

8 / 59

**WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT**

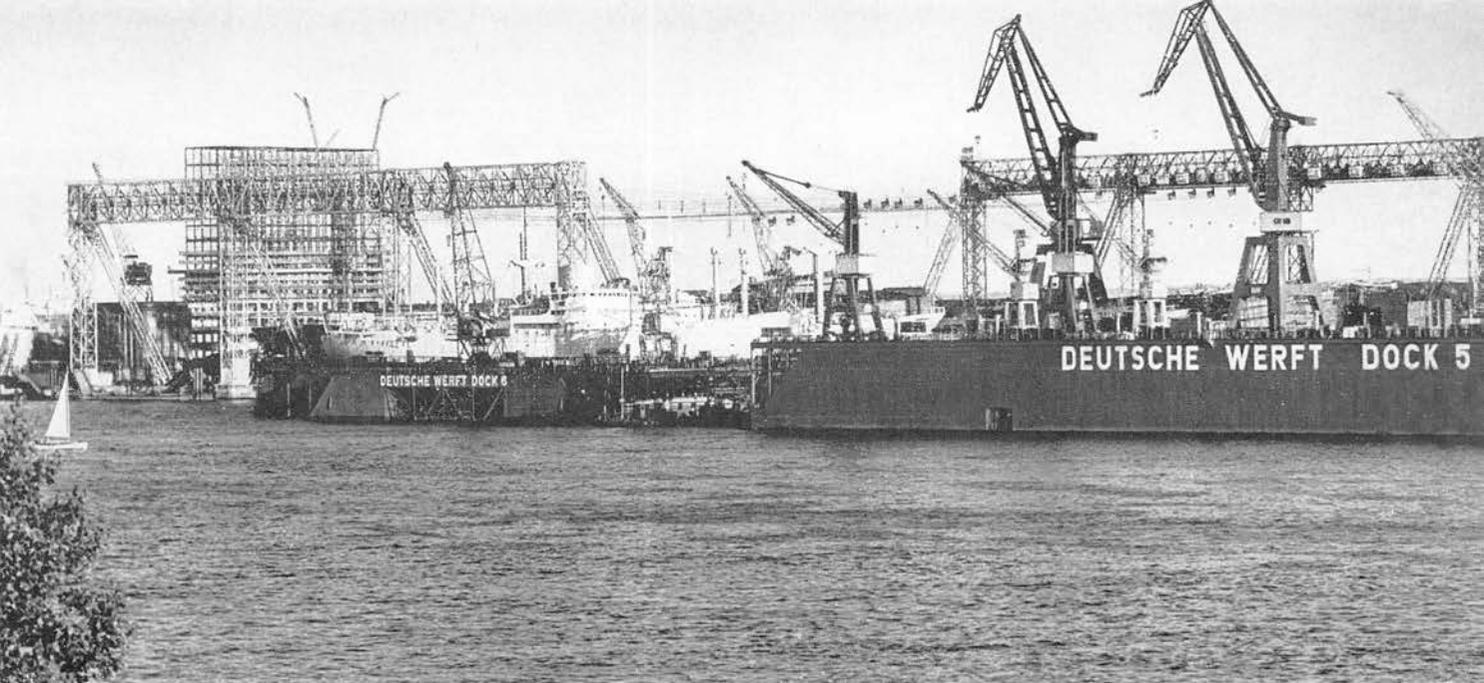
## Was die nächsten Wochen bringen sollen:

Am 4. September wird der Stapellauf Bau-Nr. 746 stattfinden. Bau-Nr. 746 wird ein Kühl-Motorschiff für die Reederei Horn-Linien. Das Schiff wird eine Tragfähigkeit von 3650 t erhalten.

Für den 8. September 1959 ist die Probefahrt des Hapag-Motorschiffs „Vogtland“ (10 800 t) vorgesehen.

Am 10. September 1959 wird der Stapellauf des Hinterschiffs Bau-Nr. 747 erfolgen. Bau-Nr. 747 wird ein Turbinentanker von 36 100 t für die Intercont. Tanker Company, New York.

Am 30. September 1959 wird die mehrtägige Probefahrt des Erzturbinenschiffs „Rio Manamo“ für die Transworld Carriers, Inc., Panama, beginnen.



# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

19. Jahrgang · Nr. 8 · 26. August 1959

## Unsere Maler

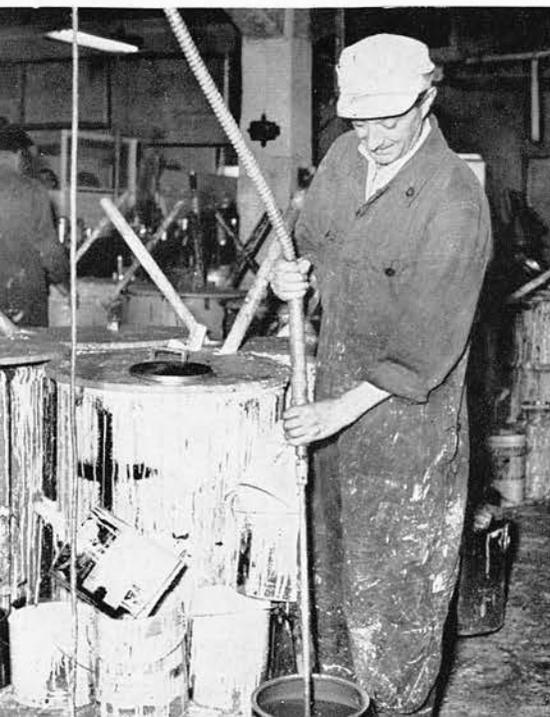
Wenige Minuten, bevor ein Schiff zur Probefahrt ausläuft, gehen die Maler von Bord. Sie haben dem Schiff den letzten Glanz gegeben. Ihnen ist es zu danken, daß alles so neu strahlt. An Bord bewegt man sich mit Vorsicht, um ja nichts zu verderben — und um sich nicht einzuschmieren!

Begonnen hatte die Arbeit der Maler schon Monate vorher. Beim Zusammenbau des Schiffes auf dem Helgen, beim Bau der Maschinen, bei der Herrichtung der Rohre, bei der Bearbeitung der Holzteile sind auch die Maler

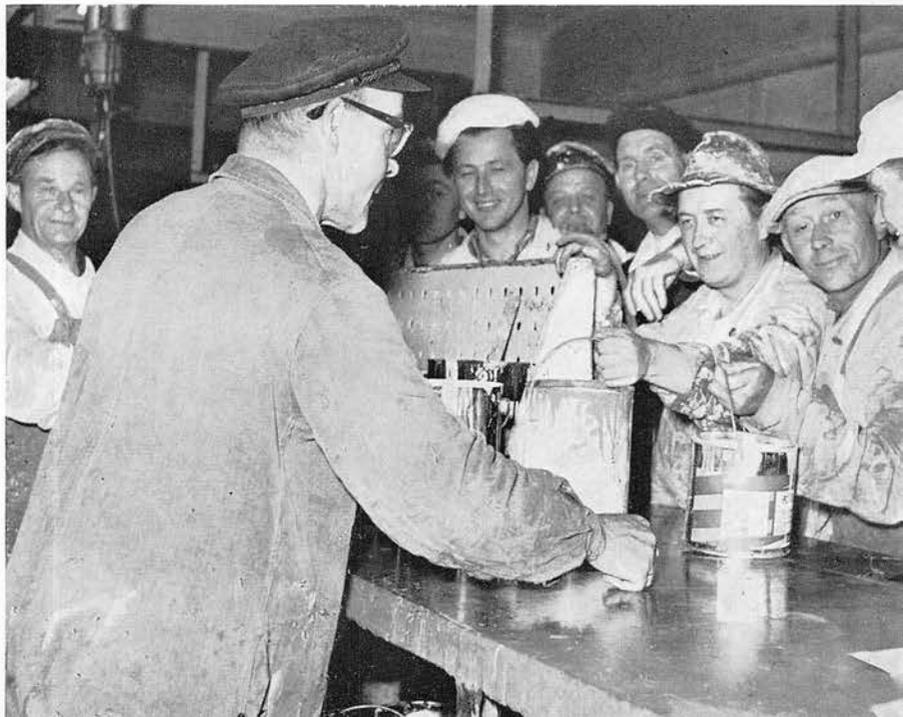
mit am Werk. 90 % aller Teile auf dem Schiff müssen in mehreren Arbeitsgängen vorbearbeitet und mit vier und mehr Anstrichen versehen werden. „Es ist mal so auf dieser Welt, daß nichts sich ohne Farbe hält“ sagt ein altes Sprichwort der Maler.

Der Tagesablauf unseres Malergewerks zeigt die Vielseitigkeit der Arbeiten. Bei Arbeitsbeginn tritt die Farbensausgabe in Aktion. 150 bis 200 Mann müssen innerhalb kürzester Zeit mit Farben versorgt werden. Das ist gar nicht so einfach, wie es sich anhört. Bei der Vielzahl der

*August Kuhlmann beim Farbauführen*



*Karl Schwenk bei der Farbensausgabe*





Wolfgang Graef beim Farbspritzen



Jakob Breetz beim Spachteln



Rudolf Wehnert beim Einsetzen von Bullaugengläsern



Henry Hüttersen beim Streichen der Gänge



Herbert Neubauer beim Aufsetzen des Schiffsnamens



Christian Siggelkow beim Schriftmalen



Helmut Heidtmann beim Dekorieren einer Mannschaftsmesse

Ob.-Ing. Lorenz, Meister Götttsch und Otto F. beim 40jährigen Jubiläum des Meister Götttsch

Sorten und Qualitäten soll jeder auch die für seine Arbeit benötigte Farbe erhalten. Die muß vorher aufgerührt und streichfähig gemacht werden. Die in der Ausgabe Beschäftigten tragen daher eine große Verantwortung.

Nun zu den Arbeitsgängen selbst: Sie sind sehr verschieden. Bei Eisenteilen kommt zuerst das saubere Entrosten mit Stecher und Bürste und das Streichen von zwei und mehr Rostschutzanstrichen. — Diese Arbeiten werden beim Zusammenbau der Schiffe auf dem Helgen ausgeführt. Die ausführenden Männer müssen schwindelfrei sein, da sie auf den Stellagen in jeder Höhe arbeiten müssen.

In gleicher Weise werden die Eisenteile bearbeitet, die in der Schlosserei und Kesselschmiede angefertigt werden und zur Ausrüstung der Schiffe gehören.

Alle Holzteile — Kammerwände, Decken usw. — werden in der Werkstatt vor dem Einbau an Bord im Spritzverfahren mit Feuerschutzfarbe versehen und gespachtelt — dies noch in Handarbeit, solange wir die neue Spachtelmaschine noch nicht haben. Die termingemäße Ausführung dieser Arbeiten ist eine wichtige Voraussetzung dafür, daß die Ausrüstung reibungslos weitergehen kann.

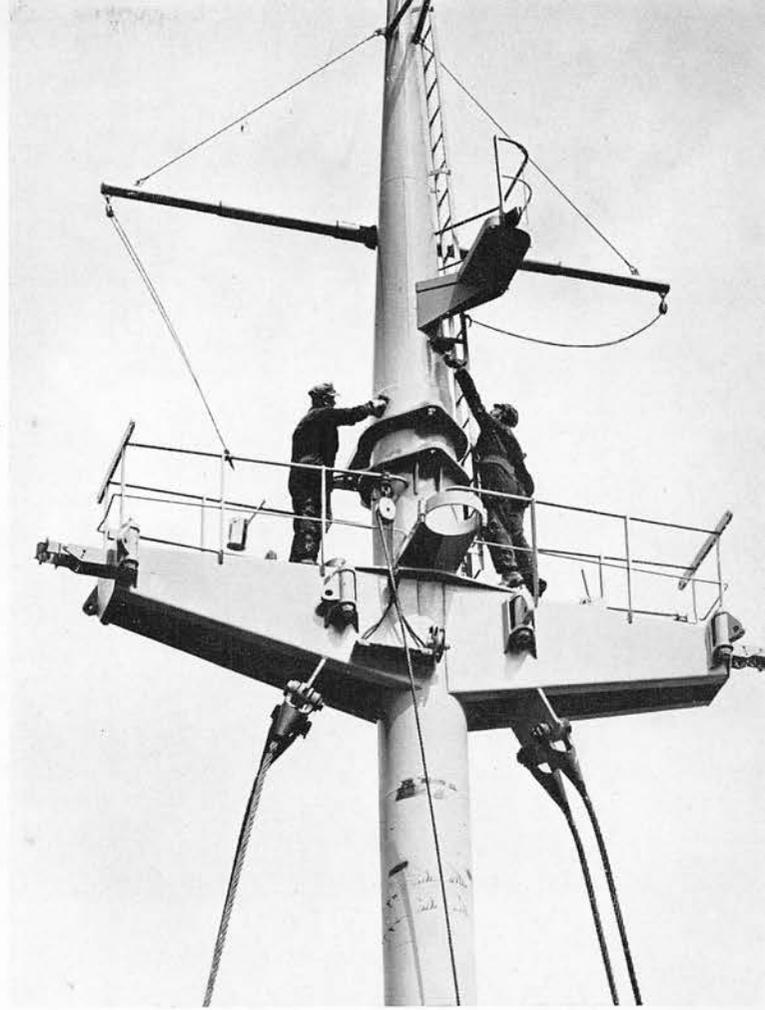
Der größte Teil unserer Männer ist in der Ausrüstung, d. h. an der Fertigstellung der Schiffe beschäftigt. Hier sind die Maler in Kolonnen aufgegliedert: die Maschinen-, Raum-, Kammern-, Decksmaler.

Sie arbeiten in den Wohn- und Wirtschaftsräumen, an den Aufbauten und Masten, in den Laderäumen und im Maschinenraum. Hier wird grundiert, gekittet, gespachtelt und lackiert. Einen besonderen Platz nehmen die Schriftmalerei und die Dekorationsarbeiten ein, da zu deren Ausführung große Sachkenntnis und Gewissenhaftigkeit nötig sind.

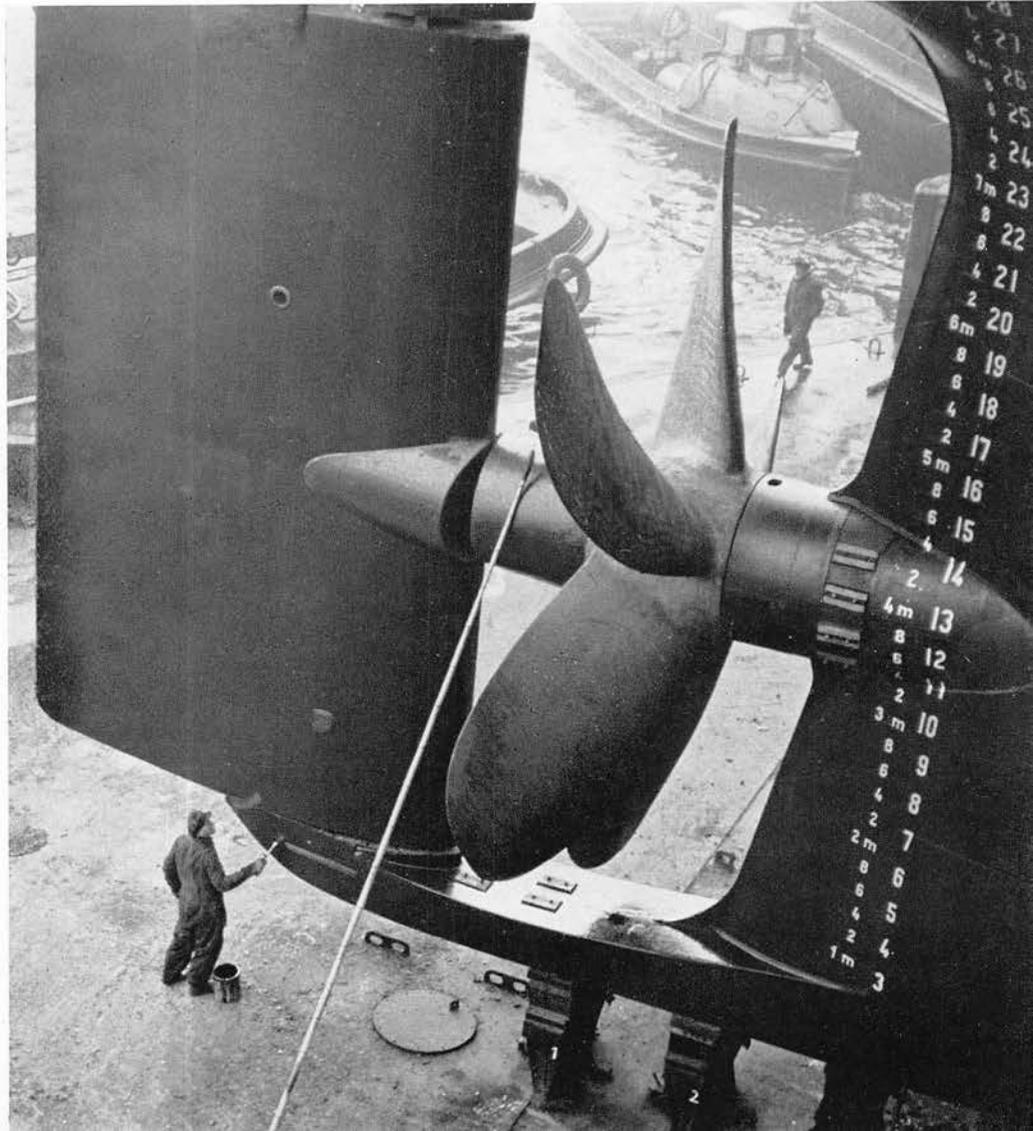
In der Regel werden die Maler immer zur gleichen Arbeit herangezogen. Dadurch wird eine saubere Arbeit und die rechtzeitige Fertigstellung gewährleistet.

Wir Maler haben nicht nur Freude an unserer Arbeit, sondern auch ein Sorgenkind. Das sind die Ausbesserungsarbeiten kurz vor der Probefahrt, die viel Zeit und Geld kosten und sehr leicht dadurch vermieden werden könnten, daß die schon fertigen Anstriche nicht leichtfertig beschädigt werden. Göttsch

*Anstricharbeiten an einem Ruder im Reparaturbetrieb*



*Hermann Ohbeck und Heinz Lichel beim Streichen des Mastes*





## Wir lieferten die Kesselanlage für die neue „Bremen“

Wenn diese Zeilen erscheinen, befindet sich die neue „Bremen“ ex „Pasteur“ bereits im Tourendienst Bremerhaven—New York.

Die Probefahrten am 18.—20. und 25.—28. Juni haben das von Reederei und Einbauwerft durch Bestellung der La-Mont-Kesselanlage in uns gesetzte Vertrauen gerechtfertigt. Die technischen Bedingungen sind erfüllt worden und können auf den inzwischen zurückgelegten ersten beiden Aus- und Rückreisen, die ohne jede Beanstandung erfolgten, als erwiesen angesehen werden.

Die von der DW gelieferten vier Kessel mit je 19 690 m Heizrohren und einer Dampfleistung von je 65—80 t/h sind die größten Dampfkessel, die bisher auf Handelsschiffen zum Einbau gekommen sind. Sie ersetzen die acht Wasserrohrkessel, die in zwei Kesselräumen untergebracht waren, und benötigen dank der günstigen Bauweise nur die Hälfte des bisherigen Raumes. An Stelle des eingesparten Kesselraumes gibt es nunmehr ein Schwimmbad, Sport-, Massage- sowie Sauna-Kabinen und in den höheren Decks eine gemütliche Taverne.

Der Dampfdruck der Kessel wurde von 32 auf 48 atü und die Dampftemperatur von 370 auf 460° C erhöht. Dieser Änderung entsprechend mußten auch die vier Antriebsturbinen im Hoch- und Mitteldruckteil erneuert werden. Die vier Propellerwellen übertragen eine Antriebsleistung von 60 000 WPS bei einer Drehzahl von 196 U/min. Die mittlere Schiffsgeschwindigkeit beträgt hierbei 24 sm/h.

Außer der gründlichen Modernisierung der gesamten Maschinenanlage wurden auch die schiffbaulichen Einrichtungen ganz und gar erneuert. Kammern und Gesellschaftsräume vermitteln eine behagliche Atmosphäre.

Der Umbau des Schiffes erstreckte sich von Ende Oktober 1957 bis Ende Mai 1959. Davon benötigten wir für die

Kesselherstellung — d. h. Konstruktion, Materialbestellung und Werkstattanfertigung — rd. 14 Monate. Angesichts dieser sehr kurzen Lieferzeit hatten wir die Genugtuung, die Ablieferung der Kessel auf den Tag genau eingehalten zu haben.

Die Ölfeuerung der Kessel ist nach dem bewährten Prinzip der Drehherstäubung eingerichtet worden. Jeder Kessel ist mit zwei Saacke-Drehherstäubern ausgerüstet. Eine Feuerungsregelanlage sorgt für den automatischen, gleichmäßigen Ablauf der Verbrennung.

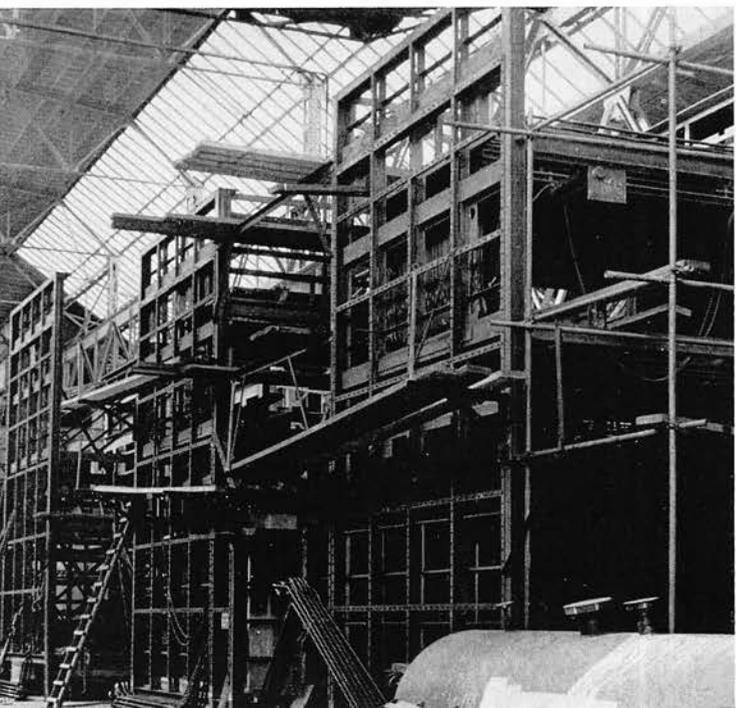
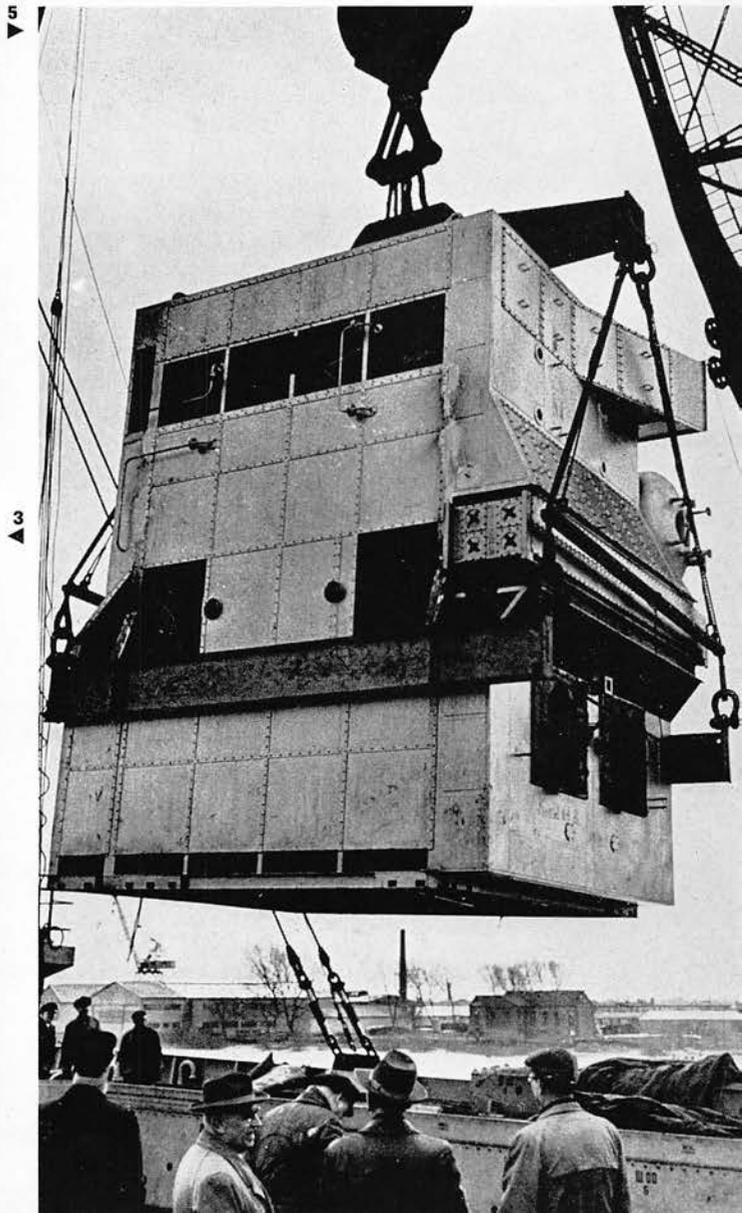
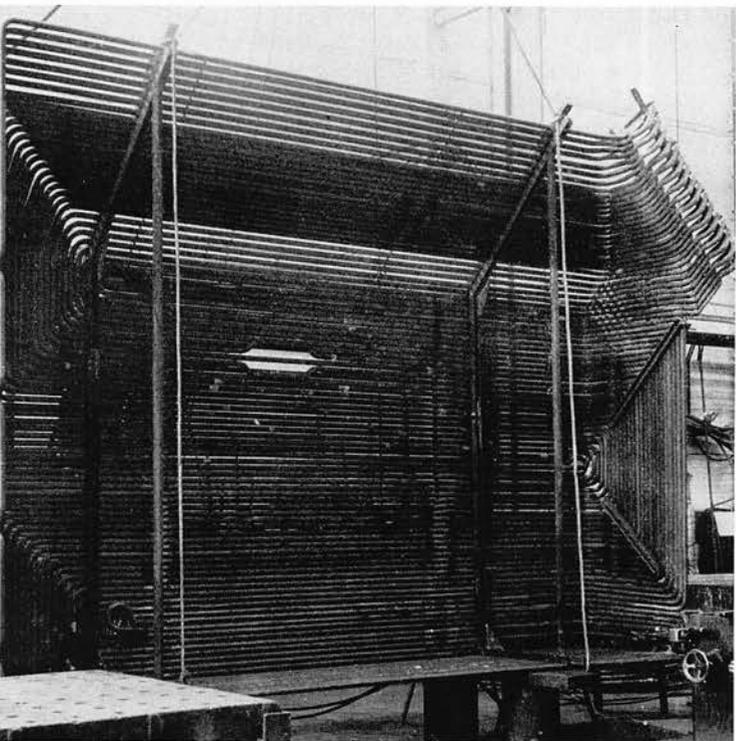
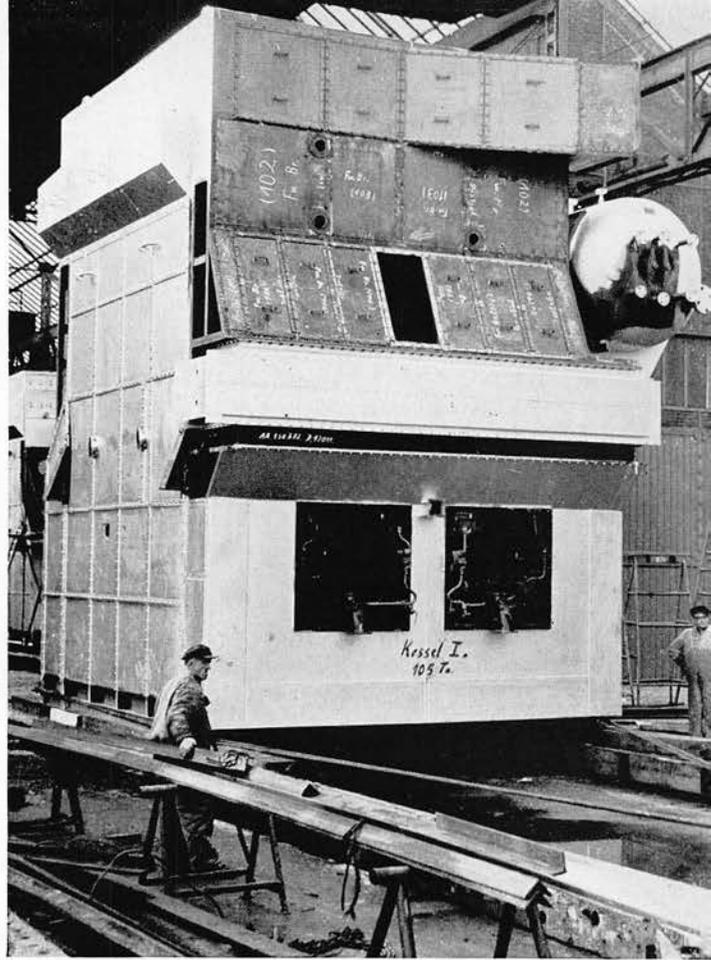
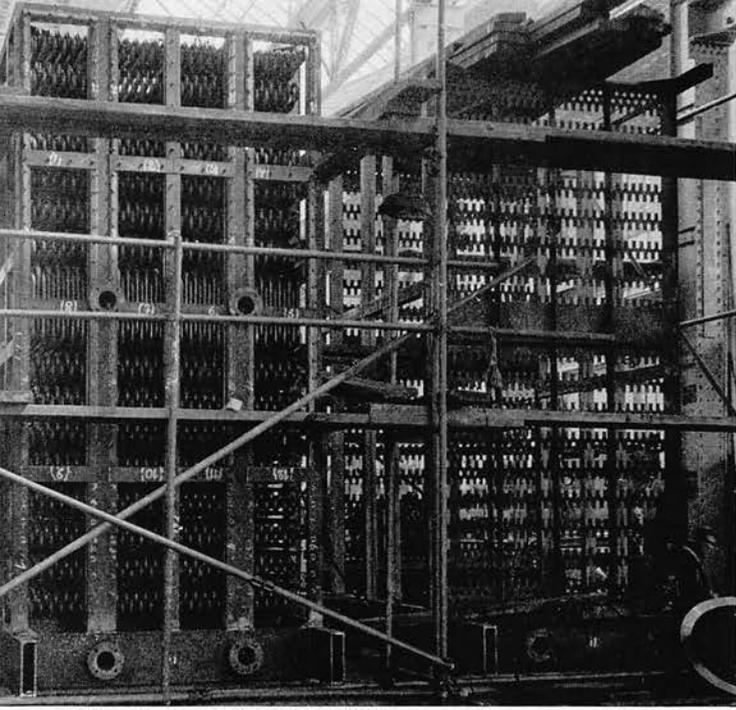
Die vier Kesselschornsteine sind getrennt voneinander hochgeführt. Jeder dieser Schornsteine ist mit einem DW-Funkenfänger ausgerüstet. Bei der guten Wirkungsweise dieser Apparate sind Deckverunreinigungen so gut wie ausgeschlossen. Trotz der Zusammenfassung der vorgenannten vier Hochdruckkessel auf bedeutend kleinerem Raum ist ein sehr übersichtlicher und gut belüfteter Kesselraum entstanden.

Wir hoffen, daß nach der guten Bemessung und Werkstattausführung der Anlage eine ebenso gute Betriebsbewährung folgen möge.

Heise

### Die Bilder auf der rechten Seite:

- 1 Rauchgas-Speisewasservorwärmer im Zusammenbau
- 2 Strahlungsverdampfer im Aufbau in der Werkstatt
- 3 Aufbau der Kessel in der Werkstatt
- 4 Transport der Kessel von der Kesselschmiede der Deutsche Werit zum Schiff
- 5 Verladen der Kessel im Stückgewicht von 105 t in das Transportschiff



# Isotope helfen in der Industrie

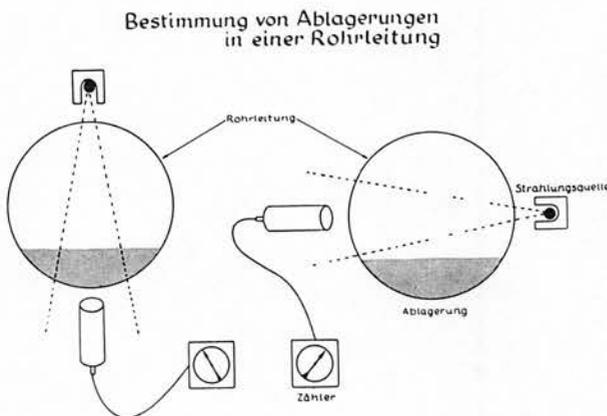
Von Dr. C. Vernimb, Esso-A.G.

Wenn heute von Kernenergie die Rede ist, dann denken wir meistens zuerst an Atombomben und allenfalls an Atomkraftwerke, aber nur selten an radioaktive Isotope. Und doch sind es gerade die radioaktiven Isotope, die schon so manches schwierige Problem lösen halfen. Allein die amerikanische Erdölindustrie konnte im vergangenen Jahr mehrere hundert Millionen Dollar einsparen, weil sie sich dieser kleinen Helfer bediente.

Was sind nun radioaktive Isotope? Was macht man damit, und können sie auch uns helfen?

Fangen wir mit der ersten Frage an. Alle Materie setzt sich aus Atomen zusammen. Alle Atome haben einen Kern und eine Hülle. Manche der Kerne sind stabil, sie bleiben wie sie sind. Andere Kerne können sich verändern, sie senden dabei eine ganz besondere Strahlung aus. Die Kerne, die sich verändern können, nennt man radioaktive Isotope, und den Vorgang der Strahlungsabgabe nennt man Radioaktivität. Wenn viele dieser Kerne zusammen vorhanden sind, hat man ein radioaktives Präparat, einen Strahler.

Nun kommen wir schon zur zweiten Frage, was man mit einem solchen Strahler anfangen kann. Was machen wir z. B., wenn wir wissen wollen, wie stark die Ablagerungen sind, die sich nach längerer Zeit in einer Rohrleitung in der Raffinerie gebildet haben? Wir nehmen ein radioaktives Kobaltpräparat, eine sogenannte Kobalt-60-Strahlungsquelle, und „durchleuchten“ damit die Rohrleitung. Das Kobaltpräparat sendet nämlich eine sehr durchdringende Röntgenstrahlung, die sog. Gammastrahlung, aus. Sie wird mit einem Geigerzähler nachgewiesen und gemessen. Wie die Schichtdicke der Ablagerung bestimmt wird, ist aus Abbildung 1 zu ersehen. Bei der ersten Messung geht die Strahlung nur durch die Rohrwände, bei der zweiten auch durch die Ablagerung. Der Intensitätsunterschied beider Messungen ist ein Maß für die Stärke der Ablagerung. In praktischen Versuchen sind Kurven aufgestellt worden, aus denen man für jedes Intensitätsverhältnis die entsprechenden Ablagerungsstärken entnehmen kann.



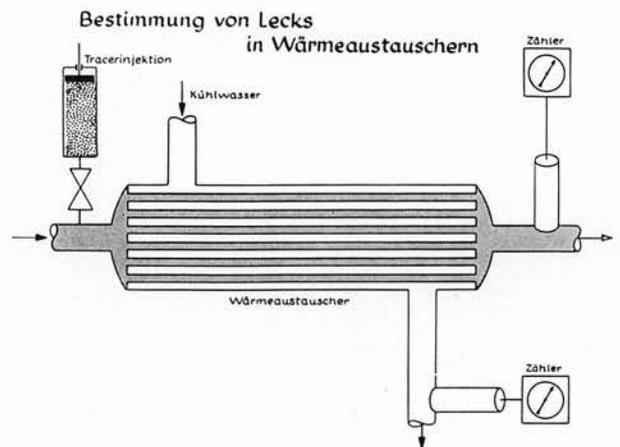
Aus der Absorption von Gammastrahlen in Rohrleitungen kann man schnell und zuverlässig auf Ablagerungen schließen.

Abb. 1

Interessant wird die Anwendung radioaktiver Stoffe, wenn man sie als Leitisotope benutzt. Ein Leitisotop ist ein Präparat, das man in winziger Konzentration einem anderen Stoff zufügt, um dessen Ortsveränderung verfolgen zu können. Ein solches Leitisotop (auch „Tracer“ genannt) kann man zur Lecksuche verwenden (Abb. 2). Wenn z. B. der Verdacht besteht, daß unter einer Reihe von Wärmeaustauschern einer undicht ist, dann gibt man ein Leitisotop in das Einsatzprodukt und stellt fest, ob es sich im austretenden Kühlwasser in einem Geigerzähler bemerkbar macht. Wenn das der Fall ist, dann muß etwas von dem Leitisotop, d. h. auch etwas vom Produkt in das Kühlwasser übergegangen sein. Der Wärmeaustauscher ist also undicht und muß auseinandergenommen und näher untersucht werden. Durch Anbringen eines weiteren Zählers am Ausgang des Produktenstroms und Vergleich der Messungen beider Zähler gelingt es sogar — bei Kenntnis der geometrischen und physikalischen Daten des Wärmeaustauschers —, die Größe der Undichtigkeit abzuschätzen. Diese Methode kann das Auseinandernehmen und Untersuchen einer Reihe von Wärmeaustauschern ersparen.

In ähnlicher Weise läßt sich in einem System von Rohrleitungen, die durch Ventile verbunden sind, feststellen, ob ein Ventil undicht ist.

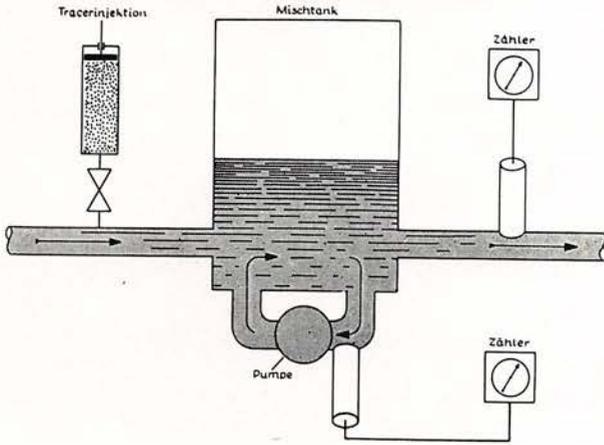
Für die Durchmischung zweier Stoffe wird manchmal eine unnötig lange Mischzeit angesetzt, weil die Kontrolle für den Grad der Durchmischung nicht genau genug ist. Fügt man jedoch der einen Komponente ein radioaktives Isotop zu, dann läßt sich sehr schnell feststellen, ob die Mischung schon gleichförmig ist. Das ist nämlich der Fall, wenn ein in geeigneter Weise angebrachter Geigerzähler einen gleichbleibenden Meßwert anzeigt (Abb. 3). Ein zweites Meßgerät an der Ausflußöffnung des Misch tanks kann darüber hinaus zur Kontrolle dienen, ob die Mischung einen bestimmten Mindestgehalt der Zusatzkomponente besitzt. Auch das Mischen von in Rohrleitungen fließenden Produkten (line blending) kann auf diese Weise kontrolliert werden.



Eine exakte Meßtechnik erlaubt es, während des Betriebes die Größe von Leckstellen in Wärmeaustauschern abzuschätzen.

Abb. 2

### Bestimmung der Mischgeschwindigkeit



Bei Mischvorgängen läßt sich mit Hilfe eines radioaktiven »Tracers« häufig viel Zeit einsparen.

Abb. 3

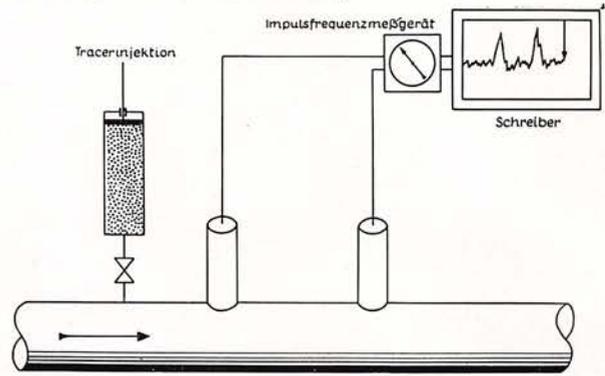
Eine weitere Anwendungsmöglichkeit für radioaktive Isotope ist die Messung der Durchflußmenge (Abb. 4). Dazu fügt man dem Flüssigkeitsstrom, dessen Geschwindigkeit bestimmt werden soll, ein radioaktives Isotop zu und läßt den Strom an zwei Geigerzählern vorbeifließen, die einige Meter voneinander entfernt an der Rohrleitung angebracht sind. Aus dem bekannten Abstand zwischen den beiden Meßgeräten und dem Zeitunterschied zwischen dem Ansprechen der Strahlungsmeßgeräte kann die Geschwindigkeit und damit die Durchflußmenge berechnet werden.

Eine Untersuchungsmethode, die auch bei uns bald angewendet werden wird, ist die Verschleißmessung mit radioaktiven Isotopen (Abb. 5). Das Prinzip ist sehr einfach. Das dem Verschleiß ausgesetzte zu untersuchende Material, z. B. die Kolbenringe eines Kraftfahrzeug-Motors, werden eine Zeitlang in einen Kernreaktor gelegt. In wenigen Wochen werden wir im Geesthachter Reaktor die Möglichkeit hierzu haben. Im Reaktor fangen die Legierungsbestandteile Neutronen ein, wodurch sie selbst zu radioaktiven Isotopen werden und ihrerseits Gamma- oder Betastrahlen aussenden. Das aktivierte Stück wird dann in den Motor eingebaut, und der Testlauf kann beginnen. Schon bald gehen winzige Mengen von Verschleißteilchen in das Öl über, das gleichmäßig an einem Strahlungsmesser vorbeigeführt wird. Je höher der Wert ist, den das Meßgerät anzeigt, desto größer ist der Verschleiß.

Diese Methode der Verschleißmessung kann schneller durchgeführt werden und ist billiger als die üblichen Methoden, weil der Motor nur wenige Stunden statt einiger Tage laufen muß. Ja, man kann sogar kurzzeitige Änderungen der Betriebsverhältnisse untersuchen und die ganze Anlage in ein Fahrzeug einbauen und den Verschleiß während der Fahrt verfolgen.

Das sind nur einige Beispiele. Wir wollen nicht noch weitere hinzufügen, sondern uns fragen, ob diese neue Technik auch bei uns Eingang finden kann. Die Frage ist leicht beantwortet, denn wir arbeiten bereits mit radioaktiven Stoffen. In der Raffinerie Hamburg wird schon seit drei Jahren der Katalysator-Füllstand in der Combination Unit mit Hilfe der Absorption von Gammastrahlung eines Kobalt-60-Präparates bestimmt. Weiterhin wurden kürzlich im Verkaufslabor zwei radioaktive Strahler für analytische Untersuchungen in Betrieb genommen. Mit

### Messung der Durchflußmenge



Die Messung der Strömungsgeschwindigkeit von Flüssigkeiten bei hohen Temperaturen und Drucken ist häufig nur mit Hilfe eines radioaktiven »Tracers« möglich.

Abb. 4

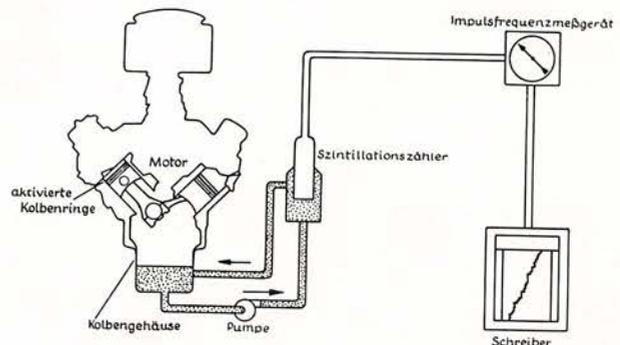
dem einen wird durch Messung der Absorption von Betastrahlung das Verhältnis der Kohlenstoffatome zu den Wasserstoffatomen im Heizöl bestimmt. Aus diesem Verhältnis läßt sich z. B. der Heizwert berechnen. Mit dem anderen Präparat, es ist radioaktiver Wasserstoff, kann der Schwefelgehalt bestimmt werden.

Die Verwendung weiterer Strahlungsquellen ist bereits geplant.

Man hört und liest soviel von den Gefahren, die mit den radioaktiven Stoffen verbunden sind. Gewiß, es gibt diese Gefahren, sie sind aber sehr gering, wenn man vorschriftsmäßig und vernünftig mit diesen Stoffen umgeht. Amerikanische Statistiken zeigen, daß die Zahl und Schwere der Unfälle in solchen Betrieben, in denen mit radioaktiven Stoffen gearbeitet wird, wegen der umfangreichen Sicherheitsmaßnahmen geringer sind als in anderen Betrieben.

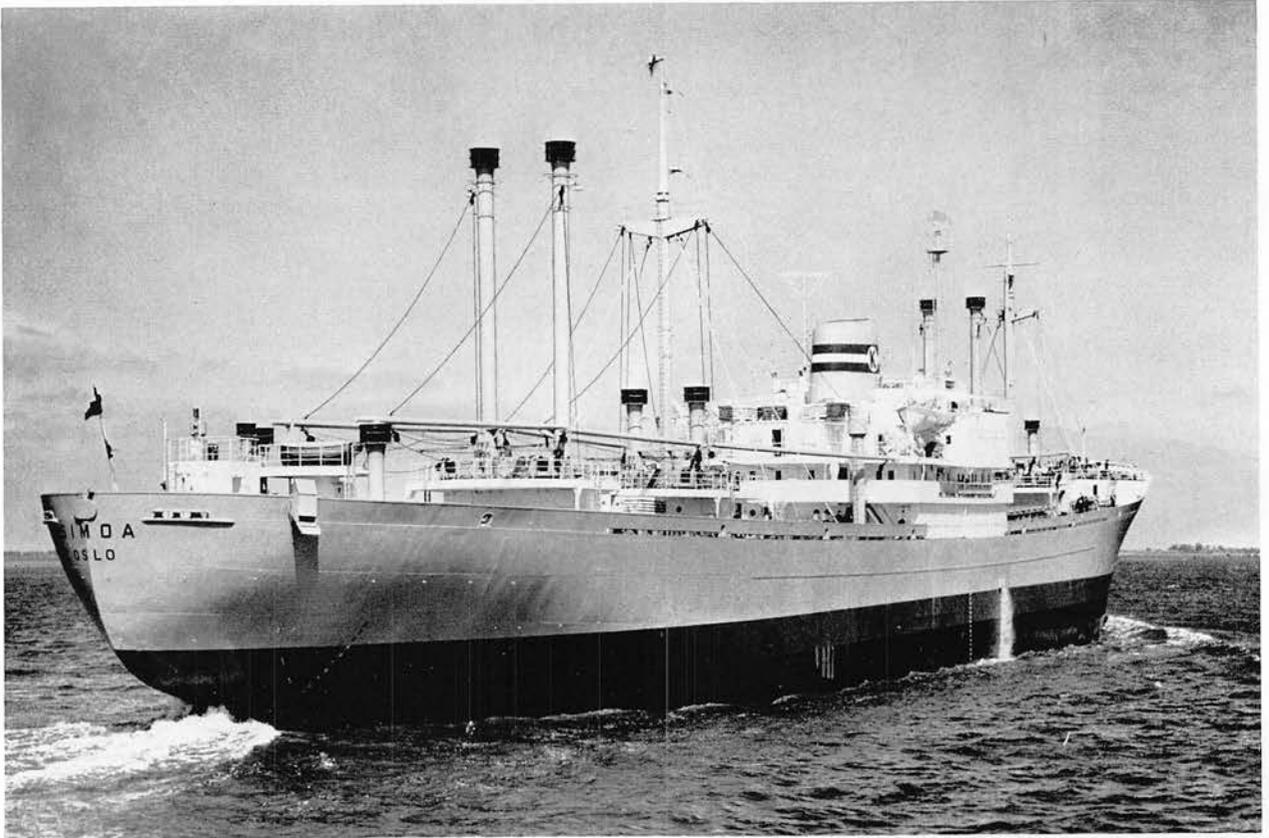
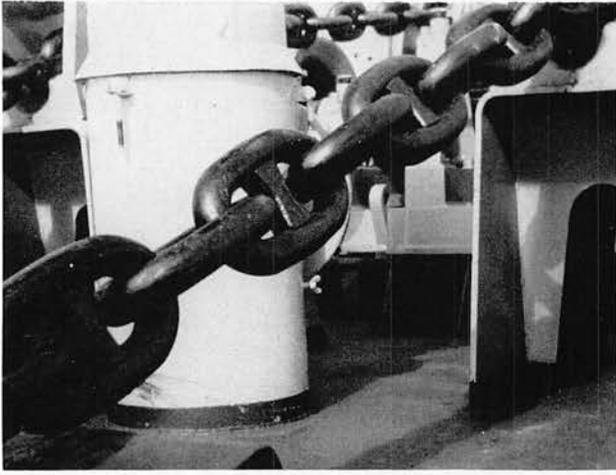
Um auch in unserer Gesellschaft die Isotopenanwendung zu fördern, hat der Vorstand einen »Beauftragten für Isotopenangelegenheiten und Strahlenschutz bei der Esso AG.« eingesetzt, der in enger Zusammenarbeit mit unserem Hauptsicherheitsingenieur dafür sorgt, daß die gesetzlichen Vorschriften auf dem Gebiet der Isotopenanwendungen erfüllt und alle Mitarbeiter vor den Gefahren der radioaktiven Strahlung geschützt werden.

### Verschleißmessung an Kolbenringen



Die Messung von Abrieb und Verschleiß aktivierter Werkstoffe ist ein wichtiges Hilfsmittel der Industrie.

Abb. 5



# Die letzten Wochen

Am 23. Juli fand die Probefahrt des M.S. „Simoa“ statt. Die „Simoa“, ein Stückgutfrachter, ist mit 10 441 BRT vermessen und besitzt eine Tragfähigkeit von 14 906 t. Die Abmessungen: Länge über alles 157 m, Länge zwischen den Loten 144,8 m, Breite 20,2 m, Seitenhöhe 12 m, zwei MAN-Motoren von je 3180 PSe, 14,5 Knoten. Die „Simoa“ ist ein Sechslukenschiff mit einem 20-t-Schwergutbaum, 12 Ladebäumen zu 5 t und 2 Ladebäumen zu 1,5 t. Von den Vertretern der übernehmenden Reederei, der Skips A.S. Akersviken, Oslo, wurde u. a. anerkennend bemerkt, daß die bei schnellerlaufenden Dieseln (mit 225 Umdrehungen/Minute) wichtige Geräuschfrage gut gelöst sei. Seitens unserer Werft war ein Ansaugschalldämpfer von unserem bewährten Typ eingebaut und damit der Geräuschpegel erheblich gemindert worden.

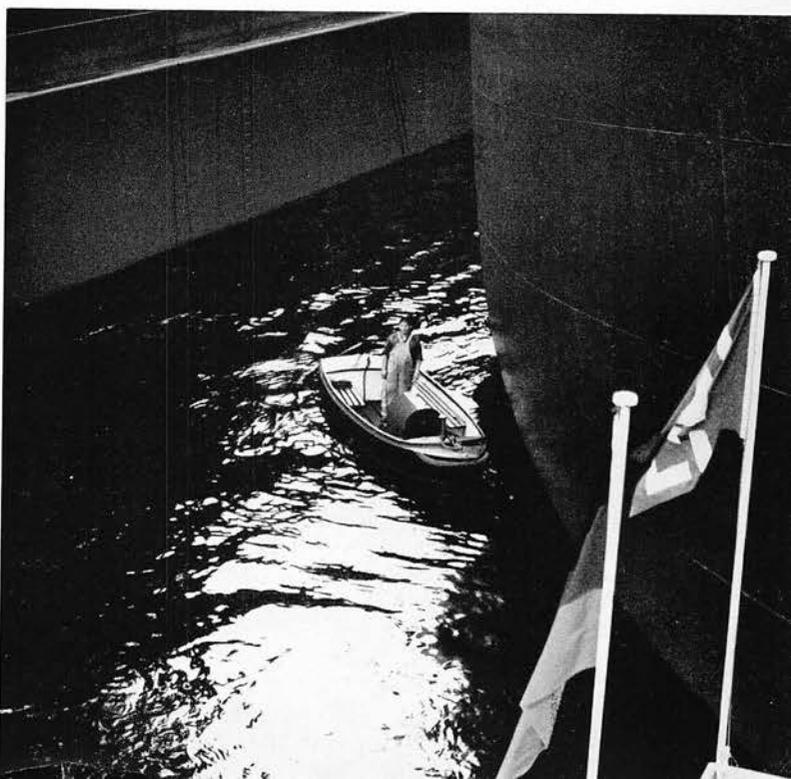
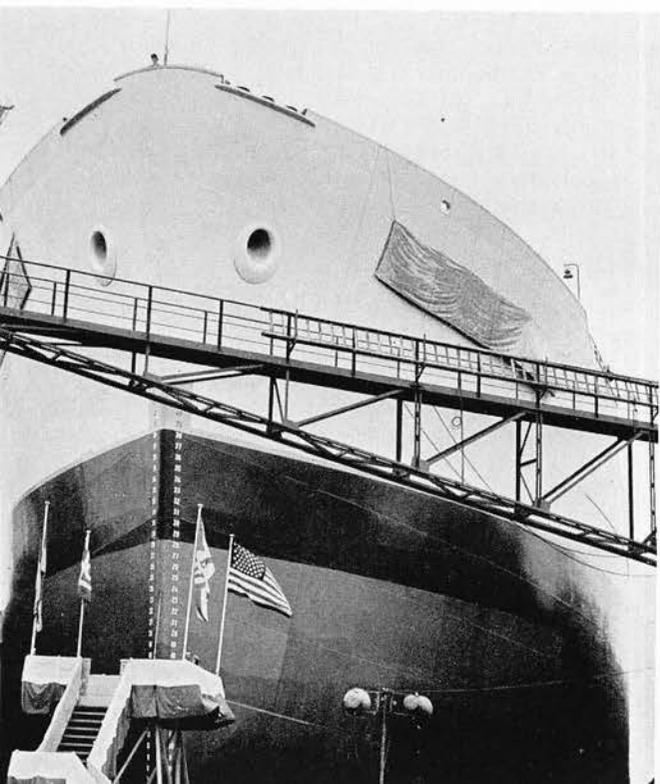
Am 11. August wurde der Turbinen-Erzfrachter „Rio Manamo“ getauft. Taufpatin war Mrs. T. W. Anderson, San Francisco. Die „Rio Manamo“ ist das siebente Erzschiß, das die Deutsche Werft für die Transworld Carriers Inc., Panama, gebaut hat. Zugleich ist sie das zehnte Schiff dieses DW-Typs.

Bau Nr.	Name	Ablieferung	Brutto-Reg.-Tonnen	Tragfähigkeit Tons
711	„Rio Orinoco“	27. 3. 57	12 757	35 414
712	„Rio Macareo“	12. 7. 57	12 859	35 612
713	„Rio Caroni“	7. 8. 57	12 859	35 462
715	„Rio San Juan“	4.10.57	12 859	35 393
716	„Rio Grande“	12. 2. 58	12 859	35 363
730	„Baumare“	10. 4. 58	22 311	34 970
731	„Bauta“	22. 7. 58	22 311	34 970
732	„Baune“	24. 9. 58	22 311	34 947
739	„Rio Barima“	23. 6. 59	12 859	35 312
740	„Rio Manamo“		12 859	

Die Erzfrachter sind 190,50 m lang (zwischen den Loten) und 26,52 m breit. Sie haben eine Seitenhöhe von 14,02 m und einen Tiefgang von 10,69 m. Ausgerüstet sind die Schiffe mit AEG-Hochdruck-Turbinen von 9000 WPS, die eine Geschwindigkeit von 14 $\frac{1}{4}$  Knoten gewährleisten. Wie der DW-Garantie-Ingenieur Fricke in der Werkzeugung 12/57 ausführlich geschildert hat, haben die Schiffe in dem



schwierigen Fahrgebiet des Orinoco ihre gute Manövrierfähigkeit unter Beweis gestellt. Diese Bewährung hat das Vertrauen der Reedereien in diesen Schiffstyp begründet. Die „Rio Manamo“ ist — nach dem TT „Troll“ und dem Turbinen-Erzfrachter „Rio Barima“ — das dritte Schiff, das — in zwei Teilen vom Stapel gelassen — in unserem neuen Großdock 5 in Hamburg-Finkenwerder zusammengeschweißt wurde.

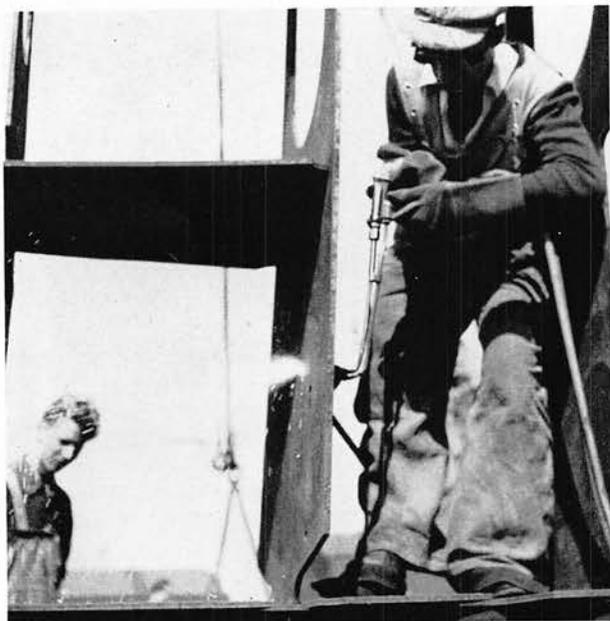


# Denk an deinen Nebenmann

Dieses Wort ist Voraussetzung und Grundlage einer ge-  
dehlichen Zusammenarbeit. Jeder soll sich gleichermaßen  
angesprochen fühlen und in seinem Betrieb bemüht sein,  
die Unfallhäufigkeit herabsetzen zu helfen.

Die Sicherheit ist zu erreichen, wenn die Gefahrenquelle  
erkannt, gemeldet und beseitigt wird. Da die Beseitigung  
der Gefahr nicht immer Sache der erkennenden Person ist,  
soll der Vorgesetzte unterrichtet werden; das kann der  
Schirrmeister, der Vice oder auch der Meister sein. Vor-  
aussetzung ist selbstredend, daß die Sache Hand und Fuß  
hat und nicht nur eine Meckerei ist. Wenn es sich um die  
Gesunderhaltung der Kollegen und um deren Sicherheit  
handelt, ist es wichtig, für die unverzügliche Beseitigung  
der Gefahrenquelle zu sorgen.

Wenn es sich um die eigene Sicherheit handelt, wird der  
oben beschriebene Weg zweifellos begangen werden. Wie  
verhält man sich einem unbekanntem Mitarbeiter gegen-  
über oder zu einem Manne, mit dem man gestern Krach  
hatte? Setzt man sich auch für ihn uneingeschränkt ein



und werden alle notwendigen Schritte unternommen, ihn  
vor einem Unfall zu bewahren? Ein Lump wäre, wer es  
nicht täte.

Wie sieht die Unfallverhütung am Arbeitsplatz denn nun  
aus? Der gewissenhafte Arbeiter tauscht schadhafte Werk-  
zeuge vor der Arbeitsaufnahme um und veranlaßt, daß  
umgelegte Arbeitsbühnen, Laufplanken und so weiter wie-  
der ordnungsgemäß ausgelegt werden. Schläuche und  
Kabel finden im Hänger oder Ständer Aufnahme.

Ausrichter, Brenner und Schweißer, Nieter, Stemmer,  
Hauer und Bohrer achten beim Bearbeiten von trennenden  
Schotts und Decks darauf, daß sich nicht auf der anderen  
Seite des Raumes ebenfalls jemand an der gleichen Platte  
zu schaffen macht. Man geht auf die andere Seite und  
wahrhaftig ihn in sachlichen Worten. Aber nicht, wie kürz-  
lich zu hören war: „Hau ab, da unten, sonst wirst du ge-  
schmort!“ Den Ton möchte der Sprecher von einem an-  
deren auch nicht hören, sehr leicht widersetzt er sich und  
der Krach ist da. Wenn der Sachverhalt dagegen mit vernünftigen  
Worten klar gemacht wird, befolgt der Angesprochene  
vermutlich die Aufforderung und räumt zeit-

weilig den Platz, ohne viele Worte zu verlieren. Der Ton  
macht die Musik.

Den Nebenraum soll man in jedem Fall in Augenschein  
nehmen und auch den Weg wiederholen, wenn eine  
Arbeitsunterbrechung eingetreten war. Es könnte eben  
jetzt da drüben eine Kolonne mit der Arbeit beginnen  
wollen. Sie durch Klopfzeichen zu verständigen, wäre  
bequem. Ob die Verständigung aber funktioniert, ist nicht  
so sicher. Sitzt auf der anderen Seite ein anderer erfah-  
rener „Werfthase“, besteht kein Zweifel, daß er richtig  
zurückklopft. Anders bei einem „Werftdachs“. Was soll  
der mit dieser Klopferei anfangen? Er stützt unvorher-  
gesehenerweise den Kopf bei der Arbeit gerade an dieses  
Schott und erhält einen Prellschlag, der ihn besinnungslos  
zusammensinken und abstürzen läßt. Oder von der durch-  
schlagenden Flamme wird sein Gesicht so verletzt, daß er  
das Augenlicht verliert. Oder im Nebenraum fängt lagern-  
der Stoff Feuer. Oder ein Stropp, der auf einer Hänge-  
stange eine Kolonne Nieter trägt, wird durchgeschmort.  
Gar nicht auszudenken, welche Folgen sich daraus erge-  
ben. Mit dem gebräuchlichen Klopfzeichen hat es also  
seine Schattenseiten. Der Weg auf die andere Seite ist  
oft umständlich und Akkorde und Termine kneifen. Trotz-  
dem ist er in jedem Falle der sichere Weg für beide Teile.  
Eine Unterlassung aus Bequemlichkeit kann eine Anklage  
wegen fahrlässiger Körperverletzung durch den Staats-  
anwalt einbringen. Dem möchte man sich doch keinesfalls  
aussetzen. Mit einer Schuld sein Gewissen belasten und  
dann zeitlebens eine Rente zahlen müssen, wäre die  
Folge. Deshalb soll jeder bestrebt sein, unfallfrei zu  
arbeiten und auch den Mitarbeiter vor Schaden bewahren  
helfen.

Denk an deinen Nebenmann.

Herrmann

## Unfallfrei arbeiteten auf der DW im Juli 1959

Werk Finkenwerder: 213 S'bau (warm), 214 Eisenlager O,  
215 Eisenlager W, 232 Modelltischlerei, 237 Taklerei,  
239 Baubetrieb, 240 Transport, 241 Güterverteilung,  
242 Ausrüstung, 263 Sauerstoff, 264 Acetylen, 266  
Schweißkontrolle, 268 Werkzeugmacherei, 272 Werk-  
kontrolle, 282 Gleisfahrzeuge, 284 Kraftfahrzeuge,  
298 Feuerwehr.

Werk Reiherstieg: 603 Bohrerei, 604 Stemmerei, 605 Rei-  
niger, 623 Malerei, 631 Tischlerei, 633 Zimmerei, 640  
Verholgang, 641 Güterverteilung, 653 Dreherei, 655  
Kupferschmiede, 662 Elektriker, 668 Werkzeugmacher,  
672 Werkkontrolle, 683 Kranausrüstung, 698 Feuer-  
wehr, 503 Werkzeuglager, 568 Reinemachefrauen,  
569 Kantine.

## Lüttje Gefälligkeit

„Du, August, lang mi doch mol den Vörslaghomer her“,  
reep Hein sienen Kollegen to, as he op Deck vun de  
„Traviata“ stohn dae. „Nee“, antert Hein trüch, „heff keen  
Tied!“ „Ach wat, do man nich so!“ „Na, wie du wullt“,  
un doarmit smet he Hein den Homer to.

„Au“, schreeg Hein mit 'nmol op, „büs woll verrückt  
worrn, mi den Homer op'n Foot to smieten, du Blödheini  
du!“ „Ach wat, kannst mi mol, du Maioop, harst den  
Homer jo sülm holn kunnt, du Pinsel!“ „Wat seggst du  
doar, hesst woll lang keen ballert kregen!“ — — —

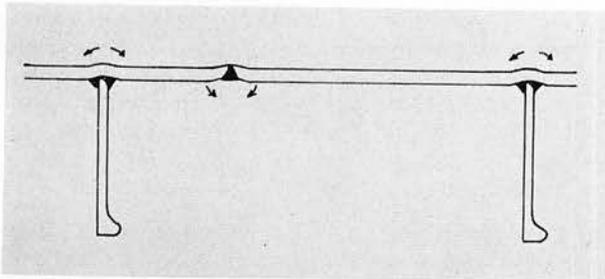
So güng dat noch ne Wiel wieder, un ut luder Gefällig-  
keit güng de Fründschapp inne Brüch, un dat blos, dat  
de Homer op dat Heuhneroop fullen waer! J.

# Das geht nicht nur die Schweißer an

## (II)

Ihr habt doch sicher alle schon mal ein Schiff gesehen, das aussieht wie eine magere Ziege, bei der die Rippen durchs Fell gucken? Nun, diese Erscheinung ist auch auf Verziehungen der Außenhaut beim Verschweißen der Spanten zurückzuführen. Um diesem Übelstand, auch bei Schotten und Decks, abzuwehren, werden beim Heften der Profile die bekannten Pappstreifen als Abstandshalter zwischen Profil und Blech unterlegt. Diese Maßnahme ist um so nötiger, je dünner das verarbeitete Blech ist.

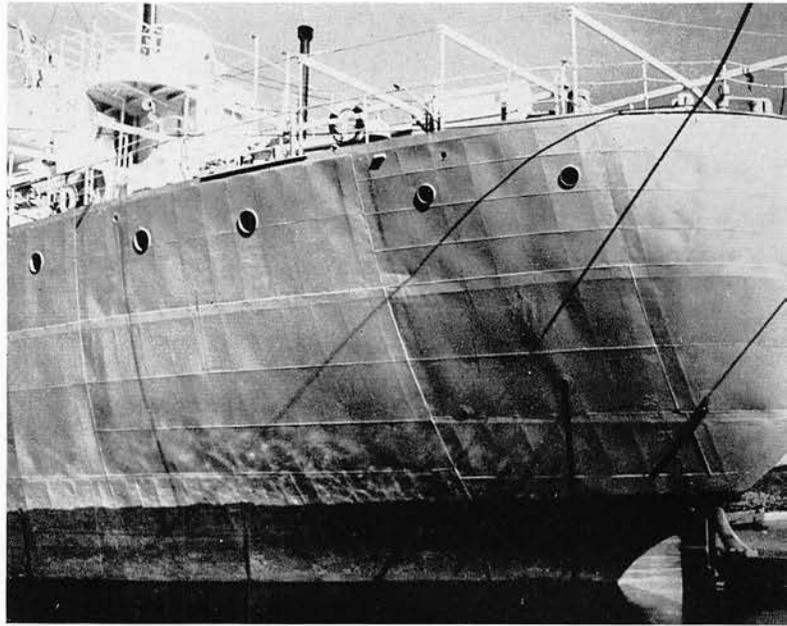
Bei einem Kollistob in der Außenhaut kann nun diese eben beschriebene Winkelschrumpfung aus dem Verschweißen des letzten Spantes mit der Wirkung der Winkelschrumpfung aus dem Plattenstoß zusammentreffen, wenn man nicht aufpaßt. Um der Winkelschrumpfung vom Verschweißen des Spantes entgegenzuwirken, muß der Plattenstoß von innen geschweißt werden. Das ist bei



Schematische Darstellung der Wirkung der Winkelschrumpfung am Kollistob

einem in V-Form vorbereiteten Stoß nicht zu übersehen, gilt aber genauso für den in X-Form vorbereiteten Stoß. Beim X-Stoß (aufgeteilt  $\frac{2}{3}$  innen,  $\frac{1}{3}$  außen) muß abwechselnd von innen und außen geschweißt werden. Würdet ihr den Stoß zuerst von innen ganz fertigschweißen, so würde die Naht durch die Winkelschrumpfung so stark nach außen kippen, daß dieser Schaden durch die Außenschweißung nicht wieder in Ordnung gebracht werden kann. Denn der zuerst geschweißte Teil einer X-Naht zieht bei weitem mehr als der zuletzt geschweißte Teil.

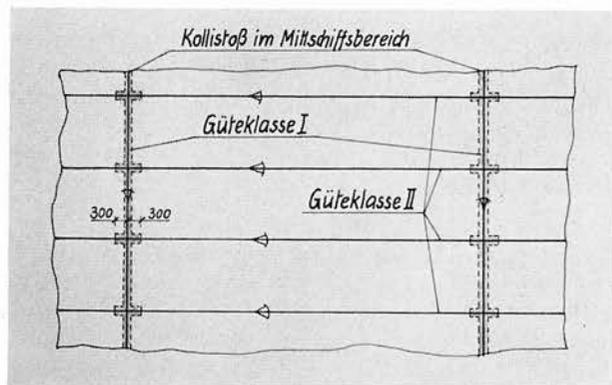
Bei diesen Kollistoben muß mit ganz besonderer Sorgfalt geschweißt werden. Es bedeutet ein besonderes Vertrauen des Betriebsingenieurs in das Können der Schweißer, die für das Schweißen von Außenhautkollis herangezogen werden. Und diese Schweißer sollten sich dieser Auszeichnung bewußt sein und stets ihr ganzes Können darein setzen, dieses Vertrauen nicht zu enttäuschen. Aber das Können auch des besten Schweißers ist für die Katz, wenn die Schweißnaht schlecht vorbereitet ist. Da trifft man doch manchmal Schweißfugen an, die aussehen, wie wenn die Mäuse daran geknabbert hätten. Das Können der Schiffbauer in puncto „Brennen“ in allen Ehren, aber das Nachbrennen der Kollistobes sollte in jedem Fall den dafür vorgesehenen Brennern überlassen bleiben. Und diese wiederum sollten die Kollistobes — soweit irgend möglich — mit dem Lineal brennen. Für das Ansetzen der Lineale an senkrechter Wand haben unsere Ausgaben doch Magnete! Und dann noch eines, meine Herren Brenner: Zu jedem Brennen einer Kante und besonders einer



So soll es nicht sein: Auswirkungen der Winkelschrumpfung an einem nicht auf der DW gebauten Reparaturschiff

Schweißfuge gehört, daß hinterher die Schlacke restlos entfernt wird! Die zulässigen Stegabstände (gemeinhin auch Luftspalte genannt) für die verschiedenen Blechstärken sind in einem weiteren Anschauungsblatt zusammengestellt worden. Soweit ihr dieses Blatt noch nicht kennen solltet, ist es an der Zeit, mal einen Blick hineinzuworfen! Gerade die Kollistobes von Außenhaut, Boden und Oberdeck müssen, wie schon gesagt, besonders sorgfältig vorbereitet und geschweißt werden, denn sie gehören, soweit sie mittschiffs im Bereich von etwa 0,6 der Schiffslänge liegen, zur Güteklasse I, d. h. an diese Schweißnähte werden die höchsten Anforderungen gestellt.

Zur Güteklasse II gehören die Stöße an den Schiffsenden außerhalb 0,6 L. und sämtliche Nähte in Außenhaut, Boden und Deck mit Ausnahme der Teile der Nähte, die im Bereich von ca. 300 mm beiderseits der Mittschiffskollistobes liegen, also der Kreuzungsstellen von Nähten und



Einteilung der Schweißnähte an Außenhaut, Boden und Deck nach Güteklassen

Stößen. Diese zählen ebenfalls noch zur Güteklasse I. Das heißt: im Bereich dieser Kreuzungsstellen dürfen auf keinen Fall Heftschweißungen angebracht werden, weder bei Handschweißung der betreffenden Nähte noch bei Maschinenschweißung. Falls es nötig sein sollte, müssen an diesen Stellen Riegelbleche aufgeschweißt werden, die die Schweißnaht frei lassen.

(Wird fortgesetzt.)

Kayser

**Stimmt meine Lohnabrechnung?**

**Deutsche Werft, Hamburg 1, Postfach 589**

Name	Woch. Jahr	Akkord-Nr. oder Zeit-Nr.	Stunden	Lohn mit Zul.	Lohn mit Zul. u. Zuschlägen	Grundlohn	Mehrarbeit	Mehrarbeit-Zuschläge	Akkord-Uberschlag	Gen. Brutt.	Wochent. Steuerbetrag lt. St.-K.	Gewerk.	Kenn-Nr.	Zust.
Lohnwert	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33

**Abzüge**

1	Lohnvorschuss
2	Urlaubszuschuss
3	Fahrtgeld
4	Autobus M.
5	Autobus H.
6	Essensgeld
7	Multivorschuss
8	Miete
9	St. U.
10	Sport
11	Büße

**Zurechnungen**

20	Abschlag 14. Woche
21	Kinderzusch.
22	Wohnungszusch.
23	Lebensversicherung
24	Kinderzusch. 3-Ausgleich
25	Kinderzusch. 2-Ausgleich
26	Unternehmenszusch.
27	Sonderzuschlag
28	W.
29	Erkrankung
30	Fahrtgeld
31	Ewerückzahlung
32	Fahrtgeldrückzahlung

**Schlacht/Mehrarbeit**

1	12,5% Nachtschichtstunden
2	25% Tag-Überstunden
3	50% Nacht-Überstunden
4	50% Sonntag-Überstunden
5	100% Feiertag-Überstunden
6	150% Feiertag-Überstunden an Wochenenden

**Zurechnungen**

20	Abschlag 14. Woche
21	Kinderzusch.
22	Wohnungszusch.
23	Lebensversicherung
24	Kinderzusch. 3-Ausgleich
25	Kinderzusch. 2-Ausgleich
26	Unternehmenszusch.
27	Sonderzuschlag
28	W.
29	Erkrankung
30	Fahrtgeld
31	Ewerückzahlung
32	Fahrtgeldrückzahlung

**Deutsche Werft, Hamburg 1, Postfach 589**

Name	Abrechnungs-woche	Jahr	Steuerfreibetrag lt. Steuerkarte	Steuerpflicht. Bruttolohn	Sozialpflicht. Bruttolohn	Gesamt-Bruttolohn	Abzüge/Zurechnung	Nettolohnabrechnung

**Erklärung der nebenstehenden**

**Abzüge**

- Lohnvorschuss
- Urlaubszuschuss
- Fahrtgeld
- Autobus M.
- Autobus H.
- Essensgeld
- Multivorschuss
- Miete
- St. U.
- Sport
- Büße

**Zurechnungen**

- Abschlag 14. Woche
- Kinderzusch.
- Wohnungszusch.
- Lebensversicherung
- Kinderzusch. 3-Ausgleich
- Kinderzusch. 2-Ausgleich
- Unternehmenszusch.
- Sonderzuschlag
- W.
- Erkrankung
- Fahrtgeld
- Ewerückzahlung
- Fahrtgeldrückzahlung

**Auszahlung**  
(- Zeichen = Konten überzogen)

DM Pf Cent

Die Lohntüte ist in den meisten Fällen eine erfreuliche Angelegenheit, denn sie enthält Geld. Anders sieht es dagegen für manche Empfänger mit der Kontrolle über die Richtigkeit der darauf vermerkten Angaben aus. Sie bereitet manchem Kopfzerbrechen. Darum heute einige Hinweise dazu.

Grundsätzlich zunächst: Unsere Buchungsmaschinen buchen nur die Leistungen, für die Arbeitszettel geschrieben sind. Es müssen also für alle Leistungen oder zu bezahlende Ausfallzeiten, die zeitlich auf der Stempelkarte erscheinen, Akkord- oder Zeitlohnzettel über die gleiche Zeit wie auf der Stempelkarte ausgeschrieben sein. Ausgenommen davon ist der Tarifurlaub. Sein Stundensatz wird gesondert im Lohnbüro nach dem Durchschnitts-Bruttoverdienst der letzten acht Arbeitswochen vor Beginn der ersten Urlaubswoche errechnet. Die richtige und vollständige Ausfüllung der Arbeitszettel läßt teilweise noch zu wünschen übrig: Falsche Kennnummern, falscher Lohnsatz und besonders ein Vergessen der Über-, Nacht- oder Sonntagsstunden führen immer wieder zu zeitraubenden Rückfragen aller Beteiligten und Verärgerungen seitens der Empfänger der Tüten. Achtet also bitte darauf, daß die Eintragungen auf den Arbeitszetteln richtig und vollständig sind (das betrifft besonders die Werkstatt-schreiber), dann werden auch die Lohntüten zur Zufriedenheit ausfallen.

Auf den Tüten für die Abschlagszahlungswochen sind nur die Leistungen für die in der ersten Spalte vermerkte Lohnwoche zuzüglich der Nachzahlungen oder Abzüge aus Vorwochen eingetragen. In letzterem Fall, also bei Abzügen, steht hinter dem Betrag in der Spalte „Gesamt-Bruttolohn“ ein CR (d. h. Credit = Guthaben der Werft). Dieser Betrag ist also abgezogen worden. Wer das übersieht, glaubt, sein Bruttolohn wäre falsch errechnet. Die Maschinen rechnen aber richtig.

In der letzten Spalte steht dann über „Auszahlung“ der Abschlagsbetrag, wie er durch die Stempelkarte angefordert oder, falls das nicht geschah, gemäß der wöchentlichen Arbeitsleistung ungefähr errechnet wurde. Dazu noch ein Wort: Mancher fordert ein oder zwei Wochen lang nur einen geringen Abschlag an, um dann in einer folgenden Woche einen entsprechend höheren Betrag zu erhalten. In diesem Falle empfiehlt es sich, auf der

Stempelkarte unter dem angeforderten höheren Betrag einen kurzen Vermerk zu machen (z. B. „s. V w.“ = siehe Vorwochen). Dann weiß der Abrechner, daß noch ein Restguthaben vorhanden ist und kürzt nicht etwa die für eine Woche offenbar zu hohe Abschlagsforderung.

In der Spalte Mehrleistungsstunden „Art“ bedeutet stets die Zahl 1 = Nachtschichtstunden zu 12,5 %, 2 = Tag-Überstunden zu 25 %, 3 = Nacht-Überstunden zu 50 % usw. Diese Zahlen sind auf den ersten Lohntüten im Schlüssel am Fuß der Tüte falsch gedruckt. Auf dem Neudruck ist das bereits richtiggestellt.

Die Lohntüten für die Abrechnungswochen sehen etwas anders aus. Hier sind die Beträge der vier oder fünf Abschlagszahlungswochen zusammengefaßt und gleichzeitig sämtliche Abzüge für diese Periode errechnet. Um die bereits gezahlten Abschläge und den Gesamt-Bruttolohn nachprüfen zu können, müssen daher alle Tüten der Abschlagszahlungswochen aufbewahrt werden! Deren Endbeträge ergeben dann zusammen die auf der Tüte der Abrechnungswoche eingesetzten Beträge für Gesamt-Bruttolohn und bereits gezahlte Abschläge. Tun sie das bei den Abschlägen nicht, so sind diese zu hoch gewesen und konnten demgemäß nicht vollständig in Abzug gebracht werden. Der Restbetrag wird dann bei der nächsten Abrechnung zusätzlich einbehalten und erscheint dort in der letzten Spalte unter „Abzüge“ als Pos. 21, überhöbener Abschlag. Dieser Posten hat schon zu vielen Rückfragen im Lohnbüro Anlaß gegeben.

Die Beträge auf der dritten Zeile dieser Tüte, bereits gezahlte Abschläge, Lohnsteuer usw., ergeben zusammen die Gesamtabzüge für die Abrechnungsperiode. Der Betrag ist wieder mit CR bezeichnet, muß also vom Gesamt-Bruttolohn abgezogen werden. Darunter erscheinen dann noch die Abzüge für Vorschüsse usw. und Zurechnungen für Urlaubsvorschuß usw. (s. „Erklärungen der nebenstehenden Abzüge und Zurechnungen“). Somit ergibt der Gesamtbruttolohn abzüglich der Beträge aus Zeile 3 und weiterer Abzüge (CR) gemäß Pos. 1—21, zuzüglich der Zurechnungen gemäß Pos. 70—82 den in der Tüte enthaltenen Restbetrag für die Abrechnungsperiode, der auf 5 oder 10 Pfennige abgerundet ist. Die restlichen Pfennige erscheinen hinter dem Strich und werden erst am Jahresende ausgezahlt.

Hegener

# Spart Steuern!

Jedes Jahr kann man im Lohnbüro und in der Personalabteilung für Angestellte die gleiche Feststellung treffen: Unsere Mitarbeiter haben dem Finanzamt — manchmal sogar ziemlich erhebliche — Geldbeträge geschenkt.

Wenn man das hinterher erfährt, ist man natürlich ärgerlich. Denn wer zahlt schon gern mehr Steuern als unbedingt notwendig? Der Grund liegt jedoch weder beim Finanzamt noch beim Lohnbüro — er ist bei jedem einzelnen Steuerpflichtigen selbst zu suchen.

Gewiß — dieser oder jener mag entgegnen: Wer kann sich heute noch durch das ganze „Lohnsteuergestrüpp“ durchfinden? Wer kann mit all den Bestimmungen, die zudem noch sehr oft wechseln, fertig werden?

Dennoch — wenn es ums eigene Geld geht, sollte jeder Steuerzahler über die Möglichkeiten, die Mittel und Wege Bescheid wissen, die ihm helfen, Steuern zu sparen.

Wir wollen daher in leichtverständlicher Form die Lohnsteuerrichtlinien, soweit sie für den einzelnen Mitarbeiter von Bedeutung sind, darlegen.

Man kennt heutzutage tatsächlich nur wenige, die keine Steuern zu zahlen brauchen. Unter den Steuern nimmt bei den Lohn- und Gehaltsempfängern die Lohnsteuer den breitesten Raum ein.

Fast jedes Einkommen ist steuerpflichtig. Der Gesetzgeber sieht allerdings in bestimmten Fällen Steuerfreibeträge vor, die von dem steuerpflichtigen Einkommen abgezogen werden, bevor die Steuertabelle angewendet wird.

Nach den Lohnsteuerrichtlinien ist jeder Steuerzahler in eine Steuerklasse eingestuft. Augenblicklich gibt es vier Steuerklassen.

Die **Steuerklasse I** erfaßt alle Ledigen, Geschiedenen und Verwitweten sowie die dauernd getrennt lebenden und diejenigen Ehegatten, die nicht beide unbeschränkt steuerpflichtig sind.

In der **Steuerklasse II** sind die Personen aus der Steuerklasse I, die entweder das 50. Lebensjahr vollendet haben oder denen die Behörde für ein Kind noch einen Kinderfreibetrag gewährt.

Der größte Teil unserer Mitarbeiter ist jedoch in der **Steuerklasse III**. Diese Steuerklasse erfaßt alle Verheirateten, wenn beide Ehegatten unbeschränkt steuerpflichtig sind, aber nur für einen Ehegatten eine Lohnsteuerkarte ausgeschrieben werden muß. Bei den Verheirateten mit Kindern ergibt die Anzahl der Kinder jeweils die besondere Gruppe innerhalb der Steuerklasse; so gehört ein Verheirateter mit 2 Kindern zur Klasse III/2, ein anderer mit 4 Kindern in die Klasse III/4. Steuerklasse III trifft jedoch nicht für diejenigen Verheirateten zu, die dauernd von ihrem Ehegatten getrennt leben.

In die Steuerklasse III gehört dagegen der verwitwete Steuerpflichtige, wenn er im Zeitpunkt des Todes seines Ehegatten nicht dauernd getrennt von ihm gelebt hat. Allerdings gilt diese Regelung nur für das Kalenderjahr, in dem der Ehegatte verstorben ist, und für das darauffolgende Kalenderjahr. Darüber hinaus kann jeder verwitwete Steuerpflichtige diese Steuerklasse in Anspruch nehmen, wenn er einen Freibetrag für ein Kind erhält, das aus der Ehe mit dem Verstorbenen hervorgegangen ist, oder für das die Ehegatten im Todesjahr einen Kinderfreibetrag erhalten haben.

Die **Steuerklasse IV** erfaßt schließlich alle verheirateten Steuerpflichtigen — mit und ohne Kinder —, soweit beide Ehegatten unbeschränkt steuerpflichtig sind, und für je-

den einzelnen der beiden Ehegatten eine Lohnsteuerkarte ausgeschrieben werden muß, weil beide berufstätig sind. Auch diese Klasse unterteilt sich wie die Steuerklasse III nach der Anzahl der Kinder.

\*

Das bisher Gesagte macht deutlich, wie wichtig es für jeden Mitarbeiter ist, daß auf seiner Steuerkarte die richtigen Angaben stehen.

Wenn also der Steuerpflichtige am Ende eines Jahres von der Gemeindebehörde seine **Lohnsteuerkarte** für das kommende Jahr erhält, ist es unbedingt notwendig, daß er zunächst überprüft, ob die Eintragungen vollständig und richtig sind. Sind sie unvollständig oder falsch, dann ist die zuständige Gemeindebehörde zu benachrichtigen, die dann die notwendigen Änderungen vornimmt.

Darüber hinaus muß natürlich jeder Steuerzahler darauf achten, daß auch im Laufe des Jahres alle Änderungen des Familienstandes und der Steuerklasse eingetragen werden. Wenn sich die Steuerklasse der Steuerpflichtigen oder die Zahl seiner noch nicht 18 Jahre alten Kinder verändert hat, nimmt die Gemeindebehörde entsprechende Änderungsanträge entgegen.

Heiratet also ein Steuerpflichtiger oder ist zu den zwei Kindern ein drittes gekommen, so muß der Gemeindebehörde diese Änderung gemeldet werden, die auf der Lohnsteuerkarte die Steuerklasse I oder II in die Steuerklasse III oder die Klasse III/2 in die Klasse III/3 ändert. Kinderfreibeträge werden beim zuständigen Finanzamt beantragt. Wer kann einen solchen Freibetrag in Anspruch nehmen?

Für Kinder unter 18 Jahren erhält ein Steuerpflichtiger den Freibetrag automatisch. Darüber hinaus aber kann er einen Freibetrag beantragen, wenn

das Kind im wesentlichen auf Kosten des Steuerpflichtigen unterhalten wird und in der Berufsausbildung steht, zu Beginn des Kalenderjahres das 18. Lebensjahr vollendet hat, aber nicht älter als 25 Jahre ist;

das Kind zum Wehrdienst oder Ersatzdienst einberufen wurde und dadurch seine Berufsausbildung unterbrechen mußte, für die der Steuerpflichtige aber vor der Einberufung noch die Kosten des Unterhalts und der Berufsausbildung im wesentlichen getragen hat — jedoch auch hier

nur, wenn das Kind zwischen dem 18. und 25. Lebensjahr steht;  
das Kind wegen körperlicher oder geistiger Gebrechen dauernd erwerbsunfähig ist, im wesentlichen auf Kosten des Steuerpflichtigen unterhalten wird und zu Beginn des Kalenderjahres das 18. Lebensjahr vollendet hat.

\*

Soviel über die einzelnen Steuerklassen, die Änderungen und Eintragungen von Kinderfreibeträgen auf der Lohnsteuerkarte. Doch die Lohnsteuer läßt sich noch weiter senken. Allerdings muß hier der Steuerpflichtige einen Antrag auf **Lohnsteuerermäßigung** stellen.

Im Lohnbüro und in der Personalabteilung für Angestellte liegen für die Mitarbeiter Vordrucke bereit, die auszufüllen und mit der Lohnsteuerkarte dem zuständigen Finanzamt einzureichen sind. Es versteht sich von selbst, daß Belege und Unterlagen über alle im Antrag gemachten Angaben beigefügt werden müssen; sie werden später wieder zurückgegeben.

Wenn man seinen Antrag am Beginn des Kalenderjahres stellt, kann man die Aufwendungen durch Vorlage von Belegen aus dem vergangenen Jahr glaubhaft machen. Wer den Antrag jedoch erst im Laufe des Jahres oder gar nach Jahresende stellt, hat einen genauen Nachweis über die tatsächlich entstandenen Aufwendungen zu erbringen.

\*

Was muß man wissen, wenn man eine Lohnsteuerermäßigung beantragen, den Vordruck ausfüllen will?

Der Lohnsteuerermäßigungsantrag gliedert sich in drei große Gruppen, die jeweils einen Bereich der finanziellen Aufwendungen des Steuerpflichtigen umschließen:

1. Werbungskosten,
2. Sonderausgaben,
3. außergewöhnliche Belastungen.

**Werbungskosten** sind alle Aufwendungen, die dem Steuerpflichtigen bei der Ausübung seines Berufes entstehen und die dem Erwerb, der Sicherung und Erhaltung seines Arbeitslohnes dienen.

Ein Betrag in Höhe von 564 DM im Jahr ist bereits für jeden Steuerpflichtigen in der Lohnsteuertabelle als Freibetrag berücksichtigt. Deshalb kann das Finanzamt nur die über 564 DM im Jahr hinausgehende Summe als Freibetrag auf der Lohnsteuerkarte einsetzen.

Was ist nun im einzelnen unter „Werbungskosten“ zu verstehen? Hierzu zählen zunächst einmal die **Beiträge** an Berufsstände und -verbände, auch der Beitrag an die Gewerkschaften. Am häufigsten kommen unter den Werbungskosten jedoch die **Fahrtkosten**, die Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, in Frage. Dabei schreibt das Finanzamt kein bestimmtes Verkehrsmittel zur Benutzung vor, sondern erwartet nur den Nachweis der tatsächlich entstandenen Kosten. Allerdings können nur die Aufwendungen für die Fahrt bis zu 40 km von der Wohnung bis zur Arbeitsstätte aufgeführt werden. Bei der Benutzung eines eigenen Kraftfahrzeuges hat der Gesetzgeber jedoch bestimmte Pauschalbeträge festgelegt, die beim

Pkw	0,50 DM
Kleinkraftwagen bis 500 ccm	0,36 DM
Motorrad oder -roller	0,22 DM
Moped	0,12 DM

je Kilometer von der Wohnung zur Arbeitsstätte ausmachen. Maßgebend hierbei ist die kürzeste benutzbare Straßenverbindung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte. Zudem kann der Berechnung nur eine Fahrstrecke — also nicht die Hin- und die Rückfahrt — zugrunde gelegt werden.

Fährt also jemand mit seinem eigenen Motorrad jeden Tag 30 km von seiner Wohnung zum Arbeitsplatz und 30 km zurück, dann steht ihm für einen Arbeitstag — wenn er sein Motorrad benutzt — ein Pauschalbetrag von 30

(Anzahl der Kilometer für eine Fahrt)  $\times$  0,22 DM (Pauschalbetrag für Motorrad) = 6,60 DM zu.

Mit dieser Pauschale gelten sämtliche Aufwendungen für das Kraftfahrzeug als abgegolten.

Wer solche Werbungskosten für die Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte geltend macht, kann als Sonderausgaben lediglich die Hälfte der Prämie zur Haftpflichtversicherung und die Hälfte der Schuldzinsen, die sich aus einem Ratenkauf des Kraftfahrzeuges ergeben, auführen. Von den Sonderausgaben wird später noch die Rede sein.

Zu den Werbungskosten sind weiter die Aufwendungen zu rechnen, die einem Steuerpflichtigen durch einen **doppelten Wohnsitz** entstehen, also dadurch, daß er in dem einen Ort wohnt und einen eigenen Haushalt unterhält, im anderen Ort arbeitet und dort einen zweiten Wohnsitz hat. Diese Mehraufwendungen werden jedoch nur dann anerkannt, wenn dem Steuerpflichtigen weder ein Umzug an den Ort seiner Arbeitsstätte noch die tägliche Rückkehr an den Ort des eigenen Haushalts zugemutet werden kann.

Soweit Mehraufwendungen infolge doppelter Haushaltsführung nicht vom Arbeitgeber ersetzt werden, werden von der Finanzbehörde anerkannt

die notwendigen Mehraufwendungen für Verpflegung, jedoch nicht mehr als 5,— DM je Tag, die notwendigen Kosten für die Unterkunft am Beschäftigungsort,

die tatsächlich entstandenen Fahrtkosten für jeweils zwei Familienfahrten im Kalendermonat, wobei alle bestehenden Tarifvergünstigungen ausgenutzt werden müssen.

Fährt ein Steuerpflichtiger jeden Tag von seiner Wohnung zur Arbeitsstätte hin und zurück und ist regelmäßig mehr als 12 Stunden von zu Hause abwesend, dann werden auch Mehraufwendungen für die **Beköstigung** am Beschäftigungsort — in der Regel ohne Einzelnachweis — bis zur Höhe von 1,50 DM je Tag als Werbungskosten anerkannt. In diesem Falle zählen auch regelmäßige Überstunden zur Arbeitszeit.

Werbungskosten im Sinne der Lohnsteuerrichtlinien sind ferner die Kosten, die durch einen **Umzug** am Ort oder von Ort zu Ort entstehen, wenn der Wechsel der Wohnung auf Veranlassung des Arbeitgebers vorgenommen wurde.

Kosten, die dem Steuerpflichtigen durch Aufwendungen für die **Berufsbildung** entstehen, wie Besuch von Ingenieurschulen, Verwaltungs- und Wirtschafts-Akademien, Volkshochschulen, Meisterkursen und Fachlehrgängen, ferner für **Berufskleidung**, jedoch nur typische Berufskleidung, darüber hinaus für **Werkzeuge**, die er zur Berufsausbildung benötigt, schließlich auch die Kosten von **Prüfungen**, der Meisterprüfung etwa, und von notwendiger **Fachliteratur** — alle diese Aufwendungen gehören ebenfalls zu den Werbungskosten.

\*

Zum Schluß noch ein Tip für Steuerpflichtige mit Verlusten aus Vermietung und Verpachtung:

Der Verlust bei den Einkünften aus Vermietung und Verpachtung, der bei Inanspruchnahme der erhöhten Absetzung für Wohngebäude nach § 7 b EStG entsteht, kann auf Antrag des Steuerpflichtigen jetzt auch durch Eintragung eines Steuerfreibetrages auf der Lohnsteuerkarte berücksichtigt werden. Dadurch kommt der Steuerpflichtige wesentlich schneller in den Genuß der Steuerermäßigung.

\*

Damit ist die erste der drei Gruppen des Lohnsteuerermäßigungsantrages in groben Zügen umrissen. Auf weitere Möglichkeiten der Lohnsteuerersparnis werden wir noch zu sprechen kommen.

Leo Cornelissen, GHH

## LURUPER HAUPTSTRASSE 266

Fünf Jahre habe ich mit meiner Frau in einem 11 qm großen Raum als Untermieter gewohnt. Das war manchmal nicht einfach. Im letzten Jahr meldete sich bei uns auch noch der Klapperstorch an. Damit wurde die Wohnraumfrage für meine Familie zum Problem Nummer eins. Vor kurzem bin ich nun Hauptmieter geworden. Wir wohnen jetzt anstatt in 11 in 52 qm! Für mich und meine Familie ist mit dem Einzug in die neue Wohnung ein neuer Lebensabschnitt angebrochen.

Hundert Männern der Deutsche Werft mit ihren Familien ist geholfen worden. Hier in Lurup haben wir ein neues Heim gefunden. Wir haben allen Grund, der Deutsche Werft dankbar zu sein, denn 7500 DM Baukostenzuschuß zu sparen, wäre uns wohl allen schwer gefallen.

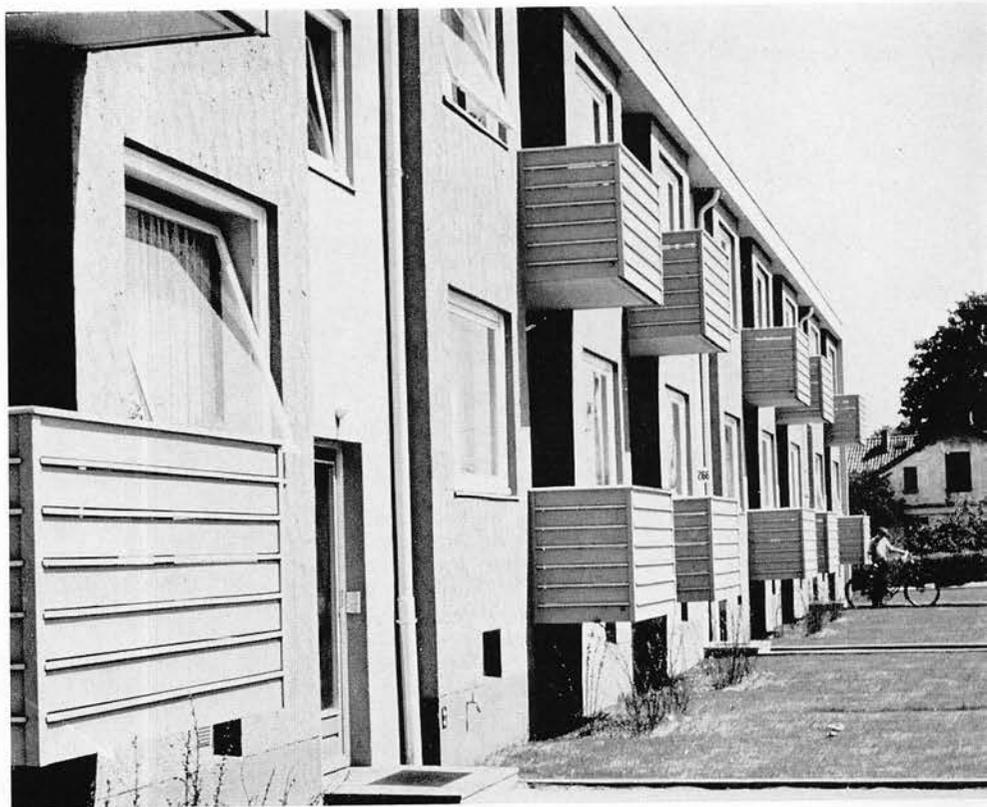
Wer zur Untermiete gewohnt hat oder noch wohnt, der wird ermessen können, wie sehr wir uns freuen, jetzt in unseren eigenen vier Wänden zu sitzen. Es gab eine Zeit, in der wir in der Hoffnung lebten, einmal eine Wohnung zu bekommen. Wenn ich heute daran denke, daß wir uns immer wieder daran aufgerichtet haben und in unseren geheimsten Träumen sogar an einen Balkon dachten, dann kommt es mir manchmal wie ein Wunder vor. Jetzt sitze ich auf diesem Balkon und sehe um mich her grüne Baumspitzen, rote Hausdächer, gepflegte Gärten. Bei klarem Wetter kann ich sogar den Wasserturm sehen, der irgendwo bei Blankenese stehen muß. Früher hatte ich kahle Hausmauern um mich; ich kann nicht sagen, daß das sehr interessant war. Hier ist es schöner. Mein Visavis hat um sein Häuschen an die hundert Kiefern angepflanzt, und so habe ich zu allem übrigen noch einen kleinen Wald vor der Tür. Unser Balkon macht uns besonders viel Freude. Vor allem unser Sohn verlangt immer sehr energisch, daß man ihn auf den Balkon lasse, wo er dann — in der Sprechweise seines Alters — die Hunde zählt. Mit den Hunden hält er es besonders, das kommt aber wohl daher, daß er selbst noch auf allen Vieren herumkriecht. Es fällt mir schwer, ihm gelegentlich klarmachen zu müssen, daß er einen Teil seiner Zeit zum Schlafen benötigt.

Es läßt sich hier in Lurup also gut leben. Die Architekten, welche unsere Bauten entworfen haben, sind bestimmt Sonnenanbeter. In ihrer scheinbaren Tagesbahn wandert die Sonne gewissermaßen um unser Wohnzimmer herum. Durch zwei große Fenster und die erwähnte Balkontür kommt den ganzen Tag helles, freundliches Licht herein. Auch der Farbanstrich macht den Leuten, welche dafür verantwortlich sind, alle Ehre. Gewiß: den Baustil und auch die Farbgebung sind viele von uns nicht gewohnt, und sie äußern sich abwartend. Auf jeden Fall wurde zweckmäßig gebaut, was man ja leider nicht von allen

Neubauten sagen kann. Die sonst verrufene Hellhörigkeit ist bei uns nicht vorhanden. Die in Neubauten unvermeidliche Feuchtigkeit ist erträglich. Alles in allem also eine erfreuliche Angelegenheit. Über Kleinigkeiten wollen wir hinwegsehen, sie existieren in den meisten Fällen doch nur, damit nachher alles um so besser funktioniert.

Unsere Wohnungen sind vollelektrisch eingerichtet, was die Hausfrauen natürlich besonders freut. Es ist bequemer und es ist leichter sauber zu halten. Im sogenannten Hochhaus ist Zentralheizung, während die anderen Häuser Naragheizung haben. Dort muß also jeder seine Kohlen selbst kaufen und heizen. Im Hochhaus ist jeder Heizkörper mit einem Wärmezähler versehen, so daß niemand übervorteilt wird.

Für die Kinder ist es hier draußen ein kleines Paradies, eine Hauptstraße nur, und wenn man ein kleines Stückchen läuft: Wiesen, Weiden und Feldmark. Die neue Schule wird bald fertig, ein Kino öffnet seine Pforten,



und so wird es wohl noch eine Zeitlang weitergehen, bis alle Bauvorhaben hier draußen beendet sind.

Man hört manchmal, daß 91 DM viel Geld sind. Wenn man aber die allgemeine Lage auf dem Wohnungsmarkt bedenkt, wird man gerechterweise sagen müssen, daß wir hier in Lurup noch glimpflich davongekommen sind. Gewiß, wir würden alle liebend gerne weniger Miete zahlen. Aber lieber 91 DM Miete für zweieinhalb Zimmer und Vollbad als gar keine Wohnung.

Es bleibt zu hoffen, daß die Wohnungsnot bei uns in Deutschland bald ein Ende hat, so daß jeder in seinen eigenen vier Wänden zufrieden und glücklich leben kann.

G. K.



## Das stille Schönberg

Von Hamburg, der Stadt an der Waterkant,  
 Fuhren wir südwärts — ins süddeutsche Land.  
 Vorbei gings an manchem bedeutenden Ort,  
 Doch immer noch weiter zogs von Hause uns fort.  
 Und mit uns der Regen, er stürmt an die Scheiben.  
 Wir wurden bedenklich: Wills Wetter so bleiben?  
 Bei Bamberg blieben die Wolken zurück,  
 Die Sonne kam raus, also doch Urlaubsglück!  
 Die Stimmung wird besser, man erzählt und man lacht.  
 Hat bald miteinander bekannt sich gemacht.  
 Es dunkelt. Die Dämmerung zog schnell heran,  
 Viel Stille, dann kam'n wir in Pressath an.  
 Erst Essen und Trinken, doch dann ins Quartier:  
 Fix schlafen, denn früh gehts dann weiter von hier.  
 Am Morgen die Sonne am Himmel schon lacht,  
 Als froh wir und munter auf den Weg uns gemacht.  
 Da grüßten die Berge und Wälder voll Ruh',  
 Dazwischen die Straße führt dem Ziele uns zu.  
 Wir spähten vergeblich, haben's gar nicht entdeckt —  
 Bei der Kurve am Berghang, hinter Tannen versteckt —  
 „Da Schönberg!“ Schon waren wir mitten im Ort.  
 Am Marktplatz viel Jubel im lauten Akkord!  
 Der Bus hielt. Am Ziel! Wurden freundlich empfangen.  
 Hatten Zeit noch und sind zum Kadernberg 'gangen.



Wie herrlich die Landschaft, die Berge, das Tal!  
 Schau hierhin! und dorthin müßte man auch einmal!  
 Das Wandern begann, und stets Sonnenschein,  
 Durch Frühltau und Wiesen zum Berg Sauenstein,  
 Sind Täler gewandert am rauschenden Bach.  
 Uns allen hat es viel Freude gemacht.  
 Der Arber war hoch, haben Passau gesehn,  
 Und viele gedenken der Fahri an die fünf Seen.  
 Nach Linz ging's ein Stück die Donau hinab,  
 Unvergessen bleibt diese uns ferne Stadt.  
 Zum Schluß hat einer 'ne gute Idee,  
 Feiern Abschied bei Frau Limmer im Berg-Café.  
 Der Urlaub in Schönberg, im Bayrischen Wald,  
 War Erholung für uns und „gut Aufenthalt“.

Günther Arendholz.

## Nochmals Bad Grund

Wir kamen zur Kur hierher nach Bad Grund  
 Und wollten schlank werden und gesund.  
 Gesund zu werden scheint hier nicht sehr schwer,  
 Doch schlank zu werden leider sehr.  
 Denn Familie Sievert, fröhlich und frisch,  
 Zauberte das Beste stets auf den Tisch.  
 Und wenn dann am Tisch saß die ganze „Eskort“,  
 Waren alle guten Grundsätze fort  
 Und jeder, der vorher nie Hunger verspürt,  
 Wurde buchstäblich zum Essen verführt.  
 Bei jeder Mahlzeit hauten wir rein,  
 Als sollte es „unsere letzte“ sein.  
 Es wurde recht viel gescherzt und gelacht.  
 Manch Näschen wurde naß gemacht.  
 Wir liefen und stiegen bergab, bergan  
 Und setzten wie Bäume Ringe an.  
 Statt schlank zu werden, wurden wir rund,  
 Die Hose paßte nicht mehr in den Bund,  
 Und auch den Fraun so ganz sachte,  
 Manch' Kleidchen in den Nähten krachte.  
 Trotz Bergeshöh', trotz rund und dick,  
 Denken wir gern an Bad Grund zurück  
 Und wollen am Harz uns recht oit noch erbauen:  
 Sechs lustige Hamburger mit ihren Frauen.

Schwingel, Schneider, Rabe,  
 Schenk, Gerking, Koukal.

# Mein schönstes Urlaubs- Foto

ist das Thema unseres Fotowettbewerbs, in dem wir Ihr bestes Foto prämiieren wollen.

1. Preis           DM 100,—  
2.— 4. Preis     je DM 50,—  
5.—10. Preis    je DM 20,—

Mit der Schwarz-Weiß-Aufnahme, die Sie selbst gemacht haben und die Ihnen am besten gelungen erscheint, können Sie an diesem Wettbewerb teilnehmen.

Die schönste Aufnahme Ihres Urlaubs (aus diesem oder einem früheren Jahr) mag eine Landschafts- oder Personenaufnahme sein, mag Architektur zeigen oder Strand oder Wasser, in jedem Fall soll sie das Thema Ferienfreude und Erholung versinnbildlichen.

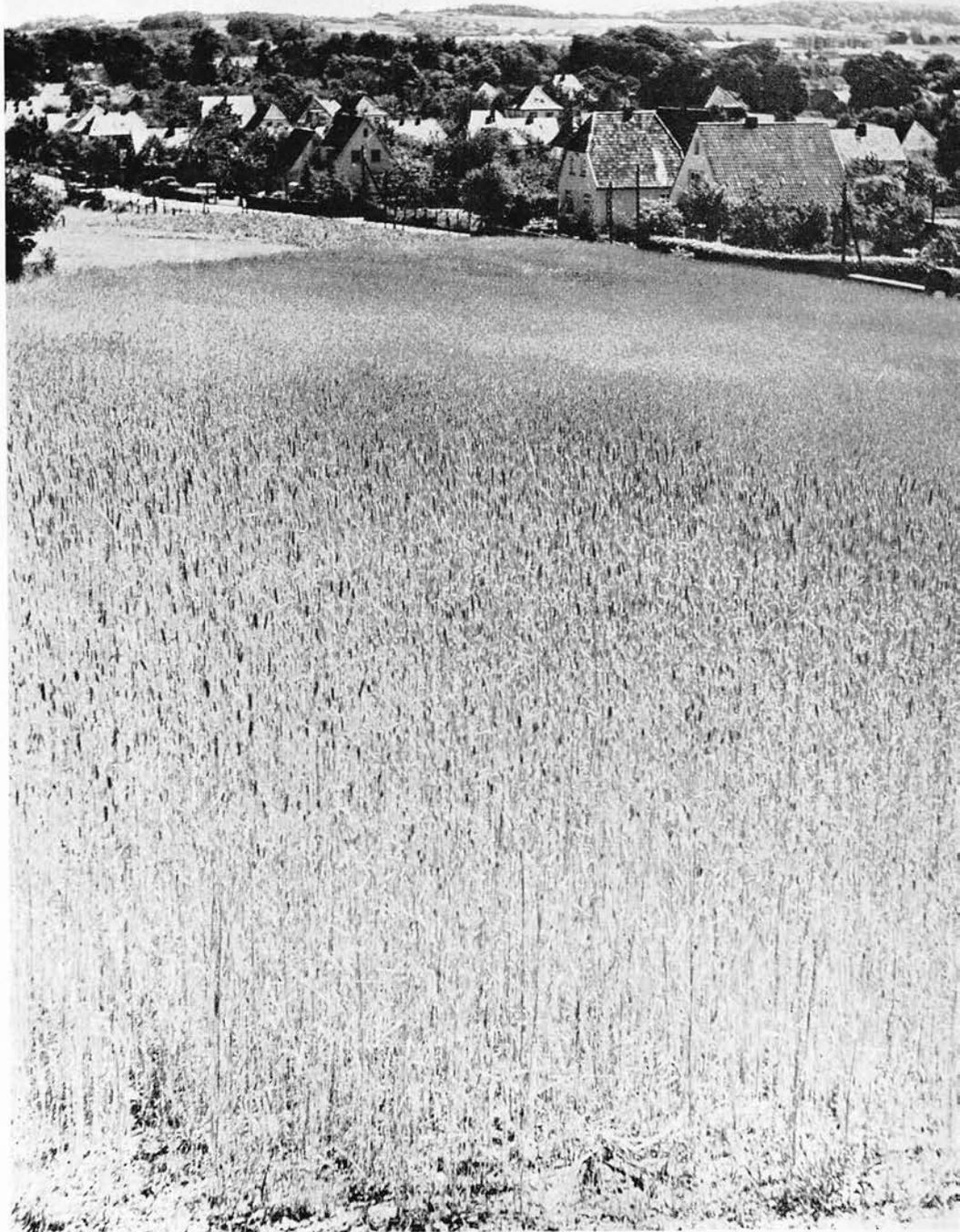
Einsendeschluß ist der 31. Oktober 1959. Senden Sie bitte bis dahin Ihre Aufnahme im Postkartenformat in Weiß / Hochglanz an die Werkzeugzeitung Deutsche Werft.

Auf der Rückseite der Aufnahme geben Sie bitte Fabrikat und Type Ihres Fotoapparates, Ihren Namen und Ihr Gewerk bzw. Ihre Abteilung an.

Über die eingesandten Fotos entscheidet eine Jury, der außer der Redaktion angehören:

Direktor Gräber,  
Willi Bartels (Fotolabor),  
ein Vertreter des Betriebsrats  
und  
der Klabaütermann.

Die prämierten Fotos sollen in der Werkzeugzeitung veröffentlicht werden.



## Ein Garantie-Ingenieur berichtet

... Am 1. 7. gegen 8 Uhr kam die alarmierende Meldung, daß das Schott von Tank 7 nach dem hinteren Pumpenraum undicht sei. Auf Stb.-Seite sickerte bis zu einer Höhe von ca. 5 m über Flurplatte im Pumpenraum Asphalt aus der Isolierung. Um Art und Umfang dieser Leckage festzustellen, mußte erst die Isolierung (Glaswolle und Blechmantel) entfernt werden. Da in Tank 7 z. Z. Asphalt von ca. 130° C. war, wurde beschlossen, den Asphalt wieder an Land zu pumpen. Man wollte jedes Risiko, evtl. Verbrühen der Leute beim Abnehmen der Isolierung, vermeiden. Auf See sollte dann, wenn der Tank ausgekühlt war, die Isolierung entfernt und die Leckage aufgespürt werden.

Nach diesem Zwischenfall konnte das Schiff fertig beladen werden. Da Tank 7 leer gefahren wurde, wurden insgesamt nur 15 550 t Asphalt übernommen. Zum Trimmen des Schiffes wurden die beiden Seitentanks Nr. 7 mit Wasser aufgefüllt.

Auf See wurde, nachdem der Tank genügend abgekühlt war, die Isolierung an der betreffenden Stelle entfernt. In ca. 4 m Höhe über Flurplatte im Pumpenraum konnte dann auf Stb.-Seite die Leckage gefunden werden. Beim Abbrennen eines Stellagenhalters ist der Brenner höchstwahrscheinlich eingeschlagen und hat unterhalb des abgebrannten Stellagenhalters ein Loch von 70×5 mm durch das Schott gepustet.

Diese Leckage soll erst mal mit einem Flicker abgedichtet werden und später bei gasfreiem Schiff verschweißt werden....

Herder

## Was ein Arzt über das Schlafen sagt

Wieviel Schlaf braucht ein Mensch? Manche Menschen schlafen sehr lange, zehn und mehr Stunden, andere wieder kommen mit fünf bis sieben Stunden Schlaf aus. Das Schlafbedürfnis des einzelnen Menschen ist weitgehend abhängig von seiner Körperkonstitution, von seelischen und körperlichen Einflüssen. Eine für alle Menschen geltende sichere Regel läßt sich nicht aufstellen. Im allgemeinen soll man jedoch acht Stunden schlafen. Spart der Mensch zu sehr am Schlaf und zwingt sich, weniger zu schlafen, als er braucht, so treten nach Monaten oder Jahren Störungen in seinem körperlichen und seelischen Gleichgewicht auf. Er kann sich wohl an den Zustand des dauernden Unausgeschlafenseins gewöhnen, doch wird er das später mit vorzeitigem Verbrauch seiner geistigen und körperlichen Kräfte bezahlen müssen. Hat ein Mensch das Bedürfnis, mehr als acht Stunden zu schlafen, so soll man ihn ruhig gewähren lassen. Der Schlaf ist für viele Menschen das beste Vorbeugungs- und Heilmittel gegen allerlei Krankheiten, er stärkt die Widerstandskraft des Körpers. Hat jemand allerdings das Bedürfnis, ständig mehr als zehn Stunden zu schlafen, und ist trotzdem am Tage noch müde und zerschlagen, so liegt ein krankhafter Zustand vor.

Die Frage, wann der Mensch schlafen soll, ist nicht leicht zu beantworten. Es gibt Menschen, die den Schlaf lieber in die erste — und andere, die ihn lieber in die zweite Nachthälfte verlegen. Diese Unterschiede sind mehr durch

die körperliche Konstitution und seltener durch Gewohnheiten bedingt. Ein Frühzubettgeher kann kaum eine Kinovorstellung durchhalten, ein Spätaufsteher kommt mit dem morgendlichen Berufsleben in Konflikt. Der Arzt wird in der Regel frühes Zubettgehen und frühes Aufstehen empfehlen. Wie die alte Volksweisheit sagt, ist der Schlaf vor Mitternacht der gesündeste.

Durch den in unserer Industrielwelt unvermeidlichen Wechsel des Schichtbetriebes treten bei manchen Menschen Schlafstörungen auf. Es sollte immer darauf geachtet werden, daß der Mensch in einem gewissen Rhythmus Gelegenheit erhält, auch nachts zu schlafen. Der über Jahre hinaus bestehende Zwang, nur tags zu schlafen, kann gesundheitliche Störungen zur Folge haben.

Worauf soll man schlafen? Es ist eindeutig festgestellt, daß der beste, tiefste und erholsamste Schlaf nicht auf harten Unterlagen, auch nicht in weichen Unterbetten zu erzielen ist, sondern auf festen, aber doch elastischen Matratzen.

Eine Art des Schlafens gibt es, die häufig Verdruß verursacht und das ist der Schlaf am Arbeitsplatz. Dieses Einnicken während der Arbeit kann verschiedene Ursachen haben. Häufig besteht bei dem Betreffenden Übermüdung. Er hat nachts nicht genug geschlafen. Es kann aber auch ein übermäßiges Schlafbedürfnis auf Grund körperlicher Störungen vorliegen. Die häufigste Ursache ist aber die sogenannte Verdauungsmüdigkeit, besonders nach dem Mittagessen. Bei schweren Speisen, insbesondere stark fetthaltigen Mahlzeiten, wird der gesamte Verdauungskanal stark beansprucht. Hierbei wird eine große Blutmenge, die in dem Körper zirkuliert, benötigt. Die allgemeine Durchblutung, besonders die der oberen Teile, also des Gehirns, läßt deutlich nach. Der Betroffene wird müde, fängt an zu gähnen. Es ist empfehlenswert, während der Arbeitszeit keine schweren und fettreichen Mahlzeiten zu sich zu nehmen. Übermannen einen trotzdem einmal die Müdigkeit, so ist ein klein wenig körperliche Bewegung mit tiefem Atmen die beste Methode, den toten Punkt zu überwinden. Die Aufpulverung mit starkem Kaffee, Tee oder Zigaretten ist weniger empfehlenswert.

Ein jeder trage also Sorge für seinen Schlaf. Wer gut ausgeschlafen ist, sieht alles freundlicher. Viele Unfälle passierten schon, weil die Betreffenden ungeschlafen waren.

Dr. med. Goethe



# Der Blumenstrauß

Jeder von uns hat ja wohl so eine kleine Liebhaberei, die er recht gewissenhaft betreibt, ohne gleich ärgerlich zu werden, wenn der andere darüber ein wenig schmunzelt. Ich muß zum Beispiel in Kauf nehmen, daß man immer etwas lächelt, wenn ich einen Blumenstrauß in eine Vase tue.

Das ist bei mir eine umständliche Angelegenheit. Mit dem Heraussuchen der geeigneten Vase beginnt es. Die paßt in der Farbe nicht, die andere ist zu lang, die dritte zu wuchtig. Es gibt da so Regeln, daß die Blumen um das Anderthalbfache aus der Vase herauschauen sollen, aber trotzdem bin ich oft unzufrieden. Genommen wird schließlich meist diejenige Vase, die ich als das kleinere Übel empfinde. Das hat seine Ursache wohl darin, daß wir so wenig Vasen haben — es sind nur an die dreißig.

Geradezu an Pütscherigkeit grenzt der nächste „Arbeitsgang“: Es wäre ja so einfach, den Strauß als Ganzes in die Vase hineinzustopfen, das wäre schnell geschafft. Das mag ich den Blumen aber nicht antun. Sie können zwar nicht schreien. Könnten sie's aber, würden sie es sicher tun. Meine ich jedenfalls. Ich stecke jede Blume einzeln in die Vase. Jede soll Wasser haben — und Luft. Und Sonne, wenn sie's vertragen. Meist ist dann Gemurmel im Hintergrund: „Der Alte“ — es ist ein „er“, der diese Zeilen zu Papier bringt! — „dekoriert mal wieder!“ Meist gelingt das „Dekorieren“ nicht auf Anhieb. Dann müssen die armen Blumen alle wieder aus der Vase heraus — weil das Ganze viel zu symmetrisch wirkte oder zu strakelig. Ich bin leider kein Meister auf diesem Gebiet. Manchmal habe ich nach längerem Tun das Gefühl, daß es so vielleicht gehen könnte: ungefähr bilden Vase, Blumenart und Anzahl (je weniger, desto lieber) ein Ganzes, das mir gefällt.

Nun sind die Menschen ja etwas bequem, manchmal jedenfalls. Das ist leider auch bei mir so. Wenn ich mal gar keine Lust zu all den Umständlichkeiten habe, mach ich's mir leicht und tue eine einzelne Rose in eine kleine, zarte Vase. Macht sich immer gut. Und die Leute sagen, ich verstehe doch was von Blumen!

Aber damit sind wir immer noch nicht fertig. Denn man muß ja die Vase mit den Blumen nun irgendwo hinstellen. Als möblierten Untermietern entfällt für uns die Frage, ob sie etwa ins Schlafzimmer sollen? Wir haben nämlich keines. Man solle aus diesem Raum, wenn man ihn hat, kein Gewächshaus machen, sagen die Vorsichtigen; die Blumenhändler meinen hingegen, in Maßen schade es nicht. Ich finde, das Schlafzimmer ist nicht der rechte Platz für Blumen. Bei Tage ist man anderswo und nachts ist es dunkel.



Also kommt die Vase in unser Mehrzweckzimmer. Zum Beispiel auf den Tisch. Ganz ideal ist es nicht. Auf dem Tisch wird nämlich gegessen, geschrieben, gebügelt, gebastelt. Und fast immer muß die Vase weg. Meinen Blumen gefällt das gar nicht. Also bin ich mehr für das kleine Bücherregal. Dort bekommen sie noch genug Licht, und wir können sie gut sehen, wenn wir nach dem Essen noch ein wenig sitzen bleiben. Früher habe ich die Vase gern in die Mitte des Regals gestellt, das sah nach Ordnung aus. Seit längerem kommt sie aber etwas auf die Seite. Ob die Dekorateurs das auch so machen, weiß ich nicht. Trotzdem sieht das gar nicht schlecht aus. Manchmal jedenfalls.

Sie merken schon, von den Blumensträußen verstehe ich wirklich nicht viel — obwohl ich Blumen gern mag. Vielleicht sollte an dieser Stelle mal jemand schreiben, der hierüber besser Bescheid weiß. D GK

Zeichnung: Kurt Cerny



# Aus dem DW-Betriebsport

## Tischtennis

Schon bald nach der Neugründung unserer Betriebsportgemeinschaft wurden die ersten Spiele an der grünen Tischtennisplatte ausgetragen. Anfangs spielten wir im großen Gemeinschaftsraum, später wurde für die Punktspiele ein günstiger Raum in Hamburg gefunden. Im Ge-



Links:  
Unsere siegreiche Mannschaft beim Thörl-Pokalkampf 1958  
Rechts:  
Rolf Kunning im Kampf um den Ball

gensatz zu anderen Sportarten unserer BSG kann man Tischtennis als Wintersport bezeichnen, denn im Frühjahr wechseln viele Spieler zum Rasentennis.

Seit 1952 an den Punktämpfen des Verbandes beteiligt, wurden viele Turnier- und Einzelmeisterschaften besucht. Während die Verbandswettspiele als Mannschaftskämpfe ausgetragen werden, geht es auf den Turnieren meistens Mann gegen Mann. Schon 1953 konnte nach einigen Ausscheidungsspielen die höchste Spielklasse innerhalb des Verbandes erreicht werden. Nach wechselnden Erfolgen in dieser Klasse gelang es in diesem Jahr die Hamburger Mannschaftsmeisterschaft zu erringen. Außerdem konnten unsere Spieler verschiedene Turniere und Einzelmeisterschaften gewinnen.

Auch wurden Beziehungen zu Sportfreunden außerhalb Hamburgs aufgenommen. So fuhren 1954 einige Kameraden nach Dresden, wo sie eine herzliche und freundschaftliche Aufnahme fanden. Ein Jahr später fand der Gegenbesuch der Dresdener in Hamburg statt.

Ferner besuchte uns eine Mannschaft junger Schweden. Dieser Besuch wurde ebenfalls erwidert. Helmut Lohse

## Fußball

Am 31. Juli 1959 fand in der Jahn-Kampfbahn das Fußball-Endspiel um die Hamburger Betriebsport-Verbandsmeisterschaft 1959 statt. Unsere 1. Herrenmannschaft war wie in den vergangenen beiden Jahren auch in diesem Jahr wieder Meister in der Sonderklasse I geworden und hatte sich damit für das Endspiel qualifiziert. Gegner war wie im vorigen Jahr die 1. Fußballmannschaft der Betriebsportgemeinschaft E. Jung. Leider war es unseren Fußballern auch in diesem Jahr versagt, Hamburger Betriebsportmeister zu werden. Das Spiel endete mit einem Ergebnis von 3:1 Toren für die BSG Jung, bei einem Halbzeitstand von 1:1. Ein Ergebnis, das verdient und gerecht war, denn der Gegner war besser als unsere eigene Mannschaft, da wir infolge Urlaub nicht in der stärksten Besetzung antreten konnten.

## Leichtathletik

Es wird darauf hingewiesen, daß montags und freitags während des Leichtathletiktrainings die Bedingungen für das Deutsche Sportabzeichen und das Leichtathletik-Mehrkampfabzeichen abgenommen werden und daß Interessenten sich an den genannten Tagen auf dem Sportplatz Finkweg einfinden können.

Anfang Juli nahmen unsere Leichtathleten an dem 2. Verbandssportfest des Betriebsportverbandes teil, das in diesem Jahr erstmalig in Mölln stattfand. Bei wunderbarem Sommerwetter wurden alle Erwartungen erfüllt und schöne Erfolge errungen. Insgesamt brachten unsere Aktiven 46 Siegerurkunden mit nach Hause. Das nächste Sportfest findet am 29. August statt. Es handelt sich um das traditionelle Leichtathletik-Sportfest der Betriebsportgemeinschaft Reemtsma, bei dem unsere Sparte Leichtathletik in altgewohnter Weise zahlreich vertreten sein wird. Heinz Thomas

## Prämierte Verbesserungsvorschläge

Nr. 984	Sauerstoffbatterie-Anschluß . . . . .	50,— DM
Nr. 990	Rohrkreissägen . . . . .	30,— DM
Nr. 1021	Biegevorrichtung . . . . .	125,— DM
Nr. 1027	Rettungstau für Außenbordstellagen	30,— DM
Nr. 1028	Bearbeitung von Hinterstegen . . . . .	50,— DM
Nr. 1031	Heftverfahren für Profile . . . . .	30,— DM
Nr. 1036	Bearbeitung von Stevenrohrbuchsen	120,— DM
Nr. 1038	Schweißvorrichtung . . . . .	30,— DM
Nr. 1039	Schweißvorrichtung . . . . .	50,— DM
Nr. 1043	Abwickelvorrichtung für Bandeisen	70,— DM
Nr. 1044	Aufspannvorrichtung f. Planscheibe	120,— DM
Nr. 1047	Isolierung der Gasflaschenständer	20,— DM
Nr. 1056	Verbindung v. Tankheizungsrohren	120,— DM

# Strandleupers

Dat gift een barg Strandleupers. Ick meen hier nich de Vagels, de boben an't wiede Wattenmeer jümmers to an de Prieln un up'n Sand herumspazeert, ick meen hier de Strandleupers von uns Elv ehrn Strand. Hest noch keen sehn? Go mol sündags morgens Klock soß dol an den Strand, denn warst se schon wiß warn! Doar sünd erstmol de, de dat Strandgoot bargt. Wat mennst Du woll, wat doar öber Nach förn Füerholt answemmt is! Denn sünd doar de Lüd, die jemmer Phylax oder Terry lopen lett. Ja — son treuer Menschenbegleiter will jo ock mol wat anners as an Lantüchtenpool rüken!

Denn sit doar eener unner de Landungsbrüch, wo keen Schipp anleggen deiht. Hett he door twee, dree Angels utlegt und töwt, dat se bieten sullt. Frog ick em nülich mol, ob sick dat Geschäft denn lohnen deiht. Seggt he: „Ne, Fisch biet nich an, will ick ock goarnich hebben, ich teuf op de dicken Ools!“ „Na“, segg ich, „denn binn man an jeden Angelhooken een Schild an, op dat steiht: Anbeissen nur den Aalen gestattet!“ Doar wuß de Mann nix mehr up to seggen (ick gläuv, he sit hüt noch doar, de Ools könt ja woll nich lesen).

Ja, doar achtern bi de Döns, doar kummt een Paar. Eng umslungen goht se no Dübelsbrüch to. De gleunigen möden Oogen pliert in die opgehende Sünn, un de frische Morgenwind striekt lies um de Been. Ob düsse beiden woll sick öber Nach bi Hugo Holthusen op'n Sool de Feut verpett hefft un no mol eben lang de Elv goht, um jemmer Mödigkeit to verdrieven? Denn kummt noch eener. Dat is de Mann, de schon im Deenst is, de Optiker! Wie all sind em Dank schüllig, denn he hett swoare Arbeit to leisten! Dat ist rein nich möglich to gläuwen, wat dat vör Lüd gifft, de uns scheune Promenod for een Papierkorv ansehen doht!

Klock söben fang dat dröben bi de Dütsche Warf an to tuten: Schichtwechsel! Denn puckert de Barkass een poar-

mol hen und trüch, un denn is dat wedder schön ruhig un still. Ab un an schrieht 'ne Möv oder irgendwo blafft een Köter, un boben up de Elbchaussee kummt de ersten Autos, de jemmer Sündagsfoahrt mokt. Klock halbi acht ober kummt ut den Dunst, de öber de Stadt liggt, een smucken witten Damper: de Helgoländer. As son stolzen Swon foahrt he vorbei. De Lüüd an Bord feult sick ganz moi, dat kann man direkt sehn. Blots buten up See doar ward den een oder annern wohl doch son beten anners warn, wenn de stiebe Wind dat Schipp so recht int Schaukeln bringt. Wenn de Damper denn vorbei is un bin Hirschpark in de Kimm verswinnt, denn go nich to dicht ant Woter ran, kriegst sonst von de hogen Wellen natte Feut!

Denn kummt noch eener, süht meist so ut as'n dicken Maiseeber! Dat is de „Jan Molsen“, de ook bit bobenhen vullpakt is. Schient meist so, as de Minschen upeenanner sitten doht, as de Olsardinen inne Doos! Weest Du ock, dat de „Jan Molsen“ twee Schosteens hett, eenen groten un eenen lütten? De grote is för de Maschin, doar kummt meist keen Rook rut, abers de lütte anne Siet, de is von de Kök, de qualmt ganz mächtig! Dat bedüt for mi, ick mut rup un no Hus, uns Mudders hett wol schon den Kaffeeketel to FÜR. Wat meenst, wat de Koffee smekken deiht!

Kummst denn nomiddags mol wedder rünner an Strand, denn süht dat abers anners ut! De Strand is vull, de Bankens sünd alle besett un de scheune Elbuferweg is de reinste Promenade für Modenschauen geworden. Wer mag de mag, de kann sick dat jo gerne ankieken, ick goh denn lever erst not Abendbrot wedder dol, wenn de Sünn sick achtern Swienssand verkrupen deit und de Natur uns de schönsten bunten Abendbiller schenkt und de Dampers jemmer bunten Lichter upsteken doht.

Worum ick dit nu upschreven heff? Doar is mennig een, de meent, he mut sinen Urlaub unbedingt in Italien tobringen. Doar is mennig een, de an de Elv wohnen deiht un goar nich weet, wo scheun unsere Heimot is — man mut blots mo freuh ut de Puch rut, denn kannst Du sehen, dat dat nix beteres givt als uns heimatlichen Strand. J.





1

# Was wissen wir von Deutschland?

Auf unsere vier Bildfragen im Juliheft haben richtig geantwortet und wurden mit Preisen bedacht:

1. Wolfgang Behmke, 294/35  
Franz Lorenz, 294/311
2. Karl Heinz Grimm, 294/423  
Rudolf Weber, SV-Büro
3. Hans Kramp, Rentner  
Bodo Hartmann, 210/4049

Bild 1 zeigte das Rathaus und die Nikolaikirche in Stralsund. Der Stralsunder Marktplatz mit der reichgegliederten Schauwand des Rathauses, die die schweren Formen der benachbarten Nikolaikirche auflöst, ist reiner Ausdruck hansischer Kultur.

Bild 2 war die Wiedergabe eines Selbstbildnisses des preußischen Zeichners und Malers Adolph Menzel aus dem Jahre 1882.

Bild 3 zeigte das bekannte 1850 entstandene Menzelsche Gemälde „Flötenkonzert“ Friedrichs des Großen.

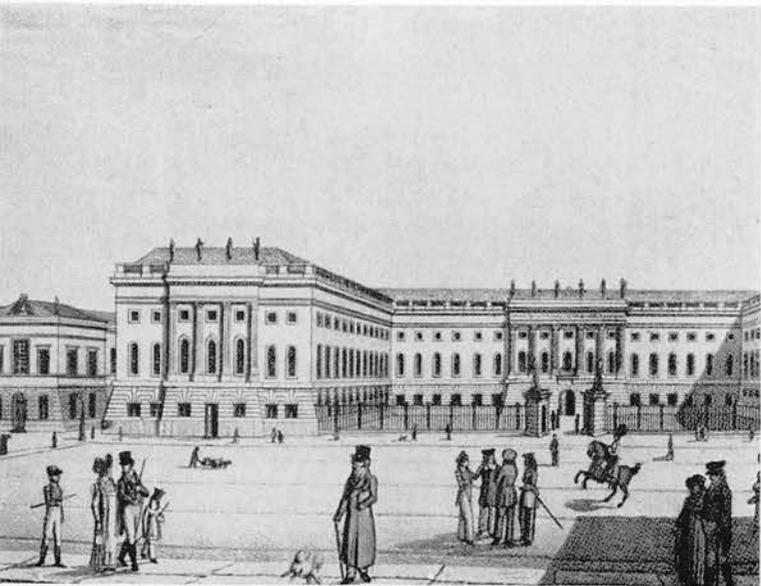
Auf Bild 4 sahen Sie ebenfalls ein Gemälde Menzels, einen Ausschnitt des Gemäldes „Eisenwalzwerk“ in Königshütte, Schlesien.

Menzel (1815—1905) ist einer der bedeutendsten deutschen Künstler des 19. Jahrhunderts. In seinem Schaffen stehen die Rückbesinnung und Gestaltung der wirklich bedeutenden Vergangenheit und die Auseinandersetzung und Zustimmung zu dem Neuen seiner Zeit gleichberechtigt nebeneinander. Menzel hatte begriffen, und das geht auch uns an, daß bestehen kann, wer ein kritisches „Ja“ zum Gestern wie zum Heute findet.

\*

In diesem Heft veröffentlichen wir Bilder aus drei deutschen Städten und das Selbstbildnis eines berühmten deutschen Malers und Zeichners.

Die Einsendungen erbitten wir bis zum 10. September 1959.



2



3



4

# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen:

- E-Schweißer-Anl. Dieter Marten mit Frl. Ursula Potratz  
am 26. 6. 59  
Schlosser Robert Schulz mit Frl. Marion Marschel  
am 26. 6. 59  
Brenner-Anl. Gerd-Jürgen Richters mit Frl. Hannelore  
Rauche am 10. 7. 59  
Schlosser Walter Böttcher mit Frl. Renate Weidner  
am 10. 7. 59  
Kupferschmiedehelfer Horst Bartsch mit Frl. Silvia Mietzko  
am 10. 7. 59  
Maschinenbauer Klaus Brandt mit Frl. Irmela Zeller  
am 10. 7. 59  
Kupferschmiedehelfer Horst v. d. Kerkhoff mit Frl. Marianne  
Koop am 15. 7. 59  
Schlosser Ronald Stegmaier mit Frau Lotte Heyder geb.  
Gause am 16. 7. 59  
Seilbahnfahrer Julius Schmidt mit Frau Hannelore Dirksen  
geb. Linden am 17. 7. 59  
Hauer Heinz Ziolkowski mit Frl. Karla Holtz am 17. 7. 59  
Tischler Hans-Joachim Schade mit Frl. Christa Nitschke  
am 17. 7. 59  
E-Schweißer-Anl. Günter Lutz mit Frl. Gisela Witt  
am 17. 7. 59  
Schlosser Egon Urban mit Frl. Gertrud Bartels am 17. 7. 59  
E-Schweißer-Anl. Richard Staudinger mit Frl. Olga Schulz  
am 17. 7. 59  
Ausrichter Lothar Jurreit mit Frl. Marin Schröder  
am 17. 7. 59  
E-Schweißer-Anl. Klaus Heinsohn mit Frau Herta Lemmer-  
mann geb. Kösling am 18. 7. 59  
Schlosser Ferdinand Heilinger mit Frl. Eleonore Kücher  
am 23. 7. 59  
E-Schweißer Dieter Burech mit Frl. Barbara Herrmann  
am 24. 7. 59  
E-Schweißer-Anl. Egon Duncker mit Frl. Hannelore Breh-  
men am 24. 7. 59  
Maler Martin Ehlert mit Frl. Dorothea Weichert  
am 24. 7. 59  
Schlosser Hartmut Prorok mit Frl. Gerda Jortzik  
am 24. 7. 59  
Schiffbauer Jonathan Linsner mit Frl. Linde Resinnek  
am 31. 7. 59  
Matrose Werner Winkler mit Frl. Erna Waschke  
am 31. 7. 59  
E-Schweißer-Anl. Herbert Wolff mit Frl. Ilse Bruhn  
am 31. 7. 59  
Blechschlosser Bruno Prieß mit  
Frl. Gerda Markert am 31. 7. 59  
Kupferschmiedehelfer Horst War-  
ning mit Frl. Renate Karstens  
am 31. 7. 59  
Montageschlosser Manfred Stöger  
mit Frl. Edda Meier am 6. 8. 59  
Tischler Walter Geerke mit Frl.  
Margarete Ziersch am 7. 8. 59  
Bohrer Carl Sinemus mit Frau Hed-  
wig Lüttke am 7. 8. 59

## Geburten:

- S o h n :  
Brenner Wolfgang Sontowski  
am 4. 6. 59  
Stellagenbauer Kurt Müller  
am 24. 6. 59  
Sandstrahler Johann Leistner  
am 24. 6. 59  
S'Zimmerer Werner Tiemann  
am 28. 6. 59  
E-Schweißer Heinz Günter Frahm  
am 5. 7. 59  
Maschinenschlosser Hans-Joachim  
Lucklum am 6. 7. 59  
Kranführer Kurt Hoffmann  
am 8. 7. 59  
Schiffbauer Karl Gundlach  
am 11. 7. 59  
Maschinenschlosser Harry Behlau  
am 13. 7. 59

- Tischler Josef Rynek am 14. 7. 59  
Schiffbauer Max Kuk am 16. 7. 59  
Brenner Josef Tomaszewski am 19. 7. 59  
Kranfahrer-Anl. Jürgen Röhl am 22. 7. 59  
Kupferschmiedehelfer Willi Städt am 23. 7. 59  
Dreher Uwe Kitzig am 27. 7. 59  
E-Schweißer Hans Littek am 30. 7. 59  
Schiffbauhelfer Stephan Gerovac am 30. 7. 59  
Schiffbauhelfer K.-H. Lohmann am 5. 8. 59

## Tochter:

- Kupferschmiedehelfer Karl-Heinz Clausen am 1. 7. 59  
Brenner Werner Südel am 7. 7. 59  
Brenner Hans Ambauer am 7. 7. 59  
Matrose Uwe Gaukler am 9. 7. 59  
Vorhalter Claas Claasen am 12. 7. 59  
Schiffbauer Hans Peters am 13. 7. 59  
Fahrer Fritz Otto am 14. 7. 59  
Maschinenschlosser Adolf Gramann am 18. 7. 59  
Schiffbauer Gerhard Grube am 28. 7. 59  
Ausrichter Johannes Meyer am 5. 8. 59

Wir gratulieren!

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichen Dank.  
Harald Modler

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich allen Beteiligten herzlichen Dank.  
F. George

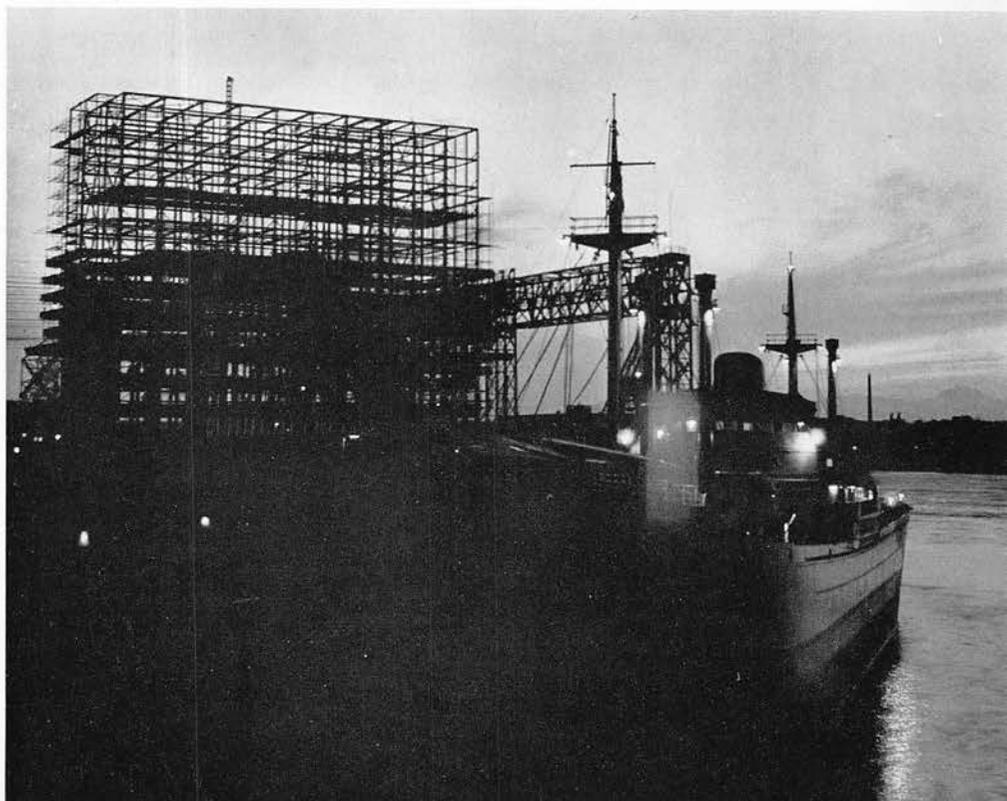
Hiermit möchte ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen für die mir anlässlich meines Ausscheidens erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche herzlich danken.  
Wilhelm Brockmann



## Wir gedenken unseres Toten

Heinrich Schneider  
Rentner (früher Tischler)  
geb. am 7. 1. 1893  
verst. am 2. 8. 1959

## Unser neues Verwaltungsgebäude im Werden





## Ernst Kusch 50 Jahre bei uns

Am 2. August 1959 konnte der Kassierer unserer Betriebskrankenkasse, Herr Ernst K u s c h, sein 50jähriges Dienstjubiläum feiern.

Herr K. trat am 2. Februar 1907 als kfm. Lehrling in die Dienste unserer Rechtsvorgängerin, der Firma Wetzel & Freytag und wurde dort nach beendeter Ausbildung u. a. als Expedient, Buchhalter und Kassierer beschäftigt. Während der letzten sechs Jahre seiner dortigen Tätigkeit war Herr K. Abteilungsleiter der Buchhaltung, der Kasse und des Einkaufs.

Nach Übernahme der Fa. Wetzel & Freytag durch die Reierstieg-Werft und deren Übernahme durch die Deutsche Werft am 1. Oktober 1927 war Herr K. als Einkäufer tätig. Die Wirtschaftskrise der Jahre 1931—33 ergab auch für Herrn K. in seiner Beschäftigungszeit eine Unterbrechung von zweieinhalb Jahren.

Am 1. März 1934 erfolgte seine Wiedereinstellung bei der DW als Kassierer unserer Betriebskrankenkasse. Diese Aufgabe wird von ihm noch heute ausgeübt.

Durch sein korrektes Verhalten, seine gewissenhafte Dienstauffassung, seinen unermüdlichen Fleiß und sein freundliches Wesen hat Herr K. sich das Vertrauen seiner Vorgesetzten und Kollegen erworben.

Am 1. Oktober 1959 wird Herr K. in seinen wohlverdienten Ruhestand treten. Wir wünschen ihm noch lange Jahre der Gesundheit und Zufriedenheit.

## UNSERE JUBILARE



Am 13. 7. 59 konnte Friedrich George auf seine 25jährige Tätigkeit als Schlosser auf der DW zurückblicken.

Er hat sich durch seinen Fleiß und seine kameradschaftliche Haltung viele Freunde erworben. Wir wünschen ihm weiterhin gute Gesundheit und viel Freude an seiner Arbeit auf unserer Werft.



Am 17. August 1959 konnte Harald Modler auf 25 Dienstjahre bei der DW zurückblicken. Er war zunächst Schiffbau-Helfer, kam im Kriege zur Feuerwehr und wurde später in der Prebluft-Werkstatt eingesetzt. Auf Grund seines Könnens und seiner gewissenhaften Arbeitsweise wurde er Kolonnenführer im Dockbetrieb. Seine Vorgesetzten und Kollegen, bei denen er dank seines ausgeglichenen Wesens sehr beliebt ist, wünschen ihm für die Zukunft alles Gute.



Am 7. 8. 1959 konnte Willy Reimer sein 25jähriges Dienstjubiläum feiern. Er begann 1934 als Krankenwagenfahrer und wurde später Kraftfahrer in der Güterverteilung. Er versieht den schwierigen Stadtverkehr.

Wegen seines kameradschaftlichen Verhaltens erfreut er sich allgemeiner Wertschätzung. Die Betriebsleitung und seine Arbeitskameraden wünschen ihm noch viele Jahre in guter Gesundheit und Freude an seiner Arbeit.



Die letzte Betriebsversammlung liegt nun schon wieder über einen Monat hinter uns. In unserer schnelllebigen Zeit könnte dieser oder jener auf die Idee kommen, daß man darüber nichts mehr zu berichten brauche, weil im Augenblick ganz andere Fragen im Vordergrund stünden. Die Betriebsversammlung gehört nun aber einmal zum Leben unserer Werft. Also soll auch etwas über sie gesagt werden!

Wie immer hat unser Dr. Scholz zunächst einen eingehenden Bericht über die Lage im Schiffbau gegeben. Da unsere Jahreshauptversammlung, in der der Geschäftsbericht für das Jahr 1958 vorgelegt worden

ist, auch im Juli stattgefunden hatte, war es selbstverständlich, daß er auf die Bilanz einging. Aus dem Bericht unseres Vorstandes ging hervor, daß die Schiffbauindustrie schon günstigere Zeiten erlebt hat, daß aber die DW doch noch auf Jahre hinaus jedem Betriebsangehörigen einen sicheren Arbeitsplatz bieten kann. Selbstverständlich mußte Dr. Scholz als verantwortungsbewußter Leiter eines Weltunternehmens nochmals darauf hinweisen, daß pünktliche Erfüllung der Termine und die Ablieferung guter Arbeit Voraussetzung sind, daß unsere Werft ihre Geltung behält.

In diesem Zusammenhang wies Dr. Scholz auf die betrübliche Tatsache hin, daß die Krankenzahl zu ersten Bedenken Anlaß gäbe und daß man in der gegenwärtigen Lage besonders erwarten müsse, daß jeder seine Pflicht tut.

Die sich in beiden Versammlungen in Finkenwerder und auf dem Reiherstieg an den Bericht von Dr. Scholz und an den Tätigkeitsbericht des Betriebsratsvorsitzenden anschließende Debatte ergab manche gute Anregung, leider aber auch Anlaß zur Verstimmung.

Kritik ist selbstverständlich immer gut, weil der Kritisierte durch sie immer wieder veranlaßt wird, sein eigenes Tun daraufhin zu prüfen, ob er trotz allen guten Willens nicht doch etwas falsch gemacht hat. Bedauerlich bleibt aber immer doch eine Kritik, die den peinlichen Eindruck hinterläßt, ihrer selbst willen erhoben zu werden. Ich bin es gewohnt, daß einige Sätze meiner monatlichen Betrachtungen bei solchen Gelegenheiten aus dem Zusammenhang gerissen werden und mit billigen Wortspielen in das Gegenteil verkehrt oder entwertet werden sollen. Einem Diskussionsredner hatte mißfallen, daß ich gemeint hätte, daß wir die Lage auf dem Weltmarkt nicht beeinflussen können und daher die Situation im Weltaufbau als gegeben hinnehmen müßten. Der Redner hat aber leider nicht gesagt, wie er oder sonst jemand die Tatsache des Vorhandenseins einer zu hohen Kapazität aller Werften der Welt zu ändern gedenke. Er hat sich darauf beschränkt, eine Erklärung abzugeben, die dahin aufgefaßt werden muß, daß zur Vermeidung von Arbeitslosigkeit in Zukunft keine oder weniger Überstunden geleistet werden sollten.

Eine solche Auffassung ist bedenklich. Wir müssen die übernommenen Verpflichtungen erfüllen. Es ist bekannt, daß uns Hunderte von Arbeitskräften fehlen, die, wie ebenfalls bekannt sein dürfte, wegen des Nichtvorhandenseins von Arbeitslosen in der Bundesrepublik einfach nicht zu haben sind. Es bleibt also im Augenblick nichts weiter übrig, als im Rahmen der tariflichen Bestimmungen Überstunden abzuleisten, um die vereinbarten Termine zu halten. Im übrigen bemühen wir uns mit aller Kraft, weitere Arbeitskräfte einzustellen.

Wer eine Meinung äußert, muß damit rechnen, daß es immer jemanden gibt, der eine andere Meinung hat. Damit rechne ich natürlich auch. Wenn man mir vorwirft, im Zusammenhang mit einem Problem, das ganz allgemein in Deutschland unter der Bezeichnung „Bewältigung der Vergangenheit“ bekannt ist, nicht die ganze Wahrheit zu sagen, so ist dazu einmal zu bemerken, daß die Frage „Was ist Wahrheit?“ so alt ist wie die Menschheit. Im übrigen ist die Werkzeugzeit nicht der Platz, sich mit allen Problemen des Lebens auseinanderzusetzen. Sicher ist aber doch wohl, daß man die Vergangenheit nicht dadurch bewältigt, daß man im wesentlichen nur die negativen Seiten betrachtet. Das ist dann ja wohl auf jeden Fall nicht die ganze Wahrheit; denn das deutsche Volk hat bestimmt auch positive Seiten, und zwar sehr beachtliche.

Man kann außerdem die hinter uns liegende Zeit nicht mit dem Maßstab der Gegenwart messen. Das wird leider zuweilen übersehen, und so kommt es dazu, daß die hervorragenden Erscheinungen unserer Vergangenheit als klein und dumm oder sonstwie negativ angesehen werden. Das gilt für Friedrich den Großen genau so wie für Bismarck oder irgend einen unserer heutigen Politiker. Die Vergangenheit ist nun einmal ein Teil des Daseins. Man soll sie nutzen, um aus ihr zu lernen und das Wesentliche für die Zukunft zu bewahren. Ein Volk, dem man die Vergangenheit nimmt, wird zu leicht zum Spielball fremder Kräfte und Einflüsse, weil ja nun einmal zu jedem Leben eine Vergangenheit gehört. Wenn es nicht die eigene sein kann, ist es eben eine fremde. Dieser Gesichtspunkt ist gerade in unserer Lage besonders zu beachten, weil die Gefahr riesengroß ist, daß das östliche Deutschland auf den Grundsätzen der russisch-sowjetischen Ideologie aufbaut, während der westliche Teil über die Tradition der westlichen Völker verfügt. Wenn in diesen Punkten keine Änderung erfolgt, müßte es den endgültigen Untergang jedes gemeinsamen Gefühls der beiden Teile unseres Volkes bedeuten.

Die Betriebsversammlung hat die Betriebsleitung ange-regt, sich einmal über die Zusammensetzung unseres Krankenbestandes unserer Betriebe Gedanken zu machen. Dabei hat sich ein sehr überraschendes Ergebnis herausgestellt. Es hat sich nämlich ergeben, daß die Kranken sich im wesentlichen aus den Betriebsangehörigen rekrutieren, die im ersten bis fünften Dienstjahr bei uns tätig sind, während die übrigen Jahrgänge von Krankheiten

so gut wie verschont bleiben. Wir hatten Ende Juli 1959 in Finkenwerder im Durchschnitt einen Krankenbestand von 6,27 %. Die Betriebsangehörigen mit einem bis fünf Dienstjahren waren zu rd. 12 % krank. Die Gruppe derer, die zwischen sechs und zehn Jahren bei uns sind, zu 0,8 %, während die Belegschaftsangehörigen mit elf und mehr Dienstjahren 3,6 % hatten. Auf dem Reiherstieg war das Verhältnis noch auffälliger. Dort waren 7,8 % der Belegschaft krank, aber rd. 20,8 % der Betriebsangehörigen mit einem bis drei Dienstjahren. Die Gruppe der Betriebsangehörigen mit vier und fünf Dienstjahren stellte 11,4 %, die Betriebsangehörigen mit sechs bis zehn Jahren hatten nur 2,6 % Ausfall, die älteren 2,3 %. Wir stehen also vor der beachtlichen Tatsache, daß die älteren Betriebsangehörigen sehr viel weniger anfällig sind als die mit weniger Dienstjahren. Diese Erscheinung ist auf jeden Fall vom ärztlichen Standpunkt aus erstaunlich.

Die Betriebsleitung hat sich noch weitere Anregung aus der Betriebsversammlung geholt. Da ist z. B. die Frage nach dem Weihnachtsgeld. Die Betriebsleitung hat sich hingesetzt und gerechnet und dann von sich aus dem Betriebsrat vorgeschlagen, die Regelung der gesamten sozialen Zuwendungen auf eine völlig neue Basis zu stellen. Es soll für 1959/60 für alle diejenigen, die am 1. 12. 59 vier Monate der Werft angehören, ein Betrag von 200 DM gezahlt werden. Betriebsangehörige, die über zwölf Monate bei uns sind, sollen 250 DM erhalten. Für Lehrlinge, Praktikanten und Rentner wird eine besondere Regelung getroffen werden.

Die Zahlung der vorgenannten Beträge erfolgt in zwei Raten. Die erste Rate wird als Weihnachtprämie in Höhe von 100,— DM steuerfrei mit der ersten Lohnzahlung im Dezember 1959 ausgeschüttet werden. Für die zweite Rate in Höhe von 100 DM bzw. 150 DM gibt es mit der Weihnachtzahlung einen Scheck, der am 1. April 1960 eingelöst wird. Alle Betriebsangehörigen, die in der Zeit nach dem 1. August 1959 eingetreten sind oder bis einschließlich 1. Dezember 1959 noch eintreten werden, können diesen Scheck, der mit der ersten Lohnzahlung im Dezember 1959 ausgehändigt werden wird, nach dem 1. April 1960 einlösen.

Diese Art der Regelung ist für uns etwas Neues. Sie ist eine Anerkennung der Pflichttreue, der Zuverlässigkeit unserer Belegschaft und soll daher auch die Bezeichnung „Arbeitstreueprämie“ tragen. Die selbstverständliche Konsequenz ist natürlich die, daß diejenigen Betriebsangehörigen, die ihre Pflicht nicht voll erfüllt haben, auch keinen Anspruch auf die Treueprämie erheben können. Nur der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß durch die Zahlung dieser Prämie kein Rechtsanspruch für die Zukunft entsteht.

Die Bekanntgabe dieser Zuwendungen erfolgt so rechtzeitig, daß sich nun niemand mehr über das Tempo beschweren kann. Außerdem meine ich, daß doch nun alle recht zufrieden sein können. Der Betrag, der zur Auszahlung der Arbeitstreueprämie aufgewendet werden muß, ist sehr viel höher als die Dividende.

Dann habe ich noch etwas, was wichtig ist. Es kommt von Zeit zu Zeit vor, daß Betriebsangehörige sich im Rahmen der sportlichen Betätigung in unserer Betriebssportgemeinschaft eine Verletzung zuziehen. Für diese Verletzung ist nicht die Nordwestliche Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft zuständig, weil Sportunfälle, die sich bei Wettspielen und Wettkämpfen unserer Betriebssportgemeinschaft ereignen, nicht als Arbeitsunfälle angesehen werden. Es besteht vielmehr eine besondere Versicherung für unsere Sportler. Eine Unfallmeldung erübrigt sich.

Zur Zeit läuft eine Lotterieaktion der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft. Die Deutsche Werft hat jedem unserer Lehrlinge zwei Lose in die Lohntüte gesteckt. Hoffen wir, daß auch Gewinne dabei sind.

Und schließlich habe ich noch eine Mitteilung, die wahrscheinlich Freude auslöst: Wir sind dabei, den Bau weiterer Wohnungen vorzubereiten und hoffen, daß wir in diesem Jahre noch recht weit mit den Neubauten kommen werden.

Das wäre es mal wieder.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabauteermann

