



WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

Ellerbecker Einbaum

Von Wolfram Claviez

Die Titelseite der letzten Nummer unserer Wertzeitung hatten wir der Venezianischen Gondel gewidmet. Wir wollen auch weiterhin interessante Schiffe und Boote zur Darstellung bringen, die zu sehen wir auf der Werft nur selten oder gar keine Gelegenheit haben. Auf die Größe der Fahrzeuge kommt es uns dabei nicht an. Wichtig soll allein die Lebendigkeit der Zeichnungen und die Originalität sein. Daher soll diese kleine Sammlung nicht von vornherein chronologisch, typenmäßig oder nach Ländern geordnet sein, sondern in der Folge erscheinen, die die Möglichkeit, an die Originale heranzukommen, gerade bietet. Hoffentlich habt Ihr das Heft mit der „Seuten Deern“ aufbewahrt, deren Besuch in unserem Dock 1954 eine seltene Gelegenheit bot, das Schiff zu zeichnen.

Heute wollen wir einen Kahn betrachten, der vor rund 300 Jahren entstanden sein mag und der im Jahre 1899 nachweislich noch gefahren ist, und zwar auf der Kieler Förde. Die Fischfrauen brachten damit Fisch von Ellerbeck nach Kiel. Man wird fragen: Fischerkahn hin — Fischerkahn her, was ist daran schon besonderes?

Es ist aber doch etwas Besonderes mit diesem Fahrzeug, es handelt sich nämlich um einen regelrechten Einbaum. Er steht heute im Altonaer Museum, und man kann dort, seine Form und Bauweise im einzelnen studieren. Das Boot ist 6,40 m lang; 5,50 m mißt der flache Schiffsboden, 0,96 m beträgt die größte Breite. Die Seitenhöhe beträgt 0,5 m an der niedrigsten Stelle mittschiffs, 0,86 m am Bug und 0,76 m am Heck. Man kann unschwer rekonstruieren, wie dick der Baum gewesen sein muß, aus dem der Kahn herausgearbeitet worden ist. Nehmen wir an, daß er in der ganzen Bootslänge schön gerade gewachsen war, so mußte sein Durchmesser ungefähr 1,20 m gewesen sein. Es ist Eichenholz, und Boden sowie Wände des Bootes sind mehrere Zentimeter dick. Spanten gibt es nicht und ebensowenig einen Kiel, Decksbalken, Balkweger usw. Der Bootsrumpf ist so stark, daß er gar keine Verbände braucht. Natürlich ist er entsprechend schwer. —

Es wird an diesem kleinen Beispiel deutlich, wie notwendig sinnvolle Konstruktionen sind und wie wenig man sich heute die grenzenlose Verschwendung primitiver Bauweisen leisten kann. Das klingt scheinbar paradox, aber wenn man sich vor Augen führt, daß man aus diesem Eichenbaum bei ökonomischer Konstruktion ein ganzes Dutzend ebenso großer Boote hätte bauen können, wird jeder begreifen, um welche Verschwendung es sich beim Bau von Einbäumen handelt. Daß das nicht aus der Luft gegriffen ist, davon kann sich jeder an Hand einer einfachen Rechnung überzeugen.

Ein Eichenstamm von 6,40 m Länge und 1,20 m Durchmesser wiegt bei 0,7 spezifischem Gewicht 5 t. — Nun wollen wir vorsichtig sein und für Sägeschnitte, Abfallenden usw. 40 Prozent Verschnitt annehmen und noch einmal 10 Prozent für kranke Stellen im Holz und Sonnenrisse, so behalten wir 2,5 t gesundes Bootsbauholz. Nach meiner Erfahrung mit Booten können vier Männer ein normal gebautes Boot von der Größenordnung unseres Einbaumes tragen; rechnen wir also ganz grob 4 Zentner Bootsgewicht, so sehen wir, daß das Holz wirklich gut für 12 Boote reicht.

Noch überraschendere Ergebnisse würden wir bekommen, wenn wir den Baum durch die Mühle drehen und zu Kunststoff verarbeiten wollten, woraus man ja auch Boote bauen kann. Aber darauf wollen wir uns jetzt nicht einlassen, weil die aufzubringenden Energien sowie andere benötigte Rohstoffe eine vergleichende Betrachtung auf der Basis der Gewichtsrechnung nicht zulassen. Das geht nur — und auch das nur mit größter Vorsicht — bei gleichem Baustoff.

Die Takelung besteht aus zwei Sprietsegeln geringer Größe. Die Masten sind nicht abgestagt. Man sieht auf den ersten Blick, daß das nicht nötig war, denn ein Boot von 0,96 m Breite kann beim besten Willen kein großes krängendes Moment vertragen. Sich mit vier Mann weit nach Luv außenbords zu hängen bei steifer Brise, verbot sich wegen der in böigen Gewässern unweigerlich damit verbundenen Kentergefahr nach Luv von selbst. Außerdem war bei den Fischfrauen des vorigen Jahrhunderts, soviel ich weiß, dieser Sport nicht üblich.

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

16. Jahrgang · Nr. 7 · 27. Juli 1956

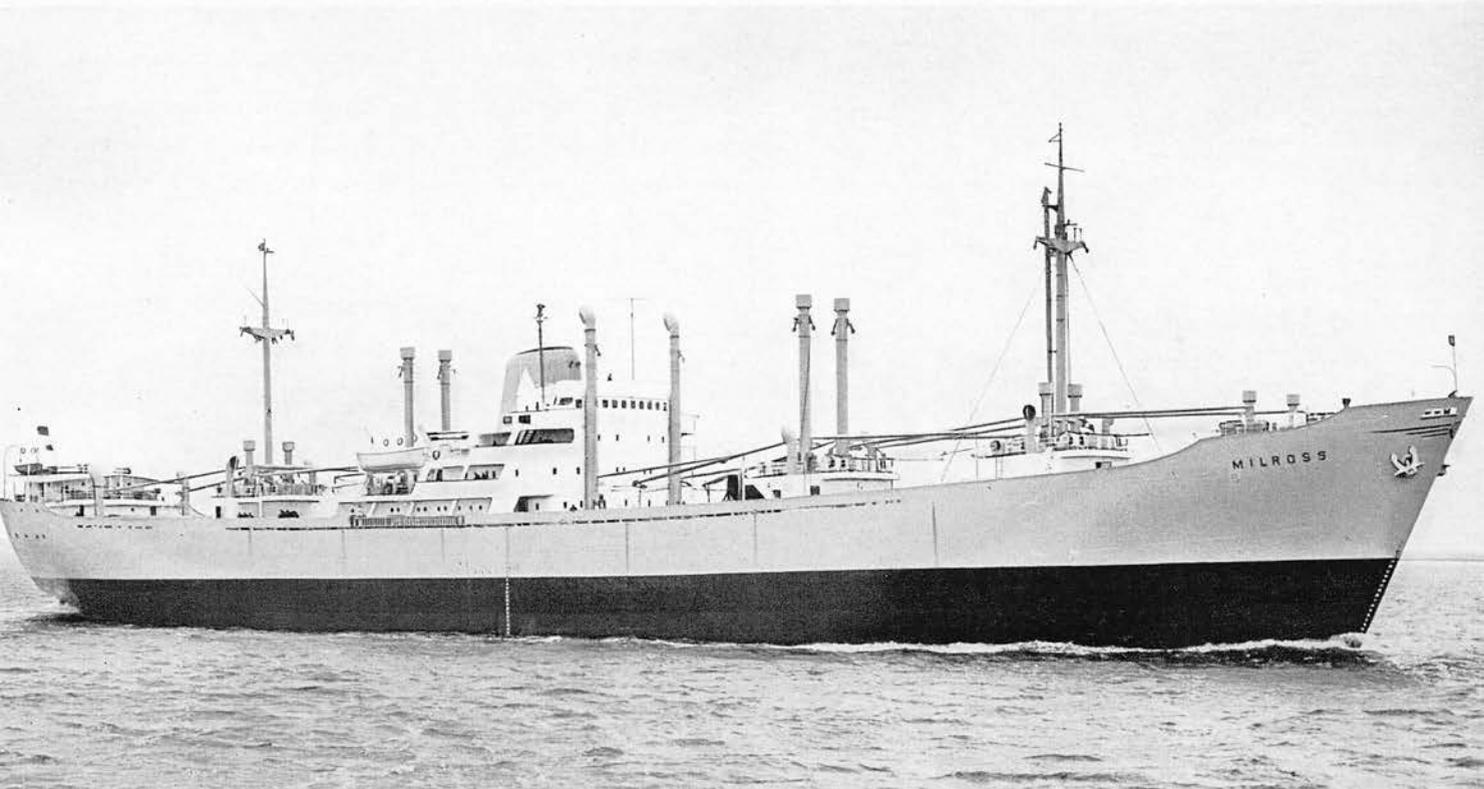
Was die letzten Wochen brachten

Wie vorgesehen fand am 5. Juli 1956 die Probefahrt des 12 500 t großen Motorschiffs „Milross“, eines Frachters für die Reederei Yngvar Hvistendahl in Tönsberg, statt. Sämtliche Erprobungen wurden mit gewohnter Gründlichkeit erledigt. Es ergaben sich keine Beanstan-



Eigenerkammer auf der „Milross“

Die „Milross“ auf der Unterelbe





Die Taufe der „Cresco“



Die „Cresco“ gleitet in ihr Element



Die Taufpatin, Frau Joan Lynche, mit dem Reeder Y. Aaby (vorn links), ihrem Gatten und Direktor Gräber

dungen, so daß das Schiff an den Reeder übergeben werden konnte. Herr Hvistendahl gab seiner Genugtuung über das gute Schiff Ausdruck.

Nach Beendigung der Probefahrt wurden die Gäste und Werftbesatzung in Cuxhaven an Land gesetzt. Die „Milross“ ging sofort in See.

Auch der Stapellauf der „Cresco“, eines Motorfracht-schiffes von 12 500 t Größe für E. B. Aaby's Reederei in

Oslo, fand pünktlich zum festgesetzten Termin am 14. Juli 1956 statt.

Bei herrlichem Sonnenschein konnte Direktor Gräber in Vertretung von Dr. Scholz, der zum Empfang des indischen Ministerpräsidenten Nehru in Bonn weilte, Gäste und Belegschaft begrüßen. Er wies auf die hervorragenden Leistungen unserer bewährten Belegschafter hin. Er dankte ihnen besonders dafür, daß sie trotz des harten Winters durch ihre Einsatzbereitschaft ermöglicht hätten, das neunte Schiff innerhalb von 28 Wochen zum Stapellauf bereitzustellen. Den Betriebsangehörigen, die erst in letzter Zeit zu uns gestoßen sind, empfahl Direktor Gräber, ihre älteren Kollegen zum Vorbild zu nehmen. Dem Reeder, Herrn Y. Aaby, dankte er namens der DW für das durch die Auftragserteilung bewiesene Vertrauen. Frau Joan Lynche nahm dann die Taufe vor. Aus der Bau-Nr. 705 war damit die „Cresco“ geworden.

Das Schiff wird in etwa 7 Wochen abgeliefert werden.

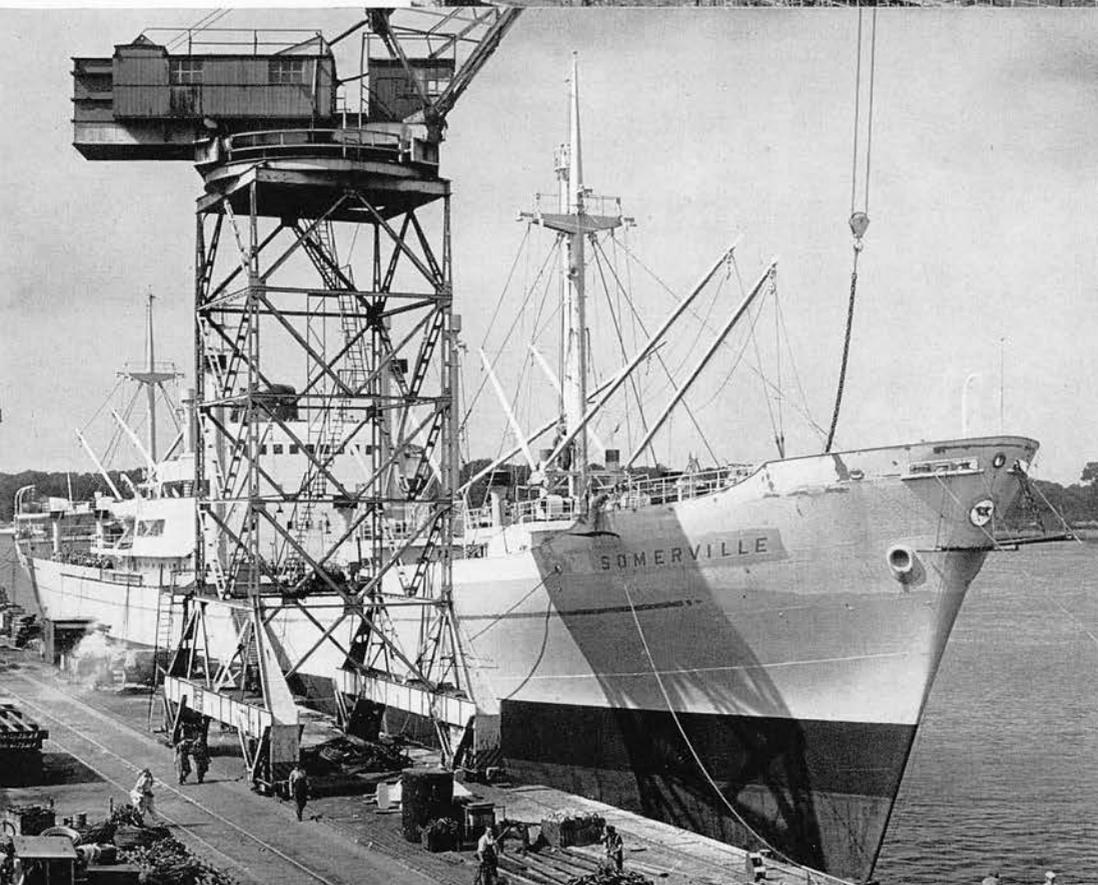
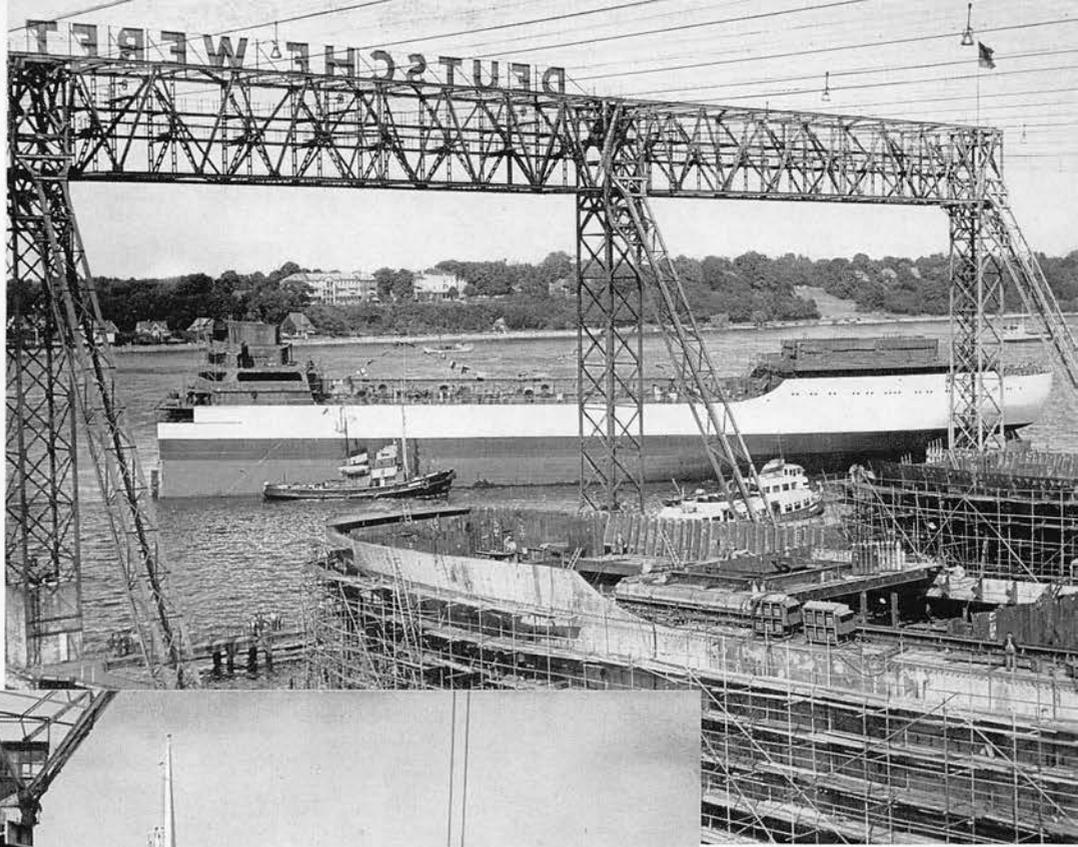
Der 20. Juli brachte den Stapellauf eines „halben“ Schiffes. An diesem Tage lief das Hinterschiff eines Supertankers (32 000 t) für die Reederei Rudolf A. Oetker vom Stapel.

Am 25. Juli fand die Probefahrt des 12 500 t großen Motorschiffes „Somerville“ für die Reederei A. F. Klavenness & Co., Oslo, statt.

Wir werden in der August-Nummer mehr darüber berichten.

Auf Kiel gelegt wurde unsere Baunummer 707, das erste Schiff einer Serie von 7 Neubauten von je 14 750 t dwt, die besonders für die Erzfahrt bestimmt sind. Auftraggeber des ersten Neubaus ist die Maritime Overseas Cooperation, New York, N. Y.

Wieder ein „halber“ Tanker
(Bau-Nr. 692)



Die „Somerville“
am Ausrüstungskai

Was die
nächsten
Wochen
bringen
sollen

Für den 15. August 1956 ist die Probefahrt des Motorschiffs „Höegh Cliff“ (10 000 t) für die Reederei Leif Höegh & Co., Oslo, vorgesehen. Der 31. August 1956 soll uns den Stapellauf des Neubaus Nr. 714, eines weiteren Gipstransporters von 10 600 t mit Turbinenantrieb für die Panama Gypsum Co. Inc., New York, bringen.

Spezialschiff 699

„Gypsum Empress“

Wie funktioniert eigentlich ein so ausgesprochenes Spezialschiff wie der Gipsfrachter S. 699? Diese Frage will ich hier beantworten.

Nach erledigter Probefahrt ging das Schiff am 30. April 1956 in Ballast zur Überführung nach Kanada in See. Der Jahreszeit entsprechend hätte das Wetter besser sein können. Fast während der ganzen Fahrt über den Atlantik löste eine Schlechtwetterbegegnung die andere ab. Nach 15 Tagen war's doch geschafft und der Bestimmungshafen Hantsport erreicht, welcher in der Bay of Fundy auf der Halbinsel Nova Scotia gelegen ist.

Rohgips ist ein weitverbreitetes Mineral, welches in Gesteinslagern offen zu Tage tritt. Reiche Vorkommen bieten lohnenden Abbau in der Umgebung von Hantsport.



Das Ziel der Reise: Der Pier von Hantsport

Das verhältnismäßig schwere Gestein wird nach dem Aufbrechen in den sogenannten „Quarries“ zunächst an Ort und Stelle in Steinbrechern zerkleinert, in Eisenbahnwaggonen geladen und zur etwa 18 km entfernten Küste transportiert. Dort wird das Gestein mittels Elevator in ein riesiges, durch Wellblech abgedecktes Lagerhaus gebracht. Diese Rohware nach den verschiedenen Fabriken in den Vereinigten Staaten zu bringen, ist Aufgabe des Gipsfrachters.

Ladungs-Übernahme

Bevor hierüber etwas zu sagen wäre, ist es notwendig, daß man sich einen Überblick über die örtlichen Pier- und Wasserverhältnisse verschafft. Die langgestreckte, trichterförmige Bay of Fundy weist den größten Tidenhub auf, der in der ganzen Welt zu verzeichnen ist. Die normale Anschwellung beträgt 14 Meter, während Springtiden schon bis zu 20 m aufgetreten sind. Die eigentliche Bucht ist sehr tief, jedoch der 20 km lange Fluß bis Hantsport hält bei Niedrigwasser günstigstenfalls 5 m Wasser. Es klingt fast unglaublich, daß man zu dieser Zeit trockenen Fußes bis zu 60 m vom Pier ab zum eigentlichen Flußbett laufen kann, wo das Schiff später seine Ladung nehmen

soll. Diese Verhältnisse zwingen zu äußerster Schnelligkeit beim Einnehmen der Ladung; von den 6 $\frac{1}{2}$ Stunden Flut müssen nämlich 3 Stunden abgewartet werden, bevor genügend Wasser zum Längsseitgehen vorhanden ist. Die Strömung ist gewaltig; die Maschine läuft während der Liegezeit am Pier ständig mit 30 Umdrehungen auf Voraus; trotzdem drängt die Flut so hart; daß die Vorderleinen auf Kraft gespannt sind.

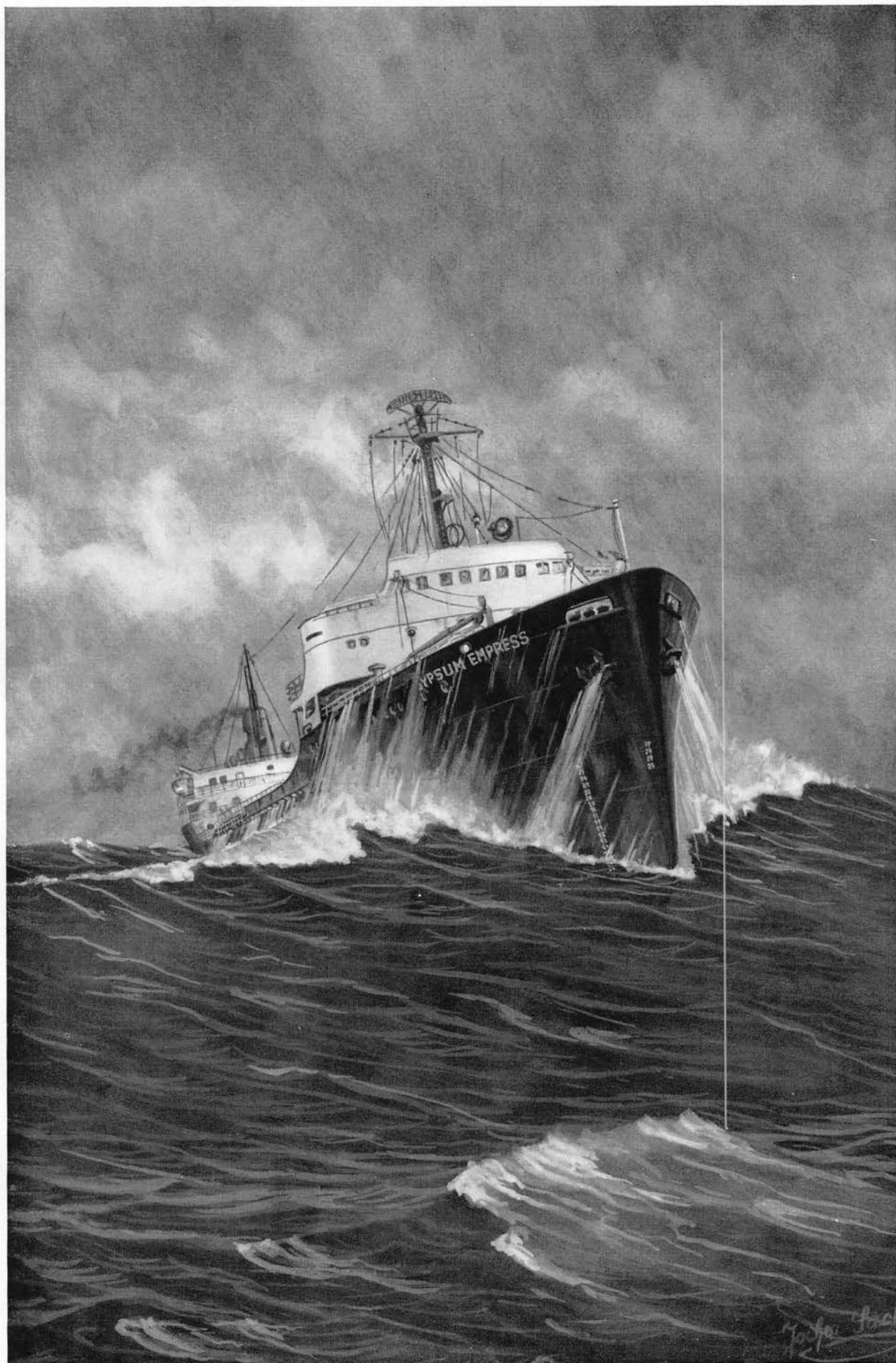
Kaum ist die erste Leine vom Schiff zum Pier herübergeholt und festgemacht, wird auf den Verladebrücken schon begonnen, die aufgetoppten Ausleger herunterzulassen. Um die einzelnen Luken des fest vertäuten Schiffes vollschütten zu können, müssen die Verladebrücken fahrbar sein. Dieses ist mit Rücksicht auf die fest eingebauten Förderbänder unter dem Lagerhausflur nur so zu lösen, daß die Verladebrücken am Pier auf einem Quadrantbogenstück um den Drehpunkt an Land bewegt werden und somit die Möglichkeit gegeben ist, mit einer Anlage vier Luken zu bestreichen. Diese Einrichtungen arbeiten sehr schnell; die Ladung strömt von den Fördergeräten schon in die offenstehenden Luken, bevor das Schiff ordnungsgemäß festgemacht ist. Am Pier stehen schon die vielen Muttis, sehnsüchtig auf den Moment wartend, wo die Gangway ausgebracht wird und sie das Schiff betreten können, um nur nichts von der äußerst kurzen Liegezeit ungenutzt verstreichen zu lassen. Der beim Einschütten der Ladung aufwirbelnde Staub stört die Familienangehörigen nicht weiter; auf dem Wege über Deck zu den vorderen Wohnräumen rieselt der feine Rohgips auf sie hernieder.

Die beiden Verladebrücken sind über Luke 2 und 5 gerichtet; die herunterpolternden Gesteinsmassen schlagen lärmend auf die Raumwandungen. Alsbald ist auch schon ein gehöriger Berg entstanden, der bis zur Lukenöffnung heraufreicht. Ein kurzzeitiges Anhalten, die Verladebrücken drehen langsam etwas weiter herum; über den Luken 3 und 6 stehend wird dann sogleich wieder weiter geschüttet. Sind diese voll, kommen die Luken 4 und 7 an die Reihe. Darauf schwenkt die vordere Anlage nach Luke 1 hinüber und gibt dieser den Rest der Ladung, womit dann gleichzeitig das Schiff getrimmt wird, um für die Reise auf ebenem Kiel zu liegen. Damit ist die Ladung vollständig eingenommen; die dafür benötigte Zeit beträgt 2 Stunden; es wurden also 2700 t Schüttgut pro Förderband und Stunde bewältigt.

Mit Ankunft am Pier standen am Pegel 13 Fuß Wasser. Das durch die schnelle Gewichtszunahme rasch absackende

Die „Gypsum Empress“ am Pier von Hantsport

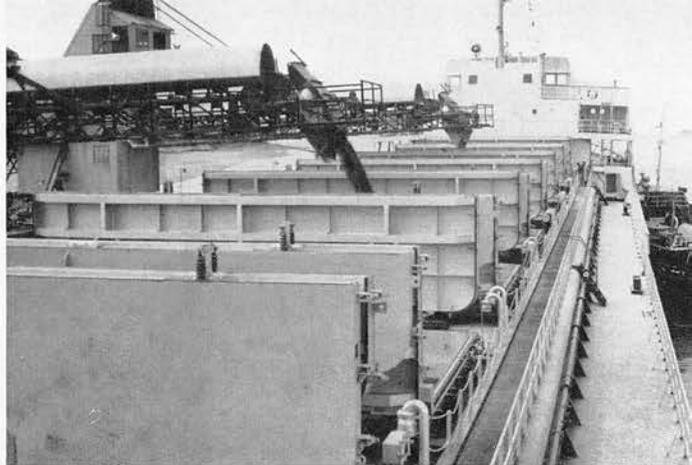




„Gypsum Empress“ nach einem Aquarell von Jochen Sachse



Verladebrücke, bereit zum Beladen



Die Beladung hat begonnen

Schiff wird von der starken Flutwelle jedoch viel schneller gehoben, so daß die anfangs hohen Pierdalben nun mit dem Hauptdeck bündig stehen. Es ist ungefähr Hochwasser geworden; bei einem Schiffstiefgang von 25 Fuß liest man am Pegel $32\frac{1}{2}$ Fuß ab. Noch darf eine Stunde am Pier verweilt werden, dann wird es höchste Zeit zu verschwinden und mit der mittlerweile stark eingesetzten Ebbe auszulaufen.

Die Lukendeckel werden ja bekanntlich durch eine Öldruckanlage betätigt; sie ist für diesen Zweck besonders geeignet; denn in wenigen Minuten sind alle Luken geöffnet. Nach dem Einnehmen der Ladung werden die Dichtkanten und Auflageflächen von anhaftendem Staub und daraufgefallenen Brocken gesäubert, und alsbald sind die Räume wieder sicher abgedeckt.

Soweit über das Beladen in Hantsport. Alle Besucher verabschieden sich und nach einer Liegezeit von insgesamt 3 Stunden geht's auf die Reise nach New York.

Die Ladereise

Diese ist nur kurz. Der Seeweg führt von der Bay of Fundy durch den Cape-Cod-Kanal entlang der Küste von Long Island in den Hafen von New York, wo die Abgabe nach 48 Stunden Fahrzeit auf Staten Island vor sich gehen soll.

Nach Ankunft am Löschplatz der großen Gipsfabrik werden sogleich die erforderlichen Vorkehrungen zum Abgeben der Ladung getroffen. Hier ist der Tidenhub nur unbedeutend und bringt keine Schwierigkeiten hinzu.

Grundsätzlich wird für den Entladevorgang Landstromverbindung hergestellt, um die Förderantriebe an Bord wie auch diejenigen für den Abtransport an Land gemeinsam vom Kontrollhaus am Pier überwachen zu können. Des weiteren ist die Fernsprechverbindung wichtig, die ebenfalls im Landanschlußkasten über Steckverbindung gekuppelt wird.

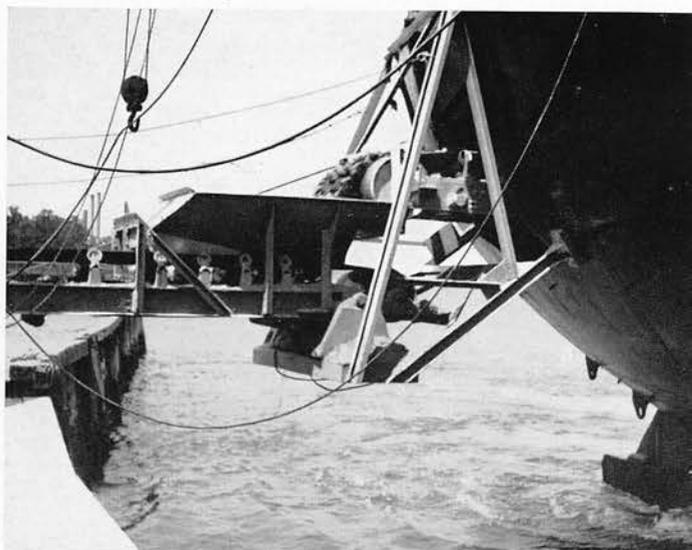
Das Auffang-Förderband, welches vom Schiffsquerband aufnimmt, hängt landseitig noch in einem Flaschenzug. Das am Ende drehbar angebrachte Rahmengerüst wird über den Scheergang gehängt und stützt sich beim Ablassen mit Pratzen gegen die Bordwand. Dieses ist so bemessen, daß die Verschlußplatte in der Bordwand freigehend hochgeholt werden kann, um daraufhin das Querband an Bord in Ausfahrstellung zu bringen. Das so in Zusammenhang gebrachte Auffangband hat zur Aufnahme von Verschiebungen durch Gezeiten und übrige Einflüsse einen Rollwagen am Pier mit reichlich langem Schütt-Trichter darunter, wodurch allen Differenzen begegnet ist. Die Abgabe der Ladung kann beginnen. In den Förderbandtunneln sind je zwei Mann angesetzt, denen die Regulierung des durch die Bodenöffnungen des Laderaumes auf das Transportband ablaufenden Gutes in möglichst

gleichmäßigem Strom anvertraut ist. Zunächst fließt das Gestein aus zwei weit voneinander entfernten Schüttverschlüssen zügig auf das Band; die Männer dort brauchen nicht viel an den Handrädern zu regeln. Ruhig läuft das Gestein auf den Längsbändern dahin zum Quertransportband, dann weiter über die landseitigen Einrichtungen bis hinauf in die Fabriksilos. Mit stark abnehmendem Laderauminhalt geht die Abgabe nicht mehr zu flüssig von der Hand. An den geöffneten Ladeluken stehend, blickt ein Mann auf die verschiedenen großen verbliebenen Haufen und gibt über Telefon den Männern im Tunnel an, welche Bodenschüttöffnungen zur Erfassung des restlichen Gesteins geöffnet oder geschlossen werden müssen. Genau wie an Deck die laufenden Nummern durch Schweißung aufgetragen sind, so findet man bei jeder Verstellvorrichtung dieselben Nummern verzeichnet. Auf diese Weise wird dann erreicht, daß die Ladung so gut wie restlos abgegeben wird; in 10 bis 12 Stunden wurde es geschafft.

Es ist eigentlich nicht der Zweck dieser Zeilen zu beschreiben, wie die Aufbereitung des Rohgipses in der Fabrik vor sich geht. Von Bedeutung mag jedoch sein, daß die Rohware in zwei langen Drehhöfen, ähnlich wie in der Zementindustrie, gesintert wird. Diese Sinterbrocken werden anschließend zerkleinert und in Gipsmühlen zu Fertigware gemahlen.

Diese Abfertigung beschließt nun die Reise. Das Schiff geht wieder nach Kanada zum Übernehmen der nächsten Ladung.

Ing. Fricke



Die Ladung wird gelöscht

Laß uns auf die Koppe steigen . . .

Kleiner Ausflug ins schlesische Riesengebirge mit Aufnahmen von Hugo Krause

Immer wieder leuchten die Augen der Schlesier auf, wenn vom Riesengebirge die Rede ist. Sie waren und sie sind stolz auf „ihr“ Gebirge, wie sie es nennen. Und das mit vollem Recht! Wer jemals in diesem höchsten Teil der Sudeten geweilt und dabei ihre hochthronende Königin, die Schneekoppe, aufgesucht hat, der wird die auf einer solchen Reise erlebten Schönheiten, aus Gebirgsromantik und Lieblichkeit gepaart, niemals vergessen. Ist es da ein Wunder, wenn die Zahl der Touristen, die das Riesengebirge aufsuchten, von Jahr zu Jahr stieg? Bis auch hier ein unerbittliches Schicksal eingriff und die Deutschen aus jenen Landstrichen vertrieb. Selbst Gerhart Hauptmann, dessen Werke, in fast alle Sprachen übersetzt, in der ganzen Welt gelesen wurden, wäre es nicht erspart geblieben, noch einmal auf Wanderschaft zu gehen. Doch der Tod kam allen Umsiedlungsplänen zuvor. So war es denn dem greisen Dichter vergönnt, sein so erfolgreiches Leben auf seinem geliebten Wiesenstein in Agnetendorf zu beschließen.

Wir aber blenden zurück und wandern wieder einmal auf Pfaden der Erinnerung durch das Gebirge. Namen klingen dabei auf, die längst auch dem zu einem Begriff wurden, der die so reizvolle Landschaft nur aus Büchern und Reisebeschreibungen kennt. Da sind Brückenberg und die Kirche Wang. „Bergkirche unseres Erlösers zu Wang“ ist der vollständige Name des mit Giebeln, Dachreitern und Drachenköpfen ausgestatteten Gotteshauses, das aus seiner Heimat am Wangsee in Norwegen hierher verpflanzt wurde.

Da sind weiter die schon aus dem 14. Jahrhundert stammende Anna-Kapelle und in unmittelbarer Nähe die Anna-Quelle, auch der „Gute Brunnen“ genannt. Vielleicht hat er Anregung zu dem Volkslied gegeben:

„Und in dem Schneegebirge,
Da fließt ein Brunnlein kalt,
Und wer daraus getrunken,
Der wird ja nimmer alt.“

Jedenfalls mußten auch in unserer Zeit noch zwei Krüge dieses heilkräftigen Wassers nach uralter Sitte täglich ins Warmbrunner Schloß geliefert werden.

Von den Kräbersteinen konnte man weit ins bergige Schlesierland schauen. Die eigenartigen Felsbildungen in Adersbach-Wekelsdorf waren eine weitere Sehenswürdigkeit. Auch das Dorf Baberhäuser mit seinen vielen

Bauden auf weiten grünen Matten in einem botanisch interessanten Kesseltal war ein beliebtes Ausflugsziel und Ferienquartier.

Burg Kynast wurde bekannt durch die Jungfer Kuni-gunde, der sogar ein Schauspiel gewidmet ist. Nicht minder sagenumwoben war die romantische Bolkoburg. Krummhübel muß gleichfalls erwähnt werden. Hier war die Zunft der Laboranten zu Hause, ein eigenartiger Erwerbszweig, der auf oberdeutsche Einwanderer im 16. Jahrhundert zurückzuführen ist. Der letzte Laborant starb 1894. Die Blütezeit der Zunft fällt in das erste Drittel des 19. Jahrhunderts. „Gewiß eine geographische Merkwürdigkeit, ein Apothekerdorf im Riesengebirge“, so heißt es in einem alten Bericht.



Letztes Laborantenhaus in Krummhübel

Untrennbar vom Riesengebirge war der Berggeist „Rübezahl“. Immer wieder tauchte sein Name auf. Da gab es Rübezahls Lustgarten und Tanzplatz, Weinkeller und Kegelbahn, Backofen und Würfel, und wie die Bezeichnungen alle lauteten. Ja, selbst die weißgraue lange Flechte an den verwitterten Stämmen der riesigen Tannen wurde zu dem Herrn der Berge in Beziehung gebracht, sie hieß allgemein „Rübezahls Bart“. Die Mittagsteine bestanden aus mehreren hintereinander aufgetürmten Felsgruppen, deren nördlicher Teil einem Manne glich. Rübezahl soll sich selbst einmal hier konterfeit haben. Groß ist die Zahl der Sagen über den Berggeist, der das Gute belohnte und das Böse bestrafte. Der bescheidene böhmische Musikant erhielt eine goldene Flöte, die ihn bald zum reichen Manne machte. Einer armen Familie brachte Rübezahl einen strahlenden Lichtenbaum, dessen Zweige sich in Silber verwandelten, während die an der Tanne hängenden Kugeln sich als pures Gold erwiesen. Der Quacksalber und Wunderdoktor aber, der den Kranken völlig unwirksame Mittel zu hohen Preisen verkaufte, mußte all seine Pillen und Mixturen trotz Sträubens und Wimmerns selber hinunterschlucken. Und der Schneider, der von den Stoffen und Tuchen seiner Kunden stets ein großes Stück für sich behielt, wurde erst nach einem

Blick auf Brückenberg und die Schneekoppe





Blick auf die Schneekoppe

wagehalsigen Flug durch die Lüfte, sich dabei krampfhaft an Rübzahls Ziegenbock festhaltend, zu einem ehrlichen Menschen.

Sage und Gestalt des Berggeistes waren ursprünglich im Harz heimisch. Nach bestimmten Nachrichten wurden sie um 1500 durch Bergleute aus Goslar in das Schlesische Bergland verpflanzt. Untrennbar mit dem Riesengebirge verbunden wurden sie aber erst, als Johann Prätorius im Jahre 1662 dem neckenden und humoristischen, launenhaften und dabei doch gutartigen Berggeist mit seinem „Daemonologie Rubinzalii Silesii“ einen ausführlichen Bericht widmete. Etwa einhundert Jahre später entwickelte Musäus die Sage zu einem Volksmärchen, das noch heute allen Deutschen lieb und vertraut ist.

Wie der Berggeist den Namen „Rübzahl“ erhielt, erzählt eine andere Sage. Danach suchte der Herr der Berge eine Gefährtin in seiner Einsamkeit. Emma, eine schlesische Herzogstochter, war ihm schließlich in sein unterirdisches Reich gefolgt. Sie bereute es auch anfangs nicht. Aber bald vermißte sie ihre Gespielinnen. Der Berggeist tröstete sie. „Hier hast Du einen Zauberstab“, so sprach er zu ihr. „Damit kannst Du gewöhnliche Mohrrüben, von denen wir genug haben, in Deine Freundinnen und Dienerinnen verwandeln. Dann wirst Du Gesellschaft in Hülle und Fülle haben.“ Was dann auch geschah. Doch wie die Rüben es nun einmal an sich haben, schnell zu verwelken, so schrumpften auch die hervorgezauberten Gestalten bald zusammen und wurden zu alten Mütterchen. Zwar konnte die Zauberei immer wieder von neuem beginnen, aber schließlich gingen die Rüben auf die Neige. Wieder wußte der Berggeist Rat. Er ließ durch die kleinen Zwerge, die in seinen Diensten standen, flugs Rübensamen aussäen, der auch bald zu sprießen begann. Emma wollte nun zunächst wissen, wieviel Rüben zur Verfügung stehen würden. Der Herr der Berge machte sich wirklich an die mühevollen Arbeit des Zählens. Auf diesen Moment hatte die Prinzessin nur gewartet. Schnell nahm sie den Zauberstab, verwandelte eine Rübe in einen feurigen Rappen, und es gelang ihr wirklich, dem unterirdischen Reich auf immer zu entfliehen. Der Berggeist aber hatte seinen Namen weg für alle Zeiten, er hieß seitdem der „Rübenzähler“, oder einfach „Rübzahl“. Es soll aber nicht ratsam sein, ihn mit diesem Namen anzurufen, dann kann er fuchsteufelswild werden.

Genug der alten Geschichten, die es indes verdienen, als volkstümliches Sagengut erhalten zu bleiben. Der Name des Gebirges allerdings ist nicht etwa auch auf eine Sage zurückzuführen, er ist vielmehr wie folgt entstanden: Um die geschlagenen Stämme dem Bergbach zuzuführen, wurden an den Felswänden Holzzinnen in Zickzackform, sogenannte Riesen, angelegt. Von diesen nur leicht gezimmerten Bauten ist schon längst keine Spur mehr vorhanden. Sie leben aber in verschiedenen Ortsbezeichnungen fort: Riesengrund, Riesenhain, Riesenkamm usw. Wahrscheinlich ist auch der Name für den höchsten Berg,

„Riesenkoppe“ oder „Schneekoppe“ und schließlich für das ganze Riesengebirge auf diese alten Holzbauten zurückzuführen.

Doch nun auf zu einer Kammwanderung, die uns Schönheiten über Schönheiten erschließt. Sie soll in Oberschreiberhau beginnen, bekannt geworden durch seine Glashütte, die schon im 14. Jahrhundert bestand. Die Josephinenhütte wurde 1841 vom Grafen Leopold Schaffgotsch gegründet. Aus ihren Ateliers gingen weit und breit berühmte Kunstwerke hervor.

Die gewaltige Ouvertüre zu dem grandiosen Schauspiel, das sich dem Besucher auf dem Kamm bietet, sind der Zackelfall und die Zackelklamm, die wir in einer knappen Stunde erreichen. Vom sicheren Eisensteg aus können wir bequem den 27 Meter hohen, aus 843 Meter Höhe in



Prinz-Heinrich-Baude mit Schneekoppe

drei Absätzen herabstürzenden Fall beobachten. Wie weißer Gischt scheint das Wasser in dem engen Felsenkessel der Klamm.

Nach dem Passieren der auf einem weiten Wiesenplan liegenden Neuen Schlesischen Baude erleben wir den umfassenden Rundblick bei den Pferdekopfsteinen nahe der Reifträgerbaude, bewundern die einmalige Szenerie der Schnee gruben, überragt von der kastellartigen Schnee grubenbaude und lauschen dem Zitherspieler in der Peter-Baude. Sie war einst Hauptresidenz des Schneesports, als dessen Königreich das Riesengebirge galt.

Kleiner Teich und Teich-Baude



Wir folgen dem Auf und Ab des Kammweges, passieren die eigenartige Felsgruppe der schon erwähnten Mittagssteine und die noch mehr zerklüfteten Dreisteine. Hinter der Prinz-Heinrich-Baude, am Rande einer Felswand gelegen, welche 187 Meter tief nach dem Großen Teich hinunterstürzt, beginnt der schönste Teil der Kammwanderung. Vor uns der gewaltige Kegel der Koppe und zur Linken der Blick in die schwindelnde Tiefe. Der Kleine Teich und die Kleine Teich-Baude mit dem Glockentürmchen gehören zu den bezauberndsten Hochgebirgsidyllen. Bald wird auch die Hampelbaude sichtbar, wohl die älteste des Gebirges, 1670 schon von Gryphius erwähnt. Zwischen Knieholzbüschen hindurch geht es zum Koppelman. Von hier aus schwingt sich der Weg in Zickzacklinien zur Höhe empor. Eine halbe Stunde später stehen



Die Großen Schneegruben mit dem Hohen Rad

der Neubau wurde durch Feuer zerstört. Erst nach 1862 entstanden die allen bekannten Bauden.

Ein Sonnenaufgang auf dem Gipfel der Koppe wurde jedem zu einem unvergeßlichen Erlebnis, vorausgesetzt natürlich, daß der Wettergott nicht dagegen war. Wer dann noch in der Morgenfrühe eine klare Sicht hatte, der war besonders vom Glück begünstigt. Er blickte in den wilden, felsigen Riesen- und Aupagrund nach Süden, nördlich in den Melzergrund und das Hirschberger Tal und weit nach Niederschlesien und Böhmen hinein. Gibt es wohl eine treffendere Schilderung hierfür als Theodor Körners Verse, der wahrhaft überwältigt von der imposanten Rundschau einst ausrief:

„Hoch auf dem Gipfel
Deiner Gebirge
Steh' ich und staun' ich,
Glühend begeistert,
Heilige Koppe,
Himmelanstürmerin.

Blühende Fluren,
Schimmernde Städte,
Dreier Könige
Glückliche Länder
Schau ich begeistert,
Schau ich mit hoher
Inniger Lust!“

Kirche Wang



Die Hampel-Baude

wir auf dem Gipfel, 1605 Meter über dem Spiegel der Nordsee, mit seinen Bauden, der Kapelle und dem Observatorium.

In früheren Zeiten bot der 60 Meter lange und 50 Meter breite Koppengipfel keinerlei Schutz gegen Unbilden der Witterung. Die Ende des 17. Jahrhunderts von Graf Christian Leopold Schaffgotsch gestiftete, dem heiligen Laurentius geweihte Kapelle, stand später den Koppengewandern als Herberge zur Verfügung. Im Jahre 1850 errichtete der Gastwirt Sommer ein Holzgebäude, dem indessen keine lange Lebensdauer beschieden war. Auch

Blick von der Schneekoppe auf den Koppelman



Neue Docks in Finkenwerder

Von Wolfram Claviez

Schon mehrfach haben wir in unserer Zeitung über Schwimmdocks geschrieben. Es waren aber meistens nur die Sorgen, die wir als Mieter mit den alten Docks hatten — und welcher anständige Mensch hat etwa keine Mietersorgen? Da hilft stets nur eins, sich selbst ein neues Haus zu bauen bzw. in diesem Falle wir als Werft: neue eigene Docks. Das haben wir getan, und die etwas peinlichen Erinnerungen an überstandene Unstimmigkeiten verblassen gottlob immer mehr. Wir haben auch schon über technische Fragen des Dockbaues gesprochen, z. B. über den Zusammenbau der beiden Dockhälften von Dock I, siehe Heft 5 von 1954. Wie sieht es nun heute mit unseren Docks aus?

Wenn man einen Neubau betritt, in dem noch keine Fenster sind und noch kein Wasser läuft, und der Garten noch wie eine Steppe aussieht, so fühlt man sich noch etwas unbehaglich; aber man hat das beglückende Gefühl: es geht vorwärts, es geschieht etwas, man baut auf. In dieser schönen Situation befinden wir uns. Es sieht noch ein bißchen wie gerade urbar gemachtes Kolonialland aus um unsere Docks herum, aber man wartet schon gespannt darauf, wie es wohl morgen aussehen wird.

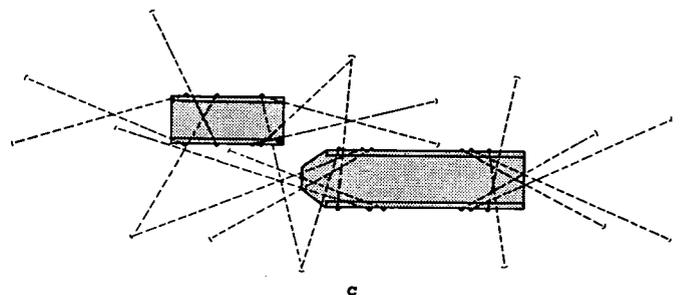
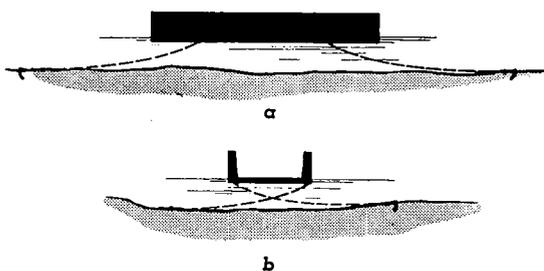
Vom Werk Reiherstieg will ich im Moment nicht sprechen, der Betrieb läuft auf vollen Touren, und die beiden großen Docks I und II sind Tag und Nacht in Betrieb. Aber unser Hauptwerk in Finkenwerder war — ohne daß der Ablauf des Bauprogramms auf den Helgen und im Ausrüstungshafen dadurch ernstlich beeinträchtigt worden wäre, doch während der vorübergehenden Abwesenheit aller Docks — na, sagen wir wie eine Wohnung ohne Badewanne. Es ging zur Not auch ohne, aber auf die Dauer will und kann man nicht darauf verzichten. Der Umstand, mit unseren einzudockenden Neubauten immer erst einen Ausflug nach dem Reiherstieg zu machen, und dort das Reparaturprogramm durcheinander zu bringen, war auf die Dauer nicht tragbar. So ist dieser provisorische Zustand jetzt beendet worden, indem 4 neue Docks auf den Platz hinter Helgen 7 gelegt werden, und zwar nicht nur die Docks, sondern noch allerlei, was dazu gehört. Daß sich da unten etwas tut, ist wohl schon jedem aufgefallen, auch dem, der keine Gelegenheit hat, sich die Verhältnisse an Ort und Stelle anzusehen. Man konnte schon vom Dampfer aus

bemerken, wie ein Stahldalben nach dem anderen dort gerammt wurde.

Die erste großzügige Handlung war, das gesamte Dockgelände weiter nach Westen zu verlegen; die Dockstraße und die Brücke zum Dockverbindungsponon wurden so weit verschoben, daß die westliche Ablaufbahn immer freiliegt und die Docks für einen Ablauf von diesem Helgen nicht mehr verholt zu werden brauchen. Darüber hinaus wird dort Platz geschaffen für einen völlig organischen Ausbau der Werft. Was heißt das?

Jede in ihrer Gesamtanlage fertige Werft stößt eines Tages auf ernsthafte Schwierigkeiten, wenn einer ihrer Teilbetriebe sich ausdehnen muß und dann kein Platz mehr vorhanden ist. Da ja im allgemeinen innerhalb eines Werftgeländes keine Platzreserven zur Verfügung stehen, wird also außen angebaut, und dann entstehen jene unübersichtlichen und geflickten Betriebe, in denen sich kein Mensch mehr zurechtfindet. Chaotisches Verkehrsnetz, auseinandergerissene Gewerke usw. Wir als relativ junge Werft haben das große Plus, daß die ursprünglich projektierte Anlage bis heute unverändert beibehalten werden konnte. Aber auch wir sind genötigt, uns nicht ewig mit dem Bestehenden zu begnügen, denn die Anforderungen an unser Bauvermögen sind seit 1918 erheblich gewachsen und nehmen noch ständig zu. Auch wir müssen uns also ausdehnen, weil der konzentrierte innere Ausbau allein auf die Dauer nicht genügt. Nun liegt die Kunst und die Verantwortung bei einer Erweiterung unserer Werft darin, durch jede bauliche Veränderung die organische Struktur ihres Gesamtbildes nicht zu zerstören.

Wir werden demnächst mit der Konstruktion unseres bisher größten Neubaus beginnen, einem Supertanker von 45 000 tdw und, da die jüngste Entwicklung im Schiffbau gezeigt hat, daß dieses noch lange nicht die Grenze ist, die der Größe von Frachtschiffen gesetzt ist, werden wir auch für den Bau noch erheblich größerer Schiffe vorbereitet sein müssen. In Japan wird z. Z. für amerikanische Rechnung ein Erzschiß von 100 000 tdw gebaut. Schiffe bis zur Größe der „Tina Onassis“ oder der „Al Malik Saud al Awal“, denen unser Neubau entspricht, können wir noch nach dem bewährten Rezept des Baues in zwei Teilen



(siehe Cabimas-Klasse und die Esso-Schiffe) auf unseren alten Helgen bewältigen. Aber für ein 100 000-t-Schiff müßten wir doch eine neue Ablaufbahn haben, und im Zusammenhang mit den oben erwähnten Bauproblemen sei erwähnt, daß der Platz für eine neue Helling sich bei uns so zweckmäßig in den bestehenden Werftplan einfügt, wie wir uns nur wünschen können. Es gibt zwei Möglichkeiten für die Ausführung dieses Projektes: einmal zwischen den bestehenden Helgen und der Dockstraße, und einmal außerhalb der Dockstraße, nicht parallel zu den vorhandenen Hellingbahnen, sondern „Richtung Blankenese“.

Legen wir die Groß-Helling dorthin, dann würde sich am Gesamtbild der Werft überhaupt nichts ändern, als daß statt sieben parallel liegender Ablaufbahnen acht nebeneinanderliegen. Aber die Nachteile dieses Plans sind offensichtlich: abermals Notwendigkeit der Dockverholung beim Ablauf und zum anderen beschränkter Auslauf für sehr große Schiffe. Beide Nachteile entfallen bei der zweiten Ausführung. Der Auslauf wäre unbegrenzt, Platz genug für eine beliebig breite Bahn mit entsprechenden Kranbahnen und Vorhelgen würde reichlich vorhanden sein. Dieses wäre eine Lösung, die, auch für heute noch nicht zu übersehende Bauaufgaben der Zukunft, alle Möglichkeiten böte. — Aber zunächst soll die Dockanlage vollendet werden.

Wenn wir heute die Dockstraße hinuntergehen, kommen wir über die neue Verbindungsbrücke zum Ponton, der die vier Docks miteinander verbinden soll. Bis jetzt liegen Dock III und Dock VI. Dock IV ist fast fertig und Dock V wird erst gebaut. Dieses soll unser größtes werden und seine Tragfähigkeit wird für alle Schiffe ausreichend sein, die überhaupt auf der Elbe fahren können. Auf diesem Verbindungsponton werden verschiedene Elektro-Werkstätten, Magazine und Ausgaben errichtet, neue Umkleieräume sollen entstehen, so daß ein völlig selbständiger kompletter Dockbetrieb daraus wird. Dieser Ponton mit den daraufgebauten „Läden“ mutet so etwas an wie die berühmte Ponte di Rialto in Venedig. Es fehlen nur die Schaufenster und der bunte Klimbim der dazugehört. Aber das wird im Laufe der Zeit schon noch kommen.

Was die Verankerung der Docks anbetrifft, so sind wir hier neue Wege gegangen. Das Festlegen der Docks ist ja verständlicherweise ein großes Problem. Die Docks mit ihrer weit über 1000 qm betragenden Segelfläche stellen einen kaum zu überbietenden Windfang dar. Außerdem liegen sie im Strom und haben dem dauernden Wechsel von Ebbe und Flut standzuhalten, was besonders kritisch werden kann, wenn der Strom gewaltige Eisberge gegen

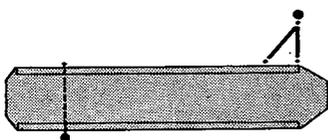
die Docks schiebt, mal aus der einen, dann aus der anderen Richtung. Kein Schiffsanker hat größere Kräfte aufzunehmen. Nun wird bei der geforderten festen Verankerung verlangt, daß das Dock dabei in der Vertikalen frei beweglich bleibt, um das Spiel des Tiedenhubes mitzumachen, wie auch für den Tauchvorgang, um die Schiffe ein- und auszudocken. Die Skizzen a, b zeigen eine übliche und auch bei uns früher angewandte Ankermethode. Mit ihr kann man ein Dock genügend festlegen, ohne die senkrechte Beweglichkeit zu beschränken. Aber die Nachteile sieht man leicht ein: Es sind enorm lange Ankerketten erforderlich, die sehr teuer sind und unter Umständen die Schifffahrt stören. Außerdem muß bei mehreren auf einer Stelle liegenden Docks ein unentwirrbares Knäuel von Ankerketten entstehen. Siehe Skizze c. Es galt daher, praktischere Lösungen zu finden. Einfach ist es nicht, weil immer, wenn man ein Problem umgehen will, zwei neue dafür auftauchen. So haben wir die Reiherstieg-Docks auf eine Weise verankert, die in Skizze d deutlich wird. Eine Dreiecks-Traversen-Konstruktion hält das eine Dockende und nimmt sowohl die in Stromrichtung auftretenden Kräfte als auch die quer zu ihr wirkenden auf. Das andere Ende des Docks wird an einem Stützdalben mit einer Kette aufgefangen, eine Haltevorrichtung, deren einfaches Schema Abbildung e veranschaulicht. Wie nun aber den Festpunkt für die Traverse schaffen?

Es müssen Dalben gerammt werden, und was für Dalben dazu gehören, kann sich jeder aus der Nähe ansehen. Bei unserer neuen Dockanordnung in Finkenwerder wurde das gleiche Prinzip angewandt wie am Reiherstieg, nur daß in Finkenwerder ausschließlich die in Stromrichtung wirkenden Kräfte von Spieren auf die Dalben übertragen werden, die als federnde Stützen wirken. (Skizze f)

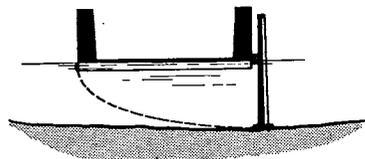
Für eine Spierenkonstruktion in Dreiecksform ist wegen der Beschränkung des Fahrwassers bei je zwei nebeneinanderliegenden Docks hier zu wenig Platz.

Die einfachste Art wäre natürlich die Dalben direkt als Führungsschienen für die Auf- und Abwärtsbewegung zu verwenden, indem man einfach Ringkonstruktionen um sie legt, die am Dock fest sind. Das haben wir auch getan, aber nur beim kleinsten unserer Docks, da bei den anderen die aufzufangenden Kräfte zu groß würden, um von nur zwei Dalben getragen zu werden.

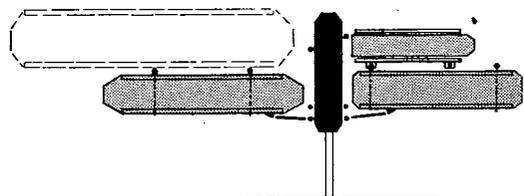
Wir werden sehen, wie sich „DW-Westend“ weiter verändern wird. Der Aufbau unserer Werft, die bereits mehrere Weltrekorde in die Tasche gesteckt hat, ist noch lange nicht abgeschlossen.



d



e



f

Vom Einbaum zum Supertanker

Von Reimund Reich

(2. Fortsetzung)

5. Der Einbaum

Die Mängel des primitiven Floßes, die wir schon erkannt haben, ließen die Menschen nicht zur Ruhe kommen. Es galt vor allem, ein Fahrzeug zu finden, das Untiefen, Klippen, Seegang und Stromschnellen nicht gleich zum Opfer fiel. Es mußte beweglicher sein als das Floß, nicht so plump und so tief im Wasser liegen, es sollte leichter lenkbar und fester gefügt sein. Auch die Geschwindigkeit, wenn man den Schneckengang eines Floßes überhaupt noch so nennen darf, ließ sehr zu wünschen übrig; denn auch mit Segelantrieb überwand ein Floß die größeren Entfernungen, wie sie die Inseln der Südsee etwa trennen, nur mit erheblichem Zeitaufwand. An den Sandbänken und Klippen blieben die Flöße oft hängen oder zerschellten, weil die Seefahrer ihre schwerfälligen Untersätze nicht an den gefährlichen Stellen vorbeilenken konnten. Dabei lösten sich die schönen Fahrzeuge dann fast regelmäßig in ihre Bestandteile auf und ließen ihre Mannschaft im Stich. Auch blieben die Personen und Waren, die mit dem Floß befördert wurden, nur bei Windstille trocken. Schon der geringste Seegang überspülte den Untersatz, wenn er nicht sogar Rohmaterial aus dem Floß machte.

So traten die Natur und die Bedürfnisse des Menschen an die Floßbauer mit der Forderung heran, ein neues und brauchbares Fahrzeug zu schaffen. Da die Menschen früherer Zeiten und vor allem die Wilden noch nicht über Schiffbauingenieure und Konstruktionsbüros verfügten, deren Aufgabe es ist, darüber nachzudenken, wie solche Mängel behoben werden können, waren sie wesentlich auf die praktische Erfahrung angewiesen.

Wie hat man sich aber nun die Überwindung dieser vielen und für die Seefahrt peinlichen Nachteile eines Floßes vorzustellen? Dort, wo Wald und Wasser zusammentreffen, hat die Natur vielleicht einmal einen hohlen Baum ins Wasser fallenlassen, der an einer Längsseite offen, aber an den Enden noch massiv war. Und vielleicht hat es sich so gefügt, daß dieser hohle Baum von einem über die Seefahrt verbitterten Flößer gefunden wurde. Vielleicht ging der Zufall ja so weit, daß dieser Flößer die Höhlung leerschöpfte, sich hineinsetzte und mit den Händen paddelnd sich mit diesem Wunderschiff fortbewegte.

Vielleicht haben die Wilden aber auch nur an Nußschalen und gebogenen Borkenstücken beobachtet, daß ein Hohlkörper nicht so schwerfällig und tief liegend schwimmt wie ein massiver Körper. Wahrscheinlicher aber wohl ist, daß sie einen durch irgendwelche glücklichen Umstände einseitig offenen Hohlkörper vorfanden und ausprobierten, wobei sie die folgenschwere Entdeckung machten, daß die Seefahrt damit viel leichter, ungefährlicher und trockener möglich ist, als mit den unförmigen Flößen. Diese Entdeckung ist deshalb für die ganze Geschichte des Schiffes so wichtig und grundlegend, weil hier die Geburtsstunde des Schiffes, sein eigentlicher Ursprung zu suchen ist. Mit der Entdeckung, daß ein hohler Baum zur Überquerung eines Gewässers brauchbar ist, sind die grundlegenden Merkmale auch eines heutigen Schiffes gefunden, daß — wie gesagt — hohl und länglich ist. Alles andere, die Form, die Größe, der Antrieb sind im Vergleich damit bloße Zutaten.

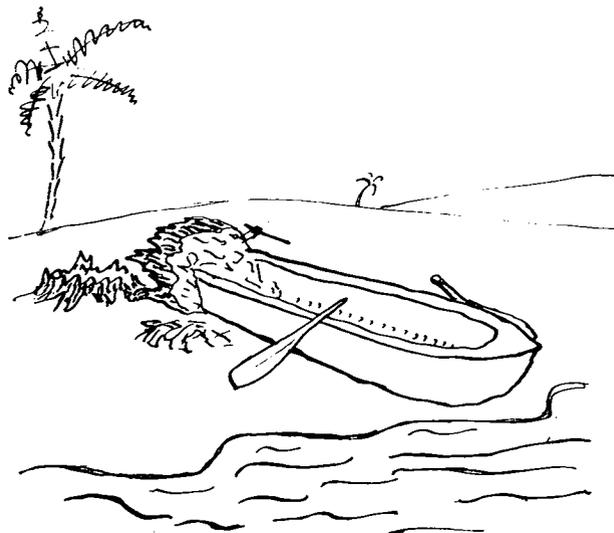
Nachdem der Mensch einmal diese Erfahrung mit dem ihm von der Natur in die Hand gespielten hohlen Baumstamm gemacht hatte, war der weitere Schritt zur künstlichen Herstellung eines solchen Einbaumes nicht mehr weit. Mit ihren einfachen Steinkeilen und Steinäxten fällt

den die Wilden einen Baum, den sie sehr mühselig auskratzen und ausschabten, bis er jenem von ihnen mit so viel Nutzen gebrauchten und von der Natur bearbeiteten Stamm einigermaßen ähnlich war.



Da die Turbine noch nicht ganz fertig war, mußte das erste Schiff noch als Einmannraddampfer fahren!

Mit diesem langgestreckten Bottich konnten die Erbauer verhältnismäßig sicher und schnell, auch bei Seegang, sich durch die Riffe und zwischen den Untiefen hindurch staken oder mit abgeschlagenen Ästen paddeln. Vor diesem künstlich hergestellten Bottich, der vorn und hinten zunächst noch stumpf gewesen sein dürfte, war es nicht mehr weit bis zur Urform des Schiffsrumpfes. Das vorn und hinten platte Fahrzeug war nicht nur langsamer als ein an beiden Enden zugespitztes, sondern nahm auch mehr Wasser über. Deshalb mußten die Spitzen auch noch hochgezogen werden, wodurch so etwas wie ein Sprung entstand.



Fofftein! Aber die Einladungskarten für den Stapellauf können schon verteilt werden!

Die Beobachtung, daß angebrannte Holzstücke einseitig vom Feuer ausgehöhlt waren und ihren Schiffen ganz ähnlich sahen, mag die Wilden eines Tages darauf gebracht

haben, statt den Baum mit Äxten auszukratzen, das Feuer zu Hilfe zu nehmen. Statt der schweißtreibenden Muskelarbeit des Aussplittens, brauchte man jetzt bloß noch aufzupassen, daß der Baum nicht ganz verbrannte. Ganz so bequem ist der Schiffbau heute ja leider nicht mehr.

Waren mit dem Einbaum die meisten Mängel des Floßes behoben, so hatte sich dafür ein neuer Nachteil eingestellt. Wenn sich einer der Mitfahrer nämlich in dem Einbaum hinstellte statt schön still zu sitzen, dann lag die ganze Crew umgehend im Bach, und das schöne Schiff zeigte seine Unterseite. Der Einbaum war zwar lang, konnte aber nicht breiter ausfallen, als der Baum war, aus dem es hergestellt worden. Die verhältnismäßig geringe Breite hatte zur Folge, daß es sehr kippelig war. Ganz sicher war der Einbaum, außer an Land, nur bei ruhigem Wasser, wenn die Besatzung brav im Schiff saß, möglichst ohne sich zu rühren. Auch quer zur See zu schippern war äußerst gefährlich und an die Ausnutzung der Windkraft zur Fortbewegung war wegen der Rankheit des ersten Schiffes überhaupt nicht zu denken.

Dieser Ungeschicklichkeit der ersten Einbaumkapitäne — denn um einen Konstruktionsfehler handelte es sich nicht wie die Entwicklung des Schiffes beweist —, diese Ungeschicklichkeit also war leichter zu vermeiden als die schwerwiegenden Fehler des Floßes. Um die schlanken Boote etwas sicherer zu machen, erinnerten sich die ersten Schiffbauer an die Erfahrung mit dem Baumstammritt, der durch das Herumrollen des Stammes mit anschließendem Vollbad des Reiters endete.

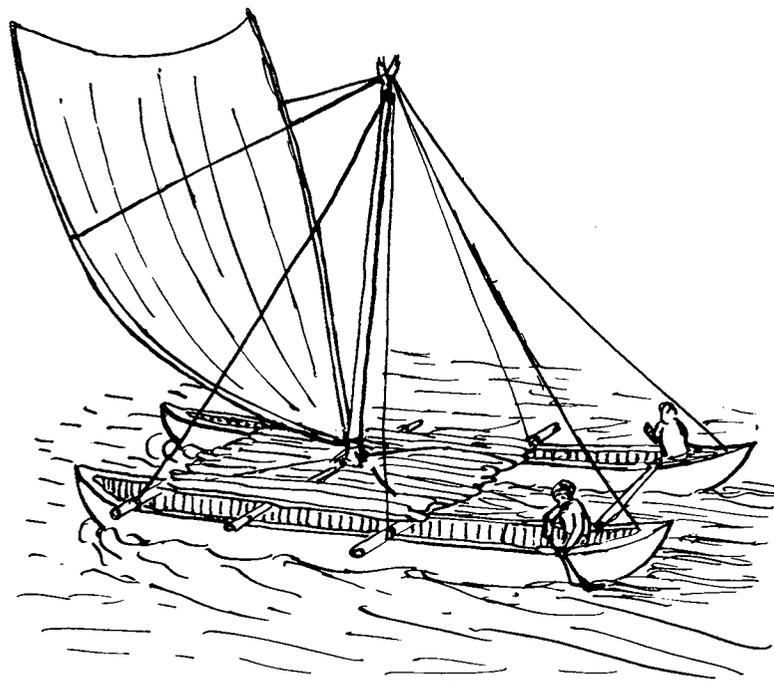
Jener Vorfahre hatte sich geholfen, indem er sich an einem zweiten Stamm festhielt, später, indem er beide Stämme verband. So koppelten unsere verzweifelten Wilden zwei Einbäume im Abstand von 2 bis 3 m durch quergelegte Stangen aneinander zu Auslegerbooten, die sehr stabil im Wasser lagen und nun keine Möglichkeit zum Kentern mehr hatten. Andererseits aber gelangten die mit dem Einbaum fahrenden Menschen zu großer Balanciergeschicklichkeit, so daß sie bald nicht nur knieten in ihren Booten, sondern auch — vor allem in den größeren Exemplaren des Schiffbaus, in den Supereinbäumen — standen, ja schließlich sogar mit ihnen ohne Ausleger zu segeln verstanden. Diese Umstellung war überall dort nötig, wo schmale und klippenreiche Gewässer breitere Fahrzeuge nicht zuließen.

Daß die Einbäume weder mit Düsen- noch mit einem anderen maschinellen Antrieb ausgestattet waren, braucht ja nicht erwähnt zu werden. Zunächst waren die alten

Schiffbauer auf die Menschenkraft angewiesen. Der älteste Antrieb dürfte also wohl die Stakstange gewesen sein, mit der sich die Besatzung von Grund abstieß, eine Fortbewegungsart, die natürlich nur in verhältnismäßig flachen Gewässern möglich war. Sehr bald mußten sich die Seefahrer überlegen, auf welche Weise sie sich auch in tieferen Gewässern mit ihren Booten bewegen konnten, ohne auf den Strom angewiesen zu sein. Sie erfanden hierfür das am Ende breitblättrige Stechpaddel, das sie kniend oder in den größeren Booten stehend bedienten. Der „Paddler“ stand mit dem Blick nach vorn in seinem Kahn, tauchte das Paddel ins Wasser und zog es mit kräftigem Ruck nach achtern, wie wir das auch heute noch bei den Kanüdfahrern auf der Elbe, Alster und anderen Pfützen beobachten können. In diesem Stechpaddel haben wir übrigens die Urform des Schiffsantriebs mit Menschen- und später auch mit Maschinenkraft, vor der Erfindung der Schiffsschraube, vor uns. Das Prinzip des Paddels findet sich im Riemen, Ruder — es diente ja auch zur Steuerung —, und schließlich im Schaufelrad der ersten maschinell betriebenen Raddampfer wieder.

Schwierig war zunächst noch die Steuerung eines Einbaums; denn der einzelne Schipper konnte immer nur an einer Seite einstippen und bewegte sich dabei selbstverständlich im Kreis. Er mußte also die Seite häufig wechseln und kam so im Zickzackkurs voran. War das Boot mit mehreren Paddlern besetzt, so mußten sie möglichst gleichmäßig auf beide Seiten verteilt werden. Die ganz großen Übersee-Einbäume — es hat welche gegeben, die mehr als 30 m lang, 2,5 m breit waren und eine Bordhöhe von 1,5 m hatten — hatten eigenen Steuermann, der wie alle anderen Besatzungsmitglieder mit einem Stechpaddel ausgerüstet war, mit dem er aber nicht paddelte, sondern das er in Längsrichtung ins Wasser hielt und durch leichte Drehung den Kurs des Supereinbaumes bestimmte, so wie es noch heute die Steuerleute der „Tausendfüßler“ in unseren Gewässern praktizieren. In dem losen Stechpaddel, das nicht der Fortbewegung, sondern der Lenkung diente, erkennen wir ohne Mühe die Urform des Ruders, das heute allerdings nicht mehr zum Paddeln gebracht werden könnte.

Die Ausnutzung der Windkraft hat sich, von Ausnahmen abgesehen, auf die Auslegerboote beschränkt, die stabiler waren als die ranken und kenterfreudigen Einbäume. Das Segel wird aber wohl vom Floß übernommen sein; denn ohne Wind oder Strom war so ein Floß ja kaum voranzubringen. (Wird fortgesetzt)



Solche „Schnelldampfer“
fahren in der Südsee
heute noch!

Und nun brauche ich noch eine Wohnung!

Wir alle haben uns sehr schnell an die Veränderung zum Besseren gewöhnt. Noch im Jahre 1947 hielten wir es für nahezu selbstverständlich, daß die öffentlichen Verkehrsmittel geradezu beängstigend überfüllt waren. Man fand nichts dabei, eine notwendige Reise im Bremserhäuschen eines Güterwagens oder zu 20—25 Menschen in einem Abteil, das für 8 Personen vorgesehen und eigentlich mit Fensterscheiben versehen war, zu erledigen.

Das alles wirkt wie ein schlechter Traum. Längst haben wir uns an bequemes Reisen in eleganten Reiscornibussen oder in den angenehmen Zügen der Bundesbahn gewöhnt. Auch das eigene Fahrzeug spielt wieder eine große Rolle in den Urlaubsplänen.

Die alte Wehrmachtsuniform, mit der die Masse der Männer noch bis vor rund 7 Jahren herum lief, hat längst bequemen Anzügen weichen müssen. Wir leisten uns schon



Das Wohnheim an der Englischen Planke

wieder modische Spielereien. Man kann erleben, daß der „Mann von Welt“ ständig den Weisungen irgendwelcher „Modepápste“ folgt. Mal sind Röhrenhosen dran, mal gilt es als fein, Jacken in V-Form zu besitzen usw.

Auch Radiogeräte stehen wieder in fast allen Wohnungen. Und Fernsehapparate gehören keineswegs zu den Seltenheiten. Es geht im Grunde allen nicht unbedingt schlecht



Hell sind die Zimmer



Hier kann man es aushalten!

Eine wesentliche Schwierigkeit ist aber noch zu beheben: es fehlen Wohnungen. Gewiß, es ist erstaunlich, was da alles nach dem Kriege gebaut worden ist. Millionen von Wohnungen sind neu erstanden. Es sind aber auch Millionen im Laufe des Krieges zerstört worden. Es sind auch noch Häuser für die fremden Truppen beschlagnahmt.



Siedlung Ebertallee

Durch den ständigen Flüchtlingsstrom aus dem anderen Deutschland erhält die Zahl der Wohnungssuchenden immer neuen Nachschub. Das merken auch wir hier bei der DW. Vor ein paar Jahren hatten wir etwa 650 Wohnungssuchende. Heute sind es wieder über 800. Und dabei haben wir gebaut. Allein in Finkenwerder sind im letzten Jahre über 200 Wohnungen von Werftangehörigen bezogen worden. Wir haben uns an einem Projekt einer Baugenossenschaft, die sich mit dem Bau eines Wohnhauses für Ledige an der Englischen Planke befaßte, durch Zahlung eines Zuschusses beteiligt. Dadurch entstanden Wohnmöglichkeiten für 20 unserer Betriebsangehörigen, die dort in hellen und bequemen Zimmern leben. Der Bau enthält so ziemlich alle Bequemlichkeiten, vom Dachgarten über den Müllschlucker bis zum Telefon von der Haustür zum Zimmer, damit unerwünschter Besuch gleich abgewimmelt werden kann.

Wir haben durch Zahlung von Baukostenzuschüssen hier und da in der Stadt Einzelwohnungen für Betriebsangehörige gesichert.

Und trotzdem hört man immer wieder die Klage: „Und nun brauche ich unbedingt eine Wohnung. So geht das nicht weiter.“

Täglich erscheinen Betriebsangehörige, die immer noch unzureichend untergebracht sind. Oder es sind Jungverheiratete, die auf „Zimmer“ leben. Oft hat auch Familienzuwachs die bisherige Wohnung zu klein werden lassen. Häufig sind es Flüchtlinge aus der DDR.

Trotz aller Bemühungen der Regierung, ihrer Behörden und der privaten Initiative ist es bisher noch nicht gelungen, alle Wünsche zu erfüllen.

Wir haben gerade wieder einen neuen Wohnblock an der Osdorfer Landstraße Ecke Ebert-Allee fertig bekommen.

Das bedeutet 93 neue Wohnungen. Zum Teil sind sie schon von unseren DWern bezogen. Die restlichen Umzüge erfolgen in diesen Tagen.

Es sind da schöne, helle Wohnungen in freundlicher Umgebung entstanden. Teilweise sind auch Reiheneinzelhäuser gebaut worden. Natürlich hat man die Garagen nicht vergessen. Hoffentlich reichen sie auch!

Wieder ist man dabei, zu überlegen, ob und wo der nächste Bauplan in die Tat umgesetzt werden kann.

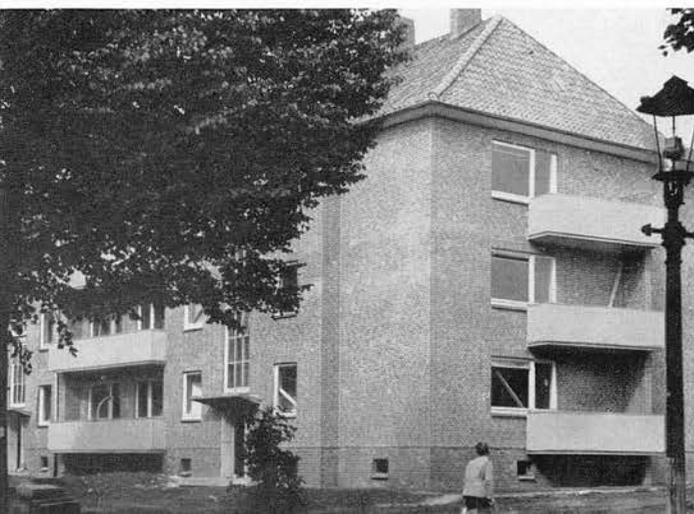
Die Frage der Finanzierung spielt auch bei uns eine große Rolle. Man kann zwar bei den Behörden immer wieder hören: „Die große Deutsche Werft kann ja bezahlen“ oder „Greifen Sie nur ruhig tief in den Säckel, Sie haben es ja.“ Manch einer behauptet sogar, daß der Wohnungsbau ein Geschäft für die Werft sei. Worin da ein Geschäft für die Werft liegen soll, ist leider das gut behütete Geheimnis derer, die solchen Unfug verzapfen.

Außerdem brauchen wir ja noch andere Dinge, die für den Betrieb dringend nötig sind. Da muß z. B. an die Beschaffung eines neuen Docks gedacht werden. Reichen die Helgen aus oder muß da etwas geschehen? Und schließlich brauchen wir gelegentlich ein Verwaltungsgebäude! Und die Wohlfahrtsräume und . . . und . . .

Trotzdem werden wir immer wieder nach neuen Möglichkeiten, Wohnungen zu bauen, suchen. Da gibt es auch Überlegungen, ob man nicht z. B. mal in einer Nachbargemeinde, sagen wir in Buxtehude, bauen soll.

Vielleicht schaffen wir es, daß eines Tages auch der letzte Werftangehörige auf seinen Wunsch: „Und nun brauche ich noch eine Wohnung“, eine befriedigende Antwort erhält. Allers

Jetzt kann eingezogen werden



Auch die Reihen-Einzelhäuser sind fertig



Eine Urlaubsreise in den Bayerischen Wald

Ein Bericht zweier „Schönberger“ von Jan Hofmann

Der Bayerische Wald ist als Urlaubsziel für viele Menschen noch unbekannt. Die Fahrt in einem bequemen Reisebus dorthin ist schon ein besonderes Erlebnis. Von Hamburg bis Hannover gibt es nicht viel Sehenswertes. Sobald man Hannover verläßt und der Deister mit seinen bewaldeten Höhen voraus auftaucht, beginnt es für uns Flachland-Bewohner interessant zu werden. Es geht durch das Weserbergland, Werratal bis nach Kassel, von dort in das Hessische Bergland. An der Fulda entlang fährt man in das Rhön-Gebirge, auf dessen Südseite das be-



An der Osser

kannte Bad Kissingen liegt. Am Main entlang führt die Fahrt weiter nach Bamberg. Sehr hübsch zur linken Seite die Weinberge und zur rechten der Main. Im Roten Ochsen zu Bamberg endete unser erster Reisetag.

Am anderen Morgen ging es nach einem kräftigen Frühstück weiter in Richtung Nürnberg. Die Stadt selber wurde weiter nicht berührt. Es ging nun durch die Fränkische Alp über die Nab hinweg, ein Nebenfluß der Donau, der im Fichtelgebirge entspringt, auf den Bayeri-



Blick auf Passau

schen Wald zu. Etwa eine Stunde vor unserem Ziel überquerten wir den Regen, ebenfalls ein Nebenfluß der Donau, er begrenzt im NW. den Bayerischen Wald. Der Bayerische Wald ist ein wildes mit dichten Waldungen bedecktes Mittelgebirge, mit seiner höchsten Stelle, dem

Arber, 1460 m. Weiter folgen die Berge Rachel, Lusen, Osser-Gebirge und Dreisesselgebirge, die sich an der tschechischen Grenze bis zum Dreiländereck hinziehen.

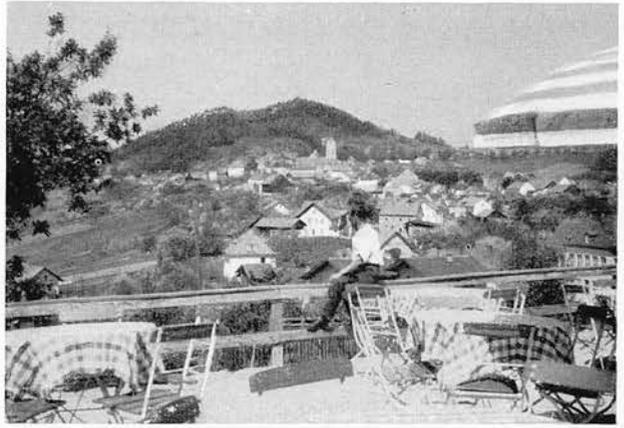
Die bekanntesten Städte in der Umgebung des Bayerischen Waldes sind Regensburg mit der Walhalla und Passau, die Drei-Flüsse-Stadt. Bekannt durch seinen Dom mit der größten Orgel Europas. (Über 1600 Pfeifen.) Aber vorerst zurück zu unserer Fahrt. Alles war gespannt, wann, wo und wie Schönberg auftauchen würde. Nach jeder Steigung oder Kurve wurde die Gegend romantischer, alles war begeistert von diesem herrlichen Erdenfleck. Aber immer war noch nichts von Schönberg zu sehen. Noch eine scharfe Kurve und vor uns lag Schönberg, unser Ferienparadies. Es liegt so versteckt, daß man es erst sieht, wenn man es direkt vor sich hat. Schönberg liegt am Kadernberg, umgeben von den Quellflüssen der Ilz, umrahmt von herrlichen Hochwäldern und Tälern, durch die sich Wildbäche ihren Weg bahnen. Der Boden besteht in seiner oberen Schicht aus Humus, dringt man tiefer, stößt man auf festes Gestein. An manchen Stellen tritt das Gestein auch als Fels zutage. Sehr deutlich ist es am Hohenstein zu erkennen, etwa eine Stunde Fußweg von Schönberg entfernt in Richtung Spiegelau. Es ist ein Berg mit schroffen Felsen und steil abfallenden Schluchten, das Richtige für zünftige Klettertouren. Dank eines Einheimischen, der einen Wagen besaß und uns oft an schöne Orte gefahren hat, damit wir seine Heimat kennenlernen konnten, haben wir sehr viel Schönes gesehen, z. B. die Fahrt nach dem Lusen am 2. Pfingsttag.

Der Berg ist 1370 m hoch. Es geht ungefähr eine Stunde durch schönen Hochwald. In Serpentina windet sich die Straße den Berg hinauf. Im Tal hatten wir 25° C, je höher wir kamen, desto kühler wurde es. Auch die Natur lag hier weit zurück, die Bäume waren noch kahl. Hier und da zeigten sich sogar kleine Schneehaufen. Wir fuhrten immer noch, aber bald hieß es aussteigen, es ging nicht mehr mit dem Auto, wir saßen im Schnee fest. Was blieb uns also übrig, wenn man ganz nach oben wollte? Den Rest mußten wir zu Fuß zurücklegen. Der Weg wurde immer steiler und die Schneedecke war an manchen Stellen einen Meter dick. Nach einer guten Stunde hatten wir schwitzend den Gipfel erreicht. Die Kuppe besteht aus Felsen und war schneefrei, weil der Gipfel baumlos ist. Auf dem höchsten Punkt steht ein Wetterkreuz. Von hier aus hat man einen herrlichen Rundblick zum Rachel und Arber. Auf der NO-Seite, etwa 50 m vom Gipfel entfernt, verläuft die tschechische Grenze. Nach der anderen Seite schauen wir ins Dreiburgenland und zum Brotjackelriegel hinüber. So sehr lange haben wir uns oben nicht aufgehalten, uns hatte zu sehr gefroren. Durch diese Autofahrten hatten wir nun auch Orte gesehen, die wir dann zu Fuß besuchten und im Bild festhalten konnten.

Morgens um 8 Uhr brachen wir zu viert auf, d. h. zwei Frauen und zwei Männer. Es ging den Kadernberg hinunter an der Grubmühle vorbei. Dann führte uns ein Weg durch Wiesen und Äcker eine fruchtbare Anhöhe hinauf durch das Dorf Oberhüttensölden. Kurz hinter dem Dorf umgab uns ein herrlicher Hochwald. Wir befanden uns nun auf dem Weg zum Bärenstein, etwa 700 m hoch.

Oben angelangt hatten wir einen schönen Ausblick auf das Elsental, wonach auch das Dorf benannt ist, das zu unseren Füßen lag. Nach einem freundlichen Grüß Gott — so sagt man dort die Tageszeit — fragten wir nach dem besten Weg ins Tal. Wir wurden auf einen kleinen Pfad aufmerksam gemacht, den die Einheimischen die Bären-

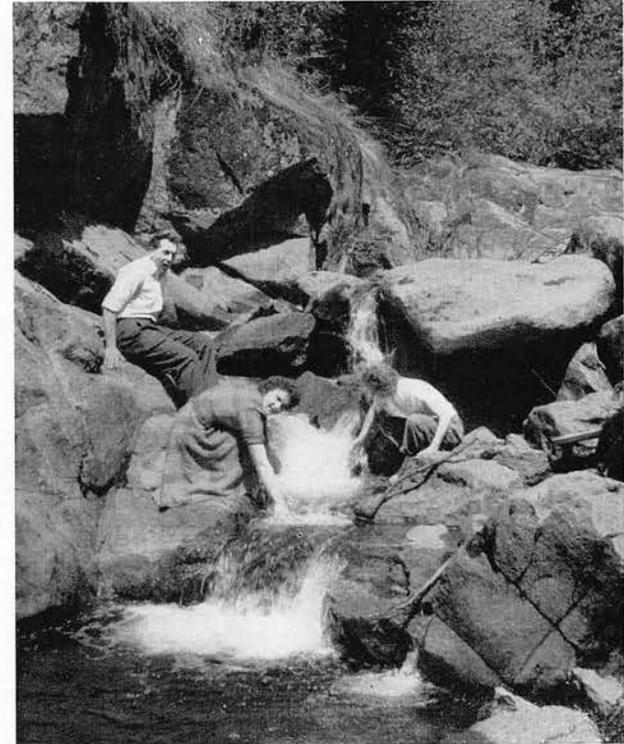
leiter nennen. Es ist ein Pfad, der in vielen Windungen ins Tal führt. Unten angelangt, umgab uns das Rauschen eines Wildbaches, in dem wir uns erst mal die Hände gekühlt haben. Es war zu warm. Parallel hierzu führt eine schöne Straße an beiden Seiten mit steilen Felsen und Wald nach Grafenau. An den Stellen, wo der Bach kein starkes Gefälle hatte, spielten die Fische in dem klaren Wasser. Nach einer knappen Stunde Marsch waren wir in Grafenau, und hier haben wir eine kleine Rast gemacht. Einen Herrn, der in unserer Nähe saß, machten wir in scherzendem Ton darauf aufmerksam, daß man beim Essen nicht lesen soll. Er meinte: „Sie haben gut lachen.“ Er hatte seine vorgeschriebene Mittagszeit und wir, ja, wir hatten Urlaub, da konnten wir wohl lachen. Es ging nun wieder querfeldein an der Eisenbahn entlang, die nach Spiegelau führt. Nach zwei Stunden Marsch — uns hatten sich unterwegs noch drei Kinder angeschlossen —, verbunden mit fröhlichem Gesang, kamen wir an den oberen Stausee, umgeben von dichtem Wald. Groß-Armschlag hieß es hier. Am See liegt der Landschaft angepaßt ein Kraftwerk. Beim Austritt aus den Turbinen fällt das Wasser in sein natürliches Bett 50 — 60 m steil ab. Nun beginnt der schönste Teil unserer Wanderung. Der Wildbach, der uns nun wieder heimwärts führt, bahnt sich seinen Weg durch das Zillertal. Es ist, man kann wohl sagen, ein von Menschenhand unberührtes Stück Natur. Kein richtiger Weg, wir glaubten uns in den Urwald versetzt. Bäume, 30 — 40 m hoch, dazwischen gigantische Felsen und enorm hohes Farnkraut. Nach jeder Krümmung, die der Bach machte, bot sich für uns ein neues überraschendes Bild. Von vielen Seiten kamen aus den Bergen andere kleine Bächlein hinzu, dadurch wurde das Flußbett immer breiter und tiefer. Durch Jahrhunderte hat das Wasser die Felsen gesprengt und zu Schutt verwandelt. Die Gebirgsbäche wälzen, rollen, runden und glätten die kantigen Stücke und zermahlen sie zu Geröll, Kiesel und feinkörnigem Sand. Auf diese Weise hat der Fluß im Laufe der Zeit ein tiefes Tal ausgewaschen und in der Ebene, wo er langsamer fließt, dicke Schichten von Schwemmstoffen abgesetzt. So langsam bekamen wir Hunger und hätten gern etwas Kräftiges gegessen, aber unser Marschproviant bestand aus Affennüssen, Bonbons und ein paar Keksen — mit einer so ausgedehnten Tour hatten wir anfangs nicht gerechnet. Zur Erfrischung fanden wir eine Quelle, die aus einem Felsen sprudelte, an der wir uns labten. Es ging weiter durch die wilde Natur. Stellenweise benutzten wir das Flußbett und hüpfen von einem Stein zum andern. Das Ufer war dort so mit Schlingpflanzen und Dornen und anderen Waldsträuchern bewachsen, daß uns ein Messer gute Dienste geleistet hätte, leider hatten wir keins bei uns. Dank unserer Frauen, die den meisten Humor hatten, war die Wildbachtour für uns ein Erlebnis. Bald kamen wir an den zweiten Stausee, der am Hartmannsreit liegt. An Größe übertrifft er den ersten. Zu gern hätten wir ein Bad genommen, aber bei der Kälte des Wassers hätten wir wohl eine Gänsehaut bekommen. Nun hatten wir noch eine Stunde Marsch bis zur Grubmühle. Das letzte Stück war auch noch schön, aber hier hatte der Mensch schon nachgeholfen, und wir waren wohl auch schon zu müde geworden. Vor uns tauchten auch schon bekannte Berge auf, der Klebstein, Pittsberg und rechts der Hohenstein. Wir sagten Gott sei Dank. Ehrlich gesagt, wir waren froh, als wir die Grubmühle erreicht hatten und Schönberg vor uns sahen. Zum letzten Male sagten wir, nie wieder einen Berg bezwingen. Obwohl wir schon höhere Klettertouren gemacht hatten, kam uns diese am schwersten vor, aber am schönsten von allen. Wenn man glaubt, durch Querfeldeinlaufen schneller an das Ziel zu kommen, so irrt man sich. Uns ist es auch so ergangen. Wir wollten zum Hartmannsreit. Vom Klebstein aus sah er so nah aus. An dem Tage sind wir dort nicht hingekommen; denn wir landeten auf dem Bärenstein, so erzählte uns ein Einheimischer. Wir haben uns erst ganz ungläubig angesehen. Dadurch haben wir



Blick auf Schönberg



Blick vom Kadenberg



Im Elsental

nette Bekanntschaft mit Einheimischen gemacht. Durch die viele Kletterei und Höhenluft hatten wir mächtigen Durst bekommen und kehrten in einer kleinen Schänke ein.

(Wird fortgesetzt.)

Hier geht es um Kartoffeln

Blättern wir einmal im großen Buch der pommerschen Geschichte, so finden wir auch Berichte von den vielen Schwierigkeiten, die mit der Einführung neuer Nahrungsmittel verbunden waren, Nahrungsmittel, die uns heute einfach unentbehrlich erscheinen.

Da haben wir die Kartoffel! Wer möchte sie heute zum Mittagessen entbehren? Und doch hat es lange Zeit gedauert, ehe die unscheinbaren Knollen als Nahrungsmittel geschätzt wurden.

Eine nette Geschichte wird dazu aus Kolberg berichtet. Bekanntlich förderte der Alte Fritz den Anbau der neuen Feldfrucht mit allen Mitteln. So schickte er denn eines Tages eine Fuhre Saatkartoffeln in die Stadt mit einer genauen Anleitung dazu für ihre Auspflanzung. Der Bürgermeister ließ die große und unerwartete Neuigkeit durch den Stadtboten ausklingeln. Zur festgesetzten Zeit erschienen denn auch die Gartenbesitzer vor dem Rathaus und harrten der Dinge, die da kommen sollten. Zunächst verlas das Stadtoberhaupt die Abhandlung über den Anbau und den Genuß der Kartoffeln und ließ dann durch die Ratsherren einige der wunderlichen Knollen verteilen. Doch diese fanden wenig Anklang. Die Bürger nahmen wohl einige Kartoffeln in die Hand, rochen und leckten daran. Manche bissen auch wohl hinein, warfen sie dann aber weg. Andere brachen sie auseinander und legten sie den Hunden vor. Und wie die Herren — so die Hunde. Auch sie rochen und leckten nur an den Knollen und ließen sie liegen. Das Verhalten der Hunde gab den Ausschlag. „Die neuen Dinger riechen und schmecken nicht“, hieß es, „sie werden nicht einmal von den Hunden gefressen, also, was sollen wir damit?“

Dem nochmaligen Befehl zum Anbau wurde nur insoweit Folge geleistet, als man die Kartoffeln zwar mit nach Hause nahm, sie aber nur auf den Kehricht warf oder haufenweise in der Erde vergrub.

Doch die Gartenbesitzer hatten die Rechnung ohne den König gemacht. Der Bürgermeister hatte in seiner Vorlesung auch von einer Revision gesprochen, die der Alte Fritz im Herbst vornehmen lassen wollte. Das hatten alle überhört. Sie waren darum nicht wenig erstaunt, als tatsächlich ein Abgesandter des Königs erschien, um die Kartoffelfelder zu besichtigen. Eine hohe Geldstrafe für die Nichtbeachtung des königlichen Geschenkes wurde verhängt.

Trotz des Mißerfolges schickte Friedrich im nächsten Frühjahr wieder eine Fuhre Saatkartoffeln, ließ aber diesmal deren Aussaat durch einen kundigen Feldreiter überwachen. Nun lernten auch die Kolberger die Kartoffeln anbauen und ... essen.

Und noch eine kleine Geschichte aus jener Zeit, diesmal aber von einem, der die neue Feldfrucht bereits sehr schätzte. Ein biederer Bauer aus dem nahebei gelegenen Fritzow war's, der arg vom Rheuma geplagt wurde. „Gekochte Kartoffeln auflegen, so heiß Ihr es vertragen könnt, Bauer“, hatte der Arzt verordnet. Als er nach einigen Tagen wiederkam, war immer noch keine Besserung festzustellen. Auch bei seinem dritten Besuch war es nicht anders. „Ihr habt doch nach meiner Vorschrift gehandelt“, fragte der Doktor mißtrauisch. Der Bauer lächelte. „Ja“, sagte er dann, ein wenig verlegen. „Gekocht wurden die wunderlichen Knollen schon. Jedermal aber, wenn sie fertig waren und so lieblich durch das ganze Haus dufteten, da konnte ich einfach nicht anders, da habe ich sie eben immer aufgegessen ...!“

H. K.

Es ging um Bleche

Ihr besinnt Euch alle auf unseren Bericht über eine Tagung, die sich mit der Bekämpfung der Korrosion bei Tankern befaßte. Es wird allerhand getan, um diesem Übel zu Leibe zu rücken. Auch der Werkstoffausschuß der Hüttenindustrie bemüht sich darum, höchste Qualität bei der Herstellung der Schiffbaubleche zu erreichen. Der Ausschuß war am 22. Juni 1956 bei uns und hat hier an Ort und Stelle das Material besichtigt. Wir haben alles das vorgelegt, was uns verbesserungswürdig erscheint. So ist die Zusammenkunft mit dem Werkstoffausschuß letzten Endes sehr fruchtbringend gewesen. Einer der Herren des Werkstoffausschusses hat uns das nachstehend abgedruckte humorvolle Gedicht übersandt, in dem er seine Erlebnisse bei uns wiedergibt. Das Gedicht ist so nett, daß wir es Euch nicht vorenthalten wollen.

*„Die Deutsche Werft hat uns gezeigt,
Der deutsche Schiffbau nicht mehr schweigt.
Mit Staunen haben wir gesehen,
Was seit den Jahren hier geschieht,
Als zwangsweise die Arbeit ruhte,
Man ging heran mit neuem Mute
Und bannte alle Schwierigkeiten,
Ja, Teile kann man vorbereiten,
Aus denen man zu guter Letzt,
Ein großes Schiff zusammensetzt,
Indem man einfach sie verschweißt,
Wobei man Meisterschaft beweist,
Und bald, ich wette schon darauf,
Daß Probefahrt und Stapellauf
An einem einz'gen Tage starten,
Lang braucht man nicht mehr drauf zu warten.*

*Die Werftbesichtigung begann
Nicht rosig für den Hüttenmann.
Man sprach hierbei von Schiffbaublechen
Und deren rauhen Oberflächen.
Ja, wenn das Blech ist „kiesgestrahlt“,
Der Werkstoffachmann nicht mehr prahlt.
Hier schließt sich die Gedankenlücke
Vom „Jungfernstieg“ zur „Teufelsbrücke“.
Gewarnt sei jeder Hüttenmann,
Die Brücke nur betreten kann,
Wer eine reine Oberfläche.
Ihr wißt doch wohl, wovon ich spreche?
Von jenem Tisch mit vielen Bildern,
Der uns die Fehler konnte schildern,
Die manche unsrer Bleche tragen,
Ihr braucht die Herren nur zu fragen,
Die ganz im Hintergrunde stehn,
Bekommen nach der Decke sehn,
Die kleinen fehlerhaften Dinge,
Nennt höflich man hier „Schmetterlinge“.*

*Wir woll'n Herrn Dr. Scholz versprechen,
Wir träumen nachts nur noch von Blechen,
Der Deutschen Werft wird dann gelingen,
Das Lob der Wertarbeit zu singen,
Das ihre Schiffe weltwärts tragen,
Von heute bis zu fernsten Tagen!“*

Aus dem Betriebssport



Unsere Jugend siegte in Geesthacht

Im Juli hatte unsere Sportgemeinschaft regen Betrieb. Wie wir schon in unserer letzten Werkzeitung berichteten, war am 1. Juli das Betriebssportfest in Geesthacht, wo unsere Jugend-Fußballer am besten abschnitten. Sie brachten den Jugendpokal mit nach Hause. Unsere beiden Herren-Fußball-Mannschaften belegten den 3. Platz, die 1. Herren in der Hauptrunde, die Reserve in der Trostrunde. Wir hatten es überhaupt auf diesem Sportfest auf den 3. Platz abgesehen, auch unsere Handballer und Läuferstaffel wurden 3. Sieger.

Unsere schwedischen Fußballgäste, von der Firma Addo, Malmö, hat es in Hamburg gut gefallen. Nachdem wir im August 1955 dort waren, machten sie uns wieder einen Besuch in der Zeit vom 8. bis 13. Juli. Nach einem sehr freundlichen Empfang auf dem Hamburger Hauptbahnhof, besahen sich unsere Sportfreunde aus dem Norden Hamburg recht ausgiebig. Am 11. Juli traten unsere Gäste zu einem Freundschaftsspiel an, wobei die DW mit 3:2 Toren erfolgreich war. Unsere Gäste verabredeten sich am Freitag mit einer Einladung an unsere Fußballer, im nächsten Jahr nach Malmö zu kommen und bedankten sich für die herzliche Aufnahme bei uns in Hamburg.

Spielergebnisse aus den Monaten Juni bis Juli 1956.

Fußball:

DW 1. Herren gegen Regenerierwerk 1.	5:0
DW 1. Herren gegen B A T 1.	4:2
DW 1. Herren gegen Mitropa 1.	2:4
DW 1. Herren gegen Hansa Motoren 1.	3:1
DW Res. gegen Mitropa Res.	5:0
DW 2. Herren gegen Hochhaus Res.	2:1
DW 2. Herren gegen Rapid 3.	9:2
DW 2. Herren gegen Finanzbehörde Res.	9:1
DW 3. Herren gegen Affinerie 2.	2:1
DW 3. Herren gegen Eisenwerk 2.	1:2

Handball:

DW 1. Herren gegen Südfrucht 1.	12:12
DW 1. Herren gegen Rapid 1.	8:13
DW 1. Herren gegen Nordbank 1.	10:11
DW 1. Herren gegen Südbank 1.	5:0
DW 3. Herren gegen Philips 3.	7:5

Kegeln:

DW 4. Herren gegen Philips Valvo	2284:2172
----------------------------------	-----------

Schach:

DW gegen Eigenhilfe Versich.	6 ¹ / ₂ :2 ¹ / ₂
------------------------------	--

De Gorn

För den Blomengorn will ick dütmol von en Margeretenort vertellen mit prachtige grote Blumen. Dat is een Staudenplant un absolut winterfast. Se heet Chrysanthemum leucanthemum un is in de Pyrenäen to Huus. Dörch züchterische Bearbeitung sünd ca. 40 verschiedene Sorten obtrocken worn. De Blom sind ganz gefüllt un sneewitt. Blöhn dot se von Juni bit dat an to freern fangt. Plant ward se int tidige Fröhjahr wie all annern Stauden ok. Besonnere Pläg brukt se nich.

Vor den Gemüsegorn hef ik en schlechte Norricht to bringen. Dat geit um unsere Kartüffel. Neben den Kartüffelkäfer is jetzt noch en Schädling bi uns optaucht, de Kartüffelnematoden. De Schädling, de slimmer is wie de Kartüffelkäfer, het sik bi uns in Norddüttschland besonnere vermehrt und twors so slimm, dat sick dat Bundesernährungsministerium dormit beschäftigt het. Ene Verordnung über en Anbauverbot for Kartüffel op nematoden-verseuchten Boden lickt jetzt bin Bundesrot. De chemische Industrie het noch keen Mittel fun, dat dor gegen helpt. Wer nu Kartüffelnematoden in sin Gorn het, kann dormit reken. dat he 3—4 Johre keen Kartüffel mehr plantan dorf.

Wat sünd nu Kartüffelnematoden? Weil ick de Dinger selber nich kenn, heff ick mi an dat Staatsinstitut für Angewandte Botanik, Pflanzenschutzamt Hamburg, Bei den Kirchhöfen 14, wand. De schrift u. a. folgendes:

„Kampf den Kartüffelnematoden!“

Schadbild: Kümmerwuchs einzelner Kartüffelpflanzen ist das erste Anzeichen der Nematodenkrankheit. Mit fortschreitender Ausbreitung werden die Bestände ungleichmäßig und lückig. Die Blätter der befallenen Stauden bleiben klein und werden von der Spitze her gelb. Dem gestörten Wachstum der ganzen Pflanze entsprechend sind

auch die Knollen von geringerer Größe. Der Schaden tritt zunächst nesterweise auf, breitet sich jedoch bei wiederholtem Kartoffelanbau rasch aus und bringt diesen bald ganz zum Erliegen. Besonders gefährdet sind Kleingärten, die zu häufig mit Kartoffeln bestellt werden und Anbauflächen mit sandigem Boden.

An den Wurzeln der verkümmerten Pflanzen finden wir von Ende Juni ab stecknadelkopfgroße, weiße Kügelchen, sogenannte Zysten, die später gelb, rotbraun und schließlich dunkelbraun verfärben und dann nur noch schwer erkennbar sind.

Schädling: Die Erreger dieser oft fälschlich als ‚Kartoffelmüdigkeit des Bodens‘ bezeichneten Krankheit sind bis zu etwa einem halben Millimeter große Würmer aus der Gruppe der Nematoden. Wegen ihrer schlängelnden Bewegungen werden sie auch als ‚Alchen‘ bezeichnet. Ihr wissenschaftlicher Name ist Heterodera rostochiensis W. Im Herbst fallen die mit Eiern gefüllten Zysten von den Pflanzen ab. Sie bleiben viele Jahre lebensfähig im Boden liegen. Werden in den nächsten Jahren keine Kartoffeln oder Tomaten angebaut, so nimmt die Verseuchung zunächst rasch, dann immer langsamer ab. Sie ist selbst nach 12 Jahren noch nicht ganz erloschen. Wird das befallene Stück wieder mit Kartoffeln oder Tomaten bestellt, so schlüpfen im zeitigen Frühjahr die jungen Larven und dringen in die Wirtspflanzen ein. Das befruchtete Weibchen ragt später mit seinem Hinterleib aus der Wurzel heraus und wird dann selbst zur Zyste.“

Ick hoff, dat ick manchen Gornfründ mit düsse Mideelung helpen kann. Wer mehr weten will, ok über den Kartüffelkäfer, sal dat an de Redakschon von de Werkzeitung schicken.

Vel Vergneugen in Gorn Jan Suppengreun

WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



Sie feierten ihr 25 jähriges Dienstjubiläum



**Otto Dreier
Brenner**
11. November 1955



**Carl Ahrens
Tischler**
28. April 1956



**Karl vom Bruch
Kalkulator**
13. Juni 1956



**Herbert Schröder
E.-Schweißer**
17. Juni 1956



**Hans Kahl
Techn. Angestellter**
28. Juni 1956

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank.
Carl Ahrens

Für die mir beim Ausscheiden aus den Diensten der DW erwiesenen Aufmerksamkeiten sage ich hiermit allen herzlichsten Dank.
Heinrich Wüpper (K. R.)

Der Direktion und allen meinen Arbeitskameraden für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum sage ich hiermit meinen besten Dank.
Karl Frischmuth

Für die mir anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten danke ich herzlich.
Hans Kahl

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
Karl vom Bruch

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Arbeitskameraden meinen herzlichsten Dank.
Herbert Schröder

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

E'Schweißer Johann Seifert mit Fr. Ruth Hartmann am 2. 6. 1956
Tischler Hans Lenzner mit Fr. Helga Dülsen am 9. 6. 1956
Materialausgeber Werner Lobe mit Fr. Elfriede Daniel am 9. 6. 1956
Schiffbauhelfer Egon Zeeck mit Fr. Karin Niebuhr am 14. 6. 1956
E'Schweißer Heinz Drewski mit Fr. Marianne Paland am 16. 6. 1956
Kesselschmied Bodo Siebert mit Fr. Margret Selling am 16. 6. 1956
Schlosser Jost Eckhoff mit Fr. Rita Hackmack am 16. 6. 1956
Röntgenhelfer Carl Dammann mit Fr. Helga Lemke am 16. 6. 1956
Anschläger Willy Stien mit Fr. Lottchen Peters am 23. 6. 1956
Anschläger Horst Goldenstein mit Fr. Ingrid Schulz am 23. 6. 1956
Tischler Arnold Schacht mit Fr. Gisela Klitzing am 23. 6. 1956
Brenner-Anlerner Heinz Wargenau mit Fr. Hilde Robien am 23. 6. 1956
Werkzeugmacher Werner Dwenger mit Fr. Marlene Lehmann am 23. 6. 1956
Schlosser Günter Kulisch mit Fr. Elisabeth Skibbe am 26. 6. 1956
Maschinenbauer Kurt Moser mit Fr. Ursula Peper am 30. 6. 1956
Schlosser Günther Willigmann mit Fr. Lotte Sauer am 30. 6. 1956
Hauer-Anlerner Herbert Steinfath mit Fr. Dorothea Ruther am 30. 6. 1956
Tischler Hans Bebernitz mit Fr. Annegret Stemmann am 2. 7. 1956
E'Schweißer Heinz Weckert mit Fr. Christa Bergner am 7. 7. 1956
E'Schweißer Kurt Grossmann mit Fr. Helga Spreen am 7. 7. 1956
Reiniger Willi Heitmann mit Frau Frieda Jahn am 7. 7. 1956
Kranfahrer Harry Thiele mit Fr. Marion Ehrhardt am 7. 7. 1956
Schlosser Karl-Heinz Werthwein mit Fr. Hildegard Thedens am 11. 7. 1956

Geburten:

S o h n :

Elektriker Wilhelm Howoldt am 29. 5. 1956
Brenner-Anlerner Walter Lau am 10. 6. 1956
Dreher Walter Regel am 12. 6. 1956
Schiffbauer Georg Rudolphs am 15. 6. 1956
Hammerschmied Horst Klimmek am 17. 6. 1956
Brenner-Anlerner Claus Böhnke am 21. 6. 1956
Kantinenhilfe Irmgard Hutschenreuter am 22. 6. 1956
Schleifer Werner Külper am 23. 6. 1956
Polierer Horst Ecke am 26. 6. 1956
Kranfahrer Eduard Weiss am 27. 6. 1956
Schlosser Paul Hergen am 28. 6. 1956
Feuerwehrmann Heinz Müller am 29. 6. 1956
Magazin-Helfer Lothar Hänel am 1. 7. 1956
Brenner Arthur Fritz am 2. 7. 1956
Kranfahrer Erwin Gutzeit am 2. 7. 1956

Schiffbauhelfer Horst Haar am 5. 7. 1956
Schiffbauhelfer Helmuth Bartsch am 6. 7. 1956
E'Schweißer-Anlerner Wolfgang Weber am 6. 7. 1956
Matrose Jürgen Krüss am 7. 7. 1956
Stellagenbauer Berthold Böttcher am 7. 7. 1956
Zimmerer Wilhelm Schirakow am 9. 7. 1956
Transportarbeiter Heinrich Wulf am 9. 7. 1956

T o c h t e r :

Schiffbauhelfer Heinz Wiesner am 24. 5. 1956
Kupferschmiedhelfer Arthur Manske am 15. 6. 1956
Bauarbeiter Eugen Schakel am 16. 6. 1956
Kranfahrer-Anlerner Heinrich Lass am 16. 6. 1956
Schiffbauhelfer Heinz Zuske am 17. 6. 1956
Schiffbauer Karl-Heinz Mühlenpfordt am 27. 6. 1956
Diesel-Kranführer Helmut Reichel am 28. 6. 1956
Zimmerer Gerhard Neumann am 1. 7. 1956
Schiffbauhelfer Heinz Klatt am 4. 7. 1956
E'Schweißer-Anlerner Rudolf Dilling am 4. 7. 1956
Schiffbauhelfer Hinrich Tanke am 8. 7. 1956

Wir gratulieren!

Für die Beweise herzlicher Teilnahme anlässlich des Heim-
ganges meines lieben Mannes sage ich der Direktion,
dem Betriebsrat und den Arbeitskameraden meinen herz-
lichsten Dank. Frau Marta Geisler

Für die erwiesene Anteilnahme und Kranzspenden beim
Heimgange meines lieben Mannes sage ich der Betriebs-
leitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank.

Frau Emmy Wöhlcke und Kinder

Möchte der Deutschen Werft für ihre Hilfe und Teilnahme
meinen herzlichen Dank sagen. Frau Erna Woltmann

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.

Harald und Heimdal Pinzka

Für erwiesene Teilnahme, Kranz- und Geldspenden, bei
dem tragischen Tod meines lieben Mannes, Herbert
Höpfner, sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen
herzlichen Dank. Cläre Höpfner und Kinder

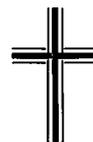
Für die Beweise herzlicher Teilnahme anlässlich des Heim-
ganges meines lieben Mannes sprechen wir der Betriebs-
leitung, den Werkmeistern, den Betriebsangehörigen und
dem Betriebsrat unseren herzlichsten Dank aus.

Martha Stoffregen

Alfred Stoffregen und Familie

Wir gedenken unserer Toten

Otto Kottke
Rentner
gest. 22. 4. 1956



Herbert Höpfner
Matrose
gest. 30. 6. 1956

Martin Wöhlcke
Werkstattschreiber
gest. 29. 6. 1956

Victor Pinzke
Rentner
gest. 30. 6. 1956



Urlaubsreisen sind immer eine aufregende Sache. Der Urlauber hat so seine Vorbereitungen zu treffen. Seine Frau muß Wäsche, Kleider und alles, was sonst so zum Urlaub gehört, klarmachen. Meistens sind beide, wenn es dann losgeht, wirklich und endgültig urlaubsreif, allein schon durch die anstrengenden Vorbereitungen.

Aber auch für die Werftleitung ist die Abfahrt einer Urlaubsgemeinschaft immer eine kleine Angstpartie. Es wird zwar alles vorbereitet, so daß jeder genau weiß, wann er wo sein muß, um an das Ziel seiner Urlaubswünsche zu kommen. Trotzdem gibt es immer wieder Pannen, besonders bei unseren Schönberg- und Harzreisenden, die ja bekanntlich mit Hilfe eines bequemen Omnibusses befördert werden. Jeder weiß, wo die Reise losgeht, weil er hierüber eine schriftliche Benachrichtigung bekommen hat. Und wenn man sich dann am Reisetage den Schaden besieht, fehlen einige. Es beginnt dann ein eifriges Suchen an anderen Haltepunkten, die etwa in Frage kommen könnten. Natürlich gibt es auch immer einige, die zu spät kommen. Meistens gelingt es aber, die ganze Gesellschaft im letzten Augenblick doch irgendwie zusammenzubringen. Bei der letzten Harzreise allerdings wäre es beinahe schief gegangen. Ein Ehepaar war einfach nicht aufzufinden. Schließlich meldete es sich telefonisch bei der Omnibusgesellschaft und teilte mit, daß es irgendwo in Harburg an der Straße stünde und vergeblich auf das Vorbeifahren des Omnibusses gewartet habe, den es anhalten wollte, um dort zuzusteigen. Der Leiter der Omnibusgesellschaft war dann liebenswürdig genug, um unseren Urlauber mit seiner Frau und dem Gepäck mit einem Pkw zum Omnibus zu bringen, der gerade an diesem Tage wegen einiger Straßensperren eine andere Strecke fahren mußte. Meine Bitte an alle Urlauber ist die, daß sie sich ihre Benachrichtigungs-

schreiben genau durchlesen und zur Vermeidung von Pannen auch wirklich alle Hinweise, die in der Benachrichtigung angegeben sind, befolgen. Es wäre doch schade, wenn irgend jemand, weil er verschläft oder zum falschen Ort geht, seine Urlaubsreise verpaßt. Im übrigen gefällt es aber allen im Urlaub sehr, wie ich immer wieder zu meiner großen Freude aus den freundlichen Grüßen unserer Reisenden entnehmen kann. Wir bringen übrigens in unserer Werkzeitung in einigen Fortsetzungen einen Bericht zweier unserer Kameraden, die uns erzählen wollen, was sie im Bayerischen Wald erlebt haben.

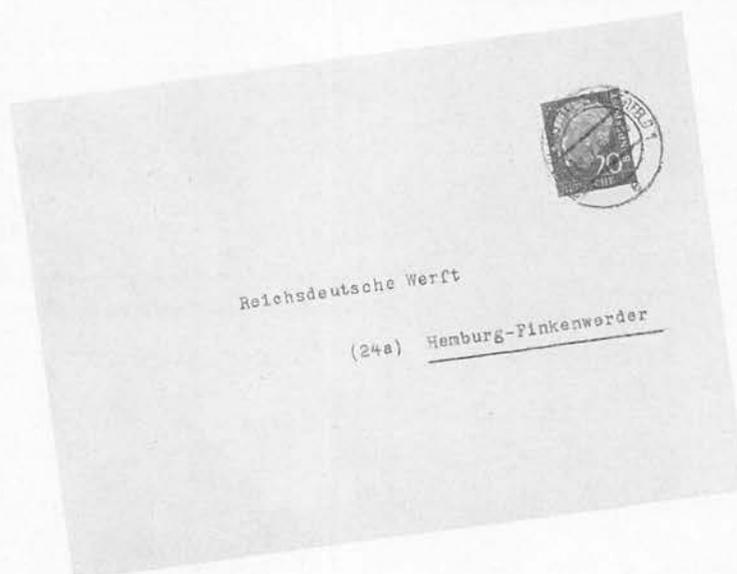
Im Rahmen eines Berichts über unser Spezialschiff „Gypsum Empress“ bringen wir in dieser Ausgabe die Wiedergabe eines Aquarells, das einer unserer Betriebsangehörigen, der als Werkstudent hier arbeitet, gemalt hat. Hoffentlich ist dieses Bild eine Anregung für andere unserer Betriebsangehörigen, die auch in ihrer Freizeit malen oder sich sonst künstlerisch betätigen. Es braucht sich niemand zu scheuen, an die Öffentlichkeit zu treten; denn bisher ist auf keinem Gebiet ein Meister zur Welt gekommen. Die Kritik kann ja sehr fruchtbar sein und zur Vermeidung von Fehlern führen.

Über meine kürzlichen Bemerkungen über Unarten einzelner Omnibusbenutzer ist anscheinend eine Diskussion entstanden. Auf jeden Fall hat einer der Mitfahrer mir einen Brief geschrieben, über den ich mich sehr gefreut habe, weil er darin eine Lanze für seine Kameraden bricht, indem er sagt, daß ihm noch niemals etwas Negatives aufgefallen sei. Außerdem sei es ja gar nicht möglich, daß beispielsweise Verbandskästen und ähnliches abhanden kommen, weil diese Sachen ja praktisch unter Aufsicht stünden. Es freut mich, feststellen zu können, daß mindestens in dem Omnibus, von dem der Kamerad schreibt, alles in Ordnung ist. Leider ist aber doch manches manchmal nicht in Ordnung gewesen. Auch die gegenseitige Rücksichtnahme hinsichtlich von Haltepunkten, Sitzplätzen und ähnlichem ist nicht immer so, wie man es von Menschen erwarten könnte, die am gleichen Arbeitsplatz wirken. Es ist zu hoffen, daß durch einige Veränderungen jetzt insoweit allgemeiner Friede eingekehrt ist.

Ich wünsche allen Urlaubern gute Erholung und sonniges Wetter.

Herzlichst Euer Klabauteermann

Die Post findet uns immer!



Übrigens, hoffentlich leben wir bald alle wieder in einem Reich!