, weil ein Kollege, der zu Mittag ging, meinen Strom mit ausgeschaltet hat. Es ist höchste Zeit, und ich freue mich, daß ich in die warme Bude komme.

Die Mittagspause ist ziemlich witzlos. Von Appetithaben und Essenwollen kann keine Rede sein, dazu ist die Stimmung viel zu dösig. Mir direkt vor der Nase haben Kollegen von der Tagschicht ihre nassen Arbeitskammotten zum Trocknen rausgehängt. So sitze ich ziemlich gleichgültig da und kaue auf irgend etwas Brotigem, schlucke es runter und lasse dann das Essen

sein. Mein Kollege neben mir stößt einen leisen Fluch aus, weil das Zigarettenpapier nicht richtig kleben will. Am Nebentisch sitzen die Dauer-Nachtschicht-Kollegen. Ihnen schien der Schlaf überhaupt nicht zu fehlen; denn es geht mit Begeisterung immer nur 18, 20, 2, 0, 4, 7 paß. Skatspielen geht streng nach Regeln, ist fein stumpfsinnig und bringt einen Riesenspaß. „Gif möl Feuer“ stößt mich mein Kollege an, er hatte sich nun eine schietige Zigarette fertig gedreht. Es war ein nasses, krummes Ding und roch auch schlecht. In der Wärme wird man faul. Ich reckte mich ein bißchen auf der Bank aus und schließe die Augen. Für ein Viertelstündchen ist wohl noch Zeit. Zu Hause schlafen jetzt alle. Wenn ich der nichtstuende Sohn eines reichen Vaters wäre, dann hätte ich es besser und dürfte dann noch überheblich sein. „Reise-Reise“ schreit der Nachtvize, der inzwischen raufgekommen ist. „Mensch, hol de grote Snut, dorbi kann doch ken Aas penn“. „Ji süllt nich slopen, Reise-Reise heff ich segt.“

Draußen ist es nun noch kälter geworden; denn der Nebel kommt auf. In dieser Zeit ist man völlig gleichgültig. Man pinselt seine Schweißnaht mechanisch immer weiter und weiß selber nicht, was stärker ist, die Müdigkeit oder die Kälte, man kann eben nicht so schnell zittern wie man friert. Wenn der „müde Törn“ kommt, überschätzt jeder seine eigene Energie. Der Kollege im Laderaum scheint auch mit der Müdigkeit zu kämpfen, denn um sich wach zu halten, kaut er noch und noch immer auf derselben Melodie herum, dazu auch noch verkehrt. Er ist eben ein Gemütsmensch.

Mein Vize kommt auch schon wieder angedackelt, um sich zu vergewissern, ob ich auch bestimmt fertig werde. Er stellt fest, daß ich bis jetzt noch nicht genug getan habe (er stellt seine Theorien immer fest, damit sie nicht wackeln). Aber diesmal hat er unrecht, und ich bin unschuldig. Erst nachdem ich ihm fest versprochen hatte, am Schluß fertig zu sein, zieht er weiter. Er sucht nun das Schiff ab für den Fall, daß sich ein Kollege verkrochen hat. Ich möchte bloß wissen, woher die Vizen all die Ecken kennen, wo man Böses vermuten könnte. Doch es geht mich nichts an, ich war allein und hatte zu tun. Nur ein Feuerwehrmann machte seine Runde. Er schnüffelt mal in einer Ecke rum, faßt dann an einer Tür, ob sie verschlossen ist und zieht weiter. „Hoi paß

got op, dat ick nix klau'n do“. Aber er ist ein alter Werfthase. Er reagiert nicht mehr auf jeden Flachs, der scheint auch nur an seine Matratze zu denken.

Mir brannten die Augen. War es das starre Aufhalten bei der Müdigkeit, oder hatte ich sie verblitzt, ich weiß es selber nicht. Ein Arzt sagte damals schon, ich soll mir eine Brille verpassen lassen, vielleicht hat er recht. Was der Arzt sagt, danach kann man sich immer richten. Da hatte ich mal eine Tante, sie war noch keine 40 Jahre alt, da teilte ihr der Arzt mit, daß sie nur noch ganz kurze Zeit zu leben hätte. Sie nahm es sich sehr zu Herzen. Die Gute starb dann mit 81 Jahren an Alkoholvergiftung.

Nanu, was hatte ich denn da für Klabusterbeeren zu recht geschweift? Wenn das der Alte sieht, gibt es Krach. Also nochmal darüber schweißen, aber nicht mehr auf die verschlafene Tour, vonwegen Tante und so. Langsam wird die Nacht grau, und von der Lotsenstation tönt gleichmäßig und doof das Nebelhorn. Der Nebel ist nun dichter geworden, und die Elbe wird munter. Jeder Schipper, der etwas auf sich hält, beteiligt sich am Tutkonzert.

Endlich habe ich meine Arbeit getan, doch die erhoffte Zeit für den Klöhnschnack ist nicht mehr da, es reicht nur noch für die Piep. Wieder wird mir die Kälte bewußt, wenn man nur in die warme Bude könnte. Es geht aber nicht, denn der Nachtmeister mit seinen langen Beinen geht im Gelände rum. Ihm in die Arme laufen, kann böse Folgen haben. Daraus hat sich für die jüngeren Kollegen eine Art Sport entwickelt, der darin besteht, sich möglichst nahe, aber nicht ganz schnappen zu lassen. So waren wir den Alten wenigstens los, denn wir wußten ihn voll beschäftigt. Zum Räuber- und Gendarm-Spiel hatten wir keine Lust, denn wir kennen es schon.

Nun war auch die Zeit gekommen, daß wir uns nach oben trauten. Es ist herrlich, die Dreckklamotten in den Spind zu stopfen und sich warmes Wasser über den Körper laufen zu lassen. Die Müdigkeit wird mit abgewaschen, die Lebensgeister regen sich wieder. In meiner alten Logisbude hing über der eisernen Bettstelle ein Wandbehang. Darauf stand „Morgenstunde hat Gold im Munde“. Früher fand ich den Schnack altklug. Heute weiß ich, wer es geschrieben hat. Es war ein E'Schweißer, der Nachtschicht hatte.

Alwin Koscheda



WERFTKOMÖDIANTEN

Unser Stück „Dat Horoskop“ von Jens Exler ist nun abgespielt. Die Aufführungen haben so guten Anklang gefunden, daß wir im „Haus der Jugend“ in Altona eine dritte Aufführung starten mußten. Alle Aufführungen waren gut besucht. Ein Beweis dafür, daß unsere Besucher uns die Treue halten und darüber hinaus noch sehr werbend tätig sind. Dem Wunsche eines großen Teiles der treuen Besucher, einmal wieder ein ernstes Stück zu spielen, haben wir Rechnung getragen. Da die nächsten Aufführungen in der Karnevalszeit steigen werden, haben wir diesmal noch ein lustiges Stück gewählt. Es paßt besser in den Rahmen der „Närrischen Zeit“. Aber dann folgt das gewünschte „ernste“ Stück. Genaues darüber werden wir Euch in den nächsten Nummern dieser Zeitung wissen lassen.

Bis dahin verbleibe ich im Namen aller Werftkomödianten
Euer Bruno Strübing

Finkenwerder Inselpost

„Werftkomödianten“ begeisterten

Jens Exlers „Dat Horoskop“ war ein Volltreffer

dt Finkenwerder. Den „Werftkomödianten“ gelang gleich zum Beginn ihrer neuen Spielzeit mit Jens Exlers „Dat Horoskop“ ein Volltreffer. Das war nicht allein dem schwankhaften Stück zu danken, sondern vor allem der Darstellung der beiden Bombenrollen, mit dem es steht und fällt.

Großartig die Knechte Kalle Troll und Jünne Griffel, die ihrem Dienstherrn, dem „Buern un Kreuger“ Jochen Brooks (Bruno Strübing) in der Not zur Seite stehen, als er Gefahr läuft, durch ein „Horoskop“ Haus und Hof zu verlieren. Wieder erwies sich Werner Dittes als Charakterspieler von Format, als er zwei Rollen zu spielen hat, den Kalle Troll und den Professor Wassermann aus Chicago, der helfen soll, den „Spleen“ des Nachbarsohns Martin Wittmaak (Erwin Sauter) mit dem Horoskop und dem Olifimmiel auf seinem Grundstück auszutreiben. Albert Sonnenberg stand dabei als Jünne sei-

nem Freunde Kalle mit einer beachtenswerten Leistung zur Seite.

Die Darstellung in Exlers Schwank war von Spielboos Harald Kähler durchaus richtig auf Schwank und Karikatur eingestellt. Das zeigte sich bei Irmgard Ladday als Fräulein aus der Stadt, beim richtigen Professor Wassermann, den Kähler in kleiner Rolle und gleicher Maske des falschen Komödienprofessors geschickt zur Geltung brachte, und nicht zuletzt in Martin Kieilmanns Bürgermeister und Günter Sempfs Wachtmeister. Sie alle hatten zusammen mit Inge Sempfs Silke Brooks und ihrem frischen Brögam Jens Wulff (Gert Baumann) vollen Anteil an der gelungenen Aufführung, die durch das vortreffliche Bühnenbild von Walter Krohn auch einen beachtenswerten Rahmen fand.

Dem „Horoskop“ kann man auch für die noch folgenden Wiederholungen nur ein günstiges Horoskop stellen!

Kein Schild „Viehtrift“

L. Neugraben. Der vor Monaten von einigen Landwirten beim Ortsrat ein Antrag, man möge eine Straße im

Neuwiedenthal findet am kommenden Sonnabend um 20 Uhr im Hotel

Was die nächsten Wochen bringen sollen:

Am 2. Dezember 1958 wird die Taufe des Turbinentankschiffes Bau-Nr. 725 für die norwegische Reederei Halle & Peterson in Oslo im Dock 5 (Betrieb Finkenwerder) stattfinden. Bau-Nr. 725 wird ein ca. 36 000 t tragender Tanker.

Am 3. Dezember 1958 wird die Probefahrt des Motorfrachters „Concordia Tarek“ vor sich gehen. Die „Concordia Tarek“ ist ein Neubau für die norwegische Reederei Christian Haaland, Haugesund. Die „Concordia Tarek“ ist ein Schwesterschiff der „Concordia Tadj“ und wird 10 500 tdw groß sein. Am 12. Dezember 1958 wird die diesjährige Wiedersehensfeier alter DWer auf der Werft in Finkenwerder stattfinden, wobei wir hoffen, unseren Rentnern die Neuanlagen zeigen zu können.

Für den 20. Dezember 1958 ist die Übergabe des Tank-Motorschiffes „Eberhart Essberger“ an den Auftraggeber John T. Essberger vorgesehen. Der Tanker „Eberhart Essberger“ hat eine Größe von ca. 20 000 tdw.

Am 30. Dezember 1958 soll die Übergabe des Kühlschiffs „Hornbelt“ (12 500 t) an die Reederei Horn-Linien erfolgen.

Die freiwillige Versicherung in der Rentenversicherung der Angestellten nach dem Neuregelungsgesetz

Von Landesverwaltungsrat K ä r c h e r

Durch das Neuregelungsgesetz ist das Recht der freiwilligen Versicherung in den gesetzlichen Rentenversicherungen gegenüber der bisherigen Regelung wesentlich eingeschränkt worden. Nach dem Willen des Gesetzgebers sollen in den gesetzlichen Rentenversicherungen nur noch die Arbeitnehmer versichert sein, die in ihrem Arbeitsleben eine nicht unerhebliche Zeit in abhängiger Beschäftigung gestanden haben. Nach dieser Grundkonzeption sind die bisherigen Vorschriften über die Selbstversicherung völlig weggefallen. Bisher konnte sich jeder Deutsche bis zum vollendeten 40. Lebensjahre selbst versichern, auch wenn er einer versicherungspflichtigen Beschäftigung vorher nicht nachgegangen war. Nunmehr ist es nicht mehr möglich, eine freiwillige Versicherung in der gesetzlichen Rentenversicherung der Angestellten ohne vorausgegangene Pflichtversicherung in diesem Versicherungszweig aufzunehmen. Lediglich in den Fällen, in denen die Selbstversicherung in der Angestelltenversicherung durch Entrichtung eines Beitrags vor dem 1. Januar 1956 nach den früheren Vorschriften rechtswirksam begonnen wurde, kann die Versicherung auch über den 1. Januar 1957 hinaus fortgesetzt werden. Beim Eingehen der Selbstversicherung jedoch während des Kalenderjahres 1956 ist die Weiterführung der Selbstversicherung nach ausdrücklicher gesetzlicher Vorschrift über den 1. Januar 1957 hinaus nicht mehr zulässig. Die in solchen Fällen im Kalenderjahr 1956 entrichteten Selbstversicherungsbeiträge werden in voller Höhe an den Versicherten zurückgezahlt, sofern der Antrag bis zum 31. 12. 1957 gestellt wurde.

Die Weiterversicherung nach vorausgegangener versicherungspflichtiger Beschäftigung ist nunmehr nur dann möglich, wenn keine Tätigkeit ausgeübt wird, die in der Arbeiter-, Angestellten- oder knappschaftlichen Rentenversicherung oder nach dem Handwerkerversorgungsgesetz der Versicherungspflicht unterliegt. Bis zum 1. 1. 1957 konnten bei Bestehen einer Versicherungspflicht in der Angestelltenversicherung freiwillige Beiträge in der Rentenversicherung der Arbeiter entrichtet werden. Die freiwillige Versicherung in einem Zweig der gesetzlichen Rentenversicherung ist nunmehr ausgeschlossen, wenn Versicherungspflicht in einem anderen Zweig der Rentenversicherung oder nach dem Handwerkerversorgungsgesetz besteht. Die freiwillige Versicherung kann nach dem 1. 1. 1957 nur begonnen werden, wenn innerhalb von 10 Jahren während mindestens 60 Kalendermonaten Beiträge für eine rentenversicherungspflichtige Beschäftigung oder Tätigkeit

entrichtet worden sind. Anstelle der früher erforderlich gewesenen sechs Pflichtbeitragsmonate müssen nunmehr 60 Beitragsmonate auf Grund der Versicherungspflicht nachgewiesen werden. Erschwerend kommt hinzu, daß diese Beiträge innerhalb eines Zeitraumes von 10 Jahren entrichtet sein müssen. Ersatzzeiten (Kriegsdienstzeiten usw.) werden nicht als Vormonate berücksichtigt. Der 10-jährige Zeitraum, innerhalb dessen für 60 Kalendermonate Pflichtbeiträge entrichtet sein müssen, wird nicht von dem Zeitpunkt der beabsichtigten Weiterversicherung gerechnet. Es kann sich deshalb auch derjenige freiwillig versichern, der z. B. von 1927 bis 1936 während 60 Monaten versicherungspflichtig beschäftigt war. Diese versicherungspflichtige Beschäftigung braucht nicht in einem Versicherungszweig zurückgelegt zu sein; es werden vielmehr die zur Arbeiter-, Angestellten- und knappschaftlichen Rentenversicherung entrichteten Pflichtbeiträge zusammengerechnet. Durch die Einschränkung des Rechts der freiwilligen Versicherung in der gesetzlichen Rentenversicherung kann der Fall eintreten, daß ein Versicherter die Wartezeit für die Rente wegen Berufsunfähigkeit oder Erwerbsunfähigkeit (60 Beitragsmonate), ja sogar die Wartezeit für das Altersruhegeld von 180 Beitragsmonaten auf Grund der geleisteten Pflichtbeiträge durchaus nachweisen kann, so daß seine Beitragsleistung beim Eintritt des Versicherungsfalles einen Rentenanspruch begründet, die mit Beiträgen belegten Kalendermonate aber in einem längeren Zeitraum so ungünstig verteilt sind, daß in keinem Falle 60 Beiträge innerhalb der Frist von 10 Jahren liegen, somit eine Berechtigung zur freiwilligen Weiterversicherung nicht gegeben ist. Dieser Versicherte hat wohl einen Anspruch auf Rente aus den bisher nachgewiesenen Beiträgen, jedoch keine Möglichkeit mehr, seine Rente zusätzlich durch weitere freiwillige Beiträge zu erhöhen. Hat der Versicherte die Voraussetzungen zur freiwilligen Weiterversicherung in mehreren Zweigen der Rentenversicherung erfüllt (Arbeiter-, Angestellten- und knappschaftliche Rentenversicherung), so kann er die Weiterversicherung nur in dem Versicherungszweig durchführen, in dem er zuletzt pflichtversichert war. Hat daher ein Versicherter nach Aufgabe der versicherungspflichtigen Beschäftigung in einem Versicherungszweig sich in diesem Versicherungszweig weiterversichert, dann aber eine Tätigkeit aufgenommen, die der Versicherungspflicht in einem anderen Versicherungszweig unterliegt, so muß er beim Ausscheiden aus dieser versicherungspflichtigen Beschäftigung oder Tätigkeit sich in dem neuen Versicherungszweig weiterversichern,

so daß zwangsläufig ein Wechsel in dem Versicherungszweig eintritt, der sich jedoch nicht ungünstig für den Versicherten auswirkt. Unterlag ein Versicherter bei Aufgabe der versicherungspflichtigen Beschäftigungen sowohl der Versicherungspflicht in der Rentenversicherung der Arbeiter als auch in der Rentenversicherung der Angestellten, so hat er die Wahl, in welchem Versicherungszweig er sich freiwillig versichern will.

Diese einengenden Vorschriften in der freiwilligen Versicherung gelten nicht für solche Personen, die auf Grund der bis zum 1. 1. 1957 maßgebenden Regelung — Zurücklegung einer versicherungspflichtigen Beschäftigung während mindestens 6 Monaten — die freiwillige **Weiterversicherung** bereits vor dem 1. 1. 1957 begonnen haben. In diesen Fällen muß bis zum 31. 12. 1956 mindestens ein freiwilliger Beitrag zur Angestelltenversicherung mit dem Jahresaufdruck „1956“ entrichtet worden sein, oder aber der Versicherte muß sich bis zu diesem Zeitpunkt zur Entrichtung freiwilliger Beiträge bereit erklärt und die Beiträge nach dem 31. 12. 1956 in angemessener Frist nachentrichtet haben (§ 1444 Abs. 1 Nr. 2 RVO). Auch kann derjenige Versicherte seine **Selbstversicherung** — ohne vorausgehende versicherungspflichtige Beschäftigung — die bereits vor dem 1. 1. 1956 begonnen worden ist, in Zukunft fortsetzen. Die **Übergangsvorschriften** zum Neuregelungsgesetz schützen somit den Versichertenkreis, der bis zum 31. 12. 1956 wirksame Beiträge zur freiwilligen Weiterversicherung oder bis zum 31. 12. 1955 Beiträge zur Selbstversicherung entrichtet hatte. Der Gesetzgeber hat hier ein Recht rückwirkend beseitigt. Wenn auch den Versicherten die Möglichkeit gegeben ist, die nach dem 31. 12. 1955 geleisteten Selbstversicherungsbeiträge bis zum 31. 12. 1957 und die nach dem 31. 12. 1956 entrichteten freiwilligen Weiterversicherungsbeiträge zurückzufordern, wenn die Voraussetzung für eine freiwillige Versicherung nach neuem Recht nicht mehr gegeben ist, so erscheint es dennoch zweifelhaft, ob eine derartige Vorschrift mit den im Grundgesetz verankerten Rechtsgrundsätzen zu vereinbaren ist. Das Bundesverfassungsgericht wird auf eine bereits dort anhängige Klage hierüber zu entscheiden haben.

Eine Sonderstellung nehmen **Vertriebene und Evakuierte** ein, die vor der Vertreibung, Flucht oder Evakuierung als Selbständige erwerbstätig waren. Haben solche Personen die versicherungspflichtige Beschäftigung oder Tätigkeit binnen 2 Jahren nach der Vertreibung, Flucht oder Evakuierung bzw. binnen 2 Jahren nach dem Ende der anschließenden Krankheit oder unverschuldeten Arbeitslosigkeit aufgenommen, so können sie, sofern keine Versicherungspflicht in einer anderen Rentenversicherung besteht, die freiwillige Versicherung tätigen, auch wenn die Voraussetzungen nach neuem Recht — Nachweis einer versicherungspflichtigen Beschäftigung oder Tätigkeit während 60 Kalendermonaten innerhalb eines 10-Jahreszeitraums — nicht gegeben sind. Ihnen eröffnet das Gesetz auch eine weitgehende Nachentrichtungsmöglichkeit. Sie haben das Recht, für alle noch nicht mit Beiträgen belegte Monate seit dem 1. 1. 1924 bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres Beiträge nachzuentrichten, auch wenn eine Versicherung vorher niemals bestanden hat. In diesem Falle müssen allerdings Beiträge nach den ab 1. 1. 1957 maßgebenden Beitragsklassen A—H entrichtet werden.

Die Höhe des Beitrags ist in das Ermessen des Versicherten gestellt. Der Eintritt des Versicherungsfalles der Berufsunfähigkeit oder Erwerbsunfähigkeit vor dem 1. 1. 1960 steht der Nachentrichtung freiwilliger Beiträge in diesen Fällen nicht entgegen.

Freiwillige Beiträge können, wie Pflichtbeiträge, innerhalb zweier Kalenderjahre nach Ablauf des Kalenderjahres, für das sie gelten sollen, entrichtet werden. Es können somit bis zum Ablauf des Kalenderjahres 1958 noch freiwillige Beiträge rückwirkend ab 1. 1. 1956

geleistet werden, sofern die Voraussetzungen für die Entrichtung von freiwilligen Beiträgen, in diesem Falle nach neuen und nach alten Vorschriften, gegeben sind. Ist jedoch der Versicherungsfall der Berufsunfähigkeit, der Erwerbsunfähigkeit und des Todes eingetreten, so können freiwillige Beiträge nach dem Eintritt dieser Tatbestände für Zeiten **davor** in keinem Falle entrichtet werden. Für die Zeit **nach** dem Eintritt des Versicherungsfalles der Berufsunfähigkeit oder Erwerbsunfähigkeit können dagegen freiwillige Weiterversicherungsbeiträge entrichtet werden, jedoch dürfen derartige Beiträge nur bei der Feststellung des Altersruhegeldes und der Hinterbliebenenrenten berücksichtigt werden. Für Zeiten nach Vollendung des 65. Lebensjahres dürfen freiwillige Weiterversicherungsbeiträge nur entrichtet werden, wenn der Versicherte noch kein Altersruhegeld bezieht.

Die Höhe des freiwilligen Beitrags ist vollkommen in das Ermessen des Versicherten gestellt, während nach bisherigem Recht Beiträge in der dem Einkommen entsprechenden Beitragsklasse zu entrichten waren. Die Höhe der Beiträge richtet sich somit für die Übergangszeit nach den Vorschriften, die in der Zeit galten, für die Beiträge entrichtet werden. Bei Nachentrichtung von Beiträgen für Zeiten vor dem 1. 1. 1957 sind die Beiträge in der dem Einkommen entsprechenden Beitragsklasse zu leisten, während für Beitragszeiten ab 1. 1. 1957 Beiträge in beliebiger Höhe geleistet werden können. Ausgenommen sind von dieser Regelung die Evakuierten und Vertriebenen, die die Beiträge stets nach neuen Beitragsklassen und somit in beliebiger Höhe entrichten können, worauf bereits hingewiesen worden ist.

Für die Weiterversicherung vom 1. 1. 1957 an werden nach § 115 AVG die folgenden Beitragsklassen gebildet:

Beitragsklasse	Monatsbeitrag	DM
A	14,—	DM
B	28,—	DM
C	42,—	DM
D	56,—	DM
E	70,—	DM
F	84,—	DM
G	98,—	DM
H	105,—	DM

Die Beitragsmarken sind bei den örtlichen Dienststellen der Bundespost käuflich zu erwerben. Die Entrichtung des Beitrags erfolgt durch Einkleben der Beitragsmarke in die Versicherungskarte.

Der Gedanke, durch eine zusätzliche Beitragsentrichtung die spätere Rentenleistung zu erhöhen, ist durch die Übernahme der Vorschriften des Gesetzes über die **Höherversicherung** in den Rentenversicherungen der Arbeiter und der Angestellten vom 14. 3. 1951 in die Neuregelungsgesetze übernommen worden. Neben jedem Grundbeitrag (Pflichtbeitrag oder Beitrag zur freiwilligen Weiterversicherung) darf nur ein Höherversicherungsbeitrag in beliebiger Höhe entrichtet werden; neben einem **freiwilligen** Weiterversicherungsbeitrag nur ein Höherversicherungsbeitrag bis zur Höhe des freiwilligen Weiterversicherungsbeitrags. Auch hier können nach Eintritt der Berufsunfähigkeit oder Erwerbsunfähigkeit nur noch Beiträge zur Anrechnung für das Altersruhegeld oder die Hinterbliebenenrenten entrichtet werden. Die Leistung aus der Höherversicherung ist nach rein versicherungsmathematischen Gesichtspunkten abgestimmt. Sie richtet sich nach dem Alter des Versicherten im Ankaufsjahr des Beitrags und beträgt für Beiträge, die bis zum 30. Lebensjahr entrichtet sind, 20 % des Nominalwertes der Beiträge. Der Prozentsatz fällt mit zunehmendem Alter des Versicherten und beträgt für Beiträge, die nach dem 55. Lebensjahr angekauft werden, nur noch 10 % des Nominalwertes der Beiträge. Wichtig ist, daß die Leistung aus der Höherversicherung sich stets nur aus dem Nominalwert der Beiträge errechnet und von den Grundsätzen der Produktivitätsrente nicht erfaßt wird. Es handelt sich

somit um eine starre Leistung, die an die wirtschaftliche Entwicklung nicht angeglichen wird. Dieser Gesichtspunkt darf bei Beurteilung der Frage, ob ein Versicherter innerhalb eines Kalenderjahres 12 freiwillige Beiträge zur Grundversicherung oder 6 freiwillige Beiträge zur Grundversicherung und daneben 6 Höherversicherungsbeiträge entrichten soll, nicht außer acht gelassen werden. Übersteigt die nominelle Leistung aus den Höherversicherungsbeiträgen, insbesondere bei Entrichtung im frühen Lebensalter des Versicherten, die aus der Grundversicherung, so ist es durchaus möglich, daß diese augenblickliche Besserstellung durch wiederholte Angleichung der Leistung aus der Grundversicherung an die wirtschaftliche Entwicklung schon nach einigen Jahren ausgeglichen wird.

Die Vorteile der Höherversicherung gegenüber der Grundversicherung sind in erster Linie darin zu sehen, daß Ansprüche aus der Höherversicherung schon bestehen, bevor die Wartezeit in der Grundversicherung zurückgelegt ist. Die Leistungen aus der Höherversicherung unterliegen keinem Ruhen, sie sind daher ungekürzt zu gewähren, auch wenn die Leistung aus der Grundversicherung einer Kürzung deshalb unterliegt, weil z. B. neben der Rente aus der Rentenversicherung eine gleichartige Rente aus der Unfallversicherung oder neben der Rente einer Witwe aus der eigenen Versicherung eine Rente aus der Versicherung des verstorbenen Ehemannes gewährt wird, oder wenn die Hinterbliebenenrenten nach dem Ableben des Versicherten höher sind als die Rente, die dem Versicherten im Zeitpunkt des Todes als Rente wegen Erwerbsunfähigkeit einschließlich Kinderzuschuß für die zuschubberechtigten Kinder zugestanden hätte.

Nach dem neuen Recht bleibt es dem Versicherten überlassen, selbst zu wählen, wieviel Beiträge und in welcher Beitragsklasse er entrichten will. Die Erfolgswirkung in der Höhe der Rente wird aber vielfach entscheidend von der Wahl der Beitragsklasse beeinflusst.

Hierbei ist zu unterscheiden:

1. Es sind ausschließlich freiwillige Beiträge entrichtet. Ersatzzeiten (z. B. Kriegsdienstleistung, Kriegsgefangenschaft usw.), Ausfall- und Zurechnungszeiten sind nicht anrechenbar.

Es ist vollkommen gleichgültig, welche Beitragsklasse der Versicherte wählt, weil die jährliche Rentensteigerung immer rund 10% des Wertes der Beiträge beträgt. Es ist deshalb gleichgültig, ob ein Versicherter 12 Beiträge der Klasse C à 42,— DM oder 6 Beiträge der Klasse F à 84,— DM entrichtet.

2. Es sind neben den Beitragszeiten auch Ersatzzeiten und Ausfallzeiten (Krankheit, Arbeitslosigkeit, Schulbildung) oder Zurechnungszeiten (bei Eintritt des Versicherungsfalles vor vollendetem 55. Lebensjahr) anrechenbar, oder es bleiben bei Bestimmung der Werteinheiten die Pflichtbeiträge für die ersten fünf Kalenderjahre außer Betracht.

In diesem Falle dürfen für die Weiterversicherung nur Beitragsmarken verwendet werden, deren Wert einheit mindestens eben so hoch liegt wie die bisher erreichte Durchschnittswerteinheit für den Monatsbeitrag; besser noch solche Beiträge, die eine höhere Werteinheit ergeben. Wegen Ermittlung der durchschnittlichen Werteinheit wird auf die später folgenden Ausführungen über die Berechnung der Rente verwiesen. Erfolgt die Beitragsentrichtung in einer niedrigeren Beitragsklasse, so kann es sogar vorkommen, daß die Beiträge zu einer Verminderung des bereits bestehenden Rentenanspruchs führen. Aus diesem Grunde ist es ratsam, **wenig hohe anstatt viel niedrige** Beiträge zu entrichten. Diese Faustregel kann jedoch nur dann gelten, wenn die Wartezeit für die Erlangung des Rentenanspruches bereits erfüllt ist.

3. Um allzu hohe Renten in der Rentenversicherung der Angestellten auszuschließen, ist die für den Versicherten maßgebliche Beitragsbemessungsgrundlage der Höhe nach begrenzt worden. Es hat ein Versicherter bisher sehr hohe Beiträge entrichtet und dadurch eine persönliche Bemessungsgrundlage erzielt, die die Höchstgrenze übersteigt.

Hat daher ein Versicherter in der Vergangenheit durch hohe Beitragsleistung in der Angestelltenversicherung bereits eine persönliche Bemessungsgrundlage erreicht, die über 200% der allgemeinen Bemessungsgrundlage liegt, so kann nur eine persönliche Bemessungsgrundlage in Höhe des Doppelten der allgemeinen Bemessungsgrundlage bei der Rentenberechnung berücksichtigt werden. Darüber hinausgehende Werteinheiten sind somit für den Versicherten wertlos. Da der freiwillig Versicherte die Höhe seiner Beiträge in Zukunft selbst bestimmen kann, hat er die Möglichkeit, durch Verwendung von evtl. niedrigsten Beiträgen der Beitragsklasse A bis zum Eintritt des Versicherungsfalles seine persönliche Bemessungsgrundlage auf 200% der allgemeinen Bemessungsgrundlage herabzudrücken, um den nicht anrechenbaren Überhang an Werteinheiten dadurch auszunutzen.

(Fortsetzung folgt)

Ein paar Worte zur Steuerreform 1958

Wie wir alle in den Tageszeitungen wohl gelesen, auf jeden Fall aber bei den Lohn- bzw. Gehaltszahlungen nach dem 1. September des Jahres gemerkt haben, sind die Steuern in diesem Jahr geändert worden. Uns interessiert hierbei besonders die „Einkommensteuer bei Einkünften aus nicht selbständiger Arbeit“; wir nennen sie normalerweise die Lohnsteuer.

Steuerklasse (alt) lt. Eintragung auf der Lohnsteuerkarte 1958	Familienstand lt. Eintragung auf der Lohnsteuerkarte 1958	Steuerklasse (neu) der Jahreslohnsteuertabelle
I	ledig, geschieden, verwitwet	bei Arbeitnehmern bis zu 50 Jahren I über 50 Jahre II
	verheiratet	IV
II	verheiratet	III
II Z	ledig, verwitwet, geschieden	II
	verheiratet	IV
III	verheiratet	III
III Z	ledig, geschieden	II
	verwitwet	III
	verheiratet	IV

Geändert wurde einmal die Einteilung in Steuerklassen. Die vorstehende Tabelle gibt einen Überblick über die alten und neuen Steuerklassen.

Wenn uns jetzt die Lohnsteuerkarte 1959 von der Behörde zugesandt wird, müssen wir darauf achten, daß Familienstand und Steuerklasse richtig eingetragen sind. Sollten diese Angaben nicht stimmen, müssen wir bei der Lohnsteuerkartenstelle die Änderung beantragen. Hierzu ist die Vorlage von Heiratsurkunde, Geburtsurkunde usw. erforderlich. *Lohnbüro und Personalabteilung der Deutsche Wert bitten darum, die Lohnsteuerkarte 1959 baldmöglichst bei den Werkstattschreibern bzw. in der Personalabteilung für Angestellte abzugeben, damit mit den Vorarbeiten für die Lohn- und Gehaltszahlung im Jahre 1959 schon jetzt begonnen werden kann.*

Durch die Steuerreform hat sich ferner der *Steuertarif* geändert. Er beträgt seit dem 1. September 1958 20% des Einkommens (Lohn, Gehalt), wenn dieses bei Ledigen im Jahr DM 8000,— und bei Verheirateten DM 16 000,— nicht übersteigt. Die höheren Einkommen werden höher besteuert. Der Spitzensteuersatz beläuft sich auf 53%.

Vor Anwendung der Steuertarife müssen die *Freibeträge* abgesetzt werden. Da ist einmal der „Grundfreibetrag“ von DM 1680,— im Jahre, der jedem Steuerpflichtigen gesetzlich zusteht. Weiter gibt es den pauschalen Freibetrag von DM 1200,— für Werbungskosten und Sonderausgaben; auch diese Pauschale

steht jedem Steuerpflichtigen zu. Von besonderer Bedeutung sind die Kinderfreibeträge.

Sie betragen:

- für das 1. Kind: DM 900,— (früher DM 720,—)
- für das 2. Kind: DM 1680,— (früher DM 1440,—)
- für das 3. und jedes folgende Kind: 1800,— DM (früher DM 1680,—)

Ferner gibt es Sonderfreibeträge für bestimmte Alleinstehende und Altersfreibeträge für über 70jährige. Schließlich sei auf die Freibeträge für außergewöhnliche Belastungen, für die auswärtige Ausbildung der Kinder usw. hingewiesen, die beim Finanzamt geltend gemacht und von diesem auf die Steuerkarte eingetragen werden müssen. Die Errechnung der tatsächlich zu zahlenden Lohnsteuern sei an einem Beispiel erläutert:

Jahreslohn:	DM 7200,—
hiervon ab: Grundfreibetrag für Arbeitnehmer	DM 1680,—
Grundfreibetrag für nicht mitarbeitende Ehefrau	DM 1680,—
pauschaler Freibetrag für Werbungskosten und Sonderausgaben	DM 1200,—
Kinderfreibetrag für das 1. Kind	DM 900,—
steuerpflichtiges Einkommen:	DM 1740,—
hiervon 20 % Lohnsteuer:	DM 348,—

Diese umständliche Berechnung braucht nun von Lohnbüro und Personalabteilung unserer Werft nicht vorgenommen zu werden. Das Bundesfinanzministerium hat Lohnsteuertabellen veröffentlicht, in der die Steuerklassen I—IV und die Zahl der Kinder von 0 bis 5 aufgeführt sind. Für alle Einkommensgrößen sind die Steuern, die wir zahlen müssen, bereits fertig ausgerechnet. Unter fertig ausgerechnet ist zu verstehen, daß der Grundfreibetrag, der pauschale Freibetrag für Werbungskosten und Sonderausgaben und die Kinderfreibeträge bereits berücksichtigt worden sind. Wir haben es nunmehr auch selbst sehr leicht, in der Lohnsteuertabelle nachzusehen, welche Steuern uns abgezogen werden. Einige Exemplare der Lohnsteuertabellen sind in unserem Sportzimmer zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegt worden. Wer sich also gern persönlich von der Höhe seiner Steuern überzeugen möchte, hat während der Pausen Gelegenheit, in die Lohnsteuertabellen hineinzuschauen. Auch die Abzugstabellen für die Betriebskrankenkasse, für die Arbeitslosenversicherung und die Rentenversicherung liegen dort aus. Von Bedeutung ist die Einsichtnahme in die Tabellen besonders für alle diejenigen Betriebsangehörigen, die

die Höhe der wöchentlichen Abschlagszahlungen nicht dem Lohnbüro überlassen, sondern lieber selbst vorschlagen möchten.

Wer seinen voraussichtlichen Nettolohn selbst errechnen möchte, muß allerdings beachten, daß Steuerfreibeträge, etwa für außergewöhnliche Belastungen, die auf der Lohnsteuerkarte vom Finanzamt eingetragen sind, zunächst vom Bruttolohn abgesetzt werden müssen. Hierzu ein Beispiel:

Bruttolohn	DM 500,—
hiervon ab: Freibeträge lt. Eintragung des Finanzamtes auf der Lohnsteuerkarte	DM 45,—
	DM 455,—
Lohnsteuer für DM 455,— lt. Lohnsteuertabelle in Steuerklasse IV/1	DM 35,—

Viel Kopfzerbrechen hat in der Zeit der Einführung des neuen Steuergesetzes das sogenannte Splittingverfahren bereitet. Dieses Verfahren, das aus den Vereinigten Staaten übernommen worden ist, wird bei Verheirateten angewendet, wenn beide arbeiten und für jeden Ehegatten eine Steuerkarte ausgestellt ist. In der Praxis ergeben sich aus dem Splittingverfahren keine besonderen Schwierigkeiten. Die etwas umständliche Berechnung ist bei der Aufstellung der Lohnsteuertabelle vorweggenommen worden. Die Steuersätze für gemeinsam veranlagte Eheleute finden sich in der Steuerklasse IV. Theoretisch besteht für Eheleute die Möglichkeit, sich beim Finanzamt getrennt besteuern zu lassen, doch ist dieses nur in seltenen Ausnahmefällen von Vorteil.

Abschließend noch ein paar Worte zum Lohnsteuerjahresausgleich für das Kalenderjahr 1958. Alle Arbeitnehmer, die seit dem 1. September dieses Jahres weniger Steuern zu entrichten haben als vorher, erhalten Anfang 1959 einen Steuerjahresausgleich. Die günstigeren Steuersätze dieser Arbeitnehmer gelten nämlich rückwirkend ab 1. Januar 1958. Die vom Januar bis August dieses Jahres zuviel gezahlten Steuern werden über den Lohnsteuerjahresausgleich rückvergütet. Diese Rückvergütung erfolgt durch das Lohnbüro bzw. die Personalabteilung unserer Werft, sofern der Arbeitnehmer vom 1. Januar dieses Jahres bis zum 31. Dezember ohne Unterbrechung gearbeitet hat. Vom Finanzamt wird der Lohnsteuerjahresausgleich vorgenommen, wenn der Arbeitnehmer nicht während des ganzen Jahres gearbeitet hat, wenn auf seiner Lohnsteuerkarte ein „Z“ vermerkt ist (also wenn auch die Ehefrau arbeitet) oder wenn der Arbeitnehmer neben seinem Lohn eine Rente bezieht. Auf jeden Fall haben aber alle, die seit dem 1. September d. J. weniger Steuern zahlen, auch noch eine Steuerrückvergütung zu erwarten. Und das ist ja auf jeden Fall erfreulich.

Dr. Kresse

An die Redaktion „Werkzeitung Deutsche Werft!“

Ich saß mit meinem Freund Dieter Wallich, der Lehrling auf der Deutsche Werft in Finkenwerder ist, und noch ein paar Freunden zusammen. Wir hatten Deine Werkzeitung, die Dieter mitgebracht hatte und diskutierten lebhaft über das Heft Nummer 8 von 25. Sept. 1958.

Deine Bilder und Deine Artikel waren die Wucht. Sehr lebhaft haben wir uns über den Bau des Walfabriksschiffs „Walter Rau“ unterhalten. Wir haben uns bildlich, vorgestellt, 2000 t Rohmaterial pro Tag zu verarbeiten, also durchschnittlich 20 Wale zu je 100 t. Es ist einfach eine enorme Leistung.

Lange und mit Begeisterung haben wir uns eingehend über die Zerstörungen der Deutsche Werft während des zweiten Weltkrieges, wie es die Bilder zeigen, sowie über den Artikel „Stillstand bis zum Fortfall der Baubeschränkungen des Potsdamer Abkommens“ auseinandergesetzt. Auch ich kenne das Gelände der Deutsche Werft auf Finkenwerder. Ich habe voriges Jahr, als ich zu Ostern die Schule verließ, als Messejunge auf der MS „Portunus“ zur See gefahren. Auf unserer Rückreise im September 1957 gingen wir auch in das Dock der Deutsche Werft in Finkenwerder. Als ich von Hamburg kommend auf die MS „Portunus“ wollte, habe ich die Größe der Deutsche Werft kennengelernt. Ein Lastwagen fuhr, ähnlich wie der City-Bus in Hamburg, kreuz und quer durch das Gelände. Der Wagen stoppte an verschiedenen Haltestellen, es stiegen Arbeiter ein und aus. Ich hatte das Pech, in den Wagen, der in Richtung Dock fuhr, gerade um die Mittagszeit einzusteigen. Da es stark regnete, setzte ich mich ziemlich nach vorne, um vor dem Regen geschützt zu sein. Das hätte ich nicht tun sollen; denn gerade, als wir das Dock erreichten



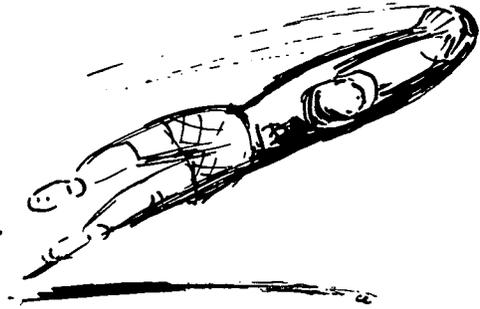
und der Wagen noch nicht ganz stand, stiegen Dutzende von Werftarbeiter hinzu. Ein Aussteigen war unmöglich, der Wagen fuhr in Richtung Kantine. Mit Humor stieg ich aus und ging den ganzen Weg noch einmal zu Fuß.

Mein Freund Dieter erzählte uns nach dieser Geschichte: „Dat is op de Werft immer so“. Am schnellsten und am lustigsten fanden wir die letzte Seite Eurer Werkzeitung „Euer Klabauteermann“. Wir hoffen, daß Ihr die Automaten-Marder inzwischen herausbekommen habt!

Ich lege ein Bild von mir und meinem Freund Dieter Wallich (Lehrling auf der DW) bei. Vielleicht veröffentlicht die Werkzeitung Deutsche Werft diese Zeilen.

Viele freundliche Grüße
Horst Mahncke

Aus dem Betriebssport



Fußball:

Wie wir schon in der letzten Werkzeugzeitung berichteten, stehen unsere Fußballer in der Winterspielserie. Unsere 1. Mannschaft steht in ihrer Staffel bis jetzt wieder an der Spitze. Auch die 2. Mannschaft (Rhst.) hat ihre bisher ausgetragenen Spiele gewonnen. Die 3. Mannschaft spielte mit wechselndem Erfolg.

Bei Ausgabe dieser Werkzeugzeitung ist die Meisterschaftsfeier für die Spielserie des vergangenen Spieljahres gewesen. Sie fand am 18. 11. in der Elbschloßbrauerei statt. Unsere Fußballer konnten auch hier wieder vier Meisterschaftsurkunden in Empfang nehmen.

Tischtennis

Nach der langen Sommerpause sind unsere Tischtennispieler jetzt wieder mitten in den Punktspielen. Unsere 1. Mannschaft konnte alle ausgetragenen Spiele gewinnen. Nach den bisher 8 ausgetragenen Kämpfen steht unsere Mannschaft ohne Punktverlust an der Spitze in Hamburgs höchster Spielklasse.

Die 2. Mannschaft konnte ihr erstes Spiel gewinnen, mußte aber in 3 weiteren Treffen die Überlegenheit der Gegner anerkennen. Allerdings muß dazu gesagt werden, daß die 2. Mannschaft durch einige Krankheitsfälle sehr geschwächt ist.

Leichtathletik

Am 9. 11. 58 fand wieder eine Ausfahrt der Sparte Leichtathletik des Betriebssportverbandes zum Waldlauf statt. Unsere Leichtathleten waren selbstverständlich wieder dabei. An einem sehr schönen Herbstmorgen fuhren 60 erwartungsfrohe Sportkameradinnen und Sportkameraden in die Heide, und zwar wieder nach Wesel. Sofort nach Ankunft wurde sich umgezogen und anschließend ging es dann mit viel Eifer zu erstem sportlichen Training in den Wald. Um 13 Uhr war Mittagessen angesetzt. Auf dem Wege vom Trainingsgelände zurück zum Umkleidelokal gaben unsere Damen eine Probe ihres gesanglichen Könnens, in dem sie die Passanten jeweils mit irgendwelchen fröhlichen Liedern begrüßten und außerdem mit einem schmetternden Lied unter großem Beifall aller Zuschauer im Umkleidelokal eintrafen. Nach dem Essen blieben wir noch etwa 1½ Stunden bei Tanz und vergnügten Spielen zusammen, bis die Rückfahrt nach Hamburg angetreten wurde, die um 16 Uhr mit der Ankunft in Hamburg endete. Es ist geplant, im Januar bzw. Anfang April nochmals derartige Ausfahrten, die sich von Mal zu Mal größerer Beliebtheit erfreuen, durchzuführen.

Die in der vorigen Werkzeugzeitung aufgeführten Trainingszeiten haben nach wie vor Gültigkeit, und es sei hier nochmals daran erinnert, daß das Training in der Halle Osdorfer Weg nicht nur für die Leichtathleten gedacht ist, sondern für alle Mitglieder unserer Betriebssportgemeinschaft.

Rückblickend auf die vergangene Leichtathletik-Saison ist noch zu erwähnen, daß diese für die Leichtathleten der Betriebssportgemeinschaft Deutsche Werft ein großer

Erfolg war. Unsere Aktiven haben auf jedem Sportfest eine große Anzahl von Urkunden erringen können, und auf dem letzten Sportfest errang eine unserer Damen sogar einen Wanderpokal. Weiter wurden in diesem Sommer von den Aktiven der Deutsche Werft 26 Leichtathletikmehrkampfabzeichen erworben, davon 8 Stück in Gold und 18 Stück in Silber.

Die Abnahme für das Deutsche Sportabzeichen bzw. für das Deutsche Jugendsportabzeichen ist noch nicht abgeschlossen. Wir werden in einem der nächsten Hefte auch über die Zahl der erworbenen Sportabzeichen noch etwas sagen.

Schach

Unsere diesjährige Schachmeisterschaft steht kurz vor ihrem Abschluß. Leider können wir noch nicht, wie in der letzten Ausgabe unserer Werkzeugzeitung unvorsichtigerweise angekündigt, den Sieger dieses Turniers vorstellen. Fest steht aber, daß die Entscheidung um den 1. bzw. 2. Platz zwischen Weber und Lagergren fällt. Den endgültigen Stand und einen umfangreichen Bericht über dieses Turnier können wir somit erst im nächsten Monat bringen, zumal noch einige Partien offen stehen.

Zu erwähnen wäre bei dieser Gelegenheit noch, daß unsere Schachgruppe die kommenden Mannschaftskämpfe mit einer 15er Mannschaft bestreiten wird.

Spielergebnisse der letzten Wochen:

Fußball		
DW 1.	— Allianz 1.	2:2
DW 1.	— AEG	3:1
DW 1.	— Philipps 1.	9:3
DW 1.	— Philipps Röntgenm.	6:1
DW 2. (Rhst.)	— Stellinger Bäckerei	4:3
DW 2. (Rhst.)	— Wiska	4:1
DW 3.	— GEG 2.	5:1
(Freundschaftsspiel)		
DW 3.	— Körner	0:15
DW 3.	— BAT Ahrensburg	2:1

Tischtennis		
DW 1.	— Allianz 1.	9:1
DW 1.	— Blau Gelb 1.	9:1
DW 1.	— Philips 1.	9:3
DW 1.	— Rapid 1.	9:2
DW 1.	— Thörl	9:3
DW 2.	— Albingia 1.	5:9
DW 2.	— Finanzamt Blankenese	6:9

Kegeln		
DW 1.	— Albingia 1.	2102:2105
DW 2.	— VTG 1.	2030:2106
DW 2.	— Rapid Bahrenf.	2224:2075
DW Rhst. 1.	— Pinguin 1.	2146:2091
DW Rhst. 2.	— Tretorn 3.	2119:2111
DW BKK 1.	— Südbank 1.	2092:2011
DW BKK 2.	— Vereinigte 4.	1958:1951
DW BKK 2.	— Pinguin 2.	2051:2057

Hier spricht der Unfallschützer

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

Eine Umwehrung hätte dem Schweißer das Leben gerettet

Beim Neubau eines Behälters wurden oben auf der Glocke Schweißarbeiten durchgeführt. Ein Elektroschweißer, der am Rande der Glocke zu schweißen hatte, ging schräg über den Behälter und übersah ein großes Loch. Dieses war in der Decke der Glocke ausgeschnitten und hatte etwa 1 m Durchmesser. Es herrschte Dunkelheit, jedoch war die Arbeitsstelle durch Scheinwerfer beleuchtet. Der Elektroschweißer stürzte durch die Öffnung etwa 15 m tief in den Behälter ab und fand den Tod. In der Behälter-Glocke befanden sich oben zwei derartige Öffnungen, in die Entlüfter eingesetzt werden sollten. Die Öffnungen waren schon längere Zeit ungesichert geblieben. Man hatte sie nicht abgedeckt, um bei Tage Licht in das Innere des Behälters einstrahlen zu lassen. Statt der Abdeckung hätte man aber eine Umwehrung vornehmen müssen. Die ungesicherten Öffnungen stellten eine erhebliche Unfallgefahr dar, insbesondere abends bei künstlicher Beleuchtung. Der Elektroschweißer ist dem fehlenden Unfallschutz zum Opfer gefallen.

Das Gerüst entsprach nicht den Vorschriften

Ein Nieter einer Schiffswerft wollte zu Beginn der Nachtschicht seinen Arbeitsplatz erreichen, der sich auf einem hochliegenden Gerüst befand. Beim Passieren eines Gerüstganges stolperte er und stürzte 6 m tief in den Raum ab. Er konnte nur noch tot geborgen werden.

Wäre das vorgeschriebene 1 m hohe Handgelenk vorhanden gewesen, hätte der Mann sich sicherlich noch halten können. Der Gerüstbaumeister hatte geglaubt, ein Geländer sei nicht erforderlich, da der nächstuntere Gerüstgang um 1,4 m tiefer lag. Die Unfallverhütungsvorschriften hatte er offenbar nie gelesen. Die Unfallverhütungsvorschrift besagt, daß alle Stellagen über 2 m über Boden mit Handlauf versehen sein müssen.

Bediene Dich der Unfallschutzeinrichtungen!

Im September 1958 arbeiteten folgende Betriebe der DW unfallfrei:

Finkenwerder: 203 Bohrer, 205 Reiniger, 213 Schiffbau-Innenbetrieb, 222 Schlosserei II, 241/42 Güterverteilung/Ausrüstung, 243 Dockbetrieb, 254 Bordschlosserei, 272 Kontrolle, 284 Landtransport, 287 Wassertransport, 298 Feuerwehr, 1023 Werkzeuglager.

Reiherstieg: 603 Bohrer, 604 Stemmer, 625 Brenner, 626 Schweißer, 631 Tichlerei, 645 Dockbetrieb, 653 Dreherei, 659 Kesselschmiede, 662 E-Werkstatt, 668 Werkzeugmacherei, 672 Kontrolle, 684 Landtransport, 687 Wassertransport, 1620 Magazin.

Das Ziel aller verantwortungsbewußten Menschen muß heißen: **Unfallfrei zu arbeiten!**

Berndt



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Kurt Kröger

Alex Mellenthin konnte am 9. Oktober 1958 auf eine ununterbrochene 25jährige Tätigkeit auf der Deutsche Werft Aktiengesellschaft zurückblicken. Am 18. Oktober 1958 feierte er sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. 1933 wurde er in der Werkzeugmacherei des Betriebes Reiherstieg als Werkzeugschleifer eingestellt. Auf Grund seines guten handwerklichen Könnens war er sehr bald als Kolonnen- und Schichtführer tätig. Außerdem wurden ihm Lehrlinge zum Anlernen des Schleifens von Werkzeugen zugeteilt. Ab 1945 bis 1955 arbeitete er dann in der Werkzeugmacherei des Betriebes Finkenwerder. Nach dem Wiederaufbau des Betriebes Reiherstieg wurde er erneut nach dort umgesetzt. M. erfreut sich bei seinen Vorgesetzten und Kollegen allgemeiner Beliebtheit. Wir wünschen ihm, daß er noch lange bei uns sein kann.



Alex Mellenthin



Kurt Lange

Auf eine ununterbrochene 25jährige Tätigkeit in unserem Maschinenbau-Konstruktionsbüro konnte der Ingenieur Carl K o e b k e am 23. Oktober 1958 zurückblicken.

Mit seinen langjährigen Erfahrungen in anderen Betrieben fügte er sich schnell in die Betriebsorganisation der DW ein und war so in der Lage, die Bearbeitung einer großen Anzahl von Maschinenanlagen zu übernehmen, von denen besonders die des Diesel-Elektro-Schiffes „Patria“ zu erwähnen ist.

Durch seine Einsatzfreudigkeit sowie sein ruhiges und korrektes Verhalten hat sich der Jubilar bei Vorgesetzten und Arbeitskameraden nur Freunde erworben, so daß die große Anzahl der Gratulanten, die ihn persönlich ehren wollten, nicht verwundern konnte.

Wir wünschen Carl K o e b k e weiterhin Gesundheit, Glück und Erfolg.

Am 18. Oktober 1958 feierte der Werkzeugschleifer Kurt L a n g e sein 25jähriges Arbeitsjubiläum.

L. nahm im April 1929 als Nieter auf Betrieb Reiherstieg die Arbeit auf. Mit Ausnahme einiger kleinerer Unterbrechungen während der allgemeinen Arbeitslosigkeit Ende der 20er Jahre war L. bis zur Ausbombung 1943 des Betriebes Reiherstieg dort beschäftigt.

Anschließend kam er dann in die Werkzeugmacherei nach Betrieb Finkenwerder und arbeitete dort als Werkzeugschleifer. Wieviel tausend Drehstähle und andere Werkzeuge er seitdem geschliffen hat, ist wohl kaum zu zählen.

Als äußerst zuverlässiger Mann bewahrte er sich trotz mancher persönlicher Schicksalsschläge seinen frohen Mut. Seinen jüngeren Arbeitskameraden ist er stets ein Vorbild. Wir wünschen ihm noch viele Jahre frohen Schaffens bei uns.

Carl K o e b k e



FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Brenneranlerner Hans Hinz mit Fr. Erna Rehbein am 10. 10. 1958
 Schlosser Ignatz Vogel mit Fr. Edith Simon am 16. 10. 1958
 Kranfahrer Hermann Eggers mit Fr. Marianne Rührer am
 17. 10. 1958
 E'Schweißer-Anlerner Fred von der Heyden mit Fr. Elke Voll-
 behr am 17. 10. 1958
 Schiffbauhelfer Werner Südel mit Fr. Irma Lichtnauer am
 24. 10. 1958
 S'Zimmerer Helmut Schäfer mit Fr. Minna Pein am 24. 10. 1958
 Schlosser Jörg Nies mit Fr. Sigrid Hagen am 31. 10. 1958
 Schlosser Gerhard Schilling mit Fr. Gerda Zepernik am
 7. 11. 1958

Geburten:

S o h n :

E'Schweißer Heinrich Albrecht am 9. 9. 1958
 Schlosserhelfer Gerd Plottkow am 1. 10. 1958
 E'Schweißer Horst Lange am 2. 10. 1958
 Maschinenbauer Siegfried Schulze am 12. 10. 1958
 Brenner Egon Delamotte am 16. 10. 1958
 E'Schweißer Ernst-August Murjahn am 16. 10. 1958
 Anstreicher Julius Krauleidis am 17. 10. 1958
 Maschinenbauer Gerhard Haase am 20. 10. 1958
 Schmied Hinrich Ahlfeldt am 20. 10. 1958
 Schmied Helmut Gerken am 21. 10. 1958
 Anstreicher Claus Höhk am 21. 10. 1958
 Maschinenbauer Werner Bock am 22. 10. 1958
 Tischler Heinz Geller am 22. 10. 1958
 Kupferschmied Herbert Dorock am 25. 10. 1958
 E'Schweißer Henrik Majak am 26. 10. 1958
 Seilbahnfahrer Günter Tesch am 3. 11. 1958
 Schlosser Adolf Janke am 4. 11. 1958
 Schiffbauhelfer Heinz Schultze am 6. 11. 1958
 Brenner Albert Unke am 6. 11. 1958
 Maschinenschlosser Albert Wegener

T o c h t e r :

Schiffbauhelfer Anton Behrendt am 13. 10. 1958
 Schlosserhelfer Helmuth Zawal am 16. 10. 1958
 Kupferschmiedhelfer Gerhard Rossmann am 18. 10. 1958
 Ausgeber Fritz Zimmermann am 19. 10. 1958
 Kraftfahrer Herbert Koyro am 20. 10. 1958
 Tischler Hans Holst am 22. 10. 1958
 Maschinenwärter Horst Reinhold am 23. 10. 1958
 Schiffbauer Alfred Riehs am 24. 10. 1958
 Seilbahnführer Waldemar Ockelmann am 29. 10. 1958
 Schleifer Werner Martin am 30. 10. 1958
 Tischler Johann Dede am 4. 11. 1958



In den letzten Wochen war ja wieder einiges los! Nicht nur bemerkenswerte Ereignisse auf der Werft wie Stapelläufe und Probefahrten haben sich ergeben, auch rings um uns herum gab es Dinge, die wir in unserer Werkzeugzeitung registrieren müssen. Da ist z. B. das Urteil des Bundesarbeitsgerichts in der Sache mit dem Streik der Metallarbeiter in Schleswig-Holstein im Jahre 1957/58. Die meisten von Euch denken schon gar nicht mehr an den Streik und wissen auch gar nicht mehr so recht, was eigentlich los war. Es ging nicht um eine Lohnerhöhung, sondern um das Urlaubsgeld und die Krankenversicherung. Für die Krankenversicherung hat es ja inzwischen eine gesetzliche Regelung gegeben, die offensichtlich so unbefriedigend ist, daß man inzwischen daran gegangen ist, die Notwendigkeit ihrer völligen Veränderung zu prüfen.

Sagen hiermit für erwiesene Aufmerksamkeit zu unserer silbernen Hochzeit den Kollegen der Deutsche Werft unsern besten Dank. Otto Jacobsen und Frau

Für die mir zu meinem 80. Geburtstag erwiesenen Aufmerksamkeiten danke ich herzlich. Friedrich Dittmann

Für die rege Anteilnahme anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich allen, die daran beteiligt waren, besonders aber der Betriebsleitung, meinen herzlichsten Dank. Kurt Lange

Für die uns beim Heimgange unserer lieben Mutter und Oma erwiesene Teilnahme danken wir herzlichst. Curt Muhs und Familie

Für die erwiesene Anteilnahme und Kranzspenden beim Heimgange meines lieben Mannes sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank. Frau Alma Modler

Nachruf

zum Ableben unseres Kollegen Herm. Modler

Aus tiefem Mitgefühl gedenken wir dem so schnellen Tod unseres so lieben Arbeitskameraden, Herm. Modler hat durch seine lange Tätigkeit auf der Werft, seine Vielseitigkeit in jeder Arbeitsweise, sowie durch seine Aufrichtigkeit und gute Kameradschaft einen schmerzlichen Verlust bei uns hinterlassen.

Seine Kollegen von der Schiffbauhalle

Wir gedenken unserer Toten

Bernhard Fahbusch
 Kranführer
 gest. 18. 10. 1958



Walter Latus
 Stellagenbauer
 gest. 27. 10. 1958

Hermann Modler
 Hauer
 gest. 4. 11. 1958

Jedenfalls kam es damals zum Streik nach vorangegangener Urabstimmung. Das Bundesarbeitsgericht hat durch Urteil festgestellt, daß mit dem Streik oder besser schon mit der Aufforderung zur Urabstimmung die Industriegewerkschaft Metall sich tarifwidrig verhalten und auch ihre Friedenspflicht verletzt hat. Das Gericht hat weiterhin festgestellt, daß die IG Metall den gesamten, den Unternehmen entstandenen Schaden zu ersetzen hat.

Wir wollen uns mit den dem Urteil und dem Streik zugrunde liegenden Fragen nicht im einzelnen befassen. Es genügt die Feststellung, daß das Gericht uns allen deutlich klargemacht hat, daß auch die Tariffreiheit ihre Grenzen hat. Die Grenzen sind da gezogen, wo die rücksichtslose Durchsetzung der Interessen einzelner Bevölkerungsgruppen das Allgemeinwohl der Gesamtbevölkerung gefährdet. Wenn irgendwelche Unternehmen oder Einzelpersonen sich zusammenschließen, um ihre Waren unter Ausschaltung der Konkurrenz zu einem bestimmten Preis auf den Markt, den ihre Zusammenschlüsse beherrschen, zu bringen, nennt man so etwas ein Kartell. Das ist dann grundsätzlich im Interesse aller verboten, weil der Wettbewerb erhalten bleiben soll, ebenfalls zum Wohle aller. Auf einer ähnlichen Ebene liegen die Probleme im Zusammenhang mit dem Streik in Schleswig-Holstein.

Hoffen wir, daß dieses Urteil wesentlich zur Klärung der Rechtsverhältnisse beiträgt und uns wirtschaftliche Erschütterungen, die der Streik mit sich gebracht hat, in Zukunft erspart bleiben. Es ist verständlich, daß die IG Metall mit dem Urteil nicht ein-

verstanden ist, weil man ihr den guten Glauben, richtig gehandelt zu haben, nicht absprechen kann. Andererseits haben wir alle das Vertrauen, daß die Gewerkschaft die Situation des von ihr selbst mitgetragenen Staates anerkennt und daher das Urteil respektiert.

Ein Blick über unsere Staatsgrenzen beweist uns, daß man trotz der gegenteiligen Ansichten der Sozialpartner in verschiedenen Einzelfragen in grundsätzlichen Fragen des öffentlichen Lebens doch einer Meinung sein kann. Wie viele von Euch gelesen haben, stand in der benachbarten Schweiz die Frage, ob die 48-Stunden-Woche auf 44 Stunden herabgesetzt werden soll, zur Debatte. Das Schweizer Volk hat abgestimmt und mit überwältigender Mehrheit sich gegen die Verkürzung der Arbeitszeit ausgesprochen. Der Verband der Metall- und Uhrenarbeiter der Schweiz, den man mit unserer IG Metall vergleichen kann, hat sich selbst gegen die Verkürzung der Arbeitszeit ausgesprochen, weil er meinte, daß eine Verkürzung der Arbeitszeit mit Lohnausgleich naturnotwendig zu einer Preiserhöhung führen müsse. Man wollte die Konkurrenzfähigkeit der Schweizer Industrie auf dem Weltmarkt auf alle Fälle erhalten.

Wir wollen uns wünschen, daß derartige Übereinstimmung der Auffassungen sich auch bei uns eines Tages durchsetzt.

Wir werden jedenfalls mit dem 1. 1. 59 die verkürzte Arbeitszeit einführen. Das wird eine ganze Reihe von Umstellungen zur Folge haben. Zunächst wird es grundsätzlich keine Arbeit mehr am Sonnabend geben. Ausnahmen sind mindestens im Reparaturgeschäft notwendig. Auf jeden Fall ist beabsichtigt, bei uns ein 2-Schichtensystem einzurichten. Einzelheiten sind schon zwischen Betriebsleitung und Betriebsrat besprochen worden.

Über die Gestaltung der Freizeit, die jedem einzelnen durch die Arbeitszeitverkürzung zufällt, ist schon von vielen klugen Leuten viel Kluges gesagt worden. Es ist letzten Endes jedermanns eigene Sache, was er mit seiner Zeit anfängt. Es gehört natürlich eine gewisse Gewöhnung dazu. Zunächst wird sich mancher etwas überflüssig vorkommen, wenn er plötzlich vor mindestens 8 freien Tagen im Monat steht. Ich will hier auch nicht mit erhobenem Zeigefinger auf die bedenkliche Erscheinung der sogenannten Schwarzarbeit hinweisen, mit der viele ihre Freizeit glauben ausfüllen zu müssen. Ich hoffe vielmehr, daß die Mehrzahl eine vernünftige Verwendung für die Zeit findet.

Auswüchse sind nicht die Regel. Trotzdem will ich mit ein paar Worten auf den Klamauk, der anlässlich des Auftretens eines amerikanischen sogenannten Sängers in verschiedenen größeren Städten Deutschlands entstand, hinweisen. Da hat ein Rock'n Roll-Sänger die Konzerträume fluchtartig verlassen müssen, weil seine Besucher zu Tätlichkeiten übergingen und die Einrichtungen der Räume kurz und klein schlugen. Diese eigenartige Musik ist mit sonstigen Einflüssen nach dem Kriege zu uns gekommen und übt auf unsere jugendlichen Mitbürger eine merkwürdige Anziehungskraft aus. Es ist schwer zu sagen, woran das liegt. Sicher ist nur, daß die Musik die Radauszenen mithervorrufft. Wir erinnern uns an Berichte aus den dreißiger Jahren, die uns aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika erreichten. Darin war von gleichen Erlebnissen in Amerika die Rede, wie wir sie jetzt hier erleben müssen. Vielleicht liegt es daran, daß unsere Jugend kein Ziel vor Augen hat, wenn sie den Einflüssen dieser Musik erliegt und schließlich sogar Tumultszenen verursacht. Man sollte die Ursachen jedenfalls genauer untersuchen und sich nicht darauf beschränken, durch die Polizei Ruhe und Ordnung aufrecht zu erhalten und besonders auffällige Missetäter zu bestrafen. Hier liegen Aufgaben für alle Bürger unseres Landes.

Ja, und auch sonst gibt es noch allerlei Bemerkenswertes, das uns vielleicht sogar näher liegt als das eben beschriebene. Da ist die Frage des Kindergeldes, das bekanntlich von den Familienausgleichskassen, die wiederum ihrerseits ihre Geldmittel von den Arbeitgebern erhalten, für alle Kinder vom dritten Kind an gezahlt wird. Dieses Kindergeld wird voraussichtlich ab 1. 1. 59 auf DM 40,— erhöht. Ich darf in diesem Zusammenhang ganz sachlich darauf hinweisen, daß die Kindergelderhöhung eine erhebliche Belastung der allgemeinen Kosten der Betriebe bedeutet.

In diesem Zusammenhang ist weiter von Interesse, daß z. Z. eine gesetzliche Bestimmung vorbereitet wird, wonach die Kosten der Heilbehandlung von Unfällen vom ersten Tage an auf die Berufsgenossenschaften abgewälzt werden sollen. Bisher zahlten zunächst die Krankenkassen. Man begründet das damit, daß man sagt, die Berufsgenossenschaften seien zur Ablösung der Unternehmerhaftung geschaffen. Also hätten sie alles, was mit Unternehmerhaftung zu tun hat, auch zu bezahlen. Diese Gedanken sind nur bedingt richtig; denn Unternehmerhaftung würde ja

nur bei Verschulden und grober Fahrlässigkeit eintreten, auf jeden Fall nicht bei Verschulden des zu Schaden gekommenen Betriebsangehörigen. Außerdem sind unter dem Begriff Arbeitsunfall auch Wegeunfälle zu verstehen, mit denen der Arbeitgeber nun wirklich nichts zu tun hat. Auf jeden Fall würde die völlige Durchsetzung der erwähnten Gedanken eine zunächst noch völlig unübersehbare erneute wirtschaftliche Belastung für die Betriebe bedeuten. Die Krankenkassen haben sich eine Einsparung von 300 Millionen ausgerechnet. Für die Berufsgenossenschaften wäre die Belastung auf jeden Fall höher, weil sie vorläufig nicht über die geringsten Einrichtungen verfügen, die die Krankenkassen zur Bewältigung ihrer Arbeit haben.

Es sind also ganz beachtliche Beträge, um die es sich dreht. Warten wir ab, wie die Verhandlungen, die im Gange sind, ausgehen. Weiter will ich nochmals auf die Bemerkungen in der letzten Werkzeitung über die Bemühungen unserer illegalen kommunistischen Betriebsgruppen in Finkenwerder und auf dem Reiherstieg zurückkommen. Eine ganze Reihe von Betriebsangehörigen aus der Kupferschmiede im Betrieb Reiherstieg hat mich deswegen angerufen, um mir klarzumachen, daß ich mich geirrt hätte. Sie seien keine Kommunisten, und es würde dort keine kommunistische Werbung betrieben. Einer wollte sogar einen Reisepekt für eine Fahrt nach Rostock oder Moskau von mir haben.

Ich habe nie behauptet, daß alle Kupferschmiede Kommunisten sind. Diejenigen, die ich gemeint habe, wissen schon, was los ist. Die innere Einstellung ist jedermanns eigene Sache. Verboten ist bei uns nur die Betätigung in kommunistischem Sinne. Außerdem wird die kommunistische Betriebsgruppe nicht im Ernst glauben, daß die Werfleitung untätig zusieht, wie durch innere Zersetzung der Betriebsfrieden bei uns gefährdet wird. Wir haben auf diesem Gebiet in den zurückliegenden Jahren traurige Erfahrungen genug sammeln können. Fest steht die Tatsache, daß aus einem Gewerk im Betrieb Reiherstieg heraus genau so wie übrigens aus einem Gewerk des Betriebes Finkenwerder die Bemühungen gekommen sind, Reisegruppen nach Rostock und Moskau auf die Beine zu bringen. Allerdings hat das Erscheinen unserer Werkzeitung die geschlossene Gruppe des Betriebes Reiherstieg doch lieber zu Hause bleiben lassen.

Daß diese Reisen nicht etwa aus wohltätigen Gründen, um irgend jemandem zu einer billigen Urlaubsreise zu verhelfen, vorbereitet wurden, versteht sich von selbst. Diese Reisen haben nur den einen Sinn, aus der Gruppe der Mitfahrenden Menschen herauszufinden, die dann bereit sind, die illegale Arbeit in der Bundesrepublik zu machen. Ich hoffe, daß dieser Hinweis genügt, um klarzumachen, worum es hier geht. Es handelt sich ganz einfach um die Erhaltung der Ordnung bei uns.

Die Leitung der Deutsche Werft hat sich seit ihrer Gründung immer alle Mühe gegeben, ihre gesamte Kraft in den Dienst des Unternehmens zu stellen. Sie hat das Werk durch die schwierigsten Zeiten wohlbehalten hindurch geführt, und es verstanden, die Deutsche Werft zu einem Begriff in der Welt zu machen. Hierbei ist sie zu allen Zeiten sicher gewesen, die Unterstützung und Mitarbeit aller gutwilligen Betriebsangehörigen zu haben. Sie hat das auch stets dankbar anerkannt und kann mit Befriedigung feststellen, daß die Zusammenarbeit im großen und ganzen eine gute ist. Das gilt auch für den durchaus vertrauensvollen Gedankenaustausch zwischen Betriebsleitung und Betriebsrat.

Wie sehr die Deutsche Werft sich um das Wohl und Wehe ihrer Betriebsangehörigen kümmert, mag daraus schon zu einem kleinen Teil hervorgehen, daß sie immer wieder für den Bau von Wohnungen sorgt und alles tut, um Erleichterungen in der Arbeit zu schaffen. In diesem Zusammenhang darf ich darauf hinweisen, daß Ihr selbst durch Eure Verbesserungsvorschläge, die immer dankbar hingenommen werden, zu Eurem Teil dazu beiträgt, die Arbeit zu erleichtern. Unsere Werft kümmert sich aber nicht nur um diejenigen, die gerade im aktiven Dienst stehen. Auch die Rentner sind in die große Gemeinschaft der Werft eingeschlossen. Wir freuen uns, daß wir sie am 12. Dezember wieder bei uns haben dürfen und hoffen, daß dieses Fest der DW-Gemeinschaft wieder ein gelungenes werden möge.

Auch die nachkommende Generation ist in die Gemeinschaft eingeschlossen. Für die Kinder unserer Betriebsangehörigen wird wie in jedem Jahr am 18., 19. und 20. Dezember wieder eine Märchenvorstellung im Operettenhaus sein.

Wir sind also schon sehr in den Weihnachtsvorbereitungen, die ja Euch alle auch schon in einem gewissen Umfang in Anspruch nehmen.

Auf Wiedersehen zu Weihnachten!

Es grüßt Euch herzlich Euer Klabauteermann