

D
W



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

15. Jahrgang • 30. November 1955 • Nr. 11

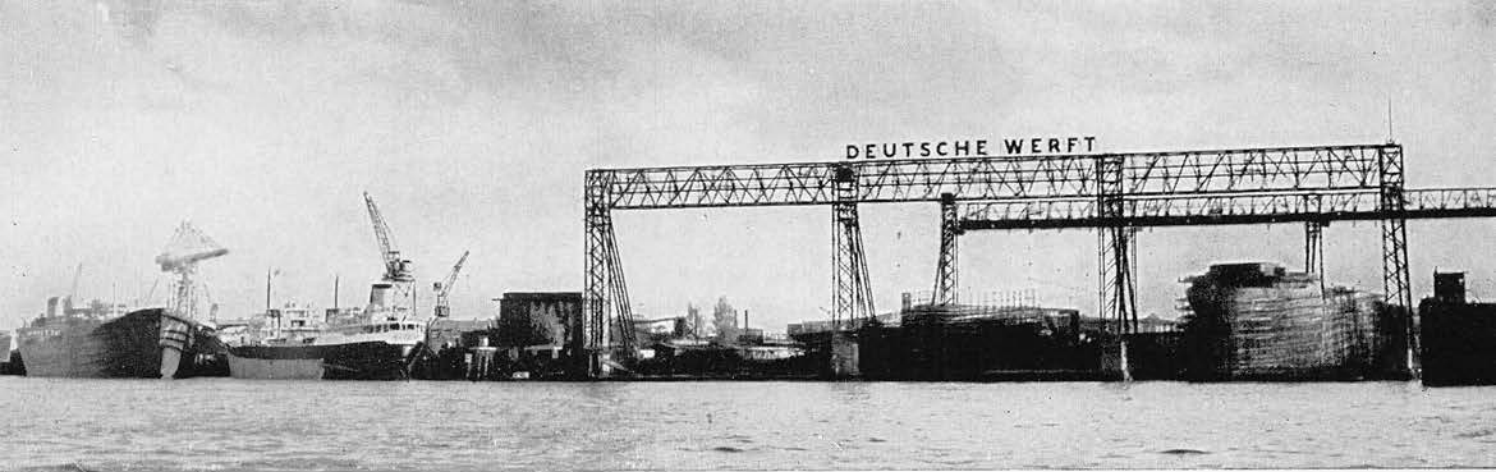


Foto: Bartels

Am Volkstrauertag hat das ganze deutsche Volk unserer in beiden Weltkriegen
gefallenen Soldaten gedacht und dadurch zum Ausdruck gebracht, daß wir Lebenden
den Toten gegenüber eine ewige Dankesschuld tragen.

Das deutsche Volk gedachte am Volkstrauertag auch der Opfer des Bombenkrieges
und der Kämpfe auf deutschem Boden, und es ehrte ferner alle die, die für ihre
Überzeugung gestorben sind.

Wir Lebenden haben die Verpflichtung, alles zu tun, damit das Opfer unserer
Toten nicht sinnlos gewesen ist. Wir müssen uns ihrer würdig zeigen. Unsere Pflicht
ist es, zu arbeiten, damit unser Volk leben kann, und alles zu tun, damit die Ver-
ständigung unter den Völkern Wirklichkeit wird.



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

15. Jahrgang · 30. November 1955 · Nr. 11

Was die letzten Wochen brachten

Wie wir bereits in unserer Oktober-Ausgabe ganz kurz mitteilten, fand am 27. Oktober 1955 der Stapellauf des Motorfrachtschiffs Bau-Nr. 696 statt.

Das Schiff wurde uns von der SKIBSAKTIESELSKAPET GOLDEN WEST - OSLO in Auftrag gegeben. Es ist der erste Auftrag, den wir von dieser Gesellschaft erhalten haben, während wir für andere norwegische Auftraggeber schon häufig tätig sein konnten.

Bei freundlichem und mildem Herbstwetter hatte sich neben den Stapellaufgästen der Reederei und der Werft eine große Anzahl von Zuschauern eingefunden. Selbstverständlich waren auch unsere Betriebsangehörigen, soweit sie es ermöglichen konnten, zur Stelle, um zu erleben, wie das Schiff, an dem sie selbst oder ihre Kameraden gearbeitet hatten, zu Wasser gelassen wurde. Nach einer

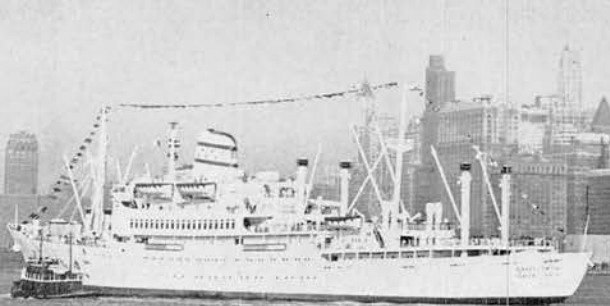


Bild unten: Die Taufpatin, Frau Grimsgaard, wird von Dr. Scholz begrüßt

Bild rechts: Die „Blue Master“ vor dem Stapellauf

Bild rechts unten: Die „Israel“ im Werthafen vor der Ausreise





Die „Israel” in New York



Blimp is on hand to greet the liner Israel as she reaches the harbor here on completion of her maiden voyage

Port Tumult Greets New Israeli Ship

Blimp Joins In Harbor Display

The gleaming white liner, the first new passenger ship to fly the flag of Israel, docked at the Port of New York's main pier yesterday on her maiden voyage from Haifa. The one-slab 500-foot liner, which was christened at the Port of New York's main pier yesterday on her maiden voyage from Haifa. The one-slab 500-foot liner, which was christened at the Port of New York's main pier yesterday on her maiden voyage from Haifa.

The liner's 300 passengers on deck to extend a warm welcome to the boarding party and the Federal Government officials who accompanied the ship at the liner's journey. The Hudson River was lined by a series of whistles from the craft saluting the ship.

The Zim Israel liner, which was built in Haifa, is the first of a new year-round service between the Holy Land and the United States. The liner's 300 passengers on deck to extend a warm welcome to the boarding party and the Federal Government officials who accompanied the ship at the liner's journey. The Hudson River was lined by a series of whistles from the craft saluting the ship.

ISRAELI LINER IN MAIDEN VOYAGE—The 10,500-ton Israel, Israel's first new passenger ship, arriving in New York harbor yesterday. Photo was taken from a tug welcoming the craft.

NEW YORK HERALD TRIBUNE, FRIDAY, OCTOBER 1, 1948

The new liner Israel, as trimmed and streamlined as the nation for which she was named, steamed proudly into New York yesterday on her maiden voyage from Haifa.

one another in a tight circle around the all-white vessel and sometimes hovered only a few yards from her boat deck. The aerial game of tag delighted the 310 passengers, initial, 5,290.

en more interesting view of the skyline. The liner, The Israel, passenger vessel carrying 3,000 tons, owned by the Zim Shipping Company, entered here by the Israeli Shipping Company, the latest of a

twenty-three-ship fleet that is serving Mediterranean and Western European ports as well as New York. Commanded by Capt. Avner Freudenberg, who has spent half of his 44 years at sea, the Israel steamed from Haifa in fourteen days, with calls at Naples and Gibraltar. Captain Freudenberg said the liner was well tested on the trip. Last Tuesday, she was caught in a storm with gale-force winds and came through without damage. Vincent A. G. O'Connor, Commissioner of Marine and Aviation, boarded the liner off the Narrows and conveyed

the greetings of the city on behalf of Mayor Wagner. He described the ship as another link in the chain of friendship between New York, America and Israel. The Israel has a single propeller; is 501 feet long and sixty-four feet in the beam. She has four passenger decks with accommodations for eighty-first-class passengers and 233 tourist-class travelers. Her crew of 137 are all Israelis. At City Hall tomorrow Captain Freudenberg will present to Mayor Wagner a silver coin minted about 133 A. D. The coin is a gift from the Mayor of Haifa.

JOIN THE
U.S. NAVAL RESERVE
BE A NAVAL AVIATION CADET





„Ceuta“ auf Probefahrt

Ansprache von Dr. Scholz sprach Herr Direktor Steen als Vertreter der Auftraggeberin. In deutscher Sprache dankte er der Werft und ihrer Belegschaft für die Arbeit und gab der Hoffnung Ausdruck, daß das neue Schiff sich genauso bewähren werde wie die anderen DW-Schiffe. Den Taufakt nahm Frau Grimsgaard aus Oslo vor. Sie gab dem Schiff den Namen „Blue Master“ und wünschte ihm allezeit gute Fahrt. Die „Blue Master“ wird eine Tragfähigkeit von 12 500 t und eine Geschwindigkeit von 15 Knoten haben. Z. Z. liegt die „Blue Master“ im Ausrüstungshafen unserer Werft.

Am gleichen Tage, dem 27. Oktober 1955, beendete das Fahrgastschiff „Israel“ seine erste Atlantiküberquerung. Das Schiff hatte bereits auf seiner Ausreise nach Haifa, die über Southampton und Gibraltar ging, einiges Aufsehen erregt. Der britische Rundfunk hatte sich des längeren mit dem Schiff beschäftigt und die Anerkennung der Reederei und Schiffsführung über die Inneneinrichtung des Schiffes und das gute Verhalten in See zum Ausdruck gebracht. Es konnte daher nicht wundernehmen, daß das erste Erscheinen dieses Neubaues in New York ebenfalls starke Beachtung fand. Die großen New Yorker Zeitungen brachten lange Berichte über die „Israel“, in denen besonders die äußere Gestaltung des Schiffes Anerkennung findet. Die „New York Times“ schrieb, daß das Schiff einen yacht-ähnlichen Charakter habe.

Die „Israel“ wurde von einem „Blimp“, einem der kleinen Luftschiffe der amerikanischen Marine, und einer Anzahl von Hubschraubern in den Hafen geleitet, wo sie von den Sirenen der Hafenschlepper und der New Yorker Feuer-schutzboote begrüßt wurde. In seinem Presseinterview gab Kapitän Freudenberg seiner Freude über die gute Über-fahrt Ausdruck. Er betonte, daß das Schiff sich besonders bewährt habe, als es schweres Wetter und Windstärken 7—8 im Atlantik antraf.

Wir alle sind stolz auf diesen Bau unserer Werft und wünschen dem Schiff allezeit gute Fahrt. Die neben-stehenden Bilder zeigen SS „Israel“ begleitet von einem Luftschiff der amerikanischen Marine sowie Hubschraubern und Flugzeugen beim ersten Einlaufen im Hafen von New York.

Der 24. November 1955 brachte uns die Probefahrt des Motorschiffs „Ceuta“ für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei. Das 4600 t große Schiff erledigte die Erprobungen ohne jede Beanstandung, so daß es von

dem Reedereivertreter für die Reederei übernommen wurde. Die „Ceuta“ hat inzwischen ihre erste Ausreise angetreten.

Der 25. November 1955 brachte uns wieder einen Stapel-lauf. An diesem Tage wurde die „Ubena“ für die Reederei John T. Essberger ihrem Element übergeben. Das Schiff wird eine Tragfähigkeit von 8600 t haben und im Liniendienst der Reederei eingesetzt werden. Die „Ubena“ wird den Namen eines Bezirks der früheren Kolonie Deutsch-Ostafrika über die Meere tragen wie auch ihre Schwester „Urundi“. Das Schiff wurde von Frau Bragard getauft. Eine große Anzahl von Gästen der Reederei füllte zwei Tribünen. Das Schiff soll Anfang 1956 in Dienst gestellt werden.



„Ubena“ läuft vom Stapel

Der Bau eines Schiffes

Ein Schiff ist im Gegensatz zu anderen Stahlbauten ein komplizierter Körper, da seine Fortbewegung unter den günstigsten Widerstandsverhältnissen, d. h. mit den geringsten Pferdekraften bei einer gegebenen Geschwindigkeit erfolgen soll. Seine Form wird schiffbaulich gesprochen durch die „Linien“ festgelegt. Dies sind die Durchdringungskurven der Hauptebenen mit der Außenhaut, die dem geübten Schiffbauerauge bei ihrer Betrachtung schon viele Aufschlüsse über das seemäßige und strömungstechnische Verhalten eines Schiffes geben, und wenn man von der Schiffbaukunst der alten seefahrenden Völker spricht, dann sind in erster Linie diese Linien gemeint, die sie ohne die Kenntnisse von Berechnungs- und Stabilitätsformeln ihren Schiffen gegeben haben.

Während ein Körper im allgemeinen durch drei Ansichten (Aufriß, Grundriß und Seitenansicht) bestimmt ist, sind bei einem Schiff zusätzliche Schnitte nötig, die es der Länge

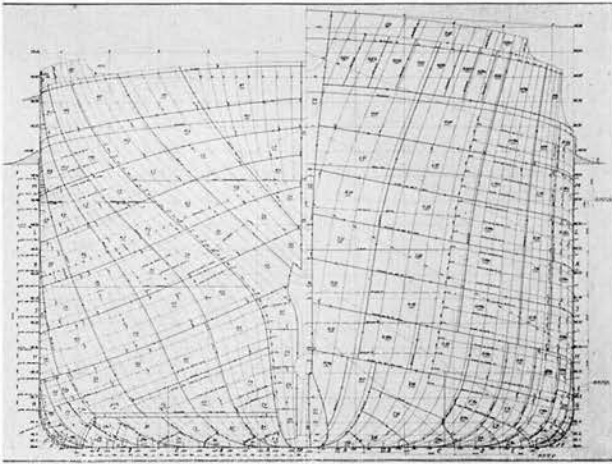


Abb. 1

(Spantenriß), der Höhe (Wasserlinien), der Seite nach (Schnitte) und in schrägen Ebenen (Senten) in viele Scheiben schneidet. Ein so entstehender „Linienriß“ ist der Ursprung eines Schiffes im Entwurfsbüro, nachdem die Abmessungen den Forderungen des Auftraggebers entsprechend festgelegt sind. Die nächste Aufgabe des Konstrukteurs besteht darin, diesen Linien Gestalt und Festigkeit zu geben, also die Verbände und ihre Abmessungen zu bestimmen und ihre Einteilung in Sektionen unter Berücksichtigung günstigster Montagebedingungen vorzunehmen. Die praktische Ausführung beginnt dann auf dem Schnürboden mit dem Bauspantenriß, der in natürlicher Größe aufgerissen wird und die Querschnitte des Schiffes an jedem Spant wiedergibt. (Abb. 1).

In den Spantenriß werden ferner alle Projektionen der nicht in diesen Ebenen liegenden Verbände eingezeichnet. Sie erscheinen hier als verzerrte Darstellungen, die mit den Wandschattenbildern willkürlich im Raum stehender Körper bei senkrecht zur Wand einfallendem Licht (Sonnenlicht) zu vergleichen sind. Die so entstehenden Linien und Kurven bilden die Grundlage für die Bestimmung der Abmessungen der Einzelteile. Wir erkennen, daß die in den Spantenebenen liegenden Bauteile, wie Spanten, Bodenwrangen, Querschotte usw. in ihrer wahren Größe unmittelbar abgenommen werden können, während Längs-Stringer, Außenhautplatten, Randplatten usw. in der Ermittlung ihrer wahren Größe zunächst einige Schwierig-

keiten bereiten. Die älteren Schiffbauer werden sich noch der Zeit erinnern, wo diese Bauteile umständlich mit Holzmodellen „von Bord“ abgenommen werden mußten. Heute sind wir in der Lage, fast alle Bauteile auf dem Vorwege durch besondere Abwicklungsmethoden und -verfahren genau zu bestimmen.

Die so ermittelten Maße und Abwicklungen werden auf Holzmodellen und Latten festgehalten. Abb. 2 zeigt die Herstellung eines Spantmodells, das für die spätere Bearbeitung des Spantes am Glühofen, zum Anzeichnen der Länge, der Spantlöcher usw. benötigt wird.



Abb. 2

Mit der Ausarbeitung der Modelle und Latten ist die Arbeit auf dem Schnürboden beendet, sie bildet die Grundlage für das nun folgende „Anzeichnen“ der Platten und Profile in der Schiffbauhalle. Der Anzeichner überträgt die Maße der Einzelteile auf die dafür bestellten Platten und Profile und versieht sie mit den nötigen Bearbeitungszeichen und Markierungen.

Nach dem Anzeichnen beginnt die eigentliche Bearbeitung des Materials. Die Einführung der Schweißung

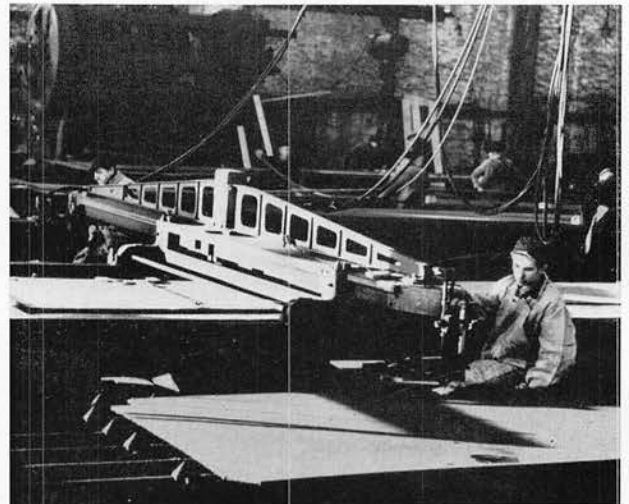


Abb. 3

als Verbindungsverfahren brachte auch eine Umstellung der Bearbeitungsverfahren mit sich. Die Bohrwerke wurden zum Teil überflüssig und die frühere Kantenbearbei-

tung durch Schere und Hobel wird jetzt mit autogenen Brennwerkzeugen ausgeführt. Formschnitte wie Bodenwangen, Rahmenspannten usw. werden nach einem Modell selbsttätig an Brennmaschinen mit zwei Brennern (Abb. 3) ausgebrannt und Parallelschnitte mit allen möglichen Fugenformen für die Hand- und Automatschweißung auf besonderen Maschinen in einem Durchgang mit sechs Brennern hergestellt. Viele Einzelteile können nach dieser

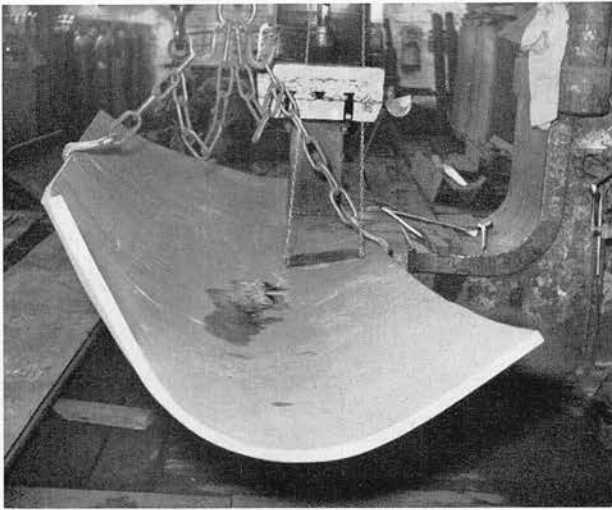


Abb. 4

autogenen Bearbeitung unmittelbar dem Sortierlager zugeführt werden, andere erhalten eine weitere Bearbeitung an der Biegewalze, Kantbank, Presse usw. Abb. 4 zeigt das Formen einer Vorstevenplatte an der Presse. Die genaue und sorgfältige Ausarbeitung und Bearbeitung der Einzelteile ist entscheidend für eine reibungslose Montage und damit die Voraussetzung für die Erreichung der kurzen Bauzeiten der Schiffe.

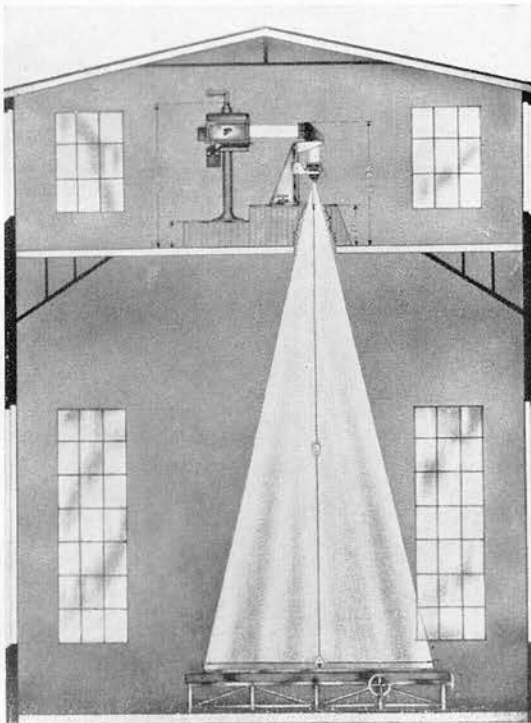


Abb. 5

In dem Bestreben, den Platzbedarf für den Schnürboden einzuschränken, indem die Ausarbeitung der Einzelteile in verkleinertem Maßstab (1:5 bis 1:10) vorgenommen

wird, hat das optische Anzeichnen in den letzten zehn Jahren einige Bedeutung erlangt. Es beruht auf der Projektion des auf einer fotogr. Platte abermals verkleinerten Bildes auf die anzuzeichnende Platte Fig. 5. Die so projizierten Lichtlinien werden angekörrt, die Markierungen nachgezeichnet und die Platte dann zur Bearbeitung weitergegeben. Das Verfahren erfordert in 14 bis 16 m Höhe aufgestellte Projektoren, was erhebliche bauliche Verände-

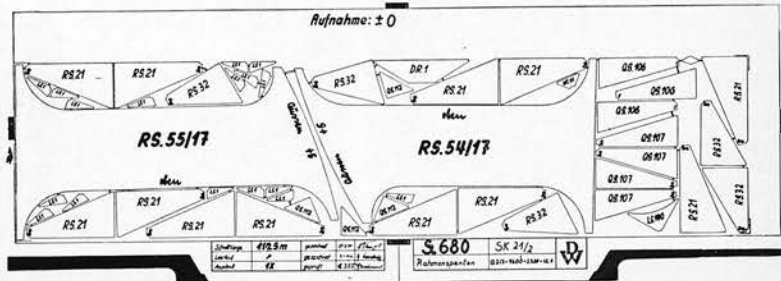


Abb. 6

rungen, verbunden mit hohen Kosten, notwendig macht. Abb. 6 zeigt ein nach dieser Methode ausgearbeitetes Bild (Negativ) in natürlicher Größe.

In der neuesten Zeit werden Verfahren entwickelt, die es gestatten, durch photoelektrische Steuerung nach einem verkleinert gezeichneten Bild oder einer photographischen Platte das Werkstück direkt auszubrennen. Die Deutsche Werft hat dieser Entwicklung große Bedeutung beigemessen und durch Inbetriebsetzung einer Maschine wertvolle Pionierarbeit in dieser Entwicklung geleistet. Bei der Schichau-Monopolmaschine werden nach einer nur wenig vom optischen Anzeichnen abweichenden photographischen Platte, Fig. 6, die in die Maschine eingelegt wird, zwei Werkstücke gleichzeitig ohne irgendwelche Bearbeitung von Hand ausgeschnitten. Abb. 7.

Beide Verfahren haben den Vorteil einer guten Materialausnutzung (siehe Fig. 6) und damit eines geringen Verschchnittes, und geben die Möglichkeit, auf kleinstem Raum

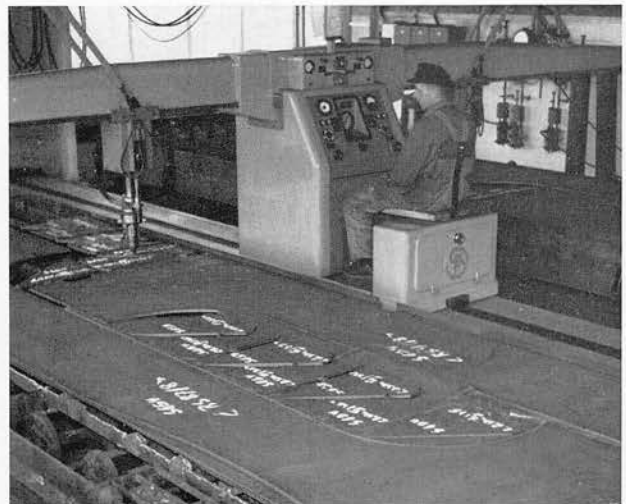


Abb. 7

die Modelle (Negative) für irgendwelche Reparaturen oder Schiffsnachbauten bequem aufzubewahren. Selbstverständlich setzen beide Verfahren genaueste Zeichenarbeit und die Beherrschung der photographischen Aufnahmetechnik voraus.

(Fortsetzung folgt)
Ob.-Ing. Raudenkolb

SS „ISRAEL“



Blick in das Café der Touristen-Klasse



Die „gläserne“ Treppe

Verkaufsstand



Blick in die Synagoge

Die Innen-Einrichtung des von der DW soeben zur Ablieferung gebrachten Fracht- und Fahrgastschiffes S.S. „Israel“ hat in hamburgischen Schiffsfahrtskreisen großen Eindruck hinterlassen, im besonderen bei einer Reihe von Fachleuten und Schiffsfahrtsinteressenten, die auf Einladung der Deutsche Werft am Tage vor der ersten Ausreise die „Israel“ besichtigten. Dies hat uns veranlaßt, die an der Einrichtung des Schiffes beteiligten Architekten - Firmen M. Weintraub & Al Mansfeld sowie D. & Y. Gad, Haifa/Tel Aviv zu bitten, ihre Gedanken und Ideen aufzuzeigen, die sie bei der grundsätzlichen Ausgestaltung der Innenräume des Schiffes geleitet haben.

Es war der Hauptwunsch der Reederei — neben Berücksichtigung hoher praktischer und ästhetischer Ansprüche — den Innenräumen des Schiffes einen Charakter zu verleihen, der die besonderen kulturellen Bestrebungen des Landes Israel zum Ausdruck bringt.

Die Schiffe — ein Schwesterschiff der „Israel“ befindet sich bei der Deutsche Werft im Bau und wird um die Jahreswende 1955/56 zur Ablieferung kommen — sollten keineswegs mit den Luxus-Fahrgastschiffen im Nordatlantikkdienst in Konkurrenz treten, dem Reisenden aber jede Bequemlichkeit und alle die Möglichkeiten bieten, die ein neuzeitliches Fahrgastschiff, vor allem auch in wohnlicher und sanitärer Hinsicht, aufweisen muß. Die Architekten-Firmen wollten symbolhaft zum Ausdruck bringen, daß Israel ein junges Land ist, erst seit wenigen Jahren selbständig, seit kaum 50 Jahren von einer Bevölkerung besiedelt, die aus allen Teilen der Welt zusammenkam, um sich hier ein neues Leben aufzubauen. Israel ist und wird noch für lange Jahre ein Land von Pionieren bleiben, das seine Bewohner noch für Generationen hindurch zum Aufbau verpflichtet. Diese Verpflichtung setzt eine gewisse Bescheidenheit und Einfachheit der Lebensführung voraus.

Daneben entwickelt sich jedoch auch heute schon in Israel als Folge seiner neuzeitlichen und vorwärtstrebenden Einstellung und unter dem Einfluß seiner reichen historischen Vergangenheit und lebendigen Verbindung mit der Bibel ein reiches kulturelles Leben.

Israel ist ein Mittelmeerland mit subtropischem Klima. Alles das findet in Kunst und Bauwesen seinen Nieder-

schlag und stellt dem Architekten die Aufgabe, dem Landescharakter Ausdruck zu geben und dem Besucher — in diesem Falle dem Passagier — die Eigentümlichkeiten des Landes Israel in Einrichtung und Formgebung zu vermitteln. So wurden besonders Motive aus Landschaft und Geschichte des Landes Israel verwendet. Wenn auch die israelischen Architekten bewußt den Weg der modernen Architektur gegangen sind, wie er von den besten Vertretern (besonders in Skandinavien) beschritten worden ist, so ist es ihnen doch immer wieder gelungen, dem Gesamtwerk ein Kolorit zu geben, das auch ihr spezielles Bestreben kennzeichnet, so z. B. durch Verwendung „leuchtender“ Farben in den Wollgeweben, wie sie von Orientalen seit Jahrhunderten erzeugt werden, durch Betonung der Helle und Durchsichtigkeit, und durch geschmackvolle Dekorationen mit lokal gebundenen Materialien, wie Bambus, Stroh usw.

Die Unbefangenheit der Architekten, die bisher keine Gelegenheit hatten, sich im Schiffbau zu betätigen, hat Lösungen finden lassen, die anfangs ein Kopfschütteln der Fachleute hervorriefen — besonders in der durchsichtigen Gestaltung des Haupt-Treppenhauses und in der Verwendung besonders großer Glasflächen für Fenster, Türen und Treppenhaus-Umkleidungen. Dieser wohltuenden Frische und Neuheit konnten jedoch auch die Fachleute im Schiffbau ihre Anerkennung nicht versagen, die bisher gewohnt waren, andere Wege zu gehen. Allgemein anerkannt worden ist die Verwendung durchweg heller Hölzer, z. B. bei der Gestaltung des vorderen und hinteren Treppenhauses, sowie klar und einfach gearbeiteter formschöner Möbel, die durch ihre Neuartigkeit belebend wirken. Durch eine geschickt angeordnete Raum-Architektur wurde die Raumwirkung erheblich gesteigert und eine scheinbare Vergrößerung der Räumlichkeiten erreicht. Über die Einrichtung der Gesellschaftsräume geben die Abbildungen eine gute Vorstellung. Die Kabinen für die Passagiere der ersten Klasse und die Touristen-Kammern wirken in bezug auf ihre schlichte und übersichtliche Gestaltung wohltuend ruhig und ausgeglichen, ohne dabei die neuzeitlichen Ansprüche an Komfort und guter Werkmannsarbeit außer acht zu lassen.

WEHS.



Lounge Tel Aviv



Café mit Tanzfläche

Lounge



Passagier-Kammer





TT „Haifa“ im Ablauf



v. r. n. l. 1. Reihe: Dir. Yechieli, Frl. Dr. Scholz
 2. Reihe: Dr. Scholz, die Taufpatin Frau Carla Scholz, Frau Reisse
 3. Reihe: Comm. Miller, Dr. Naor,
 Rabbiner Moses Nelmann, Dr. Blum, Dir. Kühl

Unsere Belegschaft beim Stapellauf



Stapellauf TT „Haifa“

18 000 t Tragfähigkeit — 16 kn Geschwindigkeit
 ZIM Israel Navigation Company, Ltd., Haifa

Im Ablauf des fünf Schiffe umfassenden Neubauprogrammes für die ZIM Israel Navigation Company, Ltd., Haifa, wurde am 22. September 1955 der 18 000-t-Turbinentanker „Haifa“ in unserem Betrieb Finkenwerder vom Stapel gelassen.

T.T. „Haifa“ sollte besonderen Bedürfnissen dienen, die sich für den israelischen Staat aus den Meinungsverschiedenheiten mit den arabischen Staaten ergaben. Israel steht der Transport von Rohölen durch den Suezkanal bisher nicht offen. Man mußte sich für die Versorgung der in Haifa errichteten Raffinerie in erster Linie auf Rohöle aus dem Schwarzen Meer einrichten. Die Beschaffenheit der Häfen im Mündungsgebiet der Donau verlangte eine vom DW-Standardtyp eines Tankers gleicher Tragfähigkeit abweichende Festlegung der Hauptabmessungen, unter Berücksichtigung des zulässigen Tiefgangs, um auch für die neuen Hauptabmessungen ein Optimum an Nutzlast sicherzustellen. Andererseits sollten aber für spätere Verwendung in der großen Überseefahrt gute See-Eigenschaften gewährleistet sein.

Als Taufpatin des Schiffes hatte die Israel Mission in Köln — die deutsche Vertretung des israelischen Staates — die Gattin des Vorstands der DW, Frau Carla Scholz, gebeten. Wie Dr. Scholz in seiner Taufrede ausführte, habe seine Frau dieser Bitte gern entsprochen, da sie hierin eine Ehrung nicht nur der DW, sondern auch aller Mitarbeiter in den Büros, im Betrieb und in den Werkstätten, die ihr Bestes hergegeben hätten, diesen Bau in kurzer Zeit herzustellen, gesehen habe. Nichts könne die Verbundenheit der Belegschaft mit ihrem Werk besser kennzeichnen, als die immer wieder gezeigte Anteilnahme bei jedem Stapellauf, wie sie sich auch diesmal wieder durch die Tausende von Männern bekundete, die an der kurzen, in die Arbeitszeit eingeschaltete Tauf-Feierlichkeit teilnahmen.

Herr Dr. Bergmann als Mitglied der Israel Mission in Köln dankte in seiner anschließenden Ansprache für die von der DW erneut vollbrachte Leistung und betonte die während der Bauausführung stets bewiesene Bereitwilligkeit für eine verständnisvolle Zusammenarbeit zwischen Werft und den Auftraggebern. Herr Dr. Bergmann wies im besonderen darauf hin, daß es seine Regierung zu schätzen wisse, daß trotz der starken Belastung, der seine Landsleute durch das vergangene Regime ausgesetzt waren, das Verhalten weiter Kreise des deutschen Volkes dazu beigetragen hat, diese Geschehnisse allmählich zurücktreten zu lassen und den Boden zu bereiten für eine friedliche Zusammenarbeit, die sich nur zum Nutzen beider Volkswirtschaften auswirken könne.

Die Fertigstellung und Ausreise der „Haifa“ steht um die Jahreswende zu erwarten.

WEHS.

Die Taufgesellschaft



Pioniere

Vor kurzem erlebten wir den Stapellauf der „Haifa“. Sie ist das dritte Schiff, das allein unsere Werft in ganz kurzer Zeit für den jungen Staat Israel gebaut hat. Weitere Schiffe werden auf anderen Hamburger Werften und in Lübeck zur Ablieferung gebracht.

Die Aktivität, mit der die junge Nation ihre Handelsflotte auf die Beine stellt, verdient schon Bewunderung. Halten wir uns doch einmal vor Augen, daß der Staat Israel vor zehn Jahren überhaupt noch nicht existierte! Und denken wir daran, unter welchen politischen Schwierigkeiten seine Geburt erfolgte, auf welchen Schleichwegen die Pioniere der heutigen israelischen Handelsflotte sich zum Teil das Bürgerrecht in Israel eroberten, wenn die Einwandererquote überschritten war. Die Methode, sich mit irgendeinem alten Seelenverkäufer bei Nacht und Nebel vor der Küste auf Schiet zu setzen und als Schiffbrüchige das Recht auf Einwanderung zu bekommen, finde ich großartig. Sie wurde tatsächlich angewandt, — Überreste der „Arlosorow“ z. B. sollen heute noch am Strande von Bat-Galim zu sehen sein. — So fing das nämlich an und das Jahr 1948, das Jahr der Staatsgründung, sah eine stolze israelische Flotte von insgesamt vier völlig veralteten Schiffen mit der beachtlichen Tonnage von — wohlgemerkt, wenn wir alle zusammenrechnen — 6157 BRT.

Nun ging es aber aufwärts. In der Erkenntnis, daß nur eine leistungsfähige Flotte dem neugebackenen Seevolk seine Existenz sichern kann, ging man ganz planmäßig an den Ausbau dieser Flotte heran, mit Hilfe von Staatsmitteln, Gewerkschaftsgeldern, Privat- und Gesellschaftskapital. Der Erfolg gab den Unternehmern recht. Die Flotte wuchs innerhalb weniger Jahre von diesen bescheidenen Anfängen bis 1953 zu der beachtlichen Größe von 31 Schiffen mit 120 000 t heran. Hierunter waren immer noch etliche alte, aufgekaufte Fahrzeuge, aber mit dem Einsetzen der Reparationszahlungen wurde die Flotte von Grund auf verjüngt. Dies geschah schnell und gründlich und man ist nicht wenig stolz darauf. Ich las im „Israel-Informationsdienst“ recht zufriedene Worte: „... eine neue Phase der wirtschaftlichen Zusammenarbeit hat begonnen, zum Segen aller. Schon jetzt aber grüßen die Seefahrer aller Welt in der Straße von Gibraltar, im Ärmelkanal und auf offener See mit unverhohlenem Respekt die Flagge des jungen Seefahrerstaates...“ usw. usw. —

Bisher hatte Israel nur Fracht- und Passagierschiffe, nun aber wird es auch Tanker unter israelischer Flagge geben. Der erste Tanker war ein 10 000-t-Schiff, das die Sacha Vesapanuth, Haifa, in Panama gekauft hat. Diese Gesellschaft hatte bereits Ende des vorigen Jahres die Absicht, ein weiteres Schiff zu kaufen. Dazu kommt nun unsere „Haifa“, als schnellster, modernster und größter Tanker. Er ist 176 m lang, 21,34 m breit, hat 9,12 m Tiefgang und läuft 16 Knoten. Rein größenordnungsmäßig weicht er kaum von unseren 18 000-t-Standardtankern ab, ist aber ein ganz neu entwickeltes Schiff. Es ist auch nicht, wie sonst üblich bei unseren 18 000-t-Tankern, ein Mortorschiff, sondern ein Turbinentanker.

Ob Motor oder Turbine, das hängt ja von der Größe nicht ab; denn unsere „Plagiola“ und „Platidia“ waren ja auch mit Turbinen ausgerüstet, die sich bestens bewährt haben, und diese beiden Schiffe waren ja nicht so groß wie die „Haifa“. Was nun in welchem Falle günstiger ist, das kann ich, ehrlich gesagt, nicht recht beurteilen. — Daß die „Haifa“ eines der wertvollsten Schiffe der an modernen Schiffen reichen israelischen Handelsflotte ist, davon sind wohl alle überzeugt, und es war ein schöner Beweis des Vertrauens und der guten Zusammenarbeit zwischen Auftraggeber und Werft, daß die Reederei die Gattin unseres Vorstandes, Frau Carla Scholz auserkoren hatte, die Taufe des Schiffes zu vollziehen. Der Tanker erhielt den Namen „Haifa“, den Namen des bedeutendsten Hafens Israels. Noch sind die übrigen Küstenplätze des Landes, Tel Aviv, Jaffa, keine echten Häfen und das Leichtern geht auf offener Reede vor sich. Aber sicher wird sich in nicht allzu ferner Zeit auch hier einiges ändern, neue Häfen werden gebaut werden, und Haifa wird als Endpunkt der Olleitung aus dem Irak — falls die Verständigung zwischen allen Völkern, um die wir uns nun seit zehn Jahren die größte Mühe geben, wirklich weiter um sich greifen sollte — gewiß einmal zu einem nicht unbedeutenden Ölhafen für die gesamte Weltwirtschaft werden. Wir wünschen der „Haifa“, daß sie zur Erreichung dieses Zieles beitragen möge, und in diesem Sinne wollen wir noch einmal die schönen Worte wiederholen, die die Taufpatin dem Schiff mit auf den Weg gab: „Allzeit glückliche Fahrt!“

cl.

Warum Unfallschutz-Helm

Seit etwa zwei Jahren hat unsere Werft den Unfallschutzhelm eingeführt. Viele Männer haben seine Nützlichkeit erkannt und tragen diesen Kopfschutz. In unserem Betrieb muß z. Teil auf überhöhten Arbeitsplätzen, die mit Bohlen ausgelegt sind, gearbeitet werden. Diese schließen nicht aus, daß abgelegte Werkzeuge und Bauteile dazwischenrutschen und auch herunterfallen können. Wie gut sich in einem solchen Falle die Schutzhelme zum Vorteil ihrer Träger bewährt haben, soll die Rekonstruktion zweier vereiteter Unfälle darstellen.

Eine Nieterkolonne hatte ihr Schmiedefeuergewicht 10 m über dem Tankdeck eines Maschinenraumes auf einer Hängestellage aufgestellt. Ein Nietenkasten, der auf ausgeschütteten Schlackenresten stand, verdingte sich an der Arbeitshose des Nieteneinsteckers und stürzte von der Stellage herab und einem darunter beschäftigten E-Schweißer direkt auf den Kopf. Sein Schutzhelm, den er glücklicherweise trug, bewahrte ihm das Leben. Das nachträglich festgestellte Gewicht des Kastens ergab 6 kg. Ein zerbeulter Helm und ein unbedeutender Kopfhautriß waren die einzigen Folgen, die der herabstürzende Kasten verursachte.

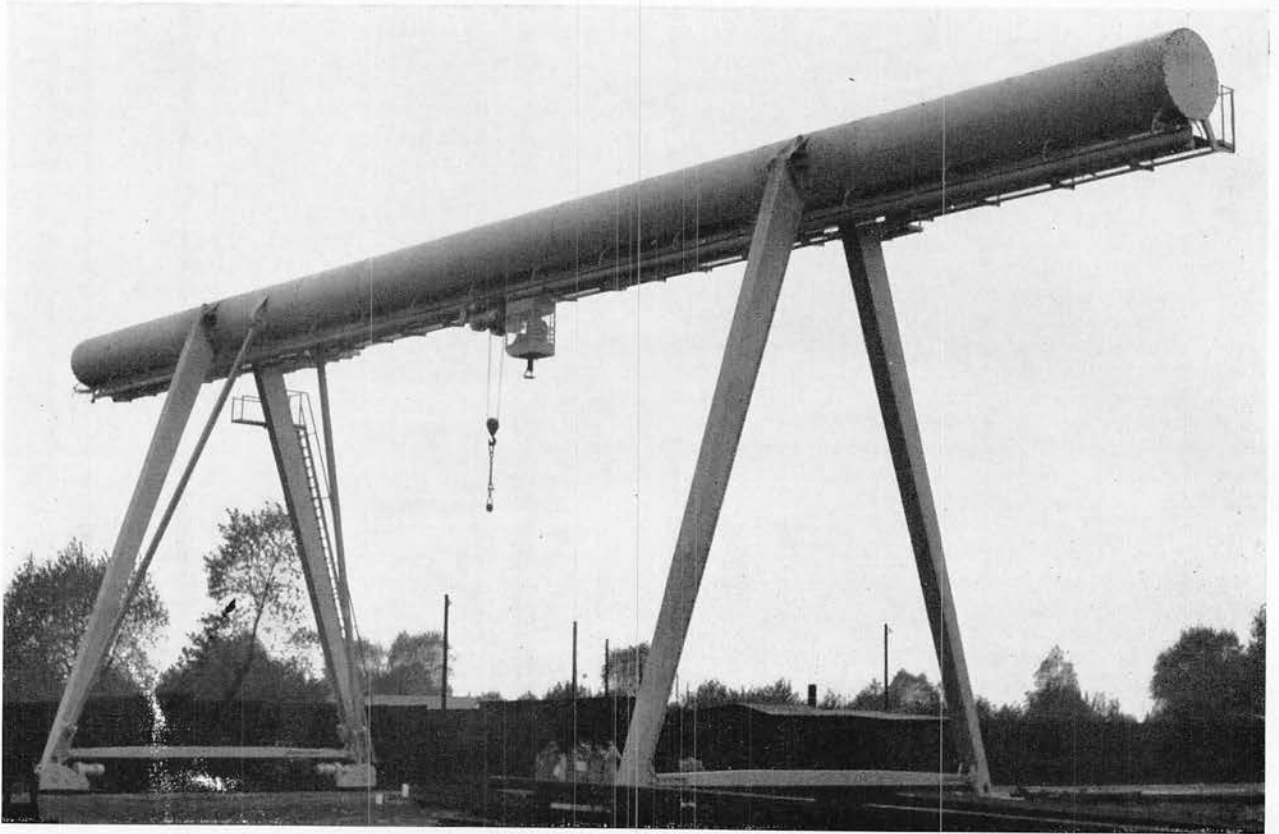
Ein 6 kg schwerer Stemmerhammer fiel durch Erschütterung von einer Außenbordstellage aus 3 m Höhe herab

und einem Schiffbauhelfer auf den Kopf. Dieser Schiffbauhelfer hatte sich gerade am Vortage zum Tragen des Schutzhelmes entschlossen und trug dadurch überhaupt keine Verletzung davon.

Anders erging es an verschiedenen Tagen der gleichen Woche einem Maschinenbauer und einem Schlosser, die beide ohne Schutzhelm arbeiteten. Dem einen fiel aus 12 m Höhe von einer Unterdeckstellage ein abgebranntes Bauteil von etwa 300 g auf den Kopf. Dem anderen traf aus 8 m Höhe ein Bolzen ebenfalls am Kopf. Beide wurden mit klaffenden Kopfwunden und Gehirnerschütterung ins Krankenhaus gefahren.

Diese Berichte müßten in ihrer krassen Gegensätzlichkeit jedem im Außenbetrieb arbeitenden Werftangehörigen zum Nachdenken Anlaß geben. Der Schutzhelm ist da, man braucht ihn nur aus der Ausgabe zu holen und weiß dann, daß sich die persönliche Sicherheit während der Arbeit wesentlich erhöht. Wen das Stirnband des Helmes drücken sollte oder wem der Luftzug zwischen Helm und Kopfhaut unangenehm ist, trägt besser eine Pudelmütze darunter und beide Beanstandungen sind sofort behoben. Niemand kann voraussehen, was im Einzelfall schon morgen eintritt, aber jedermann kann sich vorbeugend schützen!!

Herrmann US.-Ing.



De nige Buckkran

Von E. Heymann

Elkeen Monat ward de Warftzeitung an uns Lüüd verdeelt. Dat is'n gode Saak, dor kann jedwederen to Woord kam, un ick müch dat ock mol. Ick gleuw ja, dat ju al Platt snacken könnt. Wer't nich kann, de ward sick sinnig anwennen möten. Dat is uns Spraak und wi hört al tohop.

Ick wer'n ganz Tied up'n Helgen un heff de Katten föhrt. Dat wär'n aasige Jachterie, wenn't morgens orrer nachmiddag's up Schicht güng's. Rut ut den Bus un in'n Trab nah'n Helgen hen, de Fahrstuhl töw ja nich lang. Wer paar Minuten vör't Hulen nicht dar wer, kunn to Foot de Trepp rupstackeln.

In de letzt Tied wär ja op de Warft allerhand los. Enen goden Dag's wer'n Montagelüüd dar und harr'n batz enen paar Krans upstellt un twe grote Bück opbut. Paar Dag later hüng dar baben 'n grootet, langet Rohr. As ick dat so van wieden seh, dar dach ick, dat schull'n Gasleitung warnn. So hett jedwederen sin Rimels maakt. Nu güng de Sabbelee ock erst örndli los. Anner hewt dat woll ock dacht. Eenmal höör ick, de Warft kümmt mit den Schippbau nich so trecht un nu wöllt se ock noch Gas maken un Hein Gas de Luft afsnüren. Un so wüür veel vertellt. Op eenmol heet dat, dat ward de nige Buckkran vör't Isenlager. Dat wullen veel Lüüd nich gleuben, ick ock ne. Un liekers dat's doch'n Buckkran worn'n. As dat Dings nu tähmlich trech weer, un ick

in min Kabin op'n Helgen sitt un de Katt so hen un her stüer, kümmt Meester Dohrn bi mi rin un frag, op ick nich Lust heff, den nigen Kran to führen. Mann, dach't ick, son Kran hest ja noch nie seh'n, dat mutt's di ankieken. Anner Morgens schull dat losgahn. Ick klatter ja ock rup un maak mi liek an't grote Rohr ran, wiel door son groote Luken an sünd. Hier müßt du rinkieken und seh'n, wat speelt ward, dach't ick. Gar nicks wär dar to sehn, man blots'n paar Stromkabels wern dor binnen anbracht. Junge di, dach ick, dat schall de Balanzierung for den Kran sien, dat hett jo wat mit Statik to doon. Anner Dag schull ick ton erstmol führen. Na dach't ick, wo dat woll aflöppt und mack de Luk to de Kabin los. Junge, wie schull ick Langdarm in de lüüt Zigarrnkist rinkrapen. Dat heff ick erstmal örndli proowt, licht wär dat nicht un liekers heff ick't lehrt. Erst sett ick linke Been rin und sett mi op de anner Kant und treck dat rechte Been nah. Bloot mit de Zigarrnkist heff ick min Arger. Mit'n halv Liew hang ick ton Finster rut, um de Hiev, de ick an Haken harr, ock örndli to sehn. Awer dat schall nu anners war'n. De Meisters un de Betriebsrot, de ja överall togang sind, hebbt inseh'n, dat de Kabin to lüüt is. Nu kümmt dor een gröter' Kabin ran un all'ns is klar. Dor bün ick nu all achter kamen, de Kran kann örndli wat beschicken, un ick meen man, de maakt sick gau betahlt.

Für die Hausfrau etwas Neues

Von Gerhard Adler

Zum Waschen der Wäsche verwendet man immer mehr die mit großer Reklame angepriesenen schnellen Waschmittel verschiedener Hersteller. Diese Mittel, die rein synthetisch hergestellt werden, wurden zuerst in größeren Mengen in Amerika verwendet und fanden auch wenig später in Deutschland Eingang. Diese Mittel sind den meisten Hausfrauen bestens bekannt. Auch der Autofahrer verwendet sie im Waschwasser, wodurch bereits bei verhältnismäßig geringen Mengen, dem Waschwasser zugefügt, der Schmutz und insbesondere die Fetthaut auf dem Lack spielend gelöst und abgespült wird. Lack und blanke Metallteile stehen ohne Wischen oder Reiben im neuen Glanz da. Man ist immer wieder erstaunt über die Wirkung dieser Waschmittel. Das Reiben würde den Hochglanz der ebenfalls meist synthetischen Lackfarben, die oft auch aus den Grundstoffen wie Perlon, Nylon, Dralon und wie sie alle heißen mögen, hergestellt werden, nur verschrammen und den Lack unansehnlich machen.

Bei Perlon, Nylon usw. muß der Waschvorgang sowieso in kaltem oder nur lauwarmem Wasser vor sich gehen, da sonst das Material weich wird. Diese Werkstoffe wie Perlon, aus denen z. B. auch die feinen Fäden für die hauchdünnen Damenstrümpfe hergestellt werden, gehören zu den thermoplastischen Kunstharzen, die sich bei etwa 80° C leicht verformen lassen. Würde man bei dieser Temperatur die Wäsche z. B. aus Nylon oder Perlon waschen, so würden die feinen Fäden bei der geringsten Beanspruchung im Waschvorgang leicht zerreißen. Es sind deshalb also die angegebenen Waschvorschriften auf der Verpackung des Waschmittels insbesondere die Lösungsvorschriften zu beachten und einzuhalten. Viele Hausfrauen haben die Angewohnheit, nach Gutdünken zu arbeiten, wodurch in vielen Fällen der erhoffte Erfolg ausbleibt.

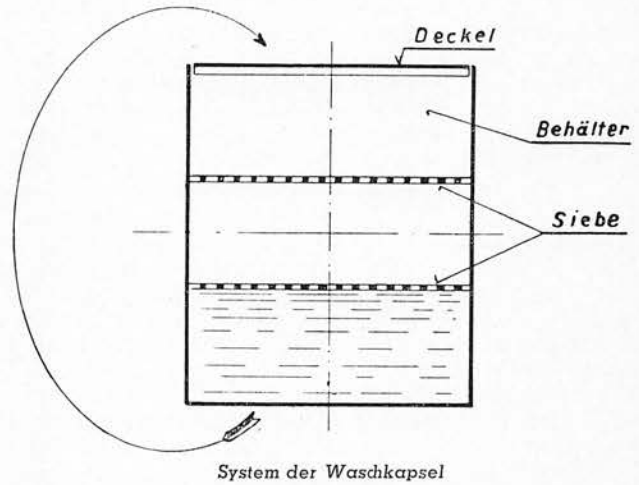
Die Waschlauge ist eine von Chemikern genau abgestimmte Lösung, die eine bestimmte Funktion zu erfüllen hat und aus diesem Grunde muß die Konzentration wie sie vorgeschrieben wird, eingehalten werden.

Um eine Vorstellung über den Waschvorgang zu erhalten, muß man sich vor Augen führen können, wie das Gewebe von der Lauge benetzt wird. Verwendet man einfaches Leitungswasser und taucht in dieses Kleider aus Perlon und Nylon, insbesondere hauchdünne Damenstrümpfe oder Unterwäsche aus solchen Werkstoffen, so wird das Wasser von diesem Gewebe abgestoßen und perlt ab; man sagt, das Gewebe läßt sich nicht benetzen oder es nimmt kein Wasser an.

Wie kommt das? Man muß sich eine Vorstellung über den Aufbau des Stoffes machen. Es ist für die Überlegung gleichgültig, ob man es mit einem festen oder einem flüssigen Stoff zu tun hat. Sie bestehen beide im Aufbau aus feinen und feinsten Teilen. Der Fachmann sagt: aus Molekülen. Das sind die größeren Bausteine oder Bestandteile. Diese bestehen wieder aus Atomen: das sind die feinsten Bestandteile und Urbausteine. Soweit wollen wir aber nicht gehen, denn diese sind für unsere Betrachtung nicht erforderlich. Wir halten uns an die großen Bausteine, die Moleküle. Diese verhalten sich in bestimmter Ordnung verkettet fest oder lose zueinander. Sind sie sehr fest und dicht miteinander verbunden, so haben wir es z. B. mit einem festen Stoff zu tun. Sind sie aber sehr lose miteinander verbunden bzw. verkettet, dann ist der Stoff flüssig. Wasser besteht also aus sehr lose miteinander verketteten Bausteinen. Trotzdem ist das Wasser für verschiedene Funktionen noch nicht flüssig genug, besonders dann nicht, wenn das Wasser kalt ist. Die Temperatur spielt für die Dichte und die Verkettung aller Stoffe eine große Rolle. Erwärmt man das Wasser, so gehen die Moleküle, ent-

sprechend der Temperatur, weiter auseinander, und es wird somit flüssiger.

Diese Tatsache ist der Hausfrau bei warmem Wasser wohl bekannt; denn sie sagt, daß das Wasser sich weicher an-



fühlt und die schmutzlösenden Eigenschaften bedeutend besser sind. Dies hat aber mit der notwendigen Temperatur funktionsmäßig nichts zu tun, sondern wie bereits beschrieben, mit der Verkettungsänderung der Moleküle. Die Abstände der Moleküle haben sich dadurch vergrößert und



Praktische Anwendung der Waschkapsel
Die Strümpfe werden wie neu

darauf kommt es an. Nachdem man diese Funktion erkannt hat, ist man auf den Gedanken gekommen, dem Wasser Substanzen beizufügen bzw. in Lösung zu geben, die die Moleküle des Wassers auseinander drücken, so daß auch

im kalten Zustand, je nach Konzentration des betreffenden Mittels im Wasser, größere Abstände zwischen den Molekülen entstehen. Jetzt hat man erreicht was man erreichen wollte, nämlich ein diffusionsfähiges Wasser ohne Wärme. Man sagt, das Wasser ist nun entspannt. Man kann jetzt auch im kalten Zustand mit diesem Wasser die Wäsche waschen, ohne daß diese Schaden nimmt durch Beeinflussung der Temperatur. Das Wasser perlt nun nicht mehr ab sondern kriecht in das Gewebe, wodurch die Benetzung bedeutend vergrößert wird. Der Waschvorgang der selbsttätigen Wäsche wird hiermit bereits eingeleitet. Das so zubereitete Wasser versucht nun die gesamte Oberfläche des Gewebes zu bedecken und kriecht unter die Schmutz- und Fettpartikelchen, wodurch diese von der Oberfläche abgehoben bzw. abgesprengt werden, besonders geeignet für Perlon, Nylon usw. Bewegt man dazu die in der Waschlauge befindlichen Wäschestücke, so wird der Waschvorgang beschleunigt durchgeführt. Ein Nachteil aller Waschvorgänge ist, daß man sie nicht beobachten kann.

Bei der Schnellwäsche im Hause verwendet man größtenteils Gefäße, die nicht durchsichtig sind, z. B. Spülgeschüssel oder ähnliche Behälter. Um zu sehen ob die Wäschestücke sauber sind, muß man diese aus der Waschlauge herausziehen bzw. heben. Sehr oft kommt es dann vor, daß das Gewebe dabei durch scharfe Fingernägel usw. verletzt wird, dieses ist meist bei den hauchdünnen Perlon- oder Nylonstrümpfen der Fall, wodurch dann später die berühmten Laufmaschen entstehen.

Es wurden Beobachtungen angestellt, um auch diesen noch verbliebenen Übelstand im Zuge der fortschreitenden Technik abzuheben.

Wäscht man die Wäsche nach der Überlegung in den modernen Waschautomaten, so wäre das Problem schon

zum größten Teil gelöst. Aber solche Automaten sind sehr teuer und nehmen einen sehr großen Raum ein. Zum Waschen einzelner Stücke, wie Strümpfe usw. ist so ein Apparat auch viel zu unrentabel und umständlich, Raum und Geld für solche Geräte haben auch nur wenige Leute. Es muß also ein kleines, billiges und handliches Gerät sein, womit man auch einzelne und kleinere Wäschestücke schnell und sauber ohne große Mühen im Haushalt waschen kann. Auch muß die Forderung erfüllt werden, daß der Waschvorgang allseitig sichtbar wird. Der Baustoff der Waschbehälter muß also durchsichtig sein. Es gibt heute eine Reihe von Kunstharzen, die diese Forderungen erfüllen und in allen Farben verhältnismäßig billig herzustellen sind.

In diesem Gerät soll man Strümpfe und andere Kleidungsstücke aus Perlon, Nylon usw. sehr leicht sauber waschen und spülen können, ohne die Wäsche zu berühren oder das Gewebe zu beschädigen. Die Form des Behälters kann entsprechend kugelförmig, zylindrisch, oval oder auch rechteckig hergestellt werden.

Um die Voraussetzung für eine gute Wäsche zu erfüllen, bildet man den Behälter am besten so aus, daß die Wäsche in der Mitte des Behälters zwischen zwei Sieben gelagert wird. Die Einteilung wird so getroffen, daß rechts und links gleichgroße Räume entstehen. (Abb. 1). Das Auffüllen mit Waschlauge wird so vorgenommen, daß nur ein freier Raum mit Waschlauge, entsprechend der Vorschrift, angefüllt wird. Nun kann man die Waschflüssigkeit durch entsprechendes Drehen des Behälters, durch die Feinwäsche diffundieren lassen, bis das Gewebe sauber ist. Der Waschvorgang ist bei dem durchsichtigen Gefäß, der sogenannten Waschkapsel, gut zu sehen. Gespült wird im gleichen Vorgang.

So wird das Waschen von Feinwäsche eine Freude sein.

Die lustigen Schiffbauer

von Finkenwerder

Auch diesmal hat der Kameradschaftsabend der lustigen Schiffbauer allen Beteiligten großen Spaß gemacht. Alles hat bestens geklappt und alle haben sich gut amüsiert. Ob jung oder alt, alle sind zu ihrem Recht gekommen, was nicht zuletzt der Verdienst der fleißigen Musikkapelle unter der Leitung von Hans Schöfflerle war.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich erwähnen, daß es leider immer noch Kollegen gibt, die der Meinung sind, daß die Kameradschaftsabende nur für die Schiffbauer gedacht sind. Das ist nicht der Fall. Im Gegenteil, ich bin der Meinung, daß wir Kollegen vom Außenbetrieb, sei es der Schiffbauhelfer, Brenner, E'Schweißer, Anbringer usw., die wir doch alle zusammenarbeiten, uns außerhalb des Betriebes in Form von Kameradschaftsabenden näher kennenlernen sollten. Daß unsere Frauen auch daran teilnehmen, ist ja wohl selbstverständlich. Außerdem ist es ganz gut, wenn sie einmal die Arbeitskollegen ihrer Männer kennenlernen.

Auf diesen Veranstaltungen kommt es natürlich hin und wieder vor, daß etwas nicht ganz so klappt, wie es soll. Wenn dies wieder einmal der Fall sein sollte, wäre ich allen dafür dankbar, die mir Vorschläge machen, wie diese Mängel beim nächsten Fest von vornherein auszuschalten sind.

Wie dem auch immer sei, eines steht jedenfalls fest: Alle Kollegen, die bisher an den Kameradschaftsabenden teilgenommen haben, sind sich schon ein wenig „nähergekommen“, und gerade dieses „Näherkommen“ ist für uns alle wichtig, trägt es doch dazu bei, uns die Arbeit ein wenig zu erleichtern.

Unser nächstes Kappenfest wird voraussichtlich im März 1956 stattfinden. Alles Nähere dazu wird noch zu gegebener Zeit bekanntgegeben.

Alwin Bock

und vom Reiherstieg

Uns Kam'rodschafsoben'd
von Schip'bu Rptr.-Betr. 601 Reiherstieg
ha'rn wie am 15. 10 55 bie
Ernst Leeseborg in Osdörp.
Unser Vergnügen wär mannigfaldig
dö'r de' Musi'ker, de düchdig
tom dan'sen o'pspelt hefft.
Dor wär uns Kolleg Herrmann Reedmann
un' uns Meister Fritz Koch,
de uns Dünt'jes und Le'der fö'rdragen he'fft,
de wie to'm del og mitsun'gen de'n.
Wie wöt un's August Vossgerau un' si'en
Fru nich' voge'den, de' wär'n erst von
en' Ur-waldrei's torüch kam',
wo se een Dan's le'rt har'n,
de se uns denn og fördansen den.
Buggi-Wuggi se'n se dor to
oder so ä'mlik, we't da't selb's nich mer.
I'k we't blos, dat wi' all Lievknibern ha'rn
von all dat Lachen, wat wie scho'n da'n harn.
Nu har'n wi' doch bald wa'd vo'geden,
dor wär noch uns Bedrivsföhrer
Ingenör Flügge un Ingenör Fleischmann
mit er'n Fru'ns dor, um mit uns
e'ni'ge vergnögde Stun' to verle'ben.
Uhnd so wöd wi' all de wi' hier nännt he'b
un nich', danken, dat sie un's hehö'lbli wen'
sin'd, dad dad Vergnügen bie vol'ster Heiterkeit
un' Fro'sinn be'd in' de Morgstun' gut
verle'b he'fft. De Festut'schuss

„Hans“, eine Urlaubsgeschichte

Der Himmel bewölkte sich bedenklich. Das kam also auch hier an der schönen Mosel vor. Dann brach das Unwetter los! Es blitzte und donnerte. Es regnete, strömte, goß. Wo sollte ich hier im Wald, weitab von der nächsten Ortschaft Zuflucht finden? Für die ersten Minuten boten mir die Baumkronen ein schützendes Dach, doch schon prasselte es auf mich herunter. — Plötzlich stand er vor mir. „Hier, nehmen Sie meine Jacke“, und flink hatte er mir diese über Kopf und Schultern geworfen, strahlte mich mit blitzenden Augen an und fand es scheinbar herrlich, bei Blitz und Donner eine Naturdusche zu nehmen. „Ich heiße Hans, und Sie?“ „Helga“. „Sie haben sicher Urlaub?“ Und mich besorgt anblickend: „Hier können Sie nicht bleiben, trotz der Jacke, Ihre Schuhe sind schon ganz naß und das schöne Kleid, kommen Sie!“ Schon hatte er mich bei der Hand genommen und zerzte mich mit fort. Ein kleiner Felsvorsprung tauchte vor uns auf. Dicht an die Steine gepreßt, war man hier vor dem ärgsten Regen in Sicherheit. Da, ein Rascheln zu meinen Füßen. Entsetzt schrie ich auf: „Eine Schlange!“ und war mit einem Satz wieder im strömenden Regen. Lieber bis auf die Haut naß werden. Hans lachte: „Eine Blindschleiche, die ist doch ganz harmlos“, und versuchte sie zu greifen, als er aber mein Grauen bemerkte, ließ er davon ab. „Hier bleibe ich auf keinen Fall“, protestierte ich und suchte mit furchtsamen Blicken nach weiteren Reptilien. „Ich muß zurück nach Cochem.“ „Ich auch“, verkündete Hans und schritt munter pfeifend neben mir einher. Wie aus dem Wasser gezogen, aber fröhlich singend kamen wir an. „Haben Sie morgen Zeit? Dann zeige ich Ihnen das Elztal“, sagte Hans beim Abschied. „Morgen leider nicht, Hans, da bin ich schon verabredet.“ „Na, dann übermorgen.“ „Gut“. „Auf Wiedersehen.“ Meine Wirtin schlug die Hände über dem Kopf zusammen, als sie mich tiefend ankommen sah. Den von ihr bereiteten heißen Pfefferminztee trank ich dankbar aus, aber gegen die Zumutung, mich mit Wärmflasche und heißen Backsteinen ins Bett zu legen, wehrte ich mich doch entschieden.

Als ich abends mit Günter und Herbert über die Promenade schlenderte lief Hans uns über den Weg. Er nickte mir kurz zu und bog um die nächste Ecke. „Das ist Hans, von dem ich euch gerade erzählte,“ erklärte ich meinen Begleitern. „Netter Kerl“, meinte Günter und steuerte auf die Moselbar zu.

Am vereinbarten Tag winkte Hans mir schon von weitem entgegen. In der Hand balancierte er ein großes Rhabarberblatt mit leuchtend roten Erdbeeren. „Die hab' ich eben im Wald für Sie gepflückt.“ „Die sind ja köstlich, Hans, danke.“ Mißbilligend schaute er auf meine Riemchensandaletten. „Haben Sie keine anderen Schuhe? Wir müssen etwas klettern.“ Folgsam ging ich noch einmal auf mein Zimmer und kam mit derben Wanderschuhen zurück. Da war er zufrieden und auf ging's durch die Weinberge. Die sanften Hänge erwiesen sich als recht steil. Die Schieferstückchen rutschten unter jedem Schritt fort. Ich war Hans doch recht dankbar, daß er auf festem Schuhzeug bestanden hatte und war froh, als wir den „Gipfel“ erklimmen hatten. Ein schmaler Weg führte uns an wogenden Kornfeldern vorbei; ein schattiger Laubwald nahm uns auf. Wir waren im idyllischen Elztal. Murmelnd und rauschend sprang das Fließchen über die glattgespülten Steine. Ruhe, Stille — nur das Zwitschern der Vögel und das emsige Lied der Eltz. Ich hatte mich im Moos zwischen den Farnkräutern ausgestreckt und träumte in den Himmel. In die Stille hinein fragte Hans plötzlich: „Darf ich ‚Du‘ zu Ihnen sagen?“ Überrascht sah ich auf. Er stand mit roten Ohren vor mir. „Doch, ja, Hans, du darfst es.“ — Als der Tag zur Neige ging machten wir uns auf dem Heimweg. Zur Abkürzung schlug Hans einen anderen Weg ein. Etliche Hindernisse wie umgestürzte Bäume, Bäche und Gatter waren dabei zu überqueren. Dank meiner langen

Beine fiel es mir nicht so schwer, so daß Hans anerkennend meinte: „Du bist prima. Am liebsten möchte ich jeden Tag so mit dir herumstrolchen.“ „In der nächsten Woche habe ich aber keine Zeit mehr für dich, Hans, ich . . .“ „Ja, ich weiß schon“, murkte er, „morgen bist du mit Günter, übermorgen mit Erich, oder wie die Herren alle heißen, verabredet.“ Etwas schuldbewußt entgegnete ich: „Sieh Hans, ich habe doch Urlaub und da ist man beschwingter und unbeschwerter und lernt so viele nette Leute kennen. Aber halt, morgen mache ich mit der Reisegesellschaft eine Motorbootfahrt nach Beilstein, da kannst du sicher mitkommen.“

Und er kam mit. Pünktlich wie immer war er zur Stelle und wurde von den anderen Teilnehmern gleich freundschaftlich in unserer Mitte aufgenommen. Bald hatte er sich alle Herzen mit seiner frischen, aufgeschlossenen Art erobert und einige ältere Damen flüsterten mir begeistert zu: „Nein, er ist aber auch zu reizend und wie er Sie immer niedlich anschaut.“ — Nach fröhlicher Fahrt legte unser Schifflein in Beilstein, dem „Dornröschen der Mosel“, an. Hier schien die Zeit stehengeblieben zu sein. Die alten Fachwerkhäuser mit ihren grauen Schieferdächern schmiegen sich übereinandergeschachtelt an die Weinberge. Enge, winklige Gäßchen führten auf den winzigen, maleischen Marktplatz. „Viele Filme wurden hier gedreht, z. B. „Moselfahrt aus Liebeskummer“ und „Der fröhliche Weinberg“, erklärte unser Reiseleiter. Hans und ich verkümmelten uns und gingen auf Entdeckungsreisen. Die Ruine, hoch droben auf der Anhöhe zog uns an. Ein Zickzackweg führte durch die Weinberge zu dem alten Gemäuer. Das uralte Gestein war von Efeuranken überwuchert. Einen herrlichen Ausblick hatten wir von hier oben. Wie ein silbernes Band schlängelte sich in vielen Windungen die Mosel tief unter uns. „Ach, hier ist es ja wie im Märchen, und Dornröschen hat bestimmt gerade hier in dieser Burg geschlafen,“ schwärmte ich, aber Hans hatte wenig Sinn für meine romantischen Träumereien. Er kletterte übermütig an dem bröckeligen Gemäuer empor und lugte plötzlich in luftiger Höhe durch eine Fensterhöhlung. „Komm sofort herunter, Hans!“ rief ich erschrocken. „Du stürzt mit der ganzen Mauer zusammen und brichst dir die Beine.“ Ja, so war Hans, lausbubenhaft keck, furchtlos und mit rührender Fürsorge um mich besorgt. — Es wurde noch ein schöner Nachmittag bei der Ruine. Wir spähten in unterirdische Verließe, krochen durch wildwuchernde Hecken und — vergaßen die Zeit. Als ich zufällig auf die Uhr blickte, erschrak ich. „Oh, Hans, nun aber schnell. Jetzt müssen wir laufen! In zehn Minuten soll das Boot fahren.“ Außer Atem kamen wir am Bootssteg an und wurden mit Hallo begrüßt. „Na, da sind die Ausreißer ja wieder. Wir wollten schon eine Vermißtenmeldung aufgeben.“ „Was kann mir schon passieren, wenn Hans bei mir ist?“ und Hans strahlte voller Stolz. Auf der Heimfahrt raunte er mir ins Ohr: „In zwei Tagen habe ich Geburtstag. Du bist eingeladen.“ Aber Hans, deiner Mutter wird es vielleicht nicht recht sein. „Das hab' ich mir schon gedacht, daß du das meinst und darum habe ich dir gleich eine schriftliche Einladung mitgebracht“, und er schwenkte triumphierend einen Brief in der Hand. Zwei Tage später stand ich der Mutter von Hans, einer sympathischen, zierlichen Frau gegenüber. Sie begrüßte mich herzlich: „Ich mußte Sie doch noch kennenlernen, bevor Sie wieder abreisen, Fräulein Helga. Mein Sohn ist ja ganz vernarrt in Sie und beiläufig jetzt immer sehr mit den Schulaufgaben. Hoffentlich hat er Ihre Zeit nicht gar so sehr in Anspruch genommen.“ Und während sie mich freundlich prüfend ansah: „Sie scheinen sehr kinderlieb zu sein.“ Dann läutete es Sturm und Hänschens Freunde kamen lachend und lärmend um zu gratulieren. Hänschens Mutter und ich aber zündeten „unserem Jungen“ die Geburtstagskerzen an. Es waren elf Stück.

Helga Kugel

Oh, diese Steuern

Die 7200-DM-Grenze bei der Lohnsteuer

Das Gesetz zur Neuordnung von Steuern bestimmt, daß bei der Feststellung, ob der Arbeitslohn 7200,— DM im Kalenderjahr nicht übersteigt, der Mehrarbeitslohn und die Mehrarbeitszuschläge nicht mehr — wie bisher — außer Ansatz bleiben. Ab 1. 1. 1955 sind Mehrarbeitslohn und Mehrarbeitszuschläge eigentlich uneingeschränkt lohnsteuerverpflichtig und haben innerhalb des gesamten Arbeitslohns keine selbständige Bedeutung mehr. Mit Rücksicht auf die sehr späte Verkündung der Ersten LStAV 1955 konnten wir aber nur nach den bisherigen Anordnungen aus 1954 verfahren. Inzwischen ist auch angeordnet (§ 32 LStDV), daß die bisherige Regelung noch für 1955 gilt. Bei der Ermittlung der 7200,—DM-Grenze für 1955 werden also keine Zuschläge mitgezählt. Niemand muß daher befürchten, beim Jahresausgleich noch nachzahlen zu müssen.

Ab 1. Januar 1956 wird nun aber eine Änderung eintreten. Wir wissen, daß die rechtzeitige Feststellung schwierig sein wird. Soweit der Normallohn die Grenze von 7200,— DM erreicht, ist das einfach. Wenn aber durch Mehrarbeit unterschiedliche Einkommen entstehen, sind besondere Berechnungen bezüglich der steuerpflichtig werdenden Lohnanteile notwendig. Irgendwann muß in Zukunft die Feststellung getroffen werden, ob Mehrarbeitslohn und Mehrarbeitszuschläge weiterhin außer Ansatz zu lassen oder zuzurechnen sind. Das gibt sicher Schwierigkeiten. Mehrarbeit, also Überstunden, sind ja kein fester Bestandteil eines Einkommens! Wir müssen aber die Tatsachen nehmen, wie sie sind, und auf jeden Fall der maßgeblichen Rechtslage Rechnung tragen. Wird erkennbar, daß der Steuerpflichtige die 7200,— DM-Grenze erreicht, darf keine Steuerfreiheit für Mehrarbeit mehr gewährt werden.

Bollmann

Das sollte jeder wissen!

Wir wollen heute unsere kurzen Betrachtungen über die Konsequenzen, die sich aus dem 1. Bundesmietengesetz ergeben, fortsetzen.

In der letzten Ausgabe unserer Werkzeugzeitung war von den zulässigen Mietzuschlägen für bis zum 20. 6. 1948 bezugsfertig gewordenen Wohnraum die Rede. Heute handelt es sich um die zulässige Miete für den bis zum 31. 12. 1949 bezugsfertig gewordenen, preisgebundenen Wohnraum. Hinsichtlich dieser Wohnungen ist für jede Mieterhöhung Voraussetzung, daß die derzeitige Miete preisrechtlich zulässig ist und über ihre Höhe Einverständnis zwischen Mieter und Vermieter besteht. Eine Mieterhöhung hat von der Miete auszugehen, die vor dem 1. 1. 1955 vereinbart war. An Stelle einer vereinbarten Miete tritt gegebenenfalls die von der Mietpreisbildungsstelle festgesetzte Miete.

Für den Fall, daß die Ausgangsmiete wenigstens um 10 % über der gesetzlich zulässigen Miete liegt, kann der Mieter bis zum 31. 12. 1955 die Herabsetzung der Miete beantragen. Übersteigt die tatsächliche Miete die gesetzliche Miete um mehr als 33 1/3 %, so ist der Mieter an diese Frist nicht gebunden.

Es ist wichtig zu wissen, daß nach dem 31. 12. 1955 jede Miete, auch wenn sie am 1. 8. 1955 preisrechtlich unzulässig war, von diesem Tage an wirksam ist, es sei denn, daß sie die zulässige Miete um mehr als 33 1/3 % übersteigt. Jede Miete, die nach dem 1. August 1955 vereinbart wird, gilt als für die Dauer des Mietverhältnisses genehmigt, soweit sie die preisrechtlich zulässige Miete nicht um mehr als 33 1/3 % übersteigt. Der Mieter kann sich aber jederzeit durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Ver-

mieter auf die preisrechtlich zulässige Miete berufen. Eine solche Erklärung, die übrigens innerhalb eines Jahres seit Abschluß der Mietzinsvereinbarung abgegeben werden muß, bewirkt, daß vom 1. des folgenden Monats an die Vereinbarung, daß die vereinbarte Miete genehmigt sei, entfällt. An die Stelle der vereinbarten Miete tritt von diesem Zeitpunkt an die preisrechtlich zulässige Miete oder aber die Kostenvergleichsmiete.

Auf das Recht, sich auf die preisrechtlich zulässige Miete zu berufen, kann kein Mieter verzichten.

Allers

Die Werftkomödianten in Jesteburg

Als wir hörten, daß am 22. und 23. Oktober in Jesteburg die Niederdeutschen Stiftungstage stattfinden sollten, zu welchen alle Niederdeutschen Vereine und Bühnen herzlich eingeladen waren, faßten wir den Entschluß, uns auch daran zu beteiligen. Wir hofften, dort manches zu hören und zu sehen, was für uns zum Nutzen sein könnte. Wir schrieben dem Leiter des Arbeitskreises für Niederdeutsche Kunst von unserem Vorhaben und luden ihn gleichzeitig zu unserer Aufführung „Dat Dokterbook“ im Haus der Jugend ein. Er sprach sich lobend über unsere Arbeit aus und freute sich auf unser Kommen. Der Werftchor, den er bei dieser Gelegenheit kennenlernte, wurde von ihm auch eingeladen.

Also fuhren wir am Sonntag, dem 23. Oktober, mit rund 60 Personen im Autobus nach Jesteburg. Die „Finkwarder Speeldeel“ war ebenfalls dort vertreten. Als erstes hörten wir uns in der Jesteburger Kirche einen plattdeutschen Gottesdienst an. Ich glaube, keiner von uns hatte so etwas schon einmal gehört. Es war mal ganz etwas anderes. Anschließend fand im Gasthaus Niedersachsen eine Feierstunde zum Gedenken Hermann Boßdorfs statt. Er war einer unserer bekanntesten norddeutschen Heimatdichter und starb 1923 im Alter von 46 Jahren. Unser Werftchor sang zur Einleitung. Außer uns waren auch noch Vertretungen anderer Bühnen gekommen. Der NWDR war mit seinem Aufnahmewagen da und vom Sender Bremen erschien der Leiter der niederdeutschen Sendungen, Herr Freudenberg.

Nach dem gemeinsamen Mittagessen fanden wir uns zu einer Aussprache zusammen. Wir hörten, daß am Sonnabend sogar der belgische Generalkonsul, Henry de Vleeschouwer, der sich sehr für diese Sachen interessiert, gekommen war. In seiner Eröffnungsansprache sagte er zum kommenden Jahr die Entsendung einer flämischen Gruppe zu. Es wurde darauf hingewiesen, daß künftig alljährlich in Jesteburg die „Niederdeutschen Stiftungstage“ stattfinden sollen. Dabei sollen Werke junger niederdeutscher Autoren aufgeführt werden. Vielleicht werden auch wir uns im nächsten Jahr mit einer Uraufführung beteiligen.

Bürgermeister Kaisen (Bremen) telegraphierte: „Kont ji man deftig plattduetsch snacken, hewt Kopp un Hart a'n rechten Placken, ward ok up jo Word wat tellt, denn Hartenspraak versteiht de Welt.“ Ich glaube, damit hat er das ausgesprochen, worum es uns allen geht.

Am Nachmittag brachte die „Finkenwarder Speeldeel“ in ihren Trachten das Programm „Plattdütsch schall leeben“. Der NWDR war auch nicht untätig. Ausschnitte aus diesen Programmen waren kürzlich in einer Sendung „Zwischen Elbe und Weser“ zu hören.

Am Abend sang noch einmal unser Werftchor. Mit der Aufführung des Hamburger Ohnsorg-Theaters „Kramer Krey“ v. Hermann Boßdorf klang der Tag dann für uns aus.

H. Kähler

DIE WERFTKOMÖDIANTEN



Wir sind schon wieder fleißig beim Üben. Mit Feuereifer haben wir uns gleich in zwei Stücke gestürzt. Anfang Dezember soll ein plattdeutsches Schauspiel über die Bretter gehen und im Januar kommen die Freunde des Lustspiels wieder auf ihre Kosten. Also bei uns herrscht wie immer Hochbetrieb und leider noch immer Frauenmangel. Heute möchten wir Euch bitten einmal zu dem Problem der Platzaufteilung Stellung zu nehmen. Bis jetzt sicherte frühes Kommen gute Plätze und besonders die Leute mit den berühmten starken Ellenbogen wußten sich ihre Plätze schon zu „erboxen“, und die Sanftmütigen hatten das Nachsehen. Was sollen wir nun machen? Die Plätze numerieren? (Dann wird uns garantiert vorgeworfen, daß wir die besten Plätze an unsere Freunde

vergeben würden). Die Karten auslosen oder die Eintrittspreise staffeln?

Wir erwarten Eure schriftlichen Vorschläge.

*

Wir spielen für Euch:

»OSE VON SYLT«

Freitag, 2. 12.	}	um 20 Uhr Gorch-Fock-Halle, Finkenwerder
Sonnabend, 3. 12.		
Sonntag, 4. 12.		
Sonnabend, 10. 12. um 20 Uhr „Haus der Jugend“, Altona		
Kartenverkauf im Sportzimmer und beim Betriebsrat.		

Aus dem Betriebssport



Am 12. November 1955 fand die diesjährige Meisterschaftsfeier des Betriebssportverbands in der Gaststätte „Petershof“ in Hamburg-Jenfeld, an der auch unsere Reserve-Fußballmannschaft teilnahm, statt. Nach der Festrede des 1. Vorsitzenden unseres Betriebssportverbands, wurde die Meisterschaftsfehrung vorgenommen und jedem Meister seiner Klasse die Siegerurkunde überreicht.

Bei dem gut aufgezogenen Fest wurde recht viel getanzt. Eine reichhaltige Tombola erfreute alle. Bei fröhlichem Umtrunk verlief der Abend zur Zufriedenheit aller.

Wir weisen unsere Betriebssport-Mitglieder noch darauf hin, daß der Beitrag für das IV. Quartal 1955 fällig ist.

Nachstehend die Zusammenstellung der Ergebnisse:

F u ß b a l l :

DW 1. — Rapid 1.	4:4
DW 1. — Fordwerke	10:4
DW 2. — Eisenwerke	2:2
DW Rhstg. — BWV 1.	4:0

H a n d b a l l :

DW 1. — Stülcken	21:5
DW 1. — Philips	3:6
DW 2. — Vereinigte	2:8
DW 2. — Hbg.-Esso	9:7

T i s c h - T e n n i s :

DW 1. — Still	8:8
DW 1. — NWDR	3:9
DW 1. — Vereinigte	9:7
DW 2. — Finanzamt Blankenese	3:9
DW 2. — Landesbank	2:9
DW 3. — Glasurit	7:9
DW 3. — Albingia	7:9
DW 3. — BWV	8:8

K e g e l n :

DW 1. — Spaeter	2375:2133
DW 1. — Post	2012:2067
DW 2. — OFD	2381:2306
DW 3. — Stockmann	2301:2191
DW 4. — Hbg.-Kreditbank	2399:2161
DW Damen — Rapid Damen	1785:1912
DW Damen — Philips Röntg. Dam.	1824:2110



Die Angehörigen der Reserve-Mannschaft als Probefahrtgäste



WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25 jähriges Dienstjubiläum



Willi Schwarz
Maschinenbauer
27. September 1955



Fritz Faßbender
Elektriker
6. Oktober 1955



Franz Godemann
kfm. Angestellter
20. Oktober 1955

Herrn Oberingenieur Bernhard Lorenz zum Abschied

Auf der DW, von allen gekannt,
Bernhard wurde er von uns nur genannt.
In rauher Schale ein guter Kern,
so hatten bei uns ihn alle gern.
Ein Charakter, wie es selten einen gibt,
war er bei jung und alt beliebt.
Ob Lehrling, Meister oder Ingenieur,
ein jeder fand bei ihm Gehör.
Ja, so wußte er jeden Fall zu lösen,
ging es nicht im Guten, dann eben im Bösen,
denn so ein Betrieb, der will sein gelenkt,
da wird bestimmt keinem etwas geschenkt.
An die schwersten Probleme, da ging er ran
und stand auch sonst überall seinen Mann,
doch das Alter muß nun der Jugend weichen,
aber wir wünschen uns wieder einen seinesgleichen.
Möge das Schicksal nun gütig walten
und ihn noch lange am Leben erhalten,
denn die beste Zeit von seinem Leben,
hat selbstlos für die Werft er hingegeben.
Wenn die Belegschaft nun diese Zeilen wird lesen,
merkt mancher, was Herr Lorenz für uns ist gewesen,
und auf der DW so leicht keiner vergißt,
daß er Vorgesetzter und doch immer Mensch gewesen ist.

H. E., Betr. 231

Dem „Boxer“ zum Abschied

Lieber Klabauteermann!

Heute erhielten wir wieder die Wertzeitung mit einem Artikel über Obering. Lorenz. Sein Ausscheiden ist bestimmt ein großer Verlust, nicht nur für die Betriebsleitung, sondern auch für die Belegschaft. Jeder, der sich einmal an Herrn Lorenz wenden mußte, stand erst schüchtern vor diesem Hünen mit einem Kreuz wie ein Kleiderschrank, und wenn dann seine Stimme grollte, legte man die Ohren an, aber dann erlebte man, wie sich hinter diesem rauhen Ton volles Verstehen zeigte, und voller Vertrauen konnte man mit „ihm“ über seinen Kummer sprechen. Und war einmal eine strittige Sache im Betrieb, bei der einem Unrecht geschah, dann brauchte man bloß mit einem Gang zum „Boxer“ drohen, dann wurde selbst der kiebzigste Vorgesetzte kleinlaut; denn er wußte, Herr Lorenz geht der Sache auf den Grund. Ich schrieb eben „Boxer“, ja so heißt er im ganzen Betrieb, aber auf keinen Fall abfällig. Im Gegenteil, ein richtiger Glorienschein umgibt ihn und viele Legenden und Anekdoten umkreisen seine Persönlichkeit.

Kaum betrat er morgens den Dampfer, so grollte sein „Guten Morgen“ über Deck, während die Meister es oft nicht einmal für nötig halten, ihre Gewerksangehörigen zu begrüßen. Der „Boxer“ grüßte stets als erster, wenn er irgendwo hinkam, und war es nicht ein schönes Bild, wenn selbst die rohesten Werftgrandis die Mütze zogen, wenn er auftauchte, nicht unterwürfig, sondern voll Anerkennung für diesen Mann. Ob die Werft noch einmal solch einen Mann hervorbringt, wird abzuwarten sein. So begleiten auch unsere Wünsche den „Boxer“ in seinen weiteren Tagen, und er kann gewiß sein, hier vergißt man ihn nicht. Sag' Du, lieber Klabauteermann, denn ich glaube nicht, daß die Verbindung mit seinem Ausscheiden abreißt, dem „Boxer“, daß wir ihn trotz seines rauhen Tones gern gehabt haben.

Einige Polierer

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Architekt Gustav Langhoff mit Frl. Renate Lange
am 23. 9. 1955

Kaufm. Angestellte Margot Plath mit Herrn Karl-Heinz
Büthe am 8. 10. 1955

Schiffbau-Helfer Wolfgang Dietz mit Frl. Eva Maria Tamm
10. 10. 1955

Schiffbau-Helfer Walter Wehde mit Frau Anna John
am 15. 10. 1955

Schiffbau-Helfer Klaus Fick mit Frl. Liesbeth Drozella
am 15. 10. 1955

Schmied Heinrich Loitz mit Frl. Frieda Liebert
am 15. 10. 1955

Brenner Heinz-Karl Phenn mit Frl. Lieselotte Reiss
15. 10. 1955

E'Schweißer Wilhelm Klamm mit Frl. Hannelore Lampert
am 17. 10. 1955

Kupferschmied-Helfer Hans Kutzer mit Frau Ingeborg
Scharmer am 17. 10. 1955

Transportarbeiter Hans Weckwerth mit Frau Hedwig
Sommerfeldt am 22. 10. 1955

Schiffbauer Walter Wendt mit Frl. Helga Willms
am 22. 10. 1955

Maschinenbauer Harry Weidemann mit Frau Frieda
Bielenberg am 29. 10. 1955

Schiffbau-Helfer Josef Stein mit Frl. Maria Pape
am 29. 10. 1955

Schiffbauer Horst Lappat mit Frl. Ingeborg Jüngling
am 29. 10. 1955

Bohrer-Helfer Siegfried Tomuschat mit Frl. Wilma Kohrs
am 5. 11. 1955

Schiffbauer Günter Toebe mit Frl. Hannelore Seyring
am 5. 11. 1955

Angel. Rohrschlosser Günther Kuchta mit Frl. Eugenie
Wiesner am 12. 11. 1955

Stellagenbauer Karl Möller mit Frau Margot Schröder
am 12. 11. 1955

Stellagenbau-Helfer Günther Wegener mit Frl. Lieselotte
Bast am 12. 11. 1955

E'Schweißer-Anlerner Rudolf Fiege mit Frl. Lieselotte
Herrmann am 12. 11. 1955

Geburten:

S o h n :

Kaufm. Angestellte Frau Erika Frankenfeld am 27. 9. 1955

Vorarbeiter Franz Berg am 10. 10. 1955

Klempner Hans Mehrens am 15. 10. 1955

Seilbahnfahrer Walter Schütt am 17. 10. 1955

Dreher Franz Rolf am 20. 10. 1955

Anstreicher Hans Risch am 21. 10. 1955

Schiffbau-Helfer Otto Wurm am 24. 10. 1955

Brenner Horst Rosenberger am 25. 10. 1955

Werkzeugausgeber Max Behn am 26. 10. 1955

Schiffbauer Erich Hahn am 27. 10. 1955

Schlosser Johann Zsoka am 31. 10. 1955

Blechslosser Georg Knöpke am 3. 11. 1955

Kaufm. Angestellter Rolf Eschert am 2. 11. 1955

Techn. Angestellter Hans Wegener am 2. 11. 1955

Ingenieur Willi Brockmann am 4. 11. 1955

Pförtner Ewald Ladewig am 5. 11. 1955

Kupferschmied-Helfer Johann Cermak am 5. 11. 1955

Zeichner Heinz Leseberg am 6. 11. 1955

Schiffbauer Alwin Hinz am 6. 11. 1955

Bohrer-Helfer Gerhard Hinck am 10. 11. 1955

Zimmerer Heinz Vick am 14. 11. 1955

Tochter:

Maschinenbauer Rolf Peya am 29. 9. 1955

Schiffbau-Helfer Joachim Rupprecht am 9. 10. 1955

Werkzeugausgeber Richard Bauer am 14. 10. 1955

E'Schweißer-Anlerner Lambert Reinders am 15. 10. 1955

Vorarbeiter Ernst-Otto Kipke am 18. 10. 1955

Behauer-Anlerner Walter Lodders am 22. 10. 1955

Tischler Heinrich Lütje am 26. 10. 1955

Schiffbau-Helfer Johann Pawelczak am 2. 11. 1955

Schiffbau-Helfer Egon Beckedorf am 5. 11. 1955

Schlosser Werner Götsch am 6. 11. 1955

Schlosser Norbert Maul am 7. 11. 1955

Hobler-Anlerner Walter Börner am 12. 11. 1955

Behauer Kurt Kolschetzki am 13. 11. 1955

Wir gratulieren!

Bei meinem Ausscheiden sind mir aus der Belegschaft so viele Beweise des Vertrauens und gute Wünsche für mein weiteres Leben zugegangen, daß ich nicht allen persönlich danken kann. Ich möchte daher auf diesem Wege der Belegschaft meinen herzlichen Dank aussprechen.
Bernhard Lorenz

Für die mir von der Betriebsleitung, meinen Vorgesetzten und Kollegen erwiesene Aufmerksamkeit anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums danke ich herzlich.
Franz Godemann

Für die zahlreichen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen und Mitarbeitern meinen herzlichsten Dank.
Martin Strankmann

Für die vielen erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich allen Beteiligten sowie der Direktion meinen herzlichsten Dank.
Fritz Faßbender

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Adolf Wulff sagen wir unseren herzlichsten Dank.

Frau Elly Wulff und Kinder

Wir gedenken unserer Toten

Carl Hinz
Transportarbeiter
gest. 15. 10. 1955

Johann Brandt
Rentner
gest. 15. 10. 1955



Adolf Baldamus
Rentner
gest. 15. 11. 1955

Fritz Hansemann
E'Schweißer
gest. 1. 11. 1955

Johannes Wüpper
Rentner
gest. 4. 11. 1955



Es ist gar nicht so einfach, Klabautermann zu sein. Was kommen da so im Laufe eines Monats alles für Wünsche an. Und die Briefe! Alle Briefe, die eine Unterschrift tragen, wollen auch beantwortet sein! Und der Klabautermann freut sich immer, wenn er irgendwie helfen kann. Immer geht das nicht. Mancher wird seine Gedanken irgendwo in der Werftzeitung wiedergefunden haben, und mancher hat sonstwie gemerkt, daß sein Brief angekommen ist.

Es gibt kaum etwas auf der Werft, das nicht schon einmal Gegenstand eines Briefes an den Klabautermann gewesen wäre.

In den letzten Tagen kam ein Brief, der sich mit dem Kantinenessen beschäftigt. Da hieß es, man solle den Preis von 0,25 DM auf 0,40 DM heraufsetzen und dafür „mehr und besser“ kochen. Ich finde das Essen, so wie es ist, eigentlich nicht schlecht. Die Schwierigkeiten liegen m. E. im wesentlichen in der Raumfrage. Es kann im gegenwärtigen Zustand immer wieder zu Unzuträglichkeiten dadurch kommen, daß beispielsweise an einer Ausgabestelle das Essen aus irgendeinem Grunde mal nicht reicht, so daß nachgeholt werden muß. Bei solchen Gelegenheiten kann es dann auch vorkommen, daß das Essen nicht ganz so warm ist, wie es sein sollte. Vielleicht reichen auch einmal die Bestecke nicht. Alle diese Dinge können durchaus dazu führen, daß das Essen dann nicht so recht schmeckt.

Ihr wißt, daß es bei uns auf der DW nur ein Essen gibt, das jeder, der hier seine Mahlzeiten einzunehmen wünscht, bekommt. Auch Dr. Scholz ißt das gleiche wie Ihr. Ausnahmen gibt es nur für diejenigen, die eine Diätkost wünschen.

Man gibt sich alle erdenkliche Mühe, etwa vorhandene Mängel abzustellen, und der Kantinenbau in Finkenwerder wird hoffentlich sein Teil dazu beitragen, daß das Essen in Zukunft besser schmeckt. Die Kantine soll ja ein wenig Gemütlichkeit ausstrahlen. Ihr werdet aber verstehen, daß es nicht ganz einfach ist, für einige tausend Mann die Einrichtungen aus dem Ärmel zu schütteln. Wir alle hoffen, daß im nächsten Jahr weitere Verbesserungen durch Neubauten geschaffen werden können.

Und ganz leicht macht Ihr der Kantinenverwaltung das Leben ja auch nicht. Seht einmal: Da sind neulich einmal ein paar hundert Löffel usw. mehr für Euch bereitgehalten gewesen als sonst. Die Bestecke wurden ohne Pfand ausgegeben. Und als man sich die Bescherung

am Ende besah, fehlten an einem einzigen Tage 200 Löffel. Kein Mensch behauptet, daß diese Löffel alle geklaut worden sind. Die Dinger sind nur „sichergestellt“ worden, damit die „Inhaber“ am nächsten Tage gleich gut ausgerüstet zum Essen gehen konnten. Ubrigens, habt Ihr sie wenigstens abgewaschen?

Trotzdem ist es natürlich für die Kantine unter diesen Umständen nicht ganz leicht, zu planen. Im übrigen ist es selbstverständlich, daß das Essen schmackhaft und warm sein soll. Es ist aber schwierig, den Geschmack aller zu treffen.

Ich habe auf jeden Fall Euren Brief dahin weitergegeben, wohin er gehört. Irgendwie wird sich das schon bemerkbar machen.

Ich kann mir denken, daß sich über die Kantinenfrage eine Diskussion ergibt. Ich würde mich freuen, wenn ich von Euch erfahren könnte, ob Ihr alle der Ansicht seid, daß der Preis für das Essen heraufgesetzt werden soll unter gleichzeitiger weiterer Verbesserung der Mahlzeit. Eine Bitte habe ich in dem Zusammenhang: Demnächst wird der neue Kantinenraum in Betrieb genommen. Behandelt ihn pfleglich, damit alle lange Freude daran haben!

Einige Spaßvögel haben übrigens Wetten abgeschlossen, wie lange die Glastüren im neuen Hause halten werden. Hoffentlich haben die Pessimisten, die die Lebensdauer mit 24 Stunden annehmen, Unrecht!

Sonst hat sich nichts Besonderes ereignet, was hier festgehalten werden sollte. Doch, ja. Etwas ist doch noch zu erwähnen. Wir haben ein neues Dock! Die Bundesregierung hat uns eines verkauft. Es ist schon von Flensburg hergeschleppt worden und liegt jetzt am Reiherstieg, wo es vergrößert wird, damit wir es auch sinnvoll benutzen können. Nach Indienststellung wird es Schiffe bis zur Größe der Hornschiffe und der „Urundi-Klasse“ heben können. Unser Dockraum reicht dann allerdings immer noch nicht. Und in nächster Zeit werden wir allein für die Neubauten viel Dockraum brauchen.

Im Dezember wird der Stapellauf des Tankers Bau-Nr. 681 besonders feierlich gestaltet werden. Da werden unsere sämtlichen Rentner mit ihren Frauen bei uns zu Gast sein. Helft alle mit, damit sich unsere „Alten“ recht wohl bei uns fühlen!

Auf Wiedersehen zu Weihnachten.

Es grüßt Euch herzlichst

Euer Klabautermann