

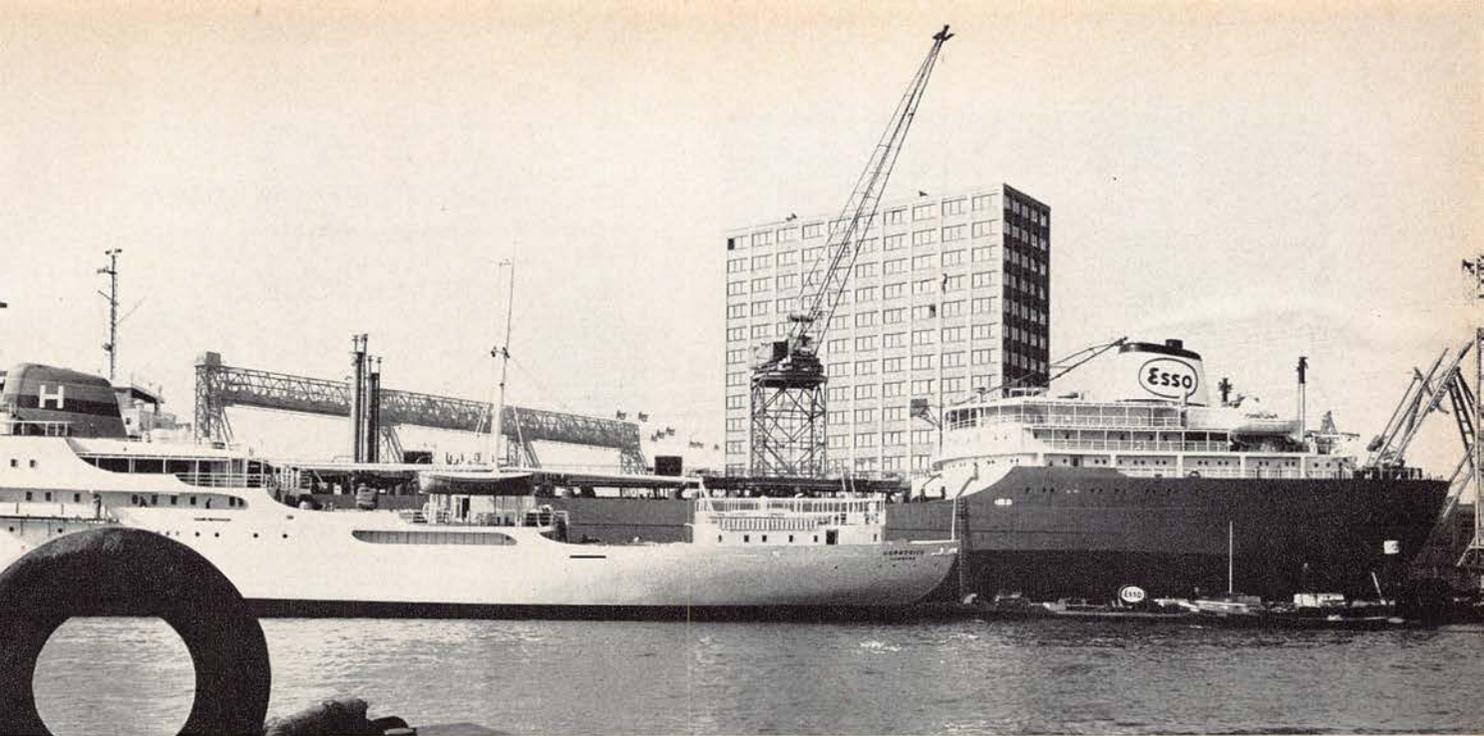
Das DW-Hochhaus von Osten (Foto),  
Südwesten, Westen und Nordosten

# DEUTSCHE WERFT WERKZEITUNG 6/60

## Was die nächsten Wochen bringen sollen:

Am 7. Juli 1960 wird die Hauptversammlung unseres Unternehmens stattfinden, auf der wichtige Beschlüsse gefaßt werden.

Am 26. Juli 1960 soll der Stapellauf des Hinterschiffes Bau-Nr. 763 erfolgen. Bei diesem Neubau handelt es sich um einen Turbinentanker von 47 000 t für die Reederei Bergesen in Oslo. Die Namensgebung wird beim Stapellauf des Hinterschiffes erfolgen.



# WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

20. Jahrgang · Nr. 6 · 30. Juni 1960

## Unser Elektrobetrieb

*Es gibt bei uns auf der Werft ein etwas boshafes Wort, Schiffbau sei Kunst, Maschinenbau Handwerk und Elektrotechnik — Glückssache! Nun, das ist es wohl doch nur für den, der sein Fach nicht beherrscht. Was hätten wir auf der Werft wohl für Zustände, wenn die Stromversorgung nur an „Glückstagen“ klappen würde? Nun, wir wissen alle aus Erfahrung, es klappt auch, wenn es regnet. Heute soll einmal von einem Angehörigen unseres Elektrobetriebes, Felix Freyer, geschildert werden, was alles dazugehört, um einen Großbetrieb wie die Deutsche Werft mit elektrischer Energie zu versorgen, und was unsere Fachleute von der Elektrotechnik alles tun.*

Die Elektrotechnik ist in der heutigen Zeit so bedeutungsvoll, daß wir uns einen Betrieb ohne elektrische Energie gar nicht mehr vorstellen können. Was unsere Elektriker nun allerdings im einzelnen alles machen, ist keineswegs jedem bekannt. Deshalb soll hier versucht werden, einen kleinen Einblick in die Bedeutung und Vielfalt des Elektrobetriebes der Deutsche Werft zu geben.

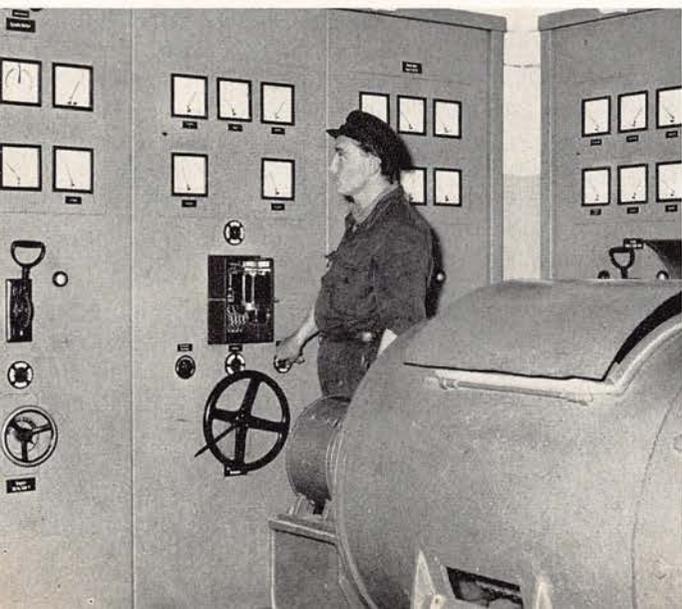
Unser Gewerk ist in verschiedene Arbeitsgebiete aufgeteilt: die Werkstatt, die Bordelektriker, die Betriebsselek-

triker, die Telefonwerkstatt, die Zentrale und die Dockelektriker.

Unsere Werft gehört als Energieverbraucher zu den Großabnehmern und bezieht von den Hamburger Elektrizitätswerken Hochspannungs-Drehstrom, der in eigenen Umspannstationen auf die von uns benötigten Spannungen umgespannt wird. Daß der Bau und die Wartung dieser Anlagen sehr umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen und vom Bedienungspersonal ein ausgeprägtes Verantwortungsbewußtsein erfordern, ist klar. Wir haben innerhalb des Betriebes neun Hochspannungsstationen, ohne die Docks. Sechs dieser neun Stationen sind mit Umspannern ausgestattet, von denen wir einen Teil der in unserem Leitungsnetz vorhandenen Spannungen beziehen. Die größte Leistung hat unser 500 Volt Drehstromnetz. Diese Spannung wird bei uns auch häufig als Kraftstrom bezeichnet. Als zweite wichtige Spannung haben wir im Betrieb unseren Lichtstrom. Unser 220 Volt-Drehstrom ist ein Dreileiternetz.

Als Lichtstrom spielt neben unserem Drehstrom der Gleichstrom eine große Rolle. Besonders im Neubau ist er uns ein unentbehrlicher Helfer, den wir wegen vieler guter Eigenschaften bei provisorischen Anlagen nicht missen möchten.

Im Bereich der neuen Helling und der Schweißhallen haben wir ein 380 Volt Kraftstromnetz. An dieses Netz sind die Kräne, die Wippkranbahn, die Schweißmaschinen



Felix Freyer in der Umformerstation 4



Eine Ehrung ganz besonderer Art wurde unserem Betriebsdirektor Erich Gräber auf dem diesjährigen Deutschen Ingenieurtag in Hamburg zuteil. Auf dieser alle zwei Jahre stattfindenden Hauptversammlung des VDI werden den vier verdientesten Ingenieuren ganz Deutschlands VDI-Ehrenzeichen verliehen. Wir sind stolz darauf, daß in diesem Jahr unser Dir. Gräber diese seltene Auszeichnung erhalten hat und beglückwünschen ihn hierzu auf das herzlichste.

DER VEREIN DEUTSCHER INGENIEURE  
verleiht anläßlich des Deutschen Ingenieurtages in Hamburg das

### VDI-EHRENZEICHEN



Herrn Betriebsdirektor  
Ing. Erich Gräber



In 40 Jahren erfolgreicher Ingenieur Tätigkeit hat sich Erich Gräber als verantwortlicher Planer, Erbauer und Leiter weltbekannter deutscher Schiffswerften und Maschinenbaubetriebe, als hervorragender Organisator und Menschenführer, als unermüdlicher Förderer der technisch-wissenschaftlichen Gemeinschaftsarbeit große Verdienste erworben.

Düsseldorf, den 17. Mai 1960

VEREIN DEUTSCHER INGENIEURE

*F. H. Flecken*

Vorsitzender

*Friebe*

Kurator

*Amme*

Direktor

und in den Docks die Reparaturschiffe angeschlossen, soweit diese einen Landanschluß von 380 Volt fordern. Für Reparaturschiffe ist in den Docks und an der Kai die Möglichkeit vorhanden, 220 und 110 Volt Gleichstrom zu erzeugen. Die letztgenannte Spannung ist im Verhältnis zu früheren Zeiten recht selten geworden, weil sie da, wo große Leistungen gefordert werden, nicht wirtschaftlich ist. Wir alle wissen, was für eine wichtige Funktion der Schweißstrom in unserem Neubaubetrieb erfüllt. Erzeugt wird diese Spannungsart durch Umformer oder Gleichrichter. Neben den Schweißstromreglern haben wir noch Einzelumformer, Gleichrichter und Transformatoren, die unabhängig vom Schweißstromnetz arbeiten.

Ein so großer und weitläufiger Betrieb erschwert die zentrale Überwachung. Aus diesem Grunde hat jeder größere Betrieb (Gewerk) einen Betriebselektriker. Wenn hier von Größe die Rede ist, bezieht sich das keineswegs auf die räumliche Ausdehnung oder Belegschaftsstärke, sondern allein auf die anfallenden Arbeiten. Die Dezentralisierung der Elektriker auf die einzelnen Betriebe versetzt uns in die Lage, die anfallenden Reparaturen schneller auszuführen. Die Arbeitsgebiete unserer Betriebselektriker sind so unterschiedlich wie die Betriebe der Werft. Unser Betrieb hat 13 Hochspannungsstationen. Das ist notwendig, um bei der räumlichen Ausdehnung unseres Kabelnetzes den auftretenden Spannungsabfall in erträglichen Grenzen zu halten, außerdem ist diese Aufteilung aus Sicherheitsgründen vorgenommen worden. Über einen Teil dieser Stationen erfolgt die Einspeisung der von den HEW bezogenen Hochspannung.

Die Stationen sind untereinander durch mehrere Kabel derart verbunden, daß auch bei örtlichen Störungen bzw. Ausfall einer Gesamt-Station, die Stromlieferung für unsere Betriebe gewährleistet ist.

Die Kesselschmiede, mit der wir beginnen wollen, ist mit einer Hochspannungsstation ausgestattet. Mit mehreren Transformatoren spannt sie Hochspannung 6 kV in Kraftstrom und Lichtstrom um. Die auf Betriebsspannung umgewandelte Energie wird vom Transformator über einen Schutzschalter mit der Niederspannungsverteilung verbunden, von dieser gehen die Kabel über Schutzschalter, Schalter oder Sicherungen zu den Unterverteilungen, oder direkt zu den Maschinen und sonstigen Verbrauchern. Ferner verfügt die Kesselschmiede über eine eigene Schweißstromerzeugungsanlage, in der der Bedarf an Schweißstrom\*) durch Umformsätze gedeckt wird. Die Krananlagen, der Maschinenpark sowie der Lokschuppen und das Röntgenlabor gehören zum elektrischen Bereich der Kesselschmiede.

Zu einem anderen Betriebsbereich sind die Gebäude der Werkzeugmacherei, Zimmerei und der Hausbetrieb zusammengefaßt. Die Energie erhält dieser Betriebsbereich über eine Ringleitung sowohl von der sog. Zentrale wie auch von der Kesselschmiede. Den größten Anteil an instandzuhaltenden Maschinen haben die Metall- und Holzbearbeitung. Die Regel- und Steuertechnik dieser Maschinen ist zum Teil sehr hoch entwickelt.

Der Betriebsbereich Maschinenbau, Kupferschmiede und Hammerschmiede ist mit vielen Metallbearbeitungsmaschinen ausgestattet. So sind in der Maschinenbauhalle von der kleinsten Metallbearbeitungsmaschine bis zum Großbohrwerk Maschinen aller Art vertreten. Die Reparaturanfälligkeit ist bei spanabnehmenden Maschinen im allgemeinen größer, denn durch Metallspäne und Kühlwasser wird die elektrische Einrichtung sehr stark beansprucht. In der Kupferschmiede sind außerdem Rohr-

\*) Über das „Elektroschweißen bei uns“ berichtete Betr.-Ing. G. Jung in den Werkzeitungen 10/1954 und 1/1955.



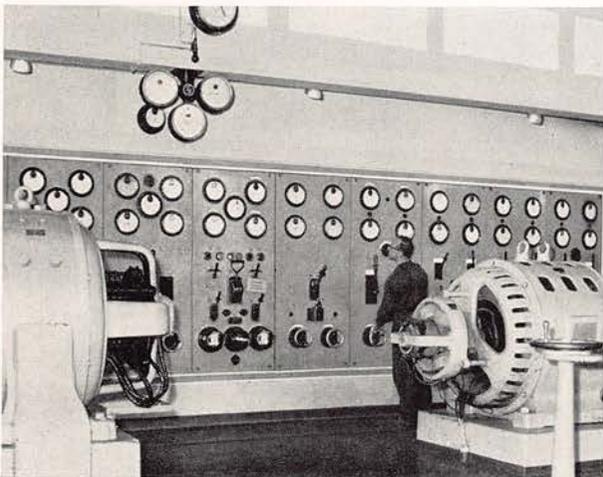
Rolf Meihöfener und Gerd Stauch bei der Fehlersuche in der Schweißanlage im Bunker II

biegemaschinen und in der Hammerschmiede Stumpfschweißmaschinen sowie die Großpresse vorhanden. Neben diesen Einrichtungen verfügen diese Betriebe über Krananlagen und ein nicht unbedeutendes Beleuchtungsnetz.

Von unseren in der Schlosserei stationierten Elektrikern werden die Betriebe Bordmontage, Schlosserei I und II, Tischlerei, Malerei, Taklerei und das frühere Lohnbüro betreut. In diesem Betriebsbereich stehen neben den schon erwähnten Metallbearbeitungs- zahlreiche Holzbearbeitungsmaschinen.

Die Kaimauer ist ein Betrieb, der mit vielen Umformsätzen ausgestattet ist. In den vier Umformstationen sind Drehstrom-, Gleichstrom- und Schweißstromgeneratoren eingebaut. Wenn wir berücksichtigen, daß die provisorische Beleuchtung der zur Ausrüstung an der Kai liegenden Schiffe sehr viel Gleichstrom erfordert, wird die Konzentration an Gleichstromenergie verständlich. Neben diesen Gleichstromumformern spielt für den Kai-betrieb die Schweißstromerzeugung eine große Rolle. Sechs

Unsere Hauptschalttafel in der E-Zentrale (Erich Streit)



Umformersätze decken mit einem Großgleichrichter und diversen Einzelumformern den Schweißstrombedarf der Kai. In Station IV haben wir neben den drei Umformersätzen eine Hochspannungsstation, die neben der Antriebsenergie für die Umformer die Stumpfschweißmaschinen in der Hammerschmiede versorgt. Neben diesen Umformerstationen befinden sich auf den drei Liegeplätzen der Kai noch acht Gruben mit Verteilungen der genannten Stromarten, sowie eine große Anzahl oberirdischer Verteilungen. Zu erwähnen sind noch die Einzelschweißumformer, Regler und Einzelgleichrichter.

Die Helling ist ein Betrieb, der mit der Kai manches gemeinsam hat. Ein jeder wird sich allerdings vorstellen können, daß das Schweißstromnetz das am Kai vorhandene Netz an Größe und Leistung übertrifft. Die Schweißumformer sind auf drei Stationen verteilt und werden durch transportable Großgleichrichter ergänzt, welche je nach Bedarf wechselweise auf der neuen und alten Hel-



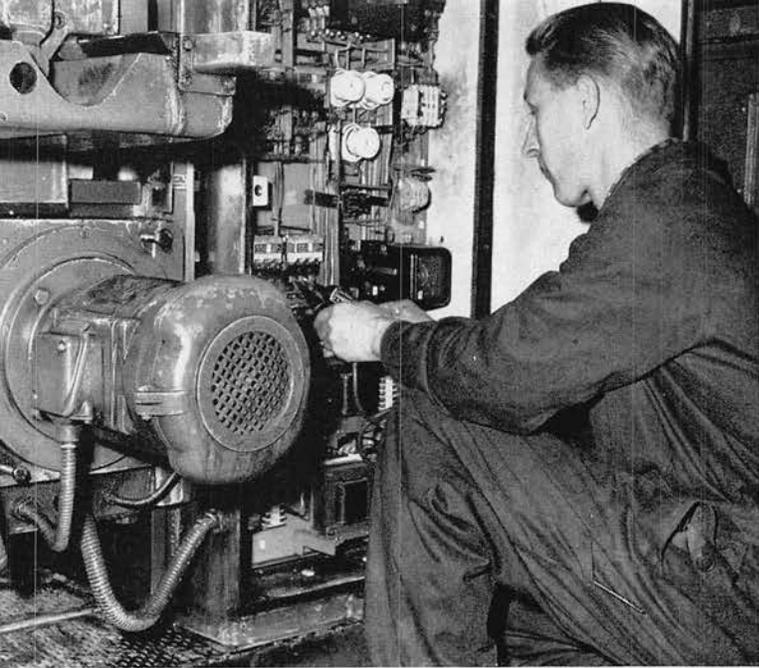
Teilausschnitt der Hochspannungsanlage Kesselschmiede mit Friedrich Schütt

ling eingesetzt werden. Es muß erwähnt werden, daß die neue Helling kein Schweißstromnetz mit fest eingebauten Schweißumformern oder Gleichrichtern hat, sondern die Schweißversorgung durch transportable Großgleichrichter ermöglicht wird. Aber auch hier hat man nicht ganz auf festverlegte Schweißkabel verzichtet, nur eben mit dem Unterschied, daß das Schweißstromnetz durch transportable Gleichrichter versorgt wird.

Die Gleichstromerzeugung für die Beleuchtung der Schiffe und die anderen Verbraucher wird im Bereich der neuen Helling durch in Gruben stationierte Gleichrichter gewährleistet. Auf der alten Helling haben wir in zwei

### In der VDI-Zeitschrift

Der Verlagsleiter des VDI-Verlages Düsseldorf, Herr Zech, hat uns gebeten, darauf hinzuweisen, daß der Aufsatz unseres Oberingenieurs Dipl.-Ing. Ludwig Raudenkolk über „Neuzeitliche Fertigung im Schiffbau“ (Heft 5/1960 unserer Werkzeitung) in Kürze auch in der VDI-Zeitschrift erscheinen wird.



Willy Seemann sucht einen Fehler in der elektrischen Anlage einer Werkzeugmaschine

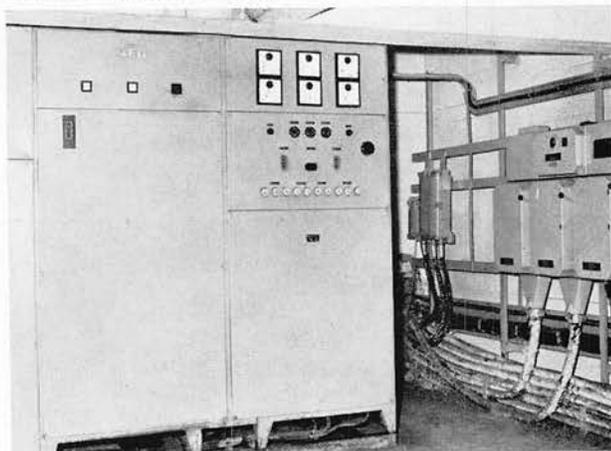
Bunkerstationen Hochspannung, mit der die Motoren der Schweißumformer gespeist werden. Im Bunker II sind neben den Schweißumformern noch Transformatoren aufgestellt. Ein Teil dieser Transformatoren versorgen unser 500 Volt-Netz, ein Sonder-Transformator speist unser 380-Volt-Drehstromnetz.

Es ist nun nicht einfach, die Stromversorgung eines so stark belasteten Netzes jederzeit zu gewährleisten. Zum Beispiel tritt bei der Schweißstromversorgung durch jeden E-Schweißer beim Ansetzen der Elektrode ein Stromstoß von ungefähr 300/500 Amp. auf. Diese Vielzahl von Spitzen gehen mitunter weit über die eigentliche Leistung der Maschinen hinaus. Eingebaute Schutzschalter schützen das Netz vor einem Zusammenfall der Stromversorgung.

Unsere Schiffbauhallen mit ihren elektrischen Einrichtungen sind mit dem Schnürboden und dem Eisenlager zu einem weiteren Betriebsbereich zusammengefaßt. Dieser Betrieb ist mit Pressen, großen Hobelbänken, Walzen, einer Schweißroste mit Großgleichrichtern, diversen automatischen Brennmachines, Hallenkränen usw. ausgestattet.

Die Vormontage-Schweißerei ist ein Betrieb von großer räumlicher Ausdehnung. Unser dort stationierter Elektriker betreut den Bereich von Halle 6 bis Halle 9. In der Halle 6 befindet sich eine Hoch- und Niederspan-

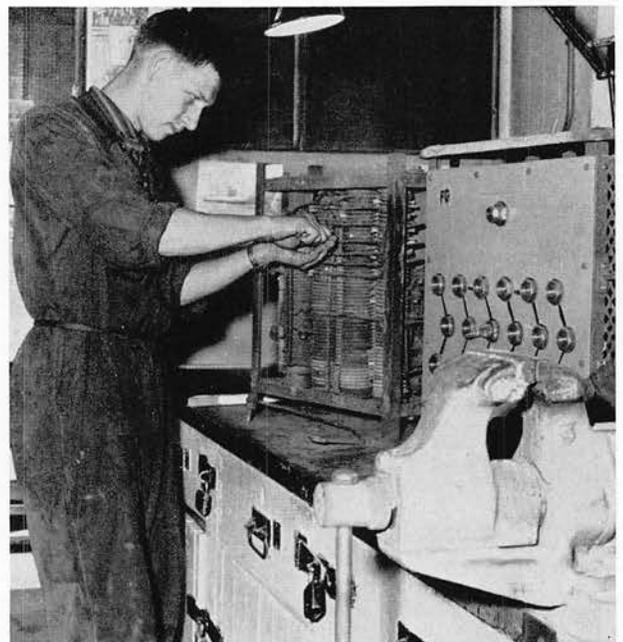
Unterirdisch stationierter Gleichrichter



nungsschaltstation. Beim Kollitransport wird in diesem Betriebsbereich häufig ein Tiefstrahler, eine Steckdose oder eine ganze Verteilung zerstört. Neben den Großgleichrichtern in Halle 6 sind für Halle 8 und 9 zwei weitere und für die Wippkranbahn noch ein Großgleichrichter vorhanden.

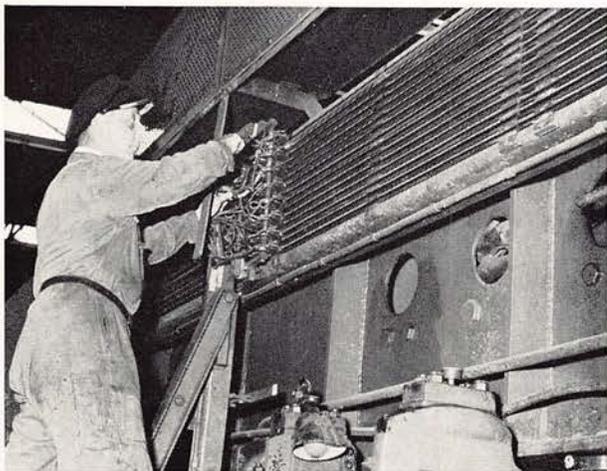
Im Gegensatz zu den Einzelgleichrichtern werden von den „Großgleichrichtern“ eine Vielzahl von 25 bis 40 Schweißern mit Strom versorgt. Jeder E-Schweißbetrieb verfügt über solch ein Schweißstromnetz mit Großgleichrichtern. Im Bereich dieses Betriebes sind noch zahlreiche Kräne zur Montage und zum Transport der Kollis vorhanden.

Nun zur neuen Schiffbauhalle, auch Halle X genannt, und zum Dockbetrieb. Als Schaltstation zur Versorgung des Dockbetriebes und zur Speisung der neuen Helling hängt von ihr in Zusammenarbeit mit den Schaltstationen Schweißerei und Bunker II die Energieversorgung eines erheblichen Teiles des Schiffbauaußenbetriebes ab. Wie in der Schweißerei besteht in der Halle X eine direkte Hochspannungsverbindung mit der Wandlerstation der Hamburger Elektrizitätswerke. Bei den Metallbearbeitungsmaschinen handelt es sich um sehr große Einheiten, die zur Bearbeitung starker Platten geeignet sind. Sehr viel Pflege erfordern die mit Magnettraversen ausgestatteten Kräne, die, um bei plötzlicher Stromstörung ein Aussetzen der Magnete zu vermeiden, mit Akkumulatoren ausgestattet sind. Auch im Plattenlager der alten

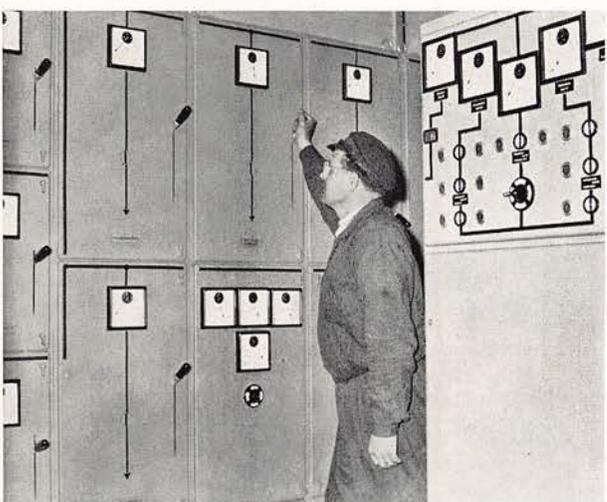


Unsachgemäße Behandlung der Schweißstromregler führt zu häufigen Instandsetzungen (Jörg Holtz)

Schiffbauhalle hat man beim Bau neuer Kräne von Magnettraversen Gebrauch gemacht, wobei erwähnt werden muß, daß ein Kran mit einem Dieselaggregat ausgestattet ist und seine elektrische Energie selbst erzeugt. Jedes Dock hat eine eigene Hochspannungsanlage und ist damit vom Niederspannungsnetz des Betriebes weitgehend unabhängig. Eine Trennung der Dockanlagen vom Betriebsnetz kann ohne Schwierigkeiten für beide Teile erfolgen, der Dockbetrieb kann jede benötigte Spannungs- und Stromart nämlich selbst umspannen bzw. umformen. Wenn wir die Bezeichnung Dockbetrieb wäh-



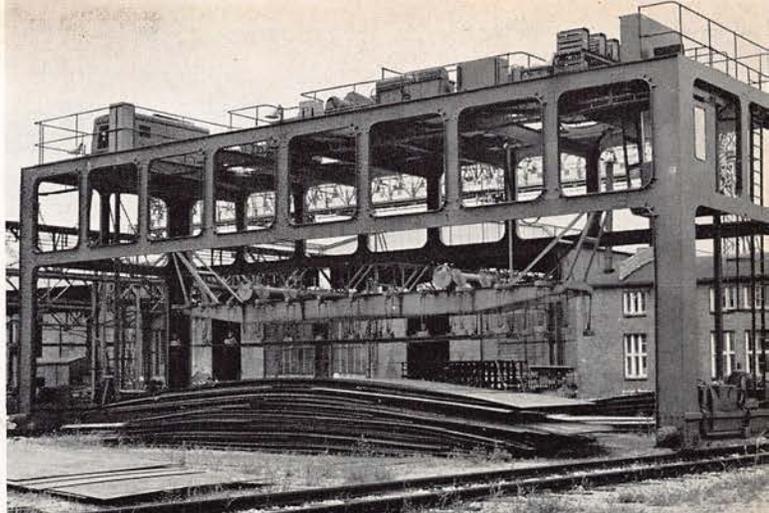
Betriebselektriker Karl H. Weber an der Kantenhobel  
(Schiffbauhalle)



Betriebselektriker Martin Reckmann in der Schaltstation der Halle X

len, dann darum, weil unsere vier Docks im Betrieb Finkenwerder über den Dockponton untereinander verbunden sind.

Was für Aufgaben hat nun die Elektrizität in den Docks zu erfüllen? Da ist als erstes die eigene Versorgung mit Kraft und Lichtstrom. Neben den Pumpen und Spills sind die Gleichrichter oder Umformer für Schweißstrom zu versorgen. Da die im Dock stationierte Schweißstromenergie nicht immer ausreicht, sind weitere Großgleichrichter und diverse Einzelgleichrichter und Umformer zu speisen. Die im Dock liegenden Schiffe müssen wir vom Dock aus mit Elektrizität versorgen können. Das bedeutet, daß unsere Docks über alle nur denkbaren Strom- und Spannungsarten verfügen müssen. Deshalb sind unsere neuen Docks mit Transformatoren und Gleichrichtern ausgestattet, die eine Umschaltung auf jede der benötigten Drehstrom- und Gleichstromspannungen zulassen. Der Vollständigkeit halber müssen wir einen weiteren Betriebsbereich erwähnen, unser Hochhaus. Das neue Bürogebäude ist mit modernen elektrischen Anlagen ausgestattet. Die elektrische Einrichtung besteht aus Aufzügen, Beleuchtungs- und Klimaanlage. Um die Anlagen besser kennen und deren Arbeitsweise verstehen zu lernen, sind die zur Wartung und Instandhaltung beauftragten Kollegen schon von Beginn der Installationsarbeiten an dabei gewesen. Denn nur so konnte ein umfassender Überblick in der Kürze der Zeit ermöglicht werden.



Unser neuer 10-t-Magnetbrückenkran mit dieselektrischem Antrieb im Plattenlager

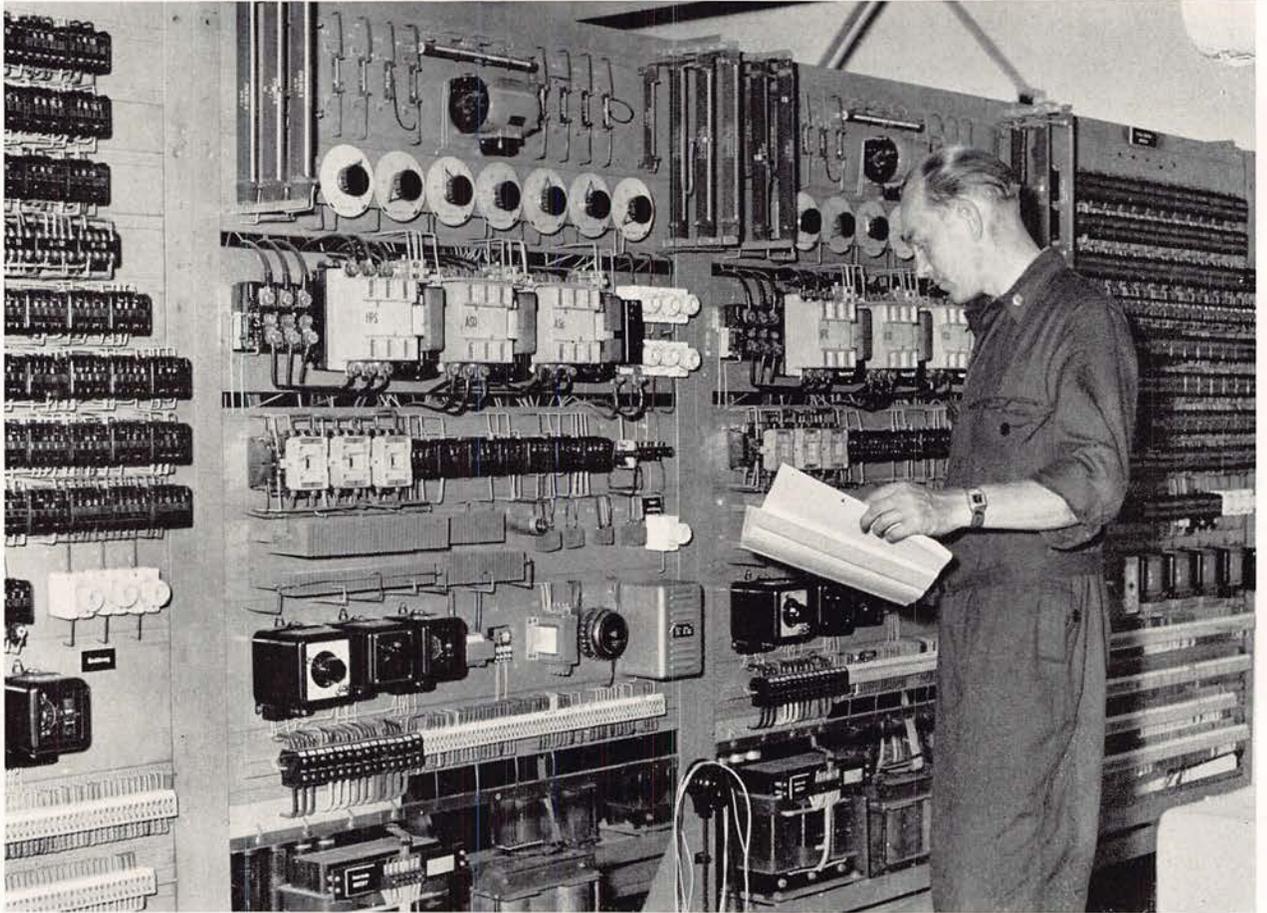
Die Aufzüge verfügen über eine umfangreiche Steueranlage.

Unsere Zentrale hat infolge des ständigen Ausbaus des Betriebes und des steigenden Energieverbrauchs einen Teil ihrer Bedeutung an die Schaltstationen abgeben müssen, verfügt aber dennoch über eine umfangreiche Hochspannungsanlage. Unsere Zentrale ist hochspannungsseitig mit der Wandlerstation der HEW verbunden, wobei wir in der Lage sind, die Zentrale mit den Schaltstationen zu verbinden.

Von der Zentrale wird die Energie auf die Hauptverteilungen der Betriebe verteilt. Eine weitere wichtige Funktion ist die Preßluftherzeugung, zu deren Erzeugung in der Zentrale Kompressoren aufgestellt sind. Die Preßluft unseres Betriebes wird in der Zentrale erzeugt, auch der Dockbetrieb wird vorwiegend von der Zentrale versorgt. Ein Teil unserer Kollegen glaubt, daß in unserer Zentrale ein werfteigens Elektrizitätswerk installiert ist. Das ist ein Irrtum, denn die Maschinen, die man im Vorbeigehen sieht, sind Kompressoren zur Preßluftherzeugung. Die Förderung des Elbwassers wird ebenfalls — bis auf die Pumpenanlage der neuen Helling — durch die Zentrale überwacht; zur Kühlung der Kompressoren wird sehr viel Wasser benötigt. Die Pumpen zur Wasserförderung sind in je zwei Pumpenkellern an der Kai-mauer und auf der neuen Helling untergebracht. Die Anlagen der Kai werden alle vier Stunden von den Mitarbeitern der Zentrale kontrolliert. *(Wird fortgesetzt)*

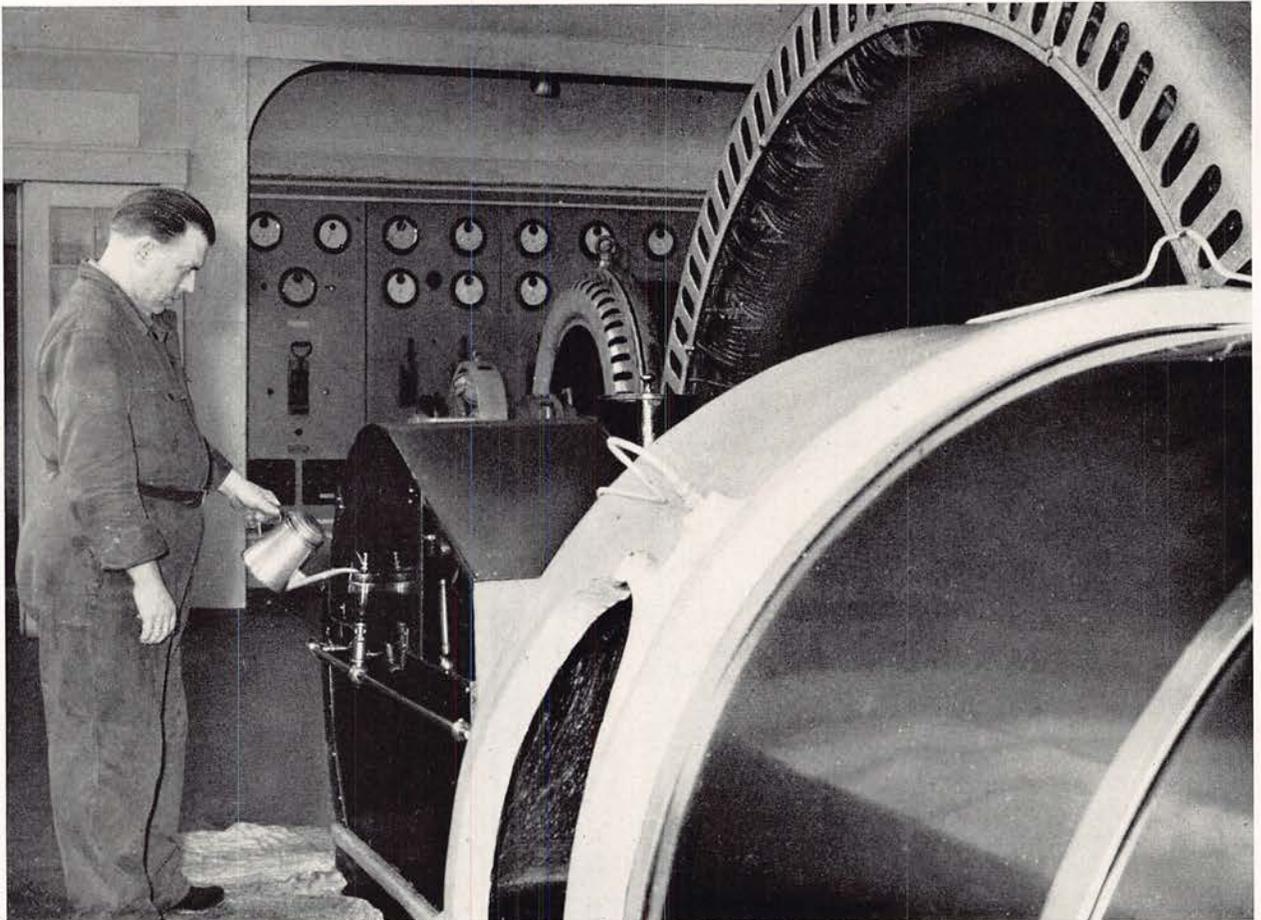
6-kV-Hochspannungsstation im Dock 5





Teilansicht unserer elektronisch gesteuerten Personen-Aufzugsanlagen im neuen Hochhaus mit Günther Worms

Für den riesigen Bedarf unserer Preßluft sind große elektrische Antriebsmaschinen erforderlich (Willi Gideon)





Ägyptische Briefmarke mit Suez-Kanal

# Suez-Kanal

Vom Mittelmeer kommend erreichen die Schiffe in Port Said die Einfahrt in den Suez-Kanal. Der Kanal, der 1869 dem Verkehr übergeben wurde, verbindet das Mittelmeer mit dem Golf von Suez und dem Roten Meer. Er ist fast genauso lang wie der Nordostseekanal, hat allerdings keine Schleusenkammern, da die Gezeiten keinen nennenswerten Einfluß ausüben. Die kleinen Seen in der flachen Niederung wurden in den Kanalweg einbezogen; es sind das der kleine und der große Bittersee und der See Timsa, an dessen Ufern die Stadt Ismailia liegt. Landschaftlich bietet dieser Seeweg dem Auge keine besonderen Reize. Südlich Port Said liegt das Land zum größten Teil in gleicher Höhe wie der Meeresspiegel und hat viele lagunenartige Gewässer. Die brennende Sonne liegt auf dem vom Seewasser durchfeuchteten Sandstreifen, überall bilden sich die weißen Salzsichten, die abgeschaufelt und verwertet werden.

Der Wüsten-Expreß von Port Said nach Kairo folgt auf seinem dicht am Kanal entlangführenden Schienenweg etwa die halbe Strecke dem Kanalbett, erst ab Ismailia biegt er westlich ein, um zur Hauptstadt des Landes zu fahren. Die ölgefeuerten Lokomotiven englischer Herkunft sind von weither zu verfolgen; die mangelhafte Verbrennung hinterläßt eine dicke Rauchfahne, die die passierenden Schiffe mit Rußflocken eindeckt.

Die Suezkrise von 1956 brachte für die ägyptische Regierung die vorzeitige Beendigung des Pachtvertrages mit der Kanalgesellschaft, deren Rechte noch bis 1967 Geltung gehabt hätten. Während der Sperrung des Kanals — bis 1957 — mußten alle Schiffe den weiteren Weg um das Kap der guten Hoffnung befahren. Uns allen ist noch gut in Erinnerung, daß damals in vielen Ländern die Treibstoffe knapp und vor allem auch teuer wurden. Es mangelte plötzlich an Tankschiffraum, die ältesten Schlitten wurden wieder in Fahrt gesetzt, um der Lage auf dem Treibstoffmarkt Herr zu werden. Zugleich wurde eine stattliche Reihe von Super-Tankern in Auftrag gegeben, bei deren Abmessungen auf die spätere Kanal-Freigabe und den für diese Schiffe unzureichenden Tiefgang des Kanals keine Rücksicht genommen wurde. Sie waren gedacht, ewig den Weg um das Kap zu nehmen.

Die stetig zunehmende Zahl und Größe der den Kanal durchfahrenden Schiffe brachte für die Durchfahrten in beiden Richtungen gewisse Schwierigkeiten mit sich. Deshalb wird das Kanalbett zur Zeit verbreitert.

Gegenwärtig gehen die Konvois zu festgelegten Zeiten von Port Said und Suez zum Antritt der Kanalfahrt von ihren Liege- und Ankerplätzen ab.

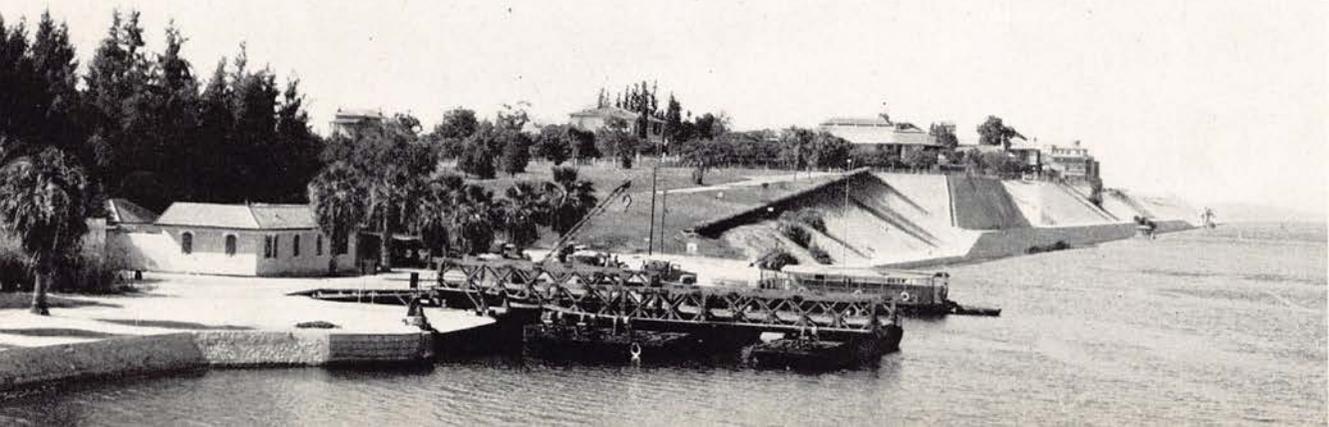
Die vom Süden ankommenden und in der Bucht von Suez auf die Durchfahrt wartenden Schiffe müssen spätestens 2.00 Uhr morgens geankert haben, um die Kanalfahrt gegen 6.00 Uhr antreten zu können. Alle Schiffe, die später ankommen, müssen bis zum nächsten Morgen warten, es geht also nur ein Konvoi vom Süden zum Norden. Bis zu 50 Schiffe sind keine Seltenheit, darunter 8 bis 10 Frachter und Passagierschiffe. Dieser Treck hat Vorfahrt, er läuft im 8-Seemeilentempo in etwa 14 Stunden ohne Aufenthalt nach Port Said durch und übergibt wenig später dem am Seekanal wartenden Versetzdampfer den Kanallotsen.

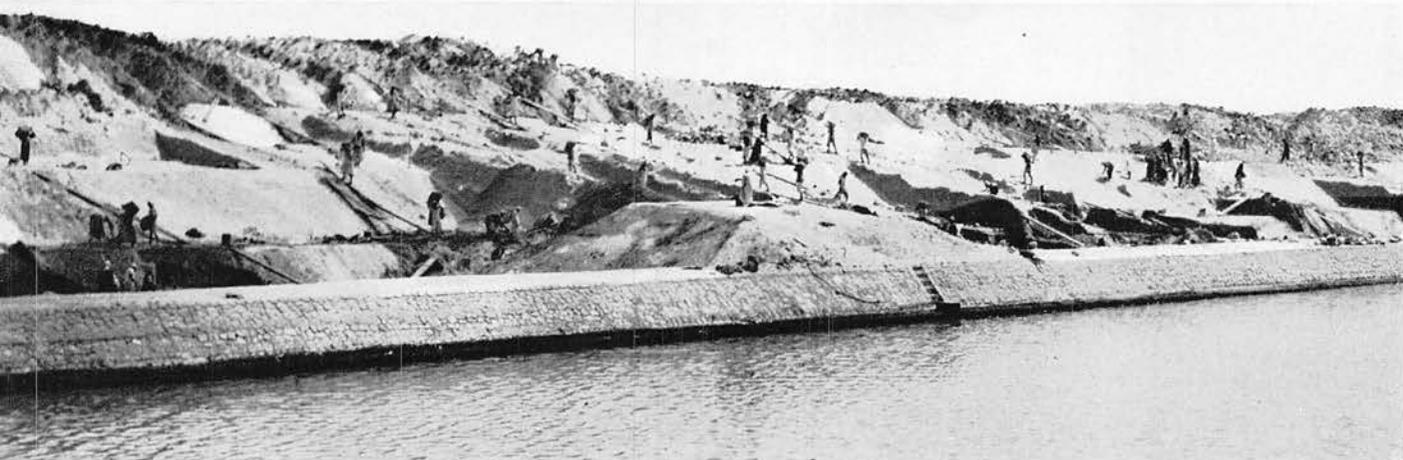
Von Port Said gehen täglich zwei Konvois vom Norden zum Süden durch den Kanal. Sie legen um 8.00 Uhr und gegen 20.00 Uhr los. Der 8.00 Uhr-Konvoi muß gegen 13.00 Uhr kurz vor Ismailia in einem vor zehn Jahren geschaffenen Ausweichkanal festmachen und abwarten, bis der Gegenkonvoi passiert hat. Dann geht es gegen 16.00 weiter, und man fährt dann mit den Schiffen bis



Kanalstrecke mit Kontrollstation

Kanalufer bei Ismailia mit Hospital





Verbreiterung des Suez-Kanals: Alte Böschung, dahinter Vorarbeiten zur neuen Spundwand

Suez durch, wo man gegen 4.00 Uhr ankommt und nach der Abgabe des Lotsen sogleich die Weiterfahrt antritt. Der Konvoi um 20.00 Uhr geht in einem Zug bis zum großen Bittersee und ankert dort für den Durchlaß des vom Süden kommenden Konvois. Die Ankerzeit beträgt etwa fünf Stunden, nach anschließender Weiterfahrt wird Suez gegen Mittag passiert.

Das Kanalbett führt über zwei Drittel seiner Länge nur durch Sand. Der südliche Teil ist stark mit felsigem Untergrund durchsetzt; dort ist die Verbreiterung des Kanalbettes besonders schwierig. Eine Anzahl Bagger und Greifer sind im Einsatz, meist Amerikaner und Holländer, um das nach Aufbrechen der alten Uferbefestigung freigewordene Erdreich vor der dahinter niedergebrachten neuen Spundwand abzutragen und über lange Spülrohre an Land oder mit dem Greiferkübel auszuleeren.

Mit der Verbreiterung wurde zugleich die Vertiefung der Kanalsole in Angriff genommen, um den Supertankern das Abladen auf Tiefgangsmarke zu gestatten. Die volle Kanalbreite steht den Schiffen jedoch nicht zur Verfügung, denn die Uferbefestigungen reichen kaum tiefer als 8 m, und vor den Spundwänden muß zur Vermeidung von Ausbuchtungen eine Schutzböschung belassen werden. Für den reibungslosen Gegenverkehr ist der Kanal noch lange nicht breit genug, so daß der Konvoi-betrieb weiterhin beibehalten werden muß.

Die Verbreiterung des Kanals wird in mancher Hinsicht noch mit primitiven Mitteln durchgeführt, denn an Men-

schen ist kein Mangel. Dort, wo die Spundwand im Rücken der alten Uferböschung noch nicht geschlossen ist, wird das Erdreich in Körben auf die Sandhalden getragen und so die Gründung vorgearbeitet. Mit Explosionsrammen werden die Spunddielen eingetrieben, worauf anschließend die Böschung angelegt wird.

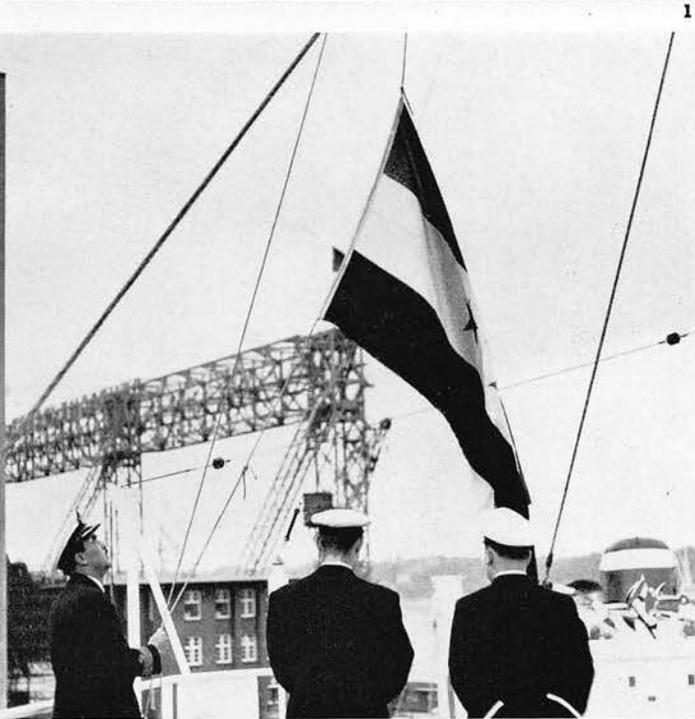
Die Straßen entlang der westlichen Kanalfront sind in gutem Zustand. Die Vegetation ist wegen des sandigen Bodens nur dürrtig, denn die künstlichen Wassergräben vom Nil reichen nicht bis an den Kanal heran. Nur in gewissen Abständen rings um Melde- und Wachstationen gewahrt man kleinere Grünanlagen mit vereinzelt Bäumen. Sonst nur Sand und abermals Sand, soweit das Auge reicht. Eine Ausnahme macht das am Timsasee gelegene Ismailia. In diesem am See gelegenen Ort, von viel Grünanlagen umgeben und von der Natur mit schattenspendenden Bäumen und Palmen bedacht, wohnen viele der bei der Kanalverwaltung angestellten Lotsen. Ein schöner Badestrand und ein großes Krankenhaus sind in den Anlagen am westlichen Kanalufer eingegliedert. Hier findet im Vorbeifahren auch der Lotsenwechsel statt.

In Suez befinden sich — ebenso wie in Port Said — Reparaturwerkstätten, in denen der Kanal-Fahrzeugpark und die Leucht- und Ankerbojen in Ordnung gehalten werden. Mit der Ankunft in Suez ist die Kanaldurchfahrt beendet und das Rote Meer erreicht.

Heinrich Fricke

Ausfahrt aus dem Kanal bei Suez





## Zwei 20 000-tdw-Tanker an VAR übergeben

An die Vereinigte Arabische Republik übergab die Deutsche Werft in den letzten Wochen zwei Motortanker von 20 000 t. Am 31. Mai wurde auf der „Alsad Alaaly“ die Flagge der Vereinigten Arabischen Republik gehißt, und am 28. Juni ging die „Sad El Furat“ in das Eigentum der Auftraggeber über.

Nach Eintreffen des ersten Schiffes, des Motortankers „Alsad Alaaly“, in Alexandria ging von dem Staatschef der Vereinigten Arabischen Republik (VAR), dem General Gamal Abdul Nasser, folgendes Telegramm aus Kairo bei der Deutsche Werft ein:

„I send you my thanks for your sincere feelings together with my best wishes. Gamal Abdul Nasser.“

(Übersetzung: Ich sende Ihnen meinen Dank für Ihre aufrichtigen Gefühle zusammen mit meinen besten Wünschen. Gamal Abdul Nasser.)

Leitung und Belegschaft der Deutsche Werft wünschen den Schiffen allzeit glückhafte Fahrt.

1 Einer der Motortanker auf der Ausreise

2 Die Flagge der VAR wird gehißt

3 Beim Flaggenwechsel

4 VAR-Admiral Dr. Hosni Attia dankt Dir. Gräber und der Deutsche Werft für die Schiffe







# Über die Vorarbeiter

Nachdem in den letzten Jahren in der Werkzeugzeitung die verschiedenen Gewerke durch ihre Meister oder Vorarbeiter zu Wort gekommen sind, ist es wohl ganz gut, wenn auch einmal von den Menschen, die hinter dieser Arbeit und in diesen Gewerken stehen, gesprochen wird. Ich will darum heute von dem Mann sprechen, der wohl am meisten im Brennpunkt des Interesses steht. Das ist der Mann, der noch mit beiden Beinen im Kollegenkreis stehen sollte, der Mittler sein soll zwischen Geselle, Meister und Betriebsingenieur. Ich meine den Vorarbeiter.

Auf der Leiter des Erfolges hat er die unterste Sprosse erreicht. Das heißt, er ist ein Mittelding zwischen Geselle und Meister. Er gehört bereits zu denen, die Mitarbeiter anzuleiten und für deren Arbeit Verantwortung zu tragen haben, und wirkt zu seinem Teil mit an der Leitung des Betriebes.

Vom Betriebsdirektor ist er als Vertrauensperson eingesetzt, um die Interessen des Betriebes im Arbeitsablauf zu vertreten.

Er hat die Aufgabe, innerhalb seines Arbeitsbereiches und seiner ihm zugeteilten Leute die ihm von seinem Meister übertragenen Arbeiten einzuteilen, die akkordmäßig erfaßten Arbeiten laufend zu überholen und, soweit erforderlich, an die Bauaufsichten abzugeben.

Allein die Kontrolle der laufenden Arbeit kann schon einen Mann ausfüllen. Hinzu kommt, daß in einem Betrieb, wie die Deutsche Werft ihn darstellt, nach Möglichkeit jede Arbeit im Akkord vergeben wird.

Das heißt, daß der Vorarbeiter im Schiffbau für kleine Arbeiten Angaben für die Vorgabeermittlung schreiben muß, die nach der Örtlichkeit aufgenommen werden müssen.

So nebenbei denkt der Vorarbeiter schon ein paar Tage weiter. Da sind Termine, die eingehalten werden müs-

sen. Das bedeutet, daß man schon wissen muß, welche Kolonnen in einigen Tagen eine bestimmte Arbeit auszuführen haben, um die Termine — die eilig sind — einhalten zu können.

Die geschilderten Aufgaben lesen und hören sich als etwas Selbstverständliches an. Aber um sie voll erfüllen zu können, muß der Vorarbeiter für seinen Bereich schon ein gewisses Maß an Wissen und Erfahrung mitbringen. Hinzu kommt die Verantwortung für das von der Betriebsleitung anvertraute Material und für die Werkzeuge.

Aber eine Verantwortung besteht meines Erachtens in viel größerem Maße, nämlich die den Leuten gegenüber, die ihm unterstellt sind. Der Vorarbeiter hat dafür zu sorgen, daß in jedem Fall unfallsicher gearbeitet werden kann. Weiter muß er sich sehr oft, gewollt oder ungewollt, die kleinen und großen Sorgen seiner Leute anhören. Er wird auch hier stets versuchen zu helfen, soweit er dazu in der Lage ist. Aus diesen paar Beispielen ersieht man schon, wie umfangreich die Arbeit eines Vorarbeiters sein kann. Denn jeder will zufriedengestellt werden, der Mann, der die Arbeit ausführt, und der Meister, dem der Vorarbeiter für die Arbeit verantwortlich ist. Der Mann erwartet von seinem Vorarbeiter, daß er eine Arbeit zugeteilt bekommt, die gut vorbereitet ist. Das heißt, daß Material an Ort und Stelle ist, Werkzeug und Kräne zur Verfügung stehen.

Der Meister wiederum verlangt, daß der Vorarbeiter dafür sorgt, daß in seinem Bereich die Arbeit ohne Stokung vonstatten geht und die Termine eingehalten werden, die, wie schon gesagt, „heilig“ sind. „Heilig“ sei auch die Ruhe, die der Vorarbeiter haben sollte, um die Aufgaben, die ihm gestellt werden, erfüllen zu können.

Herbert Ahrenbold

## *Der zehnte Betriebsausflug der Maschinenbauer*

Es war im Sommer 1950, als wir in unserem Maschinenbau-Büro auf die Idee kamen, auch mal eine gemeinschaftliche Ausfahrt zu machen. Eine Umfrage ergab, daß sich die Mehrheit der Kollegen für eine Ausfahrt mit den Ehefrauen oder solchen, die es werden sollten, entschied. Ein Festausschuß von drei Personen wurde gebildet und von vornherein festgelegt, daß die Finanzierung grundsätzlich nur aus eigenen Mitteln erfolgen soll. Wir haben einen Weg gefunden, der die Finanzierung sichert und es jedem ermöglicht, an der Fahrt teilzunehmen. An jedem Monatsersten wurde pro Person DM 1,— von unserem Festausschuß einkassiert. Inzwischen ist der Betrag etwas erhöht worden. Da wir im Juni 1950 mit dem Sparen angefangen waren, hatten wir im Mai 1951 ein stattliches Sümmchen beisammen. Die erste Fahrt wurde

am 6. Mai 1951 nach Niederhaverbeck im Naturschutzpark mit 77 Personen gestartet. Sie war ein voller Erfolg. Es war ein herrlicher Tag, der es uns erlaubte, im Freien zu Mittag zu essen und Kaffee zu trinken. Einige Vorträge und gemeinsamer Tanz rundeten das Fest ab.

In den folgenden Jahren war es kein Risiko mehr, weitere Gemeinschaftsveranstaltungen des Maschinenbau-Büros zu veranstalten. Jedes Jahr im Mai startet unsere „Fahrt ins Blaue“. Der Tag vor der Ausfahrt ist immer voller Spannung. Jeder Teilnehmer bekommt eine Einladung, in der der Treffpunkt bekanntgegeben ist. Die Folge des Tagesablaufes, die Menükarte und ein Feld für das Zielraten sind auf der Einladung vermerkt. Ein Bild und ein dazu passender Reim runden alles ab.



Bei gemeinsamer Kaffeetafel in Niederhaverbeck 1951

Ab 1957 haben wir unsere Ausfahrten auf den freien Sonnabend verlegt. Daß diese Fahrten abwechslungsreich gestaltet werden, dafür sorgt unser Festausschuß. So haben wir bei diesen Gelegenheiten schon die Sternwarte in Bergedorf besichtigt, die Kalkhöhlen in Segeberg und auch die Staustufe und den Kernreaktor in Geesthacht.

Für die zehnte Ausfahrt, die am 7. Mai dieses Jahres stattfand, dachte sich der Festausschuß eine besondere Überraschung aus: es sollte das neue Hochhaus der Deutsche Werft besichtigt werden. Morgens um 9 Uhr trafen wir uns auf dem Anleger Teufelsbrück. Die Werftbarkasse brachte uns zur Werft. Der Festausschuß begrüßte seine Gäste und eine Besichtigung der von uns „bewohnten“ Stockwerke 5, 6 und 7 konnte erfolgen. Die Damen sprachen sich sehr lobend über die schönen neuen Arbeitsplätze aus. Nur wurde bedauert, daß die Sonneneinwirkung nicht genügend abgeschirmt ist. Besonders die schöne Aussicht vom 13. Stockwerk begeisterte unsere Damen sehr.

Inzwischen waren unsere Autobusse beim Hochhaus vorgefahren. Jeder bekam noch eine Wegzehrung, dann fuhren wir nach Abgabe der Tippzettel über Finkenwer-

Beim flotten Tanz



der, Altenwerder, Neuenfelde, Rüpcke, Wulmstorf, Hausbruch und Egestorf zu unserem Zielort Sottorf. Der Wettergott hatte uns, wie in allen anderen Jahren, wieder einen wolkenlosen sonnigen Himmel beschert.

In Sottorf wurde das gemeinsame Mittagessen eingenommen. Obering. Köllner gab in einer kurzen Ansprache einen Rückblick über die vergangenen zehn Jahre, die mit einem Dank an den Festausschuß und dem Wunsch auf weitere gute Zusammenarbeit ausklang. Nach dem Essen erhielt jedes Ehepaar eine Wanderkarte unseres schönen Rosengartens, eines Teils des neuen Naturschutzparkes in den Harburger Bergen. Dann konnten die Spaziergänge beginnen.

Wie in jedem Jahr, machte es uns auch diesmal eine ganz besondere Freude, daß unsere Rentner mit ihren



Vor den Kalkhöhlen in Segeberg 1953

Frauen bei uns waren. Allgemein war die Begeisterung, als bekannt wurde, daß wir mit freundlicher Genehmigung des Forstamtes einige Gäste per Bus näher an den Rosengarten bringen durften. Der Wirt begleitete unsere Gäste und erzählte in munterer Folge von der Bedeutung der Diebskuhlen und dem bekannten Jäger und Wilderer „Eidi“.

Um 16 Uhr fand sich dann alles bei Kaffee und Kuchen wieder zusammen. Die Musik, die inzwischen auch eingetroffen war, intonierte flotte Weisen, so daß im Anschluß an die Aufhebung der Kaffeetafel das Tanzbein geschwungen werden konnte.

Da Temperament und Wärme im Saal sehr zunahmen, wurde die Losung „Die Herren dürfen ihr Jackett ausziehen“ sehr begrüßt. Nach dem Abendessen, das bei uns jeder ab 19 Uhr getrennt einnehmen kann, steigerte sich die Stimmung immer mehr. Sie hatte Höchstform erreicht, als um 23 Uhr zum Abmarsch geblasen wurde.

Zu Ende gegangen war wieder ein schöner Tag, der wohl den meisten in netter Erinnerung bleiben wird.

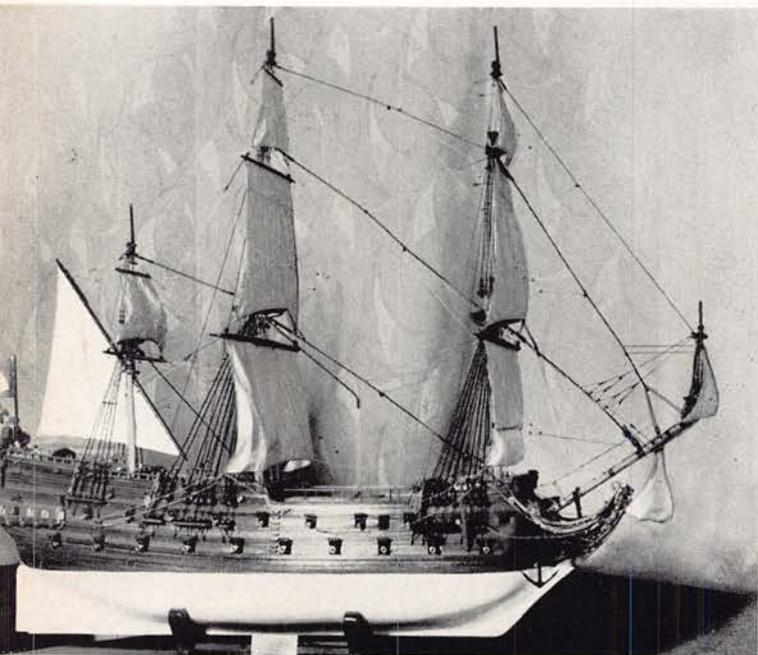
Hans Kahl, MR

# „Wapen von Hamburg“ (I)

## ein Schiff aus Hamburgs großer Zeit

In der Werkzeitung erschienen schon oft Artikel und Bilder von Schiffen aus früheren Zeiten. So wurde unter anderem über das „Wapen von Hamburg“ (III) und über den „Leopoldus Primus“ berichtet. Die Heckfigur des letzteren ist noch heute eine Zierde des Museums für Hamburgische Geschichte. Und vom „Wapen von Hamburg“ (III) ist ein Modell erhalten, welches nach langen Jahren heimgekehrt ist und einen Ehrenplatz im Museum erhalten hat.

Ich möchte Sie heute mit dem „Wapen von Hamburg“ (I), 1667—1683, bekanntmachen. Welcher Hamburger kennt nicht die großen Kapitäne aus der Geschichte seiner Stadt. Geht man die Helgoländer Allee entlang, so sieht man links und rechts unter der Hochbahnbrücke die Denkmäler der Hamburger Seehelden. Zu ihnen ge-

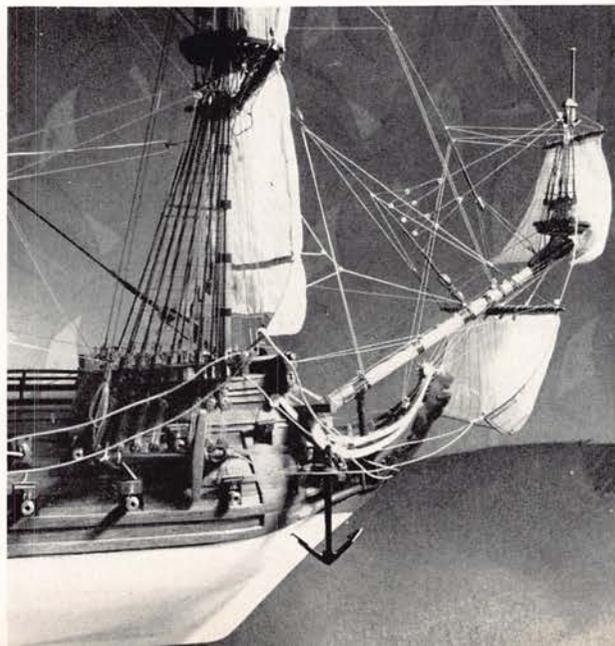


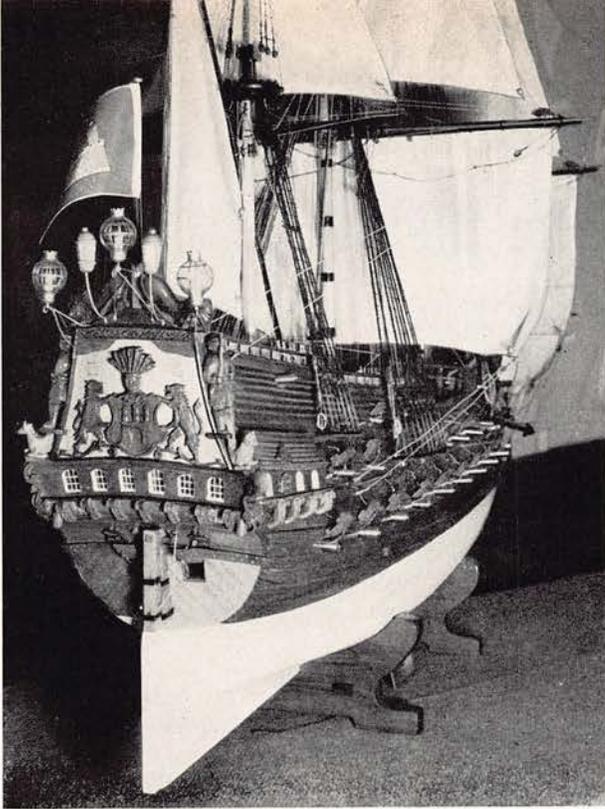
hört Admiral Karpfanger. Er war der Kapitän des „Wapen von Hamburg“ (I). In jener Zeit hat die Unsicherheit der Meere dazugeführt, daß Kauffahrtschiffe, welche wenig oder gar nicht bewaffnet waren, sich zu Geleitzügen zusammenschlossen. Die nordafrikanischen Barbaresken kaperten jedes Handelsschiff, dessen sie mit ihren pfeilschnellen Galeeren habhaft werden konnten. Da entschloß sich die Hamburger Admiralität notgedrungen, zum Schutze des Handels starke Konvoyschiffe zu bauen. Das bekannteste war das „Wapen von Hamburg“ (I). Unter Führung von Admiral Karpfanger räumte es unter den Piraten mächtig auf.

Wie war dieses Schiff nun beschaffen? Das von mir angefertigte Modell im Maßstab 1:45 ist nach alten Stichen und Bauvorschriften konstruiert. Nach diesen Angaben betrug die Länge zwischen den Steven 120 holländische Fuß (etwa 40 m), der Tiefgang 10 Fuß und die Verdrängung 1200 t. Die damals stark versandete Elbe erlaubte keinen größeren Tiefgang. Zu der Länge von 40 m kamen am Heck und vorn, durch Gallion und Vorgeschirr, noch weitere Meter hinzu.

Bewaffnung: 54 Kanonen, Besatzung etwa 250 Mann. Das Schiff hatte zwei durchgehende Decks, das Batteriedeck, welches die schwersten Kanonen aufnahm, 18pfündige Stücke (womit das Kugelgewicht gemeint ist). Darüber das Hauptdeck mit 8—12 Pfündern. Achtern das Kampanjedeck und Hüttendeck, vorn das Backdeck. Das Kampanjedeck ist mit der Back durch eine breite Laufbrücke verbunden. Auf diesen Decks sind 3—4 Pfünder untergebracht. Der hintere Teil des Hauptdecks enthielt die Wohnräume des Kapitäns. Das reichverzierte, im Barockstil gehaltene Heck zeigte im Spiegel das große Wapen von Hamburg, flankiert von Kriegern und Seepferden. Im Hamburger Rathaus befindet sich noch heute das gleiche Wapen. Gallionsfigur war ein Löwe, welcher in seinen Pranken einen Schild mit dem Wapen hält.

Das Modell ist im Gegensatz zum Original nicht aus Eiche, sondern aus Teakholz gebaut, 40 Plankengänge pro Seite. Teak wurde genommen, weil es einfach unverwundlich ist und uralte werden kann, außerdem gibt es einen warmen dunkelbraunen Ton, ohne daß man Farbe verwenden muß. Farbe ist am Modell sehr wenig verwandt worden, denn sie verdeckt nur die Maserung des Holzes. Die geschnitzten Figuren und Ornamente waren beim Original farbig, teils vergoldet. Ich habe diese aus ausgesuchtem dunklen Birnbaumholz natur gemacht. Alle Luken in den Decks sind mit herausnehmbaren Grättings ausgelegt, ebenso die Laufbrücke zwischen Kampanje und Back. Die Laufbrücke ist wegnehmbar (beim Aussetzen des Großbootes). Die Ruderanlage ist besonders interessant konstruiert. Die Radsteuerung kam erst um 1700 auf. Hier wurde noch der Kolderstock verwandt, ein auf der Ruderpinne aufgesetzter Stock, welcher durch zwei Decks ging. Der Rudergänger steht auf dem Kampanjedeck und hat das Ende des Stockes in den Händen (wie den Steuerknüppel beim Flugzeug). Beim Hart-Ruder-Geben hat er einen Weg von 4 m zurückzulegen. Dabei schlägt das Ruderblatt nur ganze 10° nach Bb. bzw. nach Stb. aus. Wenn die Steuerleute damals gewußt hätten, daß der Rudergänger heute mit der automatischen Steuerung seinen Kurs ganz lässig mit einem Daumendruck wie mit dem Lineal gezogen steuert! Allerdings war damals die Anlage ohne Ruderversager und narrensicher! Hauptsächlich wurde mit den Segeln





gesteuert. Ankervorrichtung: vier große Stockanker aus Eisen mit hölzernem Stock. Zum Hieven der 4000 Pfd. schweren Anker wurde ein Doppelspill verwendet. Dieses steht auf dem Batterie-Deck, mit seiner Achse durch das darüber liegende Hauptdeck gehend, worauf noch ein zweites Spill aufgesetzt ist. Jedes Spill hatte acht Spillspaken. Es konnten somit beim Anker-aus-dem-Grund-reißen 16 Spillspaken mit je drei Mann, zusammen 48 Mann, mit vereinten Kräften rundumlaufen. Unter der Back befindet sich noch ein einzelnes Spill zum Verholen und zum Bedienen der Brassen, Fallen usw. Da die

Aufzählung aller Gegenstände ein Buch füllen würde, möchte ich nur noch einige Ausrüstungsgegenstände aufzählen, welche beim Modell verwendet wurden, nämlich u. a. 124 Augbolzen, 300 Ringbolzen, etwa 300 Blöcke und Juffern, drei Handpumpen, acht große Klampen, vier schwere Kreuzpoller, welche zum Teil durch mehrere Decks gehen, teils mit Pockholzscheibe, Einzel-Poller (Knechte) mit je vier Pockholzscheiben, drei Niedergangstrepfen, Deckstützen, 30 gebaute Grätings, fünf Heckla-

#### Am 26. Juli

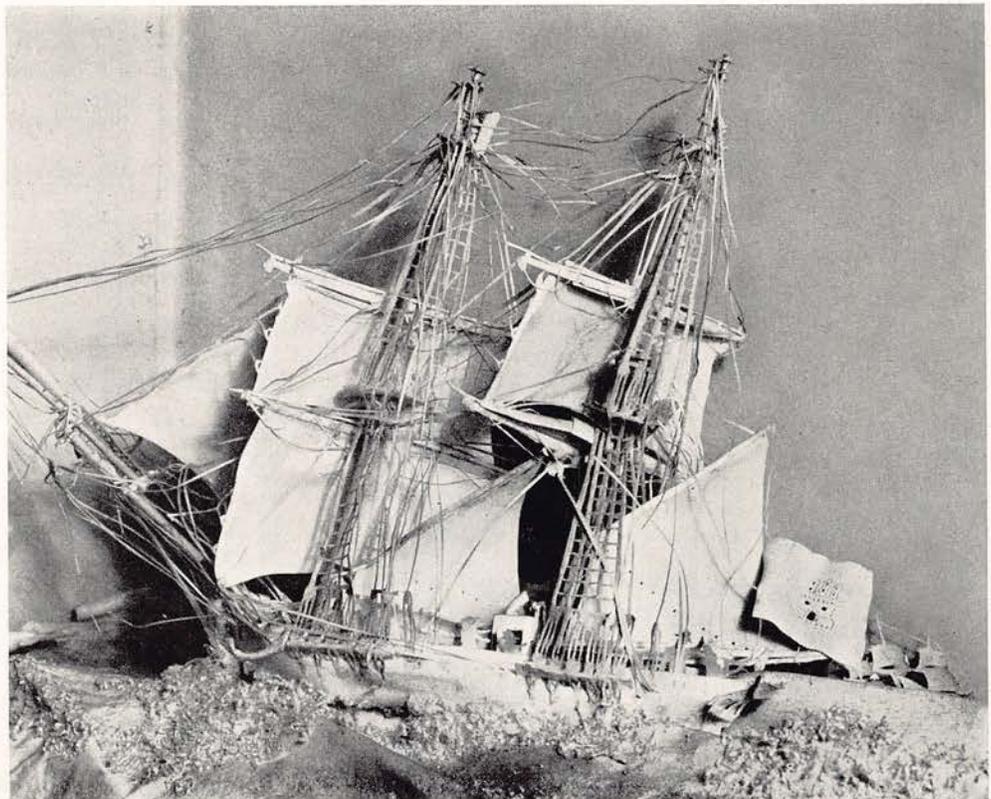
sollen die von unseren Modellbauern für den Wettbewerb bestimmten Schiffsmodelle eingereicht und auf der Werft aufgestellt werden. Es wird also Zeit, die Bauarbeiten zu beschleunigen. Und die fertigen Modelle aus früheren Jahren warten auf den Staubpinsel und etwas Lack! Mitarbeiter der DW, die der Werkzeugzeitung noch nicht mitgeteilt haben, daß sie zu Hause selbstgebaute Modelle besitzen und zur Teilnahme am Wettbewerb bereit sind, bitten wir, App. 291 anzurufen.

ternen, das Kompaßhaus, das Großboot mit 10 Riemen, etwa 400 m Tauwerk in 12 verschiedenen Stärken, stehendes Gut schwarz, laufendes Gut hellbraun usw., in ganzen einige tausend Teile.

An Hand der Aufnahmen vom Modell wird der Leser bestimmt einen Begriff von der Schiffbaukunst vor 300 Jahren bekommen. Der Zweck soll sein, aus der Vergangenheit für die Zukunft zu lernen. Wenn wir vergessen, wieviel früher trotz primitiver Werkzeuge geleistet wurde, dann verliert unser Handwerk den Boden unter den Füßen.

Hans Eckhoff, FS 2

Photos von E. Rix, FA



Brigg „Maria“, von den Roosen 1802 von außerhalb angekauft. Ein Angehöriger der Besatzung bastelte vor mehr als 150 Jahren aus Papier dieses Modell; das Modell befindet sich im Museum für Hamburgische Geschichte am Holstenwall

## Und das vierte Bild?

Die Finkenwerder Westerschule ist im Jahre 1660 von den einundzwanzig Bauern der damaligen Hamburger Seite der Insel gegründet worden. Zur 300-Jahrfeier der Schule, die in diesen Tagen stattfand, hat Rudolf Kinau ein Festspiel „Dreehunnert Joahr Westerschool up de Hambörger Siet!“ geschrieben. Dieses Festspiel zeigt in drei Bildern die Entwicklung der Schule.

Im ersten Bild erleben wir die Beratung der Bauern mit, die zur Gründung einer eigenen Schule führte. Die Verhältnisse in der Küsterschule auf der „Lünbörger Siet“ waren wohl nicht gerade vorbildlich. Das zweite Bild zeigt die erste Jahrhundertfeier im Jahre 1760 mit Schulvisitation, Katechismusprüfung und einfachsten Rechenaufgaben. Auch das dritte Bild führt in die Vergangenheit, in das Jahr 1860. Die Schulkommission muß einen neuen Lehrer einstellen und kann sich weder für den sportlichen Anhänger des Turnvater Jahn, noch für den Verse deklamierenden Jüngling mit Brille entscheiden, denn sie sind aus Lüneburg und Hannover. Stattdessen wird ein Finkenwerder Jung' gewählt, den der damalige Pastor Bodemann vorgeschlagen hat. Damit endet das Festspiel. Gern sei erwähnt, daß Rudolf Kinau auch hier wieder sein großes Können unter Beweis gestellt hat. Gern sei ferner erwähnt, daß die Spieler ihre Aufgabe mit Begeisterung und Erfolg bewältigt haben.

Dieser Blick in die Vergangenheit ist gewiß sehr wertvoll. Man sollte sich stets erinnern, wer die Vorfahren waren, wie sie gelebt und gearbeitet haben, wie unsere heutige Welt entstanden ist. Dieser Aufgabe der Rückbesinnung unterzogen sich auf der 300-Jahrfeier auch die Festredner und Gratulanten, unter ihnen Schulsenator Landahl, Rektor Pestlin und der Lehrer Detels, der letztere in bestem Finkenwerder Platt.

Auch die Ausstellung von Schülerarbeiten, die in den Klassenräumen der Westerschule gezeigt wurde, war in der Hauptsache auf die Vergangenheit bezogen. Soweit auch auf die Gegenwart eingegangen wurde, stand das Heimatkundliche im Vordergrund: Modelle, Bilder und Zeichnungen von Bauernhöfen, Fischerhäusern und Fischkuttern. All das ist ganz ausgezeichnet, aber es ist unvollständig.

Festspiele, Festansprachen und Ausstellung spiegeln

das Finkenwerder von 1900 wieder, als auf den Schallen noch Reiher und auch einmal ein Kranich zu sehen waren, als im hamburgischen und im lüneburgischen Finkenwerder kaum 5000 Menschen lebten.

Heute hingegen hat Finkenwerder an die 20 000 Einwohner. Die Mehrheit der Bevölkerung fährt nicht mehr zur See und treibt nicht mehr Obstbau. Sie arbeitet in der großen Industrie, die auf der Insel entstanden ist, auf der Schiffswerft von August Pahl, auf der Deutschen Werft und im Hamburger Flugzeugbau. Und die Schulkinder der drei Finkenwerder Schulen kommen in der Mehrheit aus Familien, deren Väter in den großen Betrieben arbeiten.

Dieses Neue, das in den letzten 42 Jahren zu immer größerer Bedeutung angewachsen ist, dieses vierte Bild vom Finkenwerder unserer Zeit hat in Festspiel, Festansprachen und Schulausstellung keinen Niederschlag gefunden und das, so will es mir scheinen, ist ein Mangel.

In Finkenwerder leben seit 700 Jahren Bauern und seit 150 Jahren Fischer. Heute gibt es neben ihnen — und zwar in der Mehrheit — Schiffbauer und Maschinenschlosser, A- und E-Schweißer, Brenner und Elektriker, Dreher und Anbringer, Docker und Feinmechaniker, Fräser und Graveure, Kesselschmiede und Kranfahrer, Kupferschmiede und Nieter, Polierer und Rohrschlosser, Stellagenbauer und Stemmer, Takler und Werkzeugmacher, Tischler und Zimmerer, Maler und Transportarbeiter, kfm. und techn. Angestellte, Vorarbeiter, Meister und Ingenieure. — Und damit ist die Liste immer noch nicht vollständig, denn im Flugzeugbau gibt es eine weitere Anzahl technischer Spezialberufe. Wird den Schulkindern in der Schule auch die Welt der Arbeit ihrer Väter nahegebracht? Wird den Schulkindern dargestellt, wie interessant und wie bedeutungsvoll, technisch wie wirtschaftlich, die Arbeit der Väter ist? Wird auf diese Weise den Kindern die Berufswahl erleichtert?

Und weiter. Nehmen die Kinder Anteil an den Erfolgen und festlichen Stunden der Betriebe ihrer Väter, an den Stapelläufen auf den Werften, an der Fertigstellung der Flugzeuge? Erfahren die Kinder von den Ländern und den Reedereien, die den Werften Aufträge und ihren Vätern Arbeit geben? Von Norwegen, von Israel, von England, von den USA, von der Vereinigten Arabischen Republik, von den großen Hamburger Reedereien, der Hapag, der Hamburg-Süd, den Afrikanlinien, der Esso-Tankschiff Reederei und anderen?

Ich möchte nicht mißverstanden werden. Diese Fragen entspringen keineswegs irgendwelcher Traditionsfeindlichkeit. Auch wir Werftleute bewundern den Mut der Fischer, die mit ihren kleinen Kuttern auch bei stürmischem Wetter auf die See hinausfahren. Auch wir Werftleute wandern gern einmal den Süderdeich entlang und sind froh darüber, daß es dort noch alte Bauernhöfe und auf den Strohdächern auch einmal ein Storchennest gibt. Das darf aber nicht dazu verleiten, in Romantik zu verfallen. Unseren Lebensunterhalt verdienen wir in Finkenwerder in der Mehrheit im Schiff- und Flugzeugbau und das sollte auch im Dasein der Schule mehr berücksichtigt werden.

Dr. Kresse





UNSER DEUTSCHLAND-BILD: Das deutsche Volk wird nie auf sein Recht auf Selbstbestimmung und Einheit verzichten

Zur Berufsausbildung:

## Studieren ist gar nicht so einfach

Beim Lesen dieses Titels wird sich sicher manch einer fragen, warum dieser Artikel in der Werkzeitung steht. Nun, die Antwort ist sehr einfach: vor Beginn meines Studiums habe ich 3½ Jahre als Lehrling auf der DW gearbeitet, und dort habe ich mich sehr wohlgefühlt. Außerdem bin ich der Ansicht, daß innerhalb der Belegschaft ein gewisses Interesse für dieses Thema besteht. Es ist ja schließlich auch für Sie nicht ganz gleichgültig, unter welchen Bedingungen die Ingenieure und Diplom-Ingenieure der Zukunft ihr Studium bewältigen müssen.

In den letzten Wochen und Monaten wurden durch Presse, Rundfunk und Fernsehen oftmals Berichte veröffentlicht, nach denen die Situation auf den deutschen Hochschulen unhaltbar geworden sei. Man sprach von überfüllten Hörsälen, von dem Mangel an Dozenten usw. Kaum einer dieser Berichte schilderte jedoch die Schwierigkeiten, mit denen ein Student tatsächlich zu kämpfen hat. Ich möchte deshalb einmal einen kurzen Überblick geben über das Leben an der Technischen Hochschule Braunschweig, an der ich jetzt fünf Semester Maschinenbau studiere.

Welches sind die Bedingungen, die für den Studienbeginn erfüllt werden müssen? Zunächst einmal das Abitur oder ein ähnliches anerkanntes Zeugnis. Dann ein polizeiliches Führungszeugnis sowie der Nachweis von 26 Wochen Praktikantentätigkeit in einem für das Studiengebiet einschlägigen Betrieb. Hat man dies alles zusammen, könnte man an sich sein Studium beginnen. Aber

das ist nur theoretisch so. Wegen der vielen Bewerber ist es nämlich bald schwerer, eine Zulassung zu erhalten, als das Abitur zu bestehen. Es kann vorkommen, daß man zum Studium des Maschinenbaus oder der Elektrotechnik nicht zugelassen wird, weil die Deutschzensur des Abiturzeugnisses nur „ausreichend“ lautet!

Hat man die Zulassung endlich erhalten, beginnt die Zimmersuche. Das ist hier in Braunschweig verhältnismäßig einfach. Man kann ein Zimmer für 50,— DM recht schnell bekommen. Wie es dagegen in Hamburg aussieht, wissen Sie ja selbst! 150,— bis 180,— DM für ein unmöbliertes Zimmer sind keine Seltenheit!

Als ich mir zu Beginn des 1. Semesters meinen Studienplan zusammenstellte, erlebte ich eine große Überraschung: von etwa 35 Vorlesungsstunden wurden nur 7 in einem ordentlichen Hörsaal abgehalten. Die restlichen 28 Stunden (immer pro Woche gerechnet) wurden in einem Kino verbracht! Sie können sich vorstellen, daß es nicht ganz einfach ist, in einem Kinossessel sitzend eine Vorlesung auf den Knien mitzuschreiben. Und das bei einer Beleuchtung, die sich absolut nicht von der normalen Kinobeleuchtung unterscheidet. Diese Verhältnisse änderten sich bis zum Ende des 3. Semesters kaum. Erst dann wurden mehr Vorlesungsstunden im Hörsaal abgehalten als im Kino. Aber bis dahin hatte sich wohl schon mancher die Augen verdorben, da auch zusätzlich angebrachte Beleuchtungskörper keine entscheidende Besserung brachten; denn auch danach betrug die Beleuchtungsstärke

nur  $\frac{1}{10}$  derjenigen, die für einen normal beleuchteten Arbeitsplatz gefordert wird.

Im 3. Semester nahm ich an einem physikalischen Praktikum teil. Auch hierfür war die Anmeldung nicht ganz einfach, da die Teilnehmerzahl mal wieder beschränkt war. Es ergab sich etwa folgende Situation: eine halbe Stunde nach Beginn der Meldefrist waren die verfügbaren Plätze bereits vergeben. So oder ähnlich ist es bei allen Labor- oder Praktikumsplätzen. Für den Studenten heißt das natürlich, stets sprunghaft zu sein und jede Chance auszunutzen.

Noch ein Beispiel für die restlose Überfüllung der TH Braunschweig: Die Mensa verfügt über ca. 750 Plätze. Während der Hauptessenszeit werden jedoch etwa 3000 Portionen ausgegeben! Das Ergebnis sieht dann so aus: man muß bis zu 20 Minuten warten, um einen Sitzplatz zu erhalten. Und dann muß man noch möglichst schnell essen, da ja immer noch viele andere auf den Platz warten.

Eine andere Einrichtung, die ebenfalls stark unter dem Platzmangel zu leiden hat, ist die Bibliothek. Hier ist man gezwungen, die Bücher übereinander zu stapeln, da einfach nicht genug Platz vorhanden ist, um die Bücher nebeneinander in Regale zu stellen. Sie können sich vorstellen, was es für die Bibliothekare heißt, wenn sie ein Buch aus einem Stapel hervorziehen müssen. Außerdem leiden die Bücher bei dieser Art der Aufbewahrung sehr stark.

Ich könnte noch weitere Beispiele anführen, die den hoffnungslosen Platzmangel aufzeigen. Statt dessen möchte ich kurz auf die Frage eingehen, was gegen diese Mängel unternommen wird. Hier in Braunschweig sind wir in der glücklichen Lage, daß viel gebaut wird. Augenblicklich sind im Bau: Zwei Chemie-Hörsäle, ein Turmhochhaus für die Bücherei, zwei weitere große Hörsäle, ein Institut für Fahrzeugtechnik. Der Neubau einer großen Mensa ist geplant und wird (hoffentlich) Mitte dieses Jahres begonnen. Aber alle diese Neubauten sind nicht in der Lage, die angeführten Mängel schnell und restlos zu beseitigen; denn die Mißverhältnisse sind zu kraß: Die Technische Hochschule in Braunschweig in ihrer jetzigen Gestalt ist gebaut für ca. 1000 Studenten, es studierten dort Anfang 1960 aber fast 5000 Studenten!

Peter Roloff, stud. mach.

## Eine Lanze für unsere Werftkomödianten

Seit der Gründung unserer Werftkomödiantengruppe vor über fünf Jahren am 14. 2. 1955 hat sie mit immer größerem Geschick insgesamt 19 Bühnenstücke auf die Bretter gebracht. Sie erzielten im Ganzen gesehen eine wesentliche Leistungssteigerung, wenn es mit den vorhandenen Kräften auch nicht immer ganz leicht war, die Rollen richtig zu besetzen. Da manche Stücke über 10mal gespielt wurden, im Durchschnitt waren es je etwa 8 Aufführungen, müssen wir unseren Komödianten für diese beachtliche Leistung höchste Anerkennung aussprechen und ihnen danken, und das ganz besonders unserer, mit dem 31. März, dem letzten Spieltag von „Dat Halunken-

stück“, aus dem Betrieb ausgeschiedenen Irmgard Laddey. Alle Freunde der Werftkomödianten werden sicher darüber erfreut sein, daß Irmgard Laddey trotz ihres Arbeitsplatzwechsels auch weiterhin bei der Theatergruppe spielen darf und will.

Welche wertvolle Wirkung hat doch gute Theaterunterhaltung als Abwechslung und Entspannung für den Einzelnen und damit für die Steigerung der Arbeitskraft und -freude. Gleichzeitig wird durch die Theatergruppe das Zusammengehörigkeitsgefühl innerhalb des Betriebes gestärkt. Sie trägt zur Verbesserung des Betriebs-

---

### Prämierte Verbesserungsvorschläge

Nr. 1042	Richtklammer . . . . .	DM 90,—
Nr. 1083	Brenntisch . . . . .	DM 120,—
Nr. 1093	Stellagenkonsole . . . . .	DM 150,—
Nr. 1098	Sandfunker . . . . .	DM 30,—
Nr. 1100	Fugenhobler . . . . .	DM 50,—
Nr. 1113	Riegelbleche . . . . .	DM 70,—
Nr. 1111	Haltevorrichtung . . . . .	DM 50,—
Nr. 1115	Bohrvorrichtung . . . . .	DM 70,—

---

klimas bei. Gerade in Großbetrieben, in denen die Mitarbeiter häufig wechseln, muß man sich ja sehr um ein gutes Betriebsklima bemühen.

In diesem letzten Theaterstück wurden noch einmal hohe Anforderungen an alle Mitspielenden gestellt. Unter dem Titel: „Hohes Lob für Dat Halunkenstück“ fanden wir in unserer Werkzeitung 3/60 bereits den Abdruck der Kritik eines Außenstehenden, erschienen in „Harburger Anzeiger und Nachrichten“ vom 9. 3. 60, der wir wohl alle unsere Zustimmung geben können und zu der wir wohl kaum noch etwas hinzuzufügen haben. Unser humorvoller „Hannes“ Steenwerber fiel für die Altonaer Aufführung leider wegen Krankheit aus und mußte kurzfristig durch Rolf Bandomir ersetzt werden. Der starke Beifall am Schluß zeigte, daß auch dieses mehr nachdenkliche Stück gut angekommen ist und verstanden wurde.

Der Beifall der Zuschauer ist für die Spieler von großer moralischer Bedeutung und gibt ihnen den notwendigen Auftrieb und den Mut zum Weitermachen. Er genügt aber nicht. Auch im Betrieb möchten sie Verständnis für ihre Arbeit finden, doch daran fehlt es leider etwas — bei einzelnen Vorgesetzten jedenfalls. Es gehört immerhin ein großer Idealismus dazu, einen großen Teil seiner Freizeit für Rollenstudien, Proben und andere notwendige Arbeiten der Allgemeinheit des Betriebes zu opfern. Mögen Ideale heute auch nicht so hoch im Kurse stehen, so bedeuten sie doch in diesem Falle auch einen praktischen Wert, denn sie haben unzweifelhaft einen günstigen Einfluß auf das Betriebsklima.

Welchen Sinn, außer den vorerwähnten ideellen Zielen, verbunden mit Entspannung und körperlichen Stärkung, hätte wohl sonst die Betriebssportgemeinschaft? Sie findet seitens der Betriebsleitung eine starke Förderung, obwohl hier ja hauptsächlich der Einzelne seine Vorteile hat.

Meine Zeilen möchten anregen, unsere Theatergruppe mehr zu unterstützen.

Helmut Messerschmidt, Flb

## Wir und die Straße

Es ist an einem Sonntagnachmittag auf der belebten Elbchaussee bei herrlichem Ausflugswetter. Am Straßenrand steht ein betagtes Ehepaar und wartet auf eine Lücke in der Autoschlange, um die Straße überqueren zu können. Doch vergebens, ein Auto nach dem anderen fährt vorbei, niemand hält an. Da endlich naht ein Autofahrer, der auch ein Auge für die alten Leute hat. Er verlangsamt die Fahrt, gibt den nachfolgenden Wagen mit der Hand ein Zeichen und hält seinen dicken Mercedes mitten auf der Straße an. Dann winkt er den alten Leuten freundlich zu, und ruhig und sicher überqueren diese die Fahrbahn. Ein Busschaffner beobachtet diese kleine Szene, und er freut sich so über diese Geste, daß er das Gesehene seinen Fahrgästen erzählt und meint, es gebe doch auch noch rücksichtsvolle Menschen im Straßenverkehr.

Das Überqueren der Straße wird heute von nicht wenigen, vor allem alten Leuten geradezu gefürchtet. Ihre Furcht ist leider nicht unbegründet, denn viele Menschen, besonders Kinder und Alte kommen dabei zu Schaden.

Manche Leute sind farbenblind und können mit den Lichtzeichen nicht fertig werden, sie erfassen nicht die richtige Zeit, wann sie über die Straße gehen können. Körperbehinderte und kranke Menschen schaffen das Überqueren nicht immer in der kurzen Zeit, die das grüne Licht dafür freigibt.

Gerade auf der Straße müssen wir deshalb hilfsbereit sein und gefährdeten Menschen zur Seite stehen. Eine freundliche Warnung, oder ein aufmunterndes Zeichen, das langsame Mitgehen oder das Führen am Arm genügen schon, um hilflosen Menschen das Herz froh zu machen und sie vor Gefahren zu schützen.

So finden wir im Straßenverkehr immer Gelegenheit, um durch eine kleine Freundlichkeit, durch Menschlichkeit anderen eine Hilfe zu geben. Wir sollten es uns angelegen sein lassen, immer hilfsbereit im Straßenverkehr zu sein, sei es als Kraftfahrer, sei es als Fußgänger.

Berndt

### De Goarn

## *Hacken is nu de Hauptszaak*

Hacken is nu de Hauptarbeit in'n Gemüsegoarn. Bi düt Wedder wasst ook dat Unkrut ganz besonnens good. Neben Heunerswarm (Vogelmiere), Queck und Melde is dat Franzosenkrut een von de slimmsten Unkrutpflanzen, de wi in uns'n Goarn hebbt und dorbi is dat Franzosenkrut erst vor 150 Jahr von Peru as ganz wat besonnens Seltenes no Europa brocht worn. Hacken is dat beste Mittel dagegen. Greunkohl ward plant, sowie dat Platz dorfoar gift. Wenn de Pohlarften aflüückt sünd und dat Arftenkrut noch greun is, kann dat good as Greundung ünnergroft warn. Düt Jahr lohnt sick dat ganz besonnens

bi de hoogen Kartüffelpriese, de Freuhkartüffeln jetzt schon uttokriegen. Doar kann denn gliks wedder Greunkohl plant warn. Nu noch anner Kohloorten to planten, hett keen Zweck, dat ward keen richtige Köpp mehr und lot sick denn in Harfst nich opbewoarn. Dat Ernten geit nu ook los. Arften, de ersten Bohn und Wöttel sind doar, un wer Glück hett, hett ook al'n poor Gurken und Tomaten. Mit Erdbeeren ward dat nich so doll, de Pflanzen hebbt vöriaget Jahr toveel ünner den drögen Sommer leeden.

Wenn nu in'n Goarn veel Schnecken sünd und sick dorch gooden Appetit an de Pflanzen unangenehm bemerkbor mook, kommt man bi und streit morgens recht freuh n' lütt beten Patentkali, dat könnst se nich verdreegen und de Schnecken is man wedder los. Obers dat mutt Patentkali sien, sonst verbrennt de Pflanzen dorbi.

In Bloomgoarn ward de Tulpenzwiebel nu ut de Eer kreegen und to'n Afrögen leggt. Den Platz kann man good mit Sommerbloomen beplanten. Alle utgeblöten Bloomen an Stauden und Strücker ward afsneden. Se nehmt de Plant sünst blos unnütz veel Kraft weg.

Veel Vergneugen in'n Goarn

Jan Suppengreun

### Op plattdütsch:

## *Labskaus*

Jeder an de Küst weet, wat Labskaus förn fein Gericht is. Kannst meist Blackvarnish un dat Soltwoter vun de See rutrüken!

Nülich harr ick mol'n Spiejök mit dat Labskaus, wat ick Di hier mol vertelln will:

An'n Freidag Obend güng ick no'n Krämer hen intoholen. De Loden wuer bumsdicke vull. Stunn doar twee Fruens un vertelln sick wat, wildess de Krämer de Soken trecht-mookt. Kummt doar noch 'ne Fru rin, seggt nich mol goden Dag, sünnern snattert gliicks los: „Hach — Ich hab gar keine Zeit, mein Mann kommt gleich von die Arbeit und ich weiß noch gar nicht, was ich kochen soll!“ Doar meent de een: „Nehmen Sie man eine Dose Fleisch und denn machen Sie schnell Labskaus, da ist gar keine Arbeit bei.“ Un denn güng dat wieder, all drie reden meist tohop, so dat ick dat ganze Rezept mitkreegen däh und se ward goarnich fertig, bit mi de Hoot hochgüng un ick von achtern torep: „Un denn nehmen Se man noch'n poor rote Beete un denn allns dörch de Wustmaschien!“ Doarbi gev ick mien Zeddel, wo allens upschrewen waer, wat ick in-keupen wull, den Krämer hen un waer denn bald wedder buten.

De Fruns ober stünnen denn jümmers noch in Loden un keemen mit dat Labskaus nich kloar. — So een Labskaus an Gesabbel üm Labskaus hev ick noch nich heurt hatt. As ick wenig später noch mol an'n Loden vorbei keem, stünnen de drie noch an de Eck!

Wat ick noch seggen wull: Wenn Du in'n Loden büßt, holst Du dien leve Mitminschen ook mit son Labskaus op? Ick gläuv nich, Du gehörst doch nich to de Lüüd, de vor luder Tied to'n Klönen keen Tied hebbt?

Aus dem Betriebssport:

## Spielergebnisse der letzten Wochen

### Fußball:

DW 1. — Hansamatex	2:5	DW 3. — Hansa Motoren	2:0
DW 1. — Vereinigte	2:1	DW 3. — Affinerie 2.	3:0
DW 1. — Heidenreich & Harbeck	4:3	DW 3. — Blau Gelb 2.	8:1
DW 1. — Hansa Drogen	6:3	DW 4. — LVA	5:2
DW 1. — Edeka	0:2	DW 4. — Affinerie 3.	4:0
DW 1. — Tretorn	5:4	DW 4. — Vereinigte 2.	0:7
DW Reih. — Hamburg Süd	1:4	DW 4. — Vereinigte 2.	4:1
DW Reih. — Dt. Ring	2:4	DW Jugend — Raffay	1:6
DW Reih. — Hamburg Süd	1:8	DW Jugend — BP	1:3
DW Reih. — DSG	0:5	DW Jugend — Stülcken	4:0
DW Reserve — Tretorn	10:1	DW Jugend — Heidenreich & Harbeck	1:14
DW Reserve — Edeka	5:4	DW Jugend — Menck	2:0
DW Reserve — Vereinigte	1:3		
DW Reserve — Heidenreich & Harbeck	3:1		
DW Reserve — Tretorn	5:0		
DW 2. — Fernmeldebetrieb	0:5		
DW 2. — Künzel	0:7		
DW 2. — Schlieker	1:5		
DW 2. — Bau und Montage	5:0		
DW 2. — Schlieker Altona	5:3		
DW 2. — Bau und Montage	2:1		
DW 2. — BP	1:7		
DW 3. — Finanzbehörde	3:1		
DW 3. — Tretorn 2.	7:4		

### Handball:

DW 1. — Hauni 1.	6:8
DW 1. — Lufthansa 1.	15:6
DW 1. — Dt. Bank 1.	3:19
DW 1. — Nordd. Affinerie	5:6
DW 1. — AEG Schiffbau	8:12
DW 1. — AEG Schiffbau	17:19
DW 1. — Hauni	6:14

### Federball:

DW 1. — Philips 1.	10:1
DW komb. — Howaldt komb.	1:10



Heinrich Wilcke und seiner Frau zur goldenen Hochzeit die herzlichsten Glückwünsche!  
Ganz besonders gratuliert ihm die Güterverteilung, in der er tätig war.

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten danke ich herzlich.  
Heinrich Owsianowski, Abt. MR

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung und allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.  
Alfred Bunk

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.  
Alfred Eichhorst

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten anlässlich meines Jubiläums sage ich hiermit allen meinen herzlichsten Dank.  
Erich Lundt

Für die mir erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich hiermit der Betriebsleitung und allen daran Beteiligten meinen herzlichsten Dank.  
Gerhard Iwers

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

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.  
Hinrich Kreft

Für die anlässlich unserer goldenen Hochzeit am 28. Mai 1960 erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche danken wir herzlichst.  
Heinrich Wilcke u. Frau

Für die uns aus Anlaß unserer silbernen Hochzeit erwiesene Aufmerksamkeit sagen wir unseren herzlichsten Dank.  
Ernst Pingal u. Frau

Für die mir anlässlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung, allen Arbeitskollegen und Beteiligten meinen herzlichen Dank.  
Heinrich Hartig

# FAMILIENNACHRICHTEN

## Eheschließungen:

E'Schweißer Willi Rieck mit Fr. Elli Schmidt am 29. 4. 1960  
 Anbringer Erich Ehlebrecht mit Fr. Inge Blatt am 6. 5. 1960  
 Probierer Hans-Jürgen Krause mit Fr. Hella Schippkus am 6. 5. 1960  
 M'schlosser Werner Lange mit Fr. Brigitte Greiser am 6. 5. 1960  
 Schmied Peter Kuhrt mit Fr. Karin Vohs am 6. 5. 1960  
 Schmied Günter Grochewski mit Fr. Margot Piewek am 6. 5. 1960  
 Brenner Horst Pohlenz mit Fr. Awilda Pienkoss am 6. 5. 1960  
 Dreher Hans-Peter Gnass mit Fr. Helga Möller am 7. 5. 1960  
 Schlosser Uwe Reimers mit Fr. Gudrun Wichers am 13. 5. 1960  
 S'bauer Claus Langhein mit Fr. Christel Kitz am 13. 5. 1960  
 Angl. S'bauer Diethelm Horn mit Fr. Erika Hopp am 13. 5. 1960  
 Ausrichter Ernst Peters mit Fr. Inge Claßen am 13. 5. 1960  
 Schlosser John Reese mit Fr. Ingrid Meier am 20. 5. 1960  
 M'schlosser Rolf Behrens mit Fr. Hilke Hahn am 20. 5. 1960  
 E'schweißer Heinz-Udo Ristau mit Fr. Christel Haase am 20. 5. 1960  
 S'zimmerer Willi Abel mit Frau Käte Kock am 20. 5. 1960  
 Helfer Josef Christl mit Fr. Helga Mittelbach am 20. 5. 1960  
 Kfm. Ang. Heinz Fischer mit Fr. Helga Friedrichs am 20. 5. 1960  
 Elektriker Claus-Jürgen Dahlgrün mit Fr. Christa Bohnhof am 27. 5. 1960  
 Ausrichter Ekkehard Sehling mit Fr. Renate Kaczmarek am 27. 5. 1960  
 Elektriker Ernst Wacks mit Fr. Elfriede Meyer am 27. 5. 1960  
 Ausrichter Werner Kurzhals mit Fr. Lieselotte Wolter am 3. 6. 1960  
 Schlosser Günter Pieper mit Fr. Ingrid Kawlowski am 3. 6. 1960  
 Schlosser Heinrich Wülferling mit Fr. Antje Giebel am 3. 6. 1960  
 M'schlosser Jürgen Bödeker mit Fr. Ingeborg Rerup am 3. 6. 1960  
 Helfer Erwin Memmert mit Fr. Hannelore Köpsell am 4. 6. 1960  
 Reiniger Heinz Böttcher mit Fr. Irmgard Harms am 4. 6. 1960  
 Reinmachefrau Elise Schmidt geb. Schröder mit Herrn Max Gierke am 7. 6. 1960  
 Helfer Kurt Zipperling mit Fr. Gisela Schwendtko am 10. 6. 1960  
 Helfer Peter Kaphingst mit Fr. Edith Schröder am 10. 6. 1960  
 Helfer Gerhard Kempa mit Fr. Monika Thiemann am 11. 6. 1960  
 Kranfahrer Günter Vollstedt mit Fr. Edith Geppert am 16. 6. 1960

## Geburten:

### S o h n :

E'Schweißer Rudolf Sieber am 3. 4. 1960  
 S'bauer Horst Thiecke am 18. 4. 1960  
 Brenneranlerner Friedrich Elzer am 19. 4. 1960  
 Helfer Ferdinand Kappellmann am 26. 4. 1960  
 Schlosser Heinz Kownatzki am 26. 4. 1960  
 Kfm. Ang. Rosmarie Lehmann am 28. 4. 1960  
 Tischler John-Claus Schöler am 30. 4. 1960  
 Fräser Hermann Rahlf am 2. 5. 1960  
 Helfer August Visgerau am 6. 5. 1960  
 E'Schweißer Ernst Everding am 12. 5. 1960  
 Schlosser Willi Pawlowski am 12. 5. 1960  
 Helfer Heinz Koschmieder am 13. 5. 1960  
 Kfm. Ang. Walter Meyer-Hinrichsen am 15. 5. 1960  
 E'Schweißer Albert Gruschow am 16. 5. 1960  
 Anstreicher Gerhard Riedel am 18. 5. 1960  
 Tischler Werner Ockelmann am 19. 5. 1960  
 E'Schweißer Detlef Kühl am 20. 5. 1960  
 E'Schweißer Hans-Joachim Lange am 29. 5. 1960  
 Schiffbauer Kurt Frick am 31. 5. 1960  
 Helfer Edmund Beier am 3. 6. 1960  
 Verschrauber Heinz Neumann am 4. 6. 1960  
 Schiffbauer Rolf Michelsen am 8. 6. 1960  
 Helfer Hans-Werner Meyer am 10. 6. 1960  
 Helfer Albert Gerlach am 15. 6. 1960

### T o c h t e r :

Schlosser Peter Grünwald am 17. 4. 1960  
 Helfer Erich Krumbies am 27. 4. 1960  
 S'zimmerer Ernst-Wilhelm Fink am 28. 4. 1960  
 Schlosser Hans-Dieter Faje am 11. 5. 1960

Elektriker Heinrich Mehrkens am 11. 5. 1960  
 Probierer H.-J. Stelley am 22. 5. 1960  
 Helfer Carlo Jahn am 22. 5. 1960  
 Brenner-Anl. Anton Hohmann am 25. 5. 1960  
 M'schlosser Duro Durlanic am 28. 5. 1960  
 Brenneranl. Otto Semmelhaack am 1. 6. 1960  
 E'Schweißer Johannes Duden am 4. 6. 1960  
 Ausgeber Max Bahn am 7. 6. 1960  
 Anstreicher Claus Höhk am 7. 6. 1960  
 Helfer Wilhelm Meyer am 10. 6. 1960  
 Helfer Rudolf Buchholz am 14. 6. 1960

Zu meinem 40jährigen Dienstjubiläum bei der Deutsche Werft habe ich sehr viele Glückwünsche und Freundschaftsbeweise erhalten, über die ich mich sehr gefreut habe. Ich bitte, meinen herzlichen Dank für das freundliche Gedenken entgegenzunehmen.  
 Wilh. Schmidt

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung, allen Arbeitskollegen der Betriebe Finkenwerder und Reiherstieg, sowie allen Bekannten meinen herzlichsten Dank.  
 Wilhelm Wendt

Für die mir zu meinem 25jährigen Arbeitsjubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche sage ich der Betriebsleitung sowie allen Kolleginnen und Kollegen herzlichsten Dank.  
 Otto Kock

Für die vielen mir zu meinem Jubiläum erwiesenen Freundlichkeiten sage ich allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.  
 Hermann Ney

Für die erwiesene aufrichtige Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes und unseres guten Vaters danken wir herzlich. Im Namen aller Angehörigen  
 Käthe Nimz, geb. Adner und Kinder

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme und Kranzspenden beim Heimgang meines lieben Mannes sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen.  
 Frau Alma Nowack

Herzlichen Dank der Belegschaft für die Kranzspenden beim Hinscheiden unseres lieben Entschlafenen Fritz Köhler. Im Namen aller Angehörigen.  
 Hanna Köhler, Auguste Brekon

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme beim Heimgang unseres Vaters Curt Jentzsch.  
 Charlotte Zwisler-Jentzsch  
 Elfriede Peters-Jentzsch

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

Für die herzliche Anteilnahme und erwiesene letzte Ehrung anlässlich des schweren Verlustes der uns betroffen hat, sagen wir unseren herzlichsten Dank. Frau Lola Müller und Kinder

## Wir gedenken unserer Toten

Walter Nowack  
 Rentner  
 gest. am 16. 5. 1960



Fritz Köhler  
 Schiffszimmerer  
 gest. am 27. 5. 1960

Konrad Nimz  
 Feuerwehrmann  
 gest. am 17. 5. 1960

Max Kalhorn  
 Brenner  
 gest. am 12. 6. 1960



Die Hälfte des Jahres ist herum. Jetzt geht es schon wieder auf das Jahresende los.

Vom Jahr 1960 können wir heute schon sagen, daß es uns hier auf der DW eine ganze Menge Arbeit gebracht hat und noch bringen wird. Etwa die Hälfte dessen, was wir schaffen wollten, ist erreicht worden. Die andere Hälfte werden wir in den restlichen sechs Monaten

auch noch bewältigen. Ihr wißt, daß wir uns zum Ziel gesetzt hatten, über 300 000 t zu bauen.

Zu Beginn des kommenden Monats wird unsere Hauptversammlung stattfinden, die sich mit den Ergebnissen des Jahres 1959 beschäftigen wird. Wir werden darüber in der Juli-Ausgabe unserer Werkzeitung mehr hören. Ab 1. Juli 1960 wird auch der neue Lohnstarif, über den zur Zeit gerade verhandelt wird, in Kraft treten. Wahrscheinlich sind die Verhandlungen bei Herausgabe dieser Zeitung schon abgeschlossen. Im Augenblick läßt sich aber noch nicht übersehen, welches Ergebnis die Besprechungen haben werden.

Es ist eine ganze Menge in Fluß. Das Schicksal der Krankenversicherung ist noch nicht endgültig geklärt. Ebenso wenig kann man Abschließendes sagen über die Zukunft der Unfallversicherung. Dort ist ja auch einiges an Änderungen zu erwarten.

Gesetzliche Änderungen wird es auch in absehbarer Zeit über das Aktienrecht geben. Vorläufig sind ja nur einige Bestimmungen des Aktiengesetzes verändert worden.

Die allgemeine wirtschaftliche Lage ist für uns zwar immer noch gut, wenn auch für die weitere Zukunft recht unübersichtlich, da die Beschäftigungslage im Schiffbau nicht so günstig ist wie in anderen Industriezweigen. Über die Gründe, die hierzu geführt haben, ist schon ausreichend gesprochen worden. Mit guter Leistung ist aber immer noch voranzukommen. Um diese gute Leistung müssen wir uns ernstlich bemühen. Ich glaube aber, daß wir auch insoweit beruhigt in die Zukunft sehen können; denn neben den technischen Voraussetzungen, die die Werftleitung geben muß und natürlich den Aufträgen, die ebenfalls von der Leitung beschafft werden müssen, verfügen wir über gute Fachkräfte, auf deren Einsatzbereitschaft wir uns glauben verlassen zu können. Wir haben an dieser Stelle schon öfter darüber berichtet, daß einzelne sich ganz besonders ausgezeichnet haben. Diese einzelnen sind durch besondere Leistungen aus dem Rahmen herausgetreten. Es gibt nun einmal leider keine Möglichkeit, jeden hervorzuheben. Wer etwas Besonderes tut, soll aber wegen dieses Besonderen erwähnt werden. Wir haben an dieser Stelle schon einmal über den Unfall des Schleppers „Bugsier 14“ gesprochen. Damals, am 13. März 1960, hat sich unser Festmacher Hinrich Rathjen ganz besonders ausgezeichnet. Er ist mit seinem Festmacherboot sofort an der Unfallstelle erschienen und hat die gesamte Besatzung des Schleppers „Bugsier 14“ geborgen, bevor der Schlepper unterging. Wir haben heute die Freude, mitzuteilen, daß das Seeamt in seiner Sitzung vom 23. 5. 1960 ausdrücklich festgestellt hat, daß die von Hinrich Rathjen geleistete Hilfe Dank und Anerkennung verdient. Das, was ringsherum um uns vor sich ging, ist nicht so besonders erfreulich. Da hatten wir zunächst einmal das völlig unverständliche Anziehen der Kartoffelpreise, die auch uns veranlaßten, mit der Verwendung von Kartoffeln sparsamer umzugehen und auf Reis und Nudeln auszuweichen. Wir wissen, daß das auf die Dauer nicht

geht, weil die Kartoffel nun einmal eines der wesentlichsten Nahrungsmittel ist.

Hoffentlich sind die Preise beim Erscheinen dieser Ausgabe unserer Zeitung wieder auf dem Normalpunkt angekommen. Genauso unerfreulich ist die Tatsache, daß die S-Bahn ihre Tarife nach oben verändern will. Ganz sicher wird die Bundesbahndirektion, oder wer sonst für die Tarifgestaltung zuständig ist, sich das sehr genau überlegt haben. Sicher ist aber doch, daß der Bahnbenutzer von der Preiserhöhung berührt wird. Ja, und die Mieterhöhung trifft auch eine ganze Reihe von unseren Betriebsangehörigen.

Andererseits dürfen wir unter gar keinen Umständen von allem, was so geschieht, nur das Negative heraussehen. Es läßt sich nun einmal nicht leugnen, daß das Bauen und Erhalten von Häusern auch ganz schön teurer geworden ist. Wir wollen hier nicht untersuchen, woran diese Erhöhungen liegen, sondern uns mit der Tatsache begnügen, daß es so ist. Um das Bauen und das Vermieten von Wohnungen überhaupt noch einigermaßen reizvoll erscheinen zu lassen, mußte im Hinblick auf die Lockerung der Zwangswirtschaft und der Freigabe der Mieten schon etwas geschehen. Es ist im übrigen ja in dem neuen Gesetz durchaus vorgesehen, daß Mieten- und Lastenbeiträgen gewährt werden in Fällen, die besondere Härten mit sich bringen. Auch unter Berücksichtigung aller erwähnten Ausgabenerhöhungen bleibt die beruhigende Tatsache bestehen, daß in der Bundesrepublik effektiv der Wert der Einkommen gestiegen ist. Es liegt an uns allen, durch vernünftige Lebensführung diesen Zustand zu erhalten und einer Entwertung des Geldes entgegenzuwirken.

Mit Freude werden alle Interessierten zur Kenntnis genommen haben, daß unsere Bemühungen um die Beschaffung von Parkplatzräumen in der Nähe des Anlegers Teufelsbrück endlich Erfolg gehabt haben. Wir haben das Grundstück der alten Elbschloß-Brauerei käuflich erwerben können und sind dabei, daraus eine Parkanlage für insgesamt 300 Pkw's sowie für Fahrräder und Motorräder zu schaffen. Es wird nicht ganz so schnell möglich sein, die Anlage fertig zu bauen, wie wir wohl möchten. Das liegt daran, daß auf dem Grundstück noch Betriebe und Wohnungen vorhanden sind, deren Inhaber zunächst einmal umquartiert werden müssen. Das gleiche gilt im übrigen auch für den Ring der Einzelpaddler, der dort seine Boote abgestellt hat. Zunächst werden wir 130 Pkw's und so wie bisher Fahrräder, Motorräder usw. unterbringen können. In dem Umfang wie die übrigen Räume frei werden, werden die Gebäude abgebrochen und der Ausbau wird erfolgen. Es liegt im Interesse aller, sich in die neu zu schaffende Ordnung beim Abstellen der Fahrzeuge einzufügen; denn es liegt auf der Hand, daß nur beim Einhalten einer gewissen Ordnung die höchstmögliche Zahl von Wagen untergebracht werden kann.

Endlich sind wir nun auch in der Lage, den Inspektoren der uns aufsuchenden Reedereien und den Herren der Klassifikationsgesellschaften einen Parkplatz zur Verfügung zu stellen. Der Zustand auf dem Parkplatz Teufelsbrück war ja schon nicht mehr schön.

Wir möchten es an dieser Stelle nicht versäumen, den beteiligten Stellen der Freien und Hansestadt Hamburg für das Verständnis für unsere Lage zu danken. Wir möchten auch erwähnen, daß es der Aufgeschlossenheit der Verkehrspolizei im wesentlichen zu danken ist, daß die Parkerei auf dem Parkplatz Teufelsbrück überhaupt noch funktioniert hat. Die Verkehrspolizei wird uns auch helfen, die vernünftigste Regelung für den neuen Parkplatz zu finden.

Das wäre es wieder einmal.

Es grüßt Euch herzlichst

Euer Klabauteermann