



**DEUTSCHE WERFT
WERKZEITUNG 2/60**

Was die nächsten Wochen bringen sollen:

Am 3. März 1960 ist der Stapellauf des Motortankers Bau-Nr. 760 vorgesehen. Bei diesem Schiff handelt es sich um den ersten Neubau für Rechnung der Vereinigten Arabischen Republik. Das Schiff wird 19 500 t groß sein. Ein weiteres Schiff der gleichen Klasse wird sehr bald folgen.

Am 22. März 1960 wird die mehrere Tage dauernde Probefahrt des Turbinentankers „Esso Hannover“ (36 800 t) beginnen. Die „Esso Hannover“ ist ein Schwesterschiff der bereits in Fahrt befindlichen „Esso Berlin“.

Ende März 1960 soll das Achterschiff der Bau-Nr. 741 vom Stapel gelassen werden. Bau-Nr. 741 wird ebenfalls ein 36 800 t tragender Tanker für die Esso Tankschiff Reederei GmbH., Hamburg.

Schiffs-Stabilisatoren

Die Deutsche Werft, Hamburg, und die A.E.G.-Schiffbau, Hamburg, haben mit den bekannten schottischen Firmen Wm. Denny & Brothers Ltd., Dumbarton, und Brown Brothers & Co. Ltd., Edinburgh, einen Vertrag mit dem Ziel geschlossen, ihre Erfahrungen und Schutzrechte auf dem Gebiete des Baues von Schiffs-Stabilisatoren gemeinsam zu verwerten.

Da die schottische und die deutsche Gruppe auf diesem Gebiete wertvolle Patente besitzen, ist zu erwarten, daß durch die Zusammenarbeit der beteiligten Firmen in Kürze ein Schiffs-Stabilisator auf den Markt kommt, der neuartige Gesichtspunkte für den Antrieb der Stabilisatorenflossen und die elektronisch betätigten Steuerungselemente verwirklicht. Dem Handels- und Kriegsschiffbau wird eine Konstruktion zur Verfügung gestellt werden, die der Schifffahrt bei der Dämpfung der Rollbewegung von Schiffen im Seegang wertvolle Dienste leisten wird.

Auf der schottischen Seite wird die Firma Brown Brothers, Edinburgh, deren Inhaber zu gleichen Teilen die sechs großen englischen Schiffswerften

John Brown & Co. (Clydebank), Ltd.;
Fairfield Shipbuilding and Engineering Company, Ltd.;
Cammell Laird & Co., Ltd.;
Swan, Hunter & Wigham Richardson, Ltd.;
Vickers-Armstrong, Ltd., und
William Denny & Brothers, Ltd.,

sind, als Hersteller der Schiffs-Stabilisatoren auftreten, während auf deutscher Seite der Vertrieb bei der A.E.G., die Fertigung bei der Deutsche Werft, Hamburg, liegen wird. Mit der Inbaunahme der ersten durch die schottisch-deutsche Zusammenarbeit zu erstellenden Schiffs-Stabilisatoren darf in Kürze gerechnet werden.

W. E. H. S.

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

20. Jahrgang · Nr. 2 · 25. Februar 1960

Stellagenbauer müssen schwindelfreie Männer sein

Seit Schiffe gebaut werden, gibt es auch den Stellagenbau. Allerdings wurden in alten Zeiten die Stellagen ebenso wie die Schiffe mit primitiven Mitteln gebaut. Im Laufe der Jahrzehnte hat sich eine beachtliche Modernisierung vollzogen — im Schiffbau wie im Stellagenbau. Nur die Auffassung eines großen Teiles der Betriebsangehörigen ist gleich geblieben — daß der Stellagenbau nämlich nicht sehr wichtig sei.

Gebraucht wird er aber heute noch mehr als früher. Die Schiffe sind größer geworden. Auch für die großen Lade-

räume bei Erzfrachtern und die Mittel tanks bei Tank Schiffen benötigen wir größere Stellagen. Sie erfordern Aufmerksamkeit und ein gutes Gleichgewichtsgefühl eines jeden Mannes beim Ein- und Abbau der Stellagen. Der Stellagenbauer sorgt für ein sicheres Arbeiten aller Betriebsangehörigen auf den Stellagen innerhalb und außerhalb des Schiffes, für seine eigene Sicherheit ist er jedoch selbst verantwortlich.

Seit sieben Jahren arbeitet unser Stellagenbau mit Stahlrohren. Diese zeitgemäße Modernisierung brachte man-



Gerd Schwingel und
Helmut Dockwarder
beim Zusammenbau
von Rohrhängern



Erich Heitmann beim Aufhängen von Rohrhängern

cherlei Anlaufschwierigkeiten mit sich, die zunächst einmal überwunden werden mußten. Denn die Sicherheit der Stellagen sollte ja möglichst noch erhöht werden. Das wurde auch sehr bald erreicht. Die Arbeit der Stellagenbauer ist allerdings gefährlicher und schwerer geworden. Der Halt des Mannes ist bei Nässe und Eis geringer geworden, außerdem ist das Gewicht der einzelnen Rohre recht beträchtlich.

Mancher meint, mit den Außen- und Innenstellagen an Schiffen sei die Arbeit des Stellagenbauers getan — weit gefehlt! An der Seilbahn am Althelgen — zur Montage der neuen Neonbeleuchtung —, an unseren Kränen am Großhelgen, an allen sonstigen Kränen des Betriebes,



Heino Loose, Herbert Blum und Hermann Tackmann hieven Holz aus einem Mitteltank

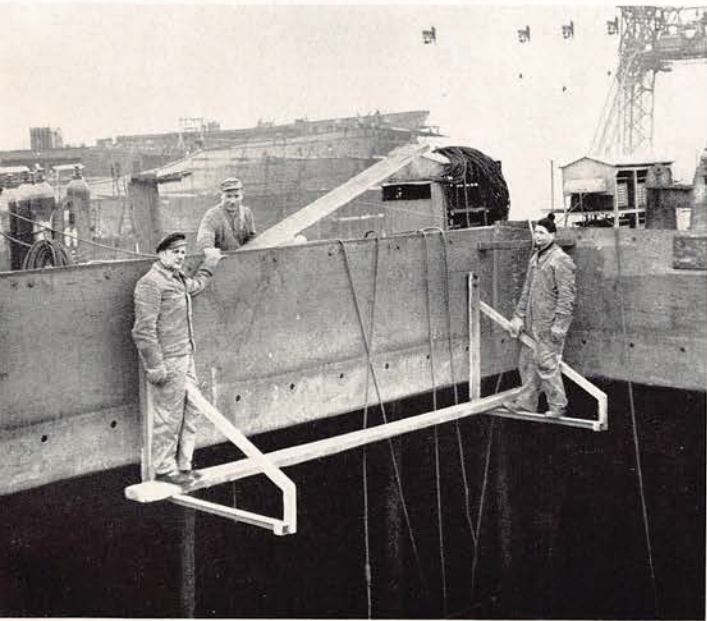
Jan Fedyski beim Aufsetzen eines Stahlrohres (Gewicht 60 Pfund)

Rohrstellage am Firmennamen „Deutsche Werft“ auf der Kabelkrananlage (Elbseite). Die Neonbeleuchtung wird angebracht.

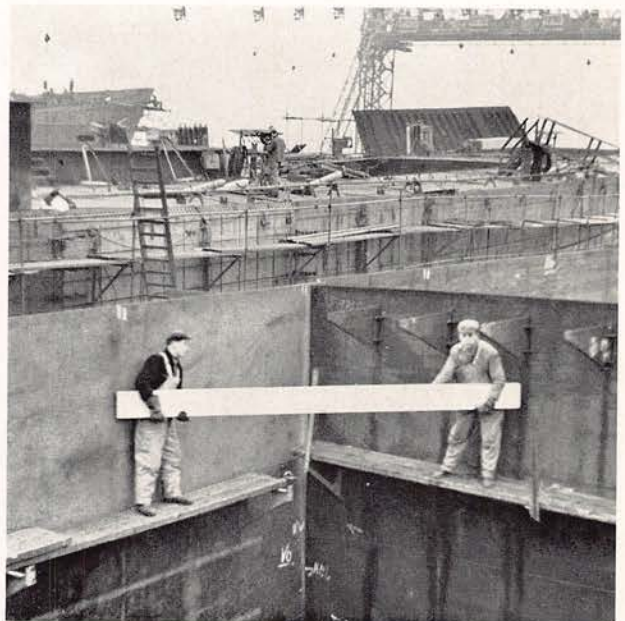
in und an den Werkhallen und Häuserfronten, überall werden die kompliziertesten Stellagen verlangt und gebaut.

Da wir unsere Angelegenheiten nur selten in die Werkzeitung bringen, möchte ich diese Gelegenheit benutzen und meine Meister-Kollegen und die Vorarbeiter bitten, daß sie ihre Mitarbeiter nachdrücklichst darauf hinweisen, daß es ausdrücklich verboten ist, Stellagenmaterial — ganz gleich welcher Art — anderweitig zu verwenden.

Leider kommen zuweilen Dinge vor, die einfach nicht geduldet werden können. Ich möchte hier bloß ein Beispiel anführen, das noch am letzten Jahrestag passierte.



Willi Glaser, Willi Heinz und Siegfried Matern beim Einbau einer Lukenstellage



Erich Malethan und Eugen Bachhofer beim Auslegen einer Stellage im Mitteltank

An diesem Tage standen fünf vollbeladene Waggon mit Stellagenbohlen an dem Kai zum Abtransport nach den Helgen bereit. Als die Waggon nun am Helgen eintrafen, fehlte einer. Alles Nachforschen blieb zunächst erfolglos. Der Waggon mitsamt den Stellagenbohlen war weg. Erst nachdem ich mit Meldung an die Betriebsleitung drohte, kam der Sünder reuevoll zum Vorschein — und mit ihm der Waggon Bohlen. So geht's nun wirklich nicht.

Denkt Euch doch mal in meine Lage hinein, ich muß für alles Stellagenmaterial Forderzettel schreiben und bin dafür unserer Betriebsleitung gegenüber verantwortlich. Also, werte Kollegen und Mitarbeiter, ich bitte Euch, helft mit, daß in Zukunft keinerlei Stellagenmaterial verschwindet, insbesondere Stellagenbohlen und Stellagenstropfen. Bedenkt doch bitte, daß für die Stellagen das

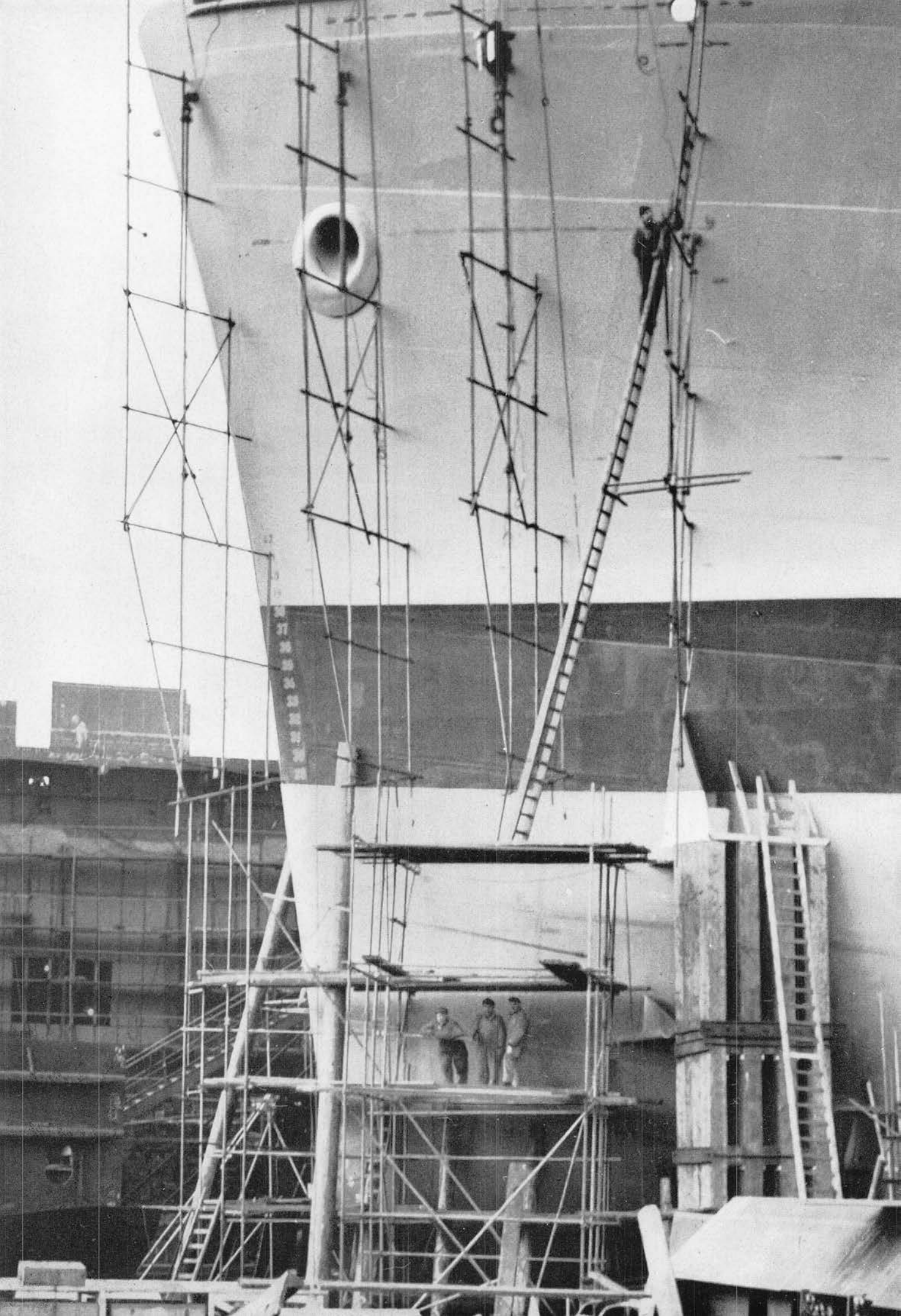
hochwertigste, also teuerste Holz gekauft werden muß, während für andere Zwecke Schalungsholz verwendet werden kann. Außerdem schadet Ihr Euch selber, da Stellagenmaterial, das zu anderen Zwecken verwendet wurde und dann wieder in den Stellagenbau gelangt, eine große Unfallgefahr in sich birgt.

Also nochmals: Hände weg von Stellagenbohlen und Stellagenstropfen!

Zwei weitere Bitten noch zum Abschluß meiner Zeilen: In der letzten Zeit wurde in Einzelfällen leichtfertig Stellagenmaterial verbrannt, was teilweise verhindert werden konnte.

Und zweitens: laßt bitte in den Wintermonaten kein Wasser laufen, es vereisen dann große Teile der Stellagen, und es ergeben sich dadurch Unfallgefahren.

Walter Voß



Isotope

was sie sind und was wir mit ihnen machen (IV)

von Gerhard Adler — Deutsche Werft

Eine nennenswerte Anwendung der Röntgenstrahlen auf dem Gebiete der Werkstoffprüfung erfolgte erst ab 1933, und auch dann zunächst sehr zögernd. Wenn man bedenkt, daß die Röntgenstrahlen bereits 1895 von W. Röntgen entdeckt worden waren, so hat es also immerhin 38 Jahre gedauert, bis diese Strahlen auch in der Technik erfolgreich angewendet wurden.

Inzwischen ist das Anwendungsgebiet bedeutend erweitert worden. Man verwendet diese Strahlen nunmehr auch zur Ermittlung von Legierungsbestandteilen in Metallen und zur Analyse flüssiger und pulverförmiger Substanzen. Man geht heute schon mehr und mehr von den naßchemischen zu physikalischen Verfahren über. Mit an vorderster Stelle steht nunmehr die Röntgenspektralanalyse, die zu einer beträchtlichen Abkürzung der Analysenzeiten geführt hat. Mit der raschen apparativen und verfahrensmäßigen Fortentwicklung müssen indessen die Möglichkeiten einer theoretischen und praktischen Weiterbildung ständig weitergeführt werden.

Schon seit 1937 verwendete man auch Gammastrahler für Werkstoffprüfungen. Es waren natürliche radioaktive Stoffe, wie zum Beispiel Radium- oder Mesothoriumpräparate. Erst nach dem zweiten Weltkrieg, etwa 1950, wurden die ersten künstlichen Strahlenquellen, die bedeutend billiger sind, auch nach Deutschland eingeführt. Das Anwendungsgebiet auch dieser Präparate wird auf allen Gebieten der Technik und der Medizin ständig erweitert. Es ist damit zu rechnen, daß derartige Strahlenquellen, die radioaktiven Isotope, nunmehr auch in Deutschland hergestellt werden können. Die Herstellung erfolgt, wie bereits bekannt, im Kernreaktor bei der Kernspaltung. Bei den Röntgen- und Gammastrahlen handelt es sich um sehr energiereiche Strahlen, die beim Durchdringen eines Stoffes aus dem Atomverband Elektronen ausstoßen, wodurch der betreffende Stoff chemisch verändert werden kann. Die durch ionisierende Strahlen, wie man auch die energiereichen Röntgen- und Gammastrahlen nennt, erzeugten und mit gewisser Energie wegfliegenden Elektronen können weitere Wirkungen auslösen (Sekundäreffekt).

Technisch weitaus am wichtigsten ist die dadurch ausgelöste chemische Wirkung, zum Beispiel in der photographischen Emulsion, die dadurch so verändert wird, daß sie sich im Entwickler schwärzt. Dieser Effekt ist allen bekannt und bildet die Grundlage zur Dokumentation von Durchstrahlungsbildern, indem die Intensi-

tätsverteilung des Strahlenreliefs eines durchstrahlten Körpers in der Fotoschicht festgehalten wird.

Um die Vorgänge verständlicher zu machen, ist es wohl angebracht, den durch die Elektronen ausgelösten Sekundär- oder „Fotoeffekt“ etwas ausführlicher zu beschreiben. Zur Verstärkung der Bildzeichnung in der Fotoschicht werden Verstärkerfolien auf die Fotoschicht gelegt, die beim Durchgang der bildzeichnenden Strahlen mit der Fotoschicht in Wechselwirkung treten. Diese Bildverstärker bestehen wegen der besseren Bildgüte neuerdings aus reinen Metallen oder deren Salzen aus der schweratomigen Reihe. Entsprechend den durchgehenden Strah-

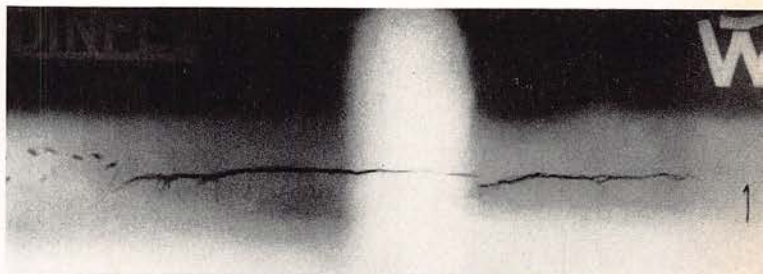


Abb. 1



Abb. 2

len werden Elektronen aus der Folie ausgestoßen, die dann auf die Fotoschicht treffen und den „Fotoeffekt“ auslösen.

Es ist verständlich, daß die Sekundärbelichtung des Bildes im Bildträger um so schärfer gezeichnet wird, je besser der Kontakt mit der Emulsionsschicht hergestellt ist. Deshalb wird angestrebt, Haftschrift- und Verstärkerfolien zu verwenden, die gleichzeitig einen Schutz vor dem Tageslicht bieten.

Nach der Aufnahme bzw. vor der Entwicklung des Filmes werden diese Folien wieder von der Bildschicht des Filmes abgezogen. Der sehr dünne Klebstoff, der als Haftschrift einer solchen Verstärkerfolie dient, ist für

die Elektronen durchlässig oder steht mit der Bildschicht oder der Fotoemulsion in Wechselwirkung.

Überlegt man sich diese Vorgänge, so kommt man zu dem Schluß, daß im lebenden Organismus ähnliche „Fotoeffekte“ auftreten können, wenn geeignete Strahlen den Körper bzw. die Haut treffen. In beschränktem Umfange besitzen auch das sichtbare und das ultraviolette Licht die Eigenschaft der Elektronen-Abspaltung, besonders beim Auftreffen auf helle und blanke Oberflächen.

Die Sonnenbräune in unserer Haut wird ebenfalls durch den „Fotoeffekt“ der Sonnenstrahlen hervorgerufen. Es treten in der Haut durch elektronische Effekte chemische Veränderungen ein, die zum Beispiel den braunen Farbstoff erzeugen. Über die guten oder schädlichen biologischen Wirkungen solcher energiereichen Strahlen liegen bereits umfangreiche, zum Teil aber auch widerspruchsvolle Erfahrungen und Berichte aus aller Welt vor. Zum Schutz gegen die schädlichen Beeinflussungen derartiger Strahlen, zum Beispiel der Röntgen- und Gammastrahlen, ist die noch gültige Röntgenordnung vom 7. 2. 1941 in Deutschland maßgebend. Sie bezieht sich auf die Anwendung von Röntgenstrahlen und von Strah-

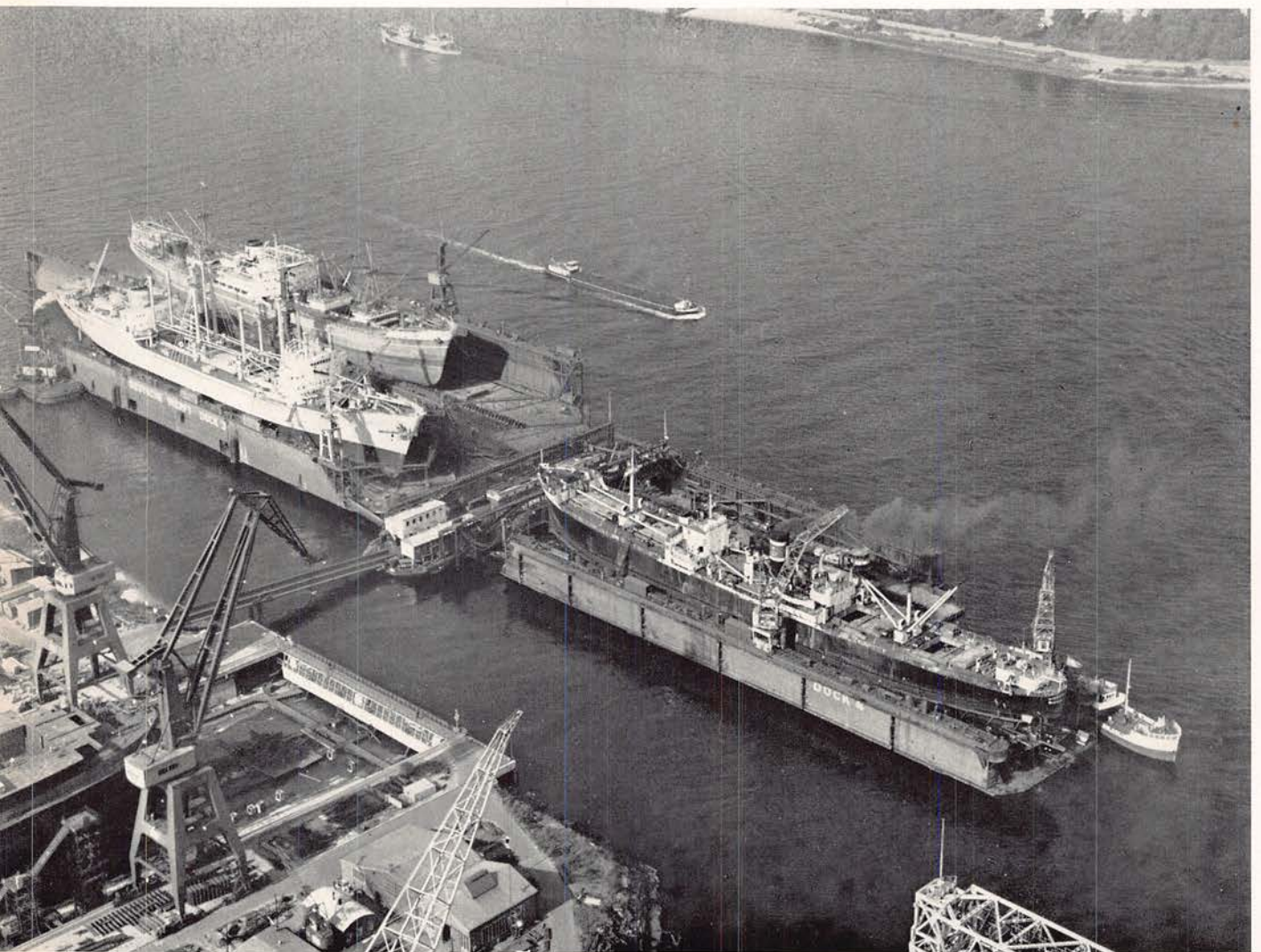
len radioaktiver Stoffe (Isotope) für den nichtmedizinischen Bereich.

Allerdings sind die in ihr benutzten Werte für „Toleranz“ und „Erbschädigungs-Dosis“ und die hieraus abgeleiteten Werte durch die neuesten „maximal zulässigen Dosen“ der Euratom-Richtlinien zu ersetzen. Diese Werte werden uns laufend, sobald neue Erkenntnisse vorliegen, zugeleitet. Eine Neubearbeitung der Röntgenverordnung in Deutschland ist seit langem geplant.

In Abb. 1 wird eine Gamma-Aufnahme gezeigt, die unter Verwendung der neuen Metall-Verstärkerfolie aufgenommen wurde. In der Schweißnaht ist ein Anriß sehr deutlich erkennbar.

In Abb. 2 wird die Wirkung solcher Sekundär-Belichtungsfolien gezeigt. Um die Wechselwirkung mit der Fotoschicht an einer Stelle zu unterbinden, wurde zwischen die aufgedampfte Metall-Verstärkerfolie und die Fotoschicht ein Papierstreifen gelegt. Man kann erkennen, daß dort keine Wechselwirkung stattgefunden hat, so daß auch an der betreffenden Stelle in der Fotoschicht keine chemische Umwandlung bzw. Schwärzung erfolgen konnte.

Die vier Docks der Deutsche Werft in Hamburg-Finkenwerder (Aufnahme Deutsche Luftbild KG, Freigabe durch Luftamt Hamburg Nr. 408 593)





Hamburg um 1700, Kupferstich von Peter Suhr, Kupferstichkabinett der Kunsthalle Hamburg, Reproduktion Kleinhempel

Aus der Vergangenheit der Reiherstiegwerft

Die Gründung der Werft

Die Gründung der Reiherstiegwerft erfolgte — im Jahre 1706 — in einer Zeit, in der sich Hamburgs politische und wirtschaftliche Verhältnisse nachhaltig veränderten. Noch waren mannigfaltige, aus dem Mittelalter überkommene Machtverhältnisse und Lebensformen wirksam. Zugleich aber regten sich neue, neuzeitliche Kräfte. Zu ihnen gehörten die Männer, die die Reiherstiegwerft gegründet und zu Ansehen gebracht haben.

Zwischen 1600 und 1700 hatte Hamburgs Bevölkerungszahl sehr zugenommen. Während der Kriegswirren zwischen 1618 und 1648 blieb die Stadt dank ihrer damals sehr modernen Verteidigungsanlagen und einer „von Bedenken wenig beschwerten Schaukelpolitik“ unbehelligt. Viele Fremde hatten in der Stadt Zuflucht gefunden und handwerkliche Erfahrungen oder geschäftliche Verbindungen zur alten Heimat, dazu Unternehmungsgeist und vielfach auch beträchtliche Vermögen mitgebracht. Diese neuen Bevölkerungsteile strebten nach Einfluß auf die politische Leitung des Stadtstaates, vor allem aber nach Möglichkeiten einer wirtschaftlichen Betätigung.

Die politischen Bemühungen besonders des zugewanderten Kleinbürgertums führten nach fünfzigjährigen Kämpfen zum „Rezess“ von 1699, einer radikalen demokratischen Verfassungsreform. Die alten Kräfte gaben sich jedoch nicht geschlagen und riefen den Kaiser und Truppen des niedersächsischen Kreises zur Hilfe; im „Hauptrezess“ von 1712 erhält Hamburgs Rat wieder sein aristokratisches Gepräge. Zur Herrschaft im Stadtstaat hatten die Handwerker und Zunftgesellen nur vorüber-

gehend gelangen können; einflußreich blieben sie aber auch nach 1712. Der Rat mußte von nun an damit rechnen, daß sich die Führer der Kleinbürger wieder — wie 1686 — mit den auswärtigen Gegnern der Patrizier verbündeten; der Rat verhielt sich deshalb von nun an in Zunft- und Lohnfragen entgegenkommend.

Nahezu ausschließlich um wirtschaftliche Erfolge und fast überhaupt nicht um Ämter und Würden ging es dem zugewanderten Großbürgertum, den aus Antwerpen vertriebenen Protestanten, den Reformierten aus den Niederlanden und den Angehörigen der Mennonitensekte, die vielfach vom Niederrhein und aus Friesland gekommen waren. Ihr calvinistischer und auch täuferischer Protestantismus gebot ihnen, bescheiden, ernst und arbeitssam zu leben, Reichtum anzusammeln — als „Lohn Gottes“ —, den Staat und seine Geschäfte aber zu meiden. Diese Gruppe brachte den frühkapitalistischen Unternehmertyp hervor, der mit sicherem Instinkt aufspürte, was in naher Zukunft volkswirtschaftlich nützlich und zugleich für ihn selbst gewinnbringend sein würde.

*

Wer in Hamburg zwischen 1650 und 1700 wirtschaftlich vorankommen wollte, mußte neue Wege gehen. Der alte Städtebund der Hansa hatte seine Bedeutung verloren und sich praktisch aufgelöst. Der Handel mit Salz, Pelzen und Bier warf nichts mehr ab, viele Brauereien, im Mittelalter Hamburgs Stolz, waren eingegangen. Vor-

übergehend hatte die neutrale Hamburger Flagge — während des 30jährigen Krieges — viele Vorteile geboten; Proviant- und Waffentransporte für die Kriegführenden und der Einbruch in die Märkte der Kämpfenden hatten Gewinne gebracht — trotz Blockaden, Kaperei und Arrestierungen. Aber auch diese Konjunktur war vorübergegangen. Die Überseefahrt, die an der Nordsee- und Atlantikküste mächtig aufblühte, wurde von den Kolonialmächten zunehmend für Schiffe ihrer Flagge monopolisiert. Und auch die Fürsten auf dem Kontinent suchten — getreu den merkantilistischen Lehrsätzen —, die Einfuhr zu drosseln, die Ausfuhr zu fördern und den „Staatswohlstand“ zu mehren. Immerhin boten sich hier für Hamburgs Handel und Gewerbe noch einige Möglichkeiten. Englands Kattun, Kolonialwaren aus den überseeischen Besitzungen der Holländer, Zucker von den französischen Antillen, schlesisches und auch Bielefelder Leinen und Leipziger Gewerbezeugnisse kamen nach Hamburg, wurden zum Teil weiterverarbeitet — in den Kattundruckereien, Färbereien und Zuckersiedereien — und wieder ausgeführt, insoweit dem Handel keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bereitet wurden wie in Brandenburg, das die Einfuhr von Kaffee und Kattun verbot.

Diesen Schwierigkeiten hätte Hamburg durch vorteilhafte Handelsverträge begegnen können. Die hierzu notwendige Macht besaß der Stadtstaat jedoch nicht. Alle seine diplomatischen und finanziellen Möglichkeiten mußte er einsetzen, um seine Freiheit zu bewahren. Diese war an sich von Kaiser und Reich verbrieft. Doch war die Macht des Reiches damals gering. Diese Situation nutzte der dänische König, der in jener Zeit zugleich Graf von Holstein war, um die Eingliederung Hamburgs in seinen Herrschaftsbereich zu betreiben. Zwar fand Hamburg viele Bundesgenossen gegen Dänemark. Holland und England, die großen Seemächte, wollten Hamburg als neutralen Handelsplatz erhalten wissen. Auch der Große Kurfürst, der 1648 Magdeburg gewonnen und 1669 den Oder-Spree-Kanal hatte bauen lassen, war an einer freien Elbemündung interessiert. Für Schweden und das Herzogtum Braunschweig-Lüneburg war Hamburgs Unabhängigkeit zwar von geringerer Bedeutung, doch gönnten sie Dänemark nicht den möglichen Machtzuwachs. Die große Zahl und die Macht der Freunde Hamburgs war letztlich gewiß entscheidend für das Mißlingen der dänischen Absichten auf die Stadt. Dennoch sind die Kämpfe für Hamburg eine starke Belastung gewesen, denn seine Freunde fochten auch untereinander zahlreiche Streitigkeiten aus — so in den englisch-niederländischen Seekriegen oder in den Auseinandersetzungen zwischen Schweden und Brandenburg um die Odermündung — und ersuchten dann ihrerseits um Hamburgs Beistand, der in Form nicht rückzahlbarer „Anleihen“ und zum Teil auch offen als Tribut gefordert und von der Stadt — an beide Seiten — geleistet wurde. Seine Freiheit hat Hamburg zwischen 1650 und 1750 auf die Weise erhalten können. Wirtschaftlich waren die Jahre jedoch eine Zeit der Belastung und des Stillstandes.

*

In dieser Zeit schafften später berühmt gewordene Hamburger Familien die Grundlagen ihrer wirtschaftlichen Macht. 1643 geht erstmals ein Hamburger Schiff, niederländische Erfahrung nützend, auf Grönlandfahrt. 1669 fahren schon 37 Hamburger Schiffe den Sommer über ins Nördliche Eismeer auf Wal- und Robbenjagd. 1673 sind es bereits 53 Schiffe und 1675 gar 83. Diese Zahl wird zwar nicht wieder erreicht, doch sind es in den folgenden Jahrzehnten und das ganze 18. Jahrhundert hindurch Jahr für Jahr 30, 40 und auch 50 große Hamburger Segelschiffe, also fast die halbe Hamburger Flotte, die auf Walfang geht. In der Eismeerfahrt werden seemännische Tugenden bewahrt und Erfahrungen weiterent-

wickelt, die zur späteren Überseefahrt befähigen sollen. Die Seeleute sind übrigens in der Mehrzahl Männer der deutschen Nordseeküste, sie kommen vor allem von den nord- und ostfriesischen Inseln.

Waltran ist um 1675 ein „neuer“ Rohstoff, der einen technischen Fortschritt ermöglicht. Die heute bespöttelte „Tranfanzel“ ersetzt den älteren, primitiveren Kienspan und die kostspielige Wachskerze. Nicht nur in Haus, Werkstatt, Stall und Schiff findet der Waltran Verwendung, er ist auch die Voraussetzung zur ersten öffentlichen Straßenbeleuchtung in Hamburg. Die besten Sorten dienen zur Speise- und Medikamentenzubereitung, die minderwertigen bekommen die Seifensieder und die Gerber. Fischbein schließlich wird zu Korsettstangen, zu Stäben, zu Halskrausen und anderem mehr verarbeitet. Tranbrennereien siedeln sich als neues Gewerbe in St. Pauli und auch in Altona an, dort das Wohlwollen der mit Hamburg verfeindeten Dänen nutzend.

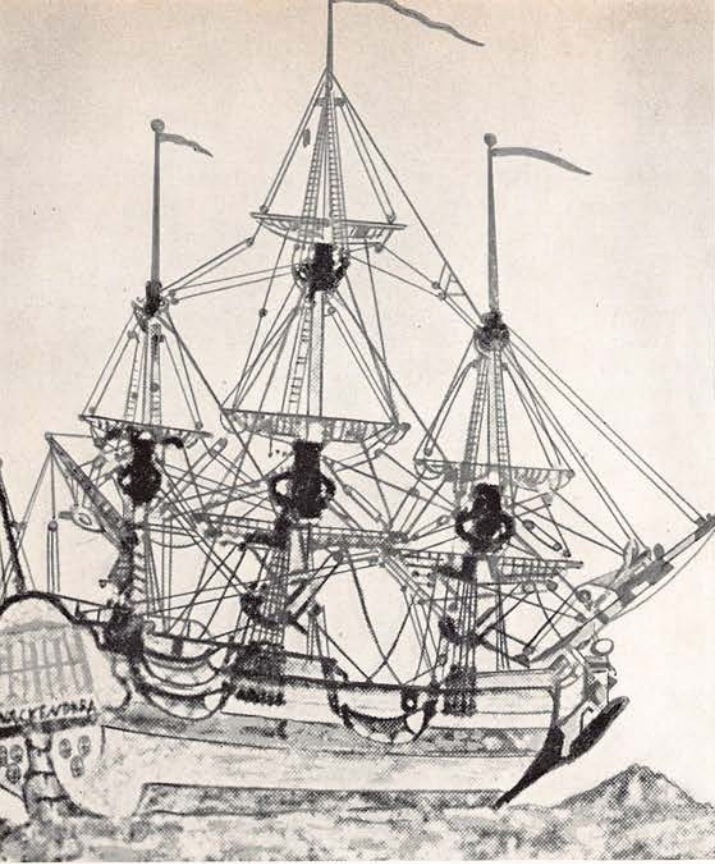
*

In der Entwicklung des Hamburger Walfangs sind die Mitglieder der Mennonitengemeinde führend. 46 der 53 Schiffe, die 1673 ins Nördliche Eismeer auslaufen, werden von Mennoniten bereedert. 1682 ist erstmals ein Schiff des Lourens Kramer dabei. Im folgenden Jahr fährt seine „St. Michael“ wieder nach Grönland. Ab 1693 wächst die Kramersche Flotte an, nun sind es drei Schiffe und im Jahre 1702 sieben. In guten Fangjahren beläuft sich der Reingewinn auf 30 % des Anlagekapitals und ermöglicht den raschen Ausbau der Flotte.

Da die Schiffbaukosten im Hamburger Stadtgebiet entsprechend den Bestimmungen der Zunft und als Folge der Innenpolitik des Rates außerordentlich hoch sind, haben sich einige neue Werften am Stadtdeich und in St. Pauli angesiedelt und arbeiten dort mit zunftfreien Schiffszimmerern. Der Gründer der Reiherstiegwerft, Lucas Kramer, Lourens Bruder, geht einen Schritt weiter und kauft am hannöverschen Reiherstieg 1705 die Sägemühle, die zwei Friesen, Ancke Bouwes und Boucke Hiddes, sieben Jahre vorher errichtet haben. Die Bedeutung der Gründung dieser Sägemühle geht daraus hervor, daß der Vertrag mit den beiden Friesen vom Herzog Georg Wilhelm von Braunschweig-Lüneburg am 6. Juli 1698 in Celle unterschrieben und vom Kurfürsten Georg Ludwig in Hannover am 16. August 1698 gegengezeichnet worden ist. Damit gelangte Lucas Kramer in den Genuß der wesentlich niedrigeren Holzpreise außerhalb der Stadtgrenzen: hier im hannöverschen Wilhelmsburg wird nämlich das alte hamburgische Handelsprivileg auf Holz aus Brandenburg, die Ursache der hohen Holzpreise in der Stadt, nicht beachtet. Zugleich sucht Lucas Kramer, das landesväterlich-hannöversche Wohlwollen in Form von Schiffbauprämien zu erlangen.

1706 errichtet er bei dieser Sägemühle am Reiherstieg die Werft. Diese Werft soll billige, sie soll aber auch moderne Schiffe bauen. Ein entfernter Verwandter, Herman Roosen (1695—1733) wird nach Holland in die Schiffbaulehre geschickt und arbeitet dann auf der Werft, ebenso dessen Sohn und Enkel. Schiffbauer, die im Hamburger Stadtgebiet als Fremde gelten und aus Konkurrenzneid verprügelt werden, finden auf der Werft Arbeit. Lucas Kramer rechnet sehr genau.

In Hamburg ist man über diese und andere Neugründungen nicht erfreut. Die Zunft der Schiffszimmerer fordert, Hamburgs Reeder dürften nur in Hamburg gebaute Schiffe betreiben, und der Rat stellt sich schließlich hinter diese Forderung. Auch die Holzkaufleute klagen, der Holzhandel sei „abhanden gekommen und habe sich auf allen Seiten der Stadt festgesetzt“, der Rat möge den alten Privilegien wieder Geltung verschaffen. Die Ermahnungen des Rates fruchten jedoch wenig. Die neuen



Reproduktion eines Aquarells aus dem Jahre 1769, das — mit größter Wahrscheinlichkeit — den Walfänger „De waakende Kraan“ — gebaut 1717 auf der Reiherstiegwerft — darstellt (Ausschnitt eines Fotos aus dem Archiv Oesau). „De waakende Kraan“ ist demnach ein Fleutschiff. Dieser schlanke, dreimastige Schiffstyp wird erstmalig 1595 in Hoorn in Westfriesland gebaut, Bug und Heck sind „völlig“, das Heck ein kleiner, nur wenig nach hinten geneigter Spiegel. Die Tragfähigkeit beläuft sich auf etwa 150 Last, das entspricht etwa 225 BRT. Die Schiffe haben eine doppelte Beplankung aus Eichenholz, die nicht ganz bis zum Kiel abwärts reicht und deren Stärke vom Bug zum Heck abnimmt; mitunter liegt darüber am Bug noch eine dritte Plankenlage. Der Verband ist im Bug besonders stark. Vor dem Steven befindet sich der Eissteven, der mit Eisen beschlagen ist.

Unternehmer wissen, daß die Stadtväter in der Außen- und Innenpolitik vollauf beschäftigt sind und sie nicht ernstlich belangen werden. Im übrigen besitzt die Mennonitengemeinde, deren Kirche im benachbarten Altona steht, auch dänische Privilegien und könnte mit ihren Kontoren dorthin abwandern. Und im Rat beginnt man sich zu fragen, ob es denn auf die Dauer überhaupt zweckmäßig sei, das überkommene System der Zunft- und Handelsvorrechte und die vielen Zölle aufrechtzuerhalten oder ob nicht freier Wettbewerb und freier Handel nützlicher wären.

*

Inzwischen wird am Reiherstieg ein Schiff nach dem anderen gebaut. Wir können das aus dem Namen der Schiffe schließen, die in die Walfängerflotte des Lucas Kramer eingereiht werden. Es sind dies die „Elisabeth“ (1707), „De witte Voss“ (1709), „Juffrouw Catarina Barbara“ (1710), „Juffrouw Anna“ (1714), „Concordia“ (1715), „Maria“ (1716), „De waakende Kraan“ (1717, = „Der wachende Kranich“, das Kramersche Familienwappen: eine solche Figur befand sich auf dem Giebel des Hauses Vorsetzen 4, des alten Kontor- und Wohnhauses der Kramer und der Roosen; das Haus wurde im 2. Weltkrieg zerstört.) Weiter „De Saagmool“ (1718 = „Die Sägemühle“, wahrscheinlich die Kramersche am Reiherstieg) und die „Nachtigall“ (ebenfalls 1718). 1719 stirbt Lucas Kramer. Seine Witwe führt Werft und Reederei weiter. 1723 erscheinen als neue Schiffsnamen „De jonge witte Voss“ und „Prinz Friedrich“, ferner 1724 „Der Friede“. Nach Grönland sendet Witwe Kramer Jahr für Jahr drei oder vier Schiffe, ein Beweis, wie einträglich zu jener Zeit Bau und Bereederung der Walfänger ist, ebenso aber wohl auch, wie fest die Mennoniten-Familien in jener Zeit zusammenhalten und sich gegenseitig helfen.

kr

Die Aufgaben des Unfallvertrauensmannes

1. Der U.V.M. muß sich laufend von dem Vorhandensein und der ordnungsmäßigen Benutzung der vorgeschriebenen Schutzvorrichtung überzeugen.

Im einzelnen ist darauf zu achten, daß an den Werkzeugmaschinen die Schutzvorrichtungen für Treib-, Keilriemen und Rädertriebe ordnungsgemäß angebracht sind. Besonders bei Reparaturen ist darauf zu sehen, daß die Schutzvorrichtungen sofort wieder angebaut werden und nicht in einer Ecke stehen bleiben. An jeder Bohrmaschine muß ein Schraubstock oder eine andere Einspannvorrichtung vorhanden sein und sie muß auch benutzt werden. Schleif- und Schmirgelböcke müssen mit genügend starken Hauben versehen sein, damit beim Zerspringen des Steines niemand verletzt wird. Wichtig ist, daß nach dem Aufsetzen einer neuen Scheibe die Haube auch schon beim ersten Probelauf angebracht wird. Mancher Unfall ist entstanden, weil man meinte, für den kurzen Probelauf wäre die Schutzhaube nicht nötig, und dann flogen die Teile der geplatzten Scheibe durch die Gegend. Es ist ferner darauf zu achten, daß die Werkstückauflage nahe genug an den Stein herangeschraubt ist und daß der Mann beim Schleifen auch eine Schutzbrille trägt. Dieses sind einige willkürliche Beispiele, ähnliche Beobachtungen sind an vielen anderen Maschinen durchzuführen.

2. Der U.V.M. muß für die Durchführung des Unfall-schutzes sorgen. Dazu gehört, daß sich der U.V.M. eingehend um die Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften bemüht.

Die Unfallverhütungsvorschriften sind ja entstanden aus der Sorge heraus, einmal geschehene Unfälle sich nicht wiederholen zu lassen. Sie sollen den arbeitenden Menschen nicht belasten, ihn nicht bei der Arbeit behindern, sondern sie sollen ihm helfen, unfallfrei, d. h. ohne Schmerzen, ohne Sorge, ohne Kummer zu leben und ohne Furcht vor Gefahren seine Arbeit zu tun. Die Unfallverhütungsvorschriften der Nordwestlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft behandeln die Einrichtung und das Umgehen mit fast allen Maschinen und Arbeiten, die im Werftbetrieb vorkommen. Sie sind bei einigem Nachdenken fast so selbstverständlich, daß man sich wundern muß, warum so oft gegen sie verstoßen wird. Es muß daher vornehmste Pflicht des U.V.M. sein, seine Kollegen immer wieder auf die U.V.V. hinzuweisen. Sein schönster Lohn wird es sein, wenn in seinem Gewerk die Unfallzahlen sinken.

3. Festgestellte Mängel muß der U.V.M. umgehend seinem Meister melden, soweit er sie nicht selbst beheben kann.

Die Hallenschiebetür hakt oder droht, oben auszuhaken, Verkehrswege in der Werkstatt sind mit Material belegt. Eine Maschine zeigt Mängel oder die gebrochene Sprosse einer Leiter ist durch eine aufgenagelte Leiste repariert worden. Die Stellagen liegen voller Abfallstücke und Handläufe sind verrutscht oder fehlen ganz. Stellagen und Treppen sind bei Schneefall oder Frost nicht abgestumpft. Elektrische Anlagen oder Geräte sind nicht in Ordnung, Kabel liegen bloß und ähnliches mehr. Alle diese Dinge können zu gefährlichen Unfällen führen, und es ist für den U.V.M. selbstverständlich, daß er solche Mängel unverzüglich dem Vorgesetzten zur Meldung bringt.

Wer eine Unfallquelle kennt, hat Unrecht, wenn er sie nicht nennt!

4. Auf Grund seiner Erfahrungen und Beobachtungen ist der U.V.M. am besten in der Lage, Vorschläge zur Verbesserung der Arbeitssicherheit zu machen.

Das betriebliche Vorschlagswesen ist allgemein bekannt und beliebt, weil es für brauchbare Vorschläge klingenden Lohn gibt. Auch in der Unfallverhütung werden Verbesserungsvorschläge vom Werk prämiert, außerdem zeichnet die Berufsgenossenschaft den Betroffenen durch Geldprämie und Anstecknadel aus.

Verbesserungsvorschläge kann vor allem der U.V.M. machen, denn gerade er besitzt Blick und Sinn für Unfallverhütung und er hat reiche Erfahrung bei seiner Tätigkeit im Betrieb sammeln können. Man sage nicht, so kleine unwichtige Dinge, es lohne sich nicht, deswegen noch lange zu schreiben. Es sind im Leben oft die kleinen, so unwichtig scheinenden Anlässe, die unerwartete Folgen haben. Wenn ein noch so unbedeutend scheinender Verbesserungsvorschlag einen Unfall verhütet, dann war es ein Segen, daß er gemacht wurde.

5. Wie kann der U.V.M. seine wichtigste Aufgabe erfüllen, das Interesse seiner Mitarbeiter an der Unfallverhütung zu wecken?

Das ist nur möglich, wenn er sich mit Ernst und Eifer in das Gebiet der Unfallverhütung einarbeitet. Er muß erkannt haben, was Unfallverhütung ist, was sie bezweckt und warum sie nötig ist. Die ersten und besten Lehren wird er aus vorgekommenen Unfällen ziehen können. Hat er selbst einen Unfall gehabt oder bei seinen Mitarbeitern erlebt, so soll er den Ursachen nachgehen, um herauszufinden, worauf der Unfall zurückzuführen ist: auf Mängel an Betriebseinrichtungen oder auf falsches, leichtsinniges Verhalten des Betroffenen. Er wird dabei feststellen, daß etwa 80 % aller Unfälle auf menschliche Unzulänglichkeit, auf Gleichgültigkeit gegenüber Gefahren zurückzuführen sind, also vermeidbar waren.

Er wird all seine Erkenntnisse und Erfahrungen zur Unfallverhütung an seine Mitarbeiter weitergeben, er soll sie belehren, wenn er sie bei falscher oder gefährlicher Arbeitsweise beobachtet. Er muß vor allem sich der Neulinge annehmen, denn diese sind noch ohne genügende Erfahrung und deshalb ganz besonders gefährdet. Er darf nicht müde werden, er darf nicht nachlassen; er wird mit der Zeit feststellen, daß eine einmalige Warnung nicht genügt. Er muß seinen Arbeitskameraden immer und immer wieder sagen: „Denke und Sorge jeden Tag dafür, daß Du Deinen Arbeitstag ohne Unfall beendest, wisse, daß Deine Lieben zu Hause Dich gesund wieder heimkehren sehen wollen.“

Ein guter, verantwortungsbewußter Unfallvertrauensmann braucht für seine freiwillige Pflicht viel Idealismus; der schönste Dank für seine Arbeit ist die sinkende Unfallziffer in seinem Gewerk.

Wir brauchen noch viele solcher freiwilligen Helfer im Unfallschutz. Meldest auch Du Dich? Berndt

Zwei weitere 36 000-tdw-Tanker getauft

In den letzten Wochen erhielten zwei weitere 36 000-tdw-Turbinentanker ihre Namen.

Am 22. Januar taufte im Dock 5 der DW in Hamburg-Finkenwerder Frau Johanna Brinckmann, Hamburg, den jüngsten Tankerneubau der Deutsche Werft für die Esso Tankschiff-Reederei auf den Namen „ESSO HANNOVER“. Der Oberbürgermeister Hannovers und Dr. Scholz wünschten dem Schiff allezeit glückhafte Fahrt. Die technischen Daten des Schiffes: Länge ü. a. 211,22 m — Länge zw. d. L. 201,16 m — Breite auf Spanten 27,43 m — Seitenhöhe 14,33 m — Tiefgang 10,88 m — Geschwindigkeit 17 kn — Tragfähigkeit 36 800 tdw — Bruttover-

messung 24 100 BRT. Die „ESSO HANNOVER“ ist ein Schwesterschiff der „ESSO BERLIN“. Ein weiterer Tanker dieser Größe ist für die Esso Tankschiff-Reederei bei der DW im Bau.

Am 3. Februar erfolgte die Taufe des für die Titan Tankers Inc., Wilmington/USA, gebauten 36 230 tdw-Turbinentankers während der Ausreise von Hamburg nach Cuxhaven. Miss Ellen Long, New York, von Miss Darby McKone als „maid of honour“ begleitet, taufte den Neubau während der Fahrt — dies war der Wunsch des Reeders — auf den Namen „INTERCONTINENT“. Die „INTERCONTINENT“ fährt unter der Flagge von Liberia.

Die Maschinenanlage beider Tanker wurden von De Schelde, Vlissingen, geliefert, die das Getriebe gebaut und die Turbinen und den Hauptkondensator von Werkspoor, Amsterdam, bezogen haben.



Die Taufpatin der „ESSO HANNOVER“, Frau Johanna Brinckmann, Hamburg, und Dr. Scholz mit den Taufgästen auf der Taufkanzel



Bild 1
Turbinentanker „INTERCONTINENT“
auf der Probefahrt am 26. und 27. Januar

Bild 2
Capt. Rieber, der alte, treue Freund
Deutschlands und der Deutsche Werft,
wird bei seiner Ankunft in Hamburg-
Fuhlsbüttel am 31. Januar von Dr. Scholz
begrüßt

Bild 3
Der Generalkonsul der Republik Libe-
ria und Ernst Glässel, New York, der
Repräsentant der DW in den Ver-
einigten Staaten, bei der Übergabe des
Schiffes an die Reederei am 2. Februar

Bild 4
Am 3. Februar richtet Capt. Rieber wäh-
rend der Ausreise Worte des Dankes
an die Taufpatin, Miss Ellen Long,
und an Dr. Scholz

Bild 5
Miss Ellen Long (am linken Bildrand)
hat die Taufe vollzogen

Bild 6
Dr. Scholz beglückwünscht die Tauf-
patin, Miss Ellen Long, und die „Maid
of honour“, Miss Darby McKone (rechts)

Bild 7
Der Flaggenwechsel wurde am 2. Fe-
bruar am Ausrüstungskai vorgenommen



MS „Concordia Taleb“ vom Stapel gelaufen

Für die Reederei Christian Haaland, Haugesund/Norwegen, lief am 4. Februar das M/S. „CONCORDIA TALEB“ vom Stapel. Taufpatin war Mrs. Rasmussen. Es ist dies das dritte Schiff gleichen Typs. Die technischen Daten: Länge ü. a. 150,07 m — Länge zw. d. L. 137,46 m — Breite 20,73 m — Seitenhöhe 12,35 m — Tragfähigkeit 10 900 tdw — Maschinenleistung 8200 PSe — Geschwindigkeit 17 kn.

Über die Schwesterschiffe „CONCORDIA TADJ“ (seit August 1958 im Dienst) und „CONCORDIA TAREK“ (im Dezember 1958 an die Reederei übergeben) und über die Zusammenarbeit der Reederei mit der Deutsche Werft fand Mr. Jacobsen von der Reederei Christian Haaland Worte lebhafter Anerkennung.

„Die Erfahrungen, die bis jetzt von den beiden Schiffen vorliegen, sind zur vollen Zufriedenheit der Reederei



Oben:
M/S. „CONCORDIA TALEB“ bereit zum Stapellauf



Links:
Auf dem Wege zur Taufe der „CONCORDIA TALEB“; v. l. n. r.:
Dir. Kühl, Frau Scholz, die Taufpatin Mrs. Rasmussen, Dr. Scholz

Unten:
Helgen und Ausrüstungskai der Deutsche Werft, Hamburg-Finkenwerder, Ende Januar 1960: T/T. „ESSO HANNOVER“ am Ausrüstungskai vorn, daneben M/T. „FABIO“ bei der Maschinenprobe, dahinter T/T. „INTERCONTINENT“ mit dem Bug hafeneinwärts, am Ausrüstungskai selbst noch zwei weitere Schiffe, auf dem Helgen M/S. „CONCORDIA TALEB“ zwischen zwei 20 000-ldw-Motortankern, links von den Tankern und rechts auf dem Helgen drei weitere Neubauten. (Aufnahme Hamburger Aero-Lloyd, freigegeben Luftamt Hamburg Nr. 209 710)



gewesen. Die Berichte der Kapitäne, leitenden Ingenieure und Offiziere an Bord waren immer sehr zufriedenstellend. Auch von den Vertretern und Agenten der Reederei sind die Schiffe in den verschiedenen Häfen gut empfangen worden.

Es ist deshalb für uns eine große Freude, daß das dritte Schiff ganz ähnlich wie die beiden ersten gebaut werden konnte. Wir in der Reederei sind überzeugt, daß auch dieses Schiff so gut sein und vor den kritischen Augen aller, die mit dem Schiff in der Linienfahrt zu tun haben, bestehen wird.

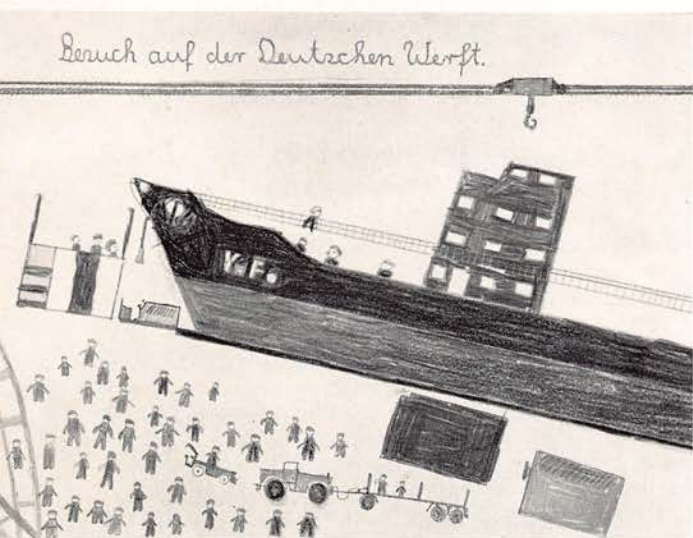
Die Schiffe sind für den Liniendienst USA—Mittelmeer und Persischer Golf gebaut worden. Es werden in diesem Fahrtbereich ganz besonders strenge Anforderungen an die Schiffe gestellt. Aber noch wichtiger ist, daß die Schiffe sich auch auf längere Sicht gut bewähren. Eine starke und solide Konstruktion und eine erstklassige und sorgfältige Arbeitsausführung sind die Vorbedingung hierfür. Wir von der technischen Abteilung der Reederei und die Bauaufsicht sind überzeugt, daß alles getan

wurde, um eine lange und erfolgreiche Lebensdauer der Schiffe zu gewährleisten.

Es ist uns eine Freude gewesen, mit der DW beim Bau dieser Schiffe zusammenzuarbeiten. Diese Zusammenarbeit war für uns immer leicht und angenehm. Wir hatten den Eindruck, daß alle, die mit den Schiffen zu tun hatten und haben, sich befließigt haben, das Schiff so gut wie möglich zu bauen und daß es der eiserne Wille der Betriebsleitung, OBERINGENIEURE, Ingenieure, Meister und Arbeiter gewesen ist: „Das hier soll erstklassig gebaut werden!“

Die Reederei möchte Ihnen heute allen danken für die gute Arbeit, die Sie hier geleistet haben und für das freundliche Entgegenkommen, das Sie alle den Vertretern der Reederei immer bewiesen haben.

Ganz besonders möchte die Reederei einem danken, der das alles möglich gemacht hat und dessen Geist und Wille alle Angehörigen der DW durchdrungen hat; wir möchten Ihnen, sehr verehrter Herr Dr. Scholz, ganz besonders herzlich danken.“



MT „Fabio“ an Reederei übergeben

Am 10. und 11. Februar fand die Probefahrt des Motortankers „FABIO“ statt. Anschließend trat das Schiff unter der Flagge der Petroleum Tankers Ltd. seine erste Ausreise nach Haifa an.

Der Tanker war am 13. November 1959 auf den Namen „YAFO“ getauft worden und vom Stapel gelaufen. Die technischen Daten: Länge ü. a. 170,68 m — Länge zw. d. L. 161,54 m — Breite 21,90 m — Seitenhöhe 12,27 m — Tragfähigkeit 19 300 tdw — Maschinenleistung 7850 PSe — Geschwindigkeit 15 kn.

Beim Stapellauf im November war eine Schulklasse zugegen gewesen. Den Kindern war wenig später zur Aufgabe gestellt worden, das Erlebte in Bildern festzuhalten. Eine dieser Zeichnungen von Kinderhand ist nebenstehend wiedergegeben.



Winter an der Elbe

(Foto E. Schelhas)

Lehrlinge schreiben ...

Lohnender als der Weg ins Krankenhaus

Ich möchte etwas über ein Thema sagen, über das schon viel gesprochen und geschrieben worden ist. Warum genügt es nicht, daß vom Betrieb für gute Werkzeuge und für Schutzvorrichtungen am Arbeitsplatz gesorgt wird, um ein unfallfreies Arbeiten zu ermöglichen? Trotz alledem und trotz aller Unfallverhütungsvorschriften sind die Unfälle noch nicht vollkommen ausgemerzt.

Ich glaube, es liegt hauptsächlich daran, daß manche gleichgültig, bequem und unkonzentriert ihre Arbeit verrichten. Natürlich bleiben kleine Verletzungen nicht erspart, dafür gibt es ja einen Sanitäter, der mit genug Verbandszeug und Pflaster versorgt ist.

Wir Lehrlinge sind schon oft durch Filme und Vorträge auf die Unfallverhütung hingewiesen worden. Jeder

sollte sich merken, daß der Weg zur Werkzeugmacherei, wo ein beschädigtes Werkzeug überholt bzw. ersetzt werden kann, mehr lohnt als der Weg ins Krankenhaus.

Günther B.

Es ist doch gut, daß wir die Lehrwerkstatt haben

Vor kurzem traf ich einen ehemaligen Klassenkameraden wieder. Wir kamen ins Gespräch, und ich erfuhr, daß er eine Lehrstelle in einer kleinen Schlosserei angenommen hatte. Er war ziemlich enttäuscht. Wie ganz anders hatte er sich die Lehre im Kleinbetrieb vorgestellt. In der Anfangszeit sei er mehr ein Handlanger für die älteren Gesellen als ein Lehrling gewesen, sagte er mir. Als er dann später selbständiger arbeiten durfte, mußte er ständig die gleichen Arbeiten verrichten. Er hatte Sorge, daß

seine Ausbildung sehr einseitig werden würde, da er viele Tätigkeiten, die im Berufsbild angeführt sind, in seinem Betrieb gar nicht kennenlernt.

Da haben wir es schon wesentlich besser in unserem großen Werftbetrieb mit planmäßiger Lehrlingsausbildung und besonderer Lehrwerkstatt. Dort erhalten wir die Grundkenntnisse für unsere Berufe. Der Lehrplan ist auf Grund langjähriger Erfahrung aufgebaut, und wir werden an die vielseitigen Arbeiten, die unsere Berufe mit sich bringen, herangeführt, ohne daß wir gleich in die Produktion eingespannt werden. Die Lehrwerkstatt überbrückt die Zeitspanne zwischen Schule und Berufsausübung, so daß der Lehrling sich auf die neuen Verhältnisse umstellen und viel gründlicher und vielseitiger lernen kann.

Jürgen K.

Liebe Werkzeugzeitung Deutsche Werft

Dieser Tage war ich unten am Hafen, um ein Bild zu knipsen mit unserem Wahrzeichen, dem Michel. Da er mir so allein zu nüchtern vorkam, sah ich die alte Laterne an der Ecke der Betriebskrankenkasse Deutsche Werft.



Wie viele mögen schon an dieser Laterne vorbeigegangen sein, ohne sie zu beachten. Für mich war es ein schöner Schnappschuß.

Ich werde das Bild dem amerikanischen Kommandanten von Berlin senden, der ein tüchtiger Motivjäger ist und mit dem ich in brieflichen Verkehr stehe.

Ist die Aufnahme gut geraten?

Viele Grüße Horst

Nur andere kritisieren?

Um meinen Bericht über die Weihnachtsfeier in der Werkzeugzeitung 1/1960 ist ein heftiger Streit entbrannt. Der aufmerksame Leser wird sich erinnern, daß es nicht nur eine Inhaltsangabe der Feierstunde war, sondern auch eine Kritik an uns Lehrlingen selbst. Einige von uns hatten sich freiwillig zur Beteiligung an der Gestaltung der Feier gemeldet. Sie haben sich alle Mühe gegeben und Stunden ihrer Freizeit geopfert, um den Anwesenden eine Freude zu bereiten. Diese Anerkennung ist den Mitgliedern der Musikgruppe und den drei technischen Zeichnerinnen auch nicht versagt worden. Das hat sich ja am Applaus nach den Darbietungen gezeigt. Trotz allen fleißigen Übens gelang aber einiges etwas daneben. In meinem Bericht ist auch das erwähnt worden, damit es das nächste Mal noch besser wird.

Jetzt muß ich deshalb Beschimpfungen und sogar Bedrohungen über mich ergehen lassen! Als ich nach dem Grund fragte, antworteten die einen, ich hätte keine negative Kritik an ihren Leistungen üben dürfen, und die anderen, ich hätte die Musik überhaupt nicht erwähnen sollen.

Zum letzteren Einwand: die Musik und die Gedichte und Geschichtchen gaben der Feier den festlichen Rahmen. Sie haben sehr zur weihnachtlichen Stimmung beigetragen. Sie müssen also unbedingt im Bericht auftauchen. Zum ersten Einwand wäre etwas mehr zu sagen: eine Kritik braucht nicht negativ zu sein. Wie sie ausfällt, hängt ausschließlich von den Leistungen ab, einerlei, ob es den Betroffenen nun gerecht erscheint oder nicht. Das Grundelement einer Kritik ist die — zwar subjektiv beeinflusste — Wahrheit.

Wir haben Gelegenheit, in der Werkzeugzeitung auch auf verdeckte Unzulänglichkeiten im Betrieb aufmerksam zu machen. Wie ich beobachtete, waren alle Lehrlinge, die

die letzte Werkzeugzeitung gelesen haben, mit der Kritik an den Toiletten zufrieden und haben sich nicht dagegen geäußert. Wenn man aber andere kritisiert oder einer Kritik an anderen zustimmt, muß man auch eine gegen sich selbst gerichtete Kritik ohne lautes Zetern ertragen. — Ich habe dies hier niedergeschrieben, damit in diese Sache etwas Klarheit hineinkommt. Das ist notwendig, weil wir uns sonst den Weg zu weiterer Mitarbeit an der Werkzeugzeitung verbauen.

Wolfgang B.

Für unsere Ausländer

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

- | | |
|-----------------------|---|
| Freitag, den 4. März | Aus Deutschlands Geschichte und Kultur |
| Freitag, den 11. März | Tanzabend |
| Freitag, den 18. März | Geselliger Abend und Gespräche mit unseren ausländischen Gästen |
| Freitag, den 25. März | Nationalitätenabend. Ausländer berichten über ihre Heimat |

Außerdem ist das Klubheim jeden Dienstag, Mittwoch und Sonnabend ab 19.30 Uhr geöffnet.

Schließlich ist eine große Hafenrundfahrt vorgesehen. Einzelheiten erbitten wir unserem Monatsprogramm zu entnehmen oder telefonisch unter 27 58 50 zu erfragen.

Unser Deutschlandbild

Das Rathaus in Rothenburg ob der Tauber

Zeugnis der bürgerlichen Baukunst des sechzehnten Jahrhunderts. Das deutsche Bürgertum, der eigentliche Träger der neuzeitlichen Ideen von der geistigen Selbständigkeit des Menschen, fand die Ausdrucksform für sein geistiges Streben in dem auf Weltlichkeit aufgebauten neuen Stil Italiens. Der Rothenburger Bau ist eines der aus dieser humanistischen Geisteshaltung entstandenen deutschen Renaissance-Rathäuser. Wie aber in Deutschland die Lebenshaltung der beginnenden Neuzeit noch lange an das Mittelalter gebunden blieb, so folgte auch die Baukunst bei aller Übernahme antiker Kunstelemente aus Italien doch immer noch der heimatlichen Tradition. Auch in Rothenburg geht das Ineinanderwirken einer gotischen Betonung der vertikalen Linie in Giebel und Türmen und der Verlagerung des Gewichtes in die horizontale Gliederung auf eine Vereinigung beider Kräfte zurück.



FRÜHSTÜCKSPAUSE

Nanu, es wird so leise an Bord, sollte es schon neun Uhr sein? Tatsächlich, in der Vorderluke machen die Kollegen schon Frühstück. Was soll ich auch hier allein? Also schnappe ich mir meine Brottasche und gehe zu ihnen.

„Du, komm mol her, wi hebbt jetzt 'n fien Witz, denn möt wi Di . . . also den muß ich Dir erzählen. Die anderen kennen ihn schon, aber er ist gut. Also paß mal auf: Ein Mann geht nachts . . . wat petts Du mi denn dauernd op de Feut . . . wat heet hier entschuldige, op de Feut hess mi pett. Also ein Mann, nein, ein Wanderer verirrt sich in der Heide, watt, in Wald? Also nich in de Heide, dat is jo ok egal. Also er geht nachts zwischen den Sümpfen und ist sehr einsam. Plötzlich sieht er ein Licht und geht darauf zu. — Nu lot mi doch vatell'n, dat gehört doch dor to. Also er geht darauf zu und kommt an eine Hütte. Da wohnen zwei arme Leute. Ein Mann und eine Frau. Die Frau ist noch jung und schön, und er ist grau und klapperig.“ „Ach, de hett em wohl blos wegen dat Geld heirot?“ „Nee, nich wegen Geld, ik segg doch, dat se arm sind.“ „Wenn he ganz old is, denn is se in de besten Joarn.“ „Denn kann he jo immer noch wat Jüngerer nehm — also die Leute liegen schon im Bett.“ „Ik denk, de hebbt noch Lich an hatt?“ „Na schön, sie liegen noch nicht im Bett.“ „Ach, de kann jo öberhaff keen Witze vertell'n, jetzt will ick dat mol vatell'n. Ji könt jo noher segg'n, ob dat richtig is.“

„Ein Handwerksbursche verirrt sich im Gebirge, es ist da sehr einsam, und es wird Nacht. Da kommt er . . .“ „Du verzapß jo Miß, de Witz geit ganz anners. In Veerlann wer dat, dor geit he ganz einsam, mitten op de Stroot.“ „Wat deit he denn mitten op de Stroot, he hat doch op dat Tretoar to lopen.“ „Villich het he so'n grote Feut, dat dor keen Platz is.“ „Aber laut Straßenverkehrsordnung . . .“ „Nu hol doch mol endlich den Sabbel . . . also paß op . . . In Vierlanden wohnt ein armer Bauer mit einer jungen Frau. Die beiden haben nichts mehr zu essen, nur noch eine Blechdose voll Fleisch im eigenen Saft.“ „Och, dat is doch Gammel.“ „Du, ik weur vor de Währung froh, wenn ik de man hat har.“ „Vor de Währung wer de jo ok noch frisch, jetzt is dat Gammel.“ . . . und mit dem Fleisch sind sie sehr sparsam, weil sie so arm sind.“ „So is dat immer, wenn se Geld hebbt, denn smeert se den Kartüffelmos fingerdick op Brot un noher is Krampf.“ „Und da kommt er . . . wieso? Dat is ganz richtig, si man still . . . Da kommt nachts ein Wanderprediger, jedenfalls klopft es an der Tür. Da steht nun der Mann und bittet um ein Nachtquartier. Nun haben die aber man blos ein Bett und da schläft das Ehepaar zusammen drin.“ „Dat weur jo nix for mi, immer de Deek wegrieten loten und denn dat Strampeln mit de Feut — nee ik will alleen slopen.“ „Dat kannst Du jo ok, also still jetzt . . . Also der Toppelbruder steht vor der Tür, er ist klitschnaß geregnet und bittet um ein Nachtquartier. Da sagt der Bauer, er soll in dem Bett schlafen, bei seiner Frau.“ „Dat is doch Quatsch, he sall doch bi em slopen, neben de Fro, also de Wanderer in de Mitt.“ „Dat is doch egol, wo de Kerl pennt.“ „Nee, dat is nich egol, sunst ward dat doch keen Witz. Nu will ik mol vatell'n. Also der Mann schläft nun, verstehst Du jetzt? Zwischen dem Bauer und seiner Frau und sie schlafen und schlafen ganz tief und fest — nu si doch nich so naveus, ik vatell doch schon —, da sagt der Bauer zu seiner Frau . . .“ „Du, de Vice lop boben an Deck rum, un soch Di.“ „Jo, jo — also das sagt der Bauer natürlich nicht zu seiner Frau. Der arme Bauer sagt aber zu seiner Frau . . .“ „Du, go man leber rop, sünst komt de Vice erst hier angequarkt.“ „Na, dann hau ik mol eben aff, vatell Du wieder, ik komm gliks wedder.“

„Da sagt der Bauer zu seiner Frau: ‚Du ich muß mal raus und nach der Ziege sehen, ich glaube, die kalbt heute nacht‘ . . .“ „Och, Du spinnst jo, kalben kann doch blos

een Koh, aber doch keen Zeeg.“ „Jä, ik bin nich von Lann, so genau kann ik dat nich weten.“ „Wenn Du nix wees, denn vatell doch nix. Nu lot mi mol.“

„Da sagt der Bauer zu seiner Frau: ‚Du ich muß mal . . . nee, nich dat, wat du denkst . . . ich muß mal in den Stall nach der Ziege sehen, und kaum ist er draußen, da sagt die Bauersfrau . . .“ „Ganz falsch, de Buersfro seggt erst bin drittenmol . . . der Bauer geht nämlich dreimal raus, muß Du wissen.“ „De mutt jo kole Feut kriegen.“ „Din Sorgen moch ik hebbn . . . Jedenfalls liegt die junge Bauersfrau im Bett und schämt sich viel. Aber so auf die französische Tour, weißt du?“ „Dat hett doch mit schämen nix to don, dat heet doch Charme, du bist also ok to ungebildet.“ Der andere Kollege kommt wieder zurück. „Hebbt de den Witz noch nich toenn vatell't? Nee, noch nich? Na nu vatell doch schon.“ „Grod, weil he dreemol rut mutt, dat is jo so tum lachen . . . Er bleibt lange draußen und inzwischen sagt die Bauersfrau . . .“ „Gor nix seggt se, weil he doch gliks wedder rin kummt.“ . . . un ik segg, he bliff lang buten.“ „Nee, nee, he kumt wedder rin.“ „Minwegen wedder rin . . . also der Bauer kommt wieder rein; und als er eine Weile geschlafen hat, fährt er wieder hoch und sagt: ‚Ich muß nochmal nach der Ziege sehen und geht wieder raus.‘ „Du heß aber vergeten, to vatelln, dat de fremde Mann fixen Kohldamp hett.“

„Jo, richtig . . . also der Wanderer hat vorher beim Abendbrot gesagt, daß er viel Hunger hat, und da hat die Bauersfrau ihm Pfannkuchen gegeben und Apfelmus und Brot und Quarkkäse und Milch.“ „Ik denk, de ham blos een Blekdos mit Fleesch?“ „Ooch, de hebbt se doch nich rutückt, so blau sind de doch ok nich . . . wie der Bauer nun draußen ist, da kneift sie den Wandersmann im Arm und sagt: ‚Na.‘ „Wat'n Blödsinn, wat'n Quatsch, keine Ahnung. Se seggt gar nich ‚Na.‘“ „Natürlich seggt se ‚Na, wat soll se denn sünst seggn.‘“ „Se lot sick doch kniepen und seggt denn allerheustens ‚Nicht doch, bitte laß das.‘“ „Nee, wenn ik vatell, denn seggt se ‚Na.‘“ „Du mußt doch so vatell'n, dat man Genuß von den Witz hat.“

Da erscheint der Vice oben an der Luke. „Ik seuk Euch überall, un ji stoht dor ünn un vatell't Rübergeschichten.“ Nun laufen alle auseinander, auch ich versuche mein Heil in der Flucht.

Nun bin ich immer mit einem halben Stück Witz belastet und kann da nichts mit anfangen. Wenn ich doch wenigstens wüßte, ob die Bäuerin wirklich ‚Na‘ gesagt hat.

Alwin Koscheda

Die Werftkomödianten

Dat Halunkenstück

Komödi in dree Akten von Hans Balzer

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

Sobald dat Wetter dat toolett, geht dat nu an't Umgroben. Natürlich mutt de Eer ook genoeg afdröög't sin, doarmit se dörch dat Groben locker ward un Luft, un doarmit Suerstoff, in de Eer rinkann. Alle Pflanzenwöttel, ganz glik, ob von Obstboem, Strücker o'er Gemüseplanten, köönt nur wassen, wenn Suerstoff in de Eer is. In faste un tonige Eer holt sick keen Suerstoff un somit bliwt de Wöttel ook bloos in de boberste Schicht. De Wöttel wasst nu nich planlos in de Eer rin, sondern se seukt sick de Stellen ut, wo se an besten vorwärtskommt, um an Nährstoff un Woter rantokoomen. Wiel nu aber de Eer in unsere Goarn's all verschieden is, de een hett Sandboden, dor holt sick keen Woter, de anner tonige Eer ohne genug Suerstoff, mööt man de Eer verbeetern. Dat geht am besten mit Torf. Glik bi't umgroben een bit twee Ballen

Torf op 100 qm mit ünnergrooben helpt sehr veel. Sehr good is, wenn dat n'poor Joar achternanner mookt ward. In so een mit Torf verbeeterte Goarner kann man good mit Handelsdünger utkoomen, denn Stallmess is doch for de Goarnfrünn, de keen egen Veehtüg hebbt, slecht to beschaffen. Natürlich ward de Kunstdünger nich mit ünnergrowt, sondern booben öberstreit un dann inharkt. No acht bit tein Doog kann't denn mit sein un planten losgohn.

Nächstmol kummt n' Tabell, weveel von jede Sort Kunstdünger de verschiedenen Pflanzen un Gemüsesorten bruukt.

Bit doarhen veel Vergneugen in Goarn

Jan Suppengreun

Lohnsteuer-Jahresausgleich rechtzeitig anmelden

In den nächsten Wochen und Monaten geht es wieder um den Lohnsteuer-Jahresausgleich. Dieses Wort hat einen guten Klang, denn es bedeutet die teilweise Rückzahlung von Lohnsteuern. Der Ausgleich, also eine Rückzahlung, ist immer dann zu erwarten, wenn die im Jahre 1959 einbehaltene Lohnsteuer höher ist als der Betrag, der sich bei voller Berücksichtigung der beantragten oder noch zu beantragenden Steuervergünstigungen nach der Jahreslohnsteuertabelle ergibt.

Wir wollen keine übertriebenen Hoffnungen wecken. Während im vergangenen Jahr fast jeder mit einer Lohnsteuerrückzahlung rechnen konnte, weil 1958 die Steuergesetze geändert worden waren, ist diesmal nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen ein Anspruch auf eine Rückvergütung entstanden. Um so notwendiger ist es daher, sich die nachfolgend wiedergegebenen Bestimmungen sehr genau durchzulesen. Es handelt sich immerhin um nennenswerte Beträge, die einzelne von uns zurückerhalten werden.

Für eine gewisse Anzahl von Mitarbeitern unserer Werft erfolgt der Lohnsteuerjahresausgleich ohne besonderen Auftrag. Das Lohnbüro und die Personalabteilung der Werft machen das von sich aus und haben damit ja bereits begonnen. Sie können natürlich nur die „glatten Fälle“ bearbeiten und nur in diesen Fällen die zuviel einbehaltene Lohnsteuer zur Auszahlung bringen. Solche „glatten Fälle“ liegen vor,

1. wenn der Arbeitnehmer 1959 schwankenden Arbeitslohn bezogen hat,
2. wenn auf der Lohnsteuerkarte ein steuerfreier Betrag mit Wirkung von einem nach dem 1. Januar 1959 liegenden Zeitpunkt an eingetragen oder geändert worden ist,
3. wenn — infolge Heirat, Geburt eines Kindes usw. — die auf der Lohnsteuerkarte eingetragene Steuerklasse mit Wirkung von einem nach dem 1. Januar 1959 liegenden Zeitpunkt an zugunsten des Arbeitnehmers geändert worden ist und der betreffende Zeitraum im Jahre 1959 mindestens vier Monate und einen Tag betragen hat, so daß die günstigere Steuerklasse dem Arbeitnehmer für das ganze Jahr 1959 zusteht.

Es gibt zwei weitere Fälle, in denen Lohnbüro und Personalabteilung unserer Werft den Lohnsteuerjahresausgleich errechnen und auszahlen. Es sind das jene Fälle, in denen der Gesetzgeber es dem Ermessen des Arbeitgebers überläßt, diese Arbeit zu machen oder sie dem Finanzamt zu überlassen. Unser Lohnbüro und die Personalabteilung haben sich entschlossen, diese Mehrarbeit auf sich zu nehmen, um den hier in Frage kommenden Mitarbeitern der Werft das Ausfüllen des Antragformulares und den Weg zum Finanzamt zu ersparen,

1. wenn der Arbeitnehmer 1959 zwar ununterbrochen, aber nacheinander in verschiedenen Firmen und am 31. Dezember 1959 bei uns gearbeitet hat, sofern der Verdienst auf der Lohnsteuerkarte 1959 vollständig eingetragen ist,
2. wenn bei verheirateten Arbeitnehmern die Steuerklasse IV für das ganze Jahr 1959 eingetragen ist und Lohnbüro, bzw. Personalabteilung annehmen müssen, daß unser Mitarbeiter und auch dessen Ehegatte 1959 ununterbrochen gearbeitet haben.

Damit erhalten viele Mitarbeiter unserer Werft den Lohnsteuerjahresausgleich auf sehr bequeme Art und Weise.

Alle übrigen Mitarbeiter müssen selbst prüfen, ob sie Anspruch auf den Lohnsteuerjahresausgleich haben und ihn dann bei ihrem Finanzamt beantragen. Das Finanzamt ist zuständig,

1. wenn Lohnbüro bzw. Personalabteilung feststellen, daß die Eintragungen auf der Lohnsteuerkarte offensichtlich unvollständig sind und der Arbeitnehmer über einen Antrag beim Finanzamt zu einer höheren Rückvergütung kommt,
2. wenn der Arbeitnehmer nicht das ganze Jahr 1959 beschäftigt war (z. B. zeitweilige Arbeitslosigkeit),
3. wenn der Arbeitnehmer am 31. Dezember 1959 in keinem Arbeitsverhältnis stand,
4. wenn der Arbeitnehmer im Jahre 1959 seinen Arbeitgeber gewechselt hat und die Lohnsteuerbescheinigungen aus den vorangegangenen Arbeitsverhältnissen vorliegen,
5. wenn der Arbeitnehmer nachträglich erhöhte Werbungskosten oder Sonderausgaben, außergewöhnliche Belastungen oder sonstige steuerfreie Beträge oder eine günstigere Steuerklasse geltend macht (vergleiche hierzu die Aufsätze „Spart Steuern“ in den Werkzeitungen 8/59 — 9/59 — 11/59 — 12/59!),
6. wenn die Voraussetzungen für eine günstigere Steuerklasse im Jahre 1959 nur vier Monate lang oder weniger bestanden haben, von der Werft also die ungünstigere Steuerklasse für das ganze Jahr 1959 angewendet werden müßte,
7. wenn für einen Arbeitnehmer mehrere Lohnsteuerkarten ausgeschrieben sind, was aus einer Eintragung am Kopf der Lohnsteuerkarten zu ersehen ist,
8. wenn die Lohnsteuer für das ganze Jahr 1959 oder einen Teil des Jahres besonders zu berechnen war, weil der Arbeitnehmer keine Steuerkarte vorgelegt hatte.
9. wenn bei einem verheirateten Arbeitnehmer die Steuerklasse IV eingetragen ist, also auch der Ehegatte eine Steuerkarte erhalten hat, aber die Ehegatten —

oder einer von ihnen — nicht ununterbrochen gearbeitet haben. In diesen Fällen führt das Finanzamt den Lohnsteuerjahresausgleich für beide Ehegatten gemeinsam durch. Zuständig ist das für den Ehemann zuständige Finanzamt. Statt dieses gemeinsamen Lohnsteuerjahresausgleiches können die Ehegatten auch getrennte Einkommensteuerveranlagung beantragen.

Die Finanzämter führen den Lohnsteuerjahresausgleich

nur auf Antrag

durch. Dieser Antrag muß unter Verwendung eines besonderen Vordrucks

bis zum 30. April 1960

bei demjenigen Finanzamt gestellt werden, in dessen Bezirk der Arbeitnehmer am 20. September 1959 seinen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt hatte. Dem Antrag müssen die Lohnsteuerkarte 1959 und die im Vordruck verlangten weiteren Belege beigelegt werden.

Den Vordruck

und die Lohnsteuerkarte 1959 erhalten unsere Mitarbeiter vom Lohnbüro bzw. der Personalabteilung.

Es ist zu empfehlen, den Antrag möglichst bald zu stellen. Je früher er beim Finanzamt eingeht, desto eher kann mit der Auszahlung der Steuerrückvergütung gerechnet werden.

Ein Brief aus Israel

Aus Haifa/Israel schrieb an die DW der Direktor des Seefahrtmuseums. Lt. Comm. A. Ben-Eli, am 11. Januar 1960: „Mit bestem Dank bestätige ich den Empfang des schönen Modells unseres Fracht- und Passagierschiffes ‚Israel‘, das Sie uns liebenswürdigerweise als Gabe für das israelische Seefahrtmuseum in Haifa zugesandt haben.

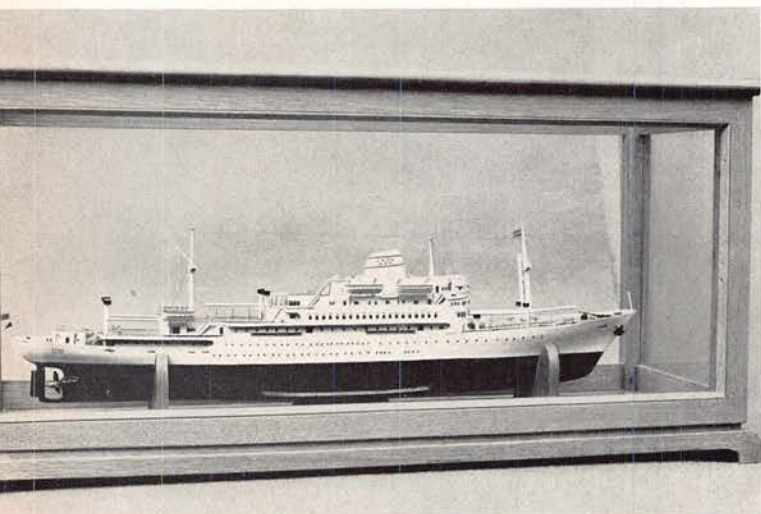
Das Modell ist wirklich sehr hübsch geworden. Bitte, übermitteln Sie unseren herzlichen Dank und unsere Glückwünsche den beiden Mitarbeitern Ihrer Werft, die eine derart nette Arbeit zuwege gebracht haben.

Das Modell kam hier in ausgezeichnetem Zustand an und wird einen Ehrenplatz in unserer Abteilung für moderne Schiffe erhalten.

Zu gegebener Zeit werden wir uns dieserhalb nochmals an Sie wenden.

Ihr sehr ergebener
gez. Unterschrift“.

(Die Modellbauer sind Herr Köhmstadt, ME, und Mitarbeiter.)



Aus dem DW-Betriebssport

Am 20. Januar 1960 fand die diesjährige Ordentliche Hauptversammlung der Betriebssportgemeinschaft Deutsche Werft statt. Nach der Eröffnung der Versammlung durch den 1. Vorsitzenden Herrn Heinz Thomas begrüßte dieser die anwesenden Mitglieder und gab einen kurzen Überblick über das sportliche Geschehen im letzten Jahr in der B. S. G. Anschließend wurde unserem langjährigen Mitglied Siegmund Kark durch Herrn Thomas die silberne Ehrennadel überreicht. Nachdem die Kassenprüfer und Spartenleiter ihre Berichte abgegeben hatten, erfolgte die Neuwahl des Vorstandes. Für den aus beruflichen Gründen ausscheidenden 1. Vorsitzenden Herrn Thomas wurde einstimmig Herr Hans Meeves jr. zum 1. Vorsitzenden gewählt. Alle übrigen Vorstandsmitglieder stellten sich wieder zur Wahl und wurden auch wieder gewählt. Für die in den einzelnen Spartenversammlungen gewählten Spartenleiter bedurfte es nur noch der Bestätigung durch die Hauptversammlung, welche dann auch ohne Ausnahme erfolgte. Bevor der 1. Vorsitzende, Herr Meeves, zum Schluß der Versammlung noch einmal an unser schon zur Tradition gewordenes Kappenfest erinnerte, dankte Herr Kersten dem bisherigen 1. Vorsitzenden, Herrn Thomas, im Namen der Versammlung für die in den letzten Jahren geleistete Arbeit.

Fußball

Aus der Sparte Fußball ist zu berichten, daß die Serie der Winterrunde bald beendet ist. Beide Mannschaften haben noch Aussichten, in ihrer Klasse Meister zu werden.

Kegeln

Am 13. Februar fand das alljährliche interne Kegeltornier aller Kegler unserer B. S. G. in der Elbschloßbrauerei statt. Über den Ausgang werden wir in der nächsten Werkzeitung berichten.

Leichtathletik

Über die Leichtathletik-Ausfahrt berichtet nachstehend Erika Schülke:

Die zweite Ausfahrt der Leichtathleten in dieser Wintersaison fand am 31. Januar statt. Es ging nach Wesel, einem Ort in der Lüneburger Heide, denn Wesel ist nicht nur von weiten Heideflächen, sondern auch von viel Wald umgeben.

Noch am Freitag hatten wir skeptisch zu den dicken Regenwolken geschaut. Doch wir hatten Glück; es war zwar kalt und der Boden hart gefroren, aber trocken. Im Gasthaus „Heidelust“ zogen wir uns um und fuhren mit dem Bus direkt in den Wald hinein. Alles fro natürlich, doch nach einer halben Stunde hatten wir uns warmgelaufen und wurden unternehmungslustig. Ab und zu kam die Sonne hervor, während wir im Wald unsere Glieder reckten und streckten, unsere Lungen mit frischer Waldluft füllten und uns bei Ball- und Gesellschaftsspielen die Zeit bis zum Mittagessen vertrieben. Es gab auf Wunsch wieder Erbsensuppe mit Würstchen, der jeder, durch frische Luft besonders hungrig, tüchtig zusprach.

Bis zur Abfahrt saßen wir dann in der „Heidelust“ gemütlich beisammen. Einige unterhielten sich oder spielten Skat, während der größte Teil zu Walzertakt und Jazzrhythmen das Tanzbein schwang.

In bester Laune fuhren wir gegen 16 Uhr aus Wesel fort und kamen mit Musik und Gesang in Hamburg an. Ich glaube, diese Ausfahrt hat nicht nur mir, sondern allen anderen Teilnehmern ebenfalls viel Spaß und Freude gemacht.



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

40 JAHRE

203/3152 Hermann Jückstock, Vorarbeiter. 22. 1. 60

25 JAHRE

SU	Hannes Detje, Ing.	15. 1. 60	233/8833	Walter Frerichs, S-Zimmermann	17. 1. 60
	Walter Aldag, Meister	30. 1. 60	251/9617	Kurt Ebecke, Kranführer	12. 1. 60
	Hermann Dollst, Meister	9. 1. 60	251/9631	Wilhelm Beck, M'Bauer	18. 1. 60
	Hans Jaspers, Meister	14. 1. 60	265/11569	Karl Voss, Schlosser	28. 8. 59
			265/11633	Georg Sievers, Preßluftarbeiter	14. 1. 60
222/6216	Adolf Carlsen, Schlosser	2. 1. 60	268/11802	Fritz Töter, Sattler	30. 1. 60
226/6859	Jonny Hellmundt, Vorarbeiter	7. 1. 60	626/15413	Adolf Bergmann, E-Schweißer	28. 1. 60
226/7087	Ernst Patzer, Vorarbeiter	17. 1. 60	626/15406	Erich Tiedemann, E-Schweißer	24. 1. 60
226/6866	Paul Lauck, Vorarbeiter	28. 1. 60	652/15960	Kurt Gabel, M'Bauer	13. 4. 58
231/8424	Erich Boldt, Tischler	15. 1. 60	231/8524	Emil Dirks, Tischler	15. 1. 60



Die Jubilarehrung am 18. Januar 1960



Der Dank Dr. Scholz' an Mstr. Aldag, Bordmontage



Hermann Jückstock 40 Jahre bei uns

Hermann Jückstock kenne ich nun schon 30 Jahre. In all den Jahren war unser Hermann immer ein guter Arbeitskamerad und Vorgesetzter, der seine Arbeit gut versteht und für seine Leute immer ein freundliches Wort hat. Wir wünschen alle, daß er noch lange bei uns bleibt. Hartleb

Anläßlich meines 40jährigen Jubiläums danke ich der Direktion und Betriebsleitung sowie den Abteilungsleitern Herrn Nielsen und Herrn Schwarz recht herzlich für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten.
Gustav Glaser

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
Georg Sievers

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
Emil Dirks

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
Sonny Hellmundt

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
Erich Boldt

Für die mir anläßlich meines 40jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten seitens der Betriebsleitung sowie meiner Arbeitskameraden sage ich allen meinen herzlichsten Dank.
Hermann Jückstock

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
Paul Lauck

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
Ernst Patzer

Für die zahlreichen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
Hermann Dollst

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
Adolf Bergmann

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
Walter Frerichs

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.
Erich Tiedemann

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.
Waldemar Kiupel

Hiermit möchte ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen für die mir anläßlich meines Ausscheidens erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche meinen herzlichsten Dank aussprechen.
Hans Völz

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines Ausscheidens aus den Diensten der Deutschen Werft sage ich der Betriebsleitung sowie allen Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank.
Franz Reiss

Über das vielseitige Gedenken und die Geschenke anläßlich meiner Versetzung in den Ruhestand habe ich mich sehr gefreut. Allen Beteiligten spreche ich hierfür meinen herzlichsten Dank aus.
Ewald Salaman

Für die mir in so reichem Maße erwiesene Aufmerksamkeit anläßlich meines 25jährigen Jubiläums danke ich allen Beteiligten aufs herzlichste.
N. Fattroth

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

- Maschinenbrenner Günter Ludwig mit Fr. Edith Zergiebel am 23. 12. 1959
- Techn. Zeichner Reiner Püschel mit Fr. Hannelore Dreybrodt am 23. 12. 1959
- Schlosser Heinrich Wittwer mit Fr. Irma Koch am 31. 12. 1959
- Schiffbau-Helfer Ferdinand Kappelmann mit Fr. Karin Kelb am 31. 12. 1959
- Elektriker Heinrich Mehrkens mit Fr. Hilda Steffens am 15. 1. 1960
- Schiffbauer Oskar Hamel mit Fr. Hildegard Müller am 15. 1. 1960
- Schlosser Günter Oehler mit Fr. Hannelore Rothe am 22. 1. 1960
- Maschinenschlosser Hans-Jürgen Brüseke mit Fr. Elke Arp am 22. 1. 1960
- Bote Walter Grube mit Fr. Ella Köster am 28. 1. 1960
- Schiffbauhelfer Günter Voigt mit Fr. Käthe Bergmann am 29. 1. 1960
- E-Schweißer Gert Voigt mit Fr. Ingeborg Köhler am 29. 1. 1960

- S'Bauer Klaus Werner mit Fr. Christel Zander am 29. 1. 1960
- Angel. Arbeiter Uwe Bernitz mit Fr. Jutta Hierronymus am 29. 1. 1960
- M'Schlosser Hans Hartig mit Fr. Ingeborg Büniger am 29. 1. 1960
- Elektriker Detlev Rubach mit Fr. Rita Sieck am 30. 1. 1960
- E-Schweißeranl. Ferdinand Wydra mit Fr. Christa Gralla am 2. 2. 1960
- Schiffbauhelfer Otto Schneider mit Fr. Ingrid Hottschau am 4. 2. 1960
- Tischler Helmut Knaack mit Fr. Ursula Geerke am 5. 2. 1960
- Schiffbauhelfer Friedrich Mayer mit Fr. Hanna Puder am 6. 2. 1960

Geburten:

- S o h n :
- Schiffbauer Kunibert Kaiser am 17. 12. 1959
 - Stellagenbauer Wolfgang Maahs am 27. 12. 1959
 - Modelltischler Dieter Müller am 29. 12. 1959

Schlosser Robert Schulz am 1. 1. 1960
 E'Schweißer Lutz Sikiera am 1. 1. 1960
 Feuerwehrmann Herbert Esselmann am 2. 1. 1960
 Schlosser Heiner Griese am 9. 1. 1960
 Tischler Rudi Hirth am 16. 1. 1960
 Kranfahrer Bernhard Ogora am 19. 1. 1960
 Tischler Erwin Schau am 19. 1. 1960
 Stellagenbauer Karl-Heinz Oldhaber am 19. 1. 1960
 E'Schweißeranl. Willy Polte am 20. 1. 1960
 Schlosser Walter Mayer am 29. 1. 1960
 Elektriker Manfred Selow am 30. 1. 1960

Tochter:

Schiffbauhelfer Horst Saladauski am 15. 12. 1959
 Schiffbauer Günter Schneider am 24. 12. 1959
 Schlosser Lothar Klotz am 24. 12. 1959

Bote Walter Dahnke am 3. 1. 1960
 Kesselschmied Heinrich Drews am 10. 1. 1960
 Montageschlosser Erwin Schäfer am 16. 1. 1960
 Maschinenschlosser Heinz Strauhs am 18. 1. 1960
 E'Schweißer Kurt Jabs am 19. 1. 1960
 Kesselschmied Wolfgang Morlock am 19. 1. 1960
 Kesselschmied Uwe Schönebeck am 20. 1. 1960
 Stellagenbauer Eugen Bachhofer am 20. 1. 1960
 Brenneranl. Heinrich Helk am 21. 1. 1960
 Schiffbauer Jonathan Linsner am 22. 1. 1960
 Maschinenbauer Wilhelm Ehlbeck am 28. 1. 1960
 Elektriker Hermann Jessen am 31. 1. 1960
 Ing. Karl-Heinz Brodda am 1. 2. 1960
 Kesselschmied Bodo Siebert am 2. 2. 1960
 E'Schweißeranlernerin Christel Wermke am 4. 2. 1960
 Schiffbauer Heinrich Koch am 8. 2. 1960

<p>Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme. Anna Schimpf und Kinder</p> <p>Für die Beweise liebevoller Teilnahme anlässlich des schweren Verlustes, der uns betroffen hat, sagen wir unseren herzlichsten Dank. Frau Resi Versen nebst Kindern</p> <p>Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme. Lieselotte Krupinsky</p> <p>Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme. Christine Hagemeister</p> <p>Für die unerwartet große Hilfe und Unterstützung anlässlich des Heimanges meines Mannes, unseres guten Vaters Paul Rechenberg danken wir aufrichtig. Frau Minna Rechenberg, geb. Zabel, und Kinder</p> <p>Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme. Frau Irmgard Meyer und Kinder</p>	<p>Für die herzliche Anteilnahme beim Heimange meines lieben Mannes, unseres guten Vaters und Großvaters sagen wir unseren herzlichsten Dank. Lotte Dähnhard und Kinder</p> <p>Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme. Franziska Delventhal und Angehörige</p> <p>Für die vielen Beweise herzlicher Teilnahme und die zahlreichen Kranzspenden beim Heimang meines lieben Mannes, unseres guten Vaters Hermann Stender, sind wir allen Kollegen mit dankbarem Herzen verbunden. Elsa Stender im Namen aller Angehörigen</p> <p>Für die Beweise so liebevoller und herzlicher Anteilnahme anlässlich des uns betroffenen schweren Verlustes meines geliebten Mannes und unseres Vaters sprechen wir der Direktion, dem Betriebsrat und seinen Kollegen unsern innigsten Dank aus. Gertrud Ihde und Kinder</p>
---	---

<p>Karl Schwarz Rentner verst. am 10. 12. 1959</p> <p>Helmut Sperl Hausverwalter geb. am 18. 1. 1909 verst. am 18. 1. 1960</p> <p>Paul Rechenberg Reiniger geb. am 17. 12. 1900 verst. am 18. 1. 1960</p> <p>Hermann Stender Werkstattdirektor geb. am 11. 9. 1900 verst. am 21. 1. 1960</p>	<p>Hans Meyer Takler geb. am 5. 3. 1920 verst. am 22. 1. 1960</p> <p>Josef Kamrad Tischler geb. am 9. 10. 1900 verst. am 22. 1. 1960</p>	<p>Ferdinand Hoher Rentner (früher Bohrer) geb. am 8. 5. 1887 verst. am 6. 2. 1960</p> <p>Hans Thomas Maschinenbauer geb. am 20. 6. 1908 verst. am 7. 2. 1960</p>	<p>Jürgen Martens Reiniger geb. am 7. 6. 1928 verst. am 9. 2. 1960</p> <p>Klaus Haverbier Schlosser geb. am 25. 1. 1932 verst. am 11. 2. 1960</p>	<p>Julius Möller Rentner (früher Dockmeister) geb. am 31. 8. 1883 verst. am 20. 1. 1960</p> <p>Wilhelm Delventhal (Transportarbeiter) Rentner geb. am 12. 5. 1883 verst. am 22. 1. 1960</p> <p>Otto Müller Rentner (früher Raumwärter) geb. am 5. 6. 1894 verst. am 5. 2. 1960</p>
---	--	---	---	---

Wir gedenken  unserer Toten



Ihr wißt, daß die „alte Art“ des Feierns eines Jubiläums bei uns durch einige Auswüchse etwas in Mißkredit geraten war. Besonders die Angehörigen zu Hause waren nicht sehr beglückt, wenn die Jubilare einmal einigermaßen alkoholisiert und zum anderen mit der Meldung nach Hause kamen, daß das Geldgeschenk der Werft so gut wie verbraucht war. Schließlich finden sich ja, wenn es etwas umsonst zu trinken gibt, immer gute Freunde ein, die mit-halten.

Nun ist es so, daß jemand, der 25 Jahre oder mehr an einem Arbeitsplatz geblieben ist, schon Grund hat, einmal eine Verschnaufpause einzulegen, um auf den Weg zurückzusehen, den er in den 25 oder 40 Jahren zurückgelegt hat. Für den Betrieb ist es auch eine gute Gelegenheit, sich bei dem Mitarbeiter für die Treue und Zuverlässigkeit zu bedanken und ihm aus Anlaß seines Jubiläums eine Freude zu machen.

Es ist manches überlegt und manches verworfen worden, bevor man zu der heutigen Form der Jubilarehrung kam.

Seit Januar dieses Jahres ist es so, daß die Jubilare des Monats am letzten Freitag von unserem Doktor empfangen werden, mit ihm ein Gläschen trinken und dann im Kreise der Jubilare und der Meister, Ingenieure und der Vertreter der Betriebsleitung ein Stündchen beieinander sitzen. Wir haben im Januar erlebt, wie schön eine solche Veranstaltung sein kann. Die Zusammengehörigkeit im Gewerk oder in der Abteilung soll darunter nicht leiden. Jeder hat Verständnis dafür, wenn dem Jubilar am Ehrungstage an seinem Arbeitsplatz etwas festlich Blumen und kleine Geschenke aufgebaut werden. Damit soll es dann aber auch genug sein.

Im Januar hatte Dr. Scholz die Freude, unter den 20 Jubilaren des Monats auch einen „40jährigen“ zu begrüßen. Der Doktor dankte seinen alten Mitarbeitern, die mit ihm gemeinsam einen großen Teil des Weges von der Gründung der Werft bis heute zurückgelegt haben und wünschte ihnen noch viele Jahre glücklichen Schaffens auf der DW. Die Jubilare des Februar sollen gleichzeitig das neue Verwaltungsgebäude mit einweihen, denn Dr. Scholz wird sie in der Halle des neuen Verwaltungsgebäudes begrüßen. Wir sind sicher, daß die Feierstunde, die die Jubilare gemeinsam erleben werden, genau so harmonisch verlaufen wird wie die Jubilarehrung im Januar.

Es ist nun einmal nicht so, daß wir mit unserer DW allein auf diesem Globus leben und daher alle Schwierigkeiten des Daseins auch selbständig aus der Welt schaffen können. Wir sind in eine, trotz aller Mondreiseversuche immer noch nicht ganz geordnete und übersichtliche Welt eingebettet. Jede Erschütterung, die sich irgendwo ergibt, hat ihre Rückwirkungen auch hier bei uns in Finkenwerder und auf dem Reiherstieg. Das gilt insbesondere für die großen Probleme der Menschheit, die teilweise sehr bald Gegenstand der Unterhaltung einiger Mächtiger unserer Erde sein werden.

Wenn man so oberflächlich Zeitungen liest und Nachrichten hört, kann man schon zu dem Schluß kommen, daß der Begriff, der jetzt immer wieder erwähnt wird, letzten Endes den Schlüssel für alle Probleme bedeuten könnte, ich meine das Wort von der Ko-Existenz. Das Unglück will es nun, daß es bei der Ko-Existenz genau so ist wie bei vielen anderen Begriffen: Man ist nicht einer Meinung über den Sinn dieses Wortes. Dabei scheint es doch so einfach zu sein; denn Ko-Existenz heißt auf deutsch nichts weiter als „zusammen existieren“ oder besser, „zusammen leben“. Das hieße auf die große Politik übertragen, daß die einzelnen Staaten oder die großen Blöcke in gegenseitiger Achtung nebeneinander stehen und miteinander arbeiten könnten.

Die Erfahrung lehrt uns aber sehr schmerzlich, daß man im Osten eine ganz andere Auslegung dieses Begriffs hat. Wer sich einmal etwas näher mit der kommunistischen Literatur beschäftigt hat, weiß, daß die Ko-Existenz im Osten nichts weiter ist als ein taktisches Mittel, das von Zeit zu Zeit benutzt wird, um Zeit zu gewinnen oder dem ewigen Gegner, dem angeblich kapitalistischen Teil der Welt, Sand in die Augen zu streuen. Wenn ein Repräsentant aus dem östlichen Herrschaftsbereich der Welt Ko-Existenz predigt, dann meint er, daß die bestehenden Staaten und deren Einrichtungen sich gegenseitig zu achten und anzuerkennen haben, während die kommunistische Partei in allen ihren Erscheinungsformen in aller Welt ihre Ideen weiterträgt und damit die nichtkommunistischen Staaten aushöhlt, bis sie reif sind, „übernommen“ zu werden. Alle diese Schwierigkeiten muß man sehen, wenn man davon spricht, daß Kontaktaufnahmen mit dem Osten zur Entspannung führen. Oft ist der gut gemeinte Wunsch der Vater des Gedankens. Die Auseinandersetzung mit der kommunistischen Anschauung, deren Vertreter sich wie Missionare ihrer Idee fühlen, kann nur dann mit einigem Erfolg bestanden werden, wenn wir uns hier den Rücken frei halten und uns gegen eine Aushöhlung unseres eigenen staatlichen Daseins mit aller Kraft zur Wehr setzen.

Wir machen es uns dabei nicht leicht; denn immer wieder gibt es in unseren Lebensbereichen Auseinandersetzungen, die das östliche System nicht kennt, dafür aber nur zu gern für seine eigenen Zwecke mißbraucht. Ob es sich um die Frage der Reform der Krankenversicherung handelt, die zu den erstaunlichsten Auseinandersetzungen geführt hat, oder um die Lohnwelle, die auf uns zuzukommen droht. Immer wird es der Osten sein, der sich bemüht, diese Meinungsverschiedenheiten für sich in brauchbare Propaganda umzumünzen. Es ist zweifelhaft, ob die Ärzte, die jetzt laute Protestversammlungen gegen die Reform der Krankenversicherung abgehalten haben, mit ihrem Flugblatt, das sie mit den Worten überschrieben haben: „Daß Du krank bist, glaubt Dir niemand“ richtig beraten waren, wenn sie in dem Flugblatt fragen, ob der Arbeiter an der Maschine oder der Angestellte am Schreibtisch warten soll, bis aus seiner Erkältung eine Lungenentzündung geworden ist oder sich aus Kopfweh und Schnupfen eine Grippe entwickelt hat. Die Ärzte wollen doch nicht etwa die Erwartung aussprechen, daß jeder, der Schnupfen hat, einen Arzt aufsuchen muß. Im übrigen ist es nicht wahr, daß den Kranken oder den Ärzten grundsätzlich mißtraut wird. Es wird aber auch niemand behaupten wollen, daß es nur gute und gewissenhafte Ärzte gibt und daß es unter den Patienten nicht auch solche gibt, die krank „feiern“. Es ist auch nicht einzusehen, warum der Mensch nicht auch mal Geld für seine Gesundheit ausgeben und in eigener Verantwortung etwas für sich tun soll.

Bei nüchterner und ruhiger Überlegung wird doch niemand bestreiten, daß man nicht nur fordern und nehmen darf, sondern auch selbst was geben muß.

Es ist keine Frage, daß wir in einer Zeit leben, in der wir

auf vielen Gebieten umdenken müssen. Das gilt ganz besonders auch für die Frage der Bewertung der Arbeit und der Einstellung des einzelnen zu ihr. Mit alten Wertmaßstäben kommen wir nicht mehr weiter. Allein die fortschreitende Automation stellt uns vor die Notwendigkeit einer völlig neuen Einstellung. Für uns im Schiffbau ist es damit allerdings noch so eine Sache, weil Automaten vorläufig jedenfalls nur in beschränktem Umfang eingesetzt werden können.

In der Frage der Lohnpolitik müssen alle Belastungen miteingerechnet werden. Es darf lediglich die gesamtwirtschaftliche Produktivität als Grundlage angesehen werden, weil sonst das Ergebnis der Arbeit nicht ausreicht. Die Folge davon wäre, daß die Preise wegläufen. Man kann also sehr wohl sich in aller Ruhe hinsetzen und überlegen, was zu machen ist. Es sind keine Appelle und keine große Ankündigungen und keine propagandistischen Forderungen nötig, es genügt die sachliche Prüfung alles dessen, was sich auf dem Gebiete der Wirtschaft getan hat, um genau ausrechnen zu können, wieweit man Löhne erhöhen kann, ohne die Stabilität der Preise zu gefährden. Diese Methode würde zu Lohnvereinbarungen führen, die wie die Bundesbank es ausgedrückt hat, preisneutral sind. Nur solche Lohnveränderungen haben einen Sinn, jede andere hat die übelsten Folgen. Keiner der Tarifpartner vergibt sich etwas, wenn er den guten Gründen des anderen folgt.

Es ist in diesem Zusammenhang durchaus die Frage berechtigt, ob wir alle überhaupt noch in der Lage sind, dem verlockenden Angebot von Waren, die uns täglich durch Rundfunk, Fernsehen und sonstige Werbemöglichkeit angepriesen werden, gegenüber noch die notwendige Selbsteinschätzung zu haben. Es könnte durchaus sein, daß wir es uns alle zu leicht machen, indem wir daraufloskaufen, um alles das zu haben, was uns gerade Spaß macht. Einer unserer Betriebsangehörigen hat mir unter Bezug auf meine Mitteilung aus November 1959 über den Zwang für norwegische Bürger unter 25 Jahren, einen Teil ihres Lohnes zu sparen, seine Gedanken über das Sparen und Borgen mitgeteilt. Er kommt dabei zu dem Schluß, daß es jetzt langsam so eine Art Rechenexempel geworden sein könnte, ob man besser spart und etwaige Geldentwertungen in Kauf nimmt oder aber sich einen Vorgriff auf künftige Einkünfte leistet und dafür Zinsen zahlt. Unser Betriebsangehöriger hat ausgerechnet, daß ein 6-Monate-Kredit von 700,— DM praktisch 723,80 DM kostet. Er kommt damit zu einem Zinssatz von 12,24 % und meint, daß dieses Borgen durchaus nicht als ausgesprochen billig anzusehen sei. Ich kann mich diesen Ausführungen nur anschließen und sagen, daß es durchaus zweckmäßig sein dürfte, den privaten Bedarf nicht auf Kosten späterer Einkünfte zu finanzieren.

Aus alledem, was ich bisher so gesagt habe, ergibt sich, daß wir nicht ohne Sorgen auf die großen äußeren Ereignisse sehen dürfen und daß wir uns im Innern mit unseren im Verhältnis zu den äußeren Sorgen erheblich kleineren Kümernissen zusammennehmen sollten, um die großen Sorgen zu bewältigen.

Wir müssen uns davor hüten, irgendwelche zufällig vorhandene Macht falsch auszunutzen. Macht muß weise eingesetzt werden. In der Zeit der Vollbeschäftigung ist nun einmal das Verfügen über Arbeitskraft Macht.

Und nun Schluß mit diesem Kapitel.

Auf unserer Werft geht die Arbeit wie immer gut voran. Wir haben in diesem Jahr schon eine ganze Reihe von Stapelläufen und Probefahrten hinter uns. Am 3. März werden wir den ersten ägyptischen Tanker zu Wasser lassen. Weitere Schiffe werden folgen.

Auf einer der nächsten Probefahrten wird einer unserer Betriebsangehörigen, der sich um die Unfallverhütung ganz besondere Verdienste erworben hat, eine hervorragende Auszeichnung erfahren. Es ist vorgesehen, auf dieser Probefahrt unserem Betriebsangehörigen Ernst Christoph die Ehrennadel der Nordwestlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft, die mit einer Geldprämie verbunden ist, auszuhändigen.

Ich hoffe sehr, daß wir bald noch mehr Betriebsangehörige mit dieser Nadel bei uns auszeichnen können.

Und nun endgültig Schluß für dieses Mal.

Auf Wiedersehen im März!

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabauteermann