



WERKZEITUNG

**DEUTSCHE WERFT**

3/57

Unser Titelbild zeigt „Feierabend aus der Vogelperspektive“. Dieses und die in der Mitte des Heftes befindlichen ganzseitigen Fotos sind wieder ein paar Meisteraufnahmen von Willi Bartels. Manches seiner Werftbilder hat schon internationale Anerkennung gefunden. So hing z. B. das auf Seite 14 wiedergegebene Bild auf der Photokina-Ausstellung in Köln, auf der von 20 000 Einsendungen aus 30 Ländern nur insgesamt 150 ausgewählte Arbeiten gezeigt wurden. Bartels war auf dieser Ausstellung allein mit drei Aufnahmen vertreten, ein Erfolg, der nur ganz selten einem Fotografen beschieden ist. Die verkleinerte Wiedergabe im Druck gibt übrigens nur einen schwachen Eindruck von der wirklichen Qualität der Bartels'schen Vergrößerungen.

cl.

# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

17. Jahrgang · Nr. 3 · 29. März 1957

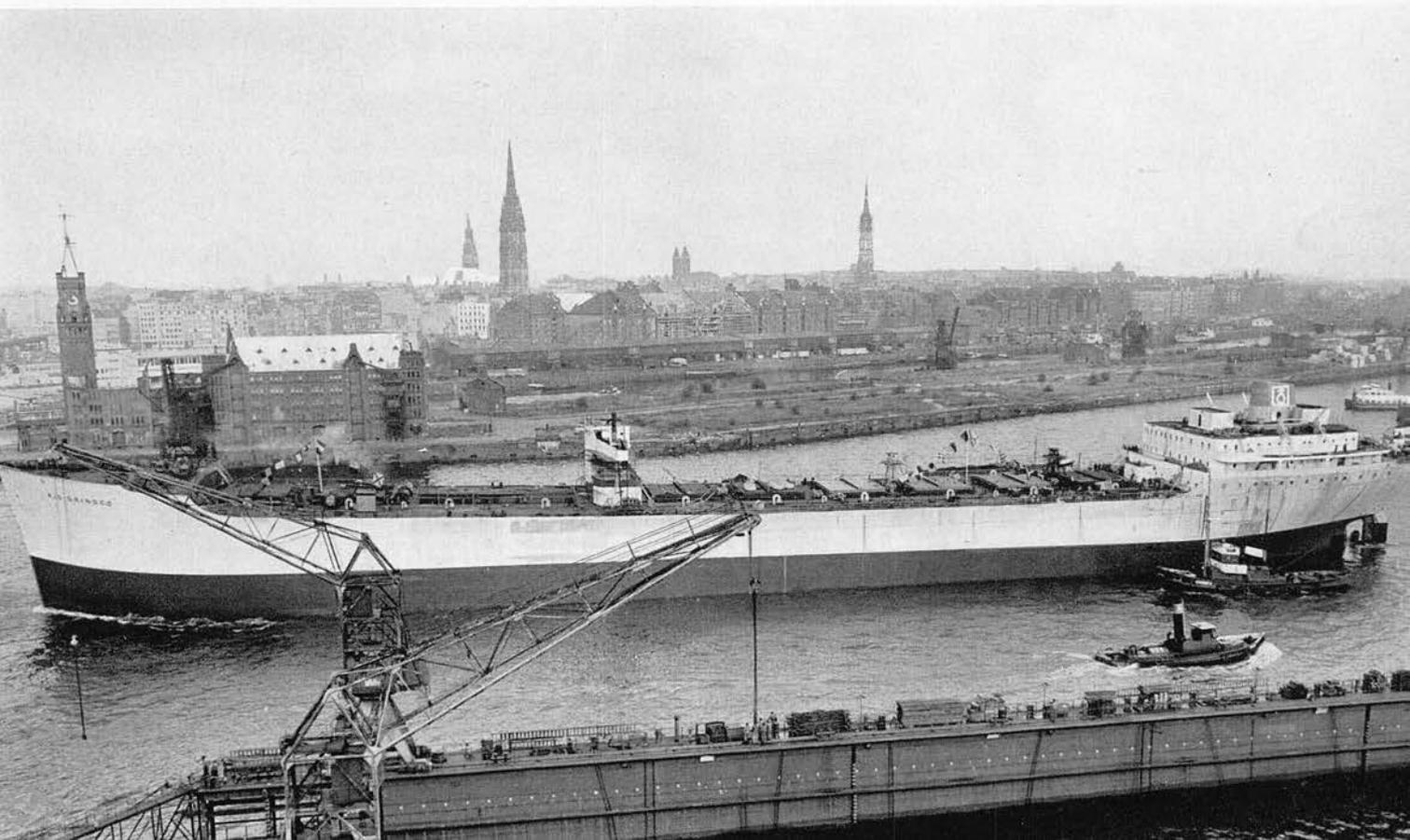
## Was die letzten Wochen brachten

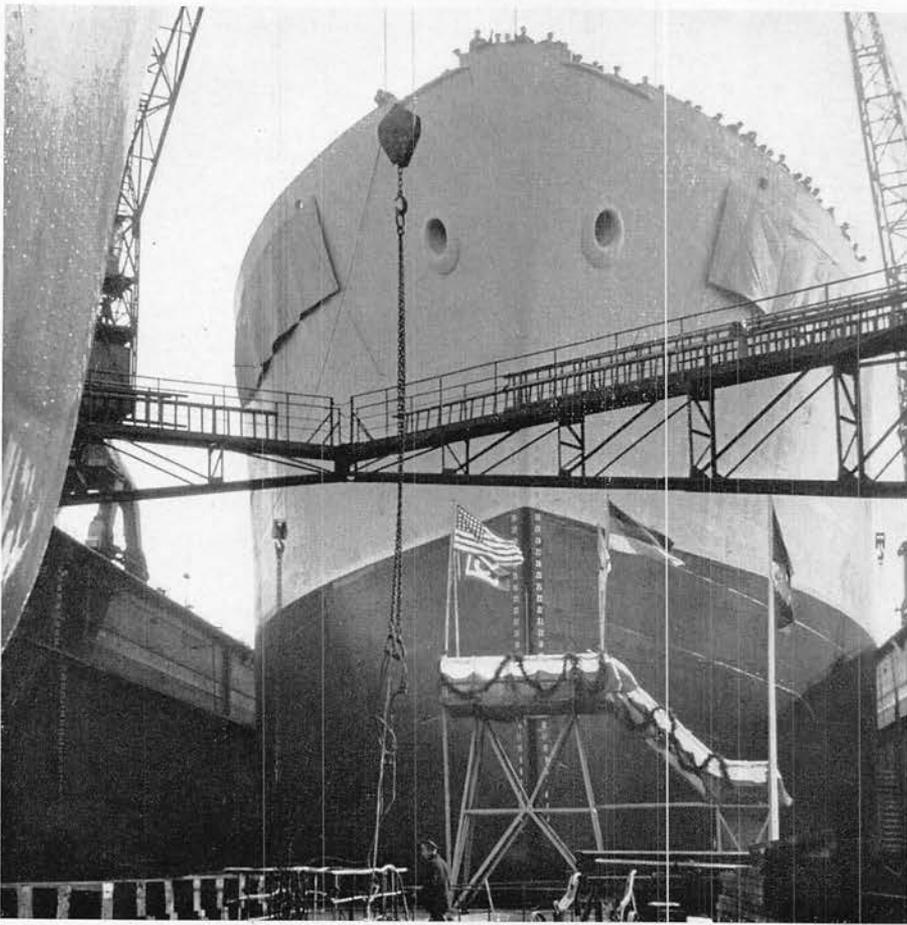
Wie wir bereits in unserer Februar-Ausgabe mitteilten, erlebten wir am 28. Februar 1957 die Taufe des 34 500 t großen Erztankers „Rio Orinoco“. Das Schiff wird für die



*Dr. Scholz bei der Ansprache. Hinter ihm die Taufpatin, Frau Catherine Mercer*

*TS „Rio Orinoco“ nach dem Ausdocken*



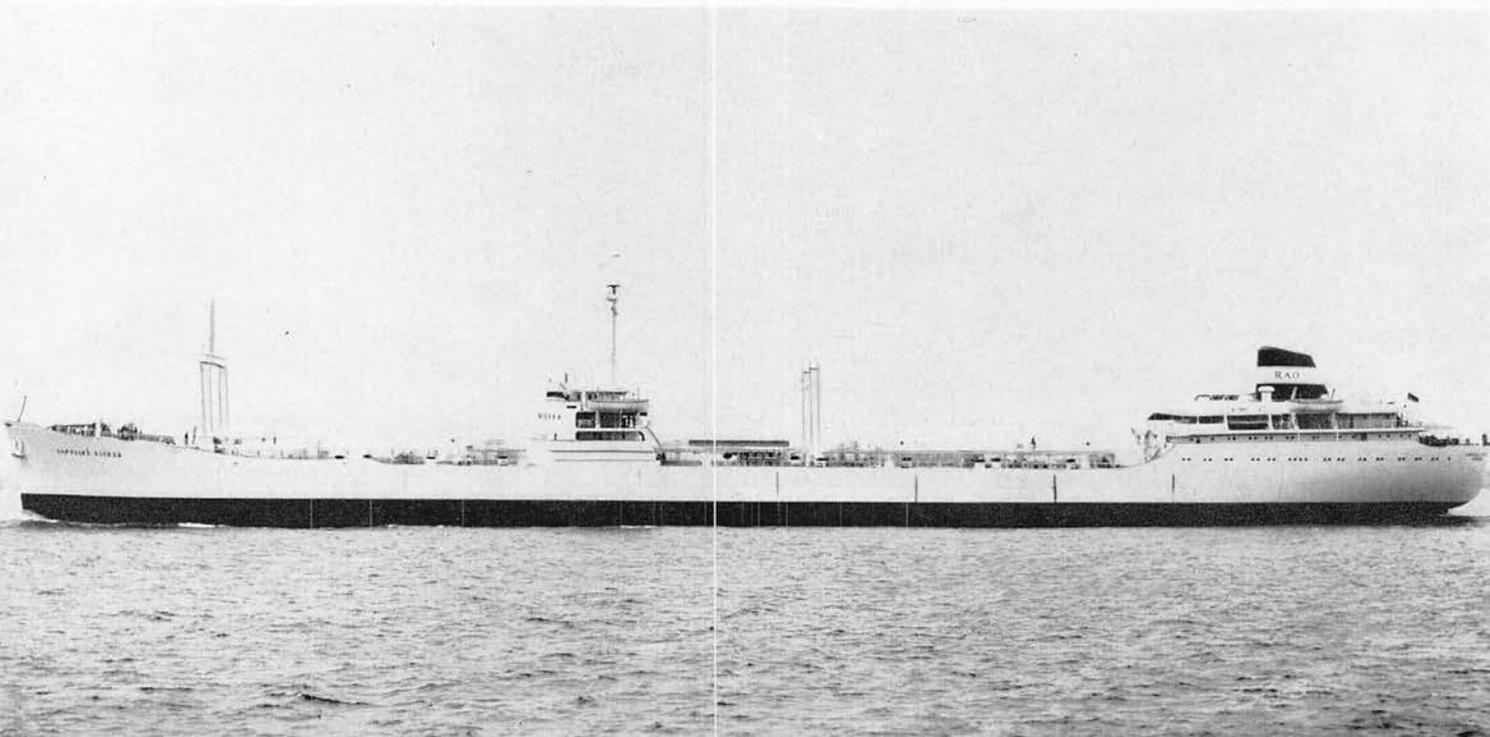


*TS „Rio Orinoco“ im Dock*

Transworld Carriers Inc., New York, gebaut. Der Stapellauf hatte in Teilen stattgefunden. Beide Teile waren im Dock I — Reiherstieg zu einem Ganzen zusammengefügt worden.

Bei strahlendem Sonnenschein fand die Taufe statt, die im Dock von Frau Catherine Mercer aus New York vorgenommen wurde. Herr John Alex McCone aus Los Angeles war mit weiteren Herren aus den USA persönlich anwe-

*TT „Caroline Oetker“ auf Probefahrt*

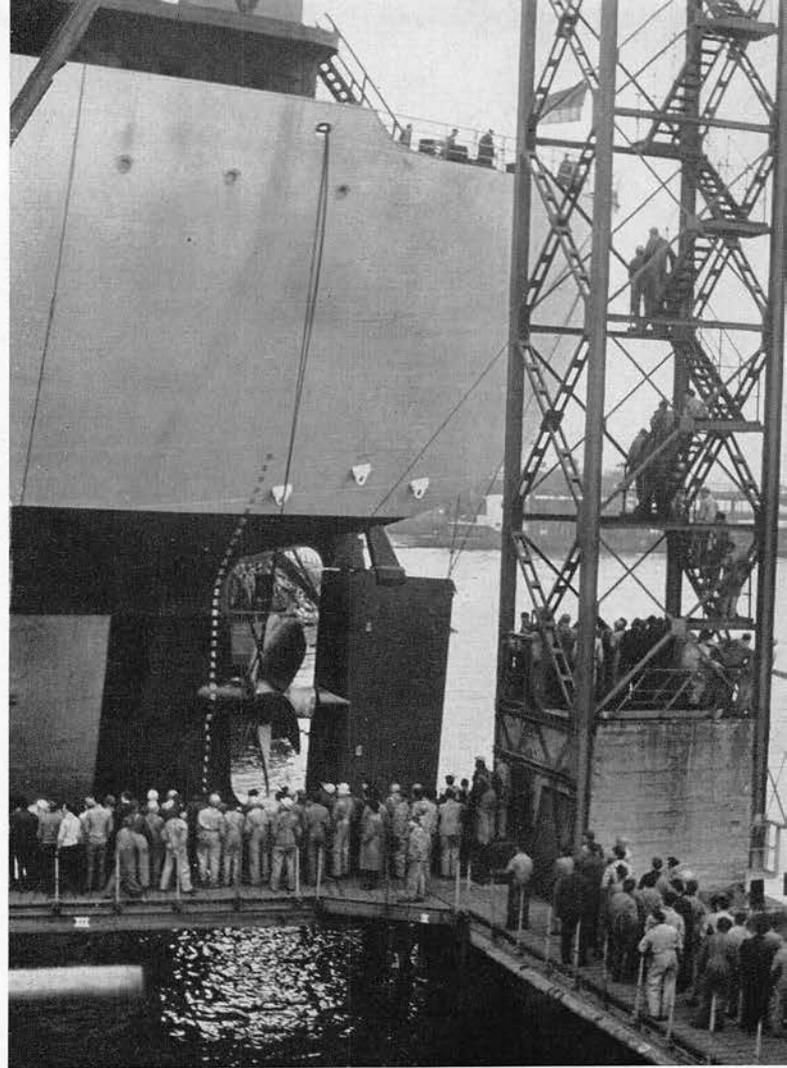




*Eignerzimmer auf der „Caroline Oetker“*

send, um die Taufe mitzuerleben. Die Ausdockung des Erztankers ging sehr schnell vor sich. Jetzt liegt die „Rio Orinoco“ am Ausrüstungskai in Finkenwerder, um ihrer Vollendung entgegenzugehen. Die Probefahrt wird voraussichtlich noch im Monat März stattfinden. Wir werden darüber noch berichten.

*Stapellauf des Hinterschiffes der Nr. 712*



*Stapellauf des Hinterschiffes der Nr. 712*

In der Zeit vom 25. bis zum 27. Februar hatte die Probefahrt des Turbinentankers „Caroline Oetker“ stattgefunden. Die Probefahrt war ein voller Erfolg, so daß das Schiff der Reederei Rudolf August Oetker übergeben werden konnte. Die „Caroline Oetker“ ist mit ihren 32 500 t das z. Z. größte deutsche Handelsschiff. „Caroline Oetker“ befindet sich bereits im Dienst.

Am 9. März 1957 fand planmäßig der Stapellauf des Hinterschiffes Bau-Nr. 712 statt. Bau-Nr. 712 wird ein Schwesterschiff der „Rio Orinoco“.

## Was die nächsten Wochen bringen sollen

Für den 3. April 1957 ist die Probefahrt des Frachtmotorschiffs „Har Gilboa“ vorgesehen. Das 15 000 t große Schiff wird für die Reederei Shalvat Yam Ships Ltd., Tel Aviv, gebaut.

Am 6. April 1957 wird der Stapellauf des Hinterschiffs Bau-Nr. 713 erfolgen.

Für den 12. April 1957 ist die Probefahrt des Passagierschiffs „Theodor Herzl“, das für die Zim Israel Navigation Company Ltd., Haifa, gebaut wird, vorgesehen.



## Der Schweißer

Vor noch nicht sehr langer Zeit wurden die Schiffe zusammengenietet. Damals bestimmte der Nieter wesentlich das Gesicht unserer Werften.

Im Laufe der Jahre wurde das Elektroschweißen aus kleinen Anfängen zu seiner heutigen Bedeutung entwickelt. Heute ist es üblich, die Schiffe im wesentlichen zusammenschweißen. An dieser Entwicklung hat unsere DW auch einen bedeutenden Anteil.

So ist unser Gewerk 226 jetzt eines der größten und wichtigsten der DW geworden. Natürlich kann ein Gewerk

nicht ohne das andere bestehen, weil wir darauf angewiesen sind, Hand in Hand zu arbeiten. Ganz sicher haben unsere Schweißer aber dazu beigetragen, daß die DW heute wieder an führender Stelle im Weltschiffbau steht.

Der E-Schweißer hat oft unter der Tücke des Objekts zu leiden. Da sind z. B. die magnetischen Veränderungserscheinungen im Werkstoff selbst. Der Lichtbogen benimmt sich plötzlich wie ein eigensinniges Kind. Er springt immer dahin, wo der Schweißer ihn gar nicht gebrauchen kann. Es ist ein Teil der Aufgabe des Schweißers, den



*Der E-Schweißer Werner Wienhold*

Bogen wieder auf den richtigen Weg zu bringen. Daher werden wir Schweißer scherzhaft auch oft Lichtbogenbändiger genannt.

Manchmal machen sich auch Stromschwankungen infolge Überlastung der Zubringerleitungen empfindlich störend bemerkbar. Und wären die Schweißer nicht so gewitzt, sich einen Strom einzustellen, mit dem sie auch bei Schwankungen schweißen können, so müßten sie eigent-

lich neben ihrem Akkord auch noch Kilomergeld bekommen.

Es gibt noch mehr Tücken für den Schweißer. Aber, warum Klagelieder singen!

Wenn wieder ein Schiff fertig am Ausrüstungskai liegt, ist es auch für uns Schweißer eine Freude. Mit den Kollegen anderer Gewerke haben wir geholfen ein Werk zu vollbringen, das mit dem Zeichen „DW“ in die Welt fährt,



*Bei der Arbeit  
in der Halle*



*Der E-Schweißer*  
*Ede Lübking*

um den Ruf deutscher Wertarbeit zu festigen. Rund 1000 Schweißer sind in Finkenwerder und auf dem Reiherstieg am Werk. Es werden uns teilweise Aufgaben anvertraut, an denen wir woanders kaum mitarbeiten könnten. Ich denke da z. B. an das Zusammenfügen der großen Schiffsteile im Dock.

Und wir sind stolz darauf!

Es wird noch manches schöne Schiff unter unseren Händen

wachsen. Und wenn wir lesen und hören, daß unsere Schiffe glücklich die Meere durchfahren und Meile um Meile mit den wichtigsten Gütern der ganzen Welt zurücklegen, dann wissen wir, daß wir an einer wichtigen Aufgabe mitarbeiten. Dann sind wir stolz auf unsere Arbeit, auch wenn wir nur kleine Rädchen im großen Getriebe der Deutschen Werft sind; denn unsere Arbeit hat ihren guten Sinn.

Siegfried Günther

## Tiefsinnige Betrachtungen eines Laien zu einem brennenden Problem

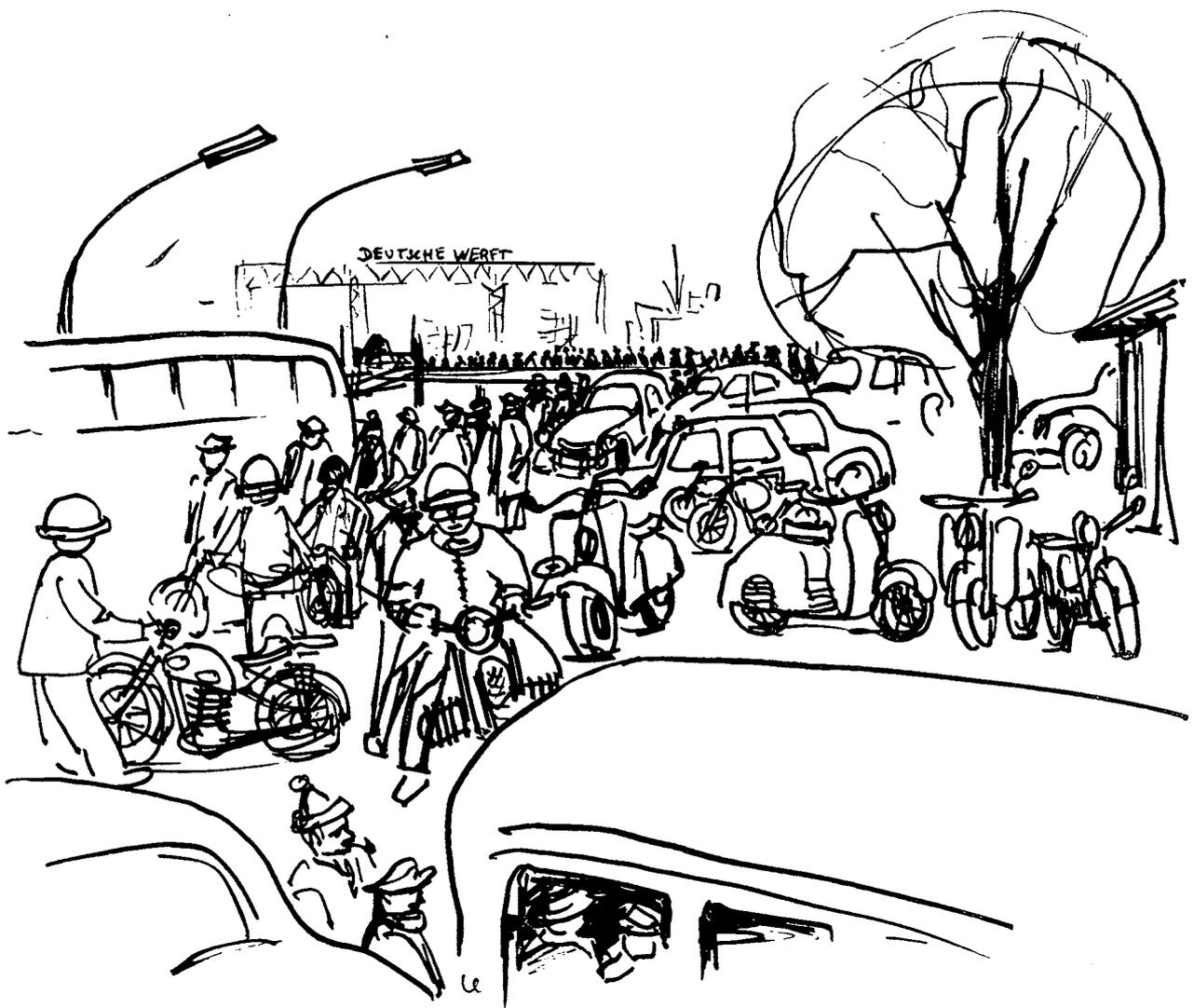
Von Wolfram Claviez

(mit 4 Zeichnungen vom Nachhauseweg)

Da gibt es erstens die Omnibus-Fahrer und dann die Eisenbahnbenutzer und drittens die Autofahrer und viertens die Auto-Mitfahrer, dann die Kabinenroller-Besitzer, die Motorrad-, Rad- und Moped-Eigentümer, und zwischen all diesen gibt es noch sämtliche denkbaren Zwischenstufen, wie die Goggomobilisten, die Außenbords-Passagiere, Rennfahrer, die von oben oder von vorn in ihre Kisten einsteigen und so fort. Die große Mehrzahl derer, die keine Fahrzeugbesitzer sind, benutzt außer dem Omnibus noch S-, U- und Straßenbahn. Und unter den vielen Arten, die sonst noch vorhanden sind, gibt es schließlich auch die Fußgänger. Die Fußgänger wiederum kann man einteilen in gelegentliche und permanente. Zu den ersten gehören dann wieder die Wetterabhängigen und die Finanziellbedingten, während sich die Gruppe der dauernden aus den passionierten und denjenigen zusammensetzt, die beim besten Willen nicht anders können, weil der Weg zur Werft für sie kürzer ist als bis zu irgendeiner in der Nähe gelegenen Haltestelle. Zu guter Letzt finden sich alle Festlandbewohner auf einem schwim-

menden Untersatz ein, der sie über die Elbe bringt. Ich glaube, daß wir uns in unserer Gesamtheit wohl sämtlicher heute existierender Verkehrsmittel bedienen einschließlich aller nur vorstellbaren Um- und Übersteigekombinationen. Berücksichtigt man darüber hinaus, daß z. B. Autobus noch lange nicht gleich Autobus ist, sondern daß es auch hier Spannweiten gibt, die vom öffentlichen Riesenmercedes I. Klasse mit Musik und liebenswürdigen Chauffeuren bis zu verkehrgefährdenden Viehwagenanhängern reichen ... Kurzum, es mag genügen, dem Laien einen bescheidenen Überblick über die Arten zu geben, auf denen ein DW-Mann zur Stätte seines Wirkens gelangt. Es fehlen nur die fliegenden Gebilde, und ich muß schon sagen, das ist ein Skandal. Statt einen Hubschrauberdienst Langenhorn — Finkenwerder und Tragflügelbootverkehr St. Pauli — DW einzurichten, kloppt man sich immer noch um den Preis für die Autobus-Billetts, muß man immer noch an jeder Straßenecke sein Auto anhalten, weil gerade rotes Licht brennt und sich über mancherlei sonstige Unzulänglichkeiten ärgern. Oft kommt





es mir so vor, als lebten wir gar nicht im vielgerühmten Zeitalter der technischen Wunder, sondern, ehrlich gesagt, in einem ganz häßlichen Übergangsstadium, im Zeitalter ungelöster Probleme.

Goethe und seine Zeitgenossen reisten in einer Postkutsche und sie reisten gut und es ging schnell genug, das beweist schon die Tatsache, daß es solche Leute wie Goethe, Schiller, Kant und Mozart gegeben hat. Damals konnten die Menschen auch Latein und Griechisch und Hausmusik machen und hatten Zeit für einander, und was können wir heute? Schlechtes Englisch und Radio spielen. Wir haben also etwas verloren, verloren zugunsten von Dingen, die unter der Lupe betrachtet, eigentlich keinen befriedigenden Gegenwert darstellen. Doch möchte ich dem vorbeugen, daß böse Leute mir vielleicht nachsagen könnten, ich wolle die Postkutsche wieder einführen. Im Gegenteil, ich will das mit den ungelösten Problemen erhärten ... Nur so zum Beispiel: Als kurz vor Weihnachten einmal die S-Bahn vorübergehend kaputt war und ich schnell vom Hauptbahnhof in die Gegend vom Dammtor wollte und mich zu diesem Zwecke einem Auto anvertraute, benötigte ich genau fünfmal so

viel Zeit als bei freien Straßen eine Postkutsche dazu gebraucht hätte. Wäre ich nur zu Fuß gegangen! Der technische Fortschritt stirbt an sich selbst. Je populärer das Auto wird, desto schlimmer für die, die schon eins haben. Aber aus Gründen, die wir noch untersuchen wollen, werden die Geburtsziffern der Autos weiter ansteigen, und wir müssen eben sehen, wie wir damit fertig werden. Es müßten andere Stadtbilder entstehen, Überführungen den Verkehr flüssiger machen usw. Solche Fragen werden hier und da schon mit großer Energie angepackt, aber wir erleben vorerst nur das groteske Mißverhältnis zwischen technischer Möglichkeit und Praxis, wie etwa 50-Stundenkilometer mit 200 PS (siehe Elbchaussee), oder ganz einfach die Tatsache, daß wir heute bereits in der Nähe der Verwirklichung der Mondrakete leben, aber immer noch zwei Stunden brauchen, um von hier nach Volksdorf zu gelangen. Die Einführung von Flugzeugen und Tragflügelbooten im Nahverkehr ist sicher auch nicht der Weisheit letzter Schluß, denn selbst wenn wir mal von nicht vorhandenen Geldern absehen — was macht man mit denen, die unterwegs aussteigen wollen? Man kann sie ja nicht einfach über Bord kippen — obwohl mancher



es vielleicht verdient hätte. Wenn ich da an jene Geschichte denke, die passierte, als seinerzeit der Versuch eines Autobus-Schnellverkehrs Teufelsbrück — Altonaer Bahnhof ohne Zwischenstation gemacht wurde — da geschah es, daß ein Chauffeur eines Tages mit zwei Zähnen weniger in Altona ankam, weil er nicht geruhte, an einer beliebigen Straßenecke zu halten. Nun ja, daß daraufhin die Linie wieder eingestellt wurde, ist begreiflich. Die Verkehrschronik der DW enthält so manche mehr oder minder ersprißliche Geschichte. Die Bundesbahn machte die Aufnahme des Verkehrs auf einer abgelegeneren Strecke praktisch von der Lieferung neuer Züge abhängig und von der Garantie, daß die Züge auch voll würden. Ich finde, die Werft könnte hier etwas dazulernen. Warum lassen wir eigentlich nicht unseren Großhelgen von den Reedern bauen, die so große Schiffe haben wollen, und die uns dann gleichzeitig garantieren müßten, daß die Helgen auch für immer mit entsprechenden Neubau-Aufträgen versorgt wären. Vielleicht läßt sich ein Verbesserungsvorschlag in dieser Richtung ausarbeiten.

Wir sehen schon, daß wir bei der Beschäftigung mit den Transportfragen bereits bei ganz flüchtigem Hinsehen auf ziemliche Komplikationen stoßen. Es erhebt sich die Frage, welches denn wohl überhaupt das ideale Verkehrsmittel sei. Auf diese Frage gibt es keine allgemein gültige

Antwort. Ich würde z. B. sagen: Vor allem dürfte es nicht mein Eigentum sein, damit ich nicht pausenlos Ärger mit Polizei, schlechterzogenen Menschen, Verkehrsdilettanten, Versicherungen und Garagenvermietern hätte und dann dort, wo ich hin wollte, nicht einmal wüßte, wo ich mein Vehikel stationieren soll. Diese lästigen Begleiterscheinungen gehören zum heutigen Stadtverkehr. Hätte ich einen längeren Weg über Land, so würde ich erst recht skeptisch sein gegen das Selbst-am-Steuer-Sitzen, weil ich beim Fahren viel lieber aus dem Fenster gucke als auf die schlechte Straße und lieber lese oder schlafe. Fahre ich aber selbst, so muß ich furchtbar aufpassen, sonst kracht es vorn und hinten. Doch merke ich, daß wir vom Thema abkommen und von den Verkehrsproblemen zur Psychologie des Autofahrens gelangen. Denn, so frage ich mich, was mag es sein, daß angesichts dieser unbestrittenen Scheußlichkeiten nichts Erstrebenswerteres zu existieren scheint als ein Automobil? Die Frage läßt sich nur so beantworten, daß das Autofahren einen Reiz ausübt, der es zum Selbstzweck werden läßt. Das eigene Auto ist also kein reines Verkehrsmittel, es ist darüber hinaus Hobby, Sportersatz, Spielzeug, ja, Teil des menschlichen Wohnraumes. Ein fahrbares viertes Zimmer sozusagen. Es ist der Grund, weshalb man es pflegt und putzt und bedeutend mehr Kosten hineinsteckt als man je herausholt.

Welchen großen Teil seines Lebens man im Auto zu bringen kann, das können wir von den Amerikanern lernen. Dann gibt es noch Leute, die glauben, es ihrer Stellung oder der Stellung, die sie gern haben wollen, schuldig zu sein, ein Auto zu besitzen — die Frage nach der Rentabilität wird dann müßig. Es ist auch Unsinn danach zu fragen. Was „rentiert“ sich denn im Leben? Man soll tun, was einem Freude macht, sich Hunde, Katzen oder Autos halten — doch ziehen wir die Konsequenz hinsichtlich unserer Frage nach dem idealen Verkehrsmittel, so müssen wir feststellen, daß bei den heute im Hamburger Stadtzentrum herrschenden Verhältnissen das selbstgesteuerte Automobil ziemlich an letzter Stelle rangiert. Außer vielleicht bei Nacht, doch wenn die Nacht schön war, hat man meistens auch ein Gläschen — — — und dann darf man wieder nicht.

Die Entwicklung der reinen Beförderungstechnik wird nach meiner Auffassung und nach dem, was sich in verschiedenen ausländischen Großstädten schon beobachten läßt, einen verstärkten Zug zum öffentlichen Verkehrsmittel nehmen. Die Bahnen müßten in noch kürzeren Zeitabständen fahren, die Taxen billiger werden, wie sie es in südeuropäischen Ländern schon sind, mehr Autobusse müßte es geben und alle Straßenbahnen sollten verschrottet werden. Auch in Hamburg ist man eifrig be-

müht, siehe die Erweiterung des U-Bahnnetzes, und die Schnellbusse, die vor kurzem erst ins Leben gerufen, heute trotz der verdichteten Fahrfolge zeitweise schon wieder unzureichend sind. Ich kenne manchen Autobesitzer, der lieber mit dem Schnellbus zum Theater fährt als mit dem eigenen Wagen. Doch lassen wir die Frage des Großstadtverkehrs. Nur noch eins: Sehr viel wäre gewonnen, wenn wir etwas mehr zu Fuß gingen: Frische Luft und Bewegung, damit Gesundheit und Nervenkraft, Entlastung der Straßen und dafür schnellere Beförderung, wenn wir wirklich fahren müssen. Außerdem würden wir auch noch sparen, Benzin, Steuer, Versicherung, Fahrkarten usw. Natürlich habe ich gut reden. Ich kann nämlich von meinem Fenster aus die Deutsche Werft sehen. Ich überlege mir auch schon eine gute Ausrede für den Fall, daß das Unglück es will, daß ich in irgendeiner Lotterie einmal ein Auto gewinnen sollte. Was aber soll ich jenen sagen, die in Kükenwalde oder Froschhausen oder sonstwo wohnen und die mir sagen: Eisenbahnen und Busse kennen wir hier nicht, und der Kahnschiffer über die Süderelbe hat Schnupfen oder will überhaupt nicht mehr. Wie soll ich wohl am schnellsten zur DW kommen? Dann kann ich auch nur sagen: Spare auf ein Auto oder warte noch ein bißchen, bis ich Verkehrsminister bin, dann will ich dir als altem DW-Kollegen schon helfen.







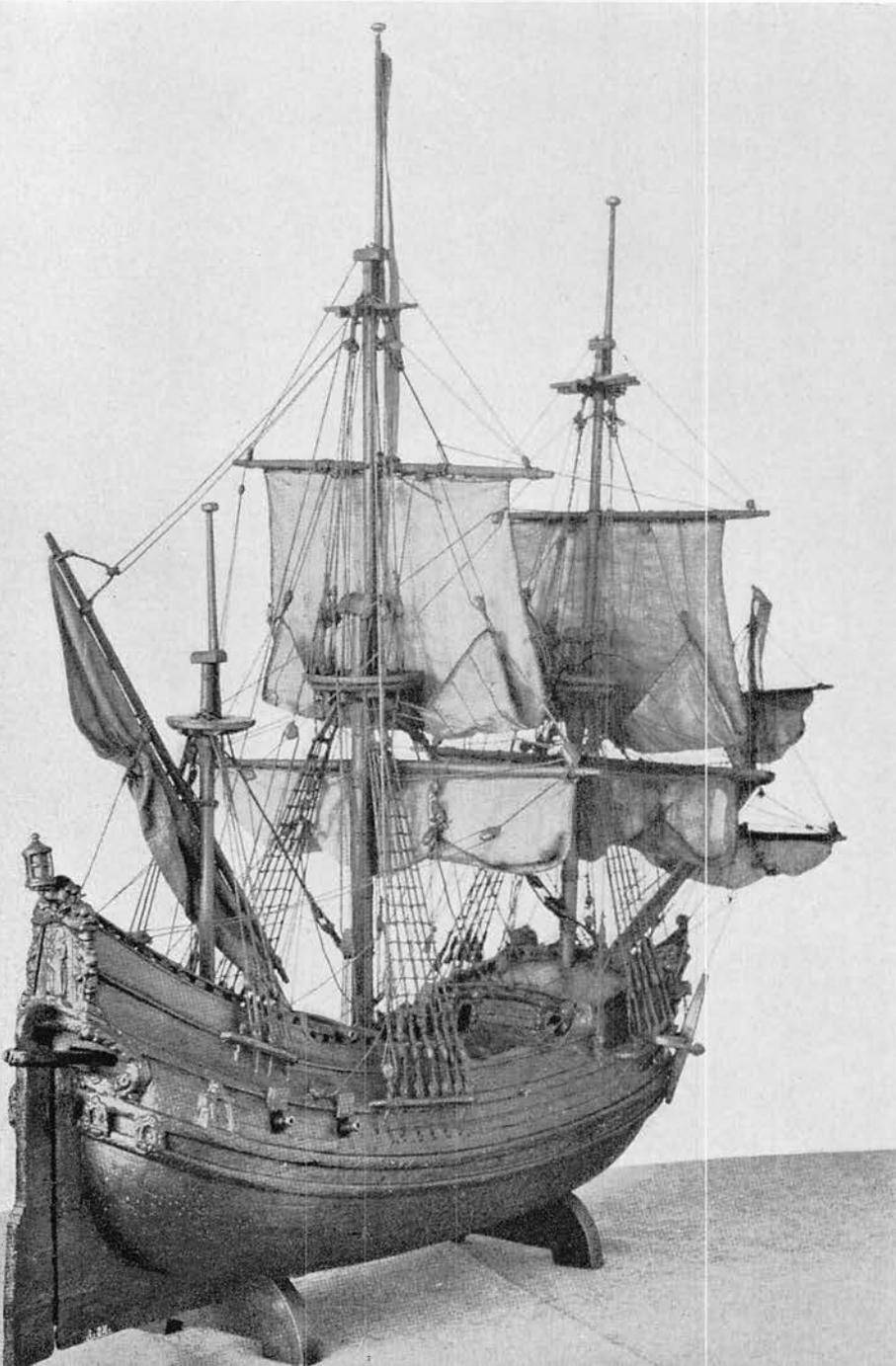
# Schiffbaukunst vor 300 Jahren in Holland

Stellen wir die Uhr der Geschichte um 300 Jahre zurück und betreten wir an einem Frühlingstag des Jahres 1657 einen der holländischen Werftplätze in Zaandam, in Delfshaven bei Rotterdam, in Middelburg oder Vlissingen, Enkhuizen oder Hoorn. In diesen holländischen Städten haben sich die führenden Werften angesiedelt. In Rotterdam haben wir von dem berühmten Schiffbaumeister Jan Salomonsz einen Geleitbrief erhalten, ohne ihn würde uns der Zutritt zu einer Werft verweigert werden; denn die Furcht vor Spionen, vor allem vor englischen, ist groß. Seinem wohl noch berühmteren Kollegen Dirk Raven, so erzählte uns Jan Salomonsz, hat man schon manche wertvolle Zeichnung und Bauanweisung aus verschlossenen Schränken gestohlen. Salomonsz kränkelt seit zwei Jahren an einer Verwundung, die er in der Dreitage-Schlacht bei Portland, die der holländische Admiral Tromp gegen den englischen Admiral Blake schlug, erlitten hat. Der Friede, der im Jahre 1654, also vor drei Jahren, dem ersten englisch-holländischen Seekrieg ein Ende bereitet, ruft ihn dringend wieder auf seine Werft; denn die hol-

ländischen Schiffsverluste in diesem Kriege waren schwer. Hollands Reichtum ist erschöpft und kann nur durch die Wiederbelebung seines Handels zu seiner einstigen weltbeherrschenden Macht gebracht werden. Aber um Handel zu treiben, muß man Schiffe bauen und der Schiffbaumeister muß auf dem Werftplatz stehen. Viele Schiffbau-gesellen sind im Kriege geblieben. Ehe der Nachwuchs die alten Fertigkeiten beherrscht, setzt es viel Verdruß. Die Rohstoffe, die in fremden Ländern eingekauft werden müssen, sind teurer geworden. Noch immer lasten die Folgen des 30jährigen Krieges, der im Jahre 1648 durch den Frieden von Münster beendet wurde, auf der Wirtschaft ganz Europas. Betrug früher die Gesamtkosten für ein Schiff mit einer Länge von 165' und einer Breite von 43' rund 93 635 Gulden, so müssen dem Auftraggeber heute zwischen 128 000 und 181 000 Gulden in Rechnung gestellt werden. Der billigere Preis versteht sich für die billigere Ausführung, wobei an mancher Bequemlichkeit, aber auch an mancher Nützlichkeit gespart wird. Die Löhne sind selbstverständlich den Preisen nachgeklet-

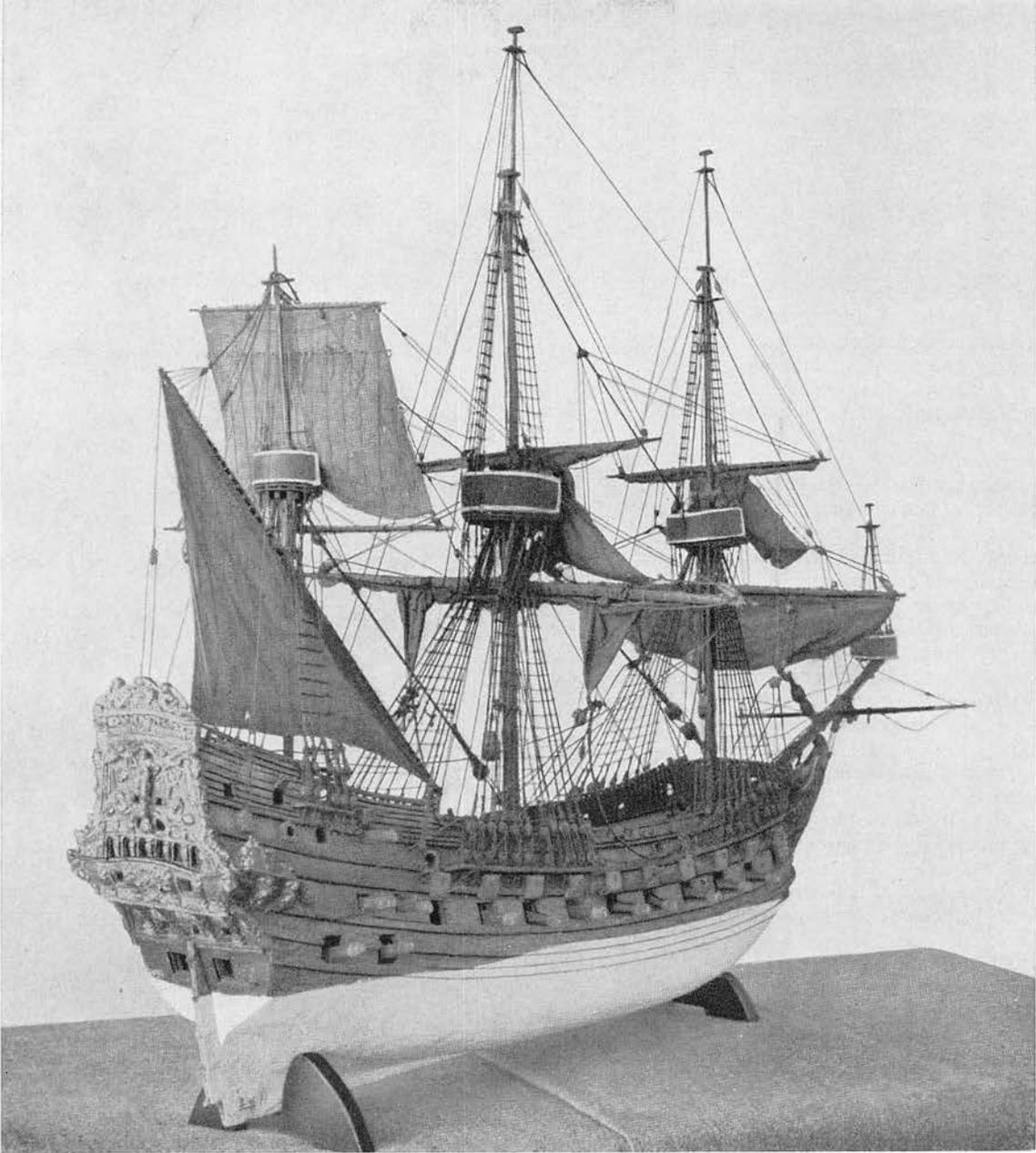
tert. Man muß deshalb über zeit-sparende, vereinfachende Methoden in der Schiffbaukunst nachdenken, will man die Auftraggeber nicht abschrecken und damit den Auftrags-eingang sinken lassen. Jetzt baut man mit 50 Mann in fünf Monaten ein Schiff von 180—185' Länge, 20 bis 22 Mann zimmern in vier Monaten eine Pinasse von 134' Länge. Man müßte die Zeiten der Fertigung verkürzen können. Das würde auch den Geldeingang beschleunigen und die Kasse der Werft flüssig halten. Ein Drittel der Bausumme wird bezahlt, wenn der Bugspriet fertig ist, ein Drittel, wenn der Rumpf schwimmt und das letzte Drittel, wenn alles Holz eingebaut ist. Kürzere Fristen im Schiffbau, das heißt auch Bargeld in kürzeren Fristen.

Auf den Kais der großen holländischen Hafenstädte, über die sich vor dem Ausbruch des Krieges der Warensegen der ganzen Welt ergoß — nannte man die Holländer doch die Frachtfuhrleute der Welt —, wuchert nun das Gras in Büscheln zwischen den Steinen. Wird Holland noch einmal zu seiner alten Machtstellung aufsteigen? Wird England seinen Platz einnehmen? 1651, ein Jahr vor Ausbruch des Krieges, hat England mit seiner Navigationsakte „wonach alle in fremden Erdteilen erzeugten Waren nur auf englischen Schiffen nach England und den englischen Kolonien eingeführt und alle aus euro-



Holländ. Fleute

von 1640



Holländ. Ost-Indienfahrer von 1649

päischen Ländern herrührenden Waren nur auf englischen oder dem ausführenden Land angehörigen Schiffen in England eingeführt werden sollen" schon den ersten Vorstoß gegen die holländischen Lebensgrundlagen geführt. Holland aber war und ist der Agent zwischen den Konsumenten und den Produzenten der Welt, die wieder verschifft werden müssen. Holland braucht die Freiheit der Meere und des Handels, gegen die sich die Navigationsakte Cromwells, der in England 1649 den König Karl I. hat hinrichten lassen, mit verderblichen Wirkungen richtet.

Es ist, als ob diese bange Frage, die alle Holländer angeht, in den eiligen Hammerschlägen auf dem Werftplatz nachbebt, den wir betreten haben. Durch das Tor rollen in diesem Augenblick mit vier Pferden bespannte lange Frachtwagen. Sie bringen Eichenholz aus dem oberen Rheingebiet, ein zweiter Frachtwagen führt Krummhölzer aus Westfalen heran. Hochdeutsches Bergholz ist besser als das auf Moorboden gewachsene niederdeutsche Holz. Auch die Eiche aus den Ostseegebieten und aus Rußland wird bevorzugt. Bohlenbretter werden am besten in Danzig, Swinemünde, Stettin oder Königsberg eingekauft. Norwegen und Schweden liefern Tannen- und Fichtenholz. Zur Fertigung der Blockrollen wird auch das harte Guajakholz verwendet. Den besten Teer bezieht man aus

Norwegen und Schweden, vornehmlich von der Insel Gotland, aber auch aus Pommern und Preußen.

Scheint nicht die halbe Welt, deren Frachtfuhrmann Holland ist, auch am Bau seiner Schiffe beteiligt zu sein? Hanf und Kabelgarn liefern Riga, Reval, Narwa, Königsberg und Danzig. Der inländische Hanf, den man anbaut, ist unrein und schlecht zu verwenden, wenn er sich auch nicht dehnt. In Spanien soll man angeblich Ginsterkraut zum Taumachen benutzen, aber das will man erst gar nicht versuchen. Das beste Tau kauft man auf den Malediven, den Inseln südwestlich Ceylons. Es wird aus einer Kokosfaser gewonnen. Für den Einkauf des Segeltuchs bevorzugt man die Werkstätten von d'Olonne, einer kleinen Stadt in der Vendée.

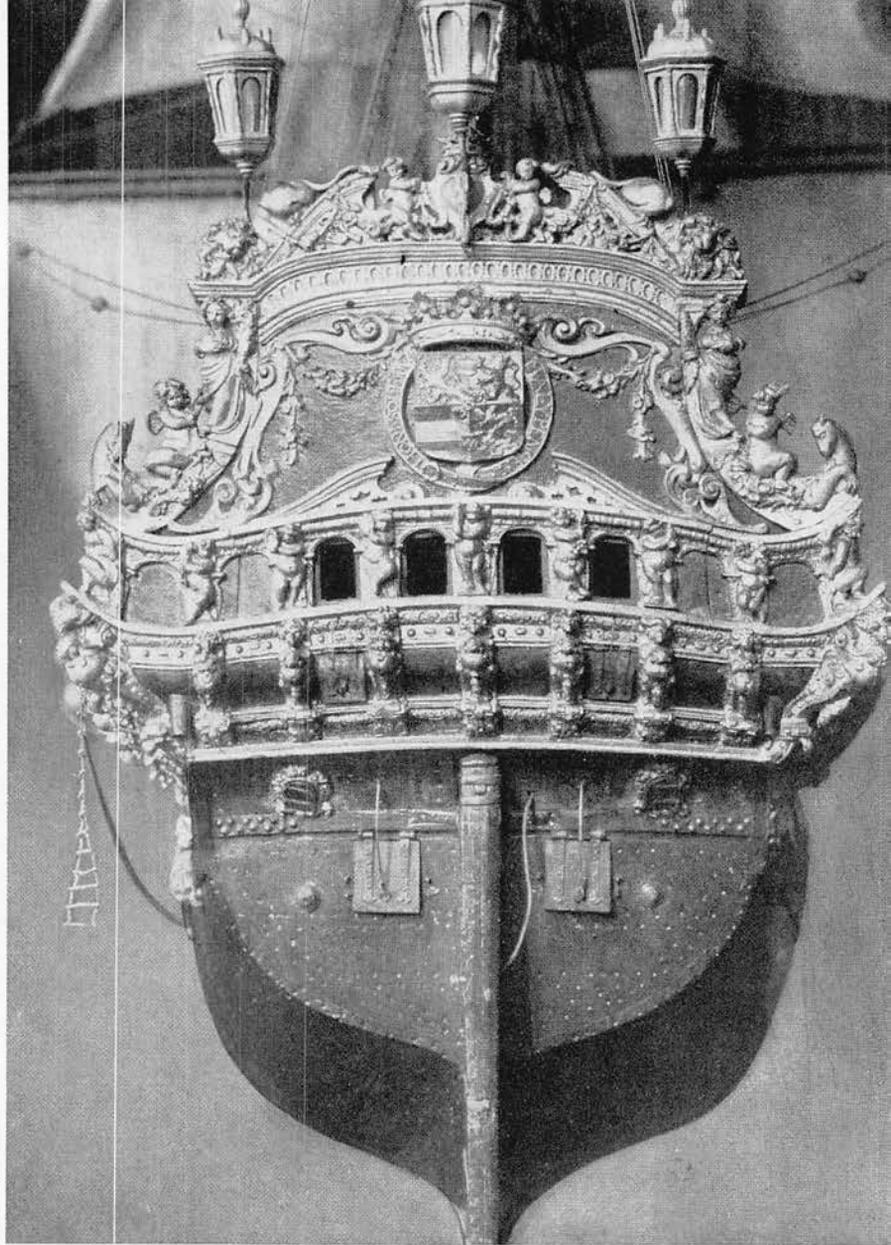
Die Metalle, die man verwenden muß, bereiten besondere Sorgen. Sie sollen aus neun Teilen Erz, 27 Teilen Rotkupfer, 4 Teilen dünnem Zinn bestehen. Kupfer, das beim Bau eine große Rolle spielt, kommt aus Ungarn, vornehmlich aus Schemnitz im Komitat Hont und Neusohl im Komitat Sohl, gereinigtes Rosenkupfer für die Kapitänskajüte aus Deutschland. Auch zu den schwedischen Kupferschmieden in Norrköping, Nyköping und Danwick bei Stockholm unterhält man gute Handelsbeziehungen. Diese Kupferschmieden werden von einer im Jahre 1622 gegründeten schwedischen Kupfergesellschaft betrieben. Ihre

Spiegel eines  
holländ. Flaggschiffes  
von 1660

Leitung hat der Holländer Lodewijk de Geer übernommen und wesentliche Verbesserungen an den mit Wasserkraft betriebenen Schmieden eingeführt. Eine einzelne Schmiede liefert nunmehr alle zwei Stunden 7—11 Schiffspfund à 2½ bis 3 Zentner. Im Jahre 1638 hat de Geer auch eine Stahl- und Eisendrahtfabrik in Betrieb genommen. Zu Godegard in Ostgotland richtete er eine Nägelschmiede ein, die nach einem Verfahren arbeitet, das man in Lüttich entwickelt hat. De Geer verbesserte auch nach wallonischem Vorbild das Verfahren beim Schmieden von Eisenerzen. Die Schmelzöfen für Eisenerz sind trichterförmig, 20' hoch, haben 5 bis 6' Durchmesser und werden mit Holzkohle geheizt. Den besten Stahl bezieht man aber aus Nürnberg, von zweiter Güte ist der Stahl aus dem Herzogtum Berg. Weniger gefragt in den Kontoren der Schiffswerften ist der Danziger Stahl. Die Kohlen für die Eisenschmieden werden aus den Revieren von Newcastle-on-Tyne und Lüttich bezogen, da sie besser sind als die schottischen. Man sieht, wie ausgebreitet und verästelt die Überlegungen sein müssen und wie die Industrien ineinandergreifen, ehe in der Werft der Kiel gelegt werden kann.

Der Leiter der Werft, der jetzt zu uns tritt, macht uns noch mit anderen Sorgen des holländischen Schiffbaus vertraut. Wie alle Schiffbaumeister, die aus der Schule des Dirk Raven oder des Jan Salomonsz kommen, ist er ein viel erfahrener, weltkundiger Mann. Freimütig äußert er sich über die holländische Gleichgültigkeit, die nach dem Abschluß des Friedens im Jahre 1648, der den Dreißigjährigen Krieg beendete, der großen Tradition der Schiffbaukunst nichts mehr hinzugefügt hat. Nach 1648 hat Holland, leichtsinnig geworden durch seine Siege über die im Niedergang befindliche spanische Marine, seine Kriegsflotte verkauft und nur 40 Schiffe behalten. Selbst das Flaggschiff Amalia des Admirals Tromp, nach Amalia von Oranien benannt, wurde 1650 verhöckert. So ging man schon schlecht gerüstet in den Seekrieg mit England. Schlimmer erscheint dem Schiffbaumeister, daß man auf die Forschungsarbeit für technische Verbesserungen immer weniger Wert legte und erst im Kriege mit den Engländern erfahren mußte, um wieviel besser die englische Konkurrenz im Schiffbau geworden ist.

Allerdings muß der holländische Schiffbau auch Schwierigkeiten in Kauf nehmen, die der englische nicht kennt. Da ist zum ersten die um vieles schlechtere Rohstofflage. Während Holland bei den meisten Rohstoffen auf Einfuhr angewiesen ist, hat England in dieser Zeit sehr viele Versorgungsmöglichkeiten im eigenen Land. Hinzu tritt ein weiterer für den holländischen Schiffbau besonders erschwerender Umstand: das sind die seichten Häfen Hollands, die nur den Bau von Schiffen mit geringem Tief-



gang erlauben. Auf einer holländischen Werft kann zum Beispiel kein Dreidecker gebaut werden, da dieser für die Häfen einen zu großen Tiefgang hat. Die schwierigen Hafenverhältnisse machen den Stapellauf eines Schiffes wegen der vielen seichten Stellen zu einem besonderen Problem. Der Stapellauf erfolgt, wenn das unterste Deck beplankt ist. Ist der Neubau mit einigem Glück abgekommen und schwimmt, so kann sich seit dem letzten Male wieder eine neue Sandbank gebildet haben, die die Ausfahrt versperrt. In solchen Fällen hilft man sich, indem man vier Kasten von der Größe eines Schiffes, je zwei Kasten am Bug und am Heck des Schiffes, fest mit dem Schiffskörper verbindet. Die Kasten sind mit Wasser gefüllt, bis sie eben noch über Wasser schwimmen und mit einem Pfropfen geschlossen. Dann werden die Kasten leer gepumpt, mit Luft gefüllt und indem sie sich wieder heben, heben sie gleichzeitig den Schiffskörper und bringen ihn über die Untiefen hinweg. Eine andere Art, Schiffe über seichte Stellen hinwegzubringen, besteht darin, daß man inmitten des Fahrwassers sogenannte Dückdalben einrammt, an ihnen Zugwinden befestigt und so das Schiff weiterschleppt. Der Name Dückdalbe leitet sich aber nicht, wie uns der Schiffbaumeister lächelnd versichert, von dem Herzog von Alba, Duc d'Alba, ab, dem man seit den niederländischen Befreiungskriegen gegen die Spanier, als er mit Dückdalben den Hafen von Antwerpen zu sperren

versuchte, diese Erfindung zuspriecht. Vielmehr sind darin die Namen Diek (Deich) und Dalle oder Dolle (Pfahl) enthalten.

Wenden wir unsere Aufmerksamkeit einigen Besonderheiten der holländischen Schiffe des 17. Jahrhunderts zu. Der Bug ist rund, das Heck breit und eben. Die Länge des Heckbalkens wird mit  $\frac{2}{3}$  der Schiffsbreite berechnet. Der Schiffsrumpf selbst wird durch innere Beplankung versteift und durch Innenspannen gesichert. Außen werden Bergholzplanken verwendet. Die Bretter werden nur gefügt; Spalten und Sprünge in den Brettern stopft man zunächst mit Moos aus und überzieht dieses dann mit Talg, Pech und Teer. Bis kurz über die Wasserlinie wird der Schiffsrumpf mit Schiffspappe, die man aus einem Gemisch von Harz, Talg, Schwefel, Walfischtran und gestampftem Glas herstellt, überzogen. Das ganze Schiffsholz macht man mit Tran und Öl widerstandsfähig. Zwischen die Verkleidungen stopft man Kuhhaare, auch dünnes Blei oder Kupfer findet Verwendung. Im Augenblick prüft man, wie man sich von den zu stark nach oben gezogenen Spannen frei machen und so die Bordwand weniger zurücktretten lassen kann. Überhaupt will man immer mehr von den übertriebenen Aufbauten des Bogs und des Hecks abkommen und die Aufmerksamkeit mehr auf die Verbesserung der Takelage richten. Die Kastelle, die früher den Charakter abgeschlossener kleiner Festungen hatten,

sollen verschwinden und das Oberdeck am hinteren Teil des Schiffes (Kampanje) und das Vorderdeck (Back) werden höher gezimmert. Nach Bedarf werden kleine Geländergänge eingebaut, zum Teil gedeckte Seitengalerien. Im Geländergang befindet sich auch die mit Kupfer ausgeschlagene Küche. Die Matrosen schlafen im Kabelgatt in Hängematten.

Die Breite des holländischen Segeltuches beträgt  $2' - 8\frac{1}{2}''$ , die Segeltuchrollen enthalten 39—40 Ellen. Das Hauptsegel wird mit ungefähr 23 Breiten und  $14\frac{1}{2}$  Ellen Höhe angegeben, das Großmarssegel mit 22 Breiten, unten 14, oben  $15\frac{1}{2}$  Ellen Breite und 18 Ellen Höhe. Das Großbramssegel zu 19 Breiten unten, 12 oben und  $14\frac{1}{2}$  Ellen Höhe, das Focksegel zu 20 Breiten und  $11\frac{1}{2}$  Ellen Höhe, das Besansegel zu 16 Breiten unten und 19 Ellen Höhe, das Bugsprietsegel zu 14 Breiten und  $8\frac{1}{2}$  Ellen Höhe. Aus dieser Segelfläche kann man auf einen Durchschnittstonnengehalt von 350 Tonnen für ein großes Schiff jener Zeit schließen.

Wir gehen mit unserem Schiffbaumeister ins Kontor, trinken zum Abschied ein paar oude Genever und plaudern noch ein wenig über die Zeitläufte. Ein zweiter Krieg wirft seine Schatten voraus. Man ist mit den Schweden im Konflikt und muß weiter rüsten. Der Handel schreit nach Schiffen, sagt unser Schiffbaumeister, aber die Admiralitäten haben ihre eigenen Vorstellungen. „Das Gott erbarm!“

Cornelius van der Horst

## Denke an deine Sicherheit

„Safety first“, dieses Schlagwort kennt gewiß mancher.

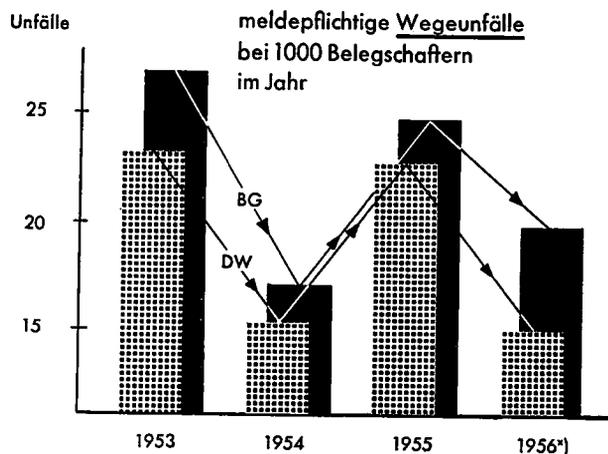
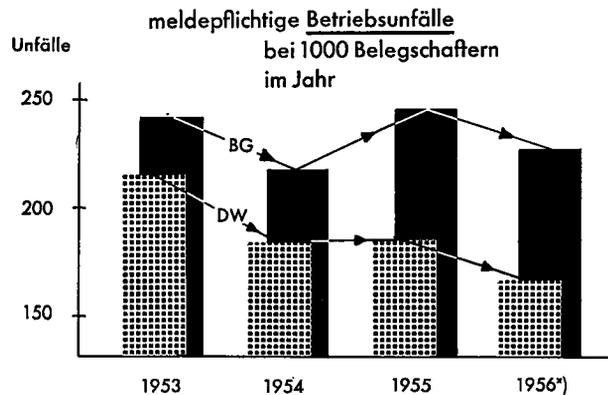
Es ist aber doch mehr als ein Schlagwort. Es fiel mir in diesen Tagen in einer Zeitschrift auf, und ich glaube, es kann auch für uns auf der DW dasselbe bedeuten, was es im außerdeutschen Wirtschaftsleben bedeutet, nämlich: Sicherheit ist schon die halbe Arbeit!

Das ist doch einleuchtend: sichere Stellagen, gut verlegte Kabel und Schläuche oder was es sonst auch im Schiffbau sein mag, haben zur Folge, daß ich sicher bei der Arbeit stehe und mich auch ganz darauf konzentrieren kann. Die Arbeit wird ganz gemacht, und sie wird schneller fertig, als wenn ich „provisorisch“ probiere.

Also arbeite sicher! Werde nicht nachlässig durch alte Gewohnheiten; sei wachsam; Eisen ist härter als der Kopf. Und vor allem: es ist nicht nur auf der Erde, sondern überall in der Luft! Es fällt da, wo man es am wenigsten vermutet.

Im Alltag übersieht man oft die Maßnahmen, die getroffen werden, damit jeder einzelne sicher über die Runden kommt, weil Sicherheitsmaßnahmen selbstverständlich zu unserem Betrieb gehören. Leider werden unsere Sicherheitshelfer hier und da noch als lästige Störenfriede empfunden und nicht als das, was sie tatsächlich sind: nämlich wirkliche Helfer. Passierte Unfälle reden eine deutliche Sprache: Unfälle kann man zahlenmäßig erfassen. Aber verhütete Unfälle, davon spricht kein Mensch. Unsere Schaubilder zeigen, daß die Zahl der Unfälle bei uns zurückgeht und das ist nicht zuletzt der Arbeit unserer Sicherheitsbeauftragten zu verdanken. Also unterstützt sie, wo ihr könnt!

Wie aus den nebenstehenden Schaubildern hervorgeht, liegen die Unfallziffern im Betrieb der DW und auf dem Wege von und zur Werft unter dem Mittel aller der nord-westlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft angeschlossenen Seeschiffswerften.



BG = Berufs-Genossenschaft; Mittel der Seeschiffwerften  
 DW = Werke Finkenwerder und Reiherstieg  
 \*) = seitens BG noch nicht bestätigt

## An die Werkzeitung der DW

Anbei übersende ich Ihnen den in Ihrer Ausgabe 1/1957 beiliegenden Fragebogen. Es widerstrebt mir, so im großen meine Meinung über unsere Werkzeitung kund zu tun. Ich möchte das nun in folgenden Zeilen tun, die bei weitem nicht den Anspruch auf Vollständigkeit erheben können und sollen.

Zu einem großen Betrieb wie dem unsrigen gehört eine Werkzeitung. Sie hat als Mitteilungsblatt alle betrieblichen Neuigkeiten allen Kollegen mitzuteilen (was auch bisher geschehen ist). Darüber hinaus aber soll sie auch den einzelnen Kollegen fördern (sofern er sich überhaupt fördern lassen will). Weiter müssen technische Aufsätze enthalten sein und auch Tagesfragen besprochen werden.

Auch würde ich es begrüßen, sachliche Diskussionen zu lesen. Vielleicht ist es ja möglich, die Kollegen zu solchen Diskussionen zu verleiten. Wenn das möglich ist, verspreche ich mir davon sehr viel. So war z. B. in Ihrer Ausgabe 2/1957 ein Aufsatz „Weniger Angst — mehr Courage“ von Dr. med. Hallermann, den Sie aus der Zeitung der MAN entnommen haben. Mich reizt dieses Thema ungemein, da es mich zum Widerspruch herausfordert. Ich bin damit nicht so ganz einverstanden, wenn ich auch den Sinn und Zweck dieses Aufsatzes als richtig anerkenne.

Im übrigen würden auch Diskussionen dem Sinne dieses Aufsatzes gerecht werden. Eine andere Frage ist die, ob die Kollegen auch die nötigen Vorkenntnisse haben. Soweit sie nicht vorhanden sind, werden sie sie wohl durch solche Diskussionen bekommen. Der Mut wächst mit dem Erfolg. Das bedarf bloß eines ersten Anstoßes. Eine Rätsel-Ecke halte ich für ganz unterhaltsam, aber vielleicht nicht für unbedingt notwendig, so gerne ich selber Rätsel rate. Dasselbe gilt für die Witzecke. Wie wäre es aber mit einer Besprechung von Unfallfragen? Denn die Unfälle sind in unserem Betrieb noch sehr häufig und bei weitem die meisten gehen auf das Konto von Leichtsinn. Solche Aufsätze müßten sich von Zeit zu Zeit wiederholen. Das wäre vielleicht auch ein Diskussionsthema.

Das wäre meine Meinung über die Werkzeitung im allgemeinen. Sie stimmt ja im wesentlichen mit dem bisherigen Aufbau überein. Nun noch meine Stellungnahme zu den einzelnen Anfragen.

Thema: Vom Einbaum zum Supertanker.

Diesen Aufsatz fand ich belehrend und unterhaltsam. Das war auch verhältnismäßig ausführlich gehalten zum mindesten, soweit es die Anfänge des Schiffbaus überhaupt betraf. Das war also ein Aufsatz, der mir besonders gut gefiel. Zu diesem Thema gehört auch „Das Nydamschiff“ und der „Ellerbeker Einbaum“ (den letzteren Aufsatz habe ich anscheinend übersehen. Ich erinnere mich nämlich nicht mehr daran). Ich vermisste aber bei dieser Reihe einiges über den modernen Schiffbau. Frage: Wodurch erreicht man abgesehen von der Maschinenleistung eine höhere Geschwindigkeit oder besser bei gleichbleibender Maschinenleistung? Was lagen den einzelnen Stevenformen (Wulstbug) für Gedanken zugrunde? Bau des Fiecks.

Wie beherrscht man die Sogbildung. Bei Kriegsschiffen fand ich ein Verhältnis von Länge zu Breite wie 13:1 (169 Meter lang, 13 Meter breit). Andere Kriegsschiffe haben bei weitem nicht eine so schmale Form und doch eine höhere Geschwindigkeit (die Masch.-Leistung ist mir nicht bekannt). Die Geschwindigkeit ist also abhängig von der Schiffsform. Auch von Tiefgang? Ich würde mich freuen, wenn ich auch über diese Fragen etwas hören könnte. Wir sind ja nicht alle Schiffbauer.

Im Klabauteermann las ich, daß einige Kollegen nicht gerade begeistert sind von den Bildern von Claviez. Ich will mich eines Urteils enthalten. Doch fand ich einige Bilder recht gut, andere wieder nicht. Ich bin kein Freund von Bildern Picassoscher Art, womit ich nicht sagen will, daß seine Bilder dieser Art sind. Bei der Betrachtung von Bildern halte ich mich mehr an Lessing: „Laokoon oder über die Grenzen von Malerei und Poesie“. Im übrigen enthalte ich mich des Urteils, da ich nicht genügend Kunstverständnis habe. Vor einiger Zeit fand ich in der Zeitung einen Aufsatz von Herrn Ing. Jung. Das war ein elektrotechnischer Aufsatz und betraf vor allem die elektrische Seite der E-Schweißerei. Dieser Aufsatz hatte den Nachteil, daß er nicht allgemein verständlich war. Aus diesem Grunde haben viele auch die Fortsetzung nicht gelesen. So bedauerlich diese Tatsache ist, frage ich mich doch, ob ich das selber hätte besser machen können. Ist das doch ein ziemlich trockenes Gebiet. Man kann das ja nicht anfassen (ich würde es jedenfalls nicht versuchen).

Wenn meine Wünsche in Erfüllung gehen sollten, dann bedeutet das, daß die Werkzeitung umfangreicher werden müßte. Das ist aber eine Kostenfrage. Ist die Werft bereit, diese höheren Kosten zu tragen? Man könnte dann auch manche Aufsätze ausführlicher gestalten oder andere, die bisher einer Fortsetzung bedürfen, auf einmal bringen, was auch zur Verständlichmachung beitragen würde.

Zum Thema Neuigkeiten: Vor kurzem wurde auf unserer Werft gefilmt. Da wurde mir erzählt, daß das ein Kulturfilm werden sollte. Da mich dieser Film besonders interessieren würde (auch viele Kollegen interessieren sich dafür), würde ich mich freuen, wenn ich über die Werkzeitung erfahren könnte, wo und wann ich diesen Film sehen könnte. Vorausgesetzt, daß diese Auskunft überhaupt stimmt.

Eine besondere Freude habe ich immer an dem Klabauteermann, wenn ich auch nicht immer seiner Meinung bin. Zu Ihrem Artikel „Meinungsaustausch“ von Scipio möchte ich nur sagen, daß man nicht immer auf Gegenliebe stößt. Ich denke hierbei nicht an Jugendarbeit, sondern spreche im allgemeinen. Ich denke dabei an eine Anfrage, die ich erst nach wenigen Monaten beantwortet bekam. Diese Antwort war aber trotzdem nicht befriedigend. Ich habe mir aber nachträglich überlegt, daß mir die Hauptschuld zukommt, daß meine Gedanken nicht klar genug zum Ausdruck kamen. So mußte es also zu dem Mißerfolg führen.

So wie es mir hier erging, mag es vielleicht anderen auch ergehen. Der Nachteil ist bloß, daß dadurch einem der Mut genommen wird zu neuen Anfragen, wodurch gleichzeitig auch das Interesse an dem Betrieb erlahmt. Das dürfte aber nicht der Sinn des Betriebes sein.

Ich habe mir schon immer Gedanken gemacht über den Betrieb, in dem ich arbeite und über alle Dinge, die mit ihm zusammenhängen. Ich will mich mit ihm innerlich auseinandersetzen und Klarheit gewinnen. Aus diesem Grunde habe ich mir auch schon lange über die Werkzeitung Gedanken gemacht. Ich hoffe, Ihnen mit diesen Zeilen einen kurzen Überblick gegeben und Ihnen damit gedient zu haben.

In der Hoffnung nun, daß durch diese Fragebogenaktion die an sich schon gute Zeitung noch besser wird, möchte ich gleichzeitig schon im voraus danken für die freundliche außerplanmäßige Überlassung einer Sammelmappe.

Franz Köster

## Aus dem Betriebssport

Das Kappenfest der Betriebssportgemeinschaft, das traditionsgemäß am letzten Sonnabend im Februar im großen Saal der Elbschloß-Brauerei abgehalten wurde, fand auch in diesem Jahr regen Beifall. Schon bei Beginn um 20 Uhr, war der Saal voll besetzt. Nach der Begrüßungsansprache unseres I. Vorsitzenden wurde das Tanzbein geschwungen. Es gab auch verschiedene Darbietungen, u. a. gaben unsere DW-Sänger ihre Lieder zum Besten und ernteten dabei regen Beifall.

Die Betriebsleitung war durch die Oberingenieure Heeckt, Möller und Raudenkolb vertreten. Wir hoffen, daß ihnen das Kappenfest gut gefallen hat, und sie im nächsten Jahr wieder dabei sein werden.

Wie auf den vergangenen Kappenfesten herrschte noch Hochstimmung als die Kapelle um 5 Uhr ihren Schluß-



walzer spielte. Für den Heimweg der Gäste war vorgesorgt.

Der starken Nachfrage wegen des Kappenfestes, wollen wir im nächsten Jahr versuchen, die ganzen Räume der Elbschloßbrauerei zu bekommen. Dann könnten auch diejenigen Wertfangehörigen, die keine Mitglieder der Betriebssportgemeinschaft sind, an diesem Fest teilhaben. Genau wie im letzten Jahr, steht auch unsere 1. Fußball-Winter-Herren-Mannschaft in den Ausscheidungsspielen um den Hamburger Meister des Betriebssportverbandes. Aber hierüber mehr in der nächsten Ausgabe unserer Werkzeugzeitung. Anfang April beginnt die Sommerpunkt-runde Fußball und Handball.

Bei dem anhaltenden schönen Wetter wollen unsere Leichtathleten mit ihrem Sommertraining auf dem Sportplatz in Finkenwerder, Finksweg und Uhlenhof, beginnen, und zwar montags ab 17 Uhr. Auch in diesem Jahr werden wieder die Wertungen für das Sport- und Leistungs-Abzeichen abgenommen.

Erstmalig haben wir in diesem Jahr zwei Faustballmannschaften gemeldet, die auch an den Punktspielen mit teilnehmen werden. Interessenten hierfür und weitere für Schwimmen können sich im Sportzimmer melden.

Nachstehend die Spielergebnisse der letzten Wochen:

### Fußball:

DW 1. — Tretorn 1.	4:3
DW 2. — Hartrodt	3:1
DW 3. — Neuspa 2.	5:3
DW 3. — Kap Asbestwerke	4:2
DW 3. — Hugo Basedow	3:3
DW Jugend — Hansa Mot. Jugend	6:0
DW Jugend — Philips Jugend	2:4
DW Jugend — Wichern Jugend	1:4

### KegeIn:

DW 1. — Rapid Bahrenfeld 1.	2206:2210
DW 2. — Philips Valvo 2.	2400:2308
DW 2. — O F D 2.	2087:2077



DW 3. — Philips Röntgenm. 3.	2311:2195
DW 4. — Albingia 3.	2112:2175
DW 4. — Rapid Wandsb. 2	2077:2069
DW Rhst. 1. — Pinguin 1.	2237:2266
DW Rhst. 2 — Pinguin 2.	2159:2052
DW Rhst. 2. — Spaeter 2.	1964:2047
DW Rhst. 2. — Rapid Wandsb. 3.	1967:2052

### Tischtennis:

DW 1. — Rapid 1.	9:7
DW 1. — Sozialbehörde 1.	8:8
DW 1. — Vereinigte 1.	6:9
DW 2. — Graph. Kunst 1.	3:9
DW 2. — Pleuger 1.	8:8
DW 2. — Commerzbank 2.	3:9

### Schach:

DW — Finanz	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> :10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
DW — L V A	6 : 9



## WERFTKOMÖDIANTEN

Wir beabsichtigen, bei unseren nächsten Aufführungen je eine Vorstellung extra für die Neuenfelder in Finkenwerder (Gorch-Fock-Halle) zu geben. Zu diesem Zweck werden Autobusse von Neuenfelde nach Finkenwerder zur Vorstellung, und nach der Vorstellung wieder zurück nach Neuenfelde fahren. Die betreffenden Haltestellen werden wir noch bekanntgeben, so daß auch die Franconer, Moorburger, Altenwerder usw. an diesen Vorstellungen mit teilnehmen können.

Das letzte Stück, „In'n Mahlgang“, ist nun abgespielt. Als nächstes Theaterstück folgt ein hochdeutsches Kriminalspiel, „Der Geisterzug“. Die Termine werden in der nächsten Wertzeitung bekanntgegeben.

*Unsere Rentnervorstellung in Finkenwerder*





## WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum



Wilhelm Henkel

Am 15. 2. 1957 feierte der Schlosser Wilhelm Henkel sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Im Jahre 1924 fing er auf der DW in Finkenwerder an und blieb dort mit Unterbrechungen bis 1931. 1933 fing er dann auf dem Reiherstieg als Blechschlosser in der Kesselschmiede wieder an, wo er die Bekleidung der ersten La-Mont-Kessel mitanfertigte. 1941 wurde er wieder nach Finkenwerder versetzt bis 1944. 1944—1945 war Henkel Soldat in Norwegen. Nach dem Kriege kam er wieder nach Finkenwerder in die Kesselschmiede als Blechschlosser.

Wilhelm Henkel hat sich durch Fleiß, Tüchtigkeit und Pünktlichkeit das Vertrauen seiner Vorgesetzten und Arbeitskameraden erworben.

Wir gratulieren ihm herzlich und wünschen ihm, daß er noch viele Jahre bei uns bleiben möge.

Am 11. 2. 1957 beging der Blechschlosser Walter Stehle sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Als er vor 2½ Jahrzehnten zu uns kam, um damals als Blechschlosser unter Ing. Becker zu arbeiten, ahnte er nicht, daß er eines Tages ein Arbeitsjubiläum bei uns feiern würde. Wer schaut auch schon 25 Jahre voraus.

Jetzt in der Rückschau muß auch Walter Stehle feststellen, daß die Zeit wie im Fluge vergangen ist.

Er hat die guten und schlechten Zeiten unserer DW mitgemacht. Zunächst arbeitete er in Finkenwerder. Von 1934—1937 war er auf dem Reiherstieg.

Während des Krieges war er im U-Boot-Bau eingesetzt, wo er sich zum Spezialisten für den Schnorchel-Einbau entwickelte. Nach dem Kriege kam er zur Kesselschmiede zurück. Dort ist er im wesentlichen im Schornsteinbau tätig.

Walter Stehle kann von sich sagen, daß er stets in bestem Einvernehmen mit Vorgesetzten und Arbeitskameraden gelebt hat.

Wir gratulieren unserem Walter Stehle und wünschen ihm, daß er noch recht viele Jahre in bester Gesundheit mitarbeiten kann.



Walter Stehle

# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen:

- Reiniger Walter Ebeling mit Frl. Ruth Jarren  
am 15. 2. 1957
- E'Schweißer-Anlerner Walter Herget mit Frl. Marianne  
Hohnwald am 15. 2. 1957
- Schlosser Klaus Brandt mit Frl. Ingrid Schulz am 16. 2. 1957
- S'Zimmerer Martin Tietz mit Frl. Giesela Lösch  
am 16. 2. 1957
- Maler Oswald Bartels mit Frl. Irene Kraatz am 23. 2. 1957
- Schmied Rudolf Lohse mit Frl. Erna Wallbaum  
am 23. 2. 1957
- Nietenwärmer Werner Bellmann mit Frl. Karla Dreger  
am 23. 2. 1957
- Anschläger Bruno Heddrum mit Frl. Edith Rehder  
am 23. 2. 1957
- Kupferschmied Ernst Hofmann mit Frl. Sonja Bandy  
am 23. 2. 1957
- Kranfahrer Edgar Fick mit Frl. Inge Schlage am 23. 2. 1957
- E'Schweißer Willi Fitschen mit Frl. Margot Seute  
am 2. 3. 1957
- E'Schweißer Alfred Jampert mit Frl. Elke Heuser  
am 2. 3. 1957
- Brenner Udo Hennings mit Frl. Irmgard Petersen  
am 2. 3. 1957
- Tischler Günther Päschke mit Frl. Renate Blinkmann  
am 2. 3. 1957
- Angel. Schiffbauer Gerhard Eggerstedt mit Frl. Inge Timm  
am 2. 3. 1957
- Maschinenwärter Horst Reinhold mit Frl. Ursula Martens  
am 2. 3. 1957
- Maschinenbauer Walter Wedel mit Frl. Helga Walsemann  
am 2. 3. 1957
- Kupferschmiedehelfer Wolfgang Hoppe mit Frl. Elke  
Scharwächter am 9. 3. 1957
- Werkzeugmacher Werner Schnoor mit Frl. Helga Grosse  
am 9. 3. 1957
- E'Schweißer Edgar Wächter mit Frl. Margot Möller  
am 9. 3. 1957
- Schiffbauer Gerhard Korsch mit Frl. Gertrud Wysski  
am 9. 3. 1957

## Geburten:

### S o h n :

- Schlosser Walter Brandt am 31. 12. 1956
- Schlosser Ludwig Johannsen am 27. 1. 1957
- E'Schweißer Walter Nissen am 14. 2. 1957
- E'Schweißer-Anlerner Walter Herget am 15. 2. 1957
- Kesselschmied Leo Tolksdorf am 16. 2. 1957
- Dreher Lothar Lucht am 19. 2. 1957
- S'Zimmerer Erwin Kohnen am 19. 2. 1957
- Schiffbauhelfer Otto Albrecht am 19. 2. 1957
- Schlosser Gerhard Kroll am 20. 2. 1957
- E'Schweißer Günther Fuchs am 22. 2. 1957
- Tischler Rolf Knittel am 23. 2. 1957
- E'Schweißer-Anlerner Bruno Petrowski am 24. 2. 1957
- Zimmermann Jürgen Backendorf am 25. 2. 1957
- Schlosser Ludwig Trzanowski am 27. 2. 1957

## Tochter:

- Schiffbauhelfer Horst Krickan am 7. 2. 1957
- Schiffbauhelfer Jacob Manwajler am 11. 2. 1957
- Angel. Schiffbauer Martin Karkowski am 18. 2. 1957
- Stellagenbauer Hans Rieck am 19. 2. 1957
- E'Schweißer Erich Umland am 20. 2. 1957
- Maschinenschlosser Wolfgang Kokerbeck am 22. 2. 1957
- Elektriker Harry Jaborsky am 15. 2. 1957
- Schmied Hinrich Ahlfeldt am 23. 2. 1957
- E'Schweißer Rudolf Mittelstädt am 26. 2. 1957
- Tischler August Meier am 1. 3. 1957
- Werkstattschreiber Martin Venzske am 1. 3. 1957
- E'Schweißer Günther Ohje am 2. 3. 1957
- Kupferschmiedehelfer Erwin Elbeshausen am 11. 3. 1957

## Wir gratulieren!

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich allen meinen herzlichsten Dank.

Rudolf Hintzmann

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung, meinen Vorgesetzten sowie allen Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank.

Walter Stehle und Frau

Der Betriebsleitung, den Meistern und allen Arbeitskameraden für die Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums meinen besten Dank.

Wilhelm Henkel

Für die Beweise herzlicher Teilnahme bei dem tragischen Tode meines lieben Mannes sage ich der Direktion, dem Betriebsrat und den Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.

Frau Frieda Stölting

Für die herzliche Anteilnahme beim Heimgehe unseres lieben Sohnes und Verlobten Albert Marsian sagen wir unseren herzlichsten Dank.

A. Marsian und Frau  
Edith Annuseit, als Verlobte

Für die herzliche Teilnahme, die Sie uns beim Heimgehe unseres lieben, unvergeßlichen Vaters erwiesen haben, sprechen wir Ihnen unseren innigsten Dank aus.

Im Namen der Hinterbliebenen:

Marga Dresen, geb. Schwahlen  
Manfred Schwahlen und Familien

Solingen, im Februar 1957.

## Wir gedenken unserer Toten

Wilhelm Stölting  
Brenner  
gest. 15. 12. 1956

Gustav Engelbrecht  
Rentner  
gest. 22. 2. 1957



Emil Nippold  
Rentner  
gest. 6. 3. 1957

Richard Schrenk  
Elektriker  
gest. 9. 3. 1957



Eigentlich sollte in der Märzangabe unserer Werkzeugzeitung die Auswertung der Werkzeugzeitungsfrage erscheinen. Das war aber einfach deswegen nicht möglich, weil noch täglich ausgefüllte Fragebogen eingegangen sind. Sie alle sollen ja berücksichtigt werden. Also, warten wir bis zum Erscheinen der April-Ausgabe. Bis dahin wird die Aktion auf jeden Fall abgeschlossen.

Einen Brief, den wir im Zusammenhang mit der Befragung bekommen haben, und über den wir uns besonders gefreut haben, haben wir aber schon abgedruckt. Abgesehen von einem Absatz, der einen persönlichen Wunsch enthielt, ist er in vollem Wortlaut abgedruckt. Die Einschränkung erfolgt aus Platzmangel.

Weiter sollte eigentlich in dieser Nummer endlich das Preisausschreiben veröffentlicht werden. Wir haben aber leider immer noch keine Formel gefunden, wie wir alle Bastlerwünsche unter einen Hut bringen können. Bis zum April muß uns aber auch insoweit etwas einfallen.

Wenn diese Zeitung erscheint, liegt die Betriebsratswahl hinter uns, und ein neuer Betriebsrat hat sich konstituiert. Die Werkzeugzeitung wird zu gegebener Zeit auch hierüber berichten. Da mehrere Listen eingereicht waren, hat es sogar einen richtigen Wahlkampf gegeben. Wie bei der „richtigen“ Wahl hat es auch bei uns Leute gegeben, die nach dem Grundsatz, der da heißt: „Alle Vorteile gelten“, gehandelt haben. Ihr wißt ja, daß unter bestimmten Voraussetzungen mit der Kandidatenliste eine Unterschriftensammlung eingereicht werden mußte. Da ist also in einem Fall einem Arbeitskameraden eine solche fertige Unter-

schriftensammlung nahezu im letzten Moment aus dem Schreibtisch geklaut worden. Ein Erfolg trat allerdings dadurch nicht ein, weil eine Ersatzunterschriftensammlung beschafft werden konnte.

Auch sonst sind noch „werbende“ Maßnahmen ergriffen worden, deren „freiheitlicher“ Charakter mindestens zweifelhaft sein muß. Was soll man dazu sagen, wenn beispielsweise einem Kandidaten für den Fall, daß er seine Kandidatur nicht zurückzöge, eine anständige Tracht Prügel in Aussicht gestellt wurde?

Na ja, die Hitze des Gefechts! Sie liegt jetzt hinter uns. Der neue Betriebsrat hat für die nächsten zwei Jahre die ihm gesetzlich übertragenen Aufgaben zu erfüllen.

Nun liegt noch die Wahl zum Aufsichtsrat vor uns. Die bisherigen Vertreter der Belegschaft im Aufsichtsrat haben die Interessen der DW-Belegschafter noch in der Aufsichtsratssitzung am 2. April 1957 und in der sich daran anschließenden Hauptversammlung wahrzunehmen. Der neue Urlaubstarif, der einige Vergünstigungen gebracht hat, ist in Kraft. Damit sind auch die Vorbereitungen für die beliebten DW-Urlaubsreisen wieder eingeleitet worden. Schon im Mai werden die ersten Gruppen unserer Urlauber an ihren Ferienzwecken sein. Wünschen wir ihnen und allen anderen Urlaubern, daß sie sich recht erholen möchten.

Nun Schluß für heute!

Es grüßt Euch herzlichst

Euer Klabaubermann