

Werkzeitung

DEUTSCHE WERFT

Bedauerlicherweise ist in der jüngsten Vergangenheit eine Serie von Unglücksfällen über unser Werk herein- gebrochen. Nachdem bereits Anfang Januar 1954 einer unserer Betriebsangehörigen durch eine schwere Eisen- platte so erheblich verletzt worden war, daß er an den Folgen der Verletzungen verstorben ist, ereignete sich am 23. Januar erneut ein trauriges Unglück. Die beiden Kräne des Docks VIII stürzten an diesem Tage kurz nach Beendigung der Normalschicht auf das Deck des gerade im Dock liegenden norwegischen Dampfers „Sysla“ aus Oslo. Da die Untersuchungen über dieses Unglück noch nicht abgeschlossen sind, ist es unzmek- mäßig, jetzt schon Einzelheiten zu berichten und sich über die mutmaßlichen Ursachen zu äußern. Wir werden aber nach Beendigung der Ermittlungen eingehend be- richten.

Zu unser aller größtem Bedauern sind zwei unserer Betriebsangehörigen dem Kranunglück zum Opfer ge- fallen. Die Kranfahrer Heinrich Paasch und Herbert Struck wurden beim Absturz der Kräne sofort getötet. Der Kranfahrer Heinrich Paasch, der schon seit etwa 15 Jahren den gleichen Kran auf dem gleichen Dock fuhr, ist am 1. Februar in seiner Heimatstadt Wedel beigesetzt worden. An der Trauerfeier nahmen auch Angehörige der Betriebsleitung und der Belegschaft teil. Ein Sohn des Kranfahrers Paasch ist bei uns beschäftigt.

Der Kranfahrer Herbert Struck wurde auf dem neuen Friedhof in Altona am Sonnabend, dem 30. Januar, bei- gesetzt. Auch an dieser Trauerfeier nahmen Vertreter von Belegschaft und Betriebsleitung teil. Beide Kran- fahrer sind bei Ausübung ihrer Berufspflichten gestor- ben, ein ehrendes Gedenken ist ihnen sicher.

Schon eine Woche nach dem Kranunglück wurden wir durch eine neue Unglücksnachricht getroffen. Am Sonn- tag, dem 31. Januar 1954, fielen von einer Bausektion zwei Zuganker herunter. Zwei Betriebsangehörige wurden hierbei verletzt. Glücklicherweise sind die Verletzungen nicht so schwer, wie ursprünglich an- genommen wurde. Beiden Männern geht es wieder besser, und wir hoffen, sie bald wieder in unserer Mitte zu haben.

Es ist einem besonderen Glücksumstand zu verdanken, daß nur diese beiden verletzt wurden, da insgesamt eine Gruppe von zwölf Werftangehörigen sich in un- mittelbarer Nähe des Unfallplatzes aufhielt. Auch in diesem Falle sind die Ermittlungen über die Unfall- ursache noch nicht abgeschlossen. Ein Bericht wird später folgen.

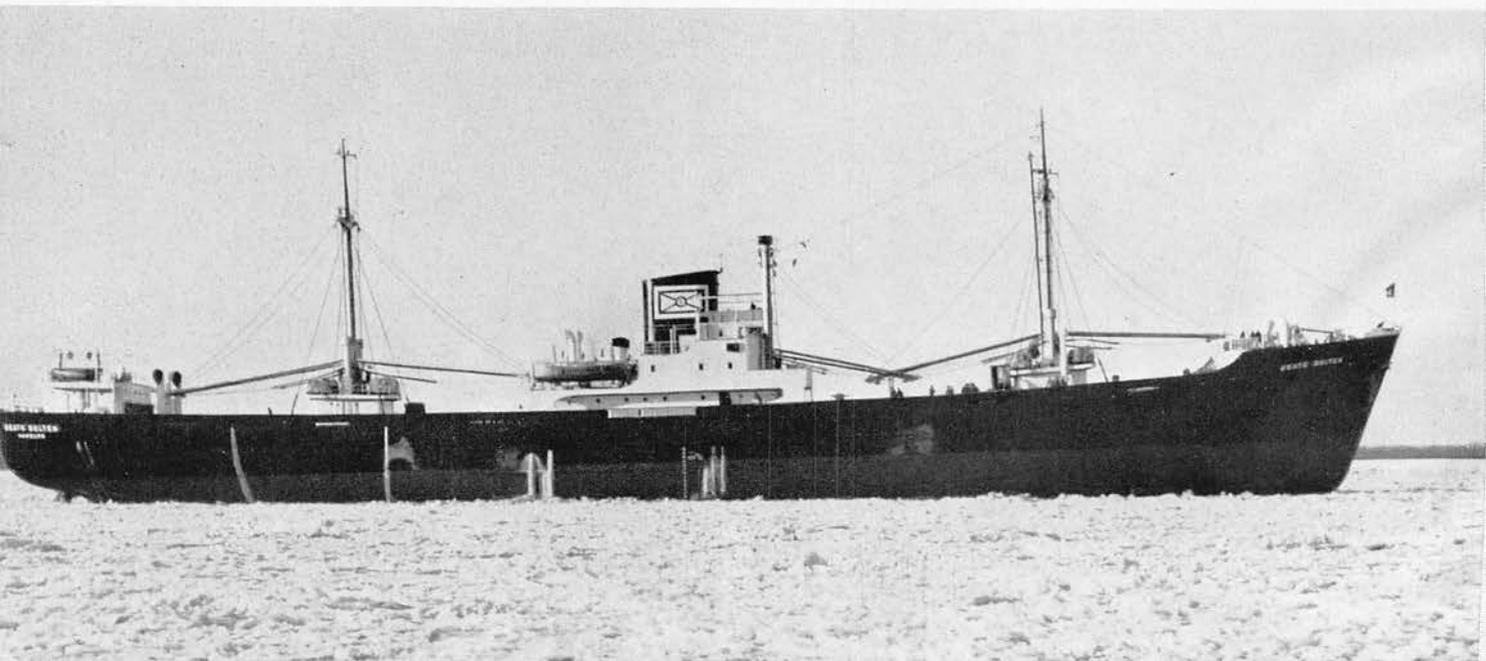
Der 2. Februar 1954 brachte uns die Probefahrt des 5100 t großen Motorfrachtschiffes „Beate Bolten“ für die Reederei Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger. Die Probefahrt fand bei teilweise ungünstigem Wetter statt. Eine unfreundliche Kälte machte den Aufenthalt an Deck zunächst zu einem zweifelhaften Vergnügen, später aber, als sich die Sonne durchgesetzt hatte, fühl- ten sich die Probefahrtteilnehmer durchaus behaglich. Ein beachtlicher Rumverbrauch sorgte im übrigen für das seelische Gleichgewicht und half bei der Be- kämpfung der Kälte.

Das Schiff wurde in der üblichen Weise eingehend er- probt und für in Ordnung befunden. Die Reederei Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger hat ihr jüngstes Motorschiff übernommen und bereits in Dienst gestellt. Die „Beate Bolten“ ist ein Schwesterschiff der „August Bolten“, die wir vor etwa zwei Jahren ablieferten.

Am 3. Februar 1954 lief die zweite Hälfte unseres Dock- Neubaus (Bau-Nr. 700) vom Stapel. Trotz des ver- hältnismäßig niedrigen Wasserstandes und der Eis- decke auf der Elbe ging der Stapellauf ohne Schwierig- keiten vonstatten. Kaum ein Betriebsangehöriger hat es sich nehmen lassen, diesem Ereignis beizuwohnen.

Trotz der nicht sehr günstigen Wetterbedingungen hatten wir verhältnismäßig viele Besucher auf unserer Werft, als am 3. Februar 1954 das 10 000 t große Turbinen-Fracht- und Fahrgastschiff „Hoechst“ für die Hapag vom Stapel lief. Dr. Scholz dankte den Werft- angehörigen für ihre Arbeit und der Reederei für den Auftrag und das damit ausgesprochene Vertrauen. Frau Winnacker, die Gattin des Generaldirektors der Hoech- ster Farbwerke, nahm die Taufe vor. Auch dieser Stapellauf ging bei munterem Schneetreiben und eini- gem Eisgang auf der Elbe ohne jede Schwierigkeit glatt vonstatten.

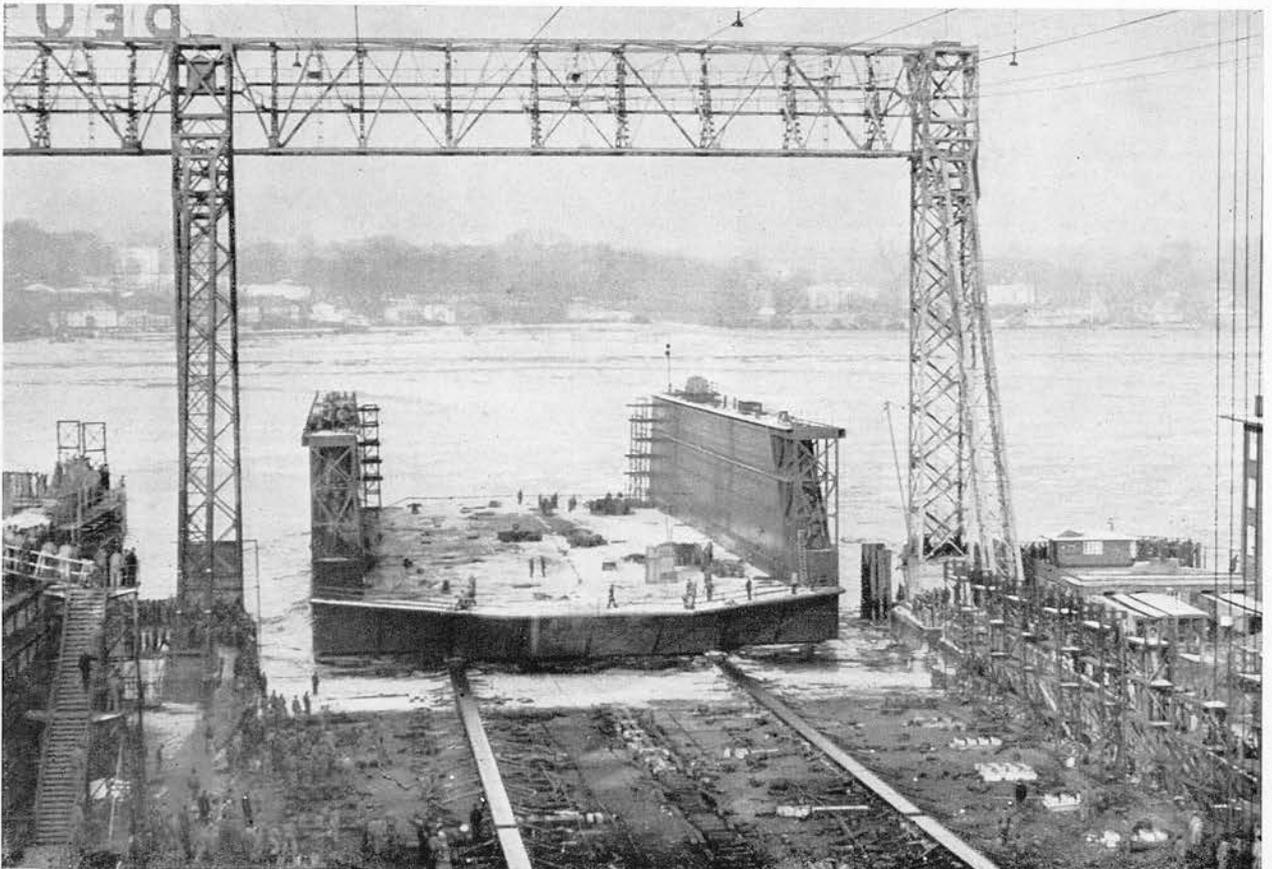
„Beate Bolten“



Wochen brachten



Salon auf „Beate Bolten“



Dock

Am 18. Februar 1954 erreichte uns die Nachricht, daß unser „Doktor“ mit der Würde eines Doktor-Ingenieurs E. h. der Technischen Universität, Berlin, ausgezeichnet worden ist wegen

„seiner hervorragenden Verdienste um die Entwicklung des deutschen Schiffbaus in technischer, wissenschaftlicher und wirtschaftlicher Hinsicht, insbesondere auf den Gebieten moderner Fertigungsmethoden, Konstruktionen und Betriebsführung.“

Die gesamte Werftbelegschaft freut sich mit Dr. Scholz über diese verdiente Ehrung, die einem Mann zuteil geworden ist, der viele Jahrzehnte seines Lebens hindurch dem Schiffbau gedient hat. Es ist sicher nicht übertrieben, wenn man sagt, daß jeder, der etwas mit Schiffbau und Schiffahrt in der Welt zu tun hat, weiß, wer Dr. William Scholz ist, der die Geschicke unserer Werft nunmehr als Dr.-Ing. E. h. und Vorstand seit ihrer Gründung im Jahre 1918 leitet.

Die „Großen Sechs“

Nachdem in der Fach- und Tagespresse in den letzten Wochen die Jahresergebnisse der Stapelläufe auf den großen, am Weltschiffbau teilnehmenden Werften zum Teil sehr unterschiedlich aufgegeben worden sind, las-

sen wir nachstehend die Zahlen folgen, die in einer sehr sorgfältigen Zusammenstellung von der bekannten englischen Schiffszeitung „The Glasgow Herald“ Trade Review, January 1954, gegeben wurden:

Schiffswerft	Stapelläufe 1953	GRT
1. Deutsche Werft, Hamburg	16	146.769
2. Howaldtswerke, Kiel	14	129.257
3. Kockums Mek. Verk, Malmö	10	127.194
4. Götaverken, Göteborg	11	117.530
5. Harland & Wolff, Belfast	10	104.663
6. Bethlehem Steel, Quincy (USA)	71	104.000

Damit hat die Deutsche Werft — Hamburg, wie bereits im Jahre 1938, zum zweiten Male das „Blaue Band“ im Weltschiffbau errungen.

W. E. H. S.

Reise nach Schottland

Die jetzige Werftliegezeit des norwegischen Tankers „Sysla“ der Reederei Hagbart Waage, Oslo, gibt mir Veranlassung zu folgender kleinen Schilderung:

Anfang September vorigen Jahres wurde die DW von obengenannter Reederei ersucht, einen Ingenieur vom Reparaturbüro zur Besichtigung ihres MT „Sysla“ nach Greenock in Schottland zu senden. Mit dieser Aufgabe wurde ich vertretungsweise betraut und flog über Amsterdam und London nach Renfrew bei Glasgow. Vom Flughafen Renfrew mußte ich dann noch etwa 1½ Stunden mit einem Bus weiterfahren nach der am Clyde gelegenen Hafenstadt Greenock. Dort angekommen, suchte ich sofort den Hafenmeister auf, um anzufragen, ob „Sysla“ schon angekommen sei. Das Schiff war noch nicht da, aber schon für baldige Ankunft gemeldet. Nach einigen Stunden Wartezeit kam das Schiff in Sicht und ging draußen auf Reede vor Anker. Die Reede von Greenock ist praktisch gesprochen das Mündungsgebiet des River Clyde und umfaßt ein weit ausgedehntes Wasserbecken, wo außer einigen Handelsschiffen auch Fahrzeuge der Royal Navy lagen. Die Verbindung mit den wenigen dort auf Reede liegenden Handelsschiffen wurde alle zwei Stunden durch Jollenführer aufrechterhalten, doch der Hafenkaptän ließ es sich nicht nehmen, mich durch seine Dienstbarkasse sofort an Bord bringen zu lassen, was für die Barkasse immerhin je eine halbe Stunde Hin- und Rückfahrt bedeutete. Nachdem auch der Inspektor der Reederei einige Stunden nach mir an Bord gekommen war, verholte „Sysla“ bis ans Ende eines der

auf nebenstehendem Bilde ersichtlichen Fjorde, wo sich, verlassen von aller Welt, eine Öltankanlage befindet, die nur Rohöle aufnimmt und nach einer weit abgelegenen Öltraffinerie weiterleitet.

An Bord hatte ich zwei Tage stramm zu tun, um die umfangreichen Arbeiten an Schiff und Maschine aufzunehmen, dann mußte ich an die Heimreise denken. Im Bereiche des Löschplatzes war meilenweit keine menschliche Ansiedlung, doch bekam ich am späten Sonntagnachmittag durch Vermittlung des Pumpenmannes der Öltankanlage ein Auto zu fassen, welches mich in langer Fahrt nach Glasgow brachte, wo wir spät abends ankamen. Im Centralstation-Hotel bekam ich ein Zimmer, doch wurde mir gleich gesagt, daß es nur für eine Nacht gegeben werden könne, da ab nächsten Tag in Glasgow allerlei Tagungen und Kongresse abgehalten würden und alles schon für diese Tage vermietet sei. Weil ich nicht im voraus wissen konnte, wie lange mein Aufenthalt an Bord wohl dauern würde, hatte ich meinen Rückflug auch nicht im voraus buchen lassen können. Am Montagmorgen ging ich dann so früh wie möglich ins Büro der Flug-Gesellschaft und fragte, ob ich noch am selben Tage nach London mitgenommen werden könnte. Leider war dies nicht mehr möglich, doch konnte ich noch für den nächsten Tag gebucht werden. Nun hieß es für mich, den ganzen Tag und die Nacht von Montag auf Dienstag in Glasgow zuzubringen und für die kommende Nacht ein neues Hotelzimmer aufzutreiben. Wohl hätte ich mit der Eisenbahn nach London fahren können, wäre

genossenschaft an. Für uns ist die Nordwestliche Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft zuständig. Der Unternehmer zahlt zu der Berufsgenossenschaft in einem bestimmten Verhältnis zur Jahreslohnsomme und den einzelnen Gefahrenklassen, in die seine Belegschafter eingestuft sind, seine sehr erheblichen Beiträge. Die Deutsche Werft z. B. zahlt im Jahr 400 000 DM in Erfüllung der gesetzlichen Unfallversicherungspflicht. Jeder Unfall wird der für uns zuständigen Sektion der Nordwestlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft gemeldet. Von dort aus erfolgt alles Weitere. Die Werft hat mit direkten Zahlungsverpflichtungen an die Verletzten bzw. deren Hinterbliebenen nichts mehr zu tun. Unberührt davon bleiben selbstverständlich freiwillige Zuwendungen im Einzelfall. Bekanntlich leistet unsere Betriebskrankenkasse darüber hinaus auch noch Zahlungen.

Jeder Verletzte erhält ja nach der Höhe der durch den zuständigen Facharzt festgestellten Minderung seiner Erwerbsfähigkeit eine Unfallrente von der Nordwestlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft. Hinterbliebene erhalten Renten entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen. So erhält beispielsweise eine Witwe grundsätzlich $\frac{1}{5}$ des letzten Jahresdurchschnittsverdienstes ihres Ehemanns als Rente, weitere $\frac{1}{5}$ werden für minderjährige Kinder als Rente gezahlt. Eine Witwe, die selbst arbeitsunfähig ist, erhält eine Rente in Höhe von $\frac{2}{5}$ des letzten Jahresdurchschnittsverdienstes. Ebenso können Kinder, die mit dem Verunglückten in häuslicher Gemeinschaft gelebt haben und von ihm erhalten wurden, auch dann eine Rente bekommen, wenn die Mutter nicht mehr lebt. Außerdem gibt es sogenannte Elternrenten, die dann gezahlt werden können, wenn der Verunglückte seine Eltern unterhalten hat. Es würde über den Rahmen unserer Werkzeitung hinausgehen, wollte man alle Möglichkei-

ten erschöpfend behandeln. Das Wesentliche, auf das es mir in diesem Zusammenhang heute ankommt, ist, daß ein jeder wissen soll, daß im Falle eines Unfalls jemand da ist, der sich um ihn kümmert. Die Berufsgenossenschaft sieht es als ihre vornehmste Aufgabe an, durch Gewährung besonderer Heilverfahren nach Möglichkeit die volle Arbeitsfähigkeit des Verunglückten wiederherzustellen, weil auch die beste Rente das Glück vollständiger Gesundheit nicht ersetzen kann. Erst wenn sich eine völlige Wiederherstellung der Arbeitsfähigkeit nicht erreichen läßt, erfolgt die Festsetzung einer Rente. Im Falle des Unfalldodes eines Belegschaftsangehörigen tritt die Hinterbliebenenrente unverzüglich ein. Dabei ist es völlig unerheblich, ob es sich zum Beispiel um einen sogenannten Wegeunfall gehandelt hat oder ob ein Arbeitsunfall auf dem Gelände des Unternehmens stattgefunden hat.

Zur Erklärung des Begriffs „Wegeunfall“ sei gesagt, daß wir unter Wegeunfällen solche Verkehrsunfälle verstehen, die sich auf dem unmittelbaren Wege eines Betriebsangehörigen von der Wohnung zur Werft oder von der Werft zur Wohnung ereignet haben. Irgendwelche Besuche von Bekannten oder beispielsweise ein Einkehren in einer Gaststätte unterbrechen den direkten Heimweg von der Arbeit und können für den Fall eines Verkehrsunfalls nach diesem Besuch dazu führen, daß ein Rentenanspruch nicht geltend gemacht werden kann.

Selbstverständlich ist es die vordringlichste Aufgabe eines jeden Unternehmens dafür zu sorgen, daß die Unfallgefahr nach Möglichkeit beseitigt, wenigstens aber so niedrig wie möglich gehalten wird. Immer wird man Unfälle nicht vermeiden können. Für diesen Fall ist es für jeden eine Beruhigung zu wissen, daß er durch die gesetzliche Unfallversicherung seine Sicherung hat.

Die Urbausteine der Materie

Der Aufbau der Materie hat schon die ältesten Kulturvölker beschäftigt; vor allem waren es die Ägypter, die versuchten, die Geheimnisse der Natur zu ergründen und die auch gewisse Gesetzmäßigkeiten beim Einwirken verschiedener Stoffe aufeinander feststellten und damit die Anfänge der Chemie einleiteten. Ihre Anschauungen über den Aufbau der Stoffe sind uns leider nicht erhalten geblieben, da das alte Wissen durch die Zerstörung der alexandrinischen Bibliothek (640 n. Chr.) verlorengegangen ist. Das geistige Leben des Altertums und Mittelalters wurde durch die Anschauungen und Lehren des bedeutendsten Philosophen und Naturkundigen Griechenlands, Aristoteles (4. Jahrh. v. Chr.) beherrscht. Er lehrte, daß alle Stoffe aus einem Urstoff entstehen, der an sich gar keine bestimmte Form hat und in allem Werdenden entgegengesetzte Formen annehmen kann. Aus dem Urstoff entstehen die vier „Elemente“ Feuer, Wasser, Luft und Erde, die ihrer Art nach nicht weiter teilbar sind. Diese Elemente sind einfache materielle Körper, Träger gewisser physikalischer Eigenschaften, die die Fähigkeit besitzen, durch Wechsel der Eigenschaften ineinander überzugehen. Diese Anschauung war bis in das 17. Jahrhundert hinein auch die geistige Richtlinie der Alchimisten in ihrem Suchen nach Gold. Sie glaubten mit Hilfe eines Stoffes alle Körper in Gold verwandeln zu können. Robert Boyle leitete in der Mitte des 17. Jahrhunderts eine neue Periode ein und gab damit der aristotelischen Lehre durch beweiskräftige Versuche den Todesstoß. Er lehrte jeden Stoff als einfach anzusehen, bis er durch chemische Mittel weiter zerlegt sei, und war der Ansicht, daß diese einfachen Stoffe, Elemente genannt, aus einer und derselben Urmaterie bestünden

und ihre Verschiedenheit auf der verschiedenen Größe, Gestalt usw. ihrer kleinsten Teilchen (Atome) beruhe. Mit dieser Auffassung war er der heutigen Vorstellung vom Aufbau der Elemente erstaunlich nahe gerückt. Seit der Jahrhundertwende hat ein besonderer Zweig der Physik, die sogenannte Atomphysik, einen unerhört schnellen Aufstieg genommen. Sie stellte sich die Aufgabe, zu erforschen, ob nicht auch die Atome aus kleinen Urbestandteilen aufgebaut sind. Für solche kleineren Urbestandteile sprechen unter anderem folgende Beobachtungen:

1. Man kann aus den verschiedensten Elementen mit Hilfe sehr verschiedener Verfahren gleichartige Elektronen gewinnen. So treten z. B. aus glühenden Drähten (Radioröhren) Elektronen aus; bei Belichtung bestimmter Metallplatten fliegen Elektronen fort, dabei wird die Platte positiv aufgeladen (lichtelektrischer Effekt, Selenzelle); die verschiedensten Metalle leiten den elektrischen Strom, weil sich in ihnen Elektronen bewegen. Die aus Elektronen bestehenden Kathodenstrahlen (auch im elektrischen Schweißlichtbogen) können aus verschiedenartigem Kathodenmaterial austreten. Alle natürlichen oder künstlich radioaktiven Stoffe senden gleichartige Elektronen (Betastrahlen) aus. Aus diesen zahlreichen Beobachtungstatsachen darf man schließen, daß die Atome aller Elemente Elektronen enthalten.
2. Die Atome sind elektrisch neutral; die Elektronen besitzen dagegen negative elektrische Ladungen. Um das elektrische Gleichgewicht herzustellen, muß man annehmen, daß noch weiter positiv geladene Urbausteine vorhanden sind. Experimentell kann nachgewiesen werden, daß die einfachsten Träger

positiver Ladungen die Kerne der Wasserstoffatome (Protonen) sind. Daß solche Protonen auch in den übrigen Elementen vorkommen, zeigen die Beobachtungen in der sogenannten Wilsonkammer.

Die von dem schottischen Physiker Wilson 1912 erfundene Wilson- oder Nebelkammer ist ein dichtes Gefäß mit einem nach abwärts beweglichen Kolben. Die wasserdampfgesättigte, von Staub befreite Luft wird etwas ausgedehnt, dadurch wird sie abgekühlt, und nun müßte sich der Überschuß an Wasserdampf in Form von Nebeltröpfchen ausscheiden. Diese können sich aber nur an Kondensationskernen wie Staub und Ionen bilden. Da die Staubteilchen entfernt sind, können also nur noch Ionen, das sind elektrisch geladene Atome, in Betracht kommen. Diese werden in der Wilsonkammer aus den Molekülen der Luft oder eines anderen verwendeten Gases erzeugt, wenn schnelle Heliumatomkerne, die aus einem radioaktiven Stoff ausgeschleudert werden, in die Nebelkammer gelangen. In diesen Ionen schlägt sich der überschüssige Wasserdampf nieder und so erzeugt jeder einzelne Heliumatomkern eine dünne sichtbare Kondensationsspur. Man kann so die Bahnen von Atomen sichtbar machen, ohne die Atome selbst natürlich erblicken zu können. Aus Atomkernreaktionen mit verschiedenen Gasen konnte man Protonen als Bestandteile von verschiedenen Atomsorten nachweisen. Aus diesen Gründen darf man annehmen, daß auch die Protonen einen Urbaustein aller Atome bilden.

3. Im Jahre 1930 entdeckten Bothe und Becker bei Kernreaktionen ein Teilchen, das zwar die gleiche Masse wie das Proton, aber überhaupt keine elektrische Ladung besitzt. Sie wurden aus diesem Grund Neutronen genannt. Da Neutronen bei zahlreichen Kernbeschüssen festgestellt wurden, sind die Atomphysiker heute davon überzeugt, daß auch die Neutronen zu den Urbausteinen der Atome gehören. In der ganzen Welt hat sich heute die Auffassung des deutschen Atomphysikers Werner Heisenberg durchgesetzt, derzufolge die Materie aus folgenden drei Urbausteinen aufgebaut ist: 1. Protonen, 2. Elektronen, 3. Neutronen.

Jetzt wollen wir uns noch ein Bild von der Anordnung dieser „Teilchen“ im Atom selbst machen. Es wird wahrscheinlich nie möglich sein, in einem Ultramikroskop jemals den Aufbau eines Atoms dem menschlichen Auge sichtbar zu machen. Es ist physikalisch unmöglich, Gegenstände zu erkennen, die kleiner sind als die Wellenlänge des benutzten Lichtes. Das sichtbare Licht hat eine Wellenlänge von rund $\frac{1}{10000}$ cm. Wollte man ein Atom, das einen Durchmesser von ung. $\frac{1}{100000000}$ cm hat, sichtbar machen, so müßte man ein Licht von noch geringerer Wellenlänge haben, etwa Röntgen- oder Gammastrahlen. Diese Strahlung hat aber schon eine derartige Wucht, daß sie die Elektronen aus der Bahn schleudern würde. Die Vorstellung von den Atomen ist also nicht aus direkten Beobachtungen der Atomstruktur entstanden, sondern durch Beobachtungen über das Verhalten

von Atomen bei größeren meßbaren Energieeinwirkungen. Hieraus baut man sich ein Atommodell auf. Das bekannteste und heute allgemein anerkannte ist das Atommodell von Niels Bohr.

Nach Bohr hat den einfachsten Aufbau das Wasserstoffatom. Es ist das leichteste Atom und erhält in der Physik den Bezugswert 1. Es sieht folgendermaßen aus:

Ein Elektron kreist in einer Entfernung von $0,526 \cdot 10^{-8}$ cm (= 0,526 Angström, 1 Angström = $\frac{1}{100000000}$ cm) mit einer Geschwindigkeit von 2000 km/sec. um einen etwa 1830-mal schweren Kern. In der Sekunde macht das Elektron durch die Fliehkraft ausgeglichen und das Atom im Gleichgewicht ist. Ähnlich ist das Kräfteverhältnis zwischen den Gestirnen, auch hier kreisen die leichteren Körper um die schwereren und die Massenanziehung wird durch die Zentrifugalkraft aufgehoben. Bei allen anderen Atomen sind neben den Protonen auch Neutronen im Kern vorhanden. Das schwerste natürliche Atom ist das Uranatom. Es hat im Kern 92 Protonen und 146 Neutronen. Beide zusammen ergeben das Atomgewicht 238, d. h. es ist 238mal schwerer als das Wasserstoff-Atom. Die Anordnung der Elektronen geschieht ebenfalls in einer strengen Gesetzmäßigkeit. Die Elektronen sind in der „Atomhülle“ in verschiedenen Schalen (im ganzen 7) angeordnet und man nimmt an, daß genau soviele Elektronen in der Hülle vorhanden sind wie Protonen im Kern.

Durch Umgruppierung der Atomteilchen, z. B. durch Herauschießen oder Hinzubringen von Protonen, Neutronen und Elektronen, also durch sogenannte „Kernreaktionen“, ist es heute möglich, ein Element in ein anderes überzuführen und damit den Jahrhunderte währenden Traum der Alchimisten Wirklichkeit werden zu lassen, also z. B. aus Quecksilber Gold herzustellen. Dies ist der große Unterschied zu den gewöhnlichen chemischen Prozessen, die nur in der äußersten Atomhülle vor sich gehen und der Kern unverändert bleibt. Die ganze bunte Welt mit all ihren greifbaren und wahrnehmbaren Dingen und allen Lebewesen ist also im Sinne der Atomphysik aus drei Grundbausteinen aufgebaut und die Mannigfaltigkeit aller Stoffe ist letzten Endes nur auf verschiedene Gruppierung dieser drei Grundbausteine und der sich hieraus ergebenden wechselnden Energieverhältnisse zurückzuführen. Dieser Blick in eine zweite Welt geht über unser menschliches Fassungsvermögen hinaus, und unser Bewußtsein wandelt diese geheimnisvollen Zusammenhänge der physikalischen Welt in bunte Sinneswahrnehmungen um. Und wir erkennen bei dieser etwas seltsamen Betrachtung, daß der Mensch durch seinen rastlosen Wissensdrang wieder einen Schritt weiter vorgedrungen ist in die wunderbaren Geheimnisse der Natur.

Betr.-Ing. Raudenkolb

Ein Arbeitsplatzgespräch am Montagmorgen

Bei den vielen täglichen Untersuchungen der fertigen Schweißnähte und den Vorbereitungen hierzu hört man viele Meinungen in den Gesprächen über Arbeitsmethoden der einzelnen E-Schweißer. Ich konnte, im Hintergrund unter einem Schiffsboden stehend, ungewollt ein interessantes Gespräch mit anhören. Es war an einem Montagmorgen. Wir waren gerade dabei, unsere planmäßig festgelegten Kreuznähte zu betrachten und zu röntgen. In der Nähe saßen zwei Schweißer auf einer Kiste. Einer von den beiden war noch ver-

hältnismäßig jung, soweit man beurteilen konnte, während der andere, nach den grauen Schläfen zu urteilen, bedeutend älter sein mußte. Der ältere nahm bald seine Arbeit auf, während der jüngere scheinbar noch keine Lust hatte. Der Einfachheit halber wollen wir unseren beiden Männern einen Namen geben. Der ältere soll „Hein“ heißen und der jüngere, der immer noch nicht seine Arbeit aufgenommen hat, obgleich bereits 15 Minuten vergangen sind, soll „Kuddel“ heißen. Nach einer Weile wird es Hein doch zu bunt,

und er ruft: „Komm endlich hoch, Kuddel, und fang an, sonst haben wir heute nichts verdient, und der Meister steigt uns auf das Dach.“ „Ja, ich komme sofort“, sagt Kuddel. An der Führung des Schweißstabes konnte man erkennen, daß es sich um gute Schweißer handelte, die ihr Handwerk verstehen.

Während der Arbeit nahm Kuddel die Unterhaltung wieder auf und meint: „Die vor uns liegende Fuge ist ja einigermaßen vorbereitet, aber es ist nicht immer der Fall, dann muß man immer erst den Hauer ranholen.“ Darauf sagt Hein, der ja ein alter Fuchs ist: „Unter dem Schiffsboden z. B. lasse ich immer einen Tag vordem meine Schweißfugen richtig vorbereiten und sage dem Hauer gleich, wie ich diese haben will. Der ist auch schon im Bilde. Die meisten Schweißer machen ja immer den Fehler, daß sie ungenügend vorbereitete Nähte verschweißen und hinterher die Fehler im Röntgenbild haben. Eine gute Schweißnahtvorbereitung ist bereits eine halbe Schweißung, und dann flutscht die Arbeit man nur so. Wenn die Herren mit den Röntgenaugen kommen, kann man mir nichts anhaben. Im Röntgenfilm ist die Reinheit der Schweißung gut zu erkennen, und was einmal auf dem Film steht, kann man nicht mehr wegwischen. Dann geht der Krach mit einer Zigarre los und endet bei uns mit Nikotinvergiftung. In einem solchen Falle ist die Arbeit und die ganze Stimmung hin. Das Schlimme bei der Sache ist, daß auch noch das Geld flöten geht. Wenn man etwas auf dem Ast ist, läßt sich auch noch etwas Zeit für einen Schmok erübrigen. Den meisten Mist machen ja die jungen Spunte. Denen muß man behilflich sein und, wenn es gar nicht geht, eben ein bißchen auf die Füße treten. Die Schweißerei muß man richtig verstehen, Spannung und Stromstärke müssen richtig eingestellt werden, und was ganz wichtig ist, die Elektrode muß trocken sein, sonst wird die Schweißung porig.“

„Du hast noch ein Teil vergessen“, sagt Kuddel, „und zwar das Werkzeug. Die Schweißzangen von der DW sind in Ordnung, damit kann man schon gute Schweißungen herstellen, und die Funkerei hat ein Ende, wenn man auch das Eisen mit der Zange berührt. Die alten Zangen waren eine Katastrophe. Hein, höre einmal zu, was ich dir jetzt sage, ich glaube, ich habe etwas erfunden.“

„Hallo“, sagt Hein und grinst den Kuddel nicht sehr überzeugend an. „Na, da bin ich aber gespannt wie ein Flitzbogen; das kann doch nur eine Kateridee sein.“

Kuddel fährt fort: „Die Sache mit dem Handspiegel ist m. E. noch nicht richtig gelöst und ist noch genau so wie zu den Anfängen der Schweißerei. Es wäre doch besser, wenn man die zweite Hand auch noch frei hätte und man könnte sie z. B. in die Tasche stecken.“

„Das könnte dir so passen“, sagte Hein, damit du noch fauler wirst beim Schweißen. Es fehlt dann nur noch der Liegestuhl auf Rollen unter dem Schiffsboden und die Werft wird zum Sanatorium. Die neueren Schweißspiegel, wenn ich logisch folgern kann, die so-

genannten Schweißhelme, ermöglichen doch ein freihändiges Schweißen.“

„Aber der Aufwand“, meint Kuddel, „scheint mir doch erheblich zu sein, und der Druck des Stirnbandes am Kopf, an dem der Klapperatismus hängt, ist auf die Dauer auch nicht angenehm.“

„Na“, meint Hein, „mit den Kopfschmerzen kann es nicht weit her sein. Soviel ich weiß, haben einige Kollegen bereits seit einem Jahr Schweißhelme, und einer sagte mir, daß sein Helm leicht und bequem zu tragen ist. Du mußt bedenken, daß die Amerikaner schon seit Jahren nur Schweißhelme in Gebrauch haben. Die wissen die Vorteile, bei der Arbeit beide Hände frei zu haben, zu schätzen, aber bei uns ist es schwierig, so etwas Praktisches einzuführen. Du weißt doch, daß alles Neue erst einmal abgelehnt und dann noch einige Jahre mißtrauisch betrachtet wird. — Hier sind übrigens Bilder von so einem Schweißhelm.“

Kuddel beschaut es und meint: „Die Dinger kenne ich, aber so billig sind die bestimmt nicht! Aber nun will ich dir mal meine Idee erzählen...“

Ich stelle mir die Sache etwa so vor. Ich nehme mir eine Tüte aus nichtbrennbarem Material, z. B. nichtbrennbares Papier, was auch funkenabweisend wirkt. Oben und an der Seite befinden sich große Lüftungsschlitze. In Höhe der Augen ist ein durchsichtiges Fenster auf beiden Breitseiten angebracht. Das Klarfenster ist gleichfalls aus Werkstoff hergestellt und hat teils eine schweißlichtabsorbierende Tönung. Die meisten Werkstoffe haben zudem eine funkenabweisende Eigenschaft und sind unzerbrechlich. Ist eine Seite schlecht geworden, dann dreht man die hintere Seite nach vorn. So eine Tüte ist billig und außerdem federleicht. Ich nenne sie „einfach Schweißtüte.“

„Mensch, Kuddel, daß du so einen anschlägigen Kopf hast, hätte ich nie für möglich gehalten. Du bist ja ein Genie und Erfinder.“

„Ja, Hein, und sie bietet auch noch einen vollkommenen Nackenschutz, so daß einem nicht die Funken in den Kragen fallen.“

„Kuddel, den Gedanken sollte man eigentlich zum Patent anmelden. Wir haben ja im Hause eine Patentabteilung, die gute Ideen auf Neuheit prüft. Es gibt viele Gedanken, die brauchbar sind, aber die meisten trauen sich nicht, diese zu offenbaren, weil man meint, man wird ausgelacht. In unserem Laboratorium können solche Gedanken auf Durchführbarkeit geprüft werden. Das Urheberrecht wird bei einer schriftlichen Eingabe durchaus gewahrt. Natürlich muß der Antragsteller mit der Materie vertraut sein und den neuesten Stand der Technik kennen. Oftmals ist bis zum Erfolg noch ein weiter Weg notwendig, und der Gegenstand kann inzwischen schon überholt sein, weil noch andere Geister in derselben Richtung arbeiten und evtl. noch was Besseres gefunden haben. Aber davon darf man sich nicht abhalten lassen.“

Ing. Adler



Auch ein Jubiläum

Wenn auch die „Einfall- oder Ideenkiste“ (gemeint ist natürlich unser Vorschlagswesen) hin und wieder für mehr oder weniger derbe Scherze unserer Werksangehörigen erhalten muß und bei manchem unberechtigte Ablehnung und wenig Anklang findet, so darf doch mit Freude und Genugtuung festgestellt werden, daß im Dezember 1953 der 400. Verbesserungsvorschlag eingereicht wurde. Somit ist die Hoffnung der Betriebsleitung, welche in der Dezember-Nummer 1952 anlässlich des Eingangs des 200. Vorschlages ausgesprochen wurde, erfüllt worden. Im vergangenen Jahr sind 200 Vorschläge eingereicht worden. Etwa 200 Angehörige unseres großen Betriebes haben bereitwilligst ihre gesammelten Erfahrungen der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt, wie unfallsicherer, leichter zweckmäßiger oder besser zu schaffen ist. Ihnen sei auch an dieser Stelle Dank für die Mitarbeit gezollt.

Dieses „Jubiläum“ bietet eine willkommene Gelegenheit, Rechenschaft abzulegen, Rückschau und Ausschau zu halten.

Bei Gesprächen mit Werksangehörigen hört man oft folgende Einwände:

1. „Ich bezweifle, daß ein Verbesserungs-Vorschlag korrekt geprüft und angemessen belohnt wird.“
2. „Laß man, wir haben es 20 Jahre so gemacht, mache es man so weiter.“
3. „Warum soll der kleine Mann Verbesserungs-Vorschläge machen? Die höheren Herren bekommen mehr Gehalt als ich Lohn, also sollen sie auch mehr Interesse für das Werk aufbringen.“

Wir freuen uns zu diesen offenen Äußerungen und wollen die einzelnen Punkte einmal unter die Lupe nehmen:

Zu 1: Es wird nochmals betont, daß die Vorschläge nach bestem Wissen geprüft und beurteilt werden. Alle in Frage kommenden Instanzen geben ihr Urteil ab; dadurch dauert die Bearbeitung oft länger. Erst dann wird nach reiflicher Überlegung ein Entschluß gefaßt, oft nicht ohne vorherige Rücksprache mit dem Einsender und vielfach erst nach längerer praktischer Erprobung. Der Vorschlag wird angenommen und bewertet oder abgelehnt; das Ergebnis wird dem Einsender schriftlich mitgeteilt. Es ist klar, daß Fehlentscheidungen vorkommen können. Fühlt sich deshalb jemand irgendwie benachteiligt, steht jederzeit der Weg der Beanstandung offen, ja, wir bitten sogar darum. Wir sehen gern Fehler ein und werden dann, wenn möglich, für Abhilfe sorgen. Aber schimpft nicht im Kollegenkreise, sondern denkt daran:

„Wurden Sie gut bedient, sagen Sie es Ihrem Nachbarn, fühlen Sie sich benachteiligt, sagen Sie es bitte mir“ (also dem R.F.-Büro). Immer offen und ehrlich seinen Standpunkt vertreten.

Wie steht es nun mit der angemessenen Belohnung? Von den 400 eingereichten Vorschlägen sind über 40 % eingeführt und abgesehen worden. Die Prämienhöhe lag zwischen 20 und 750 DM. Den größten Anteil nehmen kleinere Beträge bis zu 50 DM ein, die für Verbesserungen an unseren vielseitigen Einrichtungen, für zweckmäßigere Anordnungen an Maschinen, Geräten oder dergleichen ausgegeben wurden. Durch sie wurde der Arbeitsablauf gar nicht oder nur geringfügig beschleunigt, wohl aber ist die Bedienung einfacher und besser geworden, oder die Unfallgefahr ist herabgesetzt.

Zu 2: Ist der gemachte Ausspruch noch zeitgemäß? Ist es nicht traurig, daß derartige Ansichten noch vorherrschen, daß diese Menschen nicht sehen, wohin sie uns alle mit ihrer Engstirnigkeit führen? Am Ende steht Erwerbslosigkeit und damit Not und Elend. Dagegen müssen wir uns stemmen und wehren, und das können wir nur tun, indem wir alle

am gleichen Strang ziehen. Technik und geistige Schaffenskraft sind nicht aufzuhalten. Stelle ich meine Ideen nicht der Allgemeinheit, in erster Linie also meinen Mitarbeitern, zur Verfügung, muß ich damit rechnen, daß morgen ein anderer diese in die Tat umsetzt. Sich gegen diese Einsicht verschließen zu wollen ist dumm und naiv. Ein vorübergehender eigener Vorteil — egoistische Ausnutzung von arbeits-erleichternden Methoden für sich allein — schadet letzten Endes einem selber und führt, aufs Große gesehen, in den Abgrund. Deshalb wollen wir uns nicht betören lassen, nicht vom Kollegen und nicht vom Vorgesetzten, sondern fortschrittlich und kameradschaftlich denken.

Zu 3: Besteht der angeführte Ausspruch zu Recht? Ich glaube, nur ganz bedingt. Der Arbeitsbereich der „höheren Herren“ liegt zum Teil auf ganz anderem Gebiet. Ihre Aufgabe ist es, in erster Linie vorausschauend zu denken und zu disponieren, daß der Arbeitsablauf auf unserer Werft möglichst reibungslos verläuft. Sie haben sich Gedanken darüber zu machen, wie man am besten die großen Tankschiffe bauen kann, ob dazu die Hellinge erhöht werden müssen, oder ob durch andere Aufteilung diese kostspielige Arbeit erspart werden kann. Sie haben die vielen Maschinen und Apparate zweckmäßig zu beschaffen und müssen auch den Liefertermin so festsetzen, daß alles rechtzeitig eintrifft und fristgemäß nach einem aufzustellenden Plan eingebaut werden kann. Sie haben dafür zu sorgen, daß alle Bleche für die Schiffsneubauten rechtzeitig zur Verfügung stehen, damit der Neubau der Reederei zum festgesetzten Tag zur Verfügung steht. Sie haben bei der Beschaffung von Kraftfahrzeugen für den innerbetrieblichen Transport die Frage zu prüfen, ob elektro-, benzin- oder dieselangetriebene Fahrzeuge zu beschaffen sind. Das sind nur einige Gebiete, welche die Herren mit dem höheren Gehalt bearbeiten müssen. Sie hören sich so leicht an, hinter ihnen aber steht viel Arbeit und Überlegung, um eine zufriedenstellende Lösung zu finden. Deshalb können diese Vorgesetzten sich nicht um Kleinigkeiten und Feinheiten kümmern, wie es nach außen hin als Selbstverständlichkeit verlangt wird.

Und wie steht es mit dem Meister und Vorarbeiter? Auch sie haben eine große Verantwortung, so daß auch ihnen wohl manches entgeht, was man besser und zweckmäßiger gestalten könnte.

Zugegeben, die Vorgesetzten müßten an vieles denken und manches sehen, was nicht in Ordnung ist. Aber wer gibt deshalb uns das Recht, nur den Standpunkt einzunehmen: Weil die nichts bessern, brauche ich es auch nicht? Wir müssen langsam zu der Einsicht kommen, daß wir alle aufeinander angewiesen sind, daß wir entweder alle leben oder alle untergehen. Sind keine Schiffe mehr bei uns auf der DW zu bauen, sind wir alle brotlos. Und der Gedanke ist dann ein schwacher Trost: „Ein Glück, der Vorgesetzte liegt auch auf der Straße und muß am Hungertuche nagen.“ Nein, wir alle, ob hoch, ob niedrig, müssen diese Gefahr bannen und müssen ihr zuvorkommen. Wir müssen den Standpunkt einnehmen: „Da die Vorgesetzten nicht alles sehen können, werden wir am Arbeitsplatz Schaffenden es an Ratschlägen nicht fehlen lassen; denn ich bin es gerade, der als Ausführender die Materie besser beurteilen und deshalb Verfeinerungen eher vorschlagen kann als der Obere.“ So gesehen, sind wir auf die Hinweise aller angewiesen und bitten immer wieder:

„Reicht Verbesserungs-Vorschläge ein.“

Ing. Horst

Blick auf die Elbe

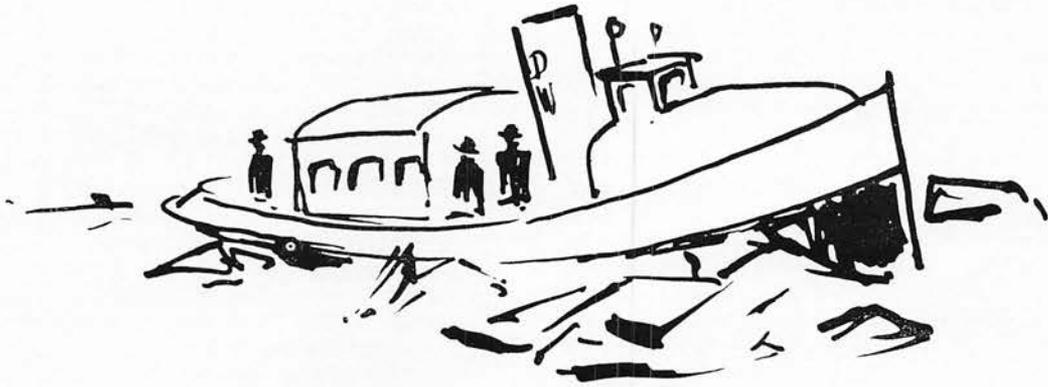


Abbildung 1

Der Klabauteermann hat es gut. Der braucht nur aus dem Fenster zu gucken, dann sieht er die interessantesten Dinge. Natürlich hat er bestimmt keine Zeit, den ganzen Tag aus dem Fenster zu gucken — denn jeder weiß, daß er von morgens bis abends damit zu tun hat, unsere großen und kleinen Sorgen in Ordnung zu bringen.

Aber wenn er mal aufblickt vom Schreibtisch, dann hat er den schönsten Blick, den es in Hamburg gibt. Wenn ich mal viel Geld habe, werde ich mir da oben ein Atelier mieten. Ich hab' hier mal in Form einiger ganz schneller „Karikaturen“, kann man wohl sagen, festgehalten, was da so in fünf Minuten vorbeischwimmt. (Im Gegensatz zu diesen schnellen Skizzen zeigt das Titelblatt einen geometrisch konstruierten Linienschnitt in Parallelprojektion.) Es ist ja interessant, dieses Sammelsurium von Schiffen einmal unter der Lupe zu betrachten. Supermoderne Linien wechseln mit schwimmenden Särgen, auf denen man nicht mal bis Cuxhaven zur See fahren möchte. All diese Fahrzeuge haben ein Gesicht. Man erkennt sie sofort wieder, auch wenn kein Name dransteht. Man kann also wirklich Karikaturen von ihnen zeichnen.



Abbildung 2

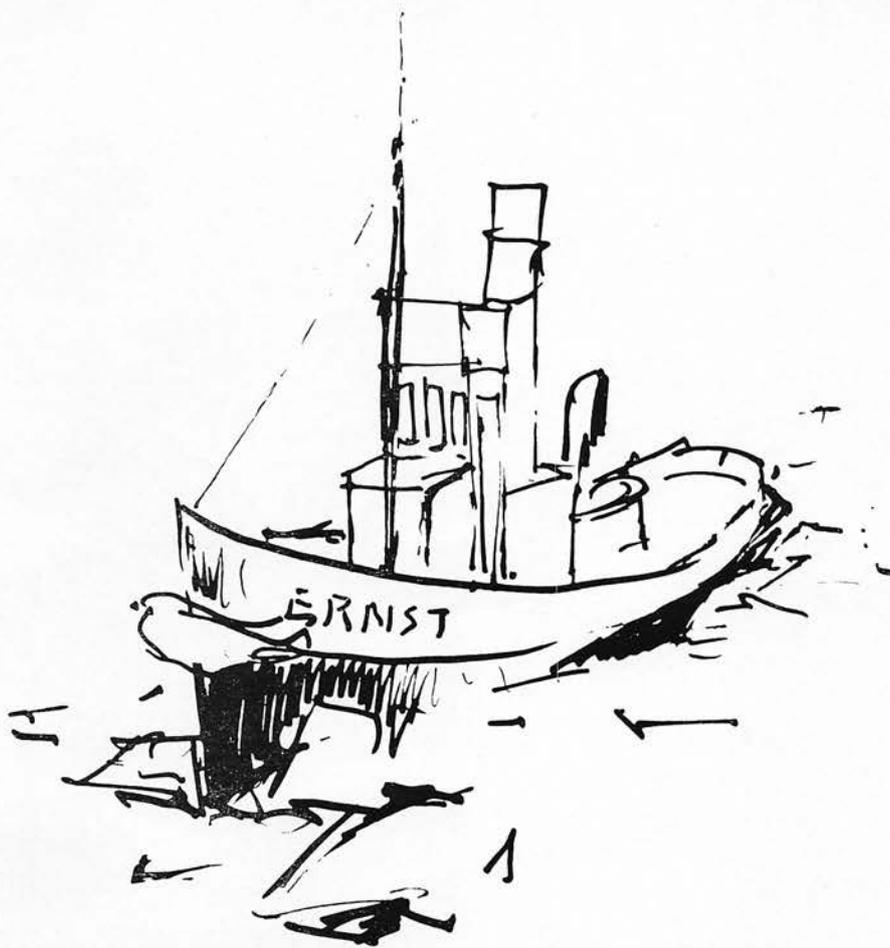


Abbildung 3

Zu den ersten dreien braucht man wirklich kein Kommentar zu geben. Wer die noch nicht kennt, schläft sich zur und von der Arbeit. Aber auch die anderen sind sicher manchem bekannt, etwa der Fischdampfer, das Wasserboot, der Eisbrecher oder jener Schlorren Nr. 9, den jeder wiedererkennen wird, der seinerzeit an seiner Reparatur beteiligt war. Manchmal kann man ein leichtes Gefühl der Beklemmung nicht unter-

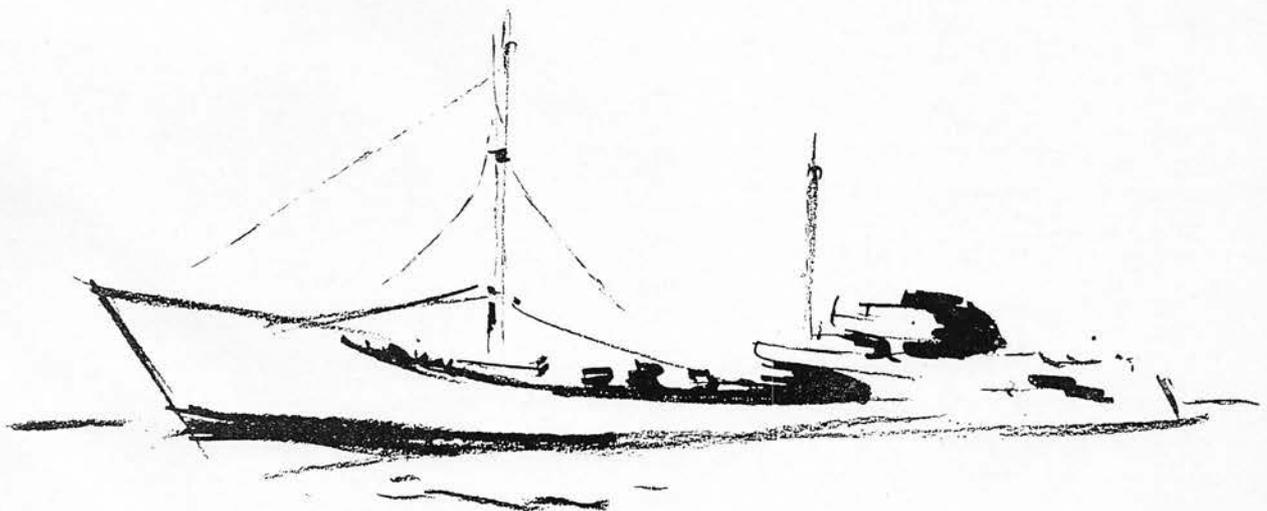


Abbildung 4

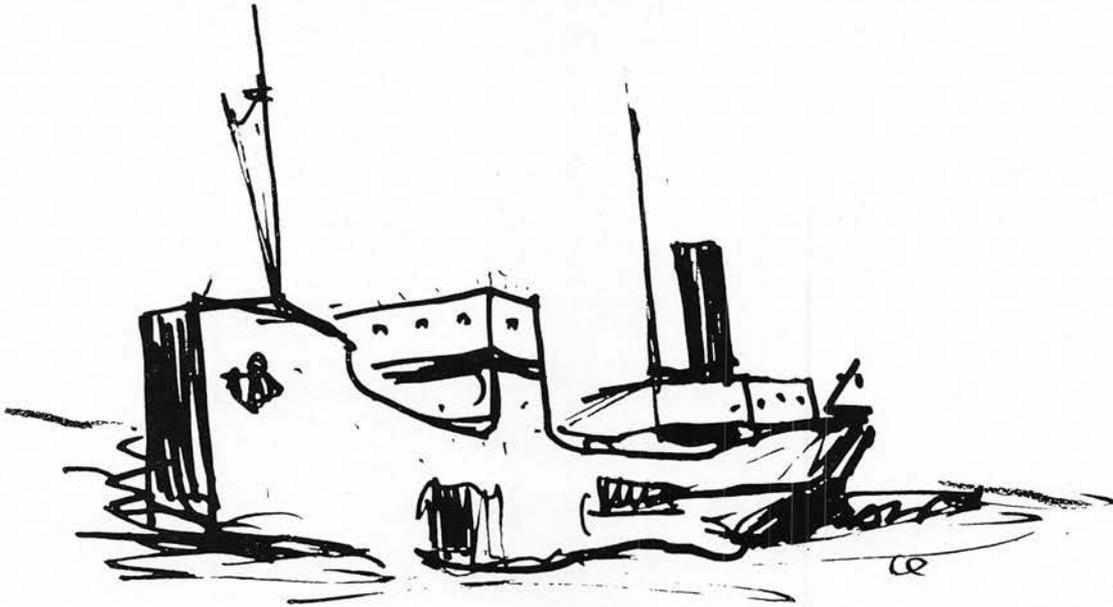


Abbildung 5

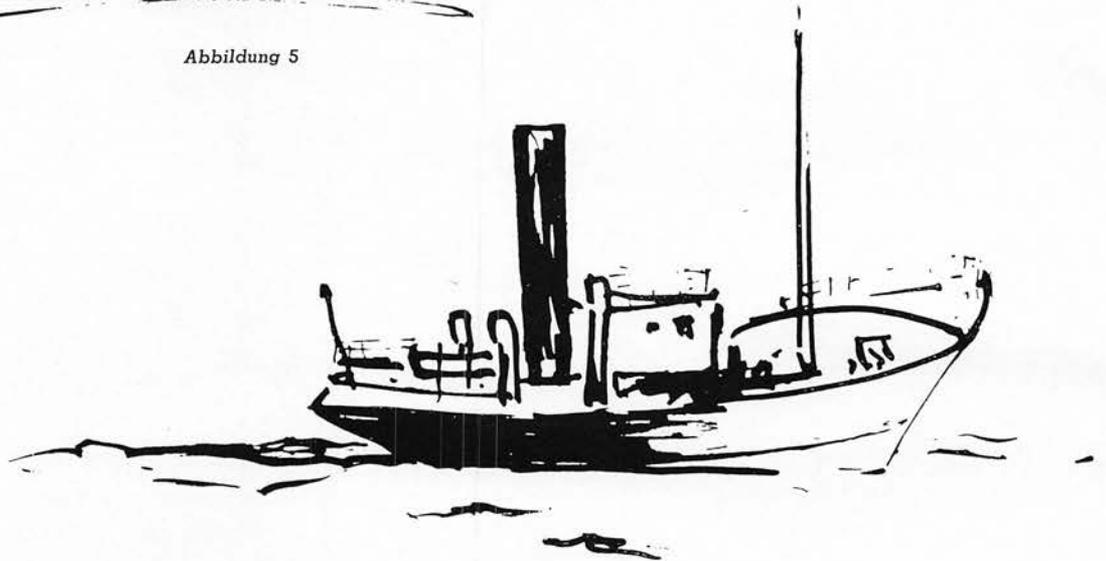


Abbildung 6



Abbildung 7

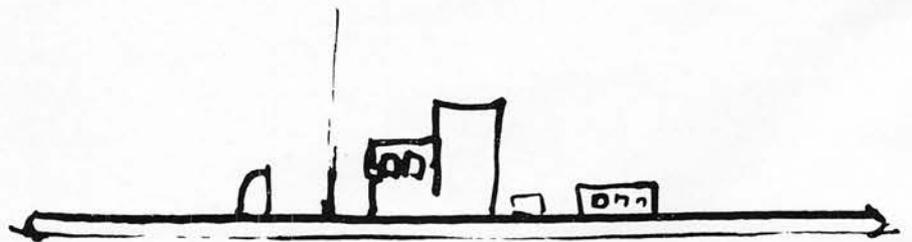


Abbildung 8

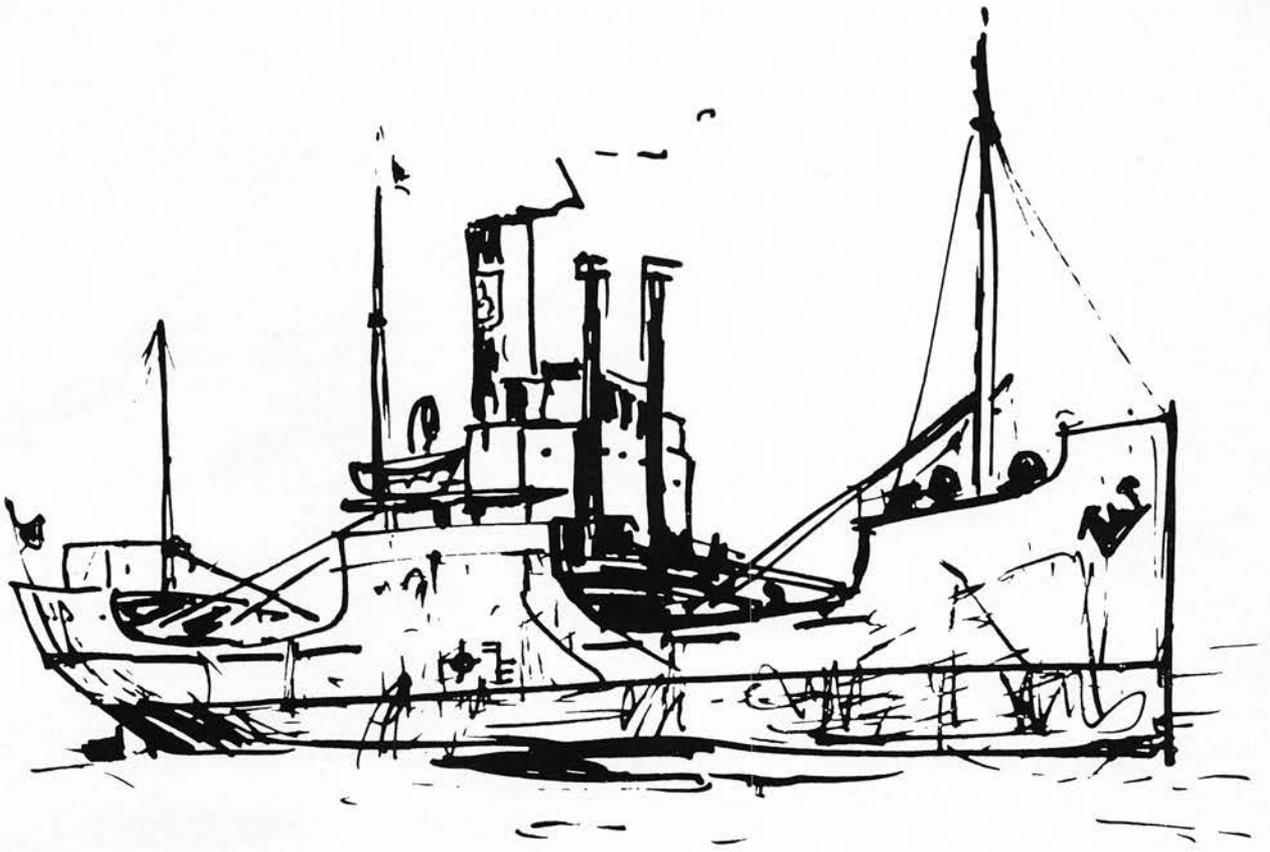


Abbildung 9

drücken, etwa bei Nr. 5, der in dieser Lage nicht etwa von See kam, sondern hinausfuhr! Nr. 4 zeigt einen der jüngsten Gäste auf der Elbe; ich weiß nicht, wo er gebaut ist, aber er gefällt mir recht gut. Abbildung 10 wird auch jeder von uns wiedererkennen, trotz der wenigen Striche. Es ist das größte und imposanteste Schiff der deutschen Hochseeflotte, die „RICHARD KASELOWSKY“ bei Nacht. So was sieht der Klabaftermann, wenn er Überstunden macht!

cl.

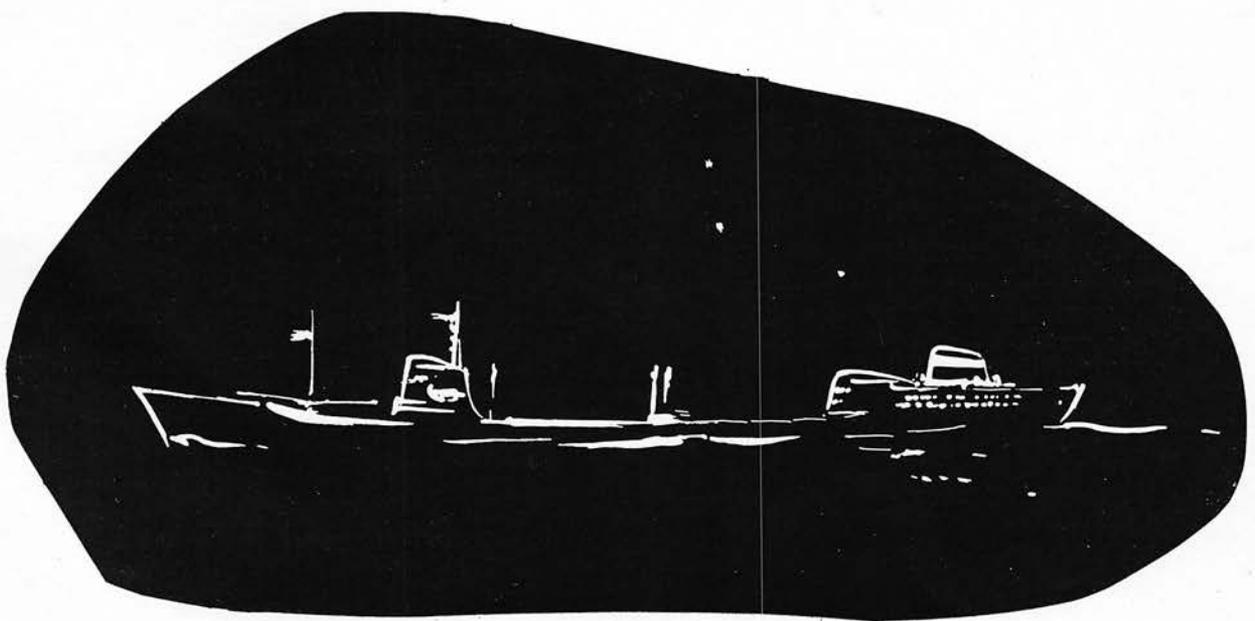


Abbildung 10

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Kaufmännische Angestellte Irma Suhr mit Herrn Walter Drosse am 22. 12. 53
 Tischler Rudolf Herrig mit Fr. Wilhelmine Steinke am 23. 12. 53
 Brenner Ludwig Heinrichs mit Fr. Ingeborg Karstens am 31. 12. 53
 Brenneranlerner Hans-Hermann Breyer mit Frau Konkordia Groth am 2. 1. 54
 Kupferschmied Ewald Wagner mit Fr. Ruth Walbeck am 9. 1. 54
 E'Schw.-Anlerner Günther Glamann mit Fr. Ingrid Quast am 15. 1. 54
 Tischler Walter Goedeke mit Fr. Leonore Brede am 16. 1. 54
 Bohrer Horst Klar mit Fr. Marie Wiese am 16. 1. 54
 Schiffbauhelfer Wolfgang Brumm mit Fr. Gertrud Brunswick am 22. 1. 54
 E-Schweißer Arthur-Felix Freyer mit Fr. Elke Grüning am 23. 1. 54
 Schiffbauer Eberhard Rettig mit Fr. Margrit Lange am 23. 1. 54
 Schiffbauhelfer Oskar Bittkowski mit Fr. Emmi Voss am 23. 1. 54
 E'Schw.-Anlerner Hans Strobel mit Fr. Annemarie Allers am 23. 1. 54
 Schiffbauer Hans-Jürgen Müller mit Fr. Jenny Molzen am 27. 1. 54
 E'Schw.-Anlerner Horst Domres mit Fr. Ingrid Zachert am 30. 1. 54
 Kupferschmiedhelfer Gerhard Polusch mit Fr. Anni Priehs am 30. 1. 54
 Schiffbauhelfer Otto Polkahn mit Fr. Ines Böcken am 30. 1. 54
 Schmied Alfred Zimmermann mit Fr. Ursula Worthmann am 6. 2. 54
 Brenner Erwin Todtenhaupt mit Fr. Hanne-Lore Nüske am 6. 2. 54

Geburten:

Sohn:

Bordschlosser Ernst Bennewitz am 1. 12. 53
 Kaufm. Angestellter Hans Thiele am 7. 12. 53
 Behaueranlerner Werner Schwarz am 21. 12. 53
 E'Schw.-Anlerner Helmut Saretzkie am 27. 12. 53
 Maurer Hans-Heinrich Srba am 3. 1. 54
 Techn. Hilfskraft Gerhard Hock am 5. 1. 54
 Maschinenbauer Hans-Peter Voss am 5. 1. 54
 Tischler Johann Lenz am 8. 1. 54
 Ingenieur Herm. Peemöller am 9. 1. 54
 E'Schweißer Paul Junge am 11. 1. 54
 Schmied Wilhelm Christmann am 12. 1. 54
 E'Schw.-Anlerner Günther Hintelmann am 15. 1. 54
 Hauer Heinrich Barvels am 15. 1. 54
 E'Schw.-Anlerner Karl Scholtz am 16. 1. 54
 Maschinenbauer Karl-Ernst Diedrich am 20. 1. 54
 Stellagenbauer Harald Schrage am 22. 1. 54
 Maschinenbauer Diedrich Süsnnapp am 23. 1. 54
 Stellagenbauer Wilhelm Lehmann am 31. 1. 54
 Schlosser Walter Regel am 1. 2. 54
 E'Schweißer Edmund Ehrenholz am 2. 2. 54
 E-Karrenfahrer Rudolf Johl am 4. 2. 54

Tochter:

Ingenieur Erich Ossig am 14. 12. 53
 Ingenieur Fritz Teschner am 22. 12. 53
 Kaufm. Angestellter Albert Horn am 22. 12. 53
 Maschinenbauer Horst Büttner am 28. 12. 53

Tischler Friedrich Radetzky am 29. 12. 53
 E'Schweißer Günther Tegtmeier am 30. 12. 53
 Brenner Horst Rosenberger am 1. 1. 54
 Reiniger Günter Petersen am 3. 1. 54
 Vorarbeiter Helmut Pehmöller am 6. 1. 54
 Vorarbeiter Willy Steffen am 7. 1. 54
 Angel. Seilbahnfahrer Hans Tiedemann am 9. 1. 54
 Vorarbeiter Reinhold Neubauer am 13. 1. 54
 Kupferschmied-Helfer Manfred Jeske am 13. 1. 54
 Werkzeugmacher Rolf Bitter am 18. 1. 54
 E'Schw.-Anlerner Richard Köhn am 18. 1. 54
 Maler Kurt Saueremann am 19. 1. 54
 E'Schweißer Wolfgang Behrens am 19. 1. 54
 Helfer Walter Ladders am 28. 1. 54
 Tischler Hans-Werner Wilhelm am 29. 1. 54
 Kranfahrer Heinz Jürs am 29. 1. 54
 E'Schweißer Heinz Schön am 29. 1. 54

Wir gratulieren!

DIAMANTENE HOCHZEIT

Ihre Diamantene Hochzeit feierten am 17. Dezember 1953 unser Rentner Richard Splitter und seine Ehefrau. Beide Jubilare erfreuen sich noch guter Gesundheit. Wir alle wünschen unserem alten Betriebskameraden, der von 1909 bis 1942 mit einigen Unterbrechungen bei uns gearbeitet hat, und seiner Gattin noch einen reichen und frohen Lebensabend.

Für die mir anlässlich meines Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten möchte ich hiermit der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank aussprechen.

Johann F o c k , Barkassenführer

Für die vielen Glückwünsche und Geschenke anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums danke ich meinen Arbeitskollegen recht herzlich.

Paul K o s s a c k

Für die Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums danke ich hiermit der Direktion und meinen Arbeitskollegen herzlich.

Hans O r t h

Wir gedenken unserer Toten

Günther Stechmann
 Helfer
 gest. 15. 1. 1954

Richard Vollstedt
 Dreher
 gest. 17. 1. 1954



Paul Schlichting
 Kranführer
 gest. 14. 2. 1954

Heinrich Paasch
 Dockkranführer
 gest. 23. 1. 1954

Herbert Struck
 Dockkranführer
 gest. 23. 1. 1954

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum



John Meier
Barkassenführer
14. 1. 1954



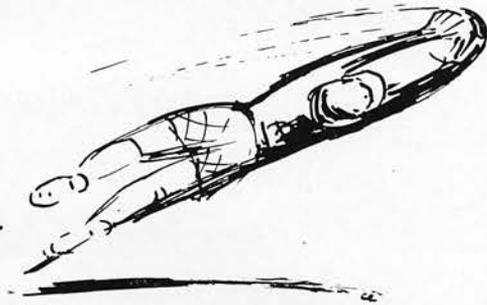
Karl Mampe
Kranführer
24. 1. 1954



Johann Fock
Barkassenführer
29. 1. 1954



Johann Aljets
Kalkulator
5. 2. 1954



Aus dem Betriebsport

Die Winterrunde im Fußball ist in vollem Gange. Unsere Mannschaften haben auch einigermaßen abgeschnitten. Hier die Ergebnisse:

DW 1	gegen Mitropa	7:1
DW 2	gegen Rot-Gelb	2:0
DW A.H.	gegen AEG 2	7:4
DW 2	gegen Rapid 3	0:2
DW 1	gegen Rapid 1	5:0
DW 2	gegen Reme	5:2

Auch im Tischtennis sind unsere Mannschaften voll eingespannt. Auch hier sind einige schöne Erfolge zu verzeichnen:

DW 1	gegen Thörl 1	9:0
DW 1	gegen Gaswerke 1	9:0
DW 1	gegen Still 1	9:5
DW 1	gegen Finanzamt Blankenese	9:0
DW 2	gegen HEW 1	7:9
DW 3	gegen Spaeter 2	9:7

Unsere Schachgruppe hat leider im Augenblick einige Besetzungsschwierigkeiten, so daß sie zunächst an den Wettkämpfen nicht mehr teilnimmt. Sie hat sich aber

doch einige schöne Ziele gesteckt. So will sie zunächst einmal den besten DW-Schachspieler ermitteln und wird zu diesem Zweck ein internes Schachturnier, an dem sich jeder DW-Angehörige beteiligen kann, durchführen. Einzelheiten kann jedermann im Sportgeschäftszimmer erfahren.

Damit auch die Fröhlichkeit nicht zu kurz kommt, veranstaltet unsere Sportgemeinschaft am 27. Februar 1954 in den oberen Räumen der Elbschloß-Brauerei ein Kappenfest. Soweit Karten noch vorhanden sind, kann daran auch jeder teilnehmen, der der Sportgemeinschaft nicht angehört.



So ganz besonders erfreulich hat das Jahr 1954 für uns nicht angefangen. Wir haben zwar Aufträge genug, die der gesamten Belegschaft auf längere Sicht Arbeit und Brot garantieren, aber sonst hat uns das Jahr doch sehr empfindlich berührt. Nachdem wir einen unserer Arbeitkameraden schon zwischen Weihnachten und Neujahr durch einen Motorradunfall verloren haben, hat das Kranunglück zwei weitere Menschenleben gefordert. Hierüber ist ja auch schon an anderer Stelle in unserer Zeitung berichtet worden.

Es ist verständlich, daß diese Unfälle und ihre Folgen im Betrieb besprochen werden. Ebenso verständ-

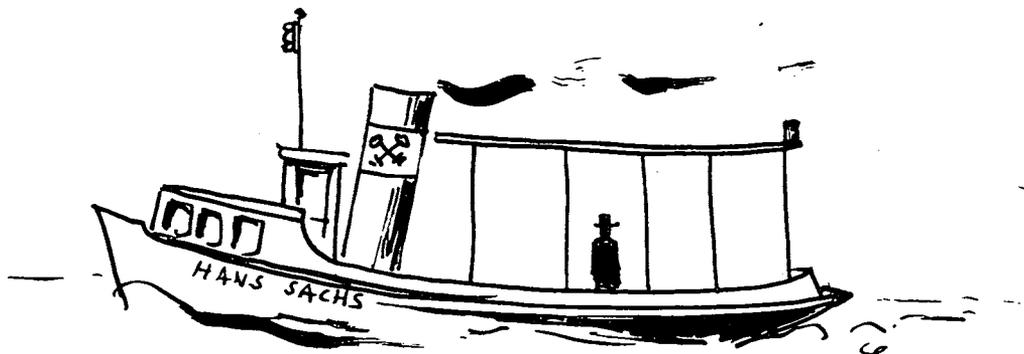
lich ist, daß sich der einzelne Betriebsangehörige angesichts der Schicksalsschläge darüber Gedanken macht, wie seine eigene Zukunft im Falle einer Arbeitsunfähigkeit durch Unfall und die Zukunft seiner Familie für den Fall seines völligen Ausfalls infolge Unfalls aussieht. Da kann man nun die unwahrscheinlichsten Überlegungen hören. Ich habe vor ein paar Tagen gehört, daß man im Betrieb tatsächlich ernsthaft die Frage diskutiert hat, ob die Werft mehr oder weniger Rente oder sonstige Entschädigungen zahlen muß, wenn ein Betriebsangehöriger auf dem Werftgelände tödlich verunglückt, oder wenn er erst außerhalb des Werftgeländes an den Folgen des Unfalls stirbt. Einige haben es sogar fertigbekommen, die Behauptung aufzustellen, daß das Unternehmen im Falle des Todes auf dem Werftgelände viel mehr zahlen muß, als wenn der betreffende Verunglückte erst später stirbt. Aus diesem Grunde hätte es der Betrieb auch so eilig, Schwerverletzte unverzüglich irgendwie von der Werft zu schaffen, damit der Tod nicht bei uns eintritt.

Die Unterstellung, die der Geschäftsleitung mit dieser Behauptung gemacht wird, ist eine bodenlose Gemeinheit. Außerdem sollte es sich doch wohl langsam herumgesprochen haben, daß das Unternehmen weder Renten noch sonstige direkte Zahlungen an Verletzte zu leisten hat. Jedes Unternehmen hat bekanntlich die gesetzliche Pflicht, sämtliche Betriebsangehörige bei der für die Fachrichtung des Unternehmens zuständigen Berufsgenossenschaft zu versichern. Dafür zahlt es auch die verhältnismäßig sehr hohen Beiträge. Jeder Unfallverletzte hat daher auch nur Ansprüche an die Berufsgenossenschaft und an niemand sonst, es sei denn, daß der Nachweis geführt wird, daß der Unfall auf Vorsatz des Unternehmers zurückzuführen ist. Die Beiträge zur Unfallversicherung werden ausschließlich vom Unternehmen getragen und nicht vom Arbeitnehmer. Die ganzen oben angedeuteten Überlegungen über den Todesort und die damit im Zusammenhang stehenden Zahlungsverpflichtungen des Unternehmens sind also

völlig unsinnig. Im übrigen habe ich gehört, daß in unserer Werkzeitung nun nochmals Aufklärung über die Ansprüche des Arbeitnehmers bei Unfällen und die Pflichten des Unternehmers hinsichtlich der Zahlungen erfolgt. Es ist ja wohl selbstverständlich, daß jeder einzelne auch seinerseits alles tut, um Unfälle zu vermeiden. Ganz abgesehen davon, daß der einzelne sich selbst gefährdet, bringt er ja auch seine Mitarbeiter in schwierige Situation; denn meistens trifft die Unfallgefahr ja nicht nur einen, sondern immer gleich eine ganze Gruppe unserer Betriebsangehörigen.

Wir haben aber selbstverständlich nicht nur unangenehme Dinge erlebt und zu berichten, sondern auch manches erfreuliche. Wir sehen alle, daß es mit unserem Betrieb, den viele von uns schon für bis zum äußersten entwickelt gehalten haben, immer noch vorangeht. Unser Betrieb Reiherstieg nähert sich seiner völligen Wiederherstellung. Die Reiherstieg-Kaimauer wäre wahrscheinlich schon fertig, wenn uns nicht der Frost dazwischengekommen wäre. Ohne Frost wäre die endgültige Fertigstellung des neuen großen Docks sicher bereits erfolgt. Die neue Dockgrube ist schon fertig und wartet darauf, daß dieses moderne Dock verankert wird. Auch die übrigen Arbeiten gehen zügig voran, selbstverständlich in der Geschwindigkeit gebremst durch die Wetterlage; denn bei 10 bis 12 Grad unter Null bei eisigem Wind kann niemand die gleiche Arbeitsleistung vollbringen, wie sonst bei klarem sommerlichem Wetter. Wir können aber alle trotzdem sehr zufrieden mit den erreichten Leistungen sein, die immer wieder überall Erstaunen hervorgerufen haben, und jeder einzelne von uns darf im Hinblick auf die Ergebnisse seiner Arbeit schon stolz sein und sich im übrigen vertrauensvoll an den Vorstand unserer DW halten, der schon mit seinen Helfern dafür sorgen wird, daß die Kette der Aufträge nicht abreißt. Auf Wiedersehen im März.

Herzlichst
Euer Klabaftermann



Noch eine wirklich wahre Geschichte

Ihr wißt ja, wie das mit dem Verkehr so ist. Manchmal kann man die helle Wut kriegen. Da fährt so ein Autobus weg, wenn die Anschlußstraßenbahn gerade in Sicht ist usw. (in Hamburg natürlich nicht, aber in anderen Städten habe ich das allzu oft erlebt).

Da lob' ich mir den Kundendienst der Blankenese-Estelinie! Nun muß ich betonen, daß sich dieser Kundendienst auch wirklich lohnt, denn wir haben täglich, also wirklich Tag für Tag, einen Passagier nach Cranz! — Die Geschichte ist nun folgende:

Wir stehen am Ponton und warten auf das Schlachtschiff DW 21, um nach Hause zu fahren.

Da taucht am Horizont dieser formidable Schnelldampfer auf, der mit großer Fahrt elbeabwärts braust.

Wir sticheln: „August, wink doch, der holt Dich bestimmt auch hier von der Werft ab.“

Zaghafte, mehr, um uns zu beruhigen als an das Unternehmen zu glauben, winkt August, und — — der Dampfer kommt, elegantes Anlegemanöver, Leinen werden an Land geschossen, und dann fährt August, stolz wie Onassis auf seinem „Traum vom Süden“ oder wie der Untersatz heißen wird — in Richtung Blankenese von dannen.

cl.