



M.S. "Dorve" (Oese)
Fahrt nach Oslo
23. 6. 1959

**DEUTSCHE WERFT
WERKZEITUNG 7/59**

Was die nächsten Wochen bringen sollen:

In der ersten Augushälfte wird die Taufe des Erzturbinenschiffs Bau-Nr. 740 im Dock V des Betriebes Finfenwerder stattfinden. Bau-Nr. 740 gehört zur Rio-Orinoco-Klasse und wird für die Transworld Carriers, Inc., New York, gebaut. Die Schiffe der Rio-Orinoco-Klasse haben eine Größe von 36 100 tdw.

Am 25. August 1959 wird der Stapellauf des Tankmotorschiffs Bau-Nr. 752 für die Reederei John T. Essberger — Hamburg vor sich gehen. Bau-Nr. 752 wird ein Schwesterschiff der „Eberhart Essberger“, die vor kurzem in Dienst gestellt worden ist. Das Schiff wird eine Größe von 19 500 tdw haben.



John T. Essberger verstorben

Am 8. Juli 1959 starb unerwartet nach kurzer, schwerer Krankheit

John T. Essberger,

nachdem er noch einige Tage zuvor einen größeren Kreis seiner Freunde und Mitarbeiter auf seinem Besitz Trittau um sich versammelt hatte. Seine Beisetzung in Nienstedten erfolgte wenige Tage später unter außergewöhnlicher Anteilnahme in einem Meer von Blumen als sichtbarem Zeichen der ungewöhnlichen Wertschätzung und Beliebtheit Essbergers unter seinen Mitarbeitern

und der großen Zahl seiner Verehrer und Bewunderer in der Schifffahrt und des öffentlichen Lebens.

John T. Essberger war in Berlin aufgewachsen und im Jahre 1906 aktiver Seeoffizier geworden. Der Ausgang des ersten Weltkrieges veranlaßte ihn, diese Laufbahn aufzugeben und sich der Handelschifffahrt zuzuwenden.

1924 gründete er die Atlantik-Tank-Rhederei, die er später in die Firma John T. Essberger umbenannte. Er war es, der sich als erster unter den deutschen Reedern bewußt der Tankerfahrt zuwandte, da er auf diesem Spezialgebiet für die Seefahrt eine besondere Zukunft sah. Sein Weitblick hat ihn nicht getäuscht. Die Deutsche Werft konnte ihm beim Auf-

bau dieser Tankerflotte besonders behilflich sein. Außer dem ersten 1930 gebauten kleinen Tanker „Elsa Essberger“ von 1228 t folgten in den Jahren nach dem zweiten Weltkriege die großen Tanker „Elsa“, „Wilhelmine“ und „Eberhart Essberger“ mit Tragfähigkeiten von 15 000—20 000 t, die einschließlich der unter seiner Leitung stehenden Deutschen Afrika-Linien den Flottenbestand bei seinem Tode, trotz der weitgehenden Verluste während des letzten Krieges, wieder auf etwa 140 000 BRT hatten anwachsen lassen und ihn damit wieder zu einem der ersten deutschen Privatreeeder werden ließ.

Dank seiner weitgehenden Erfahrungen auf allen Gebieten der Seeschifffahrt war Essberger bereits 1933 zum Vorsitzenden des Präsidiums des Verbandes Deutscher Reeder gewählt worden, einen Posten, den er bis Kriegsende innehatte. Daneben hat sich Essberger zahlreichen Sonderaufgaben im Bereiche der Schifffahrt gewidmet, für deren Erledigung er von der Reichsregierung und den nachfolgenden Regierungsstellen gebeten worden war. In der Baltic and International Maritime Conference war ihm das Amt des Vize-Präsidenten übertragen worden; der Internationale Tankerpool zählte ihn zu seinen Mitbegründern.

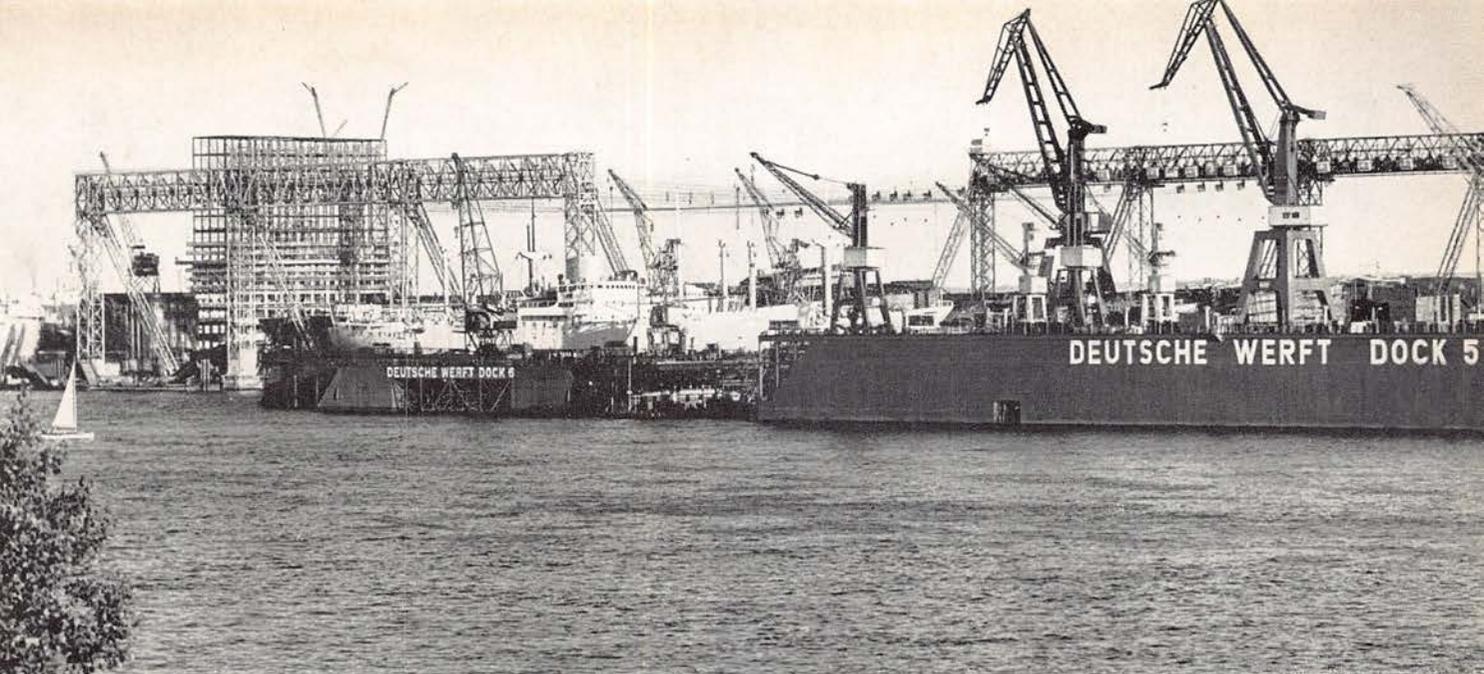
Nicht zuletzt galt sein besonderes Interesse der Förderung des Nachwuchses in der Seeschifffahrt.

Mit John T. Essberger ist ein Mann von uns gegangen, dem die deutsche Schifffahrt ein bleibendes Gedenken bewahren, die DEUTSCHE WERFT für immer als eines Freundes gedenken wird, dem sie in langjähriger Zusammenarbeit wertvolle Anregungen und Förderung verdankt.

W.E.H.S.

Titelbild von Wolfram Claviez

„Die Reise begann am Schuppen 60. Da lag das kleine norwegische Motorschiff ‚Borre‘ und nahm Autos und Kaffeesäcke über . . .“ (siehe Seite 10)



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

19. Jahrgang · Nr. 7 · 30. Juli 1959

Die Deutsche Werft und die Schiffbaukrise

Am 2. Juli 1959 wurde auf der Hauptversammlung der Deutsche Werft Aktiengesellschaft der Jahresabschluß 1958 vorgelegt und genehmigt. Aus diesem Anlaß erläuterte Dr. Scholz auf einer vorangegangenen Pressekonferenz die Lage unserer Werft und die Verhältnisse im Schiffbau. Die Ausführungen unseres Vorstandes werden nachstehend auszugsweise wiedergegeben.

Mit einigen Worten möchte ich auf die Zahlen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung eingehen, weil sich die geschäftliche Entwicklung der Deutsche Werft im Jahre 1958 wesentlich von der des Jahres 1957 unterscheidet und weil die Bilanzzahlen in einigen Punkten Veränderungen erfahren haben dadurch, daß das Ausbauprogramm, das in den letzten Jahren durchgeführt wurde, im Jahre 1958 nahezu abgeschlossen worden ist. Fertiggestellt wurden der Großhelgen mit allen seinen Nebeneinrichtungen, die großen Helgenkrane mit ihrem elektrischen Zubehör sowie das große Schwimmdock von 30 000 t Tragfähigkeit.

Noch nicht vollendet ist im Augenblick das neue Verwaltungsgebäude. Wir hoffen jedoch, daß schon in den nächsten Wochen die ersten Stockwerke bezogen und weitere von Woche zu Woche in Betrieb genommen werden. Wir werden alsdann unsere sämtlichen Verwaltungsabteilungen, den Schiff- und Maschinenbau, die kaufmännischen Abteilungen und das Lohnbüro an einer Stelle zusammengefaßt haben. Das wird den Betrieb sehr erleichtern, verbessern und verbilligen, da wir weite Wege und Zeit sparen werden. Die Aufwendungen für das Ausbauprogramm spiegeln sich in der Bilanz wieder.

ABSCHLUSSZAHLEN IN MILLIONEN DM 1955—1958

AKTIVA	1955	1956	1957	1958	PASSIVA	1955	1956	1957	1958
Anlagevermögen	32	35	43	58	Grundkapital	12	12	12	12
Abschreibungen	5	5	5	6	Rücklagen	18	20	22	24
Vorräte	12	16	15	11	Rückstellungen	20	21	37	40
Schiffe im Bau	103	116	101	97	Verbindlichkeiten	216	274	314	254
Außenstände	42	59	80	55	davon Kundenanzahlungen	133	174	214	175
Flüssige Mittel ¹⁾	57	73	124	90	davon Investitionskredite	16	12	11	21
					Gewinn ²⁾	1,6	1,3	1,5	1,7
BILANZSUMME	277	338	402	350					
BETRIEBSZAHLEN									
Personalaufwand	55	60	66	70					
Belegschaft (Zahl) ³⁾	9315	9459	9717	9650					

¹⁾ Einschl. Wechsel und Wertpapiere.

²⁾ Einschl. Vortrag.

³⁾ Jahresdurchschnitt.



Dr. Scholz und Direktor Reiß

Das Anlagevermögen, das Ende 1957 mit 43 Millionen zu Buche stand, ist auf 58 Millionen angewachsen. Diese Ziffer ist immer noch sehr bescheiden angesichts der tatsächlichen Aufwendungen, die heute benötigt würden, um ein Werk der Größe, wie es die Deutsche Werft darstellt, heute zu erstellen.

Das Anlagekapital wird demgegenüber immer noch mit dem niedrigen Betrag von 12 Mill. DM ausgewiesen. Wenn man zu dem Grundkapital von 12 Millionen unsere Rücklagen in Höhe von 24 Millionen hinzunimmt, so stehen dem Anlagevermögen von 57,5 Mill. DM 36 Millionen eigene Mittel gegenüber. Es wird von vielen Seiten gesagt, das Kapital sei zu klein. Da uns jedoch aus unseren Anzahlungen die Mittel zur Verfügung stehen, die wir brauchen, um die Schiffe bis zur Ablieferung zu erstellen, ist eine Erhöhung des Kapitals nicht ohne weiteres notwendig. Wir haben die notwendigen Reserven gebildet, die es uns ermöglichen, die Aufgaben zu erfüllen, die im Rahmen unseres vorliegenden Arbeitsprogramms zu erledigen sind.

Auf der Seite der Verbindlichkeiten sind die Anzahlungen, die im vorigen Jahre mit 214 Mill. ausgewiesen waren, auf 175 Mill. zurückgegangen. Der Rückgang bedeutet lediglich, daß eine größere Anzahl Schiffe zur Ablieferung gekommen ist und neue Anzahlungen nicht im gleichen Umfange eingingen. Wir haben vor Jahresfrist gesagt, daß es eigentlich ungesund sei, Aufträge für 3 und 4 Jahre und womöglich noch darüber hinaus abzuschließen, wenn die eigentliche Bauzeit des Schiffes nur 6—8 Monate betrage. In der Nach-Korea- und Nach-Suez-Zeit waren die Reeder aber sehr besorgt, Aufträge unter allen Umständen unterzubringen, von denen manche heute froh wären, die Aufträge nicht erteilt zu haben. Die Deutsche Werft gehört nicht zu den Unternehmungen, die solche Aufträge hereingenommen haben. Was wir in den vergangenen Jahren an Aufträgen abgeschlossen haben, wird von den großen Gesellschaften und Privatreedern, mit denen wir kontrahiert haben, zu Ende geführt werden.

Man hatte damals damit gerechnet, daß eine jährliche Erneuerung von etwa 6—7% der Welttonnage erforderlich wäre, um den normalen Tonnage-Neubaubedarf zu

decken. Heute weiß man, daß 2,5% bis 3%, äußerst 3 1/2% genügen. Die Werftindustrie in der Welt hat 1958 über 10 Mill. BRT abgeliefert. Eine gleichbleibende Ablieferung auch in den kommenden Jahren würde bedeuten, daß in 12 Jahren die gesamte Tonnage der Welt-handelsflotte erneuert werden kann. Zehn Mill. BRT sind also viel zu viel. Die Hälfte würde genügen. Da aber die großen Werften der Welt noch so viele Aufträge haben, daß sie auch in den nächsten Jahren jährlich etwa 10 Mill. BRT abliefern können, wird der augenblickliche Tonnage-überfluß statt kleiner nur größer werden, was nicht zu einer Gesundung des Frachtenmarktes führen kann. Daraus ergibt sich, daß in einer solchen Zeit die Reeder nicht geneigt sind, neue Tonnage zu bestellen und damit auch die vorliegende mangelnde Beschäftigung der Werften nicht behoben werden wird.

Wir wollen hoffen, daß sich die Welt-Wirtschaftslage in den kommenden Monaten beruhigt und etwa durch eine kommende Gipfelkonferenz zwischen Ost und West eine politische Beruhigung stattfinden wird. In einem solchen Falle würde zweifelsohne eine starke Ausweitung des ganzen Welthandels eintreten und steigender Unternehmungsgeist der Ankurbelung der Wirtschaft mehr dienen, als heute durch Auflegen einzelner und das Abwracken alter Schiffe erreicht werden kann. Die politischen Entscheidungen dieses Jahres werden bestimmen, welche Entwicklung Schifffahrt und Schiffbau in den nächsten Jahren nehmen werden.

Doch zurück zu unserer Bilanz: Im Umlaufvermögen der Werft hat sich nicht allzuviel geändert. Die Roh- und Hilfsstoffe, die wir im vorigen Jahr mit 15 Millionen ausgewiesen haben, sind auf rund 11 Millionen zurückgegangen. Wir haben uns im Hinblick auf die rückläufigen Weltmarktpreise natürlich bemüht, unsere Lagerbestände klein zu halten.

Nicht genügend zurückgegangen sind die Preise für deutschen Schiffbaustahl. Wir haben immer wieder darauf hingewiesen, daß sich der Inlandstahl den Preisen des Auslandes annähern muß. Die deutschen Stahlwerke sind in ziemlich erheblichem Maße von den umliegenden Ländern — Österreich, Schweden u. a. — unterboten worden. Auch die englischen Preise haben nicht über, sondern unter unseren Preisen gelegen. Amerika hatte auf dem Stahlmarkt sogar eine sehr große Flaute. Sie ist jetzt allerdings ziemlich behoben, da man in Amerika im Hinblick auf die Ungewißheit, ob ein Stahlstreik ausbrechen wird, durch Auftragserteilung an die inländischen und europäischen Stahlwerke die Lagervorräte stark gehoben hat. Infolgedessen ist auf dem europäischen Markt in den letzten Monaten eine Befestigung der Stahlpreise

Während der Pressekonferenz



eingetreten. Für Deutschland darf angenommen werden, daß die Stahlwerke infolge der lebhaften Entwicklung des Baumarktes in Zukunft besser beschäftigt sein werden. Diese Verbesserung der Beschäftigungslage verhindert, daß die Stahlpreise bei uns weiter nachgeben werden. Das hindert wiederum unsere Reeder — wahrscheinlich zu Unrecht —, im Augenblick neue Aufträge zu erteilen, da sie warten wollen, bis die Stahlpreise weiter gesenkt werden.

Wir haben diejenigen Reeder, die den Wunsch zu erkennen gegeben haben, vielleicht den einen oder anderen Neubau in Auftrag zu geben, darauf hingewiesen, daß nach unserer Auffassung in Deutschland die untere Grenze der Schiffbaustahlpreise erreicht ist. Wer in absehbarer Zeit bestellen will, sollte den augenblicklichen Zeitpunkt nutzen. Da mit den Gewerkschaften ein Tarifvertrag für 12 Monate mit gewissen Lohnerhöhungen geschlossen ist und die Stahlpreise auf einem Tiefstand liegen, sollten Auftraggeber und Werften versuchen, aus dem bisher üblichen Gleitpreis-Verfahren herauszukommen und wieder zu festen Preisen abzuschließen mit dem Ziel, die Kaufkraft der Mark durch stabile Preise noch weiter zu stärken.

Noch kurz ein paar Worte über die deutsche Schifffahrt. In den Nachkriegsjahren ist eine völlig neue deutsche Handelsflotte entstanden. Etwa 80 % der Schiffe sind im Laufe der letzten 7—8 Jahre in Dienst gestellt worden. Diese neue Flotte stellt hinsichtlich ihrer Lösch- und Ladeeinrichtungen sowie der Geschwindigkeit ein sehr viel hochwertigeres Verkehrsinstrument dar, als wir es vor dem Kriege zur Verfügung hatten. Obwohl wir heute erst wieder die Vorkriegs-Tonnage von 4,4 Mill. BRT erreicht haben, sind wir mit dieser Flotte doch in der Lage, einen viel größeren Warenumsatz durchzuführen.

Andere Handelsflotten haben ihre Tonnage erheblich mehr erweitert. Während sich die Welttonnage von 60 Mill. BRT vor dem Kriege heute auf rund 120 Mill. BRT vergrößert hat, besitzt Deutschland im Augenblick praktisch die gleiche Tonnage wie 1939. 1914 verfügte Deutschland sogar über 5,4 Mill. BRT gegenüber 4,4 Mill. im Jahre 1939 und 4,4 Mill. im Jahre 1959. Die deutsche Handelsflotte hat sich also von 1914 bis 1959 um eine Million Tonnen, d. h. um 20 % verringert, während sich die Handelsflotten der Welt im Durchschnitt um 100 % vergrößert haben. Es kann uns niemand den Vorwurf machen, daß wir uns in den Vordergrund gedrängt hätten, oder daß wir den Welthandel an uns reißen wollten, denn wir befördern heute mit eigenen Schiffen nicht die Hälfte von dem, was an Einfuhrgütern nach Deutschland gelangt. Deutschland hätte also wohl den Anspruch, noch einen gewissen Nachholbedarf zu befriedigen, denn wir haben doch wohl denselben Anspruch wie Frankreich, England, Holland oder Norwegen und andere Länder.



Großhelgen Finkenwerder

In jüngster Zeit sind von uns einige Aufträge mit ganz kurzer Lieferzeit abgeschlossen worden. Wir haben das einmal getan, weil wir Wert darauf legten, auf einem gewissen Markt im Nahen Osten den Anschluß zu finden, zum anderen aber auch, um der scharfen Konkurrenz der Japaner entgegenzutreten und zu zeigen, daß Europa und Deutschland im besonderen auch noch im Markte sind. Wir haben zwei Tanker von je 20 000 t in Auftrag genommen, die schon im Laufe des nächsten Jahres zur Ablieferung gelangen werden.

Helgen, Kabelkrangerüst Finkenwerder





Schiffe am Ausrüstungskai Finkenwerder

Bei den Auslandsaufträgen ist die Gewährung der Hermes-Bürgschaften sehr wichtig. Wie Sie wissen, fordern die norddeutschen Küstenländer eine Erweiterung dieser Bürgschaft. „Hermes“ ist eine bundeseigene Einrichtung, die für Auslandsobjekte Bürgschaften übernimmt, weil mit den Auslandsgeschäften ja immer große politische Risiken verbunden sind. Wenn irgend etwas passiert, wenn im Ausland eine Umwälzung eintritt, eine andere Regierung kommt, die womöglich die Lieferverträge nicht anerkennt, so würde der einzelne deutsche Unternehmer Risiken von 30–40 Mill. und mehr zu übernehmen haben, die seine eigene finanzielle Leistungsfähigkeit weit übersteigen würden. Der Selbstbehalt für das einzelne Objekt beträgt 20 %. Der Verband Deutscher Schiffswerften hat das Bundeswirtschaftsministerium darauf aufmerksam gemacht, daß für die Finanzierung dieser Auslandsgeschäfte eine Minderung des Selbstbehalts eintreten müßte. Die in den letzten Tagen zwischen den beteiligten Ministerien geführten Verhandlungen haben den Antrag der Werften, den Selbstbehalt für das politische Risiko auf 5 % herabzusetzen, zwar abgelehnt, aber doch in Aussicht gestellt, in einzelnen förderungswürdigen Fällen zu prüfen, ob eine Herabsetzung des Risiko-Selbstbehalts zugestanden werden kann.

Die großen Werften können im Augenblick noch nicht sagen: „Es geht uns schlecht!“. Nur die Wirtschaftslage ist

schlecht, wir bekommen nicht viele neue Anfragen und infolgedessen auch nur wenig neue Aufträge. Wesentlich schlechter ist die Lage der mittelgroßen und der kleineren Werften, vor allem auch der Binnenschiffswerften; sie haben schon heute, zum Teil in einigen Monaten nichts mehr zu tun. Aber auch auf die großen Werften kommt in ein bis anderthalb Jahren das Gespenst der Arbeitslosigkeit zu, wenn nicht sehr bald neue Aufträge eingehen. Für unsere Deutsche Werft bin ich allerdings etwas optimistischer. Wie es uns jüngst möglich war, einen Auftrag gegen die Japaner durchzusetzen, werden wir auch andere Aufträge bekommen, es gibt ja eine ganze Reihe Spezial-Schiffstypen, auf die die DW besonders spezialisiert ist und die uns einmal wieder neue Aufträge zuführen werden. Aber im großen gesehen geht es dem Schiffbau schlecht, solange es der Schifffahrt schlecht geht und solange die Frachtenlage so schlecht ist wie im Augenblick.

Wenn die kommenden Jahre schlechter werden und die Neubaufaufträge nur vereinzelt eingehen sollten, haben wir dank der großen Zahl unserer Docks die Möglichkeit, größere Umbauten vorzunehmen, wie wir sie früher laufend durchgeführt haben, in den letzten Jahren jedoch wegen der starken Beschäftigung im Neubau einschränken mußten.

Nun wieder zu unserer Bilanz: Alle bei der Werft im Bau befindlichen Schiffe sind in der Bilanz mit 97 Mill. DM angegeben; 1957 waren es 101 Mill. DM. Das ist nur eine ganz geringfügige Veränderung, wie auch das Ablieferungsergebnis des Jahres 1959 etwa das gleiche sein wird wie im Jahre 1958. 1958 war ja das beste Jahr, das wir in

der Geschichte der Werft bisher gehabt haben. Wir haben 1958 über 300 000 t — genau 313 000 t Tragfähigkeit — abgeliefert; die größte Zahl, die eine deutsche Werft im vergangenen Jahr zur Ablieferung gebracht hat.

Unsere Bankguthaben sind von 107 Mill. auf 68 Mill. DM zurückgegangen. Die Guthaben sind die Beträge, die wir als Anzahlungen von den Reedern zum Bau der Schiffe erhalten haben. Dieser Betrag, zusammen mit den halbfertigen Schiffen, bildet den Gegenposten für die auf der rechten Seite der Bilanz stehenden Verbindlichkeiten in Höhe von rund 170 Mill. DM.

Wir haben 1958 mehr Investitionskredite ausgewiesen als bisher. Die Steigerung ist darauf zurückzuführen, daß wir im vorigen Jahr für unser großes Dock und den Großhelgen mit einem Bauwert von etwa 25,0 Mill. DM einen Bankkredit in Höhe von 10 Mill. DM aufgenommen haben. Der Ausführfinanzierungskredit, den wir früher zur Durchführung des Israel-Programms in Anspruch genommen hatten, ist von 60 Mill. auf 38 Mill. und im April dieses Jahres auf 6 Mill. DM zurückgegangen, womit der erste Teil dieses Programms fast erledigt ist. Wir haben im Rahmen des Deutsch-Israelischen Abkommens bisher neun Schiffe abgeliefert. Ende dieses Jahres setzt ein weiteres Bauprogramm mit sieben Schiffen ein, das in den

nächsten Jahren zur Abwicklung kommen wird. Wir werden Ende dieses Jahres das erste Schiff dieses neuen Programms liefern. In der vorliegenden Bilanz kommt dieses Geschehen noch nicht zum Ausdruck.

Die Bilanzsumme des Jahresabschlusses 1958 beläuft sich auf rund 350 Mill. DM gegenüber 400 Mill. DM im Vorjahre. Der Rückgang um 50 Mill. ist zurückzuführen auf umfangreiche Neubau-Ablieferungen bei geringerem Auftragseingang.

In der Gewinn- und Verlustrechnung haben sich unsere Löhne und Gehälter von 57 Mill. im Jahre 1957 auf 60,7 Millionen im Jahre 1958 erhöht. Die Lohnerhöhung beträgt im Durchschnitt 5,3 %. Die Abschreibungen sind von rund 5 auf 6 Mill. DM gewachsen. Die Steuern für Einkommen, Ertrag und Vermögen haben eine Steigerung von 8,75 auf 10,5 Mill. DM erfahren. Die gesetzlichen und sozialen Leistungen haben sich von 7,9 Mill. DM auf 9,08 Mill. DM erhöht. Der Lastenausgleich wird ziemlich unverändert mit 500 000 DM ausgewiesen.

Den Rücklagen haben wir wie im Vorjahre wieder 2,4 Mill. DM zugeführt. Es bleibt damit für 1958 ein Reingewinn von 1,6 Mill. DM, der zusammen mit dem Gewinnvortrag von 53 000 DM des Vorjahres einen Gesamtgewinn von 1,729 Mill. DM ergibt, der ausreichte, um das Kapital von 12 Mill. DM unter Berücksichtigung der eingetretenen Steuerermäßigung mit 14 % zu verzinsen.

Abschließend noch einige Worte an unsere Belegschaft: Die Zurückhaltung in der Hereinnahme von Schiffs-Neubau-Aufträgen ist nicht zuletzt veranlaßt worden durch den Mangel an geschulten Arbeitskräften für den Schiffbau. Der Nachwuchs für den Schiffbau ist zur Zeit un-

genügend. Der Arbeitsmarkt ist nahezu erschöpft. Die von uns betriebene Schulung ungelernerter Arbeitskräfte wird bei weitem kompensiert durch den starken Wechsel im Bereich der neu eingestellten Kräfte, die von der stark beschäftigten Bauwirtschaft und verwandten Wirtschaftszweigen abgezogen werden.

Wir bemühen uns trotzdem, den Abzug durch Umschulung, auch von weiblichen Arbeitskräften — besonders für die Schweißerei und Tischlerei —, weitmöglichst auszugleichen. Die Erfahrungen mit den weiblichen Belegschaftern in den vorgenannten Betriebszweigen sind durchaus zufriedenstellend. Die Maßnahmen werden von uns weiter gefördert — trotz der hohen Kosten, die wir laufend für Umschulungszwecke aufwenden müssen.

Auf jeden Fall wird von uns auch in Zukunft alles getan werden, um den Stand unserer Belegschaft von rund 10 000 männlichen und weiblichen Mitarbeitern in unseren Betrieben und unseren Büros nicht nur zu halten, sondern ihnen Gelegenheit zur weiteren Ausbildung in Kursen, durch Beihilfen und Stipendien zu geben, wobei die charakterlichen Eigenschaften, Verbundenheit mit dem Werk, Pflichteifer und persönliches Verhalten, Können und Leistung des einzelnen selbstverständliche Voraussetzung sein müssen.

Die erste Hälfte des Geschäftsjahres 1959 ist inzwischen abgelaufen. Die in unserm Arbeitsprogramm vorgesehenen Neubauten sind termingerecht zur Ablieferung gekommen. Wir schließen unsern Bericht mit unserem Dank an alle Mitarbeiter, die sich unserem Werk verbunden fühlen, und erhoffen im beiderseitigen Interesse eine gute Zusammenarbeit für das laufende Geschäftsjahr.



Dockbetrieb Finkenwerder

Die letzten Wochen

Am 29. und 30. Juni fand die Probefahrt des Turbinen-Erz-Frachters „Rio Barima“ statt. Am 1. Juli wurde das Schiff an den Reeder, die Transworld Carriers Inc., Panama, übergeben. Die „Rio Barima“ ist mit 12 860 BRT und 35 300 tdw. vermessen. Die Abmessungen sind: Länge über alles 200,4 m, Länge zwischen den Loten 190,5 m, Breite 26,5 m, Seitenhöhe 14,0 m. Das Schiff ist mit einer A.E.G.-Turbine ausgerüstet, die 9900 WPS leistet und eine Geschwindigkeit von 14,25 Knoten ermöglicht.

Am 20. Juli ist das Vorschiff 740 vom Stapel gelaufen. Bau-Nr. 740 wird das 10. Schiff unserer Erzfrachter-Serie sein. Inzwischen sind Vor- und Hinterschiff 740 eingedockt und werden zusammengeschweißt. Auf dem Großhelling wurde bereits während der Bauzeit des Vorschiffes 740 das Hinterschiff für einen 36 000 t-ESSO-Tanker so hingelegt, daß ein Abslippen nach dem Freiwerden des unteren Hellingendes nicht mehr notwendig ist. Es wurde als erstes der Mittelteil des Schiffes bis zum Pumpenraum gebaut. Nunmehr, nach dem Stapellauf des Vorschiffes 740, entsteht auf dem freigewordenen unteren Hellingende der hintere Teil des Hinterschiffes mit dem Maschinenraum, dem Hinterstevan und dem Ruder. Diese für uns ungewöhnliche Reihenfolge des Zusammenbaus ist uns dank der Bewegungsfreiheit auf dem Großhelling möglich geworden.

Für die Skips A. S. Akersviken, Oslo, wurden von uns die Motorschiffe „Sira“ und „Simo“ gebaut. Die Probefahrt der „Sira“ fand am 9. und die der „Simo“ am 23. Juli statt. Nach 24- bzw. 14stündiger Erprobung gingen die Schiffe sofort in See. Die technischen Angaben: 10 441 BRT, 14 906 tdw. Länge über alles 157 m, Länge zwischen den Loten 144,8 m, Breite 20,2 m, Seitenhöhe 12 m. Die Schiffe sind mit zwei M.A.N.-Motoren von je 3180 PSe ausgerüstet, die dem Schiff eine Geschwindigkeit von

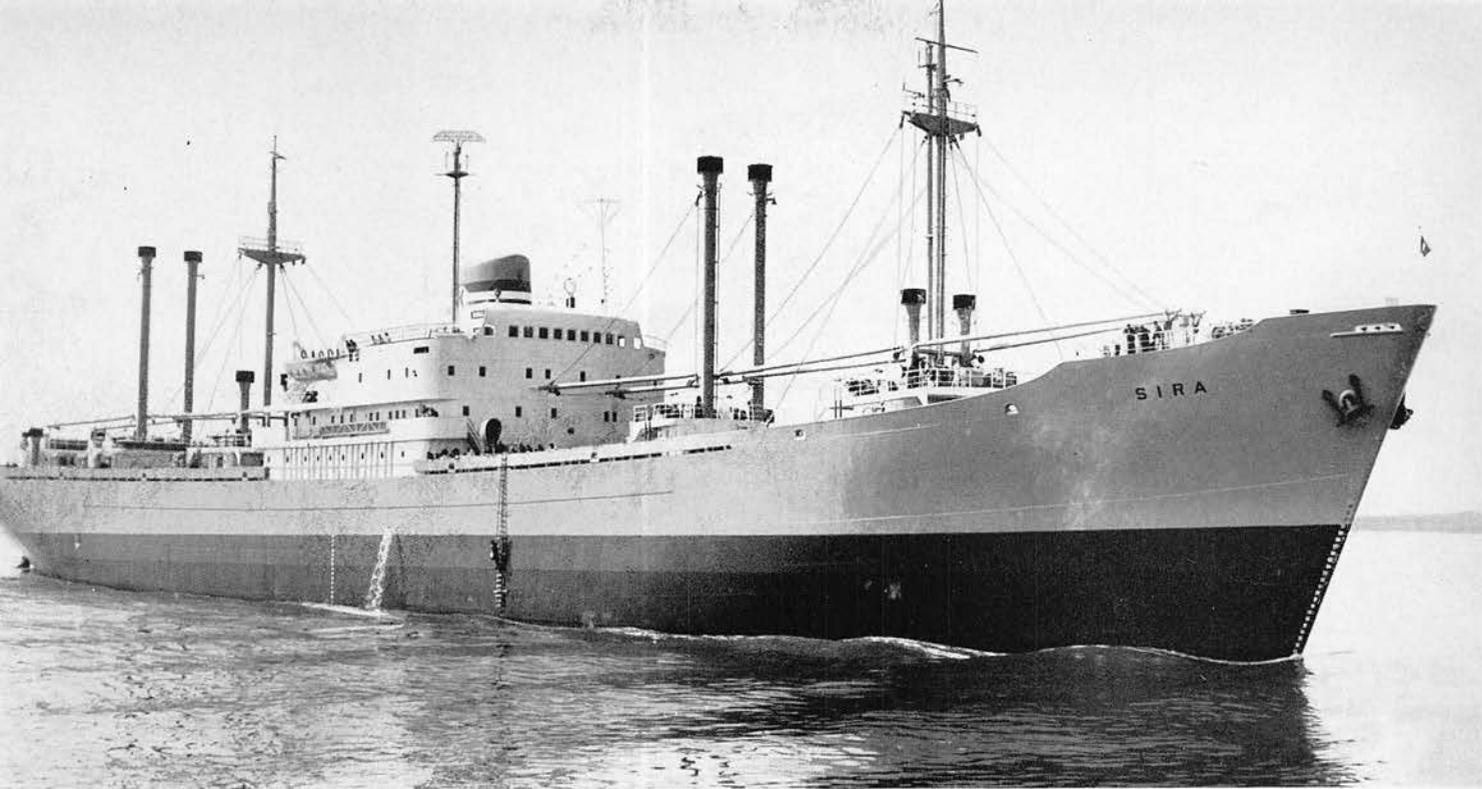
14,5 Knoten ermöglichen. Es sind 6-Luken-Schiffe, die über einen 20-t-Schwergutbaum, 12 Ladebäume zu 5 t und 2 Ladebäume zu 1,5 t verfügen. Die Zweimotoren-Anlage, die mit elektrischen Kupplungen und Untersetzungsgetriebe auf den Propeller arbeitet, bietet den Vorteil, daß bei Revierfahrten das häufige Umsteuern der Diesel-Maschinen vermieden wird, weil die eine Diesel-Maschine vorwärts und die andere rückwärts läuft, so daß nur die elektrischen Kupplungen für Vorwärts und Rückwärts nach Bedarf umgeschaltet werden müssen. Ermöglicht wird dadurch ein schnelles Manövrieren. Während der Probefahrten gelangen die Manöver zur vollsten Zufriedenheit von Reeder und Klassifikations-Gesellschaften.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß sich der Reeder Klaveness, für den auch die Bauxit-Schiffe „Bauta“, „Bauna“ und „Baumare“ gebaut wurden, über diese Schiffe sehr lobend ausgesprochen hat. Unsere Bau-Nr. 732 hat z. B. in 10 Monaten über eine Million Tonnen Bauxit ohne jede Störung gefahren.

Am 15. Juli lief das M. S. „Traviata“ für die Reederei Wilh. Wilhelmsen, Oslo, vom Stapel. Taufpatin war Frau Tordis Finsrud, Oslo. Die „Traviata“ vermißt brutto 9500 BRT, als Volldecker 10 850 tdw. und als Shelterdecker 8900 tdw. Länge über alles 159,7 m, Länge zwischen den Loten 146,3 m, Breite 20 m, Seitenhöhe 11,9 m. Ein Krupp/Burmeister & Wain-Motor von 12 500 PSe ermöglicht eine Geschwindigkeit von 19,25 Knoten. Das Schiff erhält Einrichtungen für 12 Fahrgäste. Es ist ein 6-Luken-Schiff mit 19 Ladebäumen à 5 t, und einem Schwergutbaum zu 60 t. Die „Traviata“ wird ein Schwesterschiff der bereits im Ostasiendienst eingesetzten „Taiping“ und „Tagaytay“, die sich bestens bewährt haben.

1





2

3



1 Turbinen-Erz-Frachter „Rio Barima“ auf der Probefahrt am 29. bis 30. 6. 1959.

2 Motorschiif „Sira“ auf der Probefahrt am 9. 7. 1959. Am 23. 7. 1959 fand die Probefahrt des Schwesterschiifes „Simoa“ statt.

3 Auf der Taukanzel beim Stapellauf des M.S. „Traviata“ am 15. 7. 1959.

V. l. n. r.: Taufpatin Frau Finsrud, Dir. Gräber, Dr. Scholz; hintere Reihe: Dir. Reiß (z. T. verdeckt), Dir. Kühl, Kapl. Skarrebo.

4 M.S. „Traviata“ auf dem Helgen.

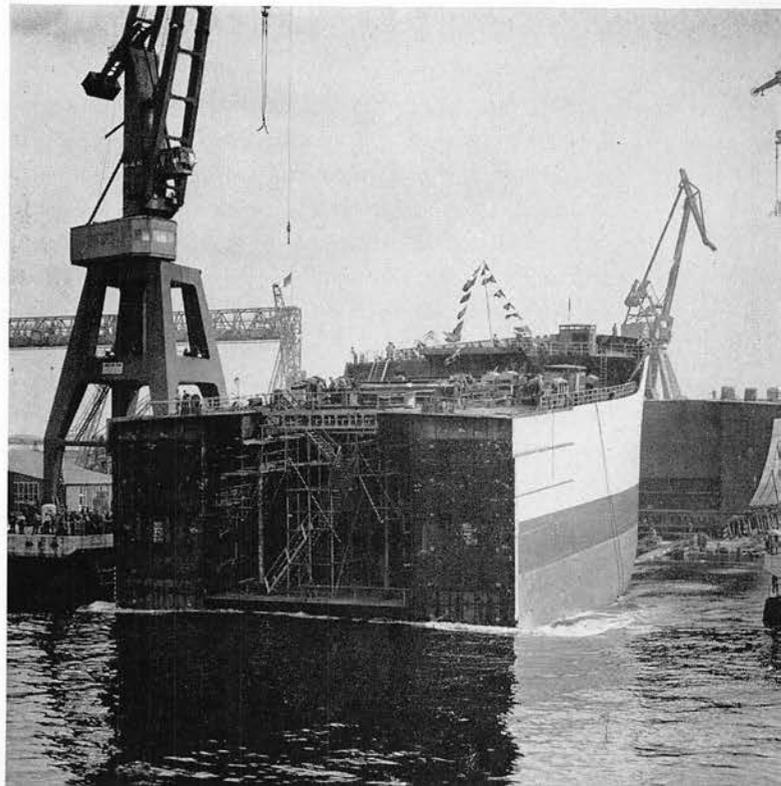
5 M.S. „Traviata“ nach dem Stapellauf.

6 Stapellauf des Vorschiffes Bau-Nr. 740 am 20. 7. 1959. Auf dem Großhelgen das halbfertige Hinterschiff des 36 000-t-Essotankers.



4

6



5



FERIENBILDER AUS NORWEGEN

von WOLFRAM CLAVIEZ

Ein kleiner Koffer aus Vulkanfiber, den ich 1950 bei Karstadt kaufte, zwei Sperrholzbretter 50x60 cm mit viel Papier, (zusammen mit Staffelei und Palette in eine alte Zeltbahn eingewickelt) und ein kleiner Seesack voller Utensilien, das ist das ständige Gepäck, das mich seit fast einem Jahrzehnt auf jeder Urlaubsreise begleitet und so manche Spuren fremder Länder an sich trägt. Ob die Reisen lang oder kurz waren, nie war es möglich, eines dieser Stücke einzusparen, und nie brauchte ich mehr. In Koffer und Seesack sind nicht mehr und nicht weniger aufregende Sachen drin als in dem Gepäck jedes anderen Reisenden, außer daß man sich als Maler noch mit Farben, Wasserpott und ähnlichem Plünnkram herumschleppen muß, woran ich mich aber längst gewöhnt habe. Natürlich fehlte auch nie ein Fotoapparat, und was ich an Fotos so mitbrachte, konnte man außer in der Werkzeitung sogar schon im „Fotomagazin“ und in den Archiven von Voigtländer sehen; man wird mich also nicht für einen Gegner der Fotografie halten.

Diese große Vorrede mußte ich halten, um dem Leser klarzumachen, daß es schon eines gewissen Entschlusses bedurfte, als ich vor meiner Abreise plötzlich die Idee hatte,

den Fotoapparat diesmal zu Hause zu lassen. Ich dachte nach, wieviel wirklich gute Fotos und Lichtbilder-Vorträge ich in der letzten Zeit zu sehen bekommen hatte, schöne Bilder aus aller Welt: es waren ihrer viele. Und dann versuchte ich mich zu erinnern, wann ich zuletzt ein gutes Reiseskizzenbuch gesehen hätte, so wie Alfred Mahlau's „Weite Welt“ oder so ähnlich, und ich mußte feststellen, daß es sehr lange her war. Ich überlegte also nicht lange, meine Abneigung gegen die Schlepperei von zu schwerem Gepäck kam mir zu Hilfe – und meine Kamera blieb zu Hause. Papier und Bleistift, Feder und Tusche sind genug, man braucht dann keine Filme und Filter, und man braucht keine anderen „Einstellungen“ als die des Geistes. Ich wollte mir also bewußt das Leben schwer machen, ich hatte selbst Schuld.

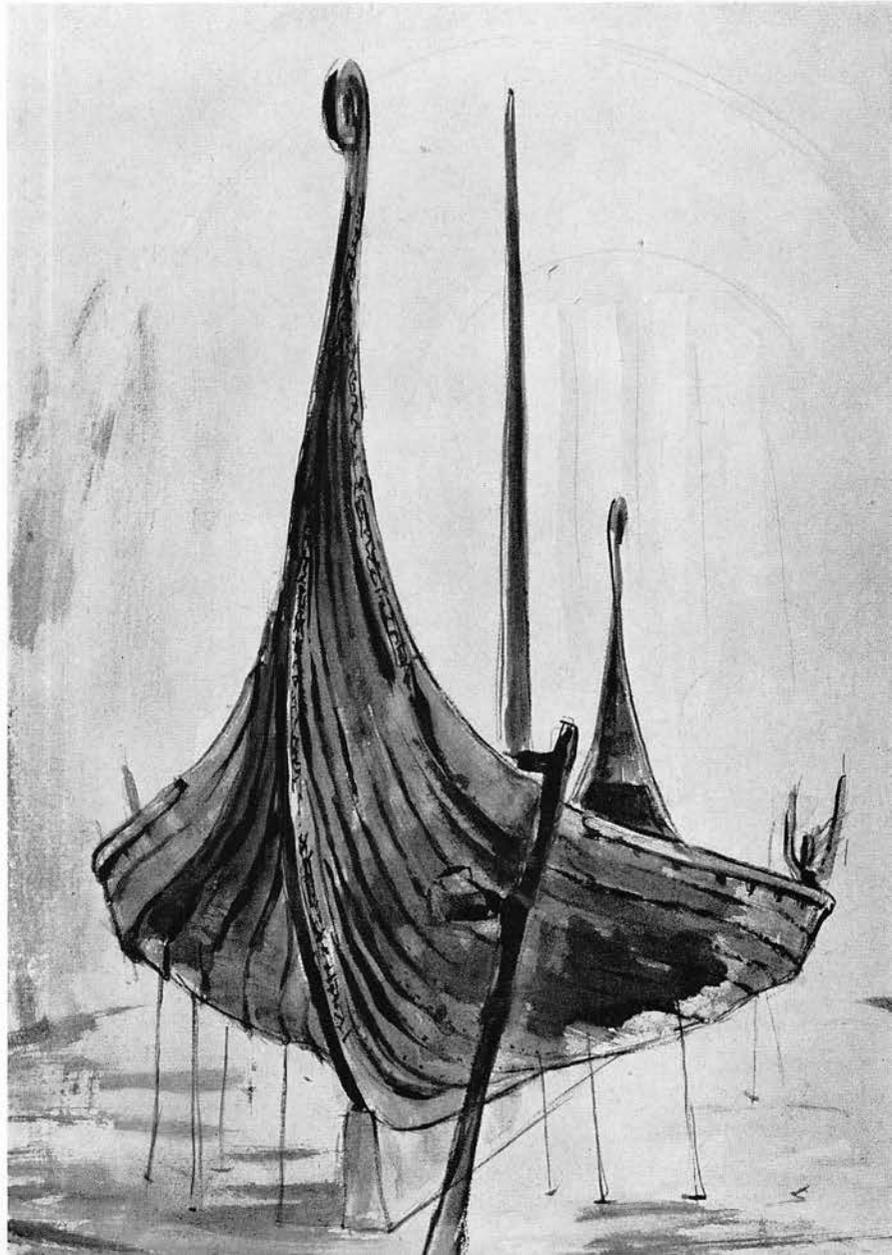
Die Reise begann am Schuppen 60. Da lag das kleine norwegische Motorschiff „Borre“ und nahm Autos und Kaffeesäcke über; eine Ladung des Friedens. Die Sonne des Frühsommers brannte an Deck und lockte das Skizzenbuch hervor, kaum daß das Gepäck in der Kabine verstaut war. Die Titelblatt-Skizze, an der ich zu zeichnen aufhörte als es zum Mittag gongte, mag etwas von jener erwartungs-

frohen Stimmung wiedergeben, in der wir uns befinden, wenn es sich nur noch um Augenblicke handeln kann, bis es heißt: „Leinen los!“

Wir waren sechs Passagiere. Ein Türke und ich waren die beiden einzigen Südländer, die anderen waren Norweger: Ein Geschichtsprofessor, ein pensionierter Kapitän und ein bei der Reederei Beschäftigter und seine Frau. Mich bewegte von Anfang an die Frage: Wie die Norweger wohl sind, – man hört soviel davon, daß sie „das“ noch nicht überwunden haben, daß sie uns noch hassen, und ich muß gestehen, daß dieser Gedanke mich bisher davon abhielt, nach dem Norden zu reisen, und daß es mich deshalb stets nach dem Süden zog. Aber schließlich, was heißt „sie“ und was heißt „uns“? Die Geschichte lehrt, daß spätestens mit dem Heranwachsen einer neuen Generation die Chance gegeben ist, auf eine neue menschliche Basis zu kommen, und eines der hohen Lieder der Weltliteratur, Romeo und Julia, sollte uns mahnen, die Chancen zu nutzen bevor neue Katastrophen heraufbeschworen werden. Ich hörte manchmal so im Gespräch, daß es „noch“ viel Deutschenhaß in Norwegen gäbe, aber selbst zu spüren bekam ich keinen. Die Jungen schließlich sprachen nicht einmal mehr davon. Ich hatte manch heiteres Erlebnis, vom ersten Tage an.

Nachdem ich in Oslo angelangt war und mich im Hause meines Freundes und Gastgebers, des Konsul S., etabliert hatte, entwich ich alsbald wieder, um mich nach den Museen von Bygdö zu begeben. Dort verbrachte ich die ersten Tage meines Urlaubs in angestrenzter Arbeit, weil diese Museen für einen an der Schiffbaugeschichte Interessierten die aller kostbarsten Dinge enthält. Ich zeichnete unablässig und machte Studien von den Wikingerschiffen und von Nansens Expeditionsschiff „Fram“; Schiffe, die für jeden, der mit Schiffbau zu tun hat, von größtem Interesse sein müssen und denen in späteren Heften unserer Werkzeugzeitung Sonderbeiträge gewidmet werden sollen. Auch die so berühmt gewordene Kon Tiki stand dort in einem Extrahaus, mit der Thor Heyerdahl 1947 seine abenteuerliche Expedition von Peru nach Polynesien startete, um nachzuweisen, daß diese Inseln von Amerika aus besiedelt worden seien. Es ist etwas anderes, wenn man sich in irgendeinem Museum irgendwelche alten Gegenstände ansieht, oder wenn man sich für gewisse Sachen brennend interessiert, sie aus der Literatur und von Bildern her schon lange kennt und ihnen dann plötzlich gegenübersteht, wie ich jetzt diesem Floß und den tausend Jahre alten Wikingerschiffen.

Ich hatte meine Staffelei aufgebaut und angefangen, das Oseberg-Schiff zu malen und freute mich über die strenge Kühle des riesigen Gewölbes, unter dem das Schiff aufbewahrt wird. Es herrschte wohlthuende Ruhe, die so recht zum Arbeiten einlud. Doch soll man nicht zu früh frohlocken: eine, zwei oder gar drei Schulklassen strömten herein, und statt daß diese Urenkel der Wikinger sich für die grandiosen Bauwerke ihrer Vorfahren interessierten, schien einzig und allein das, was ein heutiger Maler daraus macht, ihre Neugierde zu erregen. Was soll man mit so einem Bienenschwarm machen, wenn man sich nun mal vorgenommen hat, das von vielen Touristen auch heute schon wieder malträtierte deutsche Ansehen im Ausland durch freundliche Bescheidenheit ein wenig anzuheben? Auf die tausend Fragen konnte ich nicht eingehen, denn außer Guten Tag und Tausend Dank und Auf Wiedersehen und vor allem „Takk for Maten“ nach jedem Essen, konnte ich soviel norwegisch wie die Kinder chinesisch, und darum war ich also zunächst für sie ein Amerikaner. So eine kleine freche Biene von zwölf Jahren gab mir das unmißverständlich zu verstehen,





indem sie mir in einer nicht zu überbietenden Weise vormachte, wie die Amis Kaugummi kauen. Meine Beteuerungen, daß ich weder aus Kalifornien noch aus New York, nicht einmal aus England, sondern bloß aus Hamburg käme, übte nicht die geringste abschreckende Wirkung auf sie aus. Im Gegenteil; ein anderer dieser kleinen Schmetterlinge stellte sich in einer blendend gespielten, rührenden Hilfslosigkeit neben mich mit einem Papier und Bleistift und kritzelte etwas, was so werden sollte wie mein Bild, und seufzte und gab damit kund, daß es bei ihr partout nichts werden wollte. Halb zischte ich mir selber innerlich zu: Da hast du es, alter Idiot. Die Fototeute machen knips und klaks und sind fertig und gehen weiter und du ... ? Nun löffel das man aus. Zur anderen Hälfte mußte ich mich aber gar nicht zwingen das auszulöffeln, sondern es machte mir einen Riesenspaß. Ich erlöste denn auch die Lütte von ihren Sehnsüchten, nahm ihr das Heft ab und zeichnete den Vorsteven und den Kiel usw. so, wie sich das für ein Wikingerschiff gehört. Ich genoß für einige Sekunden das Vergnügen, ein berühmter Mann zu sein, was mit Autogramme geben und Gott sei Dank schließlich damit endete, daß die Lehrerin ihre Herde zusammen-trommelte.

Als ich ins Fram-Haus wollte, ereignete sich folgendes: Beim Lösen der Eintrittskarte fragte ich, ob es gestattet sei, das Schiff zu zeichnen; denn ich weiß, wie man sich bei uns in Deutschland in unserer Sucht nach Verboten und Genehmigungen anzustellen pflegt. Die Antwort auf meine Frage und eine begleitende Geste der Hand verstand ich nicht sogleich; ich mißdeutete sie zunächst und hielt sie für eine Absage; aber ich hatte mich geirrt. Man hatte mir gesagt, es sei nicht nur gestattet zu zeichnen, sondern Künstler erhielten obendrein freien Eintritt.

So waren die ersten Urlaubstage, jedenfalls bis zum Museumsschluß, reichlich mit Arbeit angefüllt, und der Rest des Tages war immer noch so lang – wird es doch dort oben um diese Jahreszeit vor Mitternacht nicht dunkel und gleich danach schon wieder hell. So reichten die Abendstunden noch zu schönen Autofahrten durch Oslo und in die Umgebung. Wiegelands schöne Brunnenfiguren und seine mächtigen Granitskulpturen, die alle Arten menschlicher Beziehungen – vielleicht in etwas zu kolossaler Wucht – verkörpern; diese und andere Sehenswürdigkeiten wurden studiert und die Landschaft um die weltbekannte Skisprungschanze herum in den herrlichen Farben der norwegischen Sommerabende genossen.

Die nächste Station der Reise war Norwegens Südspitze, Kristiansand, Lillesand und Umgebung. Die Reise auf Fred. Olsens neuestem Fahrgastschiff längs der Küste von Oslo bis Kristiansand wäre allein eine Beschreibung wert. Ich wollte, ich wäre ein Dichter und könnte jene Stimmung schildern, die sich eigentlich gar nicht beschreiben läßt: Es ist spät abends und recht kühl und einer nach dem anderen räumt das Deck, um sich in seine Kabine oder in den Salon zu verkriechen; nur zwei Übriggeblie-



bene spielen unermüdlich das beliebte Sheffle board – nicht etwa weil es sonderlich interessant oder geistreich wäre, schon gar nicht weil man Wert darauf legte, den anderen zu besiegen, sondern, weil man sich nicht losreißen kann von dem gelben Nachthimmel mit den bleigrauen Wolken und weil man immer wieder staunend dem Gespräch der Möwen lauschen muß, die im Kielwasser des Schiffes hinterhersegeln; sie schreien nicht wie am Tage, wenn sie sich um das Futter balgen, sie geben ganz leise Laute von sich, als wollten sie niemanden stören ...

Da wären dann also einige Zeichnungen von Lillesand, einem kleinen malerischen Städtchen der Südküste. Nach Lillesand fuhren wir immer mit dem Motorboot zum Einkaufen. Der Sommersitz meiner Gastgeber liegt einige Kilometer entfernt am Meer zwischen Felsen und Schären, ein paradiesisches Fleckchen Erde, dem Technik und Verkehr noch nicht den Stempel des Allgemein und Überall aufgedrückt haben. Selbst zum Briefkasten fuhr man mit dem Boot. Er stand einsam am Ende einer zu Fuß nur mühsam erreichbaren Straße. Die recht verschiedenen Zeichnungen Nr. 3–5 mögen in ihrer Gesamtheit andeutungsweise etwas vom Zauber dieser Landschaft wiedergeben. Die Tage vergingen in sorgenloser Harmonie mit sich selbst und seiner Umwelt, von morgens bis in die Nacht hinein war man im Freien, auf dem Wasser oder irgend

einer der vielen Schären, die trostlos leer oder von unergründlichem Reichtum sind, je nachdem, wie man sie ansieht. Wieso kann man hier etwas zeichnen, fragte meine Gastgeberin mich, die die Gewässer kannte und den Lotsen spielte nach der steinigsten, kargsten, ausgedörrtesten und vom Meer ausgewaschensten Schäre, die sich überhaupt denken läßt.

Es ließe sich ein Porträt dieser Insel zeichnen! Ich könnte ein paar Wochen allein auf ihr leben. Ihr Formenreichtum ist unerschöpflich. Und ich zeichnete hintereinander sechs Blätter voll und keines gleicht dem anderen. Hier gab es keine „Motive“, hier gab es den Urgrund einer Landschaft, die Struktur der Erdkruste, skeletthaft entblößt. Es war unsagbar wohlthuend, sich diesen elementaren Studien hinzugeben und an die ganze Problematik unseres krankhaft überfeinerten Formstrebens überhaupt nicht zu denken. Es wäre viel erreicht, wenn diese paar abgebildeten Zeichnungen deutlich machen könnten, daß Zeichnen und Zeichnen nicht dasselbe ist. „Fotografisch“ getreu zu zeichnen, oder gar eine Fotografie abmalen, die ja ihrerseits nur eine „oberflächliche“ Wiedergabe einer Sache zeigt, ist eines; zu versuchen, in den Kern eines Objektes vorzustoßen und sein Strukturgesetz zu ergründen ist ein anderes. Schon mehrfach berührten wir dieses Thema in unserer Werkzeugzeitung. – Selbst die einsamsten und der radi-









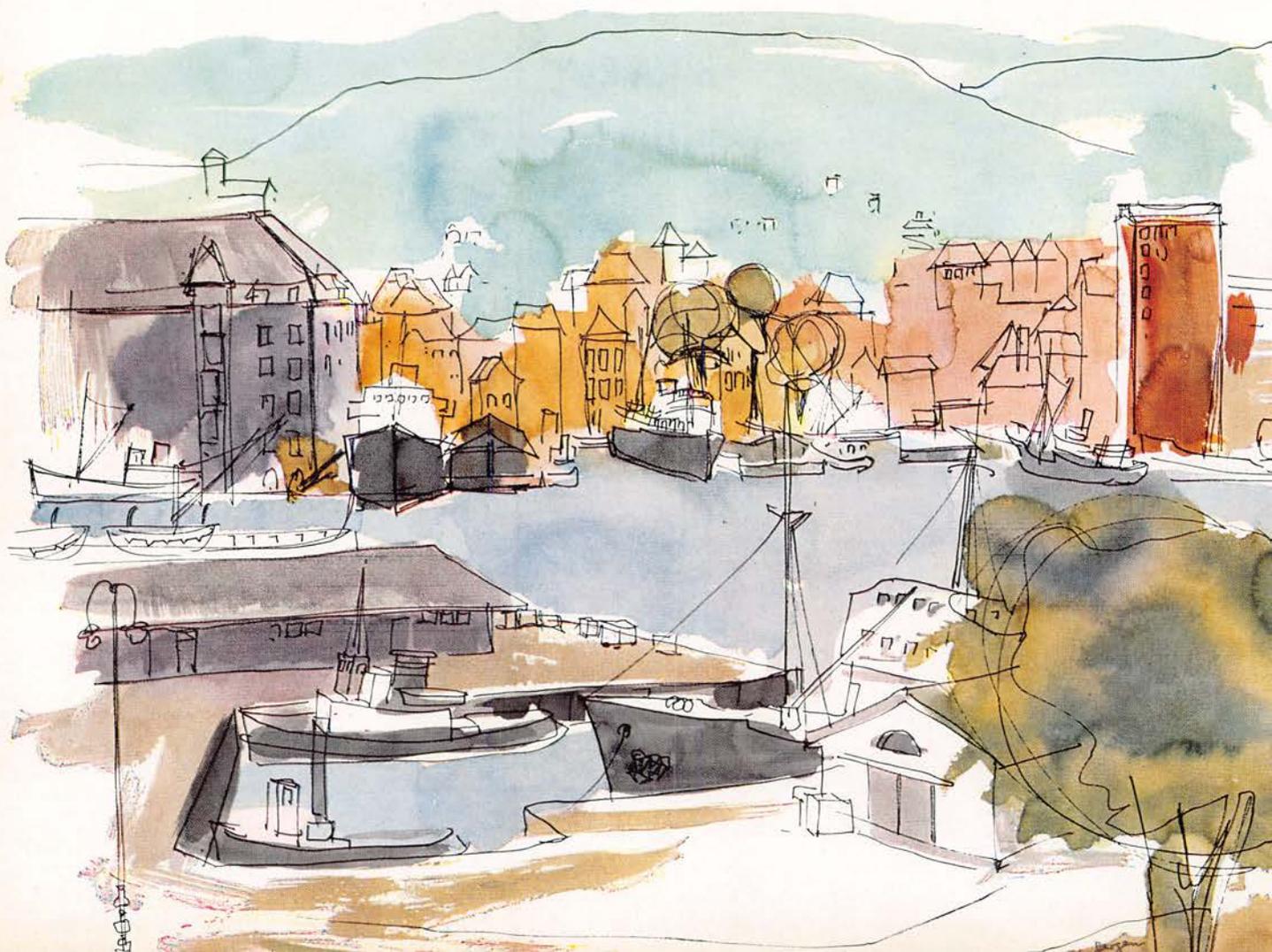
kalen Gewalt der Elemente ausgesetzten Inseln bieten eine Fülle von Überraschungen. Aus den engsten Gesteinsritzen sprießt hier und da ein Gewächs, Blüten in leuchtenden Farben entfalten ihre Pracht im Schutze einer felsigen Ecke. In kleinen Gesteinsmulden, die keinen Abfluß haben, steht braunes Regenwasser, in denen sich wimmelndes Mikroleben ausbreitet, kleine abgeschlossene Welten für sich. Diese Außenschären sind das Reich der Möwen. Mit einem gewissen Zögern betritt man die kleinen Inseln, die Möwen flattern auf und umkreisen mit berechtigtem Geschrei den Eindringling. Unwillkürlich hat man einen Anflug von Schuldgefühl, so daß man wohl vor sich himurmelt: Ach, entschuldigen Euer Gnaden, ich will ja nicht weiter stören, weder Eier noch Nester rauben, nur ein wenig zeichnen und mich sonnen...

Andere Inseln haben wieder ein ganz anderes Gesicht. Sehr typisch ist das abgerundete elefantenhafte Gestein, das die Skizze mit dem alten Zolltürmchen zeigt, und was sonst noch zum charakteristischen Bild des Landes gehört sind seine Bäume, deren Gestalt auch immer wieder zum Zeichnen reizte. – Ein Jammer ist, wie schnell eine schöne Zeit vergeht; aber in noch höherem Maße glücklich ist das Gefühl, wie lang einem intensive und erlebnisreiche Stunden und Tage vorkommen können. Die erste Woche schien mir fast wie ein Monat gewesen zu sein.

Dieser gastliche Ort unweit von Lillesand blieb bis zum letzten Tag mein Hauptquartier, doch beschränkten sich

Aufenthalt und zeichnerische Ausbeute nicht auf diesen Platz allein. Dringende Geschäfte riefen meine Gastgeber nach Bergen und ich begleitete sie bei dieser Unternehmung. Es war abermals ein ganz neues Erlebnis, Norwegen aus der Luft zu sehen. Keine Landkarte gibt auch nur annähernd eine Vorstellung von der zerklüfteten Küste, von der Unzahl kleiner Wasserarme und Seen, den Inseln und Schären, deren es jede nur denkbare Zwischenstufe von hohen, steil aus dem Wasser ragenden Felsbrocken bis zu unsichtbaren Riffen gibt. Nur ein Teil der letzteren sind durch Stangen gekennzeichnet. Die anderen verraten sich, wenn man Glück hat, durch Schaumkronen. Doch darauf ist kein Verlaß. Alle muß man kennen, wenn man in diesem Revier schippern will. –

Bergen, Stadt am Meer mit alten Holzspeichern, die schon zur Zeit der Hanse errichtet, im 17. Jahrhundert abgebrannt und danach im alten Stile wieder aufgebaut wurden, so daß man sich noch gut eine Vorstellung machen kann, wie es dort im Hafen im 15. Jahrhundert zugegangen sein mag. „Deutsche Brücke“ heißt jener übriggebliebene Rest hölzerner Behausungen, in denen wegen der großen Feuersgefahr jahrhundertlang auch im strengsten Winter nicht geheizt und kein Licht gebrannt werden durfte, denn faßte irgend etwas einmal Feuer, so war ein Teil der Stadt dahin, wie dies denn trotz aller Maßnahmen ja eines Tages geschah. Das Bild auf Seite 20 mag einen Eindruck von diesem letzten, noch erhaltenen Teil der Stadt vermitteln. Das neuere Bergen sieht etwa so aus wie



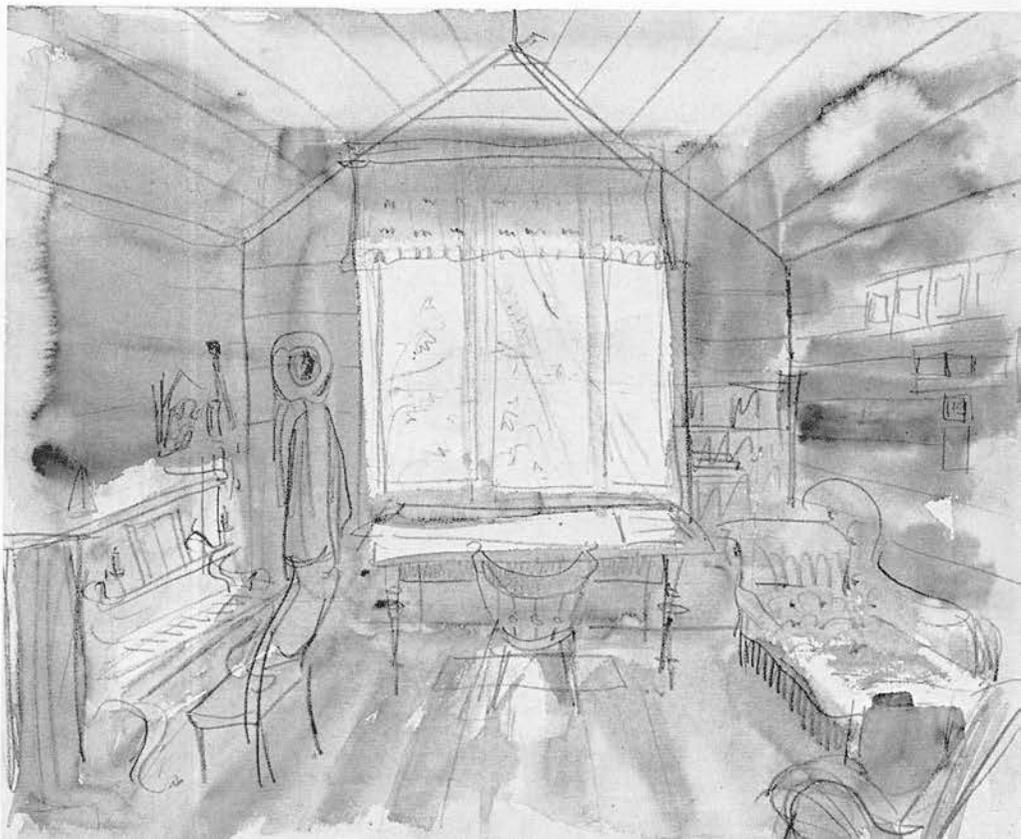
auf Bild 15, ich zeichnete es, während Madame sich zum Essen umgezogen, von meinem Hotelzimmer aus. Über das Hotel wäre viel zu sagen, wenn das nicht den Rahmen dieser kurzen norwegischen Impressionen überschreiten würde. Es gehört der Bergenlinie, einer von Norwegens größten Schiffahrtsgesellschaften und ist mit dem Bürogebäude dieser Reederei zu einem Komplex verbunden. Wir waren zu Gast bei dem Generaldirektor der Bergenlinie, und er selbst führte uns durch alle Abteilungen und Räume dieses riesigen Baues. Für mich war das von allergrößtem Interesse, weil die Deutsche Werft ja auch gerade dabei ist, ein Hochhaus zu bauen, dessen Wachsen wir täglich beobachten können. Trotz unserer vierzehn Stockwerke werden an unseren Bau nicht derartig vielfältige Anforderungen gestellt werden, wie an diesen Gebäudekomplex in Bergen, der zugleich Büro- und Verwaltungsgebäude, Hotelbetrieb, Großwäscherei, Kühlhaus und Proviantlager für sämtliche Schiffe der Reederei (deren Zahl über 40 beträgt), Kraftwerk und Lastwagen-Garage umfaßt. Eine wahrhaft imponierende Angelegenheit, wobei man nicht weiß, was man mehr bewundern soll, die einem Schlachtschiff genügende Energieversorgung oder die gediegene Eleganz und Individualität der Raumgestaltung. Die große Halle des Hauptgebäudes, die wie ein großer abgeschlossener ruhiger Raum wirkt, obwohl sich von ihr aus hundert Bürotüren öffnen, ist innenarchitektonisch vollendet. Hamburg besitzt dergleichen nicht.

Doch nicht weniger Anziehungskraft übte eine ganz kleine Hütte auf mich aus, die einige Kilometer von Bergen entfernt in verträumter Stille zwischen Wäldern und Wasser an einem Hang liegt, dem Trollberg, „Troidhaugen“, in welche der größte norwegische Musiker sich verkroch, um schaffen zu können: Edvard Grieg. Dieses Studio ist von der



denkbar größten Bescheidenheit: ein Klavier, ein Tisch, ein Sofa, das ist alles, was in ihr enthalten ist. Es schien mir der Prototyp für eine Stätte zu sein, an der man schöpferisch tätig sein kann. Nach dergleichen haben sich immer die Geister gesehnt, die für ihre Arbeit der Stille bedurften. Wie z. B. Goethe über die ihm gemäße Arbeitsatmosphäre dachte, geht aus einem der Gespräche mit Eckermann hervor: „... Prachtige Gebäude sind für Fürsten und Reiche, wenn man darin lebt, fühlt man sich beruhigt, man ist zufrieden und will nichts weiter. Meiner Natur ist es ganz zuwider. Ich bin in einer prächtigen Wohnung, wie ich sie in Karlsbad gehabt, sogleich faul und untätig. Geringe Wohnung dagegen, wie dieses schlechte Zimmer worin wir sind, ein wenig unordentlich ordentlich, ein wenig zigeunerhaft ist für mich das rechte; es läßt meiner inneren Natur völlige Freiheit tätig zu sein und aus mir selber zu schaffen ...“.

In Griegs Wohnhaus oben auf Troidhaugen wurde im Rahmen des gerade stattfindenden Grieg-Festivals ein hübsches Kammerkonzert gegeben, man spielte auf





Bergman
Tyske Br.

Edvard Griegs schönem Steinwayflügel, auf dem er selbst die letzten Jahre seines Lebens gespielt hatte. (Grieg starb 1907.) Es ist für Musikfreunde vielleicht interessant zu wissen, daß zu dieser Zeit die ersten brauchbaren Schallplattenaufnahmen gemacht wurden, und daß tatsächlich noch Originalaufnahmen von Grieg existieren. Derartig interessante musikalische Dokumente gibt die Deutsche Grammophongesellschaft heute neu heraus.



Von Bergen zurückgekehrt und nach herrlichen Tagen des Umherschippens in den mir inzwischen heimisch gewordenen Gewässern um Lillesand machten wir noch einen Besuch, der einen unauslöschlichen Eindruck in mir hinterlassen hat.

In der Nähe von Grimstad, eine halbe Autostunde von uns entfernt, liegt Knut Hamsuns Hof Nørholm. An Schillers berühmtes, auf Wallenstein bezogenes Wort: „Von der Parteien Gunst und Haß verwirrt, schwankt sein Charakterbild in der Geschichte“ ... muß man denken, erinnert man sich des Schicksals dieses großen, 1953 im Alter von 93 Jahren verstorbenen Dichters. Hat er in den Augen des norwegischen Patriotismus Schuld auf sich geladen, indem er Deutschland nicht den Krieg erklärte, so hat man ihm zuletzt Schmach angetan, die ein solcher

Geist zu keiner Zeit verdiente. Irrungen beiderlei Vorzeichens, die die Geschichte vergessen wird. Unzerstörbar bleibt sein Werk. Frau Marie Hamsun, die Verfasserin der schönsten Kinderbücher, die ich kenne, („... es gibt keine besseren!“ wie Knut einmal seine Frau in liebenswertem Zorn gegen einen nörgelnden Kritiker verteidigt), und Hamsuns Sohn Tore führten uns durch das ganze Haus und in das Arbeitshäuschen, das ähnlich dem Studio Edvard Griegs, einfacher gar nicht sein kann. Die einzigen „Möbel“, die es darin gibt, sind selbstgezimmert aus ein paar Brettern.

Die Begegnung mit Marie Hamsun, dieser menschlich und geistig großen Frau, war das letzte meiner an Erlebnissen so reichen Reise, die Skizzen von Nørholm die letzten meines Skizzenbuches. Aber daß dies nicht meine letzte Reise nach Norwegen war, das weiß ich gewiß.



Zur Erinnerung an den Besuch 12/10.59.
 Skizze
 Marie Hamsun



Sinkwarder

De Finkwarder Dampers foht vun de Sankt Pauli Landungsbrüch een Stück de Elw hendol, dreiht denn üm dat Seemannshöit in't Köhlleet und leggt endlich an de Damperbrüch an, dor, wo nebenan de Seemannsschol-Jungens Seilschipper speelt.

De eegentliche Hoben vun Finkwarder, düsse oole Fischerinsel un Heimat vun de ünnerelw'sche Hochseefischeree, liggt wat deeper in't Fleet, an de Mündung vun de Au. Hier makt de Hochseekutters fast, hier warrd Reeps teert, Nettens flicht un allens klormokt iör de nächste Reis'. Wenn de Fischdampers vun Hamborg un Cuxhoben ok all lang de sülwständige Fischeree vun de Finkwarders den Rang aflöopen hebbt, so loopt doch noch jümmers de Finkwarder Kulters mit ehrn HF an'n Bug un in't Seil ut un fischt genau so as vör de Elwmündung un bi Helgoland op de Doggerbank.

Gorch Fock hett mit sienen Roman „Seefahrt ist nol“ de Fischers vun Finkwarder een scheunes Denkmol sett, un grod so as dütt unvergängli Book, so vertellt ok de verwiltenden Steen vun'n Finkwarder Karkhoff vun't Schicksol vun düsse Insel vun Wittfiroen.

Buern, Fischer un Warftarbeiter wohnt hier Hus an Hus. Veel vun dat Ursprüngliche vun Finkwarder hett sick verännert. De Dütsche Warit un de Industrie bree sick ut, un to'n Sluss keemen ok noch U-Boot-Bunker un Hallen iör Fleggers. Wat Nieses is hier in'n Warden, mit moderener Technik un iründliche Etagenhuüs, un mit breede Strooten.

Ober ok de Ewers un Kulters behöpt sik, un jümmers noch scharrt de Heuhner an'n Diek, wogt de Kornfelder landinwärts, warrd Schullen drögt in'n Wind — un de brunen Nettens spannt ünner blöhende Bööm.

Okis Verlag / Irma Werner

Für 96,30 DM monatlich . . .

kann eine fünfköpfige Familie im eigenen Ein-Familien-Wohnhaus leben. Hierzu ein praktisches Beispiel, der Entwurf stammt von dem Architekten Heinz Stuhde.

Bauweise massiv, heller Edelputz, Sockel roter Klinker, Satteldach mit S-Pfannen, halbhunterkellert.

Im Erdgeschoß: Wohnraum, Schlafraum der Eltern, Küche, Bad mit WC, Flur, Treppe ins Dachgeschoß, Ofenheizung.

Dachgeschoß: zum Teil ausgebaut mit Schlafraum für drei Kinder. Ausbau eines zweiten Raumes möglich.

Umbauter Raum	346 cbm
Wohnfläche im Erdgeschoß:	
Wohnraum	19,00 qm
Schlafraum	12,60 qm
Küche	10,80 qm
Bad, WC	4,20 qm
Flur	6,25 qm
Dachgeschoß: Schlafraum	20,00 qm
	72,85 qm

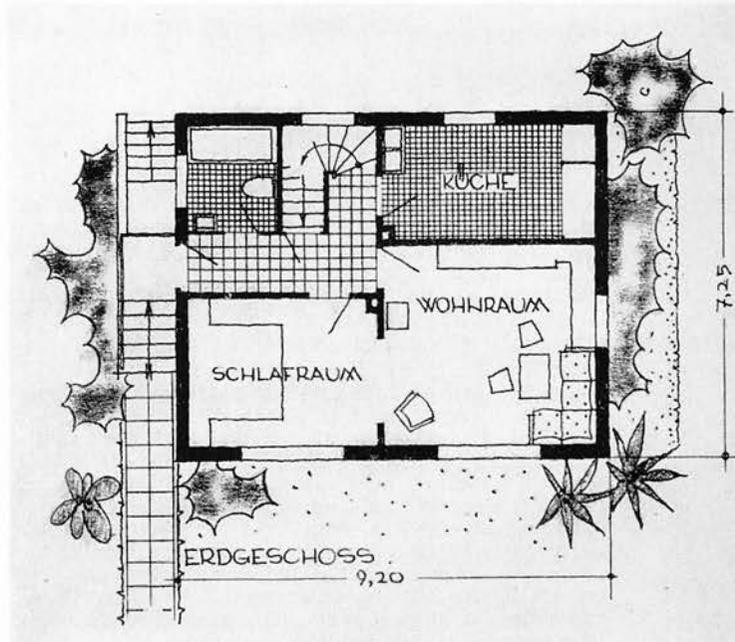
Die Baukosten betragen bei einem cbm-Richtwert von 75,— DM rd. 25 900,— DM
dazu 12 % Nebenkosten rd. 3 100,— DM
29 000,— DM

Finanzierung, Verzinsung und Amortisation (Abzahlung) sind auf folgende Weise möglich:

5 000,—	I. Hypothek für 5,5 % + 1 % kosten jährlich	325,— DM
3 200,—	Guthaben bei der Bausparkasse davon selbstgespart 2 392,— DM davon Zinsen und Prämie	808,— DM
4 800,—	Darlehen der Bausparkasse	576,— DM
12 800,—	Landesdarlehen der Wohnungsbaukasse für 2 %	256,60 DM
3 200,—	sonstiges Eigengeld und Selbsthilfe oder Umschichtungsdarlehen für ehem. Wohnung für 2 %	64,— DM
	zusammen jährlich	1 221,60 DM
	monatlich	101,80 DM
	ohne Umschichtungsdarlehen	
	jährlich	1 157,60 DM
	monatlich	96,30 DM
<u>29 000,—</u>		

Das Landesdarlehen kann im vorliegenden Falle (3 Kinder) in Anspruch nehmen, wer jährlich bis zu 13 800,— DM brutto verdient.

Das Guthaben bei der Bausparkasse entsteht durch Einzahlungen auf Grund eines Bausparvertrages. Bis zum Baubeginn wird die angesparte Summe verzinst, dazu wird eine staatliche Sparprämie von bis zu 400,— DM jährlich oder Steuerermäßigung in noch beträchtlicherem Umfange gewährt.



Für Finkenwerder geben Auskunft:

Öffentliche Bausparkasse Hamburg,

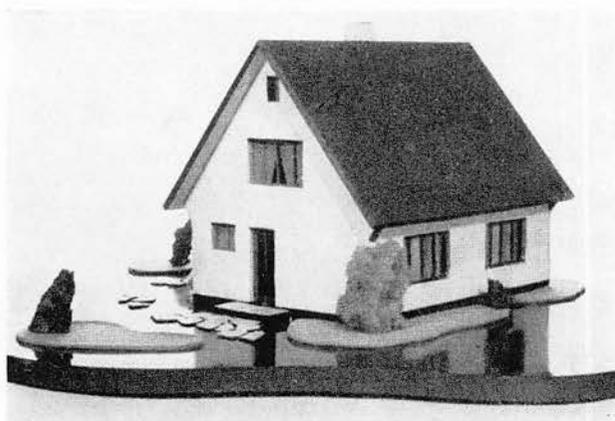
Bezirksleitung Harburg
Salzburger Häuser 16

Hamburger Sparcasse von 1827,

Bezirksstelle Finkenwerder
Norderdeich 92

Neue Sparcasse von 1864,

Zweigstelle Finkenwerder
Steendiek 16



Unfallfrei arbeiteten im Juni folgende Betriebe der DW

Finkenwerder: 203 Bohrererei, 207 Seilbahn, 215 Eisenlager, 222 Schlosserei II, 232 Modelltischlerei, 237 Taklerei, 238 Hammerschmiede, 251 Maschinenschlosserei, 254 Bordschlosserei, 272 Materialkontrolle, 287 Wassertransport, 298 Feuerwehr.

Reiherstieg: 603 Bohrererei, 623 Malerei, 625 Brennerei, 633 Zimmerei, 640 Verholgang, 645 Dockbetrieb, 651 Maschinenschlosserei, 652 Bordmontage, 653 Dreherei, 659 Kesselschmiede, 662 Elektriker, 668 Werkzeugmacherei, 672 Materialkontrolle, 684 Landtransport, 687 Wassertransport, 698 Feuerwehr, 500 Magazin.

Sicher arbeiten heißt unfallfrei arbeiten!



1

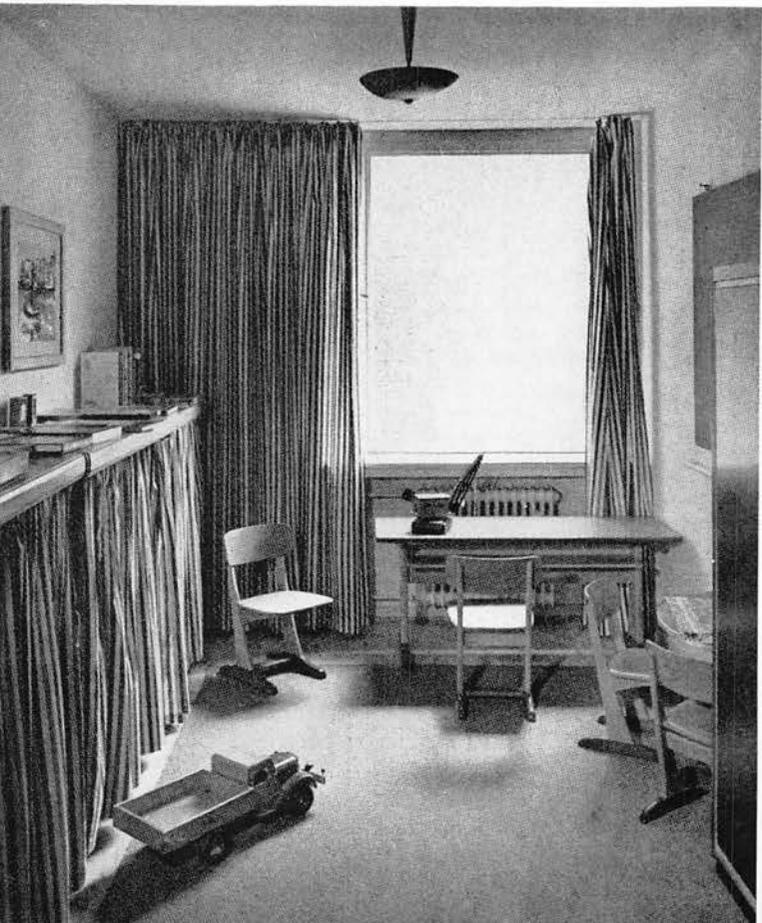
Das Kinderzimmer

Mit Rücksicht auf die bei uns vorherrschenden klimatischen Verhältnisse, Regen, kühle Tage, Winterszeit, sollte das Kinderzimmer mehr sein als nur eine Schlafstelle. Es soll auch Spiel-, Arbeits- und Wohnzimmer sein. Ich möchte an Bildbeispielen und einer Grundrißskizze einige Anregungen über gut gelöste und zweckmäßig eingerichtete Kinderzimmer geben.

Beim Zimmer für das Kleinkind bis zu 6 Jahren sind die Aufwendungen an Möbeln noch bescheiden. Ein kleines Kinderbett von 0,7×1,4 m Größe mit aufrechten Sprossen (Bild 1), ein kleiner, niedriger und leichter Spieltisch (Bilder 1, 2, 3), den das Kind im Zimmer hin und her schieben kann, mit zwei bis drei kleinen Stühlchen oder Hockern, eine Wäschekommode mit genügend Platz zum Aufbewahren der Spielsachen und mit einer freien Platte, auf der das Kleinkind an- und ausgezogen werden kann und ein weicher strapazierfähiger und waschbarer Wollteppich in der Mitte des Zimmers für Bodenspiele sind ausreichend und genügen vollkommen. Für das Kleinkind ist die große Spielfläche die Hauptsache.

Tapeten, Vorhänge und Teppich muß man in möglichst schlichten Dessins und kühlen Farben (blau- und grün-

3



2

grundig) auswählen. Selbstverständlich gibt es hier Möglichkeiten, kräftige und lustige Farbtupfer durch bunte Kissen oder farbig lackierte Hocker oder durch eine großflächige Bildtapete, die aber nur auf eine kurze Wand oder nur einen Wandteil aufgebracht wird, hineinzubringen. Für dieses Zimmer würden sich auch gut die in Bild 1 gezeigten Spielmöbel eignen.

Im Zimmer für das schulpflichtige Kind von 6—16 Jahren sind die Aufwendungen schon größer. Das Kind selbst meldet nun schon seine Forderungen an.

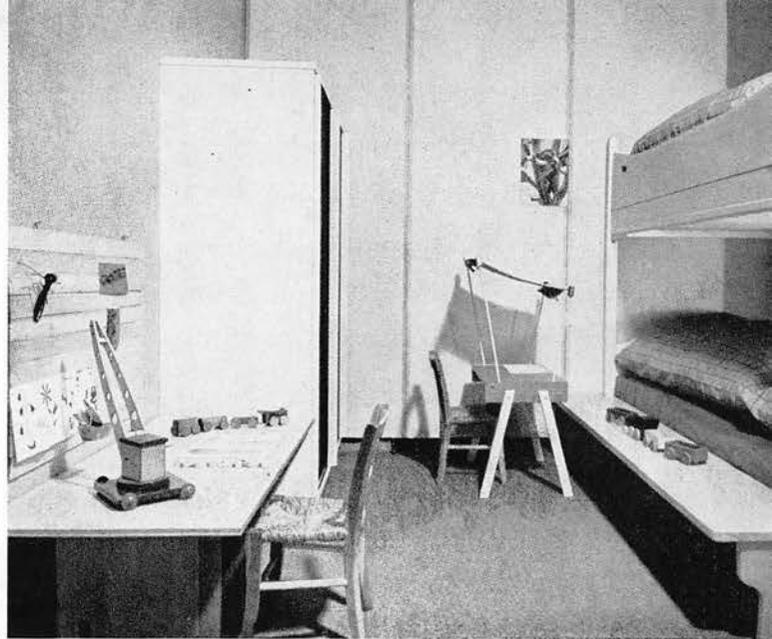
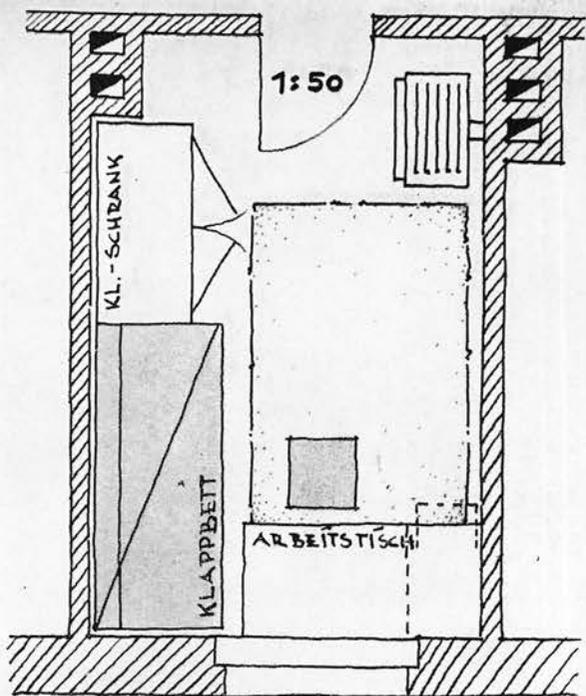
In diesem Alter ist das wichtigste Möbel der Arbeitstisch. An diesem Tisch wird gespielt, gebastelt und auch die Schularbeit verrichtet.

Am besten eignet sich hierfür ein Wandtisch mit seitlichem Kommodenunterbau und mit Platz für Spielzeug, Wäsche und Schulranzen (Bild 4—6). In unserer Grundrißskizze ist dieser Arbeitstisch vor dem Fenster angeordnet. Es ist der günstigste Platz. Ist diese Anordnung nicht möglich, so ist bei einer anderen Aufstellung darauf zu achten, daß das Licht von links auf den Arbeitsplatz fällt. Die Spielfläche auf dem Fußboden ist auch für den jüngeren Schulpflichtigen sehr wichtig und noch nicht zu entbehren. Bei einem schmalen und kleinen Zimmer würde das Bett, Abmessungen 0,8 x 1,9 m, den größten Raum einnehmen und die Spielfläche des Zimmers stark verringern.

Für solche Zimmer eignet sich gut ein Wandklappbett (Bild 3), das im weggeklappten Zustand nur noch einen Bruchteil der Grundfläche einnimmt. Eine Wäschekommode mit Bücher- oder Spielzeugregal und ein Kleiderschrank halten den Heranwachsenden zur Ordnung an. Die Kleiderschranktüren lassen sich gut als Wandtafeln zum Bemalen (Bild 2) herrichten.

4





5

6



Vorhänge und Tapeten sind auch hier wieder in möglichst kühlen Farben auszuwählen.

Das Zimmer für den in der Berufsvorbereitung befindlichen oder schon im Beruf tätigen Jugendlichen hat eine andere Aufgabe zu erfüllen. Auf die bei dem schulpflichtigen Kind besonders groß vorgesehene freie Grundfläche kann man hier verzichten und dadurch den Raum behaglicher und zweckmäßiger einrichten. In diesem Alter nehmen die Jugendlichen ihr Zimmer zunehmend am Abend in Anspruch. Aus diesem Grunde ist die Anordnung des Arbeitstisches nicht mehr so wichtig. Eine kleine Schreibkommode mit verschließbarer Schreibplatte (Bild 7) erfüllt den gleichen Dienst. Die wichtigsten Möbel in diesem Zimmer sind das Sofabett oder die Liege (Bild 8), der Tisch und zwei Sitzgelegenheiten. Hier kann der junge Mensch mit Gleichaltrigen ungestört über seine Probleme sprechen, Karten- oder Brettspiele spielen oder auch stundenlang seine Jazzmusik hören — ohne den Einspruch der Eltern befürchten zu müssen. Ein kleiner Kleiderschrank und Bücherregale an den Wänden vervollständigen die Einrichtung.

Die Auswahl der Möbel sollte nach den gleichen Gesichtspunkten vorgenommen werden, wie in den vorangegangenen Heften der Werkzeitung beschrieben. Einfache und solide Möbel sind den modernen und extravaganten, die nur nach außen glänzen wollen, vorzuziehen. Man soll auch nicht den Einwand gelten lassen, daß die Kinder doch bald aus dem Hause gehen und der Aufwand für die Einrichtung sich deshalb nicht lohne. Wie gern kommen die erwachsene Tochter oder der Sohn ins Elternhaus zurück, wenn sie wissen, daß ihr Kinderzimmer noch vorhanden ist. Und schließlich: man kann das Zimmer des Jugendlichen auch gut als Gastzimmer benutzen.

Axel, Architekt

7

8





Achtung Fremdfahrzeuge
Das Befahren der Dockbrücke und der Dockanlagen geschieht auf eigene Gefahr.
Die Betriebsleitung



Betreten
der Dockanlagen ist nur den dort Beschäftigten gestattet.
Die Betriebsleitung

Fußgänger dürfen nur die Seitengänge der Dockbrücke benutzen. Bitte rechts gehen



Hier spricht der Unfallschützer

Transportprobleme

In den letzten Wochen haben wir unsere innerbetrieblichen Transporteinrichtungen um zwei Sattelschlepper-Anhänger mit je 25 t Tragfähigkeit, um eine Unimog-Zugmaschine und um einen zusätzlichen Sattelschlepper vermehrt.

Damit dürfte dann wohl der dringendste Bedarf gedeckt sein und alle Aufträge, die der Transportabteilung gestellt werden, können termingerecht ausgeführt werden. Voraussetzung ist allerdings, daß Transportfahrzeuge nicht erst im letzten Augenblick, sondern rechtzeitig bestellt werden und die Be- und Entladung der Fahrzeuge schnell und zügig erfolgt. In diesem Zusammenhang muß nochmals die dringende Bitte ausgesprochen werden, die Beladung der Fahrzeuge nur in den Grenzen ihrer Tragfähigkeit vorzunehmen und die Ladung so zu stauen und festzuzurren, daß keine Teile herabfallen können. Sonst können Arbeitskameraden verletzt werden.

Mit der wendigen Unimog-Zugmaschine ist es möglich, Transporte mit Anhängern schnellstens durchzuführen. Es muß nun endlich aufhören, daß Mobilkräne mit Lasten im Haken kilometerweit über das Werftgelände zuckeln.

Und nun noch ein Wort zum Verhalten im innerbetrieblichen Verkehr:

Viele Arbeitskameraden, seien es Fußgänger oder Fahrer von Fahrzeugen, meinen, daß die allgemeinen polizeilichen Verkehrsregeln auf dem Werftgelände nicht so genau beachtet werden brauchten — denn da sei ja kein Polizist, der aufschreibt. Das sieht fast so aus, als wenn man auf seine Sicherheit nur bedacht sein müßte, wenn die Obrigkeit aufpaßt. Die Verkehrsgefahren sind auf dem Gelände der Werft nicht geringer als auf den öffentlichen Verkehrswegen.

Es sind deswegen mannigfaltige Verkehrsschilder auf dem Werftgelände angebracht und jedem wird zur Pflicht gemacht, die Gebots- und Verbotsschilder genau zu beachten und die allgemein gültigen Verkehrsregeln auch im Werftverkehr zu befolgen, obwohl hier kein Schutzmann steht, der uns bestrafen könnte. Hier bei uns ist der Verkehrsschutzmann durch die Sorge für die eigene Sicherheit und die der Kameraden zu ersetzen.

Der Betrieb sorgt für unfallsichere Verkehrswege, für sichere Geländer, für Handläufe an Treppen, für Umwehung von Luken, für Abstumpfung glatter Fußböden, zumal im Winter bei Vereisung, für ausreichende Beleuchtung und für tausend andere Dinge mehr. An uns selbst aber liegt es, durch Aufmerksamkeit und gewissenhafte Befolgung der Anweisungen der Betriebsleitung nach Kräften zur Sicherheit im innerbetrieblichen Verkehr beizutragen: Gehen und fahren wir immer rechts, fahren wir nicht verbotswidrig auf Karren mit, halten wir Verkehrswege, Durchfahrten und Zugänge stets frei, laden, lagern und stapeln wir Material und Geräte sorgfältig, vermeiden wir das Gehen und Stehen unter schwebenden Lasten und was dergleichen mehr zu beachten ist.

Bedenken wir immer, daß der innerbetriebliche Verkehr nur für den disziplinierten Betriebsangehörigen gefahrlos ist, nicht aber für den verantwortungslosen Träumer und leichtsinnigen Besserwisser.

Verhalten wir uns auf den Straßen innerhalb wie außerhalb des Betriebes stets vorsichtig und rücksichtsvoll, zum eigenen und zum Nutzen aller.



Was wissen wir von Deutschland?

Auf unsere Frage im Juniheft, was wir von Deutschland wissen, haben uns wieder eine Reihe Mitarbeiter geschrieben. Preise erhielten:

1. Ernst Heymann 235/9090
Rudolf Weber SU-Büro
2. Eckhard Friedrich SU-Büro
3. Arthur Neumann 631/15 487
Adolf Belitz 631/15 486

Bild 1 wurde am 17. Juni 1953 in der Leipziger Straße in Ostberlin aufgenommen. Die Russen setzten an jenem Tag ihre Panzer gegen deutsche Arbeiter ein. Wir meinen, daß auf diese Weise nur Haß und Verachtung hervorgerufen werden können. Die Leute im Kreml sollten wissen: so kommt man nicht weiter!

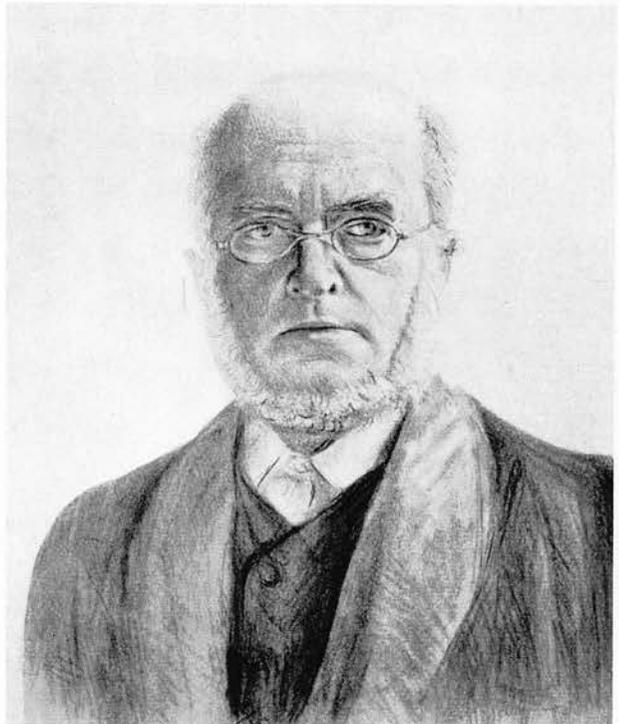
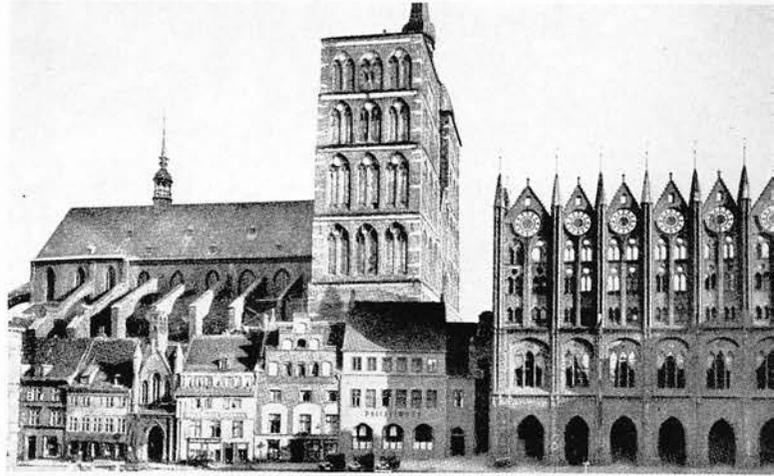
Bild 2 zeigte den preußischen General Yorck von Wartenburg, Feldmarschall der Freiheitskriege 1813/15. Berühmt wurde Yorck durch seinen Vertrag mit den Russen, den er Ende Dezember 1812 in Taugoggen unterzeichnete. Im Einvernehmen mit seinem König wandte sich Yorck damals gegen die napoleonische Schmach, die Freiheitskriege nahmen ihren Anfang. — Wenn die Russen heute mit uns reden möchten, sollten sie daran denken, daß ein Gespräch nur mit freien Deutschen einen Sinn haben kann.

Bild 3 war ein altes Bild vom Leipziger Rathaus, das heute von Ulbricht und Genossen während der Messen zu Hetzreden gegen das deutsche Volk mißbraucht wird.

Bild 4 stellte Schinkels Neue Wache in Berlin dar. Der klassizistische Bau entstand 1817/18. Er mahnt uns daran, daß wir eine Tradition der Bescheidenheit, Pflichterfüllung und Sauberkeit zu bewahren haben.

Auch in diesem Heft bringen wir wieder vier Bilder. Drei der Bilder sind Kunstwerke, beziehen sich aber dennoch auf die preußisch-deutsche Geschichte. Das vierte Bild weist an die Ostsee.

Die Einsendungen zu den vier Bildern dieser Seite erbitten wir bis zum 13. August 1959.



Werftkomödianten

Nich blots Du un ick wullt Urlaub hebben, ne, ok uns Warftkomödianten. Un dorüm hebbt se sick ok mit dat letzt Stück, dat se vör den Urlaub speelt hebbt, ok all so ganz sachen op Urlaub instellt, allerdings op Urlaub vun Petrus. Jo, Petrus schull Urlaub geben! Dat geiht doch eegentlich gornich, nich? Ober in „Petrus gifft Urlaub“ von Fritz Wempner dor geiht dat.

Dor steiht de Tante Frieda wedder op in Gestalt vun den Knecht Fiete Keesmüller, as Gefohr in'n Antog is un dat sienen Buern Knut Thomsen an den Krogen gohn sall (so meent Fiete wenigstens). Knut hett nämlich de Rente för Tante Frieda, de ehr vun ehren Broder, Fabrikant für Landmaschinen, utsett weer, as se ut sien Firma utscheed, sick ruhig wieder uttholen lo-



ten, obwoill Tante Frieda all twee Jahr dod is. Dat gew Bruno Strübing Gelegenheit, sick as Tante Frieda mit graue Prük to präsentieren un mit dat annere Drum un Dran, un ick mutt seggen, mit de verstelte hoge Stimm' un den footlangen Rock un Schuller-Pelerine kunnst dat meist gläuben, dat dor so'n ole Tante sitt un keen Mannsbild. Un as nu alle meuglichen Froenslud ankomt un Tante Frieda ehr Hatt utschütt, dor weer de Jubel ungeheuer.

Karin Bandomir as Deenstdiern Stina, eenfach köstlich, so tutig un richtig so'n beeten verschüchtert, as se de vermeentliche Tante vertellt, dat se vun Fiete 'n Kind kriegen sall un dat he nich so recht ran will un nich mit ehr noh'n Standesamt gohn will. Mol'n ganz annere Slag vun Rull as se sünst speelt hett, stunn ehr ober god to Gesicht!

Denn Ursula Thorgard, de Dochder vun den Landmaschinen-Fabrikanten un de Nichte vun Tante Frieda — de ehr Tante toletzt as lüttje Deern sehen hett — de dat ünnernehmen will, ehren Vadder mit sien Süster, mit de he gänzlich uteneen komen is, wedder to versöhnen. Düsse Ursula, um de dat ganze Theoter entsteiht, um de Petrus bemeht warrd um Urlaub för Tante Frieda, speel Helga Liewald, een blonde, nette „Nee-Erschie-



nung“ op de weltbedüendenden Bretter vun uns Warftkomödianten. Keen Wunner, wenn dat „Tante Frieda“ gefällt vun son appetitliche Deern 'n poor Seute opgedrückt to kriegen.

Den Knecht Hein Kohlmann vun den Nohberhoff, een grundehrlichen Minschen, de glieks 'n schlechtes Geweeten hett, wenn he mol wat Unrechtes deiht: Albert Sonnenberger, prächtig as jümmers. Too scheun, wenn „Tante Frieda“ em op den Kopp toseggt, dat he bi den Buddel west is un em anfohrt: Gau sall he 'n nien Buddel holen, as he denn furts dormit anwetzt kummt.

Ober all dree: Fiete, Stina un Hein sünd sich sofort eenig, wenn dat dorüm geiht, Knut ut 'de Patsch' to hölpfen.

Inge Sempf, düttmol as junge Wittfrou Emma Petersen, de den Buern Knut Thomsen mit Gewalt to'n Mann hebben will un de jedes Mittel recht is — dat brukt nich grad anständig to sien — so'n richtiges, lüttjes Beest, se sall jo unsympothisch sien, weer se ok! Kunnst richtig in Fohrt komen, as se düssen Windhund vun Ingenieur tosetzt, he sall de Erfindung von Knut Thomsen schlecht moken, dormit he den Mot verleeren sall un den ganzen Krom an'n Nogel hangen un denn ehr friegen. Dat kunn ehr so passen!

De Ingenieur, de den Knut sien Erfindung — een Veelzweckmaschin — klauen will un sien Chef gegenüber (un as he dinkt tokünftigen Swiegervadder) as sien eegen Idee utgeben will, würr vun Günther Sempf speelt. So'n richtigen fiesen Hund! Wenn he dor bi Knut sien Schriewdisch rumsnüffelt un em de Teek-



nung rutholt, so luernd un heemlich, würc too unsympothisch.

De ganze Tied hefft wi nun all vun Knut Thomsen snackt, de würclich bannig nett vun Erwin Sauter speelt würr. Erwin Sauters Rull as Buer, de eegentlich Maschinenboer is un ut de „Praxis herut“ sotoseggen, een Veelzweckmaschin erfunden hett, mit de he sienen Onkel totsächlich imponiert, harr ober ok an sick all 'ne sympothische Anlog un mokt vun alle Meuglichkeiten Gebruk.

Dütmol in eeneman blots lütte ober dorüm nich weniger imponierende Rull — Werner Dittes as Fabrikant vun Landmaschinen. Ganz Oberlegenheit un to'n Sluss doch vun de Qualitäten vun sienen Neffen öbertügt. Regie föhr wedder in bewährte Oort Bruno Strübing. Allens in allen, 'n scheunen Afschluß vun de Speeltied.

Irma Werner

DW-Betriebssport

Es gibt immer noch Fußballfreunde, die den Betriebs-sport ablehnen und in ihm eine Konkurrenz der Sportvereine sehen. Da der Betriebssport aber nicht den Leistungssport anstrebt, sondern seine Aufgabe darin sieht, allen Arbeitskameraden die Möglichkeit zur sportlichen Betätigung ohne jede Rücksicht auf Leistung zu geben, sollte man in ihm keinen Konkurrenten, sondern eher einen Partner sehen, der seinen Teil zur Förderung der Volksgesundheit beiträgt. Wenn wir im Folgenden trotzdem Fußballerfolge erwähnen, so hat das kaum etwas mit Leistungssport zu tun. Fußball ist nun mal ein Mannschaftsspiel, und es wird hier immer um Sieg oder Niederlage gehen. Auch dann, wenn alle 22 Spieler Anfänger sind, die vielleicht zum erstenmal Fußball spielen. Die treibende Kraft, die zur Neugründung der Betriebs-Sportgemeinschaft führte, waren die Fußballer. Ab 1953 wurde dann regelmäßig an den Punkt- und Pokalkämpfen des Verbandes teilgenommen. Schnell wuchs die Sparte Fußball zur größten in unserer B.S.G. heran und in den letzten Jahren waren es bis zu zehn Mannschaften, die am Spielbetrieb teilnahmen. Wie überall im Sport, so mußten auch wir ganz unten anfangen. Langsam haben wir die höchste Spielklasse erreicht und gehören heute zu den führenden Mannschaften des Verbandes. Noch heute spielen in unseren Mannschaften Männer, die schon im Gründungsjahr dabei waren. Andere alte DWer kamen erst später, aber alle fanden das, was sie bei uns suchten. Nämlich eine Gemeinschaft, in der sie sich wohlfühlten.

Durch sportliche Beziehungen zu anderen Betrieben hat auch manch einer von uns einen Einblick in die Arbeit anderer Unternehmungen bekommen. Hier sei nur an die Fahrt der Alten Herren nach Herten erinnert, wo wir zu Gast bei einer Bergwerksgesellschaft waren, die es uns ermöglichte, in ein Bergwerk einzufahren. Wenn unsere Arbeit auf der DW auch nicht zur leichtesten gehört, so war keiner der Teilnehmer bereit, seinen Arbeitsplatz mit dem eines Bergmannes trotz höchster Bezahlung und vorbildlichster sozialer Betreuung zu tauschen.

So, nun zum Schluß noch eine Bitte an die Älteren. Seit 1953 besteht bei uns mit einigen Unterbrechungen eine „Alte Herren-Mannschaft“. Sollten sich noch ältere Fußballer auf der DW befinden, so kommt zu uns, wir brauchen Euch.



Um die Fußballmeisterschaft

Auch in diesem Jahr ist es unserer 1. Fußball-Mannschaft gelungen, wieder ins Endspiel zu kommen. Damit erreichte die 1. Fußball-Herren-Mannschaft der DW drei Jahre nacheinander das Endspiel. Der Gegner ist, wie im letzten Jahr, die Fußballmannschaft der Oelwerke Ernst Jung, Hamburg-Wilhelmsburg. Das Spiel findet am 31. Juli 1959, 18.30 Uhr, in der Jahn-Kampfbahn, Hamburg-Barmbek (Stadtpark) statt. Wir hoffen, von unseren Belegschaftern wieder recht viele Fußballfreunde als Zuschauer auf dem Sportplatz begrüßen zu können, wie es in den letzten Jahren auch der Fall gewesen ist.



Am 17. 6. 1959 feierte unser Vorarbeiter Leo Mechs sein 40jähriges Dienstjubiläum. Nach dem ersten Weltkrieg von der Marine entlassen, kam er als E-Maschinenbauer zur Deutsche Werft. Er wurde bei uns in der Lokomotiv-Montage, die damals Rußlandlieferungen fertigstellte, beschäftigt. Nach Abschluß dieser Tätigkeit ging er zum Elektrikerbetrieb. Die ersten Mehrfach-Schweißanlagen, welche 1922 eingerichtet wurden, und die Reparatur und Montage von E-Maschinen waren sein Arbeitsgebiet. 1929 wurde er Vorarbeiter im Elektrikerbetrieb und 1941 Meister. Nach dem Kriege wurde er infolge der Betriebseinschränkung wieder Vorarbeiter. Am Wiederaufbau des Betriebes half er tatkräftig mit. Sein Hauptarbeitsgebiet war nun die Installation von Behelfsheimen, Siedlungen, Büros und Werkstätten. Fleiß und Verantwortungsbewußtsein und langjährige Erfahrung sichern ihm die Wertschätzung seiner Vorgesetzten und Mitarbeiter. Wegen seiner Hilfsbereitschaft und seines aufgeschlossenen Wesens erfreut er sich in seinem großen Freundes- und Bekanntenkreise größter Beliebtheit. Wir wünschen ihm auch für die Zukunft alles Gute.



UNSERE JUBILARE



Am 1. Juni konnte Günther Voigt auf seine 25jährige Tätigkeit bei der DW zurückblicken. Er ist ohne Unterbrechung als kaufmännischer Angestellter in unserer Abrechnung tätig gewesen und erfreut sich bei seinen Arbeitskollegen allgemeiner Beliebtheit. Wir wünschen Günther Voigt noch viele erfolgreiche Jahre in unserer Mitte.



Alfred Wendland kam am 23. 6. 1934 als Expedient zur Güterverteilung Reiherstieg und später nach Finkenwerder. Sein Fleiß, seine Umsicht und seine Pünktlichkeit haben ihm viel Anerkennung verschafft. Bei den Vorgesetzten und Arbeitskameraden erfreut er sich allgemeiner Wertschätzung. Wir wünschen ihm noch viele Jahre der Gesundheit.



Sein 25jähriges Arbeitsjubiläum feierte am 12. 6. 1959 der Rohrschlosser Walter Brandt. Im Jahre 1933 kam Walter Brandt zu uns auf die Deutsche Werft. Seit 1935 ist Walter Brandt ununterbrochen bei uns. Er ist bei seinen Kollegen und Vorgesetzten immer gern gesehen. Wir wünschen Walter Brandt, daß er noch lange in unserer Mitte bleibt.



Am 3. Juli 1959 feierte Reinhold Bischoff sein 25jähriges Dienstjubiläum. Er trat am 12. 6. 1934 in die Dienste der Deutsche Werft. Er war fast die ganzen Jahre im Betrieb Reiherstieg tätig. Er war immer ein guter Mitarbeiter, beliebt bei der ganzen Belegschaft. Wir wünschen unserem Reinhold noch recht viele erfolgreiche, gesunde Jahre.



Am 3. 7. 1959 war Max Rehl 25 Jahre bei der DW als Schiffer beschäftigt. So manches Schiff hat Max mit seiner DW 8 verholt, auch wenn es manchmal ein bißchen eng war. Leider konnte er zu seiner Ehrung im Betrieb nicht anwesend sein. Wir hoffen, daß Max bald wieder gesund ist und wir noch ein paar Jahre mit ihm zusammenarbeiten können.



Am 12. 6. 1959 hatte der Hauer Jan Quast sein 25jähriges Jubiläum. Dir, lieber Jan, gilt unser Dank für Deinen Fleiß und Deine kameradschaftliche Haltung. Bei Deinen Vorgesetzten und Kollegen hast Du Dir viel Ansehen erworben. Wir wünschen Dir alles Gute und hoffen, daß Du noch viele Jahre unter uns auf unserer DW sein kannst.



Willi Brockmann zum Abschied

Wer als Seemann auf dem Wasser seine erste Arbeit fand, mit den Füßen, naß und nasser, bis zum Bauch im Wasser stand, kann auch jederzeit im Leben fest auf beiden Füßen steh'n, braucht beim Schaffen und beim Streben nicht nach links und rechts zu seh'n.

Neunzehnhundertzwanzig kam er, suchte Arbeit und befand sich seither hier bei der „DW“, um in seinem Fach zu werken — Willi ist Schiffs-Zimmermann.

Hierzu wäre zu bemerken: Daß er wirklich etwas kann! Willi Brockmann, dann als Meister allen Leuten gut bekannt, arbeitet — die schwersten Fälle — mit den Leuten Hand in Hand.

Klüssenrohre, Spantmodelle, Hinterstegen jeder Form, auch die ganz verzwickten Fälle, stets war Willi ganz enorm.

Willi hat in allen Jahren seine Sache gut gemeistert; Ob er Vorarb. oder Meister, immer war der Willi gleich. Seine Art, in der er lebte und sein Können und sein Fleiß, wie er schaffte, wie er strebte, sind der sicherste Beweis.

Feierabend soll man machen, wenn das Herz noch nicht betrübt, wenn man noch mit frohem Lachen alles Schöne sieht und liebt! Doch so wollen wir nun schließen, und in diesem Augenblick wünschen wir mit uns'ren Grüßen Willi Brockmann — recht viel Glück!



Am 16. 6. 1959 konnte der Rohrschlosser Herbert Neujahr auf eine 25jährige Tätigkeit bei der DW zurückblicken. Durch seinen unermüdbaren Fleiß und seine stete Hilfsbereitschaft hat er sich das volle Vertrauen seiner Kollegen und Vorgesetzten erworben.

Wir wünschen unserem Herbert noch recht viele erfolgreiche gesunde Jahre im Kreise der DW.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Kupferschmied Siegfried Schulz mit Frl. Traute Heger am 16. 5. 1959
 E'Schweißer Anton Ziegler mit Frl. Agnes Bensmann am 5. 6. 1959
 Techn. Zeichnerin Christel Wagner mit Kurt Wenzel am 5. 6. 1959
 Schleifer Ronald Hupfeld mit Frl. Beate v. Stosch am 8. 6. 1959
 Schlosser Martin Stirmal mit Frl. Eva Höltin am 11. 6. 1959
 Bauklempner Henry Sangenstedt mit Frl. Maria Schäfer am 12. 6. 1959
 Kupferschmied-Helfer Jürgen Gibau mit Frl. Gisela Remus am 12. 6. 1959
 Matrose Berthold Ostmann mit Frl. Sieglinde Quast am 12. 6. 1959
 Rohrschlosser Borut Juranic mit Frl. Renate Dietrich am 12. 6. 1959
 M'Schlosser Egon Gellert mit Frl. Irmgard Bühn am 19. 6. 1959
 Schiffbauhelfer Josef Kunzinger mit Frl. Edith Mischke am 19. 6. 1959
 Stellagenbauer Harry Schäfer mit Frl. Johanna Fiedler am 19. 6. 1959
 E'Schweißer Johannes Hahnske mit Frl. Liesbeth Fischer am 20. 6. 1959
 Tischler Julius Splett mit Frl. Helene Stelter am 26. 6. 1959
 Brenner-Anlerner Siegfried Schelling mit Frl. Inge Heinrich am 26. 6. 1959
 Schiffbauer Wolfgang Timm mit Frl. Karin Beckmann am 6. 7. 1959
 Anbringer Emil Pillgram mit Frl. Helga Horn am 10. 7. 1959

Geburten:

S o h n :

Schiffbauer Rolf Jungmann am 20. 5. 1959
 Kupferschmied Rudolf Wetje am 26. 5. 1959
 Feuerwehrmann Gerhard Fosseck am 9. 6. 1959
 E'Schweißer Alois Lang am 13. 6. 1959
 Schiffbauer Gerhard Studt am 17. 6. 1959
 E'Schweißer Claus Hinrichs am 17. 6. 1959
 Rohrschlosser Karl-Heinz Hanson am 18. 6. 1959
 Schlosser Siegfried Stopat am 18. 6. 1959
 Stemmer Bernhard Kofod am 18. 6. 1959
 Maschinenbauhelfer Hermann Cohrs am 21. 6. 1959
 Schiffbauhelfer Manfred Dieban am 28. 6. 1959
 Heueranlerner Günther Lison am 29. 6. 1959
 Tischler Adolf Spode am 29. 6. 1959
 E'Schweißer Erich Umlandt am 30. 6. 1959
 E'Schweißer Heinz Weckert am 1. 7. 1959
 Schlosser Wolfgang Zander am 1. 7. 1959
 E'Schweißer-Anl. Heinz Langer am 1. 7. 1959
 Seilbahnfahrer Günther Dobbert am 3. 7. 1959
 Brenner Reinhard Podhustnik am 6. 7. 1959

T o c h t e r :

Kraftfahrer Karl Bernhöft am 12. 5. 1959
 Lagerhalter Georg Primke am 30. 5. 1959
 Schiffbauer Ernst Soltau am 10. 6. 1959
 Transportarbeiter Karl-Heinz Jegodka am 23. 6. 1959
 E'Schweißer Paul Henkel am 24. 6. 1959
 E'Schweißer Heinrich Griemsmann am 29. 6. 1959

Sterbefälle:

Rentner Karl Grimm (früher Docker), geb. am 3. 4. 1884, verst. am 16. 6. 1959
 Rentner Carl Fick (früher Barkassenführer), geb. am 23. 3. 1878, verst. am 16. 6. 1959
 Raumpfleger Martin Prigge, geb. am 6. 10. 1898, verst. am 18. 6. 1959
 Rentner Hinrich Reese (früher Zimmermann und Packer), geb. am 20. 3. 1889, verst. am 20. 6. 1959
 Dreher Heinrich Baarck, geb. am 18. 7. 1909, verst. am 23. 6. 1959
 Maschinenbauer Hugo Kretschmann, geb. am 16. 10. 1901, verst. am 1. 7. 1959
 Kupferschmiedhelfer Wilhelm Klein, geb. am 11. 4. 1901, verst. am 6. 7. 1959

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich allen Beteiligten herzlichen Dank.
Alfred Wendland, RGv.

Für die mir erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums spreche ich hiermit der Betriebsleitung, sowie allen Kolleginnen und Kollegen meinen herzlichsten Dank aus.
Fritz Baumgarten, SK

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche danke ich herzlichst.
Günter Voigt, K. R.

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines Ausscheidens aus den Diensten der DW sage ich der Betriebsleitung, den Betriebs-Ing., dem SU-Büro, sowie Meistern, Vorarbeitern und Belegschaft meinen herzlichsten Dank.
Albert Scharnberg

Der Werfleitung, Herrn Biesewig, Meister Seehase und allen Kollegen danke ich herzlich für die Aufmerksamkeiten, die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesen worden sind.
Max Rehl

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums in so überreichem Maße erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich hiermit der Betriebsleitung, sowie allen Arbeitskameraden, Freunden und Bekannten meinen herzlichsten Dank.
Leo Mechs

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

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.
Marg. Baarck u. Sohn

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme beim Heim gange unseres lieben Vaters Carl Fick.
Die Hinterbliebenen

Für die liebevollen Beweise der Anteilnahme beim Heim gange unseres lieben Entschlafenen sagen wir hierdurch unseren herzlichsten Dank.
 Im Namen der Hinterbliebenen: **Frieda Reese**

Für die beim Heimgang meines lieben Lebensgefährten, unseres guten Vaters Hugo Kretschmann, erwiesene Anteilnahme und Kranzspenden sagen der Betriebsleitung und den Kollegen der Deutschen Werft ihren herzlichsten Dank
Die Angehörigen



Das wäre nun also der Sommer. Streckenweise sind wir alle ganz schön geschmort worden bei Temperaturen, um die uns Spanien oder Zentralafrika beneiden könnten. Der Verbrauch an flüssiger Nahrung war dann auch entsprechend erheblich.

Für unsere Urlauber ist diese Temperatur ja ganz erfreulich gewesen. Die „Zurückgebliebenen“ waren nicht immer begeistert. Trotzdem mußte die Arbeit aber gemacht und geschafft werden. Schließlich warten ja unsere Kunden auch im Sommer auf pünktliche Erledigung ihrer Aufträge.

Anfang Juli hatten wir unsere Hauptversammlung, auf der der Geschäftsbericht des Vorstandes für 1958 den Aktionären und damit der Öffentlichkeit vorgelegt wurde. Einige Tage vorher war allerdings die Presse schon unterrichtet worden. Wir finden einen eingehenden Bericht über die Lage der

Werft an anderer Stelle dieser Zeitung. Dr. Scholz hat selbst mit aller wünschenswerten Klarheit auseinandergesetzt, wie die Dinge liegen. Soviel ist jedenfalls sicher: Für die nächsten Jahre ist die Vollbeschäftigung bei der DW sichergestellt.

Ein weiterer Punkt, der auch immer wieder erörtert und kritisiert wird, ist der, daß die Hauptversammlung beschlossen hat, den Aktionären 14 % Dividende zu zahlen.

Wir haben in früheren Jahren schon öfter klarzustellen versucht, was es mit dieser Dividende auf sich hat. Mit ein paar Worten will ich es noch einmal tun. Die Dividende wird auf den Nennwertbetrag der Aktie gezahlt. Die Bewertung der Aktie durch die Börse spielt dabei überhaupt keine Rolle. Für 100,— DM Aktienkapital gibt es also 14,— DM Dividende, auch dann, wenn der Aktieninhaber diese Aktie für 575,— DM gekauft haben sollte. Da unser Aktienkapital 12 Millionen DM beträgt, beläuft sich die gesamte Dividende auf 1 680 000,— DM. Diesem Betrag steht eine Lohn- und Gehaltssumme von über 60 Millionen DM im Jahre 1958 gegenüber. Dabei darf man noch erwähnen, daß die Lohnsumme bei etwa gleichbleibender Belegschaftszahl von 1955 ab Jahr für Jahr um etwa 5 Millionen DM gestiegen ist.

Am gleichen Tage, an dem unsere Hauptversammlung war, fand in Berlin die Wahl des Bundespräsidenten statt, an der sich auch Wahlmänner aus Hamburg zu beteiligen hatten. Unter ihnen war auch ein Betriebsangehöriger der Deutschen Werft. Um seinetwillen hat es eine Art von Sturm im Wasserglas gegeben, weil wir angeblich dadurch einen Mißklang in die Bundespräsidentenwahl gebracht haben, wenn man einer Hamburger Morgenzeitung glauben kann, daß wir uns geweigert haben sollen, diesem Wahlmann seinen Lohn zu zahlen. Die Sache ist längst geklärt. Der Wahlmann hat seinen Lohn von uns bekommen. Im übrigen gibt es ganz genaue gesetzliche Bestimmungen darüber, wie Wahlmänner in Bundesversammlungen wirtschaftlich gestellt werden. Sie erhalten nämlich aus der Staatskasse auf Veranlassung des Präsidenten eine Entschädigung entsprechend den Sätzen, die für die Abgeordneten des deutschen Bundestages gelten. Es ist bisher nicht bekanntgeworden, daß diese Sätze etwa nicht ausreichend wären.

Bedauerlich bleibt, daß in der Öffentlichkeit der Eindruck entstehen mußte, als ob es die DW an der erforderlichen sozialen Einstellung habe fehlen lassen. Das kann, weiß Gott, der stärkste Mann nicht behaupten; denn die Werft tut unendlich viel für alle die, die unverschuldet in Schwierigkeiten geraten sind. Das dürfte sich inzwischen überall herumgesprochen haben.

Inzwischen ist die völlige Wiedervereinigung des Saargebietes mit der Bundesrepublik durchgeführt worden. Daß sie gewisse Schwierigkeiten mit sich bringen würde, wußte man vorher. Vielleicht hat man sich in diesem oder jenem Falle nicht genügend darauf vorbereitet. Immerhin sollten wirtschaftliche Fragen in diesem Zusammenhange nicht übertrieben laut erwähnt werden. Wir sollten uns zunächst einmal freuen, daß ein erster Teil unseres geteilten Vaterlandes wieder heimgekehrt ist. Im übrigen haben die Franzosen in der Zeit, als sie glaubten, die Saarländer durch wirtschaftliche Versprechungen von Deutschland weglocken zu können, den Bewohnern des Saarlandes einige Vorteile eingeräumt, um deren Erhaltung es jetzt geht.

Eine Frage, die in diesem Zusammenhange wieder auftaucht, ist die Verbesserung des Kindergeldes.

Im Saarland wird Kindergeld für jedes Kind, also auch schon für das erste gezahlt. In der Bundesrepublik gibt es DM 40,— Kindergeld erst vom dritten Kind ab. Man wird also irgend eine Lösung finden müssen, die allen Beteiligten gerecht wird, wobei ich wieder einmal darauf hinweisen muß, daß das Kindergeld bei uns ausschließlich vom Arbeitgeber bezahlt wird. Die Familienausgleichskassen werden einzig und allein von den Unternehmern getragen. Für uns ist der Beitrag, da er im Verhältnis zur

Gesamtlohnsumme erhoben wird, ganz beachtlich. Im übrigen weiß jeder, daß es mehr Ehen mit 2 Kindern als mit 3 und mehr Kindern gibt. Die Zahl der sogenannten Zweit-Kinder beträgt voraussichtlich ein Vielfaches der Zahl der Dritt-Kinder. Meiner Ansicht nach wird man sich überlegen müssen, ob man die Aufwendungen für die Kosten des Kindergeldes nicht auf eine größere Zahl von Verpflichteten legt. Ich habe nämlich gehört, daß es Angestellte gibt, die ein höheres Einkommen haben, als kleinere Unternehmer. Diese Angestellten brauchen aber nichts zu bezahlen.

Gewisse Überlegungen wird man auch der Rentenanpassung von 1960 widmen dürfen. Wenn die bisherigen Renten den neuen Renten angepaßt werden sollen, müssen sie um 5,9 % heraufgesetzt werden. Das könnte dazu führen, daß die Beitragsbemessungsgrundlage sich erhöht. Die Folge davon könnte eine Steigerung der Beitragsanteile sein.

Über die Frage der Selbstbeteiligung der Versicherten an Krankenhaus-, Arzt- und Arzneikosten zu reden, die im Rahmen der Veränderung der entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen erörtert wird, ist vielleicht hier nicht nötig, da man darüber überall etwas lesen und hören kann. Es wird viel davon gesprochen, daß man auf dem Wege zu einer sozialen Demontage wäre. Die Bestrebungen, die Selbstbeteiligung einzuführen, seien unsozial usw. Dazu ist zu sagen, daß man sich bemühen muß, eine gerechte Lösung zu finden. Eine Lösung kann nur ein Kompromiß sein, bei dessen Abschluß alle Interessierten etwas nachzugeben haben. Wenn keiner nachgibt, kann man nie zu einem Schluß kommen. Das gilt in der Sozialpolitik genau so wie sonst im Leben. Im übrigen denkt kein Mensch daran, den Versicherten schlechter als bisher zu stellen. Man will nur eine Lösung finden, die dem Kranken ermöglicht, eine anständige Behandlung zu finden, und die gleichzeitig jeden Mißbrauch ausschließt. Es darf daran erinnert werden, daß die Beiträge zur Krankenkasse jetzt zwischen 8 und 9 % schwanken, während sie früher bei 5 und 6 % lagen. Man rechnet damit, nach der Reform der Krankenversicherung wieder auf den ursprünglichen Satz zurückzukommen. Es sollte sich also jeder dieses Problem einmal in aller Ruhe durchdenken. Euch geht es ja besonders an. Vielleicht habt Ihr sogar gute Vorschläge, die der Lösung der Frage dienlich sind.

Wie Ihr wißt, haben wir auch an den heißen Tagen eine ganze Menge zu tun gehabt. Probefahrten wurden durchgeführt und es gab auch Stapelläufe. Beim letzten Stapellauf hat der Vertreter des Reeders eine Rede gehalten, die mich so beeindruckt hat, daß ich sie Euch nicht vorhalten will. Es handelt sich um den Stapellauf der „Traviata“ für die Reederei Wilh. Wilhelmsen in Oslo. Kapitän Skarrebo aus Oslo sprach namens des Reeders. Er erklärte uns, daß die „Traviata“ das 12. Schiff sei, das die Reederei Wilh. Wilhelmsen von der DW bekomme. Im Rahmen seiner Rede berichtete er über das Schicksal der von uns gelieferten Schiffe. Dabei kam heraus, daß die Reederei einzelne der von uns gebauten Schiffe nach über 30jähriger Dienstzeit noch zu einem guten Preis an andere Reedereien verkaufen konnte. Auf jeden Fall, so erklärte Kapitän Skarrebo, dessen Reederei heute über 800 000 t Schiffsraum verfüge, müsse die Qualität unserer Schiffe im Vergleich zu den Erzeugnissen anderer Werften als besonders hochwertig eingeschätzt werden. Wir können uns über dieses Lob einer der größten Privatreedereien der Welt nur freuen, zumal uns berichtet wurde, daß die letzten der von uns für die Reederei in Fahrt gesetzten Schiffe, M. S. „Tagaytay“ und M. S. „Tai Ping“, den Erwartungen in jeder Weise entsprochen haben.

Damit wäre ich für heute wieder einmal am Ende. Über die Betriebsversammlung werde ich in der nächsten Ausgabe berichten. Dieses Mal geht es nicht mehr, weil die Unterlagen zum Drucker müssen.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabauteermann