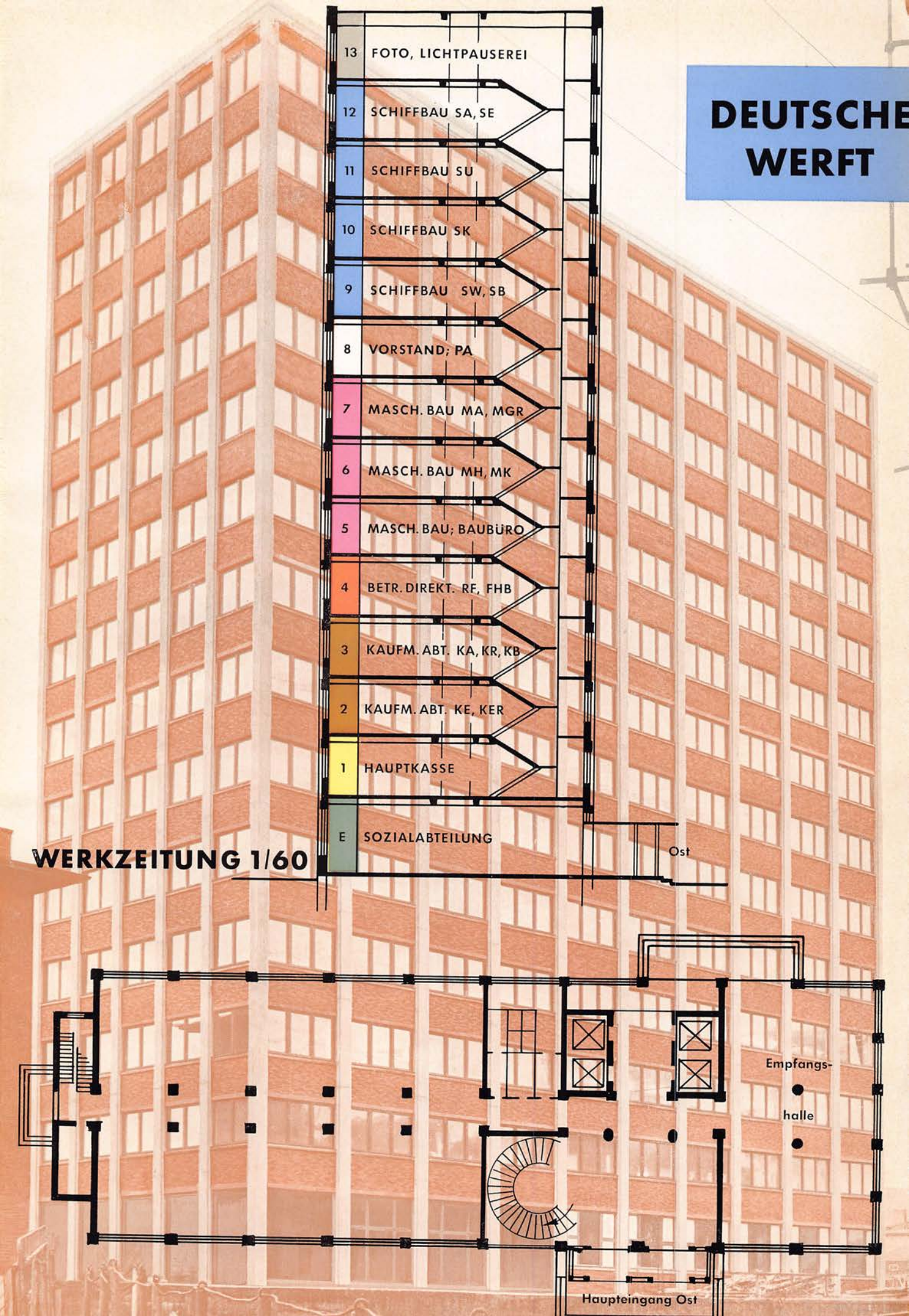
DEUTSCHE WERFT



WERKZEITUNG 1/60

Was die nächsten Wochen bringen sollen:

Am 3. Februar 1960 wird der 36 100 t tragende Turbinentanker „Intercontinent" für die Titan Tankers, Inc., Wilmington, Del., die Jungfernreise nach dem Persischen Golf antreten. Die technische Probe- und Übergabefahrt erfolgt bereits am 26./27. Januar und der Flaggenwechsel am 2. Februar.

Am 4. Februar 1960 wird der Stapellauf der Bau-Nr. 756 (11 250 tdw) für die Reederei Haaland, Oslo, vor sich gehen. Der Neubau wird ein Schwesterschiff der „Concordia Tadj" und der „Concordia Tarek".

Am 10. Februar 1960 wird die Ablieferungsprobefahrt des für die Zim Israel Navigation Company Ltd., Haifa, erbauten Tankmotorschiffes „Yafo" erfolgen. Das Schiff ist 19 500 t groß.

Titelseite: Das neue Bürogebäude · Zeichnung von Wolfram Claviez

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

20. Jahrgang · Nr. 1 · 28. Januar 1960

Der Weltschiffbau um die Jahreswende 1959/1960

Mit einer Tonnage von 124 935 000 BRT (tons gross) hat die Welthandelsflotte eine Steigerung von 55,5 Mill. BRT seit dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges im Jahre 1939 erfahren.

Trotz dieser starken Zunahme der Welttonnage in den letzten 20 Jahren haben Japan, Deutschland und Griechenland, das sind die Länder, die im letzten Kriege besonders schwere Verluste zur See erlitten haben, erst heute wieder ihre Vorkriegstonnage erreicht oder leicht überschritten. Vergleiche hinken sehr oft; so ist ein rein statistischer Vergleich der Anteile der einzelnen Schiffahrtsstaaten an der gesamten Welthandelsflotte schon deshalb sehr erschwert, weil heute in den Flottenstatistiken Länder, wie Liberia, Panama, Honduras und andere erscheinen, die in den Vorkriegsjahren kaum über eine eigene Handelsflotte verfügten und auch heute nur Sammelbecken von Handelsschiffstonnage sind, die aus steuerlichen Gründen die eigene Handelsflagge meidet und die vorgenannten Länder nur als „homeport" benutzt, ohne sonst von deren staatlichen Einrichtungen und Gegebenheiten Gebrauch zu machen. Durch diese starke Abwanderung nationaler Einheiten in die Flottenlisten exotischer Staaten wird das statistische Bild, wie es die Klassifikationsgesellschaften liefern, völlig verwischt und bietet nur noch einen relativen Anhalt für die Betätigung der einzelnen Länder in der Weltschiffahrt.

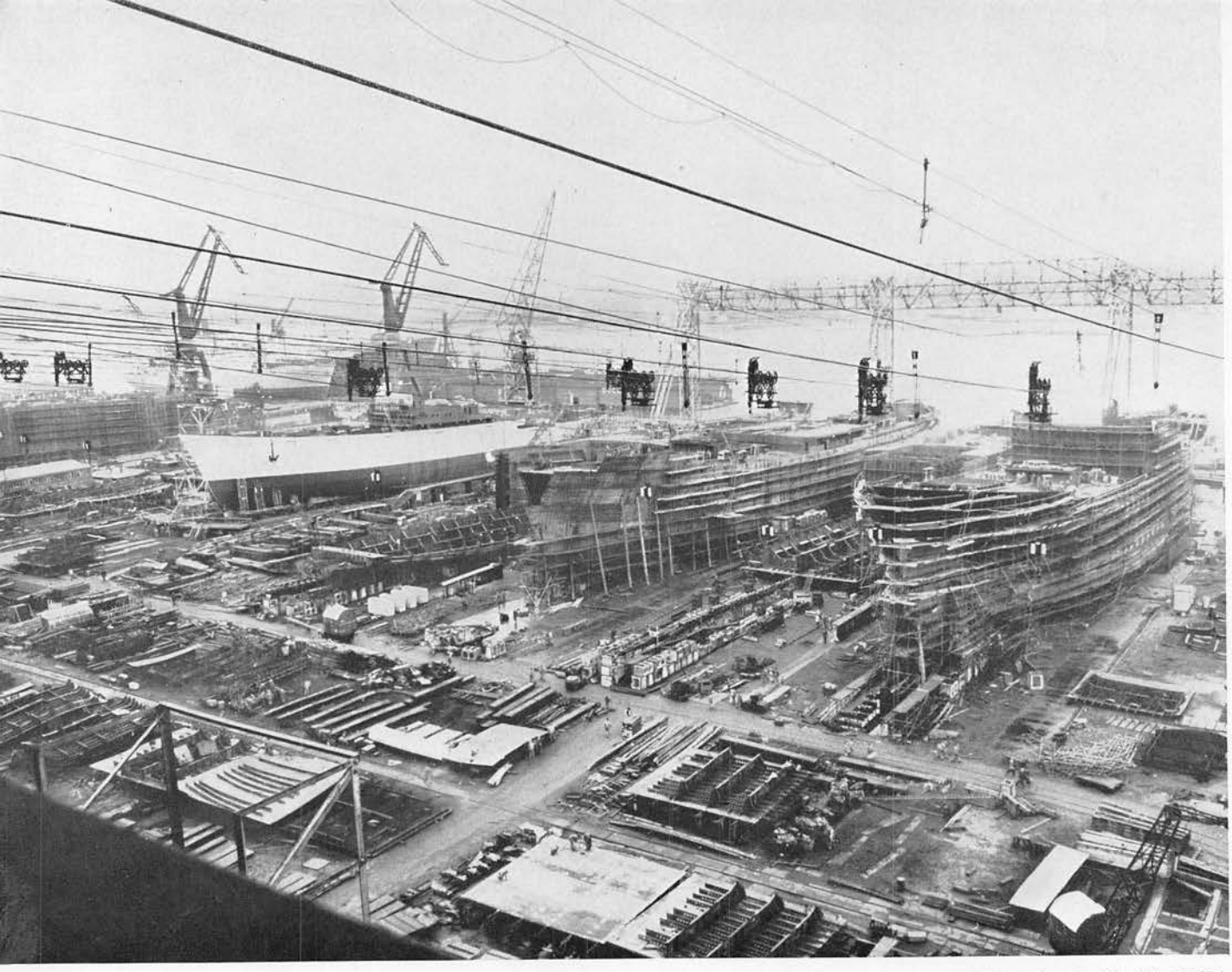
Die Tonnagebestände von Liberia mit 11,94 Mill. BRT, davon Tanker mit insgesamt 7,08 Mill. BRT, und Panama mit 4,59 Mill. BRT, davon Tanker mit insgesamt 2,56 Mill. BRT, gegenüber Deutschland mit 4,53 Mill. BRT, davon Tanker mit insgesamt 0,54 Mill. BRT, zeigen so recht den geringen Wert der Flottenstatistiken für die Beurteilung der wirtschaftlichen Bedeutung der einzelnen Länder.

*

Die westdeutschen Werften haben nach dem vorläufig vorliegenden Jahresergebnis 1959 1,21 Mill. BRT Schiffsraum zur Ablieferung gebracht und damit das Jahresergebnis 1958 nicht ganz erreicht.

Das laufende Jahr wird zu einem ähnlichen Ergebnis führen; damit dürfte der Höhepunkt des in den Nachkriegsjahren jährlich abgelieferten Schiffsraumes mit 1,23 Mill. BRT im Jahre 1958, wie er sich aus dem Übermaß an Bestellungen auf Schiffsneubauten im Zuge der Auswirkungen des Suezkonfliktes ergeben hatte, überschritten sein.

Der hieraus folgende Boom auf dem Schiffbaumarkt hat in den letzten Jahren zu einer ungesunden Erweiterung zahlreicher mittlerer und Großwerften geführt, die nun-



Großhelgen Finkenwerder, Belegung Dezember 1959, v. r. n. l.: 10 800-t-Mot.-Frachtschiff „Tarantel", 20 000 t-Motortanker Bau-Nr. 760, 10 500 t-Motorfrachter Bau-Nr. 756, 20 000-t-Motortanker Bau-Nr. 761, 3650-t-Mot.-Kühlschiff Bau-Nr. 746, 36 000 t-Turbinentanker Bau-Nr. 741

mehr, bei rückläufigem Eingang an Neubauaufträgen, große Klage über ungenügende Beschäftigung erheben und mangels eigener Kraft ihre Regierungen und sonstigen öffentlichen Stellen um finanzielle Beihilfe, Subsidien und Übernahme von Bürgschaften bitten, statt sich selbst zu sagen, daß die stark erweiterte Schiffbaukapazität auf die Dauer im Zuge normaler Erweiterung des Welthandels keine ausreichende Beschäftigung finden kann.

Tritt in dieser Richtung nicht bald ein starker Wandel ein und bleiben die ruinösen Schiffbaupreise, wie sie besonders durch die Unterbietungen Japans auf dem Weltmarkt Platz gegriffen haben, noch eine Weile bestehen, so wird in diesem wirtschaftlichen Kampf das Gesetz der natürlichen Auslese bestimmend sein müssen und die Schwachen zum Verschwinden bringen.

Die französische Regierung hat aus dieser Entwicklung der Lage und aus der Erkenntnis, daß es nicht Aufgabe des Staates sein darf, nicht lebensfähige Industrien notdürftig am Leben zu halten, die erforderlichen Konsequenzen gezogen und ein Gesetz vorbereitet und Mittel für die Seeschiffswerften in Aussicht gestellt, die baldmöglichst geeignete Schritte unternehmen, Werftbetriebe auf andere Fertigungen umzustellen.

Da auch in der Bundesrepublik Deutschland die in den Nachkriegsjahren entstandenen Werftbetriebe zu einem erheblichen Teil von den jeweiligen Landesregierungen gefördert und laufend unterstützt wurden und kaum Vollbeschäftigung in den nächsten Jahren finden werden, wird auch hier eine natürliche Auswahl stattfinden, wenn die weiteren Beihilfen der Seeuferstaaten ausbleiben, was dringend erwünscht ist.

Da die Großschiffswerften aus den aus den Jahren 1956/57 noch vorliegenden Neubauaufträgen fast durchweg noch über ein für mehrere Jahre ausreichendes Auftragsvolumen verfügen, wird für diese noch für längere Zeit Vollbeschäftigung vorliegen, wie es die Ablieferungen für das abgelaufene Jahr zeigen.

Allein von den großen und mittelgroßen Werften in Hamburg wurden im Handelsschiffbau im Jahre 1959 vom Stapel gelassen:

1.	Deutsche Werft	313 569 tdw
2.	Howaldtswerke	119 819 tdw
3.	Schliekerwerft	106 650 tdw
4.	Blohm & Voß A.G.	71 940 tdw
5.	Stülckenwerft	54 200 tdw

Auch im Weltschiffbau ist im abgelaufenen Jahr 1959 nach dem Rekordausbringen des vorangegangenen Jahres mit

9,27 Mill. BRT zum ersten Male ein leichter Rückgang zu verzeichnen, der sich im laufenden Jahr nach der starken Zurückhaltung der Schiffahrt, weitere Neubauaufträge zu erteilen, fortsetzen wird.

Von den im Schiffbau führenden Werften der Welt, die im Jahre 1959 über 150 000 BRT vom Stapel gelassen haben, waren beteiligt:

in Deutschland:

Howaldtswerke Kiel . . .	211 999 BRT
Deutsche Werft, Hamburg .	194 396 BRT

in Schweden:

Uddevallavarvet	179 782 BRT
Eriksberg, Göteborg . . .	175 353 BRT
Götaverken, Göteborg . .	163 495 BRT
Kockum, Malmö	155 515 BRT

in Japan:

Mitsubishi, Nagasaki . . .	173 300 BRT

in USA:

Bethlehem, Sparrow, Ph. .	157 130 BRT

Die Stapellaufziffern aller übrigen größeren deutschen Werften liegen weit unter 100 000 BRT, und zwar in 1000 BRT:

Flender (85), Howaldt, Hamburg (76), Bremer Vulkan (69), A.G. Weser (68), Rheinstahl-Nordseewerke (63), Schlieker (55) *), alle übrigen Werften unter (50).

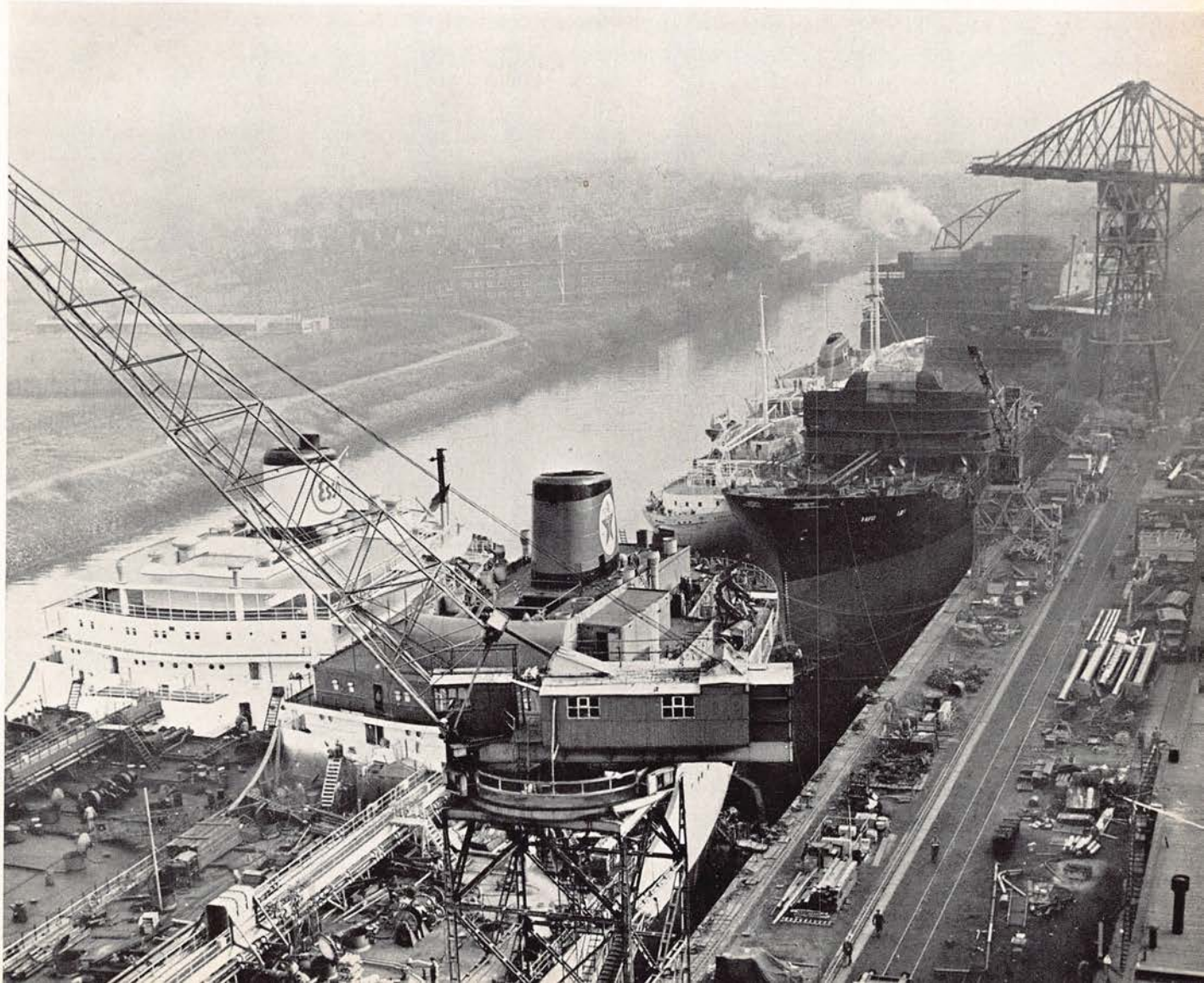
Von allen Schiffahrtsstaaten der Welt zeigt Japan auch 1959 noch das größte Ausbringen, wenngleich auch dieses Land einen erheblichen Tonnagerückgang im Schiffsneubau ausweist. England (U. K.) hat den zweiten Schiffbauplatz mit 1,4 Mill. BRT wiedergewonnen, die Bundesrepublik Deutschland steht mit rund 1,21 Mill. BRT an dritter Stelle.

Für die Mehrzahl der vorgenannten Werften erhebt sich bei der Notwendigkeit langfristiger Planung im Schiffbau die Frage, ob es möglich sein wird, rechtzeitig Anschlußaufträge zu buchen, um eine Vollbeschäftigung ihrer Betriebe für die nächsten Jahre sicherzustellen. Auf alle Fälle werden alle Werften aus der vorliegenden Arbeitslage im Schiffbau heraus mit einem scharfen Wettbewerb auf dem Weltmarkt rechnen müssen.

---

*) Die Ziffern sind dem wegen der Gewissenhaftigkeit seiner Zahlenangaben bekannten The Glasgow Herald, Trade Review, Januar 1960, entnommen.

Schiffe am Ausrüstungskai Finkenwerder im Dezember 1959, v. l. n. r.: 36 000-t-Turbinentanker „Esso Berlin", 36 000-t-Turbinentanker „Intercontinent", 3650-t-Mot.-Kühlschiff „Hornkoog", 19 300-t-Motortanker „Yafo", Hinterschiff 36 000 t-Tanker Bau-Nr. 736, 10 800 t-Motorfrachter „Rheinland"



Schwimmdocks Finkenwerder bis 30 000 t Hebefähigkeit mit Großhelgen 5 im Vordergrund

Bei dieser Situation im Schiffbau und der allgemeinen Schiffahrtslage bereiten die nicht ganz verständlichen Forderungen von Gewerkschaftsseite nach Lohnerhöhung und gleichzeitiger Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohnausgleich erhebliche Sorge.

Eine ruhige Überlegung auf seiten der Arbeitnehmer kann nur zu dem Schluß führen, daß die großen Risiken, die für eine Werftleitung bei jedem einzelnen Abschluß eines Neubauauftrages vorliegen, nur dann getragen werden können, wenn auch die Arbeitnehmer bereit sind, die Durchführung des einzelnen Auftrages in williger Zusammenarbeit mit der Unternehmensleitung sicherzustellen.

Da Neubauaufträge im In- und Ausland heute nur zu festen Preisen zu erreichen sind, muß auch die Werftleitung die Gewißheit haben, daß sie die in der nächsten Zeit abzuwickelnden Neubauten im Rahmen der ihrem Abschluß zugrunde liegenden Vorkalkulation abrechnen wird. Lohnforderungen und Arbeitszeitverkürzungen, in so erheblichem Ausmaß verlangt, wie sie in den letzten Tagen andeutungsweise durch die Presse gegangen sind, würden durch eine auch nur teilweise Bewilligung dieser Forderungen jeden weiteren Neubauabschluß unmöglich machen, wenn nicht gleichzeitig eine entsprechende Steigerung der Arbeitsleistung sichergestellt werden kann.

Lohnerhöhung und Arbeitszeitverkürzung schließen einander aus, wenn nicht vorher die Erhaltung der bisherigen Arbeitsleistung verbürgt ist. Dieser elementare Grundsatz wird in allen kommenden Besprechungen über Lohn- und Arbeitszeitfragen auf Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite an erster Stelle stehen müssen.

Die Deutsche Bundesbank, die für die Erhaltung der Stabilität unserer Währung verantwortlich ist, hat durch die Erhöhung des Diskontsatzes in den letzten Wochen geglaubt, dämpfend auf den Preisauftrieb, wie er nicht zuletzt durch die ungewöhnlichen und der Entwicklung der Preislage nicht gerechtfertigten Lohnforderungen ausgelöst ist, einwirken zu müssen. In der gleichen Richtung zielen die Ermahnungen des Präsidenten des Bundesverbandes der Industrie, der sich in Essen nachdrücklich für ein Maßhalten in allen Lohnforderungen und einer Verkürzung der Arbeitszeit eingesetzt hat, wenn nicht ein andernfalls unvermeidbarer Preisauftrieb weitere Märkte erfassen und damit unsere Währung gefährden soll.

Da kein Land in so hohem Maße von der Erteilung von Neubauaufträgen aus dem Ausland abhängig ist wie die Bundesrepublik, wird jede hier verlangte Änderung der Lohnhöhe und der Arbeitszeit einer besonders sorgfältigen Prüfung unterzogen werden müssen.

Der Anteil der Lieferungen der Deutsche Werft beträgt im Durchschnitt der Jahre 1918—1959, d. h. seit Bestehen der Werft, rund 75 %, ein Beleg dafür, wie stark die Werft auf die Erhaltung guter Beziehungen zu ihren ausländischen Auftraggebern angewiesen ist und infolgedessen auch unsere Belegschaft mit der Werftleitung diese Beziehungen durch gute Werkmannsarbeit und Einhaltung der Liefertermine für ihren Teil pflegen muß, wenn die von uns allen angestrebte Vollbeschäftigung für die nächsten Jahre erhalten werden soll.

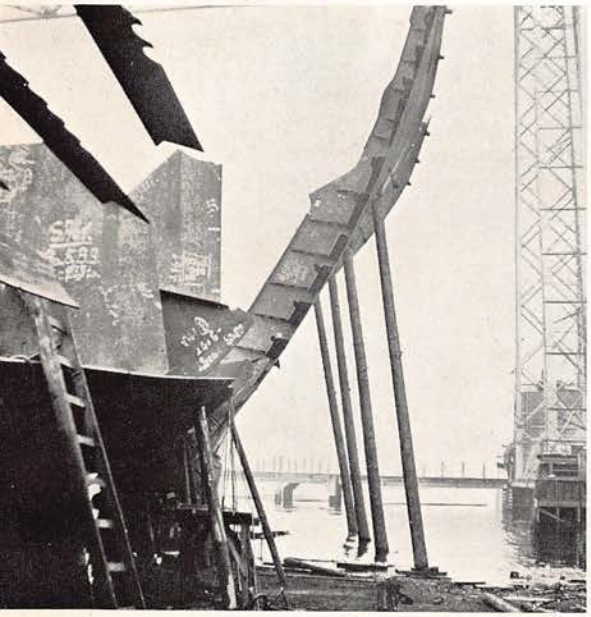
W. E. H. S.

VON DER ZUNFT DER SCHIFFSZIMMERER

Wollen wir unseren Ursprung erforschen, müßten wir wohl mit Noah und seiner Arche als unserem Stammvater anfangen. Denn schon in grauer Vorzeit gab es Leute, die es sich zur Aufgabe gemacht hatten, Schiffe zu bauen. Im Laufe der Jahrhunderte nahmen diese Bauten gewaltige Formen und Ausmaße an. Aus dieser Entwicklung ergab sich der Beruf des Schiffszimmerers. Als Ende des 19. Jahrhunderts der Holzschiffbau zum Erliegen kam und die Schiffe fast nur noch in Stahl gebaut wurden, wandelte sich das Betätigungsfeld der Schiffszimmerer.

Bei uns ist er überwiegend im Schiffbau, in der Ausrüstung, im Stellagenbau und auf dem Schnürboden tätig. Beginnen wir mit dem Schiffbau. Welche Aufgaben hat er dort?

Als erstes muß er die Kielpallen legen, auf Höhe auswiegen und in Fall bringen. Diese Arbeit muß gewissenhaft ausgeführt werden, denn sie ist



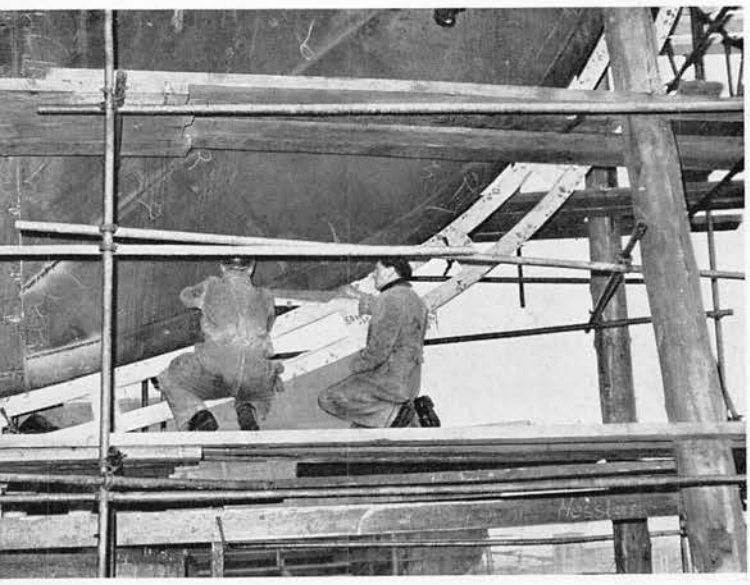
Oben:
Die Galionsfigur der Zimmerei

Links:
Robert Dürkopp und Ernst Dettmann beim Auflegen der Kielpallung

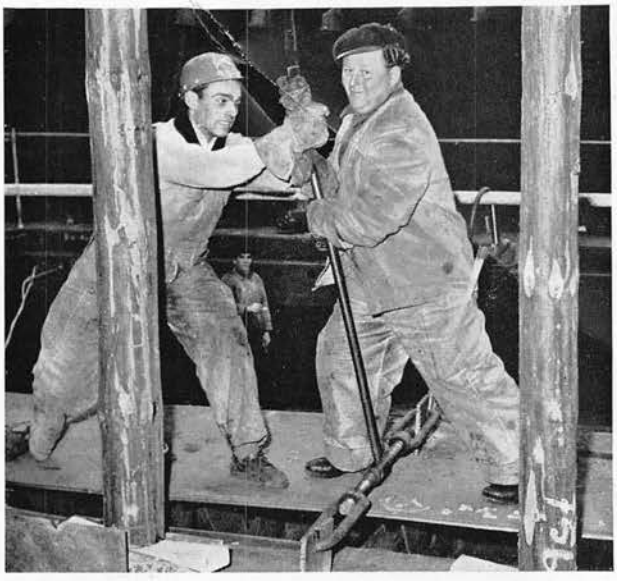
Oben:
Außenhautabstützung

Rechts:
Klaus Baaske und Hans Ambauer beim Deckskolli-Ausrichten und auf Distanz-Bringen

Ganz rechts:
Ferdinand Bohn und Walter Herget beim Aufstellen einer Visiervorrichtung zwecks Ausrichten des Hintersteven



Paul Blaeser und Haymo Veit beim Anzeichnen der Tiefgangsmarken und Farbenstraks



Gerhard Bode und Walter Pompass beim Ausrichten von Bodenkollis

wichtig für die richtige Lage des Schiffes beim Bau auf dem Helgen.

Danach erfolgt die Abstützung der Bauelemente. In größerer Zahl sind die Zimmerleute bei uns mit dem Ausrichten der Bauteile beschäftigt. Die DW ist eine der wenigen Werften, auf der diese Arbeiten noch von Zimmerleuten ausgeführt werden. Es werden Bodenkolli mit der Waage ausgewogen und entsprechend dem Hellingfall und horizontal mittels der Schlauchwaage ausgerichtet, Schotten in Lot und Fall gestellt, Hintersteven, Außenhautkolli und große Teile vom Vorschiff hingetrimmt sowie Teile der Decks und der Aufbauten ausgerichtet. Während dieser Arbeiten läuft auch unter dem Boden des Schiffes die Arbeit weiter.

Da werden die Gleitbahnen, Schlitten und Stützen für den späteren Stapellauf angefertigt und montiert, Kimmpallen gebaut und Bodenstützen zurechtgeschnitten und untergerammt. All das läßt sich so leicht niederschreiben. Doch wenn man bedenkt, daß überall die großen 50- und 100-t-Pumpen angesetzt werden müssen, daß Zugbolzen und Spannschrauben angebracht und die Stichmaße auf dem Schnürboden nachkontrolliert werden müssen, dann merkt man sehr bald, daß das viel Arbeit macht.

Daß Zimmerleute wind- und wetterfest sein müssen, beweist ein Vorfall, der sich am 28. 12. 59 beim Stapellauf des Vorschiffes S. 736 zutrug. Aus Gründen, die hier nicht untersucht werden sollen, wurde der Helgen, auf dem das Vorschiff lag, zu früh geflutet: als die Zimmerleute von der Mittagspause kamen, stand ein Teil der Pallung des Vorschiffes bereits unter Wasser. Doch die Zimmerleute Koehler, Adler, Stahmer, Strassberger und Schneider zögerten nicht, bis über den Bauch ins kalte Wasser zu steigen und die Pallung loszuschlagen. Wenn wir bedenken, daß wir Ende Dezember schrieben und das Wasser sehr kalt war, müssen wir zugeben, daß das eine Leistung war, die ganz besondere Anerkennung verdient.

In der Ausrüstung liegt die Arbeit des Zimmerers auf einem ganz anderen Gebiet. Hier werden Holzdecks verlegt, Boden- und Seitenwegerungen eingebaut, Store und

Fritz Koehler und Klaus Krause beim Bohren der Aufklotzung zwecks Befestigung der Stapellaufhölzer

Der Gang vom Stapellauf beim Schmieren der Wasserbahnen

Werkmeister Voß mit seinen Leuten beim Auframmen des Schiffes zwecks Stapellauf

Wirtschaftsräume eingerichtet, Rettungsboote eingesetzt und Lademarken angezeichnet. Im Kühlraum fällt ein großer Teil der Arbeiten dem Zimmermann zu. Er muß Blindhölzer verlegen, Wärmebrücken einbauen, Decken isolieren sowie die gesamte Einteilung der Laderäume einbauen. Die Arbeiten hier in allen Einzelheiten zu schildern, würde zu weit führen. Im großen und ganzen kann gesagt werden, daß der Zimmermann auch heute einen wichtigen Anteil an Bau und Ausrüstung der Schiffe hat. Wie segg noch uns Galionsfigur inne Timmere?

Solang wie noch Schepen bood,
solang wi hebbt noch Ebb und Flot,
meent se: „Jung Timmermann hev Mot,
Seefohrt deit Not!"

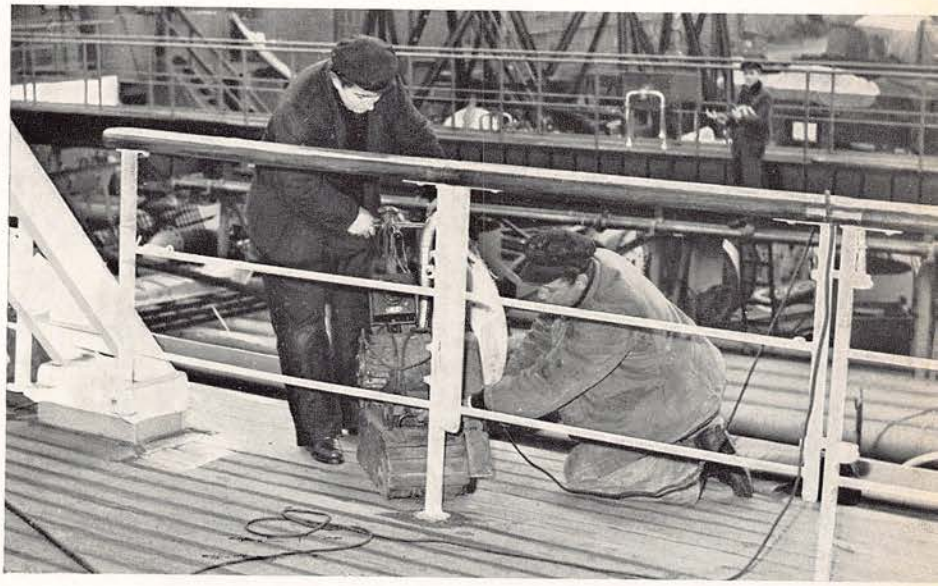
Werkmeister Voß

Über die Stellagenbauer hat Meister Voß einen weiteren Aufsatz geschrieben. Der Aufsatz wird demnächst in unserer Werkzeitung veröffentlicht.

Die Redaktion

Heinrich Tode beim Auslegen der Bodenwegerung

Franz Möller und Werner Ockelmann beim Holzdeck-Abschleifen



Fahrt zu den Pyramiden von Gizeh

In Kürze wird auf unserer Werft der erste Tanker für die Vereinigte Arabische Republik vom Stapel laufen. Aus diesem Anlaß veröffentlichen wir heute eine Schilderung, die Garantie-Ing. Fricke über eine Fahrt zu den Pyramiden in Gizeh bei Kairo geschrieben hat.

. . . Am nächsten Morgen ging es zur Besichtigung nach den weit außerhalb der Stadt liegenden Pyramiden. Es ging durch Straßenzüge, die bekunden, daß Kairo auf dem besten Wege ist, eine moderne Stadt zu werden. Große moderne Autobusse sind vorhanden, unter ihnen auch solche von Büssing und MAN, mit ihnen fährt man hauptsächlich zu den neuen Stadtvierteln und Vororten. Der Nil läuft mitten durch die Stadt. Das Flußbett ist mindestens ebenso breit wie die Elbe in Hamburg bei den Landungsbrücken. Ein schlickig graues Wasser fließt träge zum Delta hin, Brücken überqueren den Strom und eine ansehnliche Flotte von großen und kleinen Lastenseglern mit ihren merkwürdig langen Masten liegt an den Ufern, um ihre Güter zu löschen und zu laden. Auf der Westseite des Flusses liegt der neuere und modernere Teil der Stadt. Hier laufen die für den modernen Verkehr vorbildlich eingerichteten Straßen schnurgerade durch die flache Landschaft. Nach einer Weile wird es ländlicher, die künstlichen Bewässerungskanäle durchziehen auch hier das Gebiet. Es geht noch ein ganzes Stück so weiter, bis plötzlich die große Wüste vor einem liegt. Dort herrscht vor der Auffahrt zu den Pyramiden ein reges Treiben.

Wenn man heute vor diesen über 4000 Jahre alten Grabstätten der ägyptischen Könige verweilt und die aus gewaltigen Gesteinsquadern errichteten Mammutbauten betrachtet, dann kann man, ehrlich gesagt, nicht umhin, sich selbst die Frage zu stellen, wie man in der damaligen Zeit derartige Riesenaufgaben bewerkstelligt hat. Aus den geschichtlichen Aufzeichnungen geht hervor, daß Keil und Rolle längst bekannt waren, außerdem verfügte man über eine Unmenge von Sklaven. Das zum Bau benötigte Gestein ist den Forschungen zufolge von weit her herangeschafft worden. Die Fundstellen liegen in etwa 880 km Entfernung nilaufwärts in der Nähe von Assuan. Auch aus dem in der Nähe von Kairo gelegenen Felsengebirge hat man Baumaterial herangeschafft. Allein der Transport dieser sauber gespaltenen Granitblöcke, von denen einzelne ein Gewicht von bis zu 30 t aufweisen, muß — ohne jegliche Inanspruchnahme moderner Transportmittel — als eine überaus große Leistung gewertet werden. Die bis zum Standort mühselig herangeschleiften Brocken mußten nun aufeinandergetürmt werden, um daraus das Monument erstehen zu lassen.

An die Stelle des frühzeitigen Ziegelbaues setzte die beginnende Pyramidenzeit den monumentalen Steinbau, der in den königlichen Grabbauten mächtig in Erscheinung tritt. Entwicklungsgeschichtlich liegt der Pyramide die Mostaba genannte Bauform zugrunde, ein rechteckiger, flacher massiver Grabbau mit abgeböschten Wänden, unter dem am Ende eines Schachtes die aus dem Felsen gehauene Sargkammer liegt. Durch Aufeinandertürmen von sechs Mostabas entstand die Stufenmostaba des Königs Djoser bei Sakkara, die noch einen rechteckigen Grundriß aufweist. Indem man zum quadratischen Grundriß überging und die Stufen durch eine glatte Verkleidung überdeckte, gelangte man über die Zwischenform der Knickpyramide von Dachschur mit zwei verschiedenen Böschungswinkeln zur Pyramide. In ihrem Innern wurde eine Kammer für den Sarg des Königs ausgespart, deren Zugang nach der Bestattung durch Steine verstopft und von außen durch die Verkleidung unsichtbar gemacht wurde. Während der 4. Dynastie, der die drei berühmten Pyramiden von Gizeh angehören, herrschten glatt polierte Wände und gewaltige Pfeiler vor. Das großartigste Beispiel ist der Taltempel der Chephrempyramide in Gizeh, der sogenannte Sphinxtempel aus Granit mit Alabasterfußboden. Die Grabkammer liegt unterirdisch oder ebenerdig, nur ausnahmsweise in der Cheopspyramide befinden sich auch Grabkammern im Mauerwerk. Die drei

großen Pyramiden von Gizeh haben erstaunliche Abmessungen; Grundlinie und Höhe sind nahezu gleich. Man kann sich leicht ausrechnen, was an Felsraummetern aneinander und aufeinander gesetzt worden ist. Die Höhen der drei Pyramiden von Cheops, Dhephrem und Mykerinos sind 146,6 m, 143,5 m und 66,4 m. Ursprünglich waren diesen Stufenpyramiden glatte Bekleidungen aus Ziegeln angelegt, sie sind später gestohlen worden, um für Wohnbauzwecke verwandt zu werden.

Die von den Pyramidenerbauern verwendeten Werkzeuge sind teilweise bekannt geworden. Die harten Steine aus Granit, Divrit und Basalt waren durchweg mit in Bronzesägen eingelassene Corunde oder Diamanten sauber auf Maß gesägt. Für die Löcher wurden Bohrwerkzeuge verwandt, nach denen unsere modernen Diamanten-Gesteinbohrer ihre Nachbildung erfuhren.

Am Fuße der Pyramiden steht noch der aus großen Brocken errichtete Sphinx. Mit einem aus dem vollen herausgehauenen Kopfbildnis hat dieses Bauwerk eine Höhe von 20—22 m. Die hier in den nebenliegenden Grabkammern zum Bau verwendeten Brocken mit den darüber gelegten überdimensionalen Blöcken aus säuberlich geschnittenem Granit liegen ohne jegliche Verbindung fast spiondicht aneinander. Vor diesem Bauwerk herrscht ein buntes Durcheinander. Alle Besucher machen hier ihre Fotoaufnahmen, um die uralten Sehenswürdigkeiten in der Wüste im Bild festzuhalten.

Nur Pech gehabt?

Hein behauptete, daß ihn das Pech verfolge wie ein Wolf seine Beute. Wenn man seine blauen Flecke und Beulen, seine Pflaster und Schrammen sah, mußte man es fast glauben.

Und dabei war bisher noch alles glücklich abgegangen. Nur jedesmal, wenn ihn sein Pech mal wieder erwischt hatte, hallten furchtbare Flüche durch die Werkstatt. Sie galten alle seinem Pech. Sie galten dem Hammer, der ihm auf die Zehen fiel, der scharfen Ecke, die ihm den Handrücken aufriß, der Schraube, die ihm auf seinem Kopf eine saubere Beule verpaßt hatte.

Schließlich brachte das Pech Hein sogar ins Krankenhaus, dadurch nämlich, daß er beim Waschen seiner stark verschmutzten Hände mit Benzin genießerisch seine Zigarette rauchte!

Im Krankenhaus hat Hein dann über all sein Pech nachgedacht. Es hatte ihn ja gar nicht verfolgt, sondern Hein war ihm nachgelaufen. Er hatte es sogar durch Unachtsamkeit herausgefordert, hatte es durch Leichtsinn und Gedankenlosigkeit hervorgelockt, durch Hast und Unruhe auf seine Fährte gehetzt.

Noch kein Mensch — und selbst Hein nicht — hat jemals ein Rohr aus eigenem Antrieb durch die Werkstatt rollen sehen, damit einer darüber stolpere. Kein Drehspan hat jemals auf der Lauer gelegen, um aus Bosheit einem ins ungeschützte Auge zu springen. Kein schweres Eisenstück hat sich jemals heimtückisch auf Hein's Zehen gestürzt und kein Sägezahn hat jemals nach seinen Fingern gehascht.

Er selbst hat seine Hand gedankenlos in den Gefahrenbereich gebracht, er hat selbst seine Augen ungeschützt der Gefahr ausgesetzt und hat aus Gleichgültigkeit darauf verzichtet, Sicherheitsstiefel und Schutzhelm zu tragen.

Und darüber ist Hein sich nun auch klar geworden, nicht das Benzin war es, das böswillig ihm die Hände verbrannte, sondern seine Gleichgültigkeit gegenüber der Gefahr war schuld an all seinem vielen Pech.

Berndt

Henry Lindberg griff rasch zu

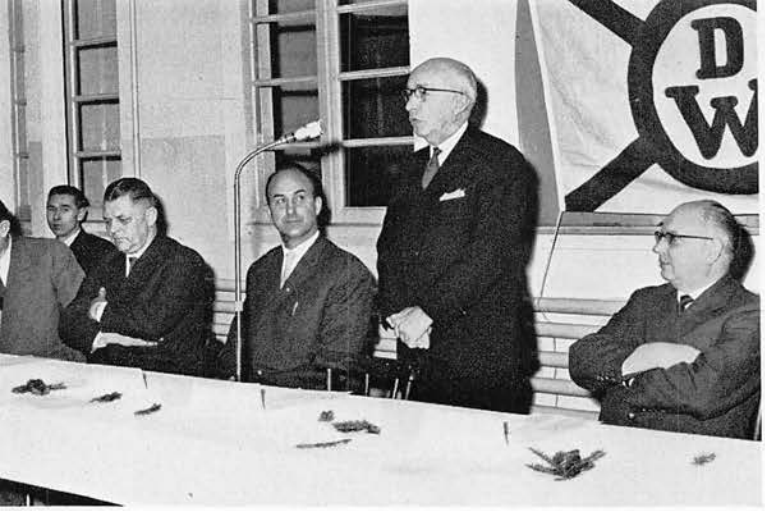
Ein weithin hörbarer Knall zerriß am 14. Dezember gegen 14.30 Uhr die Luft am Ausrüstungskai. Eine grelle Stichflamme, die etwa einen halben Meter lang über einer Azetylenflasche an der Reling des FMS „Rheinland" stand, konnte von dem beherzt hinzuspringenden Schlosser Henry Lindberg (221/5683) durch Dichtdrehen des Flaschenventils gelöscht werden.

Was war geschehen? Bei Brennarbeiten in der Maschine entstand ein Flammenrückschlag am Gerät. An mehreren Stellen zerriß der Azetylenschlauch, dabei verbrannte die Stichflamme jedesmal den Schlauch. Kurz vor dem Manometer staute sich nochmals der Gasdruck und mit ohrenbetäubendem Knall zerriß auch hier der Schlauch. Die Flamme, die dauernd Gaszufuhr erhielt, züngelte über die Manometer zur Flasche.

Durch seinen sofortigen Zugriff verhütete Henry Lindberg, dem am Hinterkopf die Haare versengten, größeren Schaden, der unzweifelhaft durch das Auseinanderfliegen dieser Flasche und durch das Überspringen der Flamme auf die daneben stehenden Azetylen- und Sauerstoff-Flaschen entstanden wäre. Ob es dann nur beim Materialschaden geblieben wäre, ist noch zu bezweifeln.

Wir danken Henry Lindberg für seine mutige und rasch entschlossene Handlungsweise.

Tanker im Sturm



Direktor Gräber spricht

Die Lehrlinge bei der Weihnachtsfeier

Hier berichten unsere Lehrlinge

Die Weihnachtsfeier 1959

Wie in jedem Jahr versammelten sich auch diesmal die Lehrlinge der DW in der Kantine zu einer kleinen Weihnachtsfeier. Den Auftakt bildete unsere Musikgruppe mit dem Weihnachtslied „Stille Nacht, heilige Nacht". In seiner Begrüßung, die Betr.-Ing. Sass an unsere Lehrlinge und die zahlreichen Gäste richtete, umriß er kurz den Sinn dieser kleinen Feierstunde besonders für die Lehrlinge, die im letzten Jahr hier angefangen haben.

Nach einem weiteren Musikstück begann Dir. Gräber mit seiner Ansprache, die den Mittelpunkt der Feierstunde bildete. Es war nicht nur eine Weihnachtsansprache, sondern gleichzeitig ein Jahresrückblick auf die vollbrachten Leistungen und eine Vorschau auf das kommende Jahr; trotz der augenblicklich kritischen Lage im Weltschiffbau infolge der Flaute im Frachtverkehr, der starken ausländischen Konkurrenz und der Angebote zu wesentlich niedrigeren Preisen ist eine weitere Anzahl von Aufträgen bei uns eingegangen. Die Vollbeschäftigung für die nächsten Jahre ist damit gesichert. Zum Schluß wies Dir. Gräber auf das steigende Niveau der Leistungen der Lehrlinge bei der Gesellenprüfung hin und gab seiner Hoffnung Ausdruck, daß es auch weiterhin so sein möge.

Besonders haben sich diesmal die weiblichen Lehrlinge an der Gestaltung der Weihnachtsfeier beteiligt; von ihnen wurden drei Geschichten und Gedichte vorgetragen. Gefallen hat mir davon die Geschichte „Von den guten Mächten", die ausdrucksvoller aufgesagt wurde als die vorhergegangenen. Zwischendurch spielte die Musikgruppe Weihnachtslieder und ein Stück aus „Nabucco" von Verdi. Das Spiel war zwar nicht ganz sauber, aber es ist doch erfreulich, daß die Musikgruppe nach dem Ausscheiden ihres besten Spielers sich nun wieder gefunden hat. Den Schluß bildeten ein gemeinsamer Gesang und die Ansprache des Betriebsrates Kuchta, der daran erinnerte, daß wir auch dieses Weihnachtsfest immer noch in einem geteilten Deutschland feiern müssen.

Wolfgang B.

Hoffentlich bringt er das wieder in Ordnung

Gerade wollte ich zum neuen Jahr der Werkzeitung eine Freude machen und darüber berichten, daß mir der große Schiffshotelier Cantor aus Amerika einen persönlichen Brief geschrieben und mitgeteilt hat, daß er auf der Deutschen Werft zwei Schiffe bauen lassen wolle. Mit dieser großen Nachricht wollte ich meinen Freund Dieter Wallich, der als Lehrling auf der Deutschen Werft in Finkenwerder tätig ist, überraschen.

Aber es kam ganz anders. Schon an Dieters Gesicht sah ich, daß etwas Furchtbares passiert sein mußte. Und richtig: Dieter erzählte mir von einer großen Gemeinheit: Am Freitag, dem 8. 1. 60, war nach getaner Arbeit endlich Feierabend. Einer der schönsten Augenblicke für den, der Tag für Tag ordentlich arbeitet. Dieter ging wie immer in den Waschraum, um sich für den Nachhauseweg in Ordnung zu machen. Wie immer legte Dieter seine Geldbörse mit 12,— DM Wochenlohn, seinen restlichen 80 Pfennigen Taschengeld und der neuen Fährkarte in seinen offenen Spind. Während Dieter sich wusch, kriegte es doch tatsächlich ein Schmutz-

Die Lehrlingskapelle spielt

Weihnachtsarbeiten der Lehrlinge

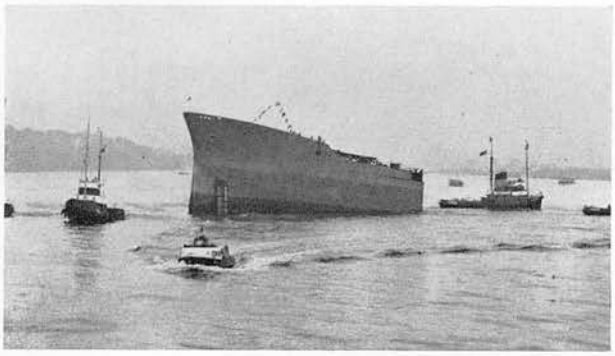
Die letzten Wochen

brachten trotz der zahlreichen Feiertage zu Weihnachten und Neujahr und trotz Kältewelle und Schneesturm vier wichtige Ereignisse.

Am 28. Dezember lief das Vorschiff 736 vom Stapel. Inzwischen sind Vor- und Hinterschiff im Dock 5 in Hamburg-Finkenwerder eingedockt und zusammengeschweißt. Bau-Nr. 736 wird ein 36 800-tdw-Turbinentanker für die Esso Tankschiff Reederei GmbH in Hamburg.

Am 30. Dezember absolvierte das 10 946-tdw-MS „Rheinland" seine Probefahrt zur besten Zufriedenheit der HAPAG, für die die Deutsche Werft dieses Schiff gebaut hat. Die „Rheinland" ist ein Schwesterschiff der „Vogtland", die im September dem Auftraggeber übergeben worden war.

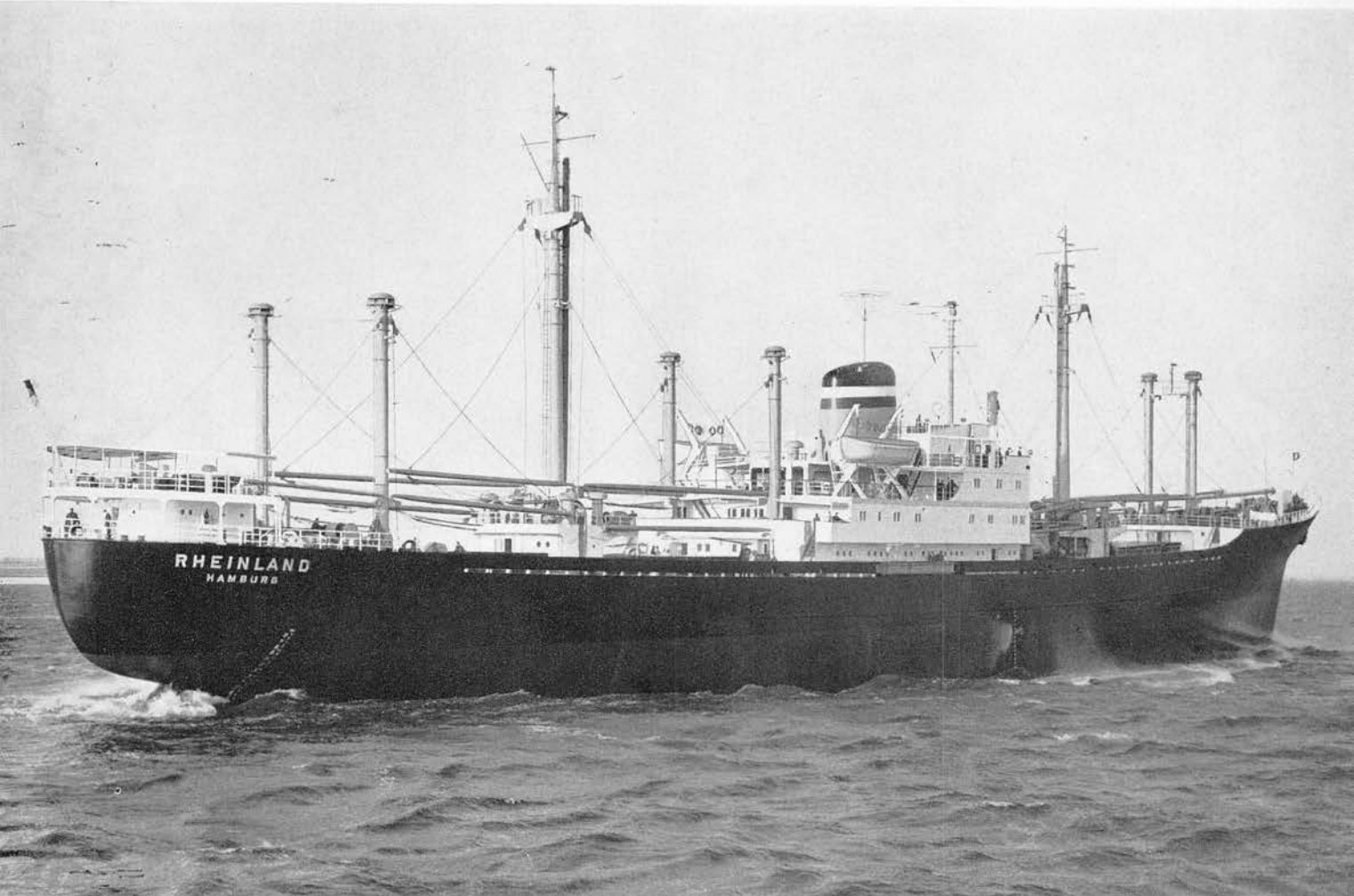
In den ersten 14 Tagen des neuen Jahres liefen bereits zwei Schiffe vom Stapel.



Oben: Trotz Schneetreiben geht die Arbeit weiter

Links: Vorschiff 736 ist vom Stapel gelaufen

Unten: MS „Rheinland" bei böigem Nordwest auf Probefahrt



Oben: V. r. n. l.: Der Reeder Erich Müller-Stinnes, Dr. Scholz und Direktor Reiße

Unten: Die „Horndeich" läuft ab

Oben: Reeder Müller-Stinnes und Dr. Scholz auf der Taufkanzel

Unten: Die Taufpatin der „Horndeich", Frau Wonne Strehl, und Dr. Scholz

Am 8. Januar erfolgten Taufe und Stapellauf des Kühlmotorschiffes Bau-Nr. 762 für die Horn-Linie, Hamburg. Frau Wonne Strehl, Ludwigshafen, taufte das Schiff auf den Namen „Horndeich". Die technischen Daten des Schiffes: Länge über alles 139,54 m — Länge zwischen den Loten 121,92 m — Breite 16 m — Seitenhöhe 8,75 m — Vermessung 3250 BRT — Tragfähigkeit 3650 t — Maschinenleistung 7250 PS — Geschwindigkeit 18 kn. Die „Horndeich" wird ein Schwesterschiff der „Hornkoog", die am 1. 12. 1959 dem Reeder Müller-Stinnes übergeben worden war.

Bereits vier Tage später, am 12. Januar, lief als weiteres Schiff die Bau-Nr. 749 für Wilh. Wilhelmsen, Oslo, vom Stapel. Mrs. Gunhild Skarrebo, Oslo, taufte das Schiff auf den Namen „Tarantel". Die technischen Daten der „Tarantel": Länge über alles 159,70 m — Länge zwischen den Loten 146,30 m — Breite 19,96 m — Seitenhöhe 11,89 m — Vermessung 8300 BRT — Tragfähigkeit 10 900 t — Maschinenleistung 12 500 PSe — Geschwindigkeit 19,25 kn. Das Schwesterschiff der „Tarantel", die „Traviata", hatte am 15. Oktober vergangenen Jahres ihre Jungfernreise angetreten.

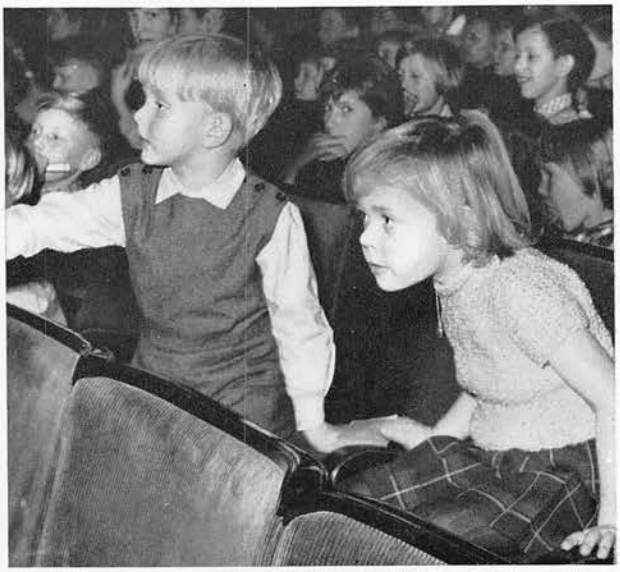
Oben rechts:
Die Sektflasche zerspringt am Bug der „Tarantel"

Rechts:
„Tarantel" gleitet in ihr Element

Unten:
Die Taufpatin der „Tarantel", Frau Gunhild Skarrebo, Oslo

ZU WEIHNACHTEN
SAHEN UNSERE KINDER

„Brüderchen und Schwesterchen"



Er arbeitet für Weihnachten

fink fertig, meinem Freund die Geldbörse zu klauen. Das ist eine große Gemeinheit.

Hoffentlich findet der Übeltäter, wenn er diese Zeilen zu lesen bekommt, wenigstens den Mut, die Geldbörse heimlich wieder dahin zu stecken, wo er sie hergenommen hat.

Horst M.

Bauliches

Es sieht wirklich sehr nett aus, unser Hochhaus, besonders von der anderen Seite.

Sicher war es auch sehr nötig, denn so ging es ja nicht mehr weiter, daß die Angestellten in wirklich wenig komfortablen Gebäuden ihre Arbeit tun mußten.

Wie sieht es aber nun bei uns aus? Wir leben in einer Zeit, in der es der Technik möglich ist, riesige und leistungsfähige Maschinen zu bauen. Auch in seinem Privatleben hat der einzelne Arbeiter mehr oder weniger Luxus und Komfort, und er möchte sicherlich nicht gerne darauf verzichten, wenn er zur Arbeit fährt. Man kann sich sicher gut vorstellen, daß ein Mensch, der etwas auf sich hält, sich nicht gern auf eine Toilette setzt, an der keine richtige Tür ist. Kann man das nicht ändern und etwas Modernes bauen? *)

Natürlich müßte dann auch eine Unsitte abgestellt werden, die bei uns ganz schön eingerissen ist und die ich scheußlich finde, beinahe noch scheußlicher als die fehlenden Türen. Ich meine dieses: Es gibt Toiletten, in denen eine schöne Heizung vorhanden ist. Und wenn es draußen kalt ist, dann sitzen die Leute, die das Bedürfnis haben, sich aufzuwärmen, wie die Spatzen auf der Heizung. Auch auf den Clos sitzen sie rum.

*) Zu 70 % sind Türen da, Neubauten erhalten ausnahmslos Türen. D. Red.

Und wenn vernünftige Toiletten gebaut werden, glaube ich, wird man, wenn man es mal sehr eilig hat, überhaupt keinen Platz mehr bekommen, solange diese Unsitte andauert, sich ausgerechnet da aufzuwärmen.

Peter B.

Für unsere Ausländer

bringen wir nachstehend das Programm der Carl-Duisberg-Gesellschaft, Hamburg 39, Jarrestraße 80, für den Monat Februar:

Freitag, den 5. Februar: Griechenland, Vortrag mit Lichtbildern und Schallplatten

Freitag, den 12. Februar: Abend ohne Programm

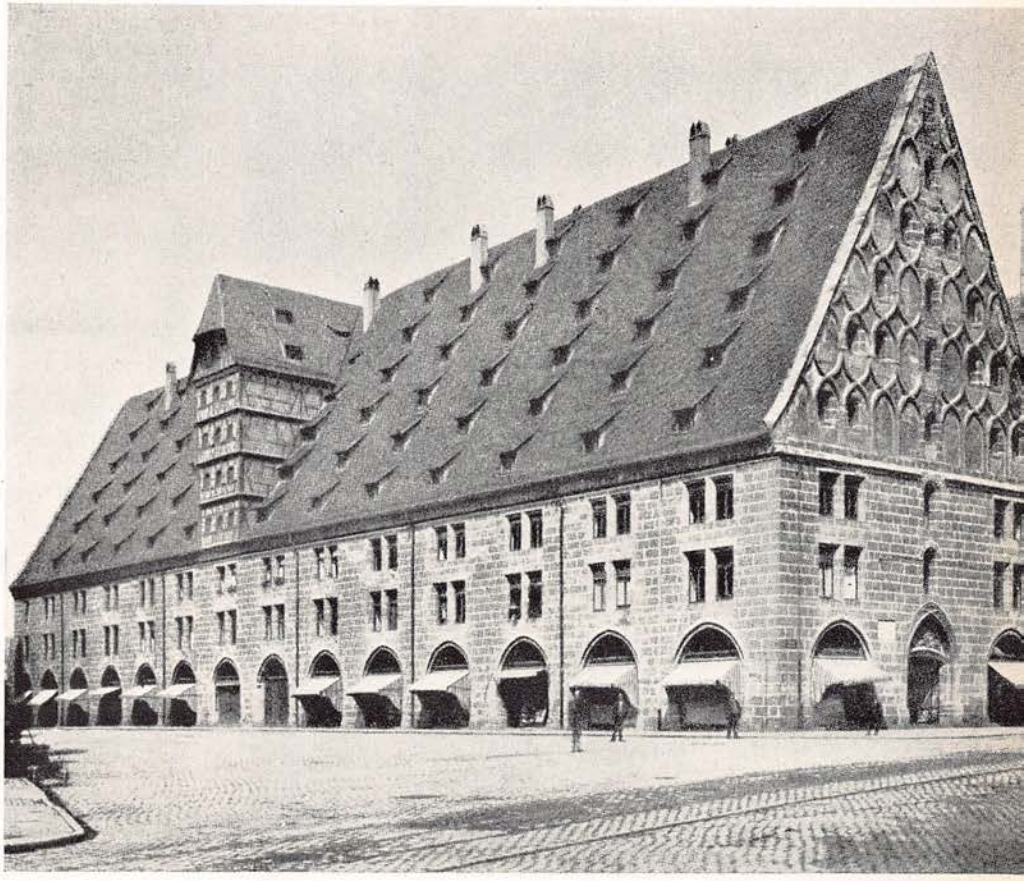
Freitag, den 19. Februar: Faschingsfest

Freitag, den 26. Februar: Wir fragen unsere ausländischen Gäste „Was ist Deutschland?"

Außerdem ist der Club jeden Dienstag-, Mittwoch- und Samstagabend ab 19.30 Uhr geöffnet.

Unser Deutschlandbild

Ein Beispiel der großen Speicher und Lagerhäuser, die das Stadtbild des späten Mittelalters beherrschen. Sie dienten oft zur Aufbewahrung der Kornvorräte, mit denen der um die Ernährung der Stadt besorgte Rat für Kriegszeiten vorsorgte. Die Mauthalle in Nürnberg hatte ihren Namen von dem Zollamt, das 1572 in ihr errichtet wurde (Maut = Warenzoll). Der Bau, ein Hauptwerk des Stadtbaumeisters Hans Behaim d. Ä., entstand an der Wende des 15. und 16. Jahrhunderts. Mit seiner Betonung der Breite und der horizontalen Linien war er ein echtes Werk des Bürgertums, das um diese Zeit endgültig den seinem Wirklichkeitssinn entsprechenden Ausdruck in der Architektur fand.



Kosten die Sachleistungen eigentlich viel Geld?

„Ich habe in diesem Jahr die Krankenkasse kaum in Anspruch genommen." Wie oft hören wir das in Gesprächen mit Versicherten. Hauptsächlich sagen es diejenigen, die kein Krankengeld erhielten. Immer wieder wird vergessen, daß auch die ärztliche und zahnärztliche Behandlung und die vom Arzt verordneten Arzneien und Heilmittel — vor allem aber die Krankenhausbehandlung — Geld kosten. Die Krankenhausbehandlung kostet in Hamburg z. Z. DM 21,— pro Tag für Erwachsene und DM 19,— pro Tag für Kinder im Alter bis zu 12 Jahren.

Die Arztkosten je Behandlungsfall sind bei den einzelnen Krankenkassen verschieden hoch, da unterschiedliche Honorarvereinbarungen zwischen ihnen und der Kassenärztlichen Vereinigung bestehen. Die Honorarvereinbarungen beruhen aber alle auf der Grundlage der amtlichen Preußischen Gebührenordnung für Ärzte.

Durchschnittlich kostet z. B. eine einmalige

ärztliche Behandlung	ca. 4,— bis 5,— DM
Röntgendurchleuchtung	ca. 10,— DM
dreimalige Magendurchleuchtung	16,— DM
Röntgenaufnahme	ca. 10,— bis 15,— DM
Elektrokardiogramm	9,— bis 13,— DM
Grundumsatzbestimmung	ca. 15,— DM

Schon die geläufigsten ärztlichen Leistungen sind also keineswegs billig. Auch ambulant auszuführende Sonderleistungen des Arztes können in Frage kommen, hauptsächlich kleine chirurgische Eingriffe. Z. B. kosten die Öffnung eines Furunkels (neben der Beratungsgebühr) ca. DM 3,—, der Verband einer Wunde ca. DM 2,50. Wenn sich der Versicherte eine Brille „verschreiben" läßt, zahlt die Krankenkasse dem Augenarzt dafür DM 4,50 bis DM 7,50.

Ein Monatsbeitrag ist also, wenn der Versicherte oder eines seiner Familienmitglieder ärztliche Hilfe in Anspruch nimmt, schnell verbraucht. Nur bleibt es aber regelmäßig nicht bei der Tätigkeit des Arztes. Je nach Lage und Schwere des Falles werden Arzneien und Heilmittel verordnet. Die Betriebskrankenkassen im Bundesgebiet gaben 1957 bei rd. 16 Millionen Behandlungsfällen fast 100 Millionen DM für Arzneikosten aus. Für Heil- und Hilfsmittel betrug die Gesamtausgabe der Betriebskrankenkassen fast 22 Millionen DM.

Unter den vom Arzt verordneten Heilmitteln sind besonders zu nennen medizinische Bäder, Massagebehandlung, Fußeinlagen, Bandagen und Brillen. Eine gewöhnliche Lesebrille, wie sie die meisten über 40 Jahre alten Menschen brauchen, kostet etwa DM 10,—; für komplizierte Brillen beträgt der Preis bis zu DM 80,—. Die Krankenkassen zahlen für

Bruchbänder	8 bis 20 DM
Schuheinlagen	10 bis 40 DM
Gummistrümpfe	8 bis 20 DM
Leibbinden	5 bis 50 DM
medizinische Bäder und Massagen je	bis 5 DM

Es gibt aber auch weit teurere Sachleistungen, zu denen die Krankenkasse Zuschüsse leistet; erinnert sei an Hörgeräte. Wie gesagt, so mancher Versicherte würde mit seinem Monatsbeitrag nicht weit kommen, müßte er die Arzneikosten und die sonstigen Sachleistungen bei Krankheit selbst bezahlen. Da er jedoch nicht weiß, wie hoch die Preise der ambulanten Behandlung sind, fehlt ihm meist eine Vorstellung über die Höhe der Kosten, die seine oder seiner Angehörigen Erkrankung verursacht. Die wenigen Beispiele, die wir brachten, genügen aber wohl, um mit der Behauptung aufzuräumen, man habe „nichts bekommen", wenn keine Arbeitsunfähigkeit vorlag und kein Krankengeld bezogen wurde.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang das Ergebnis einer kürzlich veranstalteten Umfrage. Danach nahm in einem Zeitraum von zwei Jahren ein Fünftel (20 vH) der Versicherten ihre Krankenkasse regelmäßig alle Vierteljahre in Anspruch. 19 vH der Befragten begehrten Leistungen in größeren, aber immerhin doch regelmäßigen Abständen. Die Hälfte (50 vH) nahm nur bei akuten Krankheitsfällen die Krankenkasse in Anspruch. Nur 11 vH brauchten in den zwei Jahren ihre Krankenkasse überhaupt nicht in Anspruch nehmen.

Beim Zahnarzt sieht es nicht viel anders aus als beim Arzt. Bei der Inanspruchnahme eines Zahnarztes entstehen folgende Kosten:

Entfernen eines Zahnes	3,50 DM
Füllung eines Zahnes	
ohne Wurzelbehandlung	5,— DM
mit Wurzelbehandlung	10,— DM
Zuschlag für Silikat- oder Silberamalgamfüllung je Zahn	2,— DM

Muß vor der Zahnbehandlung eine Röntgenaufnahme angefertigt werden, so entstehen Honorarkosten von DM 4,50 bis DM 20,—. Benötigt der Versicherte Zahnersatz, so sind für ein 14zähniges Ersatzstück etwa DM 150,—, für eine Vollprothese (Ober- und Unterkiefer) bis zu DM 300,— aufzuwenden.

Der Vergleich zwischen Beitrag und Leistung ist besonders kraß, wenn eine Krankenhausbehandlung notwendig wird. Jeder Pflegetag im Krankenhaus kostet heute zwischen 14,— und 21,— DM. Da die Verweildauer im Krankenhaus durchschnittlich 21 Tage beträgt, sind beinahe zwei Jahresbeiträge zur Deckung der Kosten eines einzigen Krankenhausfalles erforderlich. Dabei ist das Hausgeld, das der Versicherte bei Krankenhauspflege erhält, noch nicht mitgerechnet. Krankenhausfälle mit Kosten von mehreren tausend Mark sind gar nicht selten. Etwa 40 vH. der Ausgaben der Krankenkassen entfallen auf die Sachleistungen der Krankenpflege.

Es soll keinem Versicherten vorgerechnet werden, wieviel Kosten gerade er verursacht. Der Zweck der Krankenversicherung liegt ja darin, daß der hohe Aufwand im Einzelfall aus dem Gesamtbeitragsaufkommen aller Versicherten gedeckt wird. Dieser Einzelfall bedroht aber alle Versicherten gleichmäßig. Keiner weiß, wann er krank wird und wann in seiner Familie hohe Krankheitskosten entstehen. Kein Versicherter kann deshalb mit Recht über die „hohen" Krankenkassenbeiträge klagen. Wer die Höhe der Kosten für die Sachleistungen der Krankenkasse bei Krankheit kennt, der wird eine solche Klage nicht mehr vorbringen.

Er wird sich aber auch überlegen, ob es gerechtfertigt ist, in einem Bagatellfall überhaupt die Krankenkasse in Anspruch zu nehmen. Die Mehrzahl der Versicherten könnte heute die Kosten für Abführmittel, Kopfschmerztabletten und Hustensaft usw. auch ohne eine Krankenversicherung aufbringen. Wegen der Möglichkeit, daß solche geringen Kosten entstehen, würde sich niemand versichern; kein vernünftiger Mensch würde eine Feuerversicherung deshalb abschließen, weil ihm möglicherweise ein Taschentuch verbrennt. Die Versicherung ist nur für den schweren Schadenfall sinnvoll. Ihre Mittel dürfen deshalb nicht für Bagatellfälle vergeudet werden. Dieser Grundsatz muß weit mehr als bisher auch für die gesetzliche Krankenversicherung gelten.

Es ist dringend nötig, daß die Versicherten erfahren, wieviel jeder Gang zum Arzt und zur Apotheke kostet. Die Krankenversicherung ist nicht zuletzt dadurch in Schwierigkeiten geraten, daß ihre Versicherten wenig über die Höhe der Krankheitskosten wissen. Der so mühelos zu erlangende Krankenschein verlockt zu der Vorstellung, seine Verwendung verursache keine Kosten, er erscheint dem Versicherten oft als ein wertloses Stück Papier, das ihm auf Verlangen von seinem Arbeitgeber oder von seiner Krankenkasse kostenlos ausgehändigt wird. In Wahrheit ist der Krankenschein aber ein Blankoscheck, der seinen Wert erhält, sobald der Arzt ihn besitzt. Er dient nämlich als Nachweis dafür, wieviele Leistungen der Arzt für den Versicherten oder dessen Familienangehörige erbracht hat. Mit der Einreichung des Scheines an die Kassenärztliche Vereinigung zusammen mit der Einzelnachweisung der ärztlichen Leistungen wird der Krankenschein ein echter Verrechnungsscheck. Sein Wert wird vom Arzt bestimmt; der Versicherte kennt ihn nicht. Er hört vom Arzt vielleicht die allgemein gehaltene Klage, daß es für einen Krankenschein im Vierteljahr zwischen 4,— und 5,— DM gebe, das aber ist nur das Grundhonorar.

Dazu kommen die Sachleistungen, auch die der Ärzte, und die sind oft sehr teuer.

Nur wenn Maß gehalten wird, kann die Krankenkasse bei erträglichem Beitrag leisten, was der Versicherte und seine Familie brauchen, wenn sie krank werden. W. S.

De Goarn

Nu geiht dat an de Obstboem

Veele Goarnfrünn meent, wenn Obstboem goot dreegen doot, denn bruukt se sick um de Boem nich mehr veel to kümmern. Dat ist grundverkiehrt. Grood de ölleren Obstboem bruukt veel Licht un Luft in de Kroon, denn wo Licht und Luft good ankomen, sett sick so licht keen Krankheiten fast. Dorum möat se von Tied to Tied utlicht warn. För dat Utlichten komt nu de richtige Tied. Alle Twiegen, de no binnen wasst, ward rutsneden. Ok Twiegen, de to dicht openanner liggt, mööt weg. Trotzdem nich eenfach opdol soogen und snieden, sonnern jümmers doran denken, dat jede Snit for denn Boom een Wun'n bedüüd. Alle Soogstellen mööt mit een scharp Messer scheun glattsneden und mit Boombast or Boomteer dicht streeken warn. Dat dat verdrögte Obst (sogenannte Fruchtmumien) restlos utplückt und verbrennt ward, is wohl kloar, denn sünst goot vun düsse Früchte de Krankheitspilze gliek wedder in den Boom. Is de Kroon fertig, geiht dat bi den Stamm. Alle drögen Borkenschuppen, Moos und Flechten ward scheun sauber afkratzt. De Eer vorher ober mit 'n olln Sacklinnen oder Papier afdecken, doarmit de afgekratzte Bork licht opsammelt un verbrennt woarn kann. Wenn man sick de afgekratzte Bork mol genau bekiekt, ward man gewoar, woveel Ungeziefer dormang sit, deshalb doff dat nich in de Eer. To'n Schluß ward de Stamm mit een Droatbost fein sauber noputzt. Solge Behandlung dankt de Boem mit scheune grote un gesunne Frucht.

Veel Vergneugen in Goarn

Jan Suppengreun

Werftkomödianten

Mit Beginn des neuen Jahres begannen die Werftkomödianten, ihr neues Stück in Arbeit zu nehmen. Das heißt, daß sich die Gruppe beim Erscheinen der Werkzeitung mitten in den Proben befindet.

Zur Aufführung gelangt

Dat Halunkenstück

Komödi in dree Akten
von
Hans B a l z e r

Das Stück spielt um die Zeit kurz nach Beendigung des 30jährigen Krieges und weicht damit von allen bisher von uns gespielten Stücken ab, im Inhalt des Stückes, in der Bühnendekoration und natürlich auch in der Kostümierung. Daß damit an die Spieler auch größere Anforderungen gestellt werden, brauche ich nicht besonders zu erwähnen. Das ist für denjenigen, der etwas mit der Materie vertraut ist, klar. Die größte Anforderung wird hierbei an die Spielleitung gestellt, welche dieses Mal in den Händen von Irmgard Laddey liegt. Es gehört eine ganz gehörige Portion Mut dazu, mit einer Spielgruppe wie der unseren sich an so eine Aufgabe heranzuwagen. Ich will damit nicht sagen, daß wir unser Licht unter den Scheffel stellen wollen. Trotzdem, was wir vorhaben, ist keine leichte Aufgabe. Irmgard Laddey hat als diesmaliger „Speelbaas" dieses Wagnis übernommen. Bravo — Irmgard!

Nun etwas weniger Erfreuliches:

Drei Hamburger Berufsbühnen schließen sofort oder später wegen Umbau oder Renovierung ihre Pforten und benutzen das „Haus der Jugend" an den Wochenenden (später auch an den Wochentagen) als Ausweichtheater. Das bedeutet für uns, daß wir vorläufig nur noch für unser nächstes Stück das „Haus der Jugend" bekommen können, und zwar an einem Dienstag, Mittwoch und Donnerstag. Dann vorläufig nicht mehr. Wann wir dort wieder einziehen können, hängt davon ab, wann die Reparaturen der einzelnen Häuser beendet sind. Dieses Schicksal teilen wir mit allen Laien- und Volksspielbühnen, die im „Haus der Jugend" Hausverein sind. Hier gibt es weiter nichts zu tun als erstmal abzuwarten.

Ich möchte darauf hinweisen, daß einer der unter der Rubrik „Haus der Jugend" angekündigten Termine die Rentnerveranstaltung ist, und ferner, daß dieses Mal alle unsere Aufführungen um 20 Uhr beginnen.

Hier die Termine:

In der Gorch-Fock-Halle Finkenwerder:

Sonnabend, 5. März 1960, 20.00 Uhr Stade, Buxtehude
Sonntag, 6. März 1960, 20.00 Uhr
Sonnabend, 12. März 1960, 20.00 Uhr Neuenfelde
Sonntag, 13. März 1960, 20.00 Uhr
Sonnabend, 19. März 1960, 20.00 Uhr
Sonntag, 20. März 1960, 20.00 Uhr

„Haus der Jugend", Altona

Dienstag, 29. März 1960, 20.00 Uhr
Mittwoch, 30. März 1960, 20.00 Uhr
Donnerstag, 31. März 1960, 20.00 Uhr

Zum Schluß ein kleiner Hinweis an unsere Besucher. Das Stück ist für schulpflichtige Kinder n i c h t geeignet. Das wärs für heute. Alles weitere das nächste Mal.

Bruno Strübing

Op plattdütsch

Sledenfoahrn

Hengelidoor — Platz von de Glitsch! Dat is de Schlachtruf, den du Joahr vör Joahr jümmers wedder heurn kannst, wenn de Winter mit Is un Snee introcken is. Wenn't ook noch so'n lütten Barg is, jümmers is wat los, wo de Göhrn mit jemmer Kreeken un Sleden rümrüscht. Ob dat nu in Blanknes is oder in'n Jenischpark, is allns liekedont. Överall is denn de Spektakel los un mennigmol gifft dat denn ook mol 'n Malheur, wenn eener nich oppaßt hett un hett nich üm een Boom mit sien langen Staaken rumstüern kunnt. De Boom is doch 'n beten hatter as de Kopp un de Sleden tosomen!

Un wat gifft dat allns för Sleden: de een hett noch ne richtige Kreek, sülm ut 'n Kist trechtnogelt, de anner is ganz fürnehm, de hett son Bob, as se bi't Rennen in't Gebirge brukt warn, mit Stüerrad un sünstige Schikanen doarbi. De nu nix hebbt (ook dat gifft dat), de nümmt denn Mudders Brootpann un dat geiht ook, bloß doarbi küselst di jümmers rund um, muß mol sehn, wo fein dat geiht! Un wenn doar son halv Dutzend jemmer Sleden tosomen holt un denn so ne Slang den Barg dolrüscht! Wenn denn ünnen nich oppasst ward un se denn all tohop dörchnanner trudelt! Dat gifft mennigmol Troonen, Troonen for Wehdog und dat de scheune Sleden bloß noch

as Füerholt to bruken is. Dat mookt jem allns nix ut, de Troonen dreugt wedder un öber all dat Pech liggt doch dat grote Glück, dat blots Kinner to eegen is.
De Groten stoht denn rüm und kiekt to un högt sick, dat jökt denn in Hann un Feut — — ob du ook mol?
Na — denn man los:

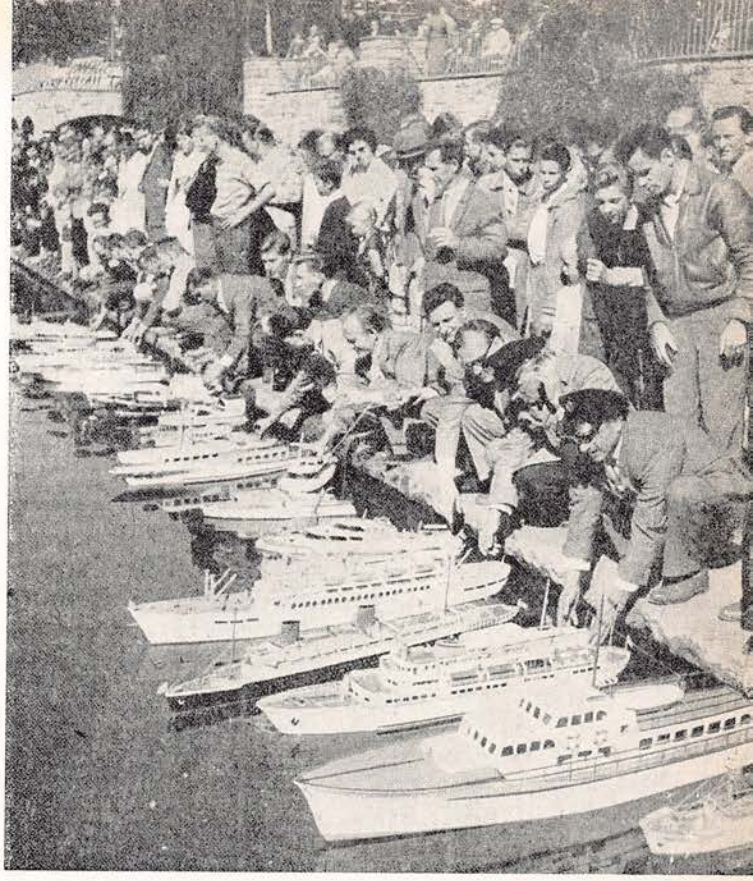
Hengelidoor — Platz von de Glitsch!

Nebel

Wenn't to'n Winter geiht, denn ward dat ümmer ungemütlicher op de Strooten. Magst bald nich ut'n Hus rutgohn. Dick un swoar liggt de Nebel op de Elv un kannst meist keen Hand vör Oogen sehn, wenn't düster is. In'n Hals kriegst dat Kratzen un de Sünn versteckt sick achter de Sleiers as so 'ne Haremsdame De Dampers tuut in een Törn un de Autos foahrt mit Licht un sliekt so langsom, as ob jemmer PS lohmen doht! Kold un ungemütlich is dat denn un dat Slimmste is, kannst nix bi dohn — oder doch: denn inhalierst 'n poar Grogs un de Nebel, de denn upstiegen deiht, de hett dat in sick! Toletzt tappst denn up allen Veeren dörch de Gegend un kannst ook nich kloarer kieken — höchstens duppelt!
Hett sick watt mit düssen Nebel!

Doden Krom?

Heff mit veele Lued snackt öbert — Museum.
„Ach", wueer mi so im allgemeenen seggt, „wat is schon dat Museum. Allns, wat doar to sehn is, is jo doden Krom." Heff ick denn antert:
„An sich hesst wohl recht, wat Lebendes kriegst doar jo nich to sehn, un wenn du dat Dode nich sehn magst, denn geihst vörbi. Mi geiht genau so, ick kann den Anblick vun de Mumien in Völkerkundemuseum ook nich af, dear kriegst jo dat Grugen bi — abers wat sünst doar is in all de Museen, dat is bestimmt nich dot, is överall Leben in, müsst di bloß mol näger mit de Soken befoten. Un wenn du meenst, woför dat allns doar is, kost doch bestimmt Barg Geld, denn kann ick di bloß vertelln, wenn doar soveel Geld rinstekt ward, denn hett dat schon sien Bedüdung un de liegt doarin:
Solang uns Welt besteiht, is Leben op. Un üm dit Leben fasttostelln, sünd de Wissenschaftler doarbi, rümtobuddeln un bringt denn dat wedder an't „Licht der Welt", wat viellicht all Dusende un aber Dusende vun Joahrn inne Eer steken hett. Un doarut kannst denn ganz genau an sehn, wat uns Vörfahrn vörn Leben hatt hett. Brukst bloß mol no Hamborg inne Stadt rintogohn, wo se nu den neegen Tunnel but för de U-Bohn. Doarbi hebbt se ook den Ingang för de Hammaburg funnen hatt un toletzt de Kaimuer vun den ersten Hamborger Hoben!
All düsse Soken kümmt denn in't Museum un kannst di dat denn loter ankieken. Mennigmol sünd dat bloß 'n poar Steen oder Balkens oder 'n ol Brett. Överall in de Lannen findt sick wat an, un ut all düsse Eenzelheiten findet denn uns Heimot rut, as se mol west is, un wie es se worrn is, as wie se hüt kennen doht. Süh mol — dat is för di nu allns „Doden Krom". Wenn du dien Heimot leev hesst — ganz vun Hatten —, denn büst du di sülm schüllig, beten wat vun ehr ut ehr Vörgeschicht to weeten, denn mit blinne Oogen dörch de Welt to lopen, heet soveel as goarnix to weeten.
Un doarüm goh ick af un an mol in't Museum, mol hier hen, mol doar hen, denn jedet Museum hett sien Eegenoart för sick un all tohop vertellt se di — wi du worrn büst un wat de Mensch sien Lebensoart no de vun de Natur gegebene Umwelt inricht hett. — Un all dat süll langwielig un doden Krom sien? J.



Das Hamburger Abendblatt berichtete am 1. September 1959 zu obigem Bild unter der Überschrift „Flottenparade auf dem Parksee":
Bastler müßte man sein! In Planten un Blomen konnte man gestern auf den Geschmack kommen. Lauter kleine Schiffe, bis zum letzten Spanten Eigenbau, fuhren auf dem Parksee Flottenparade. Ein Anblick zum Verlieben. Auf dem Bild sieht man, was an Miniatur-Pötten alles versammelt war: Modelle in jeder Größe, jeden Typs. Die Barkasse neben dem Ozeanriesen, der Frachter längsseits des Seebäderschiffes. Und dahinter, ebenfalls in Reih und Glied, die ausgewachsenen Kapitäne, die ihr Herz mit auf die Reise schickten. Ja, die Leinen wurden losgeworfen, die Motoren sprangen an, die Schrauben quirlten das Wasser. Naturgetreu bis ins letzte — darauf sind die Bastler aus Leidenschaft eben besonders stolz. Einige der kurvenden Schiffe wurden ferngelenkt. Tausende schauten zu, und mancher beschloß heimlich, sein altes Hobby über Bord zu werfen und Kapitän auf kleinster Fahrt zu werden.

Wer baut das schönste Schiffsmodell?

Die Werkzeitung lädt zu einem Wettbewerb um die schönsten Schiffsmodelle ein, die von DWern in ihrer Freizeit gebaut worden sind.
Die Freunde des Modellschiffbaues bitten wir, bis spätestens 1. Juni 1960 der Redaktion schriftlich mitzuteilen, mit welchem Modell sie sich an diesem Wettbewerb beteiligen wollen. Wir benötigen die folgenden Angaben: Schiffstyp, Name des Schiffes, Maßstab, Antriebsart (soweit vorhanden), Erbauer (mit Kenn-Nummer).
Folgende Preise werden ausgesetzt:

1. Preis	300,— DM
2. Preis	200,— DM
3. Preis	100,— DM
4.— 5. Preis	je 75,— DM
6.—10. Preis	je 50,— DM

Die Preisverteilung soll im Juni 1960 erfolgen. Es ist geplant, die Modelle schwimmend und in Fahrt vorzuführen. Die Jury wird sich aus drei Ingenieuren, zwei Meistern und der Redaktion zusammensetzen.

Rückblick auf 1959

Zum Jahreswechsel nimmt man sich im allgemeinen einen Augenblick Zeit, um noch einmal die Ereignisse des vergangenen Jahres an sich vorüberziehen zu lassen und sich Rechenschaft darüber zu geben, inwieweit sich im zurückliegenden Jahr die Hoffnungen, Wünsche und Pläne, die man bei Beginn dieses Jahres gemacht hatte, verwirklichen ließen.

So ist es auch im Betriebssport. Auch hier gibt es gute und weniger gute Jahre. Betrachtet man das sportliche Geschehen in unserer Betriebssportgemeinschaft im Jahre 1959, so kann man sagen, es war immerhin ein gutes Jahr, wenn auch nicht die Hoffnungen — insbesondere im Fußball — Wirklichkeit wurden. Da war zuerst die Winterrunden-Meisterschaft des Betriebssportverbandes, die nach zwei Spielen, die beide unentschieden endeten, dann leider durch Losentscheidung verloren wurde. Weiter kam dazu der Ausgang des Spiels um die Fußballmeisterschaft des Betriebssportverbandes in der Sommerrunde. Nachdem es unserer 1. Mannschaft zum dritten Male gelungen war, in ihrer Staffel, in der Sonderklasse 1, Klassenmeister zu werden und damit ins Endspiel zu kommen, gelang es ihr in diesem Endspiel aber wieder nicht, den Gegner, die Mannschaft der Ölwerke Ernst Jung, zu bezwingen.

Die Reservemannschaft wurde ebenfalls Klassenmeister und außerdem Gewinner des von der SG Tretorn gestifteten Wanderpreises für die Reservemannschaften der Sonderklassen.

Neben diesen beiden, den spielstärksten Mannschaften der DW, gelang es auch der 3. Mannschaft, Klassenmeister zu werden.

Vom Handball ist nicht so viel zu berichten. Der bedauerlicherweise ziemlich kleine Kreis von Handballspielern ist gerade ausreichend, um eine Feld-Handballmannschaft und im Winter zwei Hallen-Mannschaften zu bilden, die einen Mittelplatz in den Tabellen einnehmen.

Am 20. Januar wählte unsere BSG ihren neuen Vorstand: H. Meeves jr. (1. Vorsitzender), O. Hummel (2. Vorsitzender), H. Hodde (3. Vorsitzender), H. Sass (Jugendwart), W. Pump (Schriftführer). Über die Jahresversammlung der BSG berichten wir noch ausführlich.

Ähnlich ist es im Tischtennis. Nachdem unsere Tischtennismannschaft 1958 in ihrer Klasse Verbandsmeister werden konnte, kam sie — infolge Abwanderung und Ausfall von Spielern — im Berichtsjahr 1959 über einen Mittelplatz nicht hinaus.

Licht und Schatten gab es bei unseren Federballern. Licht, weil es zwei Mitgliedern unserer Federball-Abteilung schon im zweiten Jahr des Bestehens dieser Abteilung gelang, im Herren-Doppel Hamburger Verbandsmeister zu werden. Eine beachtliche Leistung! Daneben gab es aber auch Schatten, weil es bisher bedauerlicherweise noch nicht geglückt ist, für diese schöne Sportart einige spielstarke Damen zu finden, die auch regelmäßig spielen.

Im Kegeln gelang es einer Mannschaft, die Klassenmeisterschaft zu erringen, während die anderen auf gute Mittelplätze gelangten. Für die Schach-Abteilung war das Jahr 1959 eigentlich recht erfolgreich. Es begann damit, daß unsere „Schacher" Verbands-Gruppensieger der „Fünfzehner-Mannschaften" wurden. In einem Turnier des Verbandes gelang es unserer Schachmannschaft erstmalig, den vom SC Rapid gestifteten Wanderpokal zu erkämpfen, auf den bislang die BSG Bieberhaus abonniert war. Auf Grund der gezeigten Leistungen wurde unsere Mannschaft in die Gruppe der „Zwanziger"-Mannschaften eingestuft. Das war aber anfänglich ein Rückschlag, denn, durch Krankheit und Schichtarbeit bedingt, waren meistens keine zwanzig Spieler zur Verfügung. Nach letzten Informationen ist das aber jetzt besser geworden.

Die Leichtathleten haben auch im Jahr 1959 recht beachtliche Erfolge gehabt; lediglich unsere Frauen und Mädchen konnten sich nicht so gut durchsetzen wie im Jahr vorher. Immerhin brachten unsere Aktiven 186 Siegerurkunden aus fünf Sportfesten, an denen teilgenommen wurde, mit nach Haus.

Außerdem wurden 1959 von unseren Leichtathleten erworben:

22 Leichtathletik-Mehrkampf-Abzeichen,
davon 5 in Gold und 17 in Silber;

8 Deutsche Sportabzeichen für Männer,
davon 2 in Gold, 6 in Bronze;

7 Deutsche Sportabzeichen für Frauen,
davon 1 in Silber, 6 in Bronze;

3 Deutsche Jugendsportabzeichen f. männl. Jugend,
3 in Silber.

Soweit der Rückblick auf das Jahr 1959.

Im neuen Jahr 1960 liegen weitere Ziele und Aufgaben vor allen aktiven Mitgliedern unserer Sportgemeinschaft. Ich wünsche allen Mitgliedern, daß sie diese Ziele, welche sie sich gesteckt haben, erreichen mögen und hoffe, daß auch im kommenden Jahr unsere Sportgemeinschaft wie bisher in allen Sportarten Glück und sportlichen Erfolg haben möge.

H. Thomas

27. Februar: Kappenfest

Wie in jedem Jahr, ist unser Kappenfest am letzten Sonnabend im Februar, diesmal also am 27. Februar 1960. Wie üblich, findet es wieder in sämtlichen Räumen des Elbschloßbrauerei-Ausschanks, Hamburg-Nienstedten, statt. Der Kartenverkauf beginnt Anfang Februar, und zwar nur im Sportgeschäftszimmer.

Richard Krampe

Gustav Glaser

Waldemar Kiupel

Wir beglückwünschen unsere Jubilare

Am 18. Dezember 1959 konnte der Vorarbeiter Richard Krampe (links) auf eine 25jährige Tätigkeit bei der Deutsche Werft zurückblicken. Er wurde als Dreher im Betrieb Finkenwerder eingestellt. Nach Umsetzung zum Reiherstieg wurde er am 11. 3. 1956 zum Vorarbeiter ernannt. Durch Fleiß und fachliches Können hat er sich das Vertrauen seiner Vorgesetzten und seiner Kollegen erworben. Wir wünschen ihm für die Zukunft alles Gute.

*

Am 23. 12. 1959 konnte der Kalkulator Gustav Glaser (Mitte) sein 40jähriges Jubiläum feiern. Abteilungsleiter Nielsen überreichte dem Jubilar im Namen der Direktion und der Betriebsleitung die goldene Nadel und das Ehrengeschenk. Gustav Glaser erlernte das Maschinenbauhandwerk bei der Vulcan-Werft Hamburg, kam 1919 zur DW, wurde 1930 nach erlittenem Unfall erst ins Lohnbüro und dann in die Kalkulation übernommen. Hier wirkte Gustav Glaser bis zu seinem Ausscheiden aus gesundheitlichen Gründen zur Zufriedenheit seiner Vorgesetzten und Arbeitskameraden. Wir wünschen „unserem Gustav" und seiner Frau einen recht geruhsamen Lebensabend.

*

Am 10. 12. 1959 feierte Waldemar Kiupel sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Er war von 1919 bis 1923 bei Blohm & Voss in der Lehre und kam dann zum Vulkan. 1934 fing er bei uns im Reparaturbetrieb Reiherstieg an, kam 1941 nach Finkenwerder zum U-Bootbau und 1946 zurück zum Reparaturbetrieb Reiherstieg. Kiupel ist ein fleißiger und ruhiger Mitarbeiter mit guten Kenntnissen. Wir wünschen ihm, daß er noch recht lange in unseren Reihen mittun kann.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Techn. Angest. Werner Oestmann mit Frl. Magda Homann am 13. 11. 1959
Ing. Jörn Markert mit Frl. Alice Misfeldt am 16. 11. 1959
M'bauhelfer Dieter Domres mit Frl. Käte Sandowski, am 20. 11. 1959
E'Schweißeranlerner Erhard Stibbe mit Frl. Brita Urban am 27. 11. 1959
Schiffbauer Willi Krzewitza mit Frl. Ursula Kropp am 28. 11. 1959
E'Schweißer Emmerich Stachel mit Frau Ingeborg v. Kroog, geb. Baum am 2. 12. 1959
E'Schweißeranlerner Wolf-Dieter Elwert mit Frl. Paulina Kraus am 4. 12. 1959
Tischler John-Claus Schöler mit Frl. Ilse Marxen am 4. 12. 1959
Kupferschmiedhelfer Egon Kreymeier mit Frl. Lisa Schulze am 4. 12. 1959
Matrose Karl-Heinz Schultze mit Frl. Gisela Meinhart am 4. 12. 1959
Schiffszimmerer Horst Schröder mit Frl. Rita Laudam am 4. 12. 1959
Brenneranlerner Anton Hohmann mit Frl. Hannelore Dickert am 5. 12. 1959
Dreher Werner Mohrmann mit Frl. Luzie Herbst am 18. 12. 1959
Schiffbauhelfer Heinz Koschmieder mit Frl. Hannelore Kaphingst am 18. 12. 1959
Maschinenschlosser Hans-Peter Claussen mit Frl. Jutta Oppermann am 18. 12. 1959

Geburten:

Sohn:

Techn. Angestellter Heinr. Tipke am 30. 10. 1959
Techn. Angestellter Heinr. Rücker am 25. 11. 1959
Maurer Harry Knuth am 2. 12. 1959
Schlosser Kurt Schwenk am 6. 12. 1959
Schiffbauhelfer Wolfgang Lukowski am 16. 12. 1959
Matrose Werner Winkler am 17. 12. 1959
E'Schweißer Ernst-August Murjahn am 22. 12. 1959
E'Schweißeranlerner Horst Vallentin am 29. 12. 1959
Schiffbauhelfer Hans-Martin Leissling am 30. 12. 1959

Tochter:

Anstreicher Erno Szillat am 3. 12. 1959
Docker Alfred Dej am 8. 12. 1959
Stellagenbauer Harry Schäfer am 12. 12. 1959
Schlosser Harald Grahl am 13. 12. 1959
Schiffbauhelfer Hans Schult am 19. 12. 1959
Kranführer Edgar Büchner am 22. 12. 1959
E'Schweißeranlerner Helmut Weilert am 28. 12. 1959

Wir gratulieren!

Wir gedenken unserer Toten

Albert Krawinkel
Rentner
(früher Schlosser)
geb. am 23. 8. 1905
verst. am 11. 11. 1959

Alwin Sinn
Rentner
(früher Schiffbauhelfer)
geb. am 26. 7. 1895
verst. am 14. 11. 1959

Walter Störzel
Angestellter
geb. am 20. 8. 1897
verst. am 15. 11. 1959

Adolf Baecker
Rentner
(früh. Transportarbeiter)
geb. am 2. 6. 1883
verst. am 24. 11. 1959

Heinz Wirth
Werkstattreiniger
geb. am 14. 6. 1911
verst. am 25. 11. 1959

Max Versen
Schiffbauhelfer
geb. am 10. 11. 1896
verst. am 4. 12. 1959

Karl Schwarz
Rentner
(früher Meister)
geb. am 31. 7. 1879
verst. am 10. 12. 1959

Bernhard Ihde
Kranfahrer
geb. am 10. 5. 1909
verst. am 16. 12. 1959

Fritz Möller
Ingenieur
geb. am 15. 3. 1904
verst. am 19. 12. 1959

Ludwig Hagemeister
Rentner
(früh. Maschinenbauer)
geb. am 30. 5. 1876
verst. am 13. 12. 1959

Otto Krupinsky
Schlosser
geb. am 26. 1. 1908
verst. am 24. 12. 1959

Karl Dähnhard
Rentner
(früher Brenner)
geb. am 12. 9. 1901
verst. am 5. 1. 1960

Hermann Schimpf
Rentner
(früher Mechaniker)
geb. am 13. 2. 1886
verst. am 7. 1. 1960

Das neue Jahr hat gleich mit einem gewaltigen Schwung eingesetzt. Der Monat Januar hat uns drei Stapelläufe und eine Probefahrt gebracht. Und es sieht ganz so aus, daß die Anspannung die gleiche bleiben wird. Jedenfalls können wir damit rechnen, daß wir auch im Jahre 1960 genauso viel Tonnage abliefern werden wie in den Jahren zuvor. Eine besondere Freude war für uns, daß in den letzten Tagen bestätigt wurde, daß zwei große Tanker, deren Bau auf Wunsch der Reederei ursprünglich hinausgeschoben werden sollte, nun doch im Jahre 1961 und Anfang 1962 zur Ablieferung kommen sollen.

Der Januar hat sich ganz offensichtlich bemüht, das nachzuholen, was der Winter bisher versäumt hatte. Zur Freude unserer Kinder hat es gewaltige Schneemengen gegeben, die allerdings für unsere Arbeit hier auf der Werft störend waren.

Ich kann mir vorstellen, daß viele von Euch am Ende des Jahres für sich Rückschau gehalten haben und mit ganz bestimmten Vorsätzen in das Jahr 1960 hineingegangen sind. Diese guten Vorsätze sollten sich auch auf die Unfallverhütung erstrecken. Wir haben zwar ganz ohne Zweifel mit unseren Bemühungen Fortschritte gehabt. Schwere Unfälle sind weniger geworden. Die Zahl der leichteren Unfälle ist aber immer noch ganz erheblich. Viele Unfälle hätten sich bei einiger Umsicht wahrscheinlich vermeiden lassen. Die Nordwestliche Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft hat einen Film, der die Probleme der Unfallverhütung gerade auf Werften zum Gegenstand hat, hergestellt. Dieser Film mit dem Titel „Du bist gemeint" ist ganz ausgezeichnet, und ich will Euch allen wünschen, daß Ihr ihn bald einmal zu sehen bekommt. Er ist in wesentlichen Teilen bei uns auf der DW gedreht, so daß Ihr Euch ganz besonders angesprochen fühlen werdet. Die Nordwestliche Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft hat weiter, wie ich Euch schon vor einiger Zeit mitgeteilt habe, Auszeichnungen für diejenigen gestiftet, die sich besondere Verdienste auf dem Gebiete der Unfallverhütung erwerben. Da gibt es z. B. Anstecknadeln für einzelne besondere Verdienste.

Die Anstecknadel

Die Verleihung der Nadel ist mit einem Geldgeschenk verbunden. Ich zeige Euch nachstehend eine Abbildung der Anstecknadel. Das Original ist im übrigen farbig. Die Auszeichnung für ganze Gewerke, eine Wandplakette, werde ich Euch in der nächsten Werkzeitung zeigen.

Auch unter Berücksichtigung der Leistungen, die jeder Unfallverletzte nach den Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung und dem Gesetz zur Sicherstellung im Krankheitsfall erhält, ist ein Unfall für jeden doch eine üble Sache. Außerdem bitte ich Euch, zu bedenken, daß die Ausfallstunden für die DW ebenfalls eine erhebliche Belastung bedeuten. Ihr wißt, daß die Entwicklung unserer Sozialpolitik ohnehin immer neue Belastungen gebracht hat, die alle verdaut sein wollen. Wir wollen im übrigen ja den guten Ruf deutscher Wertarbeit erhalten. Davon lebt schließlich das ganze deutsche Volk.

Im neuen Jahr wollen wir uns weiter bemühen, zu erreichen, daß das Zusammengehörigkeitsgefühl der Betriebsangehörigen noch besser wird. Die erzielten Leistungen, auf die wir zurückblicken dürfen, sprechen schon dafür, daß es im großen und ganzen bei der DW klappt.

Trotzdem gibt es hie und da immer noch menschliche Schwierigkeiten, die nicht nötig sind. Alle Vorgesetzten sollten sich darüber klar sein, daß die privaten Sorgen der Mitarbeiter morgens beim Umziehen nicht im Wohlfahrtsraum zurückgelassen werden. Sie belasten den einzelnen. Es ist daher nur gut und richtig, wenn der Vorgesetzte sich Mühe gibt, auch für die privaten Sorgen seiner ihm anvertrauten Mitarbeiter Verständnis aufzubringen.

Die DW ist dabei, in diesem Jahre 42 Jahre alt zu werden. Zu unserer Freude ist ein großer Teil der Belegschaft Jahrzehnte hindurch der DW treu geblieben. Das macht sich jetzt dadurch bemerkbar, daß die Zahl der Jubilare steigt. Wir haben jetzt in jedem Monat wenigstens einen „40jährigen" dabei, und die Zahl der „25jährigen" ist in jedem Monat zweistellig. Die Werftleitung hat sich daher entschlossen, die Jubilarehrungen in neuer Form vor sich gehen zu lassen. Die erste Veranstaltung dieser Art hatten wir vor etwa zwei Wochen. Zwanzig Jubilare versammelten sich im Kantinenanbau und haben dort mit Dr. Scholz und weiteren Mitgliedern der Betriebsleitung eine frohe Stunde verbracht. Bei dieser Gelegenheit dankte Dr. Scholz seinen alten Mitarbeitern für die Treue und Zuverlässigkeit und wünschte ihnen und der Werft, daß auch die kommenden Jahrzehnte glücklich sein mögen.

Wir hoffen, daß diese Art des Gedenkens an den Eintritt in die DW allen Beteiligten gefallen hat und den künftigen Jubilaren ebenfalls Freude bereiten wird.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabautermann

Herausgeber: Deutsche Werft, Hamburg-Finkenwerder · Druck: Krögers Buchdruckerei, Hamburg-Blankenese