



19. Jahrgang

Nummer 5

28. Mai 1959

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

Was die nächsten Wochen bringen sollen:

Am 29. Mai 1959 soll das Achterschiff Bau-Nr. 740 vom Stapel laufen. Bau-Nr. 740 wird eine Schwester der am 11. Mai 1959 getauften „Rio Barima“ (36 100 tdw).

Dieser Stapellauf wird am neuen Helgen V stattfinden. Unmittelbar nach dem Stapellauf des Achterschiffs wird das Vorschiff Bau-Nr. 740, das sich bereits im Bau befindet, zu seiner Fertigstellung an den vom Achterschiff freigegebenen Platz verholt. Hinter diesem Vorschiff wird sofort mit dem Bau des Achterschiffs Bau-Nr. 736 (Turbinentanker, 36 100 tdw) für die Esso Tankschiff Reederei begonnen werden.

Für Anfang Juni ist die Probefahrt des Turbinentankers „Partula“ (18 300 t), eines Schiffes für die Shell Tankers Limited, London, geplant. Dieses Schiff ist eine Schwester des Tankschiffs „Pallium“. Die Probefahrt wird mehrere Tage in Anspruch nehmen. Nach der Erledigung der technischen Probefahrt wird noch eine Übergabeprobefahrt folgen.

Am 12. Juni 1959 wird der Stapellauf des Frachtmotorschiffs Bau-Nr. 753 (10 800 tdw) für die Hamburg-Amerika-Linie vor sich gehen.

Ende Juni 1959 soll das Erzturbinenschiff „Rio Barima“ erprobt werden. Dieses 36 100 t große Schiff gehört zur Klasse der „Rio Orinoco“. Es befinden sich bereits acht Schiffe der Klasse in Fahrt. Alle diese Schiffe haben sich gut bewährt.



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

19. Jahrgang · Nr. 5 · 28. Mai 1959

TURBULO-Bilge- und Ballastwasser-Entöler

In unserer Werkzeitung 5/1956 erschien im Rahmen einer Beschreibung unserer DW-Sondererzeugnisse auch ein Aufsatz über die DW-Turbulo-Entöler, die von uns bereits seit dem Jahre 1925 mit bestem Erfolg auf Motorschiffen eingebaut worden sind.

Die Konstruktion dieses Turbulo-Entölers ist auf Grund von Ereignissen, die auf diesem Gebiet inzwischen eingetreten sind, grundlegend geändert worden, und es ist wohl an der Zeit, hierüber an dieser Stelle eingehend zu berichten.

Wie bereits im damaligen Aufsatz ausgeführt wurde, fand im Jahre 1954 in London eine Konferenz statt, die die Aufgabe hatte, im Kampf gegen die Ölverschmutzung wirksame Vorschriften zu erarbeiten. Die in London anwesenden Vertreter von 42 Staaten faßten Beschlüsse, die nach Ratifizierung durch ihre zuständigen Regierungen rechtskräftig werden. Aus dem Wortlaut des Übereinkommens geht hervor, daß 12 Monate, nachdem mindestens 10 Staaten ratifiziert haben, das Abkommen in Kraft tritt.

Durch Hinterlegung der Ratifizierungsurkunde der französischen als zehnter Regierung am 26. Juli 1957 ergab sich als Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens der 26. Juli 1958. Außer der französischen Regierung hatten bis dahin ihren Beitritt zu dem Übereinkommen die Regierungen von Großbritannien, Mexiko, Schweden, Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Kanada, Norwegen, Irland und Belgien erklärt.

Dieses Übereinkommen soll dazu beitragen, die Verschmutzung der Hafен- und Küstengewässer durch Öl

weitgehend einzudämmen und, wenn möglich, sogar ganz zu verhindern. Es sind jetzt also Vorschriften zu beachten, die z. B. der Schiffsführung auferlegen, keine ölhaltigen Gemische innerhalb bestimmter Verbotszonen über Bord zu geben. Diese Zonen umfassen allgemein einen 50 bis 100 m breiten Küstenstreifen. Außerdem hat jedes Schiff ein Oltagebuch zu führen, in dem alle an Bord eintretenden Ereignisse eingetragen werden müssen. Der wichtigste Punkt für uns als Entölerfabrikant ist aber der Artikel 7: „Zwölf Monate, nachdem dieses Übereinkommen für das Gebiet einer vertragschließenden Regierung in Kraft getreten ist, also für Deutschland am 26. Juli 1959, müssen alle in diesem Gebiet registrierten Schiffe so ausgerüstet sein, daß das Eindringen von Heizöl oder schwerem Dieselöl in die Bilgen verhindert wird, sofern deren Inhalt in

Ölverschmutzung (Foto dpa)



die See gepumpt wird, ohne vorher einen Ölwasser-separator zu passieren.“

Hierin liegt also der gesetzliche Zwang, daß auf den meisten Schiffen ein Entöler eingebaut werden muß, da es sich schlecht verhindern läßt, daß Öl in die Bilgen eindringt.

Durch die Londoner Konferenz wurden viele Firmen auf das Problem der Entölung aufmerksam und beschlossen, die Fabrikation von Entölern aufzunehmen. Diese Entölerhersteller sind meistens kleine Firmen, die glaubten — ohne langjährige Entwicklungsarbeit geleistet zu haben —, recht preisgünstige Apparate liefern zu können. Eine Firma ging sogar dazu über, unseren Turbulo-Entöler in fast unveränderter Form nachzubauen, während andere Firmen ohne Rücksicht auf den Wirkungsgrad kleinere Entöler bauen, um überhaupt ins Geschäft zu kommen.

Im Anschluß an die Londoner Konferenz befaßte sich das englische Transportministerium damit, für die Entöler einheitliche Abnahmebestimmungen auszuarbeiten, damit den Reedern getestete Apparate zur Verfügung stehen. Diese sogenannten MOT-Bestimmungen wurden von uns zum Anlaß genommen, unsere Turbulo-Entöler nochmals eingehend auf unserem Prüfstand (im Lokschuppen Finkenwerder) zu erproben und anschließend durch MOT, London, erfolgreich abnehmen zu lassen. Hierbei konnten wir gleichzeitig den Erfolg verbuchen, daß unser Turbulo-Entöler als erster eine Original-MOT-Abnahme durch-

lief. Da von MOT nur englische Fabrikate abgenommen werden, haben wir die Abnahme über unsere englische Tochtergesellschaft, die Simplex-Turbulo Marine Co., London, angemeldet.

Dieser Erfolg brachte aber leider keine wesentliche Absatzsteigerung. In Deutschland waren noch keine Durchführungsbestimmungen erlassen worden, und daher kauften viele Reeder den billigsten Entöler, der auf dem Markt war, ohne Rücksicht darauf, ob dieser getestet war oder nicht. Wir kamen daher zu der Überzeugung, daß nur ein neuer Entöler, der nach den modernsten Gesichtspunkten unter der Devise „Besser und billiger“ konstruiert war, einen Erfolg bringen würde. Dies war um so naheliegender, als uns bei der MOT-Abnahme die Auflage gemacht worden war, bezüglich der Zugänglichkeit zum Entöler noch einige Veränderungen durchzuführen.

Die Neukonstruktion wurde mit der Absicht entwickelt, die Qualität zu verbessern. Aus nachstehender Gegenüberstellung des alten und des neuen Turbulo-Entölers ist ersichtlich, wie diese Aufgabe gelöst wurde. Bild 2 zeigt die neue Type, die gegenüber der alten Ausführung (Bild 1) schon bei oberflächlicher Betrachtung einen bedeutend einfacheren Aufbau erkennen läßt. Gegenüber der alten Type wurde die äußere Form des neuen Entölers so einfach wie möglich gehalten. Durch die Benutzung von Klöpperböden gegenüber den einfach ge-

Ölpest

Ölschmiere auf Strom und Meer, verdrecktes, vergiftetes Wasser und tote Fische und Vögel — das sind die Auswirkungen, wenn Motorschiffe das ungereinigte, ölhaltige Bilgenwasser, wenn Tanker den Bodensatz ihrer Tanks über Bord geben. Gesetzgebung und Technik gehen gegen die Ölpest an. Ab Juli dieses Jahres sind die Schiffs-eigner verpflichtet, auf ihren Schiffen die Entölungsgeräte zu verwenden, die von der Technik entwickelt worden sind. Zu den führenden Geräten dieser Art gehört der auf unserer Werft gebaute Turbulo-Entöler. Er hilft mit, daß Flüsse und Küsten wieder sauberer und gesünder werden.

2 Fotos Conti-Press · Zeitungsausschnitt „Die Welt“

Rechnung für die Ölpest

Nordenham, 29. April (AP)

Beim Havariekommissar in Bremen hat der Kreisjagdverband Wesermarsch eine Schadenersatzforderung von 60 000 Mark für den im Januar dieses Jahres durch Ölpest auf der Unterweser entstandenen Schaden angemeldet. Dieser bisher folgenschwersten Ölpest auf der Unterweser sind über 14 000 Wasservögel aller Art zum Opfer gefallen. Der amerikanische Tanker „Armonk“ hatte versehentlich 380 Tonnen Heizöl in die Weser gepumpt.



wölbten Böden beim alten Entöler konnte die Wandstärke der Böden und auch der Mäntel reduziert werden, was das Materialgewicht günstig beeinflusste. Um den beim alten Entöler auftretenden Schwierigkeiten bei der Reinigung zu begegnen, wurde beim neuen Entöler in der Mitte eine Flanschverbindung angebracht, die es ermöglicht, den Entöler zu zerlegen und ihn einer gründlichen Reinigung zu unterziehen. Diese Maßnahme erwies sich beim Verkauf insofern als ein zusätzliches Plus, als der Entöler beim nachträglichen Einbau in ein Schiff bei begrenzten Raumverhältnissen in zwei Teilen in den Maschinenraum eingebracht werden kann.

Der Aufbau des eigentlichen Ölabscheideteils wurde, wie aus den Abbildungen ersichtlich ist, grundlegend geändert. Bei der alten Konstruktion bestehen die Innenteile aus einzelnen Konen, die nicht leicht anzufertigen sind. Da der Wirkungsgrad eines Entölers hauptsächlich von der Anordnung der Innenteile abhängig ist, ist es wesentlich, diese so günstig wie möglich auszuführen. Gleichzeitig ist aber auch an eine möglichst große Serienherstellung zu denken, wobei mit den vorhandenen Werkzeugmaschinen gerechnet werden muß. Durch längere Versuche wurde festgestellt, daß das Gemisch nicht, wie in der alten Kon-

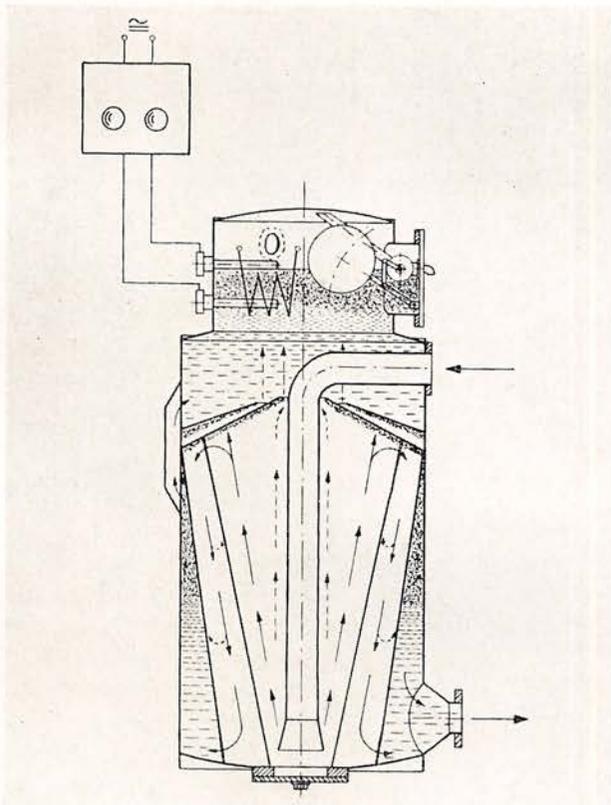


Abbildung 1

struktion, nacheinander die einzelnen Kammern durchströmen, sondern möglichst gleichmäßig und gleichzeitig durch mehrere Kammern laufen muß. Der Entölvorgang beruht auf dem Unterschied der spez. Gewichte von Öl und Wasser. Das leichtere Öl steigt im schwereren Wasser auf und wird an einer Oberfläche abgefangen. Diese Oberfläche kann aus einem Blech bestehen, an dem die aufsteigenden Tropfen anhaften und sodann in einem

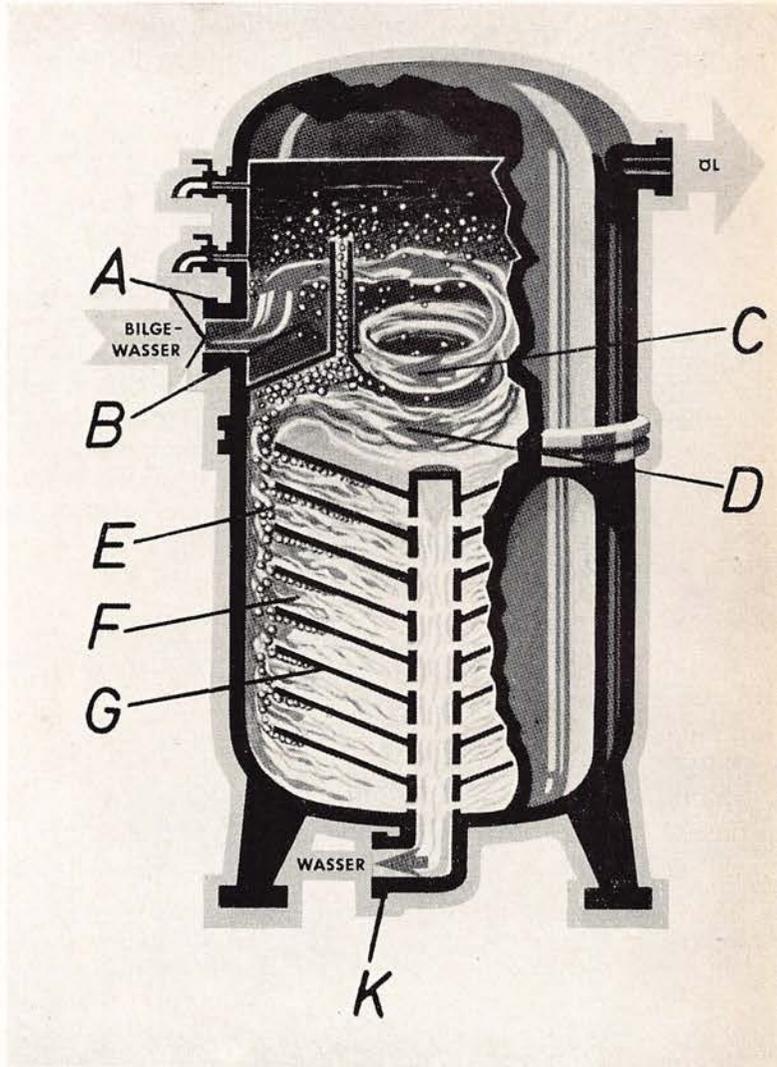


Abbildung 2

Ölsammelraum abgeleitet werden. Die Überlegungen und Versuche führten zu der Konstruktion, um ein zentrales Mittelrohr eine Anzahl kegelförmiger Bleche übereinander anzuordnen, wobei die Zwischenräume die einzelnen Abscheidekammern bilden, die von dem Gemisch gleichmäßig von außen nach innen durchströmt werden. Wie schon erwähnt, sollte bei der Herstellung der Innenteile auf eine möglichst einfache Fertigung geachtet werden. Das wurde bei dieser Konstruktion so gelöst, daß alle Fangbleche im Entöler in ihrer Form und Größe gleich sind und somit als Massenteile hergestellt werden können. Bei der Herstellung dieser Bleche konnten wir auf die auf unserer Werft für die Herstellung von Schiffsteilen vorhandenen schweren Pressen zurückgreifen. Eine auf dem Reiherstieg vorhandene größere Presse erschien uns für unsere Zwecke ausreichend, und nach einigen Versuchen konnten die ersten Bleche in einer Preßform sauber gepreßt werden.

Aus Bild 2 ist auch der Strömungsvorgang durch den Entöler ersichtlich, der nachstehend erklärt sei:

Durch den Eintrittsflansch A tritt das Öl-Wassergemisch tangential in den Entöler ein und versetzt die dort befindliche Wassermenge in Drehung. Hierdurch wird erreicht, daß das durch das Eintrittsrohr in den Raum B mit hoher

Geschwindigkeit eintretende Ölwassergemisch gleichmäßig verzögert wird und wenig zur Wirbelbildung neigt.

Gleichzeitig werden hier die größten Öltropfen, die den Hauptbestandteil liefern, abgeschieden, es tritt also eine Grobabscheidung ein. Durch die Durchtrittsöffnung C verläßt das Gemisch, nachdem es den Weg von der Eintrittsöffnung spiralförmig zurückgelegt hat, den oberen Raum und tritt in eine weitere Kammer D ein. Das Gemisch durchströmt diese Kammer in radialer Richtung nach außen, wobei eine weitere Beruhigung erreicht wird, und gleichzeitig scheidet weiteres Öl ab. Zur Erhöhung des Wirkungsgrades ist anschließend eine Feinabscheidung nachgeschaltet. Durch einen ringförmigen Querschnitt E tritt das Gemisch in eine Anzahl von Kammern F ein, die durch die kegelförmigen Fangbleche G gebildet werden. Um eine gleichmäßige Durchströmung zu erzielen, ist

innen ein Rohr angeordnet, welches mit Bohrungen versehen ist. Durch den Flansch K verläßt das gereinigte Wasser den Entöler.

Alle diese Überlegungen zur Neukonstruktion, bei der gleichzeitig die praktische und die theoretische Seite berücksichtigt werden mußten, führten zu einem besseren und billigeren Entöler. Bei der MOT-Abnahme dieser Apparate wurde uns bestätigt, daß wir unser Ziel voll erreicht haben.

Es hat sich wieder einmal gezeigt, daß bei einer Neukonstruktion, bei der die im Büro ermittelten Werte durch eingehende Versuche überprüft werden müssen, die Aufgaben nur in engster Zusammenarbeit zwischen Büro und Betrieb gelöst werden können. Wir hoffen, daß diese gute Zusammenarbeit auch bei weiteren Untersuchungen im Zuge künftiger Aufgaben erhalten bleibt. Flöricke, RMH

Wir fahren nach Tirol



Erste Nachricht aus Going am Wilden Kaiser: saubere Zimmer mit fließend Wasser, kalt und warm — Doppelfederkernmatratzen — geräumiges Speisezimmer beim Dorfwirt Hinterholzer, Speisezettel abwechslungsreich — mittwochs und sonnabends Tiroler-Abend beim Stangl-Wirt — Enzian- und Holunderbrennerei am Ort — Tal- und Waldspaziergänge, bequem erreichbare Aussichtspunkte, gesicherte Bergwege, aber auch Gelegenheit zu wilden Klettereien — Autobusfahrten zum Königsee (13,50 DM), Salzkammergut (15,— DM), Großglockner (20,— DM) und Südtirol (26,50 DM) — und dazu gutes Wetter und beste Stimmung!

Neue Wege im Eisenschiffbau

Überall auf der Deutschen Werft sehen wir Einrichtungen entstehen, die die Rationalisierung der Fertigung zum Ziel haben. Weniger augenfällig, jedoch ebenso ausschlaggebend sind organisatorische Rationalisierungsmaßnahmen.

Einer der größten Posten in unserer Produktion ist der sogenannte Eisenschiffbau. Es lohnt sich, hier den Hebel anzusetzen. Ein Vergleich z. B. der pro Tonne eingebauten Stahl verbrauchten Arbeitsstunden bei modernen geschweißten Nachkriegsneubauten mit den entsprechenden Zahlen von vorwiegend noch genieteten Vorkriegsbauten ließ den Schluß zu, daß hier noch beträchtliche Einsparungen erzielt werden konnten. Unsere Konstruktionen wurden und werden laufend den neuesten Erfordernissen und Erkenntnissen angepaßt. Wo lagen also noch ungenutzte Möglichkeiten?

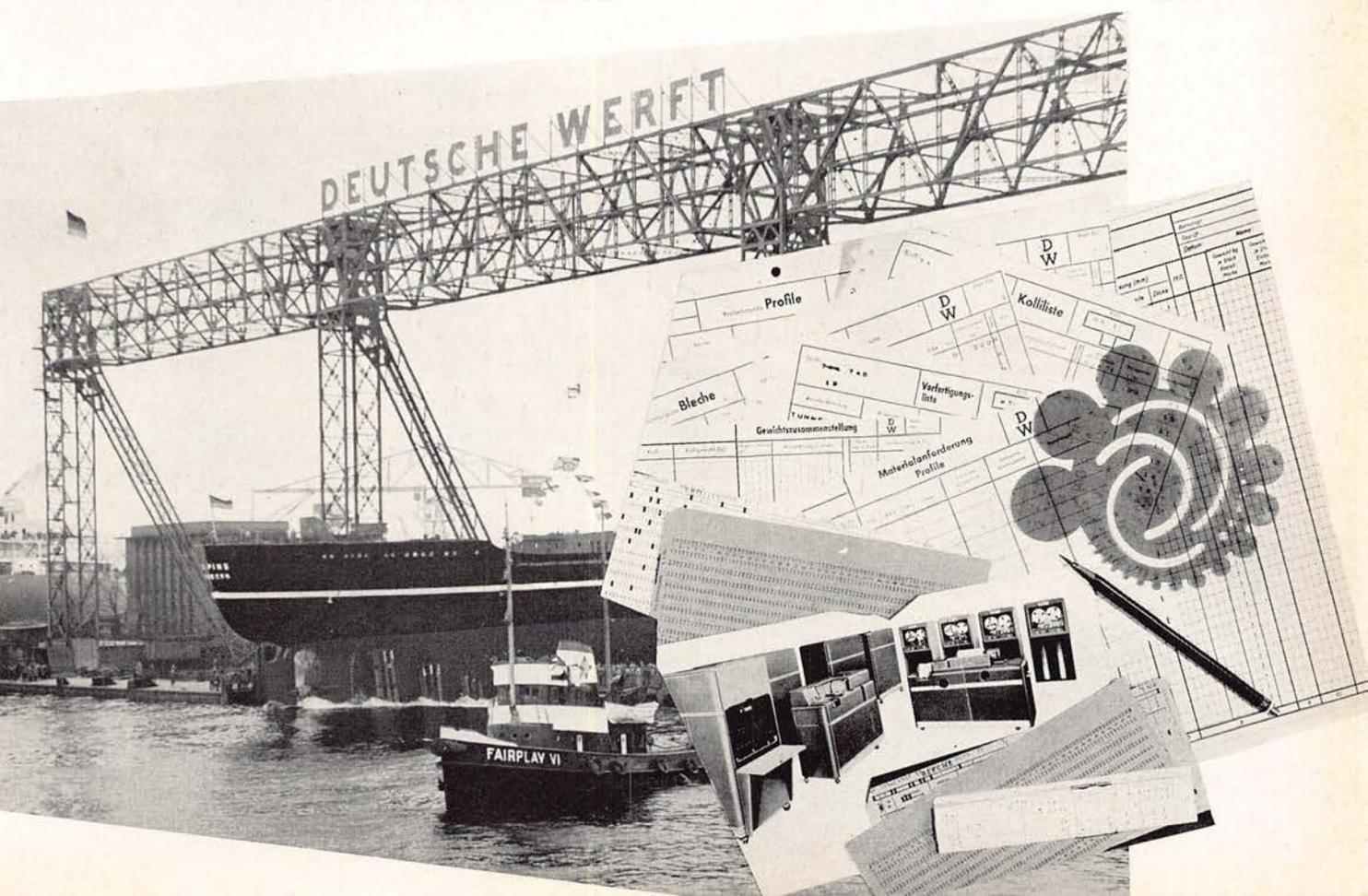
Ein für heutige Begriffe kleines Tankschiff von 18 000 t Tragfähigkeit besteht aus ca. 25 000 (fünfundzwanzigtausend) einzelnen Teilen, die alle in unseren Werkstätten gefertigt und zum Schiffskörper zusammengefügt werden. Unser Jahresausstoß entspricht etwa 15 solcher Einheiten. Es leuchtet wohl ein, hier können Tausende von Arbeitsstunden verlorengehen, wenn nicht alle Fertigungsgänge, die — teils parallel, teils aufeinanderfolgend, teils ineinander verschachtelt — termingerecht ablaufen müssen, gut aufeinander abgestimmt sind. Damit alles klappt, ist Voraussetzung, daß entsprechende Unterlagen in einwandfreier Form vorhanden sind. Unterlagen, das bedeutet für uns: Zeichnungen, Stücklisten, Bearbeitungslisten, Materialanforderungslisten, Vorfertigungslisten, Sortierlisten und Kollizusammenstellungslisten. Fangen wir bei den

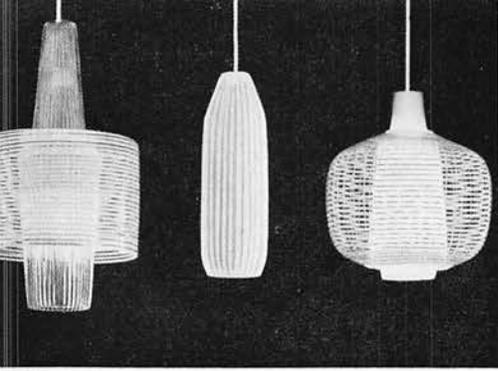
Zeichnungen an. Einerseits wird erwartet, die einzelne Zeichnung soll einen genügend großen Bauabschnitt des Schiffes zeigen, damit der Zusammenhang erkennbar bleibt; andererseits sollen alle Einzelheiten klar ersichtlich sein, damit für die Fertigung eines Bauabschnittes nur eine Zeichnung benötigt wird (vor Einführung unseres neuen Systems mußten für den Zusammenbau eines einzigen Kollis bis zu fünf große Zeichnungen (ca. 2 bis 5 m²) zu Hilfe genommen werden). Wir haben das Problem gelöst, indem wir jeweils eine Gruppe von ähnlichen Kollis in einer Werkstattzeichnung zusammengefaßt haben.

Zu jeder Zeichnung wird vom Konstruktionsbüro eine Stückliste herausgegeben, in der jedes Einzelteil genau aufgeführt ist. Die Angaben in der genannten Stückliste werden im Betrieb kontrolliert, wenn nötig korrigiert und durch alle für die Fertigung noch erforderlichen Angaben ergänzt. Danach wird diese „Ur“-Stückliste „abgelocht“, d. h. sämtliche Daten werden in Hollerithkarten gestanzt (ca. 15 000 bis 20 000 Karten pro Schiff). Damit liegen alle Informationen und Daten für die gesamte Fertigung in einer Form vor, die eine beliebige Aufteilung, Zusammenfassung und Kombination mittels der modernen, uns zur Verfügung stehenden Lochkartenmaschinen gestattet.

Das Entscheidende dabei ist: Schon vor Beginn der Fertigung wird der ganze, recht komplizierte Ablauf dargestellt, abgestimmt und festgelegt. Das oben kurz beschriebene Verfahren hat sich inzwischen dank der unverdrossenen Mitarbeit aller Beteiligten glänzend bewährt. Es ist daher in Aussicht genommen, weitere Bereiche unseres Unternehmens ähnlich neu zu ordnen.

Dinse





Über das Schlafzimmer

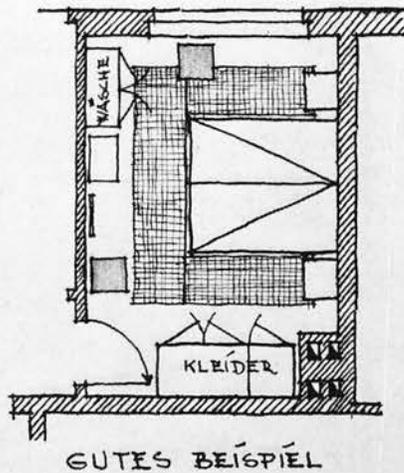
3

Bei der Einrichtung des Schlafzimmers sind die gleichen Grundregeln wie beim

Wohnzimmer zu beachten. Auch hier bestimmt der Raumgrundriß die Abmessungen und die Aufstellung der Möbel. Es klingt so selbstverständlich, aber wie wenig wird beim Möbelkauf daran gedacht. Redegewandte Verkäufer haben schon manchen Käufer beeinflusst, statt schlichter und zeitgemäßer Möbel in hellem Holz ein düsteres Chippendale-Schlafzimmer zu nehmen.

Als Einrichtungsanleitung habe ich ein Schlafzimmer mit ca. 15,0 m² Grundfläche aus dem Bauvorhaben Finkenwerder (Block 6) gegenüber der Aue-Insel entnommen. Bild 1, gutes Beispiel, zeigt eine Einrichtung, die dem Grundriß angepaßt ist und das Zimmer größer erscheinen läßt.

SCHLAFZIMMER M: 1=100
BILD 1



GUTES BEISPIEL

Bild 2, schlechtes Beispiel, wirkt durch die zu groß gewählten Möbel klein und bedrückend.

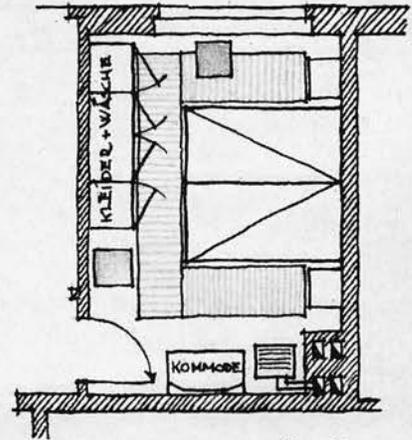
Zu den Grundelementen eines Schlafzimmers gehören Kleiderschrank, Kommode oder Wäscheschrank, Betten,

Nachttische, Frisier- oder Ankleidespiegel und zwei Stühle oder Hocker.

Die Bettlänge muß man der Körpergröße anpassen. In Bild 1 betragen die lichten Abmessungen 1,9×0,9 m. Ist ein Ehepartner jedoch größer als 1,8 m, so sind 2,0 m lange Betten vorzuziehen.

Um in einem kleinen Zimmer genügend Verkehrsfreiheit zu erhalten, empfiehlt es sich, ein Doppelbett mit den Abmessungen 1,9 m lang × 1,4 bis 1,6 m breit aufzustellen. Dieses Bett hat jedoch den Nachteil, daß im Krankheitsfall die Betten nicht getrennt aufgestellt werden können. Links und rechts der Betten ist je ein Nachttisch als Ablage angeordnet. Zur besseren und beque-

SCHLAFZIMMER M: 1=100
BILD 2

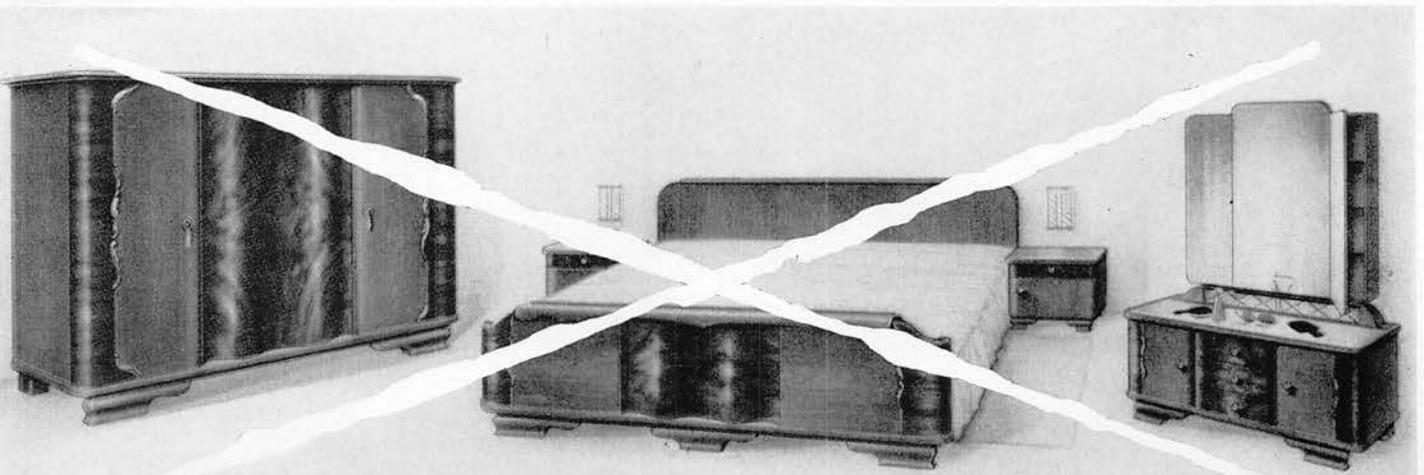


SCHLECHTES BEISPIEL

meren Sauberhaltung des Fußbodens sollte man möglichst hochbeinige Nachttische oder Konsoltische, die am Betthaupt befestigt sind, wählen.

Erfahrungsgemäß wird ein Schlafzimmer mit Ofenheizung selten oder gar nicht geheizt. Man kann also auf den Ofen verzichten und an die freigewordene Schornsteinwand einen dreitürigen Kleiderschrank anordnen. Im Bedarfsfalle läßt sich das Zimmer, das nur eine kurze Außenwand von 3,38 m Länge aufweist, leicht mit einem elektrischen Heizkörper erwärmen.

4



Ein dreitüriger Kleiderschrank nur für Kleider und ein zusätzlicher Wäscheschrank sind für dieses Zimmer geeigneter als ein viertüriger Kleiderschrank mit Wäscheabteil. Schrankfertige Bettwäsche und auch die Oberhemden messen in der größten Ausdehnung 40 bis 42 cm, die Tiefenabmessung eines Wäscheschranks ist danach abgestimmt, und beträgt in der Gesamttiefe 45 cm, ein Kleiderschrank mißt jedoch in der gleichen Ausdehnung 60 bis 65 cm.

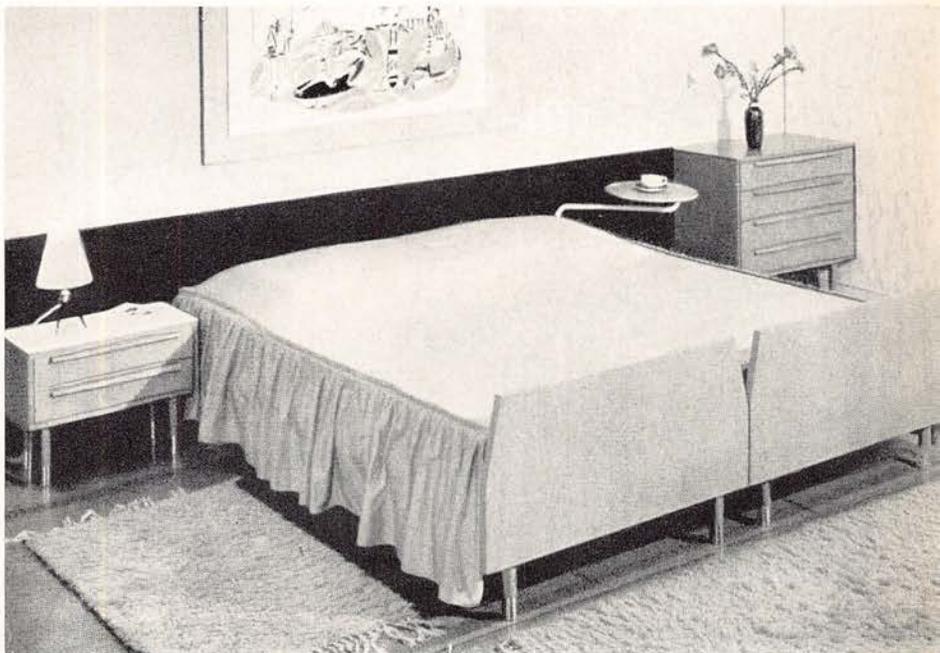
In Bild 2 sind die Nachteile eines viertürigen Kleiderschranks deutlich zu erkennen, der freie Durchgang zwischen Betten und Kleiderschrank ist sehr beengt und beträgt nur knapp 60 cm. In Bild 1 dagegen erhält man einen freien Durchgang von rund 90 cm. Ein langer, einfacher Ankleidespiegel mit einem Frisiertischen (Bild 7) vervollständigt die Einrichtung. Frisierkommoden mit ihrem beweglichen dreiteiligen Spiegel und ihrer nur der Repräsentation dienenden Kommode (Bild 4) sind unpraktisch und für eine Wohnung mit Bad entbehrlich.

Bild 5 und 6 sind einer Fachzeitschrift entnommen und zeigen Ausschnitte aus Schlafzimmern, die in ihrer einfachen und natürlichen Form unserem heutigen Zeitgefühl entsprechen. Wie man es nicht machen soll, zeigt Bild 4.

Helle und freundlich abgestimmte Farben in der Bettumrandung, den Gardinen, Tapeten und Möbelstoffen sind Gestaltungsmittel, deren wir uns nach Geschmack und Empfinden bedienen können und die dem Raum die ganz persönliche Atmosphäre geben.

Hüten wir uns vor der Wahl zu derber und schreiender Farben, denn sie werden uns einige Jahre umgeben. Ein zu ruhiges Zimmer ist leicht durch ein paar kräftige Farbtupfen — die Bezugstoffe auf den Stühlen oder die Bettdecke — wohnlicher zu gestalten. Die Wahl der Beleuchtungskörper ist bei dem heutigen Massenangebot schwierig. Wenn aber auch hier der Grundsatz beibehalten wird, das Unaufdringliche und Gediegene, Bild 3 und 8, dem Modischen und Attraktiven vorzuziehen, dann sind wir auf dem Wege, uns eine wohnliche und behagliche Wohnung einzurichten.

Axel, Architekt



5



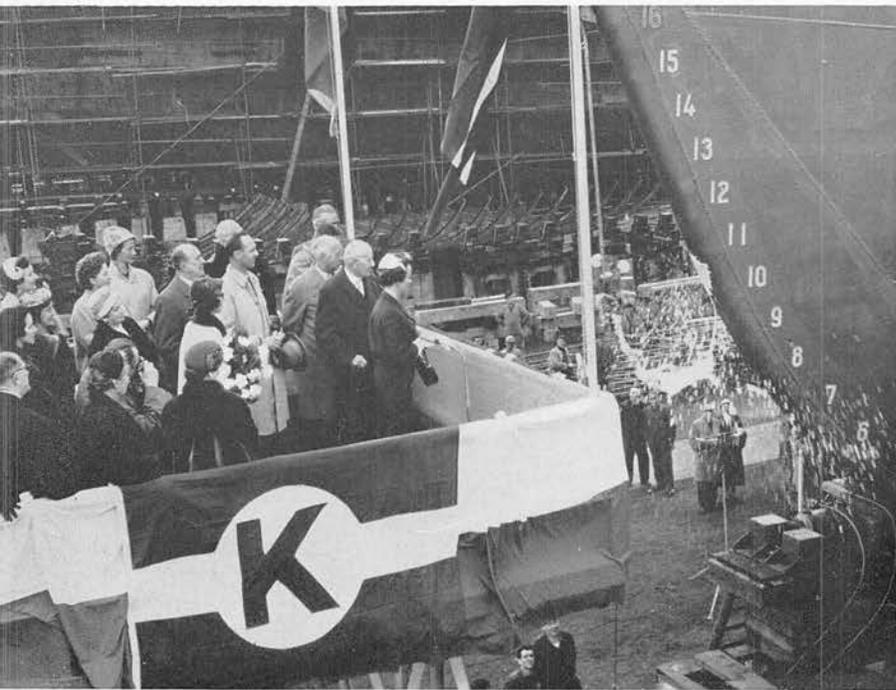
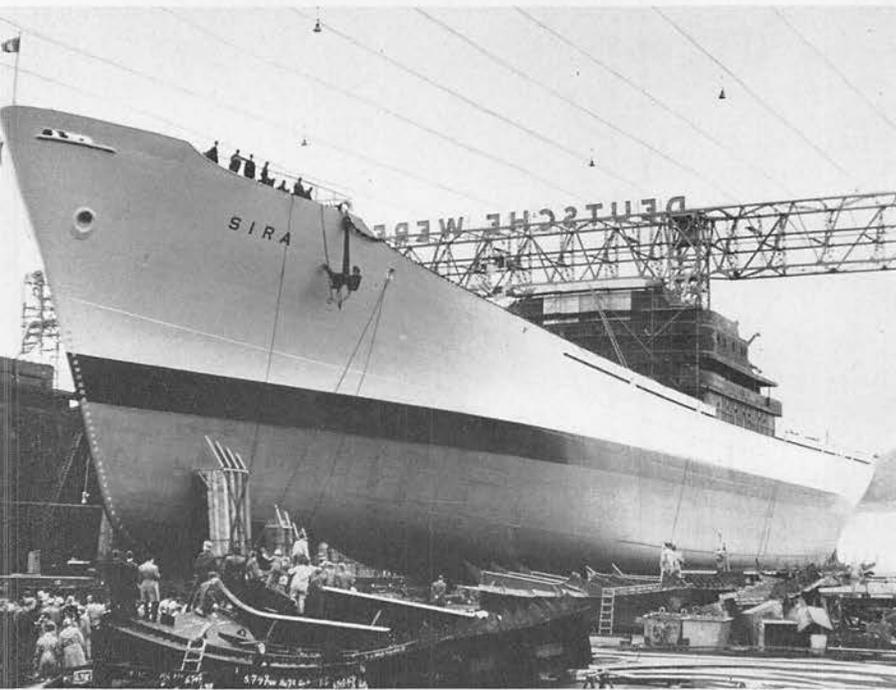
6



7



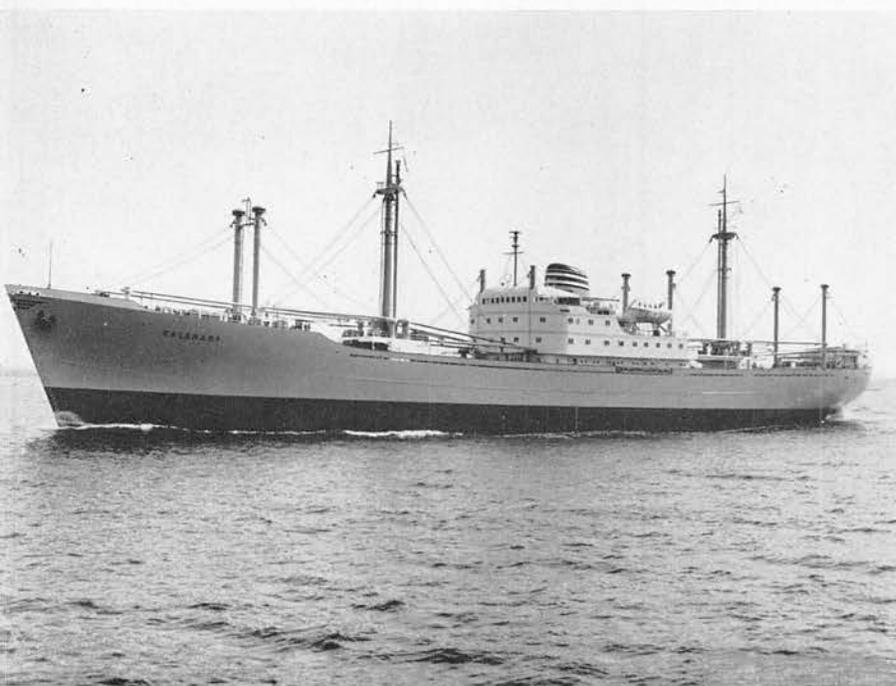
8

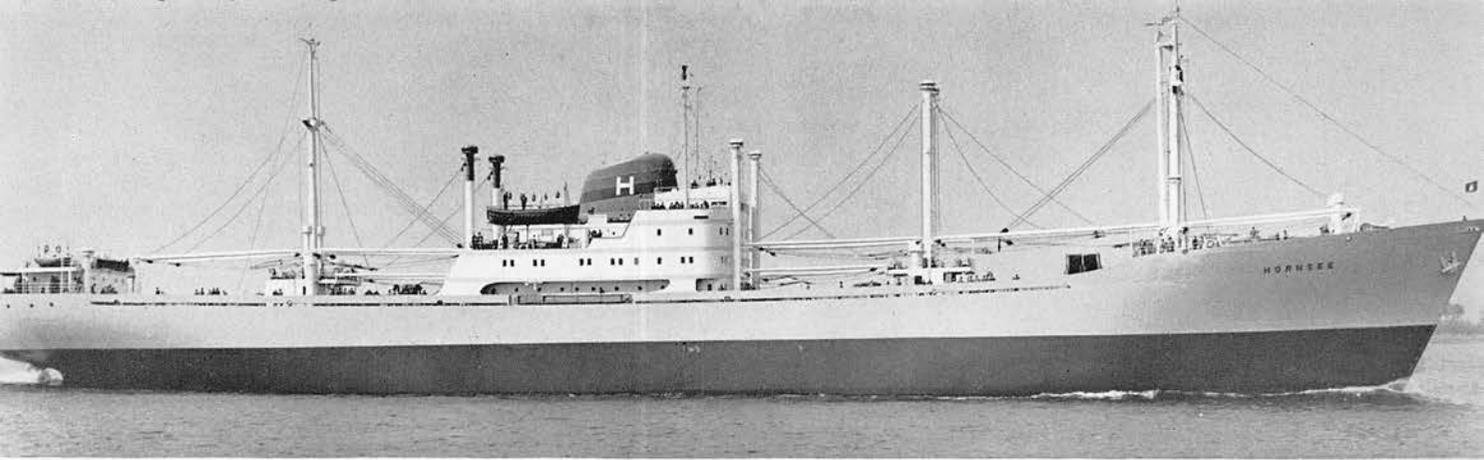


Die letzten Wochen

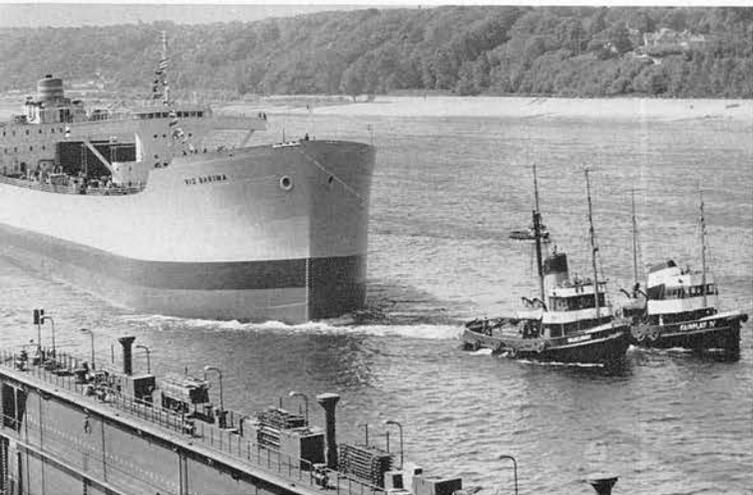
Die letzten Wochen brachten wieder eine Fülle von Höhepunkten unserer Arbeit. Am 24. April lief das Motorschiff „Sira“ (14 750 tdw, 14,5 Knoten) für die Skisaktieselskapet Akersviken, Oslo, vom Stapel. Taufpatin war Frau Eva Borgersen, Oslo (Bild 1—3).

Am 28. April ging das Motorschiff „Kalahari“ (11 000 tdw, 17,5 Knoten) der Deutschen Afrika-Linien auf Probefahrt. Anschließend erfolgte die erste Ausreise nach Südafrika. Die „Kalahari“ ist ein Normalfrachtschiff, dessen Luke 1 jedoch für sieben Kühlräume eingerichtet ist. Für jede Luke stehen vier Ladebäume mit 5 bzw. 10 t Nutzlast zur Verfügung, außerdem hat das Schiff am Fockmast einen 60-t-Schwertgutbaum und am Großmast einen 20-t-Ladebaum. Die Tragfähigkeit des Schiffes beträgt 11 000 tdw als Vollldecker, 8500 tdw als Schutzdecker. Die Länge über alles beträgt 152,17 m, die Länge zwischen den Loten 141,01 m, Breite 18,75 m. Seitenhöhe 11,70 m.





6



8

9





10



11

Das Schiff ist mit einem einfach wirkenden 8zylindrigen MAN-Motor von 9000 PS mit Aufladung ausgerüstet. Die „Kalahari“ hat Fahrgasteinrichtungen für 12 Passagiere in zwei Einzel- und 5 Doppelkabinen (Bild 4—5).

Am 8. Mai erfolgte schon wieder eine Probefahrt. Diesmal war es das Motorschiff „Hornsee“ (12 000 tdw, 16,5 Knoten) der Reederei Horn-Linien. Die „Hornsee“ hat folgende Hauptabmessungen: Länge über alles 150,85 m, Länge zwischen den Loten 138,72 m, Breite auf Spanten 19,51 m, Seitenhöhe bis zum 1. Deck 11,73 m, Tiefgang 7,70 m bzw. 8,93 m. Die Hauptantriebsmaschine ist ein MAN-Dieselmotor mit einer Leistung von 7860 PS bei 115 UpM. Das Ladegeschirr umfaßt 12 Ladebäume von je 5/5 t, 4 Ladebäume von 3/5/10 t Hebefähigkeit und einen Schwergutbaum von 80 t. Die „Hornsee“, die 12 Fahrgäste befördern kann, ist das zehnte der modernen schnelllaufenden Schiffe der Reederei Horn-Linien. (Bild 6)



12

Am 11. Mai fand die Taufe des Erz-Turbinenschiffes „Rio Barima“ (36 100 tdw, 13,5 Knoten) im Dock 5 in Hamburg-Finkenwerder statt. Es ist dies das erste der Erzschiffe, das in Finkenwerder gebaut und zusammengeschweißt worden ist. Die „Rio Barima“ ist wie ihre Schwesterschiffe für die Transworld Carriers Inc., Panama, gebaut worden. Taufpatin war Frau Sydnor Oden, Houston/Texas. (Bild 7—9)

Am 20. Mai lief das Motorschiff „Simoa“ (14 750 tdw, 14,5 Knoten) für die Skibsaktieselskapet Akersviken, Oslo, vom Stapel. Taufpatin war Frau Hafstad, Oslo (Bild 10—12).

CHRISTIAN HAALAND

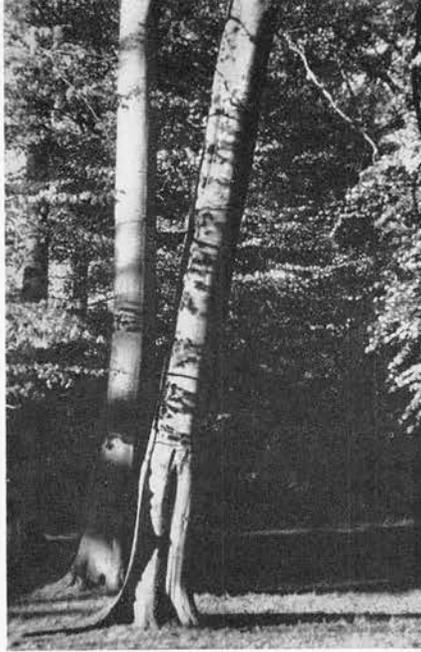
HAUGESUND

deutsche Werft
amburg
Postfach 889



Betr.: m.s. CONCORDIA TADJ.
Betriebserfahrungen und Garantiarbeiten

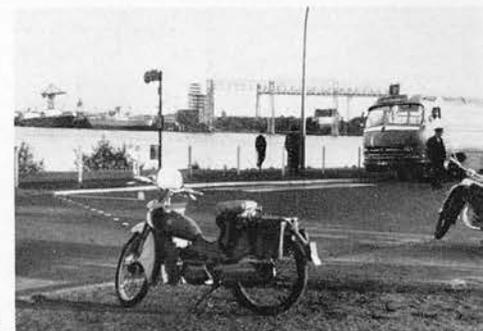
m.s. CONCORDIA TADJ ist jetzt ein halbes Jahr in Betrieb gewesen, und das Schiff hat in dieser Zeit eine volle Rundreise in CONCORDIA LINE zwischen USA und die Persische Bucht gemacht, und hat jetzt die zweite Rundreise angefangen. Es freut mich, Ihnen mitteilen zu können, dass die Betriebserfahrungen bis jetzt die aller besten gewesen sind. Die Erwartungen, die die Reederei an dieses Schiff gestellt hatte, sind, so wie es jetzt aussieht, ganz und voll erfüllt. Das Schiff ist auch von den Vertretern und Agenten der Häfen gut empfangen worden.



AMATEUR-AUFNAHMEN

In der Werkzeitung 3/59 war zu einem Kurzlehrgang für Foto-Amateure eingeladen worden. Vom 7. April bis 5. Mai traf sich an jedem Dienstag ein Kreis interessierter Belegschafter, die von Willy Bartels, Friedrich Nikolai und Fräulein Waltraud Lorenz vielerlei Anregungen für ihre Amateuraufnahmen erhielten. An zwei Abenden ging es nach Teufelsbrück, zur Elbchaussee und in den Jenischpark. Bei dieser Gelegenheit entstanden die hier wiedergegebenen Aufnahmen. Ihren Wert oder Unwert kennzeichnete Willy Bartels mit folgenden Worten:

1. „Aufnahme wäre gut, wenn die Personen im Vordergrund wären.“
2. „Rechter Zweig muß ganz drauf sein, Baumstämme an die linke Bildseite rücken.“
3. „Aufnahme gut, besticht durch gute Auffassung.“
4. „Gut, aber zuviel Vordergrund“ (also doch nicht gut).
5. „Schlechte Aufnahme, da zuviel Vordergrund und Baum zu weit in die Mitte gesetzt.“
6. „Aufnahme gut gesehen“ (aber schlecht fotografiert).
7. „Beste Werft-Aufnahme, da sämtliche leeren Stellen geschickt ausgenutzt sind.“



Farbig fotografieren

Liebe Fotofreunde!

In letzter Zeit tritt die Farbfotografie immer mehr in den Vordergrund. Durch suggestive Werbemethoden wird dem Amateur nahe gebracht, daß die Zukunft in der Farbfotografie liege. Vor der Urlaubszeit scheint mir gerade dieses Thema für uns besonders aktuell zu sein.

Wenn wir Farbfotos machen wollen, müssen wir gründlich umdenken. Was heute von manchen als Farbfoto angesprochen wird, ist zumeist des Bunten. Es ist eine Grundregel der Farbfotografie, daß die Zuchtvollen, die Enthaltamen mit ihren Bildern an der Spitze liegen. Im Zuviel liegt eine große Gefahr. Gerade bei Farbaufnahmen ist man sehr schnell an der Grenze zum Kitsch. Viele Amateure werden vom farbigen Bild einfach überwältigt, vielleicht erleben sie die Farbe durch den Sucher zum ersten Male bewußt, recht häufig werden sie durch dieses Erlebnis zum Rausch des Bunten verleitet. Davor muß man sich hüten.

Beim heutigen Stand der Technik ist es möglich, auch mit Apparaten der billigeren Preisklassen Farbaufnahmen zu machen, wenn die Ansprüche an das technische Ergebnis nicht zu hoch geschraubt werden. Die Fotofreunde unter uns, die ein einfacheres Gerät besitzen, sollten ruhig einmal einen Farbfilm in ihre Kamera einlegen.

Uns stehen in der Hauptsache zwei Farb-Emulsionen zur Verfügung: der Agfa-Color-Umkehr-Tageslicht-Film, 18/10 Din Empfindlichkeit und der Kodachrome-Umkehr-Tageslicht-Film 12/10 Din Empfindlichkeit. Es wird geraten, vor allem mit Umkehr-Filmen zu arbeiten (Dia-Diapositiv-Durchsichtsbild), denn bei den heutigen Farb-Negativ-Filmen sind die Abzüge, bzw. Vergrößerungen sehr teuer, ferner gibt das projizierte Dia Farbtöne im Verhältnis 1:200 wieder, während das positive Farbbild nur Farbtöne im Verhältnis 1:30 schafft wie bei der Schwarz-Weiß-Fotografie.

so vor sich: Den Belichtungsmesser auf die vom Hersteller angegebene Empfindlichkeit einstellen. Vom gleichen Motiv und gleichen Standpunkt bei gleichbleibender Verschlussgeschwindigkeit vier bis fünf Aufnahmen machen. Nach jeder Aufnahme die Blende um einen oder einen halben Wert nach oben und unten verändern. Beispiel: Belichtungsmesser-Einstellung 18/10 Din, Ergebnis laut Belichtungsmesser: Blende 8 bei $\frac{1}{100}$ Sek. Erste Aufnahme: wie angegeben, 2. Aufnahme: Blende 5,6, 3. Aufnahme: Blende 4, 4. Aufnahme Blende 11, 5. Aufnahme: Blende 16, die Verschlusszeit bleibt in jedem Falle $\frac{1}{100}$ Sek. Nach Entwicklung des Filmes vergleichen wir die Testaufnahmen besonders sorgfältig. Die Werte der besten Aufnahme legen wir sodann unserem weiteren Farbfotografieren zugrunde. Diese Versuchsreihen kann man auf unterschiedliche Lichtverhältnisse und auf Motive mit starken oder schwachen Kontrasten ausdehnen.

Für den Agfa C.U.T. 18/10 Din habe ich einen Sicherheitswert von 19/10 bis 20/10 Din herausgefunden. Dieser Wert gilt ungefähr zwei Stunden nach Sonnen-Aufgang und zwei Stunden vor Sonnen-Untergang.

In der Mittagszeit stelle ich meinen Sixtomat auf 20/10 Din ein. Allerdings sollte man in der Mittagszeit nur im Notfall Farbaufnahmen machen, da um diese Zeit sehr häufig der gefärbte Blaustich auftritt. Bedingt durch Sonnenstand und Lichtbrechung der Atmosphäre haben wir mittags vorherrschend blaues Licht und kalte Farben.

Für den Kodachrome Umkehrfilm habe ich eine Empfindlichkeit von 13/10 Din ermittelt. Dieser Wert gilt jedoch nur bei strahlendem Sonnenschein, sonst ist der Film wie vom Hersteller angegeben mit 12/10 Din zu belichten.

Beim Umkehrfilm müssen wir immer auf die Lichter belichten. Man erzielt die genauesten Werte, wenn man mit seinem Belichtungsmesser auf etwa 30 cm an das Motiv herangeht. Starke Farbkontraste, helle und dunkle Farben sowie unterschiedliche Beleuchtungsverhältnisse im Motiv ermittelt man am besten, wenn man diese Unterschiede einzeln mißt und sich einen Zwischenwert errechnet.

Nebenstehend eine Tabelle mit Sicherheitswerten, die dem Fotofreund helfen sollen, der das Farbig-Fotografieren ohne Belichtungsmesser versuchen will oder sich noch nicht auf eigene Erfahrungen stützen kann.

Diese Werte, liebe Fotofreunde, werden Euch helfen, die ersten Schwierigkeiten der Belichtung des Farbfilms zu überbrücken, und bestimmt einige gut belichtete Dias einbringen. Wenn der Amateur seinen Belichtungsmesser bewußt gebraucht, sich sein Motiv genau ansieht, wenn er versucht, die Lichtverhältnisse richtig abzuschätzen und auf die Helligkeit der Farben achtet, werden die Erfolge nicht ausbleiben.

Dem Anfänger sei geraten, mit Rückenlicht zu arbeiten. Seitenlicht geht auch noch an, bei Gegenlicht wird es dagegen schwieriger. Im Zweifelsfalle mache man lieber zwei Aufnahmen, damit man nach der Reise nicht zu weinen braucht, daß ausgerechnet dieses Foto, welches doch in der Motivwahl, im Aufbau und von der Gestaltung her das Beste war, über- oder unterbelichtet ist. In den Vordergrund soll man möglichst warme Farben nehmen, das sind rot und gelb. Sie springen ins Auge und tun unserem Empfinden wohl. Auch sollten wir versuchen, diese warmen Farben bei Aufnahmen mit Fernwirkung (Landschaft) großflächig in unserem Bildvorwurf anzuordnen, da in der Landschaft grün die vorherrschende Farbe ist und eben dieses Grün jedem Farbfilm Schwierigkeiten macht. Manchem Bildvorwurf ist sie zum Verderben geworden.

Die wichtigsten Komplementärfarben sind: purpur-grün, rot-blau-grün, gelb-blau. Diese Farben wirken meist harmonisch. Besondere Wirkungen kann man erzielen, wenn eine der beiden Farben im Bildvorwurf dominierend ist, die Komplementärfarbe ist dann die Ergänzungsfarbe. Die bewußte Wahl der Farben ist für unser Foto ein entscheidender Faktor. Der Anfänger braucht den Kopf jedoch nicht hängen zu lassen: in den meisten Fällen werden Geschmack und Einfühlungsvermögen helfen.

Es bleibt mir noch, Euch einen erholsamen Urlaub und möglichst viele gute Farbaufnahmen zu wünschen. Im dunklen Zimmer werden dann unsere Dias an der Projektionswand aufleuchten, wir werden unseren Urlaub noch einmal erleben und damit einen wertvollen Schatz besitzen, welcher mit Geld nicht aufzuwiegen ist.

Es wünscht Euch wie immer Gut Licht!
Euer Siegfried Günther

	Agfa C.U.T. 18/10 Din	Kodachrome U.T. 12/10 Din
bei strahlender Sonne:	Lichtwert: 13 bis 13,5 $\frac{1}{100}$ bis $\frac{1}{500}$ Sek., Bl. 8 bis 11	Lichtwert: 11 $\frac{1}{50}$ bis $\frac{1}{500}$ Sek., Bl. 5,6
bei leicht verschleierter Sonne:	Lichtwert: 12 bis 13 $\frac{1}{100}$ bis $\frac{1}{150}$ Sek., Bl. 5,6 bis 8	Lichtwert: 10,5 $\frac{1}{50}$ bis $\frac{1}{500}$ Sek., Bl. 4 bis 5,6
bei Farbkontrasten, bei hellen und dunklen Farben sowie bei unterschiedlichen Beleuchtungsverhältnissen im Motiv (helle Sonne):		
hellfarbig:	Lichtwert: 14 $\frac{1}{100}$ bis $\frac{1}{150}$ Sek., Bl. 11	Lichtwert: 12 $\frac{1}{50}$ Sek., Bl. 8
Mittelfarbig:	Lichtwert: 13,5 $\frac{1}{150}$ Sek., Bl. 8 bis 11	Lichtwert: 11,5 $\frac{1}{50}$ Sek., Bl. 5,6 bis 8
dunkelfarbig:	Lichtwert: 13 $\frac{1}{150}$ Sek., Bl. 8	Lichtwert: 11 $\frac{1}{50}$ Sek., Bl. 5,6
bei Farbkontrasten, bei hellen und dunklen Farben sowie bei unterschiedlichen Beleuchtungsverhältnissen (leicht verschleierte Sonne):		
hellfarbig:	Lichtwert: 13,5 $\frac{1}{150}$ Sek., Bl. 8 bis 11	Lichtwert: 11,5 $\frac{1}{50}$ Sek., Bl. 5,6 bis 8
Mittelfarbig:	Lichtwert: 13 $\frac{1}{150}$ Sek., Bl. 8	Lichtwert: 11 $\frac{1}{50}$ Sek., Bl. 5,6
dunkelfarbig:	Lichtwert: 12,5 $\frac{1}{150}$ Sek., Bl. 5,6 bis 8	Lichtwert: 10,5 $\frac{1}{50}$ Sek., Bl. 4 bis 5,6

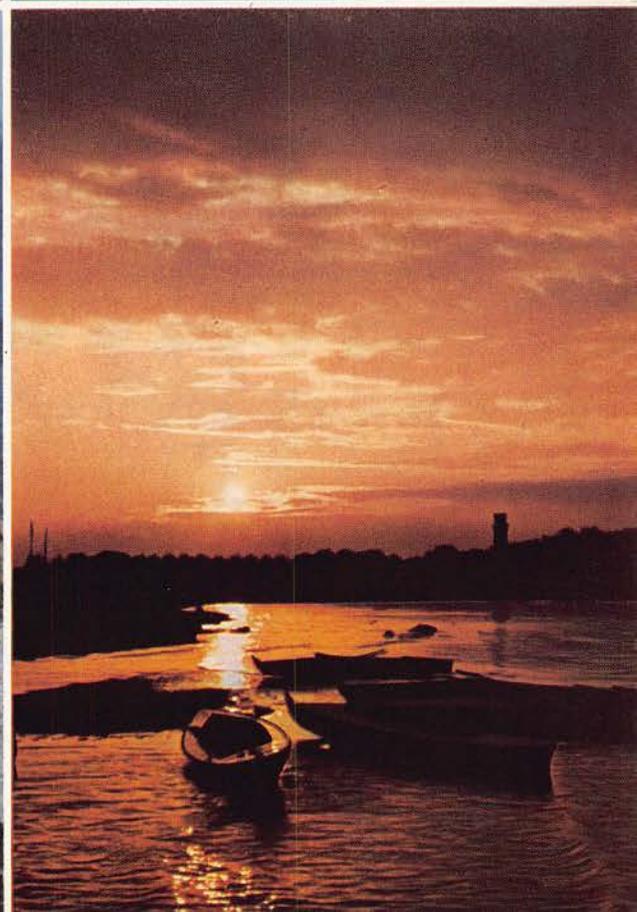
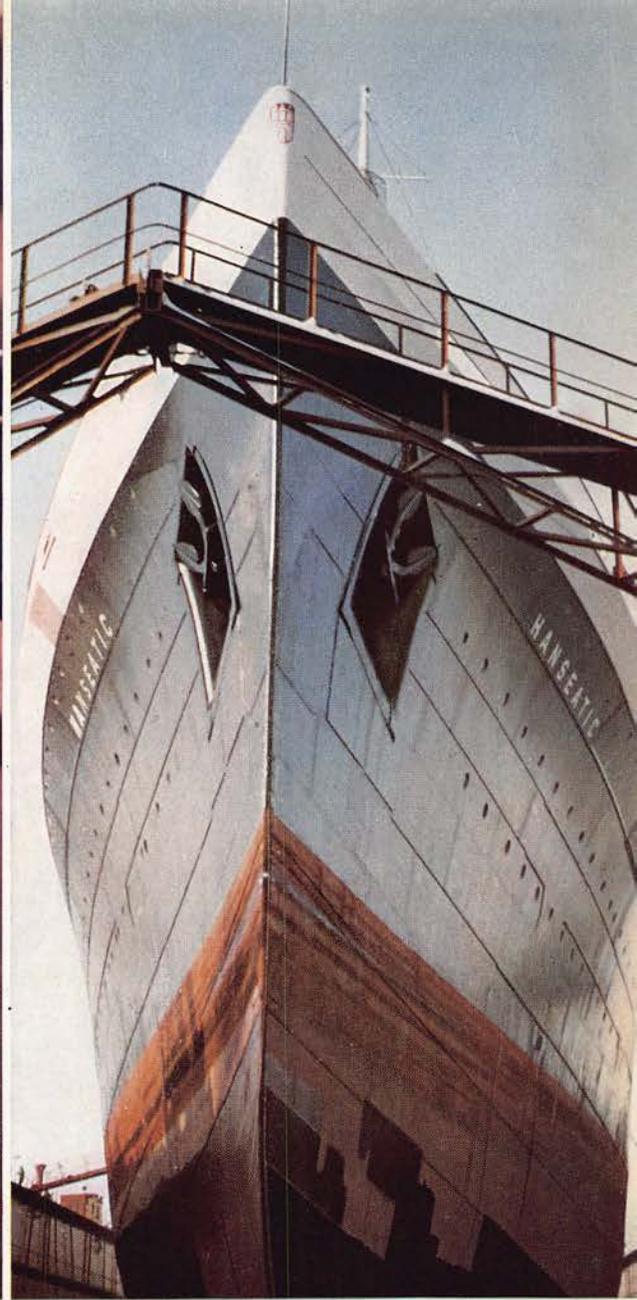
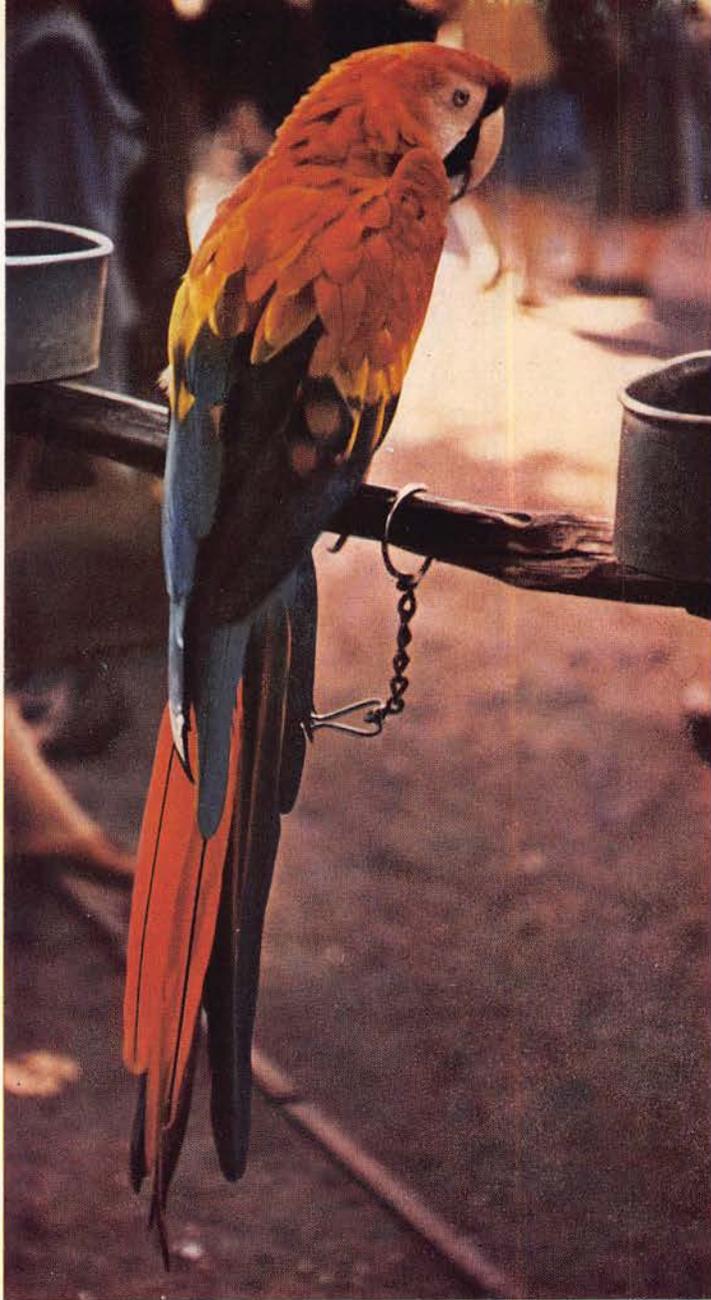
Wer nicht gleich einen Projektor kaufen möchte, kann sich mit einem Dia-Betrachtungsgerät helfen, dessen Anschaffung nicht teuer ist. Es vergrößert 24 x 36 mm Dias ungefähr auf 7/10 bis 9/12 cm.

Die Belichtung unseres Farbfilms ist von großer Bedeutung, denn Fehlbelichtungen führen zu Farbverschiebungen. Unterbelichtung ergibt zu schwere, bzw. zu dunkle Farben. Überbelichtung führt zu ausgebleichten und „ausgefressenen“ Farben. Die Überbelichtung ist auf jeden Fall das Schlimmere.

Abhilfe bei falsch belichteten Filmen gibt es kaum. Daher wird dringend empfohlen, bei Farbaufnahmen einen fotoelektrischen Belichtungsmesser zu verwenden. Ohne dieses Gerät sind Farbaufnahmen ein Wagnis.

Die Belichtung unseres Films müssen wir sehr sorgfältig vornehmen. Es wird jedem Fotofreund geraten, sich die ermittelten Werte aufzuschreiben und sich Notizen über die Lichtverhältnisse zu machen. Selbst dem erfahrenen Amateur bleiben sonst Fehlmessungen nicht erspart.

Da jeder Amateur das Licht individuell mißt, ist es ein großer Vorteil, wenn er seinen Belichtungsmesser eicht. Der Test geht





Frieda Benthien 25 Jahre bei der DW

Am 22. April 1959 konnte Fräulein Frieda Benthien ihr 25jähriges Dienstjubiläum feiern. Sie kam am 26. 1. 1931 als Stenotypistin zu uns und wurde in der technischen Schreibstube im Parkhotel, dem damaligen Ver-

waltungsgebäude, eingesetzt. 1932 mußte sie, wie so viele andere Angestellte, bei der Verlegung der Hauptverwaltung vom Parkhotel nach dem Reiherstieg wegen Arbeitsmangel entlassen werden.

Nachdem sie im Jahre 1933 verschiedentlich aushilfsweise bei der DW tätig war, konnte sie am 1. 10. 1935 endlich wieder ihre frühere Tätigkeit, diesmal in der technischen Schreibstube auf dem Reiherstieg aufnehmen.

Im November 1942 erfolgte ihre Versetzung in das Betriebsbüro Finkenwerder. Im November 1943 hat Fräulein Benthien die Leitung des Betriebsbüros übernommen.

Herr Dr. Scholz überreichte unserer Jubilarin mit herzlichen Worten der Anerkennung für ihren Fleiß, ihre Tüchtigkeit und ihre Pünktlichkeit ein Anerkennungs schreiben der Direktion und wünschte ihr noch viele Jahre der Gesundheit und Zufriedenheit an ihrem Arbeitsplatz.

Wir möchten uns diesem Wunsche anschließen und hoffen, daß Fräulein Benthien noch lange unser „Mädchen für alles“ bleiben wird, das uns außer den Schreibarbeiten auch manche betriebliche Sorge abnimmt, indem sie Lotsen, Schlepper, Schwimmkrane, Hotelzimmer für Gäste bestellt, über Verholungen, Liegeplätze unserer Schiffe, über Daten von Kielliegungen, Stapelläufen, Probefahrten Auskunft erteilt, Wettermeldungen einholt und noch vieles andere mehr erledigt.

Wie man kein guter Vorgesetzter wird

Wie man bestimmt kein guter Vorgesetzter wird, ist hier mit viel Liebe und Sorgfalt zu einem Leitfadens zusammengestellt worden. Wer's so macht, wird gewiß viel Ärger haben. Und das genau zu wissen, ist sicher ganz wertvoll.

1. Geben Sie niemals zu klare Anweisungen. Dann können Sie für alle Fehler, die vorkommen, stets Ihre Mitarbeiter verantwortlich machen.
2. Wenn ein Mitarbeiter mit einer Frage kommt, sagen Sie: „Machen Sie es, wie Sie wollen!“ Hinterher stellen Sie ihn dann scharf zur Rede, wenn er es nicht so macht, wie Sie es sich vorgestellt haben.
3. Loben Sie die Mitarbeiter nie, das macht sie nur übermütig. Tadeln Sie häufig und schauen Sie sich jede Arbeit kritisch an: Es wird schon irgend etwas daran auszusetzen sein.
4. Lassen Sie die Mitarbeiter möglichst im unklaren über Ihre Pläne und Absichten. Das Denken und Planen ist nur Ihre Sache; treten Sie jedem Versuch eines Mitarbeiters, mitdenken zu wollen oder Ihnen gar Vorschläge zu machen, entschieden entgegen.
5. Jeder Mensch hat Schwächen (außer Ihnen natürlich!). Beobachten Sie die Schwächen Ihrer Mitarbeiter und halten Sie sie ihnen bei jeder Gelegenheit vor, besonders dann, wenn andere zuhören.
6. Lassen Sie die Mitarbeiter stets fühlen, daß Sie von Ihnen abhängig sind. Halten Sie sie stets im Ungewissen über ihre Beurteilung und ihr berufliches Schicksal.
7. Geben Sie unter keinen Umständen einen eigenen Fehler oder Irrtum zu. Beharren Sie fest auf Ihrem Standpunkt, Sie werden schon einen Sündenbock finden, auf den Sie die Schuld abwälzen können.

8. Behalten Sie Ihre Fachkenntnisse für sich und lassen Sie die Mitarbeiter nur das Allernötigste wissen. Die Abteilung muß stillstehen, wenn Sie nicht da sind, nur so können Sie Ihre Unentbehrlichkeit beweisen.
9. Tun Sie so viel wie möglich selbst und geben Sie den Mitarbeitern deutlich zu verstehen, daß nur Sie die Arbeiten in Ihrer Abteilung beherrschen und daß Sie nur notgedrungen einiges davon an die dafür völlig ungeeigneten Mitarbeiter abgeben.
10. Schieben Sie wichtige Arbeiten bis zur letzten Minute auf. Machen Sie überhaupt alles so eilig wie möglich, damit etwas Leben in die Leute kommt. Welch schönes Gefühl, wenn alles auf Ihren Wink durcheinander-eilt!

Rolf W. Schirm

(in „Das sollten Führungskräfte wissen“)

Zu unserer Bildbeilage

Die Kunstbeilage der Mai-Werkzeitung ist ein Versuch. Zwar ist über Kunst in unserer Werkzeitung schon wiederholt geschrieben worden. Dieses Mal gehen wir jedoch einen Schritt weiter und fügen ein Kunstblatt bei. Wir meinen, man könnte es der Sammlung guter Bildreproduktionen und Fotos hinzufügen. Vielleicht eignet sich das Kunstblatt auch für die Wand des Jungenzimmers — etwa an Stelle des vergötterten James Dean. Wenn Vater ein Übriges tun will, stiftet er den Rahmen dazu.

Albrecht Dürer haben wir gewählt, weil dieser Nürnberger wohl der bekannteste deutsche Maler ist. Vor bald 500 Jahren geboren (1471), hat es dieser bedeutende Maler, Kupferstecher, Radierer und Holzschnittzeichner verstanden, Kunstwerke zu schaffen, die uns noch heute durch die eindruckstarke, knorrige Linienführung beeindrucken. Als Mann in den Fünfzigern (1526) malte er den fast gleichaltrigen Nürnberger Ratsherrn Hieronymus Holzschuher. Gerade dieses Bildnis eines deutschen Mannes paßt in unsere Welt. Die Augen des Holzschuher spiegeln den Ernst eines Menschen wider, der sein Leben meistert, sie strahlen Klugheit und Güte aus.

Unser Versuch, der Werkzeitung Kunstbeilagen beizufügen, ist zunächst auf zwei Blätter beschränkt, das zweite Blatt (aus dem 19. Jahrhundert) soll mit der Juni-Werkzeitung herauskommen. Ehe wir Weiteres vorbereiten, möchten wir gern von unseren Lesern erfahren, was sie von unserem Experiment halten. Bitte, schreibt uns Eure Meinung.

Die Redaktion

Für die mir aus Anlaß meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich hiermit der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.

Franz Cisewski

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

Charles Müller

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.

Friedrich Lorenzen

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

Franz Asmus

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten zu meinem 25jährigen Jubiläum möchte ich der Direktion und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank aussprechen.

Wilhelm Puls

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

Otto Hoyer

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Jubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen Beteiligten der Betriebe Finkenwerder und Reiherstieg meinen herzlichsten Dank.

Ernst Christensen

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

Peter Schmidt

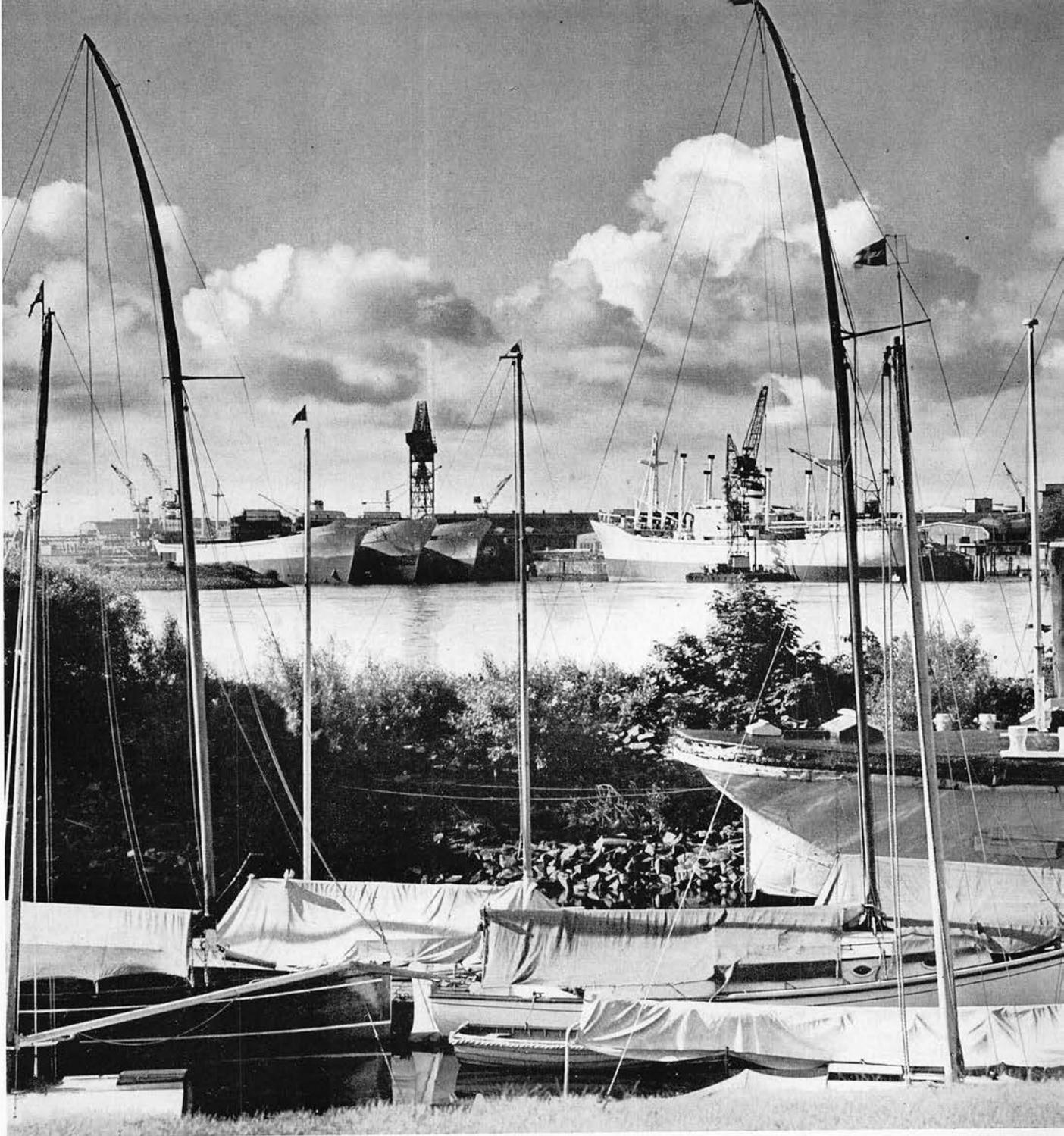
Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.

Kurt Schäfer



ALBRECHT DÜRER · Hieronymus Holzschuher





Mien leeve DWer!

Ik heff an un för sick nix mit de DW to kriegen un doch liggt mi dat an Hatten, eenen lütten Stremel to schrieben, de sick mit de Dütsche Warft un allen sienen veelen Mitarbeiters befoten deiht. Ick bün dröben in'n Heimot- un Börgervereen in Nienstedten dat sülbige, at bi de DW de Klabautermann is. Du warst nu bestimmt seggen, wat geiht uns Nienstedten an, wi sitt hier op Finkenwarder un holt uns an dat ool rostige Isen fast! Nienstedten, jo, dat süht jo ganz fein ut, wenn man mol röberschuult, dat is ober ook allns! Ich mutt Di doar woll recht geben, Du hesst mit Nienstedten nix to kriegen, heuchtens dat Dien Dampfer in Düwelsbrück anleggen deiht . . . un denn so gau as meuglich no Hus, Mudder teuwt all mit de Brotkantüffeln wenn Fierobend is . . . stimmt dat?

Ober Nienstedten hett wat mit Di un mit de DW to dohn! Wieso? Süh mol, de DW un Nienstedten sünd doch beide Nohborn, dat doar een beten Woter twüschen liggt, deiht de Fründschapp keenen Albruch! Du sullst blos moi sehen, wat all de Spaziergängers up den Elbuferweg sick de Oogen utkiecken doht no dat, wat dröben up de Warft to sehn is. Wenn ick denn mol no wat frogt ward, denn kann ick driest allerlei vun Di un de Warft vertellen, denn ick krieg ebenso as Du de Wertzeitung un wenn Du de genau dörchlesen deiht, denn weest Du ebensoveel, as wenn Du

sülm een DWer büst! Nebenbi, de Wertzeitung is uns soveel wert, dat se bi uns in unser Heimat-Archiv opbewohrt ward. — Un noch mehr geiht uns de Warft an: Veele Scheep hebbt ji to-somenklütert un to Woter loten. Veele Scheep sünd dat, de vun hier de Reis in de wiede Welt moken doht un doarmit uns Heimot bekannt mookt. Un in jedes Schipp liegt de Arbeit vun joer Hänn. Doarop, dat kann ick Di verseekern, sünd wi Nienstedtner stolt op, un doarüm geiht uns Nienstedtner de Warft een ganzen Barg wat an.

Doch wo Sünnenschien is, is ook Regen; dat heet, een beten Arger hefft wi mit de Warft doch un dat sünd de Docks! Man much doch goar to gern weeten, wo de neege Helling utsehn deiht, kannst blos nix sehn, wildess dat neege grote Dock uns alle Sicht wegnehmen deiht. Dat süht jo scheun ut, wenn doar een grot Schipp in liggen deiht — so wie dat in Januar mit de „Hanseatic“ weest is. Ober vun de Helling kreegst doch trotzdem nix to sehn! Is doch argerlich, nich?

Nülich heff ick mi mol röbersetten loten un mit een Herrn vun de Verwaltung snackt. Bi düsse Gelegenheit heft he mi denn mol allns wiest un ick kann blos eens seggen:

Leeve DWer, is liedekont welke Arbeit Du mooken deiht, Du kannst stolt up sien, düsse Betriebsgemeinschaft antogeheurn un mit to warken för uns Heimot!

Scheunen Gruß

De Strandleuper ut Nienstedten



Bild 1

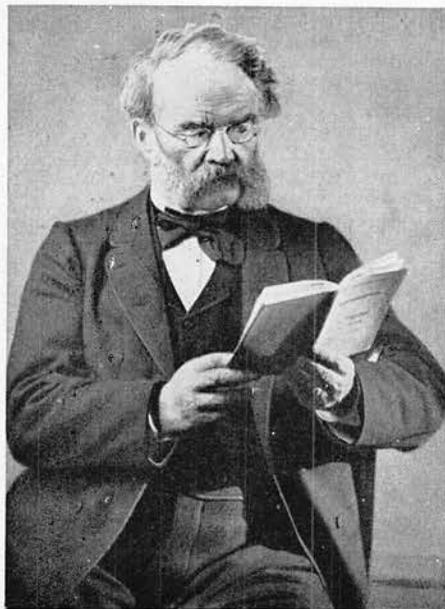


Bild 2



Bild 3

Was wissen wir von Deutschland?

In der April-Ausgabe der Werkzeitung hatten wir es unseren Lesern wohl etwas zu schwer gemacht, die Zahl der Einsendungen „mit vier Richtigen“ war nicht sehr groß. Dafür ist es diesmal leichter! Die Preise haben gewonnen:

- | | |
|----------------------|------------|
| 1. Franz Lorenz | 294/311 |
| 2. Wulf Roterberg | 294/316 |
| 3. a) Arthur Neumann | 631/15 487 |
| b) Horst Woyke | 266/ 7 765 |

Bild 1 zeigte Ulrich von Hutten, Reichsritter, Dichter und Reformator der Zeit um 1500. Hutten wandte sich mit revolutionärem Schwung gegen die absterbenden und demoralisierten Mächte des Mittelalters.

Er hat als einer der ersten für einen deutschen Nationalstaat gekämpft, den nach seinen Ideen die Ritter, die Bürger und das Kaisertum aufbauen sollten. Hutten und seine Gesinnungsfreunde scheiterten am Egoismus der Landesfürsten.

Auf Bild 2 sahen wir Johann Sebastian Bach, den wir als einen der größten deutschen Komponisten bezeichnen können. Er wirkte in Weimar, Köthen und Leipzig, dort als

Thomaskantor 27 Jahre lang bis zu seinem Tode (1750). Sein Werk umfaßt kirchliche und weltliche Musik für Orgel, Klavier und Orchester. Gerade unsere Zeit ist für Bachs Musik recht aufgeschlossen.

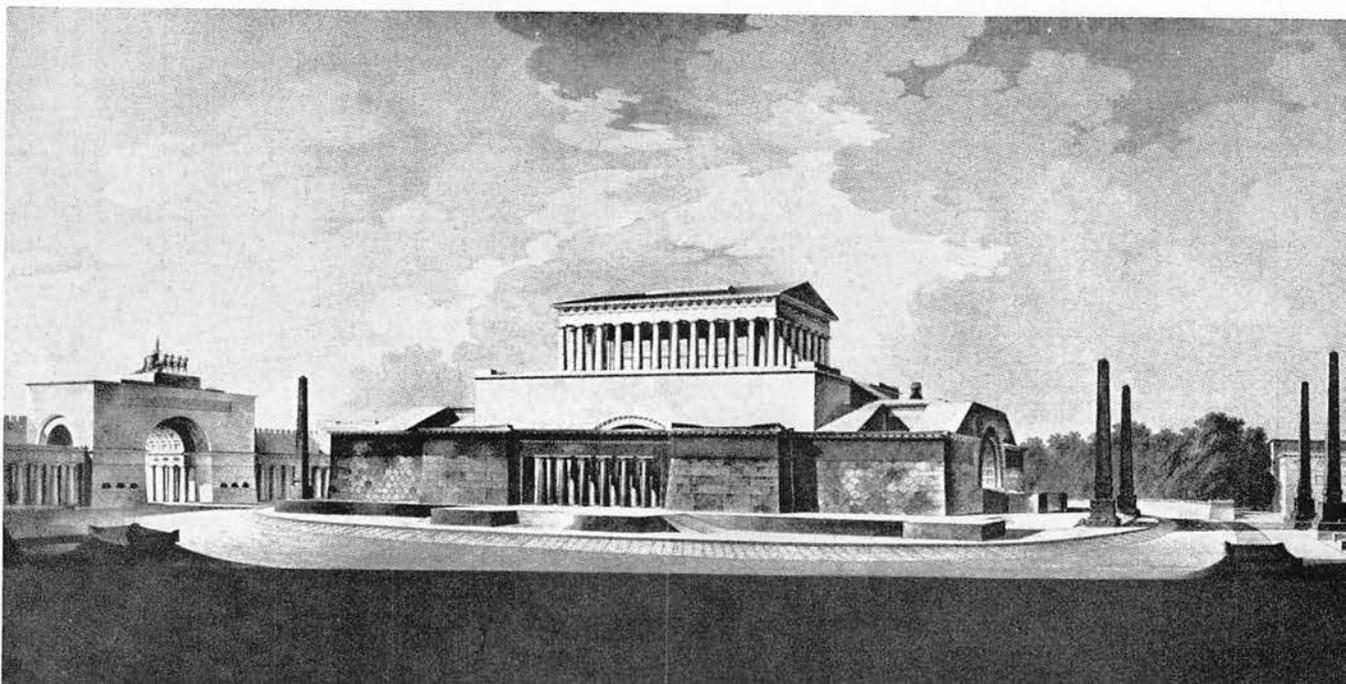
Bild 3 war eine ältere Aufnahme des Berliner Schlosses (und nicht des Zeughauses oder des Polizeipräsidiums!). Das Schloß ging in seinen Anfängen auf die Reformationszeit zurück. Es wurde um 1700 nach Plänen Andreas Schlüters um- und ausgebaut und galt seither als bedeutendstes Bauwerk des nordischen Barock. Auf Anordnung Ulbrichts wurde es abgerissen.

Bild 4 zeigte Dom und Albrechtsburg in Meißen. Der gotische Dom wurde 1240 begonnen und erst nach 1900 abgeschlossen. Das Schloß entstand 1471/80 anstelle der älteren markgräflichen Burg. Dom und Schloß sind die Wahrzeichen der über 1000jährigen Geschichte Meißenens.

★

Auch diesmal bringen wir wieder vier Bilder, darunter zwei, die sich auf Berlin beziehen, und eines von der Ostseeküste. Einsendeschluß ist der 15. Juni 1959.

Bild 4



Tinätscha

Zwei junge Mädchen stehen vor dem Schaufenster eines Modehauses. „Kiki“, sagt die eine, „schau dir die Tinätscha-Dresse an, die würden gut zu unseren Släcks passen und unsern Sixäpiel unterstreichen!“ „O keh“, sagt Kiki, „ich würde mir gern Schorts kaufen, wenn ich Monneh hätte.“ „Aber mit Schorts kannst du doch auf keine Paathie gehen“, wirft die andere ein. „Warum nicht? Der Nju Luck mit Schorts wird bestimmt äp tu deet mit dem richtigen Meik äp dazu, wenn ein paar smarte Mänät-scher die Sache in die Finger kriegen. Last not list ist auch bald Kämpingzeit! Das wär ein Gäg!“

„Hm, ich kann mir jetzt aber nix Neues leisten, ich will mir erst einen neuen Tschob suchen, in meinem Offis gefällt's mir nicht. Mit dem Tiemwörk klapp't nicht. Der Boß ist kein Tschentelmän, denk dir, sein Hobbi ist Schöpäng. Wenn ich dem was von der neuen Stardäst-Bänd in der Texasbar erzähle, guckt er bloß doof. Von Bipop, Dixiländ, Blues, Boogie Woogie und überhaupt von Tschääs hat der altmodische Boy keine Ahnung, obwohl er Televischen daheim hat. Er kaut keinen Tschuing Gam, smeukt keine Kämmel, er kennt nicht mal die Monru, trinkt keinen Wiski, liest keinen Bestseller, nicht mal Rieders Daitschest, kauft keine Comik Bucks — und das will ein gebildeter Deutscher sein!“

Kiki sieht auf die Uhr und sagt: „Dämmed, ich muß zum Läntsch, sonst schimpft Päps. Also bis morgen: bai-bai!“ Die beiden Girls machen shakehands und flitzen davon, und der Chronist sagt zu sich: „Deutscher Michel, go home mit deiner Muttersprache, sie ist nicht mehr up to date!“

Franz Ulrich Gass

Hamburger Hochdeutsch

In Hamburg spricht man drei Sprachen: Plattdeutsch, Missingsch und Hochdeutsch.

Ob jemand perfekter Plattdeutscher ist, erkennt man an einem Satz — an der Übersetzung von „Das Kind liegt im Bett und weint“. Selbst uralte „Geborene“ scheitern meist daran. Sie heißt „Dat Göör ligt in die Puch un blarrt“. Missingsch liest sich das etwa so: „Hassu den Tee-pott vons Feuer gekriegt un den Brotknust umme Ecke in Schublade gelegt?“

Schlechtes Hochdeutsch hört sich so an: „Du ißt mich nich, du trinkst mich nich, du stippst mich nich in Tee — du bist mich doch nich krank?“ Besseres Hochdeutsch ist es, wenn wir sagen, daß der Leuwagen mit'n abben Stiel neben Feudel und Handeule im Handstein liegt... Für Zugereiste und Besucher etwas fremdländisch, für uns aber durchaus comme il faut. Ganz einwandfrei aber empfinden wir die Mahnung „Hab' dich man nicht so!“, wenn sich einer anstellt, weil er eine Stelle hat und deshalb seine Stelle nicht antreten kann.

Oder wenn eine Mutter ganz alle ist, weil der Kerl hier ist, in den ihre Tochter ganz weg ist. Und wenn die Schwitze schon im Topf ist und Vatern sich noch mit der Erbsendose quält, sagt Muttern ganz ernsthaft: „Kannst du mit'm Aufmachen nicht 'n bißchen zumachen?“

Manchmal wird Papa dann abstinatsch und will partu nicht weitermachen. Dann muß Mama sich selber abmaraschen. Kein Wunder, daß sie fünsch wird und los-fudert.

Dann ist es am besten, die Kinder schießen in den Wind und Vater geht vor Tür und schmökt sich eins...

Er darf sich bloß nicht erwischen lassen, denn wenn die Dame des Hauses erst sagt: „Macht euren Gammel allein!“, dann ist Poppenbüttel dänisch.

(Aus: Hamburger-Information)



Werftkomödianten

Man brukt jo nich jümmers öber een Stück to schrieben, un hüt wüllt wi mol öber een Mann snacken, de vun Anfang an bi de Werftkomödianten dorbi is, dat is

Bruno Strübing

Bruno Strübing hett de „Werftkomödianten“ mit gründ't un hett ok jümmers — ik kann woll seggen — jedes Mol mitspeelt. Wenn ik dor noch an den Kreuger in „Dat Horoskop“ denk oder an den prachtvollen Vagabunden in „De Dör nah buten“ — um blot een poor Rullen to nennen —, denn mutt man doch seggen, wenn de Typen ok noch so verschieden weern, dat weer jümmers een Minsch ut Flesch un Blut, de dor boben op de Bretter stunn, de de Welt bedüüd, much he ok noch so verbum-melt, verslogen oder ehrbor sien. (Man seggt jo, dat grad de nich so ehrboren Typen de Speelers mehr reizt.)



Un an jede Rull waßt de Speeler jo, as dat heet. Un dat kann man vun Bruno Strübing jo ok seggen. In de Volks-kummedi „Wenn Du Geld hest“, de wi toletzt to sehen kreegen, hett Bruno Strübing erstmalig Regie föhrt, un all, de dat Stück sehen hebbt, warrt mi Recht geben, wenn ik segg, dat de ganze Opföhrung as ut een Guß weer un allens good ankommen is.

Wi wüllt nu hoffen, dat uns nich blot de Speeler, sünnern ok de Regisseur Bruno noch recht lang för uns Werft-komödianten erhollen blifft, uns allen to Freid!

Nu will ik ober ok noch n'poor Wöörd seggen öber eene wichtige Person bi 'ne Opföhrung, de ober egentlich nie so recht würdigt warrd un ohn' de dat doch vullicht gor nich jümmers allens so richtig klappen wür, öber Susanne Sauter, de Flüsterdeern, de „Souffleuse“. Wat wür dat doch jämmerlich ween, wenn een vun de Speelers sien Rull nich so weet un anfangt to „swemmen“, wo sull he denn wull affblieben, wenn he de Flüsterdeern nich harr. Un de helpt em denn as „Retter in der Not“ dörch mehr oder weniger dütlisches Flüstern, je mehr he dat neudig hett. Un dorum: Hoch, de Flüsterdeern! Irma Werner



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Hans Winterberg feierte am 23. 4. 1959 sein 25jähriges Jubiläum. Zunächst arbeitete er als Schiffbauer auf dem Schnürboden. Wegen seiner guten Leistungen und Fachkenntnisse wurde er 1959 in das Technische Büro, Abteilung SK, übernommen. Bis 1944 war er Schiffbau-Kalkulator. Seit 1944 ist er wieder im SK-Büro. Hans Winterberg erfreut sich wegen seines korrekten Verhaltens und seiner Gewissenhaftigkeit allgemeiner Wertschätzung. Wir hoffen, daß er noch viele Jahre mit uns arbeiten wird.



Am 24. April 1959 feierte Schweißmeister Rudolf Fock sein 25jähriges Dienstjubiläum. Er kam im Juli 1929 als Schlosser zu uns und war bis 1934 in der Schlosserei und beim Abwrackbetrieb tätig. Schon früh beschäftigte sich Rudolf Fock mit der Schweißtechnik. Von 1934 bis 1943 arbeitete er als E-Schweißer. Nach 4jährigem Besuch einer technischen Abendsschule wurde er 1943 zum Baubüro versetzt. Nach 1945 war er zunächst Lehrlingsausbilder und danach Kontrolleur. 1952 wurde er auf Grund seiner Kenntnisse zum Meister in der Schweißerei ernannt. Unser Wunsch ist, daß Meister Fock noch viele Jahre im Dienste unserer Werft stehen möge.



Am 16. 4. 1959 feierte der Schiffbau-Vorarbeiter Franz Cisewski sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Am 16. 4. 1934 kam Cisewski als Schiffbauer zu uns. 1938 wurde er zum Vorarbeiter ernannt. Nach Kriegsende hat er seine Tätigkeit als Schiffbauer wieder aufgenommen und wurde 1955 erneut zum Vorarbeiter ernannt. Cisewski ist ein pünktlicher, zuverlässiger Mitarbeiter, der bei seinen Vorgesetzten und Kollegen sehr beliebt ist. Wir wünschen ihm, daß er noch lange Jahre bei voller Gesundheit bei uns bleibt.



Am 25. April 1959 feierte unser Kollege Charles Müller sein 25jähriges Betriebsjubiläum. Als Maschinenbauer sowie später als Vorarbeiter der Reparaturabteilung der Maschinenfabrik hat er sich durch sein fachliches Können, seine Einsatzbereitschaft und seine Freundlichkeit die Achtung und Anerkennung seiner Vorgesetzten und Kollegen erworben. Wir wünschen ihm noch manche frohe Stunde bei guter Gesundheit in unserer Mitte.



Am 16. April 1959 feierte unser Kamerad Friedrich Lorenzen sein 25jähriges Dienstjubiläum. Fritz Lorenzen, der schon um 1930-31 zu uns zur Feuerwache kam, dann aber infolge Personaleinschränkung aus den Diensten der DW ausscheiden mußte, war bei der 1934 erfolgten Personalverstärkung einer der ersten, der den Dienst wieder bei uns aufnahm. Von 1939 bis 1945 wurde er zur Wehrmacht eingezogen. Seit 1945 wieder bei uns, ist er dank seiner korrekten Dienstauffassung und Kameradschaft ein angesehener Mitarbeiter. Wir alle wünschen ihm, daß er noch recht lange bei bester Gesundheit in unserer Mitte und zum Wohle der DW tätig ist.



Am 16. April 1959 feierte der Vorarbeiter Kurt Schäfer sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Im April 1929 trat er zum ersten Male in den Betrieb der Deutsche Werft als Schweißer ein. Am 31. 12. 1931 wurde er wegen Arbeitsmangel entlassen und am 30. 4. 1934 wieder eingestellt. 1947 mußte Kurt Schäfer seine Arbeit wegen Krankheit wieder aufgeben. Nach seiner Genesung nahm er seine Arbeit am 25. 4. 1950 wieder auf und wurde auf Grund seines Könnens und seiner Umsicht im April 1953 zum Vorarbeiter ernannt. Wir wünschen ihm noch viele gesunde und arbeitsreiche Jahre in unserer Mitte.



Am 20. 3. 1959 feierte der Blechschlosser Otto Hoyer sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Im März 1934 nahm Hoyer als Schlosser im Betrieb Reiherstieg die Arbeit auf. Ab 1937 arbeitete er in der Blechbearbeitung des Betriebes Finkenwerder. Auf Grund seines handwerklichen Könnens wurde er 1959 Kolonnenführer. Hoyer erfreut sich bei seinen Kollegen und Vorgesetzten allgemeiner Beliebtheit. Wir wünschen ihm, daß er noch lange bei uns sein kann.



Am 11. 10. 1956 hatte der Probierer Hermann Gienke sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Dir, lieber Hermann, gilt unser Dank für Deinen Fleiß und Deine tadellose Haltung. Bei Deinen Vorgesetzten und Kollegen hast Du Dir viel Ansehen erworben. Wir wünschen Dir alles Gute für deine Zukunft und noch viele erfolgreiche Arbeitsjahre bei bester Gesundheit.



Am 16. April 1959 feierte unser Ankerwickler Stefan Pawlas sein 25jähriges Dienstjubiläum. Im Januar 1927 kam er zur DW. Nach einer Unterbrechung von 1928-1934 kehrte er wieder zur DW zurück. Er wurde wieder als Elektriker beschäftigt. Sein fachliches Können und seine stete Hilfsbereitschaft sichern ihm die Anerkennung seiner Vorgesetzten und Mitarbeiter. Wir wünschen ihm noch viele Jahre erfolgreicher Tätigkeit bei bester Gesundheit.



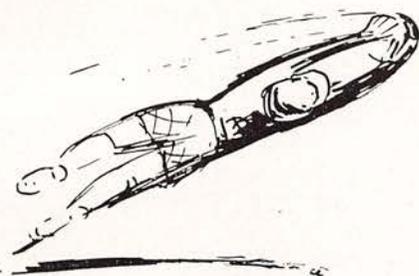
Am 18. April 1959 feierte der Lichtpauser Wilhelm Puls sein 25jähriges Jubiläum. Bevor er 1934 zur Lichtpausererei übertrat, war er seit 1927 im Schiffbaubetrieb mit Unterbrechungen tätig gewesen. In seinem Arbeitsgebiet hat er sich durch Umsicht und Fleiß allgemeine Wertschätzung erworben. Seine Kollegen schätzen ihn auch wegen seiner Hilfsbereitschaft und wünschen ihm für seine Zukunft alles Gute und hoffen, daß sie mit ihm noch viele Jahre in guter Gemeinschaft zusammen arbeiten können.



Am 7. 5. 1959 konnte unser Hans Schmelz auf eine 25jährige Tätigkeit bei der DW zurückblicken. Am 7. 5. 1934 trat er als Klempner im Reparaturbetrieb Reiherstieg in die Dienste der DW. 1943 wurde er nach Finkenwerder versetzt, und hat hier durch seinen steten Fleiß und sein freundliches Wesen sich das Vertrauen seiner Kollegen und Vorgesetzten erworben. Wir alle wünschen unserem Hans noch recht viele gesunde Jahre.



Der Brenner Peter Schmidt feierte am 27. 4. 1959 sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Von Anfang an war er ein guter Kollege und fleißiger Arbeiter, ob er, wie zuerst, als Nieter, Schiffbauhelfer und Anbringer oder seither als Brenner tätig war und ist. Besonders muß seine nie erlahmende Hilfsbereitschaft erwähnt werden. Kollegen und Vorgesetzten ist er das, was man als „feinen Kerl“ bezeichnet. Wir hoffen, daß er noch lange bei uns sein kann und wünschen ihm gute Gesundheit, Erfolg und viel Glück.



Aus dem Betriebssport

Fußball:

Die 2. Mannschaft (Rhst.) hat in ihrer Staffel einen guten Mittelplatz, während die 3. Mannschaft in ihrer Staffel den 2. Platz errang.

Seit einigen Wochen sind die Spiele der Sommerrunde wieder im vollen Gange. Unsere 1., die Reserve- und auch die 3. Mannschaft sind in ihren Staffeln führend. Wir möchten erwähnen, daß die 3. Mannschaft mit einem Punktverhältnis von 8:0 und 24:0 Toren z. Z. wohl die erfolgreichste Mannschaft ist.

Leichtathletik:

Am 9. Mai veranstaltete der Ausschuß Leichtathletik anlässlich des zehnjährigen Bestehens des Betriebssportverbandes im Rahmen der Jubiläumswoche sein erstes Leichtathletik-Sportfest der Saison 1959. Unsere DW-Leichtathleten nahmen mit einer Mannschaft von 35 Aktiven an dieser Veranstaltung teil.

Das Sportfest war für uns ein beachtlicher Erfolg, wenn man bedenkt, daß das Training erst kurz vorher begonnen hatte und die Beteiligung infolge der kühlen Witterung im April recht mäßig gewesen war. Insgesamt brachten unsere Sportler 33 Urkunden mit nach Hause. Die Ergebnisse:

1. Männer Klasse I

Weitsprung:	
1. Peter Thon	5,65 m
Kugelstoßen:	
1. Peter Thon	11,06 m
2. Reiner Püschel	11,03 m
3. Paul Siedentopf	10,56 m
Diskuswerfen:	
1. Paul Siedentopf	31,80 m
3. Reiner Püschel	27,61 m

Klasse II

100-m-Lauf:	
3. Hans-Jürgen Meins	12,0 sek.
400-m-Lauf:	
2. Karl-Heinz Schneider	54,1 sek.

1500-m-Lauf:	
2. Karl-Heinz Schneider	4:18,6 Min.
Weitsprung:	
1. Rolf Siedler	5,82 m
3. Klaus Meier	5,55 m
Diskuswerfen:	
3. Klaus Meier	34,70 m
Hochsprung:	
2. Peter Schütt	1,48 m
Schwedenstaffel:	
3. Deutsche Werft	2:11,3 Min.

2. Alte Herren Senioren B

75-m-Lauf:	
1. Werner Sudmann	9,6 sek.
Weitsprung:	
1. Werner Sudmann	4,47 m

3. Männliche Jugend Klasse I

100-m-Lauf:	
1. Rainer Soltow	12,0 sek.
2. Gerhard Grandt	12,2 sek.
3. Jörn Malchow	12,5 sek.
1000-m-Lauf:	
2. Helmuth Wolff	2:53,4 Min.
Weitsprung:	
1. Gerhard Grandt	5,41 m
2. Jörn Malchow	5,29 m
Kugelstoßen:	
1. Helmuth Wolff	10,92 m
3. Gerhard Grandt	10,04 m

Klasse II

Kugelstoßen:	
2. Peter Bollmann	8,79 m
4×100-m-Staffel:	
2. Deutsche Werft	48,6 sek.

4. Frauen Klasse I

100-m-Lauf:	
3. Ilka Duckstein	14,7 sek.
Kugelstoßen:	
3. Hildegard Larssen	7,04 m
Weitsprung:	
2. Hildegard Larssen	4,17 m
3. Angelika Rinow	3,84 m
4×100-m-Staffel:	
3. Deutsche Werft	59,8 sek.

5. Weibliche Jugend Klasse I

Weitsprung:	
2. Anke Knaack	3,75 m

6. 7×100-m-Familienstaffel

3. Deutsche Werft	1:38,5 Min.
-------------------	-------------

Das nächste Sportfest wird am 6. Juni auf dem Universitäts-sportplatz von der Dresdner Bank veranstaltet.

Es wird noch einmal darauf aufmerksam gemacht, daß das Training montags und

mittwochs ab 17.30 Uhr auf dem Sportplatz Finksweg stattfindet. Dort werden auch die Bedingungen für das Sportabzeichen und das Leichtathletik - Mehrkampf - Abzeichen abgenommen.

In der vom 2. bis 9. Mai 1959 durchgeführten Jubiläumswoche des Betriebssportverbandes waren auch aus den Sparten Fußball, Handball, Tischtennis und Schach Spieler unserer BSG für die Auswahlmannschaften ausgesucht und eingesetzt worden.

Spielergebnisse der letzten Wochen:

Fußball:

DW 1. — Heidenreich & Harbek	1:2
DW 1. — Edeka	4:3
DW 1. — Schlieker	3:2
DW Rhst. 1. — Schultz	2:0
DW Rhst. 1. — BWW Langenfelde	1:3

(Pokal)

DW Rhst. 1. — LVA	1:0
DW Res. — Haspa	2:1
DW Res. — Edeka	7:2
DW 2. — AKN/VHH	2:2
DW 2. — BWW Langenfelde	2:4
DW 2. — Schwarzkopf	9:3
DW 2. — Kroenert	2:5
DW 3. — Rapid 4.	5:0
DW 3. — Gebrüder Bade	8:1

(Freundschaftskampf)

DW 3. — Post Blankenese	5:0
DW 3. — LVA Reserve	5:0
DW 3. — Finanzamt Blankenese	9:0
DW A.H. — Hansa Motoren	0:0
DW A.H. — Dt. Ring	0:0

(Freundschaftskampf)

DW A.H. — Rapid	1:6
DW A.H. — BWV	5:4
DW 1. Jgd. — B.P.	4:1
DW 1. Jgd. — Philips	3:3
DW 1. Jgd. — Raffay	1:3

Handball:

DW 1. — Hbg.-Mannheimer	14:9
DW 1. — Scan (Malmö)	10:5
DW 1. — Nordbank	3:7
DW 1. — Philips 1.	7:10
DW 2. — Heidenreich & Harbek	5:14
DW 2. — Lufthansa 2.	7:8
DW 2. — LVA	7:9

Tischtennis:

DW 1. — Menck	9:4
DW 1. — Vereinigte	9:0
DW 1. — Dt. Bank	7:7
DW 1. — Lufthansa	9:2

Kegeln:

DW Fkw. 1. — Dresdner Bank 1.	2190:2093
DW Rhst. 2. — Rapid Wandsbek	2114:2083
DW BKK 1. — Gewerbeschule 1.	1956:2033
DW BKK 1. — Hobum 1.	2026:1994
DW BKK 2. — Vereinigte 4.	2106:2053
DW BKK 2. — Gewerbeschule 2.	1851:1898

Federball:

DW 1. — AEG 1.	2:9
DW 2. — Howaldt 2.	6:4

Hier spricht der Unfallschütz

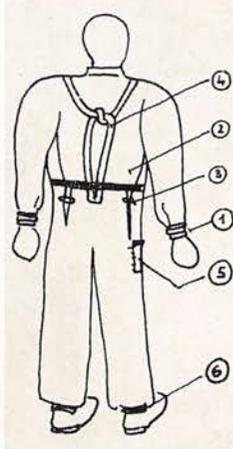
Die wichtigsten Gebote zur Unfallverhütung

1. Du sollst nicht mit der Gefahr spielen; so mancher mußte es hinterher bitter bereuen.
2. ... nicht Unfälle durch Nichtbeachtung der Unfallverhütungsvorschriften herbeiführen. Vorsicht macht sich bezahlt.
3. ... bei der Arbeit keinen Schmuck an den Händen tragen.
4. ... Dein langes Haar durch Mütze oder Kopftuch schützen.
5. ... Deinen Kopf durch einen Schutzhelm, Deine Füße durch Sicherheitsstiefel schützen. Du kannst durch sie Deine volle Arbeitskraft behalten.
6. ... nicht vergessen, Deine losen Ärmel und Hosen unten zuzubinden; es können dadurch schlimme Unfälle verhindert werden.
7. ... nicht das Schutzglas zur Seite schieben, trage eine Schutzbrille, es ist besser als ein Glasauge.
8. ... Verblutungen sofort vom Heildiener behandeln lassen; Fremdkörper oder Teile vom Schmirgelstein nicht über Nacht im Auge lassen, es kann Dich Deine Sehkraft kosten.
9. ... nicht versuchen, mit Putzlappen oder ähnlichem Fremdkörper aus dem Auge zu wischen. Du bringst Dein Auge damit in Gefahr.
10. ... nicht unterlassen zu melden, wenn ein Teil Deiner Maschine nicht in Ordnung ist. Das Abstellen eines kleinen Übels verhütet ein großes.
11. ... nicht unterlassen, Sicherheitseinrichtungen und Schutzbleche an Maschinen, die zwecks Instandsetzung abgenommen wurden, wieder anzubringen.
12. ... nicht eine Maschine ölen oder reinigen, während sie in Betrieb ist.
13. ... nicht vergessen, beim Arbeiten an der Presse, Kantbank usw. Deinen Fuß vom Einrückler zu nehmen, während Du das Werkstück in das Gesenk einlegst oder entfernst.
14. ... nicht ein Werkstück auf der Drehbank während des Drehens oder Feilens befühlen; Deine Finger, Deine Hand sind dadurch gefährdet.
15. ... nie eine Feile ohne Heft benutzen, so leicht kann die Angel Dir die Pulsader verletzen.
16. ... nicht ein Werkstück bohren, ehe Du bestimmt weißt, daß es gegen Herumschlagen gesichert ist.
17. ... die Schmirgelscheibe nur benutzen, wenn die Werkzeugaufgabe dicht an die Scheibe herangeschraubt ist.
18. ... nicht etwa meinen, es sei wirtschaftlich, dadurch an Schmirgelscheiben zu sparen, daß Du sie möglichst wenig abrichtest.
19. ... beim Transport immer vorsichtig sein; zu dem Gewicht des Transportstückes die passenden, entsprechend starken Anschlagmittel verwenden.
20. ... nicht vergessen, daß Du Putzlappen und dergleichen nicht herumliegen lassen darfst; sie können eine Feuergefahr bilden.
21. ... Rücksicht auf Deine Kollegen nehmen; bringe sie nicht durch rücksichtsloses Arbeiten in Gefahr, nur so kannst auch Du Rücksicht erwarten.
22. ... nicht versäumen, obige Gebote bei all Deinen Arbeiten immer zu beachten.

Liebe, alte Werfthasen!

(Offener Brief an alle, die es angeht)

Wie Ihr wißt, werden an jedem Montagmorgen die Neuingestellten in Unfallschutzfragen unterrichtet. Aber auch Ihr, die Ihr jahraus jahrein mit der Umgebung Eurer



Arbeit und Eures Arbeitsplatzes vertraut seid, werdet gerne noch Anregungen entgegennehmen. Wollen wir einmal die Probe machen und Eure Kleidung unter die Lupe nehmen. Legt Euch selbst die Frage vor, ob stets die eigene Sicherheit und die Eurer Kollegen beachtet wurde, ehe der erste Handgriff getan wird. Im Wohlfahrtsraum beginnt schon morgens der erste Akt der Selbstüberwachung. Hinterhaken kann einen Unfall verursachen! Also alle überhängenden Teile der Kleidung beseitigen.

1. Ärmel einschlagen und am Handgelenk abbinden, auch wenn keine Maschinenarbeiten ausgeführt werden sollen.
2. Die Jacke unter der Takelhose tragen.
3. Die Ösen mit den seitlichen Haken schließen.
4. Die Schulterbänder nach Schrittlänge einhängen. Ist ein Verkürzen nicht möglich, dann ein einmaliges Einschlagen in Schulterhöhe. Knoten drücken und müssen mühsam in der Nähstube von unseren Frauen wieder gelöst werden.
5. Die Taschen nicht vollpacken. Sie würden Euch behindern, wenn in Mannlöcher eingestiegen wird.
6. Die Länge der Hosenbeine soll bei der Ausgabe des „Päckchens“ mit der Schrittlänge des Trägers übereinstimmen. Eigenmächtiges Verkürzen durch Abschneiden des Stoffes ist nicht gestattet. Hochziehen, abbinden und überfallenlassen ist besser als „Beinwickel“ vorzunehmen, die nach und nach doch aufgehen und eine Unfallquelle bedeuten.

Über die Stiefel könnte man Bände schreiben. Da braucht man keine Brille, um festzustellen, was längst ausgedient hat. Doch auf der Werft sollen wahrscheinlich die Schuhinvaliden den Lohn noch mitverdienen helfen. Helfen sie wirklich? Bei Regen saugen sie sich voll und bei trockenem Wetter sticht jedes Steinchen hindurch. Dem größeren Verschleiß ausgesetzt ist nicht etwa das Sohlenleder, sondern das Isolierband, das den Unterbau mit dem Oberleder notdürftig zusammenhalten muß. Findige haben sogar Kupferdraht zum Zwirnfaden degradiert und mit der Reißnadel in unermüdlicher Kleinarbeit Löcher in die Sohle gebohrt und diese randgenäht. Trennt Euch doch lieber noch heute von den Schuhüberbleibseln und schneidet die Verbindung, mit der Ihr sie am Bein gegen Verlust gesichert habt, endgültig ab und ersetzt sie durch ordnungsgemäße Arbeitsschutzstiefel. Denn wisst, viele Unfälle sind auf schlechtes Schuhwerk und unsachgemäßes Einschlagen von Hosenlängen zurückzuführen. Herrmann

Unfallfrei arbeiteten im April 1959 folgende Betriebe der DW:

Finkenwerder:

216 Halle X, 222 Schlosserei II, 235 Holzlager, 237 Taklerei, 239 Baubetrieb, 240 Transport/Verholgang, 242 Ausrüstung, 251 Maschinen-Schlosserei, 253 Dreherei, 262 Elektriker, 272 Werkskontrolle, 284 Kraftfahrbetrieb, 298 Feuerwehr.

Reiherstieg:

603 Bohrerei, 605 Reiniger, 612 Schiffbauhalle, 621 Schlosserei, 623 Malerei, 631 Tischlerei, 641 Güterverteilung, 645 Dockbetrieb, 662 Elektriker, 672 Werkskontrolle, 698 Feuerwehr, 500 Magazin.

**Im Kampf gegen den Unfall sei Kamerad!
Mach nicht viel Worte — hilf durch die Tat!**

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

- Tischler Horst Rübesame mit Frl. Waltraut Mileta am 3. 4. 1959
 Schlosser Werner Krause mit Frl. Margrit Reichhardt am 3. 4. 1959
 Frl. Ingrid Wähling, Bürohilfe, mit Hinrich Meier am 3. 4. 1959
 E'Schweißer Karl-Heinz Schröder mit Frl. Martha Bustorf am 4. 4. 1959
 Schiffbauer Herbert Uentz mit Frau Elly Uentz am 10. 4. 1959
 E'Schweißer Wilhelm Zengler mit Frau Ellionore Nüßlein am 10. 4. 1959
 Anstreicher Erich Grünberg mit Frl. Edith Oldag am 10. 4. 1959
 Schlosser Siegfried Stopat mit Frl. Waltraut Kaufmann am 10. 4. 1959
 Schlosser Günther Möller mit Frl. Margret Seidler am 17. 4. 1959
 Schiffbauhelfer Fritz Kaminski mit Frl. Grete Kackmann am 17. 4. 1959
 E'Schweißer Fred Bächstädt mit Frl. Ingeborg Ray am 17. 4. 1959
 E'Schweißer Ferdinand Veelmann mit Frl. Edith Kraft am 18. 4. 1959
 Stellagenbauer Günter Abromeit mit Frl. Edelgard Engler am 18. 4. 1959
 Nieteneinstecker Werner Feierabend mit Frl. Regina Holtz am 18. 4. 1959
 Takler Bruno Schultz mit Frl. Roswitha Kraft am 23. 4. 1959
 Schiffbauer Werner Schimmelpfennig mit Frau Irmgard Schimmelpfennig, geb. Schult, am 24. 4. 1959
 Schiffszimmerer Johann Wüpper mit Frl. Gisela Naatz am 30. 4. 1959
 Pressehelfer Helmut Belter mit Frl. Hildegard Oestreich am 30. 4. 1959
 Schlosser Uwe Mojen mit Frau Ingeborg Küther, geb. Kirchhoff, am 30. 4. 1959
 Werkzeugmacher Gerhard Suhr mit Frl. Margrit Blask am 6. 5. 1959
 Brenner Wilhelm Jürgensen mit Frl. Marianne Löscher am 8. 5. 1959
 Frl. Karin Lempfert, Stenotypistin, mit Hans Jürgen Chilcott am 8. 5. 1959
 Kalkulator Werner Schröder mit Frl. Marianne Jobmann am 8. 5. 1959

Geburten:

Sohn:

- Schiffbauhelfer Werner Oehlert am 16. 3. 1959
 Transportarbeiter Herwig Mehrkens am 17. 3. 1959
 Brenner-Anlerner Otto Semmelhack am 30. 3. 1959
 Vorarbeiter Kurt Hölge am 9. 4. 1959
 M'Schlosser Johannes Garbe am 13. 4. 1959
 E'Schweißer-Anlerner Johannes Albrecht am 14. 4. 1959
 Schiffbauhelfer Bruno Krause am 15. 4. 1959
 Schiffbauer Kurt Deblitz am 17. 4. 1959
 E'Schweißer-Anlerner Günter Vogler am 18. 4. 1959
 Kupferschmied-Helfer Helmuth Barthel am 21. 4. 1959
 Schlosser Uwe Duysen am 22. 4. 1959
 Rohrschlosser Hans Mühlen am 23. 4. 1959
 E'Schweißer Fred von der Heyden am 26. 4. 1959
 Schiffbauhelfer Erich Kunz am 27. 4. 1959
 Fahrer Ernst-August Lüdemann am 1. 5. 1959
 M'Schlosser Günther Grote am 1. 5. 1959
 E'Schweißer Klaus Zimmermann am 2. 5. 1959
 Klempner Alfred Mosler am 3. 5. 1959
 E'Schweißer Alwin Stanislawski am 4. 5. 1959

Tochter:

- Techniker Reinhold Frost am 3. 4. 1959
 Rohrschlosser Werner Hasse am 9. 4. 1959
 E'Schweißer Heinz Patzke am 11. 4. 1959
 Dreher Gerhard Langer am 12. 4. 1959
 Schlosser Rudolf Dahnke am 17. 4. 1959
 Schlosser Jörg Nies am 17. 4. 1959
 Schiffszimmerer Herbert Bluhm am 21. 4. 1959
 Schlosser Rolf Goebel am 23. 4. 1959
 E'Schweißer Gerhard Martin am 24. 4. 1959



Unser Rentner C. Schlichting und Frau feierten am 7. Mai 1959 ihre Goldene Hochzeit

Für die uns aus Anlaß unserer goldenen Hochzeit erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sprechen wir hiermit der Direktion sowie den ehemaligen Arbeitskameraden unseren herzlichsten Dank aus. C. Schlichting und Frau

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kolleginnen und Kollegen meinen herzlichsten Dank. Frieda Benthien

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

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

Für erwiesene Anteilnahme zum Ableben meines lieben Mannes danke ich herzlich. Ida Raubbach

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes und Vaters Walter Heidmann. Herta Heidmann und Tochter Ingeborg

Für die herzlichen Beweise des Gedenkens und der Teilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes, unseres guten Vaters, Bruders, Schwiegervaters, Schwagers und Opi Karl Deim möchten wir herzlichst danken. Im Namen aller Angehörigen Marie Deim und Kinder

Für die vielen Beweise aufrichtiger Teilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank. Mimi Lucke

Für die herzliche Anteilnahme und erwiesene letzte Ehrung beim Heimgang meines lieben Mannes Willy Lönnies sage ich meinen tiefempfundenen Dank. Frau Alwine Lönnies

Wir gedenken unserer Toten

Walter Heidmann
 Anschläger
 geb. am 23. 11. 1898
 verst. am 21. 4. 1959



Wolfram Beuck
 Matrose
 geb. am 17. 12. 1923
 verst. am 3. 5. 1959

Otto Krause
 Kalkulator
 geb. am 2. 1. 1902
 verst. am 8. 5. 1959



Zur Zeit durchleben wir Wochen, die für das Schicksal unseres Volkes von erheblicher Bedeutung sind. Die Genfer Außenminister-Konferenz hat begonnen. Sie wird zwar kein endgültiges Ergebnis bringen, weil man sich von vornherein darüber klar war, daß Entscheidungen einer oder mehrerer „Gipfelkonferenzen“ vorbehalten bleiben sollen. Trotzdem werden die vorbereitenden Arbeiten dieser Konferenz ihre Bedeutung haben.

Es geht bei der Außenminister-Konferenz um Deutschland, das, wie es in solchen Fällen schon öfter vorgekommen ist, selbst nur Zuhörer zu der Konferenz entsenden darf. Wir haben dabei

das wenig erfreuliche Bild, daß Vertreter zweier Staaten, die sich Deutschland nennen, an kleinen Tischchen neben dem eigentlichen Konferenztisch sitzen. Besonders bemerkenswert ist dabei, daß der Außenminister des uns benachbarten Deutschland den gleichen Reisepaß in der Tasche hat wie der Außenminister der Sowjetunion. Dieser Deutsche ist nämlich sowjetischer Staatsangehöriger.

Es ist verfrüht, etwas über die Konferenz zu sagen. Unser aller Aufgabe in diesem Zusammenhang kann nur sein, immer wieder zum Ausdruck zu bringen, daß wir Deutsche alle in einem Staat leben wollen, und daß wir nicht bereit sind, als für alle Zeiten feststehende Tatsachen hinzunehmen, was man aus der Stimmung des Krieges und des Hasses heraus noch während des Krieges in Jalta festgelegt hat.

Wir müssen uns daran gewöhnen, wieder mehr an das Gemeinsame zu denken. Wir dürfen auch nicht so tun, als wenn die Weltgeschichte am 8. Mai 1945 oder etwa am 30. Januar 1933 begonnen hätte. Davor gab es auch schon einiges. Davor gab es z. B. den 1. Weltkrieg und den Vertrag von Versailles. Das sollte niemand vergessen; denn gerade dieser Vertrag von Versailles hat den Grund für vieles gelegt, was sonst vielleicht nicht möglich gewesen wäre.

Das deutsche Volk hat das gleiche Recht wie alle anderen, frei und ungestört sein Leben zu leben.

Gerade wir als Angehörige einer Werft haben die Wechselfälle des Schicksals unseres Volkes ganz besonders miterlebt. Die Werften waren immer Objekte des besonderen Augenmerks der jeweiligen Sieger. Nach dem 1. Weltkrieg hatte man uns besondere Fesseln angelegt. Nach dem 2. Weltkrieg hatte man versucht, deutschen Schiffbau überhaupt unmöglich zu machen.

Jetzt sind wir wieder dabei. Wir müssen aber darauf sehen, daß wir nicht selbst eines Tages uns die Möglichkeiten, zu arbeiten, nehmen. Es ist nun einmal so, daß ein Volk im ganzen nur von dem leben kann, was es erarbeitet. Da wir ganz besondere Verpflichtungen haben, über die hier im einzelnen gar nicht gesprochen zu werden braucht, weil sie jeder kennen muß, müssen wir eigentlich besonders fleißig sein. Wir sind dabei, unseren älteren Landsleuten einen gesicherten Lebensabend zu schaffen. Das hat zur Voraussetzung, daß gearbeitet wird. Dieser Tatsache steht der Wunsch nach immer höherem Lebensstandard etwas im Wege, wie kaum zu leugnen ist. Wir müssen also auf jeden Fall die Arbeitszeit, die wir haben, auch wirklich ausnutzen.

Der Monat Mai 1959 ist sicher kein Musterbeispiel von grundsätzlicher Gültigkeit. Es ist aber immerhin erwähnenswert, daß dieser Monat zwar 31 Tage zählt, daß aber nur 18 Tage des Monats Arbeitstage sind. Die übrigen 13 Tage sind arbeitsfrei. Da aber jeder seinen vollen Lohn beansprucht, kann man sich leicht ausrechnen, daß eine ganze Reihe von Schwierigkeiten zu überwinden sind, wenn nicht jeder wirklich sein Bestes tut.

Im übrigen weiß jeder alte Werfthase, daß nicht nur die Feiertage selbst Rückstände schaffen. Jeder Anlauf der Arbeit nach einem Feiertag und jeder Auslauf der Arbeit vor einem Feiertag bedeutet erhebliche Ausfälle. Wir haben immer noch für die nächsten Jahre ein großes Programm zu erledigen. Wir können dankbar dafür sein, daß es so ist. Es sollte sich jeder fragen, was er dazu tun kann, die modernen Einrichtungen, die uns die Werftleitung in die Hand gegeben hat und die allen Besuchern, besonders auch den Ausländern, immer wieder imponieren, voll auszunutzen. Alle neuen Anlagen haben eine ganze Menge Geld gekostet. Es ist also leicht für jeden, sich ein Bild davon zu machen, was zum Beispiel vergeudete Kranstunden kosten.

Sicher langweilt es Euch, immer wieder zu hören, daß bei der heutigen Lage im Schiffbau nur gute Arbeit und pünktliche Einhaltung knappster Termine Erfolgsaussichten versprechen. Es ist aber wirklich so, daß wir nur dann mit Aufträgen rechnen können, wenn wir in jeder Beziehung genau kalkulieren. Das gilt für Neubaufträge genau so wie für Reparaturen.

Wir dürfen uns in diesem Zusammenhang nicht irgendwelchen Propagandareden hingeben, die letzten Endes alle an die Bequemlichkeit des einzelnen appellieren und auf der anderen Seite versuchen, die negativen Eigenschaften im Menschen anzuspre-

chen. So kann man vielleicht Schwierigkeiten in unseren Betrieb bringen. Es gibt wirklich Menschen, die daran ein Interesse haben. So hat beispielsweise in jüngster Zeit der sogenannte deutsche Freiheitssender behauptet, Dr. Scholz habe in der letzten Betriebsversammlung gesagt, daß eine neue Krankenstation nicht gebaut werden könne, weil die Löhne zu hoch seien. Jeder von Euch weiß, daß diese Behauptung frei erfunden ist. Im übrigen gibt es in sehr absehbarer Zeit bei uns eine neue Krankenstation. Damit wird sehr bald bewiesen sein, daß jemand Interesse daran hat, bei uns Unzufriedenheit zu schüren. Eine gewisse Beunruhigung unserer Belegschaft ist jedenfalls auch mit der Meldung der illegalen Volkszeitung versucht worden, in der es heißt, daß sich unser Betriebsrat zu 25 Prozent aus Kommunisten zusammensetzt. Es heißt in diesem kommunistischen Blatt zwar, daß ein wichtiger Hamburger Großbetrieb diese Wahlergebnisse gehabt habe. Es kann aber keinem Zweifel unterliegen, daß wir damit gemeint sind.

Ihr wißt, daß wir uns darum bemühen, im Rahmen unserer Möglichkeiten jedem das Leben so leicht zu machen wie es nur eben geht. Deswegen bauen wir Wohnungen. Aus diesem Grunde bemühen wir uns um die Erleichterung des Berufsbeförderungsverkehrs. Und aus diesem Grunde kann in jedem Jahr eine größere Gruppe von Betriebsangehörigen als Gast der Werft in Urlaub reisen. Die ersten Berichte aus den Urlaubsorten liegen uns schon vor. Wir wollen unseren DWern auf Reisen von Herzen gute Erholung wünschen.

Die Lohnabrechnungen haben in letzter Zeit zu einem gewissen Wirbel auf der Werft geführt. Es ist ganz bestimmt alles andere als schön, wenn jemand sich ausgerechnet hat, daß er am nächsten Lohnzahlungstage eine bestimmte Summe in seiner Lohnkiste vorfindet und sieht sich dann getäuscht, weil nur ein Bruchteil dessen, was er erwartet hat, gezahlt worden ist. Wenn es sich bei dieser Minderzahlung wirklich um eine Panne handelt, für die das Lohnbüro und damit die Werftleitung einzustehen hat, ist sogar eine berechtigte Verärgerung durchaus denkbar. Die Nachprüfungen, die angestellt worden sind, haben aber ergeben, daß die Kinderkrankheiten, die durch den Einsatz der neuen Buchungsmaschinen zu erwarten waren, noch nicht ganz überwunden gewesen sind. Ganz sicher ist aber auch, daß die ganze Angelegenheit sehr erheblich aufgebauscht wurde. Die Mehrzahl der Männer, die Grund zur Klage zu haben glaubten, hatten bei näherem Zusehen wirklich keinen Grund zur Aufregung; denn teilweise hatten sie zu hohe Abschlagszahlungen gefordert und erhalten, teilweise waren andere Gründe, für die die Werft nicht einzustehen hat, wie z. B. Pfändungen, schuld an der Enttäuschung.

Der Einsatz der Maschinen hat ergeben, daß für jeden einzelnen Betriebsangehörigen schon im Werkstattbüro sichergestellt sein muß, daß die Stempelkarten und die an das Lohnbüro gehenden Stundennachweise übereinstimmen müssen. Das war leider nicht immer der Fall. Eine erste Besprechung mit dem Ziel, eine einwandfreie Zusammenarbeit zwischen Lohnbüro und den Helfern in den Werkstätten sicherzustellen, hat bereits stattgefunden. An alle Mitarbeiter des Lohnbüros und im Betrieb ergeht die Bitte um Zusammenarbeit. Nur dadurch wird sichergestellt, daß die Abrechnung zum Schluß auch stimmt. Das Lohnbüro kann ja schließlich nur die Stunden bewerten und entsprechende Lohnauszahlungen vornehmen, für die es Nachweise bekommen hat. Daraus ist die hohe Verantwortung der Werkstattbüros zu ersehen.

Wir hatten vor kurzer Zeit die schon Tradition gewordene Verkehrserziehungswoche, die in jedem Jahr wiederholt wird, weil ein dringendes Bedürfnis dafür besteht, die Menschen immer wieder auf die Gefahren des Verkehrs hinzuweisen. Es ist immerhin erschreckend, wenn man hört, daß rd. 20 Prozent sämtlicher Arbeitsunfälle Wegeunfälle sind. Und 25 Prozent der tödlichen Arbeitsunfälle waren Unfälle auf dem Wege von oder zur Arbeit. Jeder ist es seiner Familie und sich selbst schuldig, daß er sich im Verkehr besonderer Aufmerksamkeit befleißigt.

Nun zum Schluß noch ein Hinweis: Ihr wißt, daß die Erledigung der Hauptentschädigungsansprüche auf Grund des Lastenausgleichsgesetzes voraussichtlich bis zum 31. 3. 1979 dauern wird. Das sind immerhin noch 20 Jahre. Bisher ist die Hauptentschädigung nur für Personen freigegeben worden, die mindestens 65 Jahre alt sind. Und auch diese haben nur Teilbeträge bekommen.

Der Gesetzgeber hat jetzt die Möglichkeit geschaffen, daß der Entschädigungsberechtigte schon früher in den Genuß seiner Entschädigung kommen kann, wenn der Anspruch statt durch Barzahlung auch durch Aushändigung einer Schuldbuchforderung erfüllt werden kann. Eine Gruppe von Lebensversicherungsgesellschaften hat sich jetzt bereitgefunden, die Schuldbuchforderung vorzufinanzieren, wenn der Entschädigungsberechtigte dafür Renten- oder Kapitalversicherungsverträge abgeschlossen hat. Ich möchte auf diese Möglichkeit hingewiesen haben, da für diesen oder jenen doch ein Interesse daran bestehen könnte.

Das wäre es wieder einmal für heute.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabaubermann