



DEUTSCHE WERFT

WERKZEITUNG
19. Jahrgang · Nr. 4 · 30. April 1959

Was die
nächsten Wochen
bringen sollen:

Am 8. Mai 1959 wird die Probefahrt des Motorschiffs „Hornsee“ (12 500 t) stattfinden. Das Schiff wird, wie seine Schwester „Hornbelt“, im Liniendienst der Reederei Horn-Linien Verwendung finden.

Am 11. Mai soll die Taufe des Erz-Turbinenschiffs Bau-Nr. 739 (36 100 t) im Dock V im Betrieb Finkenwerder vor sich gehen. Bau-Nr. 739 wird zur Rio-Orinoco-Klasse gehören.

Am 20. Mai wird der Stapellauf Bau-Nr. 745 (14 750 t) erfolgen. Dieses Schiff wird, wie die ebenfalls 14 750 t große „Sira“, für die Skibsaktieselskapet Akersviken, Oslo, gebaut.



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

19. Jahrgang · Nr. 4 · 30. April 1959

Der Start auf dem Großhelgen

Für Schiffe bis 100 000 tdw und mehr

Auf dem vor einem Jahr noch unwirtlichen Gelände im Westen der Werft steht heute eine Helgenanlage, deren großzügige Planung und Gestaltung erneut Zeugnis ablegt von dem fortschrittlichen Geist der DW. Die Erhaltung des Rufes der DW in der Welt als Großschiffswerft sowie die Forderung nach größerer Wirtschaftlichkeit und damit die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt waren die Überlegungen der Werftleitung, die zum Bau des Großhelgens geführt haben. Seine flächenmäßige Ausdehnung und Ausstattung mit den modernsten technischen Einrichtungen lassen eine Vielfalt von Baumethoden zu. Die Helgensohle kann z. B. zwei 20 000-t-Tanker nebeneinander oder einen 100 000-t-Tanker in voller Länge aufnehmen. Außerdem sind Vorrichtungen vorhanden, um Taktbauweisen durch Quer- und Längsverschiebungen von großen Schiffsteilen durchführen zu können.

Die gigantischen Laufkräne gestatten durch ihre große Tragfähigkeit eine bessere Ausnutzung der Vorteile des Sektionsbaues, indem größere, in sich arbeitsmäßig abgeschlossene, d. h. mit ihren schiffbaulichen und maschinenbaulichen Einbauten versehene Bauteile in einer Hieve an Bord gebracht werden können. Das Bautempo und die Wirtschaftlichkeit sind entscheidend vom Grad dieses Entwicklungsstandes des Sektionsbaues abhängig, und damit ist ein wichtiges Aufgabengebiet, dem wir uns in Zukunft vordringlich widmen müssen, angedeutet. Aus

diesem Grunde ist auch die Wahl dieser Krananlage getroffen worden, da eine Kabelanlage, wie sie im alten Helgenteil besteht, die Ausschöpfung der Vorteile des Sektionsbaues nicht in genügendem Maße ermöglicht. Die Montage der Einzelteile zu großen Sektionen erfolgt auf eigens hierfür erstellten Montageplätzen in den von den Kränen bestrichenen Seitenräumen. Von hier aus gelangen sie ohne Zwischentransporte zur Endmontage. Die Kräne gestatten auch den Einbau von Kesseln und Getrieben mit Gewichten über 100 t, so daß bereits auf dem

Bild 1



Helgen die Hauptmaschinenanlage weitgehend eingebaut werden kann. Die praktisch unbeschränkte Bauhöhe auf dem Helgen läßt die vollständige schiffbauliche Fertigstellung der Aufbauten zu, so daß nach dem Stapellauf die Ausrüstungsbetriebe ihre Arbeiten in vollem Umfang am Ausrüstungskai beginnen können.

Eine wesentliche, zugleich auch technisch interessante Einrichtung ist der wasserdichte Abschluß des Helgens, der durch ein bei Hochwasser ein- und ausschwimmbares Tor erreicht wird und ein ungestörtes Arbeiten auf der unteren Helgensohle gestattet (Bild 1).

Inzwischen haben auf dem Großhelgen zwei wesentliche Ereignisse stattgefunden. Am 5. März ist das erste Schiff, ein 19 000-t-Shell-Tanker, die „Partula“, in gewohnter Weise glatt vom Stapel gelaufen und am folgenden Tage wurde ein 2500 t schweres Teilschiff der Erztankerserie geslipt.

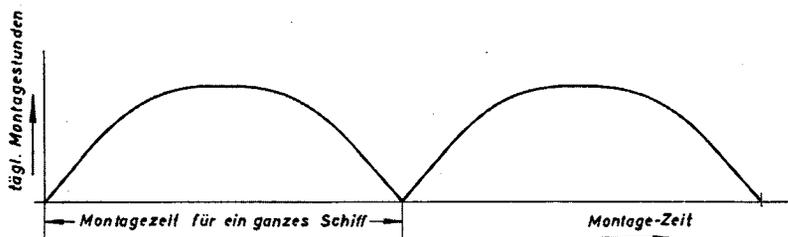
Es wird einige Verwunderung hervorrufen, daß auf dem großen Helgen die bisherige Zweiteilbauweise beibehalten wird, wo doch die Möglichkeit vorhanden wäre, die großen Tanker in ganzer Länge zu bauen. In einem früheren Aufsatz der Werftzeitung (Der Bau eines Schiffes) wurden bereits die Vorteile dieser Bauweise erwähnt. Sie gewinnt für den Großhelgen noch mehr Interesse, indem hierdurch eine bessere Ausnutzung der Anlage und eine weitere Verkürzung der Bauzeit der Schiffe erreicht wird.

An Hand von zwei Skizzen soll dies veranschaulicht werden. Die erste Skizze zeigt den Montageablauf von ganzen Schiffen. Die Kurve beginnt mit Null (Kiellegung), wächst dann entsprechend den abzuarbeitenden Sektionen auf einen Höchstwert an und sinkt beim Stapellauf wie-

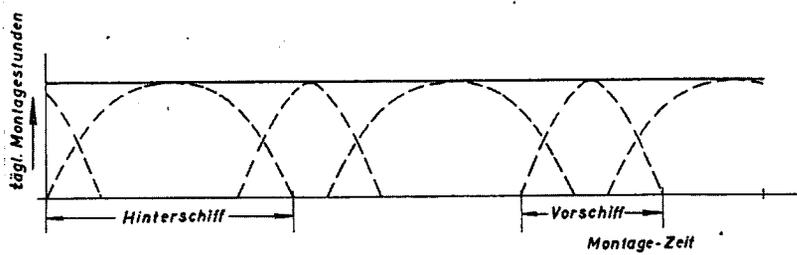
der auf Null ab. Das gleiche Bild wiederholt sich bei den folgenden Schiffen. In Skizze 2 ist der Montageablauf eines Schiffes in zwei Teilen, nämlich Hinterschiff und Vorschiff, dargestellt, wobei die Überschneidungen der Kurven die in Skizze 1 gezeigten „Täler“ ausgleichen, so daß im Idealfall eine gerade Linie, d. h. also eine gleichmäßige Beschäftigung der auf den Helgen Tätigen erreicht wird. Die Überschneidungen der gestrichelten Linien stellen somit die vorgelegten Schiffsteile dar, die unmittelbar nach einem Stapellauf geslipt werden müssen. Die Gegenüberstellung zeigt den klaren Vorteil der geteilten Bauweise. Die bisher durch die Zweiteilbauweise erreichte Leistung wird durch das Taktsystem auf Helgen 5 noch erhöht und nach erfolgter Einarbeitung weiter gesteigert werden.

Die Baumethode nach Skizze 2 konnte aber nur dadurch verwirklicht werden, daß es uns gelang, Schiffsteile von einem Gewicht bis 3000 t über eine Länge bis ca. 150 m sicher zu bewegen. Die im alten Helgenbereich mit provisorischen Mitteln durchgeführten Verschiebungen kleinerer Schiffsteile ermutigten uns, dieses Vorhaben in die Tat umzusetzen. Hierfür wurde der Helgen mit entsprechenden Slipvorrichtungen ausgerüstet. Das Verschieben eines derartigen Gewichtes, das ungefähr dem Stapellaufgewicht eines 7000-t-Frachtschiffes entspricht, warf einige Probleme auf, die bei einem normalen Stapellauf, bei dem die Bewegungskräfte sich nach dem Lösen der Stopper frei auswirken können, nicht berücksichtigt zu werden brauchen. Für die Bemessung der Slipanlage war zunächst der Reibungswert der Schlittenbahn zu bestimmen. Er ist von vielen Faktoren, wie Art des Schmiermittels, Temperatur, Flächendruck und sogar von der Bewegung (Geschwindigkeit) des Schiffteiles abhängig. Hier versagte die rechnerische Ermittlung und wir mußten uns durch wirklichkeitsgetreue Versuche Klarheit über seine Größe verschaffen.

Ein weiteres Problem war das der Massenkräfte. Sie folgen einem physikalischen Gesetz, das besagt, daß jede Geschwindigkeitsänderung eines Körpers eine sogenannte Trägheits- oder Massenkraft hervorruft, die abhängig ist von der physikalischen Masse des Körpers und seiner Geschwindigkeitsänderung (Beschleunigung oder Verzögerung). Wir verspüren diese Kraft täglich in den Verkehrsmitteln beim Anfahren und Bremsen der Fahrzeuge. Da es sich in unserem Falle um die Bewegung einer sehr großen Masse handelt, muß die Geschwindigkeit sehr klein bleiben, damit unzulässig hohe Kräfte vermieden werden. Würde man zum



Skizze 1



Skizze 2

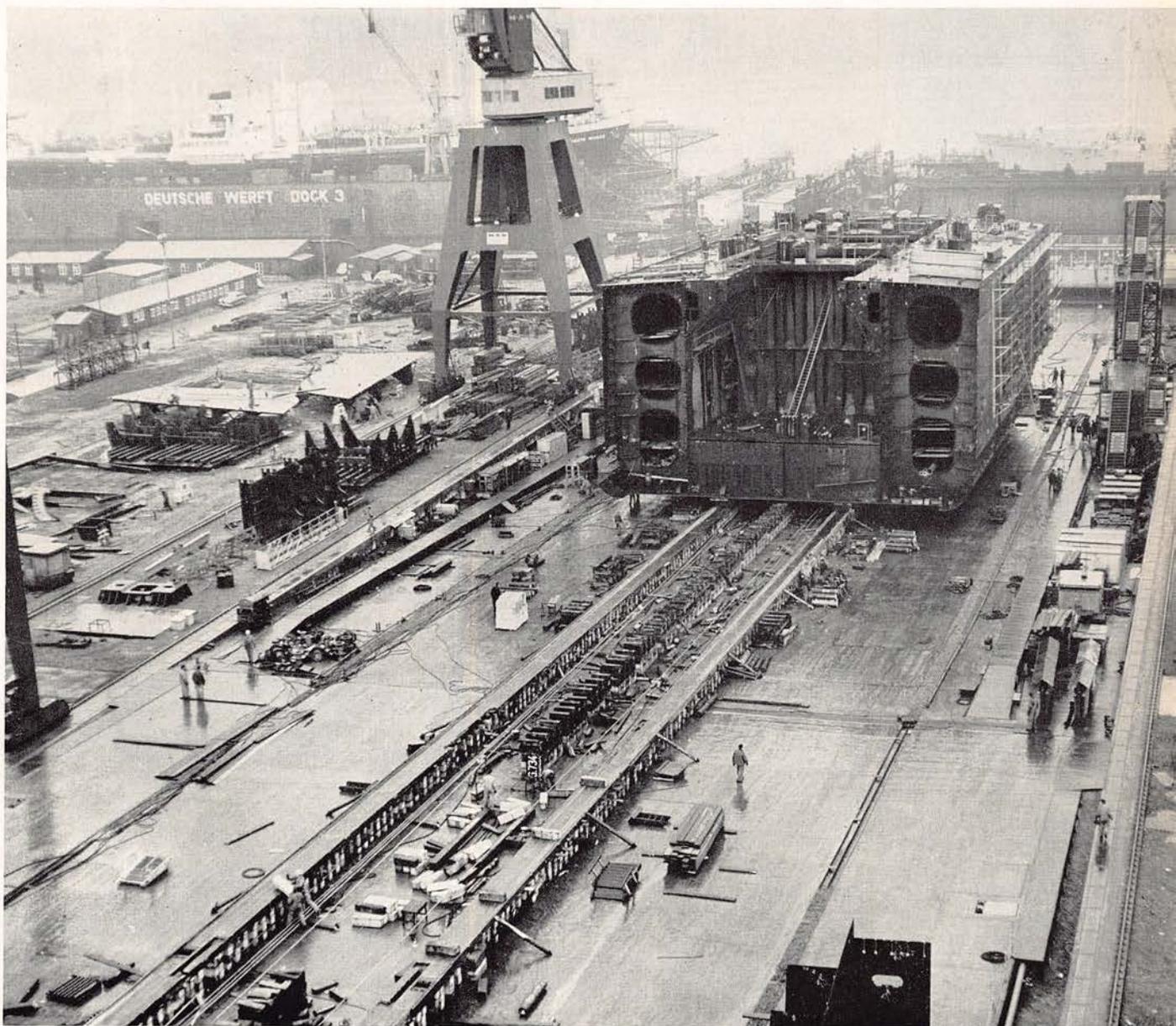


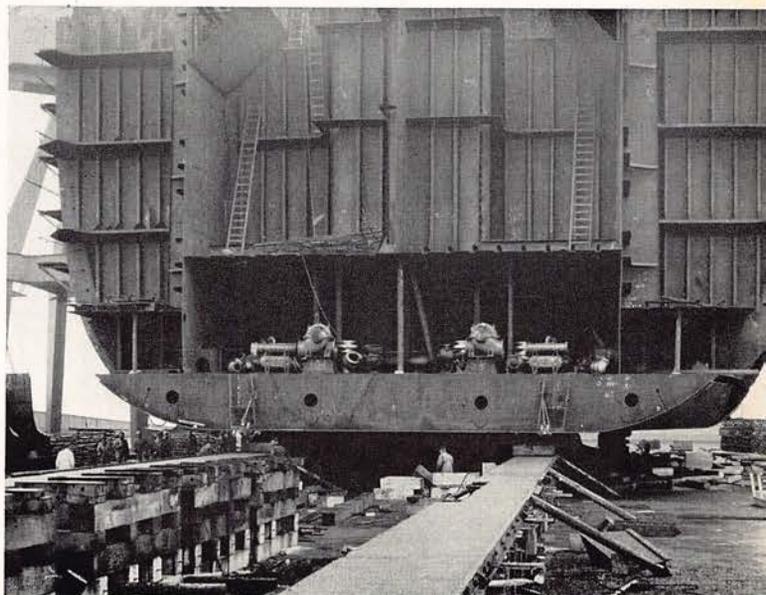
Bild 2

Beispiel ein Teilschiff von 3000 t bei der Geschwindigkeit eines Fußgängers in einer Sekunde abbremsen wollen, so wäre eine Bremskraft von ungefähr 400 t erforderlich. Das mit Spannung erwartete erste große Slipmanöver am 6. März klappte wie am „Schnürchen“. In 90 Minuten wurde der 150 m lange Slipweg zurückgelegt, und damit war unserem Vorhaben ein voller Erfolg beschieden (Bild 2).

Wir können so mit Genugtuung feststellen, daß der Start auf Helgen 5 im Verein mit der neuerstellten Schiffbauhalle für die Bearbeitung schwerer Bleche und der Indienststellung des großen Docks für den Zusammenbau der Schiffe ein voller Erfolg ist. Große Aufgaben liegen aber noch vor uns, die darin bestehen, diese mit großem Aufwand erstellten Einrichtungen durch verantwortungsvolle Mitarbeit jedes einzelnen zu höchster Nutzung zu bringen. Von diesem Ziel geleitet, wird es uns gelingen, weiterhin unseren alten Platz im Weltschiffbau zu behaupten.

Raudenkolb

Bild 3 zeigt den Schiffsteil in der Endstellung





In unserer Kupferschmiede

Als Wahrzeichen unserer Kupferschmiede in Finkenwerder hängt im modernisierten Meisterzimmer an einem geschwungenen Messingrohrrahmen ein Kupferkessel mit kupferner Blumenschale, gefertigt durch die Lehrlinge unseres Gewerkes, und zur Erinnerung an das Jahr der Renovierung ein DW-Schild mit Jahreszahl.

Dieses Symbol erinnert an die einstigen Zunftzeichen des alten Kupferschmiedehandwerks, als noch Zier- und Treibarbeiten zum Handwerk gehörten, die heute bestenfalls noch als Übungsstücke unserer Lehrlinge für Jubiläumsgeschenken oder Weihnachtsgeschenke angefertigt werden.

Die Hauptarbeit der Kupferschmiede ist die Rohrbearbeitung in Kupfer und Stahl. Die Rohre müssen zugeschnitten, gebogen und einbaufertig hergerichtet werden.

In ein modernes Seeschiff wird eine Vielzahl von Rohrleitungen eingebaut. Da gibt es die Brennstoff- und Schmieröleleitungen, die Zylinder- und Kolbenkühlwasserleitungen, die Abgasleitung, die Dampf-, Abdampf- und Kondensationsleitungen, die Saug- und Druckleitungen der Pumpen, die Zu- und Abflußrohre der Wasch-, Bade- und sanitären Einrichtungen, die Luft-, Peil- und Entgasungsrohre, die Tank- und Raumheizungen sowie die Kühl- und Klimaanlageanlagen.

Gegenüber früher hat die Arbeit in der Kupferschmiede erheblich zugenommen. Es sind je Schiff weit mehr Rohre herzurichten. Und das hat in viel kürzerer Zeit als früher zu geschehen. Früher wurden die Eisenrohre von Hand mit trockenem Sand gefüllt und in Koksfeuern gebogen. Kupferrohre füllte man mehrmals mit Pech oder Kolophonium und brachte sie in Pressen in die gewünschte Form. Diese zeitraubenden Methoden reichen heute nicht

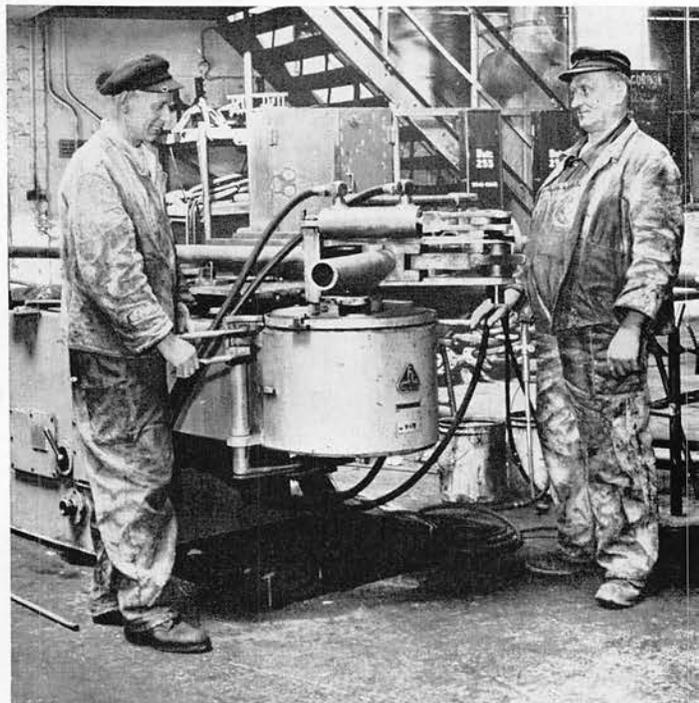
Kupferschmied Georg Neumann und Lehrling Helmut Plahl beim Aufsetzen eines Stützens



mehr aus. Wir sind deshalb dazu übergegangen, die Rohre maschinell zu biegen. In den Rohrbiegemaschinen können Rohre bis zu 200 mm ϕ über Dornwerkzeuge hohl und kalt gebogen werden. Man spart auf diese Weise das Füllen und Wärmen und gewinnt sehr viel Zeit.

Die alte Handwerksarbeit ist deshalb keineswegs überflüssig geworden. Die Rohre von 200 bis 400 mm ϕ müssen weiterhin warm gebogen und die Biegungen der Rohre mit mehr als 400 mm ϕ müssen aus Segmenten zusammengebaut werden. Und auch bei den Durchmessern unter 200 mm muß auf die Handarbeit zurückgegriffen werden, wenn infolge scharfer Linienführung der Biegeradius kleiner als zwei Rohrdurchmesser ist.

Es finden sich heute in der Kupferschmiede traditionelle und moderne Arbeitsmethoden nebeneinander. Entsprechend gibt es neben den angelernten Rohrbiegern an den Rohrbiegemaschinen immer noch zahlreiche gelernte Kupferschmiede, die ihr handwerkliches Können tagtäglich anwenden und an die Lehrlinge weitergeben.



Rohrschlosser Karl Oschmann und sein Helfer Georg Bäuerle an der Rohrbiegemaschine

Die vorstehenden Ausführungen beziehen sich auf die Kupferschmiedewerkstatt. Für die Herstellung der Schablonen, die erst das Biegen der Rohre in der Werkstatt ermöglichen, ist nach wie vor der tüchtige Kupferschmiedefachmann erforderlich. Leider sind Kupferschmiede sehr rar. Nur durch die vorstehend beschriebene maschinelle Einrichtung war es uns möglich, mit unserem Programm auch mit einer geringeren Prozentzahl gelernter Kupferschmiede fertig zu werden.

Bolick

Eine kleine Anmerkung

Wer den Bericht des Meisters Bolick über unsere Kupferschmiede liest, wird sich fragen — so erging es auch dem Schreiber dieser Zeilen —, was denn nun das Wesentliche dieses Gewerks sei: Sollen wir uns freuen, daß wir die neuen Rohrbiegemaschinen haben und wünschen, daß wir weitere bekommen, mit denen auch das maschinell gemacht werden kann, was bislang noch von Hand gearbeitet werden muß? Oder sind wir trotz aller Einsicht in die Notwendigkeit technischer Fortschritte ganz froh, daß der gelernte Kupferschmied mit seinem handwerklichen Können und Wissen nach wie vor unentbehrlich ist?

Da stehen sich also die moderne Maschine und die handwerkliche Leistung gegenüber, dort die Vereinfachung der Arbeit bei gleichzeitiger Erhöhung der Produktivität, hier



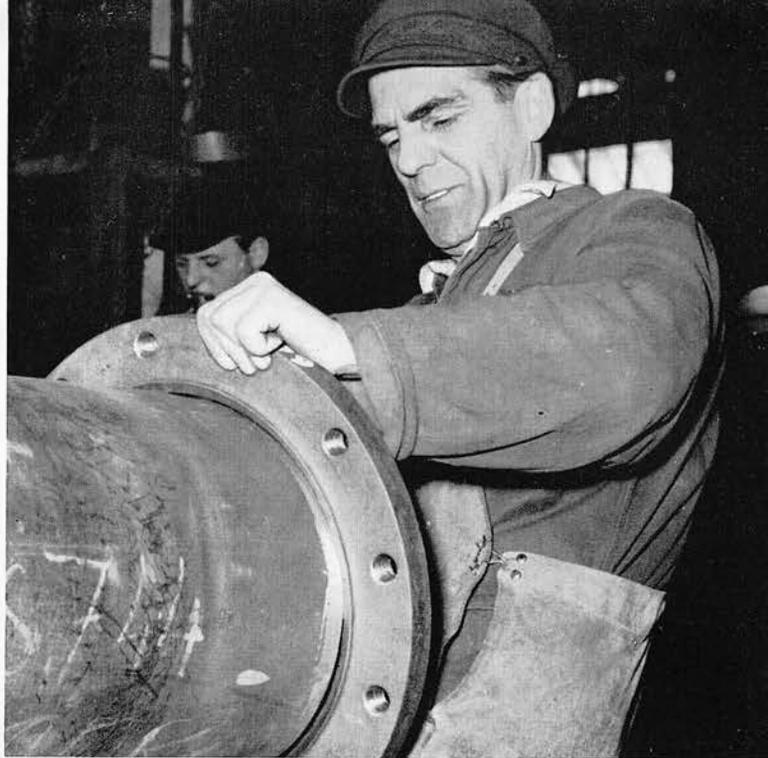
Maschinenarbeiter Hans Baedtker beim Einstellen des Dornes der Rohrbiegemaschine

die Möglichkeit, persönliche Fähigkeiten unter Beweis stellen zu können und — sehr wahrscheinlich — nach getaner Arbeit die größere Befriedigung über das Geleistete. Sind wir also maschinenfeindlich?

Es soll an dieser Stelle keiner falschen Arbeitsromantik Raum gegeben werden. Daß wir moderne Maschinen bauen, ist nicht nur unvermeidlich, sondern auch gut. Und daß wir noch mehr und noch vollkommener Maschinen aufstellen werden, ist ebenfalls gut. Es wird noch schneller, noch billiger und noch mehr produziert werden können. Und das kommt letztlich uns allen zugute.

Worum es hier geht, ist wohl zweierlei. Erstens wird der gelernte Kupferschmied weiterhin unentbehrlich sein. Es wird immer Arbeitsgänge geben, die die Maschine nicht schafft. Es wird auch mal eine Maschine ausfallen. Es sind also gerade die schwierigeren Arbeiten, die weiterhin von Hand verrichtet werden müssen. Diejenigen aber, die sich in diese Arbeit hineinentwickeln, werden in ihrem fachlichen und sozialen Ansehen noch wachsen.

Die andere Frage betrifft den angelernten Maschinen-



Kupferschmied Walter Wilhelm beim Aufsetzen eines Lötflansches auf einem Yorcalbro-Rohr

arbeiter. Seine Freude wird er darin finden, daß er Herr seiner Maschine ist, daß er sie viel mehr schaffen läßt, als ohne sie geleistet werden könnte, daß er mit seiner Maschine nicht nur Rekorde der Schnelligkeit, sondern auch der Präzision aufstellen kann. So ist der Maschinenarbeiter ein durchaus moderner Mensch. Das gilt nicht nur für die Arbeitsstunden, sondern auch für die freie Zeit. Wer an der Maschine arbeitet, erschöpft sich körperlich, vor allem aber in seinem Denken und Wollen viel weniger als der handwerklich Tätige. Sein Bedürfnis, hier etwas nachzuholen, wird ihn mit mehr Ideen und mit größerer Aktivität in seine freien Stunden gehen lassen. Man wird ihm wahrscheinlich kaum zu raten brauchen, was er aus seiner freien Zeit machen soll. Das weiß er sicherlich selbst.

Hier zögert mein Kugelschreiber ein wenig. Ist das nicht doch etwas zu viel Optimismus? Vielleicht sind die letzten Sätze tatsächlich ein wenig vom Wunschdenken diktiert. Aber ist die allgemeine Entwicklungsrichtung nicht dennoch richtig gekennzeichnet?

Dr. Kresse

Maschinenarbeiter Heinrich Schatting beim Ausrichten an der Fräsbank



Aus Lehrlingen wurden Facharbeiter

Für 38 unserer Lehrlinge war der 31. März 1959 der letzte Tag ihrer dreijährigen Lehrzeit. Wie in jedem Jahre hatte die Betriebsleitung die Lehrlinge auch jetzt wieder zu der traditionellen Lehrabschlussfeier eingeladen, bei der unser Lehrlingsausbilder, Ing. Sass, voller Genugtuung feststellen konnte, daß die Lehrlinge ihre Sache gut gemacht haben. Ing. Sass konnte darauf hinweisen, daß in den praktischen Fertigkeiten eine Durch-

schnittsnote von 2,27 und in der Theorie eine Durchschnittsnote von 2,7 erreicht worden war. Ing. Sass riet den jungen Gesellen, wie bisher weiterzumachen und ihre Ausbildung zu vervollkommen.

Betriebsdirektor Gräber gab seiner Freude über das gute Ergebnis Ausdruck und teilte den jungen Facharbeitern mit, daß mit Rücksicht auf das großzügige Geschenk einer Hamburger Bank jedem ein Sparkassenbuch über 5,— DM überreicht werden kann. Die Deutsche Werft wird 10,— DM dazutun, um ihnen eine zusätzliche Freude zu machen.

In seinen weiteren Ausführungen wies Direktor Gräber darauf hin, daß nicht jeder Lehrling das Glück hat, einen so anerkannt ordentlichen Ausbildungsplatz zu finden, wie unsere jungen Facharbeiter. Die Deutsche Werft sei ja nun einmal in vielen Dingen führend. So habe sie seinerzeit den Gedanken der Verwendung des Motors vorangetrieben. Sie habe viele schnelle und anerkannt gute Schiffe gebaut. Im übrigen habe sie sich aber nicht auf das verlassen, was andere tun, sondern sich immer darum bemüht, selbst etwas zu entwickeln. In diesem Zusammenhang erwähnte er die Turbulo-Entöler, an deren Entwicklung die DW arbeitet, seit es Motorschiffe gibt. Heute sind die DW-Entöler aus dem Schiffbau überhaupt nicht mehr wegzudenken. Aber auch andere Spezialerzeugnisse, wie die Drucklager, die Stevenrohrabdichtungen, die Lukendeckel und vieles andere sprechen dafür, daß man sich bei der DW immer wieder etwas Neues ein-



fallen läßt. „Wer hier Augen und Ohren offen hält und sich Mühe gibt, kann es auch zu etwas bringen.“ In diesem Zusammenhang berichtete Direktor Gräber davon, daß er im In- und Ausland leitende Männer getroffen habe, die ihre ersten technischen Kenntnisse als Lehrlinge auf der DW erworben haben oder aber sich später während ihrer Tätigkeit bei der DW viele Anregungen holten.

Dann wurden die Lehrbriefe verteilt. Direktor Gräber konnte auch dieses Mal fünf Lehrlinge für besonders gute Führung und Leistungen mit einer Buchprämie auszeichnen.



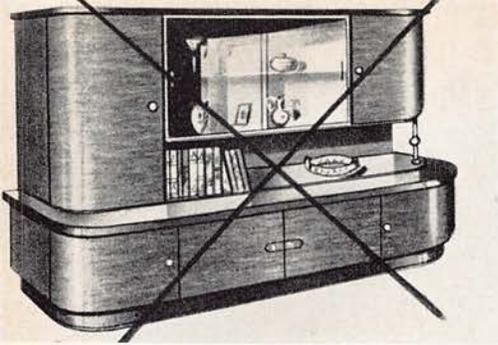
Frühere Lehrlinge und ehemalige Ausbilder saßen noch bei einem Glase Wein beieinander. Die Lehrlinge freuten sich, daß auch der alte Ausbildungsleiter, Ing. Müller I, wieder erschienen war.

Nach der Kaffeetafel sprach Herr Kuchta vom Betriebsrat. Er ermahnte die jungen Facharbeiter, stets ihre Pflicht zu erfüllen.

Zum Abschluß der Feierstunde dankte einer der „Junggesellen“ namens seiner Kameraden für die gründliche und erfolgreiche Ausbildung.

Auch in diesem Jahre hatte eine Gruppe musikbegeisterter Lehrlinge die Veranstaltung mit Musikdarbietungen umrahmt.





Das neue Wohnzimmer

In diesen Wochen sind in Finkenwerder und in Lurup wieder DW-Wohnungen bezugsfertig. Mit dem

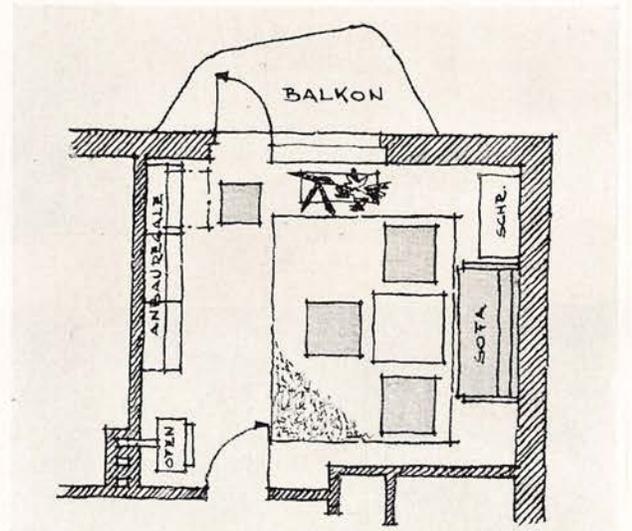
Einzug in die neue Wohnung erhebt sich für viele die Frage, die alten Möbel mitzunehmen oder sich neu einzurichten. Hierzu sollen ein paar Anregungen gegeben werden.

Als erstes wollen wir uns mit dem Raum befassen, der in der Wohnung den Mittelpunkt bildet, dem Wohnraum. In diesem Raum nimmt die Familie die Mahlzeiten ein, hier sucht man nach der Arbeit Entspannung und man verbringt angeregte Stunden mit Freunden und Bekannten. Der zweckmäßigste Weg, einen Wohnraum einzurichten, führt über den Grundriß. Die abgebildeten Wohnzimmergrundrisse sind den Bauplänen Finkenwerder und Lurup entnommen. Die Grundfläche beläuft sich auf 17 bis 20 m². Diese Zimmergröße zwingt uns, in der Möblierung neue und zweckdienliche Wege zu gehen.

Büfets und Vitrinen als Schau- und Prunkstücke passen nicht in diese Wohnungen. An ihre Stelle ist der halbhohle Anbauschränk mit seinen vielen Verwendungsmöglichkeiten getreten. Der Platz oberhalb des Anbauschranks kann für Bücher oder als Bildwand ausgenutzt werden. Zum Fenster hin empfiehlt sich ein höherer Schrank mit einer Schreibklappe. Die Tiefe dieser Schränke beträgt höchstens 400 mm. Diese Tiefe reicht aus und bietet ge-

größe wählt man nach der Grundrißfläche des Zimmers. Runde, ovale und Nierentische sind hier nicht geeignet. Der passende Tisch bleibt der rechteckige oder der quadratische Ausziehtisch, kleinste Plattengröße 800×800 mm, der sich auf 1400 mm verlängern läßt und Platz für sechs Personen bietet, Tischhöhe 660 mm.

In einer kleinen Wohnung sollte das Sofa für zwei Möglichkeiten eingerichtet sein. Einmal als Sitzplatz, Sitzhöhe



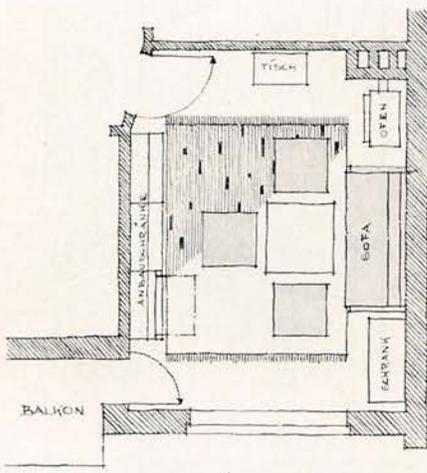
Finkenwerder, Block II: Wohnzimmer, Maßstab 1:100

400 mm, Sitztiefe bis zum Rückenkissen 550 mm, und einmal als Notbett mit einer Liegelänge von 1900 mm und 800 mm Breite. Am geeignetsten ist hierfür ein Sofa mit einem festen Sitzpolster und drei losen Federkern-Rückenpolstern, die sich leicht entfernen lassen.

Blumenliebhaber finden in allen vier Grundrissen noch genügend Platz, eine Blumenbank oder einen Blumentisch vor dem Fenster anzuordnen.

Diese kurze Darstellung soll dazu dienen, voreilige Möbelkäufe zu verhüten. Man soll sich nicht von einem zwar schönen, aber für unser Wohnzimmer viel zu großen Möbelstück zum Kauf verleiten lassen. Im geräumigen Schaufenster wirkt ein Möbel ganz anders als nachher zu Hause. Deshalb sollte am Anfang der Grundriß studiert werden, dann folgt die Planung und ganz zuletzt der Möbelkauf.

Eine Übersicht über die guten Möbel unserer Zeit findet



Lurup 2, Block II: Wohnzimmer, Maßstab 1:100

nügend Raum für Geschirr, Bestecke, Tischtücher und andere Gebrauchsgegenstände.

Der Tisch, der mit seinen vier bis sechs Stühlen immer noch die Mitte vieler Wohnzimmer einnimmt, ist hier vor das Sofa gerückt. Die etwas steifen und zum längeren Verweilen unbequemen Eßzimmerstühle werden durch drei (oder vier) Halbsessel mit einer Sitzhöhe von 400 mm ersetzt. Durch diese Anordnung wird das Zimmer behaglicher und die Gehfläche zum Balkon wird nicht verstellt. Selbstverständlich muß die Deckenlampe, die man immer in der Zimmermitte findet, über Mitte Tisch aufgehängt werden. Am besten hat sich hier die Zuggendel-Schirm-lampe bewährt, sie ist in der Höhe verstellbar und leuchtet die Tischfläche vorteilhaft aus. Tischform und Tisch-



man in den großen Einrichtungshäusern, in einigen wenigen Spezialgeschäften und im „Bauzentrum“, der ständigen Ausstellung in der Esplanade 6, die auch sonnabends und sonntags von 10—13 Uhr geöffnet ist.

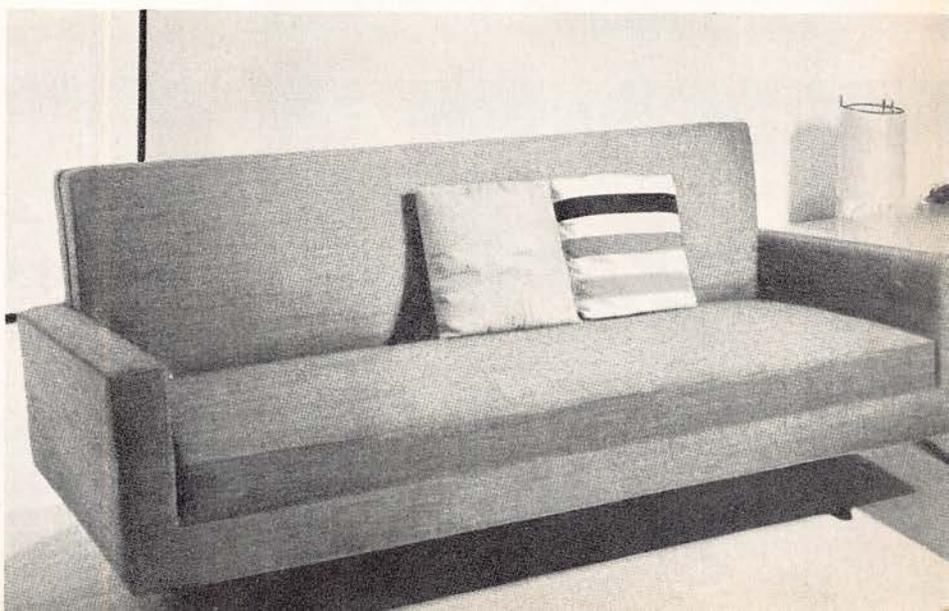
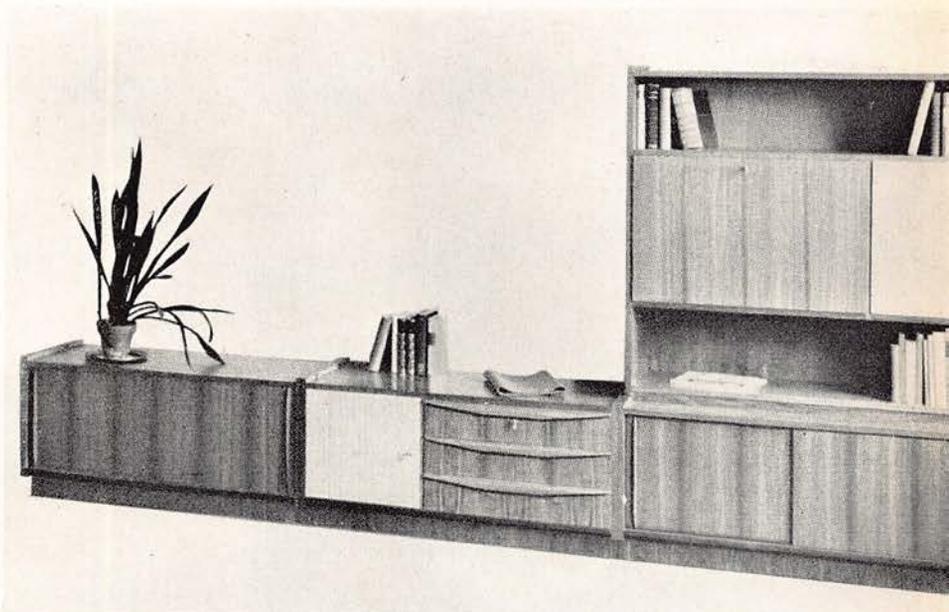
Man soll nun nicht vor den Schaufenstern stehen bleiben und dort seine Auswahl treffen, sondern in die Einrichtungshäuser hineingehen, die Möbel kritisch betrachten, anfassen und auch von innen besehen. Erst so lernt man zwischen solider Arbeit und modischem Firlefanz zu unterscheiden. Das gute und schlichte Möbel ist immer dem extravaganteren vorzuziehen, denn das Modische ist morgen schon wieder unmodern, am anständigen Möbel aber freut man sich noch nach 20 Jahren.

Sitzmöbel muß man ausprobieren, dabei wird man feststellen, daß viele Sessel und Stühle unbequem und nicht der Körperform angepaßt sind. Sitzmöbel nach Katalog gekauft sind meistens eine Enttäuschung.

In den Einrichtungshäusern sind von versierten Fachkräften Wohneinheiten mit den dazugehörigen Tapeten, Teppichen und Dekorationsstoffen vorbildlich zusammengestellt. Hier ergeben sich für uns wertvolle Anregungen. Das gilt auch für die Gardinen, Bilder und Anstriche. Allgemeingültige Regeln lassen sich hier schwer aufstellen. Eines gilt jedoch für jeden Gegenstand in unserer Wohnung, er muß sich einordnen und unterordnen. Entscheidend ist die Gesamtwirkung des Raumes, der Zusammenklang von Möbeln, Tapeten, Dekorationsstoffen und Teppichen.

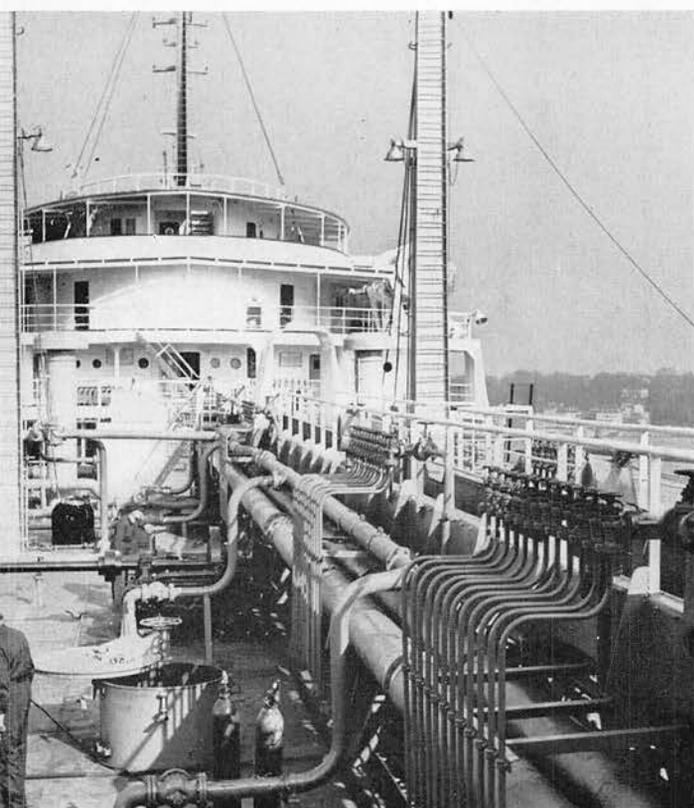
Über das Elternschlafzimmer, das Kinderzimmer und die Küche soll in einem weiteren Beitrag gesprochen werden.

Axel, Architekt





1



2

Die letzten Wochen

1 MS „Pallium“ auf der Probefahrt

2 Deck der MS „Pallium“

3 Maschinenraum der MS „Pallium“

4 Der neue Tagesraum
in der Unterkunft Rüschweg

5 - 6 Stapellauf des Vorschiffes 739

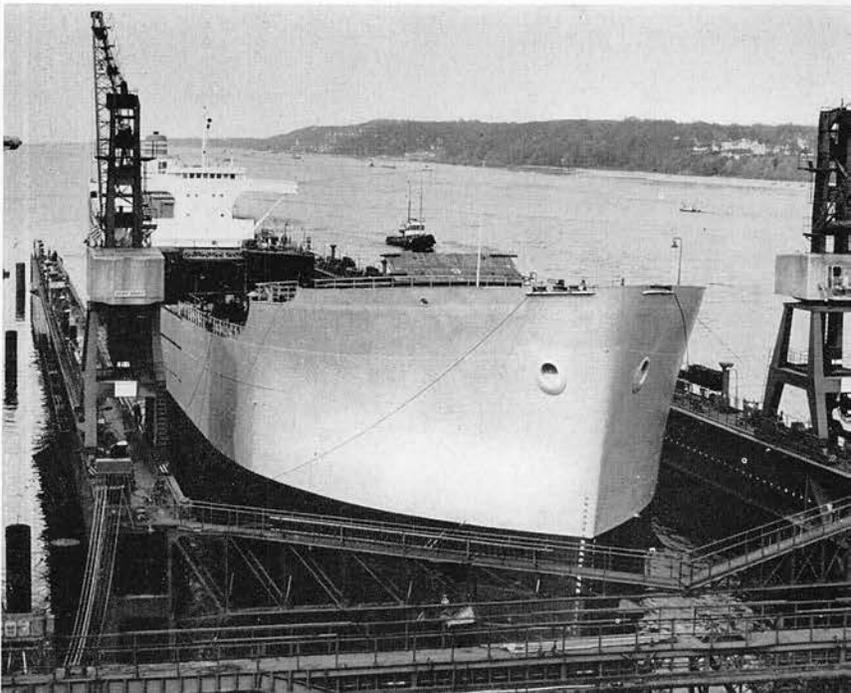
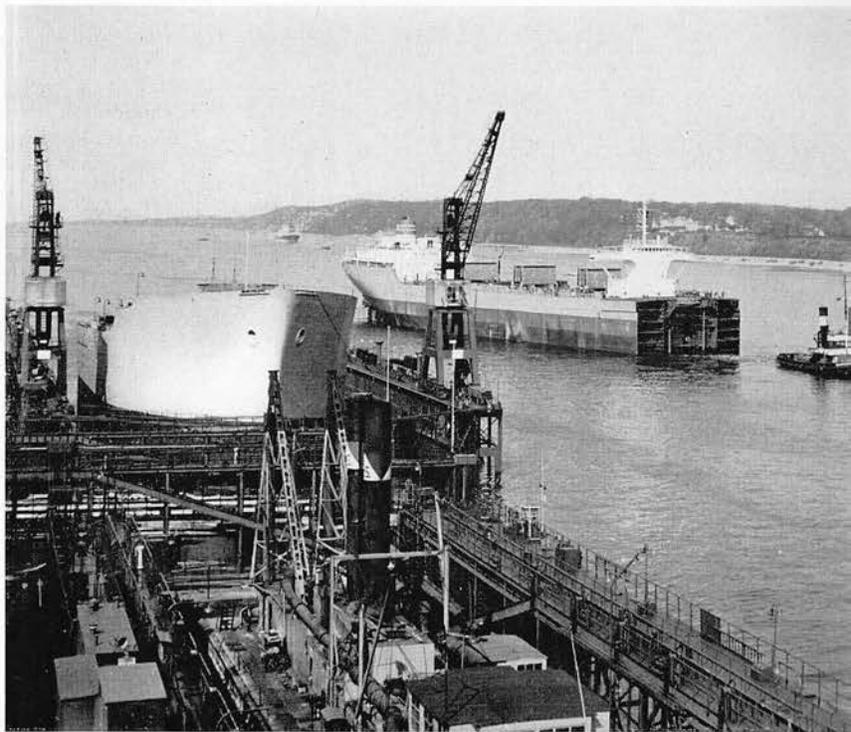
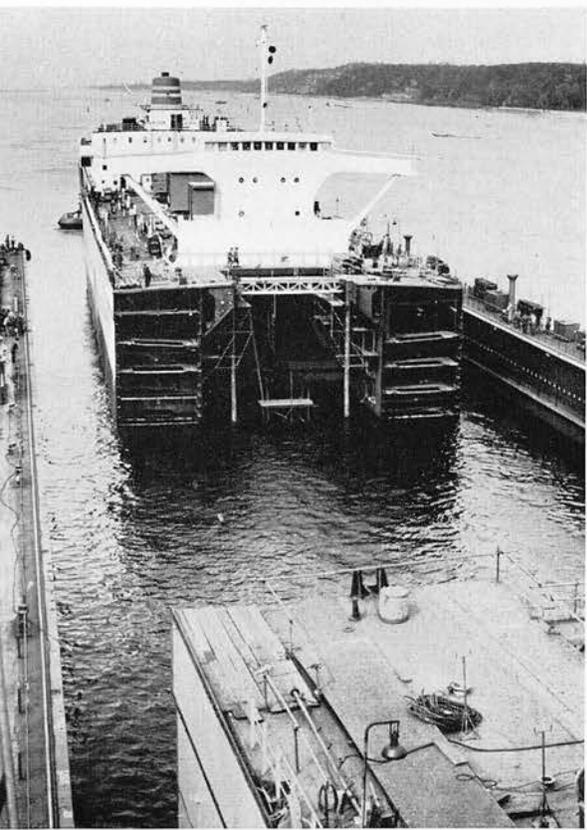
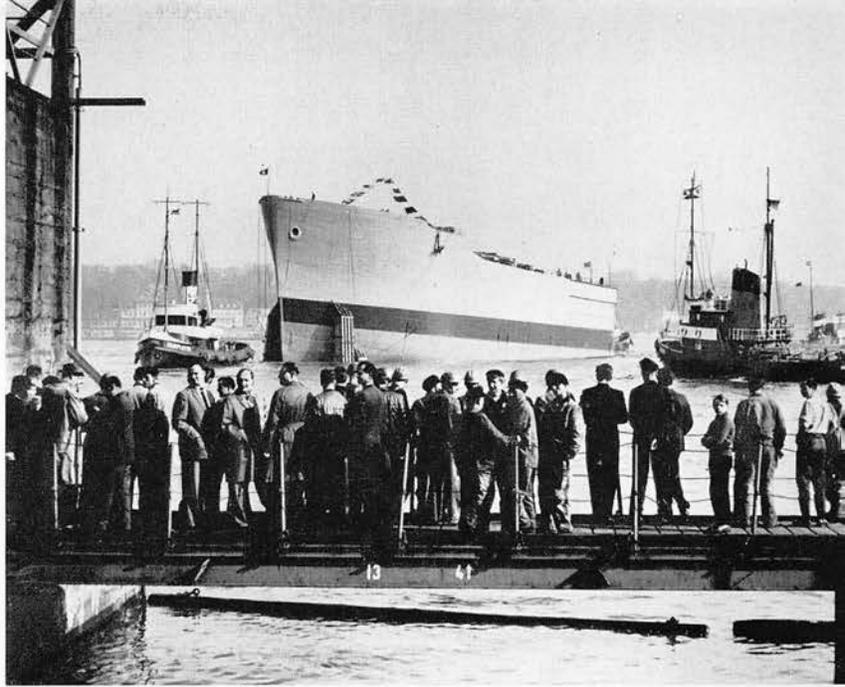
7 - 9 Vorschiff und Hinterschiff 739 werden in
das Dock 5 eingeschwommen



3



4





Bad Grund - Oberharz/Hübichenstein

Urlaub IN BAD GRUND

Das schöne Frühjahrs Wetter ist so recht dazu angetan, an die kommende Urlaubszeit zu denken und zu überlegen, wie und wo wir unseren diesjährigen Urlaub verbringen können. Da werden kühne Pläne geschmiedet. Voller Vorfreude werden Reise prospekte studiert, bis man schließlich zu dem Ergebnis kommt, seinen Urlaub — aus finanziellen Gründen — doch lieber zu Hause zu verbringen. Auch solch ein Urlaub kann natürlich seine Reize haben.

Da kommt von der Betriebsleitung plötzlich die Nachricht, daß man mit seiner Frau für einen 14tägigen Ferientaufenthalt in Bad Grund vorgesehen ist. Von nun an konzentrieren sich alle Urlaubsgedanken auf dieses Wort — Bad Grund.

Nach Bad Grund sind seit 1952, dem ersten Jahr der Betriebsreisen nach dem Kriege, in jedem Jahr Betriebsangehörige von der Deutsche Werft gefahren.

Bad Grund ist einer der schönsten Orte im Oberharz und liegt — 350 m hoch — in einem Talkessel, rings von hohen bewaldeten Bergen umgeben. Für diejenigen, die nicht auf die Berge steigen möchten, bietet der Horizontalweg Gelegenheit zu schönen Spaziergängen. Es ist das ein Weg mit nur ganz geringen Steigungen, er führt fast immer durch Wald und gewährt abwechslungsreiche Blicke in die Landschaft. Ein Ausflug zum Hübichenstein oder zu den Iberger Tropfsteinhöhlen ist besonders reizvoll. Für die Unternehmungslustigen wird ein Ausflug

nach Wildemann zum Erlebnis. Der Knollen, der Eichelberg, die Tränkners-Höhe, der Iberg mit dem Albert-Turm, der Rabentaler und der Gittelderberg sind Ziele für Fußwanderungen. Der viele Wald um Bad Grund gewährleistet, daß sich jeder erholt. Aber auch diejenigen, die abends nicht gleich ins Bett finden können, kommen nicht zu kurz, denn die Pensionen sind ausgezeichnet. Es gibt also Grund genug, sich schon jetzt auf seinen Urlaub zu freuen — in Bad Grund.

Hartmann, Sz.

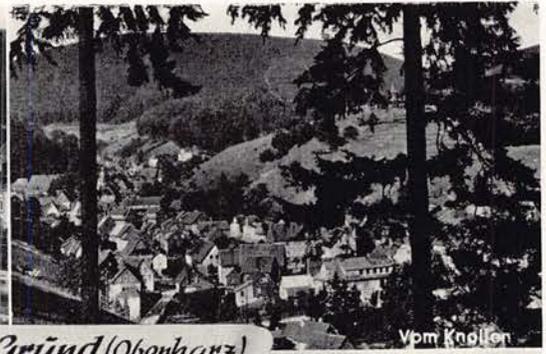
*De erste Urlaubsreis' wor wunderscheun,
dat wor eene herrliche Tied!
De Harz wor witt (von Schnee) und greun,
nun is se to enn, is dat nich Schiet!*

*Wemler
Karl Linder
Gr. Pump.*

*Willi Pump
Otto Himmel
Sola Hummel.*



Kurhaus



Vom Knollen

Grüß aus Bad Grund (Oberharz)



Blick vom Hübichenstein



Marktplatz

6 Fruchtmotorschiff „Perikles“ und den Passagierdampfer „Theodor Herzl“ baute Hans Clausnitzer aus Hollenbeck, der als Schlosser auf der Deutschen Werft tätig ist, in seiner Freizeit zu Hause.

✕

(Stader Tageblatt)

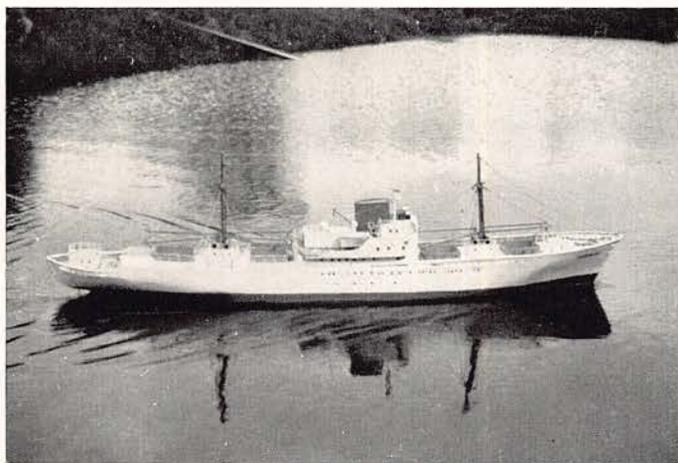
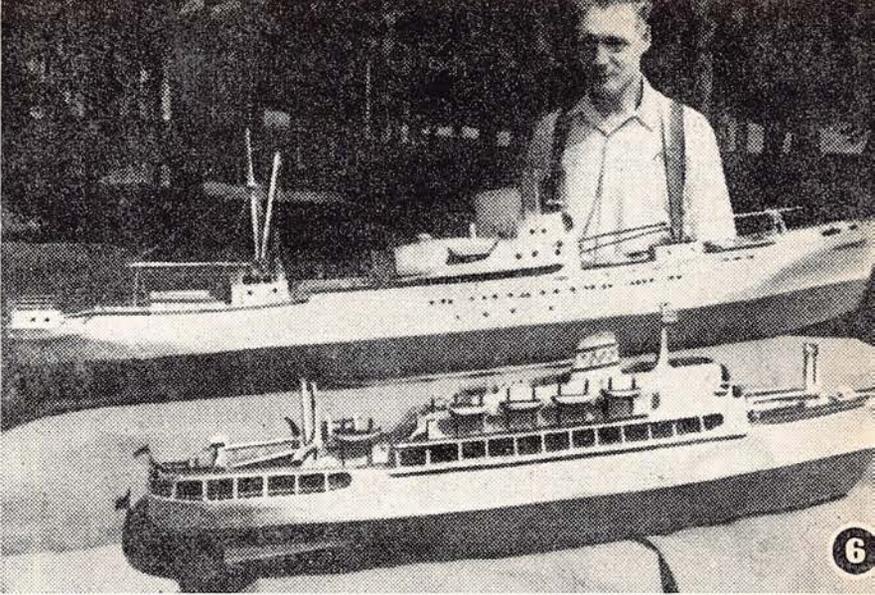
Lieber Klabaftermann!

Ich möchte mal etwas über meinen letzten Schiffsbau berichten. Vor einiger Zeit kam ein Herr vom Stader Tageblatt durch unser Dorf Hollenbeck. Aussteigen und Knipsen war eins. Den Bericht möchte ich Ihnen zur Verfügung stellen, dazu eines meiner Bilder. Nun zu meiner Arbeit, die mir allerlei Schwierigkeiten macht. Ich besitze nämlich gar keine Werkstatt, nicht einmal eine Blechschere. Gebaut wurde bei Mutti in der Küche. Löten kann ich nur, wenn Mutti gerade Feuer hat. Ich habe nur einen Flach-Feuerkolben. Zudem hat Mutti oft angefaßt, wenn ich's alleine nicht halten konnte. Doch ist das Schiff schon wesentlich besser geworden wie das erste, es ist natürlich nicht ganz so glatt wie die Schiffe dort im Glaskasten. Verarbeitet wurden nur alte Konservendosen und Draht. Alles ist beweglich, die Rettungsboote können abgefiert werden und schwimmen. Die Scheinwerfer sind nach allen Sei-

ten drehbar. Auch das Radar dreht sich. Mit dem Motor habe ich noch Schwierigkeiten. Ich habe verschiedenes ausprobiert, doch ist alles zu schwach; und einen kleinen Diesel kann ich mir nicht leisten. Also bleibe ich vorläufig in unserer Badeanstalt.

Das Bild darf veröffentlicht werden. Ob ich das Schiff selbst zur Schau stelle, muß ich mir noch überlegen. Ich mag nicht gern etwas zeigen, was im Moment noch nicht besser zu machen ist. Ich werde aber weiterbauen, bis ich mit meinen Mitteln das erreicht habe, was ich erreichen will: ein Schiff, das sich sehen lassen kann.

H. Clausnitzer



Unfallfrei

arbeiteten im März 1959 folgende Betriebe der DW:

Finkenwerder

203 Bohrererei, 216 Schiffbauhalle 10, 222 Schlosserei II, 232 Modelltischlerei, 235 Holzlager, 237 Taklerei, 238 Hammerschmiede, 239 Baubetrieb, 240 Transport/Verholgang, 241 Güterverteilung, 242 Ausrüstung, 243 Dockbetrieb, 266/72 Kontrolle, 282 Gleisfahrbetrieb, 298 Feuerwehr, 300 Magazin, 303 Werkzeuglager.

Reiherstieg

601 Schiffbau, 602 Nieterei, 603 Bohrererei, 604 Stemmererei, 612 Schiffbauhalle, 623 Malerei, 626 Schweißerei, 631 Tischlerei, 640 Verholgang, 641 Güterverteilung, 653 Dreherei, 655 Kupferschmiede, 668 Werkzeugmacherei, 672 Kontrolle, 684 Kraftverkehr, 687 Wasserverkehr, 698 Feuerwehr, 500 Magazin, 503 Werkzeuglager.

Unfallfrei zu arbeiten muß unser aller Ziel sein!



Jens Bernmann Kl 4 a. Schule am Walde
 Ohlstedt
 Erlebnisse eines Schiffes.

Ich bin ein großes Schiff, das ich gebaut wurde, was ich rostig. Denn ich wurde aus Stahlplatten gebaut, die der Bauch von mir fertig war. feierte man ein Fest. Viele Gäste kamen, ich wurde geschmückt mit Blumen. Eine Sektflasche hing an einem Band. Die wurde an meinem Bauch geworfen. Da zersprang sie. Ich rutschte ins Wasser, das war kalt, aber auch erfrischend. Auf dem Hügel schwebte ich oft. Die Arbeiter haben die Platten zusammengeschnitten. Im Wasser wurde ich an den Seilstränge gezogen. Da wurden meine Längswände eingebaut. Dann kam die Probefahrt. Ich sagte den anderen Schiffen: auf Wiedersehen. Jetzt ging es los. Ich bekam mein erstes Essen, es war Freibrot. Mein Ruder Dieselmotor fing an zu arbeiten. Die Wirt verschwand. Es war die „Deutsche Werft“. Ich sah viel Neues. Nach ein paar Tagen kehrten wir um. Bald begann die Jungferreise. Fahrgäste stiegen ein. Auch Sturm erlebte ich mit. Im Hafen ruhte ich mich aus. Wenn ich in ein Dock komme danke ich immer an meinem Geburtstag, den Stapellauf. Jetzt bin ich schon viel herumgereist und habe viel von der Welt gesehen.

Kinder erleben Stapellauf

Ich war zum erstenmal auf der Deutschen Werft, ist die groß!
 Rainer Eicke

Ich kam mir vor wie ein Zwerg neben dem großen Schiff.
 Margit Gutschmidt

Mir gefiel am besten, wie die Sektflasche am Schiff zersprang.
 H. Orgler

Ich bin 9 und mein Vater ist 43. Er hat noch keinen Stapellauf gesehen, aber ich.
 Bärbel v. Th.

Oh, war das spannend, als das Schiff ins Wasser rutschte.
 J. Schild

Ich war ganz erschrocken, als das große Schiff ins Wasser gleitete.
 B. Hensiek

Ich hatte Angst, daß das Schiff, als es ins Wasser rutschte, umkippen würde.
 C. Behren

Ich möchte noch einmal so einen Stapellauf sehen, weil es so schnell vorüberging.
 Udo Bammann

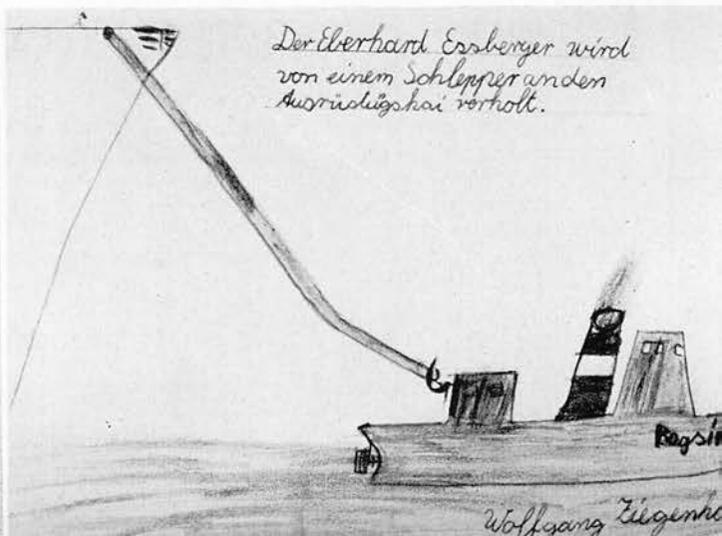
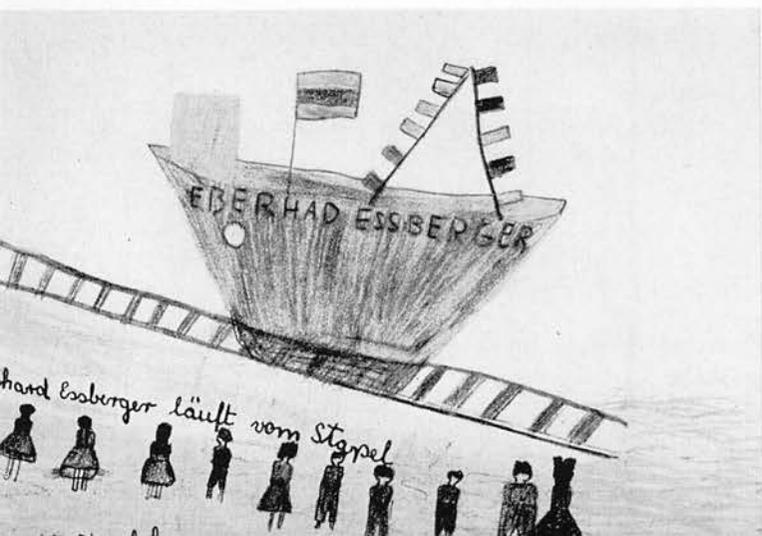
Ich bin jetzt viel klüger als meine Mutter, sie hat nämlich noch keinen Stapellauf gesehen.
 Hans-Jürgen Lichte

Herrlich war es, daß wir eingeladen waren.
 T. Burmester

Ich war sehr stolz, daß mein Vater uns eine Einladung zum Stapellauf besorgt hat.
 Renate Sass

Schade, daß ich nicht mit war, ich hatte Mumps.
 Hans Wittke

Der Dank der Klasse 4a
 Schule Wohldorf-Ohlstedt



Was wissen wir von Deutschland?



Die Preisträger der
letzten Werkzeugzeitung:

1. Claus-M. Franz, MK
Helga Lange, SB
2. Wolfg. Blechschmidt 294/211
Rudolf Weber, SU
3. Hans Schröder 221/5758
Ernst Heymann 235/9090



Bild 1

Bild 1 zeigt die Pfalz bei Caub am Rhein (und nicht den Binger Mäuseturm!) Hier ging Marschall Blücher in der Neujahrsnacht 1814 mit der preußischen Armee über den Rhein, um den geschlagenen Napoleon I. nach Frankreich hinein zu verfolgen und dem Plan eines französischen Rheinbund-Deutschland den Garaus zu machen.

Auf Bild 2 sehen wir die Siegestsäule im Berliner Tiergarten. Das Denkmal erinnert an den Sieg im Jahre 1871, durch den die deutschen Armeen den Versuch Napoleons III. vereitelten, Deutschland die Politik Frankreichs aufzuzwingen.

Auch Bild 3 erinnert an die unseligen Aggressionen Frankreichs, dessen Truppen das Heidelberger Pfalzgrafenschloß 1689 und 1693 zerstörten.

Bild 4 stellt Wallenstein dar, den kaiserlichen Heerführer im Dreißigjährigen Krieg, der sich zunehmend dem Einfluß der Papisten, Spanier und Wiener Hofschranzen entzog, da diese seinem Ziel, der Einheit Deutschlands, feindlich gegenüberstanden. Wallenstein hat die Einheit Deutschlands nicht erreicht. Aber er hat sie wenigstens gewollt.

d 2

Diesmal bringen wir wieder vier Bilder, darunter eines aus Berlin und eines aus Sachsen. Einsendeschluß für die Antworten ist der 18. 5. 1959.

Bild 3

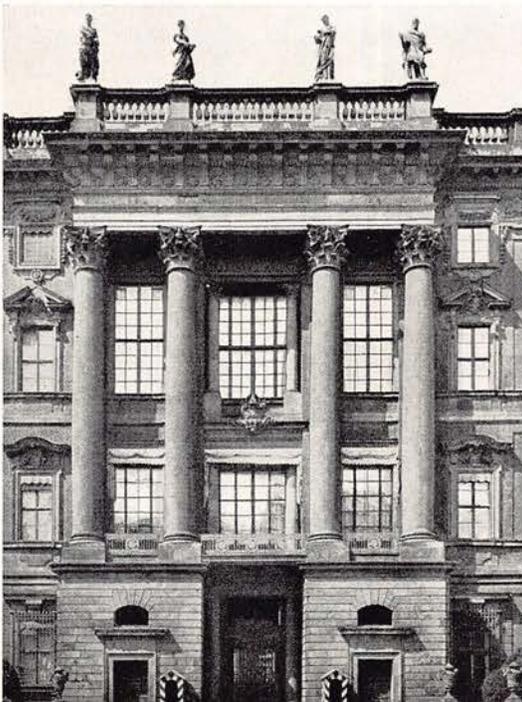
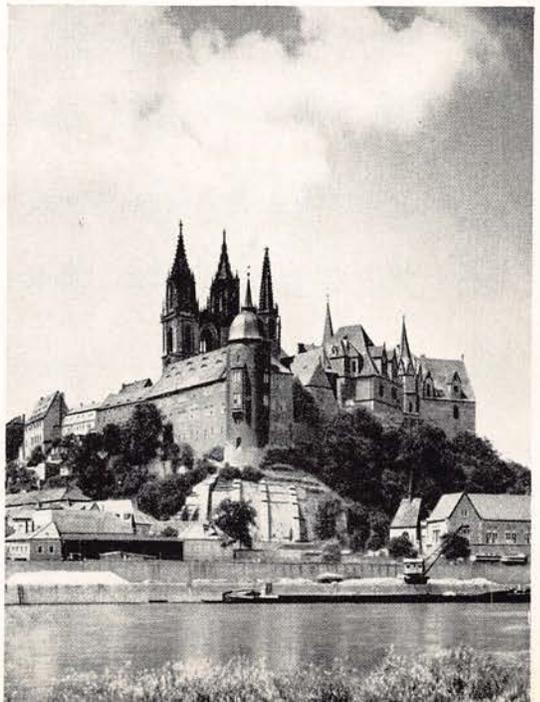


Bild 4





Werftkomödianten

Mit der Aufführung „Wenn Du Geld hest“, die insgesamt neunmal gespielt wurde, davon sechsmal in Finkenwerder und dreimal in Hamburg, konnten die „Werftkomödianten“ zufrieden sein. Ich möchte nicht versäumen zu erwähnen, daß knapp drei Wochen vor der ersten Aufführung durch besondere Umstände, die das Ausscheiden drei in diesem Stück beschäftigter Spieler zur Folge hatten, drei Rollen neu besetzt werden mußten. Die drei Lückenbüßer lernten sehr gut und machten ihre Sache so ausgezeichnet, daß ich mich veranlaßt fühle, ihnen an dieser Stelle meinen besonderen Dank auszusprechen. Da ich schon einige Jahre diesem „Hobby“ treu bin, kann ich

karten ausgegeben. Notfalls muß die Abgabe in der Zukunft auf eine Karte beschränkt werden.

Im Betrieb Reiherstieg sind die Theaterkarten in Zukunft nur bei dem Kollegen Schweitzer, Autogen-Schweißer in der Kesselschmiede, zu erhalten. Dem Kollegen Schweitzer werden auch ein Teil Schwerhörigenkarten zugeteilt, die er zu denselben Bedingungen wie in Finkenwerder ausgibt.

Die Rentner werden wie bisher beliefert. Sollten unter ihnen schwerhörige Kollegen sein, die unbedingt in der ersten Reihe sitzen müssen, so müssen diese sich schriftlich an Frau Neumann, Sportzimmer, wenden.

So, liebe Kollegen, nun übt Disziplin und macht Frau Neumann und dem Kollegen Schweitzer das Leben nicht schwer. Für heute wäre es alles. Auf Wiedersehen bei „Petrus“.
Bruno Strübing



Wenn Du Geld hest . . .

Wenn Du Geld hest, kannst Du allens hebben! Du hest Anerkennung, de Lüüd goht Di um den Bort, Du kannst Mitinhaber vun een grote Exportfirma warrn oder de Swiegersöhn vun een Taxiünnernehmer, kortum, Du kannst allens kriegen, wat Du wullt. Dat is de „Quintessenz“ vun de Kummedi vun Wilfried Wroost „Wenn Du Geld hest“.

Un so geiht dat ok de Hauptfigur vun de Kummedi, Julius Kappelhoff, de uns Werner Dittes dor so henleggt, as ut een Guß. So'n Rochus, as he to'n Anfang hett, wiel he bi de Arbeit so trakteert warrd und keen beeten Anerkennung hett; so boben op is he noher, as em sien ehemaligen Kompanieschrieber Pommerenke (Erwin Sauter, den man sien Rull ok glöben kunn) een Sporkassenbook bringt op den Nomen Julius Kappelhoff, dorför, dat he em in'n Krieg no de Schriewstuuw statt noh de Front affkommandeert harr.

„Wenn Du Geld hest“, hest Du dat nich mehr neudig, anner Lüüd den Dreck wegtokleien, dinkt de dree Kinner vun Julius Kappelhoff: De Öllst, de nu de Dochder vun sien Chefin heiroden will, de tweete Söhn, de as Hotelboy sien Geld verdeent un de Deern, de bi Professor Vierkant an'n Leinpfad in Deenst is (Rolf Bandomir, Günther und Inge Sempf). Nu wüllt se all nich mehr jemmer Arbeit dohn. All sünd se jüst so, as Du woll denkst, dat sik vullicht ok Dien Verwandtschopp hebben wür, wenn Du sülvst mol in'n Lotto wunnen harrst un se muchen all dor n' beeten vun aff hebben. Allens wie dat so togeht.

den drei ausgeschiedenen Spielern nachfühlen, daß es ihnen allerhand Sorgen bereitet hat, ob ihre Rollennachfolger es wohl schaffen würden. Der gesamte „Stab“ konnte sich am Sonnabend, dem 4. April, davon überzeugen, daß alles gut ging und die Zuschauer auf ihre Kosten kamen. Der versäumte Schlaf konnte nachgeholt werden. Auch für die Zukunft braucht man sich keine Sorge um die „Werftkomödianten“ zu machen. Alles ist bestens geregelt.

Wir proben jetzt Wempners „Petrus giff Urlaub“. In Finkenwerder spielen wir am 6. und 7. und am 13. und 14. Juni. Hierbei möchte ich gleich darauf hinweisen, daß wir in Finkenwerder auf keinen Fall nachspielen werden, da einige Spieler anschließend in Urlaub gehen. Im Haus der Jugend spielen wir am 19., 20. und eventuell am 21. Juni. Die Karten sind rechtzeitig bei den bekannten Stellen zu haben.

Das Schwerhörigendilemma wurde nach Rücksprache mit unserer vorgesetzten Dienststelle wie folgt geregelt: Es werden die ersten drei Reihen für Schwerhörige bereitgehalten. Diese Schwerhörigenkarten können die Kollegen im Betrieb Finkenwerder nur im Sportzimmer bei Frau Neumann, und zwar nur gegen Vorlage eines Attestes oder eines Schwerbeschädigtenausweises bekommen. Versuchsweise werden pro Person zwei Schwerhörigen-



Volksstück voll Saft und Kraft

Neuer Erfolg der Werftkomödianten mit „Wenn du Geld hest“

De Chefin vun den öllsten Söhn, de Inhoberin vun dat Taxiünnernehmen „Alma Roggenbuk Witwe“ (ganz köstlich: Meta Delventhal) toierst iesige Affwehr, un as se markt, dor sitt wat an sien Hacken (oder dat schient tomindst so) mit eenmol gänzlich ümwandelt. Jo, so is dat, wenn Du Geld hest, denn hest Du n' ganz anners Ansehn, denn stellst Du plötzlich ganz wat anners vör, dat brukt mit dat Geld ok gornich to stimmen. Ober so is dat nu mol.

Ok de Swester vun Julius Kappelhoff, de em den Husholt föhrt, so'ne richtige ole Jungfer (vun Irmgard Laddey prachtvull echt darstellt) de dortig Johr op ehren Brögam teuwt hett un em to'n Sluß doch nicht mehr will, obgliek he intwüschen riek woorn is — wiel sien siedige Hoor nu futsch sünd, an de se all de Johren jümmers dacht hett, ok de warrt rein narisch vun dat veele Geld, un se argert sik, dat ehr Broder ehr vunmorgen foftig Penn schenkt hett, de he funn' hett, as he seggt. De foftig Penn will se em noch mennigmol vörhollen! Wiel he doch den groten Gewinn mokt hett.

Junge, Junge, un dorbi stimmt dat doch allens gornich, ober all gleuft se dat, un dorop kummt dat an.

Un dorop harr ok Bruno Strübing, de to'n ersten Mol Regie föhrt hett, allens affstellt. Op dat Glaubwürdige: Allens kannst Du hebben, wenn Du Geld hest !!

Irma Werner

dt. Finkenwerder. Wilfried Wroost hat den „Werftkomödianten“ ein richtiges Volksstück in die Hand gegeben. „Wenn du Geld hest“ heißt es, und was sich da in der Wohnung des Kontorboten Julius Kappelhoff abspielt, das ist das Richtige für ein Zuschauerherz aus dem Volke. Ein Mann, dem es kümmerlich geht, kommt durch den Lottogewinn im ersten Rang eines kaufmännischen Angestellten zu Glück und Frieden. Daß es dabei in Kappelhoffs Familie bis dahin recht bunt zugeht, das ist nun wieder das Glück des Autors, der dadurch Gelegenheit hat, Menschen voll Saft und Kraft auf der Bühne wirken zu lassen.

Die „Werftkomödianten“ ließen sich nichts entgehen, um Wroosts Werk zum vollen Erfolg zu führen. Als Kappelhoff zog Werner Dittes alle Register seines Könnens; Irmgard Laddey rührte durch ihre Darstellung und Meta Delventhal zeigte erneut, daß sie jede Rolle — hier als Witwe Alma Roggenbuk, Inhaberin einer Autovermietung — zu meistern versteht. Wenn alle anderen Mitwirkenden sich ebenfalls geschickt einfügten, so ist das als Lob zu werten, das allerdings auch der Regie

zugute kommt, die von Bruno Strübing flott und sicher geführt wurde.

Diese Anerkennung gilt zunächst für die drei Kinder Kappelhoffs, den Sohn Rudolf (Rolf Bandomir), der nur mehr Wert auf eine gute Aussprache legen muß, die Tochter Lissi (Inge Sempf) — warum ihre Rolle hochdeutsch ist, bleibt unerfindlich — und den Fredi (Günther Sempf). Erwin Sauter zeigte, daß er während der letzten Aufführungen viel hinzugelehrt hat. Er war ein sympathischer Oskar Pommerinke, der das Glück ins Haus brachte. Wirklich nett gespielt auch Karin Bandomirs Helga. Bleibt noch zu erwähnen, daß sich Walter Stehr diesmal mit einer Episodenrolle als Inhaber einer Schiffsbefrachterfirma zu begnügen hatte. Gut wie immer das Bühnenbild von Walter Krohn!

Zum Schluß donnerte Applaus, der alle Mitwirkenden viele Male auf die Bühne rief. Die „Werftkomödianten“ sind mit Wroosts Stück wieder einmal aller Spielplanausgaben ledig. Die vorgesehenen neun Aufführungen in der Gorch-Fock-Halle und im Haus der Jugend Altona werden es bestätigen.

Härteausgleich für Steuerklasse IV

Der Härteausgleich kann in Anspruch genommen werden, wenn der Arbeitslohn eines Ehegatten so niedrig ist, daß ihn durch die Steuerklasse IV eine Härte trifft. In der Vergangenheit war es so, daß bei den alten Steuerklassen von dem mitverdienenden Ehepartner, für den eine Steuerkarte ausgeschrieben war, keine Kenntnis genommen wurde, wenn dessen Einnahmen im ganzen Jahr unter 1464,— DM lagen. Diese Bestimmung gibt es ab 1959 nicht mehr. Dafür ist jetzt ein Ausgleich vorgesehen, wenn der Arbeitslohn eines Ehegatten so niedrig ist, daß die in der Tabelle vorgesehenen Frei- und Pauschbeträge nicht voll ausgeschöpft werden. Das ist immer dann der Fall, wenn der Arbeitslohn eines Ehegatten niedriger ist als der Betrag, der nach der Lohnsteuertabelle die Besteuerung auslöst. Hier zahlt nämlich ein Ehegatte schon allein von seinem Arbeitslohn eine höhere Lohnsteuer, als beide Ehegatten vom gemeinsamen Arbeitslohn zu entrichten haben.

Der Härteausgleich geht so vor sich, daß der Differenzbetrag bei dem weniger verdienenden Ehegatten auf der Steuerkarte als Hinzurechnungsbetrag und auf der Lohnsteuere Karte des anderen Ehegatten in gleicher Höhe als steuerfreier Betrag eingetragen wird. Durch den Hinzurechnungsbetrag wird immer noch keine Lohnsteuer anfallen, während der Freibetrag bei dem mehrverdienenden Ehepartner sich durch die niedrigere Lohnsteuer auswirkt.

Damit Sie selbst prüfen können, ob Sie den Härteausgleich beanspruchen können und sollen, geben wir nachstehend ein in Frage kommenden Beträge nach den verschiedenen Steuerklassen bekannt.

| | |
|--------------------------------|-----------|
| Steuerklasse IV/0 mtl. | 242,50 DM |
| Steuerklasse IV/1 mtl. | 280,— DM |
| Steuerklasse IV/2 mtl. | 350,— DM |
| Steuerklasse IV/3 mtl. | 425,— DM |
| Steuerklasse IV/4 mtl. | 500,— DM |
| Steuerklasse IV/5 mtl. | 575,— DM |

Bei Ehepaaren mit mehr als fünf Kindern erhöhen sich diese Beträge für das sechste und jedes weitere Kind um je 75,— DM.

Bitte, machen Sie sich den Härteausgleich an folgenden Beispielen klar:

| | |
|--|----------|
| Arbeitslohn des Ehemannes mtl. | 550,— DM |
| Arbeitslohn der Ehefrau mtl. | 180,— DM |

Beide Ehegatten fallen in die Steuerklasse IV/2. Nicht ausgeschöpft sind bei der Ehefrau:

| | |
|---|----------|
| Eingangsbetrag lt. vorstehender Tabelle | 350,— DM |
| abzüglich Arbeitslohn der Ehefrau | 180,— DM |
| Unterschiedsbetrag | 170,— DM |

Wenn in diesem Falle beide Ehegatten den Härteausgleich beantragen, wird die Steuerkarte der Ehefrau mit einem Hinzurechnungsbetrag von 170,— DM versehen, während auf der Lohnsteuere Karte des Ehemannes ein Steuerfreibetrag von 170,— DM eingetragen wird. Die praktische Auswirkung:

| | |
|------------------------------------|--------------|
| 1. ohne Härteausgleich | |
| Ehemann/Arbeitslohn mtl. | 550,— DM |
| Steuerklasse IV/2 Steuer | 40,— DM |
| Ehefrau/Arbeitslohn mtl. | 180,— DM |
| | keine Steuer |
| 2. mit Härteausgleich | |
| Ehemann/Arbeitslohn mtl. | 550,— DM |
| abzüglich Freibetrag | 170,— DM |
| zu versteuern | |
| nach Steuerklasse IV/2 | 380,— DM |
| Steuer hierauf | 6,— DM |

Es werden also bei diesem Beispiel statt 40,— DM nur 6,— DM Steuern bezahlt.

Beim Härteausgleich kann es vorkommen, daß der weniger verdienende Ehepartner Steuern zahlen muß, sobald er mehr verdient. Eine Benachteiligung tritt hierdurch aber nicht ein, weil der andere Partner wegen des erhöhten steuerfreien Betrages entsprechend weniger Steuern zahlt. Ernst Neumann (mit Genehm. der Shell-WZ)

Prämierte Verbesserungsvorschläge

| | | |
|----------|--|----------|
| Nr. 863 | Kettenfertigung | 75,— DM |
| Nr. 893 | Aufdornvorrichtung | 50,— DM |
| Nr. 902 | Anwärbrenner | 200,— DM |
| Nr. 917 | Laufkranschalter | 70,— DM |
| Nr. 927 | Bremspedale am Dieselkran | 20,— DM |
| Nr. 928 | Walzvorrichtung | 30,— DM |
| Nr. 979 | Montagevorrichtung | 75,— DM |
| Nr. 980 | Verlängerung für Zeichenbretter | 30,— DM |
| Nr. 936 | Transport von Profilen | 50,— DM |
| Nr. 987 | Einbau von Außenhautteilen | 100,— DM |
| Nr. 993 | Spantreibemeißel | 40,— DM |
| Nr. 996 | Spierenwinde | 100,— DM |
| Nr. 1000 | Bohrvorrichtung | 30,— DM |
| Nr. 1012 | Einbau von Wasserstandsarmaturen | 50,— DM |



komm gut heim!

Das ist der Wunsch der Daheimgebliebenen, wenn wir morgens das Haus verlassen, denn sie hängen um unsere Sicherheit auf der Straße. Diese Sicherheit setzt aber voraus, daß man die Verkehrszeichen kennt. Sie werden nicht aufgestellt, um uns zu bevormunden. Wenn wir uns nach ihnen verhalten, werden wir „gut heimkommen“. Das ist ihr Zweck! Kennen wir sie wirklich?

Der Weitspringer

Auf der Werft findet täglich nach Feierabend ein Sprintertreffen statt. Ihr wißt nichts davon? Dann kommt an den Elbausgang. Hier wird trainiert. Die Kampfweise ist ohne Vorschrift. Jeder kann sich beteiligen, soweit er heile Knochen besitzt und ältere Kleidung trägt. Selbstverständlich kann er, wenn es ihm gerade in den Kram paßt, auch mit Sonntagszeug brillieren. Wie gesagt, vollkommen ohne Bedingungen, ohne Schiedsgericht, ohne Vorschriften. Ein Hobby, das von allen Werftangehörigen, selbst Versehrten, ausgeführt werden kann. Kommt und seht oder reißt Euch in die Anwärter ein. Das Schauspiel lohnt sich immer, zumal es kostenlos geboten wird.

Gegen 16.35 Uhr legt (wie alltäglich) nach erfolgtem Sirenengetöse der erste Fährdampfer vom Elbponton ab, um die heimathungrigen Werftangehörigen nach Teufelsbrück überzusetzen. Das ist das Startzeichen. Wenn man vorher schon schnell lief, wird die nächsthöhere Fortbewegung eingeschaltet. Man wird schneller und schneller. Füße und Lungen geben zuletzt ihr Bestes her, soweit man sich unter die Sprinter rechnet. Die Stempelkarten fliegen in die dargebotene Hand, nachhallende Rufe werden ignoriert; denn man hat den „Ton“ vernommen. Jetzt kommt die Verbindungsbrücke zum Ponton in Sicht. Der Hadag-Kontrolleur muß ein scharfes, geschultes Auge haben, um die nur kurz gezeigte Fahrkarte zu erkennen. Seine „Pappenheimer“ weiß er trotzdem herauszufinden, die dann etwas betreten beiseite gehen und ihren Obulus entrichten. Zur Brücke hinunter, die je nach Flut oder Ebbe ihre besonderen Reize besitzt, werden alle erdenklichen Gangarten mit und ohne Seitensprüngen angewandt. Man sieht den Trippelschrittler, den Handlauf-rutscher und den schnellsten unter ihnen, den Stoppel-hopser. Ersterer vergißt keine Stufen. Bei der zweiten Kategorie ist die Hand früher unten als der Körper, und die letzte Art der Amateure überspringt alles, nur um viel Raum in kürzester Zeiteinheit hinter sich zu lassen. Diese haben es besonders schwer, da das zu benutzende Loch vor dem Vordermann ohne Geschicklichkeit kaum zu erreichen ist. Manchmal vernehmen seine Ohren weniger gebräuchliche Anredeformen, die aber vom Winde verweht, nicht besonders nachhaltig auf sein Gemüt einwirken. Unangenehmer wird es, wenn sein Schritt unnötig aufgehalten wird und leichte Körperreibungen entstehen. Dann kann es passieren, daß Handreichungen in geöffneter oder gar geschlossener Form die Folge werden. Letzteres macht Verdruß und der Spurt ist vermasselt. Besser ist auf beiden Seiten mehr Fairneß und das gesteckte Ziel rückt näher. Endlich ist die Pontonplattform erreicht. Der Endspurt setzt ein. Schnell die Lage gepieilt, Bug oder Heck, was ist günstiger zu erreichen. Schon fliegt die Tasche von kundiger Hand geschleudert aufs Deck; denn der erste Dampfer fährt nur halb besetzt und

der Mann springt. Die Füße finden Halt auf der Wallschiene und die Hände am Schanzkleid. Jetzt kann er geruhsam die Beine überwerfen und das Hauptdeck betreten. Er hat sein Ziel erreicht. Die Zigarette ist verdient, die er sich jetzt ansteckt. Nachfolgende Sprünge beachtet er kaum; denn die haben noch nicht den besonderen Reiz. Mittlerweile ist in die Maschine von rückwärts auf vorwärts und AK geschaltet worden. Der Abstand zum Ponton vergrößert sich zusehends. Ältere Leichtathleten treten bereits zurück, um jüngeren Besserkönnern Platz zu machen. Und er naht. Mit fliegenden Rockschoßen und wehendem Schal, die Mütze fest über die Ohren gezogen, spurtet er heran. Ein kurzer Anlauf, schon fliegt er und landet mit Bauchaufschlag im noch geöffneten Türklappen-ausschnitt. Kräftige Männerfäuste tun ihr Übriges, paken zu und ziehen solange, bis der überhängende Körperteil, zwar etwas unsanft, auf dem vom Schiffsreinigen noch feuchten Deck geborgen ist. In Selbsthilfe richtet er sich wieder auf, macht die Kleidung auf „landfein“ und kann schon wieder grienen, wenn es auch ein bißchen gewollt erscheinen mochte. Einen Gruß nehmen noch die zurückgebliebenen Kollegen auf, dann verschwindet er von den Aufbauten des abdrehenden Dampfers verdeckt.

Drei Minuten später stößt der zweite Fährdampfer mit seinem Bug gegen den Anleger. Schon springen zwei beherzte, junge Burschen (wahrscheinlich mit Erfolg geübt) auf eine erhöhte Eisenkonstruktion, die im allgemeinen als Abweiser für die Rammfähle bei Anlegemanövern dient, und benutzen sie als Sprungbrett oder Übergang, was ihnen auch mit einem Schritt gelingt, und die Vorschiffswallschiene ist erreicht. Das Überwinden des Schanzkleides ist nur noch ein Klacks. Ohne Anstrengung wurden sie die Ersten. Eben will ein Dritter es ihnen gleich-tun, doch der Dampfer dreht vorzeitig, durch die Flut bedingt, ab. Immer größer wird der Abstand von der Empore, die etwa vier Füßen Platz bietet, und immer geringer die Hoffnung, dritter Sieger zu werden. Man sieht es ihm an, so kurz vor dem Ziel, wie er mit sich und seinem Mannesmut kämpft. Was wird er wohl tun? Von einem bequemen Schritt kann schon längst keine Rede mehr sein und gar ohne Anlauf aus dem Stand muß ihm die Olympiareife und ein Meistertitel stillschweigend zuerkannt werden. Was aber tut unser junger, bisher nicht in der Öffentlichkeit hervorgetretener Sportler? Er tritt ab, einfach ab und verzichtet auf alle rühmlichen Ehren. Etwas betreten scheint er mir, als er von seiner Kanzel wieder herunterhüpft und an mir vorüber kommt. Kurz vorher hatte ich ein Plakat gelesen, das mir folgende Eingebung zur Anrede brachte: „Sie Feigling, warum sind Sie nicht gesprungen?“ Wie eben ein zerknirschter Amateur tut, reagiert er auf seine Weise. Er hält den Zeigefinger an seinen Vogel und antwortet, daß er doch nicht verrückt sei. Soweit ich im Augenblick feststellen kann, scheint dies auch der Fall zu sein. Auch ich resigniere, da den beteiligten Zuschauern wie auch mir bestimmt etwas einmalig Herrliches entgangen ist. „Schade“, war daher meine Entgegnung, „wir waren eben alle erpicht, aus der Nähe einmal eine schöne Wasserleiche zu sehen!“ Er sieht mich beim Wegschreiten etwas frostig an, erhebt den Blick und geht über die mittlerweile herausgestoßene Übergangsrampe dem Schiffsinneren zu. Ein Abgang, einem Torero gleich, mischt er sich unter das Volk der einsichts- und rücksichtsvollen Fußgänger und legt jene Würde ab, die ihm beinahe über den herabhängenden Regenwolken mit Engelschwingen zugekommen wäre.

Weitere zwanzig Minuten später sehe ich unseren „Beinah-Helden“ durch das regenbeschlagene Busfenster kurz vor Rissen unter einer noch unbelaubten Kastanie am Straßenrand neben seinem Tourenfahrrad stehen. Wegen des bißchen Wassers von oben, das seiner Kleidung schaden könnte, suchte er Schutz. Hatte er denn ganz vergessen, noch vor Ablauf einer halben Stunde Anwärter auf ein nicht alltägliches Vollbad zu werden? Komisch, jetzt hat er Zeit. Warum also die Eile? Oder war er etwa geläutert worden? Dann müssen wir leider auf ein weiteres Schauspiel unter seiner Mitwirkung verzichten. Aber es gibt trotzdem noch genügend Andersdenkende, und bei denen lohnt sich das Zuschauen bestimmt.

Herrmann



Aus dem Betriebssport

Fußball

Wie wir in der letzten Ausgabe der Werkzeugzeitung schon berichteten, stand unsere 1. Mannschaft am 21. März 1959 im Wiederholungsspiel um den Winterrundenmeister. Auch dieses Spiel endete 1:1 unentschieden, so daß nach einer Gesamtspielzeit von vier Stunden kein Sieger ermittelt war. Laut Spielordnung mußte jetzt das Los entscheiden und unser Gegner war der Glücklichere und gewann das Los. Nachdem wir drei Jahre hintereinander Meister der Winterrunde waren, hat uns in diesem Jahr kein Gegner, sondern das Los besiegt.

Ab 1. April begannen die Spiele der Sommerrunde. Über den Stand der 2. und 3. Mannschaft in der Winterrunde berichten wir in der nächsten Werkzeugzeitung.

Handball

Unsere Handballer hatten über die Osterfeiertage Gäste aus Malmö/Schweden. Unter Beteiligung der BSG'en Nordbank, Hamburg-Mannheimer, Scan und Deutsche Werft wurde ein Hallenturnier in der ETV-Halle durchgeführt. Sieger dieses Turniers wurde die Nordbank.

Leichtathletik

Wir machen darauf aufmerksam, daß das Training unserer Leichtathleten seit dem 1. April wieder auf dem Sportplatz

Finksweg stattfindet. Es wird nochmals darauf hingewiesen, daß diejenigen Leichtathleten, die an dem Eröffnungssportfest am 9. Mai teilnehmen wollen, unbedingt im Besitz des Leichtathletikpasses sein müssen. Darum bitten wir, die noch fehlenden Paßbilder möglichst bald abzugeben.

Nachfolgend noch einmal die Trainingszeiten:

Montag, 17.00—20.00 Uhr: Frauen und weibl. Jugend,
Mittwoch: 17.00—20.00 Uhr: Männer und männl. Jugend.

Schach

Am 6. April beendete unsere Mannschaft (15 Bretter) ihre diesjährigen Punktspiele in der Gruppe 3a als klarer Gruppensieger mit $66\frac{1}{2}$ Punkten vor der Justizbehörde mit 56 Punkten.

Die letzten drei Punktspiele:

| | | |
|-----------|---------------|----------------------------------|
| 2. 3. 59 | DW — Justiz | $6\frac{1}{2}$: $8\frac{1}{2}$ |
| 17. 3. 59 | DPA — DW | $2\frac{1}{2}$: $12\frac{1}{2}$ |
| 6. 4. 59 | DW — Boehring | 13 : 2 |

Wie aus den Ergebnissen zu ersehen ist, hat unsere Mannschaft gegenüber dem Vorjahre, wo wir letzter in Gruppe 4 wurden, beträchtlich an Spielstärke zugenommen. Wir hoffen, den im Herbst 1958 erkämpften Rapid-Pokal in diesem Jahr erfolgreich zu verteidigen.

Anläßlich des letzten Spiels, am 6. April 1959, wurde beschlossen, die Spielabende im Lokal Fr. Probst, Finkenwerder, Steendiek 37, von Montag auf Freitag um 17.30 Uhr zu verlegen.

Tischtennis

Von der Tischtennis-Abteilung wäre zu berichten, daß die Spielserie jetzt abgeschlossen ist und die 1. Mannschaft den Meister in der Sonderklasse, der höchsten Spielklasse, mit klarem Abstand machen konnte. Damit hat unsere Tischtennis-Abteilung den großen Erfolg errungen, die beste Tischtennismannschaft im Hamburger Betriebssportverband zu stellen. Wir hoffen, daß unsere Tischtennis-männer in der nächsten Spielserie ebenso gut sind.

Dipl.-Ing. Schweder 25 Jahre bei der DW

Am 1. April 1959 feierte Dipl.-Ing. Joachim Schweder sein 25jähriges Dienstjubiläum.

Bereits in den Jahren 1923—1925 war Herr Schweder auf der Werft. Seit 1934 ist er im Schiffbau-Entwurfsbüro, dessen stellvertretender Büroleiter er ist, ununterbrochen tätig. Hier hat er seine Arbeitskraft zum Nutzen der Werft eingesetzt.

Durch sein umfassendes Wissen besonders über die einschlägigen Vorschriften und Bestimmungen der Klassifikationsgesellschaften, der verschiedenen Aufsichtsorgane, der Vermessungsbehörden usw. hat er sich bei seinen Vorgesetzten und Mitarbeitern eine außerordentliche Wertschätzung erworben. Auch in der Zusammenarbeit mit dem Betrieb, insbesondere bei der Durchführung der Krängungsversuche und Tragfähigkeitsnachweise, die unter seiner Leitung vorgenommen wurden, hat er durch sein ausgeglichenes Naturell beste Erfolge erzielt. Seine Mitarbeiter, die er in manchen kniffligen, behördlichen und gesetzlichen Angelegenheiten beraten hat, wissen sein Wissen auf diesem Gebiet zu schätzen. Wir hoffen, daß wir noch viele Jahre mit ihm in weiterer guter Zusammenarbeit wirken können und wünschen ihm für die Zukunft alles Gute.





WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Am 9. März 1959 feierte der Vorarbeiter Johannes Jarck sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Johannes Jarck kam 1930 als Brenner in den Betrieb Finkenwerder. Wegen seines Könnens und seiner Einsatzbereitschaft wurde er 1949 Vorarbeiter. 1955 wurde er zum Betrieb Reiherstieg versetzt. Als tüchtiger und zuverlässiger Mitarbeiter ist Jarck mit seinem gesunden Humor auch hier auf dem richtigen Platze.

Wir wünschen unserem Hans noch recht viele erfolgreiche Arbeitsjahre bei guter Gesundheit.



Am 13. März 1959 feierte unser Meister Christian Cordts sein 25jähriges Dienstjubiläum. Durch sein fachliches Können und seine ruhige besonnene Art hat er schon so manche Werkzeugmaschine wieder zum Leben erweckt. Im Kreise seiner Mitarbeiter gilt er als ein angesehenere Vorgesetzter, so daß alle gerne mit ihm zu tun haben. Wir wünschen ihm für die Zukunft beste Gesundheit und alles Gute.



Am 3. 4. 1959 feierte der Vorarbeiter Ferdinand Brauer sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Er kam 1934 als Lehrling zur Deutsche Werft. 1942 wurde Ferdinand Brauer nach Frankreich versetzt. 1943 wurde er Vorarbeiter. 1944 geriet er in Gefangenschaft. Erst im Dezember 1948 kehrte er in die Heimat zurück und fing als E-Schweißer wieder an. 1952 wurde Ferdinand Brauer wieder Vorarbeiter. Wir wünschen ihm alle noch viele erfolgreiche Jahre in unserer Mitte.



Am 19. Februar 1959 feierte Kolonnenführer Alfred Wichers sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Sein Arbeitsgebiet ist die Anreißerei. Fleiß, Fachkenntnisse und Verantwortungsbewußtsein machten ihn zum wertvollen Mitarbeiter in der Maschinenfabrik. Sein Humor und seine Lebensfreude haben ihn nie verlassen, und er hat es auch stets verstanden, beides auf seine Kollegen zu übertragen. Wir wünschen ihm herzlichst, daß er noch viele Jahre bei uns bleibt.



Am 4. März 1959 konnte der Schlosser Max Brühning auf eine 25jährige Tätigkeit bei der DW zurückblicken. Er kam am 13. Januar 1933 zu uns und ist seitdem mit Unterbrechung in den Jahren 1945/46 bei uns als Schlosser tätig. Wir wünschen ihm noch viele erfolgreiche Jahre bei guter Gesundheit.



Am 3. April 1959 feierte der Schiffbauer Ernst Fritsch sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. 1934 kam Ernst Fritsch als Schiffbauhelfer zu uns auf den Reiherstieg. Im Februar 1950 wurde er nach Finkenwerder versetzt. Seine Arbeitsbereitschaft, sein Fleiß und seine umsichtige Arbeitsweise ermöglichten es, daß er als Schiffbauer in der Anzeichnerei eingesetzt werden konnte. Wir alle wünschen ihm noch viele erfolgreiche Arbeitsjahre und gute Gesundheit.



Am 29. März 1959 feierte Franz Asmus sein 25jähriges Dienstjubiläum. 1934 trat er als Modelltischler in den Dienst der Deutsche Werft. Durch sein fachliches Können und ruhiges Wesen hat er sich die Achtung seiner Vorgesetzten und Kollegen erworben. Wir wünschen ihm noch viele gesunde Jahre in unserer Mitte.



Am 3. April 1959 feierte der Betriebselektriker Paul Fahje sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Von 1934 bis 1938 lernte er auf der DW Elektriker. Nach kurzer Gesellenzeit wurde er 1939 Soldat. Seit dem 22. Mai 1945 ist er wieder bei uns. Sein hilfsbereites und kameradschaftliches Wesen sowie sein Können und Pflichtbewußtsein sichern ihm die Zuneigung und Anerkennung seiner Arbeitskollegen und Vorgesetzten. Wir hoffen und wünschen daß unser Paul noch recht lange in Gesundheit bei uns sein wird.



Am 3. April 1959 feierte der Vorarbeiter Heinz Eichmeyer sein 25jähriges Dienstjubiläum. Heinz Eichmeyer kam 1934 als Lehrling zur Deutsche Werft. Nach Beendigung der Lehre wurde er in der Maschinenfabrik eingesetzt. 1950 wurde er zum Vorarbeiter ernannt. Bei seinen Vorgesetzten und Mitarbeitern erfreut sich Heinz Eichmeyer allgemeiner Beliebtheit. Wir wünschen ihm noch viele erfolgreiche Jahre und alles Gute.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Zimmerer Otto Wenk mit Fr. Ursula Markert am 16. 1. 1959
 E'Schweißer-Anl. Ruth Drehmann mit Paul Dörwald am 6. 3. 1959
 Maschinenbauer Michael Gounaridis mit Fr. Anke Meyer am 12. 3. 1959
 Tischler Rudi Hirth mit Fr. Hanna Meyer am 13. 3. 1959
 Maschinenbauer Friedhelm Bleck mit Fr. Inge Oldag am 13. 3. 1959
 Techn. Zeichner Günther Schröder mit Fr. Ilse Feldmann am 20. 3. 1959
 Anbringer Hans-Ernst Mohr mit Fr. Ursula Zemke am 21. 3. 1959
 E'Schweißer-Anl. Hans-Joachim Lange mit Fr. Irene Mausch am 21. 3. 1959
 Kupferschmied-Helfer Heinz Buchweitz mit Fr. Margarete Reder am 25. 3. 1959
 Kupferschmied Werner Witt mit Fr. Helga Pfannkuche am 26. 3. 1959
 Stellagenbauer Otmar Langenbacher mit Fr. Edith Fabianske am 26. 3. 1959
 Elektriker Günter Blinckmann mit Fr. Elke Höltje am 26. 3. 1959
 Schleiferanlerner Wilhelm Lange mit Fr. Marta Zabel am 26. 3. 1959
 Schlosser Harald Martin mit Fr. Irmgard Kramer am 26. 3. 1959
 Zimmerer Rolf Ludwig mit Fr. Sabine Günther am 28. 3. 1959
 E'Schweißer-Anl. Leo Kolb mit Fr. Maria Brandenburger am 31. 3. 1959
 Ausrichter-Anl. Johannes Ehlers mit Fr. Grete Junga am 2. 4. 1959
 Dreher Heinz Siegismund mit Frau Helene Jürgens am 2. 4. 1959
 Brenneranlerner Heinrich Becker mit Fr. Christa Schlensoag am 4. 4. 1959
 Schlosser Jürgen Propp mit Fr. Waltraut Reißner am 10. 4. 1959
 Kaufm. Angest. Ernst Worm mit Fr. Betty Jakubowski am 10. 4. 1959

Gebuten:

Sohn:

Schiffbauer Rudolf Krentz am 10. 3. 1959
 Rohrschlosser Manfred Berth am 18. 3. 1959
 Anbringer Willi Wiegers am 21. 3. 1959
 Schlosser Werner Mahr am 23. 3. 1959
 Schiffbauer Friedrich Kath am 26. 3. 1959
 Brenner Gerhard Kruse am 28. 3. 1959
 Vorarbeiter Karl Peschke am 31. 3. 1959
 E'Schweißer Hans Jahn am 3. 4. 1959
 Stellagenbauer Ernst Rieck am 4. 4. 1959
 Buchbinder Henry Bamberg am 4. 4. 1959

Tochter:

Behauer-Anl. Lothar Martens am 1. 3. 1959
 Kranfahrer Georg Friedrich am 1. 3. 1959
 Decksmann Karl-Heinz Wöhl am 2. 3. 1959
 Schiffbauhelfer Johann Grabowski am 4. 3. 1959
 Anschläger Siegfried Müller am 6. 3. 1959
 Werkzeugmacher Gerl Lückert am 7. 3. 1959
 Elektriker Gerhard Blank am 9. 3. 1959
 Stellagenbauer Friedrich Wittmer am 12. 3. 1959
 Montage-Schiffbauer Eberhard Dreesen am 18. 3. 1959
 Schiffbauer Gerhard Korsch am 20. 3. 1959
 Tischler Wilhelm Ruhnau am 22. 3. 1959
 Röntgenhelfer Helmuth Wieck am 24. 3. 1959
 Kupferschmied-Helfer Erwin Darius am 25. 3. 1959
 Werkzeugmacher Kurt Meyer am 27. 3. 1959
 E'Schweißer Walter Stemmann am 28. 3. 1959

Hobler Heinrich Timmermann am 29. 3. 1959
 Brenneranlerner Walter Voigt am 1. 4. 1959
 Behaueranlerner Manfred Schielke am 2. 4. 1959
 Kupferschmied-Helfer Fritz Lebrecht am 5. 4. 1959

Wir gratulieren!

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
 Ferdinand Brauer

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche danke ich herzlich.
 Paul Fahje

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
 Ernst Fritsch

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Beteiligten der Betriebe Finkenwerder und Reiherstieg meinen herzlichsten Dank.
 Ernst Christensen

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kollegen der Betriebe Reiherstieg und Finkenwerder meinen herzlichsten Dank.
 H. Eichmeyer

Für die uns aus Anlaß unserer Vermählung erwiesenen Aufmerksamkeiten sagen wir allen Arbeitskolleginnen und Kollegen herzlichsten Dank.
 Heinz Siegismund und Frau

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
 Heinrich Diers

Für erwiesene Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Jubiläums danke ich allen Beteiligten.
 Max Brühning

Für die mir aus Anlaß meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten danke ich herzlich.
 Christian Cordts

Für erwiesene Anteilnahme beim Tode meines lieben Mannes danke ich herzlich.
 Ida Raubbach

Allen ehemaligen Arbeitskameraden unseres Vaters und Schwiegervaters Paul Wolter sprechen wir für die erwiesene Teilnahme zu seiner Beisetzung unseren herzlichsten Dank aus.
 M. Baumgardt und Frau Erna, geb. Wolter

Haben Sie recht vielen Dank für die beiden wunderschönen Kränze die Sie zur Beisetzung meines Vaters Heinrich Hartmann übersandten. Der Kranz der Deutschen Werft war der repräsentativste. Wenn mein verstorbener Vater dieses noch hätte sehen können, wäre er sicher recht stolz gewesen, daß nach vielen Jahren der Pensionierung immer noch ein so gutes Verhältnis besteht.
 Hermann Hartmann

Herzlichsten Dank für die erwiesene Teilnahme.
 Frau Elisabeth Lüdemann und Kinder

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.
 Rolf Dettmann und Frau

Für die meinem lieben Mann und unserem guten Vater auf seinem letzten Wege gegebenen Beweise der Liebe und des treuen Gedenkens und für die uns in unserem Leid erwiesene Teilnahme sagen wir unseren herzlichsten Dank.
 Antonie Löding und Kinder

Georg Lüdemann
 Vorarbeiter
 geb. am 16. 9. 1906
 verst. am 24. 3. 1959

August Göring
 Kupferschmied-Helfer
 geb. am 30. 7. 1898
 verst. am 25. 3. 1959

Hans Meyer
 Rentner
 (früher Hilfsarbeiter)
 geb. am 25. 3. 1892
 verst. am 23. 3. 1959

Elise Küppermann
 Rentnerin
 (früher Näherin)
 geb. am 5. 1. 1886
 verst. am 31. 3. 1959

Hugo Raubbach
 Tischler
 geb. am 10. 9. 1904
 verst. am 2. 4. 1959

Heinrich Hartmann
 Rentner (früher
 Maschinenbauhelfer)
 geb. am 1. 10. 1879
 verst. am 29. 3. 1959

Karl Deim
 Schiffbauhelfer
 geb. am 25. 1. 1901
 verst. am 3. 4. 1959

Reinhold Lucke
 kaufm. Angestellter
 geb. am 5. 4. 1900
 verst. am 7. 4. 1959

Willy Loennies
 Rentner (früher
 Werkzeugausgeber)
 geb. am 6. 8. 1889
 verst. am 5. 4. 1959



Wir gedenken unserer Toten



Die Betriebsratswahl haben wir hinter uns. Kleine Wellen hat es gegeben, die sich aber inzwischen wieder geglättet haben. Es hatte zuweilen den Anschein, als wenn der Streit der Meinungen durch Einsatz von Körperkraft „veredelt“ werden sollte. Zu unserer Beruhigung ist es aber im wesentlichen bei einer Entgleisung geblieben. Alles andere wollen wir darauf zurückführen, daß die Wahl bei den wirklich Interessierten sehr ernst genommen worden ist.

Andererseits müssen wir ganz sachlich registrieren, daß die Beteiligung an der Wahl zurückgegangen ist. Im März 1957 sind für die Gruppe der Arbeiter noch 6293 Stimmen abgegeben worden. Am 18. 3. 1959 waren es 5740. Bei der letzten Wahl erhielt die Liste I 5031 Stimmen (1957 5646 Stimmen), die Liste II 621 Stimmen (1957 496 Stimmen).

Es folgt nun noch die Wahl der Jugendvertretung. Dann haben wir innerbetrieblich die nach dem Betriebsverfassungsgesetz vorgeschriebenen Organe wieder für zwei Jahre beieinander. Im Mai wird die Hauptversammlung unseres Unternehmens das Geschäftsjahr 1958 offiziell abschließen. Wir werden dann auch einiges über das Ergebnis des Jahres hören.

Im Augenblick können wir mit der Lage recht zufrieden sein. Unsere Reparaturbetriebe haben alle Hände voll zu tun, auch im Neubau ist allerlei los. Unsere Bemühungen, weitere Mitarbeiter an uns heranzuziehen, sind weiter im Gange. Hoffentlich haben wir Erfolg.

Jeder von uns kann sich täglich von dem Fortgang der Arbeiten an dem neuen Verwaltungsgebäude überzeugen. Wir hoffen, daß wir im Oktober d. J. damit fertig sind. Im Augenblick planen wir einiges in Richtung auf die Schaffung neuer Küchen- und EBRäume. Wir hoffen, auch damit noch in diesem Jahr fertig zu werden. Unser Ziel ist es, jedem seinen ständigen Platz bieten zu können, damit Unbequemlichkeiten möglichst vermieden werden. Außerdem sollen die neuen EBRäume so liegen, daß man sie auf einem möglichst kurzen Weg erreichen kann. Es ist selbstverständlich, daß im Rahmen der gesamten Veränderungen bei uns auch an eine neue Unfallstation gedacht ist.

Im nächsten Monat gehen die Urlaubsreisen los. Ihr wißt alle, daß wir in diesem Jahr ein neues Reiseziel mit in unsere Planung aufgenommen haben. Erstmals werden DWer nach Tiro! reisen. Wir haben uns ja schon in den vergangenen Jahren hin und her überlegt, ob wir mal ein anderes Gebiet einschließen sollten. Wir meinten aber immer, daß wir uns zunächst einmal in Deutschland umsehen sollten, bevor wir unsere Nase über die Grenze stecken.

Wir freuen uns, daß jetzt eine Reihe von Belegschaftern die Möglichkeit bekommt, sich das schöne Österreich einmal genauer anzusehen. Es ist sicher, daß alle sich bei den bekannt gastfreien Tirolern sehr wohl fühlen werden.

Der Beginn unserer Urlaubsreisen fällt zeitlich mit Ereignissen zusammen, die uns hier in Deutschland alle sehr bewegen sollten. Im Mai beginnt bekanntlich die Außenminister-Konferenz, die sich mit dem Schicksal Deutschlands und Berlins auseinandersetzen soll. Bei der Betrachtung der Ereignisse müssen wir uns darüber klar sein, daß unsere Position denkbar ungünstig ist. Wir wissen ja, daß die Sowjetunion sich letzten Endes noch einmal das bestätigen lassen will, was praktisch bei der Konferenz von Jalta schon einmal zugesagt war. Von der Wiederherstellung eines Deutschen Staates im Rahmen der Grenzen von 1937 wird auf den bevorstehenden Konferenzen daher wahrscheinlich nicht gesprochen werden. Auch hinsichtlich der Zukunft Berlins sind die merkwürdigsten Vorstellungen vorhanden. Es gibt Leute, die aus Westberlin eine Unostadt machen wollen.

Letzten Endes wird viel davon abhängen, wie das deutsche Volk sich endgültig einstellen wird. Es ist nämlich die Frage, ob es bereit ist, auf manches zu verzichten, an das es sich jetzt gewöhnt hat, um dafür Freiheit und Unabhängigkeit als Volk zu erstreben, oder ob es praktisch auf die Wiedervereinigung und damit Wiederherstellung eines Deutschen Staates verzichten will. Ein solcher Verzicht würde zweifellos bedeuten, daß das deutsche Volk aus eigenem Willen aufhört, ein Volk zu sein. Wir wären ja dann bestenfalls nur noch ein Zusammenschluß von Menschen, die als einziges Ziel vor Augen haben, bestimmte Wirtschaftsgüter zu produzieren, einen bestimmten Lebensstandard zu halten und diesen nach Möglichkeit noch zu erhöhen. Wir haben sicher nicht das Recht, uns über die sogenannten unterentwickelten Völker erheben zu fühlen; denn diese zeigen uns täglich, daß sie nicht bereit sind, sich selbst aufzugeben.

Die Schleswig-Holsteiner haben gerade vor einem Monat in Feierstunden daran gedacht, daß sie vor fast 40 Jahren, in einer Zeit als Deutschland auch am Boden lag, durch mutige Abstimmungen dafür gesorgt haben, daß Gebiete wie die Insel Sylt und die Stadt Flensburg beim Reiche blieben. Damals wurde das nicht gerade schmeichelhafte Wort von den Speckdänen geprägt, mit dem man Deutsche bezeichnete, die mit Rücksicht auf Lebensmittelpendenden der anderen Seite sich gegen Deutschland entschieden.

Über all diesen großen Sorgen dürfen wir natürlich die kleinen nicht ganz außer acht lassen. Wir müssen sehen, daß wir unsere Leistungsfähigkeit erhalten, um im Daseinskampf bestehen zu können. Diesem Streben dienen auch die schon von Zeit zu Zeit erwähnten Vorbereitungen des Bundestages für Änderungen auf dem Gebiet der Unfallversicherungs- und Krankenversicherungsgesetzgebung. Es läßt sich immer noch nicht sagen, wie die neuen Gesetze nun endgültig aussehen werden. Sicher ist nur, daß Änderungen kommen werden und auch wohl kommen müssen, um die Versicherung aktionsfähig zu halten.

Unsere Betriebskrankenkasse hat, wie inzwischen überall bekannt sein dürfte, die Krankenscheinausgabe mit Beginn des April erleichtert. Die Krankenscheine werden jetzt durch die Werkstattschreiber ausgegeben. Dadurch soll erreicht werden, daß jede Verzögerung in der Ausstellung der Krankenscheine vermieden wird.

Für alle, die einmal als DW-Urlauber in Schliersee waren, möchte ich mitteilen, daß der alte Repräsentant der Reiseleitung in Schliersee, Herr Richter, vor kurzem verstorben ist. Alle, die ihn kannten, werden ihn wegen seiner immer gleichmäßig freundlichen Hilfsbereitschaft in guter Erinnerung behalten.

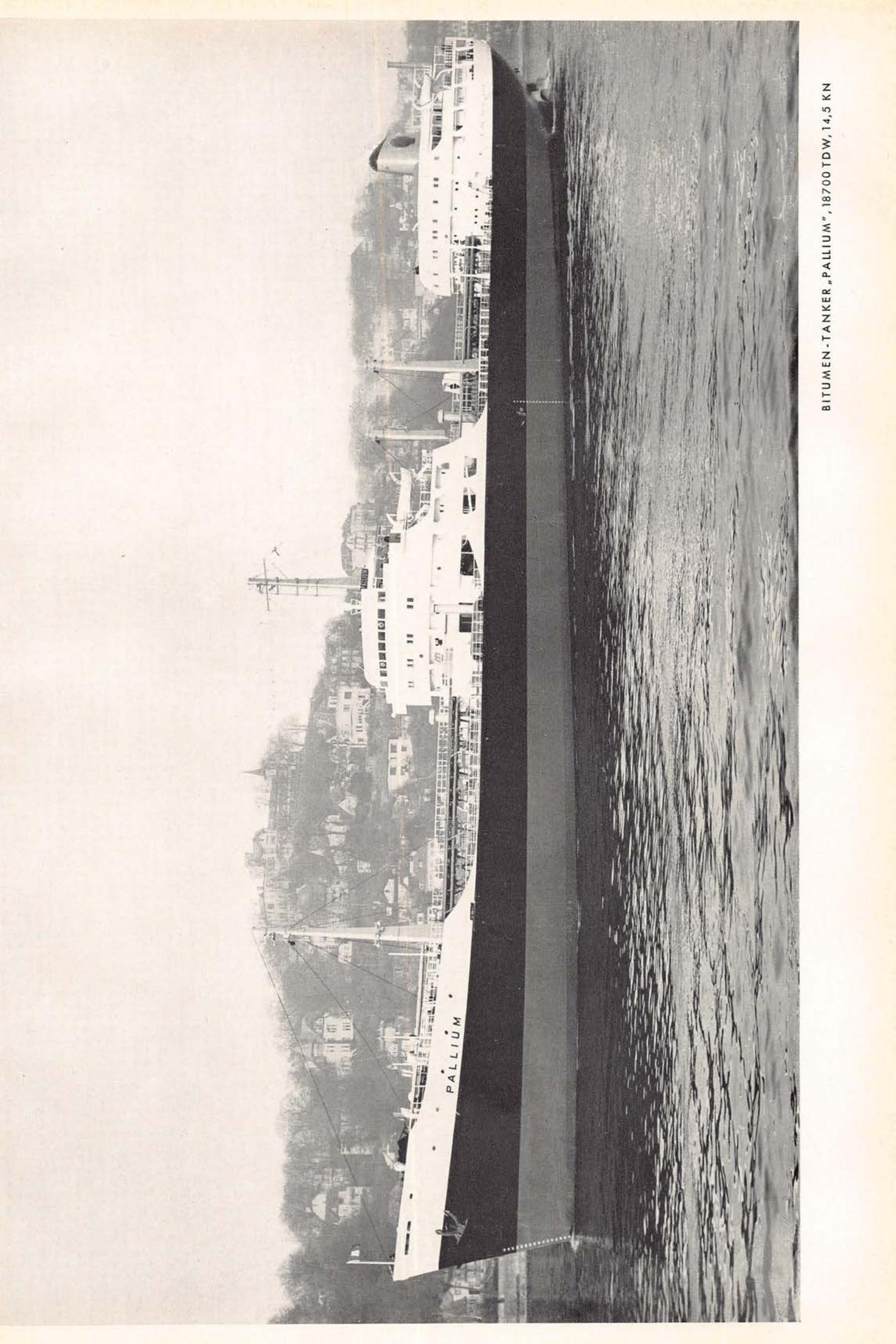
Schließlich habe ich mal wieder eine Bitte:

Ich habe mir erzählen lassen, daß unsere Betriebsangehörigen, die in der Auesiedlung wohnen und ein Auto haben, oft darüber klagen müssen, daß die Kinder anderer Belegschafter die Autos mutwillig beschädigen, indem sie mit Steinen danach werfen oder auf ihnen herumkratzen. Ich bitte Euch, doch Eure Kinder dazu anzuhalten, die Wagen nicht als Zielscheibe oder willkommenes Gerät zum Spielen zu betrachten. Jeder kann sich vorstellen, wie der andere an dem unter Einschränkungen angeschafften Wagen hängt.

Auf Wiedersehen im Mai!

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabauteermann



BITUMEN-TANKER „PALLIUM“, 18700 TDW, 14,5 KN

