



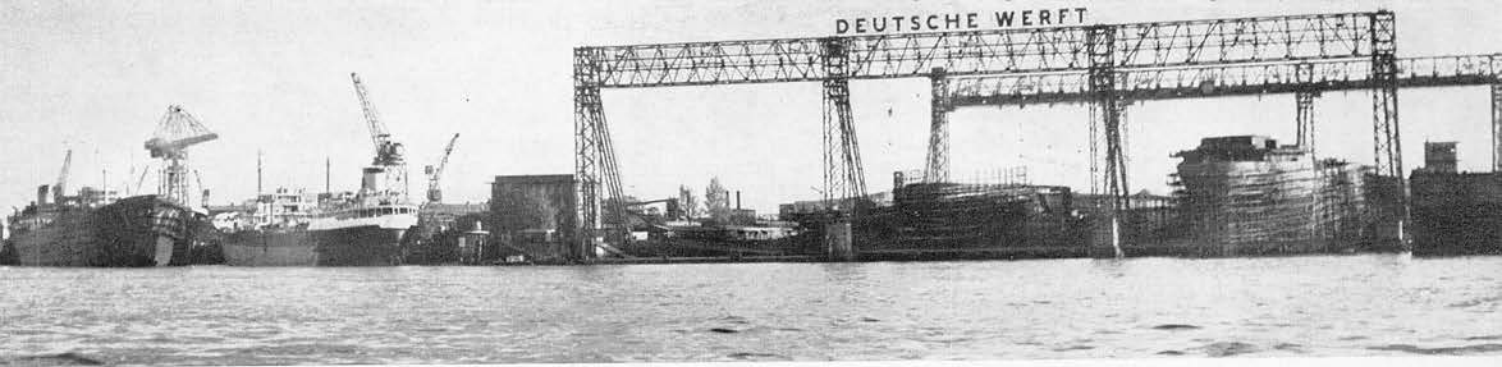
D  
W

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT





*Turbinen-Supertanker „Arizona“ beim Ankermanöver auf der Unterelbe. 28 500 tdw. Geschwindigkeit 16,0 kn*



# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

16. Jahrgang · Nr. 2 · 24. Februar 1956

## Leistungen im Weltschiffbau 1955

Die bekannte Schiffszeitung „The Glasgow Herald“, die alljährlich eine als besonders zuverlässig anerkannte Übersicht über die Leistungen der Schiffswerften der Welt herausgibt, veröffentlicht in ihrem Januarheft 1956 eine Reihe bemerkenswerter Ausführungen, die wir im Auszug — z. T. mit Erläuterungen versehen — hier wiedergeben. „The Glasgow Herald“ basiert seine Übersichten auf der Tonnage der in den einzelnen Jahren auf den Werften vom Stapel gelaufenen Schiffe; die Angaben des jährlichen Ausbringens sind in BRT (1 BRT = 2,83 cbm), nicht in tdw (1 t = 1000 kg).

Das Jahr 1955 hat fast für alle Werften der Welt einen ungewöhnlich starken Auftragszugang gebracht. Trotzdem ist die vom Stapel gelaufene Tonnage in den einzelnen Ländern gegenüber dem Vorjahr entweder gar nicht oder nur geringfügig erhöht worden. Ausnahmen machen nur Japan und Frankreich.

„The Glasgow Herald“ gibt die in den einzelnen Jahren vom Stapel gelassene Tonnage für die Welt und die einzelnen Länder wie folgt auf:

Gesamt-Stapelläufe nach Ländern:

	1938	1949	1952	1953	1954	1955
Welt . . . . .	3 033 593	3 131 805	4 395 578	5 096 050	5 252 631	5 500 000
Großbritannien . . . . .	1 030 375	1 267 467	1 302 548	1 317 463	1 408 874	1 541 468
Deutschland . . . . .	480 797	6 909	520 172	818 221	963 114	900 000
Japan . . . . .	441 720	147 974	608 373	557 339	413 405	800 000
Schweden . . . . .	166 464	323 099	454 349	484 622	544 311	525 000
Niederlande . . . . .	239 845	169 295	295 905	341 313	410 559	435 000
Frankreich . . . . .	47 290	154 859	212 664	235 168	266 570	348 000
USA . . . . .	201 251	633 306	467 545	528 307	476 984	315 000
Italien . . . . .	93 503	99 150	131 951	262 512	161 767	175 000
Dänemark . . . . .	158 430	86 134	103 596	142 056	130 481	148 000
Norwegen . . . . .	54 654	59 213	80 418	118 470	137 920	140 000

Die Zeitschrift führt als Schlußfolgerung aus diesen Zahlen an, „daß keine Übersicht über den jährlichen Weltschiffbau vollständig sein würde, wenn man nicht auch die Bauwerft aufzeigen würde, die in einer internationalen Übersicht oder auf nationaler Basis oder auch nur für den jeweiligen Schiffbaudistrikt die größte in den einzelnen Jahren vom Stapel gelaufene Jahrestonnage aufweist“.

(No survey of the year's shipbuilding activity would be complete without a search for the firm with the greatest output on an international scale, a national basis or a district table.)

„The Glasgow Herald“ kommt hierbei zu der Feststellung, daß die

### Deutsche Werft, Hamburg

mit einer Stapellauf-Tonnage von 257 000 tdw in einer unangreifbaren Position als Führerin des Weltschiffbaues dasteht, die selbst ganze Gruppen von Werften in der englischen und französischen Schiffbauindustrie überragt. (With a launching total of more than 165.230 GRT Deutsche Werft, Hamburg, were in an unassailable position as leader of world output. They surpassed even groups of world output).

Als ein Beispiel hierfür wird angeführt, daß die großen Schiffswerften am Clyde — wie Lithgows mit zwei Werften in Port Glasgow, William Hamilton & Co. sowie Fairfield & Co. — nur eine Gesamttonnage von 161 500 GRT zu verzeichnen hatten, während es Harland & Wolff in Belfast, Glasgow und London nur auf 152 700 GRT brachten. Auch die neue französische Werftgruppe l'Atlantique (bestehend aus den Werften Penhoet und de la Loire), St. Nazaire und Loire-Normandie konnte nur eine Neubautonnage von 138 000 GRT aufweisen.

Die in diesem Zusammenhang gegebene Aufstellung über die 1955 von den Großwerften der Welt vom Stapel gelassene Neubautonnage zeigt folgendes Bild:

1. Deutsche Werft, Hamburg . . . . .	16	182 430*)
	(15)	(165 230)
2. Götaverken, Göteborg/Schweden . . . . .	9	123 056
3. Harland & Wolff, Belfast . . . . .	11	122 768
4. Kockums, Malmö . . . . .	9	122 187
5. Eriksberg, Göteborg . . . . .	10	106 827
6. Mitsubishi, Nagasaki . . . . .	6	102 070
7. Harima, Japan . . . . .	5	100 990
8. Howaldtswerke, Kiel . . . . .	26	96 210
9. Netherlands Dock & Shipb. Col, Amst. . . . .	6	93 480
10. Swan, Hunter, and Wigham Richardson, Wallsend on Tyne . . . . .	8	93 478

\*) Diese Zahl enthält einen Neubau von 17.200 GRT, der in 2 Teilen 1954 abliefe, aber erst im Januar 1955 als fertiger Schiffskörper nach Zusammenbau im Schwimmdock getauft und zu Wasser gelassen wurde.

Die ungewöhnlich hohen Neubauziffern, die im vergangenen Jahr zu verzeichnen sind, werden sehr wahrscheinlich auch in den nächsten Jahren beibehalten werden. Die großen Neubauaufträge, die im internationalen Schiffbau während des letzten halben Jahres erteilt worden sind, haben sich ziemlich gleichmäßig auf die großen Schiffbau-Zentren der Welt verteilt, besonders in Japan, England und Deutschland sowie den skandinavischen Staaten.

Die Deutsche Werft dürfte auch hier wieder mit einem Gesamt-Auftragsbestand Anfang des Jahres 1956 mit 58 Schiffen und mehr als 1,1 Millionen t Tragfähigkeit von keiner anderen Werft erreicht werden. Mit dieser gewaltigen Leistung im Weltschiffbau 1955 wird wahrscheinlich die obere Grenze für die nächsten Jahre erreicht sein. Die großen Stahlwerke in Nordwest-Europa und England sind für Schiffbaumaterial für die nächsten Jahre ausverkauft; eine weitere Steigerung des jährlichen Ausbringens der Stahlwerke scheint nur sehr begrenzt möglich, da der Bereitstellung ausreichender Schrott- und Koksmengen als Voraussetzung für die Steigerung der Stahlproduktion erhebliche Schwierigkeiten entgegenstehen. Nimmt man noch hinzu, daß auch einer Vergrößerung der Belegschaften der Werften enge Grenzen durch die schwachen Jahrgänge des Nachwuchses als Kriegsfolge-Erscheinung gezogen sind, schien es geboten zu sein, die Jahresproduktion des Weltschiffbaus 1955 als eine voraussichtliche Spitzenleistung für lange Jahre in ihren wichtigsten Daten festzuhalten.

W. E. H. S.

## Ich bin Julius, du sollst bei mir arbeiten!

„Hier sind Nummer und Stempelkarte“. Mit diesen Worten wurde mir eine runde Metallmarke und eine Pappkarte in die Hand gedrückt. Dann hörte ich noch: „Der Nächste!“ Ich blicke auf die Blechmarke und die Karte und lese 1020/138. Skeptisch blicke ich zum Helgen auf, dessen hoch in den Himmel ragende Silhouette von nun an mir eine gewohnte Umgebung sein sollte; und zweifelnd fragte ich mich selbst: Also eine Nummer bist du? Nichts weiter als eine Nummer? — Auf einer Tafel lese ich „1020 — Magazin“.

Ein paar Minuten später stehe ich vor dem Magazin-Verwalter. Mir wird ein blauer Kesselanzug verpaßt, ein Paar Handschuhe werden mir in die Hand gedrückt und: „Komm mit!“

„Julius, ein Neuer“. — Staunend sehe ich an langen Stelagen entlang und erblicke Kupferrohre, glänzend und matt, dick oder dünn, in Längen oder Ringen, liegend oder stehend. Mir graut davor, wie ich mich hier zurechtfinden soll. — Eine Hand legt sich auf meine Schulter: „Ich bin Julius, Du sollst bei mir arbeiten!“ Und ein wenig später sitzen wir auf einem Stapel Rohre und versuchen, uns gegenseitig kennenzulernen.

Wie auf allen Arbeitsplätzen, an denen ich schon in vergangenen Ferien gearbeitet habe, finde ich auch auf der DW meine alte Erfahrung bestätigt, daß man mit allen Menschen immer gut zurechtkommen kann, wenn man sich in ihre Gedankenwelt hineinversetzt und versucht, seine Ansichten sachlich zu kritisieren. In vielen kleinen Gesprächen mit den Arbeitern konnte ich immer wieder eine Unzufriedenheit darüber heraushören, daß die Lebenshaltungskosten gestiegen, die Löhne aber auf dem alten Stand geblieben seien. Und viele Arbeiter sahen offenbar nur einen Weg, um zu mehr Lohn zu kommen: Streik. Und wirklich, bald darauf wurde gestreikt; aber nicht auf der

DW, sondern auf der Howaldt-Werft. Es gab auf der DW Flugblätter, die zum Streik aufriefen, aber es kam nur zu einigen Demonstrationen auf der Werft. In einer Betriebsversammlung, die auf der DW zu Beginn des Howaldt-Streikes stattgefunden hatte, war von Gewerkschaftsvertretern gegen einen Streik gesprochen worden und viele Arbeiter, durch diese Reden unschlüssig gemacht, konnten sich nicht zu einem Streik entschließen. In einzelnen Werken wurde hitzig debattiert und unter dem Helgen riefen einige Arbeiter ihre Kollegen zum Streik auf; aber zu geeinten Aktionen kam es nicht.

In diesen Streiktage und überhaupt während der ganzen Zeit, in der ich auf der „Deutschen Werft“ (DW) arbeitete, habe ich viele neue Erfahrungen gesammelt und habe nie bereut, auf der DW gearbeitet zu haben. Im Gegenteil, wenn ich abends mit meinen Kollegen über die Relling der Fähre auf den Ponton der Landungsbrücken sprang, dann war ich sogar ein wenig stolz darauf, als Werkstudent auf der Werft mit dem größten Tonnageumsatz zu arbeiten.

Die DW baut als Spezialität große Turbinen-Tanker und mancher Super-Tanker wie „Esso Hamburg“ und „Esso München“ ist auf der DW entstanden, auf der etwa 10 000 Menschen in drei Schichten arbeiten.

Als meine Ferien zu Ende gingen, gab es auf der Werft ein letztes Händedrücken und Julius, mein Kollege aus dem Kupferrohrlager sagte zum Abschied: „Nutz' die Möglichkeiten, die dir die Oberschule gibt und werde was Besseres als ein kleiner ‚dreckiger Werftprolet‘. Aber wenn du etwas Besseres geworden bist, vergiß nie die ehemaligen Kollegen und versuche, auch als erfolgreicher Mensch den Standpunkt der Arbeiter zu verstehen und zu achten, wie du es jetzt getan hast. — Tschüß!“

Ein letzter Händedruck, und die DW lag hinter mir.

Kiok.

# Was die letzten Wochen brachten



*Dr. Scholz begrüßt die Gäste und die Belegschaft*

Der 26. Januar 1956 ließ uns den Stapellauf des Motorschiffes „Usaramo“, eines weiteren Neubaus für die Reederei John T. Essberger, erleben. Wie bei den anderen Stapelläufen für diese Reederei war auch dieses Mal eine große Zahl ihrer Betriebsangehörigen mit ihren Frauen als Gäste dabei. Ein Sonderschiff der Hadag brachte sie zur Werft.

Auch unsere Belegschaft ließ sich das Erlebnis nicht entgehen. So konnte Dr. Scholz seine Begrüßungsworte an eine zahlreiche Zuhörerschaft richten. Der Reeder, Herr

*Die Taufpatin, begleitet vom Reeder und Werft-Vorstand*



*Die „Usaramo“ gleitet in ihr Element*

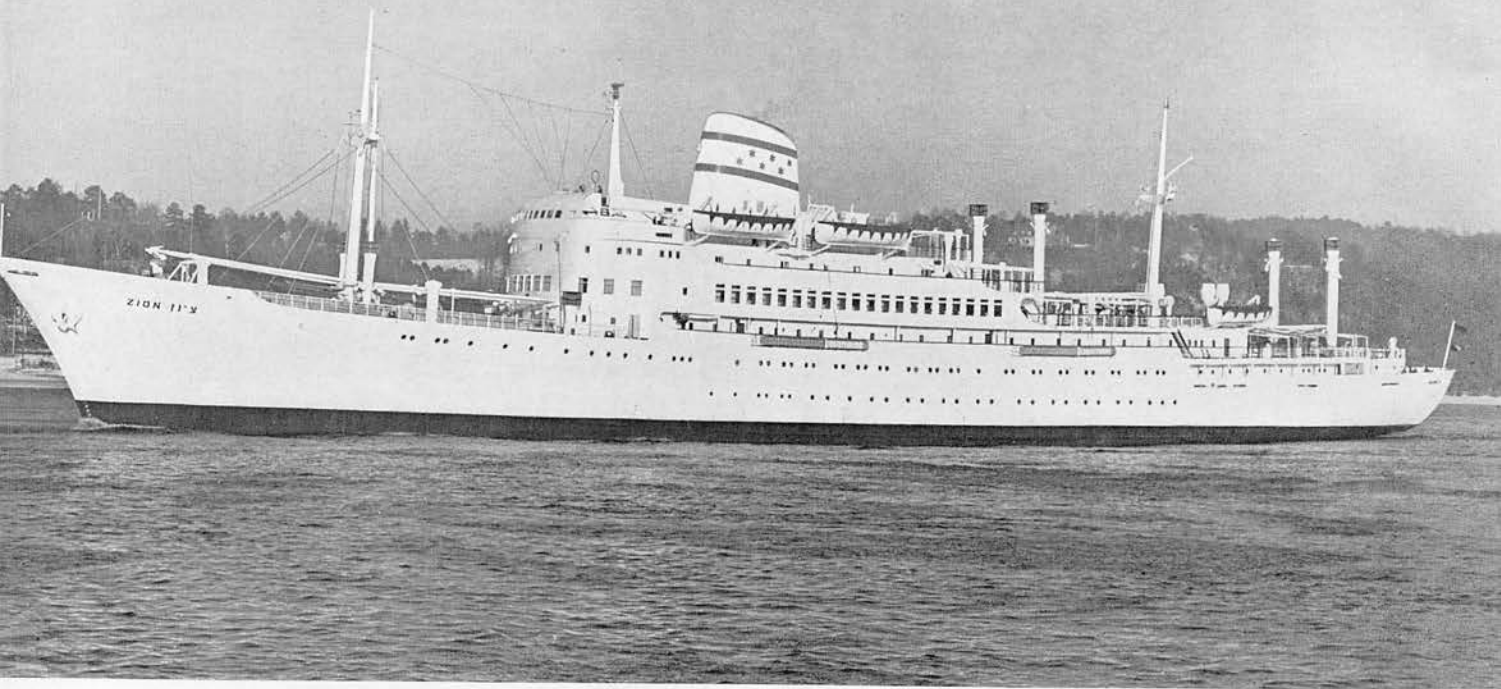
John T. Essberger, dankte der Werft für die geleistete Arbeit. Frau Anneliese Essberger, eine Tochter des Reeders, nahm die Taufe vor.

Die „Usaramo“ wird nach ihrer Fertigstellung im afrikanischen Liniendienst der Reederei Verwendung finden. Das Schiff wird eine Tragfähigkeit von 8600 tdw haben.

Vom 27. 1. bis zum 29. 1. fand die Werftprobefahrt des Turbinen-Fracht- und Passagierschiffes „Zion“ (10 000 BRT)







*Turbinen-Fracht- und Fahrgastschiff „Zion“ auf der Unterelbe (320 Fahrgäste - 20 Knoten Geschwindigkeit)*

statt. Die tagelangen, sehr eingehenden Erprobungen fielen zur Zufriedenheit aller Beteiligten aus. Das Schiff kehrte von der Probefahrt zur Werft (Betrieb Reiherstieg) zurück, wo nachträglich noch Stabilisatoren zur Schlingerdämpfung eingebaut wurden. Auch diese Arbeiten sind inzwischen erledigt worden.

In Anwesenheit von Vertretern der Israel-Mission in Deutschland, der Reederei und der gesamten Besatzung konnte Dr. Scholz das schöne Schiff am 12. 2. 1956 an Herrn

Dr. Bergmann von der Israel-Mission übergeben. Nach feierlichem Flaggenwechsel übergab Dr. Bergmann die „Zion“ an Herrn Jechieli von der Reederei Zim Navigation Co., der seinerseits die Führung des Schiffes Kapitän Galansky übertrug.

Am 24. Februar wird der Stapellauf des Frachtschiffes „Parthenon“ für die Reederei Laeisz vor sich gehen. Mehrere Probefahrten stehen ebenfalls bevor.



*Lounge auf der „Zion“*



*Speiseraum auf der „Zion“*

# DER BAU EINES SCHIFFES

(Schluß)

In allen Industriezweigen hat sich die elektrische Schweißung als Verbindungsverfahren in den letzten zwei Jahrzehnten ein großes Anwendungsgebiet erobert. Es soll deshalb noch etwas näher auf die Gründe und die Auswirkung dieser Entwicklung eingegangen werden. Der wesentliche Grund, der diese Entwicklung so außerordentlich begünstigte, ist die erzielte Gewichtsersparnis, die je nach Art der Konstruktionen 10—25 % beträgt. Da die Materialkosten einen erheblichen Anteil der Gesamtkosten ausmachen, war man bestrebt, soviel wie möglich zu schweißen. Im Schiffbau bedeutet dies, daß ein Schiff bei

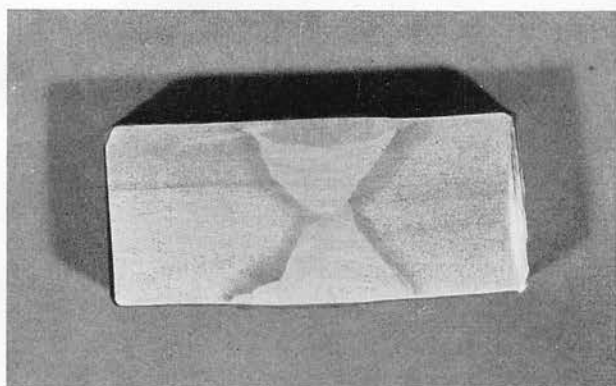


Abb. 1: Die Stumpfnah

gleichem Bruttoregisteraum außerdem noch eine höhere Tragfähigkeit hat und sich damit seine Wirtschaftlichkeit erhöht. Die Gewichtsersparnis ist durch die unmittelbare Schweiß-Verbindung der Bauteile begründet, da die Verbindungselemente wie Überlappungen und Winkelprofile, die bei der mechanischen Verbindung (Nietung) nötig sind, wegfallen. Die Hauptverbindungsformen der Schweißung sind die Stumpfnah, bei welcher beide Platten durch

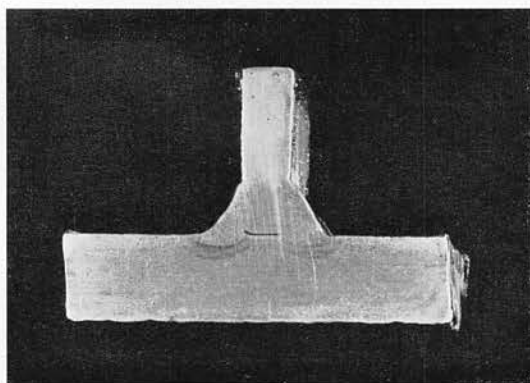


Abb. 2: Die Kehlnah

ein elektrisches Schweißverfahren miteinander zu einem homogenen Ganzen verbunden werden, Abb. 1, und die Kehlnah, bei welcher zwei aufeinander senkrecht stehende Platten miteinander verbunden werden. Abb. 2. Die

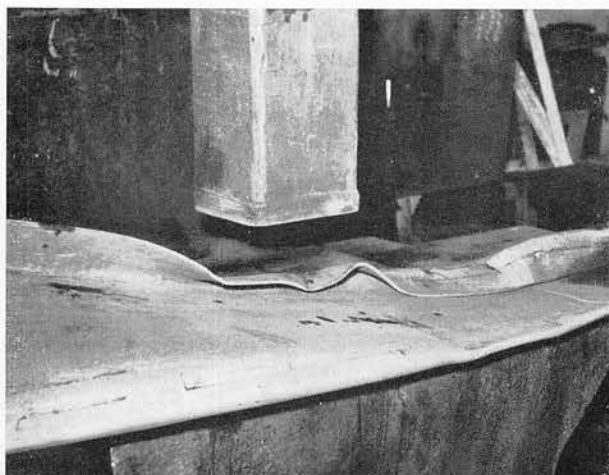


Abb. 3: Verformte Platte

beiden Abbildungen zeigen Schliffproben, bei denen die Nah durch Ätzung sichtbar gemacht wurde.

Die ungenügende Kenntnis der Werkstoffeigenschaften in Verbindung mit der Schweißung, die als Warmverfahren Vorspannungen im Material erzeugt, führte zu einigen

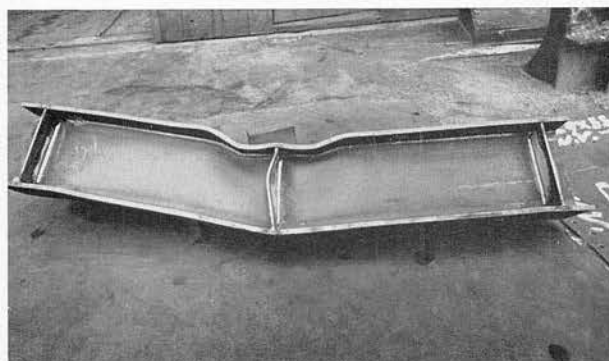


Abb. 4: Verformter T-Träger  
(Prüfung zum Nachweis der Güte der Schweißnähte)

Schadensfällen, so auch zu einigen Totalverlusten von Schiffen durch Auseinanderbrechen. Diese Vorfälle konnten jedoch die Entwicklung nicht wesentlich beeinflussen, da man bald die Ursachen erkannte und Stähle entwickelte, die durch ihre hohe Verformungsfähigkeit ausreichende

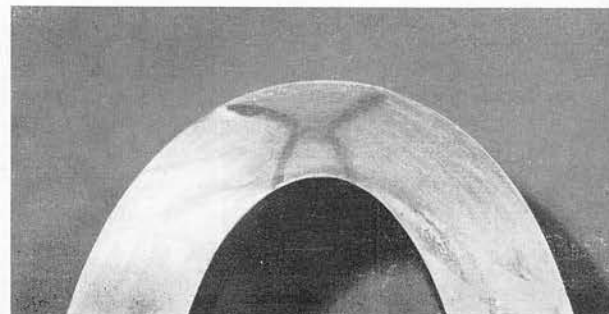


Abb. 5: Prüfung einer Schweißnah an einer Biegeprobe

Sicherheit gewährleisten. Heute werden im Schiffbau drei schweißbare Stähle verwendet, die den verschiedenen Beanspruchungen der Bauteile im Schiff Rechnung tragen. Abb. 3 und 4 zeigen die gewaltsame Verformung einer Platte und eines geschweißten Doppel-T-Trägers unter der Presse. Hierbei traten weder im Blech noch in der Schweißung Risse auf. Im gleichen Zuge wurde das zum Schweißen benötigte Zusatzmaterial (Elektroden) zu einer beachtlichen Güte entwickelt. Bild 5 zeigt die Prüfung einer Schweißnaht an einer Biegeprobe.

Als weitere Vorteile ermöglicht die Schweißung eine bessere konstruktive Gestaltung, einfachere und elegante Formen und Durchbildungen von Bauteilen und nicht zuletzt die Erreichung einer besseren Dichtigkeit, was besonders im Schiffbau von großem Wert ist.

Ein wichtiges Ereignis im Verlauf der Bauzeit eines Schiffes ist der Stapellauf. Immer wieder sind wir von dem großartigen Schauspiel beeindruckt, wenn der riesige Stahlkörper in sein Element gleitet. Für die ganz Uneingeweihten sei bemerkt, daß der Stahlkörper auf einer schiefen Ebene aufgebaut wird und dann auf einem Schlitten ins Wasser gleitet. Hierdurch ist

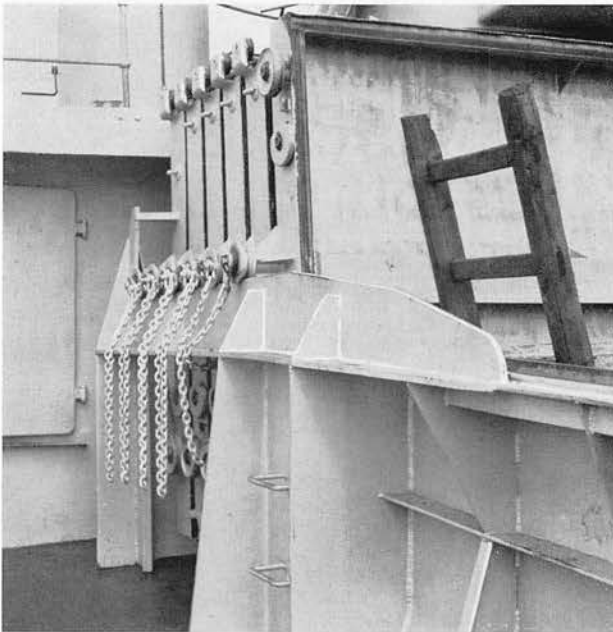


Abb. 6: Stählerner Simplex-Lukendeckel  
(Bauart Deutsche Wert)

kein äußerer Kraftaufwand nötig, um das große Gewicht in Bewegung zu setzen. Man nimmt dabei den kleinen Nachteil, daß die Bauteile nicht „im Lot“, sondern „im Fall“ stehen, in Kauf.

Mit dem Stapellauf ist praktisch der eigentliche Stahl Schiffbau beendet, und das Schiff wird zur weiteren Fertigstellung an den Ausrüstungskai gelegt. Mit Hilfe großer Kräne werden dann die schweren Maschinenteile an Bord gebracht, nachdem auf der Helling schon der Einbau der Rohrleitungen, Hilfsmaschinen usw. in Angriff genommen wurde. In den Laderäumen, Aufbauten und überall auf Deck beginnt ein eifriges Treiben. Alle erdenklichen Gewerke sind bemüht, das Schiff zum gegebenen Termin fertigzustellen. Bald werden die Masten und Ladepfosten aufgestellt und mit der entsprechenden Takelage versehen; es folgen die Ankereinrichtung, Bootsdavits usw. Andere Kolonnen sind mit der Montage der eisernen

Lukendeckel beschäftigt, die ein schnelles Öffnen und Schließen der Luken gestatten. (Abb. 6)

In den Räumen der Aufbaudecks wird der Fußboden, meist Steinholz und Litosilobeläge, aufgebracht und auf den Wetterdecks werden die Holzplanken verlegt, wobei mit einem Bolzenschweißgerät die Bolzen mittels einer Pistole auf das Eisendeck aufgeschweißt werden. Abb. 7 zeigt diese Bolzen, die zur Prüfung ihrer Haltbarkeit mit dem Hammer umgeschlagen wurden. Die Ausstattung der

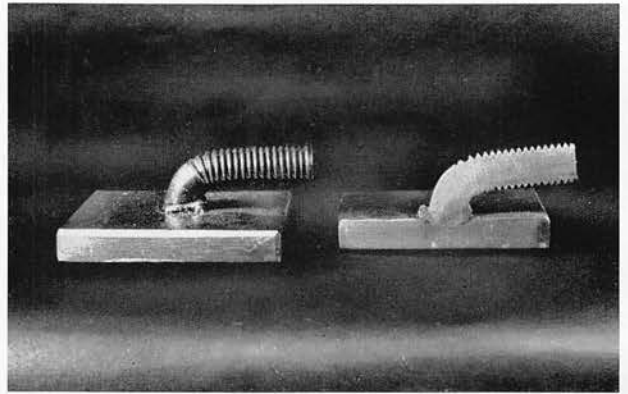


Abb. 7: Eingeschossene Bolzen

Wohn- und Aufenthaltsräume, die an Geschmack und Beaglichkeit nichts zu wünschen übrig lassen, schreitet voran. Die Kommandobrücke wird mit allen modernen nautischen Anlagen ausgerüstet. (Abb. 8)

Nach den verschiedenen Proben der Haupt- und Hilfsmaschinen, der Lade- und Bootsaussetzvorrichtungen rückt der Tag der Probefahrt heran. Bei der Probefahrt werden



Abb. 8: Die Kommandobrücke mit Radar-Gerät (links) und Kreiselkompaß

die Maschinen- und nautischen Anlagen sowie die seemännischen Einrichtungen auf einwandfreies Funktionieren nach den Vorschriften der Reederei und der Behörden geprüft. In vielen Fällen findet unmittelbar an die Probefahrt die Übergabe des Schiffes mit dem Flaggenwechsel statt.

Für uns bedeutet dieser Akt eine Genugtuung, wieder ein Schiff abzuliefern, das die friedlichen Bande der Völker festigen und damit zum Gemeinwohl aller Menschen beitragen wird.

Raudenkolb



# Sturmfahrt mit TT „Arizona“

vom 16. Januar bis 18. Januar 1956

(mit Bildern von Gustav Bode und Willi Bartels)

Das war mal eine Sturmfahrt, wie sie probefahrenderweise einem Schiff der Deutsche Werft noch nicht vorgekommen ist! Während der gesamten dreitägigen Probefahrt (vgl. das Umschlagbild dieser Nummer) dauernd Windstärken zwischen 8 und 10 mit entsprechendem Seegang, Wind von vorn, Brecher brüllend über Deck.

Anfangs ging noch alles sehr friedlich zu. Nach Verlassen der Werft um 9.15 Uhr wurde langsam elbabwärts gedampft, Kompaß reguliert und anschließend um 15.15 Uhr Cuxhaven passiert, wobei diejenigen Probefahrtsteilnehmer, die nicht die gesamte Reise mitmachen wollten, ausgebootet wurden.

Ab „Elbe III“ wurde das Schiff auf Tiefgang gebracht, bei „Elbe I“ der Funkpeiler justiert; anschließend ging der



Das Geschirr ging über Stag

Elblotse von Bord. Nun ging die große Fahrt endlich los! Am Dienstag früh um 8 Uhr wurde gestoppt zur Kontrolle des Tiefgangs und der Meßgeräte zur Bestimmung der Wellenleistung, die sogenannte Nullpunkt-Kontrolle.

Das gestoppte Schiff holte in der groben See schwer über. Man stelle sich vor: das große, auf vollen Tiefgang von 34 Fuß gebrachte, schwere Schiff mit 26 m Breite holte in 7 bis 8 Sekunden von Bord zu Bord über. Resultat: das in der Messe bereitstehende Frühstück mit dem gesamten Geschirr ging über Stag und in Scherben. Die Stewards konnten den hungrigen Frühstücksgästen, soweit sie überhaupt noch Hunger hatten, das Frühstück nur noch in die Hand geben. Bei dem starken Arbeiten des Schiffes in der See kam es immer wieder vor, daß Geschirr zerschlagen wurde. Unsere beiden Bilder zeigen, wie wieder eine Kaffeearüstung das Irdische gesegnet hat.

Nachdem das Schiff wieder Fahrt aufgenommen hatte, wurde es zwar etwas ruhiger, aber die Stampfbewegungen blieben, da wir auf vorgeschriebenem Kurs fahren mußten, beim Gegenandampfen sehr hart. Die Back war oftmals vollkommen überspült. Spritzer wurden vom Wind bis über die Brücke geweht. Die Laufbrücke nach achtern war



Wieder hat eine Kaffeearüstung das Zeitliche gesegnet

zeitweilig unpassierbar. Ohne Wetterschutz konnte jedenfalls keiner den langen Weg zurücklegen. Man mußte dann noch aufpassen, daß man am hinteren Aufbau keinen schweren Brecher und Spritzer einfiel. Trotzdem wurde eisern das Erprobungsprogramm durchgeführt. Die sechsstündige Dauerfahrt und auch die Überlastfahrt mit 106 bis 108 Wellenumdrehungen und rd. 14 000 PS liefen mit der gewohnten Pünktlichkeit ab.

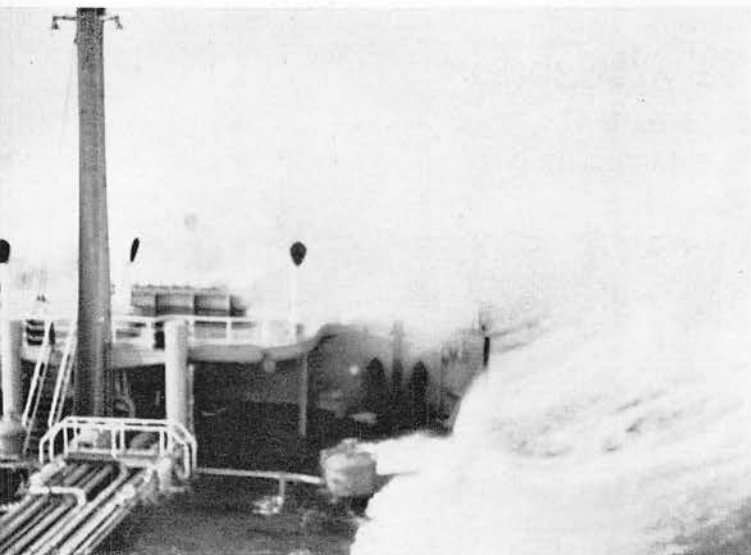
Ebenso wie uns Schiff und Maschine nicht im Stich ließen, haben unsere braven Männer auf Deck und in der Maschine auf ihren Wachen nicht versagt. Wohl hat zeitweilig die halbe Besatzung flach gelegen, aber wenn die Zeit der Wache da war, krabbelte alles wieder hoch.

Besonders schweres Arbeiten hatten natürlich unsere Frauen in der Küche. Ganz konnten sie die Seekrankheit zwar nicht unterdrücken, aber die Mahlzeiten sind trotz alledem immer pünktlich und appetitlich fertig gewesen, wenn auch ab und zu einer der Stewards, besonders unser Allerweltskerl Mansfeld, aushelfen mußte.

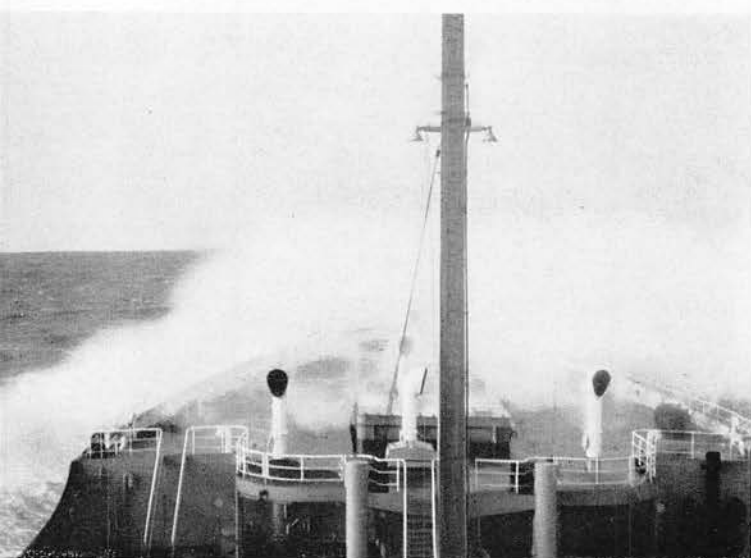
Daß unser Küchenpersonal alles gut überstanden und seinen Humor nicht verloren hat, zeigt unser kleines Bild. Die gute Stimmung ging jedenfalls nicht unter.

Selbst unseren alten Bauaufseher Patterson hatte es zeitweilig erwischt. Er antwortete auf die Frage, ob er denn schon gefrühstückt hätte und wie es ihm geschmeckt habe: „I have just lost my breakfast“ (Ich habe es gerade verloren).

Selbstverständlich hat jeder gefragt: „Na, hört denn das nun nicht bald auf, kann man nicht mal wieder in Ruhe



*Brecher über Deck und Vorschiff*

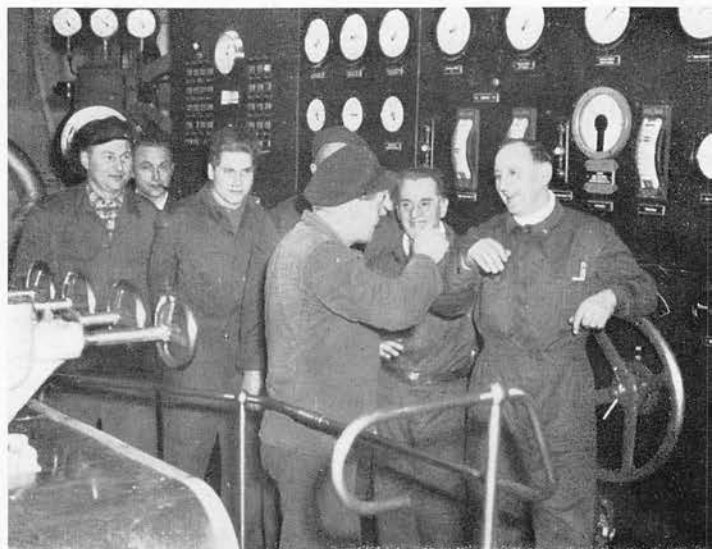


*Spritzer wurden bis über die Brücke geweht*



*Unsere Mamsell und die Küchenbesatzung haben den Mut nie verloren*

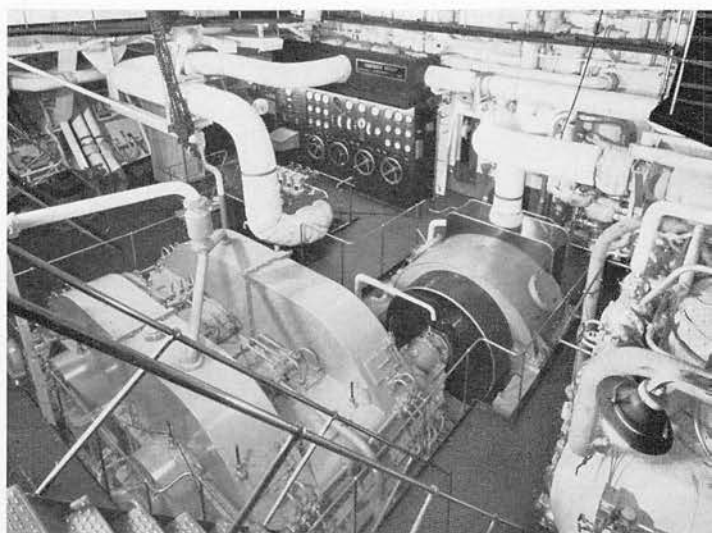
essen?" Ganz kluge Leute haben mit dem Essen immer solange gewartet, bis das Schiff wieder auf einen anderen Kurs gedreht hatte, bei dem See und Wind mehr von achtern kamen. Auch der Wetterbericht wurde dauernd verlangt und nach allen möglichen Anzeichen Ausschau gehalten, die auf ein Abflauen des Windes und der See schließen ließen. Den Nagel auf den Kopf traf unser zweiter Probefahrts-Kapitän Kroll. Er erklärte mit salomoni-



*Besonders die Männer in der Maschine waren glücklich und stolz*

scher Weisheit: „Warten Sie ruhig noch ein bißchen. Wenn die Möwen sich erst wieder hinsetzen, dann wird auch gutes Wetter sein.“ Und der Mann hatte tatsächlich recht. Man mußte nur Geduld haben und genügend lange warten. Das Wetter wurde inzwischen auch wieder besser und die Möwen setzten sich tatsächlich auf die See, auf die Reling und auf den Flaggenknopf.

Nachdem trotz Sturm und Wogendrang am Morgen des dritten Tages noch die Rudermanöver und Drehkreisfahrten usw. einwandfrei durchgeführt werden konnten, herrschte bei allen gute Stimmung. Besonders die Männer in der Maschine waren nun glücklich und stolz, daß „ihre Anlage“ allen Belastungsproben widerstanden hatte, und so stehen



*Manöverstand und Blick auf die 12500-PS-Turbinen und Getriebeanlage*





sie denn nun am Fahrstand und tauschen ihre Heldentaten aus.

Trotzdem gab es wohl keinen an Bord, der nicht sehr zufrieden war, als das Schiff wieder an der Werft festlag.

Reederei und Werft waren mit dem Ergebnis der, dank der Mithilfe der Natur, wirklich mehr als gründlichen Erprobung sehr zufrieden. Das Schiff wurde in Gegenwart des panamesischen Generalkonsuls in Hamburg der Reederei übergeben.

Die „Arizona“ ist längst wieder in See gegangen. Sie fährt im Liniendienst der Texas-Oil-Company.

Ja, und das zerschlagene Geschirr unserer Küchenverwaltung ist längst wieder ersetzt worden, für weitere Probefahrten, die inzwischen schon wieder stattgefunden haben, wenn auch bei wesentlich ruhigerem Wetter.

Obering. Möller

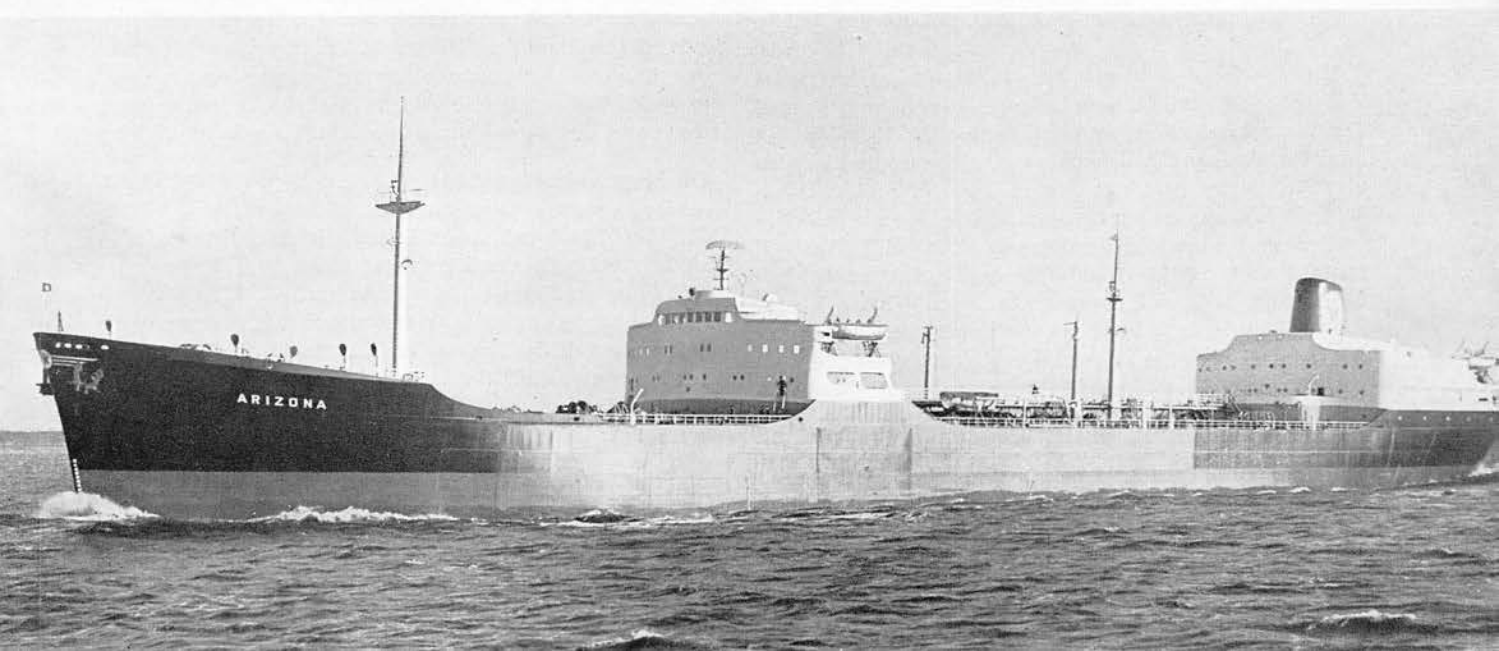


**Bild oben links:** Eignerwohnraum

**Bild oben rechts:** Kapitänswohnraum

**Bild links:** Der panamesische Generalkonsul  
hißt die Flagge Panamas

**Bild unten:** Die „Arizona“, zur Probefahrt auslaufend  
auf der Untereibe



# Die Hausfrau und die Technik

Aus einem Aufsatz von Gerhard Adler

Frau Müller und Frau Schulze treffen sich auf der Straße. Die beiden sind sich noch nicht darüber einig, was man auf den Tisch bringen soll. Frau Müller und Frau Schulze sind sehr ordentliche Hausfrauen, die sich das Geschäft aussuchen, in dem sie die gewählte Ware gut und vorteilhaft, d. h. auch billig einkaufen können. Viele Hausfrauen rechnen heute nicht mehr mit dem Pfennig, sondern gehen in einen beliebigen Laden oder in den, wo sie ständig kaufen, ohne die Preise zu prüfen. Nur wenige Pfennige oder Groschen an einem Tag eingespart, bringen am Jahresende eine ganz schöne Summe Geld, mit der man dem Mann oder den Kindern am Ende des Jahres eine Freude bereiten kann. Es lohnt sich also auch ein etwas weiterer Weg zum Kaufmann. Wichtig ist natürlich auch die Einsparung von Energie in Form von Gas oder Elektrizität im Haushalt. Die Elektrizität oder Gas in nutzbare Wärme umgewandelt und richtig verwendet, können ebenso größere Beträge einsparen helfen.

Frau Müller hat sich für ein Erbsengericht entschieden, während Frau Schulze Sauerkohl mit Eisbein auf den Tisch bringen will. Die beiden Frauen gehen mit ihren Lebensmitteln und den entsprechenden Zutaten wieder nach Hause, um das Essen herzurichten. Jetzt stellte sich heraus, daß die Erbsen, die Frau Müller gekauft hat, nicht weich werden wollen. Frau Müller hatte in der Schule in der Physikstunde nicht aufgepaßt oder das Erlernete war ihr wieder verlorengegangen. In ihrer Unkenntnis ist sie noch einmal zu ihrem Kaufmann gelaufen, um zu fragen, was das für Erbsen seien; denn die vorigen ließen sich nach einer ganz kurzen Zeit bereits weichkochen. Der Kaufmann entgegnete, daß es die gleichen Erbsen seien, und diese aus demselben Sack entnommen wurden. Er konnte auch nicht verstehen, daß sich die Erbsen nicht weichkochen ließen. Frau Müller sagte: „Ich habe bereits dreimal Wasser nachgefüllt und die Erbsen sind immer noch nicht gar.“ Der Kaufmann sagte, weil er nichts Besseres wußte und Frau Müller los werden wollte: „Sie müssen die Erbsen in warmem Wasser einweichen und dann kochen lassen.“

Inzwischen ist es aber schon so spät geworden, daß der Mann gleich nach Hause kommen muß. Und das Essen ist immer noch nicht fertig, obgleich es sich doch nur um ein paar Erbsen handelt. Auch der Versuch, die Flamme etwas größer zu stellen als sonst, hat nichts genützt; denn das Zuführen von mehr Wärme hat nur das eine bewirkt, daß das Wasser schneller verdunstete. Frau Müller läuft in ihrer Not zu Frau Schulze und sagt: „Jetzt koche ich schon vier Stunden an den Erbsen herum, habe einige Liter Wasser nachgegossen, mit großer und kleiner Flamme gekocht, und meine Erbsen sind immer noch nicht weich. Was soll ich bloß machen?“ (Der Kaufmann kann selbstverständlich die Erbsen nicht wieder zurücknehmen.) Frau Schulze sagte: „Da gibt es so verschiedene Tricks, die man anwenden kann. Legen Sie doch mal einen silbernen Löffel in die Erbsen, vielleicht werden sie dann gar.“ Aber auch diese Methode führte zu keinem Erfolg.

Inzwischen ist eine weitere halbe Stunde verlorengegangen und jeden Augenblick muß der Ehemann in die Tür

eutreten. Frau Müller ist der Verzweiflung nahe, und die Küche voll Dampf. Da kommt Schulze jun. von der Schule nach Hause und Frau Schulze erzählt ihm von Frau Müller und deren Erbsen.

Bei Frau Schulze steht das Essen bereits auf dem Tisch. Der Junge macht ein nachdenkliches Gesicht. Woran kann das wohl liegen? Die Mutter erzählt ihm auch, was Frau Müller alles angestellt hat, um die Erbsen weich zu bekommen, daß sie schon einen silbernen Löffel in das Wasser gelegt hat und daß dieses auch nicht zum Erfolg führte.

Auf einmal geht ein Lachen über das Gesicht des Jungen und er steht vom Tisch auf und geht in das Arbeitszimmer seines Vaters, wo auf dem Schreibtisch ein Barometer und ein Thermometer stehen. Die Mutter fragt: „Was willst du denn mit dem Barometer?“ „Die Sache mit den Erbsen ist für mich furchtbar einfach“, sagt ihr Junge, „ich habe in der Schule gelernt, daß die Erbsen zum großen Teil aus Stärke bestehen. Wenn die Stärke für den menschlichen Genuß nutzbar gemacht werden soll, dann muß diese aufgeschlossen werden, d. h. die Stärke muß entsprechend umgewandelt werden. Durch einen entsprechenden Gärprozeß läßt sie sich in Zucker und Alkohol verwandeln. Derartige Prozesse finden auch im menschlichen Körper statt. Nur das Aufschließen, von der Hausfrau als Weichkochen bezeichnet, muß mit Hilfe von Wärme vorgenommen werden. Diese Temperatur muß genügend hoch sein. Sie liegt nahe an der 100°C-Grenze. Bei älteren Erbsen liegt die notwendige Temperatur zum Aufschließen sogar noch etwas höher, da sie meistens schon stark ausgetrocknet sind.“ Frau Schulze fragt ihren Sohn, was denn das mit dem Barometer zu tun habe.

„An dem Barometer kann man den Luftdruck erkennen und es ist bekannt, daß bei 760 mm Quecksilbersäule (Qs) erst die Temperatur von 100°C erreicht werden kann. Wir haben aber heute nur eine Qs. von 725 mm, infolgedessen liegt der Siedepunkt des Wassers nicht bei 100°C, sondern um einiges tiefer und deshalb wird die Stärke nicht aufgeschlossen, auch wenn die Erbsen noch so lange kochen würden.“ Frau Schulze sagt: „Das habe ich nicht gewußt.“ Der Sohn erklärt weiter: „Ebensogut können die Luftdrücke auch höher als 760 mm Qs. liegen, dann ist auch entsprechend der Siedepunkt höher, der beträgt dann über 100°C und die Erbsen werden entsprechend schneller weich.“ Frau Schulze meint: „Daß ich so ein kluges Kind habe, das habe ich nicht gedacht.“ Der Sohn erklärt:

„Du kannst aus dem Fenster sehen. Wenn wir schönes Wetter haben und die Sonne scheint und wir haben eine besonders klare Luft, dann haben wir einen hohen Luftdruck, man sagt, das Barometer steigt, der Siedepunkt wird dann auch immer in der Nähe von 100°C liegen und du kannst Erbsen kochen. Wenn wir aber schlechtes Wetter haben, fällt das Barometer, d. h., wir haben niedrigen Luftdruck, es befindet sich in der Luft sehr viel Wasserdampf und der Siedepunkt wird um einiges unter 100°C liegen, z. B. bei etwa 97°C, so können die Erbsen niemals weich werden, auch wenn sie noch so lange kochen würden.“



Frau Schulze meint: „Dann werden die Erbsen ja heute niemals weich und Müllers haben heute nichts zu essen.“ „Doch“, sagt der Junge, „die Technik hat auch hier geholfen. Du hast doch einen sogenannten Druckkocher. Wenn man die Erbsen in einem solchen Kochgefäß kocht, dann kann der beim Kochen entstehende Wasserdampf nicht entweichen, und so bildet sich ein höherer Druck im Kochtopf. Damit steigt auch die Temperatur entsprechend. Mit Leichtigkeit werden in ganz kurzer Zeit über 100° C

erreicht, und die Erbsen werden sofort aufgeschlossen und weich.“

Frau Schulze läuft nun zu Frau Müller und erzählt ihr die Geschichte von Druck und Temperatur, die sie von ihrem Sohn erfahren hat und überreicht aus guter Nachbarschaftshilfe den technischen Kochtopf und sagt: „Jetzt werden wir die Erbsen in einigen Minuten gar haben und Ihr Mann wird heute doch noch zu seiner Erbsensuppe kommen.“

## Zusammenarbeit

Es ist, glaube ich, „heißes Eisen“, was ich hier anfasse, aber dennoch vielleicht notwendig, wenn darüber einmal gesprochen wird. Niemand darf sich für das Maß aller Dinge halten und jeder muß sich um eine objektive Beurteilung aller Sachen bemühen. Der erste Eindruck, den ein Neuling erhält, ist meistens dafür ausschlaggebend, daß er denkt, hier bleibe ich, oder einen Grund sucht, wieder zu gehen. Man soll sich doch erinnern, wie es vielen erging, als sie am ersten Tage den Betrieb betraten. Man kam sich winzig klein vor vor den riesigen erdrückenden Betriebsanlagen. Hier muß der erste Kontakt einsetzen. Der Neuling braucht Gegenkommen und Hilfsbereitschaft, gerade am ersten Tag ist man für jede Hilfe dankbar. Man darf nicht vergessen, ihn mit seinen neuen Kollegen persönlich bekanntzumachen. Es wäre sehr vorteilhaft, gleich jemanden zu bestimmen, der den Neuen einweist; denn oft benutzen die „ganz Alten“ (vielleicht schon eine Woche im Betrieb) den Neuen, ihn mit Arbeit zu belasten, die ihnen nicht genehm ist. Außerdem muß der „Neue“ mit den betrieblichen Zusammenhängen, Besonderheiten und Vorschriften bekannt gemacht werden. Will ein Vorgesetzter einen guten Mitarbeiter haben, so ist oft der erste Tag der Grundstein hierfür.

Die Führung durch den Betrieb und die dabei vorgenommene Unterweisung in Unfallverhütungsfragen kann das allein nicht erreichen.

Viele Vorgesetzte sagen, meine Tür steht jedem offen.

Damit allein ist es aber nicht getan. Wenn niemand kommt, so ist es kein Zeichen dafür, daß alle zufrieden sind.

Da sich kein Mensch auf allen Gebieten auskennen kann, vergibt sich niemand etwas, wenn er sich hier und da unterrichten läßt. Es ist wichtig, Mitarbeiter am betrieblichen Geschehen teilhaben zu lassen und sie über Änderungen und wesentliche Ereignisse zu unterrichten.

Ein besonderes Kapitel sind die „Unentbehrlichen“. Diesen Typ gibt es überall. Er ist der Feind jeglicher Unterrichtung, er geht in Urlaub, ohne den Mitarbeiter oder Stellvertreter auch nur im geringsten über die laufende und anfallende Arbeit zu unterrichten. Der Schreib- oder Wertisch ist hermetisch abgeschlossen. Geheimniskrämerei ist meistens nur Wichtigtuerei.

Niemand darf seine Launen an seinen Mitarbeitern auslassen, sondern man muß sich zu beherrschen wissen und stets ein freundliches Wort haben, ein Tadel sollte stets nur unter vier Augen erteilt werden.

Ist die Leistung eines Mitarbeiters einmal nicht so zufriedenstellend, so braucht es nicht immer Trägheit zu sein, sondern es können auch familiäre oder sonstige Verhältnisse oder Einflüsse die Ursache sein, die den Mann belasten. Eine vertrauensvolle Aussprache hilft überwinden.

Wilhelm Koch

## Freiheit, die ich meine

Was soll denn das nun wieder sein?!

„Freiheit, die ich meine“, und dann in der Werkzeugzeitung! In eine Werkzeugzeitung gehören Berichte über betriebliche Dinge. So über Stapelläufe und Probefahrten. Die Familiennachrichten sind auch in Ordnung. Außerdem sollte man lieber noch eine Witzzecke in der Werkzeugzeitung einrichten und eine Rätselseite.

Stimmt doch, nicht wahr? So denkt manch einer von Euch? Oder irre ich mich? Ihr werdet aber sehen, daß die Sache mit der Freiheit durchaus ihre betriebliche Seite hat, so daß sie auch in unsere Werkzeugzeitung paßt.

Der Begriff „Freiheit“ ist im Laufe der Jahrhunderte wohl am meisten strapaziert worden. Häufig sind noch Unterbegriffe wie „Menschenwürde“ und ähnliches damit gekoppelt worden. Jeder bessere Krieg ist von beiden Seiten im Namen der Freiheit geführt worden. Und fast jeder,

der bisher auf die Idee kam, seinem Volk oder anderen die Freiheit zu bescheren, fing damit an, daß erst einmal eine mehr oder weniger große Zahl von Menschen im Namen der Freiheit eingesperrt wurden. Die Eingesperrten standen also anscheinend oder scheinbar der Freiheit im Wege. Es scheint also so eine Sache mit der Freiheit zu sein, weil man, wie die Erfahrung lehrt, verschiedene Meinungen über sie haben kann. Ihr kennt doch sicher noch den Spruch, der da heißt:

„Und willst Du nicht mein Bruder sein,  
dann schlag' ich Dir den Schädel ein!“

So ist das? „Freiheit, die ich meine!“ Jeder glaubt, daß „seine“ Freiheit die richtige ist. Der andere muß dann ja falsch liegen. Und schon geht der Krach los. Das ist so im Leben der Völker, das ist so im Leben des Einzelnen.

Wir sind so stolz auf unsere Errungenschaften, die, was

die Freiheit anlangt, ihren Niederschlag im Grundgesetz gefunden haben. Da gibt es zum Beispiel die Pressefreiheit, die Koalitionsfreiheit, das Recht der freien Meinungsäußerung und andere Dinge mehr.

Kaum jemand denkt daran, daß er mit der unbeschwernten Handhabung der Freiheit in seinem Sinne mit ziemlicher Sicherheit die Freiheitssphäre eines anderen verletzen muß. Aus der Koalitionsfreiheit wird leicht ein Koalitionszwang. Pressefreiheit und Recht der freien Meinungsäußerung stellen sich leider häufig als Beschimpfung anderer dar.

Und damit bin ich da angekommen, wo ich hinwollte. Wir kennen nämlich auch bei uns im Betrieb derartige Erscheinungen. Im Zusammenleben einer größeren Gemeinschaft können Unstimmigkeiten nie ganz vermieden werden. Das ist klar! Es ist schon gut, wenn sich jeder Mühe gibt, sich einzuordnen. Was soll man aber dazu sagen, wenn man feststellt, daß es eine bestimmte Gruppe gibt, die es nur darauf ablegt, Mißstimmungen und Spannungen zu erzeugen. Die nur darauf ausgeht, unter gar keinen Umständen an dem anderen auch nur ein gutes Haar zu lassen. Ihr wißt alle, wen ich meine.

Ich bin der Ansicht, daß es Unfug ist, immer um den heißen Brei herumzuschleichen. Warum soll nicht auch einmal in unserer Werkzeugzeitung klar und deutlich ausgesprochen werden, daß es bei uns, wie übrigens in vielen Betrieben Westdeutschlands, eine Betriebsgruppe gibt, deren einziges Ziel es ist, Unfrieden und Unruhe zu stiften in der Hoffnung, bei Gelegenheit irgendeinen größeren Tumult, sagen wir einen Streik, zu entfachen. Dabei fällt dann vielleicht etwas für die Sache ab. Beispiele dafür haben wir ja in nächster Nachbarschaft geliefert bekommen.

Das Ganze geschieht natürlich auch im Namen der Freiheit oder besser der Befreiung, weil ja angeblich die Ausbeuter

oder Profitjäger, mit welchen schmückenden Beiworten man die Unternehmer belegt, den Arbeiter knechten.

In Wahrheit ist aber die Tätigkeit dieser „Freiheitskämpfer“ eine Gefahr für die Freiheit. Das bedarf keines Beweises mehr, meine ich. Nicht umsonst haben in allen Ländern mit derartiger „Befreiung“ Tausende und aber Tausende von Bürgern die Flucht über die Grenze den Segnungen dieser Freiheit vorgezogen. Gerade wir Deutsche können ein besonders bewegtes Lied davon singen. Die Tätigkeit dieser Gruppe bei uns stellt also einen Mißbrauch der Freiheit dar. Das Uebelste dabei ist, daß die Leute nicht davor zurückschrecken, mit halben Wahrheiten, Verdrehungen und sonstigen Unwahrheiten zu arbeiten. Nur eines wird nicht getan: es wird niemals anerkannt werden, wenn etwas gut und ordentlich ist. Das wäre ja auch noch schöner! Wo bleibt denn da der Klassenkampf? Es darf unter keinen Umständen zugegeben werden, daß es eine Sozialpartnerschaft gibt. Wenn sich nämlich eine Betriebsgemeinschaft bildet, ist es ja gänzlich aus mit den Chancen der Unruhestifter.

Wir kommen doch hier auf der Werft zusammen, um zu arbeiten und um den Lebensunterhalt für uns und unsere Familie zu verdienen. Es gehört schon allerlei merkwürdiges Denken dazu, so gewissermaßen nebenbei dann auch noch das Unternehmen, das uns hält und nährt, bekämpfen zu wollen.

Sicher wird jetzt mancher sagen: was kümmert es Euch, was der Kerl da in dem Unternehmerblättchen schreibt. Das ist ja auch ein Kapitalistenknecht, der muß ja so schreiben.

Ich erkläre, daß das Unfug ist. Das, was ich sage, meine ich auch so! Wir wollen ehrlich und ordentlich arbeiten und uns offen und gerade ins Gesicht sagen, wenn wir irgend etwas nicht für gut halten. Das ist die Freiheit, die ich meine!

Allers



## WERFTKOMÖDIANTEN

Im März wird es wieder so weit sein, daß Ihr uns im Haus der Jugend in Altona und in der Gorch-Fock-Halle besuchen könnt. Wir werden Euch mit der Komödie „De ole Fischfrosch“ überraschen. In Altona werden wir am 22. und 23. März spielen, in Finkenwerder am 24. und 25. März, am 7., 8., 14. und 15. April.

Die Karten gibt es wie üblich im Sportgeschäftszimmer und beim Betriebsrat.

Hoffentlich habt Ihr wieder Freude an unserem Spiel! Inzwischen habt Ihr vielleicht im UKW-Nord in der Sendung „Zwischen Nord- und Ostsee“ von uns gehört. Wir sind da eine halbe Stunde zu Wort gekommen. Es wurden einzelne Szenen aus der „Swienskapödi“ gesendet, und außerdem haben wir etwas über unsere Gedanken und Pläne erzäh-

len können. Auch diese Sendung hat uns viel Freude gemacht.

Vielleicht wird demnächst unser Werftchor im Rundfunk an die Öffentlichkeit treten!

Für erwiesene Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich unserer goldenen Hochzeit sagen wir hiermit der Betriebsleitung sowie allen Kollegen unseren herzlichsten Dank.  
Rentner Hermann Martens und Frau

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines Ausscheidens sage ich hiermit meinen herzlichsten Dank.  
Fr. Brodersen



# Die Amateurfotografie

Von Götz Struck

Nachdem im ersten Teil dieser Serie hauptsächlich von den Kamera-Objektiven die Rede war, wollen wir uns heute zunächst den verschiedenen Verschlusstypen zuwenden. Grundsätzlich unterscheiden wir bei den Amateurkameras zwei Verschlüsse:

1. den Zentralverschluss,
2. den Schlitzverschluss.

In dem Bilde sehen wir diese beiden Typen einander gegenübergestellt. Unter die Gruppe der Zentralverschlüsse fallen die Vario-, Prontor- und Compur-Verschlüsse. Diese sind innerhalb der Objektive angebracht (Bild 1a). Sie bestehen aus einzelnen Lamellen, die von einem Uhrwerk im Augenblick der Belichtung auseinandergezogen und anschließend wieder zusammengezogen werden. Dieses Uhrwerk muß also jeweils aufgezogen werden, was der Einfachheit halber durch das Spannen des Verschlusses automatisch geschieht. Es gibt aber auch Modelle, die ein vorheriges Aufziehen nötig machen.

Beim Schlitzverschluss unterscheiden wir verschiedene Typen lediglich der Ablaufrichtung nach. Ein Schlitzverschluss ist nicht in das Objektiv eingebaut, er läuft vielmehr vor der lichtempfindlichen Schicht, dem Film oder der Platte, ab. Diese Einrichtung ermöglicht bei den Kleinbildformaten (Contax, Leica u. a.) einen Objektivwechsel auch bei „geladener“ Kamera. Sie ermöglicht aber auch bedeutend kürzere Belichtungszeiten. Während ein Zentralverschluss mit 1/500 Sekunde seine größte Leistung hat, unterbietet der Schlitzverschluss noch die 1/1000 Sekunde. Die Arbeitsweise eines Schlitzverschlusses ist folgende:

Ein lichtdichter Vorhang mit verstellbarem Schlitz (die Einstellung dieser Schlitzbreite erfolgt durch die Einstellung der Belichtungszeit) gleitet dicht vor der Schicht vorbei. Dieser Schlitz gibt dabei nacheinander die einzelnen Teile der Schicht zur Belichtung frei. Von der Ablaufgeschwindigkeit und der Schlitzbreite hängt die Belichtungszeit ab.

Der Vorteil des Schlitzverschlusses liegt klar auf der Hand. Die lichtempfindliche Schicht wird gleichmäßig belichtet, da der Vorhang mit gleichbleibender Geschwindigkeit an dem Filmbild vorüberläuft. Beim Zentralverschluss hingegen beginnt die Belichtung der Schicht in dem Augenblick, da die einzelnen Lamellen zurückgezogen werden, also in der Mitte. Sie ist zu Ende, wenn die Lamellen wieder in der Mitte zusammentreffen. Das bedeutet also, daß die Schicht in der Mitte mehr Belichtung erfährt als am Rande. Und der Nachteil eines Schlitzverschlusses? Er liegt klar auf der Hand. Während der Aufnahme eines schnellbewegten Objektes mit kürzester Schlitzgeschwindigkeit entstehen Verzerrungen. Die Schicht des Films wird gewissermaßen nur streifenweise belichtet, da der Schlitz seine bestimmte Zeit gebraucht, um über die gesamte Fläche abzulaufen. Da aber das schnelle Objekt weiterläuft, wird die streifenweise Belichtung immer eine andere Lage erfassen; das Bild erscheint demgemäß verzerrt. Dies gilt natürlich nur für Objekte, die in der Geschwindigkeit schneller sind als die Verschußgeschwindigkeit. Man kann diesem Übel bis zu einem gewissen Punkt vorbeugen, indem man die Aufnahme im spitzen Winkel zur Bewegungsrichtung „schießt“.

## Von den Filmen und ihren Eigenschaften.

Es ist gleich, ob wir eine Rollfilm- oder Kleinbildkamera verwenden, stets gebrauchen wir Negativmaterial, einen Film. Und hier beginnt bereits das Dilemma der richtigen

Wahl. Es gibt so viele Sorten, so viele verschiedene Namen der Hersteller und auch Benennungen verschiedener Lichtempfindlichkeiten. Was ist nun für meine Kamera das Richtige? Wir unterscheiden indes grundsätzlich nur drei Arten:

1. geringempfindliche (Superfeinkorn)
2. normalempfindliche (Feinkorn)
3. höchstempfindliche (Grobkorn).

Begegnen uns indes einige Fabrikate unterschiedlicher Bezeichnung, so wissen wir, daß es sich nur um Mischungen handeln kann, die aber immer in der Empfindlichkeit dem jeweiligen Körnungsgrad angepaßt sein müssen. Es geht also in jedem Falle die Feinkörnigkeit auf Kosten der Empfindlichkeit. Es kann beispielsweise ein höchstempfindlicher Film nicht als „Superfeinkorn“ auf den Markt kommen, weil es ihn praktisch nicht geben kann. Das hängt mit den in der Emulsionstechnik möglichen Methoden und mit der Zusammensetzung der lichtempfindlichen Schicht zusammen.

Ein Film besteht aus dem Schichtträger, dem Filmband, auf den die eigentliche Schicht, die Emulsion, aufgegossen wird. Diese Emulsion setzt sich hauptsächlich zusammen aus Gelatine und kleinen Bromsilberkristallen; die letzteren sind in die Gelatineschicht eingebettet. Je kleiner und zahlreicher nun diese feinen Kristalle sind, desto feinkörniger wird auch diese Schicht nach der Entwicklung sein. Mit jeder Steigerung der Feinkörnigkeit verliert jedoch die Schicht an Lichtempfindlichkeit — sie zieht also eine Erhöhung der Belichtungszeit nach sich!

Diese Empfindlichkeit ist in einer DIN-Norm genau festgelegt. So finden wir z. B. auf einer Filmpackung vermerkt: 17°/10 DIN. Dieser Wert wird in Deutschland als „Normalempfindlichkeit“ angesprochen. Mit je 3°/10 DIN steigt die Empfindlichkeit um das Doppelte, oder sie sinkt um die Hälfte herab. Also müssen 14°/10 DIN bezeichnete Filme doppelt so lange, 20°/10 DIN einhalbmal so lange belichtet werden wie der „normale“ 17°/10-DIN-Film.

Und die „Faustregel“ zu meiner Kamera? Ganz einfach. Je größer das zu erstrebende Papierbild werden soll, um so feinkörniger muß ich das Aufnahmematerial wählen. Will ich aber eine bestimmte Aufnahme unter allen Umständen, auch bei schlechtesten Lichtverhältnissen machen, so muß ich schon zum Film von 21°/10 oder gar 23°/10 DIN greifen.

Von diesem Material kann ich natürlich nicht erwarten, daß in einer Vergrößerung, etwa 18 × 24, ein kornfreies Bild entsteht. In jedem Fall ist die Feinkörnigkeit des Aufnahmematerials der Ausgangsmaßstab für die Größe des zu erzielenden Positivbildes! Ausführlicheres darüber in einem späteren Artikel über die Arbeit im Labor, die Entwicklung.

## Aufnahmen bei Tageslicht.

Wer unter den vielen Fotoamateuren erlebte nicht schon einmal die große Enttäuschung völlig mißratener Aufnahmen!

Und dabei hatten wir es so gut gemeint. Die Sonne stand prall am Himmel, keine Wolke nahm uns das Licht, wir hätten darauf wetten können. „sooone“ Aufnahmen mit heimzubringen. Und das Ergebnis? Der Film war durch und durch schwarz!

Ein anderes Mal hatten wir trotz hochempfindlichen Filmes, sogar noch bei Verlängerung der Belichtungszeiten, kaum eine Spur einer Aufnahme auf den Negativen ent-

decken können. Wie ist das nur möglich? Die beigelegten Belichtungstabellen hatten wir genau beachtet, sollte vielleicht der Mann im Labor . . . , wäre es nicht ratsam, dieses einmal zu wechseln? Also einer muß ja die Schuld haben. Ja, lieber Fotofreund, einer hat auch die Schuld, nur sind wir das meistens selber!

Grundsätzlich müssen wir vor jeder Aufnahme einmal die richtige Belichtungszeit feststellen. Es gibt nur diese eine richtige Belichtungszeit, und genau diese müssen wir verwenden, um möglichst alles aus dem Motiv herauszuholen zu können! Anfänger stellen vielleicht ihre Kamera auf  $1/50$  Sekunde und Blende 8 ein, verwenden Filme aller möglichen Empfindlichkeiten — und machen Aufnahmen „noch und noch“. Das Ergebnis all dieser Aufnahmen muß natürlich spärlich bleiben. Um ein unnötiges Experimentieren zu vermeiden — dies kostet bekanntlich Zeit und Geld — wäre im Anfang ein Arbeiten mit 17°/10-DIN-Material unbedingt zu empfehlen. Da ein Schwarz-Weiß-Film die Farbenpracht, die sich unserem Auge beispielsweise bei der Betrachtung eines Blumenstraußes bietet, in eine Skala zwischen Weiß und Schwarz umgewandelt, müssen wir uns schon während der Aufnahme auf dieses spätere Papierbild „einstellen“. Bei unserem obengenannten Blumenstrauß würde das bedeuten: Vom reinsten Weiß bis zum tiefsten Blau sind die Blüten in diesem Strauß vereint. Dazwischen sehen wir gelbe, rote und grüne Farbtönungen. Jede dieser Farbtönungen hat in der Skala zwischen Weiß und Schwarz seinen bestimmten Grauwert, jeder etwas anders als eine andere Farbtönung.

Dieser richtige Grauwert stellt sich aber nur dann ein, wenn wir die richtige Belichtungszeit verwenden. Dann allerdings steht auf dem späteren Positiv zwischen dem hellen Licht und dem tiefen Schatten die feine Abtönung der Zwischenlichter, die erst eine Aufnahme harmonisch und freudig gestalten.

Die einzig sichere Gewähr für die Ermittlung der richtigen Belichtungszeit geben uns nur die optischen und elektrischen Belichtungsmesser. In einigen Kameramodellen finden wir sie eingebaut vor, während sich die getrennte Benutzung in der Praxis besser bewährt hat. Läßt man sein „optisches Gefühl“ mitsprechen, und vergleicht die angenommenen Werte mit dem Ergebnis des Belichtungsmessers, so kann man feststellen, daß nach einer gewissen Zeit das Aufnahmelicht mit Sicherheit richtig geschätzt wird. Der geübte Amateur wird von nun an nur noch ausgefallene Lichtverhältnisse nachmessen, oder sich darauf beschränken, wechselhafte Lichtverhältnisse nachzuprüfen.

Der Erfolg dieser richtigen Lichtmessung liegt darin, daß man stets die Schatten mißt, d. h. den Lichtmesser auf die dunkelsten Farbwerte einstellt.

Wie helfen sich nun Amateure, die noch keinen Belichtungsmesser besitzen? Sie sind (außer dem optischen Gefühl) noch weiter auf Tabellen angewiesen. Aber auch hier gibt es viele Möglichkeiten, die durch langjährige Erfahrung beste Bewährung zeigten; bei Beachtung dieser kann mancher Film fehlerfrei erzielt und eine Menge Lehrgeld erspart werden. Meine Erfahrung aus meiner eigenen „Tabellenzeit“ ließ einen Plan entstehen, der die Fehlerquellen auf ein Mindestmaß herabdrückte. Dieser Film kommt für alle Kameras in Betracht; die für meine „Leica-aufnahmen“ bestimmten Zahlenwerte habe ich, um nicht zu verwirren, beiseite gelassen.

### Belichtungsplan

Bei sonnigem, hellem Wetter

ist es ein großer Unterschied, ob die Sonne hoch am Himmel steht, ob sie das Motiv direkt bestrahlt, seitlich, oder als Gegenlicht.

Bei direkter Anstrahlung benötigen wir die kürzeste, bei Gegenlicht die längste Belichtungszeit für

das gleiche Motiv. Bei Gegenlicht müssen die Schatten genug durchgezeichnet sein, also auf die Schatten, d. h. länger belichten;

bei hellem Vordergrund, z. B. Schnee oder Sand

wird das Sonnenlicht vom Boden reflektiert. Es ist mehr Licht vorhanden als die Tabelle angibt. Hier kürzer belichten;

bei trübem Himmel

hat sich das Auge auf das geringe Licht eingestellt, folglich wird die zur Verfügung stehende Lichtmenge besser eintaxiert als sie ist. Reichlicher belichten, als wir dachten.

Bei herrlichen Wolken

reizt es immer wieder, sie auf dem Film festzuhalten. Mit Gelbfilter kommen sie sicher; der angegebene Verlängerungsfaktor für die Filter muß mitgerechnet werden.

Im Gebirge

sind wir bei unseren Aufnahmen mehr dem ultraviolett Licht ausgesetzt. Ein schwärzlich erscheinender Himmel läßt sich mit einem UV-Filter verhindern. (Filterfaktor!!)

Zu den „Aufnahmen bei Tageslicht“ gehört auch die so gern erprobte Porträtaufnahme. Man kann diese nun auf vielerlei Art machen. Eine beliebte „Großaufnahme“ ist jene mit „Hintergrund“. Ob man nun ein Denkmal oder eine Hecke oder ein Gebüsch dazu erwählt, ist Ansichtssache. Wichtig ist nur, seinem Modell den richtigen Standort zu geben. Soll der Hintergrund (z. B. bei einem Reisefoto) noch als solcher zu erkennen sein, darf das „Modell“ nicht unser Foto ausfüllen: also vom Hintergrund lösen — größeren Aufnahmeabstand wählen — stärker abblenden, damit eine ausreichende Schärfentiefe gewährleistet ist.

Im umgekehrten Falle sieht es folgendermaßen aus:

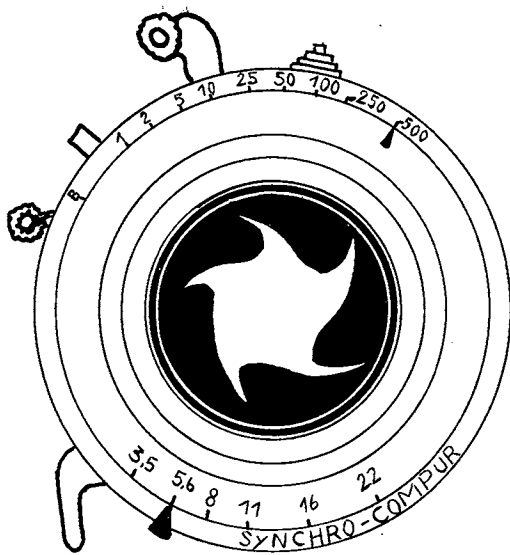
Bei einem neutralen Hintergrund, der nur den Rahmen der Aufnahme in sich abschließen soll — verkürzen wir den Aufnahmeabstand — öffnen die Blende mehr (der Hintergrund soll unscharf werden) — und lösen unser Modell wiederum vom Hintergrund (um wiederum in der Schärfentiefe sicher zu gehen), aber dieses Mal verlagern wir die Schärfe in den Vordergrund.

Sehr effektiv wirken Großaufnahmen gegen den Himmel. Aber stets kommt es auf den Lichteinfall an. Während ein Farbfoto mit dem Licht aufgenommen satte Farben zeigt, wirkt ein Schwarz-Weiß-Foto hierdurch flach. Vorteilhafter ist es, etwas Seitenlicht zu verwenden. Die wirkungsvollsten Aufnahmen jedoch erbringen etwas Gegenlicht — es gehört jedoch eine gewisse Übung dazu, um mit diesem Licht arbeiten zu können.

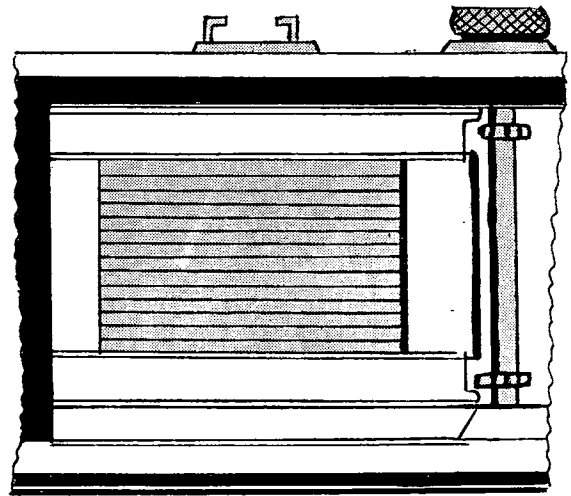
Bekannt ist dieser Gegenlichteffekt unter dem Ausdruck „Spitzlicht“. Er löst das Fotomodell durch eine förmliche Umrahmung mit Licht vom Hintergrund, er bringt eine Lebendigkeit in unsere Bilder, die wir auf anderen Fotos nur zu sehr vermissen.

Noch etwas zur Wahl des Hintergrundes! Laßt ihn möglichst ruhig sein, wenn der Betrachter sich auf den Vordergrund konzentrieren soll. Ein unruhiger Hintergrund lenkt ab. In vielen Fällen genügen schon wenige Schritte vor oder zurück, eine Drehung nach rechts oder links, um ein völlig anderes Bild entstehen zu lassen. Alles Störende und Unwesentliche soviel wie möglich mildern.

Diese Bedingungen gelten natürlich auch für Landschafts-



Zentralverschluss  
(innerhalb des Objektivs)



Schlitzverschluss  
(von der Rückseite her gesehen)

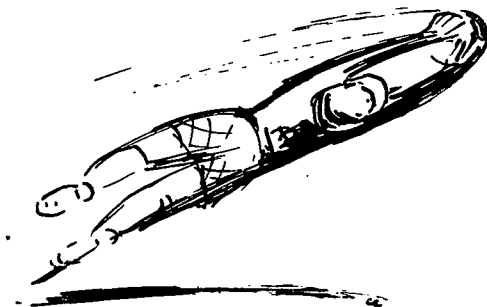
Tier- und Sportaufnahmen. Für Aufnahmen bewegter Objekte (z. B. ein fahrender Wagen) gilt im allgemeinen die Regel, die Kamera in der Bewegung des Objektes mitzuführen und dann aus dieser Bewegung heraus die Aufnahme zu „schießen“. Der Eindruck der Bewegung wird auf dem Foto dann durch einen verwischten Hintergrund wiedergegeben, während das Objekt scharf gezeichnet erscheint. Durch dieses Bewegen der Kamera während der

Aufnahme sind wir in der Lage, derartige Fotos sogar noch mit  $\frac{1}{50}$  Sekunde zu machen.

Soviel also zunächst über die Tageslichtaufnahmen. Jetzt ist draußen wieder die ungemütliche Zeit, in der es beim Fotografieren „kalte Finger“ gibt. Mancher Amateur hat seine Kamera seufzend beiseite gelegt, um sie erst mit der ersten Frühlingssonne wieder hervorzuholen.

Götz Struck

## Aus dem Betriebssport



Spielergebnisse aus den Monaten Januar — Februar 1956

### Fußball:

DW 1. — Eisenwerk 1.	5:3
DW 1. — Nordbank 1.	10:1
DW 2. — Rapid 2.	1:0
DW 2. — Herfuhr 1.	5:1
DW 2. — BWV 2.	6:2
DW Rhst. — GEG 2.	5:2
DW Rhst. — Landesbank	5:2

### Kegeln:

DW 1. — Vereinigte Leben 1.	2313:2301
DW 1. — Eigenhilfe 1.	2269:2210
DW 2. — OFD 2.	1963:1974
DW 2. — Albingia 2.	2289:2291
DW 3. — Philips Röntgenm. 3.	2248:2150
DW 3. — Philips Valvo 2.	2146:2323
DW 4. — Südbank 2.	1924:1978
DW 4. — Albingia 3.	2198:2136
DW Damen — Vereinigte Damen	1976:2088
DW Damen — Landesbank Damen	1918:1874

### Tischtennis:

DW 1. — Philips 1.	5:9
DW 1. — Thörl 1.	9:3
DW 2. — Bez. Eimsbüttel	7:9
DW 3. — Commerzbank	4:9
DW 3. — Fernmeldezeugamt 2.	9:6
DW 3. — Saga 1.	9:2

Unsere 1. Fußballmannschaft steht in der Winterrunde mit der 1. Mannschaft von Rapid an der Tabellenspitze der Staffel I. Beide Mannschaften müssen also noch einmal gegeneinander antreten, damit der Meister ermittelt werden kann. Die 2. Mannschaft errang den zweiten Tabellenplatz ihrer Staffel.

Am 1. April beginnt die Sommerrunde der Fuß- und Handballer. Wir haben von unserer Betriebssportgemeinschaft 11 Fußball- und 3 Handball-Mannschaften für die Punktspiele gemeldet.

Die Schachabteilung der Deutsche Werft hat ihre Schachabende in Zukunft jeden Montag ab 17.00 Uhr, in Finkenwerder, Altenländer Hof, Steendiek 37.





## WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25 jähriges Dienstjubiläum



**Willi Neumann**  
Maschinenbauer  
13. Juli 1955



**Karl Dibbern**  
Dreher  
23. Oktober 1955



**Heinrich Paap**  
Maschinenbauer  
6. Januar 1956



**John Lamken**  
Presseführer  
7. Januar 1956



**Kurt Mosch**  
Elektro-Schweißer  
9. Januar 1956



**Rudolf Wadewitz**  
Schlosser  
24. Januar 1956



**Ernst Holst**  
Schiffszimmermann  
28. Januar 1956



**Hugo Kretschmann**  
Maschinenbauer  
29. Januar 1956



**Richard Heidtmann**  
Matrose  
31. Januar 1956



**Herbert Laudam**  
Vorarbeiter  
2. Februar 1956



**Heinrich Meeves**  
Presseführer  
3. Februar 1956



**Robert Fielitz**  
Brenner  
6. Februar 1956



**Wilhelm Kukat**  
Brenner  
8. Februar 1956



**Erich Dietrich**  
Werkstattschreiber  
9. Februar 1956

# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen:

- E'Schweißer Dieter Hansen mit Frl. Gerda Fahrenkamp  
am 20. 1. 1956
- Schlosser Paul Hensen mit Frl. Edith Steffens am 21. 1. 1956
- E'Schweißer-Anlerner Werner Struck mit Frl. Margot  
Lüders am 21. 1. 1956
- Schiffbauer Erwin Reinhardt mit Frl. Johanne Flach  
am 21. 1. 1956
- Elektriker Helmut Kindler mit Frl. Ingeborg Müller  
am 21. 1. 1956
- E'Schweißer-Anlerner Karl Wulf mit Frl. Ruth Toepper  
am 28. 1. 1956
- Schiffbauhelfer Reinhold Kuhle mit Frl. Margot Bieber  
am 28. 1. 1956
- Tischler Gerhard Hardow mit Frl. Karen Hüllmann  
am 28. 1. 1956
- Anstreicher Kurt Lange mit Frl. Hannelore Pönisch  
am 28. 1. 1956
- E'Schweißer Gerhard Wulfken mit Frau Else Sauer  
am 3. 2. 1956
- Anschläger Werner Tormählen mit Frau Olga Behnke  
am 4. 2. 1956
- Maschinenschlosser Helmuth Horn mit Frl. Ellen  
Zimmerling am 4. 2. 1956
- Schiffbauer Herbert Hase mit Frl. Hannelore Schremmer  
am 4. 2. 1956
- Helfer Fred Sander mit Frl. Anni Kölln am 8. 2. 1956

## Geburten:

### S o h n :

- Hauer Josef Stein am 9. 1. 1956
- Tischler Alfred Bär am 12. 1. 1956
- Tischler Heinz Dittmann am 14. 1. 1956
- Maschinenarbeiter Hans-Herbert Dreier am 18. 1. 1956
- Maler Günter Timsries am 19. 1. 1956
- Schlosser Egon Gerhold am 22. 1. 1956
- Anstreicher Adolf Lübke am 26. 1. 1956
- Reiniger Gerhard Lühnen am 27. 1. 1956
- Maschinenbauer Gerhard Hänsch am 28. 1. 1956
- Stemmeranlerner Hans Peters am 30. 1. 1956
- Schlosser Manfred Friedrich am 2. 2. 1956

### T o c h t e r :

- Maschinenbauer Heinz Behrendt am 13. 12. 1955
- Schiffbauhelfer Gerhard Sick am 25. 12. 1955
- Anschläger Hans Schulz am 7. 1. 1956
- Dieselkranfahrer Josef Beck am 14. 1. 1956
- E'Schweißer-Anlerner Franz Gutke am 17. 1. 1956
- E'Schweißer Ewald Sass am 21. 1. 1956
- Brenner Heinz Heuer am 22. 1. 1956
- Maschinenschlosser Ludwig Müller am 25. 1. 1956
- Schiffbauhelfer Klaus Fick am 26. 1. 1956

- Brenner Helmut Pfeiler am 27. 1. 1956
- Raumwärter Alfred Jäschke am 28. 1. 1956
- Schiffbauhelfer Fritz Kühnel am 1. 2. 1956
- Schiffbauer Horst Pesel am 2. 2. 1956
- E'Schweißer-Anlerner Rudolf Fiege am 2. 2. 1956
- Rohrschlosser Karl-Heinz Holsten am 3. 2. 1956
- Brenner Albert Kunstmann am 3. 2. 1956
- Ausrichter-Helfer Edmund Hoffmann am 4. 2. 1956
- Schiffbauhelfer Helmuth Marzog am 4. 2. 1956
- Feuerwehrmann Rolf Stopperka am 7. 2. 1956
- E'Schweißer Fritz Gutzeit am 7. 2. 1956

## Wir gratulieren!

Für die erwiesene Aufmerksamkeit anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung sowie allen meinen Kollegen meinen herzlichen Dank.  
John Lemken

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

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Jubiläums sage ich hiermit der Direktion und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.  
Wilhelm Kukat

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Arbeitskameraden meinen herzlichen Dank.  
Kurt Mosch

Für die innige Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes Johannes Habenicht sage ich hiermit der Deutschen Werft sowie der Belegschaft meinen innigsten Dank.  
Fr. G. Habenicht

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme und reiche Blumenspende beim Heimgang meines lieben Mannes und unseres lieben Vaters.  
Frau Marie Schildt u. Kinder

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.  
Magda Bull und Tochter Marlies

## Wir gedenken unserer Toten

Johannes Habenicht  
Matrose  
gest. 16. 1. 1956



Walter Schildt  
Rentner  
gest. 4. 2. 1956



Was Druckfehler und Irrtümer anlangt, hat uns offensichtlich in letzter Zeit eine beachtliche Pechsträhne gepackt. In der Januarausgabe gab es wieder einiges davon zu sehen. Mit der Beschriftung der schönen Bilder von Obering, Möller und Willi Bartels auf Seite 12 (Probefahrt „Lagunillas“ in Bildern) fing es an. Auf Bild 2 haben wir einen norwegischen R e e d e r an Bord bemüht. Das ging ja gar nicht; denn das Schiff gehört der Gulf-Oil-Company in New York und fährt unter liberianischer Flagge.

Hoffentlich hat unser Mißgeschick keine diplomatischen oder sonstigen Verwicklungen zur Folge! Wenn unsere Zeitung der norwegischen Regierung in die Hände fällt! Nicht auszudenken! Um das Schlimmste zu verhüten, haben wir schon nach Norwegen berichtet, daß wir etwas Falsches geschrieben haben. Es hätte heißen müssen: „Der norwegische Lotse kommt im Oslo-Fjord an Bord.“

Ja, und auf Seite 15 haben wir aus unserem alten, ehrlichen Schutzhelm einen Sturzhelm gemacht! Das war nötig! Na, ich hoffe, Ihr habt die Panne alle gemerkt!

Da wir gerade bei Irrtümern sind, hier gleich der nächste, für den wir, Gott sei Dank, nicht verantwortlich sind. Da hat die Betriebssportgemeinschaft bei ihrer kürzlichen Jahreshauptversammlung einer Handvoll ihrer Mitglieder eine silberne Ehrennadel verliehen. Diese Nadel unterscheidet sich von dem Abzeichen unserer Sportgemeinschaft nur dadurch, daß sie einen kleinen, kaum sichtbaren silbernen Eichenkranz trägt. Sie wurde an solche Sportkameraden ausgegeben, die nach Ansicht des Vorstandes der Sportgemeinschaft besondere Verdienste um die Gemeinschaft haben. Dagegen ist doch wohl nichts einzuwenden? Ja, und doch sollen sich da einige Betriebsangehörige über dieses Ereignis erregt haben, weil die Ehrennadel der Sportgemeinschaft angeblich der goldenen DW-Ehrennadel, die unser Doktor zuweilen an besonders verdiente Betriebsangehörige verleiht, zum Verwechseln ähnlich ist und so eine Herabsetzung des Wertes der goldenen DW-Nadel zu befürchten sei.

Dazu kann ich nur sagen, daß die Kritiker wahrscheinlich beide Nadeln nicht kennen, sonst wäre so ein Gerede nicht möglich. Die Nadeln sind so verschieden, wie sie nur sein können. Davon kann sich jeder selbst überzeugen. So ist das. Irgend jemand ist immer „besorgt“, natürlich nur für andere. Außerdem ist es ja auch so schön, darauf hinzuweisen, daß ein anderer Unsinn gemacht hat. Damit war es aber nichts!

Seit über vier Jahren haben wir bei unserer Sozialabteilung Sprechstunden, in denen sich jeder für jede nur denkbare Sache Rat holen kann. Hunderte sind zufriedengestellt worden. Sicher ist auch mancher nicht ganz befriedigt worden. Es ist nun einmal so, daß niemand zaubern

kann. Oft ist es für den armen Kerl da oben im 4. Stock des Verwaltungsgebäudes zu viel gewesen, was ihm zugemutet wurde. Häufig erschienen 30 und mehr Besucher in der Sprechstunde. Weil die Wünsche ja irgendwie erledigt werden müssen, hat er den ganzen Papierkrieg mit nach Hause genommen und bis spät in die Nacht über Euren Sorgen gebrütet. Seine eigentliche Arbeit mußte ja auch noch gemacht werden. Jedenfalls mußte die Zahl der Sprechstage auf einen beschränkt werden, um überhaupt einigermaßen durchzukommen. Das wiederum hat dazu geführt, daß an diesem einen Tage bis zu 40 Mann erschienen.

Nun wollen wir sehen, wie wir die Geschichte anders organisieren. Zunächst wollen wir mal die laufenden Sachen abwickeln. „Neue Sorgen“ können zur Zeit nicht abgenommen werden. Für die Zukunft wird sich schon eine Lösung finden.

Ja, und noch etwas wird Euch interessieren. Es gibt seit dem 15. 11. 1955 in Hamburg eine Antilärmverordnung, die in der Zeit zwischen 20 und 7 Uhr jede Ruhestörung, die nicht ausdrücklich genehmigt ist, wie beispielsweise der Hamburger Dom, verbietet. Da ist das Teppichklopfen, Musizieren, Radiolaufenlassen in einiger Lautstärke usw. untersagt. Unter bestimmten Voraussetzungen ist auch das Anfahren von Autos verboten. Was uns aber hier betrifft, ist die Tatsache, daß auch Euer Arbeitslärm in der Zeit von 20 bis 7 Uhr verboten ist. Die erste Anzeige haben wir hinter uns. Ein Anwohner des anderen Elbufers fühlte sich durch unseren nächtlichen Schiffbau gestört. Es ist selbstverständlich, daß wir uns den bestehenden Gesetzen und Bestimmungen fügen! Die Betriebsleitung bemüht sich auch, die besonders hörbaren Arbeiten in die Tagesstunden zu verlegen. Ganz geräuschlos geht es nun mal auf einer Werft nicht! Und schließlich sind die öffentlichen Verkehrsmittel einschl. der Flugzeuge auch ganz schön zu hören. Auch sonst gibt es nachts noch allerlei störende Geräusche. Warten wir mal ab, wie die Geschichte sich entwickelt. Ohne das Verständnis der Behörden, das wir bisher gefunden haben, geht es auf jeden Fall nicht. Und die Anwohner sollten sich vor Augen halten, daß das Lied der Arbeit kein garstig Lied ist. Die Friedhofsruhe der Jahre nach dem letzten Kriege war doch auf jeden Fall auch nicht das richtige!

Sonst ist nichts Besonderes zu berichten. Doch, ja! Die Vorbereitungen für die Urlaubsreisen sind im Gange! Im Mai geht es wieder los! Bis dahin werden Eis und Schnee vergessen sein!

Auf Wiedersehen im März.

Herzlichst

Euer Klabauteermann