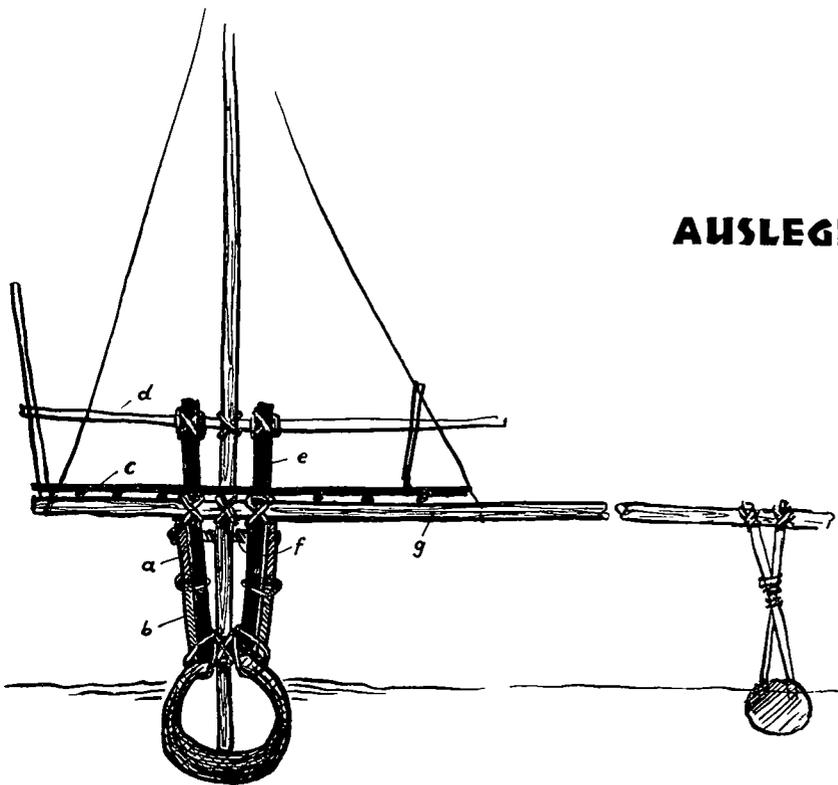


WERKZEITUNG
DEUTSCHE WERFT

8/56



AUSLEGERBOOT DER SÜDSEE



- a = oberer Plankengang
- b = unterer Plankengang
- c = Frachtplattform
- d = Sitzplattform
- e = Kniehölzer
- f = Verspannung
- g = Auslegerstangen

Das Hamburger Museum für Völkerkunde besitzt eine Sammlung von ozeanischen Auslegerbooten, die in ihrer Reichhaltigkeit einen ganz ausgezeichneten Überblick über die verschiedensten Bauweisen solcher Fahrzeuge gibt. In unserer Reihe außergewöhnlicher Schiffstypen wollen wir heute einmal ein solches Auslegerboot unter die schiffbauliche Lupe nehmen. Die Boote sind in mehreren Punkten sehr bemerkenswert.

Die Größe der Boote ist sehr unterschiedlich. Es gibt solche, die so klein sind, daß sie gerade imstande sind, einen einzigen Mann zu tragen, kleiner noch als ein Eskimokajak. Und es gibt große, seegehende Boote von der Art, wie unser Titelbild zeigt. Es handelt sich hier um ein Boot von folgenden Abmessungen: Länge 11,50 m, Breite 0,40 m, Segelfläche 15 qm. Die Masthöhe beträgt rund 6 m. Der Bootskörper ist ein Einbaum, der ausgehöhlt und dessen Freibord um zwei breite Plankengänge erhöht ist, so daß die Gesamtseitenhöhe etwa 1 m beträgt. Die durchlaufende Länge dieses Aufbaues beträgt 4 m weniger als die Gesamtlänge, und er ist an beiden Enden, wie auf der Zeichnung gut sichtbar, durch ein kleines Frontschott abgeschlossen. Die Gesamtverdrängung beträgt bei diesem Schiff höchstens 1,2 t, denn man wird das Boot auf keinen Fall weiter beladen haben als bis dahin, wo die Planken anfangen. Ich weiß nicht, wie schwer die zum Bau verwandten Hölzer sind. Ebenso ist es nicht leicht, das Gewicht der Takelage und des sonstigen Zubehörs zu überschlagen. Es kommt ja auch gar nicht darauf an. Da die Boote in Typ und Ausführung diese und jene Unterschiede zeigen, mag unsere Überlegung für einige dieser Boote gewiß ganz gut zutreffen. Wir wollen uns ja nur eine Vorstellung von den Größenordnungen machen.

Nehmen wir also an, daß sich bei diesen Fahrzeugen Eigengewicht und Deadweight wie 1 : 1 verhalten, so bleiben für letzteres 0,6 t zur Verfügung. Rechnen wir als Besatzung vier starke Insulaner, die zusammen sechs Zentner wiegen, so bleiben für Proviant und Ladung ebenfalls noch sechs Zentner zur Verfügung, bei einer höheren Zahl von Leuten an Bord entsprechend weniger. Dieses Ergebnis stimmt gut mit den Angaben überein, die ich in den Mitteilungen der Gesellschaft für Völkerkunde fand, wo angegeben wird, daß die Frachtplattenform drei bis sechs Zentner Ladung aufnehmen kann. Wir dürfen nun nicht mit europäischen Maßstäben an die Überlegung herangehen, ob der Bau dieser Boote und die ohne Zweifel recht weiten Reisen, die sie machen, bei einer Nutzlast von maximal 0,3 t sich „rentiert“. Wir würden das Ergebnis solcher Überlegungen ebensowenig kopieren wie die Tatsache, daß diese Boote reich bemalt und mit schönen Schnitzereien versehen sind, obwohl die meisten von ihnen nur zwei bis vier und nur sehr teure Boote sechs bis acht Jahre Lebensdauer haben.

Was heißt überhaupt teuer? Auf den Siassi-Inseln (nordöstlich von Borneo) bezahlt man für so ein Boot drei bis fünf Schweine. Hinzu kommt ein Schwein für den Urwaldlieferanten, der für Material und Lebensmittel sorgen muß. In dem Hauptbootsbauzentrum der Gegend Nordost-Neuguinea, Bismarck-Archipel, zahlt man mit „Wertgegenständen“, d. h. mit Eberzähnen, Hunden, Armbändern usw. — Aber fahren wir in der Beschreibung unseres Seekreuzers fort. Wir sehen auf der hier abgebildeten kleinen Skizze einen Querschnitt durch das Schiff, der das Wich-

tigste über den Aufbau verrät. Man kann ohne weiteres erkennen, wie die Kniehölzer—in der Eingeborenen-sprache *aitu*—, die aus den im Winkel gewachsenen Wurzeln bestimmter Bäume gefertigt sind, in Form von Rahmenspannen den ganzen Kahn zusammenhalten. Sie gehen jedoch nicht bis zum Kiel, sondern sind in der ersichtlichen Form auf dem Trog, zusammen mit dem unteren Plankengang, festgebunden. Es ist ebenfalls unschwer zu erkennen, wie Sitz- und Frachtplattform und die Masten montiert sind.

Selbstverständlich kann ein Boot, das derart schmal und dabei so hoch ist, nicht einen einzigen Augenblick aufrecht schwimmen. Die Stabilität eines Schiffes wächst in der dritten Potenz seiner Breite. Es bleibt also als einziger Ausweg, eine Art Doppelboot zu bauen. Man versieht die Boote mit einem Ausleger, an dessen Ende ein Schwimmkörper befestigt ist, der dem Boot die nötige Stabilität verleiht. Diese Schwimmer sind oft sehr klein; das Boot muß also im wesentlichen ohne den Schwimmer ausbalanciert sein. Es ist bewundernswert, mit welchem Gefühl für Statik die Befestigung der Schwimmkörper an den Auslegern in vielen Fällen erfolgt. Diese Konstruktion mit Diagonalverstrebungen verschiedener Art ist denkbar leicht und hat doch im Seegang allerlei auszuhalten. Der Ausleger befindet sich stets in Luv. Es gibt also kein vorn und hinten bei diesen Booten; mal segeln sie vorwärts, mal rückwärts. Wegen des geringen Auftriebs des Schwimmers ist die Kentergefahr nach der Auslegerseite zu, also nach Luv, viel größer als nach Lee. Kentern kann eintreten, wenn zum Abreiten einer Bö alle Mann auf den Ausleger geklettert sind und der Wind plötzlich nachläßt, oder beim Schralen des Windes, denn wegen des engen Mastabstandes steht bei einer Bö aus Lee eines der beiden Segel erstmal back, indem es sich gegen beide Masten legt. So ein Moment genügt zum Umschmeißen.

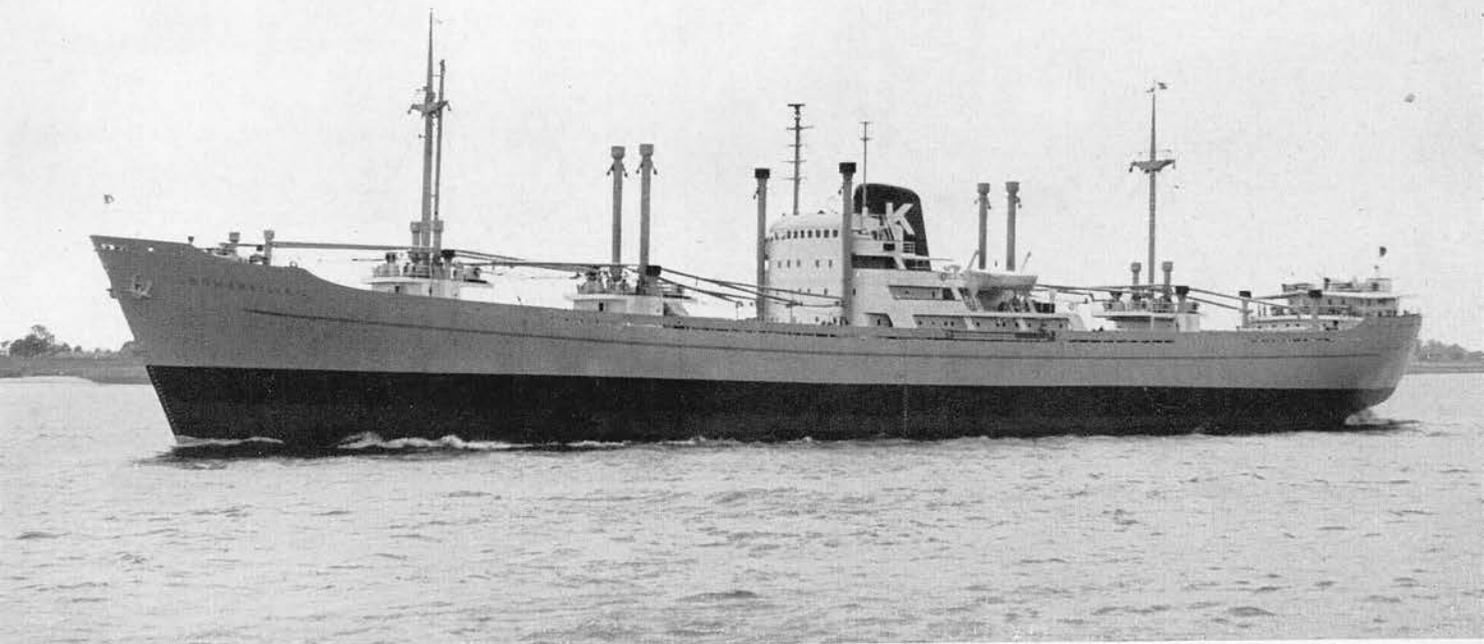
Die Boote erreichen bei günstigem Wind eine unglaubliche Geschwindigkeit. Man wundert sich, wie die Takelage das überhaupt aushält. Die Segel werden aus den langen, schmalen Blättern der Pandanus-pflanze gemacht, und zwar sind sie bei den Booten des Bismarck-Archipels geflochten, während sie z. B. auf den Siassi-Inseln in primitiver Form zusammengenäht werden. Das von den Eingeborenen selbst hergestellte Tauwerk besteht aus Rankenfarnen, die 10—15 m lang werden und erhebliche Zugfestigkeit haben. Ihr reichliches Vorhandensein ist Voraussetzung dafür, daß an irgendeinem Platz Boote gebaut werden können. Die Sümpfe auf Rook in Nordost-Neuguinea liefern besonders brauchbare Pflanzen, und darum befindet sich hier eines der größten Bootsbauzentren jener Inselwelt. Die einzige Form der Befestigung der einzelnen Bauelemente miteinander ist das Binden. Diese Bindungen, die aus dem Bast der Polybotryalane bestehen, sind von ungewöhnlicher Haltbarkeit und Elastizität. Im Grunde sind sie Nägel und Schrauben weit überlegen, denn sie schwächen die Querschnitte der zu verbindenden Teile nicht, Ausreißen der Schrauben und Aufspalten der Hölzer sind also nicht zu befürchten. Wir wissen, daß schon die alten Ägypter ihre Boote banden, und auch die alten Germanen haben auf diese Art ihre Planken an den Spanten befestigt. Darüber werden wir uns ein andermal unterhalten.

Wolfram Claviez

DEUTSCHE WERFT

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

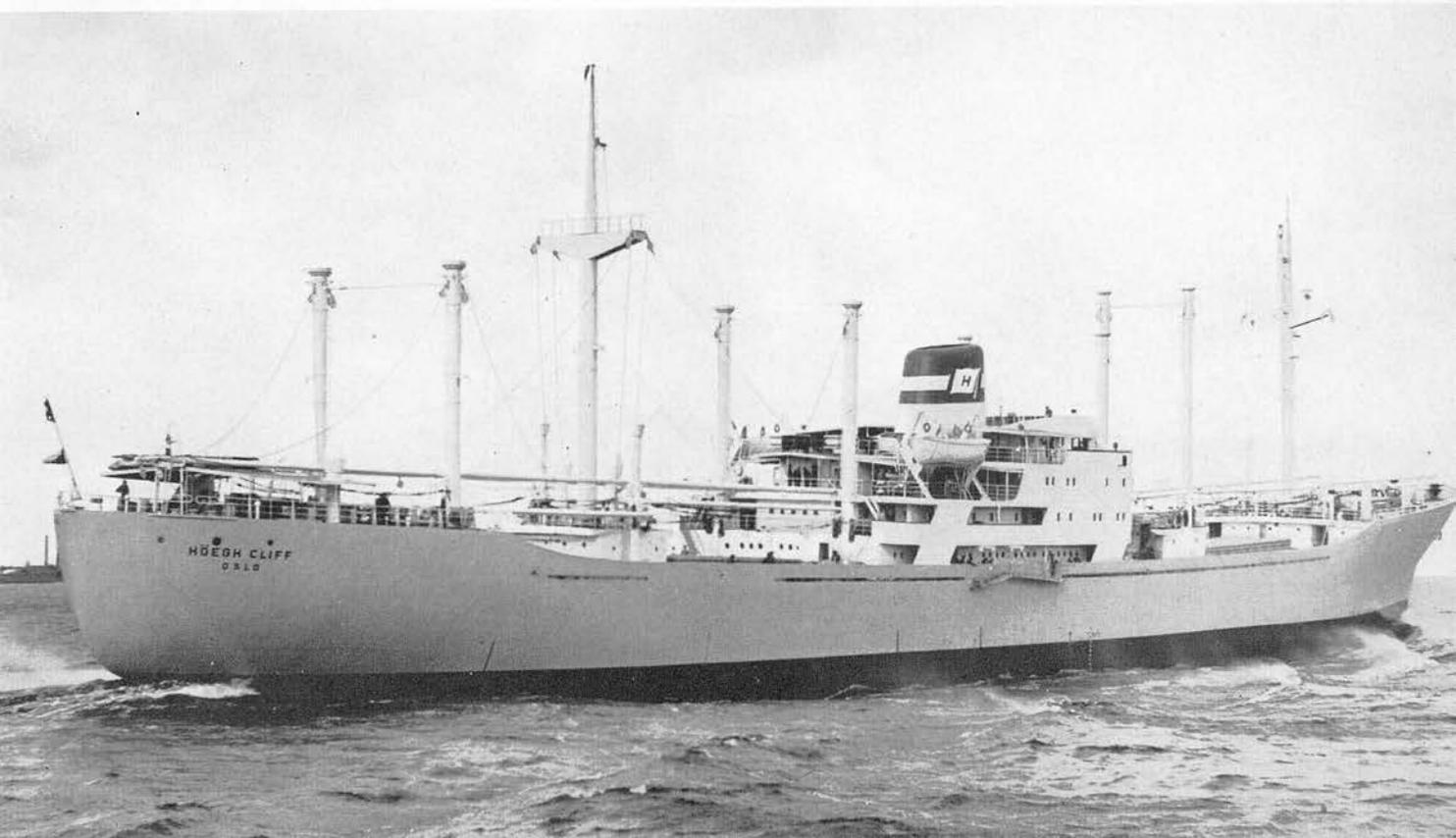
16. Jahrgang · 31. August 1956 · Nr. 8



„Somerville“

Die letzten Wochen ...

„Høegh Cliff“





... brachten die Ablieferung von zwei weiteren Motorfrachtern jenes DW-Standardtyps, von welchem wir schon in den vorigen Heften laufend Ablieferungen gemeldet haben. Die „Somerville“, die am 25. Juli d. J. ihrem Eigner, der Reederei Klaveness, übergeben wurde, ist nach demselben Riß gebaut wie die schon in Dienst gestellten Schiffe „Bluemaster“, „Sunmoss“, „Milross“, und die „Himmerland“ und „Cresco“, die in kurzer Zeit folgen werden. Ein weiteres Schiff derselben Bauart haben wir in Auftrag.

Die „Höegh Cliff“, ein Schwesterschiff der kürzlich abgelieferten „Höegh Cape“, machte an jenem stürmischen 15. August erfolgreich ihre Probefahrt. Sie weicht gegenüber den oben angeführten Schiffen in ihren Abmessungen nur um ein Geringes ab. Alle diese Schiffe wurden für ausländische Rechnung gebaut und zwar, außer der „Himmerland“, die die Dansk Franske, Kopenhagen, bei uns bestellt hat, alle für norwegische Reeder. Während das erwähnte dänische Schiff Burmester & Wain - Dieselantrieb hat, wurden die übrigen Schiffe mit MAN-Motoren ausgerüstet. Die Schiffe der „Somerville“-Klasse laufen bei einer Leistung von 5340 WPS 15 Knoten, während die beiden Höegh-Schiffe bei 8750-WPS-Leistung im vollbeladenen Zustand 17,3 Knoten laufen.

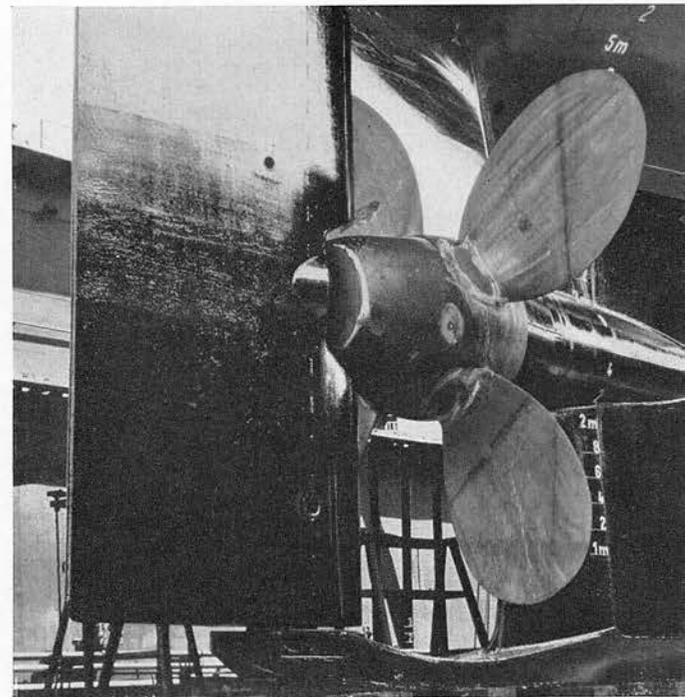
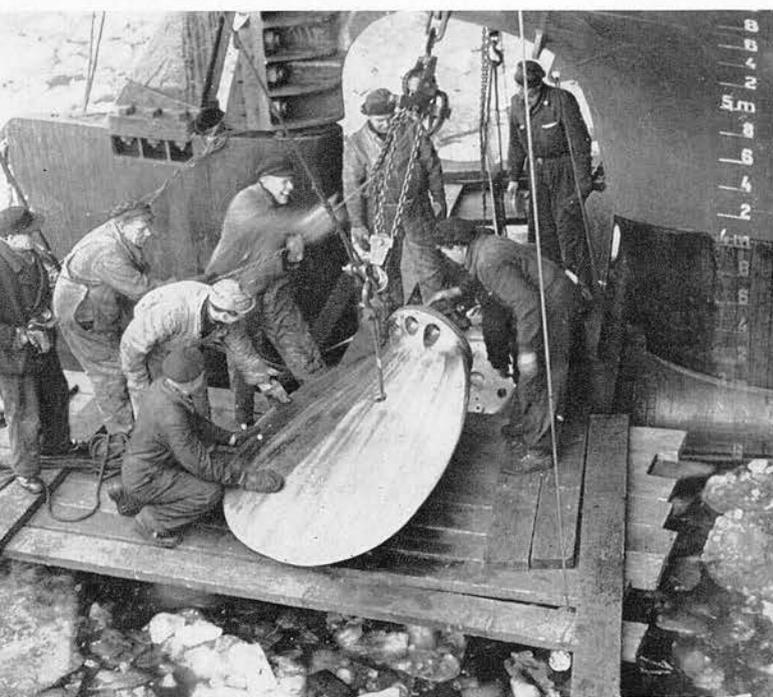
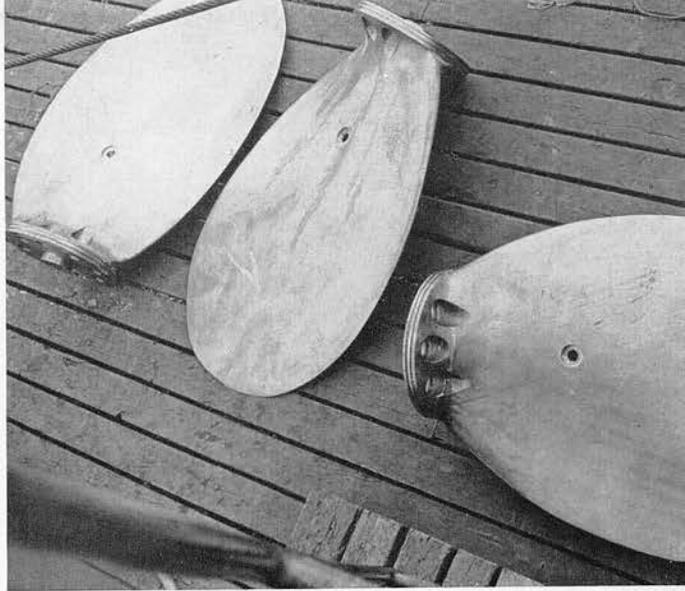
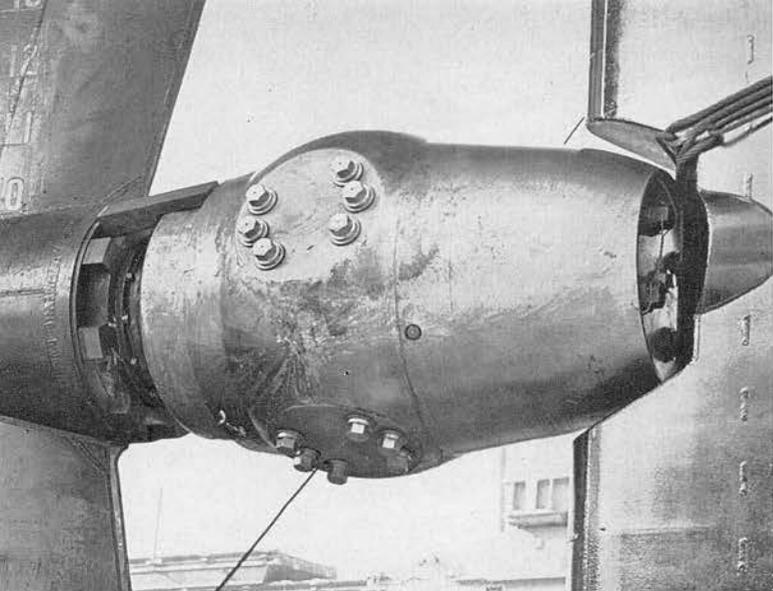
Soviel über die mittelgroßen Serienbauten. Inzwischen wächst das Schwesterschiff der „Gypsum Empress“ auf den Helgen heran, das in diesem Monat noch ablaufen wird. Rund zwei Wochen nach ihm wird jenes Schiff vom Stapel laufen, das auf Seite 12—13 (im Geist und auf dem Papier) schon auf dem Mittelmeer spazierenfährt: S. 697. Es ist das erste Doppelschrauben-Fahrgastschiff der DW nach dem Kriege. Die Schärfe seiner Linien läßt eine gute Geschwindigkeit ahnen.

Blicken wir noch einmal einige Wochen zurück und sehen uns ein paar Bilder von einer technischen Besonderheit an, von der wir jetzt mit ruhigem Gewissen sagen können, daß sie sich bewährt hat. Ich meine den Verstell-Propeller

M „SOMERVILLE“

Länge zw. den Loten :
134,11 m
Breite a. Spt. :
18,75 m
Seitenhöhe I. Deck :
12,04 m
Tiefgang als Vollld. :
9,12 m
Tragfähigkeit :
12500 t_{dw}





der „Parthenon“. Die Reihe der Fotos zeigt die verschiedenen Stadien der Montage dieses Propellers, dem man im fertigen Zustand seine Besonderheit kaum ansieht. Der Wert dieses Propellers liegt darin, daß man wirtschaftlichste Umdrehungszahl und günstigste Steigung so aufeinander abstimmen kann, daß sich ein möglichst geringer Brennstoffverbrauch ergibt. Das erfordert natürlich gründliche Messungen und ein feines Fingerspitzengefühl. Darüber hinaus bewirkt ein solcher Propeller eine hervorragende Manövrierfähigkeit des Schiffes, denn man kann bei konstanter Maschinendrehzahl sämtliche Fahrstufen von „Vollvoraus“ über „Stop“ bis „Vollzurück“ durchlaufen, nur durch Umstellung der Propellerflügel. Diese Umsteuerung erfolgt durch den kleinen Hebel, der auf dem Foto von der Kommandobrücke neben dem üblichen Maschinentelegraphen zu sehen ist. Über den inneren Aufbau eines solchen Verstellpropellers berichtet uns ja vielleicht mal ein Spezialist, der mit diesen Dingen genau vertraut ist.





Abb. 1

WAS VERSTEHEN WIR (heute) UNTER „KUNST“?

Versuch einer Erläuterung anhand einiger Bilder aus der Welt der Seefahrt

Von Wolfram Claviez

Kaum ein Begriff unserer Sprache wird soviel mißbraucht wie das Wort „Kunst“. Der Versuch einer Klärung sowie Abgrenzung ist ein schwieriges Unterfangen, und es ist die Frage, ob sich über den Begriff Kunst überhaupt etwas Definitives sagen läßt. Wir wollen trotzdem darüber sprechen, weil oft im Gespräch etwas klarer wird, nur dadurch, daß man ein Problem einmal anders beleuchtet und auf diesem Wege für manche Dinge das Verständnis aufschließt. Aufschließen, Wege öffnen, unsere Sprache ist reich an bildhaften Ausdrücken, deren Erfassung in ihrer wirklichen Bedeutung notwendig ist für ein Verständnis in so komplizierten Fragen wie der, die wir uns gestellt

haben. Für eine Schiffsbeschreibung zum Beispiel tauchen Schwierigkeiten in dieser Richtung kaum auf. Daß ein Schiff so und so lang und breit ist, so und so viel Knoten läuft bei einer genau zu bestimmenden Propellerdrehzahl, Leistung usw., das kann man mit wenigen Worten genau erklären — in gutem oder schlechtem Deutsch, Englisch oder irgendeiner anderen Sprache, oder selbst in Formeln. Es ist etwas Konkretes, in Zahlen faßbar. Auch was sich in einer Maschine abspielt, läßt sich, obwohl es sich schon um recht verwickelte Dinge handelt — verwickelt in dem Sinne, daß es sich um sehr viele Vorgänge handelt, die ineinandergreifen und deren Zusammenhänge nur noch dem Fachmann begreiflich sind — doch in präzisen Größen wie Arbeit, Leistung, Wärmemenge, elektrische Spannung, Strom, Widerstand usw. usw. fassen, deren jede einzelne durch eine exakte Definition fixiert ist. Von hier aus bis zu den Vorgängen der angewandten Atomphysik gibt es sämtliche Schwierigkeitsgrade des Verstehens — doch an der Grundtatsache der rationalen Erfäßbarkeit ändert sich nichts.

Wie anders liegen die Verhältnisse etwa bei dem, was wir Kunst zu nennen pflegen. Schwieriger insofern, als wir nicht messen können, was sie ist. Leichter insofern, als ungleich mehr Menschen mit ihr in Berührung kommen als etwa mit Atomphysik oder Thermodynamik. Kunst kann man nicht — oder nur zu einem Teil — „lernen“, und doch wird man von ihr angesprochen; die Dinge der Wissenschaft hingegen muß man lernen oder man versteht sie nicht. Hier zeigt sich schon ein ganz wesenhafter Unterschied zwischen dem einen und dem anderen. Kunst, die manchmal bei den intelligentesten Menschen nicht „ankommt“, wird oft bei ganz einfachen, unverbildeten Menschen zu einem wirklichen Erlebnis.

Die Erklärung für diese unbestreitbare Tatsache liegt darin, daß Kunst etwas sein muß, wofür nicht der Verstand die Antenne ist. Ihre Wirkung ergreift andere Schichten unseres Wesens. Dies weiß jeder von der Musik: wir erliegen ihrer Wirkung, auch ohne sie zu verstehen. Freilich wird das Erlebnis um so mehr vertieft, je mehr wir verstehen, und verstehen bedeutet hier noch etwas anderes als die Kenntnis der Harmonie- und Kompositionsgesetze. Man wird einwenden, wie könne man



Abb. 2

verstehen ohne Kenntnisse. Aber das ist gerade das Geheimnis der Ausstrahlung künstlerischer Kräfte, daß sie den direkten Weg zur Seele des Menschen finden ohne erst vom Verstand analysiert zu werden.

Für unser Thema also heißt es: Einen Sinn für Kunst haben ist viel wichtiger als viel von der Kunst zu wissen. Letzteres wird für das tiefere Eindringen in die Kunst notwendig, Voraussetzung aber für die Möglichkeit, ein Kunstwerk überhaupt zu erleben, ist der Kunstsin.

Man kann einer so tiefgreifenden Frage wie der, die wir uns gestellt haben, eigentlich nur durch ganz umfassende Betrachtungen zuleibe gehen. Es sind schon sehr dicke Bücher darüber geschrieben worden, und ich habe nicht den Ehrgeiz, mit Kunsthistorikern und Philosophen in Wettstreit zu treten. Aber wir können uns mit diesen Fragen auf unsere Weise auseinandersetzen, denn es handelt sich letztlich um Probleme, die den Menschen angehen, den Menschen ganz allgemein und nicht nur den Fachmann. Aus diesem Grunde haben wir unser Thema auch eingegrenzt und wollen einmal einen anderen Weg beschreiten als den des historischen Studiums.

Zunächst beschränken wir uns heute auf die bildliche Darstellung, und da die Malerei so viele Themen im Laufe der Geschichte gestaltet hat, wie man sich nur vorstellen

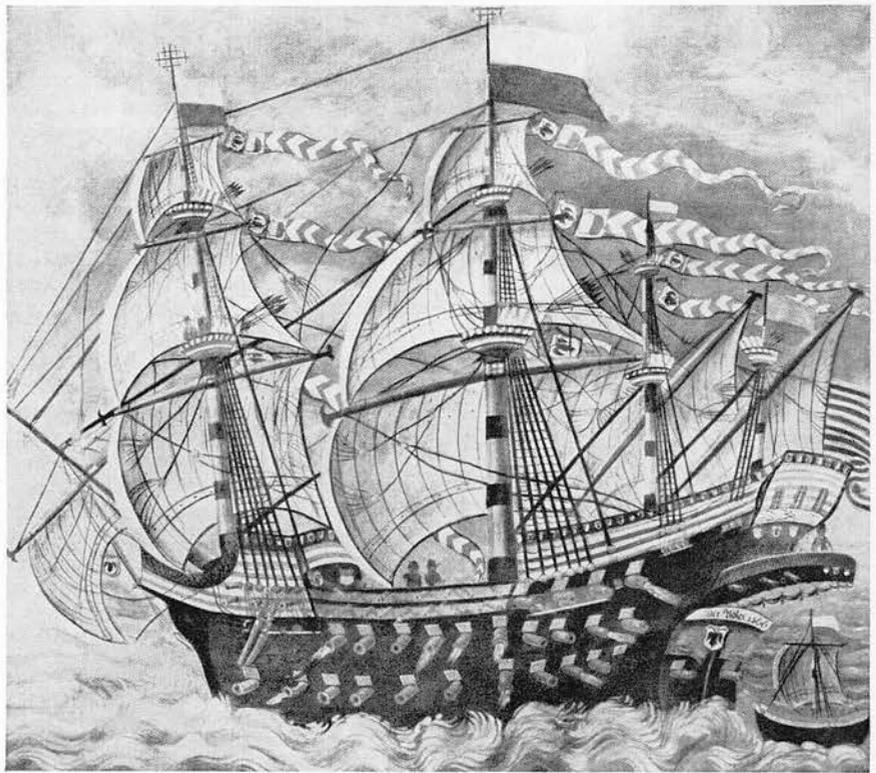


Abb. 3

kann, mag es genügen, wenn wir innerhalb der Malerei und Graphik, diesem Teilgebiet der Kunst, uns wieder nur einen Ausschnitt vornehmen. Die wenigen Bilder, die wir hier sehen, sind aus der Welt des Schiffes und der See. Ein Seestück etwa mit einer Madonna in eine vergleichende Betrachtung über Stil und Ausdrucksweise zu ziehen, bereitet gewisse Schwierigkeiten wegen des zu großen Abstandes im Gegenständlichen. Bleiben wir jedoch bei einem Thema, treten die Unterschiede, die wir suchen, viel deutlicher zutage.

Was heißt überhaupt „Kunst“? Bevor wir zu ergründen suchen, was man sich heute darunter vorstellen soll, müssen wir wissen, was man früher darunter verstand. Bei den alten Griechen gab es kein spezielles Wort für Kunst. Das Wort, das sie dafür hatten, ist der Ursprung jenes Begriffs, mit dem die Kunst heute so oft in Konflikt gerät, nämlich der Technik — sonderbare Wandlung und Spaltung eines Begriffs im Laufe der Geschichte. Das Wort hieß im Griechischen τεχνή (techné) und bedeutete „Handwerk“.

Aber es ist leicht verständlich, daß mit zunehmender Differenzierung unseres Lebens für Geistiges, Handwerkliches und materiell Nützlichem unmöglich auf die Dauer ein Wort genügen konnte. Noch im Mittelalter gab es ernsthafte Schwierigkeiten in der Unterscheidung der Begriffe nicht. Unter Kunst verstand man eine Fertigkeit, die sich durch Übung und Unterricht erreichen ließ, in Lesen, Schreiben, Musizieren usw. Kunst, ein rein deutsches Wort, ist von können abgeleitet, wie Brunst von brennen oder Gunst von gönnen. Man verstand bald nicht mehr das reine Handwerk unter diesem Wort, sondern mehr und mehr die Fertigkeit, die einige wenige über das allgemeine Niveau hinaushob. Die Bedeutung des Wortes wandelte sich nach und nach im Sinne einer Akzentverschiebung auf das Geistige und zwar in einem solchen Maße, daß das ursprünglich unteilbare Wort τεχνή heute in Teilbegriffe aufgespalten ist, die in letzter Konsequenz nichts mehr miteinander zu tun haben. Lernen kann man noch künstlerische Techniken, Kunstgeschichte — also die Lehre von den Kunstformen und -gesetzen vergangener Epochen — aber „Kunst“ nicht. Und damit umkreisen wir den Kernpunkt unserer Frage nach dem Wesen dessen, was wir heute darunter zu verstehen haben, immer mehr. Kunst ist zu etwas geworden, was man nicht lernen kann.

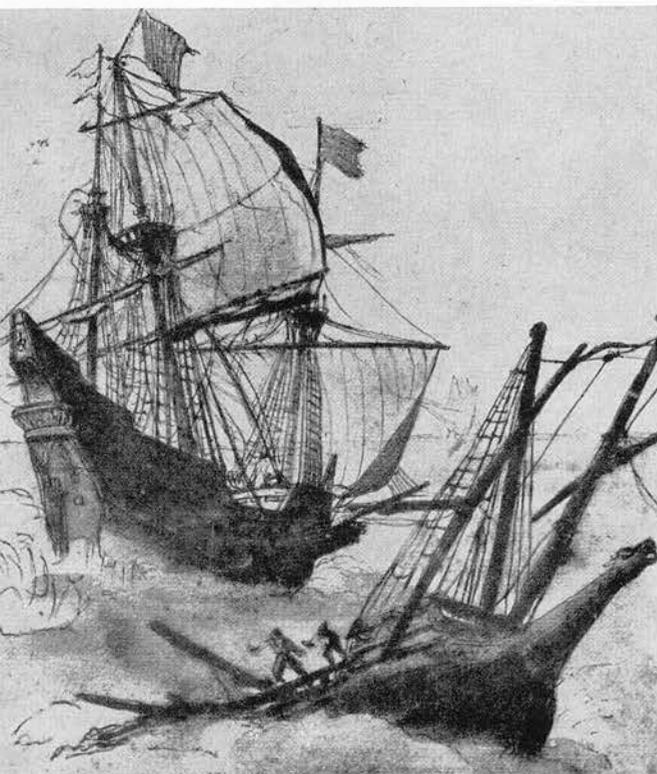


Abb. 4

(Damit wir uns recht verstehen: In diesem Zusammenhang meine ich jetzt mit Kunst nicht das fertig vorliegende Kunstwerk, sondern den Prozeß des künstlerischen Schaffens.) Wenn man aber etwas leisten soll, was man nicht lernen kann, muß man es also aus sich selbst haben.

Aus sich selbst schöpfen kann man aber nur, wenn man — „schöpferisch“ begabt ist. Und hier liegt nun das Kriterium, das unserer Frage am ehesten eine befriedigende Antwort gibt. Hieraus erklärt sich der notwendige Wandel der Stile, hieraus erklärt sich, daß immer wieder bewährte Bahnen verlassen werden. Gewiß folgt aus dieser Einstellung beispielsweise Picassos umstrittene aber immerhin Weltgeltung, denn seine schöpferische Kraft ist unzweifelhaft. Der unbefangene Betrachter wird fragen, worin denn diese liegt. Sie liegt einmal in der enormen Vielseitigkeit der immer neuen Bildformen Picassos, darüber hinaus aber in seiner kompromißlosen Kühnheit, über die Wiedergabe des mit unseren Augen Sichtbaren hinaus das Objekt in seiner ganzen Vielgestaltigkeit zu bannen. D. h., er begnügt sich nicht damit, einen Gegenstand so zu malen, wie wir ihn sehen, nämlich von einem Punkt aus — zentralperspektivisch — in seiner äußeren Erscheinungsform, sondern er versucht, mehrere Ansichten dieses Gegenstandes gleichzeitig darzustellen, darüber hinaus seine Funktion zu verdeutlichen und hinter den Farben und Formen seine Möglichkeiten und Bedeutung spürbar werden zu lassen. Ob seine Sachen einem dabei sympathisch sind oder nicht, ist eine zweite Sache, die hier nicht erörtert werden soll.

Wir erkennen nun leicht, daß eine der Grundaufgaben der Malerei der Vergangenheit, nämlich das sachgerechte Abbilden, längst kein wesentliches Anliegen der heutigen Malerei mehr ist (siehe auch Aufsatz des Verfassers im Photomagazin Mai 1955). Diese Aufgabe, zu deren Bewältigung es früher keine andere Möglichkeit als die gewissenhaftester Handarbeit gab, ist durch die Hilfsmittel der modernen Technik in absolut konkurrenzloser Weise gelöst worden. Aber auch heute noch kann ein bis ins letzte sachliches Gemälde seinen Wert haben, etwa das umseitige Bild von S. 697, einem Schiff, das ja zur Zeit noch rostig und ohne Aufbauten auf Stapel liegt. Die Aufgabe, ein lebensnahes Bild von etwas nicht Vorhandenem zu entwerfen, hat immer Daseinsberechtigung — aber als Illustration zu den hier dargelegten Gedankengängen dient das erwähnte Bild keineswegs. Mit dem, was wir hier versuchen, als Kunst zu definieren, hat es nichts zu tun.

Wollten wir nun das Schöpferische als alleinigen Maßstab für den Wert eines Kunstwerks gelten lassen, so kämen wir wohl in ernste Konflikte, denn es führt zwangsläufig zu einer Überschätzung des Originellen und damit bekommt die Kunst den recht zweifelhaften Beigeschmack des Modischen — und in dieser Gefahr stecken wir ja wirklich. Geben wir nur zu, daß es bis zur Unmöglichkeit schwer ist zu sagen, was morgen noch Wert haben wird von dem, das heute die Zeitungen und Ausstellungsräume füllt. Selbst den Werken der Vergangenheit gegenüber schwankt das Werturteil eines Kunstwerkes, einer Künstlerpersönlichkeit oder einer ganzen Epoche. Genug Beispiele aus der Geschichte sind bekannt und wer offenen Auges durchs Leben geht, hat Schwankungen der Wertschätzung in den letzten 30 Jahren in einem geradezu erschreckenden Ausmaß selbst mit erlebt.

Nun ist es leider nicht möglich, hier auf engem Raum eine Übersicht über die Entwicklung der verschiedenen Stilepochen und ihre geistigen Grundlagen zu geben. Wir haben schon betont, daß wir nicht auf diesem Wege an die Dinge herangehen wollen, sondern wir wollen versuchen, einige Kunsterzeugnisse aus den verschiedensten Zeiten direkt zu uns sprechen zu lassen. Es ist durchaus möglich, daß von 12 Betrachtern jeder ein anderes der hier wiedergegebenen 12 Bilder sein liebstes nennen wird. Es ist ja gerade das Geheimnisvolle in der Kunst, daß die Unmittelbarkeit ihrer Sprache durch die Zeiten hindurch wirksam bleibt, und es ist nur eine Frage des eigenen geistigen Standorts und auch der weltanschaulichen Grundhaltung der Zeit, in der man lebt, welche Kunstauffassung einer vergangenen Zeit einem besonders nahe liegt. Wir werden sehen, daß der ewige Vorwurf des



Abb. 5

Wollten wir nun das Schöpferische als alleinigen Maßstab für den Wert eines Kunstwerks gelten lassen, so kämen wir wohl in ernste Konflikte, denn es führt zwangsläufig zu einer Überschätzung des Originellen und damit bekommt die Kunst den recht zweifelhaften Beigeschmack des Modischen — und in dieser Gefahr stecken wir ja wirklich. Geben wir nur zu, daß es bis zur Unmöglichkeit schwer ist zu sagen, was morgen noch Wert haben wird von dem, das heute die Zeitungen und Ausstellungsräume füllt. Selbst den Werken der Vergangenheit gegenüber schwankt das Werturteil eines Kunstwerkes, einer Künstlerpersönlichkeit oder einer ganzen Epoche. Genug Beispiele aus der Geschichte sind bekannt und wer offenen Auges durchs Leben geht, hat Schwankungen der Wertschätzung in den letzten 30 Jahren in einem geradezu erschreckenden Ausmaß selbst mit erlebt.

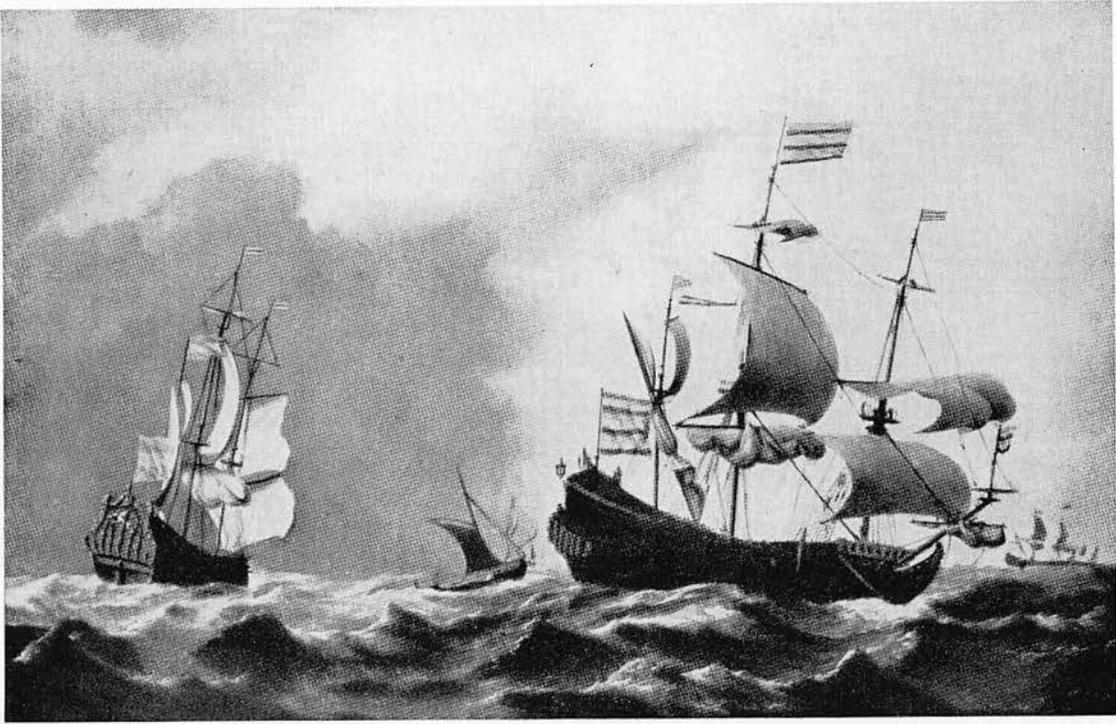


Abb. 6

Laien: Dies und das sei nicht „richtig“ oder man könne kaum erkennen, was dies oder das sein soll — das Wesen eines Kunstwerks überhaupt nicht trifft. Nur auf einem einzigen dieser Bilder ist anscheinend alles „richtig“, das ist das Bild von Spurling (Abb. 7). Es ist eines der vom Sachgerechten her besten Bilder, die auf dem Gebiet der Marinemalerei existieren, und da es im vorigen Jahrhundert noch keine hochwertigen Photos dieser Art gab, ist es sicher eines der schönsten Dokumente aus der Zeit der großen Segelschiffe, die die Welt besitzt. Aber in irgendeiner Kunstgeschichte findet man das Bild nicht. Die kleine japanische Pinselzeichnung (Abb. 5) hingegen ist in jedem Werk über Kunst zu finden, sofern dieses die Welt des Ostens mit einschließt. Warum diese Wertschätzung einer kleinen Tuschzeichnung, die nicht größer ist als ein Briefbogen? Hier ist mit einfachsten Mitteln, mit wenigen, ausdrucksvollen Pinselstrichen die Illusion einer Landschaft hingezaubert. Die formelhafte Kürze, in der das Geschehen ist, sagt mehr aus, als der Versuch einer mühevollen Imitation der Natur. Von hier aus ist der Weg zum Abstrakten gar nicht mehr weit. Weder die Naturtreue noch der Aufwand an Arbeitszeit sind also entscheidend für den künstlerischen Wert eines Bildes.

In dem schönen Bild van de Veldes (Abb. 6) ist dokumenthafte Präzision in der Schiffsdarstellung mit genialer künstlerischer Komposition in einer selten glücklichen Form vereinigt. Hinzu kommt hier,

daß kein Schiff sich besser zur malerischen Darstellung eignete, als gerade das Schiff jener Zeit. Der Gegenstand als solcher war ja schon ein Kunstwerk, das dem Formgefühl einer Epoche in besonderer Weise entsprach und zur Darstellung anregte. Aus etwa der gleichen Zeit stammt die stimmungsvolle Zeichnung (Abb. 4), in der das schicksalhafte Geschehen im Mittelpunkt steht. Ein Jahrhundert früher entstand das Gemälde vom „ADLER VON LUBECK“ (Abb. 3). Wenn man dieses Bild mit den Augen des Schiffbauers betrachtet, bleibt es gewiß in mehreren Punkten anfechtbar, obwohl in manchen Details

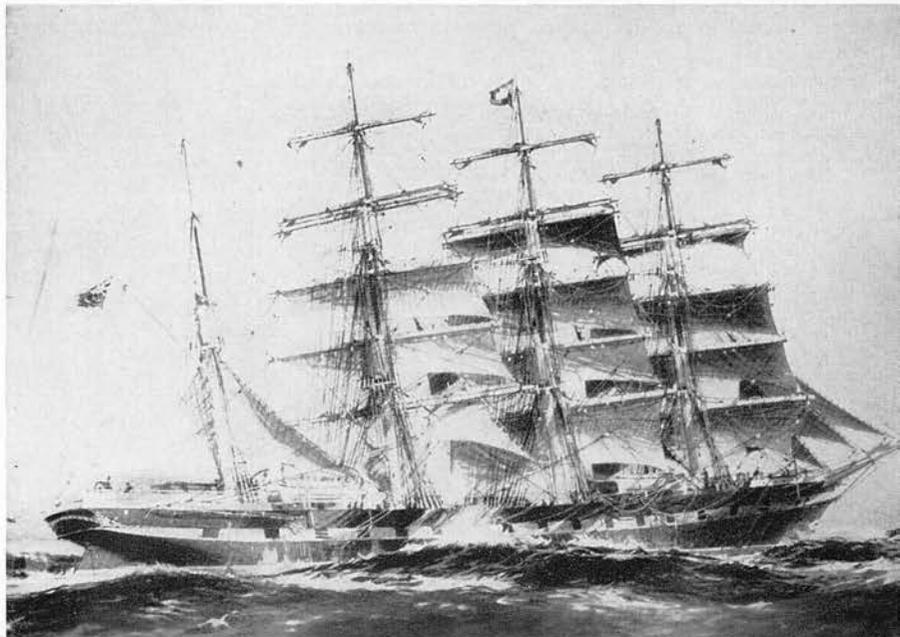


Abb. 7

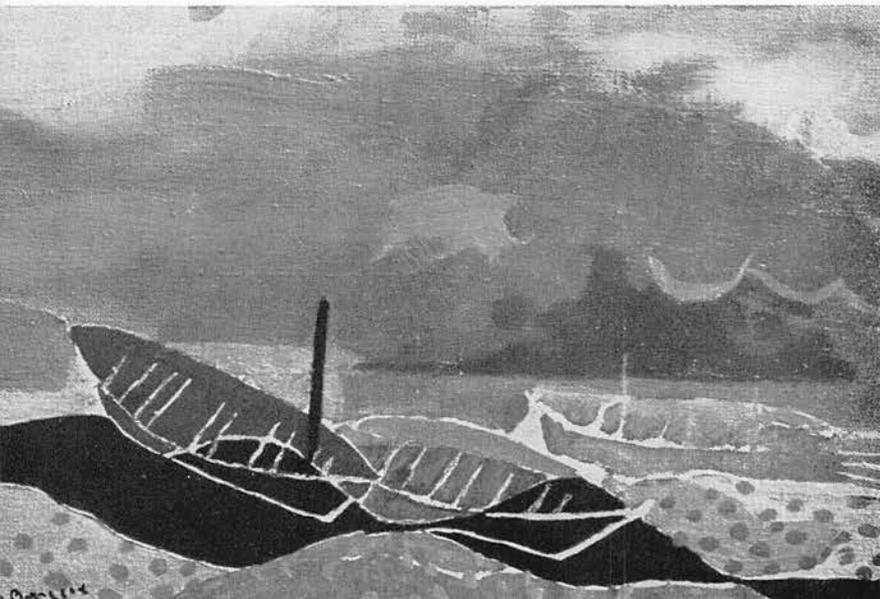


licher Größenverhältnisse entscheidend für die Ausdruckskraft der Darstellung? Was hat man in der religiösen Malerei jener Zeit getan, die über ein halbes Jahrtausend zurückliegt? Man hat die Heiligen groß, die armen Sünder klein gemalt und so fort. Diese Abstufung im Sinne einer geistigen Rangordnung hat unter Umständen einen höheren künstlerischen Wert als die Einhaltung der perspektivischen Gesetze, die viel später entdeckt und durch Jahrhunderte für alleinseigmachend gehalten worden sind. Wir kommen zu dem Schluß, daß das, was wir „primitiv“ zu nennen geneigt sind, tatsächlich in manchem unserer heutigen Kunst viel näher liegt als die Virtuosität, mit der man später gelernt hat, alles Sichtbare so „natürlich“ wie möglich auf die Leinwand zu bannen.

Ein paar Zeugnisse moderner Kunst wollen wir noch ansehen, Bilder unseres Jahrhunderts. Alle sind recht verschieden voneinander, aber jedes spricht auf seine Weise das veränderte Lebensgefühl von uns Heutigen gegenüber dem unserer Vorfahren aus. Einmal, bei Signac (Abb. 8), ist es die Entdeckung des Lichts, die im Vordergrunde steht und der alles andere untergeordnet ist, so daß die festen Formen beginnen, sich in vibrierende Atmosphäre aufzulösen — ein andermal ist, wie bei Pechstein, ein klei-

auch für den Schiffbauer wertvolle Hinweise stecken. Betrachten wir es aber als Ganzes, so dominiert die unbekümmerte Freude, mit der der Maler das Schiff dargestellt hat. Daß sich dabei die Segel nach vorne blähen, Flaggen und Wimpel dagegen achteraus gepustet werden, will man ihm gerne verzeihen. Dieses Bild strahlt von den hier abgebildeten am meisten jenes Lebensgefühl aus, das zwei Jahrhunderte später in Schillers Wort gipfelt: Ernst ist das Leben, heiter die Kunst.

Aber schauen wir einmal noch weiter zurück. Die erste Illustration unseres Aufsatzes gibt ein griechisches Vasenbild wieder. In vollendeter Weise decken sich hier sachlich Berichtendes und dekorative Einfügung in eine gegebene Form. Bei dem zweiten Bild handelt es sich um eine Miniatur aus einer alten Liederhandschrift des Mittelalters. Das poesievoll Erzählende in dieser liebenswerten Darstellung überwiegt so sehr, daß uns dabei die Nichtbeachtung der Proportionen in keiner Weise stört. Wieviel stärker spricht doch dafür die Idee des Bildchens, der Mensch auf dem Wasser — ist denn die genaue Einhaltung äußer-



Oben: Abb. 8 (Signac)

Mitte: Abb. 9 (Pechstein)

Unten: Abb. 10 (Braque)

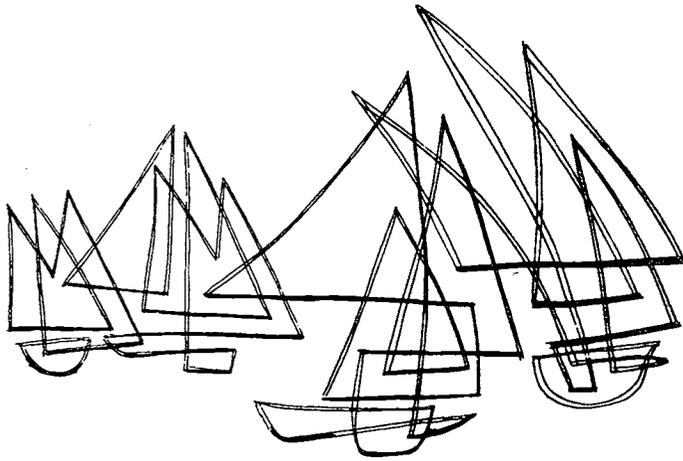


Abb. 11

nes Boot zu einer alles beherrschenden Form geworden, das in seiner massiven Gegenständlichkeit einen ungeheuren Ausdruckswillen erkennen läßt. Bei dem Bild von Braque wiederum tritt die expressive Gewalt zurück und die Boote beginnen sich in Formen aufzulösen, die nur noch entfernt der Wirklichkeit ähnlich sind. Aber diese Ähnlichkeit ist nun gar nicht mehr wichtig. Als symbolischer Ausdruck für zerbrechliche Gebilde vor einer gewitterschwarzen Wand sprechen diese bootsähnlichen Formen eine beredte Sprache.

Absichtlich habe ich jede Stilbezeichnung heute vermieden. Allein in unserem Jahrhundert gibt es mehr „... ismen“ als es Stile von der Erschaffung der Welt bis zum Jahre 1900 gibt. Wir müßten, um Mißverständnisse zu vermeiden, jeden einzelnen genau erklären. Wir werden es vielleicht in weiteren Erörterungen tun, soweit sie zu festen Begriffen geworden sind und ihre Kenntnis zum Verständnis größerer Zusammenhänge notwendig erscheint. Die innere und äußere Vielfältigkeit unseres Lebens macht es immer schwieriger, einen treffenden, gültigen Ausdruck für unsere Epoche zu finden. Das können wir, die wir in ihr leben, noch gar nicht. Aber auch die Späteren werden es nicht leicht haben, hat doch noch nie so viel miteinander um Gleichberechtigung Ringendes nebeneinander bestanden wie heute. Auch in diesem Vielerlei äußert sich gewiß die menschliche Beziehungslosigkeit unserer Zeit.

Betrachten wir zum Schluß zwei kleine, anspruchslose Zeichnungen von Paul Klee, einem derjenigen, die ewig zum Widerspruch herausfordern, wenn man sie vom Materiell-Gegenständlichen her erfassen will. Er war einer der einfallsreichsten und empfindsamsten Künstler, die die neue Kunstgeschichte kennt.

Die Übersetzung ist nur eben sehr stark bei ihm. Es handelt sich hier um eine echte „Übersetzung“, vom Sinneneindruck in die Sprache reiner Linien und Flächenformen. Hier

wird auch auf die letzte Konzession in bezug auf Naturnähe verzichtet, und selbst in Hinsicht auf die malerischen und graphischen Ausdrucksmittel ist eine weitere Reduktion kaum denkbar. Einmal sind es nur gerade Linien, die in Dreiecksformen ineinander geschachtelt sind, das andere Mal sind es nichts als schwarze Flecken verschiedener Gestalt. Trotz dieser äußersten Abstraktion sind die beiden Zeichnungen nicht gegenstandslos. Die eine heißt „Segelschiffe leicht bewegt“, die andere „Wandernde Fische“. Nicht das „Segelschiff“ oder „Der Fisch“ wird hier gezeigt, sondern das Spiel, die Bewegung. Wie könnte das besser geschehen als in freien Linien und Formen, die ebensowenig greifbar sind, wie das, was sie ausdrücken wollen, selbst? Klee verdeutlicht seine Auffassung vom Wesen der Kunst in einem sehr schönen Wort, und mit diesem wollen wir das Thema für heute beschließen:

„Kunst gibt nicht das Sichtbare wieder, sondern macht sichtbar.“



Abb. 12





So wird S. 697 aussehen · Projektskizze von Wolfram Claviez

Schafft menschliche Kontakte!

In den letzten Monaten ist in der Werkzeugzeitung manches klare, aber auch harte Wort zu dieser Frage gesagt worden. Ein Zeichen dafür, daß es Zeit ist, unsere Beziehungen zueinander nicht nur als sog. „heiße Eisen“ anzusehen, sondern sie — wie es Art der DW ist — auch anzufassen, d. h. etwas zu tun.

Mancher unter uns wird meinen: erledigt sich von selbst, grau ist alle Theorie! Redet nur nicht soviel!

Nun, klar muß man sich darüber sein, daß sich nichts von selbst regelt und manches durch längeres Liegenbleiben auch eiliger, notwendiger werden kann. Wie das hier der Fall ist.

Mitte des Betriebes — der Mensch

Je größer die Betriebsgemeinschaft geworden ist, desto vielfältiger sind alle Beziehungen ihrer Träger untereinander — der Menschen — geworden. Das ist draußen in der Politik so wie drinnen im Betrieb. Entscheidend aber bleibt für die Entwicklung — im Gegensatz zu einer Ansicht in der Februar-Nr. der Werkzeugzeitung — daß gerade im Zeitalter der Atomwissenschaft, der Automatisierung, der drohenden Roboter, das Gewissen des Menschen, und damit der Mensch selbst, das Maß aller Dinge bleiben muß. Ob er es noch ist, und wenn er es nicht ist, wie er es wieder wird, bleibt eine offene Frage. Oder die traurige seelenlose Zeit, von der man während der ersten industriellen Revolution des 19. Jahrhunderts sprach, wird mit der zweiten im 20. Jahrhundert noch trauriger und seelenloser werden. Ist das etwa schon so?

Täuschen wir uns nicht über die Tatsache hinweg, daß unsere Errungenschaften der Zivilisation, vom Eisschrank oder Auto bis zur Fernsehtruhe und zum Atomreaktor, unsere mitmenschlichen Beziehungen wohl geändert, aber nicht gebessert haben. Ja, es lohnte sich vielleicht einmal, eine Antwort auf die Frage zu suchen, ob wir in unserer gewonnenen „Freiheit“ bisher nicht lieber die „Freiheit von etwas“ sehen, ohne an die „Freiheit wofür“ zu denken oder sie zu wollen. Unser Freisein ist doch wohl nicht mit Bindungslosigkeit, die leicht zur Zügellosigkeit werden kann, gleichzusetzen? — Woran fühlt sich jeder von uns noch gebunden?

Sind nicht bisher bindende Werte des Staates, der Gesellschaft, der Kultur, der Religion und des Glaubens so relativ, d. h. beziehungslos geworden? — Und der Mitmensch neben uns? — Mehr und mehr ist eines der europäischen Grundrechte des 18. Jahrhunderts — die Brüderlichkeit (fraternité) — durch eines der amerikanischen — Streben nach Wohlstand (prosperity) — verdrängt worden. Individualismus und Egoismus — und Geld als deren Grundlage — stehen damit als Werte und Merkmale heutiger Lebensnorm im Gegensatz zu herkömmlichen europäischen Lebensformen.

Damit kommt eine weitere Schlüsselfrage auf: wie steht es um die Lebensformen der Europäer?

Europa — und damit auch wir, seine Menschen der Mitte — hätten die Mitte verloren, so hat man gesagt, und bisher nicht wiedergefunden. Antike, Christentum und bisher nicht wiedergefunden. Oder sind Antike, Christentum und Germanentum als Grundlagen des Abendlandes noch für unser Leben bestimmend? — Es geht doch um ganz andere Dinge! Man müßte sogar meinen, wir selbst hätten uns zwischen Westen und Osten verloren und noch nicht wieder zu uns selber gefunden; denn wir sprechen nach 11 Jahren noch immer von einer Wiedervereinigung, ohne sie verwirklicht zu haben. Wir stehen zwischen West und Ost und sehen unsere deutsche Auf-

gabe nicht, die nicht zuerst Koexistenz, sondern erst einmal Existenz des gesamten Deutschlands heißen müßte. Aber unsere westdeutsche Frage heißt ja gar nicht Gesamtdeutschland, sondern Konjunktur — Lebensstandard! Ist uns nicht auch hier alles zweitrangig geworden?

Alle „Bewegungen“ um den Menschen in Europa — von Caux bis Straßburg — bewegen den Menschen des Alltags im Innern nicht mehr. Sind sie dann noch Bewegungen? — Wo liegt eigentlich der Grund dafür?

Alles sind Fragen um den Menschen. Wenn das hier skizzenhafte Umriss für den Hintergrund sind, vor dem wir leben, so bleibt eigentlich nur die Frage: wenn wir die Notwendigkeit einsehen, daß etwas zu tun bleibt, was ist dann zu tun?

Was wäre vor allem innerhalb unseres Betriebes in menschlicher Beziehung zu tun, und wie wäre es zu tun?

Dazu sei zunächst festgestellt:

1. Es handelt sich um die Voraussetzung und Grundlage für eine zufriedene Arbeiterschaft und Betriebsführung, die gemeinsam — eben als Betriebsgemeinschaft — ernsthaft und eifrig um höhere Produktivität, bessere Qualität, niedrigere Kosten und, jawohl, um höhere Gewinne bemüht sind.

Diese Voraussetzung und Grundlage ist der Mensch!

Mit der Arbeitsvereinfachung, die er schafft, der Analyse des Zusammenwirkens der Menschen, des Materials, der Maschine und der Methoden können Wünsche, Ziele und Entlohnung beider Seiten befriedigt werden.

Darum ist die Aufgabe keine theoretische, sondern in der Auswirkung überhaupt die praktische des Betriebes.

2. Diese Aufgabe ist deshalb so schwierig, weil es darauf ankommt, nicht nur Negatives, Trennendes zu kritisieren, sondern darüber hinaus rückhaltlos positiv zu einer guten Lebensordnung der Menschen unseres Betriebes zu kommen. Es ist aber erfahrungsgemäß immer leichter, Bestehendes zu kritisieren, als aus dem Bestehenden und sich selbst heraus positiv etwas neu zu gestalten.

Dabei sind Schlagwörter und kritiklos ausgeliehene Vokabeln aus dem Stachanowsystem des Ostens oder dem Team-work-System des Westens keine Heilmittel für unsere deutschen Verhältnisse.

3. Die Aufgabe ist aber um so notwendiger, weil wir so wenig über den Menschen selbst wissen. Wir fangen eben erst an, die Fähigkeit und Grenzen menschlicher Leistung kennenzulernen: Ermüdung, Reaktionszeit, Unfallsneigung u. a. Wir wissen zwar, daß Menschen verschieden sind — aber wie verschieden? — Wir wissen wenig über die Motive, aus denen heraus wir handeln und wie wir einen Leistungswillen erzielen können.

Ziel: Arbeit miteinander und füreinander in der Betriebsgemeinschaft

Wir wissen, daß unser Ziel folgende Bedingungen einschließt:

Ergiebigkeit der menschlichen Arbeit verbessern, die Produktivität der Volkswirtschaft steigern, bei kürzerer Arbeitszeit eine gesunde Ordnung erhalten, Verzicht auf egoistische Wünsche oder machtpolitische Forderungen, Bejahen von Redlichkeit und Besinnung.

Gerechte und verständnisvolle Vorgesetzte, Unterrichtung über die Arbeit und Firma, Achtung von seiten des Vorgesetzten und der Mitarbeiter, das Gefühl der Notwendigkeit der gemeinsamen Aufgabe, Verantwortung und Stolz darüber, daß man angesehen ist, faire Förderung.

Wie ist das Ziel zu erreichen?

Viele Wege führen nach Rom. Manches geschieht bisher als selbstverständlich im Alltag bei der Arbeit und durch die Arbeit. Noch mehr geschieht nicht.

Es wurde schon in einer der letzten Werkzeiteilungen vom Gegensatz zwischen älteren und jüngeren Kollegen gesprochen, vom Verhältnis zwischen Vorgesetzten (Meister, Vorarbeiter) und Mitarbeitern, davon, daß Unterweisung in Betriebsvorschriften und Unfallfragen allein nicht genügen würde, sondern daß mehr notwendig wäre, um eine Betriebsgemeinschaft zu schaffen. Es stehen da Worte wie: Betriebsklima, vertrauensvolle Zusammenarbeit, persönliche Aussprache, umeinander kümmern — wiederum alles Fragen, die den Menschen angehen.

Damit sind Ansatzpunkte für das, was geschehen sollte, angedeutet: menschliche Kontakte müssen hergestellt werden!

In gemeinsamer Arbeit und Aufgabe zur Erreichung gemeinsamer Ziele dürfen wir den Menschen nicht vergessen.

Möglichkeiten und Methoden müssen gefunden werden, um als Menschen und Mitarbeiter miteinander und nicht nur voneinander oder übereinander zu sprechen.

Kontakte durch Meinungs austausch und eine geschlossene, aufnahmebereite und kritisch geistige Haltung all derer sollten geschaffen werden, die mitarbeiten.

Die Betriebsgemeinschaft vom Menschen her zu schaffen ist notwendig. Für ihn ist der Betrieb die Arbeitsstätte, auf der Zusammenarbeit und gegenseitiges Verständnis herrschen müssen.

Dennoch: im Zeitalter der Gruppenarbeit und der Spezialisten wird die beste Arbeit und Leistung auf die Dauer nur durch die besten Methoden selbstloser Zusammenarbeit der Menschen möglich sein.

Kato



Muttersorgen

Der Rhythmus der beruflichen Tätigkeit schlägt weit über den Bereich des Arbeitsplatzes hinaus und damit auch in das Familienleben. Eine Probefahrtteilnahme bietet daher dem einzelnen außer dem eigentlichen Erlebnis der Fahrt noch viele andere, mit der Probefahrt im Zusammenhang stehende Vor- und Nacherlebnisse.

Ich hatte meiner Mutter schon erzählt, daß ich an einer Probefahrt teilnehmen werde. Jetzt gab ich ihr das Programm und sagte: „Mutti, lies mal — da fahre ich mit.“

Nun fing Mutti an vorzulesen: „S. 702 — M.S. „Somerville“, Programm für die Probefahrt am 25. 7. 1956: 7.00—8.00 Uhr: Erprobung der Ruderanlage, des Maschinentelegraphen . . .“ usw. Trotz der für Mutti fremden Begriffe las sie doch fließend.

Jetzt kam der Satz: „Schiff ist auf größtmöglichen Tiefgang zu bringen.“

Mutti hält an — überlegt kurz — guckt mich besorgt an und sagt: „Da fahr’ man lieber nicht mit, mein Junge.“

*

Als ich dann von der Probefahrt nach Hause kam, gab es auch für Mutti allerhand zu fragen.

„Was gab’s denn zu essen?“ fragte sie.
Ich sagte: „Ja, zum Frühstück gab es Labskau.“
Mutti: „Labskouch?“

Ich sagte: „Mutti, nicht wie Couch, sondern Labskaus! — Kennst du das nicht?“

Mutti spricht noch einmal nachdenklich vor sich hin: „Labskau?“ Dann sagte sie leise: „Was ist denn das für ein Fisch — Labs?“

H. Fahrendholz SE

Das mecklenburgische Meer UND SEINE UMGEBUNG IN WORT UND BILD

Von Hugo Krause

Eigentlich müßte Deutschlands größter Binnensee, die Müritz, die gleiche Anziehungskraft haben wie etwa der höchste deutsche Berg, die Zugspitze. Seine Größe und Bedeutung kommt schon in dem Namen zum Ausdruck, den die Alten ihm gaben, heißt Müritz doch soviel wie „Meer“. Da ist es nicht verwunderlich, daß sich auch die Sage mit dem See beschäftigt hat. Danach waren dort, wo jetzt die Müritz ist, früher sieben einzelne Seen, durch Waldungen getrennt, in denen heilige Bäume wuchsen. Als die Menschen daran gingen, die Wälder zu roden, da tat sich in dem See Rederang plötzlich eine Quelle auf, und alles Land ringsherum wurde vom Wasser überflutet, so daß aus den sieben Seen ein großes Gewässer wurde. Noch heute hat die Müritz sieben Tiefen, und noch heute sollen die Stämme jener alten Bäume auf ihrem Grunde zu sehen sein.



Waren, an der Mole der Innenmüritz

Nicht nur die Größe des mecklenburgischen Meeres mit seinen 123 Quadratkilometern ist bemerkenswert, sondern auch seine prächtige Umgebung. Ernste Nadelwälder umrahmen den großen See und schaffen Landschaftsbilder von besonderem Reiz. Es ist schwer zu sagen, in welcher Jahreszeit die Müritz am schönsten ist. Ob im Frühling, wenn die dunklen Fichten ihre hell leuchtenden Triebe gen Himmel recken, gleichsam, als hätten sie Tausende von Kerzen aufgesteckt, im Sommer, wenn Sonnenglast über den Wassern zittert, im Herbst, wenn wallende Nebel über See und Landschaft ziehen oder selbst in der weißen Pracht eines sonnigen Wintertages. Immer wieder bietet die Müritz Bilder von ganz besonderer Eigenart. Ob sich des Himmels Bläue darin spiegelt oder ob düstere Wolken ihren Wassern eine fast schwarze Färbung verleihen. Ob der See glatt daliegt gleich einem glitzernden Spiegel oder ob seine sturmbewegten schaumgekrönten Wellen gegen Mole und Strand anrennen. Nicht denkbar ist die Müritz ohne die vielen leuchtenden Segel, die behenden Paddelboote, die schnittigen Motorfahrzeuge oder die flinken Dampfer, die dem Besucher eine Schönheit nach der anderen erschließen. Wer nennt die Namen, kennt die Orte rund um den großen Binnensee mit ihren landschaftlichen und architektonischen Eigentümlichkeiten, voll historischer Erinnerungen?



*Penzlin,
an der
Stadtmauer*



*Burg Penzlin,
Torhaus
vom Wall aus*

Da ist zunächst Waren, die Stadt mit den vier W's (Waren, Wasser, Wald, Wossidlo), ein mecklenburgisches Interlaken, das sich auf einem vorgeschobenen Hügel zwischen Müritz, Tiefwaren- und Feißnecksee aufbaut. Und ringsherum Wald und immer wieder Wald; die Stadforst, die Ecktannen, die immerhin eine Fläche von 900 Hektar bedecken, die Warener Tannen, das Werderholz und die kilometerlange Waldung Buchen. Hier in Waren lebte und wirkte auch Richard Wossidlo, der bedeutende Heimatforscher, der „Volksperfesser“ der Mecklenburger. Die Oberschule trägt seinen Namen.

Die Stadt wird überragt von dem hochgeschwungenen Helm von St. Marien und dem wuchtigen Turm der Georgenkirche. An der Stadtmauer und rund um den Markt findet sich so mancher malerische Winkel. Die Löwenapotheke mit dem anheimelnden Fachwerk wurde schon 1625 privilegiert, zählt also zu den ältesten Arzneiverkaufsstätten in Deutschland überhaupt. Nicht viel jünger ist die gleichfalls am Markt gelegene Adler-Apotheke.

Die Inselstadt Malchow gilt als das mecklenburgische Venedig. Es ist wie Waren von einer Kette von Seen umgeben: Der Malchower- und der Fleesen-See, der Kölpin- und Plauer-See. Seine Altstadt mit



*Penzlin,
alte Häuser
in der
Weberstraße*

Kirche und Rathaus liegt auf einer richtigen Insel, die mit der Neustadt durch eine Brücke, mit dem am südlichen Ufer des Malchower Sees gelegenen Kloster durch einen Damm verbunden ist.

Malchow wird aber auch das mecklenburgische Manchester genannt. Seine Tuchmacher-Innung bestand schon vor dem 30jährigen Kriege. Sie entwickelte sich bald zu einer angesehenen Zunft, die weit über die Landesgrenzen hinaus Bedeutung hatte. Müßen einst sehr streitbare Herren gewesen sein, die Malchower Tuchmacher. In dem so unruhigen Jahr 1848 machten auch sie Revolution. Sie zogen zum Kloster hinaus und zwangen den Klosterhauptmann zur Abdankung. Dieser soll sich, nur leicht bekleidet, durch die Flucht aus dem Fenster in Sicherheit gebracht haben. Es wird aber auch erzählt, daß es in erster Linie Tuchmacher waren, die sich, als im Winter 1844 mit dem Bau des Erddammes begonnen wurde, an den Arbeiten beteiligten. Ein für die damalige Zeit gewaltiges Unternehmen, das drei Jahre in Anspruch nahm,

wie auf dem riesigen, dem Bürgermeister Meyer gewidmeten Findling zu lesen ist. Noch heute spielt die Tuchmacherei in der Inselstadt eine Rolle.

Die Gründung des Klosters geht bereits auf das Jahr 1298 zurück. Die ursprünglichen Insassen, die Dominikaner, tauschten später ihren Wohnsitz mit den Augustiner-Nonnen in Röbel. Nach der Reformation wurde das Kloster im Jahre 1572 in ein Jungfrauenstift umgewandelt. Mit seiner hoch aufragenden gotischen Kirche, dem ehemaligen Kreuzgang und den grünberankten Mauern bildet es noch heute eine kleine Welt für sich.

Und noch eins hat Malchow allen anderen Städten voraus: das große Volksfest, das schon vor mehreren Jahren zum hundertsten Mal gefeiert werden konnte. Es bietet stets ein reichhaltiges Programm mit Umzügen und Platzkonzerten, mit Tänzen im Freien und Korsfahrten auf dem Malchower See, mit Illumination und Feuerwerk auf dem Klosterufer, mit Fackelzügen durch die Stadt und allerlei sonstigen Überraschungen.

*Waren,
Teilansicht
mit Marienkirche
von Tiefwaren aus*



„Nähmt man nich oebel, nu kümmt Röbel“, das sich stolz Müritzstadt nennt, einst ein stark befestigter Ort, in welchem Augustiner und Benediktiner eine Rolle spielten. Heute ein kleines Landstädtchen, das eigenartigerweise zwei große Kirchen hat. Das wird verständlich, wenn man berücksichtigt, daß hier praktisch zwei Orte zusammengewachsen sind. Die mauerumwehrte Neustadt gehörte ursprünglich zum Bistum Havelberg, die Altstadt dagegen zum Bistum Schwerin.

Da ist weiter Penzlin mit seiner Burg, oder „Punschendorp“, wie es im Volksmund heißt, wohl deshalb, weil die Penzliner den edlen heißen Trank ganz besonders zu schätzen wußten, was übrigens auch anderswo der Fall sein dürfte. Ja, und dann sollen die Punschendorfer, Verzeihung die Penzliner, noch eine ganz besondere Eigentümlichkeit gehabt haben: Kam ein Fremder in ihre Stadt so erhielt er ohne jeglichen Grund, vielleicht als eine besondere Art der Begrüßung, eine Tracht Prügel. Das ging schließlich soweit, daß sich kein Besucher mehr nach Penzlin wagte, oder nur noch „mit“ 'n groten Kümmeldok um den Kopp bünzelt“. Das schützte ihn; denn dann hieß es: „De hätt all Schacht krägen. Den lot man, de hätt all 'naug.“

Doch das war einmal! Wer heute nach Penzlin kommt, braucht nichts mehr zu befürchten. Er kann in aller Ruhe durch die Stadt bummeln, deren größte Sehenswürdigkeit zweifellos die alte Maltzan'sche Burg ist. Allerdings kann der unheimliche Hexenkeller, in welchem sich einst so manches Menschenschicksal entschied, noch heute gruseln machen.

In Ankershagen verlebte der Trojaforscher Heinrich Schliemann seine Kindheit. „In diesem Dorfe“, so sagte er in seiner Selbstbiographie, „verbrachte ich acht Jahre meines Lebens, und die in meiner Natur begründete Neigung für alles Geheimnisvolle und Wunderbare wurde durch die Wunder, die jener Ort enthielt, zu einer wahren Leidenschaft entflammt.“ Da lesen wir gleichzeitig von diesen Wundern, von einer gespenstigen Jungfrau, die, eine silberne Schale in der Hand, um Mitternacht aus dem kleinen Teich auftaucht, von einem Hünengrab, wo der Sage nach ein kleines Kind in einer goldenen Wiege bestattet liegt, von ungeheuren, überall verborgenen Schätzen, von der alten Burgruine, vom Raubritter Hennig mit dem Zunamen „Bradenkir!“ weil er einst einen Kuhhirten bei lebendigem Leibe in einer eisernen Pfanne schmoren ließ, und anderes mehr.

Waren es schon die vielen Geheimnisse des kleinen Dorfes, die des Knaben Phantasie anregten, so mehr noch die Erzählungen des Vaters, eines Pfarrers, der sich in seinen Mußestunden mit der Antike beschäftigte. Durch ihn hörte Heinrich von den griechischen Heldengesängen und von der Zerstörung Trojas, Geschichten und Sagen, die in ihm schon als Kind den Wunsch aufkommen ließen, den alten Stätten einmal nachzuspüren. Sein ganzes Dichten und Trachten galt der Verwirklichung dieser Idee, was ihm jedoch erst im reiferen Alter gelang. Er war 44 Jahre alt, als er 1866, seinen Homer in der Tasche, nach den Stätten seiner Sehnsucht, nach Griechenland und Kleinasien reisen konnte, um mit den Ausgrabungen zu beginnen, die in der ganzen Welt Aufsehen erregten...

In Sommersdorf wurde Johann Heinrich Voß, der Dichter der „Luise“ geboren. In Remplin wirkte der Theatergraf Friedrich Hahn, der sein ganzes Vermögen der Theaterleidenschaft geopfert hätte, wenn nicht die Angehörigen schließlich eingeschritten wären.

Vergessen wir nicht den Müritzhof, ein riesiges Naturschutzgebiet, mit seinen weiten Mooren, seinen großen Laub- und Nadelwäldern, mit seiner interessanten Tier- und Vogelwelt. Nachdem schon seit einiger Zeit sich hier die seltenen Mufflons tummeln, sollen dort jetzt auch Wisente ausgesetzt werden, wie ostzonale Zeitungen kürzlich meldeten.

Und noch eins darf nicht vergessen werden: die Müritz ist mit ihren 30 bis 50 Metern Tiefe der rechte Tummelplatz für alle Arten von Süßwasserfischen, darunter auch Aale und Hechte. Tag für Tag ist die große Flotte der Fischerboote unterwegs, um den zappelnden, so begehrten Segen zu bergen. Über 200 Tonnen Fische wurden bereits in einem einzigen Jahre gefangen.

Noch vielerlei ließe sich berichten vom größten deutschen Binnensee und seiner so reizvollen Umgebung. Schon Fontane wußte um diese Schönheiten. Ende des vorigen Jahrhunderts schrieb er an seine Freunde: „... und ich habe vor, den Berliner Sommerfrischler auf dies prächtige Stückchen Erde aufmerksam zu machen. Die Müritz ist nämlich so was wie ein Meer, wie der Tanganjikasee. Die Luft ist wundervoll, je nachdem der Wind steht, feuchte Seebriese oder Fichtenduft...“ Wegen der unglücklichen Zerrissenheit unseres Vaterlandes sind uns die Schönheiten der Müritz vorläufig verschlossen. Möchte es bald anders sein!

De Gorn

In Blomgorn kommt nu de Tiet, wo de utgeblöeten Stauden trüchsneden un de Hecken den lesten Sommersnitt kriegt. Blomenzwiebeln möht von September bis Dezember 8 Zentimeter dep in de Eer plant warn, dormit se noch for den Frost god Wöttel drieben könn. Von alle Blomenzwiebeln ward wool am meisten de Tulpen plant, weil se in Fröhjahr, Ende April, Anfang Mai, an to blöen fangt. Düsse Eigenschaft hett de Tulpe ut er Heimat mitbröcht. Se stammt ut Vorderasien. In de Mongolische Steppe, Persien, Turkistan und de Mittelmeerinseln sünd se to Hus. Klima und Bodenverhältnisse hept de Entwicklung bestimmt. En utgewussene Tulpenzwiebel het de vorgebildete Blom und de nödigen Nährstoffe opspoorl und köhnt darum sofort int Fröhjahr utdrieben und blöen. De Zwiebel ward dorbie total obbruckt. Wat wie im Juli wedder ut de Eer kriegt, sind ganz nee'e Zwiebeln, de ut den Zwiebelboden obwussen sind. Aber nur 2—3 von de grödsten Zwiebeln mit etwa 10 Zentimeter Umfang kohmt in negste Fröhjahr ton blöen, dat annere sind Brutzwiebeln, de noch 2—3 Jahr wassen möt. Um de Tulpen in Europa intoöhren und de uns hüt bekannten Sorten to züchten, het man 400 Jahr gebruckt. Bi uns in Dütschland ward seit 25 Jahr Tulpen zücht, und grot in de letzten Jahr'n sind in Norddütschland veele Tulpenfelder to sehn, de dat sonst nur in Holland geef.

Weil ick frogt worden bin, wat dat för een Blom is, de ick in de Juli-Nummer kott beschreiben hev, de Chrysanthemum leucanthemum, bring ick dütmohl en Opnohm; denn kann man sick en beteres Bild von de Blom moken.

*

Jungpflanzen kriegt man bi'n Staudengärtner und op'n Blumenmarkt und kost 0,80 bis 1,— DM das Stück.

Im Gemüsegorne sind de Aritenbeete umgroßt und mit Grönkohl oder späten Kohlrabi beplant. Von de Erdbeeren möht alle 3 Wochen de Ranken alsneden warn. Nee'e Erdbeerebeete kann man jest noch anleggen. De Himbeerernte is ok vorbi, de ohlen Ruten könnnt nu afsneden warn und von de jungen nur de besten stohnloten. häugstens 5—6 an eene Staude. Je mehr Sünn an de Himbeeren kann, je beter de Frucht.

Vel Vergneugen in Gorn!

Jan Suppengreun



PRAKTISCHES PROPAN-BRENNSCHNEIDEN

Vergleichende Betrachtung der beiden Heizgase Propan und Azetylen beim Brennschneiden

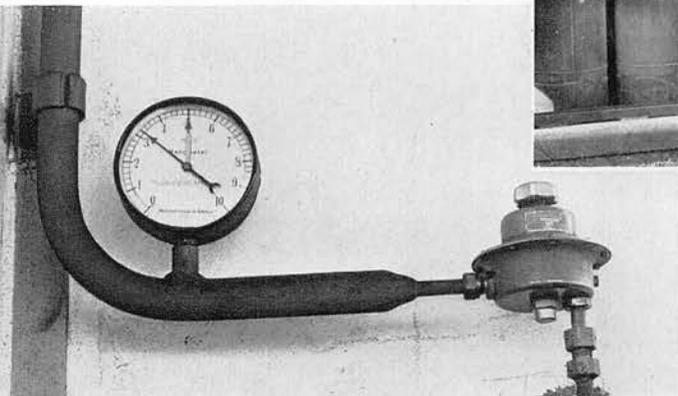
Von Betr.-Ass. Weiss

Das autogene Brennschneiden ist als wirtschaftliches Fertigungsverfahren in der stahlverarbeitenden Industrie unentbehrlich geworden. Die beim Brennschneiden im Vergleich zu den mechanischen Fertigungsverfahren erzielte große Zeiteinsparung veranlaßte die Fachleute, das Brennschneiden immer wieder zu verbessern.

Anfangs wurde in unserem Betrieb hauptsächlich Azetylen-Gas verwendet. Beim Brennen von K-Schweißnahtkanten treten jedoch große Schwierigkeiten dadurch auf, daß infolge der dem Azetylen eigenen hohen Temperaturen sich Schmelzperlen bilden, die die Abfallstreifen teilweise wieder mit dem Grundwerkstoff verschweißen. Man versuchte nunmehr auch mit anderen Brenngasen, z. B. mit Wasserstoff und Leuchtgas, zu arbeiten. Besonders mit Leuchtgas wurden bessere Erfolge erzielt. Die Schnittfläche war sehr sauber und glatt. Das Brennschneiden mit Leuchtgas ist jedoch unwirtschaftlicher als das Brennen mit Propan und Azetylen, so daß sich auch hier wieder kein voller Erfolg ergab.

Rechts: Propangas-Flaschenbatterie als Entnahmequelle für Brennmasse

Links: Propangas-Druckregler zwischen Flaschenbatterien und Brennstellen geschaltet



Inzwischen wurde darüber berichtet, daß im Ausland sehr vorteilhaft mit Flüssiggas, nämlich dem Propan-Butangemisch gebrannt wurde. Schließlich führten wir damit auch Brennschneidversuche durch und erzielten sehr gute Ergebnisse. In gemeinsamer Arbeit mußten anfangs erhebliche Schwierigkeiten überwunden werden, die sich nicht nur auf dem technischen Sektor, sondern vor allem in prinzipieller Hinsicht zeigten.

Zwar ist das Brennschneiden mit Flüssiggas als Heizgas in der Autogen-Technik schon seit ca. 30 Jahren bekannt. Es fehlten aber stets die geeig-

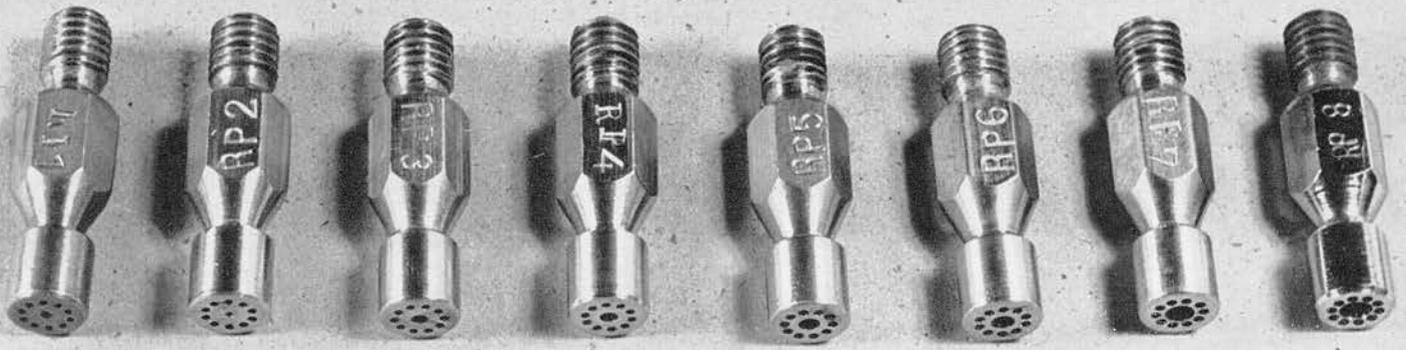
neten Schneidbrenngeräte mit den richtigen Düsen. In Deutschland beschäftigt man sich erst seit ca. 4 Jahren ernsthaft mit Propan-Schneidbrenngeräten. Die systematische Erforschung der brenntechnischen Unterschiede zwischen den Brenngasen Azetylen und dem Flüssiggas Propan und die sich daraus ergebenden Sonderkonstruktionen für die Heiz- und Schneiddüsen zeigten gute Ergebnisse.

Diese Entwicklung ergab für die Anwendung beider Heizgase gute wechselseitige Fortschritte, so daß auch das Brennschneiden mit Azetylen durch die Versuche, das Flüssiggas anzuwenden, sich weiterentwickelte. Es darf

bei den konstruktiven Arbeiten an Schneidbrennern nicht übersehen werden, daß die in der jüngsten Zeit über den Brennschneidvorgang theoretisch gewonnenen Erkenntnisse sich in den nächsten Jahren erst auswirken werden. Der augenblickliche Stand der Technik und unsere Erfahrungen nach nunmehr zweijähriger Praxis beweisen aber schon heute, daß die noch vor wenigen Jahren vertretene Meinung maßgeblicher Fachleute „Es gehe mit Propan überhaupt nicht“ oder „Sein Einsatz lohne sich nicht“ überholt ist. Dem stehen die Erfolge der Praxis gegenüber, so daß es für den wirtschaftlich denkenden Betriebsmann an der Zeit ist, sich mit diesem Thema zu beschäftigen.

Was sind nun die Vorteile des Propan-Brennschneidens? Hier einige Erfahrungsbeispiele:

Die Temperatur der Propan-Butan-Sauerstoff-Flamme (ca. 2700° C) liegt etwa 400° C tiefer als die der Azetylen-Sauerstoff-Flamme (ca. 3100° C). Daraus könnte man folgern, daß die weniger heiße Flamme des Propan-Butan auch eine wesentlich geringere Brennschneidleistung haben müßte. Das ist jedoch keines-



wegs der Fall. Das Eisen im reinen Sauerstoffstrahl verbrennt bekanntlich schon bei ca. 900° C. Sehr viel höhere Temperaturen sind daher gar nicht nötig und können sich — wie der Leser noch erfahren wird — für den Strahl sehr nachteilig auswirken. Lediglich zum Anwärmen des zu brennenden Werkstoffes auf Entzündungstemperatur sind höhere Temperaturen erforderlich. Dieses Anwärmen eines Werkstoffes mit Propan-Sauerstoff zu erreichen, bot anfänglich Schwierigkeiten, die aber durch geschickt konstruierte Loch-Ringdüsen bzw. Schlitzdüsen restlos beseitigt wurden. Man erreicht heute die gleichen Anwärmezeiten eines Werkstoffes auf Entzündungstemperatur wie mit einem Azetylen-Schneidbrenner.

Während des Brennvorganges, also nach dem Anheizen der zu schneidenden Stahlplatte, muß der Schneidsauerstoff unabhängig vom Heiz-Sauerstoffdruck auf ein der Werkstoffstärke entsprechendes Minimum gebracht werden. Bisher wurde beim Brennschneiden überhaupt nur mit gleichen Heiz- und Schneid-Sauerstoffdrücken gearbeitet. Neuerdings hat man beim Propan-Schneidbrennen erkannt, daß es vorteilhafter ist, mit einem Schneid-Sauerstoffdruck zu arbeiten, der — unabhängig vom Heiz-Sauerstoffdruck — regulierbar ist. Dafür wurde in die Schneidsauerstoff-Leitung zusätzlich ein Regulierventil mit einem Kontrollmanometer eingebaut. Dadurch ist es möglich, den Druck direkt am Schneidbrenner kontrollieren und einstellen zu können. Ein zu hoher Schneid-Sauerstoffdruck ist für das Propan-Brennschneiden schädlich und führt zu Unsauberkeiten. Überflüssige Wärme — eine Folge falscher Druckeinstellung der Brenngase — in den zu schneidenden Werkstoff hineinzuschicken, ist ebenfalls schädlich. Sie verursacht dort nur unnötige Spannungen, die z. B. im Schiffbau bei Verwendung von Blechen großen Ausmaßes umfangreiche Richtarbeiten erfordern. Man spart mit dem zusätzlich eingebauten Regulierventil

also nicht nur Sauerstoff, sondern vor allem auch Arbeitszeit. Beim Brennschneiden mit Azetylen hingegen muß man stets mit den schädlichen Spannungen von vornherein rechnen. Die dem Azetylgas eigenen hohen Temperaturen können nicht vermieden werden. Brennversuche bestätigen diese für das Propan-Schneidbrennen günstigen Erkenntnisse.

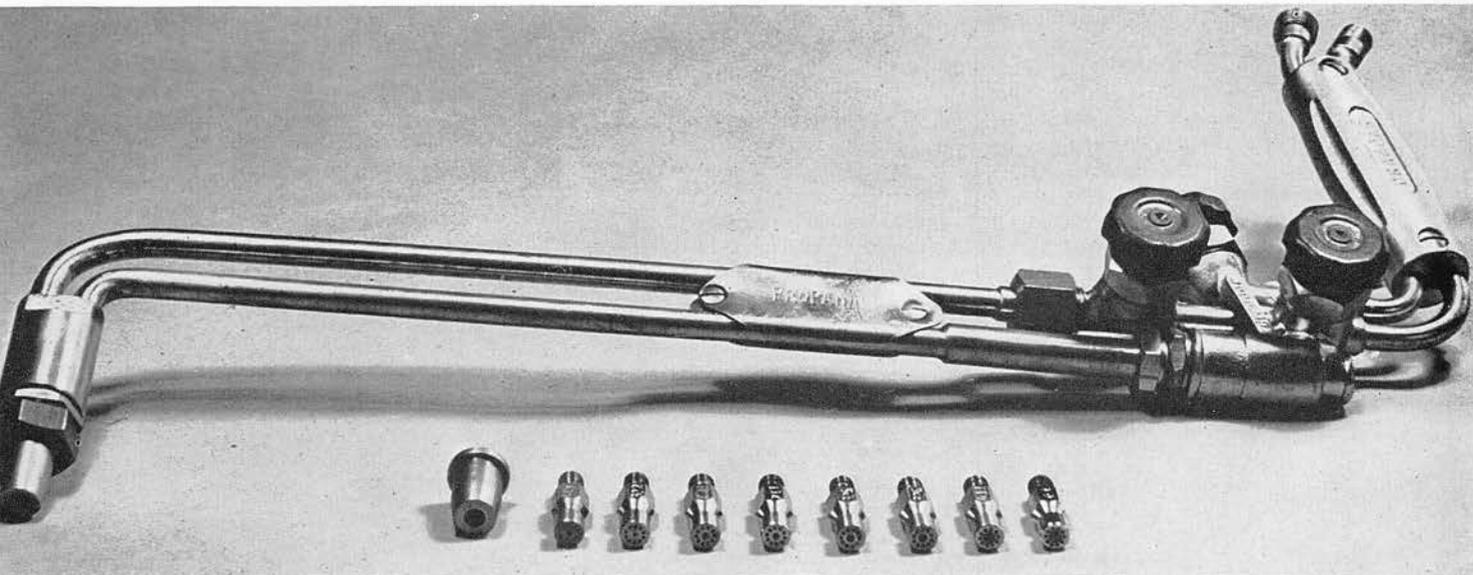
Beispiel: Man hat 100 mm breite Blechstreifen von 32 mm starken Blechen nacheinander mit Azetylen und Propangas abgebrannt. Dabei wurde an den 2,5 m langen Streifen festgestellt, daß die mit Azetylen abgebrannten Streifen 80 mm mehr auseinanderspreizten als die mit Propan abgeschnittenen Streifen. Auch beim Ausbrennen von Bullaugen mit Azetylen machen sich diese Spannungen oft unangenehm bemerkbar.

Weiter zeichnet sich das Propan-Brennschneiden dadurch aus, daß es sehr viel leichter ist, die Oberkanten des Brennschnittes haarscharf zu bekommen. Man kann mit dem Propan-Schneidbrenner in einem Zuge rückwärts, vorwärts, seitwärts und Formen ausbrennen, ohne den Brenner neu einstellen oder ansetzen zu müssen. Das ist mit dem Azetylen-Schneidbrenner nicht immer möglich. Versuche, mit dem Azetylen-Schneidbrenner etwa gleiche Ergebnisse zu erzielen, sind zwecklos; das Gerät würde auf Grund seiner hohen Hitzeentwicklung abknallen. Weiter erhält man beim Propan-Schneidbrenner schmalere Schneidspalten als beim Brennen mit Azetylen. Deutlich erkennbar wurde die Wärmebeeinflussung des Werkstoffes beim Vergleich beider Brenngase beim Brennschneiden von ca. 6—8 mm breiten Streifen an 15 mm starken Blechen. Während die mit Propan abgeschnittenen Streifen verhältnismäßig wenig warm wurden, schmolzen die mit Azetylen geschnittenen Streifen teilweise ab.

(Wird fortgesetzt)

Oben : Brenndüsenatz für Propangas bis 300 mm Blechstärke

Unten : Handschneidbrenner





WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25-jähriges Dienstjubiläum



Heinrich Körner
Nieter
2. Juli 1956



Paul Kaehler
Schiffbauingenieur
25. Juni 1956



Hans Marschalk
Schlosser
8. Juli 1956



Max Hagge
Werkzeugmacher
9. Juli 1956



Karl Frischmuth
Kesselschmied
10. Juli 1956



Erich Weber
Vorhalter
11. Juli 1956



Hugo Evers
Kupferschmied-Helfer
16. Juli 1956

Aus dem Betriebssport

Unsere 1. Fußball-Herren und die Reserve haben die Staffel-Meisterschaft ihrer Klasse errungen. Die 2., 3., 4. und Reserve Reihertieg haben gute Aussichten, den 1. bzw. 2. Platz ihrer Klasse zu schaffen. Außerdem steht unsere 1. Fußball-Herren unter den 16 Sportgemeinschaften der Pokalrunde, die anfangs mit 160 Mannschaften anfangen, den vom Betriebssportverband gestifteten Pokal auszuspielen. Am 10. 8. spielten unsere Reihertieg-Fußballer gegen die Schiffsmannschaft der „Angamos“, die dort in Reparatur liegt. Das Spiel wurde von uns mit 4:2 gewonnen. Ab 1. 10. beginnt die Winterrunde der Fußballer, auch Hallenhandball wird wieder gespielt. Die Kegler und Tischtennis-Spieler haben ihre Meldungen für die kommenden Punktspiele abgegeben. Am 11. 8. veranstaltete die Sportgemeinschaft Reemtsma ihr Leichtathletik-Sportfest, woran auch unsere Leichtathleten teilnahmen. Es war das erste öffentliche Auftreten unserer jungen Sparte, die schon beachtenswerte Erfolge zeigte. Hier die einzelnen Plätze der Gewinner:

100-Meter-Lauf: Kynast, 2. Platz
Hochsprung und Kugelstoßen: Johnson, 2. Platz
Dreikampf Alte Herren: Sudmann, 1. Platz

1500-Meter-Lauf: Laabs, 2. Platz
1500-Meter-Lauf: Schneider, 3. Platz
6×75-Meter-Staffel: DW, 2. Platz

Und hier die einzelnen Spielergebnisse der vergangenen Wochen:

Fußball:

DW 1. — Philips 1.	5:1
DW 1. — Schlüter 1.	5:3
DW 1. — Fordwerke 1.	9:2
DW Res. — BAT Res.	8:4
DW Res. — Hansa Motoren Res.	9:0
DW 2. — Hochhaus Res.	1:5
DW 3. — Affinerie 2.	4:2
DW 4. — Eisenwerk 2.	4:0
DW 4. — Nordbank 2.	2:1
DW 5. — Dt. Ring	1:3
DW Rhst. 1. — Philips Levante 1.	5:0
DW Rhst. 1. — Angamos Schiffsmansch.	4:2
DW Rhst. Res. — OE III Res.	15:0
DW Rhst. Res. — Jung Res.	5:2
DW Rhst. Res. — Affinerie Res.	1:3

Handball:

DW 1. — Esso Hamburg 1.	10:8
DW 3. — Zoll 2.	9:7

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Maschinenbauer Rudi Drechsler mit Fr. Anita Christa am 23. 6. 1956
 Raumwärter Hermann Schnittger mit Fr. Margot Sternberg am 25. 6. 1956
 Schiffbauhelfer Gerhard Hoffmann mit Fr. Hilde Gohlke am 30. 6. 1956
 Maschinenschlosser Werner Süßmilch mit Fr. Gisela Ungerieder am 30. 6. 1956
 Schiffbauhelfer Jonny Grafmüller mit Frau Luise Witt am 3. 7. 1956
 Ing. Jürgen Schneider, SE, mit Fr. Sigrid Krause am 4. 7. 1956
 Maschinenbauer Horst Lawrenz mit Fr. Ursula Wernig am 7. 7. 1956
 Graveurin Irma Stefes mit Herrn Paul Kummrow am 7. 7. 1956
 Kupferschmiedhelfer Manfred Wendt mit Fr. Anke Stechmann am 7. 7. 1956
 Transportarbeiter Egon Zmidzinski mit Fr. Waltraud Grebner am 7. 7. 1956
 Ausrichter Gerhard Keyser mit Fr. Ingrid Druve am 14. 7. 1956
 Tischler Karl Tormählen mit Fr. Karin Feierabend am 14. 7. 1956
 Bohrer Georg Deutschler mit Fr. Anita Reimann am 14. 7. 1956
 Maschinenbauer Hans Schleuss mit Fr. Ingrid Jacobsen am 14. 7. 1956
 Elektriker Karl-Günther Friedrichs mit Fr. Ruth Marr am 14. 7. 1956
 Ing. Robert Worch, Abt. SK, mit Fr. Anke Voss am 14. 7. 1956
 Techniker Johann Meier, SU, mit Fr. Gretel Menk am 14. 7. 1956
 Kfm. Angestellte Ursula Hebbel, KR, mit Helmut Nikulka am 14. 7. 1956
 Brenneranlerner Herbert Regenbrecht mit Fr. Liselotte Probst am 21. 7. 1956
 Schiffbauhelfer Harald Witte mit Fr. Helga Fütterer am 21. 7. 1956
 Zimmerer Horst Vennekohl mit Fr. Gertraud Martin am 21. 7. 1956
 Kupferschmiedhelfer Adolf von Klemen mit Frau Marie Knappe am 21. 7. 1956
 Kupferschmied Lothar Weller mit Fr. Edith Band am 21. 7. 1956
 E'Schweißer-Anlerner Harald Meins mit Fr. Erna Michaelis am 21. 7. 1956
 Kranfahrer-Anlerner Kurt Aukstinnis mit Fr. Rose Marie Krompholz am 21. 7. 1956
 E'Schweißer Egon Plath mit Fr. Ingeborg Bensien am 21. 7. 1956
 Maschinenbrenner Jonny Rosek mit Fr. Vera Dettmann am 21. 7. 1956
 Angel. Bohrwerksdreher Erwin Kuhn mit Fr. Betty Hoyer am 25. 7. 1956
 Schiffbauhelfer Walter Oldehaver mit Fr. Gisela Ritter am 27. 7. 1956
 Schmied Bruno Schüttpelz mit Fr. Hannelore Balzer am 28. 7. 1956
 Autom.-Schweißer Horst Walter mit Fr. Ingrid Thens am 28. 7. 1956
 E'Schweißer Engelbert Jelinek mit Fr. Erna Gössinger am 28. 7. 1956
 E'Schweißer-Anlerner Kurt Hausmann mit Fr. Edith Maschek am 28. 7. 1956

Geburten:

Sohn:

Frau Irma Jung, Abt. FA, am 2. 6. 1956
 S'zimmerer Hans-Hermann Köhlmann am 9. 7. 1956
 Maschinenbauer Siegfried Flecks am 14. 7. 1956

E'Schweißer Paul Burzinski am 16. 7. 1956
 E'Schweißer Kurt Grossmann am 16. 7. 1956
 Anbringer Gerhard Tobert am 20. 7. 1956
 Schlosser Erhard Lanowski am 23. 7. 1956
 Kupferschmied Adalbert Gomoll am 25. 7. 1956
 Brenner-Anlerner Heinz Frischmuth am 27. 7. 1956
 S'zimmerer Carl Jens am 29. 7. 1956
 Brenner Ludwig Heinrichs am 30. 7. 1956

Tochter:

Kantinenhilfe Wilma Scheerer am 18. 6. 1956
 Bohrer Walter Blatt am 16. 7. 1956
 Stellagenbauer Lothar Gerche am 16. 7. 1956
 Schiffbauhelfer Heinrich Gundlach am 17. 7. 1956
 E'Schweißer Walter Greber am 18. 7. 1956
 Ing. Helmuth Strunck, ME, am 19. 7. 1956
 Werkstattschreiber Hermann Lüdders am 20. 7. 1956
 E'Schweißer-Anlerner Heinz Müller am 23. 7. 1956
 Kesselschmied Paul Hynk am 24. 7. 1956
 Maschinenbauer Cornelius Munkacsy am 25. 7. 1956
 Anschläger Horst Goldenstein am 28. 7. 1956
 Schlosser Dieter Stobbe am 31. 7. 1956
 Probierer Günther Steiniger am 2. 8. 1956

Wir gratulieren!

Anläßlich meines Jubiläums sage ich auf diesem Wege der Betriebsleitung sowie den Kollegen der WZM und WZV meinen herzlichen Dank.
 Max Hagge

Der Direktion, den Meistern und allen Arbeitskameraden für die Aufmerksamkeit und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums besten Dank.
 Hugo Evers

Für die mir erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anläßlich meines 25jährigen Dienstjubiläums sage ich der Betriebsleitung sowie allen Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
 Rudolf Neils

Für die Beweise herzlicher Teilnahme anläßlich des Heimanges unserer lieben Helga sage ich der Direktion, dem Betriebsrat und den Arbeitskolleginnen unseren herzlichen Dank.
 Frau Anna Ekel und Kinder

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anläßlich unseres schweren Verlustes sagen wir unseren herzlichen Dank.
 Frau Martha Kuck, Wwe.

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme und Kranzspenden beim Heimgang meines lieben Mannes und Vaters sagen wir der Betriebsleitung und den Kollegen.
 Frau Erna Lipinski nebst Kinder

Für die herzliche Teilnahme am Heimgang meines lieben Mannes Hermann Gade sage ich der Direktion, dem Betriebsrat und den Arbeitskameraden meinen herzlichen Dank.
 Margarethe Gade, geb. Rübcke

Wir gedenken unserer Toten

Helga Ekelund
 Kantinenhilfe
 gest. 16. 7. 1956

Georg Lipinski
 Tischler
 gest. 18. 7. 1956

Willy Pioch
 Rentner
 gest. 28. 7. 1956



Wilhelm Kuck
 Rentner
 gest. 29. 7. 1956

Hermann Gade
 Rangierer
 gest. 3. 8. 1956

Rolf Eschert
 kaufm. Handlungs-
 bevollmächtigter
 gest. 2. 8. 1956



Der Sommer geht jetzt mit Riesenschritten auf sein Ende zu. Das heißt für uns, daß auch die Urlaubsperiode im wesentlichen zu Ende ist. Einige von uns haben ihre Reisen noch vor sich. Im großen und ganzen ist es aber vorbei mit dem Urlaubsjahr 1956. Mancher mag sich schon mit den Urlaubsplänen für 1957 beschäftigen. Das liegt aber noch in weitem Felde. Jetzt müssen wir uns erst einmal auf die 45-Stunden-Woche vorbereiten, die ja mit dem 1. Oktober auf uns zukommt. Hoffentlich gelingt es, eine Regelung der täglichen Arbeitszeiten zu finden, die den Notwendigkeiten des Betriebes und zugleich den Wünschen der Belegschafter gerecht wird. Ihr wißt ja alle selbst, daß die Einrichtung eines arbeitsfreien Tages in jeder Woche oder auch nur alle zwei Wochen für einen Werftbetrieb mehr als schwierig ist.

Auch dieses Mal möchte ich wieder auf die Omnibusverbindungen im Süderelbegebiet zu sprechen kommen. Die Interessierten wissen, daß sich die Werfleitung in Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat alle Mühe gibt, für jeden unserer auswärtigen Mitarbeiter eine möglichst bequeme Verbindung zwischen Wohnort und Werft zu schaffen. Die Geschichte kostet für die Werft eine ganze Menge Geld. Da die Omnibusverbindung aber Menschenwerk ist, können immer mal Pannen eintreten. Damit muß jeder rechnen. Das kommt übrigens auch bei anderen Verkehrseinrichtungen vor. Ich bitte Euch daher herzlich, den Bemühungen des Omnibusunternehmers und der Werft entgegenzukommen und nicht sofort unzufrieden zu sein, wenn es mal irgendwo nicht ganz reibungslos abgeht. Die Sache ist nicht so einfach. Ganz abgesehen von möglichen Materialschäden und menschlicher Unzulänglichkeit (auch Omnibusfahrer können mal verschlafen) sind häufig genug plötzliche Straßensperren Grund für Verspätungen. Und dann: versetzt Euch einmal in die Lage des Omnibusunternehmers, der auf Grund der ausgegebenen Fahrtberechtigungen mit einer bestimmten Anzahl von Fahrgästen rechnet und sich auf einmal an den Haltestellen einer viel größeren Zahl gegenüber sieht, weil z. B. Urlauber oder Kranke wieder zur Stelle sind oder ganz plötzlich irgendeine Umbesetzung in den Schichten notwendig geworden ist. Das ist schon nicht so einfach. Mit einigem guten Willen auf beiden Seiten sollte es aber doch gehen, nicht wahr?

Ja, und dann muß ich zu meiner größten Freude bekennen, daß der Protest eines Kameraden aus dem Betrieb 252 berechtigt war. Wir haben nämlich inzwischen festgestellt, daß auf dem Abstellplatz der Omnibusse in Finkenwerder zuweilen Kinder in den Anhängern gespielt haben. Dabei sind wahrscheinlich die Schäden entstanden, die dann unseren Omnibusbenutzern in die Schuhe geschoben wurden. Jetzt sind Vorkehrungen getroffen, daß Omnibusse und Anhänger während der Wartezeit nicht mehr „mißbraucht“ werden können. Es tut mir leid, daß das schiefe Bild entstehen konnte.

Zum Schluß möchte ich Euch noch erzählen, daß wir unter unseren Mitarbeitern einen Brenner haben, der jetzt nach dem Kriege seine Luftfahrerscheine wiedererworben hat. Er ist auch im Besitz des Berufspilotenzeugnisses Kl. II. Dieser Werftangehörige muß natürlich ständig in Übung bleiben, um sich seine Luftfahrerscheine zu erhalten. Aus diesem Grunde fliegt er häufig. Er ist bereit, Betriebsangehörige auf seinen Flügen mitzunehmen. Ich habe auch schon von der Möglichkeit, mir auf diese Weise unsere Werft einmal von oben anzusehen, Gebrauch gemacht. Wer Lust hat, mal zu fliegen, kann mir das sagen. Ich werde Euch dann mit unserem Flieger bekannt machen. Übrigens, es ist klar, daß jeder auf seine eigene Verantwortung mitfliegen würde!

Es grüßt Euch herzlichst

Euer Kl a b a u t e r m a n n